

Mitteilung des Senats

Umsetzung des Konzepts „Parken in Quartieren“

Kleine Anfrage der Fraktion CDU vom 8. Juli 2025 und Mitteilung des Senats vom 19. August 2025

Vorbemerkung der fragestellenden Fraktion:

Mit dem Konzept zum „Parken in Quartieren“ verfolgt der Senat Bovenschulte den Anspruch, das regelwidrige Gehwegparken stadtweit zu unterbinden und zugleich Rettungssicherheit und Barrierefreiheit zu gewährleisten. In der Realität zeigt sich jedoch ein anderes Bild: Die Umsetzung erfolgt unkoordiniert, intransparent und ohne nachvollziehbare Systematik. Die betroffenen Beiräte und Anwohner werden häufig unzureichend einbezogen, relevante Daten zu Auswahl und Priorisierung der Maßnahmen können nicht nachvollzogen werden und konkrete Aussagen zur Wirkung der Maßnahmen auf angrenzende Straßen fehlen weitgehend. Darüber hinaus besteht erheblicher Klärungsbedarf hinsichtlich der tatsächlichen Zielsetzung, der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen und der Einbindung alternativer Mobilitätsangebote. Auch die ressortübergreifende Zusammenarbeit innerhalb des Senats erscheint unklar.

(Bitte bei der Beantwortung keine Fragen miteinander verbinden!)

Der Senat beantwortet die Fragen wie folgt:

- 1. Auf welcher konkreten Datenbasis und anhand welcher Erfahrungen wurden die Straßen in Stufe 1 des Konzeptes identifiziert? Welche konkreten Straßen wurden in Stufe 1 aufgenommen und mit welcher fachlichen Begründung jeweils?**

Im Rahmen einer ressortübergreifenden Arbeitsgruppe des Amtes für Straßen und Verkehr mit Ordnungsamt, Polizei und Feuerwehr wurde in einem ersten Schritt aufgrund fundierter Praxiserfahrungen eine Liste erstellt, in der die Straßen aufgeführt sind, welche in der Vergangenheit in Bezug auf die Rettungssicherheit problembehaftet waren.

- 2. Nach welchen Kriterien erfolgte die Priorisierung der Maßnahmen in den betroffenen Straßen bzw. Stadtteilen?**

Die fachliche Prüfung und Bewertung, ob Maßnahmen zur Sicherung der Rettungssicherheit erforderlich sind, erfolgt durch die zuständige Feuerwehr und den Senator für Inneres sowie die weiteren Mitglieder der Lenkungsrunde zur Rettungssicherheit (bestehend aus SBMS, SIS, ASV und Ordnungsamt). Diese Lenkungsrunde hat ebenfalls die Reihenfolge festgelegt, in der die betroffenen Stadtteile und Quartiere bearbeitet werden.

3. Auf welchen Wegen, zu welchen Zeitpunkten und mit welchen Mitteln wurden die Beiräte sowie die betroffenen Anwohner über die Maßnahmen informiert? Welche Kommunikationsmaßnahmen sind für die noch folgenden Stufen vorgesehen und zu welchem Zeitpunkt bzw. konkreten Datum? (Bitte pro Straße oder Quartier angeben)

Beiräte und Bürger:innen werden rechtzeitig, d.h. mit einigen Wochen Vorlauf über die Maßnahmen informiert.

So wurden Anwohnerinformationen in Form von Postwurfsendungen verteilt. Des Weiteren wurden Informationen über eine Webseite im ASV (<https://www.asv.bremen.de/aufgaben/strassenverkehrsbehoerde/rettungssicherheit-17746>) bereitgestellt und laufend aktualisiert. Ein entsprechender Internetlink ist auf den Anwohnerinformationen als QR-Code hinterlegt. Zukünftig wird über die neue Projekt-Webseite zum Parken (<https://parken.bremen.de/>) über alle Maßnahmen informiert.

Die Stadtteilbeiräte wurden darüber hinaus über konkrete Maßnahmen im Rahmen von öffentlichen Beiratssitzungen und der Anhörung des Beirats als Träger öffentlicher Belange informiert. Für die Maßnahmen in den betroffenen Straßen wurden die üblichen straßenverkehrsbehördlichen Beteiligungsverfahren im Rahmen einer Anhörung der Träger öffentlicher Belange (TÖB-Verfahren) durchgeführt, bevor die Planungen umgesetzt werden.

Ferner wurde im Rahmen zweier Beirätekonferenzen umfassend informiert. In der Beirätekonferenz am 22. August 2024 unterrichteten die Senatorin und die zuständige Fachabteilung eingehend über die maßgeblichen Hintergründe sowie die rechtlichen und tatsächlichen Folgen des seinerzeit aktuellen Urteils des Bundesverwaltungsgerichts.

In einer zweiten Sitzung wurde am 18. Februar 2025 ausführlich über das Konzept zum Parken im Quartier und insbesondere über die Maßnahmen der Stufen 3 und 4 informiert.

Darüber hinaus wurden für die Beiräte und Ortsämter der innenstadtnahen Stadtteile zwei Online-Veranstaltungen (07. März 2025 und 25. April 2025) als weiteres Informationsangebot veranstaltet.

Das Konzept sieht „Information und Kommunikation“ als Querschnittsaufgabe für das gesamte Projekt vor.

Information und Kommunikation über die Maßnahmen wird über eine Vielzahl von Kommunikationskanälen erfolgen, um die betroffenen Bürgerinnen und Bürger, die allgemeine Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung direkt oder über die Presse zu informieren. Dazu zählen unter anderem:

- Projekt-Website
- Print-Produkte wie Broschüre, Postwurfsendungen, Flyer
- Veranstaltungen wie Bürgerdialoge, Straßenbegehungen
- Information der Presse: Pressemitteilungen, Pressekonferenzen, Pressegespräche

Die Informations- und Kommunikationsaktivitäten werden aktuell weiter vorbereitet.

Für manche der Begleitmaßnahmen ist darüber hinaus eine weitergehende Bürgerbeteiligung sinnvoll, z. B. für die Identifizierung von Standorten für Fahrradbügel, Lieferzonen, Querungshilfen etc. Die Beteiligung wird in Vor-Ort-Veranstaltungen und/oder als Onlineveranstaltung angeboten. Eingehende Vorschläge werden jeweils einer fachlichen und rechtlichen Prüfung unterzogen. Eine Entscheidung wird im Rahmen der

Gesamtabwägung zur Neuordnung des Straßenraums und Flächenkonkurrenzen getroffen. Ein Anspruch auf eine Umsetzung der einzelnen Vorschläge ergibt sich aus dem Angebot der Beteiligung nicht.

4. **Inwiefern wurden vor Umsetzung der Maßnahmen die möglichen Auswirkungen auf benachbarte Straßen oder Quartiere geprüft, insbesondere hinsichtlich:**
 - a. **Verlagerung des Parkdrucks**
 - b. **Veränderung der Rettungssicherheit**
 - c. **Auswirkungen auf die Barrierefreiheit**
 - d. **Entstehung neuer Problemlagen**

Bislang wurden Maßnahmen zur Sicherstellung der Rettungssicherheit umgesetzt. Da Rettungssicherheit nicht verhandelbar ist und hierbei die Rechtslage umgesetzt wurde, war eine Prüfung etwaiger Auswirkungen nicht notwendig. In den weiteren Stufen des Konzepts erfolgt dies durch das konzeptionierte planerische Vorgehen. Es wird auf die Antworten zu den vorhergehenden Fragen verwiesen.

5. **Wie viele Fahrzeuge haben in welchen Straßen vor Umsetzung des Konzepts „Parken in Quartieren“ geparkt und wie viele Stellplätze stehen dort nach Umsetzung des Konzepts tatsächlich noch zur Verfügung? Sofern sich die Anzahl reduzierter Stellplätze nicht mit der ursprünglichen Nutzung deckt: Welche belastbaren Erkenntnisse hat der Senat darüber, wohin die betroffenen Fahrzeuge verdrängt wurden und welche Auswirkungen dies auf angrenzende Quartiere hat?**

Die verbreitete Praxis des rechtswidrigen Gehwegparkens und Parken an engen Stellen verstößt gegen geltendes Recht und gefährdet die Rettungssicherheit. Die Neuordnung des Parkens ist eine notwendige Maßnahme, um in Bremens Straßen sichere und rechtmäßige Zustände herzustellen. Im Rahmen der Möglichkeiten, die durch Straßenquerschnitte und Ansprüche verschiedener Nutzergruppen gegeben sind, soll die maximal mögliche Anzahl regelkonformer Kfz-Stellplätze im Straßenraum angeboten werden.

Wie viele Autos in den einzelnen Straßen vor Stufe 3 (legal oder illegal) parken, steht nach der Bestandsaufnahme in den einzelnen Quartieren zu Beginn der Stufe 3 fest. Wie viele Stellplätze am Ende des Prozesses zur Verfügung stehen, steht erst nach Abschluss der Planung zu Stufe 3 (und 4) fest. Belastbare Erkenntnisse liegen daher zum aktuellen Zeitpunkt nicht vor.

6. **Welche Erkenntnisse liegen dem Senat über die Zunahme von Suchverkehren im Umfeld der neu geregelten Straßen vor? Der Senat wird gebeten, darzulegen:**
 - a. **Wie viele zusätzliche Fahrten durch Parksuchverkehr durchschnittlich pro Tag entstehen,**
 - b. **wie hoch die CO₂-Emissionen je Fahrt oder Fahrzeug geschätzt werden,**
 - c. **ob aus Sicht des Senats dieses Konzept – unter dem Gesichtspunkt der realen Emissionswirkung – einen klimapolitischen Nutzen entfaltet oder faktisch kontraproduktiv ist.**

Hierzu liegen dem Senat keine Zahlen vor. Eine klimapolitische Bewertung ist aktuell nicht abschließend möglich und müsste aber auch die verstärkte Nutzung alternativer Mobilitätsformen mitberücksichtigen.

- 7. Was empfiehlt der Senat konkret den Anwohnern der Straßen der Stufe 1, die auf ihr Fahrzeug angewiesen sind, z. B. für die Fahrt zur Arbeit, zur Pflege von Angehörigen oder zur Versorgung von Kindern – insbesondere, wenn ihnen weder alternative Stellplätze noch zumutbare ÖPNV-Alternativen etc. zur Verfügung stehen?**

Für die Kfz-Nutzer:innen aus den Quartieren, die in Stufe 1 bearbeitet wurden, stehen weiterhin im eigenen Quartier oder unmittelbar angrenzend ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Ebenso bestehen gerade in den innenstadtnahen Quartieren besonders gute ÖPNV- und Sharing-Angebote.

- 8. Wie viele barrierefreie Parkplätze wurden im Rahmen der Umsetzung tatsächlich zusätzlich geschaffen, z. B. für mobilitätseingeschränkte Personen – und wie viele regelkonforme Stellplätze insgesamt sind dabei entfallen?**

Bislang wurden lediglich Maßnahmen in Stufe 1 umgesetzt. Stufe 1 beinhaltet die Sicherstellung der Rettungssicherheit und nicht das Ordnen des Parkens und damit auch nicht die Schaffung von Parkplätzen für mobilitätseingeschränkten Personen.

- 9. Wie viele Beschwerden von Bürgern, Beiräten oder Verbänden sind dem Senat seit Beginn der Umsetzung des Konzepts bekannt geworden – und wie viele davon betrafen konkret fehlende Information, Verdrängungseffekte oder unzureichende Parkmöglichkeiten für Anwohnende?**

Die Anzahl von Beschwerden nach Umsetzung der Maßnahmen zur Rettungssicherheit kann nicht angegeben werden. In Einzelfällen wurden auf Grund solcher Beschwerden Nachbesserungen in verschiedenen Straßen vorgenommen.

- 10. Wie wird die Einhaltung der neu geschaffenen Parkregeln kontrolliert, wie viele Bußgelder wurden in den betroffenen Quartieren seit Umsetzung des Konzepts verhängt, und wie bewertet der Senat den damit verbundenen Verwaltungsaufwand?**

Nachdem das ASV mitgeteilt hat, dass die Maßnahmen umgesetzt wurden, überwacht die Verkehrsüberwachung des Ordnungsamtes die Einhaltung der neu geschaffenen Parkregeln.

Fahrzeuge, die nach den neuen geltenden Regelungen falsch parken, erhalten für eine ca. zweiwöchige Übergangsphase sogenannte „Gelbe Karten“, mit denen auf die Verkehrsverstöße und Ordnungswidrigkeiten aufmerksam gemacht wird. Dieses Vorgehen soll die Betroffenen für die neuen Regelungen, die durch das ASV als zuständige Straßenverkehrsbehörde getroffen wurden, sensibilisieren.

Erst danach werden auch kostenpflichtige Verwarnungen und Anzeigen durch die Verkehrsüberwachung des Ordnungsamtes aufgenommen und im Einzelfall, dort wo es erforderlich und nach dem Abschlepperlass geboten ist, auch abgeschleppt.

Nachfolgend wird das beschriebene Vorgehen statistisch aufgeschlüsselt, beginnend mit den Neuregelungen im Viertel aus 2024, bis zu den zuletzt erfolgten

Maßnahmen zur Rettungssicherheit in der Neustadt, in Walle und in Schwachhausen im Sommer 2025:

2024 - Viertel:

Straße:	Hinweiszettel „gelbe Karte“		Ordnungswidrigkeiten seither:
	Anzahl:	Zeitraum:	
Körnerwall	71	12.02.2024 bis 24.02.2024	1.032
Linienstr.	9	12.02.2024 bis 24.02.2024	40
Schweizer Str.	38	12.02.2024 bis 24.02.2024	73
Bismarckstr.	265	12.02.2024 bis 24.02.2024	833
Besselstraße	32	12.02.2024 bis 24.02.2024	71
Hülsenstr.	0	12.02.2024 bis 24.02.2024	4
Im Krummen Arm	82	12.02.2024 bis 24.02.2024	240
Kreuzstraße	86	12.02.2024 bis 24.02.2024	45
Kleiner Sielwall	47	12.02.2024 bis 24.02.2024	0

2025 - Findorff:

Straße:	Hinweiszettel „gelbe Karte“		Ordnungswidrigkeiten seither:
	Anzahl:	Zeitraum:	
Andreestraße	106	22.05.2025 bis 06.06.2025	2
Frielinger Straße	90	22.05.2025 bis 06.06.2025	25
Goesselstraße	20	22.05.2025 bis 06.06.2025	32
Grünbergstraße	5	22.05.2025 bis 06.06.2025	6
Herbststraße	5	22.05.2025 bis 06.06.2025	19
Lilienthaler Straße	4	22.05.2025 bis 06.06.2025	6
Tarmstedter Straße	1	22.05.2025 bis 06.06.2025	3
Brandtstraße	3	16.06.2025 bis 27.06.2025	7
Geibelstraße	6	16.06.2025 bis 27.06.2025	1
Gießener Str.	2	16.06.2025 bis 27.06.2025	0
Haller Str.	6	16.06.2025 bis 27.06.2025	9
Helmstedter Str.	17	16.06.2025 bis 27.06.2025	5
Jenaer Str.	0	16.06.2025 bis 27.06.2025	0
Katrepeler Straße	3	16.06.2025 bis 27.06.2025	6
Thielenstraße	4	16.06.2025 bis 27.06.2025	1

2025 - Neustadt:

Straße:	Hinweiszettel „gelbe Karte“		Ordnungswidrigkeiten seither:
	Anzahl:	Zeitraum:	
Hardenbergstr.	114	23.06.2025 bis 04.07.2025	37
Kleiststraße	2	23.06.2025 bis 04.07.2025	1
Mainstr.	8	23.06.2025 bis 04.07.2025	3
Thedinghauser Str.	32	23.06.2025 bis 04.07.2025	27
Tieckstr.	1	23.06.2025 bis 04.07.2025	0
Willigstr.	13	23.06.2025 bis 04.07.2025	4

2025 - Schwachhausen:

Straße:	Hinweiszettel „gelbe Karte“		Ordnungswidrigkeiten seither:
	Anzahl:	Zeitraum:	

Albrecht-Dürer-Str.	62	23.06.2025 bis 04.07.2025	4
Brahmsstraße	0	23.06.2025 bis 04.07.2025	5
Dietrich-Schäfer-Str.	1	23.06.2025 bis 04.07.2025	1
Gabriel-Seidel-Str.	1	23.06.2025 bis 04.07.2025	3
Holbeinstr.	10	23.06.2025 bis 04.07.2025	7
Lortzingstr.	0	23.06.2025 bis 04.07.2025	1
Lürmannstr.	0	23.06.2025 bis 04.07.2025	0
Rembrandtstr.	0	23.06.2025 bis 04.07.2025	5

2025 - Walle:

Straße:	Hinweiszettel „gelbe Karte“		Ordnungswidrigkeiten seither:
	Anzahl:	Zeitraum:	
Auf dem Pickkamp	8	23.06.2025 bis 04.07.2025	2
Dietrichstraße	12	23.06.2025 bis 04.07.2025	4

11. Wie viele Haushalte in den betroffenen Quartieren haben Zugang (bitte die Entfernung zu den jeweiligen Straßen und Carsharing-Punkten bzw. Haltestellen) zu Carsharing-Angeboten?

In den Stadtteilen Findorff, Mitte, Neustadt, Östliche Vorstadt, Schwachhausen und Walle gibt es 95 Carsharing-Stationen mit ca. 350 Fahrzeugen. Diese sind flächig verteilt, sodass alle Haushalte Zugang zum Carsharing haben, wobei die Fußwege im Mittel dieser sechs Stadtteile ca. 300 bis 400 Meter betragen.

12. Der Senat wird gebeten, exemplarisch darzulegen, wie lang die durchschnittlichen Fahrtzeiten zu den Hauptverkehrszeiten sind – jeweils mit Arbeitsbeginn um 7:00 Uhr und Feierabend um 16:00 Uhr, an allen Wochentagen von Montag bis Sonntag – einmal mit dem privaten Pkw (unter Annahme staufreier Bedingungen) und einmal mit dem öffentlichen Nahverkehr (unter Annahme planmäßiger Verbindungen ohne Verspätungen), jeweils ausgehend vom Wohnort Bremen-Findorff (Goesselstraße), für folgende typische Pendelstrecken:

Findorff – Bremen-Blumenthal (Arbeitsort Gewerbegebiet Farge-Ost),
 Findorff – Güterverkehrszentrum (GVZ) Bremen,
 Findorff – Osterholz (Hansalinie, DHL-Frachtzentrum).

Der Senat wird gebeten, für jeden Wochentag und für beide Verkehrsmittel jeweils konkret anzugeben:

- Um wie viel Uhr eine Person in Findorff aufbrechen muss, um pünktlich um 7:00 Uhr ihren Arbeitsplatz zu erreichen,
- zu welcher Uhrzeit diese Person nach Arbeitsende um 16:00 Uhr frühestens wieder zu Hause in Findorff ist,
- wie viele Minuten bzw. Stunden sie täglich insgesamt jeweils unterwegs ist (Hin- und Rückfahrt zusammen).

Darüber hinaus wird der Senat gebeten, die genannten Pendelzeiten zwischen ÖPNV und MIV zu vergleichen und zu bewerten, insbesondere im Hinblick auf die Zumutbarkeit, Alltagstauglichkeit und Belastbarkeit dieser Wege – auch für Berufstätige mit Schichtarbeit, Wochenendarbeit oder familiären Versorgungsaufgaben, für die der Umstieg auf den ÖPNV aus zeitlichen oder organisatorischen Gründen faktisch keine gleichwertige Alternative darstellt.

Findorff – Bremen-Blumenthal (Arbeitsort Gewerbegebiet Farge-Ost)

	Startzeit morgens		Ankunftszeit nachmittags		Gesamtreisedauer	
	Pkw	ÖPNV	Pkw	ÖPNV	Pkw	ÖPNV
Montag bis Freitag	6:20	5:50	16:50	17:05	1:30	2:15
Samstag	6:25	5:50	16:40	17:05	1:15	2:15
Sonntag	6:25	5:50	16:40	17:05	1:15	2:15

Findorff – Güterverkehrszentrum (GVZ) Bremen

	Startzeit morgens		Ankunftszeit nachmittags		Gesamtreisedauer	
	Pkw	ÖPNV	Pkw	ÖPNV	Pkw	ÖPNV
Montag bis Freitag	6:40	6:15	16:35	16:35	0:55	1:20
Samstag	6:45	6:20	16:25	16:45	0:40	1:35
Sonntag	6:45	6:20	16:25	16:45	0:40	1:35

Findorff – Osterholz (Hansalinie, DHL-Frachtzentrum)

	Startzeit morgens		Ankunftszeit nachmittags		Gesamtreisedauer	
	Pkw	ÖPNV	Pkw	ÖPNV	Pkw	ÖPNV
Montag bis Freitag	6:30	6:00	16:40	17:00	1:10	2:00
Samstag	6:35	6:00	16:35	17:00	1:00	2:00
Sonntag	6:35	6:00	16:30	17:05	0:55	2:05

(Daten von Google Maps und VBN Fahrplaner)

In Städten mit rund 600.000 Einwohnern bietet der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) für viele Menschen eine attraktive, zuverlässige und umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Insbesondere auf stark frequentierten Relationen innerhalb verdichteter Stadtgebiete ermöglichen Straßenbahnen und leistungsfähige Buslinien eine gute Erreichbarkeit zentraler Ziele bei planbaren Fahrzeiten.

Die durchschnittliche Pendelzeit im ÖPNV liegt zwar mit etwa 30–45 Minuten pro Strecke über der Pkw-Fahrzeit (ca. 20–30 Minuten), jedoch bieten Taktfahrpläne, digitale Fahrgastinformationen und ausgebauten Liniennetz zunehmend mehr Komfort und Orientierung. Fahrzeiten sind gut kalkulierbar und entfallen vollständig auf die aktive Nutzung – im Gegensatz zur Pkw-Fahrt, bei der Konzentration und Parkplatzsuche zusätzlichen Stress bedeuten können.

Allerdings bestehen weiterhin Herausforderungen in Randzeiten und für spezifische Nutzergruppen wie Schichtarbeitende, Personen mit Wochenendarbeit oder familiären Versorgungsaufgaben. Gerade für sie ist die zeitliche Flexibilität des Pkw in bestimmten Fällen (noch) schwer ersetzbar – etwa bei eingeschränktem Nachtverkehr oder bei wohnortfernen Arbeitsplätzen mit ungünstiger ÖPNV-Anbindung. Hier sind spezifische Lösungen gefragt, die aber auch finanziert werden müssen.

Um den ÖPNV auch für diese Gruppen zu einer echten Alternative zu machen, sind weitere Angebotsverbesserungen nötig – insbesondere durchgehende Taktangebote, besser verzahnte Umstiegsrelationen sowie flexible Angebote wie On-Demand-Verkehre oder bedarfsgesteuerte Linien. All dies ist in der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 ausführlich beschrieben und somit Teil der Planungen des

Senats. Dort, wo solche Konzepte bereits umgesetzt sind, zeigt sich, dass der ÖPNV auch für anspruchsvolle Alltagssituationen zunehmend konkurrenzfähig wird.

13. Vor dem Hintergrund der in Frage 12 erfragten tatsächlichen Fahrtzeiten und Pendelbelastungen:

Welche Antwort gibt der Senat einem Bürger aus Findorff der feststellt: „Das Auto ist für mein persönliches Leben alternativlos“?

Wie begegnet der Senat dem Wunsch nach Mobilitätssicherheit bei gleichzeitigem Wegfall von wohnortnahen Parkmöglichkeiten?

Objektiv auf das Auto angewiesen, also ohne realistische Alternative, sind Untersuchungen aus vergleichbaren Städten zufolge zwischen 20 und 35 % der Pendler:innen. (. Daher besteht die begründete Annahme, dass ein Teil der übrigen 65 bis 80 % für den Weg zur Arbeit andere Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad) nutzen und die Fahrten, die einen Pkw erfordern, mit Carsharing zurücklegen könnte, was mittelfristig den Parkraum deutlich entlastet.

Die Aussage „Das Auto ist für mich alternativlos“ drückt oft auch ein Sicherheitsbedürfnis, den Wunsch nach Flexibilität oder mangelndes Vertrauen in andere Verkehrsangebote. Diese Feststellung ist vor allem in Situationen, in denen Menschen auf das Auto angewiesen sind, etwa bei Schichtarbeit, in Randzeiten, bei körperlichen Einschränkungen oder in Gebieten mit unzureichender ÖPNV-Anbindung begründet und nachvollziehbar.

Zugleich ist es wichtig, zwischen individueller Alternativlosigkeit und struktureller Veränderbarkeit zu unterscheiden: Nicht jede heutige Alternativlosigkeit ist auch systemisch unveränderbar. Viele Abhängigkeiten vom Auto entstehen nicht durch persönlichen Wunsch, sondern infolge früherer Infrastrukturentscheidungen und tatsächlich objektiven Mängeln in der Siedlungsstruktur sowie im Angebot für ÖPNV und Fahrrad.

Deshalb stellt sich umgekehrt die Gegenfrage: „Was müsste sich ändern, damit das Auto für Sie nicht mehr alternativlos ist?“ Diese Frage öffnet den Raum für konkrete Verbesserungen wie die Schließung von Taktlücken im ÖPNV, vor allem in Randzeiten, für gute Fuß- und Radwege auch in der Fläche, für verlässliche Umstiegsangebote und barrierefreier Zugang sowie für bedarfsgerechte Mobilitätsangebote wie Carsharing oder On-Demand-Verkehre.

Ziel des Senats ist es keineswegs, das Auto pauschal abzuschaffen, sondern Schritt für Schritt echte Wahlfreiheit herzustellen. Alternativen müssen attraktiv, verlässlich und alltagstauglich sein – dann werden sie auch genutzt.

14. Wie bewertet der Senat die Tatsache, dass insbesondere Personen mit unregelmäßigen Arbeitszeiten – etwa Pflegekräfte, Schichtarbeiter, Alleinerziehende oder Berufspendler ohne ÖPNV-Anbindung – durch den Verlust wohnortnaher Parkplätze faktisch von Mobilität ausgeschlossen werden oder in erhebliche persönliche Belastung geraten?

Sieht der Senat in seiner Verkehrspolitik ein sozial ausgewogenes Gesamtkonzept, das diesen Lebensrealitäten gerecht wird – und wenn ja: worin genau besteht es?

Die Sorge, dass bestimmte Bevölkerungsgruppen – etwa Personen mit unregelmäßigen Arbeitszeiten oder eingeschränkter ÖPNV-Anbindung – durch die Neuordnung des Parkraums in ihrer Mobilität eingeschränkt werden könnten, nimmt der Senat sehr

erst. Allerdings ist es wichtig festzuhalten, dass durch die Umsetzung des Konzepts „Parken im Quartier“ niemand von Mobilität ausgeschlossen wird. Ziel des Konzepts ist es, den vorhandenen Parkraum gerechter und effizienter zu nutzen. So wird durch eine Bewirtschaftung der Druck durch Fremdarker – etwa aus dem Umland oder von Dauerparkern ohne Wohnbezug – wirksam reduziert. Anwohnerinnen und Anwohner erhalten dadurch einen besseren Zugang zu wohnortnahen Stellplätzen, gerade in dicht bewohnten Quartieren. Für Menschen, die auf das Auto angewiesen sind – etwa bei Nacharbeit oder familiären Verpflichtungen – bleibt durch das Bewohnerparken die Nutzung des Pkw auch künftig möglich. Für alle anderen eröffnet die Maßnahme zusätzliche Optionen, was wiederum Stellplätze entlastet und den Parkdruck senkt. Ein sozial ausgewogenes Konzept erkennt an, dass es unterschiedliche Mobilitätsbedarfe gibt – und schafft Rahmenbedingungen, die diese Vielfalt ermöglichen, statt ein Verkehrsmittel gegen das andere auszuspielen. Zum Beispiel werden attraktive Alternativen zum eigenen Pkw gezielt ausgebaut: Zusätzliche Carsharing-Stationen ermöglichen flexible Pkw-Nutzung ohne Besitzzwang; Fahrradbügel und Bike-Sharing-Angebote verbessern die Erreichbarkeit im Nahbereich; Der Ausbau von Barrierefreiheit, sicheren Fußwegen und auch des ÖPNV fördert die Wahlfreiheit für unterschiedliche Lebenslagen.

15. Was empfiehlt der Senat den Anwohnern von Straßen der Stufe 1, die auf ihr Auto angewiesen sind und keine Möglichkeit haben auf den ÖPNV auszuweichen?

Durch die Umsetzung von Maßnahmen zur Sicherstellung der Rettungssicherheit (Stufe 1) sind keine rechtlich zulässigen Stellplätze weggefallen, da in Stufe 1 ausschließlich die ohnehin bestehende Gesetzeslage umgesetzt wurde. Dort, wo nach Umsetzung der Maßnahmen vermeintlich Stellplätze weggefallen sind, durfte auch schon vor Umsetzung der Maßnahmen nach dem Gesetz weder gehalten noch geparkt werden (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 StVO enge Straßenstelle).

16. Wie ist die zeitliche und organisatorische Planung der Stufe 3 ausgestaltet?

Die Planung der Umsetzung der Maßnahmen aus Stufe 3 ist nach Abschluss der Stufen 1 und 2 gestartet. Alle weiteren Details sind Teil des Konzepts zur Neuordnung des Parkens, das im Laufe des zweiten Halbjahrs 2025 der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung vorgelegt werden.

17. Wie und wann werden Beiräte und Anwohnerschaft einbezogen?

Beiräte und Anwohnerschaft werden zu Beginn der Planung in den einzelnen Stadtteilen und Quartieren einbezogen. Die Einbeziehung erfolgt über die Beiräte, über Bürgerforen, online und über weitere Formate (s. auch Antwort zu Frage 3).

18. Welche finanziellen Mittel stehen für die Umsetzung zur Verfügung, insbesondere auch für begleitende Maßnahmen?

Dies ist abhängig von den weiteren Haushaltsbeschlüssen zum Doppelhaushalt 2026/27.

19. Wie erfolgt die Prüfung von Möglichkeiten zur Erhaltung von Stellplätzen, z. B. durch bauliche Anpassungen?

Im Rahmen der Neuordnung des Parkens sind grundsätzlich keine baulichen Maßnahmen vorgesehen, insbesondere keine Querschnittsänderungen. Bestehende rechtlich zulässige Stellplätze genießen daher Bestandsschutz. Sollten dennoch bauliche Anpassungen vorgenommen werden müssen, gelten für alle Anlagen – insbesondere auch für Gehwege – die Regelwerte des Neubaus. Dies führt in der Regel zu einer deutlichen Reduzierung der Anzahl der Stellplätze. Der vom Senat vorgesehene Weg zielt nach Würdigung der Anforderungen von Sicherstellung der Rettungssicherheit und Barrierefreiheit darauf ab, die größtmögliche Anzahl an Stellplätzen zu erhalten.

20. Welche verbindlichen Absprachen wurden zwischen den beteiligten Ressorts getroffen? (Bitte Beteiligte, Inhalt und Datum der Vereinbarung aufführen)

In Stufe 1 und 2 haben die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (SBMS) und der Senator für Inneres und Sport (SIS) in verschiedenen gemeinsamen Arbeitsgruppen die Straßen identifiziert und das weitere Vorgehen abgestimmt.

Bei Stufen 3 und 4 sind die Ressorts SBMS und SIS beteiligt. Es wurde vereinbart, dass SBMS die Federführung innehat. SIS wird über eine laufende Arbeitsgruppe einbezogen. Dort finden die weiteren Absprachen statt.

21. Welche Schritte zur Einführung von Bewohnerparken sind konkret vorgesehen?

Nach aktueller Planung wurden 41 Quartiere in den innenstadtnahen Stadtteilen definiert. Die Größe der Quartiere orientiert sich an der Größe der zukünftigen Bewohnerparkgebiete (max. Ausdehnung 1 km, im Ausnahmefall bis zu 1,5 km). Die Quartiere sollten, soweit möglich, durch sinnvolle Grenzen eingerahmt werden, z. B. durch Hauptverkehrsstraßen mit ihrer trennenden Wirkung.

Für die Umsetzung von Bewohnerparkregelungen werden in den einzelnen Quartieren „Bewohnerparkzonen“ vorgesehen. Für die einzelnen Quartiere werden als Ergebnis der Planungsprozesse sogenannte Betriebspläne erstellt, in denen die Beschilderungen, die eventuellen Markierungen sowie die Parkscheinautomaten lokalisiert werden. Die Einführung von Parkraumbewirtschaftung in Wohngebieten wird im Konzept verbunden mit der Einführung von Bewohnerparkregelungen und der Freistellung der Bewohner.

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung wird den Beiräten in Kombination mit der Einführung einer Bewohnerparkregelung vorgestellt.

Für die Beiräte besteht aufgrund der [Richtlinie zu § 10 Abs. 1 Nr. 3 des Ortsgesetzes über Beiräte und Ortsämter](#) ein Einvernehmensrecht zur Einführung von Bewohnerparkregelungen in den Quartieren gegenüber der Straßenverkehrsbehörde im Amt für Straßen und Verkehr. Die Rechte der Beiräte werden im Rahmen der Verfahren selbstverständlich gewahrt.

22. In welchen Quartieren soll wann welche Form von Bewohnerparken eingeführt werden?

Die Planung zur Neuordnung des Parkens und zur Einführung des Bewohnerparkens soll zuerst in den Innenstadtnahen Gebieten mit hohem Parkdruck eingeführt werden. Nach Vorstellung des Senats soll Parkraumbewirtschaftung in Kombination Bewohnerparken eingeführt werden. Die Planung und Konzeption sowie die Ausführung geschieht jeweils parallel zum Ordnen des Parkens.

Grundsätzliche Voraussetzung für die Einführung von Bewohnerparken ist ein positives Votum des jeweiligen Beirats.

Die Einführung des Bewohnerparkens erfolgt entsprechend der gesetzlichen Vorgaben im sogenannten Mischungsprinzip. Dies bedeutet, dass der Parkraum für alle Nutzenbewirtschaftet wird und erreichbar bleibt. Bewohner werden auf Antrag durch kostenpflichtige Jahresgenehmigungen (Bewohnerparkausweise) von der Parkgebühr und der Parkdauerbeschränkung ausgenommen. Die Jahresgenehmigungen werden für einen Dreijahreszeitraum erteilt.

23. Wie werden die jeweiligen Beiräte in den Prozess eingebunden?

Die Beiräte werden zu Beginn der jeweiligen Planung in den Prozess eingebunden. Nach Vorliegen der Betriebsplanung erfolgt die Beteiligung der Beiräte im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange zur Neuregelung des Parkens und zur Einführung von Bewohnerparken, wie unter 21.) dargestellt. Ein positives Votum des Beirats ist Voraussetzung für die Einführung von Bewohnerparken.

24. Mit welchen Maßnahmen soll Carsharing – über die Einrichtung von mobil.punkten hinaus – gefördert werden?

Die Einrichtung von mobil.punkten ist die zentrale Förderung des Carsharing im Rahmen von Parken in Quartieren. Das Angebot an Carsharing-Fahrzeugen in den Quartieren wird erhöht und verdichtet. Gesamtstädtisch werden fortlaufend Kommunikationskampagnen zu Sharing-Themen (Werbekampagne Bre.Bike zu Betriebsstart April 2025, Kinospots + Plakatkampagne zu Carsharing Herbst 2024) sowie Bürgerbeteiligungen (zuletzt Carsharing-Befragung Juni 2025) umgesetzt.

25. Welche finanziellen Mittel stehen hierfür wann zur Verfügung?

Die Investitionskosten für die neuen mobil.punkte werden über die Gesamtkosten des Projekts abgewickelt, siehe hierzu Antwort zu Frage 18. Bislang standen jährlich rund 600.000 € € zur Verfügung. Eine weitergehende Subventionierung über die Errichtung von mobil.punkten hinaus ist aktuell nicht vorgesehen.

26. In welchem zeitlichen Rahmen sollen diese Maßnahmen umgesetzt werden?

Die neuen mobil.punkte werden aufgrund des erforderlichen zeitlichen Vorlaufs mit unterschiedlichem zeitlichen Abstand zu den Parkmaßnahmen eingerichtet.

27. An welchen Standorten sind in den kommenden drei Jahren neue mobil.punkte geplant?

Die neuen mobil.punkt-Standorte werden jährlich stadtweit festgelegt, diese umfassen sowohl Standorte in den innenstadtnahen Ortsteilen in denen Parken im Quartier umgesetzt wird als auch in innenstadtfernen Stadtteilen. Stadtweit erfolgt der mobil.punkt-Ausbau um mind. 15 neue Standorte pro Jahr. Für den Ausbau 2026 stehen in Zusammenarbeit mit den Beiräten Standorte in den Stadtteilen Schwachhausen, Mitte, Findorff, Walle, Vegesack, Woltershausen, Huchting, Horn-Lehe, Neustadt, Lesum und Gröpelingen im Fokus. Ab 2026 beginnt die Standortabstimmung für die Umsetzung 2027/2028. In den nächsten drei Jahren wird sich die Anzahl der mobil.punkte im Stadtgebiet mehr als verdoppeln. Ergänzend dazu werden von Anbietern weiterhin Standorte auf privatem Grund insb. im Zusammenhang mit Neubaumaßnahmen umgesetzt.

28. Wie sollen diese jeweils ausgestattet sein?

Die mobil.punkte werden nach den Qualitätsstandards der Stadtgemeinde Bremen umgesetzt, diese unterscheiden zwischen großen mobil.punkten mit mindestens vier Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge und kleinen mobil.punktchen mit zwei bis drei Carsharing-Fahrzeugen. Die mobil.punkte werden deutlich sichtbar durch eine Stele sowie Stellplatzmarkierungen mit dem blauen Carsharing-Piktogramm ausgestattet, zudem werden an jedem mobil.punkt Fahrradbügel installiert. Die neuen mobil.punkte werden mit einem Netzanschluss ausgestattet, sodass E-Fahrzeuge durch die Carsharing-Betreiber angeboten werden können. Zusätzlich entstehen an mobil.punkten in zentralen Erschließungsstraßen Bikesharing-Stationen und/oder E-Scooter-Abstellflächen.

29. Welche Haushaltsmittel sind für Einrichtung, Wartung und Betrieb dieser Standorte vorgesehen?

Planung, Bau und Instandhaltung der Infrastruktur an den mobil.punkten erfolgt über die BREPARK. Die Carsharing-Stellplätze werden per Interessensbekundungsverfahren bundesweit öffentlich ausgeschrieben, der Carsharing-Anbieter, der den Zuschlag erhält, ist für die eigenwirtschaftliche Bereitstellung der Carsharing-Fahrzeuge am mobil.punkt („Betrieb“) zuständig. Der Carsharing-Anbieter zahlt eine Sondernutzungsgebühr je Stellplatz und Monat.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage Kenntnis.