

Ortsgesetz über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze in der Stadtgemeinde Bremen (Stellplatzortsgesetz Bremen - StellplOG)

Begründung

A. Allgemeiner Teil:

1. Rechtliche Ausgangslage

Nach aktueller Rechtslage werden Anforderungen an die Herstellung oder Ablösung von notwendigen Stellplätzen oder Fahrradabstellplätzen sowie die Gestaltung von (auch nicht notwendigen) Stellplätzen gestellt durch:

- die landesrechtliche Stellplatzpflicht gem. § 49 der Bremischen Landesbauordnung-95 (BremLBO-95),
- die dazu erlassene Verwaltungsvorschrift Stellplätze und Fahrradabstellplätze (VV Stellplätze) mit auch kommunalen Elementen (nähere Bestimmung zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs und Erfüllung der Stellplatzpflicht),
- das Ablösungsortsgesetz (AbLOG; Festlegung der Höhe der Ablösungsbeträge) sowie
- das Ortsgesetz über die Gestaltung der Stellplätze (GestOG; Bepflanzung mit Bäumen).

Mit der Neufassung der VV Stellplätze im Jahre 1998 ist die Zahl der je Bauvorhaben notwendigen Kfz-Stellplätze modellhaft durch folgende Maßnahmen gesenkt worden:

- Die für das Land Bremen gültigen Richtzahlen wurden nach dem Vorbild neuerer Richtzahlen anderer Bundesländer tendenziell gesenkt.
- Den Gemeinden wurde die Möglichkeit eröffnet, diesen Stellplatz-Normbedarf für abgegrenzte Teile des Stadtgebietes insbesondere unter Berücksichtigung der Erschließungsqualität durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Bereich der stellplatzpflichtigen Anlage zu reduzieren (Öffnungsklausel).
- Für die Stadtgemeinde Bremen wurde der sich nach den Richtzahlen ergebende Stellplatznormbedarf unter Ausnutzung dieser Öffnungsklausel gebietsbezogen reduziert (Reduktionszone 1 um 50 % und Reduktionszone 2 um 30 %, Gebietszone 3 keine Reduktion).

Dieses Maßnahmebündel knüpft an die durch die BremLBO-95 geschaffene Wahlmöglichkeit zwischen Realherstellung und Ablösung an. Es steigert die Attraktivität der Ablösung dort, wo es städtebaulich Sinn macht, auf eine Ausweitung des privaten Stellplatzangebots auf Baugrundstücken zugunsten verkehrsgünstig gelegener Stellplätze für die allgemeine Nutzung zu verzichten, beschränkt oder verbietet den Bau privater Stellplatzanlagen aber nicht.

Die Senkung der Richtzahlen führte in Verbindung mit der weiteren Reduktion in festgelegten Gebietszonen der Stadtgemeinde Bremen zu einer nachhaltigen Absenkung des Stellplatz-Normbedarfs. Nach den Erkenntnissen der Bauverwaltung hat sich diese Reduktion der Stellplatzpflicht bewährt. Die damit verfolgten Ziele sind ohne negative städtebauliche oder verkehrliche Auswirkungen erreicht worden.

Allerdings hat dies trotz der zeitgleich erfolgten Erhöhung der Ablösungsbeträge durch Änderung des Ablösungsortsgesetzes (Anpassung an die gestiegenen Herstellungskosten) zu der erwarteten Minderung der Einnahmen aus Stellplatzablösungen geführt. Im Schnitt der letzten Jahre betragen die Einnahmen aus Stellplatzablösungen lediglich ca. 180.000 Euro, zuletzt allerdings mit leicht steigender Tendenz.

Diese vorstehend beschriebene Rechtslage gilt aufgrund der Überleitungsvorschrift in § 86 Absatz 3 BremLBO-10 nur noch bis zum 31. Dezember 2012. Falls die Kommunen bis zu diesem Zeitpunkt nicht auf der Grundlage einer örtlichen Bauvorschrift eine Nachfolgeregelung beschlossen haben („Kommunalisierung der Stellplatzpflicht“) entfällt die bisherige

Stellplatzpflicht ersatzlos. Von den vorstehend aufgeführten Regelungen hätte dann nur noch die Gestaltungssatzung weiter Bestand.

2. Kommunalisierung der Stellplatzpflicht

Ziel der bisher in § 49 BremLBO-95 enthaltenen Regelungen über die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen ist es, den öffentlichen Verkehrsraum von ruhendem Verkehr zu entlasten.

Die seit 1. Mai 2010 in Kraft getretene Neufassung der Bremischen Landesbauordnung (BremLBO-10) geht allerdings davon aus, dass die Freihaltung des öffentlichen Verkehrsraumes von ruhendem Verkehr kein spezifisch bauordnungsrechtliches Anliegen ist, sondern letztlich eine Frage der jeweiligen kommunalen Verkehrskonzeption. In dieser Konsequenz ermächtigt § 85 Absatz 1 Nummer 4 BremLBO-10 die Gemeinden, unter Berücksichtigung

- der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs,
- der Bedürfnisse des ruhenden Verkehrs sowie
- der Erschließung durch Einrichtungen des öffentlichen Personenverkehrs

die Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze und Fahrradabstellplätze für Anlagen zu bestimmen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen und Fahrrädern zu erwarten ist.

Der § 49 BremLBO-10 regelt nunmehr lediglich noch – anknüpfend an eine kommunale Stellplatzpflicht –, wo die ggf. notwendigen Stellplätze sowie die notwendigen Fahrradabstellplätze für den Fall der Realherstellung herzustellen sind (auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung) und gibt die zulässige Verwendung von Mitteln aus Stellplatzablösungen vor.

Bis zum Inkrafttreten einer örtlichen Bauvorschrift nach § 85 Absatz 1 Nummer 4 BremLBO-10, längstens jedoch bis – ursprünglich – zum 31. Dezember 2011 war gemäß der Übergangsvorschrift des § 86 Absatz 3 BremLBO-10 der § 49 BremLBO-95 weiter anzuwenden.

Mit dem Gesetz zur Änderung der Bremischen Landesbauordnung vom 15. November 2011 (Brem.GBl. S. 435) wurde die Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 2012 verlängert, weil sich herausgestellt hatte, dass die ursprüngliche Frist für eine sachgerechte Erörterung und Ausgestaltung kommunaler Stellplatzvorschriften zu kurz bemessen war, zumal sich eine „Kommunalisierung der Stellplatzpflicht“ nicht im Wesentlichen auf eine Überleitung der bisherigen landesrechtlichen Bestimmungen in Ortsrecht beschränken sollte. Neben den Möglichkeiten einer konzeptionellen Weiterentwicklung der bisherigen landesrechtlichen Stellplatzpflicht war vor dem Hintergrund des erheblichen Regelungs- und Vollzugsaufwands auch zu prüfen, ob die Stellplatzpflicht verzichtbar ist.

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 aus ökologischen Gesichtspunkten eine Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge ab, weil sie der Auffassung sind, dass erst über die Verfügbarkeit der Stellplätze zusätzlicher Verkehr erzeugt wird. Städte und Gemeinden votieren dagegen überwiegend für die Beibehaltung der Stellplatzpflicht, damit die Kosten für den zusätzlichen ruhenden Verkehr nicht auf die Allgemeinheit überwälzt werden. Letztlich sollen also mindestens Finanzausfälle aus den Ablösungsbeträgen vermieden werden, um diese Mittel auch in Zukunft zweckentsprechend im Sinne von § 49 Absatz 2 BremLBO-10 verwenden zu können.

Vor diesem Hintergrund entscheidet sich der Entwurf eines Stellplatzortsgesetzes für die Stadtgemeinde Bremen dafür, die Stellplatzpflicht als ein insgesamt verkehrspolitisch nach wie vor sinnvolles Instrument beizubehalten und zukünftig so auszugestalten, dass es nicht nur der Realherstellung von notwendigen Stellplätzen oder einer angemessenen Einnahme aus Stellplatzablösungen dient, sondern darüber hinaus auch als ein Anreizsystem für Mobi-

litätsmanagementmaßnahmen wie Car-Sharing und ÖPNV-Ticketing eingesetzt werden kann.

3. Ziele des Stellplatzortsgesetzes

Im Einzelnen verfolgt der Gesetzentwurf die folgenden Ziele:

1. Verbesserung der Übersichtlichkeit, Verständlichkeit und Vollziehbarkeit der Regelungen,
2. Übernahme der „liberalen Elemente“ des bisherigen Rechts,
3. Möglichkeit der Aussetzung der Stellplatzpflicht wegen Mobilitätsmanagement und
4. Konsolidierung der Einnahmen aus Ablösungsbeträgen.

Zu 1.: Verbesserung der Übersichtlichkeit, Verständlichkeit und der Vollziehbarkeit

Das Stellplatzortsgesetz führt die bisherige landesrechtliche Stellplatzpflicht des § 49 BremLBO 95, die diese Stellplatzpflicht konkretisierenden, teilweise auch kommunal geprägten Regelungen der VV-Stellplätze, die Bestimmungen des Ablösungsortsgesetzes sowie die Regelungen des Ortsgesetzes über die Gestaltung von Stellplätzen in einer örtlichen Bauvorschrift zusammen und übernimmt dabei von den teilweise sehr differenzierten Regelungen jeweils nur die für die Ausgestaltung der Stellplatzpflicht und den gestalterischen Vorgaben relevanten und unverzichtbaren Bestimmungen.

Unterhalb der ortsgesetzlichen Ebene sollen Vollzugshinweise (Prüfregeln) eine gleichmäßige und sachgerechte Rechtsanwendung durch die Bauaufsichtsbehörden gewährleisten. In diesem Kontext sind, soweit möglich und erforderlich, auch die Rahmenbedingungen für die zukünftig mögliche anteilige Aussetzung der Stellplatzpflicht unter Berücksichtigung von Maßnahmen eines Mobilitätsmanagements festzulegen (Anrechnungsfaktor, Festlegung, Sicherung und Überwachung).

Die angestrebte Übersichtlichkeit und Vereinfachung soll ganz wesentlich auch dadurch erreicht werden, dass das Stadtgebiet zukünftig für

- die Reduktion des Stellplatznormbedarfs in Abhängigkeit von der Erschließungsqualität des ÖPNV einerseits und
- die Festlegung der Ablösungsbeträge andererseits

nur noch in jeweils zwei Gebietszonen (bisher drei) unterteilt wird (siehe Anlage 2 zum Gesetzentwurf). Weil die Gebietszonen für die Stellplatzreduktion und die Gebietszonen für die Festlegung der Ablösungsbeträge darüber hinaus zukünftig deckungsgleich sind, reicht eine Übersichtskarte mit zwei Gebietszonen insgesamt aus (bisher zwei Karten mit jeweils drei nicht deckungsgleichen Zonen).

Zu 2.: Übernahme der „liberalen“ Elemente des bisherigen Rechts

Der vorgelegte Entwurf eines Stellplatzortsgesetzes

- behält hinsichtlich der Erfüllung der Stellplatzpflicht die grundsätzliche Wahl zwischen Realherstellung und Ablösung bei,
- verzichtet neu bei „kleineren“ Änderungen oder Nutzungsänderungen auf die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen, wenn der dadurch rechnerisch ausgelöste Stellplatz-Mehrbedarf weniger als 3 Stellplätze beträgt,
- übernimmt unverändert die vergleichsweise niedrigen Richtzahlen für Kraftfahrzeugstellplätze aus der bisherigen VV-Stellplätze (siehe Anlage 1 zum Gesetzentwurf) und
- reduziert, wie nachstehend näher beschrieben, außer bei Wohnungsbauvorhaben den sich aus den Richtzahlen ergebenden Stellplatznormbedarf auf der Grundlage einer neuen Gebietszoneneinteilung (siehe Anlage 2 zum Gesetzentwurf).

Der auf der Basis der Richtzahlen zu bestimmende Stellplatznormbedarf wird in § 4 weiterhin in Abhängigkeit von der unterschiedlichen Erschließungsqualität des ÖPNV abgemindert und zwar in der neuen, deutlich erweiterten Gebietszone I um 40 v. H. und in der neuen Gebietszone II, die künftig das gesamte übrige Stadtgebiet umfasst, um 20 v. H..

Im Vergleich mit den bisherigen Abminderungen nach der VV-Stellplätze (50 v. H. in der Gebietszone 1, 30 v. H. in der Gebietszone 2 und keine Abminderung in Gebietszone 3) ist zunächst zu berücksichtigen, dass die neue Gebietszone I nicht mehr nur die Innenstadt, sondern mit den innenstadtnahen Quartieren und dem Ortsteil Vegesack weite Bereiche der bisherigen Gebietszone 2 nach VV-Stellplätze umfasst.

Die neue Gebietszone II erfasst die Restflächen der alten Gebietszone 2 (im Wesentlichen die südlichen Teile von Gröpelingen, die Ortsteile Hastedt und Huckelriede sowie die Universität) und ist im Übrigen identisch mit der alten Gebietszone 3, für die es bisher keine Reduktion des Stellplatznormbedarfs gibt.

Im Ergebnis erhöht sich so der Stellplatznormbedarf im Gebiet der alten Gebietszone 1 (Innenstadt). In großen Teilen der alten Gebietszone 2 und in der alten Gebietszone 3 sind dagegen zukünftig weniger Stellplätze erforderlich.

Die neue Abminderung des Stellplatznormbedarfs auch in den Bereichen der alten Gebietszone 3 nach VV-Stellplätze um 20 v. H. entspricht der überwiegend zumindest durchschnittlich guten ÖPNV-Erschließung dieser Ortsteile. Sofern dort eine ÖPNV-Erschließung in zusammenhängend bebauten Gebieten in Bezug auf die Taktichte unterdurchschnittlich ist oder es sich um nicht durch den ÖPNV erschlossene Außenbereiche handelt, stellt die Reduktion von 20 % einen anteiligen Verzicht auf notwendige Stellplätze dar.

Dieser Verzicht ist vertretbar, 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 ohne Zwang auch über den abgeminderten Stellplatz-Normbedarf hinaus herstellt.

Zu beachten ist, dass Wohnungsbauvorhaben (wie bisher) aus den nachstehend ausgeführten Gründen (siehe Seite 13 der Einzelbegründung) von der Zonenreduktion des Stellplatznormbedarfes ausgenommen sind.

Zu 3.: Aussetzung der Stellplatzpflicht wegen Mobilitätsmanagement

Der Entwurf bietet in § 9 als Anreiz zur Verminderung des PKW-Individualverkehrs die rechtliche Möglichkeit, die Erfüllung der Stellplatzpflicht durch Herstellung oder Ablösung der notwendigen Stellplätze anteilig auszusetzen, wenn und solange zu erwarten ist, dass sich der Stellplatzbedarf durch besondere Mobilitätsmanagementmaßnahmen oder durch den dauerhaften Verzicht auf die Benutzung von Kraftfahrzeugen verringert.

Die Stellplatzpflicht wird dadurch nicht weiter reduziert, sondern lediglich anteilig mit der gesetzlichen Maßgabe ausgesetzt, dass die Aussetzung zu widerrufen ist, wenn und soweit der Nachweis, dass die Voraussetzungen für die Aussetzung noch erfüllt sind, nicht mehr erbracht wird. Um derartige Maßnahmen für einen Bauherren ausreichend attraktiv zu machen und den behördlichen Überwachungsaufwand zu begrenzen, ist es sinnvoll, den Umfang und die Dauer der Stellplatzaussetzung so zu bestimmen, dass der für die Maßnahme erforderliche finanzielle Aufwand während des Aussetzungszeitraumes als Äquivalent zu einer alternativ möglichen Stellplatzablösung in etwa der sonst aufzuwendenden Ablösungssumme entspricht. Wird eine Maßnahme über den gesamten Zeitraum der Stellplatzaussetzung vorgehalten, gilt die Stellplatzpflicht hinsichtlich der ausgesetzten Stellplätze als erfüllt. Der Bauherr müsste sonst zunächst die Kosten für die Mobilitätsmanagementmaßnahme tragen und nach der Beendigung die ausgesetzten Stellplätze in jedem Fall vollständig ablösen. Dies erscheint unbillig und der notwendigen Akzeptanz solcher Maßnahmen abträglich.

Die Aufzählung von konkreten Maßnahmen wie die Nutzung von ÖPNV-Zeitkarten, die Errichtung oder Einbindung von Car-Sharing-Stationen oder dem Projekt des „autoarmen Wohnens“ erfolgt beispielhaft und ist somit nicht abschließend.

Die Regelung ist also offen für weitere Maßnahmen, die sich aus heutiger Sicht noch nicht anbieten. Ebenso enthält das Ortsgesetz keine Vorgaben, in welchem Verhältnis sich bestimmte Maßnahmen auf die Erfüllung der Stellplatzpflicht auswirken. Soweit sich solche Vorgaben abstrakt entwickeln lassen, werden diese nicht gesetzlich geregelt, sondern Bestandteil einer bauaufsichtlichen „Prüfregel“, die auch im Übrigen den rechtssicheren und gleichmäßigen Vollzug soweit wie möglich gewährleisten soll.

Zu 4.: Konsolidierung der Einnahmen aus Ablösungsbeträgen

„Stellschrauben“ für die Entwicklung der Einnahmen aus Ablösungsbeträgen sind einerseits die Vorgaben für die Ermittlung der Anzahl der notwendigen Stellplätze, also

- die Richtzahlen zur Bestimmung des Stellplatznormbedarfs nach Anlage 1 zum Gesetzentwurf,
- die Höhe der Reduktion des Stellplatznormbedarfs in Abhängigkeit von der Qualität der ÖPNV-Erschließung nach § 4 und
- die zukünftig anteilig mögliche Aussetzung der Stellplatzpflicht durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen nach § 9.

Die Beibehaltung der vergleichsweise niedrigen Richtzahlen und die „ÖPNV-Reduktion“ sind wesentliche Eckpunkte der „liberalen“ Ausrichtung der bisherigen Stellplatzpflicht und stehen deshalb bezüglich der Bestimmung der Anzahl der notwendigen Kraftfahrzeugstellplätze nicht zur Disposition.

Veränderbar ist der Vom-Hundert-Satz der Reduktion aufgrund der ÖPNV-Erschließung, der jedoch im Wesentlichen nicht nach der Einnahmeerwartung, sondern nach der jeweiligen Qualität der ÖPNV-Erschließung und deren Auswirkung auf den zu erwartenden Zu- und Abgangsverkehr mit PKW zu bestimmen ist.

Nicht zwingend ist der anteilige Verzicht auf Pflichtstellplätze in den Bereichen der neuen Gebietszone II, die eine unterdurchschnittliche oder keine ÖPNV-Erschließung aufweisen. Hier werden die erforderlichen Stellplätze jedoch in der Regel hergestellt und nicht abgelöst, weil die erforderlichen Grundstücksflächen vorhanden sind und die Benutzung von PKW alternativlos ist. Mit anderen Worten: der anteilige Verzicht in Höhe von 20 v. H. des Stellplatznormbedarfs wirkt sich auf die Höhe der zu erwartenden Einnahmen aus Ablösungsbeträgen nicht aus, weil die Stellplätze freiwillig und zwar über den reduzierten Stellplatznormbedarf hinaus hergestellt werden. Die Regelung hat also keinen Einfluss auf das Ablösungsaufkommen, dient aber einer möglichst einfachen und übersichtlichen Gebietszoneneinteilung (siehe zu 1.), wobei zu beachten ist, dass die Reduktion / der Verzicht wie bisher nicht für Wohnungsbauvorhaben gilt (siehe Ausführungen zu § 4 auf Seite 13).

Andererseits ist die die Höhe der zu erwartenden Einnahmen aus Ablösungsbeträgen unmittelbar durch eine veränderte Festlegung der Höhe der Ablösungsbeträge zu beeinflussen.

Die Höhe der Ablösungsbeträge resultiert aus

- der Ermittlung der Herstellungskosten für Parkeinrichtungen in der jeweiligen Gebietszone,
- der Festlegung des „Vom-Hundert-Satzes“, der die Höhe des Ablösungsbetrages in Relation zur Höhe der Herstellungskosten bestimmt sowie
- einer möglichen Privilegierung von Bauvorhaben durch die Festlegung eines reduzierten Vom-Hundert-Satzes.

Bei der Bestimmung der Vom-Hundert-Sätze waren die Ergebnisse eines Benchmarkings zur Höhe der Ablösungsbeträge vergleichbarer Großstädte zu berücksichtigen sowie die Überlegung, dass zu hohe Ablösungsbeträge auch contra-produktiv sein können, weil sie bei mangelnder Akzeptanz die Realherstellung der notwendigen Stellplätze fördern.

Würde der Ablösungsbetrag nach Aktualisierung der Herstellungskosten wie bisher mit 70 v. H. der Herstellungskosten bestimmt, müsste der Ablösungsbetrag in der alten Gebietszone I (Innenstadt) mit über 20.000 Euro festgelegt werden und hätte in dieser Höhe keinerlei Akzeptanz. Dies wird insbesondere im Vergleich mit den Ablösungsbeträgen anderer Großstädte deutlich, die auch in den Innenstädten maximal 12.500 Euro nicht übersteigen.

Vor diesem Hintergrund wird in § 7 vorgeschlagen, den bisher in der Innenstadt (alte Gebietszone I des Ablösungsortsgesetzes) nach § 4 Absatz 1 des Ablösungsortsgesetzes maßgeblichen Ablösebetrag von 14.300 Euro unter Zugrundelegung eines Vom-Hundert-Satzes von nur noch 50 v. H. der Herstellungskosten (bisher 70 v. H.) mit 11.800 Euro zukünftig auf das Spitzenniveau vergleichbarer Großstädte abzusenken. Andererseits erhöht sich in der Innenstadt die Zahl der notwendigen Stellplätze, weil der Stellplatznormbedarf hier zukünftig unter Berücksichtigung der ÖPNV-Erschließung nur noch um 40 % (bisher 50 %) reduziert wird.

Durch die Einbeziehung von weiten Teilen der bisherigen Gebietszone II des Ablösungsortsgesetzes in die neue Gebietszone I wird der Ablösungsbetrag hier von bisher 8.850 Euro auf zukünftig 11.800 Euro erhöht. Diese Steigerung wird allerdings im Falle der Ablösung tendenziell durch Senkung des Stellplatznormbedarfes infolge einer zukünftigen ÖPNV-Reduktion um 40 % (bisher 30 %) kompensiert.

In der Gesamtbetrachtung wird der Ablösungsbetrag somit dort gesenkt, wo eine Realherstellung der Stellplätze verkehrspolitisch und städtebaulich wenig Sinn macht (Innenstadt) und in den Gebieten erhöht, in denen eine Stellplatzablösung ein im öffentlichen Verkehrsraum bestehendes Stellplatzdefizit verstärken würde (innenstadtnahe Wohngebiete).

Die vorstehend gebietsweise aufgezeigten jeweils gegenläufigen Veränderungen der Höhe der Stellplatzpflicht einerseits und der Höhe der Ablösungsbeträge andererseits lassen auch eine Stabilisierung der Einnahmen aus Stellplatzablösungen erwarten, wobei jedoch zurzeit nicht abgeschätzt werden kann, in welchem Umfang zukünftig Ablösebeträge entfallen, weil die neue Aussetzungsmöglichkeit der Stellplatzpflicht in Anspruch genommen wird.

Letztlich hängt die Höhe der Einnahmen aus Stellplatzablösungen jedoch maßgeblich von der Entwicklung der Baukonjunktur ab.

B. zu den einzelnen Vorschriften:

Zu § 1 - Örtlicher und sachlicher Anwendungsbereich

Absatz 1 setzt für das Stellplatzortsgesetz einen ausschließlich auf die Stadtgemeinde Bremen und das stadtbremische Überseehafengebiet Bremerhaven festgelegten örtlichen Geltungsbereich fest. Gleichzeitig wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass entgegenstehende Regelungen in Bebauungsplänen oder anderen städtebaulichen oder als örtliche Bauvorschriften erlassenen Satzungen Vorrang gegenüber den im Stellplatzortsgesetz getroffenen Anforderungen haben.

„Entgegenstehende“ Regelungen in Bebauungsplänen im Sinne des Absatzes 1 können zunächst ortsgesetzliche Bestimmungen auf der Grundlage des § 85 Absatz 1 Nummer 4 BremLBO-10 sein, die nach § 85 Absatz 3 BremLBO-10 durch Bebauungsplan erlassen werden, um die Stellplatzpflicht unter Berücksichtigung besonderer Umstände abweichend von dieser Satzung zu regeln. Die grundsätzliche Möglichkeit, dass die Kommunen von der Ermächtigung nach § 85 Absatz 1 Nummer 4 BremLBO-10 keinen Gebrauch machen, lässt auch Raum für eine Regelung, die z. B. für den Bereich eines Bebauungsplanes aus städtebaulichen Gründen auf die Stellplatzpflicht ganz oder anteilig verzichtet (Verzichtssatzung).

Eine Beschränkung oder der völlige Ausschluss der Herstellung von Stellplätzen ist dagegen zukünftig nicht mehr durch örtliche Bauvorschrift (Beschränkungssatzung) möglich, weil die bisherige Ermächtigung aus § 49 Absatz 5 BremLBO-95 nicht in § 85 Absatz 1 Nummer 4 BremLBO-10 übernommen worden ist.

Insoweit bleibt zukünftig allerdings weiterhin die Möglichkeit, die Zulässigkeit von Stellplätzen 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 die bisher in § 49 Absatz 7 BremLBO-95 vorgesehene „Zwangsablösung“ der notwendigen Stellplätze, die nach der Bebauungsplanfestsetzung nicht hergestellt werden dürfen. Im Ergebnis verzichtet Absatz 1 also auf die Herstellung oder Ablösung der notwendigen Stellplätze, die durch eine bauplanungsrechtliche Beschränkung nicht hergestellt werden dürfen und stellt damit die nach § 12 Absatz 7 BauNVO erforderliche Vereinbarkeit mit der bauordnungsrechtlichen Stellplatzpflicht her.

Absatz 2 legt den sachlichen Anwendungsbereich des Stellplatzortsgesetzes fest. Entsprechend der Ermächtigungsgrundlage des § 85 Absatz 1 Nummer 4 BremLBO-10 regelt **Satz 1** nunmehr auf kommunaler Ebene die bisher in § 49 Absatz 1 BremLBO-95 begründete und durch die VV-Stellplätze konkretisierte landesrechtliche Stellplatzpflicht, auch soweit diese bereits kommunale Elemente enthielt, wie z.B. die Reduzierung des Stellplatznormbedarfs auf Grundlage der ÖPNV-Erschließung. Der Gesetzentwurf enthält auch die tatbestandlichen Voraussetzungen, unter denen Stellplätze und Fahrradabstellplätze abgelöst werden dürfen, inklusive der bisher eigenständigen ortsgesetzlichen Regelungen über die Höhe der Ablösungsbeträge und ersetzt damit das bisherige Ablösungsortsgesetz.

Darüber hinaus umfasst das Stellplatzortsgesetz nach **Satz 2** auch die bisher in der VV-Stellplätze geregelten Anforderungen an die Herstellung der Stellplätze und Fahrradabstellplätze sowie aufgrund der Ermächtigungsgrundlage des § 85 Absatz 1 Nummer 5 BremLBO-10 die Regelungen über die die Gestaltung der Stellplätze. Das bisherige Ortsgesetz über die Gestaltung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge in der Stadtgemeinde Bremen wird damit ebenfalls entbehrlich.

Der sachliche Anwendungsbereich des Stellplatzortsgesetzes bezieht sich somit zwar vorwiegend auf die Begründung und Ausgestaltung der Stellplatzpflicht, beschränkt sich aber durch die Einbindung des bisherigen Ortsgesetzes über die Gestaltung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge nicht ausschließlich auf notwendige Stellplätze.

Ergänzend Anwendung findet § 49 BremLBO-10, der in Absatz 1 jedoch landesrechtlich lediglich nur noch die Lage notwendiger Stellplätze und notwendiger Fahrradabstellplätze (auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung) sowie in Absatz 2 die zulässige Verwendung der Ablösungsbeträge bestimmt.

Zu § 2 - Stellplatz- und Fahrradabstellplatzverpflichtung

Absatz 1 entspricht unverändert § 49 Absatz 1 BremLBO-95. Der Entwurf hält in **Satz 1** somit an der Grundverpflichtung fest, Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl und Größe herzustellen, wenn bauliche Anlagen sowie andere Anlagen errichtet werden, bei denen ein Zu- oder Abgangsverkehr zu erwarten ist.

Satz 2 behält den unveränderten Grundsatz bei, 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.

Absatz 2 Satz 1 entspricht § 49 Absatz 2 BremLBO-95. Die Regelung begrenzt den Stellplatzbedarf auch bei wesentlichen Änderungen dem bisherigen Recht entsprechend auf den durch die Änderung entstehenden Mehrbedarf an notwendigen Stellplätzen und notwendigen Fahrradabstellplätzen. **Satz 2** knüpft an den Stellplatzverzicht des § 49 Absatz 3 BremLBO-95 an, beschränkt diesen aber nicht mehr auf durch Änderung oder Nutzungsänderung zusätzlich geschaffene Wohnungen, sondern legt für alle Vorhaben fest, dass zur Erleichterung

von „kleineren“ Änderungen oder Nutzungsänderungen die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen entfällt, wenn der durch das Vorhaben ausgelöste Stellplatz-Mehrbedarf weniger als 3 Stellplätze beträgt.

Zu § 3 - Anzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze

Absatz 1 bestimmt redaktionell gestrafft entsprechend der bisherigen Regelungen der Ziffern 4. und 4.1. VV Stellplätze, dass sich die Anzahl der notwendigen Stellplätze und notwendigen Fahrradabstellplätze nach der Richtzahlentabelle bemisst, die als **Anlage 1** Bestandteil dieser Satzung ist.

Die **Richtzahlen für Kraftfahrzeugstellplätze** sind gegenüber den bisher in der VV Stellplätze festgelegten Richtzahlen nahezu unverändert geblieben. Sie orientieren sich seit 1995 an den jeweils geringsten Richtzahlenforderungen anderer Bundesländer. Auch aus heutiger Sicht ist der sich jeweils aus den Richtzahlen der Anlage 1 ergebende Stellplatznormbedarf noch vergleichsweise niedrig. Es erscheint nach wie vor sinnvoll, eine Maximalversorgung jedenfalls nicht durch staatliche Vorgaben vom Bauherrn zu verlangen. Durch hoheitlichen Zwang sollen also nur so viele Stellplätze gefordert werden, wie zur Vermeidung von Unzuverlässigkeiten im öffentlichen Straßenraum erforderlich sind. Die Frage einer darüber hinausgehenden 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.

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.

Gestrichen wird die bisherige **Ziffer 1.3 „Stellplätze für Altenwohnungen“**, weil die Beibehaltung des privilegierten Nutzungszwecks nicht bzw. nur mit einem unvermeidbaren Verwaltungsaufwand überwacht werden kann. Auch aus sozialen und wohnungspolitischen Gesichtspunkten wird im Wohnungsbau schon seit einiger Zeit auf „Generationengerechtigkeit“ gesetzt, d.h. es wird nicht mehr nach Alter der Bewohner, sondern nur nach Wohnungsgrößen differenziert, die für alle Altersgruppen nutzbar und barrierefrei sein sollen. Ebenso ist der Besitz eines Kraftfahrzeuges weniger vom Alter als vielmehr vom Einkommen der Bewohner und der ÖPNV-Erschließung abhängig.

Eine Senkung der Richtzahlen für Kraftfahrzeugstellplätze wird bei **Studentenwohnheimen (Ziffer 1.6)** von bisher 3 auf nun 5 Betten je 1 Stellplatz vorgenommen, da Studenten im Regelfall über Semestertickets zur ÖPNV-Nutzung verfügen.

Aus diesem Grund werden die Richtzahlen auch bei **Fachhochschulen und Hochschulen inkl. ihrer Forschungsbereiche** angepasst. **Ziffer 8.4** behält die bisher gültige Richtzahl von 1 Stellplatz je 6 Studierende bei, begrenzt diese zukünftig aber auf Einrichtungen, die kein Semesterticket vorhalten.

Ziffer 8.5 wird neu eingefügt und trägt ebenfalls der Tatsache Rechnung, dass Studenten an (Fach-) Hochschulen im Regelfall über Semestertickets verfügen. Diese Maßnahme für ein Mobilitätsmanagement ist im Voraus bekannt und wird dauerhaft vorgehalten, so dass sie nicht nur lediglich eine anteilige Aussetzung der Stellplatzpflicht nach § 9, sondern bereits eine allgemeine Senkung der Richtzahl für die Ermittlung des Stellplatznormbedarfs für Kraftfahrzeuge rechtfertigt, nach der an diesen Einrichtungen nur 1 Stellplatz je 9 Studierende vorzuhalten ist.

Die nachfolgenden Nummerierungen der Ziffer 8 werden entsprechend angepasst.

Die bisherige Möglichkeit der Bauaufsichtsbehörde, den Stellplatznormbedarf nach Ziffer 4.4 der VV Stellplätze bei atypischer Gestaltung des Vorhabens zu erhöhen oder zu ermäßigen ist entbehrlich. Die Regelung ist in der langjährigen Genehmigungspraxis nie zur Anwendung gekommen. Bei einem atypisch niedrigen Stellplatznormbedarf besteht außerdem die Möglichkeit einer Abweichung nach § 67 BremLBO.

Die **Richtzahlen für Fahrradabstellplätze** werden bei den nachstehend angeführten Vorhaben erhöht, weil sie bisher nicht dem tatsächlich zu erwartenden Bedarf entsprechen:

Nr. 1.6 – Studentenwohnheime (neu 1,5; bisher 1,0 je 2 Betten): Die Anhebung des Bedarfs begründet sich in dem Verkehrsverhalten von Studierenden. Diese nutzen überdurchschnittlich oft das Fahrrad für ihre täglichen Wege. Aus diesem Grund ist bei Studentenwohnheimen von einem erhöhten Bedarf auszugehen, der entsprechend vorgehalten werden sollte.

Nr. 2.1 + 2.2 - Büro- und Verwaltungsräume (1 je neu 40,0 bzw. 25,0; bisher 60,0 bzw. 40,0 m² Nutzfläche): Die Erhöhung entspricht dem durchschnittlichen Mobilitätsverhalten der Bremer Bevölkerung. Insbesondere bei Räumlichkeiten mit einer hohen Besucherfrequenz ist davon auszugehen, dass auch ein hoher Anteil der Nutzer mit dem Fahrrad kommt.

Nr. 3.1 - 3.3 - Läden (1 je neu 40,0 bzw. 50,0; bisher 50,0, 80,0 bzw. 100,0 m² Verkaufsnutzfläche): Vielerorts ist zu beobachten, dass es vor Läden zu wenig Fahrradabstellplätze gibt. Insbesondere bei der Nahversorgung spielt das Fahrrad eine immer größere Rolle, so dass die Richtwerte hier angepasst werden. Beim großflächigen Einzelhandel hingegen werden nach wie vor mehr Einkäufe mit dem Kraftfahrzeug erledigt, so dass die Anpassung hier geringer ausfällt.

Nr. 4.1 - Versammlungsstätten (1 je neu 10,0; bisher 15,0 Sitzplätze): Die Erhöhung entspricht einem geänderten Mobilitätsverhalten der Bremer Bevölkerung, da vielerorts zu beobachten ist, dass sich vor Versammlungsstätten zu wenig Fahrradabstellplätze befinden.

Nr. 7 – Krankenhäuser (1 je neu 15,0 bzw. 30,0; bisher 20,0 bzw. 40,0 Betten): Die Anhebung bezieht sich primär auf den gestiegenen Fahrradabstellplatzbedarf der Beschäftigten der Kranken- und Altenpflegeeinrichtungen.

Nr. 8.4 und 8.5 – Fachhochschulen / Hochschulen (1 je neu 3,0; bisher 5,0 Studierende): An den bremischen Hochschulen gibt es einen Mangel an Fahrradabstellplätzen. Diesem soll zumindest bei Neubauvorhaben durch die Anhebung des Normbedarfs Abhilfe geschaffen werden.

Nr. 9.5 – Tankstellen (neu 1,0 je 50 m² Verkaufsfläche; bisher keine notwendigen Fahrradabstellplätze): Tankstellen haben immer größere Verkaufsflächen, die oft Nahversorgungsqualitäten besitzen (auch wenn sie formell auf Reisebedarf beschränkt sind) und auch mit dem Fahrrad angefahren werden. Deshalb werden sie Verkaufsstätten mit geringem Besucherverkehr (Ziffer 3.2) gleichgestellt.

Absatz 1 Satz 2 stellt klar, dass die Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge unter Berücksichtigung der Zonenreduktion nach § 4 zu verringern ist.

Absatz 2 übernimmt unverändert Ziffer 4.7 VV Stellplätze. Der mangels Richtzahl nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf zu bestimmende Stellplatzbedarf erfordert eine Zustimmung der Gemeinde nach § 12 Absatz 1 Nummer 1, sofern keine Überprüfung in einem Baugenehmigungsverfahren stattfindet.

Absatz 3 entspricht redaktionell gestrafft Ziffer 4.5 VV Stellplätze. Die Vorschrift reduziert den Stellplatzbedarf 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. Der auf diese Weise ermittelte Stellplatznormbedarf bedarf ebenfalls einer Zustimmung der Gemeinde nach § 12 Absatz 1 Nummer 1, sofern keine Überprüfung in einem Baugenehmigungsverfahren stattfindet.

Absatz 4 entspricht redaktionell zusammengeführt, den Ziffern 3.1, 3.2 und 3.3 VV Stellplätze. **Satz 1** stellt 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 benöti-

gen, legt **Satz 3** fest, dass die Anrechnung erforderlicher Autobusstellplätze auf bis zu einem Drittel des Stellplatznormbedarfs zulässig ist. **Satz 4** stellt für die Anrechnung klar, dass ein Autobusstellplatz vier PKW-Stellplätzen entspricht.

Absatz 5 führt redaktionell gestrafft die Rundungsregeln der Ziffern 4.3 und 12 VV Stellplätze zusammen.

Zu § 4 – Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze

Die in § 4 geregelte Zonenreduktion entspricht hinsichtlich des Regelungsziels der Ziffer 4.2 VV Stellplätze.

Nach **Absatz 1 Satz 1** wird abhängig von der Erschließungsqualität des ÖPNV der nach den Richtzahlen bestimmte Stellplatznormbedarf auf einen bestimmten Prozentanteil gesenkt.

Nach der bisherigen Regelung der VV Stellplätze war das Stadtgebiet zu diesem Zweck in drei Zonen eingeteilt, die sich aus folgenden Abgrenzungskriterien ergaben:

Gebietszone 1	Gebietszone 2	Gebietszone 3
Innenstadt	innenstadtnahe Quartiere und Veegesacker Innenstadt	übriges Stadtgebiet
Absenkung des Stellplatznormbedarfs um 50 % aufgrund sehr guter ÖPNV-Erschließung	Absenkung des Stellplatznormbedarfs um 30 % aufgrund guter ÖPNV Erschließung:	Keine Absenkung des Stellplatznormbedarfs
Kriterien:	Kriterien:	
<ul style="list-style-type: none">Die Entfernung zu den 3 wichtigsten ÖPNV-Verknüpfungspunkten der Bremer Innenstadt (Hauptbahnhof, Domsheide, Brill) beträgt nicht mehr als 600 m.	<ul style="list-style-type: none">innerhalb des Einzugsbereichs verkehren mindestens zwei Straßenbahnlinien oder eine Straßenbahnlinie und eine Buslinie mit hoher Taktdichte ,die Entfernung zur ersten ÖPNV-Linie beträgt max. 600 m und zur zweiten ÖPNV-Linie max. 1.000 m,nicht mehr als 15 Minuten Fahrtzeit zum Stadtzentrum als wichtigstem ÖPNV-Verknüpfungspunkt (Hauptbahnhof, Domsheide, Brill).	

Die mit dieser Zonenreduktion des Stellplatznormbedarfs verfolgten Ziele sind nach den bisherigen Erkenntnissen ohne negative städtebauliche oder verkehrliche Auswirkungen erreicht worden.

In der Praxis haben sich in der Vergangenheit jedoch Schwierigkeiten in der Rechtsanwendung ergeben, weil die bisherigen Zonengrenzen der VV Stellplätze durch die relativ komplizierten Abgrenzungskriterien für die Zone 2 in den Grenzbereichen häufig nicht ausreichend sicher bestimmbar waren. Außerdem hat sich die bisherige Einteilung des Stadtgebietes in drei Reduktionszonen und drei nicht deckungsgleiche Gebietszonen zu Festlegung der Höhe der Ablösungsbeträge als zu komplex erwiesen und ist insbesondere für den Rechtsanwender außerhalb der Bauverwaltung nur schwer überschaubar gewesen.

Um die Rechtsanwendung zu erleichtern und im Interesse einer vollzugsfreundlichen Regelung wird das Stadtgebiet Bremen mit dem Satzungsentwurf deshalb in nur noch **zwei Gebietszonen** eingeteilt, die deckungsgleich sowohl für die Absenkung des Stellplatznormbedarfs nach § 4 als auch zur Ermittlung der Ablösungsbeträge nach §§ 7 und 8 herangezogen werden:

- I. Die Innenstadt und die innenstadtnahen Quartiere mit integrativer Lage.** Hier rechtfertigt die überdurchschnittlich gute ÖPNV-Erschließung eine pauschale Abminderung des Stellplatznormbedarfs für das gesamte Gebiet um 40 v. H..
- II. Das restliche Stadtgebiet.** Dies ist zwar heterogener geprägt, weist aber überwiegend in bebauten Gebieten zumindest eine durchschnittlich gute ÖPNV-Erschließung auf, was ebenfalls eine pauschale Minderung des Stellplatznormbedarfs rechtfertigt, allerdings lediglich um 20 v. H..

Die Bildung dieser neuen Gebietszonen rechtfertigt sich im Einzelnen aus den in der nachstehenden Tabelle mit Bezug auf die bisherige Rechtslage angeführten Gründen:

Gebietszone I	Gebietszone II
Innenstadt, innenstadtnahe Quartiere, Ortsteil Vegesack	restliches Stadtgebiet
Absenkung des Stellplatznormbedarfs um 40 % aufgrund integrativer Lagen mit überdurchschnittlich guter ÖPNV-Erschließung.	Absenkung des Stellplatznormbedarfs um 20 % aufgrund überwiegend zumindest guter ÖPNV-Erschließung.
Begründung: Durch die Zusammenlegung der bisherigen Gebietszone 1 mit den größten Teilen der bisherigen Gebietszone 2 ist es notwendig, die ÖPNV-Erschließung neu zu beurteilen. Um die Gebietsabgrenzung zu erleichtern wird bei der Beurteilung jeweils auf einen gesamten Ortsteil abgestellt. Durch die Aufweitung der Zone 1 lassen sich die bisherigen Kriterien für eine sehr gute ÖPNV-Erschließung der Innenstadt nicht auf die innenstadtnahen Quartiere übertragen. Gleichwohl weisen diese ebenfalls eine überdurchschnittlich gute ÖPNV-Erschließung auf. Für die Absenkung des Stellplatznormbedarfs wird daher vorgeschlagen, mit 40 % einen Mittelwert zwischen den bisherigen Zonen 1 (bisher 50%) und 2 (bisher 30%) zu bilden. Neue Kriterien für die Absenkung des Stellplatznormbedarfs um 40 % aufgrund der überdurchschnittlich guten ÖPNV-Erschließung sind: <ul style="list-style-type: none">• Es handelt sich um integrative Lagen mit hoher verkehrlicher Zentralität. Mehrfacherledigungen je Parkvorgang sind zu berücksichtigen.• 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.• 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 Grenzhaltstelle der Gebietszone I im entsprechenden Ortsteil beträgt maximal 15 Minuten.	Begründung: Auch für die durch Zusammenlegung der bisherigen Gebietszone 3 (bisher keine Reduktion des Stellplatznormbedarfs) mit den äußeren Teilen der bisherigen Gebietszone 2 (bisher 30 % Absenkung) neu gebildeten Zone II ist es notwendig, die ÖPNV-Erschließung hinsichtlich einer angemessenen Reduktion zu beurteilen. Insgesamt kann für das gesamte übrige im Zusammenhang bebaute Stadtgebiet eine zumindest überwiegend durchschnittlich gute ÖPNV-Erschließung unterstellt werden, d.h. <ul style="list-style-type: none">• 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. Es wird daher vorgeschlagen, den Stellplatznormbedarfs für die gesamte Zone II um 20 % abzumindern. Sofern eine ÖPNV-Erschließung in zusammenhängend bebauten Gebieten in Bezug auf die Taktdichte unterdurchschnittlich ist oder es sich um nicht durch den ÖPNV erschlossene Außenbereiche handelt, stellt die Reduktion von 20 % einen anteiligen Verzicht auf notwendige Stellplätze dar. Dies ist vertretbar, weil in diesen Bereichen notwendige Stellplätze in der Regel auch ohne Stellplatzpflicht real hergestellt werden, so dass durch den anteiligen Stellplatzverzicht dort keine negativen städtebaulichen Auswirkungen zu erwarten sind. Um die angestrebte Vereinfachung mit nur noch zwei Gebietszonen zu erreichen, wird daher auch für diese Bereiche eine Absenkung des Stellplatznormbedarfs von 20 % vorgeschlagen.

Aufgrund ihrer integrativen Lage werden **der**

südliche Teil der Überseestadt im 300-Meter-Einzugsbereich der Linie 3 sowie der **Ortsteil Vegesack** (hohe verkehrliche Zentralität für Bremen-Nord) ebenfalls der Gebietszone I zugeordnet.

Durch diese Änderungen der Gebietszoneneinteilung steigt die Anzahl der notwendigen Stellplätze (Stellplatzpflicht) in der bisherigen Gebietszone 1 (Innenstadt) somit um 10 v.H. des Stellplatznormbedarfs an (Reduktion 40 v.H. statt bisher 50 v.H.). In den innenstadtnahen Quartieren der bisherigen Zone 2 ermäßigt sich die Stellplatzpflicht hingegen um 10 v.H. des Stellplatznormbedarfs (Reduktion 40 v.H. statt bisher 30 v.H.).

In den restlichen Quartieren der bisherigen Zone 2 (südliches Gröpelingen, Hastedt, Huckelriede) steigt die Stellplatzpflicht ebenfalls um 10 v.H. des Stellplatz-Normbedarfs an (Reduktion 20 v.H. statt bisher 30 v.H.), während für das gesamte übrige Stadtgebiet der bisherigen Zone 3 durch die Einbeziehung in die neue Zone II erstmals eine Reduktion der Stellplatzpflicht um 20 v.H. erfolgt.

Soweit die Gebietszone II auch Grundstücke erfasst, die nicht gut an den ÖPNV angeschlossen sind, stellt die 20-prozentige Zonenreduktion einen anteiligen Verzicht auf den Nachweis notwendiger Stellplätze dar. Dieser wirkt sich jedoch nicht nachteilig aus, da in diesen Außenbezirken Stellplätze in ausreichender Zahl auch unabhängig von dem Bestehen einer Stellplatzpflicht 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.

Da die Stellplatzpflicht nach § 6 grundsätzlich wahlweise auch durch Ablösung erfüllt werden kann, ergeben sich die aus dieser Alternative entstehenden finanziellen Belastungen eines Bauherrn aus einer Gesamtbetrachtung der Anzahl der notwendigen Stellplätze einerseits und der Höhe des Ablösungsbetrages andererseits. In dieser Gesamtschau erhöht sich zwar in der alten Gebietszone 1 die Stellplatzpflicht um 10 v. H. des Stellplatznormbedarfs, andererseits wird diese Erhöhung im Falle einer in diesem Bereich städtebaulich positiven Ablösung durch die deutliche Senkung des Ablösungsbetrages (zukünftig 11.800 statt bisher 14.300 Euro) kompensiert.

Der Entwurf steigert die Attraktivität der Ablösung also dort, wo es städtebaulich Sinn macht, auf eine Ausweitung des privaten Stellplatzangebots auf Baugrundstücken zugunsten verkehrsgünstig gelegener Stellplätze für die allgemeine Nutzung zu verzichten.

Im Bereich der innenstadtnahen Wohnquartiere (jetzt Zone I) verhält es sich jedoch anders: Hier reduziert sich die Stellplatzpflicht gegenüber der bisherigen Rechtslage zwar um 10 v.H. des Stellplatznormbedarfs, doch die in diesen Gebieten verkehrlich eher unerwünschte Ablösung verteuert sich deutlich (zukünftig 11.800 statt bisher 8.850 Euro).

Soll für bestimmte Bereiche aus städtebaulichen Gründen auf Pflichtstellplätze verzichtet oder die Zulässigkeit von Stellplätzen beschränkt werden, ist dies durch „entgegenstehende Regelungen“ im Sinne von des § 1 Absatz 1 möglich. Insoweit wird auf die näheren Ausführungen zu § 1 Absatz 1 verwiesen.

Satz 2 verweist auf die Rundungsregeln nach § 3 Absatz 5 und stellt klar, dass die Rundung zur Ermittlung des Stellplatznormbedarfs erst nach einer prozentualen Verringerung erfolgen darf.

Da sich die Reduktionszonen zukünftig an den Ortsteilgrenzen orientieren, ist nach **Absatz 2 Satz 1** für die Darstellung der Abgrenzung der Gebietszonen in der **Anlage 2** der gewählte Maßstab 1:25 000 ausreichend und die bisher zusätzlich nach Ziffer 4.2 VV Stellplätze notwendige straßengenaue Karte im Maßstab 1:10 000, die bei der Bauaufsichtsbehörde eingesehen werden konnte, somit verzichtbar. Weil die Gebietszonenkarte sich auf die vollständige Darstellung der innerstädtischen Gebietszone I beschränkt, stellt **Satz 2** klar, dass das

gesamte Stadtgebiet außerhalb der Gebietszone I inklusive dem stadtbremischen Übersee-
hafengebiet Bremerhaven der Gebietszone II zugeordnet ist.

Absatz 3 nimmt entsprechend dem bisherigen Recht bestimmte Nutzungen von der Ge-
bietszonenverringerung nach Absatz 1 aus, weil hier ein besonderes verkehrliches Interesse
an der vollständigen Herstellung oder Ablösung des geforderten Stellplatznormbedarfs be-
steht. Aus Gründen der Rechtsklarheit werden diese Vorhaben bereits im Gesetzestext ab-
schließend aufgezählt, so dass in der Richtzahlentabelle mit der Fußnote ¹⁾ ein entsprechen-
der Verweis ausreichend ist.

Betroffen sind zum einem alle Wohngebäude nach Ziffer 1.1 bis 1.9 der Richtzahlentabelle in
der Anlage 1, weil im Allgemeinen auch bei sehr guter ÖPNV-Anbindung in Verbindung mit
einer Wohnnutzung überwiegend der Wunsch nach einer PKW-Verfügbarkeit besteht und die
geltende Richtzahl von 0,8 pro Wohneinheit für den Geschosswohnungsbau nach Ziffer 1.3
bereits im absolut unteren Bereich dessen liegt, was in anderen Bundesländern üblich ist.

Sofern es im Einzelfall ein besonderes Nutzungsinteresse an einer „autoarmen“ Wohnnut-
zung gibt, kann jedoch die Stellplatzpflicht nach Maßgabe von § 9 anteilig ausgesetzt wer-
den.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die bei Wohnnutzungen nicht vorgesehene Zonenre-
duktion jedenfalls im Falle der Ablösung der Stellplatzpflicht durch die auch im Vergleich mit
der bisherigen Rechtslage deutlich gesenkten Ablösebeträge für Wohnungsbauvorhaben
ausgeglichen wird, sofern die Stellplätze nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand
tatsächlich real hergestellt werden können (siehe § 7 Absatz 2).

Ebenfalls ausgenommen von der Gebietszonenverringerung nach Absatz 1 sind Kraftfahr-
zeugwerkstätten (Ziffer 9.4), Tankstellen mit Pflegeplätzen (Ziffer 9.5), automatische Kraft-
fahrzeugwaschstraßen (Ziffer 9.6) sowie Kraftfahrzeugwaschplätze zur Selbstbedienung (Zif-
fer 9.7), weil diese autoaffinen Nutzungen bereits aufgrund ihrer Charakteristik betriebsbe-
dingt zumindest die nach dem Stellplatznormbedarf erforderliche Anzahl an notwendigen
Stellplätzen erfordern.

Zu § 5 - Erfüllung der Stellplatz- und Fahrradstellplatzverpflichtung durch Herstel- lung

Absatz 2 Satz 1 verweist auf die nach § 49 Absatz 1 BremLBO-10 bestehenden Möglichkei-
ten, notwendige Stellplätze und Fahrradstellplätze unter der Voraussetzung einer öffentli-
chen Sicherung der Benutzbarkeit auf einem Grundstück in zumutbarer Entfernung vom
Baugrundstück herzustellen. Abweichend vom bisherigen Recht (§ 49 Absatz 4 Satz 3
BremLBO-95 und Ziffer 13.1 VV Stellplätze) besteht dieser Rechtsanspruch auch bei der
Herstellung notwendiger Fahrradstellplätze für Nichtwohngebäude.

Als Ausnahme von diesem Grundsatz weist **Satz 2** entsprechend Ziffer 1 Satz 2 VV Stell-
plätze klarstellend darauf hin, dass bereits § 48 Absatz 2 BremLBO-10 fordert, für Wohnge-
bäude der Gebäudeklassen 3 bis 5 gut zugängliche Abstellräume unter anderem für Fahrrä-
der herzustellen, was die Möglichkeit der Herstellung von notwendigen Fahrradstellplätzen
auf anderen Grundstücken ausschließt.

Von der nach § 49 Absatz 4 Satz 2 BremLBO-95 bestehenden Möglichkeit, die Herstellung
der Stellplätze auf einem anderen Grundstück zu verlangen, ist in der Genehmigungspraxis
nie Gebrauch gemacht worden. Sie ist deshalb verzichtbar, und zwar auch hinsichtlich der
Herstellung notwendiger Fahrradstellplätze (§ 49 Absatz 4 Satz 5 BremLBO-95).

Absatz 2 konkretisiert den unbestimmten Begriff der zumutbaren Entfernung zum Baugrund-
stück. Eine kritische Überprüfung hat ergeben, dass die bisher in Ziffer 8.1.1 und 8.1.2 für
Stellplätze und Ziffer 13.1.1 für Fahrradstellplätze geregelten maximalen Entfernungsvor-
gaben (bei Nichtwohngebäuden in Zone 1 maximal 2.000 m, 1.000 m im übrigen Stadtgebiet
und 300 m bei Wohngebäuden sowie 200 m für Fahrradstellplätze) tatsächlich nicht mehr
zumutbar sind und deshalb dazu führen, dass die so weit vom Baugrundstück entfernten
notwendigen Stellplätze bzw. Fahrradstellplätze nicht angenommen werden.

Satz 1 definiert daher die fußläufig zumutbare Entfernung zum Baugrundstück für Kraftfahrzeugstellplätze bei Nichtwohngebäuden auf maximal 500 m und bei Wohngebäuden auf maximal 200 m. Notwendige Fahrradstellplätze werden nach **Satz 2** erfahrungsgemäß nur dann angenommen, wenn diese nicht weiter als 60 m vom Baugrundstück entfernt vorgehalten werden, da weitere Entfernungen ansonsten ein „unkontrollierbares“ Abstellen von Fahrrädern im öffentlichen Verkehrsraum verursachen.

Satz 3 stellt durch den gegenüber der Gemeinde geforderten Nachweis sicher, dass die erforderliche öffentlich-rechtliche Sicherung auch bei den Vorhaben erfolgt, bei denen die Erfüllung der Stellplatzpflicht nicht zum Prüfumfang eines Baugenehmigungsverfahrens gehört.

Absatz 3 entspricht redaktionell geändert Ziffer 11.1 VV Stellplätze.

Zu § 6 - Erfüllung der Stellplatz- und Fahrradstellplatzverpflichtung durch Ablösung

Absatz 1 entspricht § 49 Absatz 6 Satz 1 BremLBO-95 und behält damit die grundsätzliche Wahlmöglichkeit zwischen der Realherstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge nach den Vorgaben der §§ 5 und 10 bzw. der Ablösung dieser Stellplätze nach den §§ 6 und 7 bei.

Diese Entscheidung trägt dem Umstand Rechnung, dass in der Stadtgemeinde Bremen die Berufs-, Kunden-, und Besucherverkehre in zunehmendem Maße durch alternative Verkehrsträger (v.a. ÖPNV und Fahrrad) abgewickelt werden und die Ablösungsbeträge nach § 49 Absatz 2 BremLBO-10 entsprechend der bisherigen Rechtslage nach § 49 Absatz 9 BremLBO-95 weiterhin zweckgebunden nur für Maßnahmen verwendet werden dürfen, die geeignet sind, den Bedarf an Kraftfahrzeugen zu verringern.

Der Verweis auf die Absätze 2 und 3 bestimmt, dass die Wahlmöglichkeit der Ablösung bei Wohngebäuden, notwendigen Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen und notwendigen Fahrradstellplätzen den dort genannten Einschränkungen unterliegt.

Absatz 2 entspricht § 49 Absatz 6 Satz 2 BremLBO-95. Abweichend vom bisherigen Recht beinhaltet die Vorschrift kein Ermessen hinsichtlich der Frage, ob und ggf. in welchem Umfang abweichend vom Grundsatz nach Absatz 1 eine Realherstellung der notwendigen Stellplätze gefordert wird. Die Vorschrift geht vielmehr zwingend davon aus, dass bei Wohnungsbauvorhaben eine Ablösung unzulässig ist, soweit im jeweiligen Einzelfall wegen der Anzahl der (abzulösenden) notwendigen Stellplätze oder der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Beeinträchtigung des ruhenden oder fließenden Verkehrs zu erwarten ist. Dies kann z. B. der Fall sein, wenn im öffentlichen Straßenraum bereits ein auch für innerstädtische Verhältnisse ungewöhnlicher Parkdruck besteht und das beantragte Vorhaben wegen seines besonderen Umfangs oder seiner besonderen Eigenart (z.B. Single-Wohnungen) dieses Stellplatzdefizit so verschärft, dass die Situation auch unter Berücksichtigung des bestehenden ÖPNV-Angebotes mit den verkehrlichen Belangen und den schutzwürdigen Belangen der Anwohner nicht mehr vereinbar ist, ohne dass bereits die Schwelle der Unzumutbarkeit im Sinne von § 15 BauNVO überschritten sein muss. In diesem Kontext ist auch bei gewerblichen Bauvorhaben zu beachten, dass die fehlende Bewältigung des von einem Bauvorhaben ausgelösten ruhenden Verkehrs unter Umständen auch bereits eine planungsrechtliche Unzulässigkeit im Einzelfall nach § 15 Absatz 1 Satz 2 BauNVO begründen kann. Unbeschadet der bauordnungsrechtlichen Vorschriften kann es aus Gründen des Bauplanungsrechts zu Gunsten des Nachbarn geboten sein, ein Vorhaben nur dann zuzulassen, wenn zugleich Stellplätze in hinreichender Zahl auf dem betroffenen Grundstück oder in seiner unmittelbaren Nachbarschaft nachgewiesen werden. Die Genehmigung eines Vorhabens ohne die erforderlichen Stellplätze kann im Einzelfall gegen das nachbarschützende Gebot der Rücksichtnahme verstoßen (OVG Bremen, Beschluss vom 18.10.2002).

Da auch die Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs für die zu treffende Entscheidung relevant sind, wird die Vorschrift um die Belange dieser Verkehrsteilnehmer ergänzt.

Die Rechtsfrage, ob eine erhebliche Beeinträchtigung des ruhenden oder fließenden Verkehrs unter Berücksichtigung auch der Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs zu erwarten ist, bedarf einer behördlichen Entscheidung. Gehört diese nicht zum Prüfprogramm

des Baugenehmigungsverfahrens, ist die Prüfung im Rahmen der erforderlichen Zustimmung nach § 12 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a durchzuführen.

Absatz 3 schränkt die Wahlmöglichkeit nach Absatz 1 zwischen Realherstellung und Ablösung im Interesse der Menschen mit Behinderungen ein. Die nach § 10 Absatz 2 erforderlichen Stellplätze für Menschen mit Behinderungen dürfen in Anlehnung an die Anforderungen des § 50 Absatz 5 der Bremischen Landesbauordnung zur Abweichung von Vorschriften zum barrierefreien Bauen nur abgelöst werden, soweit diese wegen schwieriger Geländeverhältnisse oder ungünstiger vorhandener Bebauung nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand hergestellt werden können.

Die gleichlautende Einschränkung der Ablösung für Fahrradabstellplätze entspricht redaktionell geändert § 49 Absatz 6 Satz 3 BremLBO-95 und Ziffer 13.2 VV Stellplätze. Die bisherige Möglichkeit, die Ablösung zu verlangen, ist entbehrlich, da von ihr in der Praxis nie Gebrauch gemacht worden ist.

Die Entscheidung, ob notwendige Stellplätze für Menschen mit Behinderung oder notwendige Fahrradabstellplätze nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand hergestellt werden können und deshalb abgelöst werden dürfen, bleibt nicht dem Bauherrn überlassen. Diese Frage bedarf einer behördlichen Entscheidung. Gehört diese nicht zum Prüfprogramm des Baugenehmigungsverfahrens, ist die Prüfung im Rahmen der erforderlichen Zustimmung nach § 12 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b bzw. Nummer 3 durchzuführen.

Absatz 4 entspricht redaktionell gestrafft Ziffer 8.2.3 bzw. 13.2.2 VV Stellplätze und legt die Ausnahmen fest, unter denen eingezahlte Ablösungsbeträge ganz oder anteilig zurück erstattet werden. Ob die Voraussetzungen vorliegen, ist nach Prüfung des Antrages durch die Bauaufsichtsbehörde zu entscheiden.

Absatz 5 entspricht Ziffer 5 VV Stellplätze, erweitert um die Anrechnung der bisher nicht erfassten abgelösten Fahrradabstellplätze.

Absatz 6 knüpft an Ziffer 8.2.2 VV Stellplätze an, berücksichtigt aber den Umstand, dass die Erfüllung der Stellplatzpflicht bei Wohngebäuden in der Genehmigungsfreistellung oder dem vereinfachten Genehmigungsverfahren bauaufsichtlich nicht geprüft wird. Aus diesem Grund ist die Erfüllung der Stellplatzpflicht durch Zahlung des Ablösungsbetrages der Gemeinde vor Baubeginn nachzuweisen, wenn die Stellplatzpflicht nicht zum Prüfumfang eines Baugenehmigungsverfahrens gehört.

Zu § 7 - Ablösungsbeträge für Stellplätze

Strukturell ändert sich in den **Absätzen 1 und 2** gegenüber dem bisherigen Recht (§ 4 Absätze 1 bis 3 Ablösungsortsgesetz) die Bestimmung der Höhe der Ablösungsbeträge durch die Einteilung des Stadtgebietes in nur noch zwei Gebietszonen, die deckungsgleich mit der Gebietszoneneinteilung für die Reduzierung des Stellplatznormbedarfs nach § 4 sind.

Um die jeweils festgesetzten Ablösungsbeträge zu ermitteln, ist mehrstufig vorgegangen worden:

Ausgangspunkt ist die Bestimmung aktueller durchschnittlicher Herstellungskosten für bestimmte typisierte Parkeinrichtungen sowie die Prognose, zu welchen Anteilen die Stadt aus Ablösungsbeträgen in den neu zugeschnittenen Gebietszonen derartige Parkeinrichtungen herstellen würde.

Die nachstehende Tabelle weist die bereits dem bisherigen Recht zugrunde gelegten Typen von Parkeinrichtungen mit den im Jahre 1998 ermittelten durchschnittlichen Herstellungskosten aus, die anhand des Indexwertes „gewerbliche Baukosten inkl. Umsatzsteuer“ (Vergleich 1996 – 2012: + 20,3 %) sowie durch Berücksichtigung aktualisierter Bodenwerte auf den Stand 2012 aktualisiert worden sind. Ein Vergleich dieser aktualisierten Herstellungskosten mit den Erfahrungswerten der BREPARK hat ergeben, dass die zunächst mit dieser Methode auf 16.500 Euro aktualisierten Herstellungskosten bei Parkeinrichtungen des Typ 3 (Hoch- und Tiefgaragen bis zu 3 Ebenen) nicht realistisch sind. Bei diesem Typ sind offenbar bereits

Begründung zum Stellplatzortsgesetz für die Stadtgemeinde Bremen

in den neunziger Jahren zu geringe Baukosten veranschlagt worden. Die BREPARK empfiehlt, für diesen Typ von durchschnittlichen Herstellungskosten von 22.000 Euro auszugehen.

Somit ergeben sich die nachstehend aktualisierten durchschnittlichen Herstellungskosten für Parkeinrichtungen:

Parkeinrichtungen:	durchschnittliche Herstellungskosten:	
	1996	2012
Typ 1: Tiefgaragen mit mehr als drei Ebenen	25.051,- €	32.833,- €
Typ 2: Hochgaragen mit mehr als drei Ebenen	19.330,- €	25.951,- €
Tief und Hochgaragen mit mehr als 3 Ebenen im Verhältnis 20:80	Zone I nach § 3 AbLOG: 20.450,- €	27.328,- €
Typ 3: Hoch- und Tiefgaragen bis zu 3 Ebenen	Zone II nach § 3 AbLOG: 12.680,- €	22.000,- €
Typ 4: Ebenerdige Stellplätze und Parkpaletten bis zu 2 Ebenen	Zone III nach § 3 AbLOG: 7.310,- €	8.718,- €

Im nächsten Schritt ist, bedingt durch die vorgenommene Neuzonierung, die Prognose über den Anteil des jeweiligen Typs von Parkeinrichtungen, die die Stadt in den jeweiligen Zonen herstellen würde, den veränderten Gebietszuschnitten angepasst worden.

In der neuen **Gebietszone I** umfasst das Spektrum von Parkeinrichtungen nunmehr nicht nur Tief- und Hochgaragen mit mehr als drei Ebenen, sondern vor allem in den innenstadtnahen Quartieren der früheren Gebietszone II nach AbLOG auch Hoch- und Tiefgaragen bis zu drei Ebenen, die mit einer Gewichtung von 5 %, 25 % und 70 % zu folgenden Herstellungskosten führen:

Gebietszone I	durchschnittliche Herstellungskosten 2012:		
Typ 1: Tiefgaragen mit mehr als drei Ebenen	32.833,- €	Gewichtung 5 %	1.642,- €
Typ 2: Hochgaragen mit mehr als drei Ebenen	25.951,- €	Gewichtung 25 %	6.488,- €
Typ 3: Hoch- und Tiefgaragen bis zu 3 Ebenen	22.000,- €	Gewichtung 70 %	15.400,- €
Summe:			23.530,- €

In der neuen **Gebietszone II** ist systematisch genauso verfahren worden. Hier sind die bisher für die alte Gebietszone II unterstellten Hoch- und Tiefgaragen mit bis zu drei Ebenen mit 10 % angesetzt (z.B. wegen Lage der Parkeinrichtungen der Airport-Stadt, Universität und Waterfront in der neuen Gebietszone II), während der restliche Teil zu 90 % aus Parkpaletten bis zu 2 Ebenen und ebenerdigen Stellplätzen bestehen würde, so dass sich folgende Herstellungskosten ergeben:

Gebietszone II	durchschnittliche Herstellungskosten 2012:		
Typ 3: Hoch- und Tiefgaragen bis zu 3 Ebenen	22.000,- €	Gewichtung 10 %	2.200,- €
Typ 4: Ebenerdige Stellplätze und Parkpalletten bis zu 2 Ebenen	8.718,- €	Gewichtung 90 %	7.846,- €
		Summe:	10.046,- €

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

Die Satzungsermächtigung des bisherigen Rechts enthält in § 49 Absatz 8 BremLBO-95 die Bestimmung, dass der Ablösungsbetrag 80 vom Hundert der durchschnittlichen Herstellungskosten von Parkeinrichtungen nicht übersteigen darf. Diese Begrenzung enthält die BremLBO-10 nicht mehr. Gleichwohl entspricht es nicht der Billigkeit, als Äquivalent zu einem nicht real hergestellten notwendigen Stellplatz einen Ablösungsbetrag in Höhe von 100 % der Herstellungskosten zu verlangen, weil kein Gegenwert in Form eines real hergestellten Stellplatzes vorhanden ist und Ablösemittel auch nicht in der näheren Umgebung des Baugrundstücks eingesetzt werden müssen.

Mit dem Ablösungsortsgesetz wird der Ablösungsbetrag bisher unter Zugrundelegung von 70 v. H. bestimmt. Würde dieser Vom-Hundert-Satz beibehalten, wäre nach dem Ergebnis eines Benchmarkings der Ablösungsbetrag in der Bremer Gebietszone I mit ca. 16.500 Euro deutlicher höher als in allen anderen deutschen Großstädten (max. 12.500 Euro).

Einem Ablösungsbetrag in Höhe von 16.500 Euro fehlt die erforderliche Akzeptanz und würde sich auf die angestrebte Konsolidierung der Einnahmen aus Ablösungsbeträgen deshalb eher kontraproduktiv auswirken. Außerdem würde ein derart hoher Ablösungsbetrag die in der Innenstadt im Bereich der bisherigen Gebietszone I städtebaulich besonders erwünschten Stellplatzablösungen erschweren.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Benchmarkings sind die Ablösungsbeträge deshalb – nach erfolgter Rundung auf volle Hundert-Euro-Beträge - wie folgt festgelegt worden:

Nach **Absatz 1** wird der für die Regelablösung maßgebliche Vom-Hundert-Satz auf 50 v.H. der durchschnittlichen Herstellungskosten gesenkt (bisher 70 v.H. nach § 4 Absatz 1 AbIOG). Dies führt auf der Grundlage der aktualisierten und den neuen Gebietszonen angepassten durchschnittlichen Herstellungskosten bei gewerblichen Vorhaben (Regelfall) zu einer Senkung des Ablösungsbetrages in der Gebietszone I im Vergleich mit der alten Gebietszone I um 2.500 Euro (zukünftig 11.800 Euro statt bisher 14.300 Euro).

Im Gegenzug verteuert sich die Ablösung in den innenstadtnahen Quartieren durch die Einbeziehung in die neue Gebietszone I im Vergleich mit der alten Gebietszone II um 2.950 Euro (zukünftig 11.800 Euro statt bisher 8.850 Euro).

Bei den Regelvorhaben in der neuen Gebietszone II wird die Ablösung um 3.850 Euro günstiger, sofern diese in der bisherigen Zone II liegen (zukünftig 5.000 Euro statt bisher 8.850 Euro), bei Vorhaben in der ehemaligen Zone III bleibt der Ablösebetrag nahezu unverändert (zukünftig 5.000 Euro statt bisher 5.100 Euro).

Insgesamt ist hinsichtlich der zukünftigen Belastung für Bauherren zu berücksichtigen, dass tendenziell der Ablösungsbetrag in den Gebieten gesenkt wird, in denen zukünftig mehr notwendige Stellplätze gefordert werden, während sich der Ablösungsbetrag dort erhöht, wo zukünftig durch die geänderte ÖPNV-Reduktion weniger Stellplätze erforderlich sind.

Absatz 2 Nummer 1 übernimmt die Privilegierung für Wohnungsbauvorhaben aus § 4 Absatz 2 des Ablösungsortsgesetzes, allerdings mit einem auf 30 v.H. abgesenkten Vom-

Begründung zum Stellplatzortsgesetz für die Stadtgemeinde Bremen

Hundert-Satz (bisher 40 v.H. nach § 4 Absatz 2 Nummer 1 AbLOG) auf Basis der durch die neue Gebietszoneneinteilung veränderten und aktualisierten Herstellungskosten.

Dies führt zu einer Senkung des Ablösungsbetrages für Wohnungsbauvorhaben in der Gebietszone I im Vergleich mit der alten Gebietszone I um 1.050 Euro (zukünftig 7.100 Euro statt bisher 8.150 Euro). Im Gegenzug verteuert sich die Ablösung in den innenstadtnahen Quartieren der ausgeweiteten Gebietszone I im Vergleich mit der alten Gebietszone II um 2.050 Euro (zukünftig 7.100 Euro statt bisher 5.050 Euro).

Bei Wohnungsbauvorhaben in der neuen Gebietszone II wird die Ablösung um 2.050 Euro günstiger, sofern diese in der bisherigen Zone II liegen (zukünftig 3.000 Euro statt bisher 5.050 Euro), bei Vorhaben in der ehemaligen Zone III bleibt der Ablösebetrag mit einer Erhöhung von 100 Euro (zukünftig 3.000 Euro statt bisher 2.900 Euro) nahezu unverändert.

Die Gestaltung der Ablösungsbeträge für Wohnungsbauvorhaben verfolgt damit das Ziel, das Wohnen in der innerstädtischen Kernzone attraktiver zu machen, gleichzeitig soll vor allem in den innerstädtischen Quartieren die Realherstellung von Stellplätzen gefördert werden, um den Parkdruck im öffentlichen Raum zu verringern oder mit den Ablösungsbeträgen Maßnahmen zur Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs finanzieren zu können.

Die Privilegierung von Bauvorhaben in Baulücken nach **Nummer 2** unterscheidet zukünftig nicht mehr zwischen sonstigen (gewerblichen) Bauvorhaben (bisher 40 v.H. nach § 4 Absatz 2 Nummer 1 AbLOG) und Wohnungsbauvorhaben in Baulücken (bisher 20 v.H. nach § 4 Absatz 3 Nummer 1 AbLOG), sondern betrifft nun alle Vorhaben in Baulücken sowie - bisher nach § 4 Absatz 3 Nummer 2 AbLOG privilegierte - Vorhaben in Kulturdenkmälern mit einem auf 15 v.H. abgesenkten Vom-Hundert-Satz.

Die Gleichstellung der Privilegierung für alle Vorhaben in Baulücken soll vor allem die städtebaulich gewünschte Innenverdichtung fördern.

Dieses Ziel wird auch durch die Einbeziehung von Vorhaben in bestehenden Gebäuden, bei denen zusätzliche Wohnungen durch Wohnungsteilung, Ausbau, Aufstockung oder durch Änderung geschaffen werden, in die Privilegierung der Nummer 2 verfolgt. Der für diese Vorhaben bisher nach § 49 Absatz 3 BremLBO-95 vorgesehene Stellplatzverzicht wird durch § 2 Absatz 2 Satz 2 des Gesetzentwurfs nur bei kleineren Änderungen oder Nutzungsänderungen mit einem Mehrbedarf von max. 2 Stellplätzen übernommen. Beträgt der Mehrbedarf mehr als 2 Stellplätze, werden diese Wohnungsbauvorhaben zukünftig nur noch über die deutliche Senkung des Ablösungsbetrages privilegiert. Der Stellplatzverzicht nach § 49 Absatz 3 BremLBO war mit der 95er Novelle vor dem Hintergrund einer besonders angespannten Lage am Wohnungsmarkt in die BremLBO eingefügt worden. Zwar besteht auch aus heutiger Sicht ein besonderes öffentliches Interesse, den Wohnungsbau im vorhandenen Baubestand zu fördern, doch erscheint hierfür der Stellplatzverzicht nach § 2 Absatz 2 Satz 2 des Gesetzentwurfs sowie die zusätzliche Privilegierung durch die vorgesehene Senkung des Ablösungsbetrages auf das für Baulücken und Kulturdenkmäler vorgesehene Niveau in der Gesamtbetrachtung als angemessen.

Nach dem bisherigen Recht gelten die verminderten Ablösungsbeträge nicht für Spielhallen und Sexshops. Diese Regelung ist unter Berücksichtigung verfassungsrechtlicher Bedenken (Artikel 3 Absatz 1 GG) und mit Blick auf die Ermächtigungsgrundlage des § 85 Absatz 1 Nummer 4 BremLBO-10 nicht übernommen worden. Das bisher verfolgte Regelungsziel der Zurückdrängung von städtebaulich problematischen Nutzungen kann mit Mitteln des Bauplanungsrechts und des Gewerbe- und Glückspielrechts angemessen verfolgt werden.

Alle Senkungen des Vom-Hundert-Satzes in Absatz 2 stehen nach **Satz 1** unter dem neuen Vorbehalt, dass die abzulösenden Stellplätze nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand real hergestellt werden können. Diese Einschränkung erhöht zwar den behördlichen Prüfungs- und Entscheidungsaufwand, verhindert aber vor dem Hintergrund besonders niedriger Ablösungsbeträge eine ausschließlich finanziell motivierte Ablösung von Pflichtstellplätzen. Die Regelung schließt so eine „Gerechtigkeitslücke“ im Vergleich zu den Bauherren, die die notwendigen Stellplätze mit wesentlich höherem finanziellen Aufwand real herstellen.

Gehört diese Entscheidung über das Vorliegen der Voraussetzungen nicht zum Prüfprogramm des Baugenehmigungsverfahrens, ist die Prüfung im Rahmen der erforderlichen Zustimmung der Gemeinde nach § 12 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe c durchzuführen.

In der Gesamtbetrachtung ist mit der Festsetzung der Höhe der Ablösungsbeträge von einer Konsolidierung der Einnahmen auszugehen, gleichwohl sind sie für den Bauherren insbesondere in Verbindung mit der Neuzonierung und der Zonenreduktion nach § 4 in der Gesamtbetrachtung akzeptabel. Die tatsächliche Einnahmeentwicklung aus Ablösungsbeträgen hängt allerdings ganz wesentlich von der zukünftigen Baukonjunktur ab, insbesondere von der Realisierung „ablösungsträchtiger“ Großbauvorhaben und lässt sich somit nicht sicher vorhersagen.

Außerdem bleibt abzuwarten, in welchem Ausmaß sonst erforderliche Stellplatzablösungen unterbleiben, weil der Bauherr stattdessen alternative Maßnahmen des Mobilitätsmanagements nach § 9 finanziert, um von der neuen Möglichkeit der anteiligen Aussetzung der Stellplatzpflicht zu profitieren.

Absatz 3 Satz 1 „dynamisiert“ die bisher in § 4 Absatz 4 des Ablösungsortsgesetzes statisch auf den 15. Juni 1992 fixierte Baulückendefinition. Der gewählte Zeitraum von fünf Jahren stellt andererseits ausreichend sicher, dass nicht nahezu jeder Neubau im vorhandenen Gebäudebestand nach Abriss der Altbausubstanz als Baulückenbebauung durch abgesenkte Ablösungsbeträge privilegiert wird oder dass der Baulückenbonus einen Anreiz für die Beseitigung erhaltenswerter Bausubstanz bildet. Die Definition des Baulückenbegriffs bleibt unverändert.

Neu ist hingegen nach **Satz 2** die verfahrensrechtliche Einbindung eines Baulückentestats zur fachlich einheitlichen Dokumentation des Baulückenstatus eines Grundstückes. Sofern die Stellplatzpflicht im Baugenehmigungsverfahren geprüft wird, erleichtert es die bauaufsichtliche Entscheidung. Wird das Testat mit den Bauvorlagen nicht vorgelegt, ist die Zustimmung der Gemeinde nach § 12 Absatz 1 Nummer Buchstabe c für die finanzielle Privilegierung erforderlich, sofern keine bauaufsichtliche Prüfung der Stellplatzpflicht erfolgt.

Absatz 4 stellt klar, dass die Gebietszonen nach Absatz 1 und 2 für die Festlegung der Ablösungsbeträge für Kraftfahrzeugstellplätze identisch mit den Gebietszonen für die Absenkung des Stellplatznormbedarfs nach § 4 Absatz 2 sind, so dass für die graphische Darstellung der Gebietszonen nur noch eine deckungsgleiche Übersichtskarte notwendig ist (**Anlage 2**).

Absatz 5 entspricht § 5 des Ablösungsortsgesetzes und stellt klar, dass bei gemischten Nutzungen im Fall einer Teilablösung die real hergestellten Stellplätze vorrangig auf den durch die Wohnnutzung ausgelösten Pflichtstellplatzbedarf anzurechnen sind. Die erforderliche Ablösung erfolgt somit vorrangig nach Maßgabe des Ablösungsbetrages für gewerbliche Vorhaben.

Zu § 8 - Ablösungsbeträge für Fahrradabstellplätze

Satz 1 legt in Anlehnung an Ziffer 13.2.2 der VV Stellplätze die Ablösungsbeträge für notwendige Fahrradabstellplätze fest. Grundlage ist auch hier eine Aktualisierung der durchschnittlichen Herstellungskosten. Angenommen wird hier ebenfalls eine Kostensteigerung von 20,3 % (1996 – 2012) auf Grundlage der Indexentwicklung für „gewerbliche Baukosten inkl. Umsatzsteuer“.

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

Begründung zum Stellplatzortsgesetz für die Stadtgemeinde Bremen

	Gebietszone I	Gebietszone II
aktualisierte Herstellungskosten 2012	1.048,- €	396,- €
Vom-Hundert-Satz der durchschnittlichen Herstellungskosten	60 v. H. (bisher 70 v. H.)	
auf volle 50 Euro gerundeter Ablösebetrag	650,- € (bisher 610,- €)	250,- € (bisher 230,- €)

Unter Berücksichtigung der Neuzonierung (Ausweitung der alten Gebietszone I) wird der Vom-Hundert-Satz der durchschnittlichen Herstellungskosten von bisher 70 v.H. auf 60 v.H. gesenkt. Dadurch ergeben sich insgesamt moderate Erhöhungen der Ablösungsbeträge für notwendige Fahrradabstellplätze, nämlich für die bisherige Zone I um 40 Euro (bisher 610 Euro) und für die Zone III um 20 Euro (bisher 230 Euro). Deutlich fällt die Erhöhung um 420 Euro lediglich in den innenstadtnahen Quartieren der bisherigen Zone II aus, die nun größtenteils zur Zone I gehört. Dies erscheint jedoch vertretbar, da gerade in dieser Zone die Nutzung des Fahrrades neben dem ÖPNV eine sinnvolle Alternative zur Nutzung eines Kraftfahrzeuges darstellt und deswegen ein verkehrspolitisches Interesse besteht, dass möglichst viele notwendige Fahrradabstellplätze auch real hergestellt werden.

Satz 2 stellt mit dem Verweis auf § 4 Absatz 2 klar, dass die Gebietszonen identisch mit den Zonen für die Festlegung der Ablösungsbeträge für notwendige Kraftfahrzeugstellplätze sind.

Zu § 9 - Aussetzung der Stellplatzverpflichtung

Absatz 1 Satz 1 reduziert die Stellplatzpflicht nicht, sondern setzt diese lediglich anteilig aus, solange und soweit zu erwarten ist, dass sich der Stellplatzbedarf bezogen auf das konkrete Vorhaben durch besondere Maßnahmen eines Mobilitätsmanagements oder durch den dauerhaften Verzicht auf die Benutzung von Kraftfahrzeugen verringert.

Die Vorschrift schafft damit einen individuellen Anreiz, durch den Einsatz von Mobilitätsmanagementmaßnahmen weniger als die nach § 3 Absatz 1 und § 4 bestimmten notwendigen Stellplätze real herstellen oder ablösen zu müssen.

Die Aufzählung von konkreten Maßnahmen wie die Nutzung von ÖPNV-Zeitkarten, die Errichtung oder Einbindung von Car-Sharing-Stationen oder Projekten des „autoarmen Wohnens“ erfolgt beispielhaft und ist somit nicht abschließend. Die Regelung ist also offen für weitere Maßnahmen, die sich aus heutiger Sicht noch nicht anbieten. Eine Kombination verschiedener Maßnahmen ist möglich.

Entscheidend ist, dass der Bauherr in einem überzeugenden Konzept belastbare Rückschlüsse auf die konkrete stellplatzmindernde Wirkung der jeweiligen Maßnahme aufzeigt.

Das Stellplatzortsgesetz enthält keine Vorgaben, in welchem Verhältnis sich bestimmte Maßnahmen auf die Erfüllung der Stellplatzpflicht auswirken. Soweit sich für die Bewertung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen Vorgaben abstrakt entwickeln lassen, sollen diese durch bauaufsichtliche Vollzugshinweise („Prüfregeln“) erlassen werden.

Als Äquivalent für die Aussetzung einer bestimmten Anzahl von notwendigen Stellplätzen kann jedenfalls grundsätzlich darauf abgestellt werden, dass der auf die Dauer der Aussetzung kumulierte Wert einer Maßnahme oder eines Bündels von Maßnahmen mindestens der Summe entspricht, die für eine Ablösung dieser Stellplätze aufzuwenden wäre.

Den Vollzugshinweisen wird im Übrigen eine Liste von qualifizierten Maßnahmen des Mobilitätsmanagements beigefügt, die eine auf den Einzelfall bezogene Prüfung der Eignung einer

Maßnahme entfallen lässt. Die Liste soll auf der Grundlage fortschreitender Erfahrungen um weitere geeignete Maßnahmen ergänzt werden und damit gewissermaßen „lernfähig“ sein.

Die Vollzugshinweise sollen nicht nur den rechtssicheren und gleichmäßigen Vollzug einer Aussetzung der Stellplatzpflicht, sondern auch die notwendige Überwachung soweit wie erforderlich gewährleisten. Aus heutiger Sicht sollen diese Anforderungen 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.

Nach **Satz 2** gilt die Stellplatzpflicht als erfüllt, wenn eine Maßnahme über die gesamte Dauer einer befristeten Aussetzung vorgehalten wird. Diese Bestimmung macht zunächst deutlich, dass eine Aussetzung der Stellplatzpflicht nicht auf Dauer angelegt sein muss, sondern als äquivalent zu einer Ablösung z.B. auf einen Zeitraum begrenzt werden darf, in dem die finanziellen Aufwendungen für die Maßnahmen eine Summe erreichen, die für eine Ablösung der ausgesetzten Stellplätze ausreichend wäre. Es entspricht der Billigkeit, nach Ablauf der befristeten Aussetzung nicht die nachträgliche Erfüllung der Stellplatzpflicht zu verlangen, wenn die Mobilitätsmanagementmaßnahmen über den gesamten Zeitraum der Aussetzung vorgehalten worden sind. Die Vorschrift erhöht auf Seiten des Bauherrn die Akzeptanz von Mobilitätsmanagementmaßnahmen und begrenzt andererseits den behördlichen Überwachungsaufwand auf die befristete Zeit der Aussetzung.

Absatz 2 beschränkt die Möglichkeit einer Aussetzung der Stellplatzpflicht auf max. 80 % der notwendigen Stellplätze. Mindestens 20 % der notwendigen Stellplätze sind also entweder real herzustellen oder vorbehaltlich § 6 Absatz 3 abzulösen. Diese Beschränkung berücksichtigt, dass es auch aus verkehrlicher Sicht Sinn macht, eine Mindestzahl von Stellplätzen für Beschäftigte, Besucher oder Lieferanten vorzuhalten. Gleichwohl können auch diese Stellplätze abgelöst werden. Soweit sie für Menschen mit Behinderungen erforderlich sind jedoch nur, wenn sie nur mit einem unverhältnismäßigen Mehraufwand real hergestellt werden können.

Absatz 3 Satz 1 bestimmt in Anknüpfung an die für eine Aussetzung der Stellplatzpflicht gem. § 12 Absatz 1 Nummer 4 ggf. erforderliche Zustimmung der Gemeinde den zwingenden Widerruf einer Aussetzung für den Fall, dass der Nachweis, dass die Voraussetzungen für die Aussetzung der Stellplatzpflicht noch erfüllt sind, nicht mehr erbracht wird. Die Vorschrift beschränkt den erforderlichen behördlichen Überwachungsaufwand somit auf die Einhaltung der dem Bauherrn obliegenden Nachweispflicht und überlässt die Art und Intensität sonstiger Überwachungen dem Ermessen der Bauaufsichtsbehörde.

Durch den Widerruf der Aussetzung entsteht für den Eigentümer des jeweiligen Bauvorhabens die Verpflichtung, die Stellplatzpflicht vollständig zu erfüllen, entweder durch Realherstellung oder, wenn dies nicht möglich oder gewünscht ist, durch Ablösung. **Satz 2** stellt insoweit klar, dass im Falle einer Ablösung von bisher ausgesetzten notwendigen Stellplätzen der zum Zeitpunkt der Ablösung maßgebliche Ablösungsbetrag gilt.

Weigert sich der stellplatzpflichtige Grundstückseigentümer nach einem Widerruf, die ausgesetzte Stellplatzpflicht durch Realherstellung oder Ablösung zu erfüllen, kann die Bauaufsichtsbehörde die Ablösung der fehlenden notwendigen Stellplätze als milderer Mittel gegenüber einer sonst nach § 79 Absatz 1 BremLBO-10 möglichen Nutzungsuntersagung mit Verfügung durchsetzen.

Zu § 10 - Beschaffenheit und Gestaltung von Stellplätzen

Absatz 1 Satz 1 verzichtet auf die bisher in § 49 Absatz 11 Satz 2 BremLBO-95 enthaltenen Anforderungen, dass Stellplätze von den öffentlichen Verkehrsflächen aus sicher und auf möglichst kurzem Fahrweg erreichbar sein müssen. Die Vorgaben sind entbehrlich. Die Verkehrssicherheit ist bereits durch § 16 BremLBO-10 gefordert und der möglichst kurze Fahrweg ist ein Anliegen, das jeder vernünftige Bauherr aus eigenem Interesse berücksichtigt, sofern nicht besondere Grundstücksverhältnisse vorliegen. Stattdessen stellt der **Satz 1** klar,

dass notwendige 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 sicher gestellt wird. Diese Regelung ist neu. Sie klärt eine in der Genehmigungspraxis der Bauaufsichtsbehörden bisher strittige Frage.

Satz 3 entspricht redaktionell geändert Ziffer 10.1 VV Stellplätze und stellt klar, dass sich die Anforderungen hinsichtlich Größe der Stellplätze, Ausmaße der Fahrgassen, der Zu- und Abfahrten sowie Gestaltung von Rampen aus der Bremischen Garagenverordnung ergeben.

Absatz 2 Satz 1 führt die differenzierten Regelungen der Ziffer 4.6 VV Stellplätze im Wesentlichen auf den bisherigen Grundsatz zurück, dass von den notwendigen Stellplätzen 3 v.H. für Menschen mit Behinderungen auf dem Baugrundstück herzustellen und zu reservieren sind. Unter Berücksichtigung rechnerischer Rundungsregeln führt dies dazu, dass ab dem 17. notwendigen Stellplatz ein Stellplatz für Menschen mit Behinderungen erforderlich wird. Ein 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 3 Absatz 3 der Bremischen Landesbauordnung als Technische Baubestimmungen eingeführten technischen Regeln gefordert.

Auf konkrete bauliche Anforderungen zur Barrierefreiheit im Stellplatzortsgesetz entsprechend Ziffer 4.6.2 VV Stellplätze wird bewusst verzichtet, da sich diese notwendigen Konkretisierungen aus der DIN 18040 ergeben, die insoweit unverändert als Technische Baubestimmung eingeführt werden soll.

Weil jedoch die derzeit noch auf der DIN 18024 und 18025 basierenden Technischen Baubestimmungen zum barrierefreien Bauen keine Anforderungen zu Stellplätzen enthalten, sind in der Übergangszeit die Vorgaben der DIN 18040 bereits entsprechend zur Konkretisierung der im Gesetzentwurf geforderten barrierefreien Herstellung heranzuziehen.

Satz 2 eröffnet entsprechend Ziffer 4.6.3 VV Stellplätze die 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 Anforderung hinsichtlich der barrierefreien Nutzbarkeit gestellt werden können.

Satz 3 stellt klar, dass bei Sonderbauten bereits nach § 51 BremLBO unter Berücksichtigung ihrer besonderen Zweckbestimmung weitergehende Anforderungen gestellt werden können, insbesondere hinsichtlich der barrierefreien Nutzbarkeit von Stellplätzen (siehe § 51 Nummern 15 und 16 BremLBO-10).

Absatz 3 Satz 1 übernimmt aus § 49 Absatz 11 Satz 1 und Ziffer 9.3 VV Stellplätze die auf notwendige Stellplätze beschränkte Anforderung, dass diese so angeordnet und hergestellt werden müssen, dass sie die Anlage von Kinderspielplätzen nicht verhindern. Diese Regelung soll Gefährdungen und erhebliche Belästigungen bei der Nutzung der Kinderspielplätze vermeiden und räumt in letzter Konsequenz der Schaffung von Kinderspielplätzen nach § 8 BremLBO den Vorrang gegenüber der Herstellung von notwendigen Stellplätzen ein, wenn auf einem Baugrundstück für die Erfüllung dieser beiden gesetzlichen Verpflichtungen nicht genügend Fläche vorhanden ist.

Satz 2 übernimmt aus § 49 Absatz 10 Satz 1 BremLBO-95 das grundsätzliche Verbot, einer zweckfremden Nutzung notwendiger Stellplätze.

Satz 3 bestimmt - redaktionell zusammengefasst - entsprechend § 49 Absatz 10 Satz 2 BremLBO-95, Ziffer 11.2 und 15.1 VV, dass das Abstellen von Fahrrädern auf notwendigen Stellplätzen nicht als zweckfremde Nutzung im Sinne des Satze 2 gilt. Somit kann im Rahmen der im Einzelfall verfügbaren Stellplätze flexibel auf einen evtl. Mehrbedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten reagiert werden.

Absatz 4 übernimmt abgesehen von dem auf „mehr als fünf“ abgesenkten Schwellenwert im Wesentlichen unverändert die Anforderungen des bisherigen Ortsgesetzes über die Gestaltung der Stellplätze vom 30. Juni 1987 (GestOG), die auf der Ermächtigungsgrundlage des § 85 Absatz 1 Nummer 5 BremLBO-10 beruhen. Sie gelten auch für nicht notwendige, also freiwillig hergestellte Stellplätze.

Die Vorschrift wurde um einige qualitative Anforderungen erweitert, weil die Erfahrung gezeigt hat, dass häufig Bäume minderer Qualität oder unter Verwendung ungeeigneter Bodenmaterialien gepflanzt werden, was zu verkümmerten oder gar absterbenden Bäumen geführt hat

Satz 1 enthält die bisher in Ziffer 10.6 VV Stellplätze und § 1 Absatz 1 Satz 1 GestOG geregelte Verpflichtung, für je sechs Stellplätze mindestens einen geeigneten Laubbaum zu pflanzen. Die Verpflichtung entsteht zukünftig bereits, wenn auf einem Baugrundstück mehr als fünf (bisher zehn) zusammenhängende Stellplätze geschaffen werden und verlangt abweichend vom bisherigen Recht „großkronige“ Laubbäume. Darüber hinaus stellt die Vorschrift präzise Anforderungen an die Bepflanzung sowie den Schutz dieser Bäume.

Die gestalterische Anforderung in **Satz 2** entspricht unverändert § 1 Absatz 1 Satz 2 GestOG. Die Verpflichtung aus § 49 Absatz 11 BremLBO-95 und Ziffer 10.5 VV, Stellplätze durch Anpflanzungen einzugrünen, hat neben dem Pflanzgebot aus § 1 Absatz 1 Satz 1 GestOG keine eigenständige Bedeutung erlangt und ist deshalb nicht übernommen worden.

Satz 3 stellt mit den Nummern 1 bis 4 konkrete Anforderungen an die Bepflanzung.

Nummer 1 entspricht bezüglich des Stammumfanges unverändert § 1 Absatz 1 Satz 3 GestOG.

Nummer 2 fordert zum verbesserten Baumwachstum die Verwendung eines luft- und wasserdurchlässigen Pflanzsubstrats. Die Anforderungen entsprechen hinsichtlich Menge und Zusammensetzung dem heutigen Stand der Technik (DIN 18916 sowie den FLL-Empfehlungen für Baumpflanzungen).

Nummer 3 entspricht bezüglich der Anforderungen an die freizuhaltenen Flächen redaktionell gestrafft § 2 Absatz 1 GestOG.

Nummer 4 fordert neu einen wirksamen Anfahrerschutz zum Schutz der Baumstämme gegen Beschädigungen durch anfahrende Kraftfahrzeuge. Geeignet sind insbesondere ausreichend große Natursteinfindlinge, senkrecht eingegrabene Granitkantensteine, handelsübliche Metallbügel oder Metallpfosten, die im Abstand von mindestens 1 m in Anfahrrichtung fest installiert werden.

Satz 4 fordert entsprechend § 2 Absatz 2 Satz 1 Halbsatz 1 GestOG eine fachgerechte Pflanzung und Unterhaltung. Dieses kann durch Beauftragung einer Fachfirma des Garten- und Landschaftsbaus entsprechend der DIN 18916 und den FLL-Empfehlungen für Baumpflanzungen in der jeweils gültigen Fassung sichergestellt werden.

Satz 5 stellt entsprechend § 2 Absatz 2 Satz 1 Halbsatz 2 GestOG klar, dass die Bäume bei Verlust durch Neupflanzung ersetzt werden müssen. Bereits hieraus ergibt sich, dass eine Beseitigung nicht zulässig ist, wodurch § 2 Absatz 2 Satz 2 GestOG entbehrlich wird.

Ebenfalls nicht übernommen werden die Tatbestände, die nach § 1 Absatz 2 GestOG die Verpflichtung zum Pflanzen von Laubbäumen entfallen lassen. Die Vorschrift ist in dieser Ausprägung nicht mehr notwendig, weil über Abweichungen von den Verpflichtungen des Absatzes 4 nach Maßgabe der neuen flexiblen Abweichungsvorschrift des § 67 BremLBO-10 entschieden werden kann (siehe § 13).

Zu § 11 - Beschaffenheit und Gestaltung von Fahrradabstellplätzen

Absatz 1 konkretisiert die Lage von notwendigen Fahrradabstellplätzen.

Halbsatz 1 führt Ziffer 13.1.2 und 15.3 VV Stellplätze redaktionell zusammen und legt dabei für alle Vorhaben fest, dass notwendige Fahrradabstellplätze in unmittelbarer Nähe des Eingangsbereichs herzustellen sind. Während diese Anforderung bei Nichtwohngebäuden die Herstellung auf dem Baugrundstück oder einem höchstens 60 m entfernten Nachbargrundstück zulässt (vgl. § 5 Absatz 2 Satz 2), fordert **Halbsatz 2** für Wohngebäude der Gebäudeklassen 3 bis 5 entsprechend § 48 Absatz 2 der Bremischen Landesbauordnung die Herstellung der notwendigen Fahrradabstellplätze in Abstellräumen und in dieser Konsequenz auf dem Baugrundstück.

Satz 2 ist an Ziffer 14.1 Satz 2 Nummer 3 VV Stellplätze orientiert, legt aber abweichend von der bisherigen, nur auf Wohngebäude bezogenen Regelung fest, dass sämtliche notwendigen Fahrradabstellplätze von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen verkehrssicher und (neu) 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 § 3 der Bremischen 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 der Bremischen Landesbauordnung über Aufzugsanlagen verfügen, die üblicherweise auch Fahrradabstellräume im Kellergeschoss erschließen, sind Fahrradrampen an Treppen häufig nicht erforderlich.

Die Anforderung an eine soziale Kontrolle in **Satz 3** ist bezüglich der Beleuchtung an Ziffer 14.1 Nr. 2 VV Stellplätze angelehnt und fordert darüber hinaus eine gute Einsehbarkeit. Die Vorschrift dient damit sowohl dem Schutz der Nutzer selbst als auch dem Eigentumsschutz.

Absatz 2 konkretisiert die Beschaffenheit von notwendigen Fahrradabstellplätzen.

Satz 1 greift mit den **Nummern 1 bis 3** die Anforderungen aus Ziffer 14.1 und 14.2.3 VV Stellplätze auf und führt diese redaktionell gestrafft für alle Nutzungen auf das Flächenmaß vom 1,5 m² (ohne Zuwegung) zusammen.

Nummer 4 ist neu und konkretisiert den Aspekt der Standsicherheit durch die Forderung eines Anlehnbügels. Ergänzend werden die erforderlichen Abstände für die Aufstellung festgelegt.

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 § 13 andere Fahrradabstellanlagen errichten zu dürfen (z.B. Hochparker).

Andererseits fordert **Satz 3**, 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 3 erhöht die Attraktivität größerer notwendiger Fahrradabstellanlagen mit dem Ziel, die Fahrradnutzung weiter zu fördern.

Satz 1 verschärft die bisher in Ziffer 14.2.2 VV Stellplätze in Abhängigkeit von der Größe der Anlage geregelte Anforderung an eine Überdachung und senkt diesen Schwellenwert auf mehr als 12 (bisher 100) Fahrradabstellplätze. Andererseits wird abweichend vom bisherigen Recht nicht bereits wegen einer „längeren Aufenthaltsdauer“ der Nutzer der pflichtigen Anlage eine Überdachung der notwendigen Fahrradabstellplätze verlangt.

Satz 2 fordert neu, für jeden 13. notwendigen Fahrradabstellplatz eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 m² bereitzustellen, auf der Lasten- oder Kinderanhänger abgestellt werden können.

Absatz 4 regelt durch Verweis auf § 10 Absatz 3 Satz 1 und 2, dass auch notwendige Fahrradabstellplätze (bei Flächenkonkurrenz) die Herstellung von Kinderspielplätzen nach § 8 BremLBO nicht verhindern dürfen (Satz 1) und nicht zweckentfremdet benutzt werden dürfen (Satz 2). Eine zweckwidrige Nutzung entsteht auch durch das Abstellen von nicht gebrauchsfähigen Fahrrädern.

Zu § 12 - Zustimmung der Gemeinde

Die in **§ 12 Absatz 1** als zusätzliches Verfahrensinstrument eingeführten Zustimmungserfordernisse der Gemeinde gewährleisten für den Fall, dass die Einhaltung der Stellplatzpflicht nicht in einem Baugenehmigungsverfahren geprüft wird, die verfahrensrechtliche Grundlage für die behördliche Entscheidung solcher Fragen, die nicht ausschließlich der Beurteilung durch den Bauherrn oder dessen Entwurfsverfasser überlassen werden können bzw. sollen (siehe Nummern 1 bis 4).

Nach dem zurzeit gültigen Verfahrensrecht der BremLBO-10 betrifft die Zustimmungspflicht alle Wohnungsbauvorhaben bis zur Hochhausgrenze, weil diese entweder der Genehmigungsfreistellung unterfallen oder im vereinfachten Genehmigungsverfahren im Wesentlichen lediglich auf ihre planungsrechtliche Zulässigkeit geprüft werden. Eine Prüfung der auf der bauordnungsrechtlichen Ermächtigung beruhenden kommunalen Stellplatzpflicht findet somit nur bei den (in der Regel) gewerblichen Bauvorhaben statt.

Die gemeindlichen Zustimmungserfordernisse nach Absatz 1 sowie die Aufgaben nach § 6 Absatz 6 (Nachweis der Zahlung des Ablösungsbetrages) und § 7 Absatz 3 Satz 2 (Baulücken-Testat) obliegen nach **Absatz 2** der unteren Bauaufsichtsbehörde. Da diese im Falle einer Prüfung der Stellplatzpflicht im umfangreichen Baugenehmigungsverfahren über die gleichen Fragen zu entscheiden hat, entsteht zumindest kein zusätzlicher organisatorischer Aufwand.

Ein Verzicht auf die Zustimmungserfordernisse der Gemeinde wäre nur vertretbar, wenn die materiellen Anforderungen dieser Satzung so verändert werden, dass die notwendige Flexibilität durchgängig über besondere, gegenüber § 67 BremLBO-10 spezielle Abweichungsbestimmungen gesichert würde. Darauf ist zugunsten der rechtssystematisch unbedenklichen Zustimmungserfordernisse der Gemeinde verzichtet worden.

Zu § 13 – Abweichungen

Die neue flexible Abweichungsvorschrift des § 67 BremLBO-10 gilt nicht nur bei Abweichungen von Anforderungen der BremLBO, sondern ausdrücklich auch von Anforderungen solcher Vorschriften, die – wie dieses Stellplatzortsgesetz - auf der Grundlage der BremLBO erlassen worden sind. Darauf weist **Absatz 1 Satz 1** klarstellend hin. **Satz 2** enthält ergänzend den verfahrensrechtlichen Hinweis auf § 67 Absatz 2 Satz 2 BremLBO-10.

Zu § 14 – Ordnungswidrigkeiten

§ 14 bestimmt entsprechend § 83 Absatz 1 Nummer 1 BremLBO-10 mit den **Nummern 1 bis 5** die bußgeldbewährten Tatbestände der Satzung.

Zu § 15 – Übergangsvorschrift

Die Übergangsvorschrift enthält eine sogenannte „Meistbegünstigungsklausel“. Bei Vorhaben, bei denen das bauaufsichtliche Verfahren vor dem Inkrafttreten dieser Satzung eingeleitet worden ist, gilt das neue Recht nur, soweit es für den Bauherren eine im Vergleich mit dem bisherigen Recht günstigere Regelung enthält.

Zu § 16 - Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Absatz 1 Satz 1 bestimmt, dass das Stellplatzortsgesetz - mit Ausnahme der Regelung in Absatz 2 - mit Wirkung zum 1. Januar 2013 in Kraft tritt. Diese rückwirkende Inkrafttretensregelung soll sicherstellen, dass die kommunale Stellplatzpflicht unmittelbar an die bisherige landesrechtliche Stellplatzpflicht anknüpft, die gemäß der verlängerten Übergangsvorschrift des § 86 BremLBO-10 nur noch bis zum 31. Dezember 2012 gültig ist. Diese Regelung ist erforderlich, weil der Gesetzentwurf frühestens in der Dezembersitzung durch die Bremische Bürgerschaft (Stadt) beschlossen werden kann, und selbst für diesen Fall eine anschließende Verkündung im Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen bis zum Jahresende voraussichtlich nicht mehr möglich ist.

Satz 2 regelt das gleichzeitige Außerkrafttreten des Ortsgesetzes über die Ablösung von Krafftfahrzeug-Stellplatzverpflichtungen vom 26. Mai 1998 (**Nummer 1**) sowie des Ortsgesetzes über die Gestaltung der Stellplätze für Krafftfahrzeuge in der Stadtgemeinde Bremen vom 30. Juni 1987 (**Nummer 2**).

Ebenfalls am 1. Januar 2013 tritt gem. § 86 Absatz 2 BremLBO-10 mit dem § 49 BremLBO-95 die bisherige landesrechtliche Stellplatzpflicht außer Kraft. Das Außerkrafttreten der VV-Stellplätze ist auf den 31. Dezember 2012 bestimmt (siehe Ziffer 18.1 VV-Stellplätze).

Absatz 2 regelt abweichend von Absatz 1, dass die bußgeldbewährten Ordnungswidrigkeitentatbestände des § 14 erst am Tag nach der Verkündung im Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen in Kraft treten, da ein rückwirkendes Inkrafttreten von Straf- und Bußgeldvorschriften unzulässig ist.