

## Geplante Novellierung des Stellplatzortsgesetzes – Antworten zur schriftlichen Anhörung

### Vorbemerkungen

Architektenkammer und Ingenieurkammer erkennen an, dass Politik und damit auch Verwaltung die Steuerung bzw. Reglementierung des ruhenden Verkehrs in Bremen und Bremerhaven anstrebt. Entscheidend ist die Frage des konkreten Instruments bzw. Ansatzpunkts.

Die Stellplatzfrage ist nach unserer Ansicht zukünftig verstärkt als quartiersorientierte Frage zu lösen. Dies gilt insbesondere für neue Quartiere/Nachbarschaften - aber auch für Bestandsquartiere, in denen ganzheitliche Mobilitätskonzepte implementiert werden sollten. Mobilitätskonzepte betrachten nicht nur das Parken, sondern die gesamte Mobilität im Quartier und in der Stadt. Insofern sprechen wir uns dafür aus, das Stellplatzortsgesetz in ein „Gesetz zur Mobilitätswende“ zu integrieren.

Aus der Praxis liegen uns diverse Berichte vor, die das StellplatzOG als Hemmschuh für die ebenfalls im Koalitionsvertrag angestrebte Innenentwicklung sehen. Verkehr, insbesondere der ruhende Verkehr, wird derzeit genauso statisch behandelt wie Gebäude, und unsere nachfolgenden Anmerkungen lassen sich als dringende Empfehlung für eine Abkehr davon zusammenfassen.

Für diese Situationen ist der derzeitige Eingriffspunkt der Stellplatzortsgesetze, der Bauantrag jeder Einzelmaßnahme, im Wesentlichen ungeeignet. Anders formuliert: Nicht eine bauliche Anlage generiert Zu- und Abgangsverkehr (vgl. § 2 Abs. 2 StellplatzOG), sondern die Menschen, die ebendiese mit ihren unterschiedlichen Nutzungen frequentieren. Ganz wesentlich bei dieser Betrachtung ist die Frage der verkehrlichen Anbindung im Umfeld beziehungsweise im Quartier (Individualverkehr/ÖPNV, Fahrrad/Fußweg, Car-/BikeSharing etc.) sowie die Lage in der Stadt.

Um diesen Umständen gerecht zu werden sollten mobilitätspolitische Ziele regelmäßiger und gezielter über Bebauungspläne, städtebauliche Verträge oder über örtliche Bauvorschriften erlassene Ortsgesetze geregelt werden. Das Gießkannenprinzip des Stellplatzortsgesetzes wäre lediglich als Rückfallposition (z.B. in § 34er-Gebieten) zu begreifen.

Fakt ist insbesondere für innenstadtnahe Bestandsquartiere: Der aktuelle Regelungsansatz hat den Parkplatzdruck nicht reduziert. Ebenso hat die Praxis gezeigt, dass bei der Planung neuer Quartiere wie z.B. dem Ellener Hof ein Quartiersansatz für die Stellplatzfrage alle Beteiligten vor einen hohen Verwaltungsaufwand stellt. Denn: Die grundsätzlich akzeptierte Organisation der Quartiersmobilität muss nach wie vor für jeden einzelnen Bauantrag runtergebrochen und verhandelt werden – von jedem einzelnen Bauherren.

Dieses und andere Beispiele zeigen zudem, dass die Stellplatzquote im Zusammenhang mit den öffentlichen Besucherstellplätzen, die in Bremen in der Regel mit einer Quote von 20 % je WE ergänzend im öffentlichen Raum herzustellen bzw. nachzuweisen sind, zu einem Stellplatzangebot führt, das in der Regel nicht im Quartierskontext betrachtet wird und zu Überangeboten führt. Auch aus diesem Grund ist ein Ansatz über Mobilität im Quartier im Kontext zu entscheiden und dies entsprechend zu regeln, wesentlich zielführender.

Der Quartiersansatz mit seiner unterschiedlichen Eigentümerstruktur sollte daher die Basis und der Regelfall für die Mobilitätsbetrachtung und damit für die Stellplatzbewertung werden (Hinweis: Der Koalitionsvertrag nennt den Begriff „Quartier“ 86 Mal – leider nicht explizit an dieser Stelle). Dieser Ansatz ist für eine soziale und ökologische Stadtentwicklung relevant. Ein „einfaches, standardisiertes, nachvollziehbares Verfahren“ klingt zuerst einmal pragmatisch und richtig, kann aber dem Anspruch der gezielten Bedarfsermittlung nur begrenzt gerecht werden.

### Konkrete Hinweise zu den im Anhörungsschreiben genannten Thesen und Fragen

<u>Thesen aus dem Anhörungsschreiben</u>	<u>Anmerkungen von AK und IK Bremen</u>
<i>Ziele und Grundsätze für die Novellierung eines Stellplatzortsgesetzes</i>	
Einfaches, standardisiertes, nachvollziehbares Verfahren	Die Stadt und ihre Quartiere sind zu unterschiedlich. Eine Standardisierung steht dem Ziel passgenauer Lösungen entgegen.
Das steuernde Instrument einer Stellplatzverordnung wird im Gegensatz zu Hamburg und Berlin beibehalten – wie in der Koalitionsvereinbarung beschlossen.	Fraglich bleibt aus unserer Sicht, warum. Die Evaluationen in Berlin und Hamburg sind doch grundsätzlich positiv ausgefallen.
Die freiwillige Regelung nach § 9 Ortsgesetz (Mobilitätskonzepte) wird in eine verbindliche Regelung umgewandelt. Je nach Standort soll ein Teil der nach der alten Regelung herzustellenden Stellplätze durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ersetzt werden. Das ist eine Mindestgröße d.h., es können auch mehr und bis zu 100 Prozent über Mobilitätskonzepte abgebildet werden.	Grundsätzlich zu begrüßen, sofern das Mobilitätskonzept einfach aufgestellt und unbürokratisch nachgeprüft/genehmigt wird. Nachvollziehbare Prüfregele sind notwendig, so dass ein Rückfall auf die bisher geltenden Stellplatzschlüssel nur im „Notfall“ eintritt. Die aktuelle Evaluierung zu Mobilitätskonzepten sollte hier in eine weitere Bewertung des Instruments einfließen.
Die Kostenbelastung für die Bauträger soll reduziert werden.	Im Fokus der Novelle sollte eine Kostenentlastung der Mieter bzw. Erwerber (Eigennutzung) stehen und nicht die Entlastung der Bauträger.
Für die Herstellung von Sozialwohnungen werden niedrigere Schlüssel herangezogen, um die Kosten zu reduzieren.	Die Lage und die verkehrliche Anbindung sind die ausschlaggebenden Kriterien und nicht die soziale Bindung.

Autoarme bzw. autofreie Bauvorhaben sollen merklich erleichtert werden.	Uneingeschränkte Unterstützung. Kann nur gelingen, wenn Mobilitätskonzepte nach klaren und einfachen Regeln erfolgen können. Bei Bestandsmodernisierung und Verdichtungen ist dabei die Frage der Bestandsbewertung bisher ungeklärt.
Die Bagatellgrenze für kleine Bauvorhaben soll erweitert werden.	Im Grundsatz ja - es bedarf der genaueren Klärung, was das heißt (Bauen im Bestand, Umnutzungen etc.).
Realistische Ansätze des ermittelten Stellplatzbedarfs (in den zentralen Bereichen zurzeit über dem tatsächlich vorhandenen durchschnittlichen Pkw-Besitz pro Haushalt)	Nicht der Status Quo sollte der Maßstab sein, sondern eine quartiersbezogene, auf die Zukunft ausgerichtete Zielgröße (Lenkungscharakter).
Sinnvolle Zonierung	Gebietszonen nach bisherigem Muster greifen zu kurz, da Sie die quartiersbezogenen Aspekte nicht berücksichtigen.
Verbot der Errichtung neuer Stellplätze in der Altstadt	Die Abkehr von der monofunktionalen Innenstadt kann im Einzelfall Stellplätze notwendig machen, was im Einzelfall zu prüfen ist.
Bewertung der Maßnahmen der Mobilitätskonzepte anhand des verkehrlichen Nutzens und nicht anhand des monetären Aufwands.	Es sollten beide Aspekte in die Bewertung einfließen.
Zweckgebundene Verwendung der Ablösebeiträge	Unterstützung, wenn die Zwecke einer nachhaltigen Mobilität dienen
Die Novellierung der Stellplatzverordnung ist in die Überlegungen über ein stadteilbezogenes und integriertes Parkraummanagement einzubinden.	Unterstützung!
Bewirtschaftung der Stellplätze im öffentlichen Raum als Begleitmaßnahme	Ja, zum Beispiel durch flächendeckendes Anwohnerparken. Das Zusammenwirken von privat (nachzuweisenden) und öffentlichen Stellplätze ist in jedem Fall gemeinsam in einer Mobilitätsstrategie für ein Quartier zu entwickeln.
<b>Weitere Ausgestaltung der Stellplatzverordnung</b>	
Die finanzielle Ablösemöglichkeit von Stellplätzen/Mobilitätskonzepten bleibt möglich. Die Gelder sollen gepoolt oder nach Möglichkeit zur verkehrlichen Verbesserung im Quartier verwandt werden.	Ja, gegebenenfalls sogar Rückfluss in das konkrete Projekt, wenn dies Bausteine für eine nachhaltige Mobilität befördert.

<p>Besucherparkplätze für Behinderte könnten im Einzelfall sinnvoll sein. Behindertenparkplätze sind bedeutsam und sollten am Bedarf bzw. Publikumsverkehr ausgerichtet sein.</p>	<p>Unterstützung. Für Behindertenparkplätze gibt es klare Regelungen / Quoten, die ggf. an veränderte Mobilitätskonzepte anzupassen sind.</p>
<p>Die Möglichkeit der Maßnahmenbündelung mehrerer Bauvorhaben, die in einem räumlichen Zusammenhang stehen, sollte im gesamten Stadtgebiet zulässig sein.</p>	<p>Gute Idee im Grundsatz. Kann schnell kompliziert werden, wenn unterschiedliche Projekte sich zu einem Konzept bekennen müssen. Moderations- und Beratungsfunktion der Verwaltung notwendig. Wäre aber im Sinne von Quartierskonzepten.</p>
<p>Bislang sind in dem Positionspapier der Grünen drei Zonen vorgeschlagen. In der geplanten autofreien Innenstadt würde es keinen Sinn ergeben, zusätzliche Stellplätze herzustellen. Im restlichen Teil der jetzigen Zone 1 würden mindestens 50 Prozent Maßnahmen des Mobilitätsmanagements erforderlich sein. Die jetzige zweite Zone wäre dann die dritte Zone. Dort wären 30 Prozent Mobilitätsmanagement erforderlich. Es ist aber auch denkbar, zum Beispiel je nach ÖPNV-Erschließung differenzierter zu verfahren. Es darf allerdings nicht kompliziert werden (siehe Punkt 1).</p>	<p>Das Grundbild (in der Mitte der Stadt keine Autos, weiter draußen stufenweise mehr Autos) entspricht nicht dem Leitbild der Mobilitätswende. Beispiel Ellener Hof – autoarmes Quartier in erheblicher Entfernung zum Stadtkern. Konzentrische Zonierung entspricht nicht dem Leitbild der dezentralen Konzentration – die Mobilitätswende sollte in Clustern gedacht werden und nicht in konzentrischen Kreisen.</p>
<p>Bei Zwischennutzungen sollten zusätzliche Maßnahmen des Mobilitätsmanagements/bzw. Stellplatznachweis entfallen. Bei kulturellen Vorhaben bzw. Umnutzungen kann im Einzelfall eine Reduzierung oder ein gänzlicher Wegfall der Anforderungen aus der Stellplatzverordnung vorgenommen werden.</p>	<p>Unterstützung. Aber die gelegentlichen Verstetigungen von Zwischennutzungen müssen die Gelegenheit bekommen, nachzuweisen, dass die Zwischennutzung problemlos funktioniert – beispielsweise über ein dauerhaftes Moratorium. Ähnliches ist auch für Gastronomie/Kultur denkbar.</p>
<p><b>Vorschläge für die Herstellung von Fahrradstellplätzen</b></p>	
<p>Aufgrund der verstärkten Radförderung ist die Anhebung des Stellplatzschlüssels vorzunehmen.</p>	<p>Ja, bei gleichzeitiger Herabsetzung des PKW-Stellplatzschlüssels (3:1-Umrechnung) – sonst ist keine „Wende“ zu erwarten. Sinnvoll wäre es z.B. für gute Lösungen bei privaten (eingehausten) Fahrradstellplätzen Mittel aus der o.g. Ablöse bereitzustellen.</p>
<p>Es gibt auch einen Trend für zusätzliche Fahrräder mit modifizierten Nutzungsmöglichkeiten wie Lasten- oder Falträder. Es sollte mehr Stellplätze für Lastenfahrräder bei Einzelhandels- und auch Wohnnutzungen geben. Bis zu jeder 6. Stellplatz könnte ein Lastenfahrradstellplatz sein.</p>	<p>Dies kann nur aus der Quartiersbetrachtung abgeleitet werden. Eine Detailregelung nach dem Gießkannenprinzip greift unseres Erachtens zu weit.</p>

<b>Noch zu klärende Fragen</b>	
Die Regelung mit Besucherparkplätzen muss angepasst werden - ebenso wie (überdachte) Besucherfahrradparkplätze insbesondere vor besucherintensiven Bauvorhaben.	Besucherparkplätze müssen Teil der Betrachtung werden (keine zwei Verfahren mehr).
Die genaue Lage der geplanten Zone 1	Siehe oben - konzentrische Zonierungen werden der Mobilität der Zukunft nicht gerecht
Die Frage, ob auch die Landesbauordnung geändert werden muss	Nach unserer Einschätzung erforderlich. Der § 49 stellt derzeit zu wenig auf die Quartiersbetrachtung ab, benennt lediglich PKWs und Fahrräder. Er sollte in Richtung Mobilität mit allen Verkehrsträgern geöffnet werden
Die Höhe der finanziellen Entlastung für Bauträger	Baukostensenkung mit dem Ziel des günstigen Wohnraums sollte das Ziel sein
Im Augenblick sind Überdachungen von Stellplatzanlagen ab 12 Stellplätzen erforderlich. Ob und in welchen Fällen eine Absenkung dieser Zahl sinnvoll ist, muss geklärt werden.	Aus unserer Sicht keine Frage für die Gießkanne – sollte Teil von quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten sein.

**Zur Detaillierung der Kostenfrage sei abschließend noch einmal auf unsere Position von 2018 verwiesen:**

Werden Stellplätze verpflichtend hergestellt, heißt das nicht automatisch, dass sie kostendeckend genutzt bzw. vermietet/verkauft werden können. Die Baukosten für Tiefgaragen im Wohnungsbau betragen geschätzte 30.000 € pro Stellplatz.

Für das typische Mietwohngebäude in Deutschland (12 Wohneinheiten à 73 m<sup>2</sup> Wohnfläche) belaufen sich die spezifischen Baukosten pro Stellplatz auf rund 250 € je Quadratmeter Wohnfläche (Stand 2014!). Das entspricht einem Anteil an den Gesamtbaukosten von durchschnittlich 9,3 %.<sup>1</sup>

Darüber hinaus führt die pauschale Anwendung des Stellplatzschlüssels im Einzelfall immer wieder zu Überkapazitäten. Die derzeitige Systematik und wahrscheinlich auch die neue, aus dieser Systematik abgeleitete Novellierung, sind sowohl unter städtebaulichen (Erschließungssituationen, Verkehre in der Nachbarschaft), ökologischen (Flächen- und Ressourcenverbrauch) aber auch unter Kostengesichtspunkten höchst fragwürdig.

---

<sup>1</sup> Vgl. Untersuchung von Stellplatzsatzungen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte; Studie von LK Argus GmbH, Berlin, im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR); Berlin 2015, S. 42

### Fazit

Nach wie vor halten wir die Abschaffung verbindlicher Stellplatzvorgaben im Rahmen eines Stellplatzortsgesetzes für den richtige Weg, die Mobilitätswende zu unterstützen. Wir bitten Sie um erneute Prüfung dieses Ansatzes.

Sofern der Bremische Gesetzgeber dem nicht folgen wird, sollten unbedingt die vorstehenden Anmerkungen beachtet werden, die das Quartier und die Mobilität in den Fokus nehmen und nicht das einzelne Gebäude.

Bremen, 05.06.2020