

Gesetz über gute Mobilität für alle im Lande Bremen (GgMB)

Inhalt

Artikel 1 – Bremisches Gesetz für gute Mobilität (BremGM).....	1
Artikel 2 – Änderung des BremÖPNVG	5
Artikel 3 – Änderung des BremLStrG	6
Artikel 4 – Inkrafttreten	7

Artikel 1 – Bremisches Gesetz für gute Mobilität (BremGM).

§1 Zweck des Gesetzes

- (1) Dieses Gesetz fasst die Ziele einer nachhaltigen und gemeinverträglichen „guten Mobilität für Alle“ in der Freien Hansestadt Bremen (Land Bremen) zusammen und steuert ihre Umsetzung durch landesrechtliche und kommunale Planung sowie Maßnahmen der Stadtgemeinde Bremen und der Seestadt Bremerhaven.
- (2) Zweck dieses Gesetzes ist es, die Qualität der Mobilität sowie ihre Sozial-, Umwelt- und Klimaverträglichkeit zu steigern und die Verkehrsverlagerung zu einem Umweltverbund zu fördern. Mobilität in Bremen und Bremerhaven soll unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit gewährleistet werden (gute Mobilität für Alle). Das Gesetz soll es dem Land Bremen und seinen Gemeinden ermöglichen, die Verkehrsinfrastrukturen und den öffentlichen Raum gemäß der oben genannten Zwecksetzung und den in § 3 bestimmten Zielen zu gestalten.

§2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes gelten die nachfolgenden Begriffsbestimmungen:

1. Der Begriff „Barrierefrei“ ist gemäß § 5 Bremisches Behindertengleichstellungsgesetz [vom 18. Dezember 2018 (Brem.GBl. 2018, S. 608, 610), zuletzt geändert durch Geschäftsverteilung des Senats vom 2. September 2025 (Brem.GBl. S. 674)] anzuwenden.
2. Fußverkehr bezeichnet das Zufußgehen sowie die Fortbewegung unter Nutzung besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung [vom

6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 30. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 32)].
3. Motorisierter Individualverkehr (MIV) ist die Fortbewegung mit motorisierten Fahrzeugen, bei denen Nutzende in der Bestimmung der Zeit und der Route der Fahrt frei sind.
 4. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist der Verkehr im Sinne des § 1 BremÖPNVG [vom 16. Mai 1995 (Brem.GBl. 1995, S. 317), zuletzt geändert durch Geschäftsverteilung des Senats vom 2. September 2025 (Brem.GBl. S. 674)].
 5. SUMP (Plan für nachhaltige urbane Mobilität) ist ein Dokument für die strategische Mobilitätsplanung im Sinne der Verordnung (EU) 2024/1679.
 6. „Umweltverbund“ bezeichnet die Verkehrsmittel Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV sowie Carsharing.
 7. „Verkehrsinfrastruktur“ umfasst alle Einrichtungen, die Voraussetzung für den Einsatz von Verkehrsmitteln sind (zum Beispiel: Straßen, Wege, Plätze, Brücken, Schienen, Tunnel, Haltestellen, Parkplätze).
 8. „Verkehrsmittelwahl“ meint die Aufteilung des Verkehrs auf verschiedene Gruppen von Verkehrsmitteln und den Fußverkehr, auch als Modal Split bezeichnet, und ergibt sich aus dem individuellen Mobilitätsverhalten als Verkehrsmittelwahl je Weg.
 9. „Wirtschaftsverkehr“ ist der Transport von Personen oder Gütern, der mit geschäftlicher oder dienstlicher Zielsetzung erfolgt. Wirtschaftsverkehr umfasst sowohl den Personenwirtschaftsverkehr als auch den Güterverkehr zwischen Wirtschaftseinheiten. Personenwirtschaftsverkehr ist Verkehr in Ausübung des Berufes wie zum Beispiel bei Dienstreisen oder für die Erfüllung von Werk- oder Dienstverträgen.

§ 3 Ziele

- (1) Die Pläne und Maßnahmen nach diesem Gesetz werden so aufgestellt und umgesetzt, dass sie die Klimaziele des Landes Bremen im Allgemeinen und konkret im Sektor Verkehr entsprechend der Festlegung nach § 1 Absatz 5 Bremisches Klimaschutz- und Energiegesetz zu erfüllen geeignet sind und damit bis 2038 klimaneutrale Mobilität ermöglichen. Das Land Bremen leistet damit einen Beitrag zur Erfüllung der Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes sowie der Verordnung (EU) 2021/1119 und Verordnung (EU) 2018/842.
- (2) Alle Pläne und Maßnahmen nach diesem Gesetz verfolgen das Ziel der möglichst weitgehenden Verlagerung der Verkehrsmittelwahl weg vom motorisierten Individualverkehr hin zum Umweltverbund, auch zugunsten der effizienteren Nutzung des öffentlichen Straßenraumes. Dazu ist eine Reduktion des MIV-Anteils im Land Bremen bis 2038 um mindestens 15% alle 5 Jahre zu erreichen, daraus ergeben sich folgende Ziele und Zwischenziele:
 - a. In der Gemeinde Bremen gegenüber dem Basisjahr 2023 bis zum 31.12.2028 auf 27%, bis zum 31.12.2033 auf 23% und bis 2038 auf 20%.
 - b. In der Gemeinde Bremerhaven gegenüber dem Basisjahr 2025 bis zum 31.12.2028 auf 41%, bis zum 31.12.2033 auf 35% und bis 2038 auf 30%.

- (3) Alle Pläne und Maßnahmen nach diesem Gesetz verfolgen die Vision Zero: Im Land Bremen sollen Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden stetig abnehmen.
- (4) Zur Erfüllung der Pflichten des § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz des Bundes [vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. Februar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 47)] enthalten Pläne nach diesem Gesetz Maßnahmen zur Herstellung barrierefreier Haltestellen, so dass bis 31.12.2028 mindestens 10 %, bis 31.12.2033 mindestens 40% und bis 31.12.2038 mindestens 95% der Haltestellen im Land Bremen entsprechend ausgebaut sind.

§ 4 Pläne für nachhaltige urbane Mobilität

- (1) Die Gemeinden Bremen und Bremerhaven werden verpflichtet, für ihr Gemeindegebiet einen Plan für nachhaltige urbane Mobilität (SUMP) in integrierter, verkehrsmittelübergreifender Betrachtung als zentrales Planungsinstrument zur Erfüllung der Ziele dieses Gesetzes jeweils durch Beschluss der Stadtbürgerschaft und der Stadtverordnetenversammlung aufzustellen.
- (2) Die SUMP sind erstmals zwei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes aufzustellen oder zu aktualisieren und danach alle sechs Jahre zu aktualisieren. Die erste Aktualisierung nach sechs Jahren enthält einen aktuellen Umsetzungsbericht im Sinne des Absatz 7. Sie sind unter frühzeitiger Beteiligung der Öffentlichkeit auf Grundlage der Verordnung (EU) 2024/1679 zu erstellen. Das gilt auch für die Aktualisierung. Die Zielsetzungen dieses Gesetzes sind bei Aufstellung zusätzlich zu beachten. Die Gemeinden müssen sich zum Zwecke der Zielerreichung abstimmen. Der SUMP ist ein Plan im Sinne des § 35 Abs. 2 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung [vom 24. Februar 2010 (BGBl. I Seite 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I Seite 3370)].
- (3) Bis zur Fertigstellung bzw. Aktualisierung des SUMP unternehmen die Gemeinden alle ihnen zur Verfügung stehenden Schritte, um Maßnahmen zur Zielerreichung frühzeitig umzusetzen.
- (4) Jeder SUMP muss konkrete Maßnahmen enthalten
- a. Zu geschwindigkeitsreduzierten Bereichen
 - b. Zur Änderung von Widmungen sowie baulichen Maßnahmen an Straßen zugunsten des Rad- und/oder Fußverkehrs
 - c. Zu einem umfassenden Parkraummanagement inklusive Zielvorgaben für die Steigerung der Kurzzeithalteplätze für den Wirtschaftsverkehr
 - d. Zur Verbesserung des ÖPNV Angebots einschließlich Ausbauzielen für neue Linien und Taktverdichtungen
 - e. Zur Verbesserung der Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr mit Ausbauzielen für Radverkehrsanlagen und Fußwege
 - f. Zur Erhöhung der Akzeptanz der Maßnahmen in der Bevölkerung

- g. Artikel 5 der Verordnung (EU) 2024/1679 ist bei der Planaufstellung und Auswahl von Maßnahmen zu beachten.

- (5) Jeder SUMP enthält Teilkonzepte, eine Priorisierung von Maßnahmen, eine Kostenschätzung und Vorschläge zur Finanzierung seiner Umsetzung, und im Hinblick darauf auch eine Einschätzung zu den Möglichkeiten einer gemeindlichen Abgabe (§ 5). Der Senat wird ermächtigt, Einzelheiten zu Inhalt und Verfahren der SUMP im Wege einer Rechtsverordnung zu regeln.
- (6) Der auf Grundlage des § 6 BremKEG [vom 24. März 2015 (Brem.GBl. 2015, S. 124), zuletzt geändert durch Geschäftsverteilung des Senats vom 2. September 2025 (Brem.GBl. S. 674)] eingerichtete Sachverständigenrat prüft beide SUMP im Rahmen des Verfahrens nach §§ 38 ff. UVPG [vom 24. Februar 2010 (BGBl. I Seite 94), zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I Seite 3370)] individuell und gemeinsam unter Hinzuziehung von auf Mobilitätsfragen spezialisierten Sachverständigen darauf, ob die Ziele des § 3 mit den festgelegten Maßnahmen erreichbar sind. Nach der Beschlussfassung nach Abs. 1 nimmt er innerhalb von 3 Monaten erneut Stellung.
- (7) Der Senat prüft auf Grundlage der Berichte nach Absatz 6 innerhalb eines Monats, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen der SUMP zur Zielerreichung geeignet sind, und leitet das Prüfergebnis unmittelbar der Bremischen Bürgerschaft zu. Sollte ein SUMP die Ziele des § 3 Abs. 1 nicht zu erreichen geeignet sein, fordert der Senat Nachbesserungen in Form der Festlegung zusätzlicher Maßnahmen.
- (8) Die Gemeinden berichten jeweils zum 31.12. alle zwei Jahre nach Vorlage oder Aktualisierung des SUMP über den Stand der Umsetzung und der Zielerreichung. Der Senat prüft unter Hinzuziehung des Gremiums nach Absatz 6, ob auf dieser Grundlage die Ziele des SUMP voraussichtlich erreicht werden, und übt zur Zielerreichung seine Rechts- und Fachaufsicht aus, soweit ihm diese gesetzlich zusteht. Eine Anordnung zur Vornahme und Umsetzung weiterer Maßnahmen hat innerhalb von 3 Monaten nach Vorlage des Umsetzungsberichts zu ergehen.
- (9) Zur Erhöhung der Transparenz und Akzeptanz der beiden SUMP und der daraus abgeleiteten Maßnahmen erstellt und unterhält die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung des Landes eine öffentliche Internetseite, die alle für die Aufstellung, die Umsetzung und für die Überprüfung der Zielerreichung relevanten Daten so enthält, dass sie für die Bevölkerung und Wirtschaft nutzbar sind (open data). Sie enthält auch einen Zeitstrahl für beide SUMP und ihre Umsetzung. Der Senat wird ermächtigt, Einzelheiten in einer Rechtsverordnung zu regeln.
- (10) Der SUMP ist bei allen öffentlichen Planungs- und Genehmigungsentscheidungen mit voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen zu berücksichtigen und die Ziele dieses Gesetzes möglichst zu fördern.

§ 5 Fahrscheinfreier ÖPNV

Das Land Bremen strebt im Sinne des § 2 Abs. 1 BremÖPNVG die fahrscheinfreie Nutzung des zudem umfassend ausgebauten ÖPNV an. Die Gemeinden prüfen gemeinsam mit dem Senat parallel zur Erstellung der SUMP und vorliegender Kostenschätzungen innerhalb von 12 Monaten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes, ob Abgaben zur Erreichung der Ziele nach Satz 1 erforderlich sind. Der gemeinsame Prüfbericht wird der Öffentlichkeit vorgelegt und dieser schriftlich und mündlich Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Artikel 2 – Änderung des BremÖPNVG

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen vom 16. Mai 1995 (Brem.GBl. S. 317, 340), das zuletzt durch das Gesetz vom 1. April 2025 (Brem.GBl. S. 258) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

(1)

§ 3 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„Dem öffentlichen Personennahverkehr wird bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt. Die Ziele, Pläne und Maßnahmen des BremGM sind zu beachten und zu fördern.“

(2)

Nach § 4 wird ein neuer § 4a eingefügt:

§ 4a Qualitätsgewährleistung

(1) Die Verkehrsunternehmen gewährleisten, dass ihre Fahrzeuge auch im laufenden Betrieb den Anforderungen an die Sicherheit und die Barrierefreiheit entsprechen und an allen Haltestellen ein barrierefreies Ein- und Aussteigen gewährleistet ist.

(2) Kann eine mobilitätsbeeinträchtigte Person aufgrund eines Verstoßes gegen Abs. 1 nicht befördert werden, hat sie einen Anspruch auf Kostenübernahme für eine Ersatzbeförderung mit einem Taxi oder Fahrdienst zu der geplanten Zielhaltestelle. Der Anspruch kann erst für Verstöße ab [2 Jahre nach Inkrafttreten] entstehen.

(3)

§ 5 erhält folgende Fassung:

Abs 1 erhält einen neuen Satz 2:

„Der Standard muss eine Qualität aufweisen, die geeignet ist, die im BremGM festgelegten Verlagerungs- und Klimaschutzziele zu erfüllen.“

Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„Um eine angemessene Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen, ist ein Bedienungstakt anzustreben, der geeignet ist, die Ziele des BremGM und insbesondere die Vorgaben der Pläne für nachhaltige urbane Mobilität nach § 4 BremGM zu erreichen. Die Verkehrsunternehmen gewährleisten in diesem Zusammenhang, dass ihre Fahrzeuge auch im laufenden Betrieb den Anforderungen an die Sicherheit und die Barrierefreiheit entsprechen.“

Artikel 3 – Änderung des BremLStrG

Das Bremische Landesstraßengesetz (BremLStrG) vom 20. Dezember 1976 (Brem.GBl. 1976, S. 341), zuletzt geändert durch Geschäftsverteilung des Senats vom 2. September 2025 (Brem.GBl. S. 674) wird wie folgt geändert:

(1)

§ 2 Abs. 1 Satz 2 wird neu gefasst:

„Planung, Bau, Erhaltung und Unterhaltung von Straßen erfolgen unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, zum Schutz der Gesundheit von Anliegern sowie zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung und der Verwirklichung der Ziele des BremGM.“

(2)

§ 5 Abs. 1 S.3 wird neu gefasst:

„Soweit die Widmung sich auf den verkehrlichen Gemeingebrauch bezieht, kann sie auf einzelne Verkehrsarten sowie auf einzelne Verkehrszwecke, insbesondere den Anlieger-, den Lade-, den "Park-and-ride", den Rad- oder Fußverkehr oder den öffentlichen Personennahverkehr beschränkt werden.“

(3)

§ 7 Abs. 1 wird durch einen neuen Satz 3 ergänzt:

„Die Entwidmung soll auch im Interesse der Anlieger erfolgen, wenn diese im Plan für nachhaltige urbane Mobilität nach § 4 BremGM vorgesehen ist.“

(4)

§ 10 Abs. 1 Satz 2 wird am Ende ergänzt:

„..., dabei sind die Festlegungen des Plans für nachhaltige urbane Mobilität gem. § 4 BremGM zu beachten.“

Als Satz 3 wird neu eingefügt:

„Werden Straßen saniert oder neu gebaut, sollen sie entsprechend der Ziele des § 3 BremGM dem Stand der Technik entsprechen.“

Satz 3 wird Satz 4, die weiteren Sätze folgen.

Artikel 4 – Inkrafttreten

Das Gesetz tritt am Tage nach seiner Veröffentlichung in Kraft.