

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung, Energie  
und Landwirtschaft (S)**

**Bericht der Verwaltung  
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,  
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S)  
am 19.01.2017**

**Erfahrungen mit dem Stellplatzortsgesetz**

**Sachdarstellung:**

Der Abgeordnete Herr Saxe der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen hat am 16. November 2016 um einen Bericht zum Thema „Erfahrungen mit dem Stellplatzortsgesetz Bremen“ gebeten.

**1. Das Stellplatzortsgesetz eröffnet die Möglichkeit, die Stellplatzpflicht alternativ durch „Mobilitätsmanagementmaßnahmen“ auszusetzen. Welche Erfahrungen hat die Verwaltung diesbezüglich seit Inkrafttreten des Gesetzes am 1. Januar 2013 gemacht?**

Die Regelungen des Stellplatzortsgesetzes zum Mobilitätsmanagement greifen offiziell erst im Rahmen des Bauantrages. Die Prüfung erfolgt formal durch die Bauordnung und fachlich durch die Referate 50 (Ticketmaßnahmen) und Referat 22 (Car-Sharing-Maßnahmen). Seit Inkrafttreten des Gesetzes wurden rund 20 Anträge geprüft, bei denen eine Reduzierung der Stellplatzpflicht in Form von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements beantragt wurde. Dabei wurden sowohl Car-Sharing als auch ÖPNV-Angebote (ÖPNV-Zeitkarten) gewählt.

Es wurde in den letzten Jahren beobachtet, dass angeregt auch durch die Regelungen des Stellplatzortsgesetzes Diskussionen entstanden, bei denen schon frühzeitig im Planungsprozess Mobilitätsmanagementmaßnahmen thematisiert werden. So werden bereits im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen Mobilitätsmanagementmaßnahmen diskutiert und das Thema somit frühzeitig in Angriff genommen.

**2. Wie bewertet die Verwaltung eine mögliche Aussetzung der Stellplatzpflicht, z.B. wie in Berlin. Die Verwendung der Ablösungsbeträge für Kredite der Brepark dürfe kein alleiniges Argument für die Beibehaltung sein.**

Die Frage, ob die Stellplatzpflicht für die Stadtgemeinde Bremen beibehalten oder abgeschafft werden sollte, ist im Jahr 2011 ressortintern intensiv und kontrovers diskutiert worden.

Für die Beibehaltung der Stellplatzpflicht war neben den vertraglichen Verpflichtungen gegenüber der Brepark vor allem die bedeutsame verkehrliche Steuerungswirkung ausschlaggebend, insbesondere um einem „unkontrollierten Zuparken“ der öffentlichen Verkehrsräume entgegenzusteuern und diesbezügliche Nutzungskonflikte nicht noch weiter zu verschärfen.

Besonders problematisch würden sich die Effekte der Abschaffung der Stellplatzpflicht in den stadtnahen Wohnquartieren mit bereits heute hohem Parkdruck auswirken (v.a. Findorff,

Neustadt, Östliche Vorstadt). Dies würde den Regelungsaufwand für Anwohnerparken erhöhen sowie verstärkte Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung (Poller etc.) und Parkraumüberwachung erforderlich machen, die zu zusätzlichen Kosten führen würden. Darüber hinaus ist es nur bei einer Beibehaltung der Stellplatzpflicht möglich, potentiellen Investoren entsprechende Anreizsysteme zur Reduzierung des Stellplatznormbedarfs anbieten zu können und damit insbesondere das Bauen in Baulücken zu fördern.

Weitergehend ist festgestellt worden, dass ein Wegfall der Stellplatzpflicht unabhängig von deren verkehrlicher Lenkungswirkung finanzpolitisch nicht vermittelbar ist, zumal die dadurch zu erwartenden Mindereinnahmen nicht durch personalwirtschaftliche Einsparungen in vergleichbarer Größenordnung ausgeglichen werden könnten.

Vorteile der Abschaffung der Stellplatzpflicht für Bremen sind nicht erkennbar. Die Aussetzung der Stellplatzpflicht ist daher fachlich nicht begründbar.

Die Stellplatzpflicht ist mit dem am 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Stellplatzortsgesetz für die Stadtgemeinde Bremen (StellpLOG) so ausgestaltet, dass sich die Einnahmen aus Ablösebeträgen einerseits wieder konsolidieren sollen, andererseits bei grundsätzlicher Beibehaltung der Zonenregelung neue Anreizsysteme zur Verminderung des Individualverkehrs angeboten werden (Mobilitätsmanagement, siehe hierzu Frage 1).

Die Entscheidung zur Beibehaltung der Stellplatzpflicht hat sich aus fachlicher Sicht der unteren Bauaufsichtsbehörden sowie der Verkehrsabteilung bewährt und sollte deshalb nicht erneut grundsätzlich zur Disposition gestellt werden.

Die Abschaffung in Berlin ist aufgrund anderer Voraussetzungen, wie der deutlich größeren öffentlichen Verkehrsflächen der Bundeshauptstadt nicht auf Bremen übertragbar.

#### **Beschlussvorschlag:**

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