

Stand: 25.06.2026 06:32:02

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/1047

"Gesetzentwurf zur Änderung der Bayerischen Bauordnung"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/1047 vom 20.03.2014
2. Plenarprotokoll Nr. 15 vom 08.04.2014
3. Beschlussempfehlung mit Bericht 17/4091 des WI vom 06.11.2014
4. Beschluss des Plenums 17/4228 vom 12.11.2014
5. Plenarprotokoll Nr. 29 vom 12.11.2014



Gesetzentwurf

der Abgeordneten **Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Jürgen Mistol, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Verena Osgyan, Katharina Schulze, Dr. Sepp Dürr, Christine Kamm** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

zur Änderung der Bayerischen Bauordnung

A) Problem

Die Stellplatz- und Parksituation gestaltet sich in den bayerischen Kommunen sehr unterschiedlich. Insbesondere die gesetzliche Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen nach Art. 47 Bayerische Bauordnung (BayBO), die auf die Reichsgaragenordnung von 1939 zurückgeht, entspricht vielerorts nicht mehr den Anforderungen des heutigen Mobilitätsverhaltens sowie der Lebensrealität der Einwohnerinnen und Einwohner und wird dem tatsächlichen Bedarf in einzelnen Kommunen nicht mehr gerecht. Gerade in wachsenden bayerischen Städten und ihren Umlandregionen verzichten immer mehr Menschen verstärkt aus ökonomischen und ökologischen Gründen auf ein eigenes Kraftfahrzeug. Car-Sharing, ein gut ausgebauter ÖPNV oder Fahrrad machen daher geld- und platzfressende Stellplätze mehr und mehr überflüssig. Stattdessen führt ein Überangebot an Stellplätzen zu einer Subventionierung von Kfz-Verkehr über die Wohnkosten. Dies verschärft die Situation in Städten mit knappem Wohnraum und ohnehin steigenden Mieten zusehends.

B) Lösung

Durch eine Neufassung des Art. 47 BayBO soll die gesetzliche Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen entfallen, sofern sie über die Schaffung von Behindertenstellplätzen hinausgeht. Künftig soll es den Gemeinden überlassen werden, durch örtliche Satzungen bedarfsorientiert Stellplatzpflichten zu begründen und inhaltlich auszugestalten. Art. 47 der BayBO soll statt einer unmittelbar geltenden Regelung für alle Bauherren und Bauaufsichtsbehörden nur noch beschränkt als gemeindliche Satzungsermächtigung gelten. Auch die Ausweitung der Verwendungsmöglichkeiten der Stellplatzablässe soll zur weiteren Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und zu einer Verkehrsberuhigung insbesondere in Wohngebieten beitragen.

C) Alternativen

Keine

D) Kosten

Den Gemeinden entstehen keine Kosten. Die Kosten für Bauherren können sich reduzieren, wenn die Schaffung von Stellplätzen durch die Gemeinde nicht oder in begrenztem Umfang vorgesehen wird.

Gesetzentwurf

zur Änderung der Bayerischen Bauordnung

§ 1

Art. 47 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl S. 588, BayRS 2132-1-I), zuletzt geändert durch § 1 Nr. 13 des Gesetzes vom 8. April 2013 (GVBl S. 174), erhält folgende neue Fassung:

„Art. 47 Stellplätze

(1) ¹Bei der Errichtung öffentlich zugänglicher Gebäude sind Stellplätze in ausreichender Zahl für Menschen mit Gebehinderung oder Menschen im Rollstuhl zu errichten. ²Diese müssen von der Straße aus auf kurzem Wege zu erreichen und verkehrssicher sein. ³Die Gemeinden legen unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse fest, ob und in welchem Umfang bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen oder sonstigen Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, geeignete Garagen oder Stellplätze für Kraftfahrzeuge errichtet werden müssen, um den Erfordernissen des ruhenden Verkehrs zu genügen. ⁴Sie können insoweit durch Satzung regeln

1. die Herstellungspflicht bei Errichtung der Anlagen,
2. die Herstellungspflicht des Mehrbedarfs bei Änderungen oder Nutzungsänderungen der Anlagen,
3. die Beschränkung der Herstellungspflicht auf genau begrenzte Teile des Gemeindegebiets oder auf bestimmte Fälle,
4. den vollständigen oder teilweisen Verzicht auf die Herstellung von notwendigen Garagen oder Stellplätzen, soweit der Stellplatzbedarf
 - a) durch besondere Maßnahmen verringert wird oder
 - b) durch nachträglichen Ausbau von Dach- und Kellergeschossen entsteht,
5. die Einschränkung oder Untersagung der Herstellung von notwendigen oder nicht notwendigen Garagen oder Stellplätzen, soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern,
6. die Verbindlichkeit bestimmter Konstruktionen von notwendigen oder nicht notwendigen Garagen oder Stellplätzen,
7. die Ablösung der Herstellungspflicht in den Fällen der Nr. 1 bis 3 durch Zahlung eines in der Satzung festzulegenden Geldbetrags an die Gemeinde.

⁵Macht eine Gemeinde von der Satzungsermächtigung nach Satz 4 Nr. 1 bis 3 Gebrauch, hat sie in der

Satzung Standort sowie Größe Zahl und Beschaffenheit der notwendigen Garagen und Stellplätze unter Berücksichtigung von Art und Zahl der vorhandenen und zu erwartenden Fahrzeugen der Personen zu bestimmen, die die Anlage ständig benutzen oder sie besuchen. ⁶Die Gemeinde kann, wenn eine Satzung nach Satz 4 Nr. 1 bis 3 nicht besteht, im Einzelfall die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen verlangen, wenn dies wegen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich ist.

(2) ¹In einer Satzung nach Abs. 1 Satz 4 Nr. 7 kann die Gemeinde die Voraussetzungen der Ablösung näher bestimmen. ²Der Geldbetrag nach Abs. 1 Satz 4 Nr. 7 ist zu verwenden für

1. die Herstellung öffentlicher Parkeinrichtungen, insbesondere an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, oder privater Stellplätze zur Entlastung der öffentlichen Verkehrsflächen,
2. die Modernisierung und Instandhaltung öffentlicher Parkeinrichtungen oder
3. bauliche Anlagen, andere Anlagen oder Einrichtungen, die den Bedarf an Parkeinrichtungen verringern, wie Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs oder für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr.

³Die Verwendung des Geldbetrags muss für die Erreichbarkeit des Bauvorhabens, das die Zahlungspflicht auslöst, einen Vorteil bewirken. ⁴Die zeitliche Reihenfolge der Verwendungsmaßnahmen bestimmt die Gemeinde nach pflichtmäßigem Ermessen unter Berücksichtigung des Umfangs und des Grades der durch den ruhenden Verkehr hervorgerufenen Gefahren für die Sicherheit, Ordnung oder Leichtigkeit des Verkehrs und ihrer tatsächlichen Möglichkeit der Verwendung.

(3) ¹Notwendige Stellplätze und Garagen dürfen nicht zweckentfremdet werden. ²Sie dürfen Dritten zum Abstellen von Kraftfahrzeugen überlassen werden, solange sie zum Abstellen der vorhandenen Kraftfahrzeuge der Personen, die die Anlage ständig benutzen und sie besuchen, nicht benötigt werden.

(4) ¹Macht eine Gemeinde von der Satzungsermächtigung nach Abs. 1 Satz 4 Nr. 7 Gebrauch, trifft sie die Entscheidung über den Fortfall der Herstellungspflicht und über die Zahlung des Geldbetrags. ²Die Baugenehmigung kann von der Entscheidung der Gemeinde und von der Zahlung des Geldbetrags abhängig gemacht werden.“

§ 2

Dieses Gesetz tritt am in Kraft.

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures

Abg. Jürgen Mistol

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote

Abg. Dr. Otmar Bernhard

Abg. Klaus Adelt

Abg. Thorsten Glauber

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 3 a** auf:

**Gesetzentwurf der Abgeordneten Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Jürgen Mistol u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
zur Änderung der Bayerischen Bauordnung (Drs. 17/1047)**

- Erste Lesung -

Der Gesetzentwurf wird vonseiten der Antragssteller begründet. Erster Redner ist Herr Kollege Mistol.

Herr Staatssekretär, hören Sie bitte das Telefonieren auf, denn es ist Handyverbot. Außerdem ist es unhöflich. Sie haben schon telefoniert, als die Staatsministerin am Rednerpult war. Das macht man nicht, als Mann schon gar nicht.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Jürgen Mistol (GRÜNE): Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Herr Staatssekretär, mit unserem Gesetzentwurf zur Änderung der Bayerischen Bauordnung schlagen wir gleich zwei Fliegen mit einer Klappe: Erstens stärken wir die kommunale Ebene, weil zukünftig dort entschieden werden soll, ob es eine Stellplatzverordnung für Autos überhaupt braucht. Zweitens senken wir die Kosten für den Wohnungsbau; das ist der entscheidende Punkt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Verehrte Kolleginnen und Kollegen von der CSU, mir ist bewusst, dass Sie eher zur Auto-Fraktion gehören. Doch auch zu Ihnen dürfte längst vorgedrungen sein, dass in unserer modernen Mobilitätsgesellschaft ein eigener Pkw immer mehr an Bedeutung verliert und weiter verlieren wird.

Eine Studie, die f/21, die das "Büro für Zukunftsfragen" erarbeitet hat, geht noch weiter – Zitat: "Der Automarkt in industrialisierten Ländern wie Deutschland ist gesättigt." So lautet die zentrale These. 48 % der Großstadtbewohner in Deutschland sind über-

zeugt, dass Carsharing wichtiger wird. Das hat eine repräsentative Umfrage der BHW-Bausparkasse ergeben. Herr Kollege Huber, 60 % erwarten, dass in Zukunft mehr Abstellräume für Fahrräder als für Autos gebraucht werden. Wie Sie sehen, gibt es eine klare Tendenz hin zu weniger motorisiertem Individualverkehr.

Gerade deshalb, weil Bayern ein Flächenstaat ist, gestaltet sich die Parksituation für Fahrräder, Motorräder und Autos in großen und kleinen Gemeinden, in Ballungsräumen und ländlichen Räumen sehr unterschiedlich. Daher ist die gesetzliche Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen gemäß Artikel 47 der Bayerischen Bauordnung, die übrigens auf die Reichsgaragenordnung von 1939 zurückgeht, im wahrsten Sinne des Wortes von anno dazumal. Es ist an der Zeit, die Bauordnung in dieser Hinsicht endlich einmal zu entstauben.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Bislang ist darin geregelt, dass bauliche Anlagen, bei denen Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, nur dann errichtet werden dürfen, wenn Stellplätze in ausreichender Anzahl vorhanden sind.

(Zuruf von der CSU: Das ist gut so!)

Was eine ausreichende Anzahl ist, wird in der Garagenstellverordnung umfassend geregelt, egal ob es sich um ein Einfamilienhaus, um einen Minigolfplatz, einen Friedhof oder eine Gaststätte handelt, Herr Kollege Ländner. Die erforderliche Anzahl an Stellplätzen muss vorhanden sein. Überall dort, wo gebaut wird, muss also der Nachweis erbracht werden, dass Autos dort oder in der näheren Umgebung tatsächlich parken können. Was im ländlichen Raum aufgrund der günstigeren Platzverhältnisse in der Regel problemlos umzusetzen ist, wird in Städten oft zu einem Problem, insbesondere beim städtebaulich gewollten Reihenhaus- und Geschosswohnungsbau.

Zum Teil können Stellplätze gar nicht oder nur mit hohem Aufwand auf dem Grundstück geschaffen werden, weil der Platz nicht ausreicht. Oft ist die Herstellung von

Stellplätzen wirtschaftlich nicht zumutbar, oder das Grundstück kann durch die Parkplätze nicht mehr sinnvoll genutzt werden. Für diese Fälle wurde die Möglichkeit der sogenannten Stellplatzablöse geschaffen. Genau hier liegt der Hund begraben; denn gerade in wachsenden bayerischen Städten und ihren Umlandregionen verzichten immer mehr Menschen aus ökonomischen, aber auch aus ökologischen Gründen auf ein eigenes Kfz. Carsharing, ein gut ausgebauter ÖPNV oder ein Fahrrad machen geld- und platzfressende Stellplätze mehr und mehr überflüssig.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Stattdessen führt ein Überangebot an Stellplätzen zu einer Subventionierung des Kfz-Verkehrs über die Wohnkosten. Diese Kosten sind nicht unerheblich. Bei Parkhäusern oder Tiefgaragenplätzen ist man schnell bei 10.000 Euro bis 25.000 Euro Baukosten pro Stellplatz. Auch die Ablösebeträge bewegen sich bei 6.000 Euro bis 13.000 Euro pro Stellplatz. Gleichzeitig beklagen viele Wohnungsbaugesellschaften bei den Stellplätzen einen erheblichen Leerstand. Beispielsweise läge bei der Städtischen Wohnungsgesellschaft GWG München die Miete bei 106 Euro pro Stellplatz, die erzielbare Miete aber nur bei 55 Euro. Der Rest muss über das Wohnen finanziert werden. Das verschärft die Situation in Städten mit knappem Wohnraum und steigenden Mieten zusehends.

Gerade im geförderten Wohnungsbau ist es ein Ärgernis, dass die Wohnkosten durch Stellplätze in die Höhe getrieben werden, die gar nicht gebraucht werden. Viele Sozialmieter besitzen nicht einmal ein Auto. Gleiches gilt für die Bauvorhaben von Genossenschaften neuen Typs, in denen sich oft Menschen organisieren, die alles andere als autoaffin sind.

Verehrte Kolleginnen und Kollegen von der CSU, wir brauchen dringend bezahlbaren Wohnraum. Mit unserem Gesetzentwurf wollen wir erreichen, dass die gesetzliche Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen entfällt, sofern sie über die Bereitstellung von Behindertenstellplätzen bei öffentlich zugänglichen Gebäuden hinausgeht. Stattdes-

sen wollen wir den Gemeinden die Möglichkeit geben, durch eigene Satzungen bedarfsorientiert Stellplatzpflichten zu begründen und inhaltlich auszugestalten. In diesem Rahmen soll wie bisher die Erhebung und Verwendung von Stellplatzablösebeiträgen ermöglicht werden. Gleichzeitig wollen wir durch eine Ausweitung der Verwendungsmöglichkeiten der Stellplatzablöse zur weiteren Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und zu einer Verkehrsberuhigung, insbesondere in Wohngebieten, beitragen.

Mit dieser Regelung wird die kommunale Ebene gestärkt und ihr Gestaltungsspielraum erweitert. Hier kann Staatsminister Herrmann seinen vollmundigen Ankündigungen, den bayerischen Kommunen mehr Freiraum zu verschaffen, endlich einmal Taten folgen lassen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dass unser Ansatz praktikabel ist, zeigt ein Blick über den Tellerrand, beispielsweise nach Hessen oder Brandenburg.

Mit unserer Gesetzesinitiative verfolgen wir mehrere Ziele. Erstens. Wir wollen die Kosten beim Wohnungsbau vor allem im Interesse der Mieterinnen und Mieter spürbar mindern und zur Entschärfung der angespannten Situation auf dem bayerischen Wohnungsmarkt beitragen.

Zweitens. Wir wollen dort, wo in der Regel ausreichend Platz vorhanden ist und Stellplatznachweise unnötig sind, also auf dem Land oder in Randlagen, das bauordnungsrechtliche Verwaltungsverfahren vereinfachen.

Drittens. Wir wollen so eine individuelle Stadt- und Verkehrsplanung ermöglichen. Vor allem beenden wir damit die zwangsweise unterschwellige Subventionierung des Autoverkehrs. Stattdessen wollen wir autofreie oder zumindest verkehrsberuhigte Wohngebiete schaffen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Das verbessert die Lebensqualität in unseren Städten enorm und entspricht dem stadtplanerischen Grundsatz "Innen- vor Außenentwicklung".

Viertens. Wir wollen mit der Entscheidungskompetenz für kommunale Gremien eine öffentliche und transparente Entscheidung zu Stellplatzfragen herbeiführen. Dadurch können die betroffenen Grundstückseigentümer, Mieter und Unternehmen unter Einbeziehung der Öffentlichkeit vorab Mobilitätskonzepte diskutieren. Zudem werden mögliche Stellplatzablösen nicht mehr still und leise in den Kämmereien gehortet, sondern werden transparent verwaltet und sollen insbesondere zur Förderung von Alternativen zum Autoverkehr, also für den ÖPNV, für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr verwendet werden.

Wie Sie sehen, Kolleginnen und Kollegen, bringt unser Gesetzentwurf eine Reihe von Vorteilen mit sich und entspricht ganz den Anforderungen an eine moderne Mobilitätsgesellschaft. Sollten Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen von der CSU, noch nicht ganz überzeugt sein, freue ich mich schon auf lebendige Debatten im Ausschuss.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank, Herr Kollege Mistol. Der nächste Redner ist Herr Dr. Bernhard von der CSU.

Dr. Otmar Bernhard (CSU): Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Der Ausgangspunkt dieser Gesetzesinitiative der GRÜNEN ist zum einen, dass eine bedarfsorientierte Lösung für die Gemeinden geschaffen werden soll. Ich weiß nicht, ob Sie die jetzige Regelung einmal angeschaut haben. Danach haben die Kommunen längst die Möglichkeit, durch Satzung alles zu regeln. Sie können den Stellplatzbedarf auf null reduzieren oder erhöhen. Aus diesem Grund bräuchten wir Ihr Gesetz also wirklich nicht. – Es ist aus meiner Sicht ein bürokratisches Monster; allein für Artikel 47 wenden Sie eine ganze, eng beschriebene Seite auf. Das entspringt Ihrer Regulierungswut. Sie haben immer noch nicht begriffen – das geht vom Veggie-Day über null Promille bis zur Stellplatzabgabe -,

(Zuruf von den GRÜNEN)

dass man nicht alles regulieren soll, wie Sie das hier tun. Das ist doch hypotroph!

(Beifall bei der CSU)

Eine ganze Seite! – Also, Entschuldigung.

Als zweiten Ansatzpunkt haben Sie das Carsharing und den angeblichen Umstand gewählt, dass der Pkw-Verkehr geringer wird. Ich lebe hier in München und stelle fest, dass er ständig mehr wird. Alle Prognosen zeigen, dass der Pkw-Verkehr weiter ansteigen wird, weil die Leute, die ein Fahrrad haben – ich hab´ auch ein Fahrrad -, auch ein Auto haben. Darum ist die Annahme völlig irrig, der Pkw-Verkehr reduziere sich. Deshalb ist es weiterhin wichtig, den ruhenden Verkehr auf diese Art und Weise aus dem öffentlichen Verkehrsraum entfernen zu können.

Im Übrigen ist auch die Kompetenzfrage zweifelhaft, insbesondere dort, wo Sie die Gemeinden ermächtigen wollen, hier eigene Entscheidungen im Einzelfall zu treffen. Das ist wohl kompetenzrechtlich überhaupt nicht möglich.

Dann haben Sie über die Kosten gesprochen. Wenn ich einmal die Münchner Situation betrachte: Wir haben eine rot-grüne Stadtregierung gehabt, möglicherweise haben wir sie wieder. Wissen Sie, was die Kosten treibt? – Dass die Landeshauptstadt München die Grundstücke zu Höchstpreisen verhökert, zu Preisen von 1.800 Euro pro Quadratmeter.

(Zuruf der Abgeordneten Christine Kamm (GRÜNE))

Das treibt die Kosten in die Höhe, nicht der Stellplatz.

(Beifall bei der CSU)

Wir wollen den Grundsatz nicht aufgeben, dass ein Mindestmaß an Stellplätzen zur Verfügung gestellt wird, wenn gebaut wird. Sie gängeln auch die Gemeinden, indem

Sie alle möglichen Voraussetzungen schaffen, die die Gemeinden ermitteln sollen. Das ist wirklich bürokratisch bis zum Geht-nicht-mehr – grad, dass Sie nicht noch vorschreiben, wann der Stellplatz gejätet werden muss. Das fehlt gerade noch. Aber ansonsten gängeln Sie die Gemeinden in einer Art und Weise, die wir wirklich nicht wollen.

Die Praxis hat sich bewährt; das ist gar keine Frage. Die Kommunen, auf dem Land oder hier, haben die Möglichkeit, maßgeschneidert das zu verfügen, was aus der Sicht der jeweiligen Gemeinde notwendig und vernünftig ist. Wir brauchen keine neue Regelung.

Auch das Thema Stellplätze für Behinderte ist längst geregelt; denn wenn Sie neu bauen, müssen Sie nach der einschlägigen DIN-Norm Stellplätze für Behinderte vorsehen. Was Sie hier fordern, gibt es alles bereits. – Auch das Verbot der Zweckentfremdung ist überhaupt nicht notwendig; denn wenn jemand einen Stellplatz vermietet, wird das Ziel erreicht, dass ein Pkw dem ruhenden Verkehr auf der Straße entzogen wird. Wo ist das Problem? Wenn er ihn verkauft, kann die Bauaufsichtsbehörde anordnen, dass er einen neuen Stellplatz zur Verfügung stellen muss. Kein Problem – dazu brauchen wir keine Regelung.

Problematisch ist auch, dass Sie fordern, die Erteilung der Baugenehmigung von der Bezahlung dieser Stellplatzablöse abhängig zu machen, falls diese Möglichkeit gewählt wird. Das halten wir auch nicht für vernünftig.

Sie haben vorhin gesagt, man solle die Stellplatzablöse auch für den ÖPNV verwenden können. Das ist die geltende Rechtslage. Daran, ob man sie für den Fußgängerverkehr verwenden soll, habe ich meine Zweifel; denn Ziel der Garagen- und Stellplatzverordnung ist, dass man Autos dem Straßenraum entzieht. Das ist aber bei Fußgängern nicht notwendig. Also, diese Regelung braucht man auch nicht.

Insofern können wir Ihnen leider keine Hoffnung machen, dass wir dieses – ich sag es nochmal – bürokratische Monster unterstützen. Das, was wir jetzt als Rechtslage haben, reicht völlig aus, hat sich bewährt, und das sollten wir auch so belassen.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank, Herr Dr. Bernhard. - Nächster Redner ist der Kollege Klaus Adelt von der SPD.

Klaus Adelt (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte das Ganze unter dem Blickwinkel der Praktikabilität sehen. Die Bayerische Bauordnung gilt für ganz Bayern, von Abenberg bis nach Zwiesel. Wenn wir einmal damit beginnen, dass eine Gemeinde keine Stellplätze und keine Ablöse fordert, dann ist die Nachbargemeinde im Rahmen des Kommunalkannibalismus auch gefordert, keine Stellplätze zu verlangen. Was ist die Folge, wenn ich keinen Stellplatz schaffen muss, sei es beim Bau eines Einfamilienwohnhauses, wo zwei Stellplätze gefordert werden, oder beim Bau von Mehrfamilienwohnhäusern, wo noch mehr gefordert werden? – Eine zunehmende Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrsraumes. Ich stelle mein Auto da ab, wo Platz ist, wo keine Verbotsschilder stehen. Das hat zur Folge, dass die öffentliche Straßenreinigung zunehmend schwieriger wird. Schon jetzt sorgen geparkte Fahrzeuge auf den Straßen für Schwierigkeiten bei der Schneeräumung. In Oberfranken sagt man: Oft ist das Schneeschoren schon gar nicht mehr möglich. – Eine weitere Folge wäre, dass der Omnibusverkehr im ÖPNV dadurch erheblich behindert wird. Sicherlich gibt es zunehmend mehr Radfahrer und immer mehr Carsharing. Aber gerade auf dem flachen Land und in kleineren Städten ist das eher die Ausnahme. - Zur Ablöse kann man nur sagen: Wenn es keine Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen gibt, ist auch keine Ablöse möglich. Hier haben die Gemeinden bereits jetzt die Möglichkeit, gestaltend zu wirken, nämlich durch die Höhe der Ablösebeträge. Sie sind sehr variabel.

Ich habe auch Zweifel daran, dass der Wohnraum durch die Abschaffung der Stellplatzpflicht wesentlich billiger wird. Ich glaube eher, dass die Investoren ihren Kostenvorteil für sich in Anspruch nehmen und diesen nicht über billigere Mieten weitergeben.

Kollege Mistol, Sie haben eben davon gesprochen, dass es jetzt schon leere Stellplätze gibt. Das liegt nicht daran, dass keine Fahrzeuge vorhanden sind, sondern dass es billiger ist, die Fahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum zu parken.

(Zuruf der Abgeordneten Christine Kamm (GRÜNE))

Wer sich einmal die Dauerparker auf dem Parkplatz des Ungerer-Parks anschaut, weiß, was Sache ist.

Bereits jetzt können Städte und Gemeinden über die Gestaltungssatzungen lenkend einwirken. Ich glaube nicht, dass sich durch Ihren Entwurf etwas ändert. Selbst wenn es oftmals bei der Festlegung der Anzahl der Stellplätze zu Problemen kommt, beispielsweise wenn ein Wohnraum als Gewerbe umgenutzt wird, hat sich das Gesetz doch im Großen und Ganzen bewährt.

Die SPD-Fraktion lehnt diese Gesetzesänderung ab, gemäß dem Motto: Lasst das Gesetz so, wie es ist.

(Beifall bei der SPD)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Als letzter Redner hat sich Herr Kollege Thorsten Glauber von den FREIEN WÄHLERN zu Wort gemeldet.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Mit Klaus Adelt hat ein Bürgermeister gesprochen, der die kommunale Selbstverwaltung als hohes Gut ansieht. Wir FREIE WÄHLER setzen ebenfalls auf die kommunale Selbstverwaltung. All das, was wir im Bayerischen Landtag nicht regeln müssen, sollten wir auch nicht regeln. Das sollten wir den Kommunen überlassen. Artikel 47 der

Bayerischen Bauordnung bietet die Möglichkeit, den Kommunen über eine Mustersatzung oder eine Musterordnung die Anzahl der Stellplätze vorzugeben. Die Kommunen können jederzeit selbst Satzungen schaffen.

Ich selbst bin Mitglied eines Gemeinderates einer kleinen Gemeinde des Landkreises Forchheim. In unserer Gemeinde gibt es eine sehr strenge Stellplatzsatzung. Diese haben wir uns auferlegt. Die Bürgerinnen und Bürger akzeptieren das. Auf diese Weise ist es genau so, wie Klaus Adelt gesagt hat: Die Fahrzeuge stehen nicht im öffentlichen Raum, sondern auf privatem Grund. Letztendlich wird der öffentliche Raum von den Fahrzeugen freigehalten.

Wir FREIE WÄHLER setzen ganz klar auf die kommunale Selbstverwaltung. Das brauchen wir hier in diesem Hause nicht zu regeln. Das empfehle ich auch den Kollegen der GRÜNEN. Ich weiß nicht, ob Ihr Bürgermeister Benedikt Bisping in Lauf besonders glücklich darüber wäre, wenn der Landtag das regelt. Ihre Landräte werden sich sehr darüber freuen, wenn Sie es hier im Landtag besser wissen als die kommunale Selbstverwaltung.

(Widerspruch bei den GRÜNEN)

An die kommunale Selbstverwaltung soll nicht herangegangen werden. Außerdem soll Artikel 47 der Bayerischen Bauordnung nicht verändert werden, sondern so bleiben. Alles bleibt, wie es ist. Das ist gut so.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Damit ist die Aussprache geschlossen. Im Einvernehmen mit dem Ältestenrat schlage ich vor, den Gesetzentwurf dem Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie als federführendem Ausschuss zu überweisen. Besteht damit Einverständnis? – Das ist der Fall. Dann ist das so beschlossen.



Beschlussempfehlung und Bericht

**des Ausschusses für Wirtschaft und Medien,
Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und
Technologie**

**Gesetzentwurf der Abgeordneten
Margarete Bause, Ludwig Hartmann,
Jürgen Mistol u.a. und
Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**
Drs. 17/1047

zur Änderung der Bayerischen Bauordnung

I. Beschlussempfehlung:

Ablehnung

Berichterstatter: **Markus Ganserer**
Mitberichterstatter: **Dr. Otmar Bernhard**

II. Bericht:

1. Der Gesetzentwurf wurde dem Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie federführend zugewiesen. Der Ausschuss für Kommunale Fragen, Innere Sicherheit und Sport hat den Gesetzentwurf mitberaten. Der Ausschuss für Verfassung, Recht und Parlamentsfragen hat den Gesetzentwurf endberaten.
2. Der federführende Ausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 18. Sitzung am 10. Juli 2014 beraten und mit folgendem Stimmresultat:
CSU: Ablehnung
SPD: Ablehnung
FREIE WÄHLER: Ablehnung
B90/GRÜ: Zustimmung
Ablehnung empfohlen.

3. Der Ausschuss für Kommunale Fragen, Innere Sicherheit und Sport hat den Gesetzentwurf in seiner 18. Sitzung am 1. Oktober 2014 mitberaten und mit folgendem Stimmresultat:
CSU: Ablehnung
SPD: Ablehnung
FREIE WÄHLER: Ablehnung
B90/GRÜ: Zustimmung
Ablehnung empfohlen.
4. Der Ausschuss für Verfassung, Recht und Parlamentsfragen hat den Gesetzentwurf in seiner 24. Sitzung am 6. November 2014 endberaten und mit folgendem Stimmresultat:
CSU: Ablehnung
SPD: Ablehnung
FREIE WÄHLER: Ablehnung
B90/GRÜ: Zustimmung
Ablehnung empfohlen.

Erwin Huber
Vorsitzender



Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Gesetzentwurf der Abgeordneten **Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Jürgen Mistol, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Verena Osgyan, Katharina Schulze, Dr. Sepp Dürr, Christine Kamm** und Fraktion (**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**)

Drs. 17/1047, 17/4091

zur Änderung der Bayerischen Bauordnung

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Präsidentin Barbara Stamm

Abg. Jürgen Mistol

Abg. Dr. Otmar Bernhard

Abg. Klaus Adelt

Abg. Thorsten Glauber

Präsidentin Barbara Stamm: Ich darf **Tagesordnungspunkt 2** aufrufen:

**Gesetzentwurf der Abgeordneten Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Jürgen Mistol u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
zur Änderung der Bayerischen Bauordnung (Drs. 17/1047)**

- Zweite Lesung -

Ich eröffne die Aussprache. Hierzu wurde im Ältestenrat eine Redezeit von fünf Minuten beantragt. Ich darf als Erstem Herrn Kollegen Mistol das Wort erteilen. Bitte sehr, Herr Kollege.

Jürgen Mistol (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Wenn jemand einen Häuserblock mit 200 Wohnungen ohne Tiefgarage bauen darf, spart er dadurch etwa 2 Millionen Euro ein, Geld, das er stattdessen für mehr Wohnqualität ausgeben kann. Das Projekt "Autofreie Mustersiedlung" in Wien, das bereits im Jahr 2000 verwirklicht wurde, hat gezeigt, dass Mieterinnen und Mieter dafür gerne auf Stellplätze verzichten, insbesondere weil sie ganz grundsätzlich ohne eigenes Auto leben oder leben wollen. So etwas gibt es, liebe Kolleginnen und Kollegen, und das nimmt auch zu.

Statt ungenutzter Parkplätze werden den Anwohnern aus den eingesparten Garagenkosten zusätzliche Gemeinschaftseinrichtungen wie Kinderspielplätze, Dachbeete, Sportplätze, E-Bikes, kostenlose Fahrten für den öffentlichen Nahverkehr oder vom Bauträger subventioniertes Carsharing angeboten. Nicht nur in der Radlhauptstadt München, auch in anderen bayerischen Städten erfreuen sich solche Projekte einer großen Nachfrage.

Entscheidend ist – das ist auch die Hauptintention unseres Gesetzentwurfs -, dass die Abschaffung der gesetzlichen Stellplatzpflicht die Kosten beim Wohnungsbau spürbar mindert und zur Entschärfung der angespannten Situation auf dem bayerischen Wohnungsmarkt beitragen kann.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Kolleginnen und Kollegen, an dieser Stelle möchte ich mich auch – jetzt ist er leider nicht da – bei Erwin Huber dafür bedanken, dass die Initiative zu der Anhörung, die im Juli im Wirtschaftsausschuss stattgefunden hat, von ihm gekommen ist. Dies zeigt, dass es in Sachen Stellplätze sehr wohl Diskussionsbedarf gibt. In dieser Anhörung bestätigte sich, dass die gesetzliche Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen vor allem beim öffentlich geförderten Wohnungsbau als Kostentreiber wirkt. Trotzdem wollen Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen von der CSU, von den FREIEN WÄHLERN und von der SPD, an der bisherigen Regelung in der Bayerischen Bauordnung festhalten. Dabei hat Herr Kroner vom Verband der Wohnungswirtschaft attestiert, dass die Leerstandsquote von Tiefgaragen im geförderten Wohnungsbau zum Teil bei über 50 % liegt, während sich der Pkw-Bestand bei sozialwohnungsberechtigten Haushalten gerade einmal auf 0,2 % bis 0,5 % beläuft.

Auch das Forum "Gemeinschaftliches Wohnen" machte in seiner Stellungnahme mehr als deutlich, dass es bei Wohnprojekten nach dem Konzept des autoreduzierten Wohnens wegen zu hoher bürokratischer Hürden oftmals gar nicht zu einer Reduzierung von Stellplätzen kommt. In Berlin wurde die Stellplatzsatzung bereits in den 90er-Jahren abgeschafft. Seit diesem Jahr gibt es auch in Hamburg keine Stellplatzpflicht mehr. Der Verband der Wohnungswirtschaft konstatierte im Rahmen der Landtagsanhörung ebenfalls, dass die Abschaffung der Stellplatzpflicht von den wohnungspolitischen Akteuren in Berlin als Erfolg gewertet wird: So könne auf die individuellen Bedürfnisse der jeweiligen Wohnungsprojekte besser Rücksicht genommen werden.

Dass es bei einer Abschaffung der Stellplatzpflicht beispielsweise in der Münchner Innenstadt keine Stellplätze mehr geben würde, bezweifle ich stark; denn Bauherren wollen den Bewohnerinnen und Bewohnern auch künftig Parkplätze anbieten. Das ist aus meiner Sicht klar eine Sache von Angebot und Nachfrage.

Wir GRÜNEN wollen, dass dort, wo es keinen Bedarf an Stellplätzen gibt, unbürokratisch auf die Errichtung von Stellplätzen verzichtet wird. Stattdessen soll eine individuelle Stadt- und Verkehrsplanung ermöglicht werden, zumal sich der Stellplatzbedarf in den bayerischen Kommunen ohnehin äußerst unterschiedlich darstellt.

Lassen Sie mich zum Schluss Franz Josef Strauß zitieren. Er hat einmal gesagt: "Probleme kann man nicht durch Aussitzen, Verschweigen und Ausschwitzen erledigen." Wenn Sie schon unserem Problemlösungsansatz für eine Absenkung der Gesteuerungskosten von Wohnungen nicht zustimmen wollen, erwarte ich, dass Sie wenigstens selbst Lösungen anbieten.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. Jetzt darf ich Herrn Kollegen Dr. Otmar Bernhard das Wort erteilen. Bitte schön.

Dr. Otmar Bernhard (CSU): Frau Präsidentin, Kolleginnen und Kollegen! Die Beratung dieses Gesetzentwurfs in den Ausschüssen und auch die Anhörung haben uns nicht überzeugt, Herr Kollege. Ihr Ausgangspunkt besteht in einer bedarfsorientierten Lösung: Die Kommunen sollen die Möglichkeit haben, auf dieses und jenes zu reagieren. – All das ist jetzt schon möglich. Ein Blick in das Gesetz fördert die Rechtsfindung und würde überflüssigen politischen Aktionismus vermeiden. Die Kommunen haben die Möglichkeit einer völligen Reduzierung oder können etwas anderes machen. Insofern ist voller Spielraum gegeben. Deswegen halten wir an dem Grundsatz fest, dass Stellplätze geschaffen werden müssen. Wenn eine Kommune dies im Einzelfall anders sieht, hat sie die Möglichkeit, entsprechend zu handeln.

Wir glauben auch, dass durch Ihre Forderung eine unangemessene und unnötige Einschränkung der Selbstverwaltung der Kommunen eintritt. Die Kommunen können selbst am besten beurteilen, was sie wollen. Deshalb sollten wir von dieser völlig unnützen Regulierung die Hände lassen. Die Staatsregierung hat sich im Übrigen auferlegt, nur noch Gesetzgebung in Gang zu bringen, wenn sie woanders Recht streicht.

Sie verfahren hier genau gegenteilig. Der Artikel 47 BayBO umfasst allein eine Seite. Stellen Sie sich vor, es geht so weiter, dass wir bei jeder Änderung der Bauordnung den Text derartig aufblähen. Auch aus diesem Grund ist Ihr Anliegen völlig unakzeptabel. Sie haben vielleicht nur noch vergessen zu regeln, wer die Stellplätze kehren und wer das Unkraut jäten soll. Es besteht keinerlei Regelungsbedarf, die Praxis hat sich bewährt, die Kommunen sind damit zufrieden.

Sie reden immer von einem Rückgang des Pkw-Verkehrs. Alle Prognosen hierzu widersprechen dieser Behauptung, auch wenn es mehr Fahrräder und Carsharing-Angebote gibt. In München kann man mit den Händen greifen, was mit dem Automobilverkehr passiert: Er nimmt ständig zu, auch wenn Leihfahrräder und Ähnliches mehr angeboten werden. Wir erkennen nicht, dass Ihre Behauptung in irgendeiner Weise stimmen könnte.

Sie sprechen davon, das Angebot finde große Akzeptanz. Ich kann mich daran erinnern, dass es bei der Vermittlung von Wohnungen, deren Stellplätze weit entfernt sind, erhebliche Schwierigkeiten gegeben hat.

(Zuruf der Abgeordneten Christine Kamm (GRÜNE))

Zweifelhaft ist auch die Kompetenzfrage bei Ihrem Anliegen, die Gemeinden dazu zu ermächtigen, im Einzelfall Entscheidungen zu treffen. Darauf will ich im Einzelnen nicht eingehen.

Eine Bemerkung zu den Kosten füge ich hinzu. Wenn Sie sich einmal damit befassen, welche Schwierigkeiten es im Ballungsraum München aufgrund der Kostensteigerung gibt, und mit Projektträgern reden, stellen Sie fest, dass überhaupt nie die Frage aufkommt, dass ein Stellplatz gebaut werden muss. Vielmehr geht es dabei um den massiven Anstieg der Grundstücks- und Baupreise und Ähnliches. Aber dabei wird nie eine besondere Beschwerde über die Stellplatzverpflichtung geäußert.

(Zuruf der Abgeordneten Christine Kamm (GRÜNE))

- Frau Kollegin, diese Erfahrung haben wir in der Praxis gemacht. – Auch das Thema der Stellplätze für Behinderte ist kein wirkliches Thema. Das haben Sie wahrscheinlich inzwischen auch erkannt. Dazu gibt es sowieso eine DIN-Norm, wenn neu gebaut werden soll.

Das Thema der Stellplatzvermietung ist ebenfalls kein Thema; denn wenn ein Stellplatz vermietet wird, wird ein anderes Auto aus dem Verkehr gezogen. Wo liegt also das Problem?

Sie haben sich sehr viel Mühe gegeben, so viel aufzuschreiben, aber hier besteht wirklich kein Regelungsbedarf. Deshalb wollen wir diesen Gesetzentwurf auch in der Zweiten Lesung ablehnen.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Kollege. Jetzt hat Herr Kollege Arnold das Wort.

(Widerspruch des Abgeordneten Horst Arnold (SPD))

- Entschuldigung, Herr Kollege. Herr Kollege Adelt hat das Wort. Bitte schön.

Klaus Adelt (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen innerhalb und außerhalb des Plenarsaals!

(Heiterkeit bei der SPD)

Seit der Ersten Lesung am 8. April 2014 hat sich an der Situation sehr wenig geändert. Die Bayerische Bauordnung gilt für ganz Bayern. Eine Änderung hätte für alle Kommunen die gleiche Folge, für München gleichermaßen wie für Zwiesel; für Räume mit vielen Pkws ebenso wie für Räume mit wenig Pkws. Wenn keine Stellplätze gefordert werden, werden wohl auch keine gebaut.

Ich glaube nicht, dass Wohnungen entscheidend billiger werden, wenn keine Stellplätze mehr gebaut werden können. Das ist eine Sache des Marktes. Ich halte Stellplätze für zwingend notwendig. Ein Blick in die Statistik zeigt, wie viele Tausend Kraftfahrzeuge es in Bayern gibt. Sie müssen irgendwo abgestellt werden; man kann sie nicht in Luft auflösen. Selbst wenn ich Carsharing anbiete und mit Elektromobilen fahre, brauche ich Platz für Autos.

Wir sind bisher sehr gut gefahren, indem wir den Kommunen überlassen haben, wie sie mit der Stellplatzpflicht umgehen, wie sie Gestaltungssatzungen formulieren und welche Höhe sie für eine mögliche Ablöse angeben. Viele Gemeinden sind auch darauf angewiesen, dass sie aus der Ablösung von nicht geschaffenen Stellplätzen öffentliche Parkplätze bauen. Dabei sollte man es belassen.

Das Beispiel eines Mehrfamilien-Wohnhauses, bei dem man bestimmte Beträge einsparen könnte, halte ich für nicht gut gewählt; denn was geschieht, wenn in dieses Mehrfamilien-Wohnhaus jemand einzieht, der ein Auto besitzt und eine Garage oder einen Stellplatz haben möchte? – Ich kenne wunderbare Beispiele von Baugebieten, bei denen man ganz bewusst von der Mindestzahl der Stellplätze ausgegangen ist. Alles war klasse und prima, solange die Kinder im Kinderwagen saßen. Jetzt aber haben die Kinder Autos, die auf den Straßen stehen und sie verstopfen.

Als Fazit wünsche ich: Lasst es dabei, wie es ist. Die Kommunen kommen damit sehr gut zurecht. Über dieses Thema wird in den kommunalen Parlamenten diskutiert. Die SPD lehnt eine Veränderung der Stellplatzverordnung ab. Sie ist nicht nötig; es hat auch bisher geklappt.

(Beifall der SPD)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. Jetzt darf ich Herrn Kollegen Glauber das Wort erteilen. Bitte schön, Herr Kollege.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Zuhörerinnen und Zuhörer, liebe Wirtschaftsunioren, die Sie bei uns im Haus zu Gast sind! Es geht um die Änderung des Artikels 47 der Bayerischen Bauordnung, um die Herstellung von Kfz-Stellplätzen bei Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen. Liebe Kolleginnen und Kollegen der Fraktion der GRÜNEN, wie im federführenden Ausschuss, in den mitberatenden Ausschüssen und auch in der Ersten Lesung hier im Plenum sind wir FREIE WÄHLER auch hier der Meinung, dass die Abschaffung der Stellplatzverordnung in Bayern nicht zielführend ist. Wir sind der Meinung, dass die jetzige Regelung, wonach die Kommunen über die Stellplätze selbst bestimmen können, völlig ausreicht. Artikel 47 der Bayerischen Bauordnung und die dazu ergangene Verordnung stellen eine Empfehlung dafür dar, wie man mit Stellplätzen umzugehen hat.

Sie haben uns vorhin vorgehalten, dass die neue Shellstudie etwas anderes aussagt. Dennoch wollen laut der letzten Meinungsumfrage des Meinungsforschungsinstituts TNS 50 % der bayerischen Bürgerinnen und Bürger nicht auf ihr individuelles Auto verzichten. Wir sind der Meinung, dass die Argumente für Carsharing nur für den städtischen Raum, nicht aber für den ländlichen Raum gelten. Damit ist die jetzige Empfehlung in der Stellplatzverordnung absolut zielführend.

Wir sind der Meinung, dass durch das Abschaffen der Stellplatzverordnung der Verkehr in den Städten und Gemeinden sogar gefährlicher wird. Wenn es keine Stellplätze geben würde und Fahrzeuge deshalb nicht mehr auf den Grundstücken, sondern im öffentlichen Verkehrsraum stehen würden, würden vor allem Kinder durch im Verkehrsraum stehende Fahrzeuge gefährdet. Wir sind der Meinung, dass es bei der kommunalen Entscheidung für die Stellplätze bleiben soll. Wir wollen in Artikel 47 der Bayerischen Bauordnung keine generelle Abschaffung der Stellplatzverordnung. Daher werden wir auch in Zweiter Lesung gegen Ihren Gesetzentwurf stimmen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN – Unruhe)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. Ich muss leider wieder einmal sagen: Es ist mir hier herinnen einfach zu unruhig. Ich bitte Sie, einmal hier oben zu sein und diese Unruhe mitzuerleben. Das ist kein gutes Bild. Ich bitte, die Gespräche draußen zu führen. Natürlich werden dann die Bänke noch leerer sein. Das ist ganz klar. Ich bitte Sie jetzt wirklich: Wenn wir uns eine lange Tagesordnung vorgeben, muss sie auch entsprechend durchgezogen werden.

Jetzt habe ich keine weiteren Wortmeldungen mehr. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Der Abstimmung liegt der Initiativentwurf auf Drucksache 17/1047 zugrunde. Der federführende Ausschuss für Wirtschaft und Medien, Infrastruktur, Bau und Verkehr, Energie und Technologie empfiehlt auf Drucksache 17/4091 die Ablehnung des Gesetzentwurfs. Wer dagegen dem Gesetzentwurf zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – CSU, SPD und FREIE WÄHLER. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist dieser Gesetzentwurf abgelehnt.