

Landeshauptstadt Düsseldorf  
Der Oberstadtdirektor

Düsseldorf, den 6. 10. 92

Präsidentin des Landtags  
Frau Ingeborg Friebe  
Platz des Landtags 1

4000 Düsseldorf 1

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
11. WAHLPERIODE

**ZUSCHRIFT**  
**11/2033**

Novellierung des § 47 Landesbauordnung

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin Friebe,

die o.a. Angelegenheit wurde am 03.09.92 im Ausschuß für Planung und Stadtentwicklung der Stadt Düsseldorf behandelt. Von diesem Gremium wurde der Wunsch an mich herangetragen, Ihnen die Problematik der Novellierung aus Sicht der Stadt Düsseldorf noch einmal deutlich zu machen.

Grundsätzlich wird die Intention zu dieser Novellierung auch von der Stadt Düsseldorf begrüßt. Allerdings ergeben sich meiner Ansicht nach aus der Änderung der Bauordnung in der vorliegenden Form einige Kritikpunkte, die meines Wissens auch von mehreren anderen Großstädten des Landes mitgetragen werden.

I. Berücksichtigungspflicht der Benutzung des ÖPNV als Kriterium bei der Ermittlung der Zahl notwendiger Stellplätze

Diese Regelung entspricht im wesentlichen der heutigen Rechtslage und Verwaltungspraxis in Düsseldorf. Die Hervorhebung im Gesetz wird jedoch zusätzliche Erwartungen auf der Investorenseite wecken. Der "Bonus" wird dazu führen, daß weniger Stellplätze tatsächlich hergestellt, aber auch weniger Ablösebeträge eingenommen werden. Das Problem für die Bauaufsicht wird darin bestehen, den Bedarf gerecht einzuschätzen und dabei das Gebot der Gleichbehandlung einzuhalten.



Seite 2 zum Schreiben an Frau Landtagspräsidentin Friebe

II. Aussetzung der Herstellung notwendiger Stellplätze oder der Zahlung von Ablösebeträgen

Besonders diese Regelungen lassen viele Fragen offen.

- Wie können die Voraussetzungen geprüft werden?
- Welche Anforderungen an das ÖPNV-Angebot müssen gegeben sein?
- Wie wird die "Inanspruchnahme" des ÖPNV öffentlich-rechtlich gesichert?
- Wie kann im Baugenehmigungsverfahren eine entsprechende Verpflichtung begründet werden - vor allem, wenn der Bauherr nicht identisch ist mit dem späteren Nutzer, ja wenn der spätere Nutzer vielfach zur Zeit der Genehmigung noch nicht bekannt ist?
- Reicht die Ausgabe von Firmentickets wirklich aus?
- Werden die tatsächlichen Verhältnisse vor Ort nicht anders sein?
- Eine Anweisung in der Verwaltungsvorschrift, Anträgen mit Firmentickets stattzugeben, befreit die Bauaufsichtsbehörde nicht von ihrer Überwachungspflicht, ob die Sicherheit oder Ordnung des öffentlichen Verkehrs gefährdet werden.
- Was geschieht, wenn die Aussetzung zurückgenommen werden muß?
- In den meisten Fällen wird die Herstellung nicht mehr möglich sein; es bleibt dann nur die nachträgliche Festsetzung von Ablösebeträgen.
- Wie und in welcher Höhe kann festgesetzt werden, wenn der Bau von Ersatzstellplatzanlagen inzwischen teurer geworden ist?
- Wie können die Zahlungsverpflichtungen durchgesetzt werden - vor allem, wenn Eigentümer- oder Mieterwechsel stattgefunden haben?
- Wie sichert man die Forderungen im Falle von Konkursen?



Seite 3 zum Schreiben an Frau Landtagspräsidentin Friebe

- Nimmt die Bauaufsichtsbehörde am wirtschaftlichen Risiko des Bauherrn teil?
- Was bedeutet "insbesondere"?
- Hat man hier an den Fahrradverkehr gedacht?
- Wie soll er überhaupt berücksichtigt werden?
- Was ist mit der Vorlage von Garagenmietverträgen?
- Wird hier nicht das Gleichbehandlungsgebot verletzt?
- Die verkehrliche, städtebauliche und grundstücksbezogene Situation ist innerhalb der Stadt sehr verschieden: Wie läßt sich dann das "Wahlrecht" des Bauherrn, von der Aussetzungs- oder Herstellungsmöglichkeit Gebrauch zu machen, mit den konkreten Zielen der Stadtplanung vereinbaren?
- Wie unsicher werden in Zukunft Prognosen, die als Basis für die Verkehrspolitik doch notwendig sind?

III. Erweiterter Katalog der Verwendungsmöglichkeiten von Ablösebeträgen

Grundsätzlich kann man kaum Bedenken erheben gegen die einzelnen Verwendungsmöglichkeiten; jedoch ist zu bedenken, daß sich die Schere zwischen den verfügbaren Finanzmitteln aus Ablösebeträgen einerseits und der wachsenden Nachfrage nach Finanzierung geeigneter Maßnahmen andererseits immer weiter öffnet.

IV. Genehmigungsmöglichkeit der Zweckentfremdung

Sind Investoren nicht gut beraten, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen, damit nachträglich die Herstellung von Stellplätzen möglich wird, wenn die Voraussetzungen für die Aussetzung tatsächlich nicht mehr gegeben sind? Die zu entbehrenden Stellplatzflächen in Garagengeschossen werden voraussichtlich eher zu den Nutzungen - nunmehr legal - zweckentfremdet, die für die Investoren wirtschaftlicher sind, als die ausschließliche Stellplatznutzung für Anwohner. Ein Ratsbeschuß der Landeshauptstadt Düsseldorf vom 31.01.91 würde in vielen Fällen ins Leere laufen.



Seite 4 zum Schreiben an Frau Landtagspräsidentin Friebe

In diesem Beschluß war die Verwaltung beauftragt worden, bei der Errichtung von Bürohäusern darauf hinzuwirken, daß möglichst viele Stellplätze zur ausschließlichen Nutzung für Anwohner zur Verfügung gestellt werden.

Zusammenfassende Beurteilung aus der Sicht der Landeshauptstadt Düsseldorf

- Die neuen Regelungen im § 47 werden in Zukunft insgesamt zu einer Reduzierung der an die Stadt zu zahlenden Ablösebeträge führen.
- Dadurch und durch die Ausweitung der Verwendungsmöglichkeiten von Ablösebeträgen wird das Problem der Finanzierung von z.B. Quartiersgaragen in den Gründerzeitsvierteln und von P + R-Plätzen vor den Toren der Stadt verschärft. Letztendlich erschweren die neuen Regelungen das Bemühen der Stadt, den Autoverkehr in der Innenstadt zu verringern.
- Die Verwaltung befürchtet große Probleme bei der Umsetzung der Aussetzungsregelungen. Der Gesetzgeber weist der Bauaufsichtsbehörde sachfremde Aufgaben zu, ohne den Verwaltungsvollzug durchdacht zu haben. Legt man die Genehmigungszahl von 1991 zugrunde, so wird man es pro Jahr in Düsseldorf mit etwa 25 Projekten zu tun haben mit insgesamt ca. 3.500 Stellplätzen, für die eine Aussetzungsregelung diskutiert werden könnte.
- Die ordnungsbehördlichen Aufgaben der Bauaufsichtsbehörde werden durch verkehrspolitische Zielsetzungen überdeckt.
- Die Bauaufsichtsbehörde wird hierdurch in 5-facher Weise zusätzlich belastet:
  1. Durch die unklaren Kriterien für die Bedarfsermittlung der notwendigen Stellplätze und für die Bewertung der Voraussetzungen der Aussetzungsregelungen und das dadurch zu erwartende "Gerangel" zwischen den Bauherrn und der Behörde im Baugenehmigungsverfahren,
  2. durch die jährliche Überprüfungspflicht von hunderten von Zeitkarten oder anderen Nachweisen der Inanspruchnahme des ÖPNV,



Seite 5 zum Schreiben an Frau Landtagspräsidentin Friebe

3. durch die laufenden Kontrollen vor Ort, ob die Benutzer tatsächlich den ÖPNV in Anspruch nehmen und ob die Sicherheit oder Ordnung des öffentlichen Verkehrs nicht gefährdet werden (in Anbetracht der komplizierten Voraussetzungen ist offensichtlich, daß diese Prüfung aufwendig, in Einzelfällen vielleicht sogar unmöglich ist!),
4. durch die schwierige nachträgliche Durchsetzung der Stellplatzpflicht, wenn nach längerer Zeit die Voraussetzungen der Aussetzung nicht mehr gegeben sein sollten und womöglich der Eigentümer oder Mieter gewechselt hat und
5. durch den zu erwartenden hohen Rechtfertigungsaufwand bei den mit Sicherheit kommenden Beschwerden und Klagen.

Die konsequente Durchführung der neuen Regelung wird meiner Ansicht nach nicht ohne zusätzliches Personal leistbar sein.

- Wenn aus verkehrspolitischen Gründen nicht auf die Änderungen unter II. und IV. verzichtet werden kann, so sollte der Gesetzgeber jedoch von einer generellen Regelung absehen und über erweiterte Satzungsermächtigungen den Kommunen ermöglichen, auf ihre speziellen örtlichen Besonderheiten Rücksicht zu nehmen.

Ich wäre Ihnen sehr verbunden, wenn Sie die Bedenken der Stadt Düsseldorf den Mitgliedern des Ausschusses für Städtebau- und Wohnungswesen sowie des Verkehrsausschusses zur Kenntnis bringen würden.

Mit freundlichen Grüßen  
In Vertretung

Dr. Hölz