

Ablasshandel mit Parkplätzen

Stellplatzpflicht neu geregelt: Bauherren können zum Ausgleich den ÖPNV fördern

Wer ein Haus baut in der Stadt, muss für Parkplätze sorgen. Das war lange Zeit ein ehernes Prinzip in Deutschland und fand seinen Niederschlag in der Reichsgaragenordnung. Bis heute ist es so, dass die Bauherren entweder Parkplätze schaffen oder sich mit Geld bei der Stadt davon freikaufen. In Zukunft gibt es noch einen dritten Weg. Das Geld bleibt im eigenen Säckel und wird dafür verwendet, dass in der Stadt weniger Autos fahren. So hat es jetzt die Bürgerschaft entschieden.

VON JÜRGEN HINRICHS

Bremen. Die Reichsgaragenordnung stammt aus dem Jahr 1939 und hatte einen schlichten Grund: Mit Einführung des Volkswagens mussten sich die Städte mehr und mehr um Parkplätze bemühen, eine Last, die an die Bürger weitergegeben wurde. Wer ein Haus baute, musste nach einem bestimmten Schlüssel für Stellplätze sorgen. In Bremen gilt das heute wie vor 70 Jahren, nur dass die Bauherren sich von der Pflicht mittlerweile freikaufen können. Bisher ging das Geld ausschließlich an die Stadt, die es an die Parkhausgesellschaft Brepark weiterleitet. Doch das wird nun anders. Ein dritter Weg, und er führt nun vom Auto.

Von Januar an, wenn das neue Gesetz gilt, das die Bürgerschaft jetzt beschlossen hat, kann der Parkplatz-Ablass im eigenen Portemonnaie bleiben. Bedingung: Das Geld muss für Mobilitäts-Management-Maßnahmen verwendet werden, wie es die Verwaltung ausdrückt. Für alles konkret, was dabei hilft, die Autos aus der Stadt herauszuhalten. Das kann Car-Sharing sein, ein Fuhrpark mit Firmenrädern oder das Jahresticket für Bus und Bahn.

Ein Beispiel: Jemand baut ein Bürohaus mit 2000 Quadratmetern Nutzfläche. Für jeweils 40 Quadratmeter davon wird ein Stellplatz fällig. Wenn das Haus mit Bus und Bahn gut erreichbar ist, reduziert sich der Ansatz. Dann wären es in diesem Fall keine 50 Parkplätze mehr, sondern nur noch 30. Der Bauherr hat nun die Wahl: Stellflächen schaffen, Geld an die Stadt zahlen oder den Betrag selbst einsetzen. Veranschlagt werden in dem neuen Gesetz 11800 Euro pro Parkplatz, deutlich weniger als er tatsächlich kosten würde. Für das Bürohaus kämen 354 000 Euro zusammen, genug, um die Angestellten in dem Haus jahrelang beispielsweise mit ÖPNV-Tickets zu versorgen. Die Behörden verlangen dafür freilich einen Nachweis.

Grundsätzlich hätte Bremen auch auf die Stellplatzpflicht verzichten oder sie einschränken können. In Berlin zum Beispiel

gilt die Vorschrift nur für Behindertenparkplätze und Fahrradstellplätze. „Es wäre ein Beitrag zur Entbürokratisierung gewesen, mit Vorteilen für die Verwaltung und Investoren“, schreibt die Baubehörde in der Vorlage für das Gesetz. Applaus hätte es dafür aus der Wirtschaft gegeben, aber auch von den Umweltverbänden. Wo keine Parkplätze, da keine Autos – so einfach und ökologisch.

Bremen, so sieht es der Gesetzgeber, würde nicht nur auf Einnahmen verzichten, sondern auch auf die Möglichkeit, auf den innerstädtischen Verkehr Einfluss zu nehmen. Neuerdings so, dass mit der Stellplatzpflicht darauf hingewirkt wird, durch

Car-Sharing oder Teilnahme am ÖPNV möglichst wenig das eigene Auto zu benutzen.

Die Handelskammer begrüßt die neue Regelung. „Je flexibler man das handhabt, umso besser“, sagt Olaf Orb, Verkehrsreferent bei der Kammer. In der Vergangenheit habe es bei den Bauherren regelmäßig für Verdruss gesorgt, wenn viel Geld für Parkplätze gezahlt werden musste, die aber ganz woanders entstanden seien.

