

Stellungnahme:**Gesetzesentwurf der Landesregierung für ein Gesetz zur
Neufassung der Hessischen Bauordnung
und zur
Änderung landesplanungs- und straßenrechtlicher Vor-
schriften – Drucksache 19/5379**

Rechtsanwältin Iris Behr

Gegenstand der Stellungnahme

Die hier vorgelegte Stellungnahme befasst sich mit Regelungen

- § 3 Allgemeine Anforderungen und
- § 52 Garagen, Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Abstellplätze für Fahrräder.

1. Nachhaltigkeitsanforderungen an bauliche Anlagen – § 3 Allgemeine Anforderungen

Zu den baulichen Anlagen gehören (über die Bezugnahme auf die EU Verordnung 305/2011 „Bauproduktenverordnung“) auch Bauprodukte. Durch das Urteil des EUGH vom 16.10.2014 (Rechtsache C-100/13) ist dem „freien Warenverkehr“ Priorität vor nationalen Anforderungen eingeräumt worden. Trotz Beachtung des EU-Rechts sollen Bauprodukte, die auf den europäischen Markt gelangen, auf ihre Umweltauswirkungen hin, insbesondere auf Emissionen einschließlich Gerüchen und den damit verbundenen gesundheitlichen Auswirkungen (sowie ein daraus resultierender Lüftungsbedarf der auch steigenden Heizungsbedarf nach sich ziehen kann), eingeschätzt werden. Dazu können die Regelungen der Bauordnungen beitragen. Über die „allgemeinen Anforderungen“ könnte dazu durch die Aufnahme des **Vorsorgegedankens** – wie er im auch im BauGB, BImSchG, ROG enthalten ist – Anforderungen an die Anlage und damit an das Bauprodukt in die Prüfung der Anlage Eingang finden. Dies ist auch in den *Grundanforderungen an Bauwerke der Europäischen BauproduktenVO* durch das Erfordernis der „nachhaltigen Nutzung der natürlichen Ressourcen“ vorgesehen¹. Damit würde der traditionelle Schutzmaßstab der Gefahrenabwehr (der Bauordnungen) um Nachhaltigkeitsanforderungen und Vorsorge erweitert. Hierzu hat sich die ARGEBAU Fachkommission Bauaufsicht bislang noch nicht durchringen können. Änderungen in der MBO sind trotz fachlicher Anregungen des Deutschen Instituts für Bautechnik (DIBt) nicht erfolgt. Auch die Kommission Nachhaltiges Bauen am Umweltbundesamt hat schon 2015 empfohlen, **Nachhaltigkeitsaspekte in die Länderbauordnungen zu**

¹ Das Bauwerk muss derart entworfen, errichtet und abgerissen werden, dass die natürlichen Ressourcen nachhaltig genutzt werden und insbesondere Folgendes gewährleistet ist: a) das Bauwerk, seine Baustoffe und Teile müssen nach dem Abriss wiederverwendet oder recycelt werden können; b) das Bauwerk muss dauerhaft sein; c) für das Bauwerk müssen umweltverträgliche Rohstoffe und Sekundärbaustoffe verwendet werden

integrieren (KNBau Position 2015 als Anlage beigefügt). Im Anschluss daran wird vorgeschlagen, dass die allgemeinen Anforderungen in **§ 3 (1)** ergänzt werden sollten durch die

- Aufnahme des Nachhaltigkeitsprinzips (angelehnt an die Regelungen in § 1 (2) ROG² und § 1 (5) BauGB³)
- Aufnahme eines Schutz- und Entwicklungsgebots für die natürlichen Lebensgrundlagen: als Vorsorgeziel gleichberechtigt neben der Gefahrenabwehr
- explizite Benennung der Aufgaben Klimaschutz und Klimaanpassung (analog § 1 (5) BauGB)

Zur Präzisierung dieser Nachhaltigkeitsanforderungen an Gebäude im Ganzen im bauaufsichtlichen Genehmigungsverfahren geben die Europäische BauproduktenVO, bestehende Bewertungssysteme (BNB, DGNB) und die Regelungen anderer EU-Mitgliedsstaaten (NL⁴, F) bereits wichtige Orientierungen.

2. Stellplätze

§§ 52,91 Abs.1 Satz 1 Nr.4, 89 Abs.1 Satz 1 Nr.3 Vorrang für kommunale Satzung (für Garagen, Stellplätze für Kfz, Abstellplätze für Fahrräder) - Kommunale Einzelfallregelung ohne Satzung - Rechtsverordnung zur Qualitätssicherung von „geeigneten“ Stellplätzen.

Die Hessische Bauordnung ermöglicht den hessischen Kommunen bereits mit dem **geltenden § 44 HBO** die wesentlichen Anforderungen an ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement zu erfüllen. Die Allianz für Wohnen hat die Bedeutung der Stellplatzregelung mit dem Vorschlag zur **Überarbeitung der Mustersatzung „Stellplätze“** zum Ausdruck gebracht⁵. Die hessische Bauordnung war Vorbild für den Gesetzesentwurf der

² Leitvorstellung (...) ist eine nachhaltige Raumordnung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt (...)" (§ 1 (2) ROG)

³ Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen mit einander in Einklang bringt (...) gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern (...)" (§ 1 (5) BauGB)

⁴ In anderen (politisch offenbar mutigeren) europäischen Mitgliedsstaaten sind bereits Regelungen in Kraft oder in Pilotphasen, die von der „Ermächtigungsgrundlage“ Gebrauch machen, die die oben genannte Grundanforderung 7 der EU-BauPVO darstellt. So muss beispielsweise in den Niederlanden bei Bauantragsstellung für Gebäude mit einer Nutzfläche >100m² eine Ökobilanzierung vorgelegt werden (Artikel 5.9. Bouwbesluit 2012, leider nur auf Niederländisch).

⁵ Ziel sei es, „Stellplatzanforderungen in Kommunen an die heutige Nachfrage anzupassen. Hierzu benötigten die Kommunen praxisnahe Informationen. Es sollen innovative Ansätze (Carsharing-Angebote, Jobtickets, Nähe zu ÖPNV, Mobilitätskonzepte etc.) als Kriterien einfließen und Spielräume sowie zeitgemäße Beispiele für Satzungen dargestellt werden. Auch Fahrrad und E-Bike seien Bestandteil zeitgemäßer, insbesondere städtischer, Mobilitätskonzepte. Im Hinblick auf die angedachte Änderung der HBO bezüglich Fahrradabstellflächen sollten Abstellflächen für Fahrräder in einen Leitfaden mit einbezogen werden. Ziel dieser Überarbeitung sei es, dass die Mustersatzung nicht einfach nur von den Kommunen übernommen werde, sondern dass die Bandbreite der Möglichkeiten anschaulich dargestellt würde und die Kommunen dazu anrege, über innovative Lösungen nachzudenken, mit denen sie auf ihre jeweils speziellen Bedürfnisse eingehen könnten. Stellplatzsatzungen seien eine freiwillige Regelung der Kommunen. Denkbar sei schließlich auch, dass eine Kommune auf eine Stellplatzsatzung ganz verzichte, wie es in Berlin der Fall sei. Es gehe nicht darum, diese als Einnahmequelle zu begreifen. Die Schaffung von Wohnraum müsse dort erleichtert werden, wo z. B. Dachausbauten oder Aufstockungen ohne Überlastung des öffentlichen Raums durch parkende Pkw machbar seien. Die Stadt Frankfurt könne hier mit ihrer Stellplatzsatzung eine gewisse Vorreiterrolle einnehmen“. Zusammenstellung der Handlungsvorschläge der Arbeitsgruppen (AG 2 Recht 2016)

Fraktion Bündnis 90 Die Grünen zur Änderung der Bayerischen Bauordnung (DrS17/1047) , Art 47 Stellplätze im Jahre 2014.

Die HBO-**Novelle** eröffnet mit der kommunalen Satzungsermächtigung der §§ 52, 91 Abs.1 Nr.4 und der Verordnungsermächtigung der §§ 89 Abs.1 Nr.3 den Gemeinden ein über den § 44 HBO hinausgehendes geeignetes Steuerungsinstrument für die Bewältigung des ruhenden Verkehrs. Die Novelle reagiert auf die Anforderungen der Nachverdichtung und der Barrierefreiheit wie in den Bemerkungen zum § 52 dargelegt wird.

Einführung in die Problematik und Regelungsnotwendigkeit

Der ruhende Verkehr benötigt Raum, verursacht Zielkonflikte und zusätzliche Kosten des Wohnens. Der **Flächenbedarf** des ruhenden Pkw-Verkehrs am Wohnort entspricht rund einem Viertel der durchschnittlichen Bruttowohngeschossfläche pro Person und hat, in Abhängigkeit von der Bauweise der Stellplätze, erhebliche Auswirkungen auf die städtebauliche Dichte (bis -30 %). Durch die Stellplatzbaupflicht werden Innenentwicklung, Nachverdichtung und Umnutzung erschwert (Behr 2013). Das steht im Widerspruch zu § 1 Abs. 6 Ziff. 9 BauGB: *Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind insbesondere zu berücksichtigen (...) die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des ÖPNV und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung.* Werden außerdem die Anforderungen des § 1 Abs. 6 Ziff. 2 und 3 BauGB hinzugenommen, wonach *die Wohnbedürfnisse und die sozialen und kulturellen Bedürfnisse, insbesondere (die) der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen und die unterschiedlichen Auswirkungen auf Männer und Frauen* miteinander abgewogen werden sollen, so wird deutlich, dass das Abwägungsgebot durch die Stellplatzbaupflicht aus dem Gleichgewicht gebracht wird (Stete 2013). Flächenbedarfe für den ruhenden Verkehr entstehen an mehreren Orten und gehen weit über den Flächenbedarf am Wohnungsstellplatz hinaus (Weidner, S. 93, 98 f., 101). Abhängig von der Pkw-Unterbringung (autofreies Quartier mit Parkgarage am Rand, Tiefgarage bzw. Stellplatzanlage) entsteht ein erheblicher Flächenmehrbedarf, der i. d. R. zu **Lasten von Grün- und Freiflächen und Aufenthaltsflächen für den Fußverkehr bzw. der möglichen städtebaulichen Dichte** geht.

Stellplätze erweisen sich häufig als **Investitionshindernis**. Abhängig von der Bauweise der Stellplätze liegt der Investitionsbedarf ebenerdiger Stellplätze bei ca. 5.000 €, bei Hochbauten bei ca. 10.000 € und in Tiefgaragen pro Platz bei ca. 20.000 € - 40.000 €. Kostendeckende Stellplatzmieten müssten mindestens 0,8 % bis 1 % der Stellplatzkosten pro Monat betragen. Diese Mieten lassen sich am Markt i. d. R. nicht erzielen: Sie würden z. B. bei einem Tiefgaragenstellplatz bei ca. 150 – 200 €/Monat liegen. Regelmäßig werden sie nicht getrennt ausgewiesen und in Rechnung gestellt, sondern in Verkaufs- bzw. Mietpreisen „versteckt“ (Kopplung von Wohn- und Stellplatzkosten)⁶.

Konventionelle Stellplatzsatzungen mit starren Stellplatzschlüsseln von > 1- 1, 5 pro Wohnung, unabhängig von der Größe der Wohnungen ohne Zusammenhang zwischen Wohnungsgröße, Zahl der NutzerInnen und Pkw-Besatz führen zu nachweislichen Fehlinvestitionen. Im sozialen Wohnungsbau wurde bei einer Unter-

⁶ Die Betrachtung der Herstellungskosten verliert an Gewicht wenn für die Nutzung der Fläche Wahlmöglichkeiten bestehen: Hohe Erträge aus der Vermietung des Gebäudes überwiegen regelmäßig die hohen Kosten der (quersubventionierten) Tiefgaragenplätze dort wo die Wahl zwischen Parkhaus und (Wohn-)Gebäude besteht. Anders sieht es aus, wenn die Aufstockung nur mit Stellplätzen in Tiefgarage möglich wäre da kein oberirdischer Platz für ein Parkhaus besteht. Hier greift nun §52 Abs.2 Nr.4b mit dem Verzicht auf Stellplätze bei Ausbau und Aufstockung.

suchung in Darmstadt ein Leerstand von 60 – 80 % in Parkhäusern des Wohnungsunternehmens festgestellt (Behr, Cischinsky 2007). Hier werden sowohl das Wohnungsunternehmen als auch die öffentliche Hand (Wohnraumförderung) mit unnötigen Ausgaben belastet. Darüber hinaus sind weitere nachteilige Auswirkungen auf intendiertes kostengünstiges Wohnen festzustellen: Kleine und eigentlich preisgünstige Wohnungen werden durch die auf die Wohneinheiten und nicht auf die Größe der Wohnungen bezogenen Stellplatzschlüssel überproportional belastet (Behr, Cischinsky 2007). Eine neuere Auswertung des IWU zeigt weitere soziale Fehlallokationen: Single-Haushalte über 60 Jahre, Alleinerzieher-Haushalte und Geringverdiener-Haushalte leben besonders häufig „autofrei“. Gründe hierfür sind die Kosten für Anschaffung und Unterhalt, bei älteren Personen auch gesundheitliche Gründe und in Großstädten die fehlende Notwendigkeit des Pkw-Besitzes. Trotzdem finanzieren diese die Stellplatzvorhaltung mit (Vaché 2013). Erwähnenswert ist weiterhin der Zusammenhang zwischen einem guten ÖPNV- und Carsharing-Angebot: hier geht der Pkw-Besatz nachweislich zurück (Behr, Cischinsky 2007; Heinze 2013; Wippel 2013).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass konventionelle Stellplatzsatzungen einem modernen Mobilitätsmanagement (multimodaler Ansatz, Stärkung des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs, Carsharing und Minderung des städtischen Individualverkehrs mit den Auswirkungen auf Luftqualität und alternativer Nutzung der Flächen) entgegenstehen. Im Gegensatz dazu können **stellplatzreduzierende** bzw. **stellplatzbeschränkende** Satzungen zusammen mit durchdachtem Mobilitätsmanagement ein wirksames Instrument zur Veränderung des MIV darstellen (ILS Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung 2009)

Bemerkungen zum Art. 52 HBO: Garagen, Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Abstellplätze für Fahrräder

§ 52 stellt eine Fortentwicklung von § 44 HBO dar. Die HBO-Novelle bietet mit dem kommunalen Satzungsrecht der §§ 52, 91 Nr.4 den Gemeinden – bei Achtung der kommunalen Selbstverwaltung – ein umfassendes, geeignetes Steuerungsinstrument für die Bewältigung des ruhenden Verkehrs an. Die Bestimmung reguliert die wesentlichen Sachverhalte beim Umgang mit der knappen Ressource (innerstädtische) Freifläche unter Abwägung des Bedarfs an PKW-Abstellflächen, Innenentwicklung, Nachverdichtung und Umnutzung⁷. Die Gemeinden können dafür neben den Stellplatzsatzungen entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan (§ 9 Nr. 4 Nr. 11 BauBG) treffen.

1. Mehr Fahrradabstellplätze zugunsten der Pkw -Abstellplätze

§ 52 Abs.4 unterstreicht die Bedeutung von **Abstellplätzen für Fahrräder** neben den Stellplätzen oder Garagen für Kraftfahrzeuge: Regelmäßig können bis zu 25 % der Pkw-Stellplätze durch Fahrradabstellplätze ersetzt werden. Ein (notwendiger)Pkw-Stellplatz wird durch vier Fahrradabstellplätze ersetzt. Erstmal wird die Qualität der Fahrradabstellplätze in der HBO konkretisiert⁸: sie müssen (mindestens) schwellenlos zugänglich sein.

Für weitere qualitative und quantitative Anforderungen sollte von der Ermächtigungsgrundlage des § 89 Abs.1 Satz 1 Nr.3 durch die Landesregierung Gebrauch gemacht werden. Nachdem es den Gemeinden

⁷ Bereits in der Musterbauordnung 2002 ist festgehalten, dass „das Freihalten des öffentlichen Verkehrsraums vom ruhenden Verkehr“ kein spezifisch bauordnungsrechtliches Anliegen ist, sondern letztendlich eine Frage der jeweiligen kommunalen Verkehrskonzeption und -politik“. Weidner, S. 56 ff.

⁸ Bislang war nur die Beschaffenheit von Garagen und Stellplätzen in der Hessischen Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen, Garagenverordnung – GaVO geregelt.

überlassen bleibt, entsprechendes Satzungsrecht zu schaffen, sollten **verbindliche Qualitätshinweise** zum Bau und Betrieb von Fahrradabstellplätzen erfolgen. Verbindliche Regelungen für die Gestaltung von Fahrradabstellplätzen sind gegenwärtig noch erforderlich, um in der kommunalen Praxis eine große Verbreitung zu fördern. Die Hinweise zum Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen bieten dafür die fachliche Grundlage. Gute Beispiele für die Gestaltung von Fahrradabstellplätzen bieten die Fahrradabstellsatzung Bonn-Troisdorf sowie der Leitfaden für die Planung Fahrradparken in Berlin. Bei letzterem wird deutlich gezeigt, dass das Fahrradparken ein wesentlicher Baustein für eine umfassende Mobilitätsstrategie ist.

Es ist anzumerken, dass gute Fahrradabstellanlagen ein mietpreisbindendes Merkmal darstellen können: So weist der qualifizierte Mietspiegel Darmstadts bereits zum zweiten Mal einen Zuschlag für definierte qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen aus.

2. Abschaffung der Stellplatzverpflichtung unter Beachtung der örtlichen Verkehrsverhältnisse:

Die HBO stellt es in das Ermessen der Gemeinde, ob und in welchem Umfang (notwendige) Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder errichtet werden müssen. Beispielhaft ist hierfür Berlin, wo 1997 die Pkw-Stellplatzbaupflicht aufgehoben wurde.

Verringerung der Stellplatzpflicht in Abhängigkeit der ÖPNV-Erschließung:

Die differenzierte Beachtung der örtlichen Situation wird durch die Beschränkung der Herstellungspflicht auf *begrenzte Teile des Gemeindegebietes* oder auf *bestimmte Fälle* gewährleistet. Die Nr. 3 und 4a ermöglichen kleinräumliche Satzungen z. B. unter Beachtung der Gebäudestruktur und der sonstigen verkehrlichen Erschließung. Sowohl die Wohnsituation als auch die verkehrliche Situation stellt sich stadträumlich unterschiedlich dar, so dass i. d. R. eine einzige Satzung für das gesamte Gemeindegebiet nicht adäquat ist. Beispielhaft können die Satzungen der Gemeinden Dreieich in Hessen und Potsdam genannt werden, wo eine gebietsabhängige Minderung bei verschiedenen Nutzungen (inklusive Wohnen) i. d. R. zur Abnahme der Nachweispflicht mit zunehmender Zentrumsnähe führt. Der in den Satzungen gewählte Begriff der **Minderung** fällt unter die Begriffe der Nr. 3, 4, 5: **Beschränkung, Verzicht, Einschränkung** der notwendigen Stellplätze⁹. Möglich ist auch Minderung bei öffentlich geförderten Wohnungen, bei denen ein geringerer Pkw-Stellplatzbedarf besteht.

Reduktion der Stellplätze bei Nachverdichtungsmaßnahmen

Die HBO-Novelle erweitert die Möglichkeiten der Beschränkung, des Verzichts und der Einschränkung von Stellplätzen auf die innerstädtischen Nachverdichtungsmaßnahmen der Aufstockung. Hiermit wird dem oben beschriebenen Zielkonflikt Rechnung getragen und dem von der Wohnungswirtschaft konstatierten Investitionshemmnis entgegengewirkt. Dies ist sachgerecht, da in innerstädtischen Quartieren Alternativen zum Individualverkehr (und für diesen notwendige Stellplätze) vorhanden sind: Der ÖPNV, Carsharing und der Fuß- und Radverkehr bieten Alternativen. Bei den in Ziff. 4a erwähnten besonderen Maßnahmen zur Verringerung des Stellplatzbedarfes kann auf verschiedene Initiativen hingewiesen werden: Nicht nur „tra-

⁹ Weitere Beispiele von Einschränkungsgemeinden bei empfindlichen Nutzungen oder zur systematischen Verkehrslenkung können den Satzungen der Städte Stuttgart, Paderborn, Freiburg, Frankfurt und Darmstadt entnommen werden. Einschränkungskorridore entlang von ÖPNV-Achsen kennen die Satzungen in Nürnberg, Stuttgart und Frankfurt. Einschränkungen zur zentralen Parkraumentwicklung bzw. Steuerung gibt es in Tübingen (Behr, 2013).

ditionelle“ Modellprojekte wie Freiburg Vauban, sondern auch traditionelle Wohnungsunternehmen bieten Parkplätze für Carsharing mit Ladestationen an, um auf (teure) Stellplätze zu verzichten – so die Frankfurter ABG oder die Wiener SEG „Carsharing statt Stellplatz“ (Wippel, 2013). Erstmals soll die Darmstädter Einschränkungs- und Verzichtssatzung Lincoln Siedlung (2016/0305) mit einem umfassenden Mobilitätsmanagement dazu beitragen, neue Formen der Mobilität in einem verkehrlich hoch belasteten Stadtteil zu erproben (Astrid Samaan, Gisela Stete 2017)

Die Übernahme der Kosten des Mietertickets begünstigt die Reduktion der Stellplätze. Auch Autofrei-Erklärungen können unter Nr. 3 und Nr. 4a des Gesetzesentwurfs subsumiert werden. Im Zusammenspiel mit § 9 Nr. 4, 11 BauGB können die Gemeinden den Ausschluss von Stellplätzen für „Wohnen ohne eigenes Auto“¹⁰ im reinen Wohngebiet bauplanungsrechtlich festlegen. Die Kombination aus B-Plan und Satzung führt dazu, dass weniger Flächen bei der Kommune vorgehalten werden müssen.

3. Möglichkeit der Beschränkung der Stellplatzpflicht und Festsetzung von Obergrenzen:

Ziff. 5 des Gesetzesentwurfs führt zu Recht Obergrenzen der Herstellung auf, denn nur mit dieser Möglichkeit kann die Gemeinde neben der Absenkung der nach der Satzung erforderlichen Stellplätze auch tatsächlich eine Beschränkung der Baumöglichkeit vornehmen. Mit dieser Regelung, die auf der Baunutzungsverordnung basiert, ist es untersagt, mehr als die nach der Satzung eingeschränkten Stellplätze zu errichten.

4. Einschränkung der Stellplatzpflicht mit (Zwangs-)Ablöse für nicht errichtete Stellplätze:

Ziff. 7 des Gesetzesentwurfs in Verbindung mit Abs. 2 und Abs. 3 sieht die „Stellplatz-Ablöse“ vor. Zunächst wird empfohlen, klarzustellen, dass hier **keine Ermächtigung zur Zwangsablöse** in Verbindung mit der **Untersagung von Stellplätzen** geschaffen wird. Eine ausführliche Auseinandersetzung mit der Thematik nimmt Weidner vor (Weidner 2012). Auch die ARGEBAU setzte sich in der Musterbauordnung 2002 mit der Zwangsablöse auseinander: eine entsprechende kommunale Ermächtigungsnorm ist nicht mehr enthalten. Schon im Rahmen der Novellierung der Hessischen Bauordnung 2010 wurde die Satzungsermächtigung der Kommunen, Stellplatzablösebeträge im Falle der Untersagung zu fordern, aufgegeben (Hessischer Landtag, S. 14f, 2010). Die Hauptgründe hierfür waren der verbundene bürokratische Aufwand und die investitions-hemmende Wirkung der Zwangsablöse. **In die Ablöse sollen auch nicht eingerichtete Fahrradstellplätze einbezogen werden.** Anregungen hierzu können dem Leitfaden für die Planung, Fahrradparken in Berlin, entnommen werden: Auch hier (wie in § 52 Abs.4) werden Richtzahlen nicht nur für die erforderliche Zahl von Pkw-Abstellplätzen, sondern ebenso für Fahrradabstellmöglichkeiten benannt. Werden diese nicht installiert, so sind ebenso Ablösebeträge für nicht errichtete Pkw-Stellplätze wie für nicht errichtete Fahrradabstellplätze zu bezahlen.

¹⁰ Gute Beispiele für autofreies Wohnen (praktiziert z. B. in Darmstadt, Freiburg, Köln und Tübingen) findet die Rechtsgrundlage im Aussetzen der jeweiligen kommunalen Stellplatzverpflichtung. Auf Antrag des Haushalts erfolgt eine vertragliche und baurechtlich abgesicherte (§ 12 Abs. 6 Baunutzungsverordnung) Verzichtserklärung, die sog. „Autofrei-Erklärung“. Verbunden ist dies mit dem Bezahlen eines Freihaltebetrags für den Fall, dass die (regelmäßig zu erneuernde) Verzichtserklärung entfällt und ein Pkw-Stellplatz benötigt wird. Alternativ ist der Stellplatzerwerb in einer Quartiersgarage möglich. Hier kommt das Element der Entkopplung der Kosten von Wohnen und Parken zum Tragen. Die Kosten des Parkens sind transparent und nicht – wie üblich – in den Wohnkosten versteckt. Zum Erfolg des Modells gehört eine konsequente Parkraumbewirtschaftung sowie Parkraum am Quartiersrand, ein gutes ÖPNV-Angebot, Carsharing, Fahrradmiet-Angebote sowie ein gut ausgebautes Rad- und Fußwegenetz (Heinze, 2013).

5. Verbot der Zweckentfremdung von Stellplätzen

Abs.6 des Gesetzesentwurfs übernimmt § 44 Abs.3 der Hessischen Bauordnung 2012. Die Bestimmung zielt darauf ab, Pkw-Stellplätze und Fahrradabstellplätze nur zum bestimmungsgemäßen Gebrauch, d. h. zur Nutzung von Kraftfahrzeugen bzw. von Fahrrädern zu verwenden. Untersuchungen zeigen, dass Abstellplätze vielfach für andere Zwecke (wie z. B. Lager und Werkstätten, Hobbyräume) verwendet werden (ausführlich Weidner 2012). Ausgewichen wird auf das Parken vor der Tür, im öffentlichen Raum statt auf dem Stellplatz bzw. in der Garage. Die Begrenzung dieses Ausweichverhaltens lässt sich nur in Verbindung mit konsequenter Parkraumbewirtschaftung (Gebühren, Parkdauer Begrenzung, Parkverbote und konsequenter Überwachung) erreichen.

Resumé:

Der Gesetzesentwurf enthält die notwendigen Bestimmungen für einen sorgsamen Umgang mit Flächen für den ruhenden Verkehr. Mit der ARGEBAU kann festgehalten werden, dass es sich beim Erlass von Stellplatzbeschränkungsnormen, „um planerische gemeindliche Entscheidungen im Rahmen der kommunalen Verkehrspolitik handelt“ (MBO 2002). Die Stellplatzregelungen ermöglichen einen indirekten Beitrag zum Flächen- und Kostensparen; sie können außerdem eine andere Freiflächennutzung eröffnen.

Verwendete und weiterführende Literatur

„Allianz für Wohnen in Hessen“ Zusammenstellung der Handlungsvorschläge der Arbeitsgruppen zur Vorstellung im Plenum am 23.März 2016: Priorisiert Handlungsvorschläge AG 2“Recht“

Iris **Behr**: Umsetzungsstrategien in Deutschland - Die Rolle der Stellplatzsatzung, in: Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung: Macht die Siedlungsplanung die Verkehrsprobleme?, Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr, Wien 2013

Iris **Behr**, Holger **Cischinsky**: Überprüfung der Auswirkung der Stellplatzsatzung der Stadt Darmstadt auf die geförderten Mietwohnungen der bauverein AG, IWU 2007

Iris **Behr**, Felix **Weidner**: Die Stellplatzbaupflicht – Grundlagen, Ziele, Wirkungen, Fachtagung Stadt findet Platz – Vom Umgang mit Stellplätzen, Darmstadt, IWU 2013

Wolfgang **Heinze**: Leben nach dem Paradigmenwechsel – Stadtteil Vauban: 17 Jahre autofreies Wohnen – vom Konzept bis zum Alltag, in: Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung: Macht die Siedlungsplanung die Verkehrsprobleme ? Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien 2013

ILS Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH: Mobilitätsplanung in der Stadtplanung, Dortmund 2009

Hessischer Landtag: Gesetzesentwurf der Landesregierung für ein Gesetz zur Änderung der Hessischen Bauordnung und des Hessischen Energiegesetzes, Drucksache 18/2523 15.06.2010

Ralf **Huber-Erler**: Parkraum als Steuerungsinstrument, in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 2010

Hermann **Knoflacher**: Stadtraum = Verkehrsraum? Stadt und Raum 3/2003

Fritz **Kobi**: Vollzug des Paradigmenwechsels in der Straßenverwaltung, in: Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung: Macht die Siedlungsplanung die Verkehrsprobleme? Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien 2013

Kommission Nachhaltiges Bauen am Umweltbundesamt (KNBau): Nachhaltigkeitsaspekte in den Bauordnungen der Länder- Empfehlungen der KNBau an die ARGE zur Überarbeitung der Musterbauordnung, 2015 <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/nachhaltigkeitsaspekte-in-den-bauordnungen-der> (Anlage)

Christian **von Malottki**, Thilo **Koch**, Martin **Vaché**, Volker **Blees**, Gisela **Stete**: Anforderungen an energieeffiziente und klimaneutrale Quartiere (EQ) im Auftrag des BMVBS/BBSR, Werkstatt: Praxis Heft 81, Bonn 2013; ExWoSt-Informationen 42/1 – 03/2012 und 42/2

Monika **Meyer**: Grenzen der Nachverdichtung, Annäherung an ein Thema und Fragen nach Nebenwirkungen. Freiräume – freie Räume in der Stadt? Würzburger Planergespräche, Sommerhausen, IWU 2013

Ökoinstitut e. V. (Hrsg.): Autos unter Strom, Berlin 2011

Thomas **Sieverts**: Am Beginn einer Stadtentwicklungsepoche der Resilienz?, 3. Hochschultag der nationalen Stadtentwicklungspolitik, Berlin 2012

Astrid **Samaan**, Gisela **Stete**: Mobilitätsmanagement in der Lincoln-Siedlung Ein Baustein für nachhaltige Stadtentwicklung in Darmstadt, vhw FS 2 März-April 2017

Gisela **Stete**: Der öffentliche Straßenraum – Verkehrsraum oder Lebensraum? Innenstadtforum Göppingen, Symposium Mobilität, Mai 2013-11-12

Gisela **Stete**: Gender aspects for urban traffic planning; 26. ICTCT-Workshop in Maribor, 22./23.Oktober 2013

Martin **Vaché**: Pkw-Nachfrage, Stellplatzrichtzahlen und kostengünstiges Wohnen, IWU 2013

Wissenschaftsstadt Darmstadt: 1. Änderung der Satzung über die Einschränkung der und des Verzichts auf die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen in der Lincoln Siedlung Einschränkung- und Verzichtssatzung Lincoln Siedlung (2016/0305)

Felix **Weidner**: Die Stellplatzbaupflicht als Steuerungsinstrument des ruhenden Verkehrs am Wohnort und ihr Beitrag zu einer nachhaltigen Stadt- und Mobilitätsentwicklung, Vertieferarbeit am Institut für Verkehr der Technischen Universität Darmstadt, 2012

Hans-Jörg **Wippel**: Stellplätze in der Bauordnung – Sicht eines Bauträgers, in: Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung: Macht die Siedlungsplanung die Verkehrsprobleme? Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien 2013