

## Stellungnahme

### der Arbeitsgemeinschaft der Wohnungs- und Immobilienverbände Hessen (AWI-Hessen)

im Einzelnen:

BFW Landesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen Hessen/Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.  
Verband der Südwestdeutschen Wohnungswirtschaft e.V. (VdW südwest)  
Verband der Immobilienverwalter Hessen e.V. (VdIVH)  
Immobilienverband Deutschland IVD Verband der Immobilienberater, Makler, Verwalter und Sachverständigen Region Mitte e.V.

### zum Entwurf einer

### Verordnung über die Anforderungen, Erleichterungen und Zahl der Abstellplätze für Fahrräder (Fahrradabstellplatzverordnung)

Bei gemeinsamen Interessenlagen werden durch die Arbeitsgemeinschaft der Wohnungs- und Immobilienverbände Hessen (AWI-Hessen) gemeinsame Stellungnahmen erstellt. Deshalb erfolgt eine gemeinsame Stellungnahme, die einzelnen – von Ihnen zum Teil getrennt angeschriebenen Verbände – verzichten aus Vereinfachungsgründen und zur Vermeidung von Wiederholungen auf getrennte Stellungnahmen.

### Vorbemerkungen

Mit dem Gesetz zur Neufassung der Hessischen Bauordnung (HBO) und zur Änderung landesplanungs-, ingenieurberufs- und straßenrechtlicher Vorschriften vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 198) wurde die Rechtsgrundlage für den Erlass einer Verordnung über die Anforderungen, Erleichterungen und Zahl der Abstellplätze für Fahrräder geschaffen. Diese Verordnung soll die durch § 52 Abs. 5 Satz 1 HBO begründete Pflicht, Fahrradabstellplätze herzustellen, konkretisieren.

Schon im Rahmen einer gemeinsamen Stellungnahme der AWI-Hessen vom 10. Juli 2017 zur Novellierung der HBO, haben wir die Regelungen im neu gefassten § 52 HBO in Bezug auf die Fahrradstellplätze deutlich kritisiert (s. dort S. 9 ff.).

---

#### Arbeitsgemeinschaft der Wohnungs- und Immobilienverbände Hessen

c/o Verband der Südwestdeutschen Wohnungswirtschaft e.V. | Franklinstraße 62 | 60486 Frankfurt | Telefon: 069 97065-178  
www.awi-hessen.de | [info@awi-hessen.de](mailto:info@awi-hessen.de)

Mitglieder der AWI-Hessen:



---

Bereits in dieser gemeinsamen Stellungnahme haben wir darauf hingewiesen, dass die Regelung von Gestaltung, Größe und Zahl von Fahrradabstellplätzen, so wie sie in § 52 Abs. 5 HBO vorgesehen ist, die begründete Gefahr einer Überregulierung hervorruft.

### **Gesamtbeurteilung**

Gerade die Erfahrungen aus Baden-Württemberg im Umgang mit notwendigen Fahrradabstellplätzen lassen Zweifel an den nunmehr geplanten Regelungen aufkommen.

Der Entwurf verweist in § 1 Abs. 1 auf die Anlage zur Fahrradabstellplatzverordnung, die immer dann verbindlich wird, wenn eine kommunale Satzung keine abweichende Regelung vorsieht.

Nach unserer Einschätzung wird daher in einer weit überwiegenden Zahl – um nicht zu sagen ausschließlich – die Anlage zur Fahrradabstellplatzverordnung die maßgebliche Grundlage für die zu errichtende Zahl der notwendig herzustellenden Fahrradabstellplätze in den Kommunen werden.

Die Erfahrungen aus Baden-Württemberg zeigen, soweit uns bekannt ist, dass – trotz der auch dort bestehenden Ermächtigung – bislang keine einzige Kommune im Bereich der notwendigen Fahrradabstellplätze von der Möglichkeit einer abweichenden Regelung Gebrauch gemacht hat.

Damit wird sich nach Auffassung der AWI-Hessen die Zahl der herzustellenden notwendigen Fahrradabstellplätze mittelfristig hessenweit nach den in der Anlage zur Fahrradabstellplatzverordnung definierten Werten richten.

Die AWI-Hessen sieht die festgesetzten Regelwerte in dieser Anlage als deutlich überhöht an. Diese Regelwerte werden künftig zu einer erheblichen Verteuerung des Wohnens insgesamt führen und stehen somit dem Bedarf nach bezahlbarem Wohnraum entgegen.

Die Festsetzungen der zu errichtenden Abstellplätze für Fahrräder gelten landesweit einheitlich, ohne dass dabei zwischen dicht besiedelten, infrastrukturell gut angebundenen urbanen Zentren einerseits und ländlich strukturierten Gebieten mit völlig abweichenden Bedürfnissen andererseits unterschieden wird.

---

Während in urbanen Zentren von einer deutlich jüngeren Gesellschaft in der Regel kurze Wege gerne mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, ist das Fahrrad in ländlichen Regionen mit längeren Fahrtstrecken für Pendler weniger bedeutsam.

Schon vor diesem Hintergrund sind die undifferenzierten Festsetzungen für notwendige Abstellplätze deutlich überhöht.

Wenn, wovon die AWI-Hessen ausgeht, keine abweichende kommunale Satzung vorliegt, muss der Bauherr beispielsweise auch im Vogelsberg für sein Einfamilienhaus künftig nach Nr. 1.1 der Anlage 1 bis 4 notwendige Fahrradstellplätze erstellen.

Auch sind die den Festlegungen zugrundeliegenden Richtzahlen von Städtetag und Städte- und Gemeindebund nicht einfach unreflektiert zu übernehmen. Vielmehr müssen anhand statistisch belegbarer Erkenntnisse nachvollziehbare und den allgemeinen Lebenserfahrungen entsprechende Bedarfsannahmen und -zahlen entwickelt werden.

## **§ 1 Notwendige Stellplätze**

Die vorgesehene Regelung ist inhaltlich unbestimmt. Nach § 1 Abs. 4 Satz 1 sind Abweichungen nur dann möglich, wenn ein offensichtliches Missverhältnis zum tatsächlichen Bedarf besteht oder in unmittelbarer Nähe zum Baugrundstück ausreichend öffentliche Fahrradabstellplätze vorhanden sind.

Einem potenziellen Bauherrn wird es zum Zeitpunkt der Planungsphase aber nicht möglich sein, den tatsächlichen Bedarf an Fahrradabstellplätzen der späteren Nutzer überhaupt abschätzen zu können.

Die Planbarkeit neuer Gebäude wird insbesondere hinsichtlich des Flächenbedarfs dadurch erschwert, dass der Bauherr nicht sicher weiß wie viele Fahrradabstellplätze errichtet werden müssen, aufgrund der in der Anlage nicht genau definierten Anzahl.

Die fehlende Bestimmtheit der Vorgaben wird am Beispiel des Geschosswohnungsbaus noch einmal verdeutlicht. Es wird nach Nr. 1.2 des Entwurfs gefordert, dass für Wohngebäude mit mehr als 2 Wohnungen je Wohnung 2 - 4 Fahrradabstellplätze herzustellen sind.

Wird beispielsweise im Rhein-Main-Gebiet ein Neubauvorhaben mit 100 Wohnungen geplant, kommt damit die Festsetzung einer Bandbreite von 200 - 400 Abstellplätzen für Fahrräder in Betracht.

Auch die Vorgaben für die Anzahl der zu errichtenden Fahrradabstellplätze im Bereich von Studentenwohnheimen, bei Senioren- und Behindertenwohnheimen sowie bei Asylbewerberwohnheimen und -unterkünften, die sich an der Zahl der Betten orientiert, sind deutlich überhöht.

Es ist nicht pauschal davon auszugehen, dass jeder Student über ein Fahrrad verfügt. Für Studentenwohnheime einen Stellplatzschlüssel von einem Fahrradabstellplatz pro Bett festzulegen (Nr.1.5), ist aus unserer Sicht willkürlich und widerspricht aus der allgemeinen Lebenserfahrung abgeleiteten Grundannahmen.

Da viele Senioren in ihrer Beweglichkeit eingeschränkt sind, zum Teil bis zur vollständigen Mobilitätseinschränkung, erscheint eine Festlegung auf Herstellung eines Fahrradabstellplatzes pro (bis zu) 3 Betten (Nr. 1.6) ebenfalls willkürlich.

Auch für Asylbewerberheime und -unterkünfte, die bekanntlich nur einer vorübergehenden Unterbringung dienen, ist die Festsetzung von notwendig herzustellenden Fahrradabstellplätzen je (bis zu) 2 Betten lebensfern (Nr. 1.7).

Die AWI-Hessen spricht sich daher nachdrücklich dafür aus, die in der Anlage festgelegte Zahl der herzustellenden Fahrradabstellplätze in nahezu allen Kategorien deutlich zu reduzieren.

Gerade aufgrund dieser Überlegungen hat das Land Baden-Württemberg in der dort vorgesehenen Reform der Landesbauordnung die Streichung von § 35 Abs. 4 Satz 1 der Landesbauordnung Baden-Württemberg vorgesehen. Die Anzahl der zu schaffenden Fahrradabstellplätze wird nach den in Baden-Württemberg seit 2015 gemachten Erfahrungen nunmehr dem Markt überlas-

sen, was im Ergebnis ausdrücklich richtig ist. Durch eine echte Flexibilisierung wird den regionalen Unterschieden und dem konkret bestehenden Bedarf am besten Rechnung getragen.

## **§ 2 Lage der notwendigen Stellplätze**

§ 2 sieht vor, dass die notwendigen Abstellplätze für Fahrräder auf dem Baugrundstück selbst oder in unmittelbarer Nähe auf einem dafür geeigneten Grundstück zu errichten sind.

Ausgehend von den hohen Grundstückspreisen, gerade in den Ballungszentren, und den knappen Flächen sind Fahrradabstellflächen nicht im Außenbereich des Grundstücks darstellbar. Vielmehr wird hierfür die Nutzung einer, mit erheblichen Mehrkosten verbundenen Tiefgarage notwendig werden.

2014 veröffentlichte die Arge für zeitgemäßes Bauen (Kiel) eine Studie, die besagt, dass die Herstellung einer gebäudebezogenen Tiefgarage im Mittel 292 € (bis zu 348 €) pro m<sup>2</sup> Wohnfläche auslöst.

Die Mehrkosten im Geschosswohnungsbau, die nur durch die Herstellung von Fahrradabstellplätzen zusätzlich entstehen würden, stehen dem Ziel zur Schaffung nach mehr bezahlbarem Wohnraum damit deutlich entgegen!

## **§ 3 Größe der notwendigen Stellplätze**

§ 3 der Fahrradabstellplatzverordnung besagt, dass pro Fahrradabstellplatz von einer Grundfläche von mindestens 0,70 m Breite und 2 m Länge auszugehen ist. Dies entspricht einer Mindestfläche von 1,4 m<sup>2</sup> pro Abstellplatz zuzüglich vorgeschriebener Seitenabstände. Bei dem zuvor aufgeführten Beispielprojekt von 100 Wohnungen, ist – ausgehend von 2 Fahrradabstellplätzen je Wohnung – ein Flächenverbrauch von mindestens 280 m<sup>2</sup> zuzüglich vorgeschriebener Seitenabstände und der Erschließungsgangbreite Grundlage für die Planung. Geht man von 4 Fahrradabstellplätzen je Wohnung aus, so beträgt der Flächenverbrauch gar mindestens 560 m<sup>2</sup> zuzüglich vorgeschriebener Seitenabstände und der Erschließungsgangbreite.

---

#### **§ 4 Beschaffenheit und Gestaltung der notwendigen Stellplätze**

Abschließend ist noch zu kritisieren, dass die Festlegung in § 4 Abs. 1 des Entwurfs auf eine Bodenverankerung nicht nachvollziehbar ist. Hier kommt auch eine Befestigung einer Fahrradabstellereinrichtung an der Wand in Betracht. Die Gestaltung von Fahrradabstellplätzen sollte ohnehin technologieoffen gestaltet werden.

Die Anforderungen in § 4 Abs. 2 des Referentenentwurfs, dass notwendige Abstellplätze für Fahrräder, die dem langfristigen Abstellen dienen, wettergeschützt, gut einsehbar, erkennbar und beleuchtet sein müssen, sehen wir als zusätzlichen Kostentreiber. Diese sollten daher in der Praxis maßvoll umgesetzt werden sollten.

#### **Fazit**

Die tatsächlichen Festsetzungen der regelmäßig herzustellenden Fahrradabstellplätze sind in allen Kategorien überhöht. Die Kostensteigerungen, die hierdurch auf den Wohnungsbau zukommen, werden die Schaffung bezahlbaren Wohnraums erheblich erschweren. Regionalen Bedarfsunterschieden wird nur ungenügend Rechnung getragen. Insgesamt ist die Regelung inhaltlich unbestimmt und dadurch willkürlich. Die notwendige Planungssicherheit ist nicht gegeben.

Aus Sicht der AWI-Hessen ist daher eine grundlegende Überarbeitung des Entwurfs angezeigt, die in der kommenden Legislaturperiode erfolgen sollte. Auch sind die den Festlegungen zugrundeliegenden Richtzahlen von Städtetag und Städte- und Gemeindebund nicht einfach unreflektiert zu übernehmen. Vielmehr müssen anhand statistisch belegbarer Erkenntnisse nachvollziehbare und den allgemeinen Lebenserfahrungen entsprechende Bedarfsannahmen und -zahlen entwickelt werden.