

**Entwurf eines Ortsgesetzes über vorhabenbezogene Stellplätze, Fahrradabstellplätze
und Mobilitätsmanagement in der Stadtgemeinde Bremen
(Mobilitätsortsgesetz - MobOG HB)**

Anhörungsfassung vom 3. Mai 2021

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Die landesrechtlichen und kommunalen Regelungen über den Umfang einer gesetzlichen Verpflichtung zur Schaffung einer ausreichenden Anzahl von vorhabenbezogenen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen oder alternativen Mobilitätsformen zur Entlastung des öffentlichen Verkehrsraums vom ruhenden Verkehr sind seit vielen Jahren immer wieder Gegenstand einer kontroversen Diskussion verschiedenster Akteure der Stadtgesellschaft.

In der öffentlichen Diskussion über eine mögliche Neuregelung oder Abschaffung der Stellplatzpflicht sprechen sich Vertreter der Wirtschaft wegen der umstrittenen Lenkungswirkung bereits im Interesse eines Abbaus von Investitionshemmnissen und zur Verfahrensbeschleunigung tendenziell für eine Lockerung / Abschaffung der Stellplatzpflicht aus.

Umweltverbände lehnen hingegen aus ökologischen Gesichtspunkten eine gesetzliche Pflicht ab, die im Wesentlichen auf die Realherstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge fokussiert ist, weil sie der Auffassung sind, dass erst über die Verfügbarkeit der Stellplätze zusätzlicher Verkehr erzeugt wird und fordern alternative Instrumente.

Die Kommunen votieren dagegen überwiegend für die grundsätzliche Beibehaltung der Stellplatzpflicht, damit die Kosten für den zusätzlichen ruhenden Verkehr nicht auf die Allgemeinheit überwältigt werden und sie ein „bewährtes Instrument“ für die gewünschte Lenkungswirkung zur Deckung von Mobilitätsbedürfnisse nicht aus der Hand geben möchten. Letztlich sollen aber auch wesentliche Finanzausfälle aus den generierten Ablösungsbeträgen vermieden werden, um diese Mittel auch zukünftig zweckentsprechend im Sinne von § 49 Absatz 2 BremLBO verwenden zu können.

Bereits mit der Novelle der Bremischen Landesbauordnung aus dem Jahr 2010 wurde die Stellplatzpflicht entsprechend dem Vorbild der Musterbauordnung „kommunalisiert“, d.h. den beiden Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven wurde die Entscheidung überlassen, ob und welchem Umfang sie an der Stellplatzpflicht festhalten wollen.

Das aktuell gültige Ortsgesetz über Stellplätze und Fahrradabstellplätze in der Stadtgemeinde Bremen (Stellplatzortsgesetz / StellplOG) vom 18. Dezember 2012 (Brem.GBl. S. 555) ist auf Grundlage der Ermächtigung nach § 86 Absatz 1 Nummer 4 der Bremischen Landesbauordnung (BremLBO) am 1. Januar 2013 in Kraft getreten.

Es enthält die liberalen Elemente der Beibehaltung einer Wahlfreiheit zwischen der Realherstellung und Ablösung von notwendigen Stellplätzen und führt Maßnahmen des Mobilitätsmanagements als „freiwillige“ innovative Alternative ein.

Seitdem gibt es immer wieder Wünsche und Vorschläge aus dem politischen Raum oder aus den Beiräten, das „noch relativ neue“ Stellplatzortsgesetz an die aktuelle Entwicklung einer stadtgerechten Mobilität und einer „Verkehrswende für den Klimaschutz“ anzupassen.

Anknüpfend an die damalige Diskussion zum StellplOG-2012 hat sich die Architektenkammer der Freien Hansestadt Bremen im Rahmen einer Resolution vom Oktober 2018 perspektivisch für eine vollständige Abschaffung der Stellplatzpflicht eingesetzt.

Das Bau- und Mobilitätsressort bleibt nach kritischer Überprüfung jedoch bei seiner bisherigen Auffassung, dass eine nahezu vollständige oder teilweise Abschaffung der gesetzlichen Stellplatzpflicht, wie in Hamburg oder Berlin teilweise umgesetzt, für die Stadtgemeinde Bremen nicht zielführend sei, sondern stattdessen ein novelliertes Mobilitätsortsgesetz aufgrund

seiner verkehrlichen und städtebaulichen Lenkungswirkung weiterhin als erforderlich angesehen wird.

Nur mit dem Hebel der „abstrakten Stellplatzpflicht“ könne in den Köpfen der Stadtbevölkerung ein Umdenken „weg vom eigenen Auto“ hin zu einer dynamisch-flexiblen Verkehrsmittelwahl beschleunigt werden. Hierbei spielen kommunale und vorhabenbezogene Mobilitätsmanagementmaßnahmen eine wichtige Rolle mit dem Ziel, mit den eingesparten Stellplatzflächen „autofreie Stadträume“ und damit insbesondere in verdichteten Lagen perspektivisch eine „neue Urbanität“ entstehen lassen.

Die Koalitionsvereinbarung für die 20. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft 2019-2023¹ enthält auf den Seiten 37 ff. die Vereinbarung, das aktuell gültige Stellplatzortsgesetz mit dem Ziel zu modernisieren, zukünftig bei jedem Bauvorhaben einen verpflichtenden Anteil der Stellplätze durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements wie Carsharing oder Zeitkarten zu ersetzen.

Im April 2021 ist eine von team red im Auftrag des Mobilitätsressorts erstellte Studie zur Evaluation über die Wirksamkeit von Mobilitätsmanagementmaßnahmen, die im Rahmen des § 9 StellplOG-2012 umgesetzt worden, der Öffentlichkeit vorgestellt worden².

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass sich die umgesetzten Maßnahmen zur Reduzierung des tatsächlichen Stellplatzbedarfs grundsätzlich als wirksam herausgestellt haben. Es erscheint deshalb sachgerecht, Mobilitätsmanagement nunmehr als verpflichtendes Instrument im Rahmen dieser Neufassung des Mobilitätsortsgesetzes anteilig abgestuft unter Berücksichtigung der Gebietszoneneinteilung zu verankern.

Auf Basis eines vorherigen Senatsbeschlusses hat die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung am 28. November 2019 der Vorlage 20/519 „Verkehrswende für den Klimaschutz gestalten“ durch Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes Bremen 2025³ zugestimmt. Der nun vorliegende Berichtsentwurf (Version 0.5, Stand 27.03.2021) 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)

Der Bericht befindet sich aktuell in der Trägerbeteiligung und soll mit den ausgewerteten Stellungnahmen im Anschluss der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis vorgestellt werden.

Die Novellierung des Mobilitätsortsgesetzes ist deshalb in enger Abstimmung mit dem Fachbereich Verkehr erfolgt, da das neue Ortsgesetz als ein „Baustein“ im Rahmen der angestrebten „Verkehrswende 2030“ angesehen wird und mit den vereinbarten Zielen der aktuellen Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025 im Einklang stehen soll.

Da die durch eine bauliche Anlage ausgelösten Mobilitätsbedürfnisse jedoch direkt dem jeweiligen Vorhaben zuzurechnen sind, handelt es sich im Wesentlichen unverändert um einen im Kern bauordnungsrechtlichen Regelungsinhalt auf Grundlage der Ermächtigung in § 86 Absatz 1 Nummer 4 BremLBO.

Im Januar 2020 wurde durch die Fraktion der GRÜNEN ein Positionspapier zur „Novellierung der Stellplatzverordnung“ veröffentlicht. Die dort aufgestellten Thesen sind im Sommer 2020 im Rahmen einer schriftlichen Fachanhörung mit ausgewählten Akteuren diskutiert worden.

¹ <https://gruene-bremen.de/wp-content/uploads/2019/09/Koalitionsvereinbarung-RGR-2019-2023.pdf>

² Vgl. Die Studie von team-red steht unter https://www.bauumwelt.bremen.de/wohnungsbau/planen_und_bauen/rechtsgrundlagen-3559 zum Download für jedermann bereit.

Vor diesem Hintergrund ist vom Bau- und Mobilitätsressort die anschließende Grundsatzentscheidung getroffen worden, für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen die „abstrakte Stellplatzpflicht“ als ein insgesamt verkehrspolitisch und fiskalisch nach wie vor für sinnvoll gehaltenes Instrument beizubehalten.

Der vorgelegte Gesetzentwurf ist so ausgestaltet, dass die gewünschten Regelungsziele zukünftig nicht mehr nur auf die Realherstellung von Stellplätzen oder Zahlung eines Ablösebetrages beschränkt ist, sondern darüber hinaus auch verpflichtende Anteile von vielfältigen Mobilitätsmanagementmaßnahmen umgesetzt werden sollen, wobei diesbezüglich auf die differenzierte städtebauliche Gliederung des Stadtgebietes mit unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen Bezug genommen wird.

Um die vorliegende Novellierung des Ortsgesetzes mit den gewünschten Regelungszielen rechtssicher durchführen zu können, ist eine zuvor Aufweitung der Ermächtigungsgrundlage in § 86 Absatz 1 Nummer 4 BremLBO als erforderlich angesehen worden, welche mit Gesetz zur Änderung der Bremischen Landesbauordnung vom 22. September 2020 (Brem.GBl. S. 963) beschlossen wurde.

Unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus der Genehmigungspraxis und verfassungsrechtlicher Schranken sind durch das Bau- und Mobilitätsressort in Abstimmung mit den baupolitischen Sprechern der Koalitionsfraktion die nachfolgenden **wesentlichen Eckpunkte und Regelungsziele** für die nun vorliegende Neufassung des Mobilitätsortgesetzes entwickelt worden:

1. Umbenennung in „Mobilitätsortgesetz“ (MobOG)

Um die angestrebte Verkehrswende mit einer Abkehr von einer in der Vergangenheit schwerpunktmäßigen Konzentration auf das Kraftfahrzeug als Fortbewegungsmittel und die damit verbundene Vorhaltung von Stellplatzflächen hin zu einer perspektivisch ganzheitlichen Mobilitätsbetrachtung zu erleichtern, wird das bisherige Stellplatzortsgesetz (StellplOG) mit der vorgelegten Neufassung unter Bezug auf die Regelungsinhalte in § 49 und § 86 Absatz 1 Nummer 4 BremLBO in „Mobilitätsortgesetz“ (MobOG) umbenannt.

2. Neue Gebietszoneneinteilung (siehe zu § 2 i.V.m Anlage 1)

- 2.1 Für die Kernzone der Innenstadt wird entsprechend § 2 Nummer 1 eine neue Gebietszone I eingeführt.
- 2.2 Der erweiterten Ermächtigungsgrundlage in § 86 Absatz 1 Nr. 4 Buchstabe e) BremLBO folgend ist in der Gebietszone I nach § 6 Absatz 1 die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge zukünftig nur noch ausnahmsweise nach Erteilung einer Abweichung entsprechend § 14 Absatz 2 Nummer 2 zulässig.
- 2.3 Die innenstadtnahen Quartiere werden entsprechend § 2 Nummer 2 der Zone II zugeordnet, welche aufgrund ihrer integrativen Lage um die Überseestadt Nord, den Bereich der Universität und in Bremen-Nord um den Ortsteil Grohn erweitert wird.
- 2.4 Das übrige Stadtgebiet sowie die Außenbereiche werden entsprechend § 2 Nummer 3 der Gebietszone III zugeordnet.

3. Kommunale Pflicht zur Erfüllung des vorhabenbezogenen Mobilitätsbedarfes (siehe zu § 3)

Die bisherige „Stellplatzpflicht“ wird unter ganzheitlicher Betrachtung der Mobilitätsbedürfnisse weiterentwickelt. In Verknüpfung mit § 49 Absatz 1 BremLBO schreibt dieses Ortsgesetz für die Stadtgemeinde Bremen in § 3 nunmehr fest, dass bauliche Anlagen nur errichtet, geändert oder in der Art ihrer Nutzung geändert werden dürfen, wenn der vorhabenbezogene Mobilitätsbedarf im Sinne dieses Gesetzes ermittelt und mit den zur Verfügung stehenden Instrumenten erfüllt wird.

4. Richtzahlen zur Ermittlung und Reduzierung des Stellplatznormbedarfs (siehe zu §§ 4 und 5 i.V.m. Anlage 2)

- 4.1 Zunächst ist für jedes Vorhaben nach § 4 Absatz 1 unter Berücksichtigung der Art der Nutzungen der erforderliche Stellplatznormbedarf in Stellplatzeinheiten zu ermitteln. Hierzu wird die bisherige Richtzahlentabelle der Anlage 2 unverändert als „abstrakte Berechnungsgrundlage“ beibehalten.
- 4.2 Die Richtzahlentabelle enthält aus Vereinfachungsgründen unverändert den abstrakt typisierenden Stellplatznormbedarf einer baulichen Anlage ohne weitere Ausdifferenzierung zwischen Bewohnern, Nutzern, Besuchern, Beschäftigten etc., da die Verteilung im Einzelfall sehr unterschiedlich ausfallen und die tatsächliche Nutzung durch die Bauaufsichtsbehörde nicht kontrolliert werden kann.
- 4.3 Für Vorhaben des **Wohnungsbaus** wird nach Ziffern 1. 2 und 1.3 der Richtzahlen zukünftig nach Wohnungsgrößen und Gebietszonen differenziert, ebenso wird nach Ziffer 1.4 eine abgeminderte Richtzahl für den geförderten Wohnungsbau und nach Ziffer 1.6 für Studierendenwohnheime aufgenommen. Die Errechnung der Richtzahlen für Fahrradabstellplätze im Wohnungsbau soll neu in 30-m²-Schritten an die Gesamt-Wohnfläche aller Wohnungen im Gebäude gekoppelt werden.
- 4.4 Die pauschale Reduktion des Stellplatznormbedarfs unter Berücksichtigung der ÖPNV-Erschließung für **gewerbliche Vorhaben** von bisher 40 % in den neuen Zonen I und II sowie von 20 % in Zone III wird in § 5 Absatz 1 unverändert beibehalten. Ebenso sollen die Richtzahlen für Fahrradabstellplätze im gewerblichen Bereich unverändert bleiben, da im Gegenzug die Möglichkeit, zusätzliche Fahrradabstellplätze herzustellen und diese mit weiteren Serviceleistungen zu verknüpfen, als Auswahlmaßnahme für das Mobilitätsmanagement aufgenommen worden wurde.

5. Anhebung der Bagatellgrenze (siehe zu § 5 Absatz 3)

- 5.1 Die bisherige Bagatellgrenze zum Verzicht auf die Erfüllungspflicht für Kraftfahrzeugstellplätze findet zukünftig nicht wie bisher nur bei Änderungen / Nutzungsänderungen Anwendung, sondern wird auch auf den **Neubau** ausgeweitet.
- 5.2 Gleichzeitig wird die Bagatellgrenze um eine Stellplatzeinheit angehoben, so dass die Erfüllungspflicht erst einsetzt, sofern der nach den mathematischen Rundungsregeln ermittelte Stellplatznormbedarf **mindestens vier Stellplatzeinheiten** beträgt.

6. Erfüllung des Mobilitätsbedarfs (siehe zu §§ 7 ff.)

Wird bei der abstrakten Ermittlung des Stellplatznormbedarfs für Kraftfahrzeuge die Bagatellgrenze nach Ziffer 5.2 überschritten, ist der durch ein Vorhaben ausgelöste Mobilitätsbedarf für Kraftfahrzeuge anschließend entsprechend den gesetzlichen Vorgaben durch folgende Instrumente zu erfüllen

- 6.1 Mobilitätsmanagement (siehe zu § 8)
- 6.2 Realherstellung von Stellplätzen (siehe zu § 9) oder
- 6.3 Ablösung (siehe zu § 11).

7. Mobilitätsmanagement (siehe zu § 8)

- 7.1 Der erweiterten Ermächtigungsgrundlage in § 86 Absatz 1 Nr. 4 b BremLBO folgend, sind nach § 7 Absatz 1 Buchstabe a i.V.m. § 8 Absatz 3 von dem ermittelten Stellplatznormbedarf für die Erfüllung durch notwendiges Mobilitätsmanagement wie folgt verpflichtend umzusetzen:
 - 7.1.1 in der Gebietszone I je vier Stellplätze mindestens drei Stellplatzeinheiten (Faktor 0,75),
 - 7.1.2 in der Gebietszone II je vier Stellplätze mindestens zwei Stellplatzeinheiten (Faktor 0,50),

- 7.1.3 in der Gebietszone III je vier Stellplätze mindestens eine Stellplatzeinheit (Faktor 0,25),
- 7.2 Alternativ zu einer anteilig verpflichtenden Erfüllung durch Mobilitätsmanagement kann nach § 7 Absatz 1 Buchstabe b das Instrument der Ablösung gewählt werden („Freikauf“).
- 7.3 Mobilitätsmanagementmaßnahmen können nach § 7 Absatz 2 i.V.m. § 8 Absatz 4 auch über den verpflichtenden Anteil hinaus auf freiwilliger Basis angewählt werden
- 7.4 Zulässige Mobilitätsmanagementmaßnahmen werden nach § 8 Absatz 2 in einem nicht abschließenden Aufzählungskatalog gelistet und sind unter bestimmten Voraussetzungen miteinander kombinierbar.
- 7.5 Sämtliche Mobilitätsmanagementmaßnahmen sollen sich hinsichtlich des Kapitaleinsatzes am ansonsten erforderlichen Ablöseäquivalent orientieren, müssen dieses aber nicht vollständig erreichen. Damit soll grundsätzlich eine finanzielle Gleichstellung des Kapitaleinsatzes für Mobilitätsmanagement und Ablösung sichergestellt werden.
- 7.6 Sämtliche Mobilitätsmanagementmaßnahmen sind vor Einreichung des Bauantrages durch die Bauherrin oder den Bauherren im Rahmen des nach § 7 Absatz 3 zu erstellenden vorhabenbezogenen Mobilitätsnachweises bei der für das Mobilitätsmanagement zuständigen Stelle in Textform zu beantragen (siehe zu § 8 Absatz 6).
- 7.7 Sämtliche Mobilitätsmanagementmaßnahmen sind nach § 8 Absatz 7 in der Eigenverantwortung der Bauherren auf dem Baugrundstück oder einem geeigneten Grundstück der näheren Umgebung durchzuführen. Dabei können nach § 8 Absatz 5 gemeinsame Pooling-Lösungen für mehrere Vorhaben zugelassen werden.
- 7.8 Durch den verpflichtend umzusetzenden Stellplatzanteil an Mobilitätsmanagement oder alternativer Ablösung soll die Anzahl der real herzustellenden Stellplätze verringert werden, was auf dem Baugrundstück gleichzeitig die Flächenverfügbarkeit z.B. zur Herstellung notwendiger Kinderspielflächen bei Wohnungsbauvorhaben aber auch zur verbesserten Umsetzung einer natürlichen Freiflächengestaltung im Sinne des § 8 BremLBO erhöht.

8. Aktualisierung der Ablösungsbeträge (siehe zu §§ 11 und 12)

Die Höhe der Ablösungsbeträge soll Berücksichtigung der fortgeschriebenen Herstellungskosten wie folgt festgelegt werden

- 8.1. Regelablösung für den Gewerbebau nach § 11 Absatz 1 Nummer 1 unter Zugrundelegung von 60 % der durchschnittlichen Herstellungskosten
- | | | | |
|-----------------|-------------|-----------|------------|
| Zonen I und II: | 18.600,00 € | Zone III: | 8.400,00 € |
|-----------------|-------------|-----------|------------|
- 8.2 Regelablösung für den Wohnungsbau nach § 11 Absatz 1 Nummer 2 unter Zugrundelegung von 40 % der durchschnittlichen Herstellungskosten
- | | | | |
|-------------------|----------|-----------|---------|
| Zonen I und II b: | 12.600 € | Zone III: | 5.600 € |
|-------------------|----------|-----------|---------|
- 8.3 ermäßigte Ablösung nach § 11 Absatz 2 unter der Voraussetzung einer Abweichung nach § 14 Absatz 2 Nummer 7 unter Zugrundelegung von 25 % der durchschnittlichen Herstellungskosten für Vorhaben
- 8.3.1 in Bezug auf Kulturdenkmäler,
- 8.3.2 in Baulücken entsprechend § 11 Absatz 3,
- 8.3.3 des geförderten Wohnungsbaus entsprechend § 11 Absatz 4 und
- 8.3.4 des Ausbaus, der Aufstockung oder der Nutzungsänderung im Bestand
- | | | | |
|----------------|---------|-----------|---------|
| Zonen I und II | 7.900 € | Zone III: | 3.500 € |
|----------------|---------|-----------|---------|

- 8.4 Die Ablösung von notwendigen Fahrradabstellplätzen ist nur ausnahmsweise nach Erteilung einer Abweichung nach § 14 Absatz 2 Nummer 6 unter Zugrundelegung von 80 % der durchschnittlichen Herstellungskosten zulässig

Zonen I und II	1.000 €	Zone III:	400 €.
----------------	---------	-----------	--------

9. Vereinfachung der materiellen Anforderungen

Für eine leicht merkbare Rechtsanwendung wird die Zahl „vier“ als wesentliche Richtzahl für folgende Tatbestände vorgeschlagen

- 9.1 nach § 5 Absatz 3 als Einstiegsschwelle für die Erfüllung nach § 7 (Bagatellgrenze),
9.2 nach § 8 Absatz 3 für die prozentuale Staffelung des notwendigen Mobilitätsmanagements,
9.3 nach § 9 Absatz 4 für den prozentualen Anteil an Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen,
9.4 nach § 9 Absatz 7 für die ergänzende Pflanzpflicht und
9.5 nach § 11 Absatz 3 für privilegierte Ablösungsbeträge in Baulücken.

10. Umgang mit Subkultur und Zwischennutzungen (siehe zu § 14)

Der Gesetzentwurf enthält in § 14 Absatz 3 neue Abweichungstatbestände, wonach vollständig oder anteilig auf den Nachweis der Erfüllung des Mobilitätsbedarfs verzichtet werden kann, unter anderem bei

- 10.1 nach § 14 Absatz 3 Nummer 3 bei gemeinnützigen Vereinen und nicht auf Gewinnerzielung ausgerichteten kulturellen Einrichtungen, wenn die Erfüllung aufgrund der Art und der Lage nicht möglich oder nicht bedarfsgerecht ist oder
10.2 nach § 14 Absatz 3 Nummer 4 bei Zwischennutzungen bestehender Gebäude und Grundstücke.

11. Feinsteuerung über Bebauungspläne möglich (siehe zu § 1 Absatz 1 und § 6 Absatz 2)

Der Gesetzentwurf enthält in § 1 Absatz 1 i.V.m. § 6 Absatz 2 eine klarstellende Regelung, dass eine quartiersbezogene Feinsteuerung vorhabenbezogener Mobilitätsbedürfnisse mit von diesem Gesetz abweichenden Anforderungen, Verboten oder Beschränkungen der Realherstellung von Stellplätzen im Bebauungsplan mit konkreter städtebaulicher Würdigung auf der Grundlage von § 12 Absatz 6 BauNVO sowie der Ermächtigungsgrundlage nach § 86 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe e BremLBO ergänzend oder alternativ möglich ist.

Die dargestellten Eckpunkte sind nach Abstimmung mit den baupolitischen Sprechern der Koalitionsfraktion durch das Bau- und Mobilitätsressort zu einem konkreten Gesetzentwurf weiterentwickelt worden, dessen Einzelschriften nachstehend näher erläutert werden.

B. Zu den einzelnen Vorschriften:

Zu § 1 – Anwendungsbereich und Zuständigkeiten

Absatz 1 entspricht unverändert Absatz 1 a.F. und setzt für das Mobilitätsortsgesetz einen ausschließlich auf die Stadtgemeinde Bremen und das stadtbremische Überseehafengebiet Bremerhaven festgelegten örtlichen Geltungsbereich fest. Gleichzeitig wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass entgegenstehende „quartiersbezogene Regelungen“ in Bebauungsplänen oder anderen städtebaulichen oder als örtliche Bauvorschriften erlassenen Satzungen Vorrang gegenüber den im Mobilitätsortsgesetz getroffenen „großflächigen Anforderungen“ haben, die für das gesamte Stadtgebiet Anwendung finden.

„Entgegenstehende“ Regelungen in Bebauungsplänen im Sinne des Absatzes 1 können zunächst ortsgesetzliche Bestimmungen auf der erweiterten Ermächtigungsgrundlage des § 86 Absatz 1 Nummer 4 BremLBO sein, die nach § 86 Absatz 3 BremLBO in Verbindung mit den Regelungen des Baugesetzbuches (BauGB) durch Bebauungsplan erlassen werden, um die Erfüllung des Mobilitätsbedarfs unter Berücksichtigung besonderer Umstände abweichend von dieser Satzung zu regeln. Die grundsätzliche Möglichkeit, dass die Kommunen von der Ermächtigung nach § 86 Absatz 1 Nummer 4 BremLBO keinen Gebrauch machen, lässt auch Raum für eine Regelung, die z. B. für den Bereich eines Bebauungsplanes aus städtebaulichen Gründen auf die Mobilitätspflicht ganz oder anteilig verzichtet (Verzichtssatzung). Auf die diesbezüglich ergänzenden Ausführungen zu § 6 Absatz 2 wird verwiesen.

Absatz 2 nimmt klarstellend hinsichtlich der zulässigen Regelungsinhalte konkreten Bezug auf die Ermächtigungsgrundlagen in § 86 Absatz 1 Nummer 4 und 5 der Bremischen Landesbauordnung.

Nummer 1 bezieht sich auf § 86 Absatz 1 Nummer 4 BremLBO

Buchstabe a) auf die Erforderlichkeit, Anzahl, Größe, Beschaffenheit und Gestaltung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen im Sinne des § 49 Absatz 1 der Bremischen Landesbauordnung (siehe §§ 3 bis 7 sowie 9 und 10),

Buchstabe b) auf ein notwendiges, vorhabenbezogenes Mobilitätsmanagement (siehe § 8),

Buchstabe c) auf eine mögliche Beschränkung zur Herstellung von Stellplätzen in bestimmten Teilen des Gemeindegebietes, soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dies erfordern (siehe §§ 6),

Buchstabe d) auf eine nach § 49 Absatz 2 der Bremischen Landesbauordnung mögliche Ablösung der Herstellungspflicht sowie die Höhe und Verwendung der Ablösungsbeträge (siehe zu §§ 11 und 12).

Nummer 2 bezieht sich auf § 86 Absatz 1 Nummer 5 BremLBO und damit auf Anforderungen an die Gestaltung der Stellplätze sowie die Notwendigkeit einer Bepflanzung ab einer bestimmten Anzahl (siehe § 9).

Unbeschadet der Regelungen im Mobilitätsortsgesetz, besteht ergänzend weiterhin die Möglichkeit, die Zulässigkeit der Herstellung von Stellplätzen quartiersbezogen durch Bebauungsplanfestsetzung nach § 12 Absatz 6 BauNVO auszuschließen oder einzuschränken. So kann zum Beispiel die Beschränkung der Zulässigkeit von Stellplätzen in Relation zu der nach diesem Ortsgesetz notwendigen Anzahl von Stellplätzen bestimmt werden.

Ist die Herstellung der nach diesem Ortsgesetz notwendigen Stellplätze wegen einer derartigen entgegenstehenden Festsetzung eines Bebauungsplanes nicht zulässig, entfällt im Gegenzug auch die nach diesem Gesetz als Kompensation vorgesehene Ablösepflcht der notwendigen Stellplätze, die nach der Bebauungsplanfestsetzung nicht hergestellt werden dürfen. In allen anderen Teilen, für die keine besonderen diesbezüglichen planungsrechtlichen Festsetzungen gelten, finden entsprechend § 12 Absatz 7 BauNVO die Vorschriften dieses Ortsgesetzes auf Grundlage der BremLBO Anwendung.

Absatz 3 stellt mit **Satz 1** klar, dass für den Vollzug dieses Gesetzes die untere Bauaufsichtsbehörde zuständig ist. Sofern Mobilitätsmanagementmaßnahmen nach § 8 umgesetzt werden sollen, ist nach Satz 2 entsprechend § 69 Absatz 1 Nummer 2 BremLBO für die Mobilität zuständige Stelle mit eigener fachlicher Verantwortung zu beteiligen, da insbesondere die Wirksamkeit eines Maßnahmenbündels aus verkehrlicher Sicht zu beurteilen ist. **Satz 3** stellt klar, dass eine Bekanntmachung der jeweils aktuellen Behördenbezeichnungen im Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen erfolgt.

§ 2 - Gebietszonen

§ 2 legt in **Satz 1** entsprechend § 4 Absatz 2 a.F. mit den Nummern 1 bis 3 die für die Ermittlung des Stellplatznormbedarfs nach § 4 notwendige Gebietszoneneinteilung fest, um auf dieser Grundlage entweder

1. für Wohnnutzungen neu direkt in der Richtzahlentabelle entsprechend Anlage 1 zu § 4 Absatz 1 oder
2. für alle Nichtwohnnutzungen - der bisherigen bewährten Regelungssystematik des StellpLOG-2012 folgend – in § 5 Absatz 1 pauschaliert

eine gebietszonenabhängige Reduktion des Stellplatznormbedarfs festzuschreiben.

Die Gebietszonenabgrenzung erfolgt entsprechend dem bisherigen Recht unter Berücksichtigung integrativer Lagen der Quartiere und der Erschließungsqualität des ÖPNV, wird aber unter Berücksichtigung der perspektivisch anzustrebenden „autofreien Innenstadt“ von bisher zwei auf drei Zonen erweitert, die sich wie folgt beschreiben lassen:

1. **Gebietszone I**, welche neu gebildet wird und die Kernzone der Innenstadt umfasst,
2. **Gebietszone II**, welche die innenstadtnahen Quartiere sowie die Ortsteile Vegesack und Grohn umfasst und
3. **Gebietszone III**, welche das übrige Stadtgebiet und die Außenbereiche einschließlich des stadtbremischen Überseehafengebiets Bremerhaven umfasst.

Da sich die Gebietszonen II und III auch weiterhin grundsätzlich an den Ortsteilgrenzen orientieren, ist für die Darstellung der Abgrenzung der Gebietszonen in der **Anlage 1** der gewählte Maßstab 1:25 000 ausreichend.

Nach **Nummer 1** wird in die bisherige Gebietszone I nach dem StellpLOG-2012 eine zusätzliche Gebietszone eingefügt, welche im Wesentlichen nur die **Kernzone der Innenstadt** umfasst und als Gebietszone I (neu) bezeichnet wird.

Als Abgrenzungskriterien werden für die neue Zone I festgelegt:

- a) Bauordnungsrechtlich soll im Sinne des § 9 BremLBO eine Verunstaltung durch oberirdische Stellplätze reduziert sowie dadurch der Schutz des innerstädtischen Ortsbildes und des historischen Stadtkerns erreicht werden.
- b) Städtebaulich handelt es sich um ein durchgängig zusammenhängend dicht bebautes Gebiet mit hoher Zentralität.
- c) Aus verkehrlicher Sicht herrscht aufgrund der städtebaulichen Dichte einerseits ein hoher Parkdruck an kostenlosen Parkflächen und Fahrradabstellplätzen,
- d) andererseits stehen großflächige kostenpflichtige Parkeinrichtungen für Kraftfahrzeuge zur Verfügung.
- e) Das gesamte Gebiet ist durch den öffentlichen Personennahverkehr überdurchschnittlich gut erschlossen, da diverse Hauptlinien sternförmig auf die zentralen Umsteigepunkte Brill, Domsheide und den Hauptbahnhof zulaufen. Die nächste Haltestelle ist im Regelfall in einem Radius von 300 Metern zu erreichen.

Da eine Beschränkung nur auf den Bereich des „inneren Wallrings“ unter Berücksichtigung der aufgestellten Kriterien als nicht zielführend angesehen wurde, erfolgte die Verständigung auf eine ausgeweitete Abgrenzung der Zone I auch auf das innere Stadtgebiet nordwestlich in der Bahnhofsvorstadt, östlich im Bereich des Ostertors bis zur Sielwallkreuzung und in südlicher Richtung mit natürlicher Grenzziehung durch die Weser.

Die neue Zone I dient als wesentlicher Baustein zur Umsetzung der im November 2019 vom Senat beschlossenen Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans³. Der Berichtsentwurf mit Maßnahmenkonzepten und Handlungsentwürfen wurde in der Version 0.5 am 27. März 2021 für die Trägerbeteiligung veröffentlicht. Kapitel 2 stellt die Teilstrategie mit möglichen Maßnahmenvorschlägen zur autofreien Innenstadt umfassend dar⁴.

Der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung wurden auf ihrer Sitzung am 5. November 2020⁵ vom Mobilitätsressort die diesbezüglichen verkehrlichen Entwicklungsperspektiven wie folgt zusammenfassend erläutert:

„Ziel einer perspektivisch autofreien Innenstadt ist die Reduktion des Kfz-Verkehrs, vor Allem des Durchgangsverkehrs. Damit einhergehend soll die Aufenthaltsqualität der Innenstadt verbessert werden. In vielen Straßen in der Innenstadt dominiert auch heute noch der motorisierte Individualverkehr, weil Kfz-Durchgangsverkehre durch die Innenstadt geleitet werden. In den meisten Nebenstraßen beherrschen parkende Autos das Straßenbild. Dies entspricht weder dem Stellenwert der Altstadt als attraktivem Standort für Wohnen, Gewerbe, Handel und Kultur noch dem Status von zentralen Teilen der Altstadt als UNESCO-Weltkulturerbe.

Insgesamt orientiert sich Bremen mit der Fortschreibung des VEP zur autofreien Innenstadt an anderen positiven Beispielen aus dem In- und Ausland, die zeigen, dass verkehrsberuhigte autoarme Altstädte gleichzeitig attraktive Standorte für Wohnen, Gewerbe, Handel und Kultur sein können.

Vorrangiges Ziel der Bestandsanalyse ist es, die gegenwärtige Verkehrssituation in der Stadt unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel im Zusammenhang mit der Frage nach einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität als auch der Wohn- und Lebensqualität zu untersuchen.

Einleitend wird die Erreichbarkeit der Innenstadt betrachtet – es ist zu gewährleisten, dass die Innenstadt für alle Menschen und den Wirtschaftsverkehr weiterhin erreichbar bleiben muss.

Für alle Verkehrsarten werden gesonderte Analysen durchgeführt. Die Analyse zeigt, dass die Straßenräume durch eine ungerechte Flächenaufteilung geprägt sind. Dabei überlagern sich in den meisten Straßenräumen unterschiedliche Problemstellungen (Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden, Trennwirkung, begrenzte Flächenverfügbarkeit, Gestaltqualität) bei vielfältigen Nutzungsansprüchen (Verbindungsfunktion, Aufenthalt, Querung, Parken, Liefern, Umfeldnutzungen). Die angestrebte Stärkung sowohl des Fuß- und Radverkehrs als auch des ÖPNVs muss im Umkehrschluss also eine Einschränkung des Kfz-Verkehrs bedingen.

Die Voraussetzungen in der Innenstadt für die Förderung einer nachhaltigen, zukunftsweisenden Mobilität werden als vorteilhaft eingeschätzt.“

Um diese verkehrspolitischen Regelungsziele zu erreichen, reagiert die Neufassung dieses Mobilitätsortgesetzes im Vergleich zum StellplOG-2012 flankierend mit einer weiteren Ausdifferenzierung des Stadtgebietes und der Schaffung einer neuen Gebietszone I. Die konkreten bauordnungsrechtlich möglichen Steuerungsmechanismen in Bezug auf die neue Kernzone I werden nachfolgend unter § 6 Absatz 1 und § 7 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a sowie § 8 Absatz 3 Nummer 1 festgesetzt und dort jeweils erläutert.

³ <https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/verkehrsentwicklungsplan-5586>

⁴ https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/verkehrsentwicklungsplan/fortschreibung_des_vep-343552

⁵ Siehe Vorlage VL 20/2228

Die mit dem StellplOG-2012 festgelegten bisherigen zwei Gebietszonen werden mit ihren Abgrenzungen nach den Nummern 2 und 3 zueinander im Grundsatz beibehalten.

Nach **Nummer 2** wird der restliche Teil der bisherigen Zone I in die Zone II umbenannt und umfasst wie bisher die **innenstadtnahen Quartiere** rund um die neue Zone I.

Die maßgeblichen Kriterien für die Einstufung in Zone II sind gegenüber dem StellplOG-2012 unverändert geblieben:

- a) Es handelt sich um integrative Lagen mit hoher verkehrlicher Zentralität und Urbanität.
- b) Sämtliche innenstadtnahen Quartiere weisen eine überdurchschnittlich gute ÖPNV-Erschließung auf. Die Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle einer ÖPNV-Hauptlinie mit hoher Taktdichte (werktags tagsüber mindestens alle 10 Minuten, in Bremen-Nord mindestens 15 Minuten) beträgt in der Regel in bebauten Gebieten nicht mehr als 300 Meter und
- c) die Fahrzeit vom ÖPNV-Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof (bei den Linien 2 und 3 von den Haltestellen Brill bzw. Domsheide) bis zur jeweiligen Grenzhaltstelle in der Gebietszone II im entsprechenden Ortsteil beträgt maximal 15 Minuten.

Die Außengrenzen der Zone II bleiben im Wesentlichen mit der bisherigen Zone I nach dem StellplOG-2012 identisch, es werden jedoch unter Berücksichtigung integrativer Lagen und der ÖPNV-Erschließung drei Anpassungen vorgenommen:

1. der gesamte Ortsteil Überseestadt wird der Zone II zugeordnet.

Aufgrund der geänderten Nutzung des Überseehafengebietes wurden die stadtbremischen Verwaltungsbezirke durch das Ortsgesetz vom 24. März 2009 (BremGBI S. 93) neu geordnet, der Ortsteil Überseestadt neu geschaffen und dem Stadtteil Walle zugeordnet.

Nach dem bisherigen StellplOG-2012 war nur der südliche, durch die Straßenbahnlinie 3 direkt erschlossene südliche Teil der bisherigen Zone I zugeordnet. Zwischenzeitlich ist jedoch auch die Bebauung des nördlichen Teils weit vorangeschritten und das Busliniennetz der BSAG wurde für eine „bessere Norderschließung“ neu geordnet. Die sowohl die Innenstadt als auch der Bremer Westen sind auf kurzem Wege mit den verschiedenen Verkehrsmitteln gut erreichbar.

Seit Frühjahr 2019 wird der südliche Teil der Überseestadt vom Hauptbahnhof aus auch durch die Linie 5 erschlossen, welche mittelfristig in die Überseestadt-Nord Richtung Hafenkante verlängert werden soll. Entsprechende Planungen werden im Mobilitätsressort mit Hochdruck vorangetrieben.

Da im Regelfall an einer ortsteilscharfen Gebietszonenabgrenzung festgehalten werden soll, die Erschließung des Nordbereichs sich in kontinuierlicher Verbesserung befindet und auch weitere Teile des Stadtteils Walle aufgrund ihrer integrativen Lage der Zone II angehören, wird nunmehr der gesamte Ortsteil Überseestadt ebenfalls der Zone II zugeordnet, um damit auch sachlich nicht mehr gerechtfertigte Abgrenzungsschwierigkeiten entbehrlich zu machen.

2. Der Bereich Universität / Technologiepark wird der Zone II zugeordnet.

Der Bereich der Universität / Technologiepark war nach dem StellplOG-2012 bisher dem Ortsteil Lehe und damit der Gebietszone II zugeordnet. Es sich zwischenzeitlich jedoch herausgestellt, dass es unter Würdigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse in Bezug auf „integrative Lagen“ nach diesem Gesetz sinnvoller erscheint, den Ortsteil Lehe geteilt zu betrachten.

Der östliche Ortsteil ist durch überwiegende Wohnnutzung geprägt und verkehrlich zur Leher Heerstraße entlang der Verkehrsachse Horn - Borgfeld ausgerichtet. Anhand der unveränderten Lagekriterien nach Absatz 2 ist dieser Bereich unverändert der Gebietszone III zuzuordnen.

Der westliche Teil des Ortsteils Lehe umfasst die Bereiche der Universität und des Technologieparks und soll aufgrund seiner „integrativen Lage“ neu der Zone II zugeordnet werden, wobei die Abgrenzung ausnahmsweise an den „natürlichen Umgebungsgrenzen“ erfolgen soll, die wie folgt von West nach Ost festgelegt werden.

Fleet Kuhgraben - Autobahn 27 - Autobahnzubringer Universität - Unifleet Süd - Graben an der Villacher Straße – Achterstraße.

Der Bereich der Universität / Technologiepark wird aus Richtung Innenstadt –Hauptbahnhof mit der Straßenbahnlinie 6 mit attraktiver Taktfolge werktags tagsüber mindestens alle 10 Minuten direkt erschlossen, die Fahrtzeit von Hauptbahnhof zum Zentralbereich der Universität beträgt 14 Minuten.

Darüber hinaus wird der Bereich von diversen Regionalbuslinien und diversen weiteren Buslinien der BSAG bedient.

Am 07.06.2012 hat die Bremische Bürgerschaft beschlossen, an der Eisenbahnstrecke Hamburg – Bremen einen Haltepunkt des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Bereich der Universität zu errichten. In der Folge dieses Beschlusses wurden in einer Machbarkeitsstudie zwei potenzielle Standorte herausgearbeitet. Am 02.06.2020 hat sich der Senat für die perspektivische Errichtung eines Haltepunktes an der Universität / Höhe Achterstr ausgesprochen. Hier ist eine Verknüpfung mit der Linie 6 und den Buslinien der BSAG möglich.

Da der Bereich der Universität / Technologiepark darüber hinaus auch für Kraftfahrzeuge verkehrsgünstig an der Autobahn 27 gelegen ist und sich durch vorhandene Park & Ride-Möglichkeiten eine optimale Verknüpfung zum ÖPNV Richtung Innenstadt ergibt, erscheint es sachgerecht, diesen Bereich zukünftig der Zone II zuzuordnen, damit Vorhaben in diesem Bereich von einem abgesenkten Mobilitätsnormbedarf profitieren können.

3. Der Ortsteil Grohn wird der Zone II zugeordnet.

Aufgrund seiner integrativen Lage mit hoher verkehrlicher und urbaner Zentralität für Bremen-Nord wird neben dem Ortsteil Vegesack auch der Ortsteil Grohn zukünftig ebenfalls der Gebietszone II zugeordnet. Der Ortsteil Grohn weist ähnlich wie Vegesack eine überdurchschnittlich gute ÖPNV-Erschließung aus, die durch mehrere BSAG-Hauptlinien und die Regio-S-Bahn gebildet wird.

An der Grenze zu Vegesack besteht zudem eine verdichtete städtebauliche Verknüpfung, die es in der Gesamtbetrachtung rechtfertigt, hier zukünftig ebenfalls eine Senkung des Stellplatznormbedarfs vorzunehmen.

Nach **Nummer 3** wird die bisherige Gebietszone II in Gebietszone III umbenannt, welche unter Berücksichtigung der Anpassungen in Zone II ansonsten unverändert gegenüber dem StellpLOG-2012 das übrige Stadtgebiet und die Außenbereiche einschließlich des stadtbremischen Überseehafengebiets Bremerhaven umfasst.

Aus Gründen der Rechtsvereinfachung sind die Gebietszonen weiterhin deckungsgleich sowohl zur Ermittlung des Stellplatznormbedarfs als auch zur Berechnung der Ablösungsbeträge nach §§ 11 und 12.

Satz 2 stellt klar, dass dieses Ortsgesetz sowie die ergänzenden Gebietszonenkarten nach Anlage 1 bei der unteren Bauaufsichtsbehörde aufbewahrt wird und dort während der üblichen Dienstzeiten kostenfrei eingesehen werden kann oder zum Download auf der Resorthomepage bereitsteht⁶.

⁶ Siehe https://www.bauumwelt.bremen.de/wohnungsbau/planen_und_bauen/rechtsgrundlagen-3559

§ 3 - Pflicht zur Deckung des Mobilitätsbedarfs

§ 3 enthält die die bisher in § 2 Absatz 1 a.F. begründete grundsätzliche Stellplatz- und Fahrradabstellplatzverpflichtung, erweitert diese aber für die Stadtgemeinde Bremen nunmehr begrifflich auf eine „vorhabenbezogene Mobilitätspflicht.“ Diese ganzheitliche Mobilitätspflicht ersetzt den bisherigen Begriff der im Wesentlichen kraftfahrzeugorientierten „Stellplatzpflicht“ und stellt auf die notwendige Deckung des durch das Vorhaben ausgelösten Mobilitätsbedarfes durch bestmögliche Kombination der Erfüllungsinstrumente Realherstellung, Mobilitätsmanagement und Ablösung nach § 7 ab.

Die Vorschrift geht in konkretisierender Verknüpfung mit § 49 Absatz 1 BremLBO entsprechend den Regelungen der Musterbauordnung (MBO) seit der Fassung vom 01.05.2010 davon aus, dass die Freihaltung des öffentlichen Verkehrsraumes von ruhendem Verkehr nicht nur ein bauordnungsrechtliches Anliegen, sondern auch eine Frage der jeweiligen kommunalen Verkehrskonzeption ist.

Auch die Kommentierung⁷ unterstützt die Auffassung, dass die Stellplatzregelungen heute stark von Gesichtspunkten der Verkehrs-, Wohnungs-, und Umweltpolitik bestimmt werden, die rechtlich vornehmlich als Aspekte des Städtebau- und Bodenrechts zu verorten sind. Die bauordnungsrechtliche Grundanforderung, dass der durch das Vorhaben erzeugte Mobilitätsbedarf im Wesentlichen eine durch die Bauherrin oder den Bauherren zu lösende Aufgabe bleibt, wird dadurch aber nicht infrage stellt.

Dieser Sichtweise folgend, entfalten die landesrechtlichen Regelungen in § 49 Absatz 1 und 2 BremLBO somit keine unmittelbare Wirkung, sondern geben lediglich einen Rahmen vor, der über die Ermächtigungsgrundlage in § 86 Absatz 1 Nummer 4 BremLBO in örtlichen Bauvorschriften konkretisiert werden muss. Somit können nur in den kommunalen Mobilitätsortsgesetzen oder den Bebauungsplänen die gewünschten Regelungsinhalte verbindlich festgeschrieben werden. Die Sätze 1 und 2 dienen dieser erforderlichen Umsetzung:

Satz 1 hält somit grundsätzlich an der bauordnungsrechtlichen Mobilitätspflicht fest, formuliert diese aber offener und ist von der Terminologie her nicht mehr nur auf die Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl und Größe beschränkt. Demnach dürfen bauliche Anlagen und sonstige Anlagen, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist, entsprechend dem bisherigen Recht nur errichtet, geändert oder in ihrer Art der Nutzung geändert werden, wenn der durch das Vorhaben durch eine oder verschiedene Nutzergruppen im Sinne des § 4 Absatz 1 abstrakt ausgelöste Stellplatznormbedarf in Stellplatzeinheiten ermittelt und eine sachgerechte Erfüllung mit den jeweils zulässigen Instrumenten nach § 7 nachgewiesen wird

Satz 2 entspricht § 2 Absatz 2 Satz 1 a.F. Die Regelung begrenzt den Stellplatznormbedarf auch bei wesentlichen Änderungen dem bisherigen Recht entsprechend auf den durch die Änderung entstehenden Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen und notwendigen Fahrradabstellplätzen, wobei die Vergleichsnormbedarfe anhand der Richtzahlen für die alte und die neue Nutzung nach diesem Gesetz zu ermitteln sind.

Der in § 2 Absatz 1 Satz 2 a.F. enthaltene Grundsatz, dass sich Anzahl und Größe dieser notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze nach den durch die ständige Benutzung und den Besuch der Anlage zu erwartenden Kraftfahrzeugen und Fahrrädern richtet, ist nicht übernommen worden, da er unter Berücksichtigung der Vorgaben dieses Gesetzes und einer marktorientierten Verhaltensweise der Bauherren hinsichtlich Anzahl und Größe der Kraftfahrzeugstellplätze entbehrlich erscheint. Es gehört zum erklärten Regelungsziel dieses Gesetzes, nicht durch unverhältnismäßig viele bauaufsichtlich durch den rechnerischen Stellplatznormbedarf als „erforderlich“ angesehene und real hergestellte Kraftfahrzeugstellplätze zusätzliche Kfz-Verkehre „anzulocken“, sondern es zu ermöglichen, das Vorhaben mit attraktiven Alternativen ohne Auto anzusteuern.

⁷ vgl. Simon/Busse, Online-Komentierung zu § 47 der Bayerischen Bauordnung, Stand Dezember 2019.

Satz 3 ist neu und stellt mit Verweis auf die in § 5 Absatz 3 festgelegte Bagatellgrenze klar, dass eine Erfüllungspflicht zur Deckung eines ganzheitlichen Mobilitätsbedarfs mit den Erfüllungsinstrumenten nach § 7 nicht besteht, soweit der nach §§ 4 und 5 rechnerisch ermittelte Stellplatznormbedarf weniger als vier Stellplatzeinheiten beträgt. Durch diese ausgeweitete Bagatellgrenze werden sowohl kleinere Vorhaben als auch bauliche Änderungen und Nutzungsänderungen im Bestand von der oftmals als „Kostentreiber“ angesehenen Mobilitätspflicht befreit.

§ 4 - Ermittlung des Stellplatznormbedarfs

§ 4 regelt redaktionell gestrafft die bisher in § 3 a.F. enthaltenen Anforderungen zur Ermittlung der Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

Absatz 1 entspricht redaktionell gestrafft § 3 Absatz 1 a.F.

Satz 1 verpflichtet den Bauherren, den vorhabenbezogenen Mobilitätsbedarf zunächst getrennt für jede vorhabenbezogene Art der Nutzung abstrakt anhand der Anzahl an theoretisch benötigten Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Stellplatznormbedarf) und notwendigen Fahrradabstellplätzen anhand der Richtzahlentabelle nach **Anlage 2** zu ermitteln.

Durch die begriffliche Beibehaltung und gleichzeitige Legaldefinition der bekannten Rechengröße des Stellplatznormbedarfs entsprechend dem Stellplatzortsgesetz-2012 und dessen Vorgängerregelungen soll auch das Mobilitätsortsgesetz für den Rechtsanwender durch bekannte Anwendungselemente verständlich bleiben.

Allerdings soll vor Hintergrund einer Umbenennung des „Stellplatzortsgesetzes“ in „Mobilitätsortsgesetz“ und der bisherigen „Stellplatzpflicht“ in eine „Pflicht zur Erfüllung des Mobilitätsbedarfs“ nach § 3 verdeutlicht werden, dass der Mobilitätsbegriff im Sinne vielfältiger Möglichkeiten der Fortbewegung nicht mehr nur auf das klassische Kraftfahrzeug und die daran bisher gekoppelte Herstellung von Stellplätzen beschränkt ist. Die Änderung der Begrifflichkeiten soll helfen, auch in den Köpfen der Nutzer eine perspektivische „Verkehrswende“ zu erreichen. Inhaltlich ändert sich im ersten Schritt jedoch nichts, denn notwendige abstrakte Bezugsgröße ist weiterhin die nach den Absätzen 2 bis 4 ermittelte Anzahl theoretisch notwendiger Stellplatzeinheiten und Fahrradabstellplätze, da sich diese Rechengröße bewährt hat und auch in vielen anderen kommunalen Vorschriften Anwendung findet.

Entsprechend der bisherigen Rechtsanwendung ist das rechnerische Ergebnis des Stellplatznormbedarfs abstrakt typisierend ohne weitere Differenzierung der ermittelten notwendigen Anzahl der jeweiligen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder zwischen Bewohnern, Besuchern, Beschäftigten oder sonstigen Nutzern, da die diesbezüglich „vorhabeninterne“ Verteilung der Stellplätze je nach Art der Nutzung sehr unterschiedlich ausfallen kann. Auch wenn eine diesbezüglich vorhabenbezogene gesetzliche Differenzierung im Einzelfall bei bestimmten Nutzungsarten sinnvoll erscheinen mag, so ist sie im Ergebnis behördlich nicht kontrollierbar, da es unter Berücksichtigung eines effizienten Verwaltungshandelns nicht als Aufgabe des bauaufsichtlichen Vollzugs angesehen werden kann, zu kontrollieren, ob die Stellplätze auch tatsächlich von der richtigen Zielgruppe genutzt werden. Sofern eine „Innensteuerung“ der Stellplatznutzung erfolgen soll, ist diese durch die jeweilige Nutzerschaft der Anlage privatrechtlich zu organisieren und kenntlich zu machen.

Einen Sonderfall stellen Besucherstellplätze insbesondere bei größeren Wohnungsbauvorhaben mit mehr als 20 Wohneinheiten dar. Hier lassen sich die nach diesem Gesetz notwendigen „dauerhaften“ Bewohnerstellplätze den Wohneinheiten anteilig zuordnen, während gleichzeitig ein latenter, temporärer zusätzlicher Stellplatzbedarf für Besucher, Pflege- und Kurierdienste besteht. Da es dem Regelungszweck dieses Gesetzes widersprechen würde, sämtliche Richtzahlen für Wohnungsbauvorhaben geringfügig anzuheben, um diese temporären Stellplatzbedarfe auf dem Baugrundstück regelmäßig mit abzudecken und damit eine mögliche Flächenkonkurrenz weiter zu verschärfen (Unterbringung von Fahrradabstellplät-

zen, Kinderspielflächen, begrünte Freiflächen), hat sich der Fachbereich Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Fachbereich Verkehr entschieden, für **Besucherverkehr Kraftfahrzeugstellplätze im öffentlichen Straßenraum im Rahmen der Bauleitplanung** für Wohnungsbauvorhaben nach folgenden Kriterien⁸ herzustellen:

1. Im gesamten Stadtgebiet sind je Wohneinheit i.d.R. 0,10 Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum erforderlich.
2. Im Bereich zwischen Wall, Weser und Bgm.-Smidt-Straße (entspricht Teilen der Zone I) sind zur Umsetzung des Projektes der „autofreien Innenstadt“ keine öffentlich anfahrbaren Kfz-Stellplätze erforderlich. Davon ausgenommen sind Kfz-Stellplätze für Menschen mit Schwerbehinderung, Mobil.Punkte und Mobil.Pünktchen, Taxenstände sowie Haltemöglichkeiten für öffentliche Verkehrsmittel. Deren Anzahl ist entsprechend des Bedarfs im Einzelfall festzulegen.
3. Abweichungen vom Regelwert (je Wohneinheit 0,10 Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum) sind im Einzelfall zu begründen und mit der Verkehrsabteilung abzustimmen.
4. Der Wert kann für ein zusammenhängendes Gesamtprojekt gerundet werden.
5. Können in einem Plangebiet nicht ausreichend Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum hergestellt werden, sollen dauerhaft öffentlich zugängliche Kfz-Stellplätze auf Privatgrundstücken hergestellt werden oder es soll bei der Bauaufsichtsbehörde darauf hingewirkt werden, im städtebaulichen Vertrag mit dem Vorhabenträger eine Ausgleichszahlung in Höhe der Stellplatzablässe nach diesem Gesetz vorzusehen. Diese Zahlung ist zweckgebunden entsprechend § 8 Absatz 1 Satz 3 für Maßnahmen zur Reduzierung des Parkdrucks im Stadtteil zu verwenden.
6. Für ein zusammenhängendes Gesamtprojekt mit bis zu 19 Wohneinheiten in den verdichteten, innerstädtischen Lagen der Gebietszone I b gemäß diesem Gesetz sind keine öffentlich anfahrbaren Kfz-Stellplätze herzustellen oder abzulösen.
7. Die Parkdauer auf den im Rahmen der Bauleitplanung für Wohnungsbauvorhaben entstehenden Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum wie folgt zeitlich zu befristen:
 - a) in bestehenden Parkraumbewirtschaftungsgebieten: Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sind entsprechend der bestehenden Parkregelungen zu bewirtschaften.
 - b) außerhalb bestehender Parkraumbewirtschaftungsgebiete bei Bauvorhaben mit mindestens 50 Kfz-Stellplätzen in zentraler Sammelparkanlage: Die Parkdauer der Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist mit Parkscheibe zu befristen.
 - c) außerhalb bestehender Parkraumbewirtschaftungsgebiete bei Bauvorhaben mit kleinerer Sammelparkanlage: Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum können i.d.R. ohne zeitliche Befristung genutzt werden.
 - d) Außerhalb bestehender Parkraumbewirtschaftungsgebiete bei Bauvorhaben, bei denen jeder Wohneinheit mindestens ein Kfz-Stellplatz fest zugewiesen ist: Die Parkdauer der Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist mit Parkscheibe zu befristen.

Die Zulässigkeit einer Parkraumbewirtschaftung ergibt sich aus § 43 Absatz 1 Straßenverkehrsordnung (StVO), § 45 Absatz 1 und Absatz 9 StVO sowie der VwV II. zu § 13 Absatz 1 StVO. Eine Beschränkung der Parkzeit ist notwendig, damit möglichst viele Fahrzeuge nacheinander für eine begrenzte Zeit auf den Stellplätzen im öffentlichen Raum parken können und somit diese Parkplätze nicht durch Langzeitparker der umliegenden Wohnnutzungen blockiert werden. Würden Langzeitparker die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum mitnutzen, wäre kein ausreichender Parkraum vorhanden. Auch in Neubaugebieten kann eine Parkscheibenregelung angeordnet werden.

⁸ siehe Schreiben von SKUMS-50 an ASV vom 11. November 2020.

Bei großen Sammelparkanlagen, wie beispielsweise einer Quartiersgarage, kann von einer ausreichend hohen Fluktuation ausgegangen werden, so dass auch später hinzuziehende Bewohnerinnen und Bewohner zeitnah einen Kfz-Stellplatz erhalten können.

Die Vorschrift bestimmt unverändert, dass sich der Stellplatznormbedarf und die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze nach der Richtzahltabelle bemisst, die als **Anlage 2** Bestandteil dieser Satzung ist. Dabei ist der Stellplatznormbedarf für jede Art der Nutzung als Verkehrsquelle getrennt zu ermitteln und anschließend zu summieren. Für die rechnerische Ermittlung ist es dabei zunächst unerheblich, in welchem Umfang später eine tatsächliche Herstellung erfolgt.

Nachstehende Anpassungen der Richtzahltabelle sind auch vor dem Hintergrund erfolgt, die jeweiligen Verkehrsquellen übersichtlicher aufzuführen und damit eine Vereinfachung zu erreichen.

Die **Richtzahlen für Kraftfahrzeugstellplätze** sind für **Vorhaben des Wohnungsbaus** nach **Ziffer 1** vollständig mit dem Ziel überarbeitet worden, unter Berücksichtigung der Art und der Lage der Wohnungen im Stadtgebiet eine weitere Feindifferenzierung vorzunehmen, die für viele Vorhaben zu einer Absenkung des abstrakten Mobilitätsnormbedarfs führt. Zu den Änderungen im Einzelnen:

Zu Ziffer 1.1 – Bauvorhaben mit bis zu 3 Wohnungen

Die bisherigen Ziffern 1.1 und 1.2 a.F. sind hinsichtlich der Anzahl der notwendigen Stellplätze zusammengeführt worden. Unabhängig von der Wohnungsgröße ist insbesondere bei Ein- und Zweifamilienhäusern zukünftig nur noch ein Stellplatz je Wohneinheit erforderlich. Sofern planungsrechtlich zulässig, dürfen zusätzlich weitere, nicht notwendige Stellplätze hergestellt werden.

Bei den **Ziffern 1.2 bis 1.4** ist neu eine Unterscheidung hinsichtlich der Lage in den Zonen I und II oder III vorgenommen worden, um für Innenstadt und die innenstadtnahen Quartiere aufgrund der integrativen Lage ebenfalls eine pauschale Gebietszonenreduktion zu erreichen, wie sie für die Vorhaben nach den Ziffern 2 bis 10 nach § 5 Absatz 1 vorzunehmen ist. Dies soll neben der gewünschten Verringerung der Anzahl real hergestellter Stellplätze auch zu einer Reduzierung der Baukosten beitragen.

Zu Ziffer 1.2 – Bauvorhaben mit mehr als 3 Wohnungen über jeweils 40 m² Wohnfläche

Die bisherige Richtzahl von 0,8 je Wohnung wird nur noch für die Zone III beibehalten, für insbesondere Mehrfamilienhäuser oder gemischt genutzte Gebäude wird der Faktor in den Zonen I und II auf 0,6 abgesenkt.

Wohnungsbauvorhaben erfahren allgemein eine weitere zusätzliche Privilegierung über ermäßigte Ablösungsbeträge nach § 11 Absatz 1 Nummer 2.

Zu Ziffer 1.3 – Bauvorhaben mit mehr als 3 Wohnungen unter jeweils 40 m² Wohnfläche

Diese Feindifferenzierung ist neu und soll insbesondere „Single-Wohnungen“ privilegieren. Der Schwellenwert von 40 m² ist von der Einstiegsschwelle für hausnahe, private Kinderspielflächen, übernommen die nach § 8 Absatz 3 BremLBO erst bei Wohngebäuden mit mehr als 3 Wohnungen über jeweils 40 m² Wohnfläche einsetzt. Die Richtzahl wird mit 0,25 in den Zonen I und II b sowie mit 0,5 in der Zone III festgesetzt und ist damit in beiden Zonen deutlich niedriger als die bisher allgemein für den Geschosswohnungsbau gültige Richtzahl von 0,8.

Zu Ziffer 1.4 – Bauvorhaben mit mehr als 3 Wohnungen des geförderten Wohnungsbaus mit Nachweis

Diese Feindifferenzierung wird ebenfalls neu hinzugefügt und soll Wohnungsbauvorhaben begünstigen, dessen Nutzer aufgrund der Sozialstruktur überwiegend nicht als „autoaffin“ eingestuft werden.

Die Richtzahl wird ebenfalls mit 0,25 in den Zonen I und II sowie mit 0,5 in der Zone III unabhängig von der Wohnungsgröße festgesetzt und ist damit in beiden Zonen deutlich niedriger als die bisher allgemein für den Geschosswohnungsbau gültige Richtzahl von 0,8.

Wohnungsbauvorhaben des geförderten Wohnungsbaus erfahren darüber hinaus eine besondere Privilegierung über ermäßigte Ablösungsbeträge nach § 11 Absatz 2 Nummer 3.

Die Richtzahl nach **Ziffer 1.5 für Wochenend- und Ferienhäuser** bleibt mit 1,0 Stellplatz je Wohnung unverändert.

Die bisher sehr differenzierten „Heimnutzungen“ nach Ziffer 1.5 bis 1.9 a.F. werden dem Vorbild der Richtzahlentabellen anderer Kommunen folgend, entsprechend der „Autoaffinität“ der Bewohner wie folgt neu strukturiert:

Zu Ziffer 1.6 - Kinder-, Jugend-, und Studierendenwohnheime

Hierunter werden unter Zusammenfassung der bisherigen Ziffern 1.5 a.F. (Kinder- und Jugendwohnheime) und 1.6 a.F. (Studentenwohnheime) künftig alle Wohnheime subsumiert, deren Nutzer bei typisierender Betrachtungsweise keine oder eine geringe Autoaffinität aufweisen. Die Richtzahl wird mit 1 Stellplatz je 15 Betten damit für Studierendenwohnheime deutlich gesenkt (bisher Faktor 1 zu 5), bleibt aber für Kinder- und Jugendwohnheime unverändert.

Um insbesondere für Handwerker und Kurierdienste etc. als „Kurzzeitparker“ den Parkdruck im öffentlichen Verkehrsraum zu entlasten wird unabhängig von der Bettenzahl eine Mindestanzahl von 2 Stellplätzen als notwendig angesehen.

Zu Ziffer 1.7 – sonstige Wohnheime

Hierunter werden unter Zusammenfassung der bisherigen Ziffern 1.7 a.F. (Schwesternwohnheime) und 1.8 a.F. (Arbeitnehmerwohnheime) künftig alle Wohnheime subsumiert, deren Nutzer bei typisierender Betrachtungsweise eine „Autoaffinität“ aufweisen. Auch wenn diese Wohnheime möglicherweise in der Nähe der Arbeitsstelle liegen und ggf. ohne Auto oder mit einem Transferdienst erreichbar sind, wird unterstellt, dass die Bewohner zu einem großen Teil nicht ortsansässig sind und deswegen z.B. an Wochenenden oder im Urlaub „mit dem eigenen Auto“ in den Heimatort zurückkehren und deshalb eine ausreichende Stellplatzanzahl in unmittelbarer Nähe des Vorhabens erforderlich ist.

Die Richtzahl wird deshalb mit 1 Stellplatz je 4 Betten entsprechend den bisherigen Schwesternwohnheimen festgesetzt und damit für Arbeitnehmerwohnheime leicht gesenkt (bisher Faktor 1 Stellplatz je 3 Betten).

Um insbesondere für Handwerker und Kurierdienste etc. als zusätzliche „Kurzzeitparker“ den Parkdruck im öffentlichen Verkehrsraum zu entlasten wird auch bei diesen Wohnheimen unabhängig von der Bettenzahl eine Mindestanzahl von 2 Stellplätzen als notwendig angesehen.

Zu Ziffer 1.8. - selbstbestimmte Wohnformen für ältere Menschen oder Menschen mit Behinderungen

Die bisherige Begrifflichkeit nach der Ziffer 1.9. a.F. „Altenwohnheime, Altenheime“ (mit einer Richtzahl von 1 Stellplatz je 10 Betten) gibt bereits nach der BremLBO-18 nicht mehr, weshalb in diesem Ortsgesetz ebenfalls eine Anpassung erforderlich ist. Bauordnungsrechtlich werden diese Einrichtungen nach der BremLBO dahingehend differenziert, ob aufgrund der Selbständigkeit der Haushaltsführung der Bewohner noch das Wohnen im Vordergrund steht oder dauerhafte Pflege- und Betreuungsleistungen erforderlich sind. Ist dies der Fall, ist die Nutzung nunmehr der Ziffer 7.2. „Pflegeheime und andere Einrichtungen zur Betreuung von Menschen mit Pflegebedürftigkeit“ mit einem Stellplatzschlüssel von 1 je 8 Betten zuzuordnen. Die Kfz-Affinität ergibt sich hier aus Personal- und Besucherverkehr.

Sofern die Einrichtung bauordnungsrechtlich noch als wohnähnlich einzustufen ist, findet die neue Ziffer 1.8 „selbstbestimmte Wohnformen für ältere Menschen oder Menschen mit Behinderungen“ Anwendung, deren Stellplatzschlüssel mit 0,25 je Wohnung festgesetzt wird.

Da unterstellt wird, dass die Bewohner jedoch zumindest temporär Pflege- und Betreuungsdienstleistungen in Anspruch nehmen, wird auch bei diesen Wohnformen unabhängig von der Anzahl der Wohnungen eine Mindestanzahl von 2 Stellplätzen gefordert.

Die **Richtzahlen für Kraftfahrzeugstellplätze** insbesondere für den **gewerblichen Bereich** nach den Ziffern 2 bis 10 sind im Wesentlichen unverändert geblieben. Sie orientieren sich bereits seit 1995 an den jeweils geringsten Richtzahlenforderungen anderer Bundesländer. In Einzelfällen sind redaktionelle Vereinfachungen oder geringfügige Anhebungen erfolgt, sofern dies im Vergleich mit anderen Kommunen und unter Berücksichtigung der Art der Nutzung gerechtfertigt erscheint. Auch aus heutiger Sicht ist der sich jeweils aus den Richtzahlen der Anlage 2 ergebende Mobilitätsnormbedarf noch vergleichsweise niedrig. Durch die Vorgaben der Richtzahlentabelle sollen also für die Berechnung des Mobilitätsnormbedarfs nur so viele Stellplätze gefordert werden, wie zur Vermeidung von Unzufräglichkeiten im öffentlichen Straßenraum erforderlich sind. Die Frage einer darüber hinaus gehenden Versorgung der Nutzer und Besucher mit Stellplätzen wird der Entscheidung des Bauherrn und damit dem Marktgeschehen überlassen, weil Bauherren - insbesondere im gewerblichen Bereich - mehr Stellplätze als bauordnungsrechtlich notwendig real herstellen, wenn dies aus Gründen der Funktionalität und Vermarktung sinnvoll erscheint.

Ein weiteres Absenken der Richtzahlen erscheint nicht zweckentsprechend, da es sich hierbei noch nicht um die im Ergebnis tatsächlich hergestellten Stellplätze handelt, sondern der auf Grundlage der Richtzahlentabelle ermittelte Mobilitätsnormbedarf Ausgangspunkt für anteilig verpflichtende Mobilitätsmanagementmaßnahmen oder auch der Ablösung von Stellplätzen ist. In Verbindung mit dem erhöhten und im Anwendungsbereich ausgeweiteten Einstiegsschwellenwert für die Erfüllung des Mobilitätsbedarfs erst bei mehr als drei notwendigen Stellplätzen nach § 5 Absatz 3 wird eine weitere Absenkung der Richtzahlen als kontraproduktiv hinsichtlich der übrigen Regelungsziele, dies betrifft insbesondere die möglichen Einnahmen aus Ablösebeträgen.

Wegen der einheitlich städtischen Struktur wird für die Stadtgemeinde Bremen auch weiterhin an festen Richtzahlen (keine Rahmenvorgabe) festgehalten, um eine „Verhandlung“ im Baugenehmigungsverfahren zu vermeiden und somit die Rechtsanwendung zu erleichtern.

Bei Versammlungsstätten nach **Ziffer 4.1** wird die Richtzahl auf 1 Stellplatz je 5 Sitzplätze (bisher 7) dem Vorbild anderer Kommunen angepasst, bestimmte Einrichtungen können hier aber aufgrund der neuen Abweichungsregelungen in § 14 Absatz 3 Nummer 2 oder 3 einfallbezogen von weiteren Erleichterungen profitieren.

Bei Sportstätten nach **Ziffer 5** wird aus Vereinfachungsründen die bisher mit eigener Richtzahl versehene Unterscheidung der Sportanlage in Abhängigkeit davon, ob Besucherplätze vorhanden sind oder nicht aufgegeben und ist dem Vorbild anderer Kommunen folgend mit dem unveränderten Faktor 1 Stellplatz je 15 Besucherplätze jeweils hinzuzuzählen.

Bei Sportplätzen, Sportstätten und Sportstadien wird die Richtzahl nach **Ziffer 5.1** entsprechend kommunaler Vergleichssatzungen nachfragegerechter auf 1 Stellplatz je 500 m² korrigiert (bisher 800 m²), gleiches gilt für Sporthallen nach **Ziffer 5.2** mit 1 Stellplatz je 50 m² Hallenfläche (bisher 80m²). Bei Bootsliegeplätzen nach **Ziffer 5.9** entfällt die bisherige Differenzierung, ob es sich um Ganzjahreslagerplätze handelt oder nicht mit einem neuen Mittelwert von 1 Stellplatz je 5 Liegeplätze. Reitanlagen werden nach **Ziffer 5.10** mit einem Stellplatzfaktor von 1 je 5 Pferdeeinstellplätze neu aufgeführt.

Bei Gaststätten und Beherbergungsbetrieben werden unter **Ziffer 6.1** Gaststätten von örtlicher Bedeutung und Imbissbetriebe (bisher Ziffer 6.2 a.F.) aus Vereinfachungsründen mit 1 Stellplatz je 15 m² Nutzfläche zusammengeführt, da diesbezügliche Abgrenzungen in der Genehmigungspraxis nur schwer vorzunehmen sind und Imbissbetriebe gänzlich ohne Sitzgelegenheiten heute nicht mehr der Realität entsprechen.

Bei Krankenhäusern werden die bisher unter **Ziffer 7.2** a.F. aufgeführten Pflegeheime um andere Einrichtungen zur Pflege oder Betreuung von Personen mit Pflegebedürftigkeit oder Behinderung und damit die entsprechende Begrifflichkeit aus der BremLBO übernommen.

Begründung zum Entwurf des Mobilitätsortgesetzes für die Stadtgemeinde Bremen,
Anhörungsfassung vom 3.Mai 2021

Der Stellplatzschlüssel beträgt unverändert 1 je 8 Betten, wobei sich die Kfz-Affinität hier aus Personal- und Besucherverkehren ergibt.

Bei Grundschulen nach **Ziffer 8.1** (bisher 1 zu 50), sonstigen allgemeinbildenden Schulen und Berufsschulen nach **Ziffer 8.2** (bisher 1 zu 40) und der um Bildungseinrichtungen und Werkstätten für Menschen mit Behinderung erweiterten **Ziffer 8.3**, die bisher mit Faktor 1 zu 30 nur Sonderschulen für Behinderte umfasste, sowie Tageseinrichtungen für Kinder nach **Ziffer 8.5** (bisher 1 zu 30) wird ein einheitlicher Faktor von 1 Stellplatz je 40 Schüler bzw. Kindertagesplätzen festgelegt, wobei jeweils immer mindestens 2 Stellplätze erforderlich sind.

Fachhochschulen und Hochschulen inkl. ihrer Forschungsbereiche werden unter **Ziffer 8.4** mit einem vereinfachten und abgesenkten Faktor von 1 Stellplatz je 10 Studierenden zusammengefasst, die bisherige Unterscheidung ob ein Semesterticket vorhanden ist oder nicht (bisherige Faktoren 1 zu 9 bzw. 1 zu 6), wird aus Gründen der Rechtsvereinfachung aufgegeben.

Bei gewerblichen Anlagen nach Ziffer 9 werden unter **Ziffer 9.2** Lagerräume, Lagerplätze, und Ausstellungs- und Verkaufsplätze (bisher Ziffer 9.3 a.F.) mit 1 Stellplatz je 100 m² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte zusammengeführt.

Bei Tankstellen mit Pflegeplätzen nach **Ziffer 9.4** wird zur Vereinfachung der Kombination mit Waschanlagen nach Ziffer 9.5 die Richtzahl auf 4 Stellplätze je Pflegeplatz angepasst, gleichzeitig ist aber ein zusätzlicher Stellplatz je 50 m² Verkaufsnutzfläche erforderlich, sofern der Tankshop zu einem Minisupermarkt mit Nahversorgungsqualität erweitert ist.

In **Ziffer 9.5** werden Automatische Kraftfahrzeugwaschstraßen nach Ziffer 9.6 a.F. und Selbstbedienungswaschplätze nach Ziffer 9.7 a.F. mit 4 Stellplätzen je Waschanlage zusammengefasst.

Entsprechend dem verkehrspolitischen Ziel, den Fahrradverkehr attraktiver zu machen, werden die **Richtzahlen für Fahrradabstellplätze** bei den nachstehend angeführten Vorhaben wie folgt angepasst:

Für **Vorhaben des Wohnungsbaus** wird nach Überschreiten der gegenüber dem StellpLOG-2012 unverändert gebliebenen Einstiegsschwelle für die verpflichtende Herstellung von Fahrradabstellplätzen bei mehr als zwei Wohnungen im Gebäude, zunächst der bisherige Schwellenwert für den zweiten Fahrradabstellplatz je Wohnung von 60 m² auf 40 m² Wohnfläche abgesenkt. Gleichzeitig wird für alle Wohnnutzungen mit mehr als 40 m² Wohnfläche nach den **Ziffern 1.1 bis 1.5** die Errechnung der Richtzahlen für Fahrradabstellplätze zukünftig in 30-m²-Schritten an die Gesamt-Wohnfläche aller Wohnungen im Gebäude gekoppelt und durch eine Mindestanzahl an herzustellenden Fahrradabstellplätzen im Gebäude ergänzt. Ziel dieser Regelung ist, durch die Gesamtbetrachtung der Wohnfläche aller Wohnungen im Gebäude die Anzahl an Fahrradabstellplätzen bedarfsgerecht zu erhöhen, während dies bei der bisherigen „isolierten“ Betrachtung je Wohnung nicht möglich war. Für Gebäude mit mehr als 3 Klein-Wohnungen unter jeweils 40 m² Wohnfläche ist nach **Ziffer 1.3** jeweils nur ein Fahrradabstellplatz je Wohnung erforderlich.

Für nicht autoaffine Heimnutzungen nach **Ziffer 1.6** (Kinder-, Jugend- und Studierendenwohnheime ist neu ein Fahrradabstellplatz je Bett erforderlich (bisher 1 je 2 Betten), bei sonstigen Wohnheimen nach **Ziffer 1.7** wird die Richtzahl auf 1 Fahrradabstellplatz je 2 Betten festgelegt.

Für selbstbestimmte Wohnformen für ältere Menschen oder Menschen mit Behinderungen nach **Ziffer 1.8** wird dagegen eine reduzierte Richtzahl von 0,5 je Wohnung, aber mindestens 2 Fahrradabstellplätze angesetzt.

Die Richtzahlen der Fahrradabstellplätze für **sonstigen Nutzungen** nach **Ziffer 2 bis 10** sind unverändert geblieben, weil in § 8 Absatz 2 Satz 1 mit der Nummer 4 die Wahlmöglich-

keit für Bauherren aufgenommen wird, zur Erfüllung des verpflichtenden Anteils an Mobilitätsmanagement zusätzliche Fahrradabstellplätze herzustellen und diese entsprechend der Anlage 3 mit weiteren Serviceleistungen zu verknüpfen.

Absatz 2 entspricht redaktionell gestrafft § 3 Absatz 4 Satz 1 und 2 a.F.

Satz 1 stellt unverändert klar, dass der ermittelte Stellplatznormbedarf auf den Einstellbedarf für zweispurige Personenkraftwagen abstellt. Besteht bei Anlagen mit An- oder Auslieferverkehr ein spezieller Bedarf für Einstellplätze für Lastkraftwagen oder Autobusse, ist dieser entsprechend dem bisherigen Recht nach **Satz 2** zusätzlich einzelfallbezogen zu bestimmen und nachzuweisen. Da Besucher, die mit dem Autobus anreisen, keinen PKW-Stellplatz benötigen, kann es kompensatorisch auch zulässig sein ist, die ansonsten notwendigen Kfz-Stellplätze entsprechend zu reduzieren. § 3 Absatz 4 Satz 4 a.F. wurde nicht explizit übernommen, es wird aber für die Anrechnung weiterhin davon ausgegangen, dass ein Autobusstellplatz vier PKW-Stellplätzen entspricht. Die bisherige einschränkende Regelung nach § 3 Absatz 4 Satz 3 a.F., dass die Anrechnung erforderlicher Autobusstellplätze nur bis zu einem Drittel des Stellplatznormbedarfs zulässig ist, wurde ebenfalls nicht übernommen um mehr Flexibilität bei der Erfüllung des Mobilitätsbedarfs zu ermöglichen.

Absatz 3 entspricht § 3 Absatz 2 a.F. Der entsprechend **Satz 1** mangels Richtzahl nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf zu bestimmende Stellplatznormbedarfs erfordert eine bauaufsichtliche Überprüfung durch eine Abweichungsentscheidung nach § 67 BremLBO i.V.m. § 14 Absatz 2 Nummer 1. Die Vorschrift wurde um die Möglichkeit ergänzt, bei einem atypisch niedrigen Stellplatznormbedarf ebenfalls eine Abweichung beantragen zu können. Als Orientierungsrahmen für in der Richtzahlentabelle nicht aufgeführte Nutzungen ist diese auch weiterhin heranzuziehen, dies stellt **Satz 2** klar.

Absatz 4 entspricht redaktionell gestrafft § 3 Absatz 3 a.F. Die Vorschrift reduziert den Stellplatznormbedarf bei Vorhaben mit verschiedenen Nutzungen auf den größten gleichzeitigen Bedarf und ermöglicht dem geltenden Recht entsprechend eine solche wechselseitige Nutzung unter der Bedingung einer öffentlich-rechtlichen Sicherung auch bei verschiedenen Vorhaben in zumutbarer Entfernung.

Absatz 5 enthält die Rundungsregeln entsprechend § 3 Absatz 5 a.F., stellt aber darüber hinaus klar, dass zunächst die Mobilitätsnormbedarfe der einzelnen Nutzungen bis auf zwei Nachkommastellen zu ermitteln sind und erst nach der Addition der verschiedenen Nutzungen eine mathematische Auf- oder Abrundung auf einen ganzzahligen Mobilitätsnormbedarf erfolgen darf. Das ermittelte Ergebnis ist insbesondere maßgeblich für die Geringfügigkeitsschwelle nach § 5 Absatz 3, wonach ein Kapitaleinsatz für die Erfüllung nach §§ 7 ff. erst entsteht, wenn der gerundete Stellplatznormbedarf weniger als vier Stellplatzeinheiten für Kraftfahrzeuge beträgt.

Zu § 5 - Reduzierung des Stellplatznormbedarfs, Bagatellgrenze

Absatz 1 entspricht redaktionell angepasst aber inhaltlich unverändert § 4 Absatz 1 a.F.

Satz 1 stellt klar, dass der nach § 4 ermittelte Stellplatznormbedarf für Kraftfahrzeuge entsprechend der Gebietszoneneinteilung nach § 2 zu verringern ist. Die Vorschrift ist eng mit den in § 2 genannten Zonierungskriterien verknüpft, indem unter Berücksichtigung integrativer Lagen der Quartiere und der Erschließungsqualität des ÖPNV der nach den Richtzahlen bestimmte Stellplatznormbedarf typisierend auf einen bestimmten Prozentanteil gesenkt wird. Auf eine alternativ mögliche Scoring-Tabelle zur Ermittlung einzelfallbezogener Reduktionen ist Gründen einer einfachen Rechtsanwendung verzichtet worden.

Nach **Nummer 1** rechtfertigt die überdurchschnittlich gute ÖPNV-Erschließung in der Innenstadt und den innenstadtnahen Quartieren (Zone I a.F.) mit integrativer Lage entsprechend den festgesetzten Gebietszonen I und II eine pauschale Reduktion des Stellplatznormbedarfs für das gesamte Gebiet der bisherigen Zone I unverändert **um 40 v. H.**

Das übrige Stadtgebiet und die Außenbereiche einschließlich des stadtbremischen Übersee-
hafengebiets Bremerhaven ist zwar heterogener geprägt, weist aber überwiegend in bebau-
ten Gebieten zumindest eine durchschnittlich gute ÖPNV-Erschließung auf, was nach **Num-
mer 2** für die Zone III ebenfalls unverändert gegenüber dem bisherigen Recht (Zone II a.F.)
eine pauschale Minderung des Stellplatznormbedarfs rechtfertigt, allerdings lediglich **um
20 v. H.**

Gebietszonen I und II

Innenstadt, innenstadtnahe Quartiere,
Ortsteile Vegesack, Grohn

Absenkung des Mobilitätsnormbedarfs um **40 %**
aufgrund integrativer Lagen mit überdurch-
schnittlich guter ÖPNV-Erschließung.

Begründung:

Sowohl die Innenstadt als auch die innenstadt-
nahen Quartiere weisen eine überdurchschnitt-
lich gute ÖPNV-Erschließung auf. Maßgebliche
Kriterien sind:

- d) Es handelt sich um integrative Lagen mit ho-
her verkehrlicher Zentralität. Mehrfacherledi-
gungen je Parkvorgang sind zu berücksichti-
gen.
- e) Die Entfernung zu einer ÖPNV-Hauptlinie
mit hoher Taktdichte (werktags tagsüber
mindestens alle 10 Minuten, in Bremen-Nord
mindestens 15 Minuten) beträgt in der Regel
in bebauten Gebieten nicht mehr als 300
Meter.
- f) Die Fahrzeit vom ÖPNV-Verknüpfungspunkt
Hauptbahnhof (bei den Linien 2 und 3 von
den Haltestellen Brill bzw. Domsheide, in
Bremen-Nord zum Bahnhof Vegesack) bis
zur Grenzhaltestelle der Gebietszone II im
entsprechenden Ortsteil beträgt maximal 15
Minuten.

Aufgrund ihrer integrativen Lage werden die **Ort-
steile Vegesack** und **Grohn** (hohe verkehrliche
Zentralität für Bremen-Nord) ebenfalls der Ge-
bietszone II zugeordnet.

Soweit die Gebietszone III auch Grundstücke erfasst, die nicht gut an den ÖPNV ange-
schlossen sind, stellt die 20-prozentige Zonenreduktion einen anteiligen Verzicht auf den
Nachweis notwendiger Stellplätze dar. Dieser wirkt sich jedoch nicht nachteilig aus, da in die-
sen Außenbezirken Stellplätze in ausreichender Zahl auch unabhängig von dem Bestehen
einer Mobilitätspflicht hergestellt werden, weil in diesen Bereichen die Flächen für Stellplätze
auf den Baugrundstücken in der Regel vorhanden sind und der Bauherr diese gerade wegen
der unterdurchschnittlichen Erschließungsqualität durch den ÖPNV auch ohne Verpflichtung
in ausreichender Anzahl herstellt.

Satz 2 verweist auf die Rundungsregeln nach § 4 Absatz 5 und stellt klar, dass die Rundung
zur Ermittlung des Stellplatznormbedarfs erst nach einer prozentualen Verringerung erfolgen
darf.

Absatz 2 entspricht § 4 Absatz 3 a.F. und nimmt entsprechend dem bisherigen Recht be-
stimmte Nutzungen von der Gebietszonenverringerung nach Absatz 1 aus. Aus Gründen der
Rechtsklarheit werden diese Vorhaben bereits im Gesetzestext abschließend aufgezählt, so

Gebietszone III

Übriges bebautes Stadtgebiet, Außenbereiche,
stadtbremisches Überseeahafengebiet Bremer-
haven

Absenkung des Mobilitätsnormbedarfs um **20 %**
aufgrund überwiegend zumindest durchschnitt-
lich guter ÖPNV-Erschließung.

Begründung:

Insgesamt kann für das gesamte übrige im Zu-
sammenhang bebaute Stadtgebiet weitestge-
hend eine zumindest durchschnittlich gute
ÖPNV-Erschließung unterstellt werden, maß-
gebliches Kriterium ist:

- die Entfernung zu einer ÖPNV-Linie mit
werktags tagsüber mindestens 30-Minuten-
Takt beträgt in zusammenhängend bebauten
Gebieten in der Regel nicht mehr als 600
Meter.

Sofern eine ÖPNV-Erschließung in zusammen-
hängend bebauten Gebieten in Bezug auf die
Taktdichte unterdurchschnittlich ist oder es sich
um nicht durch den ÖPNV erschlossene Außen-
bereiche handelt, stellt die Reduktion von 20 %
einen anteiligen Verzicht auf notwendige Stell-
plätze dar. Dies ist vertretbar, weil in diesen Be-
reichen notwendige Stellplätze in der Regel
auch ohne Stellplatzpflicht real hergestellt wer-
den, so dass durch den anteiligen Stellplatzver-
zicht dort keine negativen städtebaulichen Aus-
wirkungen zu erwarten sind.

Begründung zum Entwurf des Mobilitätsortsgesetzes für die Stadtgemeinde Bremen,
Anhörungsfassung vom 3.Mai 2021

dass in der Richtzahlentabelle mit der Fußnote ⁵⁾ ein entsprechender Verweis ausreichend ist.

Betroffen sind zum einem alle Wohngebäude nach Ziffer 1.1 bis 1.8 der Richtzahlentabelle in Anlage 2, weil bei diesen im Allgemeinen auch bei sehr guter ÖPNV-Anbindung in Verbindung mit einer Wohnnutzung zumindest anteilig ein Wunsch nach PKW-Stellplätzen besteht. Darüber hinaus sind die Richtzahlen wie zu § 4 Absatz 1 beschrieben für den Bereich der Wohnnutzung grundsätzlich überarbeitet und in Teilbereichen deutlich abgesenkt worden, so dass sich die Reduktion für bestimmte Wohnnutzungen direkt ablesbar aus der Richtzahlentabelle ergibt.

Darüber hinaus sind Kraftfahrzeugwerkstätten (Ziffer 9.3), Tankstellen mit Pflegeplätzen (Ziffer 9.4) sowie bei automatischen Kraftfahrzeugwaschstraßen und Kraftfahrzeugwaschplätzen zur Selbstbedienung (Ziffer 9.5) ebenfalls unverändert von der pauschalen Gebietszonenreduktion nach Absatz 1 ausgenommen, weil diese autoaffinen Nutzungen bereits aufgrund ihrer Charakteristik betriebsbedingt zumindest die Herstellung der nach dem Stellplatznormbedarf erforderliche Anzahl an notwendigen Stellplätzen erfordern und deshalb ein besonderes verkehrliches Interesse an der vollständigen Herstellung dieser Stellplätze auf dem Baugrundstück besteht.

Absatz 3 ist angelehnt an § 2 Absatz 2 Satz 2 a.F., aber im Anwendungsbereich deutlich ausgeweitet. Nach **Satz 1** finden die weitergehenden Anforderungen dieses Gesetzes hinsichtlich der Erfüllung des Mobilitätsbedarfs nach § 7 keine Anwendung, soweit der nach Maßgabe dieses Gesetzes rechnerisch ermittelte Stellplatznormbedarf weniger als vier Stellplatzeinheiten beträgt.

Mit dieser Rechtsänderung wurde einerseits die Einstiegsschwelle zur Erfüllung des Mobilitätsbedarfs für Kraftfahrzeuge von bisher „weniger als drei“ um einen Stellplatz auf „mindestens vier“ angehoben, andererseits profitieren von diesen Erleichterungen nicht nur die wie bisher durch Änderungen oder Nutzungsänderungen hervorgerufene Mehrbedarfe, sondern die Einstiegsschwelle wird auch auf den Neubau ausgeweitet.

Aufgrund der mathematischen Rundungsregeln ist daher ab einen rechnerischen Wert von 3,5 der Stellplatznormbedarf auf 4 Stellplatzeinheiten aufzurunden. Erst ab diesem Wert setzt die Erfüllungspflicht nach § 7 ein. Wird die Einstiegsschwelle überschritten, sind jedoch alle Stellplatzeinheiten in die Erfüllungspflicht einzubeziehen.

Im Ergebnis soll mit der Anhebung der Einstiegsschwelle und der Ausweitung des Anwendungsbereiches eine spürbare Privilegierung von kleineren gewerblichen Vorhaben, aber auch kleineren Wohnungsbauvorhaben erreicht werden, welche durch differenzierte Richtzahlen zusätzlich profitieren.

Unterhalb des Schwellenwertes ist die Herstellung von Stellplätzen auch ohne gesetzliche Verpflichtung möglich, sofern dem keine öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegenstehen.

Die nachstehende Übersicht verdeutlicht, ab welcher Anzahl von Wohneinheiten nach der Richtzahlentabelle eine Erfüllungspflicht für den ermittelten Stellplatznormbedarf einsetzt:

Nr.	Verkehrsquelle	Stellplatznormbedarf nach § 4 Absatz 1	
		Einstiegsschwelle Erfüllungspflicht ab rechnerischem Wert von 3,5, aufgerundet auf 4,0	
1.	Wohngebäude ⁴	Zone I und II	Zone III
1.1	Bauvorhaben mit bis zu 3 Wohnungen	1 je Wohnung (3 x 1 = 3,0 < 4) = keine Mobilitätspflicht	
1.2	Bauvorhaben mit mehr als 3 Wohnungen über jeweils 40 m ² Wohnfläche	0,6 je Wohnung	0,8 je Wohnung

Begründung zum Entwurf des Mobilitätsortsgesetzes für die Stadtgemeinde Bremen,
Anhörungsfassung vom 3.Mai 2021

Nr.	Verkehrsquelle	Stellplatznormbedarf nach § 4 Absatz 1	
		Einstiegsschwelle Erfüllungspflicht ab rechnerischem Wert von 3,5, aufgerundet auf 4,0	
		= ab 6 Wohnungen (6x 0,6 = 3,6)	= ab 5 Wohnungen (5x 0,8)
1.3	Bauvorhaben mit mehr als 3 Wohnungen unter jeweils 40 m ² Wohnfläche	0,25 je Wohnung = ab 14 Wohnungen (14 x 0,25 = 3,5)	0,5 je Wohnung = ab 7 Wohnungen (7x 0,5 = 3,5)
1.4	Bauvorhaben mit mehr als 3 Wohnungen des geförderten Wohnungsbaus mit Nachweis	0,25 je Wohnung = ab 14 Wohnungen (14 x 0,25 = 3,5)	0,5 je Wohnung = ab 7 Wohnungen (7x 0,5 = 3,5)

Wird die Einstiegsschwelle unterschritten, entsteht nach diesem Gesetz keine Nachweispflicht zur Erfüllung des Mobilitätsbedarfs. Die Herstellung von „nicht notwendigen Stellplätzen“ für Kraftfahrzeuge auf dem Baugrundstück liegt damit in der freien Entscheidung der Bauherren, sofern diese planungsrechtlich zulässig sind. Das Baugrundstück ist daher insbesondere auf mögliche Einschränkungen / Verbote nach § 6 zu überprüfen.

Diese Erleichterungen gelten jedoch ausdrücklich nur für Kraftfahrzeugstellplätze. **Satz 2** stellt deshalb ausdrücklich klar, dass die Verpflichtung zur Herstellung notwendiger Fahrradstellplätze entsprechend der Richtzahltabelle nach Anlage 2 unabhängig vom Schwellenwert nach Satz 1 und ohne Reduktionsprivileg nach Absatz 1 besteht. Im Regelfall sind also alle nach der Richtzahltabelle erforderlichen Fahrradstellplätze verpflichtend nachzuweisen und nach § 10 herzustellen.

§ 6 – Herstellungsbeschränkung für Stellplätze

Die Vorschrift ist neu und schränkt in **Absatz 1** bezogen auf die neue Gebietszone I (Kernzone Innenstadt, siehe ausführlich zu § 2 Satz 1 Nummer 1) die Erfüllungsmöglichkeiten des ermittelten Mobilitätsbedarfs korrespondierend zu § 7 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe cc) dergestalt ein, dass die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge dort nur ausnahmsweise nach Erteilung einer Abweichung entsprechend § 14 Absatz 2 Nummer 2 durch die untere Bauaufsichtsbehörde zulässig ist.

Die Einschränkung einer „ausnahmsweisen Zulässigkeit“ stellt einen unter Würdigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes tragfähigen Kompromiss zwischen den Regelungszielen dieses Gesetzes und den berechtigten Eigentums- bzw. Nutzerinteressen im vorhandenen Bestand sowie bei Neubauten dar.

Tatbestände, bei denen die Erteilung einer Abweichung im Regelfall als sachgerecht angesehen wird, werden in der Begründung zu § 14 Absatz 2 Nummer 2 näher ausgeführt.

Die ursprüngliche Überlegung, evtl. für bestimmte stellplatzintensive, gewerbliche Vorhaben (z.B. Einzelhandelsvorhaben) eine Obergrenze der herzustellenden Stellplätze festzulegen, ist aus rechtlichen Gründen nicht weiterverfolgt werden. Ebenso werden auch eine großflächige (zonenmäßige) Festlegung von Obergrenzen der Realherstellung aber, auch von nicht notwendigen Stellplätzen in diesem für das gesamte Stadtgebiet gültigen Ortsgesetz im Hinblick auf die Wahrung von Eigentumsgrundrechten als verfassungsmäßig bedenklich eingestuft wird.

Eine für die im Verhältnis zum 326,7 m² großen gesamten Stadtgebiet „flächenmäßig relativ kleine“ Kernzone Innenstadt wird die geplante nur ausnahmsweise Zulässigkeit der Realherstellung hingegen als vertretbar angesehen. Zur Verwirklichung der Verkehrswende mit einer

„autofreien Innenstadt“ sollen dort zur gewünschten Stärkung der Aufenthaltsqualität insbesondere große oberirdische Stellplatzanlagen vermieden werden, welche in Verbindung mit dem durch das Vorhaben ausgelösten Zu- und Abgangsverkehr im Sinne des § 9 BremLBO als verunstaltend angesehen werden und sich störend auf das städtebauliche Umfeld auswirken.

Absatz 2 wird ebenfalls neu hinzugefügt. Die Öffnungsklausel hat aber lediglich klarstellenden Charakter, da sie es in Verbindung mit § 1 Absatz 1 ermöglicht, im gesamten Stadtgebiet über die Regelungen dieses Ortsgesetzes hinausgehende quartiersbezogene Feinsteuerungen vorhabenbezogener Mobilitätsbedürfnisse mit möglichen Verboten oder Beschränkungen der Realherstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen in Bebauungsplänen festsetzen zu können.

Bereits § 86 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe d) BremLBO in der Änderungsfassung vom 22. September 2020 (Brem.GBl. S. 963) räumt den Stadtgemeinden deshalb die neue Ermächtigung ein, für bestimmte Teile des Gemeindegebiets die Herstellung von Stellplätzen vollständig oder teilweise untersagen zu können, soweit städtebauliche Gründe oder Gründe des Verkehrs dies erfordern.

Während in Absatz 1 diese mögliche Beschränkung der Realherstellung von Stellplätzen durch eine nur ausnahmsweise Zulässigkeit für die relativ kleine Gebietszone I (Kernzone Innenstadt) zur Umsetzung einer möglichst „autofreien Innenstadt“ direkt in diesem Ortsgesetz erfolgt, sind solche einschränkende Regelungen für das heterogene übrige Stadtgebiet in diesem Ortsgesetz nicht zielführend, sondern bedürfen spezieller Regelungen in anderen örtlichen Bauvorschriften mit jeweils eigenständiger Trägerbeteiligung.

Soll für bestimmte andere Teile des Gemeindegebiets aus städtebaulichen Gründen auf Pflichtstellplätze verzichtet oder die Zulässigkeit auch von nicht notwendigen Stellplätzen beschränkt werden, ist dies durch „entgegenstehende Regelungen“ im Sinne von des § 1 Absatz 1 möglich. Die Regelung in § 6 Absatz 2 soll deshalb ausdrücklich klarstellen. Dass solcherlei Beschränkungen als rechtssicher angesehen werden, sofern für den betroffenen Teil des Gemeindegebietes eine konkrete städtebauliche und verkehrliche Würdigung auf der Grundlage von § 12 Absatz 6 BauNVO getroffen wurde und der Umgang mit den erzeugten Mobilitätsbedürfnissen Gegenstand eines nachvollziehbar dargestellten transparenten Abwägungsprozesses ist.

Allerdings ist es aus Rechtsgründen nicht möglich, einerseits mit einer örtlichen Bauvorschrift nach § 1 Absatz 1 i.V.m. § 4 Absatz 4, die Herstellung von Stellplätzen ganz oder teilweise zu untersagen, andererseits aber in Höhe des abstrakten Stellplatznormbedarfs Ablösungsbeträge einzufordern, sofern keine andere Erfüllungsmöglichkeit durch Mobilitätsmanagement besteht oder wie für die Zone I nach § 7 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe cc) nicht mindestens eine ausnahmsweise Zulässigkeit der Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen eingeräumt wird.

§ 1 Absatz 1 ermöglicht es lediglich, durch andere Ortsgesetze (z.B. Bebauungspläne) die grundsätzlich nach dem MobOG bestehende Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen zu reduzieren / beschränken. Diese Regelung stellt den städtebaulichen Bezug zu § 12 Absatz 6 BauNVO her. Wird von dieser Möglichkeit ohne weitere Anforderungen an die Mobilitätsbedürfnisse Gebrauch gemacht, ist die Erfüllungspflicht im Sinne des § 7 für die Differenz bis zum als typisierend festgesetzten Stellplatznormbedarf nach diesem Gesetz jedoch „erloschen“, d.h. es kann auch keine „Zwangsablösung“ verlangt werden, da dieses als „unzulässiges Sonderopfer“ und somit als außerordentliches Investitionshemmnis einzustufen wäre (BVerwG, NVwZ 2005, 215 (218)). Nach Ansicht des BVerwG werden diejenigen Bauherren, denen die Schaffung von notwendigen Stellplätzen trotz tatsächlicher Möglichkeit der Herstellung untersagt wird, „für Zwecke der Verkehrslenkung instrumentalisiert und stärker beeinträchtigt als solche Bauherren, die aus tatsächlichen Gründen keine Stellplätze auf ihren Grundstücken errichten können“. Deshalb dürften ihnen über die Verbotswirkung hinaus nicht noch zusätzliche Zahlungspflichten auferlegt werden. Die Beeinträchtigung durch die fehlende Möglichkeit der tatsächlichen Schaffung von Stellplätzen wiege schwer genug.

Dies ergibt sich daraus, dass die sowohl die Ablösung als auch das Mobilitätsmanagement denklogisch an die alternativ mögliche Herstellung gekoppelt sind und die Instrumente einander bedingen bzw. sie einer abgestuften Prüfung unterliegen, welche Kombinationen der Erfüllungsmöglichkeiten sowohl gebiets- als auch vorhabenbezogen unter Würdigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse als sachgerecht angesehen werden.

§ 7 – Instrumente zur Erfüllung des Mobilitätsbedarfs

Die Vorschrift ist neu und soll zur Erleichterung der Rechtsanwendung in Form eines Aufzählungskatalogs mit Bezug auf die Gebietszonen nach § 2 verdeutlichen, mit welchen Instrumenten die Erfüllung des Mobilitätsbedarfs im Sinne des § 3 nachgewiesen werden kann.

Absatz 1 regelt die Erfüllungsmöglichkeiten für den nach §§ 4 und 5 abstrakt ermittelten Stellplatznormbedarf für Kraftfahrzeuge bei Erreichen des in § 5 Absatz 3 festgelegten Schwellenwertes von mindestens vier Stellplatzeinheiten und stellt hierfür grundsätzlich folgende drei Instrumente zur Verfügung

1. Mobilitätsmanagementmaßnahmen nach § 8,
2. Realherstellung von Stellplätzen nach § 9 oder
3. Ablösung von Stellplätzen nach § 11.

Die Anforderungen an die jeweiligen Instrumente werden in den Begründungen zu den jeweiligen Einzelvorschriften konkretisiert.

Nach **Nummer 1** ist zunächst der verpflichtend notwendige Anteil an Mobilitätsmanagement nach § 8 Absatz 3 gebietszonenbezogen zu berücksichtigen und entweder

Nach **Buchstabe a)** mit zulässigen Maßnahmen nach § 8 Absatz 2 zu erfüllen oder

nach **Buchstabe b)** durch Zahlung des erforderlichen Ablösungsbetrages kompensatorisch zu erfüllen. Die Entscheidung, ob der verpflichtende Anteil des als notwendig festgesetzten Mobilitätsmanagements ganz oder anteilig erfüllt werden soll oder vorhabenbezogen eine besondere Beschwer bedeuten würde, bleibt der Beurteilung der Bauherren überlassen.

Sofern Mobilitätsmanagementmaßnahmen nicht gänzlich „abgewählt“ und für den verpflichtenden Stellplatzanteil eine kompensatorische Ablösezahlung geleistet werden soll, wird die für das Mobilitätsmanagement zuständige Stelle aufgrund der in § 8 Absatz 6 verankerten Beteiligungspflicht diesbezüglich unschlüssigen den Bauherren in ihrer Stellungnahme eine sinnvolle Umsetzungsempfehlung mitteilen.

Es bleibt somit die grundsätzliche Wahlmöglichkeit bestehen, sich vom notwendigen Mobilitätsmanagement durch Zahlung einer Ablösesumme „freizukaufen“. Jedoch ist es im Sinne des Regelungsziels dieses Gesetzes nicht möglich, diese Stellplatzanteile am Stellplatznormbedarf real herzustellen.

Hinsichtlich der verbleibenden Stellplatzanteile werden nach Nummer 2 die liberalen Elemente des StellplOG-2012 in ihrem Wesensgehalt beibehalten, in dem den Bauherren weiterhin eine Wahlfreiheit für die Erfüllung eingeräumt wird und zwar

Nach **Buchstabe a)** betreffend die Gebietszone I durch

Buchstabe aa) entsprechende Maßnahmen eines freiwilligen / fakultativen Mobilitätsmanagements nach § 8 Absatz 4 oder

Buchstabe bb) Zahlung eines entsprechenden Ablösungsbetrages, sowie

Buchstabe cc) einer nur ausnahmsweisen Zulässigkeit der Herstellung von Stellplätzen nach Erteilung einer Abweichung entsprechend § 14 Absatz 2 Nummer 2,

Nach **Buchstabe b)** betreffend die Gebietszonen II und III durch

Buchstabe aa) Herstellung von Stellplätzen,

Buchstabe bb) entsprechende Maßnahmen eines freiwilligen / fakultativen Mobilitätsmanagements nach § 8 Absatz 4 oder

Buchstabe cc) Zahlung eines entsprechenden Ablösungsbetrages.

Absatz 2 stellt klar, dass der vorhabenbezogene Mobilitätsbedarf in Bezug auf die nach der Richtzahlentabelle entsprechend Anlage 2 ermittelte Anzahl an notwendigen Fahrradabstellplätzen

nach **Nummer 1** im Regelfall durch die Herstellung von notwendigen Fahrradabstellplätzen nach § 10 oder

nach **Nummer 2** ausnahmsweise durch Zahlung eines entsprechenden Ablösungsbetrages nach § 12 nach Erteilung einer Abweichung entsprechend § 14 Absatz 2 Nummer 6 zu erfüllen ist.

Absatz 3 wird ebenfalls neu hinzugefügt und verpflichtet die Bauherrin oder den Bauherren, in **Satz 1** die konkrete Umsetzung der Erfüllungspflicht nach den Absätzen 1 und 2 im Rahmen des als Bauvorlage bei der unteren Bauaufsichtsbehörde einzureichenden vorhabenbezogenen Mobilitätsnachweises zu dokumentieren.

Regelungszweck der Vorschrift ist eine Erleichterung der Rechtsanwendung, indem

- a) die Ermittlung des Stellplatznormbedarfs nach §§ 4 und 5 nachvollziehbar zu dokumentieren ist,
- b) für Kraftfahrzeuge nach Überschreiten des in § 5 Absatz 3 normierten Schwellenwertes, die geplante Erfüllung des Mobilitätsbedarfs nach § 3 mit den Instrumenten Realherstellung, Mobilitätsmanagement und Ablösung in Stellplatzeinheiten sowie die Erfüllungspflicht für Fahrradabstellplätze darzustellen ist und
- c) aus dem Auswahlkatalog nach § 8 Absatz 2 in Verbindung mit Anlage 3 die für die Umsetzung des verpflichtenden oder fakultativen Mobilitätsmanagements mit den gewählten Maßnahmen aufzuführen ist.

Satz 2 stellt mit dem Verweis auf § 8 Absatz 6 Satz 1 und 2 klar, dass durch die Bauherrin oder den Bauherrn vor Einreichung des Bauantrages zunächst eine Stellungnahme bei der für das Mobilitätsmanagement zuständigen Stelle einzuholen ist, die dem Mobilitätsnachweis beizufügen.

Zu § 8 - Mobilitätsmanagement

Die Vorschrift ist neu und wurde aus der bisher in § 9 a.F. enthaltenen freiwilligen, innovativen Möglichkeit zur Aussetzung der Stellplatzverpflichtung durch Mobilitätsmanagement auf Grundlage der nunmehr seit 2013 vorliegenden Erfahrungen aus der Genehmigungspraxis zu einer verpflichtenden Vorschrift weiterentwickelt.

Im April 2021 ist hierzu eine von team-red im Auftrag des Mobilitätsressorts erstellte Studie zur Evaluation über die Wirksamkeit von Mobilitätsmanagementmaßnahmen, die im Rahmen des § 9 StellpLOG-2012 umgesetzt wurden, der Öffentlichkeit vorgestellt worden⁹.

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass sich die umgesetzten Maßnahmen zur Reduzierung des tatsächlichen Stellplatzbedarfs grundsätzlich als wirksam herausgestellt haben. Es erscheint deshalb sachgerecht, Mobilitätsmanagement nunmehr als verpflichtendes Instrument im Rahmen dieser Neufassung des Mobilitätsortsgesetzes anteilig abgestuft unter Berücksichtigung der Gebietszoneneinteilung zu verankern.

⁹ Vgl. die Studienergebnisse von team-red stehen unter https://www.baumwelt.bremen.de/wohnungsbau/planen_und_bauen/rechtsgrundlagen-3559 zum Download für jedermann bereit (Stand 26.04.2021)

Durch den nunmehr im Regelfall anteilig verpflichtenden Einsatz von Mobilitätsmanagement wird die Mobilitätspflicht damit nicht mehr - wie noch im StellplOG-2012 ausgeführt - diesbezüglich lediglich „anteilig ausgesetzt“, sondern es erfolgt eine Aufwertung zu einem vollwertigen Erfüllungsinstrument im Sinne des § 7 Absatz 1 und schafft mit der Neukonzeption für die Bauherren einen deutlich verbesserten individuellen Anreiz, durch den Einsatz von Mobilitätsmanagementmaßnahmen eine geringere Anzahl an notwendige Stellplätze real herstellen oder ablösen zu müssen.

Absatz 1 enthält einleitend die abstrakte Legaldefinition für vorhabenbezogenes Mobilitätsmanagement auf Grundlage der Ermächtigung in § 86 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe b) BremLBO. Maßnahmen eines Mobilitätsmanagements im Sinne dieses Gesetzes sind demnach alle Maßnahmen, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse und der zu erwartenden Nutzung der baulichen Anlage geeignet sind, den Bedarf an der Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge dauerhaft zu reduzieren oder zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs beizutragen.

Absatz 2 listet mit nicht abschließenden Aufzählungskatalogen in Bezug auf die begriffliche Legaldefinition nach Absatz 1 konkrete geeignete Maßnahmen für ein vorhabenbezogenes Mobilitätsmanagement auf.

Satz 1 nennt diejenigen Maßnahmen, die jeweils bereits für sich isoliert oder in Kombination miteinander vorhabenbezogenen in dem erforderlichen Umfang zur Erfüllung des anteiligen Mobilitätsbedarfes im Sinne des § 7 auf Grundlage mindestens der verpflichtenden Stellplatzanteilen nach Absatz 3 beitragen können. Dies sind

nach **Nummer 1** Zeitkartenkontingente für den Öffentlichen Personennah- und Fernverkehr,
nach **Nummer 2** Carsharing-Mitgliedschaften,

nach **Nummer 3** die Errichtung und Einbindung von Car-Sharing Stationen auf dem Baugrundstück oder einem anderen geeigneten Grundstück in der näheren Umgebung,
oder

nach **Nummer 4** die Errichtung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen, insbesondere mit Ausstattungsmerkmalen nach § 10 Absatz 4.

Satz 2 zählt diejenigen Maßnahmen auf, deren verkehrliche Entlastungswirkung allein als zu gering eingeschätzt wird und deshalb nur in Kombination mit Maßnahmen nach Satz 1 ergänzend zugelassen werden können, nämlich

nach **Nummer 1** die Einbindung von Lastenradsharing oder Bikesharing-Mitgliedschaften,

nach **Nummer 2** weitere Sharing-Angebote, wie z. B. Elektro-Tretrollersharing,

nach **Nummer 3** die Anschaffung von Lastenfahrrädern, Anhängern etc.

nach **Nummer 4** die Einrichtung und der Betrieb einer Fahrradwerkstatt, welche typischerweise in allen Baugebieten nach der BauNVO als gebietsverträglicher nicht störender Handwerksbetrieb zumindest ausnahmsweise zugelassen werden kann. Die Fahrradwerkstatt ist möglichst innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche, welche Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist, vorzusehen, um bauplanungsrechtliche Nutzungskonflikte auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zu vermeiden. Sie bietet sich aber auch insbesondere für Pooling-Lösungen nach Absatz 5 an.

nach **Nummer 5** die gebrauchsfertige Ausstattung von Ladeinfrastruktur für Carsharing, E-Lastenräder, E-Bikes und Pedelecs.

Satz 3 stellt klar, dass sämtliche Mobilitätsmanagementmaßnahmen nach Satz 1 und 2 miteinander kombinierbar und während der Laufzeit durch ein Kommunikationskonzept zu begleiten sind, welches nach Satz 4 ebenfalls anteilig auf die Erfüllung angerechnet werden kann.

Satz 4 verweist auf die Anlage 3 aus der sich die Kategorisierung der zulässigen Mobilitätsmanagementmaßnahmen nach Satz 1 bis 3 entsprechend ihrer verkehrlichen Wirkung ergibt.

Im Januar 2021 wurden zwei verschiedene Varianten der möglichen Bewertung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen entwickelt:

1. **Variante 1:** Quantitative Bewertung nach **verkehrlicher Wirkung** (Maßnahme = Anteil Stellplatz; Vertragswert \neq Ablösesumme)
2. **Variante 2:** Qualitative Bewertung für verkehrliche Wirkung nach **Ablöseäquivalent** (Maßnahme Kategorienzuordnung; Ablösesumme = Vertragswert, Äquivalenzprinzip)

Bei jeder Variante besteht Bedarf nach einer qualifizierten Beratung der Bauherren durch die für das Mobilitätsmanagement zuständige Stelle, damit von dort vorhabenbezogene, sinnvolle Entscheidungen bei der Auswahl der Mobilitätsangebote für die jeweilige Zielgruppe getroffen werden können.

Im März/April 2021 fand ein intensiver Austausch mit anderen Kommunen (Dresden, Nürnberg und Bochum) sowie Beratungsunternehmen (team red GmbH und Sweco zur Stellplatzsatzung von München und Frankfurt a. M.) hinsichtlich einer Bewertung der Mobilitätsmanagementmaßnahmen nach Stellplatzanteil vs. anderer Methoden (wie z.B. die prozentuale Reduktion von der Stellplatzherstellungspflicht durch Mobilitätsmanagement) statt. Dieser gängige Ansatz in anderen Kommunen ist in Bremen jedoch von der Senatorin für Justiz als rechtlich bedenklich eingestuft worden. Alternativ ist von dort bereits der Ansatz des Äquivalenzprinzips nach Variante 2 empfohlen worden.

Während zunächst die Variante 1 mit einer verkehrlichen Bewertung nach Stellplatzanteilen anhand einer Scoring-Tabelle favorisiert wurde, fand parallel zum Benchmarking auch eine intensive Recherche zur Praktikabilität dieses Ansatzes in der Umsetzung in den einzelnen Genehmigungsverfahren statt.

Diverse Rechenbeispiele, die für verschiedenste fiktive Bauobjekte durchgeführt wurden, warfen jedoch zahlreiche Fragen auf (z.B. behördlicher Einfluss auf eine sinnvolle Maßnahmenkombination, Verfolgung der Maßnahmen, Laufzeiten, Belastbarkeit der Bewertung, Kosten der Umsetzung und Kommunikationsstrategien). Nach kritischer Prüfung hat sich die Erstellung einer an Stellplatzeinheiten orientierten Scoring-Tabelle bei vielen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements als zu „unscharf“ und damit letztlich als nicht zielführend erwiesen, weshalb der Gesetzentwurf sich nunmehr aus folgenden Gründen für die Variante 2 mit einer Bewertung nach Ablöseäquivalent entscheidet:

- a) Die Kosten für die Maßnahmen sind für die Bauherren transparent und es wird im Grundsatz eine finanzielle Gleichbehandlung gegenüber der alternativ möglichen Ablösung sichergestellt. Da die Ablösesumme nicht vollständig erreicht werden muss (Zielwert ca. 90 %), ist der wirtschaftliche Vorteil des Mobilitätsmanagements sowohl gegenüber der Realherstellung als auch der Ablösung auf einem Blick eindeutig und reduziert das Risiko, dass sich Bauherren von der Pflicht Mobilitätsmanagement umzusetzen, „freikaufen“.
- b) Der Nachweis der Erfüllung des Konzeptes ist vereinfacht, da nur Verträge oder eine Bankbürgschaft vorgelegt werden müssen. Eine Detail- und Maßnahmenprüfung bei jedem Objekt vor Ort durch SKUMS ist nicht erforderlich. Die Anzahl und der Umfang der Überprüfung vor Ort kann flexibel gesteuert werden.
- c) Dieser Ansatz ähnelt dem bisherigen Verfahren nach § 9 StellpLOG-2012. Der bereits vertraute Ansatz kann von Bauherren weitergeführt werden und bietet für Objekte, die bereits in der Planung sind, für die aber noch keinen Bauantrag eingereicht wurde, dennoch eine gewisse Planungssicherheit, wenn das MobOG perspektivisch im Laufe des Jahres 2022 in Kraft tritt.

- d) Gegenüber dem Verfahren nach verkehrlicher Wirkung bietet die Variante 2 auch mehr Transparenz hinsichtlich der Fragen, welche Maßnahmen in Kombination geltend gemacht werden können und wie diese ganzheitlicher zu bewerten sind (entsprechend der Anlage 3 zum MobOG nach Kategorien und ihrem verkehrlichen qualitativen Wirkungsgrad).
- e) Die Variante 2 lässt mehr Flexibilität zu, wenn sich die Detailplanung des Bauobjekts, die Nutzergruppen oder die verfügbaren Anbieter im Verlaufe des Verfahrens oder der Nutzung ändern sollten (z. B. bei der Insolvenz eines Mobilitätsdienstleisters können bei der Variante 2 die verbleibenden Beträge in andere Maßnahmen investiert werden. Wäre die Maßnahme nach der Variante 1 bewertet worden, könnte nur ein identisches Angebot geschaffen werden – dies ist nicht immer möglich). Demzufolge ist auch eine behördliche Nachjustierung bei Variante 2 einfacher.
- f) Die Maßnahmen können zielgruppengerecht angepasst an den Bedarf individueller Haushalte angeboten werden (z.B. sind nicht alle Maßnahmen für alle Wohneinheiten/Zwecke eines Objektes sinnvoll: bei der Variante 1 müssten alle Angebote wie z.B. Carsharing-Mitgliedschaften für alle Wohneinheiten angeboten werden, beispielsweise bei einer Pflegeeinrichtung mögen Carsharing-Mitgliedschaften nur für wenige NutzerInnen sinnvoll sein. Nur die Variante 2 ermöglicht, dass verfügbare Maßnahmen angemessen an die diversen Nutzungsbedürfnisse der Mieter/Käufer zugeschnitten und gemischt werden können.
- g) Es können problemlos weitere/neue Mobilitätsmanagementmaßnahmen aufgenommen werden, ohne dass diesen ein konkreter Stellplatzanteil zugeordnet und bei jedem neu auftretenden Mobilitätsangebot die Anlage 3 zum MobOG angepasst werden muss.

Mit der im April 2021 veröffentlichten Studie von team red zur „Wirksamkeit der Mobilitätskonzepte nach Bremer Stellplatzortsgesetz“ wurde offensichtlich, dass ein transparenter und einfacher Umgang mit der Bewertung der Mobilitätskonzepte für Investoren wichtig ist.

Es ist zu erwarten, dass eine qualitative Bewertung der Mobilitätsmanagementmaßnahmen sowie eine klare Orientierung an einen ansonsten alternativ erforderlichen Ablösebetrag eine höhere Transparenz für Bauherren schafft und deshalb gegenüber einer rein quantitativen Bewertung nach Variante 1 zu bevorzugen ist.

Entscheidend ist, dass der Bauherr im Rahmen des nach § 7 Absatz 3 erforderlichen Mobilitätsnachweises in einem überzeugenden Konzept belastbare Rückschlüsse auf die konkrete stellplatzmindernde Wirkung der jeweiligen Maßnahme aufzeigt. Die Bewertung fällt daher umso positiver aus, je länger die Laufzeit vereinbart wird.

Aus aktueller Sicht sollen die rechtlichen Anforderungen an das Mobilitätsmanagement jedoch nicht zu hoch angesetzt werden, um einen möglichst schlanken Vollzug zu gewährleisten. Insbesondere wird nicht erwogen, Reserveflächen für eine ggf. spätere Realherstellung zu verlangen und durch Baulast zu sichern oder eine alternativ mögliche Ablösung durch Bankbürgschaft abzusichern.

Bleibt der Kapitaleinsatz für das Mobilitätsmanagement jedoch bereits zum Zeitpunkt der Antragstellung wesentlich, d.h. mehr als 10 v.H. hinter dem Ablöseäquivalent zurück, kann die für das Mobilitätsmanagement zuständige Stelle nach § 7 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b) eine anteilige Ablösung fordern, sofern eine maßnahmenbezogene Nachbesserung nicht möglich oder nicht zielführend ist.

Satz 5 verdeutlicht den innovativen Charakter des Mobilitätsmanagements, indem auch weitere Maßnahmen zugelassen werden können, sofern im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes glaubhaft dargestellt wird, dass sich dadurch der Verzicht auf die Nutzung von Kraftfahrzeugen oder der durch die Art der Nutzung verursachte Zu- und Abgangsverkehr dauerhaft verringert und deshalb die Herstellung ansonsten notwendiger Stellplätze entbehrlich wird.

Satz 6 stellt einschränkend klar, dass ausschließlich vertragliche Regelungen zum Verzicht auf die Nutzung von Kraftfahrzeugen unzulässig sind. Dies vor dem Hintergrund, dass solche

Vereinbarungen einen hohen abstrakten Regelungsaufwand erzeugen, der rechtlich nicht durchsetzbar ist, da es grundrechtlich niemandem verboten werden kann, ein Kraftfahrzeug zu besitzen oder dieses zu benutzen. Auch dürfte eine notwendige Übertragung solcher Vereinbarungen auf mögliche Rechtsnachfolger rechtlich nicht haltbar sein. Über die rechtlichen Bedenken hinaus ist eine derartige Vollzugskontrolle durch die Bauaufsichtsbehörden nicht leistbar. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass rein vertragliche Verzichtregelungen beim Bauherren keinen finanziellen Aufwand erzeugen, damit im Widerspruch zur Anforderung nach Absatz 3 stehen und somit gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz verstoßen würden.

Satz 7 fordert, dass der Kapitaleinsatz für Mobilitätsmanagementmaßnahmen sich am ansonsten jeweils notwendigen Ablöseäquivalent nach § 11 Absatz 1 oder 2 orientieren soll, diesen aber nicht vollständig erreichen muss. Mit dieser Festlegung wird eine grundsätzliche finanzielle Gleichbehandlung des Kapitaleinsatzes für Mobilitätsmanagement und Ablösung hergestellt, zumal sich die Bauherren nach § 7 Absatz 1 vollständig oder teilweise Instrument der Ablöse entscheiden können, wenn Mobilitätsmanagementmaßnahmen als nicht zielführend eingestuft werden oder schlicht nicht gewollt sind („Freikauf“).

Die aufzuwendende Gesamtsumme für das Mobilitätsmanagement soll mindestens 90% des nach § 11 alternativ notwendigen Ablösebetrages betragen. Ein finanzieller Abzug von bis zu 10 % aufgrund der gewünschten politischen Lenkungswirkung ist vertretbar, da im Vergleich zur alternativ aufzuwendenden Ablösesumme keine genauen „finanziellen Punktlandungen“ erreicht werden können.

Durch die Orientierung am Ablöseäquivalent wird zudem der für das Mobilitätsmanagement zuständigen Stelle im Abstimmungsprozess mit der Bauherrin oder dem Bauherrn vorhabenbezogen ein größerer Spielraum hinsichtlich des jeweiligen Umfangs von Einzelmaßnahmen und sinnvoller Kombinationsmöglichkeiten eingeräumt.

Liegt der für die Umsetzung notwendige Kapitaleinsatz bei einem ansonsten zustimmungsfähigen Mobilitätskonzept deutlich unter diesem Schwellenwert, so ist der Differenzbetrag bis zu 90 % der ansonsten erforderlichen Ablösesumme als Teilablösung im Sinne des § 11 zu entrichten.

Absatz 3 legt mit den Nummern 1 bis 3 die für die Erfüllung des Mobilitätsbedarfs nach § 7 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a) verpflichtenden Prozentsätze für vorhabenbezogenes, notwendiges Mobilitätsmanagement nach Absatz 2 fest, welches unter Berücksichtigung der Gebietszoneneinteilung nach § 2 in der Stadtgemeinde Bremen wie folgt verpflichtend dreistufig umzusetzen ist:

Nach **Nummer 1** sind in der Gebietszone I je vier Stellplätze mindestens drei Stellplatzeinheiten durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen zu ersetzen, dies entspricht einem Faktor von 0,75 in Bezug auf den ermittelten Stellplatznormbedarf.

Dieser hohe Prozentanteil ist für die neue Kernzone der autoarmen Innenstadt gerechtfertigt, da dort im Gegenzug die Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen nach § 6 Absatz 1 nur noch ausnahmsweise für zulässig erklärt wird.

Nach **Nummer 2** sind in der Gebietszone II je vier Stellplätze mindestens zwei Stellplatzeinheiten durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen zu ersetzen, dies entspricht einem Faktor von 0,50 in Bezug auf den ermittelten Stellplatznormbedarf.

Der hälftige Prozentanteil ist für die innenstadtnahen Quartiere gerechtfertigt, da aufgrund der Bebauungsdichte oftmals keine ausreichenden Flächen für eine vollständige Realherstellung zur Verfügung stehen und insbesondere in diesem Teilen des Stadtgebietes eine Lenkungswirkung zugunsten alternativer Mobilitätsformen erzielt werden soll, die in einigen Quartieren durch konsequente Maßnahmen einer öffentlichen Parkraumbewirtschaftung¹⁰ flankiert oder kommunale Mobilitätsmanagementmaßnahmen werden sollen. Siehe hierzu

¹⁰ Siehe hierzu ausführlich https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/verkehrsentwicklungsplan/fortschreibung_des_vep-343552

Kapitel 4 der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes zum Thema „Parken in Quartieren“.

Nach **Nummer 3** ist in der Gebietszone III je vier Stellplätze mindestens eine Stellplatzeinheit durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen zu ersetzen, dies entspricht einem Faktor von 0,25 in Bezug auf den ermittelten Stellplatznormbedarf. In der Konsequenz bedeutet dies, dass auch in der Gebietszone III bei Überschreiten des Schwellenwertes nach § 5 Absatz 3 und einer damit einsetzenden Erfüllungspflicht nach § 7 Mobilitätsmanagementmaßnahmen in vertretbar niedrigschwelligem Maße umzusetzen sind.

Um der Heterogenität der Gebietszone III ausreichend Rechnung zu tragen und die Bildung weiterer Gebietszonen zu vermeiden, enthält die Vorschrift zwei lagebezogene ablesbare Rückausnahmen, in denen verpflichtendes Mobilitätsmanagement für Bauherrn insbesondere in ländlich geprägten Gebieten mit keiner oder unterdurchschnittlicher ÖPNV-Erschließung und langen Reisezeiten Richtung Innenstadt eine unverhältnismäßige Beschwer bedeuten würde und bei objektiver Betrachtung keine vergleichbare Alternativen zur Wahl eines Kraftfahrzeuges als Fortbewegungsmittel bestehen. Dies kann bei verkehrlich typisierender Betrachtungsweise unterstellt werden für

Nach **Buchstabe a)** für die Ortsteile Blockland, Strom, Seehausen, Werderland sowie das stadtbremische Überseehafengebiet Bremerhaven oder

Nach **Buchstabe b)** für sonstige großflächigen Außenbereichslage nach § 35 BauGB. Mit der begrifflichen Abgrenzung soll klargestellt werden, dass „kleinere“ Außenbereichslagen im ansonsten zusammenhängend bebauten Innenbereich nicht von der Privilegierung erfasst werden sollen.

Sollten die jeweils für die betreffende Gebietszone geforderten Stellplatzanteile nicht in einem vertretbaren Maße durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen umgesetzt werden können, ist über eine anteilige Ablösung zu entscheiden.

Absatz 4 stellt in **Satz 1** klar, dass die in Absatz 3 festgelegten Prozentsätze Mindestwerte für die Erfüllung nach § 7 Absatz 1 Nummer 1 sind. Der ermittelte Stellplatznormbedarf kann somit entsprechend § 7 Absatz 1 Nummer 2 auch durch weitere Maßnahmen eines fakultativen Mobilitätsmanagements gedeckt werden. **Satz 2** stellt mit dem Verweis auf Absatz 2 klar, dass auch freiwillige Maßnahmen die Anforderungen an die individuelle Geeignetheit und somit an die vorhabenbezogene Zulässigkeit der Mobilitätsmanagementmaßnahmen erfüllen müssen.

Erfolgt eine freiwillige Erhöhung über die verpflichtenden Anteile hinaus, ist davon auszugehen, dass die Ablösung im Vergleich zu dem hierfür zu erbringenden Kapitaleinsatz aufgrund der Privilegierungsregelung des Absatz 2 Satz 7 immer unattraktiver wird.

Der bisherige Mindestsockel für die Realherstellung oder Ablösung von 20 Prozent nach § 9 Absatz 2 a.F. ist - der neuen Gesetzessystematik folgend - im Umkehrschluss nicht übernommen worden. Der bisherige Sockel ist auch deshalb entbehrlich, weil im Regelfall nicht damit zu rechnen ist, dass die Bauherren den Stellplatznormbedarf ausschließlich, also zu 100 Prozent, durch Mobilitätsmanagement erfüllen werden. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass der tatsächlichen Nachfrage entsprechend vorhabenbezogen weiterhin eine Mindestzahl von Stellplätzen für Bewohner, Beschäftigte, Besucher, Lieferanten oder Menschen mit Behinderung als erforderlich angesehen und deshalb auch real hergestellt werden.

Absatz 5 knüpft mit **Satz 1** an eine gleichlautende „Pooling-Möglichkeit“ in § 2 Absatz 5 Satz 4 des Kinderspielflächenortgesetzes vom 24. November 2020 (Brem.GBl. S. 1473) an, wonach es unter den Voraussetzungen dieses Gesetzes auch zugelassen werden kann, den vorhabenbezogenen Mobilitätsbedarf verschiedener Bauvorhaben ganz oder teilweise durch gebündelte Mobilitätsmanagementmaßnahmen zu erfüllen. In Verknüpfung mit § 9 Absatz 2 Satz 4 ist es damit möglich, sowohl die notwendigen oder ausnahmsweise zulässigen Stellplätze verschiedener Bauvorhaben als auch gemeinschaftlich durchgeführte Mobilitätsmanagementmaßnahmen auf einem Grundstück zusammengefasst nachzuweisen. Auf diese

Weise können „quartiersbezogene Mobilitätsanker“ entstehen während auf anderen Baugrundstücken insbesondere Stellplatzanlagen für Kraftfahrzeuge verzichtbar werden und damit mehr „unversiegelte“ Flächen für eine attraktive Freiraumgestaltung erhalten bleibt.

Satz 2 stellt klar, dass für bauliche Maßnahmen ein geeignetes Grundstück auszuwählen ist, welches die materiellen Anforderungen nach § 9 erfüllen muss.

Absatz 6 regelt die Abwicklung von Mobilitätsmanagement im Rahmen der bauaufsichtlichen Verfahren nach der BremLBO.

Satz 1 legt fest, dass sämtliche gewünschte Mobilitätsmanagementmaßnahmen vor Einreichung des Bauantrages durch die Bauherrin oder den Bauherren im Rahmen im Rahmen des nach § 7 Absatz 3 zu erstellenden vorhabenbezogenen Mobilitätsnachweises bei der für das Mobilitätsmanagement zuständigen Stelle in Textform zu beantragen sind, die über die Zulässigkeit im Einvernehmen mit der unteren Bauaufsichtsbehörde entscheidet. Je nach Umfang kann ergänzend auch ein „Mobilitätskonzept“ erstellt werden. Die Vorschrift dient der möglichst frühzeitigen Vorabstimmung einer sinnvollen Umsetzung der gewählten Maßnahmen aus dem Katalog nach Absatz 2 i.V.m. der Anlage 3 durch die für das Mobilitätsmanagement zuständigen Stelle. Von dort wird der Bauherrin oder dem Bauherrn hierzu innerhalb von vier Wochen eine Stellungnahme übermittelt, die unter anderem in Abhängigkeit von der Komplexität der Maßnahmen den Charakter einer Zustimmung, Zwischennachricht oder lediglich einer Eingangsbestätigung haben kann. Diese Stellungnahme ist entsprechend § 7 Absatz 3 mit dem vorhabenbezogenen Mobilitätsnachweis verknüpft und zusammen mit den übrigen Bauvorlagen mit Stellung des Bauantrages bei der unteren Bauaufsichtsbehörde einzureichen.

Satz 2 dient der Verfahrensbeschleunigung und erklärt es entsprechend § 69 Absatz 1 Satz 3 der Bremischen Landesbauordnung für zulässig, dass sofern die nach Satz 1 erforderliche fachliche Stellungnahme der Bauherrin oder dem Bauherrn nicht innerhalb eines Monats übermittelt werden konnte, die Einreichung des Bauantrages bei der unteren Bauaufsichtsbehörde für zulässig erklärt wird ist und diese Bauvorlage im weiteren Verfahrensverlauf nachgereicht werden.

Satz 3 bestimmt, dass aus der späteren Baugenehmigung nach §§ 63 oder 64 BremLBO die vollständige Erfüllung des ermittelten Mobilitätsbedarfs im Sinne des § 7 anteilig durch Realherstellung, Mobilitätsmanagement und Ablösung ersichtlich sein muss. Je nach Erforderlichkeit kann auch auf das gesamte Mobilitätskonzept als Teil der Baugenehmigung Bezug genommen werden.

Sofern das Vorhaben durch die untere Bauaufsichtsbehörde im Laufe des bauaufsichtlichen Verfahrens als planungsrechtlich zulässig einzustufen ist, wird die für das Mobilitätsmanagement zuständige Stelle nach § 69 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 um abschließende Stellungnahme gebeten. Dadurch wird es möglich, auch im Laufe des Verfahrens ggf. notwendige Umplanungen noch entsprechend berücksichtigen zu können.

Satz 4 stellt klar, dass bei Vorhaben der Genehmigungsfreistellung nach § 62 BremLBO die behördlichen Entscheidungen nach Satz 3 Gegenstand einer isolierten Prüfung sind, die durch die Bauherrin oder den Bauherren entsprechend Satz 1 vor Einreichung der Bauvorlagen bei der für das Mobilitätsmanagement zuständigen Stelle zu beantragen ist und bei Zustimmung Gegenstand des nach § 7 Absatz 3 einzureichenden Mobilitätsnachweises wird.

Absatz 7 regelt anknüpfend an § 9 Absatz 3 a.F. die Durchführungs- und Nachweispflicht und stellt in **Satz 1** ausdrücklich klar, dass die Verantwortung für die Durchführung sowie eine eventuelle Nachweispflicht für vorhabenbezogene Mobilitätsmanagementmaßnahmen eigenverantwortlich im Sinne des § 52 Absatz 2 BremLBO dem Bauherrn bzw. dem tatsächlichen Nutzer / Betreiber der baulichen Anlage obliegen.

Satz 2 räumt der unteren Bauaufsichtsbehörde das Recht ein, sich die notwendigen Nachweise nach Satz 1 vorlegen zu lassen. Dies gilt insbesondere bei begründeten Verdachtsfällen, dass festgelegte Mobilitätsmanagementmaßnahmen innerhalb der vereinbarten Laufzeit

nicht mehr vorgehalten werden. Darüber hinaus sind entsprechend § 58 Absatz 2 BremLBO auch stichprobenhafte Vor-Ort-Kontrollen zulässig.

Satz 3 regelt deshalb sanktionierend, dass wenn eine Maßnahme vorzeitig abgebrochen wird, durch die untere Bauaufsichtsbehörde entsprechend § 11 über eine zumindest anteilige Ablösung der Restverpflichtung nach Maßgabe des dann gültigen Ablösungsbetrages zu entscheiden ist. Die Ablösung ist ein deutlich milderes Mittel gegenüber einer sonst nach § 79 Absatz 1 BremLBO erforderlichen Nutzungsuntersagung. Wird der vorzeitige Abbruch von Mobilitätsmanagementmaßnahmen der Bauaufsichtsbehörde nicht rechtzeitig mit entsprechenden Kompensationslösungen angezeigt, handelt es sich hierbei entsprechend § 15 Nummer 2 um einen Ordnungswidrigkeitentatbestand.

Satz 4 entspricht § 9 Absatz 1 Satz 2 a.F. wonach die Mobilitätspflicht als erfüllt gilt, wenn die zugelassenen Maßnahmen über die gesamte Dauer einer nach Absatz 6 Satz 3 oder 4 festgelegten Laufzeit vorgehalten werden.

§ 9 - Lage und Beschaffenheit von Kraftfahrzeugstellplätzen

§ 9 fasst die Anforderungen an Kraftfahrzeugstellplätze hinsichtlich der Lage nach § 5 a.F. sowie an die Beschaffenheit und Gestaltung nach § 10 a.F. redaktionell gebündelt in einer Vorschrift zusammen.

Absatz 1 ist an § 5 Absatz 1 a.F. angelehnt. **Satz 1** bestimmt gleichlautend mit dem bisherigen Recht, dass notwendige Stellplätze entweder auf dem Baugrundstück oder nach Absatz 2 in zumutbarer Entfernung auf einem anderen geeigneten Grundstück herzustellen sind. **Satz 2** ist neu und räumt der Bauaufsichtsbehörde das Recht ein, hierfür aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen ein bestimmtes Grundstück vorzuschlagen. Hierfür bedarf es neben der öffentlich-rechtlichen Sicherung nach Absatz 2 im Regelfall eines ergänzenden städtebaulichen Vertrages, um im Hinblick auf bestehende Eigentumsverhältnisse die konkrete Ausgestaltung der Stellplatzanlage, ggf. gekoppelt mit anderen Mobilitätsmanagementmaßnahmen, auch im Rahmen von möglichen Pooling-Lösungen nach § 9 Absatz 5, festzulegen.

Absatz 2 Sätze 1 und 2 konkretisieren entsprechend § 5 Absatz 2 a.F. die nach § 49 Absatz 1 BremLBO bestehende Möglichkeit, notwendige Stellplätze oder ausnahmsweise zulässige Stellplätze unter der Voraussetzung einer öffentlichen Sicherung der Benutzbarkeit durch Baulasteintrag nach § 82 BremLBO auf einem anderen Grundstück in zumutbarer Entfernung vom Baugrundstück herzustellen. Die fußläufige Entfernung darf von der Grundstücksgrenze aus gerechnet,

nach **Buchstabe a)** bei notwendigen gewerblichen Stellplätzen in allen Gebietszonen und ausnahmsweise zulässigen Stellplätzen für Wohnungsbauvorhaben in der Gebietszone I höchstens 500 Meter und

nach **Buchstabe b)** bei notwendigen Stellplätzen für Wohnungsbauvorhaben in den Gebietszonen II und III höchstens 200 Meter,

betragen.

In der perspektivisch anzustrebenden „autofreien Innenstadt“ wird die maximale Entfernung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge von 200 Metern auf 500 Meter erweitert, um die Möglichkeit zu schaffen, eine ausnahmsweise Zulässigkeit von Stellplätzen auch an etwas entfernter Stelle“ (z.B. in vorhandenen Parkgaragen) rechtskonform nachweisen zu können. Ansonsten bleiben die Entfernungsvorgaben unverändert gegenüber dem StellplOG-2012, da die Erfahrung aus der Genehmigungspraxis ergeben hat, dass weitere Entfernungen des Stellplatzes zum Vorhaben tatsächlich nicht mehr zumutbar sind und deshalb dazu führen, dass weiter vom Baugrundstück entfernte notwendigen Stellplätze nicht angenommen werden.

Satz 3 entspricht unverändert § 5 Absatz 2 Satz 3 a.F. und stellt durch den gegenüber der unteren Bauaufsichtsbehörde in allen Verfahren zu erbringenden Nachweis sicher, dass die erforderliche öffentlich-rechtliche Sicherung auch bei den Vorhaben vorzunehmen ist, bei denen die Erfüllung der Mobilitätspflicht nicht zum Prüfumfang eines Baugenehmigungsverfahrens gehört.

Satz 4 ist neu und ermöglicht es im Sinne von anzustrebenden „gemeinschaftlichen Pooling-Lösungen“ die erforderlichen Stellplätze verschiedener Bauvorhaben auf einem Grundstück zusammengefasst nachzuweisen. Eine Koppelung einer gemeinschaftlich genutzten Stellplatzanlage mit ebenfalls gemeinschaftlichen durchgeführten Mobilitätsmanagementmaßnahmen nach § 8 Absatz 5 ist möglich, um auf diese Weise „quartiersbezogene Mobilitätsanker“ entstehen zu lassen.

Die **Absätze 3 bis 8** regeln die Anforderungen an die Beschaffenheit und Gestaltung von Stellplätzen und sind im Wesentlichen unverändert aus § 10 StellpLOG-2012 übernommen worden.

Absatz 3 Satz 1 stellt entsprechend § 10 Absatz 1 a.F. klar, dass notwendige Stellplätze oder ausnahmsweise zulässige Stellplätze ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein müssen. Gefangene Stellplätze sind allerdings abweichend von Satz 1 bei Wohngebäuden der Gebäudeklasse 1 und 2 mit nicht mehr als 2 Wohnungen nach **Satz 2** zulässig, weil bei diesen Vorhaben unterstellt wird, dass die Benutzung der Stellplätze so organisiert werden kann, dass die Benutzbarkeit gefangener Stellplätze ausreichend sichergestellt wird. Ein expliziter Verweis auf die verkehrssichere Benutzbarkeit von Stellplätzen ist an dieser Stelle entbehrlich, weil die grundsätzliche Verkehrssicherheit baulicher Anlagen bereits durch § 16 BremLBO gefordert wird und der möglichst kurze Fahrweg sowie eine direkte Anfahrtbarkeit ein Anliegen ist, das jeder vernünftige Bauherr aus eigenem Interesse berücksichtigt, sofern nicht besondere Grundstücksverhältnisse vorliegen.

Satz 3 stellt mit redaktionell angepassten Verweis auf die entsprechend § 85 BremLBO als Technische Baubestimmung eingeführte Muster-Garagenverordnung der ARGEBAU klar, dass sich die Anforderungen hinsichtlich Größe der Stellplätze, Ausmaße der Fahrgassen, der Zu- und Abfahrten sowie Gestaltung von Rampen aus der Mustervorschrift ergeben, die entsprechend der Bremischen Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (BremVVTB) ¹¹ für unmittelbar anwendbar erklärt wird.

Ebenso enthält die Vorschrift den klarstellenden Hinweis, dass - sofern erforderlich - bei der Herstellung oder Änderung von Stellplatzanlagen die ergänzenden Anforderungen des Gesetzes zur Elektromobilitätsinfrastruktur (GEIG) vom 18. März 2021 (BGBl. I Nr. 11, S. 354) zu beachten sind, welches nach Verkündung im Bundesgesetzblatt am 25. März 2021 in Kraft getreten ist¹². Das GEIG setzt die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2018/844 vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz (EU-Gebäuderichtlinie) um und fordert, dass Bauherren und Eigentümer für Stellplatzanlagen, die sich in oder an Gebäuden befinden, auch Ladepunkte und die Leitungsinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorsehen.

¹¹ Vgl. Bremische Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (BremVVTB) vom 10. September 2018 (Brem. ABl. S. 946) i.V.m. Ziffer A.2.2.1 der Musterverwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (MVV-TB) des Deutschen Instituts für Bautechnik (DIBt) mit Verweis auf die Muster-Garagenverordnung der Bauministerkonferenz (ARGEBAU), ergänzt durch Bremischen Klarstellungen und Abweichungen von der Muster-Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen des Deutschen Institutes für Bautechnik (Einführungserlass MVV TB) in den jeweils aktuellen Fassungen.

¹² <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Service/Gesetzesvorhaben/gebäude-elektromobilitätsinfrastruktur-gesetz.html>

Absatz 4 entspricht redaktionell angepasst § 10 Absatz 2 a.F. und regelt die Anforderungen an notwendige Stellplätze für Menschen mit Behinderungen. Diese Stellplätze sind hinsichtlich ihrer Erforderlichkeit im Rahmen der prozentual verbleibenden Wahlfreiheit zwischen Realherstellung und Ablösung mit Priorität herzustellen und in der neuen Zone I (autofreie Innenstadt) im Rahmen des nach § 14 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe c) eingeräumten Ausnahmeermessens in besonderem Maße bezüglich ihrer vorhabenbezogenen Notwendigkeit nach Art der Nutzung zu würdigen.

Nach **Satz 1** wird der der bisherige Grundsatz des StellplOG-2012 beibehalten, dass von dem nach §§ 4 und 5 ermittelten Stellplatznormbedarf 4 v.H. der Stellplätze für Menschen mit Behinderungen auf dem Baugrundstück herzustellen und zu reservieren sind. Der Prozentsatz ist gegenüber dem bisherigen Recht um 1 v.H. angehoben worden, um unter Berücksichtigung der UN-Behindertenrechtskonvention den Belangen von Menschen mit Behinderungen pauschaliert in verbessertem Maße Rechnung zu tragen. Unter Berücksichtigung rechnerischer Rundungsregeln führt dies dazu, dass nunmehr bereits ab dem 13. notwendigen Stellplatz ein Stellplatz für Menschen mit Behinderungen erforderlich wird ($13/100 \times 4 = 0,52$), nach dem StellplOG-2012 war dies erst ab dem 17. Stellplatz der Fall. Der Mindestbedarf von einem Stellplatz wird entsprechend dem bisherigen Recht nur bei Wohngebäuden mit barrierefreien Wohnungen nach § 50 Absatz 1 BremLBO bestimmt. Da die barrierefreie Erreichbarkeit von notwendigen Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen die logische Voraussetzung für die zweckentsprechende Nutzbarkeit ist, wird eine entsprechende Kennzeichnung und eine Herstellung nach Maßgabe der gemäß § 85 Absatz 5 der Bremischen Landesbauordnung als Technische Baubestimmungen eingeführten technischen Regeln gefordert. Auf konkrete bauliche Anforderungen zur Barrierefreiheit wird im Mobilitätsortgesetz bewusst verzichtet, da sich die notwendigen Konkretisierungen aus der DIN 18040 ergeben, die über die BremVVTB insoweit unverändert als Technische Baubestimmung eingeführt worden ist.

Satz 2 eröffnet die unveränderte Möglichkeit, anlagenbezogen die Zahl der Stellplätze für Menschen mit Behinderungen zu erhöhen, wenn die Anlage erfahrungsgemäß von einer größeren Anzahl von Menschen mit Behinderungen besucht wird. Diese Regelung stellt den erhöhten Stellplatzbedarf insbesondere für solche Vorhaben sicher, die nach dem abschließenden Katalog des § 2 Absatz 4 BremLBO-10 keine Sonderbauten sind (z.B. Arztpraxen) und für die deshalb auf der Grundlage des § 51 BremLBO-10 keine besonderen Anforderungen hinsichtlich der barrierefreien Nutzbarkeit gestellt werden können. Dies gilt auch für Wohnungsbauvorhaben, sofern dort ein erhöhter Bedarf an barrierefreien Stellplätzen besteht.

Satz 3 stellt klar, dass bei Sonderbauten bereits nach § 51 Nummer 15 und 16 BremLBO unter Berücksichtigung ihrer besonderen Zweckbestimmung weitergehende Anforderungen hinsichtlich der barrierefreien Nutzbarkeit von Stellplätzen und deren Anzahl gestellt werden können.

Absatz 5 übernimmt die in § 10 Absatz 3 a.F. enthaltene Anforderung, dass sämtliche Stellplätze so angeordnet und hergestellt werden müssen, dass sie die Anlage von nach § 8 Absatz 3 BremLBO erforderlichen privaten, hausnahen Kinderspielplätzen auf dem Baugrundstück nicht verhindern. Die Anforderung wird gegenüber dem bisherigen Recht auch auf nicht notwendige Stellplätze ausgeweitet. Die Regelung korrespondiert mit § 1 Absatz 3 des Kinderspielflächenortgesetzes (KSpOG) und soll hinsichtlich der Standortwahl nach § 2 Absatz 3 KSpOG Gefährdungen und erhebliche Belästigungen bei der Nutzung der Kinderspielplätze vermeiden. Durch diesen Steuerungsmechanismus wird der Schaffung von privaten Kinderspielflächen den Vorrang gegenüber der Herstellung von Stellplätzen eingeräumt, wenn auf einem Baugrundstück für die Erfüllung dieser beiden gesetzlichen Verpflichtungen nicht genügend Fläche vorhanden ist. Gleichzeitig wird durch den nach § 7 Absatz 1 verpflichtend umzusetzenden Stellplatzanteil von Mobilitätsmanagement oder Ablösung die Anzahl der real herzustellenden Stellplätze verringert, was auf dem Baugrundstück die Flächenverfügbarkeit zur Herstellung der Kinderspielfläche aber auch zur Umsetzung einer natürlichen Freiflächengestaltung im Sinne des § 8 Absatz 1 und 2 BremLBO erhöht.

Absatz 6 übernimmt die Klarstellungen aus § 10 Absatz 3 Satz 2 und 3 a.F.. **Satz 1** enthält unverändert das grundsätzliche Verbot, einer zweckfremden Nutzung notwendiger Stellplätze. **Satz 2** nennt gegenüber dem bisherigen Recht ausgeweitete Ausnahmetatbestände von Nutzung, die nicht als zweckentfremdend im Sinne des Satzes 1 eingestuft werden:

Nach **Nummer 1** wie bisher das Abstellen von Fahrrädern aller Art und deren Zubehör, um im Einzelfall flexibel auf einen evtl. Mehrbedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten reagieren zu können,

nach **Nummer 2** neu die Nutzung als betriebener Carsharing-Stellplatz,

nach **Nummer 3** neu die Nutzung als Ladestation für Elektromobilität

nach **Nummer 4** neu die Einrichtung einer Mobilitätsstation und

nach **Nummer 5** neu die Vermietung von Stellplätzen an andere Personen.

Die Stellplatznutzungen nach den **Nummern 2 bis 5** sind als gewerbliche Nebenleistungen untergeordneten Umfangs in allen Baugebieten zulässig, da zum Anwendungsbereich des §12 BauNVO auch alle privaten bauliche Anlagen für den ruhenden Verkehr auf den Baugrundstücken der Baugebiete gehören. Dies schließt auch die Möglichkeit ein, ein Baugrundstück ausschließlich zu gebündelten Abstellzwecken im Sinne des Absatzes 2 Satz 4 zu nutzen und mit Mobilitätsmanagementmaßnahmen im Sinne des § 8 Absatzes 5 zu kombinieren.

Da § 12 Absatz 2 BauNVO bestimmt, dass Stellplätze und Garagen in Kleinsiedlungsgebieten, reinen Wohngebieten und allgemeinen Wohngebieten sowie Sondergebieten, die der Erholung dienen, nur für den durch die zugelassene Nutzung verursachten Bedarf zulässig sind, gilt für die übrigen, nicht in § 12 Absatz 2 BauNVO genannten Baugebiete, dass dort Stellplätze und Garagen für jeglichen Bedarf und in jeglicher Größe zulässig sind. Ist in den nicht § 12 Absatz 2 BauNVO genannten Gebieten eine funktionale Zuordnung zu einer Hauptnutzung nicht erforderlich, können in diesen Gebieten auch Einstellplätze gewerblich betrieben werden, selbst wenn diese Nutzung als Gewerbebetrieb an sich nicht genehmigungsfähig wäre. Allein der Umstand, dass ein privater Park- oder Garagenplatz nach Nummer 5 vom Eigentümer an einen Dritten vermietet wird, führt zudem nicht zur Annahme eines Gewerbebetriebs.

Gewerbliche Nebenleistungen untergeordneten Umfangs, wie etwa die Bewachung der abgestellten Fahrzeuge, die Wagenpflege, die Abgabe von Treibstoff und kleinere Reparaturen, berühren die Nutzungsart Stellplatz/Garage im Sinne des § 12 Absatz 2 BauNVO nicht, wenn die Leistungen nach Ausmaß und städtebaulichen Auswirkungen tatsächlich nur als geringfügige Nebendienste zu bewerten sind und dem Gebietscharakter nicht widersprechen. Diese Aussagen lassen sich sinngemäß auch auf eine Car-Sharing-Station nach Nummer 2, Ladestationen für Elektromobilität nach Nummer 3 oder Mobilitätsstationen nach Nummer 4 übertragen, die ebenfalls eine stationsentsprechende Ausstattung des Betreibers benötigen.

Absatz 7 übernimmt redaktionell gestrafft die Anforderungen an eine „Pflanzpflicht“ nach § 10 Absatz 4 StellpLOG-2012, die auch für nicht notwendige, also freiwillig hergestellte Stellplätze gelten und auf der Ermächtigungsgrundlage des § 86 Absatz 1 Nummer 5 BremLBO beruhen.

Satz 1 enthält die gegenüber dem bisherigen Recht um zwei Stellplätze abgesenkte Verpflichtung, je vier Stellplätze mindestens einen geeigneten Laubbaum zu pflanzen. Die Einstiegsschwelle wird gegenüber dem bisherigen Recht ebenfalls um einen Stellplatz abgesenkt und setzt nun bereits ein, wenn auf einem Baugrundstück mehr als vier zusammenhängende Stellplätze geschaffen werden.

Allerdings entfällt im Gesetz die bisherige zusätzliche Anforderung eines „großkronigen“ Laubbaumes, da die bisherige Genehmigungspraxis zu der Erkenntnis geführt hat, dass es genügend Bauvorhaben mit nur kleineren Stellplatzflächen gibt und dort großkronige Bäume nicht standortgerecht gepflanzt werden können.

Die gestalterische Anforderung in **Satz 2**, wonach die Pflanzorte so zu wählen sind, dass durch die Bäume der Eindruck einer großen, befestigten Grundstücksfläche abgemildert wird, entspricht unverändert § 10 Absatz 4 Satz 2 StellpLOG-2012.

Satz 3 fasst die Anforderungen des § 10 Absatz 4 Sätze 4 und 5 a.F. inhaltlich zusammen und verpflichtet die Bauherren zu einer entsprechend den anerkannten Regeln der Technik fachgerechten Pflanzung (z.B. durch Beauftragung einer Fachfirma des Garten- und Landschaftsbaus) und Unterhaltung der Bäume sowie zu einer Neupflanzung bei Verlust. Hieraus ergibt sich, dass eine Beseitigung der Bäume nicht zulässig ist, sondern nach § 13 Absatz 1 die Zustimmung der unteren Bauaufsichtsbehörde bedarf.

Die bisher in § 10 Absatz 4 Satz 3 a.F. enthaltenen konkreten Anforderungen an die Bepflanzung sowie den Schutz dieser Bäume sind nicht übernommen worden, da in Satz 3 der Hinweis auf die anerkannten Regeln der Technik übernommen wurde, um damit dynamisch auf rechtsaktuelle Anpassungen der einschlägigen Technischen Regelwerke reagieren zu können.

Als anerkannte Regeln der Technik sind für die praktische Umsetzung der Vorschrift diesbezüglich zu beachten:

1. Die Richtlinie der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung und Landschaftsbau e. V. (FLL) „Empfehlungen für Baumpflanzungen, Teil 2: Standortvorbereitungen für Neupflanzungen, Pflanzgruben und Wurzelraumerweiterung, Bauweisen und Substrate“ in der jeweils aktuellen Fassung (derzeit gültig ist die Ausgabe 2010).
2. Für die Pflanzgrubenbauweise 1 – offene, nicht überbaute Pflanzgrube (FLL-Richtlinie Seite 24) ergibt sich eine offene Baumscheibe von mindestens 8 m² Fläche. Diese Baumscheibengröße ergibt sich aus der Mindestgröße der Pflanzgrube von 12 m³ sowie einer Mindestdiefe von 1,50 m. Kann die Mindestgröße von 8 m² Fläche für eine offene Baumscheibe nicht eingehalten werden, ist im Regelfall die Pflanzgrubenbauweise 2 – überbaute Pflanzgrube anzuwenden.
3. Für die Lieferung der zu pflanzenden Bäume gelten die TL-Baumschulpflanzen (Technischen Lieferbedingungen) in der jeweils aktuellen Fassung (derzeit gültig ist die Ausgabe 2020). Als Mindeststandard für die Pflanzqualität wird ein Hochstamm in der Sortierung Hochstamm 3 x verpflanzt, mit Drahtballen, Stammumfang 18-20, Stammhöhe mindestens 200 cm (H. 3xv. mDB. StU 18-20) empfohlen.

Absatz 8 entspricht unverändert § 5 Absatz 3 a.F. und stellt klar, dass notwendige Stellplätze spätestens zum Zeitpunkt der Anzeige der Nutzungsaufnahme der baulichen Anlage nach § 81 Absatz 2 der Bremischen Landesbauordnung hergestellt sein müssen. Anderenfalls ist eine entsprechende Bürgschaft in Höhe des alternativ möglichen Ablösungsbetrages zu hinterlegen.

§ 10 - Lage und Beschaffenheit von Fahrradabstellplätzen

§ 10 fasst die Anforderungen an Fahrradabstellplätze hinsichtlich der Lage nach § 5 a.F. sowie an die Beschaffenheit nach § 11 a.F. redaktionell gebündelt in einer Vorschrift zusammen.

Wie zur Ermittlung des Stellplatznormbedarfs zu § 4 Absatz 1 ausgeführt, ist auch die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze als abstrakt typisierend ohne weitere Differenzierung der Anzahl zwischen Bewohnern, Besuchern, Beschäftigten oder sonstigen Nutzern anzusehen, da die diesbezüglich „vorhabeninterne“ Verteilung der Stellplätze je nach Art der Nutzung sehr unterschiedlich ausfallen kann. Im Ergebnis wird Entscheidung über eine sinnvolle Anordnung und Aufteilung der Fahrradabstellplätze auf dem Baugrundstück den Bauherren überlassen. Die Überprüfung der Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen an die Lage und Ausstattung ist jedoch ein bauordnungsrechtliches Anliegen im Hinblick auf die „Ordnung des ruhenden Verkehrs“ auf dem Baugrundstück.

Absatz 1 konkretisiert in Anlehnung an § 11 Absatz 1 a.F. die Lage von notwendigen Fahrradabstellplätzen. Diese sind nach **Satz 1** entsprechend § 48 Absatz 2 Satz 1 der Bremischen Landesbauordnung im Gebäude oder auf dem Baugrundstück in unmittelbarer Nähe des Eingangsbereichs herzustellen.

Satz 2 fordert unverändert entsprechend § 11 Absatz 1 Satz 2 a.F., dass sämtliche notwendigen Fahrradabstellplätze von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen verkehrssicher und leicht erreichbar sein müssen.

Auf die Konkretisierung einer maximal zulässigen Rampenneigung wurde im Gesetzentwurf bewusst verzichtet, weil eine generelle Vorgabe entweder den unterschiedlichen Verhältnissen des Einzelfalles nicht gerecht wird oder nicht erforderlich ist. Sofern die Rampe in Verbindung mit einer Tiefgaragenzufahrt (maximal 15 Prozent Steigung gemäß der in Bremen nach § 85 BremLBO als Technische Baubestimmung eingeführten Muster-Garagenverordnung) oder in Verbindung mit Vorschriften zum barrierefreien Bauen (maximal 6 Prozent Steigung gemäß DIN 18040) erstellt wird, ist eine Konkretisierung nicht erforderlich.

Problematisch sind Vorgaben zur Rampenneigung immer dann, wenn diese in Verbindung mit Treppen erstellt werden, die nach DIN 18065 eine Steigung von bis zu 40 Prozent (36 Grad) haben dürfen. Als Orientierungshilfe für den Einzelfall kann hier ergänzend die Vorgabe der Gesetzlichen Unfallversicherung (BGI/ GUV-I-561) herangezogen werden, die festlegt, dass Fahrradrampen mit Stufen in Schulen eine Neigung zwischen 10 Prozent und maximal 25 Prozent haben sollen.

Da viele Gebäude jedoch entweder über die Vorschriften zum barrierefreien Bauen oder unmittelbar über die Aufzugsverpflichtung nach § 39 der Bremischen Landesbauordnung über Aufzugsanlagen verfügen, die üblicherweise auch Fahrradabstellräume im Kellergeschoss erschließen, sind Fahrradrampen an Treppen häufig nicht erforderlich.

Die unveränderten Anforderungen an eine soziale Kontrolle in **Satz 3** sind durch eine Beleuchtung eine gute Einsehbarkeit umzusetzen. Die Vorschrift dient damit sowohl dem Schutz der Nutzer selbst als auch dem Eigentumsschutz.

Absatz 2 fasst die bisher in § 5 Absatz 2 a.F. normierten Anforderungen an eine Herstellung auf einem anderen Baugrundstück übersichtlich zusammen und stellt diese neu unter einen Ausnahmevorbehalt, da die Herstellung der notwendigen Fahrradabstellplätze neben der Herstellung von hausnahen privaten Kinderspielflächen auf dem Baugrundstück mit Priorität umzusetzen ist. Bei Flächenknappheit darf demnach die Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen nur nachrangig erfolgen.

Ob die nachfolgenden Tatbestandsvoraussetzungen nach den Nummern 1 bis 3 für eine ausnahmsweise Zulässigkeit der Herstellung auf einem anderen Grundstück erfüllt sind, ist über eine Abweichung nach § 67 BremLBO i.V.m. § 14 Absatz 2 Nummer 6 durch die untere Bauaufsichtsbehörde zu entscheiden:

Nach **Nummer 1** muss die tatsächliche Herstellung notwendiger Fahrradabstellplätze auf dem Baugrundstück im Sinne des Absatzes 1 nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich sein,

Nach **Nummer 2** darf in Anlehnung an § 5 Absatz 2 Satz 2 a.F. die fußläufige Entfernung von der Grundstücksgrenze des pflichtigen Baugrundstückes in allen Gebietszonen höchstens 100 Meter betragen, wobei die maximal zulässige Entfernung von 60 auf 100 Meter erweitert wurde. Noch weitere Entfernungen werden als nicht zweckmäßig angesehen, da sie bei fehlender Akzeptanz der Nutzer ein „unkontrollierbares“ Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Verkehrsraum verursachen würden.

Nach **Nummer 3** muss das andere Grundstück für diesen Zweck entsprechend durch Baulasteintragung öffentlich-rechtlich gesichert sein. Die Vorgaben des § 9 Absatz 2 Sätze 2 bis 4 für Kraftfahrzeugstellplätze sind analog anzuwenden. Sofern im Rahmen der Prüfung des Abweichungsantrages den Voraussetzungen nach Nummer 1 und 2 zugestimmt wird, ist

die beantragte öffentlich-rechtliche Sicherung zu veranlassen, die Eintragung im Baulastverzeichnis muss bei Erteilung der Abweichung noch nicht erfolgt, aber beantragt sein.

Die Absätze 3 bis 5 entsprechen materiell und redaktionell angepasst § 11 Absätze 2 bis 4 a.F.

Absatz 3 konkretisiert inhaltlich unverändert die Beschaffenheit von notwendigen Fahrradabstellplätzen.

Satz 1 greift mit den **Nummern 1 bis 4** die Mindestanforderungen an den einzelnen Fahrradabstellplatz unter den Aspekten der Zugänglichkeit, Größe der Abstellfläche, Sicherheit und Standsicherheit auf.

Bei Wohngebäuden ist nach **Satz 2** wegen des begrenzten Nutzerkreises der Abstellräume eine Anschließmöglichkeit entbehrlich und der Verzicht auf Anlehnbügel ermöglicht es, auch ohne Abweichung nach § 11 andere Fahrradabstellanlagen errichten zu dürfen (z.B. Hochparker).

Andererseits fordert **Satz 3** seit dem StellplOG-2012, Fahrradabstellräume für Wohngebäude zukünftig mit Steckdosen zum Aufladen von Pedelecs auszustatten. Diese Anforderung erfordert in der Regel keinen zusätzlichen baulichen Aufwand, da abgeschlossene Räume üblicherweise auch mit einer Stromquelle versehen sind.

Absatz 4 soll entsprechend dem StellplOG-2012 die Attraktivität größerer notwendiger Fahrradabstellanlagen mit dem Ziel erhöhen, die Fahrradnutzung weiter zu fördern.

Satz 1 setzt deshalb den bisherigen Schwellenwert für die Anforderung an eine Überdachung der Fahrradabstellanlage von bisher mehr als 12 Fahrradabstellplätze auf mehr als zehn Fahrradabstellplätze herab.

Satz 2 fordert angepasst an den herabgesetzten Schwellenwert nach Satz 1, für jeden zehnten notwendigen Fahrradabstellplatz eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 m² bereitzustellen, auf der Lasten- oder Kinderanhänger abgestellt werden können.

Absatz 5 regelt durch Verweis auf § 9 Absatz 5 und § 9 Absatz 6 Satz 1, dass auch notwendige Fahrradabstellplätze (bei Flächenkonkurrenz) die Herstellung von Kinderspielplätzen nach § 8 BremLBO nicht verhindern und nicht zweckentfremdet benutzt werden dürfen. Eine zweckwidrige Nutzung entsteht auch durch das Abstellen von nicht gebrauchsfähigen Fahrrädern über einen längeren Zeitraum. Der Verweis auf § 9 Absatz 8 stellt klar, dass auch notwendige Fahrradabstellplätze spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme nach § 81 Absatz 2 BremLBO gebrauchsfertig hergestellt sein müssen.

Zu § 11 – Ablösung von Kraftfahrzeugstellplätzen

§ 11 fasst die bisherigen § 6 a.F. (Erfüllung der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzverpflichtung durch Ablösung) und § 7 a.F. (Ablösungsbeträge) redaktionell zusammen.

Die **Absätze 1 und 2** legen entsprechend § 7 Absatz 1 und 2 a.F. die Höhe der Ablösungsbeträge fest, wobei der Ermächtigungsgrundlage in § 86 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe c) folgend entsprechend der Art der Nutzung eine differenzierte Festsetzung erfolgt.

Absatz 1 Satz 1 entspricht § 6 Absatz 1 a.F. und erklärt die Ablösung von notwendigen Stellplätzen als Instrument zur Erfüllung des Mobilitätsbedarfs nach § 7 auch weiterhin grundsätzlich wahlweise für zulässig. Die Beibehaltung der Wahlmöglichkeit für die Ablösung anstelle der Umsetzung von Mobilitätsmanagement nach § 8 oder der Realherstellung nach § 9 trägt dem Umstand Rechnung, in der Stadtgemeinde Bremen durch die Einnahmen aus Ablösungsbeträgen auch weiterhin zumindest einen anteiligen Finanzierungsbeitrag für kommunale Mobilitätsmanagementmaßnahmen leisten zu können.

Um über die Neufestsetzung der Ablösungsbeträge entscheiden zu können, sind zunächst die tatsächlichen Herstellungskosten je Stellplatz in Abhängigkeit zu den verschiedenen

Stellplatzanlagen zu aktualisieren. Die Gebietszonen I und II werden in Bezug auf die bisherige Zone I a.F. für die Ermittlung der Ablösungsbeträge aufgrund ihrer verdichteten integrativen Lage weiterhin gemeinsam betrachtet. Da die Abgrenzung zwischen den Gebietszonen II und III im Wesentlichen unverändert geblieben ist, kann die fünfstufige Vorgehensweise für die Ermittlung der aktualisierten Ablösungsbeträge analog zum StellplOG-2012 beibehalten werden.

1. Ermittlung des Baukostenanteils nach Index
2. Ermittlung des Bodenwertanteils
3. Addition von Baukostenanteil und Bodenwertanteil
4. Prozentuale Gewichtung der Herstellung von Parkeinrichtungen
5. Festsetzung differenzierter Ablösungsbeträge

Aus Transparenzgründen sind die Vergleichswerte aus 2011, die maßgeblich für das StellplOG-2012 waren ebenfalls weiterhin dargestellt.

Zu 1.: Ermittlung des Baukostenanteils nach Index:

Ausgangspunkt ist die Bestimmung aktualisierter durchschnittlicher Herstellungskosten für bestimmte typisierte Parkeinrichtungen.

Die nachstehende Tabelle weist die bereits dem bisherigen Recht nach dem StellplOG-2012 und der VV Stellplätze aus dem Jahr 1998 zugrunde gelegten Typen von Parkeinrichtungen mit den im Jahre 2019 ermittelten durchschnittlichen Herstellungskosten aus, die anhand des Indexwertes „gewerbliche Baukosten inkl. Umsatzsteuer“ (Vergleich 2011 – 2019: Indexwert 122,5) sowie durch Berücksichtigung fortgeschriebener Bodenwerte auf den Stand 2019 aktualisiert worden sind.

Ein Vergleich dieser aktualisierten Herstellungskosten mit den Erfahrungswerten der BRE-PARK hat ergeben, dass die zunächst mit dieser Methode auf 14.781,- Euro aktualisierten Herstellungskosten bei Parkeinrichtungen des Typ 3 (Hoch- und Tiefgaragen bis zu 3 Ebenen) nicht realistisch sind. Bei diesem Typ sind offenbar seit den neunziger Jahren zu geringe Baukosten veranschlagt worden. Hier musste bereits im StellplOG 2012 eine Nachsteuerung auf 17.500,- € erfolgen. Die BREPARK empfiehlt mit Stellungnahme vom 10.03.2020 auch für die aktuelle Novelle, für diesen Typ von durchschnittlichen Herstellungskosten von 21.450,- Euro auszugehen.

Somit ergeben sich die nachstehend aktualisierten durchschnittlichen Herstellungskosten für Parkeinrichtungen:

Parkeinrichtungen in den Gebietszonen I und II	durchschnittliche Baukosten pro Stellplatz nach Index:	
	2011	2019:
Typ 1: Tiefgaragen mit mehr als 3 Ebenen	25.833,- €	31.645,- €
Typ 2: Hochgaragen mit mehr als 3 Ebenen	18.951,- €	23.215,- €
Typ 3: Hoch- und Tiefgaragen bis zu 3 Ebenen	17.500,- €	21.450,- €

Begründung zum Entwurf des Mobilitätsortgesetzes für die Stadtgemeinde Bremen,
Anhörungsfassung vom 3.Mai 2021

Parkeinrichtungen in der Gebietszone III	durchschnittliche Baukosten pro Stellplatz nach Index:	
	2011	2019:
Typ 3: Hoch- und Tiefgaragen bis zu 3 Ebenen	12.066,- €	21.450,- €
Typ 4: Ebenerdige Stellplätze und Parkpaletten bis zu 2 Ebenen	4.968,- €	6.086,- €

Zu 2.: Ermittlung des Bodenwertanteils

Im nächsten Schritt wurde nach Abfrage bei Geoinformation der jeweils Bodenwertanteil für die Gebietszonen ermittelt.

Parkeinrichtungen in den Gebietszonen I und II	Bodenwert / m ²		Grundstücksanteil je Stellplatz	Bodenwertanteil	
	2011	2019:		2011	2019:
Typ 1: Tiefgaragen mit mehr als 3 Ebenen	1.000,- €	1.500,- €	7 m ²	7.000,- €	10.500,- €
Typ 2: Hochgaragen mit mehr als 3 Ebenen	1.000,- €	1.500,- €	7 m ²	7.000,- €	10.500,- €
Typ 3: Hoch- und Tiefgaragen bis zu 3 Ebenen	300,- €	550,- €	15 m ²	4.500,- €	8.250,- €

Parkeinrichtungen in der Gebietszone III	Baukosten		Grundstücksanteil je Stellplatz	Bodenwertanteil	
	2011	2019:		2011	2019:
Typ 3: Hoch- und Tiefgaragen bis zu 3 Ebenen	300,- €	550,- €	15 m ²	4.500,- €	8.250,- €
Typ 4: Ebenerdige Stellplätze und Parkpaletten bis zu 2 Ebenen	150,- €	250,- €	25 m ²	3.750,- €	6.250,- €

Zu 3: Addition von Baukostenanteil und Bodenwertanteil

Die Herstellungskosten ergeben sich durch Addition der Baukosten je Stellplatz nach Ziffer 1 mit den jeweiligen Bodenwertanteilen nach Ziffer 2.

Parkeinrichtungen in den Gebietszonen I und II	Baukosten je Stellplatz		Bodenwertanteil		Herstellungskosten	
	2011	2019:	2011	2019:	2011	2019:
Typ 1: Tiefgaragen mit mehr als 3 Ebenen	25.833,- €	31.645,- €	7.000,- €	10.500,- €	32.833,- €	42.145,- €
Typ 2: Hochgaragen mit mehr als 3 Ebenen	18.951,- €	23.215,- €	7.000,- €	10.500,- €	25.951,- €	33.715,- €
Typ 3: Hoch- und Tiefgaragen bis zu 3 Ebenen	17.500,- €	21.450,- €	4.500,- €	8.250,- €	22.000,- €	29.700,- €

Parkeinrichtungen in der Gebietszone III	Baukosten je Stellplatz		Bodenwertanteil		Herstellungskosten	
	2011	2019:	2011	2019:	2011	2019:
Typ 3: Hoch- und Tiefgaragen bis zu 3 Ebenen	17.500,- €	21.450,- €	4.500,- €	8.250,- €	22.000,- €	29.700,- €
Typ 4: Ebenerdige Stellplätze und Parkpaletten bis zu 2 Ebenen	4.968,- €	6.086,- €	3.750,- €	6.250,- €	8.718,- €	12.336,- €

Zu 4 prozentuale Gewichtung der Herstellung von Parkeinrichtungen

Im vierten Schritt erfolgt die prozentuale Prognose, zu welchen Anteilen die Stadt aus Ablösungsbeträgen in jeweiligen Gebietszonen derartige Parkeinrichtungen herstellen würde. Die Herstellungskosten pro Stellplatz aus Ziffer 3 werden dabei prozentual gewichtet. Die jeweiligen Prozentsätze sind gegenüber dem StellplOG-2012 unverändert geblieben.

Parkeinrichtungen in den Gebietszonen I und II	Herstellungskosten (HK)		Gewichtung	HK gewichtet	
	2011	2019:		2011	2019:
Typ 1: Tiefgaragen mit mehr als 3 Ebenen	32.833,- €	42.145,- €	5 %	1.642,- €	2.107,- €
Typ 2: Hochgaragen mit mehr als 3 Ebenen	25.951,- €	33.715,- €	25 %	6.488,- €	8.429,- €
Typ 3: Hoch- und Tiefgaragen bis zu 3 Ebenen	22.000,- €	29.700,- €	70 %	15.400,- €	20.790,- €
Gesamtsumme durchschnittlicher Herstellungskosten				23.529,- €	31.326,- €

Parkeinrichtungen in der Gebietszone III	Herstellungskosten (HK)		Gewichtung	HK gewichtet	
	2011	2019:		2011	2019:
Typ 3: Hoch- und Tiefgaragen bis zu 3 Ebenen	22.000,- €	29.700,- €	10 %	2.200,- €	2.970,- €
Typ 4: Ebenerdige Stellplätze und Parkpaletten bis zu 2 Ebenen	8.718,- €	12.336,- €	90 %	7.846,- €	11.102,- €
Gesamtsumme durchschnittlicher Herstellungskosten				10.046,- €	14.072,- €

Ergebnisübersicht der durchschnittlichen Herstellungskosten (HK) pro Stellplatz			
	2011	2019	Steigerung
Zonen I und II	23.529,- €	31.426,- €	33 %
Zone III	10.046,- €	14.072,- €	40 %

Zu 5: Festsetzung differenzierter Ablösungsbeträge

Im letzten Schritt wird unter Zugrundelegung eines bestimmten Vom-Hundert-Satzes der unter Ziffer 4 ermittelten durchschnittlichen Herstellungskosten pro Stellplatz die Höhe der Ablösungsbeträge festgelegt.

Dies vor dem Hintergrund, dass einem Ablösebetrag von 100 Prozent die notwendige Akzeptanz fehlen würde und es nicht der Billigkeit entspricht, als Äquivalent zu einem nicht real hergestellten notwendigen Stellplatz einen Ablösungsbetrag in Höhe von 100 Prozent der Herstellungskosten zu verlangen, weil kein Gegenwert in Form eines real hergestellten Stellplatzes vorhanden ist und die generierten Ablösesummen auch nicht in der näheren Umgebung des Baugrundstücks eingesetzt werden müssen.

Darüber hinaus ist es bereits seit längerem erklärtes politisches Ziel, die Herstellung von Stellplätzen zu verringern, indem einerseits mit diesem Gesetz erstmals ein verpflichtender Anteil an Mobilitätsmanagement gefordert wird, andererseits aber auch die Möglichkeit der Ablösung durch verminderte Beträge im Vergleich zur Realherstellung für die Bauherren insbesondere weiterhin finanziell attraktiv ausgestaltet bleibt.

Die insgesamt vorgenommene moderate Erhöhung der Ablöseprozentsätze wird mit einer erwünschten Lenkungswirkung als Alternative zugunsten verpflichtender oder fakultativ möglicher Mobilitätsmanagementmaßnahmen nach § 8 begründet. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die tatsächlichen Kosten für die Realherstellung von Stellplätzen auch unabhängig von der aktuellen Gesetzesnovelle seit 2011 um 33 bzw. 40 % angestiegen sind, wonach mit der Anpassung eine entstandene „Gerechtigkeitslücke“ geschlossen wird.

Unter Berücksichtigung dieser Regelungsziele sind die Ablösungsbeträge deshalb – nach erfolgter Rundung auf volle Hundert-Euro-Beträge – in Absatz 1 wie folgt festgelegt worden:

Nach **Nummer 1** wird der für die Regelablösung für Vorhaben nach Ziffer 2 bis 10 der Richtzahlentabelle maßgebliche Vom-Hundert-Satz auf 60 v.H. der durchschnittlichen Herstellungskosten erhöht (bisher 50 v.H. nach § 7 Absatz 1 StellplOG-2012). Dies führt auf der Grundlage der aktualisierten durchschnittlichen Herstellungskosten bei im Regelfall gewerblichen Vorhaben zu einer Erhöhung des Ablösungsbetrages je Stellplatz in den Gebietszonen I und II um 6.800,- € auf 18.600,- € und in der Gebietszone III um 3.400,- € auf 8.400,- €.

Für einen erleichterten Überblick sind die erläuterten Veränderungen gegenüber dem StellplOG-2012 in der nachfolgenden Übersicht zusammenfassend dargestellt:

§ 7 Absatz 1 StellplOG-2012			Entwurf § 11 Absatz 1 MobOG-2021	
Art der Nutzung	Regelablösung für Vorhaben nach Ziffer 2 bis 10 der Richtzahlentabelle			
Prozentsatz der HK	50 %		60 %	
Ablösungsbetrag je Stellplatz	Zone I	Zone II	Zonen I und II	Zone III
	11.800,- €	5.000,- €	18.600,- €	8.400,- €

Begründung zum Entwurf des Mobilitätsortsgesetzes für die Stadtgemeinde Bremen,
Anhörungsfassung vom 3.Mai 2021

Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 2 enthalten dem bisherigen Recht nach § 7 Absatz 2 a.F. folgend für bestimmte privilegierte Nutzungen über die Regelablösung hinaus ermäßigte Ablösungsbeträge. Der bisherige Gesetzesvorbehalt, dass über § 7 Absatz 1 a.F. hinausgehende ermäßigte Ablösungsbeträge nur zugrunde gelegt werden durften wenn festgestellt wurde, dass die abzulösenden Stellplätze nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand real hergestellt werden konnten, ist nicht übernommen worden, da diese Prüfung in der Genehmigungspraxis in den meisten Fällen aus verfahrensökonomischen Gründen nicht vorgenommen wurde. Vor dem Hintergrund einer politisch gewünschten Reduzierung der Realherstellung von Stellplätzen wird auch eine rein finanziell motivierte Ablösung von notwendigen Stellplätzen in Kauf genommen, dies auch vor den Hintergrund, dass die Ablösung weiterhin eine frei wählbare Kompensationslösung für nicht mögliches oder nicht gewolltes Mobilitätsmanagement dienen soll und die Stadtgemeinde Bremen weiterhin ein finanzielles Interesse an der Generierung von Ablösungsbeträgen hat.

Nummer 2 ist fortgeschrieben an § 7 Absatz 2 Nr. 1 a.F. angelehnt und setzt für alle Wohnnutzungen nach Ziffer 1 der Richtzahlentabelle ermäßigte Ablösungsbeträge fest, um den Wohnungsbau auch zukünftig in besonderem Maße zu privilegieren. Jedoch wird der für alle Wohnungsbauvorhaben nach Ziffer 1 der Richtzahlentabelle maßgebliche Vom-Hundert-Satz auf 40 v.H. der durchschnittlichen Herstellungskosten erhöht (bisher 30 v.H.). Dies führt auf der Grundlage der aktualisierten durchschnittlichen Herstellungskosten zu einer Erhöhung des Ablösungsbetrages je Stellplatz in der Gebietszonen I und II um 5.500,- € auf 12.600,- € und in der Gebietszone III um 2.600,- € auf 5.600,- €.

Für einen erleichterten Überblick sind die erläuterten Veränderungen gegenüber dem StellplOG-2012 in der nachfolgenden Übersicht zusammenfassend dargestellt:

§ 7 Absatz 2 Nr. 1 StellplOG-2012		Entwurf § 11 Absatz 1 Nummer 2 MobOG-2021		
Art der Nutzung	Wohnnutzungen (allgemein) nach Ziffer 1 der Richtzahlentabelle			
Prozentsatz der HK	30 %		40 %	
Ablösungsbeitrag je Stellplatz	Zone I	Zone II	Zonen I und II	Zone III
	7.100,- €	3.000,- €	12.600,- €	5.600,- €

Nicht übernommen wurde § 6 Absatz 2 a.F. Nach dem StellplOG-2012 stand die Ablösung von Stellplätzen für Wohnungsbauvorhaben unter dem Vorbehalt, dass die hierfür notwendigen Stellplätze nur abgelöst werden durften, wenn und soweit nicht im Einzelfall wegen der Anzahl der notwendigen Stellplätze oder der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Beeinträchtigung des ruhenden oder fließenden Verkehrs unter Berücksichtigung auch der Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs zu erwarten war. Die Vorschrift hat aufgrund der Auslegungsschwierigkeiten der Tatbestandsmerkmale in der praktischen Rechtsanwendung keine Bedeutung erlangt. Die rechtlichen Hürden für eine daraus resultierende Unzulässigkeit im Einzelfall im Sinne des § 15 BauNVO haben sich in der Genehmigungspraxis nahezu als „unerreichbar erwiesen“, da in innerstädtisch dicht bebauten Gebieten ein latenter Parkdruck ebenso hinzunehmen ist wie z.B. eine nachbarliche Einsichtnahme in Nachbargrundstücke. In wenigen Fällen konnte durch eine Umplanung (z.B. Reduzierung der Anzahl der Wohnungen und damit auch der Anzahl der erforderlichen Stellplätze) eine Genehmigungsfähigkeit erreicht werden.

Zudem wird ein Festhalten an der Vorschrift im Rahmen der Umsetzung der anzustrebenden Verkehrswende als kontraproduktiv angesehen da es ja gerade Regelungszweck dieses Gesetz ist, die Anzahl der herzustellenen Stellplätze z.B. durch alternatives Mobilitätsmanagement zu reduzieren. Im Übrigen soll insbesondere der Wohnungsbau auch im Hinblick auf

Begründung zum Entwurf des Mobilitätsortgesetzes für die Stadtgemeinde Bremen,
Anhörungsfassung vom 3.Mai 2021

die Baukosten durch Absenken der Richtzahlen (siehe Ziffern 1.2 bis 1.4 der Richtzahlentabelle) oder besondere Abweichungstatbestände bei Ausbau, Aufstockung oder Umnutzung zu Wohnzwecken besonders privilegiert werden

Nichtsdestotrotz der behält der abstrakte rechtliche Hinweis seine Gültigkeit, dass die Genehmigung eines Vorhabens ohne oder nur unzureichend vorhandene Stellplätze im Einzelfall gegen das nachbarschützende Gebot der Rücksichtnahme verstoßen kann (OVG Bremen, Beschluss vom 18.10.2002).

Ebenfalls nicht übernommen wurde § 6 Absatz 5 a.F. wonach bei gemischten Nutzungen im Fall einer Teilablösung die real hergestellten Stellplätze vorrangig auf den durch die Wohnnutzung ausgelösten Pflichtstellplatzbedarf anzurechnen waren und die erforderliche Ablösung vorrangig nach Maßgabe des Ablösungsbetrages für gewerbliche Vorhaben zu erfolgen hatte. Die Entscheidung, welche vorhabenbezogenen Stellplätze abgelöst werden und inwiefern eine Anrechnung auf die Nachfolgenutzungen erfolgen soll, wird damit den Bauherren überlassen.

Absatz 2 ist fortgeschrieben an § 7 Absatz 2 Nr. 2 a.F. angelehnt und setzt für besonders privilegierte Nutzungsarten im Vergleich zu Absatz 1 nochmals deutlich ermäßigte Ablösungsbeträge fest. Hierzu zählen wie bisher nach **Nummer 1** Vorhaben in Bezug auf Kulturdenkmäler und nach **Nummer 2** Vorhaben in Baulücken nach Absatz 3.,

Gegenüber dem bisherigen Recht wird der Anwendungsbereich nach **Nummer 3** auf den geförderten Wohnungsbau ausgedehnt. Im Hinblick auf das dauerhaft weiterzuverfolgende städtebauliche Ziel der Innenverdichtung in Verbindung mit einem gewerblichen Strukturwandel wird die bestehende besondere Privilegierung durch Ausbau, Aufstockung oder Nutzungsänderungen bestehender Gebäude nicht mehr nur auf die Schaffung zusätzlicher Wohnungen beschränkt, sondern nach **Nummer 4** auf diesbezügliche Vorhaben aller Art im vorhandenen Bestand ausgedehnt.

Der für diese Vorgaben maßgebliche Vom-Hundert-Satz wird auf 25 v.H. der durchschnittlichen Herstellungskosten erhöht (bisher 15 v.H.). Dies führt auf der Grundlage der aktualisierten durchschnittlichen Herstellungskosten zu einer Erhöhung des Ablösungsbetrages je Stellplatz in der Gebietszonen I und II um 4.400,- € auf 7.900,- € und in der Gebietszone III um 2.000,- € auf 3.500,- €.

Für einen erleichterten Überblick sind die erläuterten Veränderungen gegenüber dem StellplOG-2012 in der nachfolgenden Übersicht zusammenfassend dargestellt:

§ 7 Absatz 2 Nr. 2 StellplOG-2012		Entwurf § 11 Absatz 2 MobOG-2021		
Art der Nutzung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kulturdenkmäler 2. Baulücken 3. Ausbau, Aufstockung oder Änderungen im Bestand zu Wohnzwecken 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kulturdenkmäler 2. Baulücken 3. Geförderter Wohnungsbau 4. Ausbau, Aufstockung oder Nutzungsänderungen im Bestand 		
Prozentsatz der HK	15 %	25 %		
Ablösungsbetrag je Stellplatz	Zone I	Zone II	Zonen I und II	Zone III
	3.500,- €	1.500,- €	7.900,- €	3.500,- €

Durch die Anpassung der Höhe der Ablösungsbeträge sollen die „geplanten Einnahmeverluste“ durch die nach § 8 Absatz 3 nunmehr verpflichtende Anteile von Mobilitätsmanagement zumindest teilweise ausgeglichen werden. Die tatsächliche Einnahmeentwicklung aus Ablösungsbeträgen hängt allerdings auch weiterhin einerseits wesentlich von der zukünftigen

Baukonjunktur ab, insbesondere von der Realisierung „ablösungsträchtiger“ Großbauvorhaben ab, andererseits ist nicht absehbar, inwieweit Bauherrn unter den geänderten Rahmenbedingungen von verpflichtendem Mobilitätsmanagement im Rahmen der verbleibenden Wahlfreiheit neben der Realherstellung noch für das Instrument der Ablösung entscheiden. Die tatsächliche Einnahmeentwicklung der Ablösungsbeträge lässt sich demnach nicht sicher vorhersagen.

Absatz 3 entspricht § 7 Absatz 3 a.F. Satz 1 „dynamisiert“ die nach damaligen Recht des mit dem StellplOG-2012 aufgehobenen Ablösungsortgesetzes statisch auf den 15. Juni 1992 fixierte Baulückendefinition.

Die Definition des Baulückenbegriffs in **Satz 1** bleibt unverändert, allerdings wird die bisher im StellplOG-2012 festgesetzte Nachwirkungsfrist von fünf auf vier Jahre verkürzt. Nach den Erfahrungen aus der Genehmigungspraxis werden auch vier Jahre als ausreichend angesehen, um hinreichend abzusichern, dass aus dem Baulückenprivileg bei der Stellplatzablösung keine Abbruchprämie wird. Aus der Prüfung der Voraussetzungen für das Baulücken-Testat ist kein einziger Fall bekannt, in dem das Baulückenprivileg erkennbar der Grund gewesen sein könnte, die Stellung des Bauantrages hinauszuzögern. Häufiger dagegen werden selbst marode Baubestände erst in zeitnahe Zusammenhang mit einem Neubauvorhaben abgebrochen.

Satz 2 fordert die verfahrensrechtliche Einbindung eines Baulückentestats zur fachlich einheitlichen Dokumentation des Baulückenstatus eines Grundstückes. Sofern die Mobilitätspflicht im Baugenehmigungsverfahren geprüft wird, erleichtert es die bauaufsichtliche Entscheidung.

Absatz 4 ist neu und aufgrund der eingeführten besonderen Privilegierung für den geförderten Wohnungsbau erforderlich, da analog zum Baulückentestat ein entsprechender Nachweis von der für das Wohnungswesen zuständigen Stelle zur Inanspruchnahme der besonders ermäßigten Ablösebeträge als erforderlich angesehen wird.

Absatz 5 entspricht § 6 Absatz 3 a.F. wonach die Ablösung von nach § 9 Absatz 4 erforderlichen Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen Anlehnung an die Abweichungsanforderungen des § 50 Absatz 5 der Bremischen Landesbauordnung nur zulässig ist, sofern die Herstellung nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Mehraufwand möglich ist. Ob die Tatbestandsvoraussetzungen für eine Ablösung vorliegen, ist entsprechend § 14 Absatz 2 Nummer 4 i.V.m. § 67 BremLBO im Rahmen einer Abweichungsentscheidung zu klären.

Ziel der Vorschrift ist, im Rahmen der Realherstellung von Stellplätzen zumindest auf die Herstellung der Stellplätze für Menschen mit Behinderung hinzuwirken. Es ist anzunehmen, dass dieser Personenkreis bei typisierender Betrachtungsweise von den ergänzend erforderlichen Mobilitätsmanagementmaßnahmen nur eingeschränkt profitieren kann und daher ein Kraftfahrzeug mit eigenem PKW-Stellplatz im Sinne der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in bestimmten Fällen die einzig mögliche Mobilitätsform sein kann. Ein unverhältnismäßiger Mehraufwand im Sinne dieses Gesetzes kann z.B. dann vorliegen, wenn nur für die Errichtung der Stellplätze für Menschen mit Behinderungen eine sonst nicht erforderliche Tiefgarage hergestellt werden müsste.

Absatz 6 entspricht § 6 Absatz 6 a.F. und berücksichtigt den Umstand, dass die Erfüllung der Mobilitätspflicht bei Wohngebäuden in der Genehmigungsfreistellung oder dem vereinfachten Genehmigungsverfahren bauaufsichtlich nicht geprüft wird. **Satz 1** verlangt von der Bauherrin oder dem Bauherrn, dass die Zahlung des Ablösungsbetrages der unteren Bauaufsichtsbehörde vor Erteilung der Baugenehmigung nachzuweisen ist. Nach **Satz 2** ist bei Vorhaben der Genehmigungsfreistellung nach § 62 der Bremischen Landesbauordnung der Nachweis der Zahlung den erforderlichen Bauvorlagen beizufügen. Sofern die Ablösungsvoraussetzungen Gegenstand einer behördlichen Abweichungsentscheidung nach § 14 sind, ist die Zahlung eines Ablösungsbetrages der unteren Bauaufsichtsbehörde spätestens mit Einreichung der Baubeginnanzeige in analoger Anwendung von § 72 Absatz 7 BremLBO nachzuweisen. **Satz 3** entspricht redaktionell gestrafft § 6 Absatz 4 a.F. und legt die Ausnah-

men fest, unter denen eingezahlte Ablösungsbeträge ganz oder anteilig zurückerstattet werden. Ob die Voraussetzungen vorliegen, ist nach Prüfung des Antrages durch die untere Bauaufsichtsbehörde einzelfallbezogen zu entscheiden.

Absatz 7 stellt klar, dass die nach den Absätzen 1 bis 2 generierten Ablösungsbeträge entsprechend § 49 Absatz 2 der Bremischen Landesbauordnung zu verwenden sind. Zulässig sind dabei alle Maßnahmen eines kommunalen Mobilitätsmanagements, die geeignet sind, den Bedarf an Kraftfahrzeugen und vorhabenbezogenen Stellplätzen zu verringern. Dies schließt nach ressortinterner Abstimmung auch die Möglichkeit ein, die Ablösungsbeträge nicht nur zentral für gesamtstädtische Maßnahmen und Großprojekte (z.B. Ausbau der ÖPNV- oder Fahrradinfrastruktur) zu verwenden, sondern auch zweckgebunden für bestimmte quartiersbezogene Mobilitätsmanagementmaßnahmen „vor Ort“ verwenden zu dürfen.

Zu § 12- Ablösung von Fahrradabstellplätzen

Absatz 1 Satz 1 entspricht § 6 Absatz 3 a.F. und legt fest, dass notwendige Fahrradabstellplätze nur im Ausnahmefall abgelöst werden dürfen, sofern die Herstellung entsprechend der Vorgaben der in § 10 normierten Voraussetzungen nicht oder nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand möglich ist. Hierzu zählen insbesondere grundstücks- oder gebäudebezogene Besonderheiten im vorhandenen Bestand.

Satz 2 verweist auf die Anforderungen nach § 11 Absatz 6 hinsichtlich der Nachweispflicht und Absatz 7 wonach die generierten Ablösungsbeträge entsprechend § 49 Absatz 2 der Bremischen Landesbauordnung zu verwenden sind.

Absatz 2 Satz 1 entspricht § 8 a.F. und legt die Ablösungsbeträge für notwendige Fahrradabstellplätze fest. Grundlage ist auch hier eine Aktualisierung der durchschnittlichen Herstellungskosten. Angenommen wird hier ebenfalls eine Kostensteigerung von 22,5 (2011 – 2019) auf Grundlage der Indexentwicklung für „gewerbliche Baukosten inkl. Umsatzsteuer“.

Bei der Typisierung wird wie bisher an einer zweistufigen Einteilung festgehalten. Sofern in die Gebietszonen I und II eine Ablösung erfolgen soll, wird angenommen, dass die Stadtgemeinde dafür in den innerstädtischen Bereichen großflächige, überdachte Fahrradabstellanlagen errichtet, während in der Gebietszone III in der Regel nur Anlehnbügel errichtet werden.

	Gebietszone I und II	Gebietszone III
aktualisierte Herstellungskosten 2019	1.284,-€	484,- €
Vom-Hundert-Satz der durchschnittlichen Herstellungskosten	80 v. H. (angehoben um 20 % gegenüber StellplOG-2012)	
auf volle 100 Euro gerundeter Ablösebetrag	1.000,- €	400,- €
bisheriger Ablösungsbetrag nach StellplOG-2012	650,- €	250,- €

Unter Berücksichtigung der gestiegenen durchschnittlichen Herstellungskosten und einer gleichzeitigen prozentualen Anhebung des Vom-Hundert-Satzes um 20 % gegenüber dem StellplOG.2012 auf nunmehr 80 v.H. ergibt sich für notwendige Fahrradabstellplätze eine Erhöhung der Ablösungsbeträge in den Zonen I und II um 350,- Euro auf nunmehr 1.000,- Euro (bisher 650,- Euro) und für die Zone III um 150,- Euro auf 400 Euro,- (bisher 250,- Euro).

Die Anhebung des Prozentsatzes für die Ablösung um 20 v.H. gegenüber dem StellplOG ist vertretbar, um die entsprechend § 14 Absatz 2 Nummer 6 unter Abweichungsvorbehalt stehende und somit nur im Ausnahmefall mögliche Ablösung auch finanziell möglichst unattraktiv auszugestalten um im Regelfall die gewünschte Realherstellung zu erreichen.

§ 13 - Beseitigung

Die Vorschrift ist neu und wird in Anlehnung an die Regelungssystematik des Kinderspielflächenortgesetzes für die Stadtgemeinde Bremen übernommen.

Absatz 1 stellt in **Satz 1** klar, dass vorhandene im Sinne dieses Gesetzes notwendige und ausnahmsweise zulässige Stellplätze sowie notwendige Fahrradabstellplätze nur mit Zustimmung der unteren Bauaufsichtsbehörde ganz oder teilweise beseitigt werden dürfen. Insbesondere das ersatzlose Fällen von nach § 9 Absatz 7 erforderlichen Laubbäumen ist als zustimmungspflichtige Teilbeseitigung einzustufen. Ein Zuwiderhandeln ist nach § 15 Nummer 3 ein Ordnungswidrigkeiten-Tatbestand und soll damit verhindern, dass vorhabenbezogene notwendige Stellplätze und Fahrradabstellplätze auf dem Baugrundstück im Laufe der Nutzungsdauer der baulichen Anlage beseitigt werden und sich dadurch der durch die Art der Nutzung ausgelöste Parksuchverkehr in den öffentlichen Verkehrsraum verlagert. **Satz 2** regelt, dass die Beseitigung in Textform mit Begründung zu beantragen ist.

Absatz 2 Satz 1 stellt klar, dass diese Zustimmung mit Auflagen und unter Bedingungen erteilt werden kann. Ebenso kann nach **Satz 2** eine Ablösung entsprechend § 11 oder 12 verlangt werden, wenn der nachträgliche „Freikauf“ für die Beseitigung nachvollziehbar begründet ist. Ebenso ist zu prüfen, ob statt der Ablösung Mobilitätsmanagementmaßnahmen nach § 8 möglich sind.

Die Anrechnungsregelung **in Absatz 3** entspricht § 6 Absatz 5 a.F., eine Kombination in Verbindung mit einer Neuberechnung nach § 14 Absatz 3 Nummer 2 ist zulässig.

§ 14 - Abweichungen

Absatz 1 entspricht § 13 a.F. stellt abstrahierend klar, dass die flexible Abweichungsvorschrift des § 67 BremLBO nicht nur bei Abweichungen von Anforderungen der BremLBO, sondern ausdrücklich auch von Anforderungen solcher Vorschriften gilt, die – wie dieses Mobilitätsortgesetz - auf der Grundlage der BremLBO erlassen worden sind. Darauf weist § 67 Absatz 1 Satz 1 ausdrücklich hin.

Mit Bezug auf § 67 Absatz 2 Satz 2 BremLBO, demnach sind bei Vorhaben, die der Genehmigungsfreistellung nach § 62 BremLBO oder dem vereinfachten Baugenehmigungsverfahren nach § 63 BremLBO unterfallen, Abweichungen von den Vorschriften dieses Gesetzes „isoliert“ zu beantragen.

Über die Erteilung einer beantragten Abweichung, auch im Rahmen des bauaufsichtlichen Prüfprogramms nach § 64 BremLBO, entscheidet die untere Bauaufsichtsbehörde. Sie kann die für das Mobilitätsmanagement zuständige Stelle bei der Entscheidungsfindung beteiligen.

Das bisher in § 12 a.F. normierte verfahrensrechtliche Instrument der „Zustimmung der Gemeinde“ bei Verfahren nach §§ 62 oder 63 BremLBO ohne bauordnungsrechtliche Prüfung ist im Sinne einer Entbürokratisierung nicht übernommen worden, da es in der Genehmigungspraxis seit 2013 nahezu keine Relevanz erlangt hat und der Umgang mit den materiellen Anforderungen im Einzelfall bei diesen Verfahren entsprechend der bauordnungsrechtlichen Regelsystematik nach § 67 Absatz 2 Satz 2 BremLBO über „isolierte Abweichungsentscheidungen“ überprüft werden kann.

Absatz 2 ist neu regelt sich aus dem gesetzlichen Kontext ergebende konkrete Abweichungstatbestände. Unter Würdigung verkehrlicher, städtebaulicher und vorhabenbezogener Besonderheiten kann die erforderliche Abweichung erteilt werden, sofern

nach **Nummer 1** entsprechend § 4 Absatz 3 der vorhabenbezogene Stellplatznormbedarf plausibel auch ohne Anwendung der ansonsten anzuwendenden Richtzahlentabelle ermittelt wurde,

nach **Nummer 2** in Verbindung mit § 6 Absatz 1 die Herstellung von Stellplätzen in der Zone I ausnahmsweise zugelassen werden soll.

Dies kann insbesondere dann der Fall sein, sofern es nach **Buchstabe a)** unter Berücksichtigung der Art und Lage der Nutzung sachgerecht erscheint.

Hinsichtlich der Art der Nutzung kommen insbesondere Anlagen für soziale oder gesundheitliche Zwecke aber auch Wohnnutzungen in Betracht. Insbesondere bei Vorhaben des Wohnungsbaus ist der Nachweis einer Realherstellung nach § 9 Absatz 2 Buchstabe a auch in bis zu 500 Meter entfernten Parkeinrichtungen möglich, sofern dort eine vorhabenbezogene Sicherung durch Baulast erfolgt.

Hinsichtlich der Lage ist auf eine „verkehrsgünstige“ Erschließung von Vorhaben an Hauptverkehrsstraßen oder am Zonenrand abzustellen oder ob bei Änderungen oder Nutzungsänderungen im vorhandenen Bestand Stellplätze auf dem Baugrundstück bereits vorhanden sind und die konkrete Grundstückssituation einer ausnahmsweisen Zulassung nicht entgegensteht, da sie sich mit den Zielen einer autofreien Innenstadt nicht vereinbaren lässt.

Tiefgaragenstellplätze können nach **Buchstabe b)** unter ergänzender Berücksichtigung von Art und Lage des Vorhabens ebenfalls ausnahmsweise zugelassen werden, weil diesbezüglich das Argument einer oberirdischen Verunstaltung im Sinne des § 9 BremLBO nicht herangezogen werden kann.

Die Herstellung von nach § 9 Absatz 4 erforderlichen Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen kann entsprechend **Buchstabe c)** nach Würdigung der berechtigten Belange von Menschen mit Behinderungen ebenfalls als zweckmäßig und erforderlich angesehen werden.

nach **Nummer 3** eine Abweichung von den Entfernungsvorgaben für die Herstellung nach § 9 Absatz 2 vertretbar ist

nach **Nummer 4** entsprechend § 9 Absatz 4 die Ablösung von notwendigen Stellplätze für Menschen mit Behinderungen als zulässig eingestuft wird,

nach **Nummer 5** Stellplatzanlagen als Zwischennutzung nur befristet angelegt werden sollen und deshalb ein Verzicht auf eine Pflanzpflicht nach § 9 Absatz 7 sachgerecht erscheint,

nach **Nummer 6** notwendige Fahrradabstellplätze ausnahmsweise nach § 10 Absatz 2 auf einem anderen Grundstück hergestellt oder nach § 12 Absatz 1 abgelöst werden sollen oder

nach **Nummer 7** ermäßigte Ablösungsbeträge nach § 11 Absatz 2 in Anspruch genommen werden sollen und das Vorliegen der normierten Voraussetzungen einer Überprüfung durch die untere Bauaufsichtsbehörde bedarf.

Absatz 3 Satz 1 wurde ebenfalls neu hinzugefügt und geht über den Anwendungsbereich des Absatzes 2 hinaus und räumt der Bauaufsichtsbehörde nach Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens die Erteilung einer Abweichung nach § 67 BremLBO zum vollständigen oder anteiligen Verzicht auf den Nachweis der Erfüllung des Mobilitätsnormbedarfs auch bei Überschreiten der Bagatellgrenze nach § 5 Absatz 3 ein,

nach **Nummer 1** zur Förderung des Wohnungsbaus bei bestehenden Gebäuden, wenn zusätzliche Wohneinheiten durch Aufstockung, Ausbau oder Umnutzung zu Wohnzwecken geschaffen werden sollen,

nach **Nummer 2** bei Nachberechnungen des gesamten Stellplatznormbedarfs auf Grundlage dieses Gesetzes bei Erweiterungen von genehmigten Bestandsnutzungen. Insbesondere bei bestandsgeschützten Nutzungen, bei denen im Laufe der Zeit mehrere bauliche Erweiterungen oder Nutzungsänderungen vorgenommen wurden, kann es sinnvoll sein, im Rahmen eines bauaufsichtlichen Verfahren den aktuellen Stellplatznormbedarf auf Grundlage dieses Gesetzes ohne zeitaufwendige Recherche in den Archivakten neu zu errechnen und unter

Berücksichtigung von Art und Lage des Vorhabens über eine zeitgemäße Erfüllung des Mobilitätsbedarfs zu entscheiden,

nach **Nummer 3** zur Förderung insbesondere „kultureller Subkultur“, bei gemeinnützigen Vereinen und nicht auf Gewinnerzielung ausgerichteten kulturellen Einrichtungen, wenn die Erfüllung aufgrund der Art und der Lage nicht möglich oder nicht bedarfsgerecht ist und

nach **Nummer 4** zur Förderung von gewerblichen Vorhaben aller Art bei Zwischennutzungen bestehender Gebäude und Grundstücken. Die Zwischennutzung sollte in Bezug auf die „Ausnutzungsfrist“ einer Baugenehmigung nach § 73 Absatz 1 BremLBO einen Zeitraum von drei Jahren nicht überschreiten.

Satz 2 weist klarstellend auf die mit diesem Gesetz angehobene Bagatellgrenze nach § 5 Absatz 3 hin, wonach eine Erfüllungspflicht für den nach § 4 ermittelten Stellplatznormbedarf erst einsetzt, wenn dieser nach mathematischer Rundung mindestens vier Stellplätze beträgt.

§ 15- Ordnungswidrigkeiten

Die Vorschrift entspricht § 14 a.F. bestimmt entsprechend § 83 Absatz 1 Nummer 1 BremLBO mit den **Nummern 1 bis 3** die bußgeldbewährten Tatbestände der Satzung, es sei denn, die Behörde hat nach § 67 BremLBO i.V.m. § 12 dieses Ortsgesetzes eine entsprechende Abweichung zugelassen.

§ 16 - Übergangsvorschrift

Die Übergangsvorschrift entspricht 15 a.F. und enthält eine sogenannte „Meistbegünstigungsklausel“. Bei Vorhaben, bei denen das bauaufsichtliche Verfahren vor dem Inkrafttreten der Neufassung dieses Ortsgesetzes eingeleitet worden ist, gilt das neue Recht nur, soweit es für die Bauherren eine im Vergleich mit dem bisherigen Recht günstigere Regelung enthält.

Zu § 17 - Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Satz 1 regelt das Inkrafttreten der Neufassung des Mobilitätsortgesetzes am Tag nach Verkündung im Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen.

Satz 2 setzt fest, dass damit gleichzeitig das bisherige Ortsgesetz über Stellplätze und Fahrradabstellplätze in der Stadtgemeinde Bremen vom 18. Dezember 2012 (Brem.GBl. S. 555 — 2130-d-1a) außer Kraft tritt.

- | | |
|----------|---|
| Anlage 1 | Gebietzonenkarte (zu § 2) |
| Anlage 2 | Richtzahlentabelle (zu § 4 Absatz 1) |
| Anlage 3 | Übersicht der zulässigen Mobilitätsmanagementmaßnahmen und Kategorisierung nach Wirkung (zu § 8 Absatz 2) |