

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Evaluierungsbericht zur Aufhebung der Kfz-Stellplatzpflicht im Wohnungsbau sowie

**Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 2. Dezember 2016
„Haushaltsplan-Entwurf 2017/2018, Einzelplan 6.1: Wir schaffen das moderne
Hamburg: Wohnungsbau, Mieterschutz, Stadtentwicklungsimpulse – Erfolgreiche
Stadtentwicklungspolitik im Sinne einer sozial gerechten, lebenswerten und bezahl-
baren Metropole fortsetzen! 10.000 plus: Wohnungsneubau und Wohnraumförderung
auf hohem Niveau längerfristig fortführen“ (Drucksache 21/7012), Petikum I Nr. 3**

A.

Zusammenfassendes Ergebnis

Im Rahmen der Evaluierung der Aufhebung der Kfz-Stellplatzpflicht im Wohnungsbau wurden von den Bauaufsichtsbehörden und der Wohnungswirtschaft eine Vielzahl von Bauvorhaben daraufhin untersucht, in welchem Umfang PKW-Stellplätze nach Wegfall der gesetzlichen Nachweispflicht vorgesehen werden. Das Ergebnis zeigt, dass Stellplätze auch ohne gesetzlichen Zwang in angemessenem Umfang hergestellt werden und die Abschaffung der Herstellungspflicht zu einer deutlich spürbaren Senkung der Baukosten sowie Entlastung von Baugenehmigungsverfahren geführt hat. Die Wiedereinführung einer zwingenden Verpflichtung zur Herstellung oder zum Nachweis von Stellplätzen in einer festgelegten Anzahl ist nicht erforderlich.

Die erfolgte Deregulierung unterstützt flexible, differenzierte und vorhabenbezogene Lösungen der Stellplatzfrage, die starre gesetzliche Regelungen nicht abbilden können. Der Verzicht auf starre Quoten ermöglicht den Bauherren flexible, vorhabenspezifische und ortsindividuelle Stellplatzlösungen und ermöglicht das flexible Reagieren auf sich verändernde Mobilitätsbedarfe.

B.

Anlass und Ziel

Die Hamburgische Bauordnung (HBauO) verpflichtet Bauherrinnen und Bauherren, bei der Errichtung von baulichen Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen oder nachzuweisen (§48 Absatz 1 HBauO). Mit Änderung der HBauO vom 28. Januar 2014 wurde die Stellplatzpflicht für Wohnungen und Wohnheime aufgehoben. Ab diesem Zeitpunkt entscheiden die Bauherrinnen und Bauherren in eigener Verantwortung über die Herstellung von Stellplätzen in angemessenem Umfang (§48 Absatz 1a HBauO).

Mit §2 des Änderungsgesetzes wurde der Senat verpflichtet, der Bürgerschaft bis zum 31. Dezember 2017 über Anwendung und Auswirkungen der Aufhebung der Stellplatzpflicht im Wohnungsbau zu berichten.

Darüber hinaus wurde der Senat mit der Drucksache 21/7012¹⁾ unter Ziffer I Nr. 3 ersucht, der Bür-

¹⁾ Haushaltsplan-Entwurf 2017/2018, Einzelplan 6.1: Betr.: Wir schaffen das moderne Hamburg: Wohnungsbau, Mieterschutz, Stadtentwicklungsimpulse – Erfolgreiche Stadtentwicklungspolitik im Sinne einer sozial gerechten, lebenswerten und bezahlbaren Metropole fortsetzen! 10.000 plus: Wohnungsneubau und Wohnraumförderung auf hohem Niveau längerfristig fortführen

gerschaft über die Aufhebung der Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge bei Wohnungsbauvorhaben gem. §48 Absatz 1a der Hamburgischen Bauordnung bis zum 31. Dezember 2017 zu berichten. Dabei sollen insbesondere die Erfahrungen der Bezirksämter mit der Aufhebung der Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge im Baugenehmigungsverfahren und die Veränderungen der Anzahl der geplanten Kfz-Stellplätze infolge der Rechtsänderung dargestellt werden. Die Auswertung soll auch eine Einschätzung ermöglichen, ob mit dem Abbau der materiellen bauordnungsrechtlichen Anforderungen ein Beitrag zur Baukostensenkung geleistet wird.

Mit der vorliegenden Drucksache kommt der Senat seiner Evaluierungspflicht nach und beantwortet das Bürgerschaftliche Ersuchen.

C.

Evaluierungsbericht

Um zu klären, welche Auswirkungen die Aufhebung der Stellplatzpflicht im Wohnungsbau hat, wurden sowohl die Bauaufsichtsbehörden der Bezirksämter und der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) als auch die Verbände der Wohnungswirtschaft des Bündnisses für das Wohnen in Hamburg (Wohnungswirtschaft) gebeten, innerhalb eines definierten Untersuchungszeitraums bei der Errichtung von Wohnbauvorhaben die Anzahl der PKW-Stellplätze zu ermitteln. Insgesamt werteten die Bezirksämter und die BSW 1.168 Vorhaben mit zusammen 7.547 Wohneinheiten (WE), die Wohnungswirtschaft Vorhaben mit zusammen 7.988 WE aus.

Die Bauaufsichtsbehörden erfassten für ein Jahr die PKW-Stellplätze aller Wohnungsbauvorhaben zum Zeitpunkt des Baugenehmigungsverfahrens – also vor der Errichtungsphase. Die Bauanträge wurden differenziert nach Gebäudekategorien ausgewertet.

Die Wohnungswirtschaft befragte ihre Mitgliedsunternehmen in einem Untersuchungszeitraum von zwei Jahren zu der Errichtung von Stellplätzen – also in bzw. nach der Errichtungsphase. Zusätzlich ermittelte sie die geplanten Stellplätze der Vorhaben, die sie im Jahr 2016 zu errichten beabsichtigte. Die Erhebung differenziert zwischen Ein- und Zweifamilienhäusern und Geschosswohnungsbau im Miet- bzw. Eigentumssegment.

C.1

Datenerhebung der Bauaufsichtsbehörden der Bezirksämter und der BSW

Kernstück der Erhebung ist ein Vergleich der Zahl der nach der Gesetzesänderung beantragten Stellplätze mit der Zahl der bis zur Änderung der HBauO geltenden Herstellungsverpflichtung. Die notwendig gewordenen Stellplätze ergeben sich aus der Fachanweisung Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze vom 21. Januar 2013 (Fachanweisung Stellplätze).

Ausgewertet wurden 1.168 Vorhaben über einen Zeitraum von einem Jahr beginnend ab dem 1. Oktober 2014 bis zum 30. September 2015 mit insgesamt 7.547 Wohnungen. Die Ergebnisse sind in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1 – Ergebnisse der Datenerhebung der Bauaufsichtsbehörden

Gebietskategorien	beantragte Wohnungen	Anteil in % an Gebietskategorie	Vor Änderung der HBauO		Nach Änderung der HBauO			Anteil Stellplätze in % nachher / vorher
			notwendige Stellplätze	geforderter Stellplatzschlüssel (Stellplätze / Wohnung)	Anzahl beantragter Stellplätze	daraus errechneter Stellplatzschlüssel (Stellplätze / Wohnung)	Spanne Stellplatzschlüssel	
Ein- und Zweifamilienhäuser, Reihenhäuser	1.429	18,9	1.429	1,0	1.412	0,99	0,78 - 1,18	98,8
Mehrfamilienhäuser in zentralen Stadtteilen	2.127	28,2	1.276	0,6	1.107	0,52	0,49 - 0,56	86,8
Mehrfamilienhäuser im übrigen Stadtgebiet	3.681	48,8	2.945	0,8	2.107	0,57	0,47 - 0,74	71,5
Wohngebäude für alte Menschen	310	4,1	62	0,2	62	0,20	*	100,0
Betten in Studenten- und Arbeitnehmerwohnheimen (und ähnliche Wohnnutzungen)	-	-	81	1 Stpl/5 Betten	27	0,07	*	33,3
Summe	7.547	100,0	5.793	-	4.715	-		81,4

* = Aufgrund geringer Fallzahlen nicht dargestellt

Die Spannen der Stellplatzschlüssel ergeben sich aus den ausgewerteten Ergebnissen der einzelnen bezirklichen Bauaufsichtsbehörden. Die Ergebnisse legen dar, dass der Anteil der freiwillig beantragten und benötigten Stellplätze der Anzahl der vor der Gesetzesänderung notwendigen Stellplätze mit mehr als 80 % weitgehend entspricht. Für die Altenwohnungen und die Wohnheime werden keine Spannen der Stellplatzschlüssel dargestellt, da hier die Anzahl der Vorhaben für eine statistisch relevante Aussage zu gering ist.

C.2

Datenerhebung der Wohnungswirtschaft

Vertreter der Wohnungswirtschaft aus dem „Bündnis für das Wohnen in Hamburg“ wurden in die Datenerhebung eingebunden. Der Bundesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen (BFW), Landesverband Nord e.V. als Vertreter der Interessen der mittelständischen Immobilienwirtschaft hat in Mitgliederumfragen Anfang 2015 und 2016 entsprechende

Daten ermittelt. Sie betreffen den Bau von Wohnungen in Hamburg, die von Verbandsmitgliedern im Jahr 2014 bzw. 2015 begonnen wurden, ergänzt um eine Prognose für 2016. Die Ergebnisse stammen von etwa 30 Mitgliedsunternehmen. Die Differenzierung nach Segmenten ist mit denen der Bauaufsichtsbehörden prinzipiell vergleichbar. Die Wohnungswirtschaft differenzierte den Geschosswohnungsbau allerdings nicht nach der Lage (zentral/dezentral), sondern nach den Kriterien „Miete“ und „Eigentum“. Die Segmente Altenwohnungen und Wohnheime wurden von den Unternehmen nicht ausgewertet.

Insgesamt wurden 7.988 Wohnungen betrachtet. Für 4.181 Wohnungen wurden die Stellplätze nach Baubeginn ermittelt (2014, 2015). Bei 3.807 Wohnungen beruhte die Ermittlung auf dem aktuellen Planungsstand für im Folgejahr 2016 zu errichtende Wohnungen. Bei der Beurteilung der Daten ist zu berücksichtigen, dass auf den Baubeginn abgestellt wird.

Tabelle 2 – Ergebnisse der Datenerhebung der Wohnungswirtschaft

Mitglieder- umfragen BFW-Landes- verband Nord e.V.	Baubeginn 2014				Baubeginn 2015				Planung für 2016			
	WE	Kfz - Stell- plätze	Stellplatz- schlüssel		WE	Kfz - Stell- plätze	Stellplatz- schlüssel		WE	Kfz - Stell- plätze	Stellplatz- schlüssel	
			i.M.	Sp.			i.M.	Sp.			i.M.	Sp.
Ein- und Zweifamilien- häuser	68	-	-	1,0 - 1,3	152	144	0,947	0,412 - 1,125	-	-	-	-
MFH - Miet- wohnungen	1.394	962	0,69	0,25 - 1,20	761	615	0,808	0,541 - 1,018	1.984	1.278	0,644	0,374 - 1,150
MFH - Eigentums- wohnungen	1.047	1.026	0,98	0,7 - 1,4	759	554	0,73	0,586 - 0,946	1.823	1.542	0,846	0,30 - 1,077
Summe WE	2.509				1.672				3.807			

Abkürzungen

WE = Wohneinheiten, für die Angaben zum Stellplatzschlüssel gemacht wurden

MFH = Mehrfamilienhäuser

i.M. = im Mittel

Die Spannen der Stellplatzschlüssel ergeben sich aus den Meldungen der an der Erhebung der Wohnungswirtschaft beteiligten Mitgliedsunternehmen. Diese Ergebnisse zeigen, dass in der Summe genauso viele Stellplätze gebaut werden, wie vorher gesetzlich vorgeschrieben waren.

C.3

Bewertung der Auswertung

Die Bauaufsichtsbehörden werteten Vorhaben mit insgesamt 7.547 WE, die Wohnungswirtschaft unabhängig davon Vorhaben mit 7.988 WE aus. Die Gesamtzahl bewegt sich also in der gleichen Größenordnung. Es liegt damit für die Bewertung eine sehr hohe Fallzahl und damit eine gute Datengrundlage vor.

Die Ergebnisse der Bauaufsichtsbehörden beziehen sich auf den Antragszeitpunkt, die der Wohnungswirtschaft auf den Zeitpunkt der Errichtung sowie für das Jahr 2016 auf geplante Vorhaben. Die Ergebnisse weichen vor allem im Segment Geschosswohnungsbau voneinander ab.

Die Ursachen für diese Differenz liegen (ungeachtet statistischer Unschärfen) im unterschiedlichen Zeitpunkt (Bauantragstellung, Realisierung) und der unterschiedlichen Erfassungssystematik (alle Vorhaben in einem Jahr, Querschnitt der Vorhaben in drei Jahren). Der spätere Erfassungszeitpunkt spricht eher für die Ergebnisse der Wohnungswirtschaft, weil dieser Zeitpunkt näher an der tatsächlichen Realisierung liegt. Das tatsächliche Ergebnis dürfte wohl zwischen

den Werten der Wohnungswirtschaft und der Bauaufsichtsbehörden liegen.

C.3.1

Vergleich hergestellter Stellplätze mit der ursprünglichen gesetzlichen Forderung

Die Auswertungen zeigen, dass die Notwendigkeit zum Bau von Stellplätzen unbestritten ist. Stellplätze wurden bei allen untersuchten Bauvorhaben realisiert. Die Frage nach der erforderlichen Anzahl wird offenbar von Vorhaben zu Vorhaben sehr unterschiedlich beurteilt und hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Die Wohnungswirtschaft erfasst im Geschosswohnungsbau die Stellplatzquoten für Miet- und Eigentumswohnungen getrennt. Diese Differenzierung kannte die frühere Fachanweisung Stellplätze nicht. Die Auswertung der Zahlen der Wohnungswirtschaft belegt, dass sich die durchschnittlichen Stellplatzzahlen bei Miet- und Eigentumswohnungen unterscheiden. Eine Differenzierung bei der Anzahl der Stellplätze nach der Lage eines Vorhabens in der Innenstadt bzw. den Bezirkszentren oder im übrigen Stadtgebiet, wie es die Fachanweisung Stellplätze vorsah, wird von der Wohnungswirtschaft nicht vorgenommen. Die Auswertungen der Zahlen der Bauaufsichtsbehörden belegen, dass die Zentralität eines Vorhabens offenbar einen deutlich geringeren Einfluss auf den Stellplatzbedarf hat als in der Vergangenheit angenommen. So ist auffällig, dass die Anzahl der tatsächlich hergestellten Stellplätze im Geschosswohnungsbau in zentralen Lagen mit durchschnittlich 0,52 Stellplatz je WE nur 10 % unter dem Wert der übrigen Gebiete (0,57 Stellplatz je WE) liegt. Die Annahme eines pauschalen Stellplatzwertes von 0,8 Stellplatz je WE für Mehrfamilienhäuser in nicht zentralen Stadtteillagen lässt sich auf Grund der Datenauswertung in der heutigen Zeit nicht mehr rechtfertigen. Er wird in keinem Bezirk annähernd erreicht. Die Anzahl der tatsächlich vorgesehenen Stellplätze liegt im Mittel bei 0,57 Stellplatz je WE und damit in etwa in der Größenordnung, die vormals von der Fachanweisung Stellplätze für die zentralen Lagen in der Innenstadt und den Bezirkszentren vorgegeben war.

Die Auswertungen der Bauanträge der Bauaufsichtsbehörden zeigen, dass die Schwankungsbreite beim Geschosswohnungsbau mit 0,47 bis 0,74 Stellplätze je WE höher ausfällt als es die ursprüngliche gesetzliche Regelung vorsah. Die damalige Fachanweisung Stellplätze hatte einen Wert von 0,6 Stellplatz je WE für Geschosswohnungsbauten in zentralen Lagen und einen solchen von 0,8 Stellplatz je WE für den übrigen Geschosswohnungsbau festgelegt. Auch die jeweiligen Beiträge der an der Erhebung der Wohnungswirtschaft beteiligten Mitgliedsunternehmen zeigen eine erhebliche Bandbreite beim Verhältnis

von Stellplätzen zu Wohneinheiten. Sie reicht von 0,25 bis 1,4 Stellplatz je WE.

Die festgestellten großen Spannbreiten bei den geplanten bzw. realisierten Stellplätzen stützen die These, dass gerade im Wohnungsbau weitere Kriterien mit möglicherweise komplexen Abhängigkeiten Einfluss auf den Stellplatzbedarf haben, die die früheren Regelungen der Fachanweisung Stellplätze weder abgebildet haben noch abbilden konnte. Neben den Kriterien Mietwohnungen oder Eigentumswohnungen können die Lage zu örtlichen Versorgungszentren, die ÖPNV-Anbindungen, die Haushaltsgröße, die Einkommensverhältnisse und die Altersstruktur, aber auch der örtliche Parkdruck, individuelle Mobilitätslösungen, Regelungen in Grundstücks- oder städtebaulichen Verträgen und persönliche Mobilitätseinstellungen relevant sein. Die Wohnungswirtschaft bestätigt ausdrücklich die jeweilige Besonderheit des Stellplatzbedarfs, der demnach immer auf den Einzelfall abzustellen ist. So führt die SAGA aus, dass jedes Bauvorhaben „seine eigene Historie hinsichtlich der Stellplatzproblematik aufweist und diese projektspezifisch, an den Ort angepasst, gelöst wird“.

Die Datenauswertung der Bauaufsichtsbehörden und der Beitrag der Wohnungswirtschaft bestätigen damit die in der Drucksache 20/9751 zur Aufhebung der Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge bei Wohnungsbauvorhaben getroffene Annahme, dass die ehemals vorhandenen starren Stellplatzregelungen vor der Gesetzesänderung keine zeitgemäße Antwort auf die aktuellen Anforderungen im Wohnungsbau darstellen. Pauschale Stellplatzschlüssel für alle Wohnungsbauvorhaben in der Freien und Hansestadt Hamburg entsprechen nicht mehr dem individuellen und tatsächlichen Bedarf. Sie würden situationsgerechte Einzelfalllösungen und die Entwicklung moderner Verkehrskonzepte erheblich erschweren.

C.3.2

Erfüllungsquote

In Bauanträgen werden gemäß Auswertung der Bauaufsichtsbehörden 81,4 % der Stellplätze freiwillig beantragt, die vor der Gesetzesänderung nachzuweisen gewesen wären. Legt man die von der Wohnungswirtschaft ermittelten Zahlen zu Grunde, liegt der Durchschnittswert der hergestellten Stellplätze insgesamt etwa bei dem Wert, der nach den gesetzlichen Vorschriften vor Februar 2014 hätte hergestellt werden müssen, zum Teil liegt er sogar etwas darüber. Aus der Evaluierung ergeben sich danach keine Hinweise, dass nach Wegfall der gesetzlichen Pflicht, die Stellplatzherstellung bei der Errichtung von Wohnungsbauvorhaben vernachlässigt wurde. Ein Durchschnittswert aus beiden Ergebnissen ergibt eine

Quote von ca. 90% und somit eine annähernd vergleichbare Erfüllung wie vor der Gesetzesänderung.

Die Praxis bestätigt die in der Drucksache 20/9751²⁾ zur Aufhebung der Stellplatzpflicht im Wohnungsbau getroffene Annahme, dass auch ohne rechtlichen Zwang ausreichend Stellplätze geschaffen werden. Bauherrinnen und Bauherren nehmen danach ihre Verantwortung, bei der Errichtung von Wohnungsbauten auch den Bedarf an Stellplätzen zu decken, in angemessenem Umfang wahr. Ein gesetzlicher Steuerungsbedarf besteht insoweit nicht.

C.4

Kostenauswirkungen der Regelung

C.4.1

Entwicklung der Einnahmen aus Ausgleichsbeträgen

Ausgleichsbeträge resultieren fast ausschließlich aus Ablösezahlungen für gewerbliche Vorhaben. Die jährlichen Einnahmen betragen in den Jahren 2011 bis 2016 zwischen 1,5 und 3,7 Mio. Euro. Eine Teilauswertung im Rahmen der Drucksache 20/9751 hatte ergeben, dass nur ca. 30 – 50 Tsd. Euro an Einnahmen aus Wohnungsbauvorhaben stammen. Die finanziellen Auswirkungen der Aufhebung der Stellplatzverpflichtung für den Wohnungsbau auf die Einnahmen aus Ausgleichsbeträgen sind sehr gering.

C.4.2

Ersparnisse für den Wohnungsbau

Mit dem Abbau der materiellen bauordnungsrechtlichen Anforderung wird ein erheblicher Beitrag zur Baukostensenkung geleistet.

Nach der Erhebung der Bauaufsichtsbehörden ergibt sich eine Kostenersparnis bei Investitionskosten in einer Größenordnung zwischen ca. 5.390.000 Euro (ausgehend von ca. 5.000 Euro Herstellungskosten für einen ebenerdigen Stellplatz) und 26,95 Mio. Euro (ausgehend von etwa 25.000 Euro Herstellungskosten für Tiefgaragenstellplätze³⁾). Kosteneinsparungen ergeben sich auch aus dem Betrieb, soweit ungenutzte und wirtschaftlich nicht auskömmlich vermietete Stellplätze nicht gebaut wurden.

Aus den Zahlen der Wohnungswirtschaft lassen sich Einsparungen nur mittelbar, nämlich aus der hohen Spreizung des Stellplatzschlüssels ableiten. Danach ist anzunehmen, dass besonders unwirtschaftliche Stellplätze nicht gebaut wurden. Dies kann in hohen Kosten, einer ungünstigen Vermietungsperspektive, aber auch in Abwägung qualitativer Kriterien begründet sein. Die SAGA führt hierzu aus, dass ohne die gesetzliche Verpflichtung auf den Bau kostenintensiver Tiefgaragen und Stellplatzflächen zugunsten von Abstell- und Nebenräumen im Untergeschoss und

mehr Wohnraum auf den Erdgeschosebenen sowie qualitativ höherwertigen Außenflächen verzichtet wird.

C.4.3

Ersparnisse im Genehmigungsverfahren

Die Aufhebung der Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge führt zu einer Entlastung in den Baugenehmigungsverfahren mit Konzentrationswirkung nach § 62 HBauO, weil § 48 HBauO zum Prüfumfang gehörte. Bei Wohnungsbauvorhaben müssen die Kfz-Stellplätze im Baugenehmigungsverfahren nicht mehr nachgewiesen und geprüft werden. Das führt zu einer Entlastung sowohl auf Seiten der Antragsteller als auch für die Bauaufsichtsbehörden. Der genaue Umfang lässt sich nicht beziffern.

Die Aufhebung der Stellplatzpflicht wirkt sich begünstigend auf den Wohnungsbau aus, weil es im Einzelfall nicht mehr zu einer Hemmung des Baugenehmigungsverfahrens mit Konzentrationswirkung infolge der Unterschreitung der Anzahl ehemals notwendiger Stellplätze kommen kann. Die Frage der Herstellung von Stellplätzen wird von der Bauherrin bzw. dem Bauherrn außerhalb des Baugenehmigungsverfahrens geklärt. Sie ist daher weder zeitkritisch noch Projekt gefährdend.

D.

Fazit und Empfehlungen

Die Aufhebung der Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge bei Wohngebäuden ist eine wirksame Maßnahme zur Erleichterung von Wohnungsbauvorhaben. Sie eröffnet die erforderliche Flexibilisierung, so dass vorhaben- und ortsspezifisch von Bauherrinnen und Bauherren eine angemessene Entscheidung zum Stellplatzbedarf getroffen werden kann. Die in den Erhebungen der Bauaufsichtsbehörden und der Bauwirtschaft ermittelten Spannbreiten bei den freiwillig vorgesehenen Stellplätzen bestätigen den Bedarf an vorhabenbezogener Individualisierung. Die Gründe unterschiedlicher Stellplatzlösungen sind erkennbar im Wohnungsbau sehr differenziert. Sie werden von vielen Faktoren bestimmt, die eine starre gesetzliche Regelung nicht abbilden kann.

Gleichzeitig belegt die Evaluation, dass Bauherrinnen und Bauherren ihre Eigenverantwortung wahrnehmen und bedarfsgerecht Stellplätze realisieren. Klares Indiz dafür ist, dass sich die realisierten Stellplatzzahlen nach den Erhebungen der Wohnungswirt-

²⁾ Mitteilung des Senates an die Bürgerschaft zur Aufhebung der Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge bei Wohnungsbauvorhaben.

³⁾ Gemäß Abfrage beim BFW-Landesverband Nord e.V. Die „Richtlinien für die Kostenschätzung“ der Finanzbehörde, die in Zusammenarbeit mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen erstellt werden, sehen in der „Zusammenstellung der groben Orientierungsdaten und Kennwerte für Kostenschätzungen“ bei Tiefgaragen je Platz 25.900 Euro vor.

schaft gegenüber der ursprünglichen Regelung, seit dem Wegfall der gesetzlichen Vorgabe, in der Summe nicht verändert haben.

Die gewünschten Ziele der Aufhebung der Stellplatzpflicht hinsichtlich der Entlastung des Baugenehmigungsverfahrens und der Baukostensenkung sind erfüllt worden.

Die Wiedereinführung einer zwingenden Verpflichtung zur Herstellung oder zum Nachweis einer festgelegten Anzahl von Stellplätzen im Wohnungsbau ist daher nicht erforderlich und ließe sich nach den vorliegenden Ergebnissen der Evaluierung auch nicht rechtfertigen.

Die Aufhebung der Stellplatzpflicht im Wohnungsbau nach § 48 Absatz 1a HBauO lässt planungsrechtliche Steuerungsmöglichkeiten unberührt, z. B. die Festsetzung von Flächen für das Parken von Fahrzeugen in Bebauungsplänen (§ 9 Absatz 1 Nr. 11 BauGB) oder den Abschluss städtebaulicher Verträge zur Förderung der mit der Bauleitplanung verfolgten Ziele (§ 11 BauGB).

E.

Petition

Die Bürgerschaft wird gebeten, von den Ausführungen in dieser Drucksache Kenntnis zu nehmen.