

**Bündnis für  
bezahlbares  
Wohnen**  
in Niedersachsen

Plenum

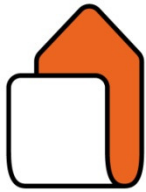
Hannover, 24.10.2018

## **„Öffentliche Bauvorschriften“**

### **Thema: „Notwendige Einstellplätze“**

**Das Plenum im Bündnis für bezahlbares Wohnen in Niedersachsen hat in seiner Sitzung am 24. Oktober 2018 folgenden Beschluss gefasst:**

Das Bündnis schließt sich der Empfehlung der Arbeitsgruppe zum Thema „Notwendige Einstellplätze“ an.



Bündnis für  
bezahlbares  
Wohnen  
in Niedersachsen

## AG 3 Öffentliche Bauvorschriften

### Empfehlungen

**Datum: 28. September 2018**

**Teilnehmerkreis: Siehe Anlage**

**Thema: Notwendige Einstellplätze**

#### 1) Ausgangslage

##### a) Darstellung der derzeitigen Regelungen

###### Niedersächsische Bauordnung (NBauO)

- Notwendig sind Einstellplätze, wenn sie dem tatsächlichen Bedarf (vorhandene oder zu erwartende Kfz) der baulichen Anlage entsprechen.
- Die Gemeinde kann über B-Pläne, Satzungen oder örtliche Bauvorschriften eigene Regelungen zu notwendigen Einstellplätzen für einzelne Gebiete festlegen und ggf. die Anzahl sogar auf null reduzieren.

###### Ausführungsbestimmungen zu § 47 NBauO

- Die Richtzahlen in den Ausführungsbestimmungen zu § 47 NBauO (RdErl. d. MS v. 6. 7. 2016 – 503-24 156/3-1 –, geändert durch RdErl. d. MS v. 28.7.2016) dienen als Anhaltspunkt für eine Entscheidung im Einzelfall. Es ist der tatsächliche Bedarf zu ermitteln, der maßgeblich für die Festlegung der notwendigen Einstellplätze ist.

###### Ablösebeträge

- Notwendige Einstellplätze können durch die Zahlung eines Geldbetrages abgelöst werden.

##### b) Problemaufriss/Auswirkungen auf Wohnkosten/Kosten für die Herstellung von Einstellplätzen

- Einstellplätze sind je nach Ausführungsart und Anzahl ein relevanter Kostenfaktor im Wohnungsbau.

- Dies kann zu hohen Kosten bei der Herstellung oder der Ablösebeträge führen.
- Eine Verlagerung von notwendigen Einstellplätzen in den öffentlichen Straßenraum soll nicht stattfinden.

## 2) Zielsetzung

Es gibt weiterhin einen Bedarf an Stellplätzen. Dort wo ein Stellplatzbedarf verursacht wird, muss er grundsätzlich auch gebaut und finanziert werden. Das darf aber nicht bedeuten, dass bei bezahlbarem Wohnraum über den tatsächlichen Bedarf hinaus Stellplätze geschaffen werden.

In der Arbeitsgruppe wurden vier unterschiedliche Änderungsvorschläge diskutiert:

1. **Abschaffung der derzeitigen Regelung in § 47 NBauO zu den notwendigen Einstellplätzen**
2. **Streichung der Richtzahlen in den Ausführungsbestimmungen zu § 47 NBauO**
3. **Zusätzlicher Leitfaden zu § 47 NBauO bzw. den Ausführungsbestimmungen**
4. **Klarstellung/Änderung der Ausführungsbestimmungen zu § 47 NBauO**

Die unterschiedlichen Sichtweisen und Argumente, zu denen sich die Arbeitsgruppe nicht einigen konnte, sind am Ende beigefügt.

## 3) Empfehlungen

Das Bündnis für bezahlbares Wohnen in Niedersachsen empfiehlt, folgende Handlungsempfehlungen umzusetzen:

### ❖ **Begleitende Maßnahmen: ÖPNV-Netz oder andere Mobilitätskonzepte**

Eine Reduzierung der Anzahl der Einstellplätze geht sinnvoller Weise mit begleitenden Maßnahmen einher, die zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führen, wie beispielsweise der Ausbau des ÖPNV, stadtplanerische Ansätze für autofreie Quartiere, Parkraumbewirtschaftung, Anwohnerparkplätze, mehr Fahrradabstellplätze, Anreize zur Stärkung des nicht motorisierten Individualverkehrs (NMIV) usw. Entsprechende Gesamtkonzepte sollen unter Beteiligung aller Akteure (Kommunen, Verkehrsträger, Wohnungsunternehmen, etc.) erarbeitet werden.

Ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz oder andere Mobilitätskonzepte sind bei der Ermittlung der notwendigen Einstellplätze von den unteren Bauaufsichtsbehörden zu berücksichtigen.

Durch eigenständige örtliche Bauvorschriften kann ein Begründungsaufwand beispielsweise bei der Berücksichtigung des vorhandenen ÖPNV oder von Mobilitätskonzepten verringert werden.

## ❖ **Klarstellung/Änderung der Ausführungsbestimmungen zu § 47 NBauO**

### ○ **Klarstellung zur Ermittlung der Anzahl der notwendigen Einstellplätze**

Es sollte eine Klarstellung im Erlass zur besseren Handhabung für die Entscheidung der Bauaufsichtsbehörden erfolgen. Dabei sollen die Richtzahlen auf ihre Aktualität überprüft werden. Es sollte klargestellt werden, dass die Richtzahlen lediglich eine Richtschnur und Orientierungshilfe darstellen und keine festgelegten Werte sind. Aufgrund der Notwendigkeit, den tatsächlichen Bedarf an Stellplätzen zu ermitteln, kann die Anzahl der notwendigen Stellplätze im Einzelfall auch ober- oder unterhalb der Grenzen der Richtzahlen liegen.

- Ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz und andere Mobilitätskonzepte können bei der Ermittlung der notwendigen Einstellplätze Berücksichtigung finden.
- Die Bauaufsichtsbehörde entscheidet unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Informationen des Einzelfalls (die ständigen Benutzer, die ständigen Besucher, barrierefreie Einstellplätze, Satzungsvorgaben, Mobilitätskonzepte, Lage der baulichen Anlage etc.) letztendlich über die Zahl der notwendigen Einstellplätze.
- Die durch die Bauaufsichtsbehörde im Einzelfall ermittelte Anzahl an notwendigen Einstellplätzen ist die Ausgangszahl im Falle der Ablöseregelung.

### ○ **Die Richtzahlspanne für Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen wird von**

**1 bis 1,5 Estpl. / Whg. auf**

**0,5 – 2 Estpl. / Whg. geändert.**

Mit der größeren Spannweite solle eine größere Flexibilität bei unterschiedlichen Wohnformen zum Ausdruck kommen. Dies entspreche dem Kompromiss, der bereits in der Arbeitsgruppe zu § 49 NBauO gefunden wurde.

Dagegen spricht, dass eine größere Spanne zu noch mehr Auslegungsschwierigkeiten bei den Kommunen und zu mehr Differenzen mit dem Bauherrn führen könne. Da jetzt schon der Einzelfall mit seinem tatsächlichen Bedarf relevant sei, helfe eine größere Spanne in der Sache nicht weiter. Der Niedersächsische Städte- und Gemeindebund und Niedersächsische Städte- tag sprachen sich gegen eine solche Ausweitung aus.

## **4) Weitere diskutierte Änderungsvorschläge ohne Einigung:**

### **1. Abschaffung der derzeitigen Regelung in § 47 NBauO zu den notwendigen Einstellplätzen**

### Diskussion:

- In den Stadtstaaten Hamburg und Berlin wurde die Verpflichtung zur Herrichtung von notwendigen Einstellplätzen aus den Bauordnungen gestrichen. Dies bedeute eine Verlagerung auf den freien Markt. Über die bestehende tatsächliche Nachfrage nach Einstellplätzen im Mietwohnungsmarkt werden weiterhin Einstellplätze errichtet.
- Es gebe einen tatsächlichen Bedarf an Einstellplätzen. Eine bauordnungsrechtliche Regelung, die zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beitrage, werde von den Beteiligten für Niedersachsen als erforderlich angesehen.
- Die Bauordnungen ohne Regelung zu notwendigen Einstellplätzen werden in Großstädten mit gut ausgestattetem ÖPNV umgesetzt. Mit Niedersachsen als Flächenland sei der ÖPNV nicht vergleichbar.
- Die derzeitige Regelung der NBauO stelle bereits jetzt eine flexible Regelung dar, die auf den tatsächlichen Bedarf abziele, aber auch den Gemeinden die Möglichkeit biete, eigene Regelungen zu treffen. Dort wo ein Einstellplatzbedarf verursacht werde, müsse er entsprechend auch hergestellt werden.

### Ergebnis der Arbeitsgruppe:

Die Regelungen bleiben bestehen.

## **2. Streichung der Richtzahlen in den Ausführungsbestimmungen zu § 47 NBauO**

### Diskussion:

- Das Umweltministerium (oberste Bauaufsichtsbehörde) hat angeboten, die Richtzahlen aufzuheben und damit den Kommunen die Handhabung bezüglich der notwendigen Einstellplätze komplett zu überlassen. Der vdw Niedersachsen Bremen und die Vertreter aus den Mitgliedsunternehmen, sowie die Landeshauptstadt Hannover stellen dar, dass sich in einem Flächenland wie Niedersachsen die Anforderungen an notwendige Stellplätze nur schwer pauschal regeln lassen. Naturgemäß seien die Anforderungen je nach lokalen örtlichen Gegebenheiten, vorhandenem öffentlichem Stellplatzangebot sowie Anbindung und Verfügbarkeit von öffentlichen Transportmitteln regional sehr unterschiedlich. Den Kommunen solle es – losgelöst von Richtzahlen – freigestellt werden, zu entscheiden, wie viele Einstellplätze bei welcher baulichen Anlage notwendig seien. Durch diesen Vorschlag werde die Kommunale Selbstverwaltung gestärkt und zudem dem in Art. 57 Abs. 3 NV zum

Ausdruck kommenden Subsidiaritätsgrundsatz verstärkt Rechnung getragen.

- Die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände möchte die Ausführungsbestimmungen aufrechterhalten, da diese eine Orientierung zur gleichmäßigen Handhabung in Niedersachsen darstelle und ansonsten jede Kommune eine neue Regelung für sich selber treffen müsse. Die Kommunen, die eigene Regelungen treffen möchten, können dies bereits aufgrund der Gesetzeslage. Dabei können auch die jeweiligen Mobilitätskonzepte und ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz Berücksichtigung finden. Die Richtzahlen für Niedersachsen dienen als Orientierung für die unteren Bauaufsichtsbehörden. Dazu führen sie an, dass die kommunale Hoheit über Stellplatzsatzung/-schlüsseln zu einem örtlich angepassten Stellplatzbedarf führen könne, es bedeute aber nicht automatisch weniger oder sachgerechte Stellplätze.
- Dagegen wird eingewandt, dass eine Festsetzung zu den Stellplätzen im Bebauungsplan ein einfaches und sehr zielgenaues Instrument darstellen könne.

#### Ergebnis der Arbeitsgruppe:

Die Arbeitsgruppe konnte zu diesem Punkt keine Einigkeit erzielen. Die Regelung bleibt bestehen.

### **3. Zusätzlicher Leitfaden zu § 47 NBauO bzw. den Ausführungsbestimmungen**

#### Diskussion:

- Die kommunalen Spitzenverbände und der vdw schlagen zur eindeutigeren Handhabung der bestehenden Regelungen einen Leitfaden mit zusätzlichen Erläuterungen vor.
- Das Umweltministerium ist dagegen der Auffassung, dass die Erstellung eines Leitfadens / einer Handlungsempfehlung zur Anwendung einer rein verwaltungsinternen Vorschrift, die ihrerseits die Anwendung des § 47 NBauO erleichtern solle, nicht erforderlich sei, sondern eher geeignet, vor lauter Ausführungen und Empfehlungen die eigentliche Gesetzesvorschrift und den Sinn und Zweck dieser Vorschrift aus den Augen zu verlieren. Wenn es Auslegungsschwierigkeiten gäbe, wären die Ausführungsbestimmungen eher geeignet, klarstellende Erläuterungen aufzunehmen (siehe Nr. 4 im Bericht).

#### Ergebnis der Arbeitsgruppe:

Die Arbeitsgruppe hat hierzu keine Einigkeit erzielt. Der Lösungsansatz ergibt sich aus der Empfehlung.



Anlage: Mitglieder der AG 3 Öffentliche Bauvorschriften

### **AG 3: Öffentliche Bauvorschriften**

Leitung: Frau Urban (Stadt Delmenhorst) und Herr Vinbruck (Landkreis Osterholz)

Mitglieder, die an mind. 3 Sitzungen teilgenommen haben:

Herr	Abel	(NSGB)
Herr	Bode	(MU Niedersachsen)
Frau	Döring	(Stadt Hildesheim)
Frau	Frambourg	(MU Niedersachsen)
Frau	Högl	(MU Niedersachsen)
Herr	Huber	(BFW)
Frau	Dr. Kaiser	(Stadt Hannover)
Frau	Leuninger	(vdw)
Herr	Dr. Mehlhorn	(NLT)
Herr	Sander	(NBank)
Herr	Sauer	(Architektenkammer Niedersachsen)
Herr	Thurmann	(KWG Landkreis Harburg)
Frau	Urban	(Stadt Delmenhorst)
Herr	Vinbruck	(Landkreis Osterholz)

Mitglieder, die an 1 – 2 Sitzungen teilgenommen haben:

Herr	Dr. Ahlers	(Landesvertretung Handwerk in Niedersachsen)
Herr	Biederbeck	(Stadt Hannover)
Frau	Böhme	(Hansestadt Lüneburg)
Herr	Böttcher	(Baugenossenschaft Wiederaufbau e.G.)
Herr	Duensing	(Ingenieurkammer Nds / VP I Niedersachsen)
Frau	Hilker	(MU Niedersachsen)
Frau	Klankwarth	(Volksheimstätte)
Herr	Krenz	(Klimaschutz Niedersachsen)
Frau	Linkersdörfer	(Stadt Hannover)
Frau	Manke	(MU Niedersachsen)
Herr	Prause	(in Vertretung für Herrn Sauer, Architektenkammer Niedersachsen)
Herr	Dr. Ruske	(NST)
Frau	Steinbrenner	(Stadt Hannover)
Frau	Weinreich	(Hanova)
Herr	Wienecke	(Ingenieurkammer Nds / VP I Niedersachsen)