



Landesverband Bayern

Evaluation der Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder



Stellungnahme vom 7. Oktober 2016

Herausgeber:

BFW Bundesverband Freier Immobilien-
und Wohnungsunternehmen,
Landesverband Bayern e.V.
Nymphenburger Straße 17
80335 München
Telefon: +49 (0)89 219 096 - 800
Telefax: +49 (0)89 219 096 - 809

Landesgeschäftsführer: Patrick Slapal

E-Mail: office@bfbayern.de

Internet: <http://www.bfbayern.de>

Der BFW Landesverband Bayern e.V. ist der Spitzenverband der privaten unternehmerischen Immobilienwirtschaft in Bayern mit rund 180 Mitgliedsunternehmen, die sich umfassend im deutschen Immobilienmarkt engagieren. Die Mitgliedsunternehmen verwalten einen Bestand von 430.000 Wohnungen und erstellten bis heute 9.300 Wohn- und 5.700 Gewerbeeinheiten. Es wurde ein Investitionsvolumen von insgesamt 7,75 Mrd. EUR realisiert.

Ehrenamtlicher Präsident ist Andreas Eisele, Managing Partner der Eisele Real Estate GmbH. Vizepräsidenten sind Alexander Hofmann, Vorstandssprecher der Baywobau Immobilien AG und Prof. Dr. Matthias Ottmann, Geschäftsführer Urban Progress GmbH. Schatzmeister ist Christian Winkler, Geschäftsführer BHB Bauträger GmbH Bayern. Weitere Vorstände sind Christian Bretthauer, Geschäftsführer Dr. Vielberth Verwaltungsgesellschaft mbH, Dr. Jürgen Büllsbach, Vorsitzender der Geschäftsführung Bayerische Hausbau GmbH & Co. KG, Ralf Possinger, Geschäftsführer DEMOS Wohnbau GmbH, Helmut Schiedermaier, Senior Consultant Städtebauliche Entwicklungen & Wohnungsbau, Alexander Summa, Geschäftsführer APS Verwaltungs GmbH & Co. KG und Michael Wallner, Geschäftsführer Heimbau Bayern Bau- und Verwaltungsgesellschaft mbH

Präambel

Der Bedarf nach bezahlbarem Wohnraum ist insbesondere in den bayerischen Wachstumsregionen in den vergangenen Jahren stark gestiegen und wird vor dem Hintergrund der wachsenden Zahl an Asylbewerbern weiter zunehmen. Allerdings ist das Bauen ausgerechnet in diesen Regionen im besonderen Maße in den letzten Jahren immer teurer geworden.

Eine Vielzahl von Regularien (nicht nur bautechnische Regularien, sondern auch die Mietpreisbremse und die Kappungsgrenze) beeinträchtigen den Investitionsmut der freien Wirtschaft. Gemäß einer Studie der Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen e. V. liegen die Baukosten (KG 200-700) in deutschen Wachstumsregionen mittlerweile bei rund 2.500 Euro pro Quadratmeter Wohnfläche.

Kostentreiber mit direktem Bezug zu Vorgaben beziehungsweise Anforderungen von Bund, Ländern und Kommunen haben demnach seit dem Jahr 2000 das Bauen um 330 Euro pro Quadratmeter Wohnfläche verteuert. Insgesamt sind die Neubaukosten im Zeitraum 2000 bis 2014 um ca. 40 % gestiegen.

Im gleichen Zeitraum wuchsen der Lebenshaltungskostenindex um 25 % und der Baulandpreisindex um 27 %. Im Rahmen der vom BFW Landesverband Bayern e.V. initiierten Studie *Kostentreiber in bayerischen Kommunen* stehen insbesondere die Kostensteigerung durch Vorgaben beziehungsweise Anforderungen der Kommunen im Fokus. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf unsere beigelegte Studie und die Handlungsempfehlungen auf Seite 29.

Stellplatzsatzung aus dem Praxis-Blickwinkel der Bauträger

Der BFW Bayern begrüßt grundsätzlich das Bemühen der Landeshauptstadt München, das Fahrrad als wesentlichen Bestandteil innerstädtischer Mobilität zu integrieren und zu fördern. Nach einer Befragung innerhalb unserer Mitgliedsunternehmen ergibt sich jedoch aus der Praxis verbesserungsbedarf. Dies betrifft insbesondere den Einbezug der Gegebenheiten vor Ort.

1. Mindestgröße für Fahrräder: Engagement soll belohnt werden – kluge Systeme verbrauchen weniger Fläche.

Der BFW Bayern begrüßt es, wenn bei Verwendung von Ordnungssystemen die Mindestgröße für Fahrradabstellplätze mit 1,5 m² unterschritten werden darf. Die vom ADFC geforderten Mindestabstände von 70 cm (ebenerdig) und 50 cm (höhenversetzt) sind zu hoch. Selbst bei dieser m.E. maximalen Forderung, hätte man bei 70 cm und einer maximalen Länge von 190 cm eine Fläche von 1,33 m². Zum Vergleich: Systemanbieter liefern bereits höhenversetzte, schmal bauende Fahrradständer mit Abständen von rund 35 bis 39 cm. Bei 39 cm ergibt sich somit eine maximale Fläche von 0,74 m². Der BFW Bayern schlägt daher vor, Abweichungen vom Stellplatzschlüssel zu ermöglichen, wenn ein System zur Flächeneinsparung verwendet wird.

2. Fahrradanhänger: Temporären Gebrauch und demographische Entwicklung beachten.

Die meisten Anhänger und Lastenräder im Kinderbereich sind etwa 80 bis 90 cm breit. Das entspricht dementsprechend 2 Fahrradstellplätzen. Dies auf den Stellplatzschlüssel zu addieren lehnen wir ab. Die Gründe sind:

- Der Gebrauch von Anhängern ist meist nur temporär im jungen Kindesalter.
- Kinder sind üblicherweise bei größeren Wohnungen zu erwarten. Diese haben bereits mehr Stellplätze vorgeschrieben. Zu einem späteren Zeitpunkt wird der Anhänger in der Regel durch das Kinderfahrrad ersetzt.
- Die zwischenzeitliche (während Anhängerbetrieb) „Unterdeckung“ um ein Fahrrad wird in der Praxis durch die sowieso nie vollständig genutzte Gesamtanlage kompensiert. Auch weil ältere Bewohner oftmals kein Fahrrad besitzen.

3. Gerne radeln aber zu zeitintensiv, um zum Fahrradstellplatz zu gehen: Kein Wildwuchs im Freien.

Viele Bewohner stellen Fahrräder lieber griffbereit vor dem Haus ab, als in den dafür vorgesehenen Räumen. Neben der Bereitstellung von Stellplätzen im Gebäude ist es mitunter zwingend erforderlich, auch Stellplätze außen direkt bei den Hauseingängen zu platzieren. Stellplätze sind dort nur „unter engen Bedingungen zugelassen“, da Vorgartenbereiche besonders geschützt und begrünt sein sollen. Die Stadt sollte hier deutlich mehr Freiheit zulassen, da es in der Praxis bei fehlenden oder nicht ausreichenden Stellplätzen im Freien häufig zu Wildwuchs kommt, der für alle Beteiligten nicht zielführend ist.

4. Kreative Methoden honorieren.

Der BFW Bayern fordert mehr Spielraum für die Verwaltung: Wenn beispielsweise kreative Möglichkeiten gefunden werden Fahrradstellplätze zu schaffen, soll dies auch in den Nachweis miteingerechnet werden; so beispielsweise bei Stellplätzen an den Stirnseiten von PKW-Stellplätzen, wenn das Auto ungehindert parken kann.

5. Stellplatzschlüssel im Gewerbebereich: Auf unterschiedliche Anforderungen der Mieter eingehen.

Der BFW Bayern sieht auch bei Büroflächen einen größeren Spielraum für notwendig. Unterschiedliche Bürostrukturen benötigen eine unterschiedliche Anzahl an Fahrradstellplätzen. Erzieherische und motivierende Maßnahmen um auf das Rad umzusteigen, schafft man nicht mit der Erstellung von Stellplätzen. Mitarbeiter/innen von Vertrieben benutzen häufiger das Auto, andere wiederum häufiger das Fahrrad oder gar die öffentlichen Verkehrsmittel. Hier sollte daher eine flexible Lösung gefunden werden. In diesem Zusammenhang steht auch eine Reduzierung des Schlüssels zur Diskussion, sofern eine gute ÖPNV-Anbindung vorhanden ist. Denn durch einen in der Stadt üblicherweise vorhandenen guten ÖPNV-Anschluss werden die Stellplätze selten ausgeschöpft. Das gilt insbesondere, je weiter man sich vom Zentrum entfernt.

6. Gastronomie sinnvoll denken.

Stellplätze für Gastronomie machen nur Sinn, wenn man sie direkt bei der Gastronomie im Freien unterbringen kann. Wenn dies wegen Vorgarten (s. Ziff. 3) etc. oder anderen Gegebenheiten nicht möglich ist (wie so oft in der Innenstadt), ist es nicht sinnvoll diese in einem (meist nicht öffentlich zugänglichen) Keller nachzuweisen. Das Gleiche gilt für die Kfz-Stellplätze. Und auch hier sollte der ÖPNV-Anschluss in die Überlegungen miteingebracht werden.

Dieses geschilderte Problem lässt sich generell auf gemischt genutzte Immobilien übertragen (z.B. Einzelhandel/Gastronomie im Erdgeschoss und Wohnen in den Obergeschossen). Die für den gewerblich genutzten Teil rein theoretisch geforderten Stellplätze für Räder (und Autos) gehen weit über den tatsächlichen Bedarf hinaus, da sie meist nur durch die Betreiber und nicht durch die Kunden genutzt werden können.

7. Fahrradstellplatzsatzung und KFZ-Stellplatzsatzung nicht isoliert betrachten.

Falsch ist es die Fahrradabstellplatzsatzung und die KFZ-Stellplatzsatzung isoliert zu betrachten. Mit der Überarbeitung der Fahrradabstellplatzsatzung sollte mitunter auch die KFZ-Stellplatzsatzung überarbeitet werden. Wenn mehr Fahrrad gefahren wird und dafür mehr Stellplätze zur Verfügung gestellt werden, bedarf es automatisch weniger an KFZ-Abstellplätzen. Insoweit ist mit der Fahrradabstellplatzsatzung der KFZ-Bedarf deutlich zu reduzieren. Der BFW Bayern schlägt vor eine in beiden Satzungen verankerte kombinierte variable Größe einzubauen, wonach der Bauherr bis zu einem bestimmten Prozentsatz frei entscheiden darf, welchem Verkehrsmittel er den Vorrang gibt.

Fazit

Zu viele der bestehenden bautechnischen, rechtlichen und steuerlichen Regelungen aus Bund, Ländern und Kommunen haben nur das einzelne Gebäude im Blick. Das Gebäude ist aber nicht loslösbar vom Umfeld. Handlungsstrategien müssen daher Quartiersstrategien sein – Handlungsstrategien müssen deshalb flexibel sein. Viele ordnungsrechtliche Maßnahmen von Bund, Ländern und Kommunen sind gut gemeint, verteuern aber im Ergebnis die Kosten, welche beim Bau von Wohnungen zu tragen sind. Der BFW Bayern sieht es als notwendig an, Ideen zu honorieren und auch die Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder zu flexibilisieren. Es ist wichtig und richtig auch Abweichungen treffen zu können und die diskutierte Satzung möglichst flächeneffizient zu halten.