

Bremen, 12.06.2022

Herr Melzer / Frau Karbaumer

16081 / 54927

Vorlage für die Sitzung des Senats am 21.06.2022

Neufassung des Ortsgesetzes über vorhabenbezogene Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Fahrradabstellplätze und Mobilitätsmanagement bei Bauvorhaben in der Stadtgemeinde Bremen (Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz – MobBauOG HB)

A. Problem

Das aktuell für die Stadtgemeinde Bremen gültige Stellplatzortsgesetz (StellpLOG) vom 18. Dezember 2012 (Brem.GBl. S. 555) ist als eine sog. örtliche Bauvorschrift auf der Grundlage der zwischenzeitlich fortgeschriebenen Ermächtigung in § 86 Absatz 1 Nummer 4 und 5 der Bremischen Landesbauordnung (BremLBO) vom 4. September 2018 (Brem.GBl. S. 320), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. September 2020 (Brem.GBl. S. 963) erlassen worden.

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

Gleichzeitig sollen die Regelungen des bisherigen Stellplatzortsgesetzes an die aktuelle Entwicklung einer stadtgerechten Mobilität im Rahmen der angestrebten „Verkehrswende für den Klimaschutz“ angepasst werden, um ein Umdenken „weg vom eigenen Auto“ hin zu einer dynamisch-flexiblen Verkehrsmittelwahl zu beschleunigen. Der Gesetzentwurf setzt damit auch Forderungen der Enquete-Kommission für mehr Klimaschutz um.

B. Lösung

Das bisherige Stellplatzortsgesetz (StellpLOG) für die Stadtgemeinde Bremen soll neu gefasst und in „Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz“ (MobBauOG) umbenannt werden.

Der hiermit vom der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau vorgelegte Gesetzentwurf enthält folgende wesentliche Änderungen gegenüber dem noch gültigen Stellplatzortsgesetz 2012:

1. Für den Bereich des inneren Stadtgebietes wird eine neue Gebietszone I geschaffen, in der die Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen nur noch ausnahmsweise zulässig ist (siehe zu § 2 Nummer 1 und § 6 Absatz 2 i.V.m. Anlage 1).
2. Die bisherige Gebietszone I wird um den Bereich der Überseestadt-Nord, die Universität / Technologiepark und den Ortsteil Grohn erweitert und in Gebietszone II umbenannt (siehe zu § 2 Nummer 2 i.V.m. Anlage 1).
3. Die bisherige Richtzahlentabelle zur Ermittlung des Stellplatznormbedarfs soll in ihrer Funktion unverändert als „abstrakte Berechnungsgrundlage“ beibehalten werden (siehe zu § 4 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2).

4. Für Vorhaben des Wohnungsbaus soll hinsichtlich der Richtzahlen zukünftig nach Wohnungsgrößen und Gebietszonen differenziert werden, ebenso soll eine abgemin-derte Richtzahl für den geförderten Wohnungsbau und Studierendenwohnheimen aufge-nommen werden. Die Errechnung der erforderlichen Fahrradstellplätze im Wohnungs-bau soll neu in 30-m²-Schritten an die Gesamt-Wohnfläche aller Wohnungen im Ge-bäude gekoppelt werden (siehe zu § 4 Absatz 1 i.V.m. Anlage 2 Ziffer 1).
5. Die bisherige Bagatellgrenze zum Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen für Kraft-fahrzeuge soll nicht wie bisher nur bei Änderungen / Nutzungsänderungen Anwendung finden, sondern auch auf den Neubau ausgeweitet werden. Gleichzeitig soll der Schwel-lenwert um eine Stellplatzeinheit angehoben werden, so dass die Erfüllungspflicht nach § 3 erst einsetzt, sofern der nach den mathematischen Rundungsregeln ermittelte Stell-platznormbedarf mindestens vier Stellplatzeinheiten beträgt (siehe zu § 5 Absatz 3).
6. Zur Förderung des Wohnungsbaus wird als „Rückausnahmeprivileg“ auf die Erfüllungs-pflicht im Hinblick auf den Stellplatznormbedarf für Kraftfahrzeuge verzichtet, sofern durch Aufstockungen, Ausbau oder Umnutzungen von bestehenden Gebäuden zusätzli-che Wohneinheiten geschaffen werden sollen (siehe zu § 3 Absatz 2).
7. Notwendiges Mobilitätsmanagement soll mit Bezug auf den ermittelten Stellplatznorm-bedarf mit nachfolgenden Mindestanteilen verpflichtend eingeführt werden (siehe zu § 7 Absatz 1):
 - 7.1 in der Gebietszone I (inneres Stadtgebiet) drei Viertel der Stellplätze (Faktor 0,75),
 - 7.2 in der Gebietszone II (innenstadtnahe Quartiere) die Hälfte der Stellplätze (Faktor 0,50),
 - 7.3. in der Gebietszone III (übriges Stadtgebiet) ein Viertel der Stellplätze (Faktor 0,25), sofern der Stellplatznormbedarf mindestens acht Stellplatzeinheiten beträgt und es sich nicht um dünn besiedelte Außenbereichslagen handelt.
8. Zulässige Mobilitätsmanagementmaßnahmen werden in einem nicht abschließenden Aufzählungskatalog gelistet und sind unter bestimmten Voraussetzungen miteinander und auch mit anderen Bauvorhaben kombinierbar („Pooling“). Sie sollen sich hinsichtlich des Kapitaleinsatzes am erforderlichen Ablöseäquivalent orientieren, müssen dieses aber nicht vollständig erreichen. Damit soll grundsätzlich eine finanzielle Gleichstellung des Kapitaleinsatzes für Mobilitätsmanagement und Ablösung sichergestellt werden (siehe zu § 7 Absatz 2 und 3 i.V.m. Anlage 3).
9. geplante Mobilitätsmanagementmaßnahmen sind mit Einreichung des Bauantrages bei der für das Mobilitätsmanagement zuständigen Stelle anzuzeigen, die untere Bauauf-sichtsbehörde entscheidet abschließend über deren Zulässigkeit (§ 7 Absatz 4).
10. Die prozentuale Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen für Menschen mit Behin-derungen wird auf vier v.H. angehoben (siehe zu § 8 Absatz 4).
11. Der Schwellenwert für die Baum-Pflanzpflicht wird auf vier zusammenhängende oberir-dische Stellplätze herabgesetzt und ist dann auf jeweils vier Stellplätze anzuwenden (siehe zu § 8 Absatz 7).
12. Die vollständige oder anteilige Ablösung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge nach § 10 ist wahlweise als Alternative zur Realherstellung oder zum Mobilitätsmanagement im-mer möglich (Rechtsanspruch).
13. Die Höhe der Ablösungsbeträge ist unter Berücksichtigung der aktualisierten Herstel-lungskosten (HK) je Kraftfahrzeugstellplatz unter Berücksichtigung der Privilegierung be-stimmter Vorhaben wie folgt fortgeschrieben worden (siehe zu § 10 Absatz 1 und 2):

Vorhaben	Prozentsatz HK	Gebietszone I und II	Gebietszone III
Gewerbe	60 v.H.	18.600,- €	8.400,- €
Wohnungsbau allgemein	40 v.H.	12.600,- €	5.600,- €
Kulturdenkmäler, Baulücken, geförderter Wohnungsbau, Ausbau, Aufstockung oder Nutzungsänderung im Bestand	25 v.H.	7.900,- €	3.500,- €

14. Die Prozentsätze für die Ablösungsbeträge von Fahrradabstellplätzen werden von 60 auf 80 Prozent angehoben und sollen ebenfalls unter Berücksichtigung der aktualisierten Herstellungskosten wie folgt festgeschrieben werden (siehe zu § 11):

	Gebietszonen I und II	Gebietszone III
Prozentsatz HK	80 v. H.	
auf volle 100 Euro gerundeter Ablösebetrag	1.000,- €	400,- €

15. Die generierten Ablösungsbeträge sind entsprechend § 49 Absatz 2 BremLBO zur Förderung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur oder kommunalem Mobilitätsmanagement zu verwenden.
16. Es werden neue Abweichungstatbestände geschaffen (siehe zu § 13), die nach behördlicher Prüfung einzelfallbezogene Erleichterungen bis hin zu einem vollständigen oder anteiligen Verzicht auf den Nachweis der Erfüllung des Mobilitätsbedarfs ermöglichen, unter anderem bei
- besonders begründeten Ausnahmefällen, wenn es unter Berücksichtigung der Art und Lage des Vorhabens sowie der Grundstückssituation sachgerecht erscheint, den notwendigen Anteil an Mobilitätsmanagementmaßnahmen nach § 7 Absatz 1 zugunsten der Realherstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge zu reduzieren oder zu ersetzen, z.B. bei der Errichtung von Reihenhäusern in der Rechtsform nach dem Wohnungseigentumsgesetz.
 - Aufstockung, Erweiterung, Umbau oder Nutzungsänderung bestehender Gebäude zu Nichtwohnzwecken, sofern die Erfüllung aufgrund der Art und Lage des Vorhabens nicht und auch Mobilitätsmanagement nicht funktionsgerecht möglich ist,
 - Zwischennutzungen bestehender Gebäude und Grundstücke.

Für weitere Details wird auf die Begründung zum Gesetzentwurf verwiesen.

C. Alternativen

Ein Beschluss der Neufassung des Mobilitäts-Bau-Ortsgesetzes ist nicht zwingend, da ansonsten unverändert das bisher gültige Stellplatzortsgesetz vom 18. Dezember 2012 (Brem.GBl. S. 555) weiter anzuwenden wäre, welches in § 9 Mobilitätsmanagement bereits als freiwillige Maßnahme ermöglicht und sich in der Rechtsanwendung grundsätzlich bewährt hat.

Allerdings wird ein Verzicht auf die vorgelegte Neufassung des Mobilitäts-Bau-Ortsgesetzes nicht empfohlen, das dieses einen wesentlichen Baustein im Rahmen der perspektivisch anzustrebenden Verkehrswende darstellt. Ebenso würde aus fiskalischer Sicht auf eine Anpassung der Ablösungsbeträge verzichtet werden.

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Der Gesetzentwurf hat keine genderspezifischen Auswirkungen, jedoch können die angestrebten gesetzlichen Änderungen nicht personalneutral umgesetzt werden.

Nach § 9 des jetzigen Stellplatzortsgesetzes ist das Mobilitätsmanagement bereits seit 2013 ein optionaler Baustein, der erheblichen Beratungsbedarf von Bauherren/Investoren, Planungsbüros und Abstimmungsbedarf hinsichtlich der Umsetzung von sinnvollen Mobilitätsmanagementmaßnahmen, die langfristig zu einer Minderung der objektbezogenen Stellplatznachfrage führen sowie Schnittstellen zu B-Planverfahren, Abstimmung mit Mobilitätsdienstleistern und anderen planerischen Schnittstellen durch die Dienststelle und das Referat für Strategische Verkehrsplanung verursacht. Eine repressive Vollzugskontrolle konnte bisher nicht erfolgen.

Zur Verbesserung der Prozesse hinsichtlich der Mobilitätskonzepte im Neubau, der Erhöhung der Wirksamkeit der umgesetzten Mobilitätsmanagementmaßnahmen sowie um einen wirksamen Vollzug des angepassten Rechtsrahmens zum Mobilitätsmanagement sicherzustellen, erfordert dies Personalmehrbedarfe im Fachbereich Verkehr bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau. Für diese Aufgaben sollen zwei zusätzliche Stellen im Referat 50 / Strategische Verkehrsplanung geschaffen werden.

Die prognostizierten Personalkosten sind nachfolgend dargestellt:

Dienststelle, Abteilung	Vollzeitäquivalente (VZÄ) und Entgeltgruppe (EG) bzw. Besoldung	Kosten in €/Jahr (Personalkosten einschl. Sachkostenauspauschale)
-Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Abteilung 5 – Verkehr / Referat 50	2 VZÄ EG 13 TV-L	188.440

Die Finanzierung des Personals erfolgt in den Jahren 2022/2023 durch Umschichtung aus Ressortmitteln im Kernbereich.

Die veranschlagten Mittel aus den Ablösebeträge von 200 TEUR sind bereits mit der Haushaltsaufstellung 2022/23 bzw. dem Wirtschaftsplan SV Infra ab 2022 für das Budget Umsetzung des „Mobilitätsmanagement nach MobBauOG“ im SV Infra berücksichtigt, sie stehen auf der Position „Carsharing/ Mobilpünktchen“ zur Verfügung.

E. Beteiligung/Abstimmung

Die Abstimmung der Senatsvorlage mit allen Ressorts ist erfolgt.

Das Anhörungsverfahren mit Beteiligung aller Senatsressorts, Ortsämter / Beiräte und der Kammern und Verbände hat vom 2. Juni bis zum 3. September 2021 stattgefunden. Der Gesetzentwurf ist darüber hinaus am 21. Juni 2021 allen Beiratsbereichen in einer Online-Konferenz vorgestellt worden.

Nach Auswertung der abgegebenen Stellungnahmen lässt sich feststellen, dass der Gesetzentwurf in der Anhörungsfassung vom 3. Mai 2021 auf ein geteiltes Echo gestoßen ist.

Die Anforderungen wurden teils als zu bürokratisch und als weiterer Kostentreiber im Bauwesen angesehen. Insbesondere die ursprünglich geplante verpflichtende behördliche Vorabstimmung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen wurde als bürokratische Verfahrensverzögerung wahrgenommen.

Zudem wurde darüber hinaus nicht nur der Gesetzentwurf, sondern auch die lange bauaufsichtliche Verfahrenslaufzeit kritisch hinterfragt.

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

Der Gesetzentwurf ist deshalb mit den Erkenntnissen aus dem Anhörungsverfahren nochmals überarbeitet worden und stellt in seiner jetzigen Ausgestaltung einen ausgewogenen Kompromiss dar, der in der Rechtsanwendung einzelfallbezogen sachgerechte Lösungen ermöglicht.

Die Beiräte und allen anderen Einwender*innen sind mit Schreiben vom 10.01.2022 über die vorgenommenen Änderungen informiert und es ist ihnen der überarbeitete Gesetzentwurf in der Fassung vom 6. Dezember 2021 übermittelt worden.

Die rechtsförmliche Prüfung des Gesetzentwurfs durch die Senatorin für Justiz und Verfassung ist erfolgt.

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung hat dem Gesetzentwurf auf ihrer Sitzung am 28.04.2022 zugestimmt.

Das Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz soll zum 01.10.2022 in Kraft treten und anschließend von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau regelmäßig evaluiert werden. Der zuständigen Deputation soll erstmalig 2 Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes darüber berichtet werden.

F. Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist für die Öffentlichkeitsarbeit bzw. für eine Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz im Transparenzportal geeignet.

G. Beschlussfassung

Der Senat beschließt entsprechend der Vorlage der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau vom 16.05.2022 den Entwurf der Neufassung des Ortsgesetzes über vorhabenbezogene Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Fahrradabstellplätze und Mobilitätsmanagement bei Bauvorhaben in der Stadtgemeinde Bremen (Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz – MobBauOG HB) sowie die Mitteilung des Senats und deren Weiterleitung an die Bremische Bürgerschaft (Stadt) mit der Bitte um Beschlussfassung in der nächsten Sitzung.

Anlagen:

1. Mitteilung des Senats an die Bremische Bürgerschaft (Land)
2. Neufassung des Ortsgesetzes über vorhabenbezogene Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Fahrradabstellplätze und Mobilitätsmanagement bei Bauvorhaben in der Stadtgemeinde Bremen (Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz – MobBauOG HB) mit Begründung