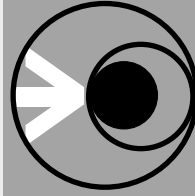


**MÜNCHNER
FORUM** Münchner
Diskussionsforum für
Entwicklungsfragen e.V.



Wohnen
Ohne
Auto

„Kompakt – urban – grün“
und die Stellplatzpflicht ?

mit
Michael Lehm Brock
Deutsches Institut für Urbanistik

Vortrag und Diskussion
12.12.2003

mit Münchner Stadträten, Planern,
Juristen und anderen Akteuren



„Kompakt – urban – grün“ und die Stellplatzpflicht ?

Michael Lehmbrock

ist Verkehrsplaner beim Deutschen Institut für Urbanistik (DIFU), Abt. Umwelt und Verkehr, in Berlin

Vortrag am 12. Dezember 2003
im Bauzentrum München

auf Einladung von
Münchner Forum und
Wohnen ohne Auto

Einführung

Ich möchte das Thema „*Kompakt - urban - grün*“ und die *Stellplatzpflicht*“ aus der Sicht der Verkehrsentwicklungsplanung für den Stadtteil/das Stadtquartier betrachten. Aus der Kritik an den Generalverkehrsplänen, die überwiegend zur Begründung von umfangreichen und teuren Infrastrukturmaßnahmen dienten, entstand die Verkehrsentwicklungsplanung. Erfahrungen mit der Verkehrsberuhigung von Straßen und Wohnquartieren sollten auf die gesamte Stadt angewandt werden. So konnte vor allem die „Infrastrukturlastigkeit“ der alten Pläne überwunden und neue Maßnahmen der Regulierung des Verkehrs erprobt werden. Leider wurden diese gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungspläne immer komplizierter; die Bürger konnten immer weniger damit anfangen. Sie waren kaum noch in einer Legislaturperiode zu bewältigen. Ich glaube deswegen, dass eine Planung, die sich mehr auf den Verkehr im Stadtteil bezieht, erfolgreicher sein könnte.

Gerade im Stadtteil stellt sich die Frage, wie die Entwicklung des Verkehrs und der einzelnen Verkehrsmittel gesteuert werden kann. Zwei Elemente scheinen dabei besonders wichtig zu sein: Zum einen die Frage des Stellplatzbaus und zum anderen die Frage der Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes. Diese beiden Fragen hängen eng zusammen, in diesem Vortrag lege ich das Gewicht allerdings stärker auf den Aspekt des Stellplatzbaus.

Städtebauliche Leitbilder

Eine nicht zu unterschätzende Bedeutung für die Durchsetzungschancen neuer Konzepte haben städtebauliche Leitbilder, die sowohl bei den Bürgern als auch bei Planung und Politik vorhanden sind. Diese Vorstellungen von einer erstrebenswerten Zukunft beeinflussen häufig unbewusst die Bewertung neuer Konzepte

1. Die aufgelockerte und durchgrünte Stadt

Ich nenne an dieser Stelle ganz be-

wusst nicht den Begriff der „funktionalen Stadt“, der in Deutschland eher negativ besetzt ist. „Aufgelockert“ und „durchgrünt“ ist dagegen positiv besetzt und eine Umschreibung der Verteilung einzelner Funktionen. Man optimiert getrennt die Funktionen Wohnen und Arbeiten und erfüllt so z.B. nachbarrechtliche Ansprüche durch vergrößerte Abstandsflächen. Die geschlossene Bebauung wurde durch offene Bauformen abgelöst und der Flächenverbrauch je Einwohner nahm in erheblichem Umfang zu.

Um die getrennten und spezialisierten Funktionen (Arbeiten, Wohnen, Freizeit) zu erreichen, ist ein leistungsfähiges Verkehrssystem erforderlich, das jederzeit möglichst alle Orte miteinander verbinden kann. Dies kann vor allem ein Verkehrsmittel: das Auto. Straßen entwickelten sich in der Folge von multifunktional genutzten öffentlichen Räumen zu spezialisierten Verkehrsräumen. Sie wurden z.B. von Geschäftsstraßen zu Hauptverkehrsstraßen. Aus gesamtstädtischer Sicht haben diese Straßen in der Regel eine wichtige Verbindungsfunktion, aus Sicht des Quartiers geht häufig das Zentrum verloren und es werden zusammenhängende Gebiete getrennt. Fußgänger und Radfahrer werden benachteiligt.

2. Die europäische Stadt

Das Leitbild der europäischen Stadt ist genau das Gegenteil. Die Qualität der europäischen Stadt war immer dadurch definiert, dass die öffentlichen Räume mehrfach genutzt wurden, dass verschiedene Nutzungen gleichzeitig in Konkurrenz und in Abstimmung zueinander möglich waren.

Wir haben also zwei gegensätzliche Leitbilder, die beide in einzelnen Teilen große Akzeptanz haben, weil mit der „aufgelockerten und durchgrünten Stadt“ auch ein Gegenbild zu den Missständen der Gründerzeitstadt formuliert wurde.

3. Die Zwischenstadt

Der Begriff ist von Prof. Siewerts aufgebracht worden. Dieses Leitbild geht davon aus, dass die Suburbanisierung des Stadtumlandes stattgefunden hat. Aus dieser Sicht besteht



die Aufgabe nun darin, die städtebaulichen Strukturen nachzubessern, ohne die hinter der Suburbanisierung stehenden gesellschaftlichen Triebkräfte zu ignorieren.

4. Die Stadt der kurzen Wege

Dieses Leitbild wurde durch die Verkehrsplanung aufgebracht. Es ähnelt der europäischen Stadt. Ergänzend wird gefordert, Einrichtungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen an Standorten zu konzentrieren, die gut mit ÖPNV erschlossen sind

5. Die perforierte Stadt

ist ganz neu in der Diskussion und wurde im Zusammenhang mit den Erfahrungen schrumpfender Städte geprägt. Dieses Leitbild realisiert, dass sich Städte mit großen Brüchen entwickeln. „Mit großen Brüchen“ heißt, dass sich Städte nur entsprechend der Anforderungen verschiedener Zeitepochen entwickeln können und so nur schwer eine Einheitlichkeit erreichbar ist. Zentrale Standorte mit bester Verkehrserschließung können brachfallen, während an anderen Standorten (häufig am Stadtrand oder im Umland) neue Bauvorhaben entwickelt werden. Die Folge sind Unterauslastungen vorhandener Verkehrsinfrastruktur und gleichzeitig Neubaubedarfe an anderer Stelle.

Verkehrsverhalten

1. Verkehrszwecke

Wir stellen fest, dass Freizeitverkehr zunimmt, Berufsverkehr in der Tendenz abnimmt und (das ist neu) der sogenannte Begleitverkehr stark zunimmt. In neueren Untersuchungen, die bundesweit durchgeführt wurden, hat man sich besonders des Begleitverkehrs angenommen. Begleitverkehr ist z. B., wenn die Mutter das Kind mit dem Auto zur Schule fährt oder wenn ältere Menschen zum Arzt gefahren werden. Auffällig ist, dass die zunehmenden Verkehre wenig bündlungsfähig und weniger gut geeignet für den ÖPNV sind. Sie erfordern, dass eine Stadt insgesamt dichter gebaut wird, geringere Distanzen zur Erledigung alltäglicher Aktivitäten erfordern und dass also mehr Wege mit nicht-motorisierten Verkehrsmitteln erledigt werden können.

Interessant ist, dass sich über lange Zeit die Zahl der Wege und die Zeit, die im Verkehr verbracht wird, kaum verändert haben. Nicht verhindert werden konnte allerdings, dass gleichzeitig die Distanzen, die Fahrtleistung und die Geschwindigkeit zugenommen haben. Die Aktivitätsmuster haben sich allerdings nicht verändert, wir brauchen nur zum selben Zweck immer weitere Wege.

2. Verkehrsmittelnutzung

Die ÖV-Nutzung ist über alles in etwa konstant, trotz erheblicher Investitionen der Städte. Die Pkw-Verkehrsleistung steigt und steigt. Die zu Fuß zurückgelegten Wegeanteile nehmen ab.

3. Motorisierung

Der Pkw-Besitz scheint z. Zt. auf sehr hohem Niveau etwas zu stagnieren. Man misst normalerweise den Pkw-Besitz in Pkw pro 1000 Einwohner.

Wenn man das auf die Haushalte bezieht, stellt man fest, dass es eine erhebliche Anzahl von Haushalten gibt, die keinen Pkw haben. Berlin hat den höchsten Anteil autoloser Haushalte (knapp die Hälfte). Die Erklärung dafür ist, dass es sehr viele Einpersonenhaushalte gibt. Das sind nicht nur alte Menschen sondern auch sehr viele junge Leute, die alleine ohne Auto leben. Autobesitz ist eben nicht nur eine Statusfrage sondern auch eine Frage der Nützlichkeit. Für eine Einzelperson lohnt sich ein Auto weniger. Das ist insofern auch für die Zukunft interessant, als alle Prognosen von einer wachsenden Zahl kleiner Haushalte ausgehen. Dagegen steht allerdings der Trend zum Mehrfach-Autobesitz, wie diese Zahlen zeigen:

In Deutschland ist etwa der SMART ein gutes Beispiel für den Übergang von Phase 2 in 3.

Phasen des Pkw-Besitzes

Transformation of the automobile in the USA, the UK and in Germany

Approximate year of crossing threshold

Transformation of the automobile	Threshold (cars/1000 persons)	U.S.	U.K.	D
from an all-purpose individual item	60	1929	1955	1957
from a household item to an item owned by an individual	300	1955	1990	1980
from an all-purpose individual item (one car per driver) to a specialised individual item (more than one car per driver)	600	1990	2025 ?	2020 ?

Quelle: Richard Gilbert, *Reduced car ownership as a route to clean transport*, in: *World Transport Policy & Practise* 4/3, S. 21-26 (1998).

Die Zahlen für Deutschland sind aus *Verkehr in Zahlen 1994, 1998* ergänzt, eigene Berechnungen.



Verkehrsentwicklungsplanung im Quartier

Flächeninanspruchnahme der Verkehrsmittel

Gerade in innerstädtischen Quartieren mit geringen Flächenreserven ist dieser Aspekt von besonderer Bedeutung. Der PKW-Verkehr weist hier, wie auch bei Parametern zu Schadstoffen, Energieverbrauch, Verkehrsoptionen (berechnet jeweils pro Kopf) höhere Belastungen für die Stadt auf; es gibt also von daher ein Interesse der Stadtverwaltungen, steuernd einzugreifen. Dabei gibt es verschiedene Möglichkeiten, z. B. indem man Alternativen bietet und fördert, oder aber das Parkraumangebot reguliert.

Parkraumangebot als Steuerungsgröße

Es ist bekannt, dass die Frage, wo ein Auto hinfährt, davon abhängig ist, ob man dort sein Auto parken kann. Das Angebot von Stellplätzen beeinflusst damit die Fahrten in das entsprechende Quartier. Sollen die Preise und Verfügbarkeit von Parkplätzen entsprechend reguliert werden, stellt sich dann die Frage der Verfügbarkeit. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, ob die fraglichen Stellplätze im privaten oder im öffentlichen Bereich liegen. Eine schon ältere Studie zeigt, dass der Anteil an Parkflächen, der von der Stadt (z. B. durch Parkraumbewirtschaftung) beeinflusst werden kann, abnimmt, während der Anteil der privaten Parkflächen immer mehr ansteigt. Es reicht also nicht, Straßenparkplätze zu bewirtschaften, es muss auch der private Stellplatzbau gesteuert und gegebenenfalls begrenzt werden.

Integration von Verkehr und Städtebau

Zwischen den Chancen städtebaulicher Entwicklung und den Regelungen zur Befriedigung der Stellplatznachfrage bestehen enge Zusammenhänge. Wenn etwa Stellplätze ebenerdig nachgewiesen werden, hat das sehr großen Einfluss auf das Stadtbild. Die Nutzung des Freiraumes vieler neu gebauter Wohngebiete ist dominiert von Auto-Stellplätzen und abgestellten

Kraftfahrzeugen. Manche Städte schreiben aus diesem Grund unterirdische Stellplätze ab einer Geschossflächenzahl von 0,8 deshalb vor.

Rahmenbedingungen

1. Straßen- und Wegerecht

Dieses Landesrecht sagt im Prinzip aus, dass die Straßen von der zuständigen Gemeinde gewidmet werden. In der Regel wird eine Widmung von Straßen unbegrenzt für den Verkehr vergeben. Diese sind damit im Gemeingebrauch. Das heißt, dass die Straßen erstens allen verkehrlichen Zwecken dienen und zweitens von jedermann genutzt werden können, sofern keine gegenseitigen Behinderungen eintreten. Alle weiteren Regelungen sind damit an die Grundlage gebunden, dass alle am Verkehr teilnehmen können.

2. Verkehrsrecht und Straßenverkehrsordnung

Hierbei handelt es sich um ein ordnungsrechtliches Mittel, mit dem „Konkurrenzsituationen“ geregelt werden. Weil die Straße allgemein zur Verfügung steht, soll die StVO in ihrer ursprünglichen Funktion nicht mehr erreichen, als Ordnung zu schaffen. Einzelne Vorschriften, wie z.B. die Regelungen zum Bewohnerparken, gehen indes inzwischen über den ordnungsrechtlichen Rahmen hinaus.

3. Bauplanungsrecht

Hier geht es eher um städtebauliche Konzepte, mit denen bestimmte Vorstellungen erreicht werden sollen. Es bietet, im Gegensatz zum Verkehrsrecht, viel mehr Möglichkeiten der Abwägungen, Entscheidungen usw.

4. Bauordnungsrecht

Wie bei der Straßenverkehrsordnung soll die öffentliche Ordnung und Sicherheit gewahrt werden. Auf den Stellplatzbau bezogen ergeben sich folgende Interpretationen: Der private Bauherr soll Vorsorge tragen für den Stellplatzbedarf, der durch sein Bauvorhaben erzeugt wird. Dem könnte man entgegen halten, der Stellplatzbau ist kontraproduktiv, denn keiner will in der Stadt noch

weiteren Verkehr.

Die Intention des Stellplatzparagraphen ist aber eine andere: wenn der Bauherr keinen Parkplatz baut, erzeugt er neue Parkraumnachfrage auf der Straße und der Gemeingebrauch derselben wird noch schwieriger.

Alle diese Regelungen, die Stellplätze betreffend, stammen aus einer Zeit, in der die Motorisierung viel geringer war als aktuell und man von ganz anderen Problemen ausging.

Stellplatzbaupflicht

1. Begründung

Die Stellplatzbaupflicht wird damit begründet, dass ein Bauherr durch seinen Bau Verkehr erzeugt, und dies im Durchschnitt bestimmte Quoten an Parkplätzen erfordert, die er bereitstellen muss. Der Bauherr wird quasi als Verursacher der Nachfrage gesehen.

2. Dispens, Ablösung, Mittelverwendung

Es gibt jedoch Fälle, bei denen dies aus verschiedenen Gründen nicht zumutbar ist und deshalb die Möglichkeit eines Dispenses besteht - d. h. der Bauherr kann in Verhandlungen mit der Bauordnungsbehörde eine Befreiung von der Stellplatzbaupflicht erreichen, sei es durch eine Ablösung, durch Zahlung eines Geldbetrages oder durch Einigungen in anderen Bereichen. Die Stellplatzbaupflicht ist damit Teil der „Verhandlungsmasse“, die bei der Errichtung eines Bauwerks in das Verfahren der Baugenehmigung eingebracht wird: So gibt es z. B. bei innerstädtischen Lagen mit geringen Freiflächen verschiedenste Nutzungsansprüche: Es müssen die Feuerwehrezufahrt gesichert, Kinderspielflächen angelegt und Parkplätze untergebracht werden. Weiter gibt es auch Interessen der Bauverwaltung an bestimmter Gestaltung, an bestimmten Geschosshöhen usw., aber möglicherweise gar nicht genügend Fläche, um all diese Ansprüche zu erfüllen, und es ergeben sich Abwägungsnotwendigkeiten.

In diesen ganzen Interessen ist letztendlich die Stellplatzbaupflicht ein Verhandlungselement. Um eine Größenordnung des im Dispens er-



reichten Verzichts auf Stellplatzbau zu benennen: Nur ein Drittel der geforderten Stellplätze wurde in der Zeit von 1990 bis 1996 überhaupt realisiert. Der Rest wurde abgelöst oder per Dispens erlassen. Wenn abgelöst wird, sollte das Geld, das als Ablösung bezahlt wird, „gruppennützig“ verwendet werden, d.h. die Ablösung zahlenden Bauherren sollen als Gruppe insgesamt ihren Vorteil davon haben. Das wird im Allgemeinen so ausgelegt, dass z.B. Parkanlagen, eine U-Bahnlinie oder eine P&R-Anlage in erreichbarer Nähe oder Quartiersgaragen als „gruppennützig“ gelten.

In vielen Fällen gibt es erhebliche Schwierigkeiten, das Geld auszugeben. Ich weiß nicht, wie es aktuell in München ist. Bisher war es immer so, dass sehr viel Geld auf „der hohen Kante“ lag und nicht ausgegeben wurde.

Es ist in den Bundesländern sehr unterschiedlich, wie weit diese „Gruppennützigkeit“ definiert wird. In manchen Ländern wird dieser Begriff sehr eng ausgelegt, d. h. es dürfen nur Garagen gebaut werden. Wenn das Geld aus dem Wohnungsbau kommt, nur Quartiersgaragen. In anderen Ländern wird das wesentlich großzügiger gesehen. Da können es sogar Radverkehrsanlagen sein.

3. Beschränkung

Einerseits besteht eine Verpflichtung zum Bau von Stellplätzen. Man kann aber auch mit einer Beschränkungssatzung festlegen, dass in einem bestimmten Gebiet keine Stellplätze gebaut werden dürfen, weil es sich z.B. um einen bestimmten innerstädtischen Bereich mit guter U-Bahn-Erschließung handelt, in dem nicht noch weiterer Autoverkehr erzeugt werden soll. Deswegen wird mit dieser Satzung der Bau von Stellplätzen ganz oder teilweise verboten und stattdessen eine Ablösung, also quasi eine Zwangsablösung gefordert. Diese Ablösung wird dann „gruppennützig“ eingesetzt, wie oben beschrieben. Das galt lange Zeit als die Lösung für die Probleme des Stellplatzbaus in Innenstädten, es gibt aber auch andere Möglichkeiten.

4. Verzicht

Die Landesverwaltung von Nordrhein-Westfalen hat das Instrument der Verzichtssatzung entwickelt. Das basiert darauf, dass in bestimmten Bereichen mit guter ÖPNV-Erschließung kein Interesse der Gemeinde besteht, dort Stellplätze zu bauen. In diesem Bereich wird ganz oder teilweise auf Stellplatzbau verzichtet. Das relativ große, den Bauaufsichtsbehörde eingeräumte Ermessen wird auf §51 der Bauordnung und entsprechende Verwaltungsvorschriften begründet. Das hat nicht dieselbe Wirkung wie eine Beschränkung, die ja gleichzeitig ein Verbot des Stellplatzbaus darstellt. Aber es hat die Wirkung, dass in diesen Bereichen der Stellplatzbau nicht gefordert wird und ein Bauherr, der weniger Stellplätze baut als in der Norm vorgeschrieben, auch keine Ablösung zahlen muss. In Köln ist das sehr weitgehend entwickelt worden.

5. Aussetzung.

Hier wird die Stellplatzpflicht ausgesetzt, eventuell auch zeitlich befristet, z.B. für Bürogebäude, bei denen der Bauherr sich verpflichtet, Jobtickets anzuschaffen. In der Folge wird erwartet, dass die Leute weniger mit dem Auto zur Arbeit kommen. Im Gegenzug wird die Verpflichtung zum Stellplatzbau ausgesetzt. Das Ganze wird vertraglich geregelt. Dieser Vertrag hat in der Regel auch eine Art Rückfallklausel zum Inhalt, für den Fall, dass die Jobtickets eines Tages entfallen sollten.

6. Kommunale Richtwerte

Es gibt in Hessen eine Kommunalisierung der Stellplatzbaupflicht, da es das Land dort als unsinnig betrachtete, einheitliche Richtwerte für den Stellplatzbau im ganzen Land vorzugeben. Warum soll das nicht die Kommune entscheiden? Die ist viel dichter dran und weiß besser, was sie braucht. Die Kommune hat also in Hessen das Recht, die Richtzahl der Stellplätze selbst zu bestimmen, teilweise mit unerwarteten Ergebnissen. So sind beispielsweise in den Vorortgemeinden die Stellplatzzahlen drastisch hochgesetzt worden.

Auch innerhalb der Gemeindegrenzen kann die Kommune differenzieren. Sie ist völlig frei, das zu regeln. Es muss die geforderte niedrige Stell-

platznorm nur ausreichend begründet sein, z.B. mit der verkehrlichen Situation. Als Beispiel könnte ein besonders gut ausgebauter ÖPNV Anlass sein, den Stellplatzschlüssel auf anliegenden Grundstücken zu reduzieren.

7. Differenzierung der Landesrichtwerte

Es gibt die Differenzierung der Richtwerte auf Landesebene, z.B. in Baden-Württemberg, wo mit einem Punktesystem, das sich an der ÖPNV-Erreichbarkeit orientiert, die Stellplatzbaupflicht bei jedem Bauvorhaben ermittelt wird. Dieses Konzept führte allerdings in Stuttgart im Ergebnis zu einer höheren Stellplatznorm. Das ist ein Problem landesweiter Konzepte. Aber die baden-württembergische Regelung ist ein relativ differenzierter Versuch, die Richtwerte am ÖPNV-Ausbau zu orientieren, so dass nicht mehr der Vorwurf erhoben werden kann, es werde für ein gut mit ÖPNV erschlossenes Gebiet derselbe Stellplatzrichtwert verlangt wie für ein schlecht erschlossenes.

Wohnungsstellplätze

1. Begründung

Die Begründung für die Verpflichtung zum Nachweis von Wohnungsstellplätzen unterscheidet sich von anderen Baunutzungen in der Bewertung dadurch, dass die meisten Autos bei der Wohnung stehen. Es ist bekannt, dass sie ca. 70% der gesamten Parkzeit dort stehen. Wenn man also zu wenig Wohnungsstellplätze baut, gibt es ein Problem. Das wird quasi wie eine direkte Kampfansage an den Autobesitz betrachtet. Die Wohnung könnte eventuell nicht vermietbar oder verkaufbar sein oder es werden andere Schwierigkeiten befürchtet. Deswegen sind die Regeln hierzu überwiegend abweichend.

2. Dispens und Ablösung, reduzierte Richtwerte

Dispense und vor allem Ablösungen gelten teilweise nicht für Wohnungsstellplätze. Sie dürfen in gar keinem Fall abgelöst werden. Es gibt teilweise die Regel, dass die Ablösemittel unmittelbar für



Quartiersgaragen oder nahe gelegene Garagen verwendet werden müssen. Gleichzeitig aber gibt es völlig unterschiedliche und auch reduzierte Richtwerte für Wohnungen. Viele große Städte haben das Problem, dass der innerstädtische Wohnungsbau durch Stellplatzforderungen behindert wird, weil ohnehin die Grundstückspreise und die Stellplatzbaukosten, vor allem für Tiefgaragen, relativ hoch sind.

Es gibt z.B. in der Bayerischen Bauordnung den Passus, dass auf Stellplätze verzichtet werden kann, wenn Wohnungsbau durch die Stellplatzverordnung unrentabel bzw. verhindert wird, z. B. bei Dachgeschossbauten. D. h. einerseits ist bei Wohnungsstellplätzen die Begründung sehr scharf, andererseits gibt es sehr vielfältige Ausnahmesituationen. Es wird immer wieder an den verschiedenen Stellen die Möglichkeit eröffnet, darauf zu verzichten, wenn es aus wirtschaftlichen oder baupolitischen Gründen für notwendig erachtet wird.

Aufhebung der Stellplatznorm

Diese Diskussion hat insgesamt bisher nur in Berlin zu dem Ergebnis geführt, dass tatsächlich die Stellplatzpflicht für Pkws aufgehoben wurde. Argumente dafür waren:

Übermaß an staatlicher Regelung
Wenn man weiß, dass jeder Bauherr selbst entscheiden kann, wie viele Stellplätze er bauen muss und selbst ein Interesse daran hat, dafür zu sorgen, dass ausreichend Stellplätze gebaut werden, dann ist die Verpflichtung, das zu tun, ein Übermaß an staatlicher Regelung. Es ist außerdem eine unsinnige staatliche Regelung in den Gebieten (z.B. in der City), wo es keinen weiteren Stellplatzbau geben sollte.

Verwaltungsvereinfachung.

Bei der bisherigen Praxis mit Dispensen, Verzichten, Ablösevereinbarungen und anderen Verwaltungspraktiken gibt es immer Abstimmungsbedarf und lange Verhandlungsprozesse. Verfahrensbeschleunigung war in Berlin ein sehr wichtiges Argument nach der Wende, als

es mit dem Bau losgehen sollte und damals noch relativ hohe Ablösebeiträge gültig waren. Das Bauen wurde sehr stark behindert, weil es lange erbitterte Verhandlungen darüber gab, Ablösemittel nicht zu zahlen oder Stellplätze anders bauen zu können.

Beides sind im eigentlichen Sinne keine verkehrsplanerischen Argumente.

Die Erwartungen an die Abschaffung einer Stellplatzbaupflicht sind völlig unterschiedlich, je nachdem, aus welchem Blickwinkel man die Sache betrachtet. Diejenigen, die vertreten, dass es ohne die Stellplatzbaupflicht große Schwierigkeiten geben würde, z.B. durch weitere abgestellte Fahrzeuge im öffentlichen Raum, rechnen damit, dass, ohne Stellplatzbaupflicht auch deutlich weniger Stellplätze gebaut werden würden. Aus Sicht einer nachhaltigen Verkehrspolitik besteht ebenfalls die Erwartung, dass weniger Stellplätze gebaut werden. Ich habe vorher niemanden sagen hören, dass, wenn die Norm freigegeben wird, ein Übermaß an Stellplatzbau erwartet werde.

Ein wichtiges Gegenargument bei der Abschaffung der Stellplatzpflicht waren vor allen Dingen die Finanzausfälle aus Ablösung. Das ist auch das hartnäckigste Argument.

Ein zweites Argument aus Sicht der Stadtplaner ist die verringerte Verhandlungsmasse bei der Baugenehmigung. Es wird argumentiert, dass der Bebauungsplan zu wenig Regelungsmöglichkeiten hätte und es notwendig wäre, über die Verhandlungen mit dem Joker Stellplatzbaupflicht noch weitere Verbesserungen im Verhandlungsprozess zu erreichen. Wenn das wegfällt, gäbe es Schwierigkeiten.

Letztes Gegenargument: Wenn die Stellplatzbaupflicht wegfällt, entfällt auch die Möglichkeit Beschränkungssatzungen zu erlassen. Zumindest in Gebieten mit nur beschränkt zulässigem Stellplatzbau werden ohne Norm also mehr Stellplätze gebaut und die Möglichkeiten zur Parkraumbewirtschaftung werden durch private Garagen verschlechtert.

Parallel zu der Diskussion um die Abschaffung gab es auch die Vorstellung einer Umkehrung. D.h. wenn es in der Stadt darum geht, dass eher zu viele Stellplätze gebaut werden, wäre es eigentlich logisch zu sagen, wir schaffen die Stellplatzbaupflicht ab und nehmen das Geld damit ein, dass für über eine bestimmte Maximalnorm hinaus gebaute Stellplätze Ablöse zu bezahlen ist, quasi als Ersatz für die Nachteile, die der Stadt daraus entstehen, dass einzelne Bauobjekte mit mehr Stellplätzen ausgestattet werden. Nicht alle Bauobjekte sind gleich. Es gibt Bauobjekte, deren Investoren es für unverzichtbar halten, über eine sehr gute Stellplatzversorgung zu verfügen. Warum soll es nicht die Möglichkeit geben, bei diesen Objekten eine Ausnahme zu machen und dafür Mittel zu verlangen, die dann für andere Verkehrsbereiche ausgegeben werden können. Das ist die Vorstellung einer Maximalnorm. Die gibt es bereits in Zürich. Zürich hat sowohl eine Minimal-, als auch eine Maximalnorm.

Stellplatzbauerfahrungen in Berlin

Untersuchungsgebiet / Untersuchungsrahmen

Die Folie hierzu ist auf der Homepage von Wohnen ohne Auto dargestellt

Es liegen nur Untersuchungen aus Berlin-Mitte vor. Hier handelt es sich meistens um Wohnmischnutzung, d.h. Wohnen ist mit Gewerbe und Geschäftshäusern gemischt, ein relativ dicht bewohntes Gebiet mit relativ viel Grün und zahlreichen öffentlichen Einrichtungen und Büros. Das Gebiet hatte in den letzten Jahren und hat immer noch eine erhebliche Baudynamik. Als es noch die Stellplatzbaupflicht gab, hatte das untersuchte Gebiet durchschnittliche Werte. Die Statistik über den Stellplatzbau ist mit Abschaffung der Stellplatzbaupflicht eingestellt worden. Das Gebiet ist für Einfamilienhausgebiete nicht repräsentativ. Innerstädtische Verhältnisse werden aber gut abgebildet.



Realisierter Stellplatzbau mit Pflicht

Ich trage nicht meine, sondern die neueren wesentlich umfangreicheren, aufwändigeren Untersuchungen der TU Berlin vor.

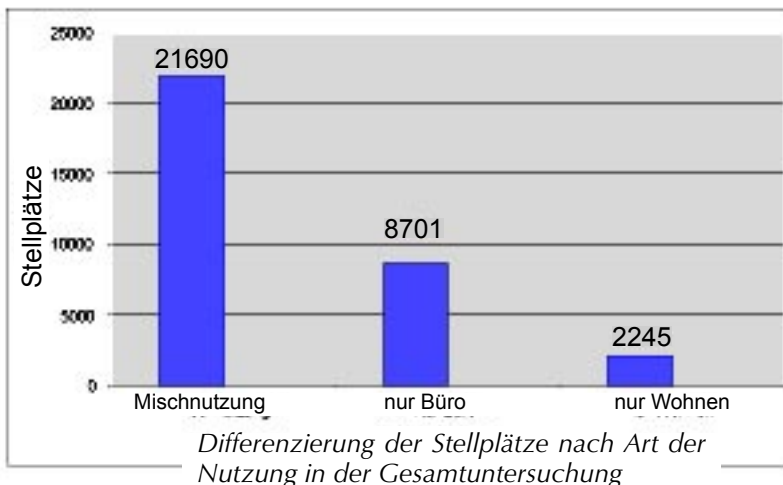
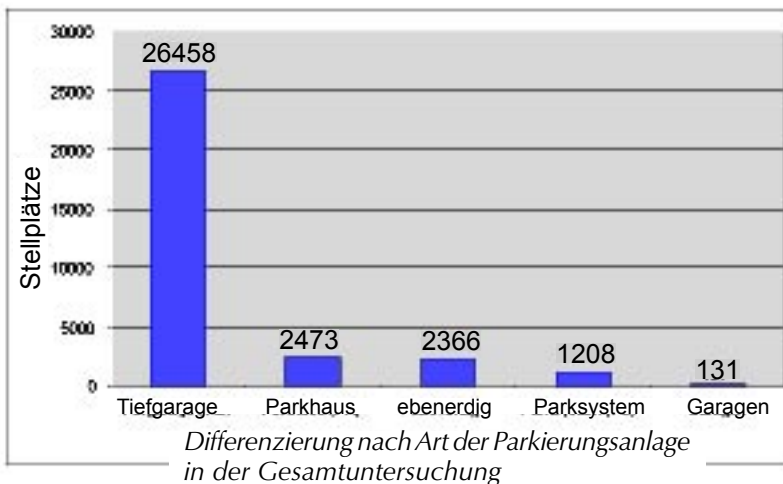
Hier ist dargestellt, wie viele Stellplätze gebaut wurden. Man sieht, es wurden vor allem Tiefgaragenstellplätze in mischgenutzten Gebäuden gebaut. Der Grund liegt sicher in der hohen Baudichte. Es gibt keinen Platz, um ebenerdig Stellplätze zu bauen. Das Chart zeigt auch, dass ein relativ hoher Anteil der Gebäude als Wohn- und Geschäftshäuser errichtet wurde.

Wenn wir den Zustand vor und nach der Pflicht (die 1997 abgeschafft wurde) vergleichen, überrascht, dass in stellplatzpflichtigen Zeiten die Stellplatzbaupflicht teilweise in erheblichem Umfang nicht erfüllt wurde: Bei Wohnungen wurde der Richtwert von 0,5 Stellplätze pro Wohnung erfüllt, bei Büros wurde die Baupflicht ganz erheblich unterschritten, bei Hotels in geringem Umfang übererfüllt, bei Einzelhandelsgeschäften in geringem Umfang untererfüllt.

Diese Untererfüllung hat in Berlin vor allem damit zu tun, dass schon vor der Aufhebung der Stellplatzpflicht eine relativ konsequente Politik gemacht wurde, um den Stellplatz-

bau zu verringern. Das erklärt sich so, dass Berlin für den Innenstadtbereich, also den Bereich innerhalb des S-Bahnringes, wo über 1 Mill. Menschen leben, eine Verkehrsprognose gemacht und ausgerechnet hat, wie die Straßen bei den zu erwartenden Veränderungen (Hauptstadtwerdung) belastet würden. Erwartet wurde eine völlige Überlastung der vorhandenen Straßenräume. Es wurde als Zielmarge 80 zu 20 genannt, d. h. zukünftig sollten 80% der Wege mit dem ÖPNV und 20% mit MIV (ohne Fahrrad und Fußgänger im Modal Split) abgewickelt werden. Das ist bisher nicht erreicht worden, aber nach wie vor das Ziel. Vor diesem Zielhintergrund wurde massiv Einfluss darauf genommen, den Stellplatzbau in der Innenstadt zu reduzieren. Das ist der Hintergrund, weshalb schon in stellplatzpflichtigen Zeiten in erheblichem Maße weniger Stellplätze gebaut wurden als eigentlich pflichtig gewesen wären.

Fallbeispiel Berlin Mitte



Realisierter Stellplatzbau ohne Pflicht

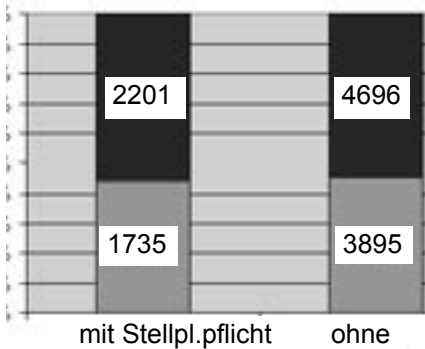
Hier sind jetzt die Effekte der Stellplatzsatzung gegenübergestellt - einmal mit Stellplatzbaupflicht, also vor 1997, und einmal ohne Stellplatzbaupflicht. Insgesamt sieht man, dass sich nichts verändert hat, dass etwa dasselbe gebaut wird wie vorher. Nur der Verwaltungsaufwand ist wesentlich geringer. Es gibt keine Verhandlungen und keine Statistik mehr. Es wurde einfach genehmigt.

Quelle: Untersuchung der Entwicklung und Nutzung des privaten Stellplatzangebotes in Berlin-Mitte, TU-Berlin 2001

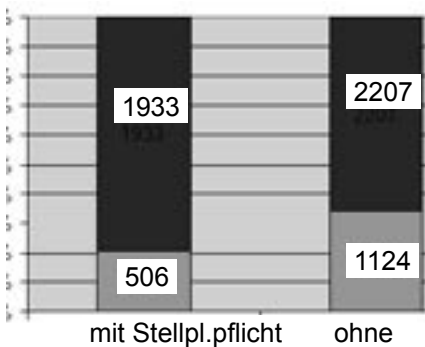
Fallbeispiel Berlin Mitte

Effekte der Stellplatzsatzung

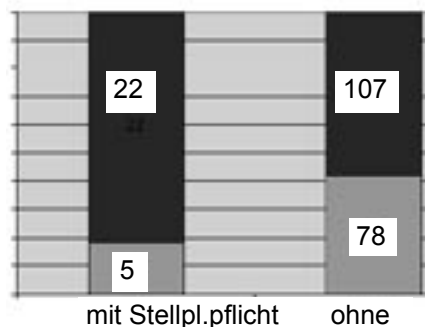
Gesamtuntersuchung



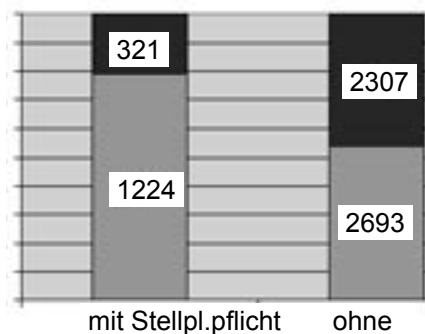
ausschließliche Büronutzung



ausschließliche Wohnnutzung



Mischnutzung



Dunkelgrau – fehlende Stellplätze
hellgrau – gebaute Stellplätze
absolut und relativ

Veränderungen bei Wohnungsstellplätzen

Bezogen auf Wohnnutzung sieht man, dass es ohne Stellplatzbaupflicht sogar eine deutliche Zunahme gab. Das würde ich aber darauf zurückführen, dass es für Berliner Verhältnisse ein teures Viertel mit entsprechenden Wohnungen ist, wo es Interesse an höheren Stellplatzzahlen gibt. Wenn man damit die Gebäude mit Mischnutzung vergleicht, hat die Stellplatzbaupflicht dort zu höheren Erfüllungsraten geführt, möglicherweise deswegen, weil die pflichtige Anrechnung von Stellplätzen, dieses Aufaddieren verschiedener Richtwerte, regelmäßig zu einer Überberechnung führt. Dem gegenüber steht die abwägende Haltung eines Bauherrn, der realistisch bei der Planung einer Garage mit unterschiedlichen Nutzungen rechnet/kalkuliert. Bei Büronutzung gab es eine geringe Zunahme. Einen Verdrängungseffekt auf die Straße kann man nicht feststellen. Es ist vorher schon sehr knapp gewesen. Das Gebiet wird parkraumbewirtschaftet.

Änderung des Rechtsrahmens der Stellplatzpflicht

1. Städtebauliche und raumordnerische Argumente

Die bestehende Praxis in innerstädtischen Bereichen, eine Reduzierung des Stellplatzbaus, wenn er politisch gewollt ist, durch Beschränkungssatzung und durch Ablösung zu erreichen, hat den Nachteil, dass Bauvorhaben in den Städten die Ablösung tragen und die auf dem Lande nicht, weil es auf dem Land praktisch keine Beschränkungssatzung gibt, d. h. es findet eine Verschiebung der Baukosten statt. Die Bauvorhaben in den Städten werden im Gegensatz zu solchen in ländlichen Regionen

verteuert. Das ist auch anhand der Entwicklung von Ablösegeldzahlungen mit Statistiken des Bundes zu den kommunalen Haushalten nachweisbar.

Die Flächenansprüche von Stellplätzen konkurrieren im innerstädtischen Bereich mit anderen wichtigen Freiflächen und setzen sich häufig dagegen durch. Das geht zu Lasten von Grünflächen, Kinderspielflächen etc. Sie verringern den ohnehin schon begrenzten Anteil an Freiflächen.

Fiskalische Argumente

Es wird immer gesagt, dass die Stellplatzbaupflicht über die Ablösesummen für verkehrspolitische Investitionen (z.B. Radwegbau) verwendet werden kann. Die aus der Ablösung von Stellplatzbaupflichten entstehenden Beträge sind allerdings marginale im Vergleich zu den Kosten, die der ÖPNV erzeugt (ca. 1% der ÖPNV-Kosten). Das fiskalische Argument ist in erster Linie das Argument der Einnahmeausfälle aus Ablöseemitteln. Aus ökonomischer und ökologischer Sicht wäre es jedoch vorteilhaft, wenn Bauen in der Stadt erleichtert würde, denn Ablösegeldzahlungen stellen eine einseitige Belastung der Kernstädte dar, weil überwiegend dort Beschränkungssatzungen gemacht werden.

Baupolitische Argumente

Hier sind die Verwaltungsvereinfachung und insgesamt eine dadurch erreichte Beschleunigung des Verfahrens zu nennen. Eine Aufhebung der Stellplatzbaupflicht bedeutet, die Entscheidung über den Stellplatzbau in die Hand des Bauherrn zu legen. Ob das in jedem Fall eine kluge Entscheidung sein wird, sei dahingestellt. Die Investorenentscheidung wird sicher mehr durch wirtschaftliche Erwägungen geprägt als durch städtebauliche.

Nicht verschweigen möchte ich allerdings, dass es z. Zt. in Berlin im Gespräch ist, die Stellplatzaufhebung wieder rückgängig zu machen: Berlin klagt gegen den Bund wegen finanzieller Notlage. Da sie die einzigen sind, die keine Ablöseemittel kassieren, wird dem Land Berlin vorgeworfen, eine Möglichkeit, Geld einzunehmen, auslassen.



Auf dem Podium:

Marian Offman, Stadtrat, CSU
Jens Mühlhaus, Stadtrat, Bündnis 90-Die Grünen
Dr. Thomas Lange, Stadtrats SPD
Udo Bünnagel, Architekt, Stadtplaner
Dr. Leopold Thum, Rechtsanwalt, Kanzlei Messerschmidt & Kollegen

Aufhebung der Stellplatzpflicht

Fr. Ammermann:

Zunächst eine Frage an die Stadträte aus der Sicht von "Wohnen ohne Auto" und der doch etwas anderen Situation in München. Wie gehen Sie mit diesen neuen Erkenntnissen um, was können Sie daraus mitnehmen, was kann sich in München verändern?

Hr. Offman:

"Wohnen ohne Auto" ist aus der Sicht der CSU-Fraktion kein Thema. Wir waren noch nie für diese Vorstellung, die Autos aus den Städten zu verbannen, weil wir glauben, dass dieses ein wichtiger Wirtschaftsfaktor ist. Angesichts der momentanen Situation kann man keine Sekunde daran zweifeln, dass es nicht der richtige Weg ist.

Für mich interessant ist diese Untersuchung hinsichtlich der Aufhebung der Stellplatzpflicht. Da tendiere ich persönlich mit einer Vielzahl meiner Kollegen im Stadtrat dazu, dass diese Aufhebung der Stellplatzpflicht Sinn macht, dass jeder, der Bauwerke errichtet, selber entscheiden soll, wie er die Stellplatzsituation zu lösen gedenkt. Allerdings halte ich den vorgestellten Weg, wenn jemand Stellplätze errichtet und sich an die Kosten der Stellplatzerrichtung noch weitere Kosten und Abgaben an die Kommune knüpfen, für den falschen Weg, weil das die Freiheit der Entscheidung und das Ausloten von Angebot und Nachfrage behindern würde.

Dr. Lange:

Zunächst hat diese Frage der Stellplatzpflicht direkt mit "Wohnen ohne Auto" wenig zu tun. Ich würde sagen, dass in München, wenn wir es freigeben würden, sich wieder eine Ver-

lagerung in den öffentlichen Raum ergibt. Denn gerade in der Innenstadt ist der öffentliche Raum von so vielen Seiten beansprucht, dass man m. E. bei denen, die Wohnungen bauen, dafür sorgen muss, dass sie die notwendigen Stellplätze bauen. Auf der anderen Seite haben wir in der Innenstadt die Ablösesatzung, die sich meiner Meinung nach bewährt hat und die zusammen mit unserem öffentlichen Verkehrssystem dazu geführt hat, dass München die höchste ÖPNV-Nutzung in der ganzen Republik hat. In Berlin ist sie halb so hoch wie München.

Aus dem Vortrag habe ich bisher nichts gelernt, woraus ich sagen würde, das ist für München ein Motiv, es nachzumachen. Berlin hat nur einen halben Stellplatz pro Wohnung. Damit würden wir in München nicht zu Rande kommen. Wir haben momentan die Debatte, dass wir mehr als einen Stellplatz pro Wohnung brauchen, weil wir jetzt schon mehr als ein Auto pro Wohnung haben. In München haben wir andere Verhältnisse. Berlin ist doch im Schnitt erheblich ärmer, so dass man das nicht so einfach übertragen kann.

Was "Wohnen ohne Auto" betrifft, kann ich nur sagen: Ich wohne ohne Auto und ganz wunderbar in der Innenstadt, ohne Garage, ohne Auto. Ich muss weder eine mieten noch eine vermieten, sondern ich wohne im Altbau. Ich bin trotzdem ein sehr agiler Wirtschaftsfaktor. Viele Leute bilden sich ein, dass es nur mit Auto geht. Es geht eben auch ohne. Aber insgesamt gesehen nicht ohne. Ohne Wirtschaftsverkehr funktioniert die Stadt nicht. Wir versuchen, die Straßen dafür frei zu bringen, indem wir eine Stellplatzbeschränkungssatzung beim Gewerbe machen und bestimmte Leute auf den MVV zwingen, damit andere, die man nicht auf den MVV verlagern kann, auf den Straßen Platz haben.

Fr. Ammermann:

Es gibt in München momentan den Stellplatzschlüssel 1 : 1, d.h. eine Wohnung — ein Stellplatz.

Dr. Lange:

Die Debatte geht eher in die Richtung, dass man sagt, man braucht mehr, weil die tatsächliche Inan-

spruchnahme auf eine höhere Zahl hinausläuft. Die Zahl der Haushalte, die mehr als ein Auto haben, wächst. Wer eine Eigentumswohnung kauft, gehört nicht zu den Ärmern. Bei denen, die eine Eigentumswohnung im Neubau kaufen, ist die Wahrscheinlichkeit, dass sie im Schnitt mehr als ein Auto pro Haushalt haben, größer als bei denen, die in Altbaugebieten in Wohnungen wohnen, wo es nie eine Garage gegeben hat, wo es so schnell keine geben wird und wo viele Leute wohnen, die kein Auto haben und auch keines brauchen.

Fr. Ammermann:

Herr Mühlhaus, es wurde im Vortrag von Herrn Lehmbrock deutlich, dass in einzelnen Städten eine Flexibilisierung vorhanden ist, also kein starres 1:1 oder 1:2, sondern dass man differenziert - je nach dem, welches Wohngebiet man hat, ob man auf der grünen Wiese einen Neubau errichtet oder in der Innenstadt verdichtet, oder je nach Nutzung, ob Büro oder Mischgebiet etc.. Wie sehen Sie diesen Weg?

Hr. Mühlhaus:

Diesen Punkt fand ich auch interessant. Ich würde es gerne auf drei Zielgruppen beziehen, bevor ich zu meinen Schlüssen komme: auf die Nutzer der Wohnungen, aus der Bauträgersicht (es geht hier mehr um Neubau, weil man da mehr verändern kann. Im Bestand ist die Sache, wie sie ist, bis auf das Thema Anwohnergaragen) und aus der Sicht der Stadt.

- Für die Nutzer ist kostengünstiges Bauen ein Thema: Nichts ist ärgerlicher, als wenn man in einem Neubaugebiet eine Geschosswohnung kauft. Man hat kein Auto und will niemals eins haben. Man erwirbt Eigentum und muss 15.000 Euro für eine Garage bezahlen, wo man noch nicht einmal Reifen lagern kann, weil man gar keine hat. Das ist unglaublich ärgerlich, auch unter dem Gesichtspunkt, dass auch in Neubaugebieten, gerade in innerstädtischen Baugebieten, ein erheblicher Prozentsatz ohne Auto lebt. Man darf nicht vergessen, dass die Nutzer, also die später dort Wohnenden, natürlich vor ihrer Tür ohne Auto leben wollen und deswegen ganz bewusst auf



ein Auto verzichten, weil die Kinder dann rausgehen und womöglich auf der Straße spielen können sollen. Darum zieht man dorthin.

– Was will der Bauträger? Er will eine gute Lage, einen guten Standort für sein Objekt haben. Ein guter Standort definiert sich interessanterweise durch wenige Autos vor der Tür, Grün hinten raus und vorne eine Marktplatzsituation, wo man die Kinder rausschicken kann. Das ist eine gute Lage, die sich gut verkaufen lässt. Bauträger haben immer große Schwierigkeiten bei dem Thema, wo bringe ich die Stellplätze unter und wo ist die Tiefgaragenaus-/einfahrt. Die Wohnungen links und rechts davon sind dann eher die schlechten Wohnungen. Außerdem ist ein ganz entscheidender Punkt, dass diese 15.000 Euro pro Stellplatz nicht der wirkliche Preis für die Errichtung eines Tiefgaragenstellplatzes sind. Der liegt eigentlich höher, d. h. die Baukosten der Tiefgarage werden auf alle zu bauenden Quadratmeter umgelegt. Es wäre ein kostengünstigeres Bauen für alle Wohnungen möglich, wenn man weniger Garagen bauen müsste. Der Bauträger könnte insgesamt die Wohnungen billiger anbieten oder mehr Gewinn abschöpfen.

- Die Stadt hat Vorteile, verkehrlich und von der Erschließung her, je weniger Verkehr einen Stadtteil neu belasten. Sie kennen die Diskussion bei Neubaugebieten, wenn alle Nachbarn den Verkehr der Neuhinzuzuzogenen beklagen.

Was ich daraus schließe: Heutzutage ist die Maximalforderung, mit der "Wohnen ohne Auto" damals gestartet ist, gar nicht mehr so interessant, sondern das stellplatzreduzierte Bauen. Es gibt viele Bauvorhaben, da sagt man, z. B. 20 Wohneinheiten, wie viel Stellplätze brauchen wir, 40%, ja dann bauen wir doch 40% der Garagen und nicht 100%. Das ist ein Weg, wo ich genau wieder auf den Punkt komme, Freiheit geben, wie viel man bauen muss. Aus grüner Sicht will ich natürlich sagen mit einer Maximalgrenze. Die Leute sollen selbst im Wohnungsbau entscheiden, aber maximal ein Stellplatz pro Wohnung. Dann würde man das Ganze liberalisieren, womit man es

auch wirtschaftspolitisch begründen könnte.

Mein Fazit: Es wäre interessant, das Instrument ganz aufzuheben. Es würde mich interessieren, was das für verkehrspolitische Auswirkungen hat. Ich bin mir nicht sicher, ob das positiv oder negativ ist. Momentan tendiere ich aus der bisherigen Diskussion dazu, das Ganze frei zu lassen, also Freigestaltung mit einer Maximalgrenze oder eine Regelung, die besagt, die Versiegelung der Fläche darf nicht größer als X sein. Man muss dann nämlich auch festlegen, wie man die Versiegelung gestalten will, damit nicht durch das Weglassen der Stellplatzpflicht im Nachhinein alles versiegelt wird.

Fr. Ammermann:

Wir haben hier zwei verschiedene Meinungen. Herr Lange sagte, dass 1:1 eher zu wenig ist, eher 1:2 und möchte an der Stellplatzpflicht festhalten. Hr. Mühlhaus sagte, eher deregulieren. Mich würde noch die rechtliche Seite interessieren. Das wäre die Frage an Hr. Thum: Welchen Ermessensspielraum hat eigentlich die Stadt? Wie flexibel ist die Stellplatzregelung zu handhaben? Es ist ja eine Verordnung, kein Gesetz. Hat sie jetzt überhaupt einen Spielraum?

Gegenwärtige Rechtssituation und Gestaltungsspielräume

Hr. Thum:

Die Regelung beruht auf einer gesetzlichen Regelung in Art. 52 BayBO. Zunächst einige Bemerkungen zum rechtlichen Hintergrund. Wonach bestimmt sich die Stellplatzpflicht? Sie bestimmt sich nach einer gesetzlichen Regelung der BayBO, die besagt, dass sie sich "an dem objektiv vorhandenen und zu erwartenden Bedarf", der durch ein Bauvorhaben ausgelöst wird, orientiert. Wer muss damit umgehen? Es ist die Baugenehmigungsbehörde. In München fallen hier die Stadt als kommunale Körperschaft und die Baugenehmigungsbehörde zusammen. Begründung: Die Stadt München ist eine kreisfreie Gemeinde. Die Stadt München muss mit dieser nicht sehr konkreten Ge-

setzesvorschrift umgehen. Das geschieht dergestalt, dass sie ebenso wie der Freistaat Bayern verwaltungsintern Richtzahlen ausgegeben hat, an denen sie sich orientiert. Die Richtzahlen des Freistaates datieren aus dem Jahr 1979, die letzten der Stadt München aus 1996. Auf dieser internen Verwaltungsrichtlinie basiert in München diese Zahl, ein Stellplatz pro Wohneinheit, und zwar bei Wohnungen mit max. 156 m². Es ist die bloße gesetzliche Vorschrift, mit der die Baugenehmigungsbehörde arbeiten muss.

Durch Ortsrecht kann dies noch beeinflusst werden. Dann kommt die Stadt München nicht als Baugenehmigungsbehörde ins Spiel, sondern als kommunale Körperschaft. Sie kann Satzungen erlassen, aber nur in einem sehr beschränkten Maße. Es gibt die Möglichkeit der Beschränkungssatzung, aber nach meinem Wissen gilt diese nicht für Wohnungsnutzung, zumindest nicht für Wohnungsnutzung bis zu einem bestimmten notwendigen Bedarf, d. h. man kann sie im Bereich Büronutzung beschränken, aber nicht bei Wohnungen. Insoweit ist das für ein Projekt "Autofreies Wohnen" momentan nicht nutzbar.

Von Verzichtssatzungen ist mir nichts bekannt. Es gibt Gestaltungssatzungen und es gibt zuletzt die Möglichkeit, dass man bei bereits bestehenden Wohnungen nachträglich Stellplätze mit Satzungen auferlegt.

Das ist mein Kenntnisstand des derzeitigen Gesetzesrechtes.

Was kann man vor diesem Hintergrund heute machen, welchen Spielraum hat die Verwaltung? Ich sehe zwei Möglichkeiten (aber da hat Hr. Konrad vorher schon widersprochen):

Einerseits kann man von der Annahme ausgehen, es ist kein tatsächlicher Bedarf beim autofreien Wohnen von einem Stellplatz pro Wohnung gegeben. Dann kann man sich überlegen, ob es Gründe gibt, warum man von dieser landesrechtlichen Regelung eine Abweichung erteilen könnte, es hier in diesem Sonderfall nicht so sein muss. Bei Abweichungen gibt es bestimmte Voraussetzungen. Es dürfen die öffentlichen Belange und die nachbarschaftlichen Interessen



nicht dagegen stehen. M. E. gibt es gute Gründe und Argumente, warum man beim autofreien Wohnen Abweichungen erteilen könnte.

Die zweite Möglichkeit: Warum muss ich erst annehmen, dass es heißt: eine Wohneinheit - ein Stellplatz. Ich kann ja bereits bei den intern geltenden Richtzahlen der Verwaltung ansetzen. Ich kann sagen, die Richtzahlen sind als allgemeine Wahrscheinlichkeitsprognose angemessen gewesen. Sie waren nicht verbindlich. Ich kann sie ändern. Es gibt neue Sachverhalte. Der neue Sachverhalt ist: Seit 1979 das Bayer. Staatsministerium des Innern diese Richtzahlen einsetzte, gibt es viele Familien, bei denen die Kinder bis zum 30. Lebensjahr in der elterlichen Wohnung leben, so dass es dann drei bis vier Autos gibt. Damit ist die Zahl "ein Auto pro Wohnung" nicht mehr aktuell. Das andere Extrem ist das autofreie Wohnen. Es ist auch erst in den letzten Jahren interessant geworden. Hier wollen sich Leute vertraglich, zivilrechtlich verpflichten, langfristig oder dauerhaft kein Auto zu haben. Darauf muss man auch eingehen. Man könnte stadtintern versuchen, diese Richtzahlen abzuändern. Damit bleibt für die Stadt ein Problem. Man muss laut Gesetz auf die Beständigkeit der Situation achten. Sie muss bei der Beauftragung einer bestimmten Stellplatzzahl berücksichtigen, ob es sich in zwei Jahren ändert. Wenn dann eine neue Generation autofrei Wohnender kommt und sagt, wir haben die Wohnung von Frau Sowieso gekauft, möchten jetzt aber doch ein Auto haben, wie kann dann die Stadt reagieren? M. E. ist der Knackpunkt, dass die Stadt denkt, dass dann keine Reaktion mehr möglich wäre, wenn sie von Anfang an nur sagt, es bedarf beispielsweise nur eines halben Stellplatzes. Ich gehe davon aus, dass es durchaus möglich wäre, im Nachhinein durch entsprechende Beauftragung noch Stellplätze anzuordnen.

Regelung über Bebauungsplan

Hr. Bünnagel:

Ich glaube als Planer muss man zuerst sehen, wie ist die rechtliche Situation. Die Politiker haben die Vision und man müsste dies dann wirklich auch in Recht umsetzen. Denn wir sind als Architekten und Planer einfach an das bestehende Recht gehalten. Man hat diese Richtlinien. Das sind Erlasse des Bayer. Innenministeriums oder es sind Ortssatzungen, wie bei der Stadt München. Wenn ich aber nun den Gesetzestext lese, heißt es, "Anzahl und Größe der Stellplätze richten sich nach Art der vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und der Besucher der Anlagen". Hier gäbe es m. E. die Möglichkeit, bei einem Gebäude, wo man erwarten kann, dass es keine Autos gibt, weil die Leute sich verpflichten, keine Autos zu haben, zu reduzieren und auf Stellplätze zu verzichten. Das bedeutet aber, dass man auf jeden Fall das dinglich sichern muss und das geht m. E. nur durch den Bebauungsplan. Denn in § 9 Baugesetzbuch heißt es unter Ziffer 8: "Einzelne Flächen, auf denen ganz oder teilweise nur Wohngebäude errichtet werden dürfen, die für Personengruppen mit besonderem Wohnbedarf bestimmt sind". Das wäre also die Möglichkeit, dass man über diesen Bebauungsplan § 9,8 BauGB dinglich sichert, dass diese Wohnungen wirklich nur von einem Personenkreis genutzt werden dürfen, der sich verpflichtet, kein Auto zu nutzen. Das geht über den Bebauungsplan, das geht nicht durch eine Satzung.

Hr. Mühlhaus:

Müsste man diesen Bebauungsplan scharf auf das Haus bestimmen oder müsste man sagen, in dem Gebiet?

Hr. Bünnagel:

Sie können einfach ein Gebiet ausweisen. Sie können ja im Bebauungsplan auch geschossweise Nutzungen festlegen. Da gibt es genug Instrumentarien. Aber die Stadt München ist eigentlich immer sehr unwillig, Bebauungspläne zu machen, was unverständlich ist. Das Problem, das wir jetzt haben: Aufgrund der ge-

setzlichen Vorschrift kann ein Erlass herausgegeben werden, der diese Richtzahlen festlegt, oder eine Ortssatzung nach Art. 91 BayBO. Hier ist die Stadt München berechtigt, diese Richtzahlen festzulegen, die sagen, dass man einen Stellplatz pro Wohnung verlangt bis 156 m² und ab 156 m² mindestens zwei Stellplätze.

Fr. Ammermann:

Das ist jetzt die Stellplatzverordnung?

Hr. Bünnagel:

Das ist die Stellplatzverordnung der Stadt München. Es gibt auch noch andere Dinge, die man in der Diskussion berücksichtigen muss. In einem Urteil sagt der Bayer. Verwaltungsgerichtshof, dass die Stadt bei der Ablösung von Stellplätzen nicht auf einen Teil der vorgeschriebenen Stellplätze verzichten darf. Die Stadt München ist jetzt gehalten, die Stellplätze ablösen zu lassen und kann nicht, auch wenn es städtebaulich oder aus finanziellen Gründen gewünscht ist, die Stellplätze nicht nachlassen. Es gibt keinen Verzicht aufgrund dieses Urteils. Dann gibt es auch vom Bayer. Verfassungsgerichtshof eine Bestimmung, die besagt, man muss auf jeden Fall den Stellplatz auf dem Privatgrundstück ausweisen. Es darf nicht im öffentlichen Raum sein. Das ist ganz wesentlich. Man hat gewisse juristische Zwänge, die man einfach beachten muss. Für mich wäre wirklich eine Lösung, es über den Bebauungsplan zu regeln.

Fr. Ammermann:

Das heißt zusammengefasst: In Neubaugebieten sticht das Baugesetzbuch die Richtlinie. Ich kann es flexibel handhaben. Ich kann auch Projekte wie "Wohnen ohne Auto" fördern, wenn der Bedarf da ist. Ich muss nur die Stellplätze ablösen bzw. sie nicht im öffentlichen Raum errichten.

Hr. Bünnagel:

Im Bebauungsplan brauche ich nicht ablösen. Im Bebauungsplan kann ich wirklich festlegen, dass ich diese Richtlinien nicht einhalten muss, aber immer wieder gebunden an eine bestimmte Personengruppe (nach § 9,8).



Regelung über flexible Richtzahlen

Hr. Thum:

Diese Richtzahlen sind die verwaltungsinterne Ausfüllung der gesetzlichen Bestimmungen. Die gesetzliche Bestimmung ist vage, unbestimmt und muss irgendwie mit Leben erfüllt werden. Es sind dann verwaltungsinterne Vorgaben. Darauf hat sich die Verwaltung in München geeinigt, ebenso wie zuvor im Innenministerium, dass man sagt, das ist ein Wahrscheinlichkeitsmaßstab, den legen wir an. Hintergrund des Ganzen ist, dass man eine Gleichbehandlung des Bürgers erreichen muss. Deshalb ist es eine Verwaltungspraxis, die sich einbürgert. Man kann von dieser wohl auch nur abrücken, wenn man einen guten Grund hat. Mein Argument ist folgendes: Wenn ich mir einen Wahrscheinlichkeitsmaßstab zurechtlege und stelle fest, die Situation hat sich aus Gründen, die sachlich gerechtfertigt und nachvollziehbar sind, geändert, dann kann ich diese ausfüllenden Richtzahlen auch ändern. Zu dem zweiten von Ihnen angesprochenen Punkt. Wenn Sie es erreichen, dass Sie der Verwaltung vermitteln können, "Wohnen ohne Kfz" ist ein dauerhafter Zustand, dann haben Sie die nach den Kriterien des Gesetzes zu erwartenden Kfz-Bedürfnisse der Verwaltung darlegen können, wenn das dinglich nicht gehen sollte.

Hr. Bünnagel:

Man kann das nicht als Privatvertrag machen?

Hr. Thum:

Ob Sie öffentlich-rechtlich den einzelnen Nutzer/Wohnungseigentümer zwingen können, kein Auto zu kaufen, habe ich Zweifel.

Der zweite Weg, den ich trotzdem noch in den Raum stellen möchte: Wenn sich die Stadt auf eine Änderung der Richtzahlen einlasse und sagen würde, es gibt nicht (wie jetzt beispielsweise in Riem) eine zunächst nur Erfüllung eines Teils der Stellplatzpflicht, aber die gesamte Stellplatzpflicht ist generell gegeben, wird aber eventuell erst später erfüllt werden müssen. Sondern man könnte es auch so handhaben, dass

man die Richtzahlen generell festsetzt, wenn sich jemand zivilrechtlich nachvollziehbar zu "Wohnen ohne Kfz" verpflichtet, dann ist die Stellplatzpflicht reduziert laut Richtzahl der Verwaltung. Das denke ich, geht, wenn man sich die Möglichkeiten örtlicher Bauvorschriften in der Bayer. Bauordnung anschaut. Es gibt die Möglichkeit, dass die Stadt durch Satzung bei bestehendem Baubestand die Stellplatzpflicht nachträglich auferlegt. So deute ich zumindest Abs. 2, Nr. 2. Daraus schließe ich, es gibt auch die Möglichkeit, dass die Verwaltung - das ist ja das Wesen des Ordnungsrechts, wenn es einen akuten, neuen Sachverhalt gibt - auf diesen Sachverhalt reagiert und mit ordnungsrechtlichen Mitteln regelnd eingreift. Das als Diskussionsvorschlag.

Hr. Konrad (Planungsreferat LH München — Lokalbaukommission):

Ich möchte Bezug nehmen auf die Ausführungen über die Stellplatzrichtzahlen. Sie sind in Realität Richtzahlen, die das Bayer. Innenministerium für alle bayerischen Kommunen als Orientierung herausgegeben hat und welche die Kommunen für sich ortsspezifisch noch modifizieren können. Teilweise sind die Schlüsselzahlen für Wohnnutzung und Stellplatzverhältnisse deckungsgleich, teilweise hat man sich davon wegbewegt, weil man örtlich andere Bedürfnisse hat. München hat den Stellplatzschlüssel 1:1 und deckt damit sowohl ein Wohnen mit Auto als auch ein Wohnen ohne Auto ab. Wir merken aber in der Stadt, dass wir an unsere Grenzen gestoßen sind. Die privaten Stellplätze und die öffentlichen Bereiche können nicht mehr alles aufnehmen. Dieser Schlüssel ist also nicht besonders "scharf", sondern im Moment einigermaßen angemessen, vielleicht sogar nachbesserungsbedürftig. Abgedeckt ist dabei das Wohnen mit und ohne Auto. Das ist auch so vom Gesetzgeber ins Gesetz geschrieben und so gemeint worden. Im Kommentar dazu steht, dass bei einem Bauvorhaben der Stellplatznachweis "für den vorhandenen und für den zu erwartenden Bedarf" zu führen ist.

Es geht darum, solange wir dieses

Gesetz für das Bewältigen und den Umgang mit dem Verkehrsaufkommen haben, dass das Bauobjekt flexibel über die Lebensdauer genutzt werden kann und schon bei der Errichtung der volle Bedarf erstellt wird. Wir können nicht differenzieren. Wir können keine Stellplatzrichtzahlen für eine bestimmte Zeit von Nutzung erzeugen — man kann es auch auf den Gewerbebau übertragen — dann würde unsere Stadt und die Verwaltung kollabieren. Die Verwaltung wird es nicht schaffen, wenn es erst heißt, ich habe nur einen Bedarf für die nächsten 5, 10, 15 Jahre von so und soviel Autos. Plötzlich tritt bei der gleichen Gewerbe- oder Wohnnutzung eine andere Nutzungssituation ein. Plötzlich sind mehr Autos da und plötzlich soll eine Verwaltung auftreten und Stellplätze einfordern. So wird es nicht praktikabel sein. Deswegen hat der Gesetzgeber die Stellplatzrichtzahlen gleich auf die volle Nutzungsdauer abgestellt.

Hr. Dietz (WOA):

Das Problem bei der nachträglichen Auferlegung einer Stellplatzpflicht, die offenbar in der Bauordnung vorgesehen ist, dürfte die Bestandskraft der Baugenehmigungen sein. Wenn eine Baugenehmigung erteilt wird, in der festgesetzt ist, dass weniger Stellplätze gebaut werden, dann ist diese Baugenehmigung bestandskräftig und dann kann die Stadt dem Bauherrn nicht nachträglich mehr Stellplätze anordnen. Sie müsste die Baugenehmigung unter einer auflösenden Bedingung erteilen, dass eben kein Auto angeschafft werden darf. Dann sehe ich kein Problem. Das Argument von Hr. Konrad, dass Sie nicht abschätzen können, wie sich der Bedarf an Autos in Zukunft entwickeln wird, und dass es zu schwierig ist, kann ich nicht verstehen. Denn das hat man in der Verwaltung ja eigentlich immer, dass man sich auf neue Situationen einstellen muss.

Die Idee der Erteilung einer Baugenehmigung unter einer auflösenden Bedingung ist sogar in den Richtlinien des Bayer. Staatsministeriums des Innern vorgesehen. Da steht unter 3.6.1 zwar, "dass eine Reduzierung der Zahl der nachzuweisenden Stellplätze in Betracht kommt, wenn das



Grundstück mit leistungsfähigen Verkehrsmitteln des Öffentlichen Personennahverkehrs gut erreichbar ist, bei Wohnnutzung allerdings, auch bei guter Erreichbarkeit nicht“ das gilt auch bei Modellvorhaben sog. Autofreier Siedlungen“, „aber solange jedoch der Verzicht auf das Halten eines Kraftfahrzeugs funktioniert, kann die tatsächliche Herstellung der Stellplätze zeitlich hinausgeschoben werden“.

Hr. Konrad:

Solange es funktioniert. Von dieser Möglichkeit wurde ja von der Stadt München beim Vorhaben in Riem Gebrauch gemacht. Da ist der Nachweis ausgesetzt worden. Wenn man die Kommentarliteratur liest, findet man durchaus Stellen, die deutlich machen, dass der Gesetzgeber primär die Herstellung der Stellplätze gefordert hat, die bezogen auf die Lebensdauer des Gebäudes notwendig sind. Ein Aussetzen ist nur in Sonderfällen möglich. Das ist rechtlich nicht so harmlos, sondern muss wohl bedacht sein. Diesen Weg sind wir in Riem durchaus mitgegangen.

Fr. Skok (Wogeno eG):

Wir haben in München nur dieses eine Baugebiet in Riem, in dem stellplatzreduziertes Bauen möglich ist, weil es dort im Bebauungsplan festgeschrieben war. Das ist heute Abend eine ganz wichtige Information gewesen, dass das die Grundlage ist, um weiterzugehen. Deswegen meine konkrete Frage an die anwesenden Politiker: Warum kann man das nicht zum Regelfall machen und stellplatzreduziertes Wohnen in Bebauungspläne aufnehmen, also schon vorgehend auf Gruppen, die da kommen oder auch nicht? Es wäre unschädlich, wenn es nicht passiert.

Zweitens: Die Nachrüstpflicht ist vertraglich vereinbart worden. Ich denke, das ist ein sinnvolles Instrument, weil man als Bauträger nicht langfristig gerade stehen kann, dass das 30 oder mehr Jahre hält. Eine Nachrüstpflicht ist eine akzeptable Regelung, wenn ein Ort dafür da ist. Es wäre wahrscheinlich eine unrealistische Vorstellung, nachträglich Bebauungspläne in Bestandsgebieten zu ändern.

Hr. Ottensmann(Wagnis eG):

Das Bauvorhaben der Genossenschaft Wagnis in Schwabing am Ackermannbogen wurde jahrelang als ein Projekt „Wohnen ohne Auto“ geführt. Wir haben genau die Schwierigkeit, die in der Debatte hochkommt, dass einerseits die Vorgabe zählt, dass wir einen Stellplatz bauen sollen, aber höchstens einen, weil wir ja auch den Umweltrichtlinien des Stadtgebiets unterliegen. Wir sind auch bereit die rund 100 Stellplätze für 92 Wohnungen und Wohnfolgeeinrichtungen zu bauen. Zur Zeit haben wir aber nur einen Bedarf von rund 50 Stellplätzen und wollen deswegen nur 70 Stellplätze bauen. Nun sagt aber die Baugenehmigungsbehörde was anderes als das, was uns in politischen Gesprächen und Verhandlungen im voraus gesagt worden ist, nämlich dass wir autoreduziert bauen dürfen. Deswegen ist in unserem Projekt eine Verzögerung entstanden, weil plötzlich die mündlichen Absprachen mit der Verwaltung nicht mehr gezählt haben und wir nochmals umplanen mussten. Das hat insgesamt zu einer Verteuerung des Wohnbauprojektes geführt. Im Endeffekt zeigt sich für mich an unserem innenstadtnahen Wohnbauprojekt, dem Autoverzichtserklärungen der zukünftigen Bewohner vorliegen, dass dort andere Bedingungen herrschen, als wenn ich z. B. in Allach wohne. Deshalb ist ein Stellplatzschlüssel über die gesamte Stadt m. E. Quatsch, denn das muss nach Stadtbezirken und nach öffentlicher Verkehrsanbindung differenziert werden. Man muss auch auf eventuell neue Innovationen z. B. Carsharing, gemeinsame Rotationsstellplätze, Nachbarschaftsmobilitätshilfen etc. eingehen können. Wenn die Verwaltung nicht flexibel genug ist, ist es bei unserem Wohnprojekt sicher sinnvoll, die Verwaltungsvorschrift einfach aufzulösen und es den Baurägern zu überlassen, selbst den Ausbau der Fläche zu regeln. In einer Interpretation zur Bayer. BO § 52 steht, dass es im geförderten Wohnungsbau möglich ist, von der sofortigen Errichtung von Stellplätzen abzusehen. Aber diese Umsetzungsordnung kennen offenbar nicht alle in der Verwaltung. Das führt zu langen Prozessen.

Fr. Ammermann:

Ich habe eine ganze Reihe von Fragen: Ist Riem ein Beispiel auch für andere Baugebiete, wie z. B. Ackermannbogen, Freiham? Ist „autofreies Wohnen“ oder man kann auch sagen „Umweltqualität“ gutes Wohnen? Ist es machbar, ist es möglich auch von Seiten der Politik? Die Diskrepanz zwischen dem, was die Verwaltung sagt und was die Politik verspricht, ist anscheinend schwierig aufzulösen. Dazu würde ich gerne Ihre Meinung, Hr. Dr. Lange und Hr. Mühlhaus, hören.

Nachfragepotential

Dr. Lange:

Ich halte das für ein Missverständnis. Ich kann mich nicht erinnern, dass wir etwas versprochen haben. Sondern, wenn die gesetzlichen Regelungen es zulassen, stehe ich dem positiv gegenüber. Nur ist mir klar, dass das ein ganz winziges Marktsegment ist, d. h. es werden immer Nischen sein, um die es geht. Weil in der Regel derjenige, der etwas kauft oder baut, darauf achtet, dass es langfristig vermarktbar ist, weil er sonst massive Werteinbußen hinnehmen muss. Da das Marktsegment in der Größe von Promillen liegt, heißt es praktisch, wenn ich mich darauf einlasse, ein Haus zu bauen, das ohne Parkplätze oder ohne Tiefgaragen ausgestattet ist, dass ich nur eine kleine Käufer-schicht habe, die über 99% der Bevölkerung ausschließt. Natürlich wäre die Lösung, die hier angetippt worden ist, dass man es im Bebauungsplan öffentlich-rechtlich und dinglich, also privatrechtlich, im Grundbuch durch eine Versicherung, dass es immer weitergegeben werden muss, sichert. Das ist möglicherweise ein Weg, verbunden mit der Ausnahmeklausel, die da gemacht ist. Ich bin kein Jurist, ich kann das nicht beurteilen. Ich kann nur sagen, ich habe kein Interesse, dass die Parkplätze, die nicht geschaffen werden, dann in den Grünflächen und im öffentlichen Raum geschaffen werden. Wenn diese Art von Verschiebung stattfinden sollte, bin ich gegen jede Lösung. Das sind die knappsten und damit wertvollsten Flächen und die muss man auf jeden Fall erhalten. Dann ist für mich



sogar ein institutionalisiertes Wohnen ohne Auto weniger wichtig als die Sicherung dieser Flächen. Denn ich kann auch ohne diese Regelung ohne Auto wohnen.

Hr. Mühlhaus:

Widersprechen muss ich dringend bei der Vermarktung. Es ist doch so, dass in der Großstadt ein großer Prozentsatz (30-40 %) ohne Auto wohnen, wie ich z. B., und wir uns durchaus auch eine Wohnung kaufen könnten. Das sind nicht nur Promille, sondern Prozente, die richtig interessant sind. Vor allem unter der Bedingung, dass man für eine wiederverkaufte (zweit- u. drittgenutzte) Wohnung weniger bezahlen muss, weil man keinen Stellplatz mitkaufen muss, der 15.000 Euro kostet. D. h., man kauft eine Wohnung, die 10.000-15.000 Euro billiger ist - das ist interessant beim Wohnungskauf. 10.000 Euro sind 5% der Bausumme. Es wird, wie wir gehört haben, eine wachsende Verarmung der Gesellschaft geben. Dann ist es noch interessanter, billiger kaufen zu können. Die Vermarktung ist nicht das Argument, weil immer mehr Baugruppen entstehen werden oder sollen, die mehr auf die Baukosten achten als, wenn man eine Musterwohnung mit Stellplatz kauft. Der Druck scheint da zu sein. Diejenigen, die jetzt "Wohnen ohne Auto" vorantreiben, das ist tatsächlich dieser Promillesatz. Das sind die unentwegten Kämpfer der guten Sache, die nur Vorreiter sind. Wenn es später gang und gäbe wäre, eine Wohnung ohne oder mit Stellplatz zu kaufen, findet man aber Leute, die ohne Stellplatz kaufen wollen.

Hr. Koppen (Planungsreferat):

Noch ein Wort zur Statistik. Wir haben in München 2002 eine Erhebung durchgeführt, nach der 29% der Haushalte kein Auto haben. Das variiert.

Fr. Ammermann:

Das ist eine große Nische!

Hr. Koppen:

Das entspricht aber nicht automatisch einem Potenzial für Neubauwohnungen "Wohnen ohne Auto". Das hat das Beispiel Riem gezeigt. Es waren ja mehr Wohnungen vorgesehen, aber es fehlt bislang die Nachfrage.

Wir haben auch festgestellt, dass der Freizeitverkehr sehr zunimmt, auch ein Problem für den Öffentlichen Verkehr, weil er schwer zu bewältigen ist, und auch der Serviceverkehr. Hier hilft Carsharing nur bedingt, jemanden von A nach B zu transportieren, wenn ich erst das Fahrzeug holen muss. Das ist umständlich, dann nimmt man doch gern das eigene Auto, sofern man es hat.

Fr. Preuß-Bayer (WOA):

Wenn 29% der Haushalte in München kein Auto haben, wird auch im Neubau der Anteil, der kein Auto hat, in einer ähnlichen Größenordnung sein. Dann wird doch ein relativ großer Teil der Bevölkerung über die Stellplatzerrichtungspflicht mit Kosten belastet für etwas, das anscheinend nicht ihrem Bedarf entspricht. Ich würde gerne die Stellplätze weg kriegen von der Wohnung und dem Auto zuordnen, weil nicht das Wohnen den Stellplatzbedarf verursacht, sondern das Auto. Es gibt Regelungen, z. B. in Japan, dass ein Auto erst zugelassen wird, wenn der Halter nachweist, dass er im Umkreis von 5 Kilometern einen Stellplatz hat. Ich denke, das macht uns in Deutschland die Sache sehr schwer, dass wir zwei Dinge, die überhaupt nicht zusammengehören, Wohnen und Stellplatz, mit einander vermählen und zwei Dinge, die ursächlich zusammengehören, Stellplatz und Auto, vollkommen auseinander geschnitten haben. Es widerspricht jedem Gefühl von Gerechtigkeit.

Fr. Ammermann:

Ich möchte nochmals zwei Dinge herausgreifen. Das eine ist das Nischen-dasein, von dem Sie sprachen, Hr. Dr. Lange. Ich vergleiche mit den Zahlen die Sie, Hr. Lehmbruck, angeführt haben, 50 % der Haushalte in Berlin haben kein Auto. Weiter sagten Sie: Der Begleitverkehr nimmt drastisch zu, ebenso der Freizeitverkehr, d. h. letztendlich geht es doch um die Flexibilisierung, ein Auto zu haben, wenn ich es brauche, an- und abgefahren zu werden, beliefert zu werden, aber nicht unbedingt eins zu halten. Wie ist die Tendenz, wie schätzen Sie das ein?

Flexibilisierung der Stellplatzerrichtung

Hr. Lehmbruck:

Ich hatte Durchschnittswerte angenommen. Es gibt auch Gebäude, wo gar kein Stellplatz gebaut wurde und andere, die im Übermaß gebaut haben, d. h. das, was von den Bauherren freiwillig ohne eine Regelung gebaut wurde, ist wesentlich differenzierter und vielfältiger als irgendeine Richtwerttabelle. Ich möchte nicht sagen, dass das richtig ist, was die gebaut haben. Ich habe Berliner Richtwerttabellen analysiert. Für mich ist nicht immer nachvollziehbar, wie diese Richtwerte zustande kommen. Ich habe das Gefühl, dass sie so was wie ein Verwaltungsprozess sind. Sie entstehen über viele Jahre des Verwaltungshandelns. Mir war z.B. nie nachvollziehbar, warum bei Altenheimen und Schulen die Stellplatzforderung in Berlin so hoch angesetzt sind. Ich hatte den Verdacht, wenn die öffentliche Hand dabei ist, sind sie etwas höher. Sie hatten gesagt, dass vom durchschnittlichen zu erwartenden Bedarf ausgegangen wird. Wobei der zukünftige Bedarf über die Laufzeit des Gebäudes sowieso nicht abschätzbar ist. Es wird sich wohl kaum einer eine Motorisierungsprognose über die nächsten 80, 100 Jahre, wie lange ein Gebäude steht, zutrauen. Man müsste m. E. flexible Formen finden. Eine Möglichkeit wäre z. B., dass man die Stellplatzbaupflicht nicht mehr so eng auf das Grundstück bezieht, d. h. es nicht eine 1:1-Geschichte zwischen dem Gebäude und den dort ermittelten Werten und dem Stellplatzbau ist, sondern dass man es in einem ganzen Baugebiet so machen könnte, dass das Ganze schrittweise geschieht. D. h., man hat eine Vorstellung, wie viele Stellplätze insgesamt gebaut werden sollen, aber man arbeitet anfangs mit einer Unterdeckung. Dann könnte man sich der vollen Stellplatzzahl nähern und auf Dauer den richtigen Wert finden. Man sollte versuchen, viel Flexibilität in dieses System reinzubekommen.

Zu der Befürchtung, dass das zu Lasten der Freiflächen ausgeht: Ich habe eine Umfrage bei Gemeinden speziell zu flächensparenden Bau-



vorhaben gemacht. Es haben sich sehr viele Gemeinden "sicherlich auch die Stadt München" daran beteiligt. Tatsächlich ist im Schnitt eine höhere Dichte und eine tendenzielle Unterversorgung mit Freiflächen festzustellen. Allerdings bei dem unveränderten Stellplatzschlüssel, der überwiegend ebenerdig versorgt wurde. Die Gefahr ist vorhanden. Bei einem Gebiet, wie z. B. Berlin-Mitte, das einen sehr hohen Anteil Tiefgaragen hat, sehe ich die Gefahr nicht. Also hängt es wohl auch mit vergebenen Baurechten und anderen Dingen zusammen. Das kann man nicht pauschal bewerten. Die Verhältnisse sind vielfältiger. Diese Richtwerttabellen sind sehr pauschal.

Fr. Ammermann:

Flexibilisierung ist immer etwas, was bei Juristen und der Verwaltung Angstschweißausbrüche auslöst. Investoren und andere freuen sich darüber.

Hr. Bünnagel:

Über die Richtzahlen muss man noch mal nachdenken. In einem Ballungsgebiet, wo ich einen gut ausgebauten ÖPNV habe, habe ich nicht den Bedarf an eigenen Autos. Wenn ich aber etwas weiter außerhalb dieser Ballungsräume gehe (z. B. Münchner Norden), haben wir die Erfahrung aus der Praxis, dass es pro Wohneinheit mindestens 1,5 Pkws gibt. Das ist der Richt-/Standardwert im Münchner Norden, der noch im S-Bahn-Bereich liegt. Daraus kann man schließen, dass Richtzahlen stadtteilgebunden in der Ortsatzung festgehalten werden sollten. Das würde Sinn machen und das würde der Art. 52 BayBO durchaus ermöglichen, wo es heißt "nach dem vorhandenen und dem zu erwartenden" Verkehrsaufkommen.

Fr. Ammermann:

Ich glaube man kann festhalten, dass Deregulierung nicht ins Chaos führt.

Hr. Thum:

Ich stimme Ihnen vollkommen zu. Man kann nicht das gleiche Argument mit zweierlei Maß messen. Wenn man einerseits sagt, für dieses Kriterium "zu erwartender Bedarf" darf nicht darauf abgestellt werden, dass sich Bürger verpflichtet haben,

in einem bestimmten Wohnbereich keine Autos zu nutzen, dann kann man andererseits nicht außer Acht lassen, dass es Entwicklungen gibt, die in die gegenläufige Richtung gehen. Meines Erachtens muss man auf beides gleichermaßen reagieren. Man kann auch nicht sagen, der Gesetzgeber beharrt auf einer bestimmten Richtzahl. Es ist nicht der Gesetzgeber, sondern es ist eine Verwaltungsanweisung aus sehr alter Zeit. Es ist eine Notwendigkeit, wenn man nach Wahrscheinlichkeitskriterien oder objektiven Lebenserfahrungen urteilt, dass man diese Lebenserfahrungen anpassen muss, wenn sie sich verändern. Nach unserer Erfahrung haben sie sich wohl verändert. Es fehlt m. E. momentan an dieser Anpassung.

Ein Ausblick auf die eventuelle Neuregelung der Bayer. Bauordnung. Vielleicht reden wir um den "heißen Brei" herum, ohne dass es noch nötig wäre. Nach meinem Wissen soll die Regelung so ausfallen, dass es im Gesetz nur noch die Stellplatzpflicht an sich gibt und dann eine sehr umfassende Definition des notwendigen Stellplatzbedarfs und die Möglichkeit für die Kommune, nicht für die Bauaufsichtsbehörde, durch Satzungen umfassend auf die Zahl, auf die Ausgestaltung der Stellplätze Zugriff zu nehmen. Es ist also nicht mehr gekoppelt an die Redewendung des "zu erwartenden Stellplatzbedarfs", sondern an den "erforderlichen Stellplatzbedarf". Der wird gemessen an bestimmten Kriterien städtebaulicher oder verkehrspolitischer Art. So gesehen kann es sein, dass das Problem mit den Richtzahlen ziemlich bald entschärft wird.

Hr. Lehmbrock:

Ich denke, dass dieser Bezug auf die "erforderlichen Stellplätze" ganz wichtig ist, weil es einen Widerspruch gibt einerseits zwischen der Erwartung an Motorisierungsquoten und andererseits einem Verkehrskonzept, das bestimmte Verkehrssituationen in bestimmten Bau-/ Stadtbereichen vorsieht. Bisher läuft das auseinander. Wenn in Ihrem Altbaugbiet ein neues Haus gebaut würde, würde es zu einer neuen Stellplatzsituation gezwungen, die Sie gar nicht haben wollen. In Ihrem älteren Gebäude

gibt es keine Stellplätze und damit kommen Sie gut zurecht. Aber für das Nachbarhaus wird der moderne Stellplatzschlüssel genommen, obwohl es in demselben Gebiet mit derselben Verkehrssituation liegt. Das bedeutet im Grunde genommen, dass die neuen Gebäude dazu benutzt werden, die Defizite anderer Bereiche auszugleichen.

Hr. Konrad:

Um die Defizite nicht zu verschärfen.

Dr. Lange:

Aber dadurch funktioniert es. Ich wohne in einem innenstadtnahen Stadtbezirk. Da funktioniert der Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage auf zwei Wegen. Erstens: Alle Baulücken wurden zugebaut. Überall sind die Neubauten mit Tiefgaragen versehen worden, so dass der Überschuss, der durch Motorisierung in den Altbauten entstanden ist, teilweise in die Tiefgaragen gewandert ist. Zweitens: Die Belegung der Wohnungen wurde ausgedünnt. Wo früher fünf Leute gewohnt haben, wohnt jetzt noch einer und der hat natürlich keine fünf Autos, so dass durch die Ausdünnung der Bewohnerzahl auf der gleichen Fläche Angebot und Nachfrage mit Hilfe der Parklizenz zum Ausgleich gekommen ist. Aber natürlich hat die Motorisierung der Bevölkerung sowohl in den Altbauten ohne Tiefgaragen, ohne Stellplätze, als auch in den Neubauten, wo in der Regel eine betuchtere Bevölkerung nachzieht, massiv zugenommen. Das ist der allgemeine Trend.

Wenn man in München durchschnittlich 550 Autos auf 1000 Einwohner hat und das sind mehr als Wohnungen, dann muss klar sein, dass im Schnitt mehr als ein Auto pro Wohnung vorhanden sein muss. Parken ist ein privater Vorgang. Ich will das private Parken nicht auf öffentlichem Grund haben, denn das heißt, öffentlichen Grund entschädigungslos zu privatisieren. Dagegen bin ich.

Fr. Ammermann:

Das betrifft auch die Anwohnerlizenzierung. Das bedeutet ja auch, ich bevorzuge den öffentlichen Straßenraum für private Zwecke und entziehe ihn damit der Allgemeinheit.

**Hr. Dietz:**

Ich wollte darauf hinweisen, dass auch ohne die neue Bauordnungsnovelle, durch die der Spielraum der Gemeinden bei den Richtzahlen offenbar vergrößert werden soll, die Gemeinde auch nach gegenwärtigem Recht schon diesen Spielraum für die Reduzierung der Stellplätze hat. In den Richtzahlen des Innenministeriums heißt es unter 3.3: "Hat eine Gemeinde eine Satzung nach Art. 92, Abs. 1, Nr. 3 erlassen und darin die Zahl der erforderlichen Stellplätze geregelt, so geht diese Satzungsbestimmung als Rechtsvorschrift den Richtzahlen für den Stellplatzbedarf vor." Die Richtlinien dienen also nur als eine Regelung für den Fall, dass eine Gemeinde keine Richtzahlen bestimmt hat.

Vorhalteflächen**Hr. Mühlhaus:**

Zum Thema Vorhalteflächen bin ich sehr kritisch eingestellt. Ich halte das für eine sehr unglückliche Regelung. Natürlich ist es am besten, wenn man sagt, theoretisch müssen irgendwann 100% der Stellplätze gebaut werden, wenn sie in einer Tiefgarage untergebracht sind und nicht irgendwo in einem seitlichen Gartenteil, wo man später noch ein Regalsystem nachrüstet, oder an Stelle eines Kinderspielfeldes.

Ich möchte darauf dringen, ob es nicht einen Weg gibt, auf diese Vorhalteflächen zu verzichten. In diesem Zusammenhang würde mich interessieren: Müsste man das im Bebauungsplan machen oder wie ist es mit den Stellplatzschlüsseln in einem Gesamtwohngebiet? Wenn man in einem Gebiet, z. B. Ackermannbogen oder Riem, sagen würde, man baut 1:1 oder 0,7, vielleicht darf dann einer zwei Stellplätze bauen und ein anderer einen Schnitt eingehen? Das wäre zwar nicht meine politische Vorstellung. Oder kann man denn nicht 1:1 machen und nur 0,8 ausführen, wenn im Bebauungsplan die Nutzung durch spezielle Gruppen erwähnt wird?

Diesen Punkt finde ich interessant. Wir haben schon bisher diese Eckpunkte oft genug diskutiert und sie sind politisch rausgeflogen. Diese rechtliche Möglichkeit ist nicht umsonst

im Mittelpunkt der Diskussion heute. Wenn es nicht für die Allgemeinheit schädlich ist (z. B. späterer Flächenfraß), dann halte ich es für eine richtig gute und wichtige Sache.

Hr. Bünnagel:

Das Problem der Vorhalteflächen muss man dinglich durch den Bebauungsplan sichern. Das ist das Instrumentarium, denn durch einen privatrechtlichen Vertrag kann man keinen dazu zwingen. Dann muss man eben die Stellplätze, wie es die Stadt München tut, von Anfang an fordern, denn hinterher hat man keine Handhabe mehr.

Hr. Mühlhaus:

Wir haben das Problem, dass die Vorhalteflächen in den Bebauungsplänen der Neubaugebiete momentan nicht vorgesehen sind, so wie die städtebaulichen Wettbewerbe es ergeben. Ich habe scharfe Baulinien, da ist kein Platz für spätere Vorhalteflächen. In Freiburg in Vauban hat man gesagt, man macht vierstöckige Quartiersgaragen und wenn die Autofreien in einigen Jahren alle Autos kaufen, dann bauen wir noch zwei Stockwerke obendrauf ohne Grünflächenfraß. Das ist am Ende gescheitert. Das wäre vielleicht auch deswegen gut, weil man dann als Bauträger auf teures Bauen verzichten kann, weil man z. B. im Münchner Norden, je tiefer man baut, gegen Grundwasser und ähnliche Dinge abschotten muss. Ansonsten: Es ist nicht Sinn der Verwaltung, das man nach zehn Jahren alle ehemaligen autofreien Projekte abklappert, um zu sehen, ob die Vorhalteflächen eingehalten werden, ob einer ein oder zwei Autos hat etc. Die Abfrage über das Kfz-Register ist datenschutzrechtlich bedenklich und so kompliziert und unmöglich, dass ich das nicht für den richtigen Weg halte. Je mehr wir das machen, explodiert irgendwann das Ganze. Das kann ich mir so nicht vorstellen.

Hr. Konrad:

Es explodiert auch in der Stadt, wenn da einer anfängt, plötzlich zehn Stellplätze zu bauen, an der nächsten Ecke einer fünf, weil sich nach 5 oder 10 Jahren die Nutzungssituation ein bisschen geändert hat. Deswegen

ist es bisher ein wohldurchdachtes, funktionierendes System gewesen. Wir werden sehen, ob wir mit der neuen Bauordnung einen Wandel reinkriegen und ob sich bezüglich mehr Flexibilität was geringfügig modifizieren lässt.

Stellplatzkosten**Hr. Mühlhaus:**

Das war ein Hinweis, dass es nicht der Weg sein kann, auf Dauer auf diese Vorhalteflächen zu reagieren. Das ist vielleicht bei einem Musterprojekt möglich. Was ich mit der Verteuerung der Quadratmeter eigentlich gemeint hatte, war, dass ein Stellplatz im Bau nicht 15.000 Euro inklusive Bauträgermarge kostet, sondern vielleicht 20.000 Euro und dass die restlichen 5.000 umgelegt werden auf die Wohnungsquadratmeter, die man später verkauft. Das heißt der Autofreie muss nicht nur einen Stellplatz kaufen, sondern muss auch noch mit seinem Wohnungsquadratmeterpreis andere Stellplätze subventionieren. Das ist umso ärgerlicher, wenn er das Auto aus Kostengründen nicht angeschafft hat. Ehrlich wäre es, er kostete 25.000 Euro. Nur so komme ich von dem hohen Quadratmeterpreis herunter. Das macht nur dann Sinn, wenn der einzelne auf den Stellplatz verzichten kann.

Hr. Bünnagel:

Grundsätzlich ist es so, dass Stellplätze, die man baut, nicht die Baukosten der Wohnung verteuern, sondern sie haben auch eine gewisse Rendite. Wenn ich einen Stellplatz habe, den ich nicht selbst nutze, dann vermiete ich ihn. Damit habe ich im Ballungsgebiet keine Probleme.

Aus dem Publikum:

Die letzten Sätze von Hr. Dr. Lange möchte ich nochmals herausheben. Man kann die Frage stellen, was kostet denn ein Autostellplatz im öffentlichen Raum, der automatisch von Leuten beansprucht wird, die sagen, da stell ich mein Auto ab. Da gibt es einen grundsätzlichen Unterschied zwischen München und



verschiedenen anderen deutschen Großstädten. Ich möchte nicht von Berlin reden. Ich bin der Meinung, man es ernst nehmen sollte, dass man dort, wo man das Defizit an Missbrauch des öffentlichen Raumes beheben kann, es auch behebt. Im Gegensatz zu anderen Städten.

Fr. Ammermann:

Sie können es ganz einfach ausrechnen. Rechnen Sie den Grundstückspreis mal die Fläche eines Autos. Dann wissen Sie, dass Sie das im Monat ein paar hundert Euro kostet.

Aus dem Publikum:

Ich kenne Stadträte, die sagen: "Das muss doch in den Gewerbesteuern drin sein", und andere sagen: "Das ist wirklich ein schmerzhaftes Defizit".

Hr. Bickelbacher (Büro Stadt + Plan):

Thema Kostengerechtigkeit. Im Verkehr gibt es meistens keine Kostengerechtigkeit. Deswegen haben wir mehr Verkehr, als wir haben wollen. Es wäre eine Möglichkeit, dass man es mehr verwirklicht. Es wurde schon die Wertigkeit von Parkplätzen im Straßenraum angesprochen. Solange es umsonst ist oder nur eine geringe Verwaltungsgebühr für Parklizenzen erhoben wird, solange wird man Tiefgaragenstellplätze nicht zu Marktpreisen vermieten können. Sie sagten, es wird ein Marktgut geschaffen. Aber man kann maximal die Hälfte der Kostenmiete erwarten. Solange keine Marktpreise möglich sind, ist die Kostengerechtigkeit um so größer. Um so wichtiger ist Wohnen ohne Auto, ebenso die Trennung von Wohnungs- und Stellplatzkosten.

Zu den Freiflächen: Ich finde es gar nicht schlecht, wenn eine Freifläche plötzlich verschwindet, weil einem dann die Wertigkeit, die Konkurrenz Grün oder Autostellplatz deutlicher bewusst wird. Es setzt vielleicht ein Erziehungseffekt ein, der den Druck auf die Nachbarn erhöht, sich kein Auto zu kaufen oder sich als Gemeinschaft insgesamt keine Autos anzuschaffen, weil dann die Grünfläche verschwindet. Das könnte auch ganz lehrreich sein.

Dr. Lange:

Das finde ich auch sehr bemerkenswert, denn wenn ich Bauträger wäre, würde ich meine Kosten auch lieber in den öffentlichen Raum verlagern. Das kann man sogar bei Karl Marx nachlesen: Gewinne privatisieren, Kosten sozialisieren.

Fr. Preuß-Bayer(WOA):

Ich bin froh, dass Herr Bickelbacher die Frage der Konkurrenz von sehr teurem, privaten Stellplatz und dem "für nix" zu kriegenden, öffentlichen Stellplatz angesprochen hat. Hr. Lange könnte sich jetzt ein Auto kaufen und müsste dafür keinen Pfennig bezahlen, wenn er das vor seine Haustüre stellt, falls er dort einen Platz findet. Aber sein Nachbar im Neubau musste sein Auto von der Straße räumen oder zumindest die Möglichkeit schaffen, indem er für viel Geld eine Fläche betoniert hat.

Ich möchte daran erinnern, dass Tiefgaragen auch ein Eingriff in die unterirdische Landschaft sind, wenn man beliebig viele Stellplätze zubaut. Einer der Knackpunkte ist, dass wir eine Regelung haben, nach der der private Stellplatz viel Geld kostet, aber das zweite, dritte und vierte Auto im öffentlichen Raum kostenfrei aufgestellt werden darf. Ist irgendwann zu erwarten, dass an diesem Punkt gedreht wird? Ich weiß nicht, ob es das Straßen- und Wegerecht betrifft.

Hr. Mühlhaus:

Was momentan passiert, man baut eine Tiefgarage, aber an der Oberfläche macht man deswegen nicht weniger Stellplätze.

Fr. Ammermann:

Die konkrete Frage, ob das Abstellen des Autos im öffentlichen Straßenraum demnächst kostenpflichtiger wird als 5 DM pro Stunde? Man muss sich überlegen, was da an Werten steht. Da stehen Millionen im Straßenraum rum.

Mich würde noch interessieren, Hr. Dr. Lange, weil Sie das Thema Garagen in Stadtrandgebieten ansprachen, was ist dran an der These, dass die Stellplatzabläse für Tiefgaragen für Anwohner verwendet wird, kombiniert auch mit Stadtbesuchern von außen?

Stellplatzabläse

Dr. Lange:

Davon ist mir nichts bekannt. Wir haben einen Beschluss über Anwohnergaragen gefasst mit der ersten Priorität für die teure Anlage an der Donnersberger Straße. Wir haben dort das Problem, dass im Untergrund so viele Kanäle und Leitungen liegen, die aufwendig verlegt werden müssen, so dass schon dafür die halben Baukosten veranschlagt werden. Dann kommen noch mal die Baukosten einer normalen Garage dazu. Dadurch entstehen Kosten, die den zur Verfügung stehenden Topf weitestgehend leeren. Dieser Topf wird sozusagen zehnmal gleichzeitig verwendet. Jeder hofft darauf, dass er diese Millionen bekommt. Aber es hoffen viel zu viele darauf.

Hr. Mühlhaus:

Mich ärgert, dass aus diesem Topf, der in München so unglaublich gefüllt ist, ich glaube 70 Mill. Euro, Maßnahmen bezahlt werden, die ich verkehrspolitisch überhaupt nicht will und die ich durch diesen vorhandenen Topf, der verbraucht werden muss, kaum weg bekomme. Beispielsweise werden bei dem Anwohner Tiefgaragenprojekt in der Donnersberger Straße für weniger als 200 Parkplätze über 10 Millionen Euro veranschlagt. Das ergibt einen unglaublichen Stellplatzpreis weit über 20.000 Euro. Das ist nicht wirtschaftlich! Ebenso werden Parkleit- oder Verkehrsleitsysteme aus demselben Topf bezahlt. Ich will das aber nicht haben, d. h. man löst irgendwo ab, um weniger Autos in die Stadt zu kriegen, und steckt das Geld in ein Parkleitsystem für die Innenstadt, durch das ich wieder mehr Autos rein hole. Das ist für mich ein Instrument, das in dem Sinne, wie man es vielleicht vermutet hätte, nicht funktioniert.

Es gibt einen Druck, etwas bei den öffentlichen Nahverkehrsmitteln zu machen. Dafür ist die Ablöse natürlich Peanut. Davon kann ich keine U-Bahn-Linie bauen. In München geht es anscheinend nicht, es in den Radverkehr zu stecken.



Hr. Koppen (Planungsreferat. LH München — Verkehrsplanung):

Insofern haben wir kein Problem, die Stellplatzablösemittel, die sich in der Tat in den letzten Jahren aufgehäuft haben, nachdem es eine gewisse Dämpfung bei den Anwohnergaragen gab, auszugeben. Inzwischen hat der Stadtrat beschlossen, es sollen wieder Anwohnergaragen, nicht nur die in der Donnersberger Straße, die besonders teuer ist, sondern mit gleicher Priorität u.a. Wettersteinplatz, Josephsplatz, Meindlstraße gebaut werden. Übrigens verwenden wir die anderen Mittel aus der Stellplatzbeschränkungssatzung zu großen Teilen für den ÖPNV. Insofern hätten wir auch ein Problem, wenn die Mittel nicht mehr zur Verfügung stünden. Es sind immerhin 15-20 Millionen Euro pro Jahr, die aus den Beschränkungssatzungsablösemitteln an den ÖPNV für Infrastruktur überwiesen werden. Nach BayBO können wir Stellplatzablösemittel nicht für Radverkehrsanlagen verwenden. Das ist in Hessen möglich, aber in Bayern nicht, selbst wenn München es wollte. Nur für Bike & Ride-Anlagen kann es verwendet werden, was wir auch tun. Park & Ride-Anlagen werden ebenfalls aus Stellplatzablösemitteln gefördert, damit die Leute im Umland möglichst frühzeitig umsteigen. Unsere Stellplatzbeschränkungssatzung bewährt sich momentan, vor allem auch verkehrlich. Wir wollen ja verhindern, dass die Leute mit dem Auto ins Büro fahren. Sie sollen möglichst früh umsteigen, nach Möglichkeit Bike & Ride oder den Bus nutzen oder zu Fuß gehen, was übrigens der größte Teil macht. Deswegen sollen die P & R-Stellplätze von 20000 auf über 30000, die B&R-Plätze von über 40000 auf 50000 im MVV-Raum ausgebaut werden. Alles Maßnahmen, die dazu dienen sollen, den auf die Stadt, in das Zentrum drängenden Kfz-Verkehr zu reduzieren und die Stadt zu entlasten. Wir haben nicht so breite Straßen wie in Berlin. Insofern würde sich eine Aufhebung der Stellplatzbeschränkungssatzung, eine völlige Freigabe und Liberalisierung möglicherweise negativ bemerkbar machen. Es gibt zahlreiche Investoren, die bei Büronutzung durchaus mehr Stellplätze bauen würden

als sie nach derzeitigen Richtlinien bauen müssen. Das würde zu noch mehr Verkehr in die Stadt führen, den wir nicht haben wollen bei dem relativ guten ÖPNV, den wir haben und den wir erhalten wollen. Damit schließt sich wieder der Kreis mit den Stellplatzablösemitteln.

Fr. Preuß-Bayer:

Übrigens habe ich die ganze Zeit in der Diskussion vermisst, dass es noch anderen Verkehr gibt als einen, der auf vier Rädern herumfährt. Es ist in München ein ganz großer Teil des Verkehrs, der selbstverständlich genauso das Recht hat, sich auf der Straße zu bewegen: Geht auf zwei Beinen oder strampelt auf zwei Rädern. Den Begriff Verkehr immer nur mit Auto gleichzusetzen ist schon eine im Denken implizierte Privilegierung des Autos gegenüber jeder anderen Nutzung der Straße.

Fr. Ammermann:

Eines hat der heutige Abend gezeigt: Wohnen ohne Auto sind knapp 30% der Bevölkerung. Die sind zwar verteilt im ganzen Stadtgebiet, aber es ist ein beachtlicher Anteil. Es ist auch deutlich geworden, dass sich Lebensbedingungen drastisch verändern. Das wurde am Beispiel Berlin von Hr. Lehmbrock gezeigt. Es ist deutlich geworden, dass man sich stadtteilbezogene Richtzahlen, Anpassungen, Veränderungen, De-regulierungen überlegen muss, dass das vielleicht der Weg der Zukunft ist. Vielleicht wird ohnehin im Rahmen der Veränderung der BayBO dem-nächst sehr viel mehr Flexibilität beim Aufstellen des Bebauungsplans da sein als wir bis jetzt gedacht haben. Das Beispiel Berlin zeigt, es funktioniert. In München gehen die Uhren auch nicht so viel anders als in Berlin. Sagen wir es mal so: Sie gehen noch ein bisschen nach. Mich würde zum Abschluss interessieren, wenn wir diese Richtung fort-schreiben wollen, ist aus Ihrer Sicht als Stadträte irgendetwas notwendig, dass Sie bedient werden können, müssen, dürfen? Was können Sie tun?

Hr. Mühlhaus:

Mich würde eine Kommentierung zur neuen Bauordnungsnovelle speziell zu dem Thema Stellplatzschlüssel interessieren. Vielleicht kann man das an einem Gebiet, wie z. B. dem Ackermannbogen oder Hauptbahnhof-Laim-Pasing, ausarbeiten. Wie kann man es machen - für alle Seiten, Verwaltung, Käufer, Grünfläche. Wir müssen uns im neuen Recht bewegen.

Dr. Lange:

Dem kann ich mich im Prinzip nur anschließen. In meinen Augen müsste es schon eine Rechtsänderung geben. Ob die dann funktioniert, müsste man sehen. Die Stadt macht dieses Recht nicht. Noch entscheidender ist für mich, mit den 29% kann man nichts anfangen. Entscheidend ist, wer ist bereit, im Neubau "Wohnen ohne Auto" zu bezahlen. Da zeigt die Erfahrung, viel mehr als 150 Leute sind in München bisher nicht zustande gekommen. Von daher meine ich, sollte man nicht so euphorisch werden. Es ist ein sinnvolles Ziel. Wir haben es in anderen Bereichen durch Verkehrsberuhigung auch angestrebt, indem man ganze Straßen aus der Straßennutzung herausgenommen hat. Das ist absolut sinnvoll und richtig. Aber darauf zu setzen, dass eine wirklich beachtliche Anzahl Leute die Risiken, die darin stecken, übernehmen, da bin ich sehr skeptisch, es sei denn, die rechtlichen Rahmenbedingungen ändern sich so, dass die Risiken verringert oder von jemand anderem als von dem, der sie jetzt trägt, getragen werden.

Fr. Ammermann:

Ich denke, es ist sehr viel in Bewegung. Der heutige Abend war sehr produktiv. Vielen Dank, Hr. Lehmbrock für Ihr inspirierendes Referat, vielen Dank an alle Beteiligten, an alle Mitdiskutanten und das Publikum. Es ist alles im Fluss. Wir bleiben am Ball und wir kriegen es noch auf die Reihe!



Die Initiative „Wohnen ohne Auto“

Wer wir sind:

„Wohnen ohne Auto“ ist eine Initiative von Umweltverbänden, die in München autofreie Wohnprojekte initiieren und umsetzen will.

Die Trägervereine:

- Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC) e.V.
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Gesundheitsladen München e.V.
- Green City e.V.
- STATTAUTO München Car-Sharing
- Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.

Was wir wollen:

Ziel ist es, attraktive Wohnungen und ein für Jung und Alt nutzbares Wohnumfeld für Menschen zu schaffen, die ohne eigenes Auto leben und deshalb weder teuren Stellplätze finanzieren noch die Umgebung ihrer Wohnung autogerecht machen wollen. Wir setzen uns für eine „Stadt der kurzen Wege“ ein, in der alle Einrichtungen des täglichen Bedarfs ohne PKW zu erreichen sind.

Autofreies Wohnen ist ein Praxisbeispiel für Nachhaltigkeit.

Was wir schon erreicht haben:

Im neuen Münchner Stadtteil Messestadt Riem wurden erfolgreich drei solche autofreie Wohnprojekte verwirklicht: Zwei für Wohnungseigentümer, eines für Mieter, die in einer Genossenschaft zusammengeschlossen sind. Hohe Wohnzufriedenheit und eine Auszeichnung als kinderfreundliches Wohnprojekt zeigen die Qualität.

Eine weitere Genossenschaft in der Messestadt ist in der Planungsphase.

Zwei Wohnprojekten am Ackermannbogen wurde die Genehmigung zur Reduzierung der Stellplätze verweigert.

Kontakt:

Wohnen ohne Auto
c/o VCD
Jägerwirtstr. 3
80469 München
Tel.: 089/20 11 898
Fax: 089/20 15 313
E-Mail: kontakt@wohnen-ohne-auto.de
Web: www.wohnen-ohne-auto.de

Spendenkonto:

VCD München,
Spardabank München,
BLZ: 700 905 00, Kto-Nr.: 579 700,
Verwendungszweck: Spende für Projekt WOA
Spenden sind steuerlich abzugsfähig

Bisher erschienene Schriften:

„Bauen für die Zukunft mobil - flexibel - autofrei“
Fachveranstaltung 27.11.1997 (*)
Modell Riem
Dokumentation eines Planungs- und Bauprozesses, 1999
Erweiterte Neuauflage 2002

Wohnen ohne Auto in Hamburg - ein Modell für München?
Vortrag Karsten Wagner und Fachgespräch. 21.7.2000

Rechtliche Rahmenbedingungen autofreien Wohnens und Umsetzungsmöglichkeiten in München
Dr. Christian Epp
Theo Bauernschmidt
Fachveranstaltung 12.6.2001

Stellplatzpflicht und umweltpolitische Steuerung
Dr. jur. Ulrich Smeddinck
Prof. Dr. jur. Heinrich Wollf
Fachveranstaltung 12. 1. 2004 (*)

(*) in Kooperation mit dem Münchner Forum

Herausgeber:
Wohnen ohne Auto

Fachveranstaltung und Dokumentation wurden ermöglicht durch finanzielle Unterstützung der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt.
München, 2004



Zusammenfassung

Beitrag von Anton Rauch im BR-Mittagsmagazin gesendet am 16. Januar 2004

(Wenn man in München eine neue Wohnung errichten will, dann gilt die Bayerische Bauordnung. Es ...) sind entweder Parkplätze auszuweisen, oder, wenn sie das nicht tun, eine Ablösung zu zahlen. Wenn jemand, der kein Auto hat, ohne Stellplatz bauen will, weil er ihn ja nicht braucht, so bekommt er Schwierigkeiten mit eben dieser Bauordnung. Diese Erfahrung hat zum Beispiel die Gruppe von „Autofrei Wohnen“ in der Messestadt gemacht. Es stellt sich schon die Frage, ob dann diese stenge Pflicht auf die Stellplätze nicht ein bißchen lockerer gehandhabt werden könnte, damit zum Beispiel so autofreie Projekte leichter möglich sind. Dass es auch ganz anders geht, dass es liberaler gehen kann, das zeigte der Stadtplaner Michael Lehmbrock kürzlich bei einer Podiumsdiskussion des Münchner Forums.

Anton Rauch berichtet:

Der Berliner Experte brachte ein überraschendes Ergebnis mit: Dort, wo keine Stellplatzbaupflicht herrscht, wo keine Stellplatzabläse bezahlt werden muss, dort, wo es also praktisch jedem Bauherrn frei gestellt wird, ob und wie viele Parkplätze er baut, dort ist Sonderbares geschehen, berichtet Michael Lehmbrock vom Berliner Institut für Urbanistik. „Man sieht eigentlich grob, dass sich nichts verändert hat; das etwa dasselbe gebaut wird wie vorher, nur eines hat sich verändert: der Verwaltungsaufwand ist wesentlich geringer: es musste gar nicht mehr verhandelt werden, es wurde einfach genehmigt.“

Hierzulande schreibt das bayerische Baugesetz vor, dass beim Bau von Wohnungen an den Autobedarf gedacht werden muss: nicht nur an den jetzigen, sondern auch an den zukünftigen. Bisher ist der Schlüssel 1:1, also ein Stellplatz pro Wohnung. Es müssen also in jedem Fall die meisten Tiefgaragenplätze gebaut werden, oder bei Bürogebäuden mit einer Zahlung von mehreren 1000 € pro Platz die Parkplätze abgelöst

werden.

Marian Ofmann von der Stadtrats-CSU begrüßt da eine Liberalisierung nach dem Berliner Vorbild: „Ich meine, dass dieses für München ein guter Weg wäre, dass jeder, der meint, Stellplätze zu benötigen, diese auch errichten kann, allerdings nicht, dass daran wieder eine zusätzliche Zahlung geknüpft wird, an die Kommunen, weil das würde ja dann diese Freiheit der Stellplatzerrichtung reduzieren.“

Jens Mühlhaus von den Grünen sieht ebenfalls vorhandene Chancen, wenn der Bau von Parkplätzen freigegeben wird: „Es gibt viele Bauvorhaben, da sagt man z. B. 20 Wohneinheiten, wie viel wollen wir bauen, 40%, ja dann bauen wir doch 40% der Garagen und nicht 100%. Das ist ein Weg, wo ich genau wieder auf den Punkt komme, freigeben, locker lassen, Freiheit geben in dem Punkt, wie viel man bauen muss. Aus grüner Sicht will ich natürlich sagen mit einer Maximalgrenze.“

Strikt dagegen hält der SPD-Verkehrssprecher Thomas Lange, wenn keine Tiefgaragenplätze gebaut werden, sieht er das Chaos ausbrechen: „Es würde sich wieder eine Verlagerung in den öffentlichen Raum ergeben und da kann ich keinen Sinn drin erkennen, denn gerade in der Innenstadt ist der öffentliche Raum eben von so vielen Seiten beansprucht, dass man meiner Meinung nach schon bei denjenigen, die Wohnungen bauen, schon dafür sorgen muss, dass sie die notwendigen Stellplätze bauen.“

Andere interessante Fakten: In Berlin haben 50% der Haushalte überhaupt kein Auto, auch in München sind es 30%. Gunhild Preuß-Bayer von der Initiative „Wohnen ohne Auto“ fordert, dass einfach die Verantwortung für den Parkplatz zum Autobesitzer kommt. Derjenige, der ein Auto haben will, soll für den Parkplatz zahlen, und nicht derjenige, der eine Wohnung baut. „Nicht das Wohnen verursacht den Stellplatzbedarf, sondern das Auto.“

Für die Stadtverwaltung dagegen hat sich die rigorose Münchner Linie bewährt. Sie soll deswegen beibehalten werden, so Georg-Friedrich Koppen vom Planungsreferat. „Wir haben halt nicht so breite Straßen wie in Berlin,

insofern würde sich eine Aufhebung der Stellplatzbeschränkungssatzung in eine völlige Freigabe, Liberalisierung wie jetzt hier diskutiert, möglicherweise schon bemerkbar machen und zwar negativ bemerkbar machen.“

Die Diskussion über die Stellplatzbaupflicht könnte dennoch auch in München in Gang kommen, nicht nur wegen der 56 Mio €, die wegen der Stellplatzabläse auf der hohen Kante der Stadt liegen, und offenbar so schwer in Anwohnergaragen zu stecken sind. Die Verwaltungsvereinfachung ist ein Argument. Außerdem bietet die neugestaltete bayerische Bauordnung, die im nächsten Jahr kommen soll, vermutlich mehr Freiraum für die Städte; der starre Stellplatzschlüssel könnte dann fallen.

Aber nochmal zurück nach Berlin: Dort könnte trotz allem die Stellplatzbaupflicht wieder zurückkommen, nicht weil sie sinnvoll wäre, sondern schlicht weil die Hauptstadt total Pleite ist und möglicherweise aus juristischen Gründen nicht auf mögliche Einnahmen verzichten darf. Auch eine Pointe der Münchner Veranstaltung.

Bauen ohne Stellplatzpflicht aus rechtlicher Sicht – eine weitere Diskussion zu diesem Thema mit Juristen und Stadträten, veranstaltet vom Münchner Forum heute abend um 18.00 Uhr in der Universität, im Hauptgebäude, Geschwister-Scholl-Platz, Hörsaal 116