

vdw Postfach 61 20 30061 Hannover

Freie Hansestadt Bremen  
Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,  
Stadtentwicklung und Wohnungsbau  
Oberste Bauaufsichtsbehörde im  
Fachbereich Recht / FB-01  
Contrescarpe 72  
28195 Bremen

31. August 2021

**Stellungnahme zum Entwurf der Neufassung eines Ortsgesetzes über vorhabenbezogene Stellplätze, Fahrradabstellplätze und Mobilitätsmanagement in der Stadtgemeinde Bremen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem Entwurf der

**„Neufassung eines Ortsgesetzes über vorhabenbezogene Stellplätze, Fahrradabstellplätze und Mobilitätsmanagement in der Stadtgemeinde Bremen (Mobilitätsortsgesetz – MobOG HB)“**

nimmt der Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft in Niedersachsen und Bremen e.V. (vdw Niedersachsen Bremen) wie folgt Stellung:

**1. Allgemeines**

Der vdw Niedersachsen Bremen hält den Entwurf eines Mobilitätsortsgesetzes für Bremen und somit die Novellierung des aktuell geltenden Stellplatzortsgesetzes grundsätzlich für notwendig und in der Ausformulierung für zielführend.

Die Aufteilung in verschiedene Zonen und die unterschiedlichen Mobilitätsbausteine führen zu einer Variabilität in der Umsetzung der individuellen Stellplatzanforderungen. Auf diese Weise werden individuelle, auf das jeweilige Projekt angepasste Mobilitätsentwürfe ermöglicht. Zweckmäßig wäre aus unserer Sicht, anstelle von Gebietszonen ortsteil- oder quartiersbezogene heranzuziehen.

Besonders wichtig ist zudem die Option, über ein Mindestmaß an Mobilitätsbausteinen hinaus weitere Parkplätze ablösen bzw. ersetzen zu können. Dies führt zu nutzungs- und standortoptimierten Konzepten. In Kombination mit einer generellen Weiterentwicklung der angrenzenden, öffentlichen Mobilitätsinfrastruktur wird das Mobilitätsortsgesetz langfristig für attraktive Alternativen zum privaten PKW sorgen.

## 2. Im Einzelnen:

### a) Zu § 4 Absatz 1 i. V. m. Anlage 2 Ziffer 1

Für Vorhaben des Wohnungsbaus soll hinsichtlich der Richtzahlen bei Kfz zukünftig nach Wohnungsgrößen und Gebietszonen differenziert werden, ebenso soll eine abgeminderte Richtzahl für den geförderten Wohnungsbau und Studierendenwohnheime aufgenommen werden. Die Errechnung der Richtzahlen für Fahrradabstellplätze im Wohnungsbau soll neu in 30-m<sup>2</sup>-Schritten an die Gesamt-Wohnfläche aller Wohnungen im Gebäude gekoppelt werden

Die Differenzierung der Richtzahlen für Kfz-Stellplätze nach Wohnungsgröße und Gebietszone halten wir für zielführend.

Die Anpassung der Richtzahlen für Fahrräder bewerten wir grundsätzlich ebenso als zeitgemäß.

Wir regen darüber hinaus jedoch an, eine Abstufung nach Bereichen auch für die Richtzahlen für Fahrräder in Betracht zu ziehen, um das Angebot an Abstellmöglichkeiten standortgerecht gestalten zu können.

### b) § 8 Absatz 2 i. V. m. Anlage 3

Zulässige Mobilitätsmanagementmaßnahmen werden in einem nicht abschließenden Aufzählungskatalog gelistet und sind unter bestimmten Voraussetzungen miteinander kombinierbar. Dabei werden diese in drei Kategorien eingeteilt.

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.

Die Einteilung der Mobilitätsmanagementmaßnahmen in drei Kategorien, wobei die letzten beiden nur in Kombination mit der ersten zulässig sind, steht unseres Erachtens nach im Widerspruch zu der gewünschten „dynamisch-flexiblen Verkehrsmittelwahl“. Beispielsweise ein Angebot an Leihrädern und dabei insbesondere an Lastenrädern, die für eine Vielzahl an Privatpersonen in der Anschaffung zu kostenintensiv sind oder nur gelegentlich Anwendung finden, bewertet wir als adäquaten Ersatz zum PKW und somit gleichwertig zu einem Angebot an Carsharing oder ÖPNV-Tickets.

Die in § 8 Absatz 2 aufgeführten Fahrradwerkstätten werden in der Anlage 3 auf gemeinnützige beschränkt. Es ist aber davon auszugehen, dass die gemeinnützigen Anbieter den Bedarf nicht abdecken können. Daher sollte die Einschränkung gestrichen werden.

Wir möchten daher anregen, von einer Abstufung der Maßnahmen abzusehen. Vielmehr muss das Gesamtkonzept stimmig sein.

Gleiches gilt für den Kapitaleinsatz. Ziel muss es sein, ein zweckmäßiges Mobilitätskonzept zu entwickeln, welches dem Mobilitätsbedarf gerecht wird. Eine Orientierung des entsprechenden Kapitaleinsatzes an dem Ablöseäquivalent allein ist dabei nicht zielführend.

Wir regen daher an, die Regelung in § 8 Absatz 2 Satz 7 zu streichen.



c) Zu § 8 Absatz 5

Die Möglichkeit der Bündelung von Maßnahmen sehen wir positiv. Der in diesem Zusammenhang gemäß § 9 Abs. 2 lit. B) anzuwendende Radius von 200 Metern ist zu eng gefasst. In Bestandsgebieten wird dieser Radius weder möglich noch sinnvoll umsetzbar sein.

d) Zu § 8 Absatz 6

Sämtliche Mobilitätsmanagementmaßnahmen sind vor Einreichung des Bauantrages durch die Bauherrin oder den Bauherren im Rahmen des nach § 7 Absatz 3 zu erstellenden vorhabenbezogenen Mobilitätsnachweises bei der für das Mobilitätsmanagement zuständigen Stelle in Textform zu beantragen

Der steigende Verwaltungsaufwand durch den zusätzlichen Schritt im Beantragungsverfahren und durch den noch nicht einschätzbaren Mehraufwand in der Abwicklung mit den Nutzern (Verteilung von Tickets, Nutzerinformation, Kommunikationsveranstaltungen, etc.) sieht der vdw aktuell noch kritisch.

Ein zusätzlicher Schritt im Verwaltungsverfahren erscheint nicht zielführend. Gleichwohl ist uns, dass die Vielfältigkeit und Individualität des Gesetzes eine gewisse Komplexität mit sich führen muss. Wir regen daher an, von dem zusätzlichen Antragserfordernis abzusehen.

e) Zu § 10 Absatz 3 Satz 3

Die verpflichtende Herstellung von Steckdosen zum Aufladen der E-Lastenräder, Pedelecs oder E-Bikes bedeuten einen unverhältnismäßigen Aufwand für die Unternehmen und der Nutzen der Regelung ist sehr fraglich. Denn erfahrungsgemäß werden die Akkumulatoren in der Mieterwohnung geladen und nicht im Keller der Fahrradraum. Die geforderten Steckdosen müssten mit eigenen geeichten Zählern versehen und abgerechnet werden. Die hierfür anfallenden Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Stromverbrauch.

f) Zu § 11 Absatz 2

Die Erhöhung der Ablösebeträge gemäß § 11 Absatz 2 im Vergleich zur bisherigen Regelung sehen wir in Bezug für Maßnahmen der Quartiersentwicklung bei gefördertem Wohnungsbau für problematisch. Zudem werden in den Bestandsquartieren häufig mit dem Ziel der Durchmischung nicht nur geförderter Wohnungsbau, sondern auch bisher nicht oder nicht ausreichend vorhandenen Angebote im Quartier ermöglicht.

Die Anhebung der für Mobilitätskonzepte einzusetzenden Beträge wird die Entwicklung dieser Angebote erschweren, besonders vor dem Hintergrund, dass diese Wohnungsangebote im unteren Preissegment liegen.

g) Zu § 14 Absatz 3 Ziffer 1

Die Nutzung serieller Stadtbausteine sollte bei der Regelung ebenfalls berücksichtigt werden. Die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum erfolgt nicht durch die Aufstockung der den Ausbau allein.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Susanne Schmitt  
Verbandsdirektorin

