

**Leben nach dem Paradigmenwechsel –
Stadtteil Freiburg-Vauban:
17 Jahre autofreies Wohnen – vom Konzept bis zum Alltag**



Referent: Dipl.-Ing. Wolfgang Heinze, Freiburg

Lärmquelle Nr. 1 im Quartier Vauban:

**Autos ! Kleine, rote Autos: Hohle Resonanzkörper ohne Gummibereifung
Und mit schreienden Fahrern**



Autofreies Wohnen spart Flächen

Ökologische Motive: (hier nur kurz angerissen)

Reduzierung des MIV: Reduzierung: Lärm, Abgasen, Zersiedelung / Landschaftszerschneidung, Versiegelung
Höhere Verkehrssicherheit usw.

Städtebauliche Aspekte: Flächeneinsparung

Utopie: Das Auto wäre ein kompostierbares Solarmobil ! (Am Gebrauchszeit-Ende Zerhäckselung in Automulch)
Was fehlt noch: Das Auto wäre nicht aufblasbar oder zusammenklappbar !

Verkehrsmittel Auto: Vervielfachung von Fläche im Verkehrsraum und umbauten Volumen.
Heiner Monheim: „Wir sind zu Elefanten geworden!“
Allein die Flächen zum Parken von Pkw übersteigt die überbaute Fläche zum Wohnen.

Durchschnittlicher Flächenverbrauch je Pkw-Stellplatz inkl. Erschließungsflächenanteil:

	Minimal	Durchschnittlich
Pkw-Stellplatz, offen:	12,5 qm	21,0 qm
Pkw-Stellplatz, im EG eines Gebäudes:	16,0 qm	25,0 qm
Pkw-Stellplatz, in Tiefgarage:	20,8 qm	29,0 qm

Autofreies Wohnen spart Kosten

Soziale Aspekte: Kosten

Städtischer Bereich: Insb. Variante Tiefgarage + einzelne, offenen Pkw-Stellplätzen, z.B.:

Fläche Pkw-Stellplatz: 28 qm (Anteil Treppenhaus ins Parkgeschoss nicht angerechnet)
Fläche je Wohnung: 72 qm (58 qm Wohnung + 6 qm Treppenhaus + 8 qm Abstellraum KG)

Ergibt Verhältnis von: 1 zu 2,7 bzgl. der Fläche (ca. 28 % zu 72 %)
Ergibt Verhältnis von: 1 zu 3,0 bzgl. umbautem Volumen (ca. 25 % zu 75 %)
Ergibt Verhältnis von: 1 zu 5,0 bzgl. Kosten (ca. 17 % zu 83 %)

Wegfall der Pkw-Stellplatz-Verpflichtung:
Höheres Einsparpotential, als die Summe sämtlicher Einzelmaßnahmen des kosten- und flächensparenden Bauens.

Geschäftsführer der Freiburger Stadtbau GmbH Ralf Klausmann:
Wären bei 328 geförderten Mietwohnungen nur 50% Pkw-Stellplätze Pflicht, wären 34 2-Zi.-Whg. (60qm) mehr möglich.

Kosten-Anteil für grundstückseigene Pkw-Verkehrsinfrastruktur im Wohnungsbau immens.

Tiefgaragen sind die (unabänderlichen) Fundamente eines Gebäudes.
Sie entfalten ihre Wirkung auf den Verkehr im öffentlichen Raum über Jahrzehnte, da sie die jeweiligen Quell- und Zielverkehre erst ermöglicht.

Autofreies Wohnen fördert Kostengerechtigkeit

Soziale Aspekte: Kostengerechtigkeit

Anteil der autofreien Haushalte:

7 % (ca.)	Ländlicher Raum	30 % (ca.)	Stadt Freiburg mit Eingemeindungen
17 %	Deutschlandweit (Stand 2008)	35 % (ca.)	Stadt Freiburg ohne Eingemeindungen
27 %	Kernstädte über 100.000 Einwohner	41 %	Berlin

Vermietrisiko von Pkw-Stellplätzen wird i.d.R. vom Vermieter auf den Mieter (Anmiet-Verpflichtung)
Käufer müssen Pkw-Stellplatz generell mit erwerben.

Ggf. gelingt in Innenstädten kostendeckende oder gewinnbringende (Unter-)Vermietung

Außerhalb der Innenstädte (fehlende Parkraumbewirtschaftung + geringer Parkdruck) *kostenfreies* Parken auf Straße.
Folge: (Unter-)Vermietung nur schwer bzw. unter Preis möglich.

Angebots-Nachfrage-Mechanismus außerhalb von Innenstädten wirkt zu Lasten privaten Stellplatzvermieters.

Städtischer Bereich: Autofreie Haushalte subventionieren i.d.R. grundstückseigene Infrastruktur zum Parken.
Autofreie Haushalte subventionieren i.d.R. autogerechte städtebaulichen Erschließungskosten
(z.B. breitere Fahrgassen für Erschließungsstraßen wegen höherer MIV-Verkehrsdichte).

Rechtliche Grundlagen für autofreie Haushalte

Auch autofreier Haushalt muss „notwendigen Stellplatz“ nachweisen (§ 37 Landesbauordnung BaWü von 1996)!

Jedoch:

§37 Stellplätze und Garagen Abs. 3:

Die Baurechtsbehörde kann zulassen, **dass notwendige Stellplätze oder Garagen erst innerhalb eines angemessenen Zeitraums nach Fertigstellung der Anlage hergestellt werden. Sie hat die Herstellung auszusetzen, solange und soweit nachweislich ein Bedarf an Stellplätzen oder Garagen nicht besteht** und die für die Herstellung erforderlichen Flächen für diesen Zweck durch Baulast gesichert sind.

§37 Stellplätze und Garagen Abs. 4:

Herstellung notwendiger Stellplätze

1. auf dem Baugrundstück
2. auf Baugrundstück in zumutbarer Entfernung

Der Stellplatznachweis für 472 autofreie Haushalte wird auf dem knapp 3.000 qm großen „Autofrei - Grundstück“ mittels Bauantragsplänen nachgewiesen (nicht auf dem Wohnungsgrundstück) und durch Baulast gesichert, aber:

Die Pkw-Stellplätze werden nicht gebaut. Die Stellplatz - Errichtungspflicht wird ausgesetzt.

Sicherungsgrundschuld für Stellplatzbau über 15 – 22 Tsd. € mit Grundbucheintrag bei jeder autofreien Wohnung.

Bei Nutzung / Kauf eines Kfz. hebt Baurechtsbehörde die Aussetzung auf.

Folge: Nachweis von Pkw-Stellplatz in Quartiersgarage.

Falls diese „voll“, stellt Autofrei-Verein nachzuweisenden Pkw-Stellplatz auf Vorhaltefläche her.

Vergleich Rechtliches

Autofreier Haushalt	(Stand: Okt. / 2013)	Autobesitzender Haushalt
Herstellungspflicht für einen Pkw-Stellplatz wird ausgesetzt. Voraussetzung: Nachweis des Nichtbedarfs an Stellplatz.		Herstellungspflicht für einen Pkw-Stellplatz wird durch Nachweis des Pkw-Stellplatzes in einer der zwei Quartiersgaragen erfüllt.
Sicherung der für die Herstellung eines Pkw-Stellplatzes notwendigen Fläche durch eine öffentlich-rechtliche Baulast auf dem sogenannten „Autofrei-Grundstück“. Erwerb des Anspruchs auf Eintragung einer Baulast auf dem Vorhaltegrundstück des Verein für autofreies Wohnen e.V. durch Zahlung von 3.700 €.		Bauantrag wird erteilt, nachdem dem Baurechtsamt die notarielle Bestätigung für den Kauf eines Pkw-Stellplatzes in einer Quartiersgarage vorliegt.
Eintragung einer Sicherungsgrundschuld auf dem Wohn-Grundstück über	15.339 € (Stand 2000) 18.000 € (Stand 2007)	
Bei 3% Kostensteigerung/Jahr ca.	22.526 € (Stand 2013)	
Autofrei-Vertrag mit dem Verein für autofreies Wohnen. („Vertrag zur Übernahme von Nachweispflichten, zur Bereitstellung potentieller Stellplätze sowie zur Gewährleistung der Herstellungspflicht notwendiger Stellplätze durch den Verein für autofreies Wohnen e.V.“)		Kaufvertrag mit den Freiburger Kommunalbauten (Solargarage) oder dem Liegenschaftsamt der Stadt Freiburger (Glasgarage).
Zahlung von 3.700 € an Verein für Autofreies Wohnen e.V.		Zahlung von ca. 20.000 - 23.000 € an FKB oder Stadt Freiburg für Pkw-Stellplatz in Quartiersgarage.
Jährlich: Abgabe der Autofrei-Erklärung beim Verein. Verein bestätigt Autofreiheit dann gegenüber Baurechtsamt.		

Kostenvergleich

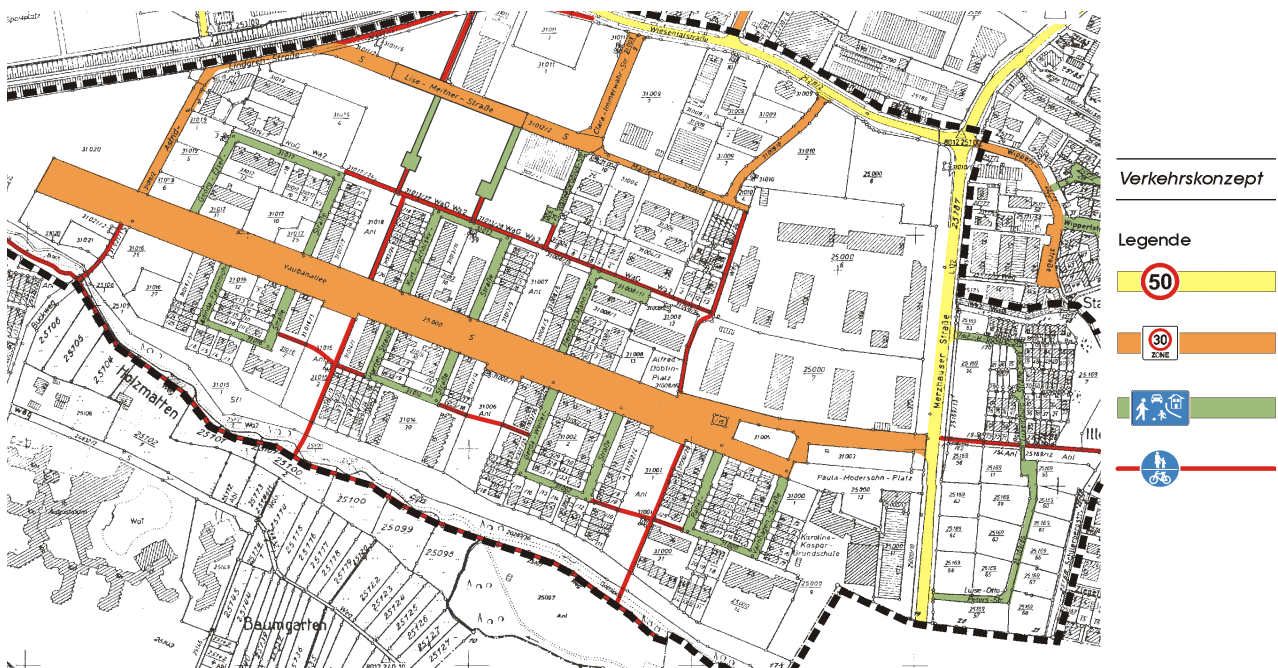
Autofreier Haushalt	(Stand: Okt. 2013)	Autobesitzender Haushalt
Erwerbskosten		
2.915 €	ca. 6,7 qm Vorhaltefläche je Stellplatz (Grundstückspreis 435 €)	22.222 €
146 €	5,0 % Grunderwerbssteuer	1.111 €
44 €	1,5 % Notargebühren	333 €
120 €	Verwaltungskosten-Pauschale Verein	
<u>475 €</u>	Baukostenrücklage Verein	
3.700 €	Summe	23.666 €
		Summe (19,5-21,5 Tsd. € Solargarage)
Einsparung 16.000 – 20.000 €		

Laufende Kosten		
0,20 €	Pflege des Grundstücks (2.948 qm) (insb. Mähen + Baumschnitt und Müllbeseitigung)	2,70 €
		2,50 €
0,90 €	Verwaltung	1,50 €
0,10 €	Rechtsberatung	1,30 €
		1,20 €
		0,90 €
<u>0,05 €</u>	Versicherung	<u>0,90 €</u>
1,25 €	Summe je Monat	11,00 €
		ca. 20,00 €
		47,60 €
		Summe je Monat (Glasgarage 272 Pp.)
		Summe je Monat (Solargarage 224 Pp.)
		Z.B. Monatsmiete (Solargarage)

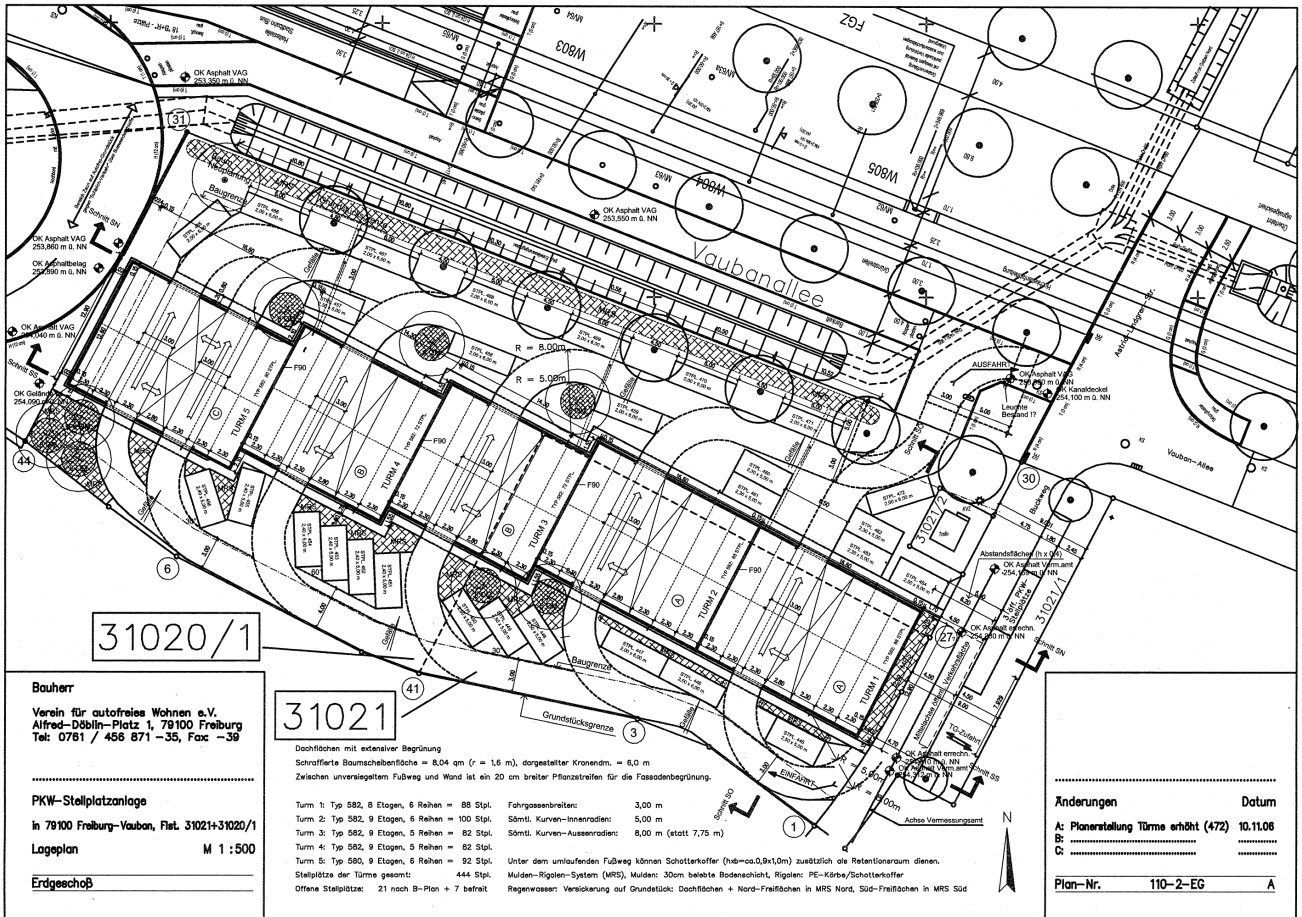
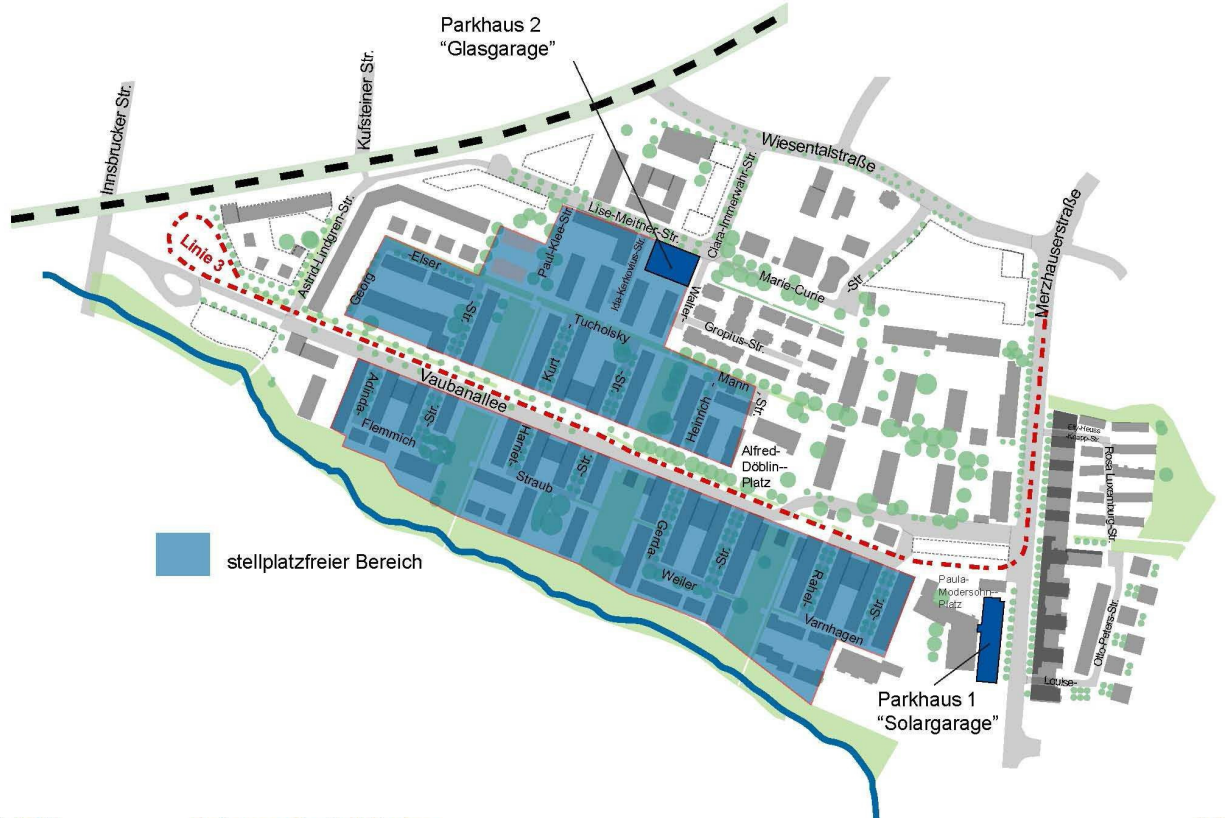
Die Autofrei-Erklärung

Jährliche Erklärung (Eigentümer + Mieter) gegenüber Stadt Freiburg und dessen Treuhänder dem Autofrei-Verein:

1. Ab Bezugsfertigkeit der Wohnung kein regelmäßiger Zu- und Abfahrtsverkehr per Kfz. vom Stadtteil Vauban.
2. Ausnahmen:
 - a.: Öffentliche Verkehrsmittel, Taxen und Mietwagen.
 - b.: Kfz von Car-Sharing-Organisationen.
 - c.: Privates Car-Sharing, wenn für Kfz. in Quartiersgarage Stellplatz-Nachweis besteht.
Jedoch: Anzeigepflicht gegenüber dem Autofrei-Verein.
 - d.: Rein gewerbliche + berufliche Nutzung von Kfz, wenn diese nicht vom Wohnort (Quartier Vauban) erfolgen.
3. Bei Aufgabe des autofreien Wohnens:
Pflicht zu Errichtung eines Stellplatzes auf Kosten des privaten Haushaltes.
4. Bei Abgabe von Autofrei-Erklärung, obwohl autofreies Wohnen nach Nr. 1 nicht gegeben:
Geldbuße bis 50.000 €.
5. Bei begründetem Verdacht auf Verstoß gegen Autofrei-Erklärung:
Eigentümer / Mieter erklärt Einverständnis zur Datenweitergabe bzgl. Kfz.-Nutzung.
(I.d.R.: Halteranfragen und Beobachtungen.)



Stellplatzfrei...



Was wurde Positives erreicht?

1. Autoverkauf bei Zuzug ins Quartier Vauban:

81 % aller autofreien Haushalte hatten schon einmal ein Auto besessen.

Stadt Freiburg wollte stellplatzfreien Bereich in nur einem Baufeld.

Fehlannahme: Autobesitz - Staus quo der Grundstücksbewerber als Basis für Bedarf am Autofrei-Konzept.

57 % der autofreien Haushalte haben ihr Auto jedoch erst mit Einzug ins Quartier abgeschafft.

Die meisten autofreien Haushalte trennten sich i.d.R. innerhalb der Kulanfrist von ca. 6 Monaten nach Einzug vom Auto.

Ca. 10 % betrügen und sind nur vorgeblich autofrei. Sie mieten meist leerstehende Tiefgaragen-Stellplätze an.

Deutlich weniger MIV:

65 % der Quartiersbewohner nutzen das Auto nach Einzug weniger	33 % gleich oft	3 % öfter
42 % der Quartiersbewohner nutzen den ÖPNV öfter	44 % gleich oft	14 % weniger

2. Kostensenkung für die Infrastruktur für das Auto:

Pkw-Stellplätze konventionell:	Vauban-Verkehrskonzept:	
Privat + öffentlich: ca. 2.220	Privat + öffentlich: ca. 1.190	

Zudem: Einsparungen im Straßenbau u.a. wegen Fahrgassen-Verminderung.

Was wurde Positives erreicht?

3. Steigerung des Anteil an autofreien Haushalten:

Bei derzeit ca. 5.300 Einwohnern des Quartiers ergibt sich der messbare Erfolg:

45 % der Haushalte im stellplatzfreien Bereich sind wirklich (inkl. Betrügende) autofrei.

Und dies vor dem Hintergrund: Kinderreichster Stadtteil Freiburgs + „Akademische Brennpunkt-Grundschule“

30 % der Haushalte im gesamten Stadtteil Vauban sind autofrei.

Alle profitieren von der guten Umweltverbund-Verkehrsinfrastruktur. Ein Teil kann die Pkw-Stellplatzkosten sparen.

Pkw-Dichte je 1000 Einwohner, Stand 1.1.2013: (privat / jurist. Person (Firmen usw.))	Freiburg:	336 / 57
	Mittelwiehre (Gründerzeitviertel):	330 / 24
	Reiselfeld (Neuer Stadtteil 12.000 EW)	320 / 7
	Vauban:	172 / 10

Einwohner je ha Siedlungsflä. / EW je Wohnung: (privat / jurist. Person (Firmen usw.))	Freiburg:	48,7 / 2,0
	Mittelwiehre (Gründerzeitviertel):	83,9 / ?
	Reiselfeld (Neuer Stadtteil 12.000 EW)	100,1 / 2,5
	Vauban:	130,3 / 3,0

4. Höchste Bahncard-Dichte in Deutschland:

Quartier Vauban hat höchste Bahncard-Dichte in Deutschland. Quelle: Deutsche Bahn AG

Was sollte im Quartier Vauban verbessert werden?

1. Autofreiheit im Quartier ausweiten:

In konventionell ausgeführten, *nicht* stellplatzfreien Bereichen sind ca. 15 – 20 % autofreie Haushalte. Deren Stellplätze in Tiefgaragen stehen i.d.R. leer.

Verliert autofreier Haushalt im stellplatzfreien Bereich seinen Autofreistatus (z.B. Autokauf wegen Arbeitsplatzwechsel) muss dieser durch Autofrei-Verein auf Vorhaltefläche Pkw-Stellplatz errichten lassen.

Aktuell versucht Verein mit Baurechtsamt Möglichkeit zu schaffen, dass Tausch des „Stellplatzstatus“ auch zwischen beiden vorgenannten Haushalten in den 2 Bereichen des Quartiers möglich wird und somit Errichtung von weiterem Pkw-Stellplatzes verhindert wird.

2. Parkraum-Bewirtschaftungszeiten ausweiten:

Derzeit Bewirtschaftung der Besucher-Stellplätze von 9.00 – 19.00 Uhr.

Folge: Einige Autofahrer nutzen aus Bequemlichkeit nicht die Quartiersgarage besitzen, sondern parken wohnungsnah.

Folge: Autoverkehr bis in Spielstraßen-Bereiche + Parksuchverkehr erzeugt zusätzliche Verkehrsbewegungen.

Lösung: Ausweitung der Bewirtschaftungszeiten auf 8.00 – 20.00 Uhr.

Kontrollen des ruhenden Verkehrs insb. 8.00 – 10.00 Uhr und 16.00 – 20.00 Uhr.

Was sollte im Quartier Vauban verbessert werden?

3. Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum schaffen:

Derzeit stellen 2 Carsharing-Organisationen Pkw bzw. Transporter im Quartier Vauban zur Verfügung: 18 Fahrzeuge durch „Stadtmobil Südbaden“ und 2 Fahrzeuge durch „Grüne Flotte“.

Von den 18 Fahrzeugen von Stadtmobil Südbaden parken 11 Fahrzeuge entlang der Vaubanallee:

Nachteile: Buchender muss Fahrzeuge auf ca. 300 m Länge suchen.

Da Parkraum von 9.00 bis 19.00 Uhr bewirtschaftet wird (Parkschein) und Carsharing-Nutzer natürlich keinen Parkschein ziehen muss (Länge wäre zudem unklar), muss Carsharing-Anbieter permanent Strafzettel zahlen!

Lösung: 2014 wird Stadt Feiburg mittels B-Plan-Verfahren Carsharing-Parkplätze auf Vaubanallee ausweisen.

Bessere Lösung:

Wirtschaftsministerium blockiert nicht mehr die seit 2008 vom Umweltministerium geforderte Veränderung der bundesdeutschen Straßenverkehrsordnung, die eine Privilegierung von Carsharing-Fahrzeugen als halböffentliche Verkehrsmittel vorsieht und Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichem Raum - vergleichbar der von Taxenständen - auf einfachem Wege ermöglicht.

4. Wir werden älter: Zusätzliche Fußgänger-Stellplätze im öffentlichen Raum schaffen:

Fließender Fußgängerverkehr benötigt nicht nur an Quelle (z.B. Whg.) oder Ziel (z.B. Läden) Infrastruktur zum Parken, sondern auch Rastplätze auf der Strecke (Bänke).

Gerade für betagte Menschen ist engmaschiges Netz von Rastplätzen Basis, damit sie weiter durch ihre Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr ihre Grundbedürfnisse decken können.

In sämtlichen Wohnquartieren sollte daher von jeder Stelle aus nach ca. 100 m eine „Park“-Bank erreichbar sein!

Neue LBO in Baden-Württemberg ab 2014

Die folgenden Änderungen der Landesbauordnung sind Gesetzesvorlage (Beschluss Frühjahr 2014):

25% der KfZ-Stellplätze sind durch Fahrrad-Stellplätze ersetzbar. Verhältnis 1 : 4

„Bis zu einem Viertel der notwendigen Kfz-Stellplätze kann durch die Schaffung von Fahrrad-Stellplätzen ersetzt werden. Dabei sind für einen Kfz-Stellplatz vier Fahrrad-Stellplätze herzustellen; eine Anrechnung der so geschaffenen Fahrrad-Stellplätze auf die Verpflichtung nach Absatz 2 (Anm. d. Verf. siehe Folgeabsatz) erfolgt nicht.“

Für jede Wohnung sind 2 Fahrrad-Stellplätze nachzuweisen.

„Bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen sind für jede Wohnung zwei wettergeschützte Fahrrad-Stellplätze herzustellen (notwendige Fahrrad-Stellplätze), es sei denn, diese sind nach Art, Größe oder Lage der Wohnung nicht oder nicht in dieser Anzahl erforderlich.“

„Bei der Errichtung sonstiger baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist, sind notwendige Fahrrad-Stellplätze in solcher Zahl herzustellen, dass sie für die ordnungsgemäße Nutzung der Anlagen ausreichen.“

Fahrrad-Stellplätze müssen wettergeschützt, diebstahlsicher und ebenerdig erreichbar sein.

„Notwendige Fahrrad-Stellplätze müssen eine wirksame Diebstahlsicherung ermöglichen und von der öffentlichen Verkehrsfläche ebenerdig, durch Rampen oder durch Aufzüge erreichbar sein.“

Autofreies Wohnen fördert Sicherheit

Soziale Aspekte: Sicher Wohnen

Soziale Kontrolle des öffentlichen Raumes ist bei hohem Fußgänger- und Radfahreranteil deutlich größer, als beim untereinander „abgekapseltem“ Autoverkehr.

Beispiel: Eine Fußgängerin wird auf dem Gehweg bedrängt:

Autofahrer können wegen ihrer Geschwindigkeit kritische Situationen auf einem Gehweg i.d.R. gar nicht wahrnehmen und scheuen sich im Verkehrsfluss zu bremsen. Zudem können Autofahrer im Fahrzeug wegen der Abkapselung und interner Schallquellen (Lüftung, Radio, CD) i.d.R. gar nicht hören, wenn eine Person am Fahrbahnrand um Hilfe ruft.

Welche Frau fühlt sich beim Heimweg zur Wohnung sicherer?

Die Parkplatz-Variante (Alle haben ein Auto und fahren es auch):

Erika: Fährt mit dem Auto bis vors Haus und geht rein?

Helga: 500 m vor ihrem Haus geht das Auto kaputt. Sie läuft als einzige Fußgängerin die Straße entlang nach Haus?

Die Autofrei-Variante (Alle haben kein Auto und fahren Fahrrad oder Straßenbahn):

Erika: Radelt nach Hause und trifft Helga, die auch gerade nach Hause radelt?

Helga: Steigt aus der Straßenbahn aus, ihr Absatz bricht – gut dass gerade Emil vorbeikommt und sie auf dem Fahrrad-Gepäckträger die 500 m von der Haltestelle nach Hause bringt.

Sinkt Anteil an Fußgängern und Radlern im öffentlichen Raum unter kritische Marke, fühlen auch diese sich unsicher und fahren lieber mit eigenen Auto – ein sich selbst verstärkender Regelkreis beginnt.

Die sich kein Auto leisten können oder nicht fahren können – und die gibt es immer – bleiben jedoch auf der Strecke.

Sinkt der Anteil der Autofahrer und steigt daher der Anteil an Fußgängern, Radlern und ÖPNV-Benutzern, so fühlen sich immer mehr Menschen im öffentlichen Raum sicher – auch die, die sich kein Auto leisten können.

Autofreies Wohnen fördert Kontakt und die Aneignung des öffentlichen Raumes

Soziale Aspekte: Kontakt aufnehmen

Wie oft im Leben haben Sie sich schon von Auto zu Auto unterhalten?

Wer zu Fuß geht oder radelt spricht andere an und wird begrüßt oder angesprochen.

Wie wir uns fortbewegen, entscheidet darüber ob und wie intensiv wir mit anderen in Kontakt treten (können).

Wer hat mehr Chancen auf ein Gespräch mit der netten Nachbarin?

Horst: Geht von der Wohnung in die Tiefgarage (50 Sek.) und fährt 2 km zum Einkaufen in Billig-Discounter X?

Otto: Geht von der Wohnung zum Parkplatz vorm Haus (40 Sek.) und fährt 3 km zum Einkaufen in Discounter Y?

Emil: Geht von der Wohnung zum teureren kleinen Laden A im Quartier (5 Min.)?

Emil !: 1.: Er ist 5 Minuten hin und 5 Minuten zurück mehr ansprechbar im Quartier unterwegs.

2.: Die Wahrscheinlichkeit, dass er in einem entfernten Discounter X, Y, die nette Nachbarin trifft ist gering.

3.: Da alle netten Nachbarinnen natürlich im Quartiersladen einkaufen, kommt er dort mit ihr ins Gespräch und

4.: begleitet sie auf einem breiten Gehweg gleich nach Hause

Soziale Aspekte: Aneignung des öffentlichen Raumes Die Anekdote: Familie Happel parkt:

Familie Happel bekommt Besuch von Freunden. Da Familie Happel keinen Garten hat (da parken Autos) ziehen die 2 Familien samt Leiterwagen zum „Parken“ in die Innenstadt. Zwar haben sie für dort keinen Park-Anwohnerausweis, aber die Aussicht auf das abendlich angestrahlte barocke Rathaus ist dort so schön – das gefällt den Freunden sicher. Sie finden sogleich einen Parkplatz an einer Parkuhr und laden 8 Klappstühle, 2 Tischchen, Windlichter, Knabberzeug und Wein aus. Damit es keinen Strafzettel gibt wirft Frau Happel für die erste Stunde gleich 2 € in die Parkuhr.

Nein, Happels haben kein schlechtes Gewissen, dass sie Parkraum zweckentfremden, denn der durchschnittliche Besetzungsgrad eines Pkw beim Ausflugsverkehr liegt bei 3 Personen. Happels und ihr Besuch sind zu acht: sie haben dadurch die Kapazität des Parkplatzes glatt verdoppelt, müssten also eigentlich nur 1 € / Std. zahlen.

Hätte der Rathausplatz gar keine Parkplätze, käme der Gedanke einer Zweckentfremdung erst gar nicht auf.