

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (S)
am 31. Oktober 2013**

Neues Stellplatzortsgesetz für innovatives, nachhaltiges Bauen nutzen

A. Sachverhalt

Der Abgeordnete Herr Carsten Werner hat zu dem am 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Stellplatzortsgesetz unter Bezug auf die mit diesem Ortsgesetz geschaffene Möglichkeit, die Erfüllung der Stellplatzpflicht unter Berücksichtigung eines besonderen Mobilitätskonzepts anteilig auszusetzen, um eine schriftliche Beantwortung der nachstehenden Fragen gebeten:

1. Wie wurde und wird das neue Stellplatzortsgesetz im Detail bekannt gemacht und kommuniziert?
2. Wie oft wurde bereits von den verschiedenen neuen Ausnahmeregelungen, insbesondere von einer Anpassung der Stellplatzzahlen an ein konkretes Mobilitätskonzept, Gebrauch gemacht?
3. Welche fachlichen Potentiale und Möglichkeiten sieht das Ressort in dem neuen Stellplatzortsgesetz konkret für Bauherren, insbesondere für den Wohnungsbau?
4. Welche fachlichen Potentiale und Möglichkeiten sieht das Ressort in dem neuen Stellplatzortsgesetz für die stadträumliche Entwicklung und darin die Bedeutung des ruhenden Verkehrs sowie für die Anlage und Nutzung von Parkhäusern?
5. Welche fachlichen Potentiale und Möglichkeiten sieht das Ressort in dem neuen Stellplatzortsgesetz für den Bau und die Gestaltung, Ansiedlung oder Gründung von Einzelhandels- und anderen Gewerbeaktivitäten, von Kitas und Schulen, von Veranstaltungsstätten, Sport- und Grünanlagen?

Zu Frage 1: (Wie wurde und wird das neue Stellplatzortsgesetz im Detail bekannt gemacht und kommuniziert?)

Das Stellplatzortsgesetz ist für jedermann in den einschlägigen Rechtsportalen der Freien Hansestadt Bremen einsehbar. Darüber hinaus ist das gesetzliche Regelwerk nebst umfangreichen ergänzenden Informationen auf der Ressorthomepage¹ neben den weiteren Rechtsgrundlagen im Baubereich eingestellt. Der breiten Öffentlichkeit wurde das neue Stellplatzrecht zudem in einem Presseartikel im Weser-Kurier am 14.12.2012 vorgestellt.

Gleichwohl ist absehbar, dass es zu der neuen Rechtslage einen erhöhten Beratungsbedarf gibt, insbesondere zu der neuen Möglichkeit, die Stellplatzpflicht unter Berücksichtigung eines besonderen Mobilitätsmanagements anteilig auszusetzen. Deshalb sind eine Broschüre für Bauherren und Architekten und ein umfangreicheres Informationsangebot im Internet in Vorbereitung.

¹ Vgl. <http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen213.c.3559.de>

Zu Frage 2: (Wie oft wurde bereits von den verschiedenen neuen Ausnahmeregelungen, insbesondere von einer Anpassung der Stellplatzzahlen an ein konkretes Mobilitätskonzept, Gebrauch gemacht?)

Das neue Stellplatzortsgesetz ist am 1. Januar 2013 in Kraft getreten. Da vielen Projekten eine längere Planungsphase vorausgeht, bevor ein genehmigungsfähiger Bauantrag bei der Bauaufsichtsbehörde eingereicht wird, ist bis zum jetzigen Zeitpunkt nur in einem Fall die anteilige Aussetzung der Stellplatzpflicht beantragt worden. Bei diesem Bauvorhaben handelt es sich um den Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses. Die Herstellung von 19 notwendigen Stellplätzen sollte unter der Voraussetzung ausgesetzt werden, dass für das Objekt – als Äquivalent für eine alternativ mögliche Ablösung – für einen bestimmten Zeitraum ÖPNV-Zeitkarten zur Verfügung gestellt werden. Der Bauherr war aber nur bereit, BSAG-Sozialtickets (StadtTicket) zu finanzieren. Weil diese jedoch personengebunden sind und nur unter Nachweis der jeweiligen persönlichen Berechtigung ausgegeben werden können, ist ein pauschaler Erwerb durch einen Bauherrn nicht möglich. Der Bauherr hätte die Möglichkeit gehabt, als Mobilitätsmanagement normale Monatskarten einzusetzen, hat sich dann jedoch für die Ablösung der Stellplätze entschieden.

Zu Frage 3: (Welche fachlichen Potentiale und Möglichkeiten sieht das Ressort in dem neuen Stellplatzortsgesetz konkret für Bauherren, insbesondere für den Wohnungsbau?)

Die Stellplatzpflicht kann insbesondere für den Wohnungsbau eine erhebliche Erschwerung darstellen, wenn die notwendigen Stellplätze auf dem Baugrundstück nicht oder nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand hergestellt werden können. Für diesen Fall bietet das Ortsgesetz die Möglichkeit, die für Wohnungsbauvorhaben notwendigen Stellplätze abzulösen und zwar zu - im Vergleich zu gewerblichen Bauvorhaben – erheblich niedrigeren Ablösebeträgen, die für bestimmte, städtebaulich besonders erwünschte Bauvorhaben noch weiter gezielt abgesenkt worden sind (z. B. für Wohnungen in Baulücken). Die mit dem neuen Ortsgesetz erstmals ermöglichte Aussetzung der Stellplatzpflicht bietet nicht nur eine attraktive Alternative zur Ablösung der Stellplatzpflicht. Die neue Regelung soll auch für den Fall, dass die Herstellung der notwendigen Stellplätze möglich ist, einen Anreiz dafür geben, die für den Bau von Stellplätzen erforderlichen Mittel zur Finanzierung von Maßnahmen zu verwenden, die geeignet sind, den Bedarf an Stellplätzen zu verringern.

Mit dieser Wahlmöglichkeit können zusätzlich die Benutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds, also umwelt-verträgliche Verkehrsmittel wie nicht motorisierte Verkehrsträger (Fußgänger- und Fahrradverkehr), öffentliche Verkehrsmittel (Öffentlicher Personennahverkehr und Taxi) sowie das Car-Sharing gefördert werden bei gleichzeitiger Reduzierung der Flächeninanspruchnahme für Pkw-Einstellplätze auf dem Baugrundstück. Hierdurch kann ein Beitrag zum innovativen und nachhaltigen Bauen geleistet werden, der nach dem bisherigen Recht nicht möglich war. Die gesetzlichen Anforderungen an derartige Mobilitätsmanagementmaßnahmen lassen innovative, an den jeweiligen Einzelfall orientierte Mobilitätskonzepte zu. Bestimmte Möglichkeiten, wie die Ausgabe von ÖPNV-Zeitkarten oder die Einbindung von Car-Sharing-Stationen, werden im Ortsgesetz nur beispielhaft aufgeführt. Es ist Raum geschaffen worden, neue und innovative Maßnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements zu entwickeln, die als Grundlage und Vorbild für andere Bauvorhaben dienen können. Die Erfahrungen aus diesen Beispielen könnten Standards für zukünftige Maßnahmen bilden.

Um die Potentiale dieser innovativen Regelung möglichst voll auszuschöpfen, wird im Rahmen der Bauberatung auf die Möglichkeit der Aussetzung von Stellplätzen besonders hingewiesen. Die festgelegten Rahmenbedingungen unterstützen einen schlanken Vollzug: Auf die Sicherung von Stellplatz-Reserveflächen durch Baulast wird verzichtet. Bei Projekten zum „autoarmen Wohnen“ genügt die einfache Absichtserklärung des Verzichts auf eine Autonutzung ohne rechtsverbindliche Sicherung.

Die gesetzliche Bestimmung, dass nach Ablauf einer regelmäßig befristeten Aussetzung die Stellplatzpflicht als erfüllt gilt, wenn die Mobilitätsmanagementmaßnahme über den gesamten Zeitraum der Aussetzung vorgehalten worden ist, trägt zur Attraktivität der Regelung bei. Gleichwohl ist zurzeit noch nicht absehbar, in welchem Umfang zukünftig von der Regelung Gebrauch gemacht wird. Dies hängt wesentlich von der Bereitschaft des jeweiligen Bauherrn ab, auf den möglichen Bau von Stellplätzen zugunsten von alternativen Mobilitätskonzepten zu verzichten.

Da bisher noch kein Bauherr von der Möglichkeit der Stellplatzaussetzung durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements Gebrauch gemacht hat, können hierzu noch keine neuen Ansätze bzw. Konzepte benannt werden. Allerdings ist die Anwendung der neuen Stellplatzregelung im Rahmen der städtebaulichen Konzepte für das Neue Hulsberg-Viertel und das Projekt "Gartenstadt Werdersee" empfohlen worden, so dass bei der weiteren Planung und Umsetzung dieser auf den Wohnungsbau orientierten Projekte entsprechende Erkenntnisse gewonnen werden können.

Zu Frage 4: (Welche fachlichen Potentiale und Möglichkeiten sieht das Ressort in dem neuen Stellplatzortsgesetz für die stadträumliche Entwicklung und darin die Bedeutung des ruhenden Verkehrs sowie für die Anlage und Nutzung von Parkhäusern?)

Das Stellplatzortsgesetz dient als ordnungspolitisches Instrument zunächst dazu, gemäß des Verursacherprinzips dafür zu sorgen, dass der Bauherr selbst Sorge für die Unterbringung des mit seinem Bauvorhaben verbundenen ruhenden Verkehrs trägt und dieser nicht zur weiteren Verschärfung des Parkdrucks in den Straßen beiträgt. Die Stellplatzpflicht erfüllt also primär eine verkehrliche Lenkungswirkung. Zudem dient sie in Verbindung mit der neu geschaffenen Möglichkeit der Aussetzung der Stellplatzpflicht als ein Anreizsystem für innovative Mobilitätskonzepte. Diese können nachhaltig dazu beitragen, Straßenräume vom ruhenden Kfz-Verkehr zu entlasten und damit Freiräume für andere Verkehrsträger (Fußgänger- und Fahrradverkehr) und Nutzungsarten des öffentlichen Raums zu schaffen. Die Anreizwirkung zur Nutzung der neuen Instrumente ist höher in den dicht bebauten Quartieren der Innenstadt und den angrenzenden Bereichen, in denen eine besonders hohe Stellplatznachfrage auf Altbremer Bebauung mit engen Straßenräumen trifft. Hier sind die Bodenpreise hoch und gleichzeitig ist das private Kraftfahrzeug aufgrund des guten Verkehrsangebots im Umweltverbund für viele Menschen verzichtbar.

Es ist davon auszugehen, dass das Stellplatzortsgesetz Einfluss auf die tatsächliche Nutzung von Parkhäusern haben wird. Aufgrund der kurzen Zeitdauer seit dem Inkrafttreten des Gesetzes gibt es aber noch keine Bauvorhaben, für die von der neuen Rechtslage Gebrauch gemacht wurde. Parkhäuser sind bislang hauptsächlich auf das Gebiet der Innenstadt beschränkt; Quartiersgaragen existieren ebenfalls nur in beschränkter Zahl v.a. in den innenstadtnahen Stadtteilen. Der Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 wird sich vertieft mit dem Thema ruhender Kfz-Verkehr beschäftigen, so dass grundsätzliche Aussagen zum Einsatz von Parkierungseinrichtungen im nächsten Jahr zu erwarten sind. Bei der Beurteilung der Parksituation in den Quartieren wird auf die Ergebnisse des Zwischenberichts zur Chancen- und Mängelanalyse zum Verkehrsentwicklungsplan verwiesen.

Zu Frage 5: (Welche fachlichen Potentiale und Möglichkeiten sieht das Ressort in dem neuen Stellplatzortsgesetz für den Bau und die Gestaltung, Ansiedlung oder Gründung von Einzelhandels- und anderen Gewerbeaktivitäten, von Kitas und Schulen, von Veranstaltungsstätten, Sport- und Grünanlagen?)

Auch beim Bau von Einzelhandels- und anderen Gewerbebenutzungen, Kitas und Schulen, Veranstaltungsstätten sowie Sport- und Grünanlagen können durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements die Anzahl der herzustellenden Stellplätze mit den beim Wohnungsbau sich ergebenden Effekten (siehe Antwort zu Frage 3) reduziert werden. Insbesondere bei der Errichtung von Bürogebäuden oder bei gewerblichen Ansiedlungen ist die Ausgabe von ÖPNV-Zeitkarten (Jobticket) eine sehr naheliegende Maßnahme.

Bei anderen Bauvorhaben (z.B. Sport- und Grünanlagen) sind Mobilitätskonzepte ggf. schwieriger umzusetzen. Da bisher auch für diese Bereiche keine Beispiele einer umgesetzten Maßnahme vorliegen, können derzeit keine neuen Ansätze bzw. Konzepte benannt werden.

B. Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.