

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung  
und Wohnungsbau • Contrescarpe 72 • 28195 Bremen

An Behörden und Verbände

nur per Mail

Auskunft erteilt  
Kai Melzer

Dienstgebäude:  
Contrescarpe 72

Zimmer S 2.21

Tel. +49 421 3 61-16 081

Fax

E-Mail  
Kai.Melzer@BAU.BREMEN.de

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens  
diverse

Mein Zeichen  
(bitte bei Antwort angeben)  
FB 01-6

Bremen, 10. Januar 2022

## **Umgang mit den wesentlichen Einwendungen zum Entwurf der Neufassung eines Mobilitäts-Bau-Ortsgesetzes für die Stadtgemeinde Bremen (MobBauOG)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Anmerkungen und Einwendungen zum Entwurf der Neufassung eines Ortsgesetzes über vorhabenbezogene Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Fahrradabstellplätze und Mobilitätsmanagement bei Bauvorhaben in der Stadtgemeinde Bremen (Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz (MobBauOG, Stand 3. Mai 2021) im Rahmen des vom 2. Juni bis zum 3. September 2021 durchgeführten Anhörungsverfahrens.

Erwartungsgemäß haben nur die Akteure eine Stellungnahme abgegeben, die sich durch den Gesetzentwurf negativ berührt sehen oder aber konstruktive Verbesserungsvorschläge einbringen wollen.

Nach Abstimmung mit der Ressortleitung und Vertretern der Koalitionsfraktionen möchte ich Sie mit diesem gebündelten Antwortschreiben über die Auswertung der Anhörung und das weitere Vorgehen informieren.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der vorgelegte Gesetzentwurf in der Fassung vom 3. Mai 2021 auf ein geteiltes Echo gestoßen ist. Dabei weisen die eingegangenen Stellungnahmen sowohl in ihrer sprachlichen Diktion als auch in der konkreten inhaltlichen Ausgestaltung eine große Heterogenität aus.

Der Gesetzentwurf ist von vielen Kammern und Verbänden, in einigen Beiratsbereichen, aber auch von der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa abgelehnt bzw. deutlich kritisiert worden.

Die Anforderungen werden vielfach als zu bürokratisch und weiterer Kostentreiber im Bauwesen angesehen. Hinsichtlich der Umsetzung des verpflichtenden Anteils von Mobilitätsmanagement wurden viele kritische Fragen geäußert. Insbesondere die geplante verpflichtende behördliche Vorabstimmung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen wird als bürokratische Verzögerung wahrgenommen.

- Seite 1 von 8 -



Dienstgebäude  
Contrescarpe 72  
28195 Bremen  
Hochgarage Herdentor  
Hochgarage Am Hauptbahnhof



Eingang  
Contrescarpe 72  
28195 Bremen



Bus / Straßenbahn  
Haltestellen  
Herdentor

Poststelle:  
T (0421) 361 2407  
F (0421) 361 2050  
E-Mail office@bau.bremen.de

Internet: <https://baumwelt.bremen.de> Die Datenverarbeitung der personenbezogenen Daten entspricht den gesetzlichen Vorgaben.

Weitere Informationen finden Sie hier: <https://baumwelt.bremen.de/info/dsgvo-kontakt>

Dienstleistungen und Informationen der Verwaltung unter Tel: (0421) 361-0, [www.transparenz.bremen.de](http://www.transparenz.bremen.de), [www.service.bremen.de](http://www.service.bremen.de)

In vielen Stellungnahmen wurde darüber hinaus nicht nur der Gesetzentwurf, sondern auch die gesamte Verkehrspolitik des Ressorts sowie die lange bauaufsichtliche Verfahrenslaufzeit kritisch hinterfragt.

Andererseits werden die beabsichtigten Regelungsinhalte von vielen anderen Akteuren grundsätzlich begrüßt, da der Gesetzentwurf sowohl aus städtebaulicher-, verkehrspolitischer- aber auch aus ökologischer Sicht aus ihrer Sicht in die richtige Richtung weise. Demzufolge haben sie konkrete Nachbesserungsvorschläge sowie Verständnisfragen hinsichtlich des geplanten Gesetzesvollzuges vorgetragen.

Im Ergebnis soll der Gesetzentwurf nicht weiter verschärft werden, sondern einige Erleichterungen oder Modifizierungen erfahren. Auf die vorgetragene Grundsatzkritik möchte ich wie folgt eingehen:

## **1. Allgemeines**

### **1.1 Grundsätzliche Kritik an der Verkehrspolitik des Ressorts**

Der Fachbereich Verkehr nimmt die seinen Aufgabenbereich betreffende, vielfach vorgetragene Grundsatzkritik zur Kenntnis. Es wird selbstkritisch eingeräumt, dass insbesondere die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) aus dem Jahr 2014 mit seinen zahlreichen Einzelmaßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt deutlich hinter den selbstgesteckten Zielen zurückbleibe, was auf fehlende personelle und finanzielle Ressourcen zurückzuführen sei.

Da das MobBauOG jedoch als ein wesentlicher Baustein der angestrebten Verkehrswende anzusehen ist, sollen die darin beabsichtigten Regelungsinhalte betreffend die privaten Grundstücksflächen parallel zu den im VEP genannten kommunalen verkehrlichen Maßnahmen auf öffentlichen Flächen umgesetzt werden.

Der vorliegende Berichtsentwurf zur „Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes Bremen 2025“ (Version 0.5, Stand 27.03.2021)<sup>1</sup> erläutert Konzepte und Handlungsempfehlungen zu folgenden Teilstrategien

1. Maßnahmen Autofreie Innenstadt (Kapitel 2)
2. Maßnahmen ÖPNV-Strategie Bremen (Kapitel 3)
3. Maßnahmen Parken in Quartieren (Kapitel 4)
4. Maßnahmen Stadt-Regionales ÖV-Konzept Bremen-Niedersachsen (Kapitel 5)

die im Rahmen dieser Stellungnahme nicht Gegenstand der Betrachtung sind.

Hinsichtlich der geplanten Ausbaumaßnahmen für das Straßenbahnnetz wird ergänzend auf die Vorlage VL 20/4979 verwiesen, die von der Städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung auf ihrer Sitzung am 25.11.2021 zur Kenntnis genommen wurde.

### **1.2 Das bauaufsichtliche Verfahren dauere schon jetzt zu lange und sei darüber hinaus nicht digitalisiert**

Die unteren Bauaufsichtsbehörden der Stadtgemeinde Bremen sind diesbezüglich selbstkritisch und schon seit längerem um eine effektivere und schnellere Durchführung der bauaufsichtlichen Verfahren bemüht.

Um die Vorgaben des Onlinezugangsgesetzes umzusetzen, wird derzeit im Ressort mit Hochdruck daran gearbeitet, die bauaufsichtlichen Verfahren weit möglichst zu digitalisieren und dadurch für alle Akteure anwenderfreundlicher zu gestalten und Verfahrenslaufzeiten zu verkürzen. Eine konkrete Zeitplanung für digitale Pilotprojekte sowie für ein „Go Live“ für alle Anwender kann zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht in Aussicht gestellt werden.

---

<sup>1</sup> Vgl. <https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/verkehrsentwicklungsplan/fortschreibung-des-vep-343552>

### **1.3 Der Gesetzentwurf sei insgesamt zu bürokratisch und nur schwer verständlich**

Der Einwand ist zwar nachvollziehbar, allerdings ergibt sich die als schwierig empfundene Lesbarkeit des Gesetzentwurfs einerseits aus den politisch angestrebten Regelungszielen, die andererseits gleichzeitig den formellen und materiellen Anforderungen an die Gesetzgebung entsprechen müssen, um Rechtssicherheit zu gewähren.

Der Gesetzentwurf ist deshalb mit den Erkenntnissen aus dem Anhörungsverfahren unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit durch Gewichtung und Abwägung aller Belange/Einwände und nach rechtsförmlicher Prüfung nochmals überarbeitet worden. Hierbei hat sich gegenüber der Anhörungsfassung auch eine Anpassung der Paragraphenfolge ergeben.

### **1.4 Keine oder nur geringe Berücksichtigung von Elektromobilität**

Aufgrund der Bundesregelung des Gesetzes zur Elektromobilitätsinfrastruktur (GEIG) vom 18. März 2021 (BGBL. I Nr. 11, S. 354) wurden im Ortsgesetz bewusst keine „konkurrierenden“ kommunalen Regelungsinhalte getroffen, sondern in § 8 Absatz 8 mit Satz 2 lediglich eine klarstellende Rechtsgrundverweisung aufgenommen.

### **1.5 Der Gesetzentwurf führe zu einer Steigerung der Baukosten, die Höhe der vorgesehenen Ablösungsbeträge wird kritisch hinterfragt**

Bei der vorgetragenen Kritik ist zu berücksichtigen, dass es sich nicht um eine vollständig neue Regelungsmaterie, sondern lediglich um eine zeitgemäße Novellierung einer bereits seit vielen Jahren bestehenden ortsgesetzlichen Regelung handelt.

Die tatsächlichen Kosten für die Realherstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sind bereits unabhängig von der aktuell geplanten Novelle im Zeitablauf seit Inkrafttreten des StellpLOG-2012 aufgrund der allgemeinen Kostenentwicklung um ungefähr 33 Prozent angestiegen (siehe Vergleich der Herstellungskosten 2011 – 2019 in der Begründung zum Gesetzentwurf).

Die in § 10 Absätze 1 und 2 vorgesehenen Ablösebeträge sollen, auch wenn sie gegenüber dem StellpLOG-2012 angehoben werden, gegenüber der vorgelegten Anhörungsfassung unverändert bleiben, weil sie gegenüber den tatsächlichen Herstellungskosten je nach Privilegierungsgrad immer noch prozentual z.T. deutlich reduziert sind und das Ablöseäquivalent für Mobilitätsmanagementmaßnahmen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit zu einem vergleichbaren Kapitaleinsatz führen muss. Zudem sollen die generierten Ablösungsbeträge auch weiterhin zumindest eine anteilige Co-Finanzierung für die nach § 49 Absatz 2 der Bremischen Landesbauordnung i.V.m. den nach § 10 Absatz 8 vorgesehenen Verwendungszwecke ermöglichen.

Dem mehrfach vorgetragenen Einwand einer Senkung der Ablösungsbeträge kann somit aus tatsächlichen, teleologischen und rechtssystematischen Gründen nicht gefolgt werden, da der Gesetzentwurf bewusst als „Werkzeugkasten“ ausgestaltet ist, der in § 6 kombinierbare Instrumente anbietet, um der Erfüllungspflicht nach § 3 unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und grundstücksbezogener Besonderheiten nachzukommen. Das Instrument der Ablösung stellt neben dem Mobilitätsmanagement und der Realherstellung von Stellplätzen die dritte tragende Säule des Gesetzentwurfes dar, die in einem möglichst ausgewogenen Verhältnis zueinanderstehen müssen.

### **1.6 Abkehr von der konzentrischen Zonenbildung rund um die Innenstadt**

Sofern, wie von einigen Akteuren eingefordert, für die gesamte Stadtgemeinde Bremen eine Abkehr von der bisherigen konzentrischen Zonenbildung erfolgen soll, müssten erst entsprechende Daten erhoben und ressortintern abgestimmt werden. Dies würde zu einer deutlichen Verzögerung des Gesetzgebungsverfahrens führen und ist deshalb kurzfristig für diesen Gesetzentwurf nicht umsetzbar.

Die Zonenbildung soll deshalb bis auf Weiteres beibehalten werden, weil sich sowohl die Kriterien als auch die Abgrenzung zwischen den jeweiligen Gebietszonen in Anlehnung an das bisherige StellpLOG-2012 bewährt hat und die Beibehaltung die Rechtsanwendung für alle Akteure erleichtern soll.

Quartiersbezogen sind jedoch entsprechend § 1 Absatz 1 weiterhin abweichende Regelungen von diesem Ortsgesetz über einen Bebauungsplan möglich.

### **1.7 Ablösungsbeträge können auch ortsteilbezogen verwendet werden**

Einige Beiratsbereiche fordern, dass der durch das Vorhaben generierte Ablösungsbetrag zwingend (nicht nur ausnahmsweise) im selben Stadtteil / Ortsteil Verwendung finden soll.

Die grundsätzlichen Verwendungszwecke der nach § 10 Absätze 1 und 2 generierten Ablösungsbeträge sind bereits in § 49 Absatz 2 der Bremischen Landesbauordnung festgelegt, was § 10 Absatz 8 klarstellt. Zulässig sind dabei alle Maßnahmen eines kommunalen Mobilitätsmanagements, die geeignet sind, den Bedarf an Kraftfahrzeugen und vorhabenbezogenen Stellplätzen zu verringern. Dies schließt auch die Möglichkeit ein, die Ablösungsbeträge nicht nur zentral für gesamtstädtische Maßnahmen und Großprojekte (z.B. Ausbau der ÖPNV- oder Fahrradinfrastruktur), sondern auch zweckgebunden für bestimmte quartiersbezogene Mobilitätsmanagementmaßnahmen „vor Ort“ verwenden zu dürfen.

Eine ausschließlich ortsteilbezogene Verwendung ist jedoch nicht vertretbar, da die Gesamtsumme der jährlichen Ablösungsbeträge mit durchschnittlich jährlich 420 TEUR stark schwankend ist und eine sachgerechte Mittelverwendung eine zentrale Steuerung durch das Mobilitätsressort erfordert. Hinzu kommt, dass noch nicht absehbar ist, wie sich die neuen Vorgaben für Mobilitätsmanagementmaßnahmen auf die Attraktivität von Ablösungen und damit auch auf die Einnahmeentwicklung auswirken werden. Eine rein ortsteilbezogene Aufteilung würde zu einer unkalkulierbaren Zersplitterung der Einnahmen führen und wird deshalb als nicht zweckmäßig eingestuft.

## **2. Änderungen am Gesetzentwurf nach Auswertung des Anhörungsverfahrens**

Nachfolgende, im Wesentlichen gleichlautende Einwendungen wurden von mehreren Akteuren aufgeführt, was nach Abstimmung mit der Ressortleitung dazu geführt hat, dass der Gesetzentwurf in Teilbereichen wie folgt modifiziert wurde:

### **2.1 Zum Namen des Gesetzes: Die bisherige Kurzbezeichnung „Mobilitätsortsgesetz“ (MobOG) wird zur Verdeutlichung des Regelungszweckes in „Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz“ (MobBauOG) angepasst**

Klarstellend sei darauf hingewiesen, dass sich der Regelungsinhalt des Gesetzentwurfs ausschließlich auf Bauvorhaben auf privaten Grundstücksflächen und den dadurch ausgelösten vorhabenbezogenen Mobilitätsbedarf bezieht.

Regelungsgegenstand ist damit nicht, wie in der Anhörung von einigen Akteuren angenommen, die ganzheitliche kommunale Steuerung der Mobilität in der Stadtgemeinde auch auf öffentlichen Flächen, wie dies z.B. im Berliner Mobilitätsgesetz<sup>2</sup> beschlossen ist, in dem der Vorrang des Umweltverbundes aus öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr festgeschrieben wurde.

Um den Anwendungsbereich des Regelungsinhaltes des stadtbremischen Ortsgesetzes zu verdeutlichen, wurde die Kurzbezeichnung in „Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz“, abgekürzt MobBauOG angepasst.

Dies lässt gleichzeitig auch Raum für den Fachbereich Verkehr, perspektivisch ein ganzheitliches stadtbremisches Mobilitätsgesetz in Anlehnung an die Berliner Regelung zu entwickeln.

### **2.2 Zu § 2 – Umbenennung der Gebietszone I in „inneres Stadtgebiet“**

Im Vergleich mit dem Kartenmaterial zum Verkehrsentwicklungsplan hat sich herausgestellt, dass bislang keine einheitliche kartographische Abgrenzung des Innenstadtbegriffs besteht, sondern die Grenzen je nach Projekt von den Akteuren unterschiedlich gezogen werden.

---

<sup>2</sup> Vgl. Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018 (GVBl. 2018, 464), siehe <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/mobilitaetsgesetz/>

Während in der Anhörung zum Gesetzentwurf die Gebietszone I als „Kernzone Innenstadt“ bezeichnet wurde, soll diese auf Grundlage der in der Begründung zu § 2 aufgeführten Abgrenzungskriterien in „inneres Stadtgebiet“ umbenannt werden.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens ist eine Ausweitung der Gebietszone I in östlicher Richtung bis zur Achse Lüneburger Straße / St.-Jürgen-Straße gefordert worden. Diesem Vorschlag soll jedoch nicht gefolgt werden, um eine nachträgliche Beschwerde für die betroffene Bevölkerung zu vermeiden.

### **2.3 Zu § 3 Absatz 2 (neu) - Ausbau, Aufstockungen und Umnutzungen zu Wohnzwecken im Bestand werden vom Anwendungsbereich ausgenommen**

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens ist gefordert worden, Aufstockungen, Ausbauten oder Umnutzungen, durch die unmittelbar zusätzliche Wohneinheiten geschaffen werden, vollständig aus dem Geltungsbereich des MobBauOG herauszunehmen.

Dieser Forderung soll zur Förderung des Wohnungsbaus im Bestand und zur Reduzierung der diesbezüglichen Baukosten gefolgt werden, weshalb in § 3 Absatz 2 ein entsprechendes Rückausnahmeprivileg eingefügt wird, welches auch die zusätzlich erforderlichen Fahrradabstellplätze einschließt, sofern deren Herstellung nach den Anforderungen dieses Gesetzes nicht oder nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand möglich ist.

Aufstockungen, Ausbauten oder Umnutzungen zu Nichtwohnzwecken unterliegen weiterhin einem Abweichungsvorbehalt nach § 13 Absatz 3 Nummer 1, profitieren ansonsten aber von ermäßigten Ablösungsbeträgen nach § 10 Absatz 2 Nummer 4.

### **2.4 Zu § 4 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 Nummer 8.1 bis 8.6 - Änderung der Richtzahlen für Schulen und Kindertagesstätten sowie abweichende Nachweisführung für Hochschulen und Fachhochschulen möglich**

- a) Mit Verweis auf eine ähnliche Hamburger Regelung wird vorgeschlagen, dass zukünftig nicht mehr die Anzahl der Schüler, sondern die Anzahl der Klassen / Gruppenräume die maßgebliche Bezugsgröße sein soll. Die Richtzahlentabelle wird deshalb in den Nummern 8.1 bis 8.6 nach Abstimmung mit der Senatorin für Kinder und Bildung sowie Immobilien Bremen entsprechend angepasst.
- b) Für den Bereich der Universität / Technologiepark wird angemerkt, dass in Nummer 8.5 die Anzahl der Studierenden nicht mehr die richtige Bezugsgröße sei. Der Stellplatznormbedarf in diesem Bereich solle nicht kleinteilig vorhabenbezogen, sondern großflächig abstrakt mit einer gebietsbezogenen Gesamtnachweisführung erfolgen. Hierzu sei auf die jeweilige Fach- oder Hochschule inklusive ihrer Forschungsbereiche und einschließlich Wohnanlagen des Studierendenwerk Bremen abzustellen. Da eine solche Gesamtnachweisführung einen erheblichen Vorabstimmungsaufwand insbesondere mit der Senatorin für Wissenschaft und Häfen verursacht, soll im Gesetzentwurf in § 4 Absatz 1 durch den neuen Satz 2 lediglich die abstrakte Möglichkeit eingeräumt werden, dass für Hochschulen und Fachhochschulen durch die untere Bauaufsichtsbehörde eine abweichende Nachweisführung zugelassen werden kann.

### **2.5 Zu § 7 Absatz 1 Nummer 3 – die Einstiegsschwelle für notwendiges Mobilitätsmanagement in der Gebietszone III wird angehoben**

Da diverse Akteure das geplante notwendige Mobilitätsmanagement kritisieren und die anteiligen Faktoren als zu hoch angesetzt bemängeln, soll als Kompromiss für die städtebaulich sehr heterogene Gebietszone III eine andere „Einstiegsschwelle“ vorgeschlagen werden. Demnach soll dort erst ab einem rechnerischen Stellplatznormbedarf von acht Stellplatzeinheiten die Verpflichtung für Mobilitätsmanagementmaßnahmen einsetzen. Diese Änderung stellt außerhalb inneren Stadtgebiets und der innenstadtnahen Quartiere mit hoher Verdichtung eine wesentliche Erleichterung für kleinere und mittlere Bauvorhaben im übrigen Stadtgebiet dar. Für die Berechnung ist die Aufteilung eines zeitlich und räumlich zusammenhängenden Vorhabens des gleichen Bauherrn in getrennte Vorhaben jedoch unzulässig.

## **2.6 Zu § 7 Absatz 3 - Vorbehalt bei Pooling-Möglichkeit wird in Regelvorschrift umgestaltet**

Die vorgesehene Pooling-Möglichkeit, den vorhabenbezogenen Mobilitätsbedarf verschiedener Bauvorhaben ganz oder teilweise durch gebündelte Mobilitätsmanagementmaßnahmen erfüllen zu dürfen, ist auf ein positives Echo gestoßen, weil hierdurch eine vorhabenübergreifende, quartiersbezogene Steuerung möglich wird. Um die Attraktivität dieser Möglichkeit zu verbessern, entfällt der ursprünglich geplante behördliche Zustimmungsvorbehalt zugunsten einer unmittelbaren Rechtsanwendung.

## **2.7 Zu § 7 Absatz 4 - die geplante verpflichtende Vorabstimmung für Mobilitätsmanagement wird in eine Anzeigepflicht umgestaltet**

Da die ursprünglich in § 8 Absatz 6 der Anhörungsfassung geplante verpflichtende Vorabstimmung für Mobilitätsmanagement von vielen Akteuren als zu bürokratisch und zeitaufwendig empfunden wurde, soll diese in eine Anzeigepflicht umgestaltet werden.

Zukünftig sind geplante Mobilitätsmanagementmaßnahmen zeitgleich mit Einreichung des Bauantrages durch die Bauherrin oder den Bauherren im Rahmen des nach § 6 Absatz 4 zu erstellenden vorhabenbezogenen Mobilitätsnachweises bei der für das Mobilitätsmanagement zuständigen Stelle in Textform anzuzeigen. Diese erhält somit frühzeitig Kenntnis und hat die Möglichkeit, zweckmäßige Änderungen rechtzeitig mit den beteiligten Akteuren abzustimmen, und nach erfolgter Prüfung eine Stellungnahme an die untere Bauaufsichtsbehörde zu übersenden, die abschließend über die Zulässigkeit von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements entscheidet.

Der Fachbereich Verkehr ist bestrebt, für die Erbringung der nach diesem Gesetz erforderlichen Prüf- und Beratungsleistungen zusätzliches Personal bereitzustellen, welches entsprechend § 7 Absatz 5 stichprobenartig auch die dauerhafte Durchführung der Mobilitätsmanagementmaßnahmen überwachen soll.

Die Umgestaltung in eine Anzeigepflicht ist somit verfahrensökonomisch sinnvoll, da sie in Verbindung mit der perspektivischen Digitalisierung des bauaufsichtlichen Verfahrens den behördlichen Abstimmungsprozess erleichtert.

## **2.8 Zu § 8 Absatz 2 Buchstabe b - in den Gebietszonen II und III wird die zulässige Entfernung von 200 auf 300 Meter angehoben**

Sollen notwendige Stellplätze für Wohnungsbauvorhaben auf einem anderen Grundstück hergestellt werden, wird die für die Gebietszonen II und III zulässige Entfernung von 200 Metern zur Grundstücksgrenze des pflichtigen Grundstücks als zu knapp bemessen angesehen. Die zulässige Entfernung soll deshalb auf 300 Meter angehoben werden, was in großen Teilen des Stadtgebietes auch der durchschnittlichen fußläufigen Entfernung zur nächsten ÖPNV-Haltestelle entspricht.

## **2.9 Zu § 9 Absatz 3 Satz 3 - Streichung der verpflichtenden Lademöglichkeit für E-Bikes in Wohngebäuden zugunsten einer freiwilligen Mobilitätsmanagement-Maßnahme**

Die Wohnungswirtschaft hat eine Streichung dieser Vorschrift mit dem Hinweis gefordert, dass das Laden der Fahrrad-Akkus oftmals direkt in den Wohnungen und nicht in den nach § 48 Absatz 2 BremLBO erforderlichen separaten Abstellräumen erfolge und daher anders als die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu bewerten sei.

Da der Einwand als nachvollziehbar angesehen wird, ist die verpflichtende Anforderung wieder gestrichen worden und soll stattdessen in die Anlage 3 als freiwillige bauliche Mobilitätsmanagementmaßnahme überführt werden.

## 2.10 Zu § 13 Absatz 2 Nummer 1 - neuer Abweichungstatbestand zum Verzicht oder einer Reduzierung vom verpflichtenden Mobilitätsmanagement in allen Zonen zugunsten einer Realherstellung von Stellplätzen

Der vorgelegte Gesetzentwurf in der Anhörungsfassung vom 3. Mai 2021 ist von vielen Akteuren dergestalt kritisiert worden, dass

- a) die nach § 6 Absatz 1 nur noch ausnahmsweise Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen in der Gebietszone I als unverhältnismäßige Einschränkung kritisch gesehen und gestrichen bzw. inhaltlich modifiziert werden soll,
- b) die in § 8 Absatz 3 festgelegten Faktoren für verpflichtendes Mobilitätsmanagement zu hoch angesetzt seien und
- c) ein verpflichtendes Mobilitätsmanagement für die Zonen II und III insgesamt fraglich sei.

Um einen tragfähigen Kompromiss der gegensätzlichen Interessenlagen herzustellen, soll in § 13 Absatz 2 mit der Nummer 1 ein neuer Abweichungstatbestand geschaffen werden, wonach die Erteilung einer Abweichung möglich ist, wenn es in besonders begründeten Ausnahmefällen nach Art und Lage des Vorhabens sowie der Grundstückssituation sachgerecht erscheint, den nach § 7 Absatz 1 grundsätzlich notwendigen Anteil an Mobilitätsmanagementmaßnahmen in allen Gebietszonen zugunsten der Realherstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge zu reduzieren oder zu ersetzen.

Die Entscheidung über die Zulässigkeit der Abweichung trifft die untere Bauaufsichtsbehörde unter Berücksichtigung der das Baugrundstück betreffenden planungsrechtlichen Voraussetzungen nach Beteiligung der für das Mobilitätsmanagement zuständigen Stelle.

Mit diesem Abweichungstatbestand wird es im gesamten Stadtgebiet möglich, in Ausnahmefällen einzelfallbezogen andere Lösungen zu finden, ohne dafür nach § 1 Absatz 1 „zeit- und verfahrensaufwendig“ das Planungsrecht anpassen zu müssen.

Den genauen Wortlaut des überarbeiteten Gesetzentwurfes (Änderungen nach Anhörung und rechtsförmlicher Prüfung, Stand 6. Dezember 2021) entnehmen Sie bitte den beigefügten Anlagen.

Die angepasste Begründung wird in Kürze auf der Ressorthomepage unter

<https://www.bauumwelt.bremen.de/wohnungsbau/planen-bauen/rechtsgrundlagen-3559>

veröffentlicht.

### 3. Anwendungsbeispiel

Abschließend soll die Regelungsstruktur des Gesetzentwurfes zur Erfüllung des Mobilitätsbedarfs nach § 3 an einem konkreten Beispiel dargestellt werden:

Prüfschritt	Erläuterung	Ergebnis
Vorhaben	Neubau Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten zu jeweils 65 m <sup>2</sup> Wohnfläche Gebietszone II	
Notwendige Fahrradabstellplätze § 4	Richtzahlentabelle Ziffer 1.2 1 je 30m <sup>2</sup> Gesamt-Wohnfläche, mindestens 6	Gesamt-Wohnfläche 650 m <sup>2</sup> (65m <sup>2</sup> x 10 Wohnungen) = 22 notwendige Fahrradabstellplätze sind real herzustellen
Stellplatznormbedarf nach § 4	Richtzahlentabelle Ziffer 1.2 0,6 je Wohnung	Stellplatznormbedarf 6 (0,6 x 10 Wohnungen)
Schwellenwertprüfung nach § 5 Absatz 3 Satz 1	Keine Erfüllungsverpflichtung sofern Stellplatznormbedarf < 4 Stellplatzeinheiten	6 > 4 Erfüllungspflicht nach § 3 besteht

