

Entwurf Stellplatzortsgesetz Bremen

Anlass und Konzept für eine kommunale Stellplatzpflicht

Wer ein Bauvorhaben erstellt, muss PKW-Stellplätze für den mutmaßlich durch das Bauvorhaben ausgelösten Verkehr herstellen, entweder auf dem Baugrundstück oder in der Nähe. Dieses Prinzip enthielt schon die Reichsgaragenordnung von 1939 und findet sich heute in der Bremischen Landesbauordnung, ergänzt um die Verpflichtung auch Fahrradabstellplätze herstellen zu müssen.

Aber nicht mehr lange, denn der Landesgesetzgeber sieht für die Beibehaltung einer landesrechtlichen Stellplatzpflicht aus bauordnungsrechtlicher Sicht keinen zwingenden Regelungsbedarf mehr und überlässt es daher den Gemeinden, unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen kommunalen Verkehrskonzeption darüber zu entscheiden, ob und ggf. in welcher Ausgestaltung eine kommunale Stellplatzpflicht durch ein sog. Ortsgesetz begründet wird.

Bremen und Bremerhaven müssen diese ortsgesetzliche Entscheidung bis zum Jahresende 2012 getroffen haben, sonst entfällt die bisherige landesrechtliche Stellplatzpflicht jedenfalls zunächst ersatzlos.

Vor diesem Hintergrund hat der Senat am 27.11.2012 dem Entwurf eines Ortsgesetzes über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze in der Stadtgemeinde Bremen (Stellplatzortsgesetz Bremen) zugestimmt und sich damit grundsätzlich für die Beibehaltung einer Stellplatzpflicht ausgesprochen. Auf die sog. Lenkungswirkung der Stellplatzpflicht (Freihaltung des öffentlichen Verkehrsraum vom ruhenden Verkehr) und auf die Möglichkeit, die Einnahmen aus Ablösungsbeträgen zweckgebunden z. B. für öffentliche Parkeinrichtungen oder sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einzusetzen, soll also auch zukünftig nicht verzichtet werden. Dabei wird nicht übersehen, dass der gesetzliche Regelungs- und der behördliche Vollzugsaufwand nicht unerheblich ist und Gegner der Stellplatzpflicht davon ausgehen, dass erst über die Verfügbarkeit der Stellplätze zusätzlicher Verkehr erzeugt wird.

Nach dem Gesetzentwurf kann die Stellplatzpflicht – wie bisher – grundsätzlich wahlweise durch Herstellung oder Ablösung erfüllt werden, also durch Zahlung eines Geldbetrages. Lediglich die Ablösung von PKW-Stellplätzen für Wohnungsbauvorhaben und für Menschen mit Behinderungen ist nur eingeschränkt möglich. Die Anzahl der notwendigen PKW-Stellplätze wird - wie bisher - über vergleichsweise niedrige Richtzahlen bestimmt, die unter Berücksichtigung der Nutzungsart, Größe oder Zahl der Nutzer die für ein konkretes Bauvorhaben erforderliche Zahl der Pflichtstellplätze vorgeben. Der Entwurf senkt diesen vergleichsweise niedrigen „Stellplatznormbedarf“ – außer bei Wohnungsbauvorhaben - in Abhängigkeit von der Lage des Baugrundstücks unter Berücksichtigung der Erschließungsqualität des ÖPNV nochmals ab.

Insoweit übernimmt der Entwurf die liberale Konzeption des bisherigen landesrechtlichen Stellplatzrechts, entwickelt dieses jedoch durch die neue Möglichkeit der Aussetzung der Stellplatzpflicht gezielt zu einem Anreizsystem für innovative Mobilitätskonzepte weiter: Statt die notwendigen Stellplätze herzustellen oder abzulösen, finanziert der Bauherr Maßnahmen, die geeignet sind, den Bedarf an Stellplätzen zu mindern und unmittelbar dem Bauvorhaben dienlich sind, wie z. B. die Ausgabe von ÖPNV-Zeitkarten an Beschäftigte oder die Einbindung von Car-Sharing-Stationen.

Zur Erleichterung von kleineren Änderungen oder Nutzungsänderungen verzichtet der Entwurf auf die Herstellung von notwendigen Stellplätzen, wenn der durch das Vorhaben ausgelöste Mehrbedarf max. 2 Stellplätze beträgt.

Im Rahmen dieser Gesamtkonzeption sieht der Gesetzentwurf im Vergleich mit dem bisherigen Stellplatzrecht gezielte Änderungen hinsichtlich der gebietsbezogenen „ÖPNV-Reduktion“ des Stellplatznormbedarfs (Richtzahlenbedarf) und der Bestimmung der Höhe

der Ablösungsbeträge vor, die nicht nur der Übersichtlichkeit und damit dem einfacheren Vollzug des Gesetzes dienen, sondern die Lenkungswirkung der Stellplatzpflicht wie folgt feinsteuern:

Das Stadtgebiet wird zur Verringerung des sich aus den Richtzahlen ergebenden „Stellplatznormbedarf“ in nur noch 2 Gebietszonen - statt bisher 3 – eingeteilt und in diesen Zonen fällt die Verringerung des Stellplatzbedarfs im Vergleich zum bisherigen Recht mit 40 % in der Gebietszone I und 20 % in der Gebietszone II im Vergleich zum bisherigen Recht um jeweils 10 % geringer aus.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die neue Gebietszone I nicht mehr nur die Innenstadt umfasst. Sie wird um die innenstadtnahen Quartiere erweitert. In der neuen Gebietszone II erstreckt sich die Stellplatzreduktion jetzt auf das gesamte restliche Stadtgebiet und bezieht damit auch die Bereiche ein, die nach dem bisherigen Stellplatzrecht in der alten Gebietszone 3 ohne Stellplatzreduktion liegen.

Im Ergebnis erhöht sich der Stellplatzbedarf in der Innenstadt so um 10 %, doch gleichzeitig wird der Ablösungsbetrag in der Gebietszone I von bisher 14.300 Euro auf zukünftig 11.800 Euro gesenkt, um die hier städtebaulich erwünschte Ablösung von notwendigen Stellplätzen zu fördern.

Andererseits sind in den innenstadtnahen Wohnquartieren durch deren Einbeziehung in die neue Gebietszone I zwar 10 % weniger Stellplätze erforderlich, doch durch die Erhöhung des Ablösungsbetrages von bisher 8.850 Euro (Zone II alt) auf 11.800 Euro (Zone I neu) wird in diesen Gebieten aus verkehrlichen Gründen auf die Herstellung der Stellplätze hingewirkt.

Diese gebietsweise gegenläufige Veränderung der Höhe der Stellplatzpflicht einerseits und der Höhe der Ablösungsbeträge andererseits fördert somit die Ablösung in den Bereichen der Stadt, in denen eine Realherstellung verkehrspolitisch und städtebaulich wenig Sinn macht (Innenstadt) und wirkt auf die Realherstellung der notwendigen Stellplätze in den Gebieten hin, in denen ein besonderes Interesse daran besteht, den öffentlichen Verkehrsraum vom ruhenden Verkehr zu entlasten (innenstadtnahe Wohnquartiere).

Im Regelfall entspricht der Ablösungsbetrag nach dem Gesetzentwurf nur noch 50 % der für die Herstellung eines Stellplatzes gebietsbezogen ermittelten Bau- und Grundstückskosten, statt bisher 70 %.

Ohne die Senkung dieses Vom-Hundert-Satzes würde der Ablösungsbetrag unter Zugrundelegung aktualisierter Herstellungskosten in der Innenstadt auf über 20 T Euro ansteigen und hätte in dieser Höhe auch im Vergleich mit den Regelungen anderer Städte (max. 12 T. Euro) keine Akzeptanz mehr.

Für bestimmte „privilegierte“, weil städtebaulich erwünschte Bauvorhaben wird der Prozentsatz im Vergleich zum bisherigen Recht noch deutlicher abgesenkt: Werden neue Wohngebäude erstellt, entspricht der Ablösungsbetrag nach dem Gesetzentwurf lediglich 30 % (bisher 40 %) und bei Bauvorhaben in Kulturdenkmälern, in Baulücken und (neu) bei Wohnungsbauvorhaben im vorhandenen Gebäudebestand durch Änderung oder Nutzungsänderung sind lediglich 15 % (bisher 20 %) der Herstellungskosten den Ablösungsbeträgen zugrunde gelegt worden.

Der Gesetzentwurf behält die Pflicht zur Herstellung notwendiger Fahrradabstellplätze bei. Mit ihr wird das Ziel verfolgt, den Radverkehr zu fördern und die Behinderungen für Fußgänger durch abgestellte Fahrräder zu verringern. Durch die gezielte Anhebung des Richtzahlenbedarfs und eine Erhöhung und Konkretisierung der an die Herstellung von Fahrradabstellanlagen zu stellenden qualitativen Anforderungen ist die bisherige landesrechtliche Verpflichtung gezielt weiter entwickelt worden. Eine Reduktion des Richtzahlenbedarfs in Abhängigkeit von der ÖPNV-Qualität erfolgt nicht. Die Ablösungsbeträge für Fahrradabstellplätze sind mit 650 Euro in der Gebietszone I und 250 Euro in der Gebietszone II nur unwesentlich angehoben worden. Eine Ablösung ist nach dem Entwurf nur zulässig, wenn die Fahrradabstellplätze nur mit unverhältnismäßigem Mehraufwand hergestellt werden können.

Die in den Gesetzentwurf einbezogene Verpflichtung zum Pflanzen von Laubbäumen gilt nicht nur für „Pflichtstellplätze“. Sie setzt nach dem bestehenden Ortsgesetz über die Gestaltung von Stellplätzen erst ein, wenn auf einem Baugrundstück mehr als zehn zusammenhängende PKW-Stellplätze hergestellt werden. Um die gestalterische Wirkung einer durch PKW-Stellplätzen befestigten Flächen bereits bei kleineren Stellplatzanlagen abzumildern, senkt der Gesetzentwurf diesen „Schwellenwert“ auf mehr als fünf und konkretisiert gleichzeitig die an die Bepflanzung zu stellenden qualitativen Anforderungen.