

# **Konzept: Parken in Quartieren**

**(auf Basis des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts)**

Bremen, .07.10.2025

**Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung**

Abteilung 5 Verkehr

Referat 50 Strategische Verkehrsplanung

Contrescarpe 72

28195 Bremen

**Amt für Straßen und Verkehr**

Abteilung 3 Straßenverkehrsbehördliche Angelegenheiten  
und Verkehrstechnik

Herdentorsteinweg 49/50

28195 Bremen

## Inhalt

1	Veranlassung und Ziel .....	3
2	Übersicht über das 4-Stufen-Konzept .....	4
3	Maßnahmen zur Sicherstellung der Rettungssicherheit (Stufe 1 und Stufe 2).....	9
4	Maßnahmen zum Ordnen des Parkens und Herstellung und Verbesserung von Barrierefreiheit (Stufe 3 und 4) .....	10
4.1	Teilprojekt 1 Ordnen des Parkens.....	10
4.2	Teilprojekt 2 Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken.....	14
4.3	Teilprojekt 3 Begleitmaßnahmen .....	17
4.4	Information und Kommunikation .....	23
5	Räumliche und zeitliche Umsetzung des Konzepts „Parken im Quartier“ (Stufe 3) .....	24
6	Anhang .....	27

# 1 Veranlassung und Ziel

## *Gehwegparken im Fokus*

Die Freie Hansestadt Bremen muss den Herausforderungen des zunehmenden Parkdrucks in den Quartieren und dem flächenhaften, verbotswidrigen Parken auf Gehwegen sowie den damit verbundenen Einschränkungen der Rettungssicherheit und Barrierefreiheit begegnen, Lösungen entwickeln und umsetzen.

Dazu wurde das bereits begonnene „Konzept Parken in Quartieren (auf Basis des Urteils des 3. Senats des Bundesverwaltungsgerichts - BVerwG 3 C 5.23 vom 6. Juni 2024

<https://www.bverwg.de/de/060624U3C5.23.0>)“ erarbeitet, welches hier nach umfassender Vorarbeit vertiefend vorgestellt wird.

Am 16. Januar 2025 wurde dieses Konzept der Städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung in seinen Grundzügen zur Kenntnis gegeben ([https://sd.bremische-buergerschaft.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZX5kRkMnakmRd\\_ZFT3suusS-RLp7fjAvX96b5I2TcNeVc/Beschlussvorlage\\_Ausschuesse-Deputationen\\_VL\\_21-3950.pdf](https://sd.bremische-buergerschaft.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZX5kRkMnakmRd_ZFT3suusS-RLp7fjAvX96b5I2TcNeVc/Beschlussvorlage_Ausschuesse-Deputationen_VL_21-3950.pdf)).

Der Umgang mit verbotswidrigem Parken als konzeptioneller Ansatz wurde davor schon in mehreren beschlossenen Gremienvorlagen behandelt:

- 13.02.2020: „**Konzept „Parken in Quartieren“**“, der Städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis ([https://sd.bremische-buergerschaft.de/vorgang/?\\_UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZZkf-WpLj\\_ypkzS3j4POPTo](https://sd.bremische-buergerschaft.de/vorgang/?_UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZZkf-WpLj_ypkzS3j4POPTo))
- 20.09.2022: Senatsbeschluss „**Teilfortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2025**“, Teil „Ordnung des ruhenden Verkehrs“ (Kapitel 4 „Maßnahmen „Parken in Quartieren“) (<https://www.rathaus.bremen.de/sitzung-des-bremer-senats-105635?asl=bremen54.c.57451.de>, unter TOP 10) sowie anschließende Behandlung mit Beschluss in der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung (29.09.22, TOP 20.5).
- 24.11.2022: **Konzept zur Ordnung des Parkens und Umgang mit Gehwegparken (4-Punkte Plan)**“, der Städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis ([https://sd.bremische-buergerschaft.de/vorgang/?\\_UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZXRWJcVGd\\_N1RGRi1jia0qI](https://sd.bremische-buergerschaft.de/vorgang/?_UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZXRWJcVGd_N1RGRi1jia0qI)).

Das hier vertiefend vorgestellte „Konzept: Parken in Quartieren (auf Basis des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts)“ basiert auf diesen Ansätzen und stellt eine Präzisierung und Weiterentwicklung dar, um die weitere Umsetzbarkeit im Zusammenhang auch unter veränderten Rahmenbedingungen und gemäß den Anforderungen durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum verbotswidrigen Gehwegparken zu gewährleisten.

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hatte am 6. Juni 2024 ein richtungsweisendes Urteil verkündet, das nach vielen Jahren nunmehr Rechtsklarheit im Umgang mit dem verbotswidrigen Gehwegparken schafft (Urteil des 3. Senats vom 6. Juni 2024 – BVerwG 3 C 5.23). Das Gericht hatte das bereits begonnene, ganzheitliche und konzeptionelle Vorgehen der Stadtgemeinde Bremen gegen verbotswidriges Gehwegparken und zum Ordnen des Parkens in Bremen unter Wahrung des Grundsatzes der Gleichbehandlung und der Verhältnismäßigkeit bestätigt. Daher ist weiterhin die systematische Umsetzung des Konzepts geboten.

### *Neuordnung des Straßenraums mit Ausgleich der Interessen*

Auf den öffentlichen Flächen gibt es viele Nutzungskonkurrenzen. Das Parken in den Quartieren soll unter Beachtung der Anforderungen des Bundesverwaltungsgerichts neu geordnet und geregelt werden. Dazu ist im Sinne eines Ausgleichs der Interessen vor allem vorgesehen,

- die Befahrbarkeit der Straßen für die Rettungssicherheit zu sichern,
- die sichere und barrierefreie Nutzung der Gehwege zu gewährleisten,
- möglichst viele regelkonforme Kfz-Stellplätze im Straßenraum unter Berücksichtigung anderer notwendiger Flächennutzungen zu schaffen, wie Raum für mobil.punkte (Carsharing-Stationen), E-Lade-Punkte, Lieferzonen, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Lastenräder (Fahrradbügel), ggf. auch Flächen für Bike-Sharing und E-Scooter-Sharing,
- die Nachfrage nach Stellplätzen u. a. durch Parkraumbewirtschaftung zu regeln,
- die Zugänglichkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (ÖPNV) und damit die Mobilität im Quartier zu verbessern,
- räumliche und städtebauliche Anforderungen einzubeziehen.

## 2 Übersicht über das 4-Stufen-Konzept

### *Grundüberlegungen zum Konzept auf Basis des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts*

Die Straßenräume sollen gemäß den in der Urteilsbegründung des Bundesverwaltungsgerichts formulierten Kriterien in ihren Nutzungsanforderungen sowie im Rahmen der bestehenden räumlichen Bedarfe neu geregelt werden. Dabei wird das Parken nicht nur in den im Prozess streitgegenständlich gewesenen Straßen neu geregelt, sondern auch in anderen Straßen, in denen verbotswidrig an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen und auf Gehwegen geparkt wird.

Das Spektrum der straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur Regelung des ruhenden Verkehrs und weiterer Maßnahmen zu dessen Lenkung muss voll ausgeschöpft werden, um die Interessen von Fußgänger:innen, Fahrzeugführenden und weiteren Nutzenden, wie Radfahrenden, im öffentlichen Straßenraum (einschließlich Gehwegnutzung) zu einem angemessenen Ausgleich zu bringen. Hierbei müssen die gegenläufigen Interessen der jeweiligen örtlichen Situation ermittelt werden. Auch die Auswirkungen der Maßnahmen auf andere Straßen und deren Nutzende müssen dabei berücksichtigt werden.

Auf Grund der faktischen Gegebenheiten im Bestand vieler Straßenräume müssen die Interessen intensiv abgewogen werden und es können oftmals nur die Mindestanforderungen der verschiedenen Nutzergruppen berücksichtigt werden. Ziel ist es, rechtmäßige Zustände herzustellen. Insbesondere wird darauf abgezielt, erhebliche Beeinträchtigungen zu vermeiden und eine ausgewogene Situation im Sinne des Urteils des BVerwG sicher zu stellen.

Die spezifischen Bedürfnisse besonders schutzbedürftiger Bevölkerungsgruppen sowie besondere Einzelfälle sind jeweils gesondert zu beachten. Da der Parkdruck in den Quartieren hoch ist, und die Ressourcen, auch aufgrund der Konkurrenz mit anderen Handlungspflichten der Verwaltung, beschränkt sind, ist ein differenziertes und stufenweises Vorgehen erforderlich, auch um die Funktionsfähigkeit

## Konzept: Parken in Quartieren

der Quartiere und den erforderlichen Interessenausgleich im Rahmen der Umsetzungsschritte sicherzustellen. Im Ergebnis wird darauf abgezielt, überall rechtmäßige Zustände herzustellen. Dafür ist prioritär die Rettungssicherheit sicherzustellen. Zudem soll die Barrierefreiheit auf den Gehwegen in den Quartieren im Rahmen der faktischen Möglichkeiten der (Bestands-)Anlagen verbessert werden, bei gleichzeitiger Verringerung des Parkdrucks.

Dies kann gelingen, wenn zugleich alternative Angebote zum privaten Kfz, wie Carsharing, Bikesharing und der ÖPNV von den Anwohnerinnen und Anwohnern verstärkt angenommen werden. Darüber hinaus stellt die Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken ein wichtiges Element dar, um die Quartiere von Fremdparkenden zu entlasten. Das Konzept sieht daher vor, prioritär die Rettungssicherheit sicherzustellen und die Herstellung und Verbesserung der Barrierefreiheit auf Gehwegen als integriertes Maßnahmenpaket umzusetzen, das neben Maßnahmen zum Ordnen des Parkens und der Einführung von Bewohnerparken auch die Verbesserung von Mobilitätsangeboten in den Quartieren umfasst.

### *Umsetzungskonzept in vier Stufen*

Aufgrund der flächendeckenden und umfangreichen Aufgaben können – bei begrenzten personellen und finanziellen Kapazitäten – nicht alle Quartiere gleichzeitig bearbeitet werden. Somit ist im Sinne des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts ein stufenweises Vorgehen und eine Priorisierung nach sachlichen und fachlichen Kriterien erforderlich.

Die Umsetzung des Konzepts beginnt mit den prioritären Maßnahmen zur Sicherstellung der Rettungssicherheit. Nach Abschluss dieser Maßnahmen wird die Barrierefreiheit in den Quartieren verbessert. Insgesamt werden **vier** Stufen unterschieden, mit Differenzierungen in Hinblick auf die betroffenen Stadtteile:

1. Stufe: Maßnahmen für die Sicherstellung der **Rettungssicherheit** in Stadtteilen mit besonders hohem Handlungsbedarf (d.h. in den innenstadtnahen Stadtteilen Neustadt, Walle, Findorff, Mitte, Östliche Vorstadt und Schwachhausen).
2. Stufe: Maßnahmen für die Sicherstellung der **Rettungssicherheit** in den übrigen Stadtteilen.
3. Stufe: Maßnahmen zum Ordnen des Parkens und zur Herstellung und Verbesserung der **Barrierefreiheit** in Stadtteilen mit besonders hohem Handlungsbedarf (Neustadt, Walle, Findorff, Mitte, Östliche Vorstadt und Schwachhausen), einschließlich Begleitmaßnahmen.
4. Stufe: Maßnahmen zum Ordnen des Parkens und zu Herstellung und Verbesserung der **Barrierefreiheit** in den übrigen Stadtteilen, einschließlich Begleitmaßnahmen.

### *Höchste Priorität: Maßnahmen zur Sicherstellung der Rettungssicherheit*

In Stufe 1 und 2 wird die Rettungssicherheit durch Maßnahmen zum Ordnen des Parkens in einzelnen betroffenen Straßen oder Straßengebieten sichergestellt. Bedarf für Maßnahmen besteht, wenn der Zugang für Rettungsfahrzeuge aufgrund von regelmäßigem Falschparken faktisch bisher nicht sichergestellt ist.

Die Rettungssicherheit wird systematisch bearbeitet, und zwar zunächst in besonders stark belasteten, innenstadtnahen Quartieren. (**Stufe 1**): Östliche Vorstadt, Mitte, Findorff, Neustadt, Schwachhausen, Walle. Nachfolgend werden Maßnahmen zur Sicherstellung der Rettungssicherheit in allen übrigen Stadtteilen durchgeführt (**Stufe 2**).

## Konzept: Parken in Quartieren

Maßnahmen zur systematischen Sicherstellung der Rettungssicherheit haben Vorrang gegenüber allen anderen Maßnahmen des 4-Stufen-Plans zum Vorgehen gegen verbotswidriges Gehwegparken, da Behinderungen durch Falschparker im Ernstfall den Einsatz von Rettungskräften behindern können und es somit um den Schutz von Leib und Leben geht. Die weiteren Stufen werden demnach **im Grundsatz** aufeinanderfolgend umgesetzt.

### *Quartiersbezogene Maßnahmen zur Barrierefreiheit*

Die Stufen 3 und 4 umfassen ein integriertes Maßnahmenpaket zur Herstellung und Verbesserung der Barrierefreiheit, welches jeweils quartiersweise geplant und umgesetzt wird. Das Vorgehen entspricht weitgehend dem bisherigen Konzept „**Parken in Quartieren**“, so dass dieser Begriff weiterhin synonym genutzt wird.

Die Barrierefreiheit wird zunächst in besonders stark belasteten, innenstadtnahen Stadtteilen hergestellt und verbessert (**Stufe 3**). Nachfolgend werden Maßnahmen zur Herstellung und Verbesserung der Barrierefreiheit in allen übrigen Stadtteilen durchgeführt (**Stufe 4**).

Für die Stufen 3 und 4 werden jeweils drei **Teilprojekte** unterschieden, die in jedem Quartier umgesetzt werden:

- Teilprojekt 1: **Ordnen des Parkens**
- Teilprojekt 2: **Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken**
- Teilprojekt 3: **Begleitmaßnahmen**

In Stufe 3 erfolgt die Bearbeitung flächenhaft und systematisch, da in diesen Stadtteilen in Gänze ein hoher Parkdruck herrscht. In Stufe 4 werden dagegen eingangs diejenigen Quartiere oder Bereiche proaktiv untersucht und einbezogen, in denen eine Problemlage zum verbotswidrig aufgesetzten Parken bekannt oder zu vermuten ist. Im Laufe des Prozesses werden weitere Quartiere einbezogen, wenn dies erforderlich wird. Die **Begleitmaßnahmen** werden unabhängig davon stadtweit umgesetzt.

Grundsätzlich sollen alle drei Teilprojekte zur Sicherstellung einer effizienten Bearbeitung und Vermeidung von Verzögerungen jeweils selbstständig und möglichst parallel bearbeitet werden, jedoch eng aufeinander abgestimmt. Diejenigen Begleitmaßnahmen, die i. d. R. eine bauliche Umsetzung erfordern, haben in der Regel einen höheren Zeitbedarf als die straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen. Letztere sollen daher prioritär erfolgen. Damit werden die Neuregelung des Parkens und die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken in den Quartieren beschleunigt. Eine parallele Planung und zeitnahe Umsetzung aller Teilprojekte in den einzelnen Quartieren werden allerdings angestrebt.

Für das Ordnen des Parkens (Teilprojekt 1) müssen folgende Aspekte berücksichtigt werden:

In Bezug auf verbotswidriges Gehwegparken ist zu beachten, dass bei erheblichen Beeinträchtigungen der Gehwegnutzung durch verbotswidrig geparkte Fahrzeuge subjektive Rechte der an dem jeweiligen Gehwegabschnitt Anwohnenden betroffen sind und eine drittschützende Wirkung von § 12 Abs. 4 und 4a StVO ausgelöst wird. Von Bedeutung sind unter anderem die verbleibende Gehwegbreite, die Lage der Verengung, das Verhältnis der verbotswidrig in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs, die Ausweichmöglichkeiten sowie die Dauer der Beeinträchtigungen. Dabei sind auch Personen mit Rollstuhl und mit Kinderwagen sowie Personen mit Kindern an der Hand in den Blick zu nehmen und zu beachten, dass ein schutzwürdiges Interesse auch von Personen besteht, die nicht zu diesem Personenkreis gehören, diesen Personen bei der Benutzung des Gehweges

## Konzept: Parken in Quartieren

begegnen zu können. Insbesondere bei Begegnungen sind allerdings Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. **Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände.** Eine bestimmte generelle Gehwegbreite, deren Unterschreiten zwingend oder auch nur in der Regel zu einer erheblichen Beeinträchtigung führt, lässt sich nicht angeben.

Im Rahmen des gestuften Vorgehens haben das Ausmaß und die Schwere der Störung oder Gefährdung eine maßgebende Bedeutung, aber auch die Konkurrenz mit anderen Handlungspflichten der Verwaltung sowie der Umstand knapper Ressourcen sind zu berücksichtigen. Das Konzept dient auch dazu, stadtweit, insbesondere aber in den betroffenen Bereichen eine vor dem Hintergrund des Gleichbehandlungsgebotes des Art. 3 Abs. 1 GG vertretbare und angemessene konzeptionelle Maßnahmenfolge umzusetzen. Vor diesem Hintergrund ist der Problemdruck in den am stärksten betroffenen Quartieren zunächst zu ermitteln und die Maßnahmen auf Basis des Konzeptes für ein stadtweites Vorgehen in gleichbehandelnder Weise umzusetzen.

Ein konzeptionelles Vorgehen kann keine Gleichheit in jedem Einzelfall bewirken, sondern gibt einen angemessenen und verständlichen Handlungsrahmen vor. Besondere Situationen im Einzelfall sind stets gesondert zu betrachten und bleiben vorbehalten.

Zudem bildet das Konzept keinen starren Rahmen. Sowohl die Umstände als auch die Erfahrungen aus den Umsetzungsmaßnahmen beschreiben eine dynamische Entwicklung, in deren Rahmen auch immer wieder Anpassungen vorgenommen werden können und sollen.

Auch im Falle erheblicher Beeinträchtigungen der Gehwegnutzung (bzw. der Anwohnenden) steht deren subjektiv-rechtlich geschütztem Interesse das im öffentlichen Interesse liegende Ziel gegenüber, durch Regelungen des ruhenden Verkehrs und andere Maßnahmen zu dessen Lenkung die Interessen von Fußgängern, Fahrzeugführern und gegebenenfalls weiteren Nutzern im öffentlichen Straßenraum zu einem angemessenen Ausgleich zu bringen, und zwar nicht nur in einzelnen Straßen, sondern auch in den anderen Straßen, in denen verbotswidrig auf Gehwegen geparkt wird. Die gegenläufigen Interessen in der jeweiligen örtlichen Situation im Quartier müssen ermittelt und zu einem Ausgleich gebracht werden. Dabei berücksichtigt er auch die Auswirkung der Maßnahmen auf andere Straßen und deren Anwohner (z.B. kann durch Verdrängungseffekte auch erlaubtes Parken erheblich erschwert werden).

Der Landesbehindertenbeauftragte wird bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit beteiligt.

### *Interessensabwägung*





Das hier vorliegende Konzept wurde im Rahmen der Parkraumstrategie Bremen 2025/2030 erarbeitet. Diese Strategie ist eine von vier Teilstrategien, die gemeinsam und integrativ im Rahmen der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen (VEP) in den Jahren 2019 bis 2022 entwickelt wurden. Die vier Teilstrategien der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans greifen ineinander und ergeben als VEP-Teilfortschreibung einen integrierten Ansatz für die Verkehrswende in Bremen.

Im Rahmen der Erarbeitung der Teilstrategie „Parken in Quartieren“ der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 wurde eine umfassende Abwägung der unterschiedlichen Interessen vorgenommen. Ziel war es, sowohl den Belangen der Anwohnerinnen und Anwohner, der Gewerbetreibenden und der mobilitätseingeschränkten Personen als auch den verkehrs- und stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen Rechnung zu tragen.

## Konzept: Parken in Quartieren

Hierfür wurde zur Begleitung des Planungsprozesses ein VEP-Projektbeirat eingerichtet und dieser in den Prozess einbezogen und kontinuierlich beteiligt. Vertreten waren alle betroffenen Senatsressorts, die Beirätekonferenz, Verkehrsunternehmen und die im Verkehr tätigen Fachverbände und Interessensverbände. Darüber hinaus erfolgte eine ausführliche Beratung in den politischen Gremien, sodass die unterschiedlichen fachlichen, gesellschaftlichen und politischen Perspektiven systematisch berücksichtigt werden konnten. Hinzu kamen öffentliche Beteiligungsformate. Auf diese Weise konnte eine tragfähige Grundlage geschaffen werden, die die Belange der relevanten Akteure miteinander in Einklang bringt und die weitere Umsetzung im Quartier legitimiert.

Die Beteiligung zum VEP-Teilfortschreibungsprozess erfolgte darüber hinaus auf mehreren Ebenen.

<b>1 VEP-Projektbeirat</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 19 Projektbeiratssitzungen</li> <li>• 3 außerordentliche Sitzungen zum Austausch mit anderen Städten und zur Vertiefung einzelner Themen</li> <li>• 2 Klausurtag</li> </ul>
<b>2 TÖB-Beteiligung einschl. Beiräte</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beteiligung Analyse vom 10.07. bis 17.08. / 17.09.2020</li> <li>• Beteiligung Maßnahmen und Handlungskonzept vom 25.03. bis 06.05.2021</li> </ul>
<b>3 Bürger:innen- beteiligung (Online-Formate)</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse vom 10.07. bis 31.07.2020</li> <li>• Maßnahmen und Handlungskonzept vom 26.03. bis 30.04.2021</li> </ul>
<b>4 Zusätzliche Formate</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Walkshops“ vom 16. bis 26.11.2020</li> <li>• Online-Forum am 10.12.2020</li> <li>• zusätzliche Informationsveranstaltungen für Beiräte, Innenstadtakteure, Nachbargemeinden ergänzend zur Beirats- und TÖB-Beteiligung im April 2021</li> </ul>

### Zuständigkeiten

Die Federführung für das Konzept liegt bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (SBMS) sowie beim Amt für Straßen und Verkehr (ASV).

Die Federführung für die Stufe 1 und 2 (Rettungssicherheit) liegt bei der gemeinsamen Lenkungsrunde „Rettungssicherheit“, bestehend aus dem Senator für Inneres und Sport, der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, dem Amt für Straße und Verkehr und dem Ordnungsamt (OA). Die zur Umsetzung des Konzepts erforderlichen straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen sowie Maßnahmen des Straßenbaulastträgers werden unter Federführung des zuständigen Amts für Straßen und Verkehr bearbeitet und nach Anhörung der Träger öffentlicher Belange durch das ASV umgesetzt.

### 3 Maßnahmen zur Sicherstellung der Rettungssicherheit (Stufe 1 und Stufe 2)

#### *Identifizierung von betroffenen Straßen*

Potenziell betroffene Straßen werden durch das Amt für Straßen und Verkehr, die Polizei Bremen, das Ordnungsamt Bremen, die Feuerwehr Bremen, die Beiräte und Ortsämter sowie durch Bürgerinnen und Bürger identifiziert. 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.

Grundsätzlich muss die Fahrgasse eine **durchgehende Breite von mindestens 3,05 m** aufweisen, damit eine Durchfahrt für die Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge uneingeschränkt möglich ist. Für den Rettungseinsatz mit Hubrettungsfahrzeugen muss darüber hinaus das Ein- und Aussteigen und das Entladen von der Seite möglich sowie Platz für Aufstellflächen sichergestellt sein. Für die Entscheidung über Maßnahmen ist in der jeweiligen örtlichen Situation nicht allein der Straßenquerschnitt maßgeblich, sondern es müssen weitere Faktoren beachtet werden, wie bspw. die Art und Höhe der Bebauung sowie die Anleiterbarkeit.

#### *Maßnahmen*

Die Maßnahmen zur Sicherstellung der Rettungssicherheit umfassen Fahrbahnmarkierungen, Halteverbotszeichen, Setzen oder Entfernen technischer Sperrn sowie die Einrichtung von sog. Freiflächen. Darüber hinaus erfolgt insbesondere in der Anfangsphase eine intensivierete Überwachung des ruhenden Verkehrs durch das Ordnungsamt, um die Einhaltung der neuen Parkregeln durchzusetzen.

Mit diesen Maßnahmen können gleichzeitig auch erste Verbesserungen hinsichtlich der Barrierefreiheit erreicht werden. Das Unterbinden des Falschparkens aufgrund einer eingeschränkten Fahrgassenbreite entlastet gleichzeitig auch den Gehweg an dieser Stelle. Weitere Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Barrierefreiheit auf den Gehwegen, die gegebenenfalls darüber hinaus erforderlich sind, werden im Rahmen der flächendeckenden Bearbeitung der Quartiere in Stufe 3 (und später Stufe 4) umgesetzt werden. Einzelne Straßen müssen daher gegebenenfalls im Zuge der Herstellung und Verbesserung barrierefreier Gehwege nochmals bearbeitet werden.

#### *Information, Beteiligung, Umsetzung*

Die Maßnahmen zur Sicherstellung der Rettungssicherheit werden, wenn möglich, stadtteil- bzw. quartiersbezogen gebündelt umgesetzt. Für die ersten Tage nach dem Start der Maßnahmen werden die Bürgerinnen und Bürger bei verbotswidrigem Parken zunächst mit „gelben Karten“ vorgewarnt, bevor kostenpflichtige Sanktionsmaßnahmen (Strafzettel, Abschleppen) erfolgen.

Beiräte und Bürger:innen werden rechtzeitig über die Maßnahmen informiert. Es werden Anwohnerinformationen in Form von Postwurfsendungen verteilt. Seit August 2025 wird eine umfassende Internetseite ([www.parken.bremen.de](http://www.parken.bremen.de)) angeboten. Die Stadtteilbeiräte werden über die Maßnahmen im Rahmen von öffentlichen Beiratssitzungen und im Rahmen der Anhörung als Träger öffentlicher Belange informiert. Vorgeschriebene Beteiligungsrechte der Beiräte werden gewahrt.

## Konzept: Parken in Quartieren

Für die Maßnahmen in den betroffenen Straßen werden die üblichen straßenverkehrsbehördlichen Beteiligungsverfahren im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange (TÖB-Verfahren) durchgeführt, bevor die Planungen umgesetzt werden. Im Sinne der Gleichbehandlung ist ein einheitliches Vorgehen über alle Straßen notwendig, dass im Regelfall keinen Handlungsspielraum für individuelle Lösungen zulässt, Sondersituationen im Einzelfall stets vorbehalten.

### *Zeitlicher Ablauf*

Folgender Zeitrahmen ist für die Bearbeitung und Umsetzung der wesentlichen Maßnahmen vorgesehen (vorbehaltlich Unvorhergesehenes, z. B. die etwa notwendige Bearbeitung von später gemeldeten Problemstellen):

- Stufe 1: weitestgehend abgeschlossen
- Stufe 2: bis Ende 2025.

Auch wenn die Stufen grundsätzlich nacheinander bearbeitet werden, wird sich in der Bearbeitungspraxis ein fließender Übergang zwischen den Stufen ergeben. Da sich mitunter aufgrund von sich veränderndem Parkverhalten und neuen Erkenntnissen über die Zeit weitere Handlungsbedarfe im Zusammenhang mit Rettungssicherheit in einzelnen Straßen ergeben, ist vorgesehen, dass eintreffende Nachmeldungen von betroffenen Straßen jeweils mit in die Bearbeitung einfließen. Dies betrifft sowohl die innenstadtnahen als auch die innenstadtfernen Bereiche. Die Bearbeitung erfolgt dabei parallel zu den jeweils aktuell laufenden Arbeiten, soweit möglich. Die Sicherstellung der Rettungssicherheit (Stufe 1 und 2) wird weiterhin prioritär zur Herstellung und Verbesserung der Barrierefreiheit (Stufe 3 und 4) umgesetzt.

## 4 Maßnahmen zum Ordnen des Parkens und Herstellung und Verbesserung von Barrierefreiheit (Stufe 3 und 4)

### 4.1 Teilprojekt 1 Ordnen des Parkens

#### *Verbotswidriges Gehwegparken unterbinden und Parken neu regeln*

Teilprojekt 1 betrifft das Ordnen des Parkens zur Herstellung und Verbesserung der Barrierefreiheit. Im besonderen Fokus der Maßnahme ist, das bisherige verbotswidrige Parken auf Gehwegen zu unterbinden und das Parken neu zu regeln. Das Teilprojekt umfasst generell das Sicherstellen des regelkonformen Parkens.

Verbotswidriges „aufgesetztes“ Gehwegparken wird nach Maßgabe des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts durch straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen unterbunden. Dort, wo Gehwegparken in Ausnahmefällen und bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen durch Anordnung des Verkehrszeichens 315 zugelassen werden kann, wird dies durch eine entsprechende Beschilderung erfolgen. Bestandsanordnungen von Gehwegparken mit VZ 315 werden im Rahmen der Umsetzung des Konzepts mit überprüft. Sie werden im Zuge der Neuordnung des Parkens dann entweder angepasst, zurückgenommen oder bestätigt.

## Konzept: Parken in Quartieren

Wenn anzunehmen ist, dass Fahrzeugführende ihr Kfz zu weit auf den Gehweg aufparken und dieser dadurch nicht mehr über die jeweils angestrebte Mindestbreite verfügt, kann eine Markierung aufgebracht werden. Über die Parkraumüberwachung werden regelmäßige Kontrollen des Parkverhaltens sichergestellt, darüber hinaus ist vorgesehen, die Maßnahmen und ihre Wirksamkeit insgesamt zu evaluieren.

Die Organisation des Parkens erfolgt nach einem differenzierten Konzept, bei dem das Parken in den Quartieren anhand definierter Standardmaße geordnet wird. Auf Grundlage von vor-Ort erhobener Daten – insbesondere zu den in Bremer Wohnquartieren typischen Straßenbreiten und Querschnittsgestaltungen – wurden belastbare Standards entwickelt, die sowohl die Parkordnung als auch die Herstellung und Verbesserung der Barrierefreiheit für verschiedene Straßentypen gewährleisten. Diese Standards berücksichtigen die gewachsenen Straßenräume und deren unterschiedliche Fahrbahnbreiten sowie Seitenraummaße im Bestand. Dabei ist stets auf die jeweiligen Umstände Rücksicht zu nehmen und diese in die Gesamtwürdigung einzubeziehen.

Für die verschiedenen „Straßenraumkategorien“ und die Kombinationen von bestehender Fahrbahnbreite und Breite des Seitenraums wurden jeweils Regelquerschnitte zur Neuordnung des Parkens festgelegt. Dabei wird das gesamte Spektrum berücksichtigt, beginnend von sehr breiten Straßenprofilen mit beidseitigem Fahrbahnparken bis hin zu äußerst beengten Straßenräumen, die kein Kfz-Parken regelkonform zulassen. In diesem Rahmen wurden Standardlösungen mit und ohne aufgesetzten Gehwegparken (einseitig oder beidseitig) festgelegt – jeweils unter Berücksichtigung der Erfordernisse an die barrierefreie Nutzung der Gehwege. Weitere Unterkategorien sind in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten möglich. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden nur ausgewählte Kategorien dargestellt.

**Das standardisierte Verfahren lässt im Einzelfall immer auch Ermessensentscheidungen zu, wenn dies aus dem vorliegenden Sachverhalt heraus geboten ist. Die Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände und die Berücksichtigung von Besonderheiten im Einzelfall bleibt stets vorbehalten.**

**Anlage 1** stellt die Straßenraumkategorien und Regelquerschnitte über das gesamte Spektrum der straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur Neuordnung des Parkens in den bestehenden Straßenräumen umfassend dar.

### *Grundmaße und Straßenraumkategorien*

Folgende technischen **Grundmaße** werden für die Neuregelung des Parkens in den bestehenden Straßenräumen verwendet:

- 2,00 m Parkstreifenbreite,
- 3,05 m Kfz-Durchfahrtbreite,
- 1,80 m Gehwegbreite zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit.

Die aktuell geltende, sich aber in der Überarbeitung befindende Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und deren Ad-Hoc-Arbeitspapier als Kurzform über wesentliche Änderungen beschreiben die Bemessungsparameter für die Planung und den Bau von Stadtstraßen. Da in der Richtlinie RAST 06 der Neubau von Straßen zu Grunde gelegt ist, lassen sich diese nur bedingt im Bestand umsetzen. In der Regel sind sowohl die Fahrbahnen als auch die Gehwege schmaler als in der RAST 06 gefordert. Daher werden bei dieser Konzeption die in der Richtlinie definierten Grundmaße der erforderlichen Bewegungsräume der Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Die bei Neu- und Umbaumaßnahmen zu berücksichtigenden Sicherheitszuschläge kommen in diesem Fall nicht zum Tragen, da die vorhandenen Breiten der bestehenden Straßenräume dies im Bestand in der Regel nicht zulassen. Die für die

## Konzept: Parken in Quartieren

jeweiligen Verkehrsarten benötigten Flächen werden daher die im Regelwerk vorgesehenen Mindestmaße angesetzt.

Es soll sichergestellt werden, dass die vorhandenen Gehwege uneingeschränkt nutzbar sind. Das laut RASt erforderliche Mindestmaß von 1,80 m ermöglicht auch mobilitätseingeschränkten Personen Begegnungen im Längsverkehr. Sollte auf Grund der Örtlichkeit ein solches Maß nicht umgesetzt werden können, wird mit 1,50 m freizuhaltender Gehwegbreite ein Maß vorgegeben, das die Begehrbarkeit von Fußwegen in der jeweiligen Gehrichtung garantiert. Für Begegnungen sind in diesem Fall in ausreichend kurzen Abständen Begegnungsstellen mit einer mindestens nutzbaren Mindestlänge von 2,50 m und der vollen baulich im Bestand des Gehwegs vorhandenen Breite vorzusehen. In der Regel ist dazu ein Parkstand (5,50 m Länge) aufzuheben und baulich (Poller, Fahrradbügel etc.) gegen Beparken zu sichern. Als Begegnungsstellen können auch ausreichende Gehwegflächen vor Einfahrten und weitere Stellen mit Bordsteinabsenkungen (siehe auch § 12 Absatz 3 Nr. 3 und 5 StVO) fungieren.

Es ist das Ziel, dass die geforderte lichte Breite (1,80 m bzw. 1,50 m) dauerhaft hindernisfrei zur Verfügung steht; eine zusätzliche Einschränkung durch Einbauten oder sonstige Elemente innerhalb dieser Verkehrsfläche, wie z. B. durch Versorgungskästen, Beleuchtungsmasten, Verkehrszeichen, Fahrradbügel, oder ähnliche Objekte, soll vermieden werden. Die Parkstreifenbreite (2,00 m) deckt die Fahrzeugbreiten der überwiegenden Anzahl heute gängiger Pkw-Modelle ab und wird auch bei Neuplanungen zu Grunde gelegt. Die erforderliche Kfz-Durchfahrtsbreite (3,05 m) ermöglicht Fahrzeugen aller Art die Befahrbarkeit der Straßen.

Folgende **Regelfälle mit jeweils zugeordneten Regelquerschnitten** (Standards) wurden für verschiedene Straßenkategorien entwickelt – mit Angaben zur Aufteilung des Raums, für Fahrgasse, Parkstreifen und nutzbaren Gehweg (siehe Anlage 1):

- Beidseitiges Parken:
  - Kategorie I: Beidseitiges Fahrbahnparken
  - Kategorie II: Einseitiges Fahrbahnparken, einseitig aufgesetztes Parken
  - Kategorien III/VII: Beidseitig aufgesetztes Parken ohne/mit einseitiger Unterschreitung des Mindestmaßes
- Einseitiges Parken:
  - Kategorie IV: Einseitiges Fahrbahnparken
  - Kategorien V/VIII: Einseitig aufgesetztes Parken ohne/mit Unterschreitung des Mindestmaßes
- Kein Parken:
  - Kategorie VI: Kein Parken möglich

### *Zu den Kategorien VII und VIII*

Die Auswirkungen der Maßnahmen auf das verbleibende Angebot der straßenräumlichen Stellplätze sind gegenüber der barrierefreien Nutzung der Straßenräume straßenverkehrsbehördlich abzuwägen. Es ist davon auszugehen, dass in verschiedenen Quartieren heute überwiegend beidseitig (auf der Fahrbahn und/oder aufgesetzt) geparkt wird. Auf Grund der straßenräumlichen Gegebenheiten wird dort regelkonform beidseitiges Parken nach dem Ordnen voraussichtlich nicht mehr möglich sein. Das Parken in diesen Abschnitten würde einseitig am Fahrbahnrand neu organisiert (Kategorie IV), wodurch auf einer Seite das Parken komplett entfiel. Bei ausschließlicher Nutzung der Kategorien I bis VI würde in den einzelnen Quartieren eine übermäßig große Anzahl von heute real genutzten Stellflächen nicht mehr zur Verfügung stehen, für die – auch unter Inkaufnahme zumutbarer Entfernungen – derzeit keine Kompensation zur Verfügung gestellt werden kann und deshalb ein nicht mehr verträgliches Missverhältnis zwischen Parkraumbedarf und -angeboten entstehen würde.

## Konzept: Parken in Quartieren

Eine solche Lösung ließe sich in einem einzigen Schritt nicht umsetzen. Deshalb wird ein Verfahren gewählt, nach dem in betroffenen Straßen, unter Abwägung aller Umstände, die Kategorie VII zur Anwendung kommen kann, in denen einseitig die 1,50 m Mindestmaß auch unterschritten werden können, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Langfristiges Ziel bleibt auch hier die Herstellung der Zustände analog der Kategorien I-IV.

Für schmalere Straßen, in denen aktuell nur einseitig aufgesetzt geparkt wird und wo eine Parkreihe bei Ansatz 1,50 m Gehwegbreite entfallen müsste (aufgrund der dann zu engen Fahrbahnbreite), kann unter identischen Bedingungen (Abwägung aller Umstände) Kategorie VIII mit geringerer Gehwegbreite zum Einsatz kommen.

Anwendung finden die Kategorien VII und VIII nur in Quartieren mit – unter den heutigen Bedingungen – besonders hohem Parkdruck. In diesen Fällen besteht, sofern der Straßenquerschnitt dies zulässt, die Möglichkeit, einen der beiden Gehwege mit **1,80 m Gehwegbreite** bzw. **1,50 m Gehwegbreite mit Begegnungsstellen** herzustellen. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite wird dann aufgesetztes Parken erlaubt, sofern dort eine Gehwegbreite von **mindestens 1,20 m gewährleistet** ist und dort regelmäßige Begegnungsstellen vorgesehen werden, um Begegnungsverkehr auch auf dem betroffenen Gehweg zu ermöglichen. Zudem muss für die Anwohner dieser Straßenseite das Überqueren der Fahrbahn und damit das Erreichen des gegenüberliegenden breiteren Gehwegs angemessen und gefahrlos möglich sein. Bei der Herstellung der Barrierefreiheit wird die Sicherstellung der Erschließung von zentralen Wegebeziehungen in den Quartieren bzw. zwischen den Quartieren berücksichtigt.

Die Maßnahmen auf der Straßenseite mit geringerer Breite müssen die Verletzung subjektiver Rechte ausschließen, und die Auswahl muss nach sachlichen Kriterien getroffen werden. Es wird ausgeschlossen, dass Kategorien VII und VIII dort zum Tragen kommen, wo Kategorien IV bzw. VI unter Abwägung aller Umstände verträglich umsetzbar wären. Dieses Vorgehen findet eine ausdrückliche Grundlage in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in der Fassung vom 27. Februar 2025, in der ausdrücklich normiert und näher ausgestaltet ist:

*„Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Für die Beurteilung des unbehinderten Verkehrs sind die Länge der Verengung, das Verhältnis der für das Parken auf Gehwegen in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. **Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände.** Ferner ist zu beachten, dass die Gehwege und die darunterliegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann.“*

Für Straßen mit besonderen Nutzungsansprüchen, z. B. anliegenden Schulen, Kindergärten, Behinderteneinrichtungen und Altenheimen, sind die Kategorien VII und VIII ausgeschlossen.

Die dargestellten Lösungen der Kategorien VII und VIII, mit einseitigen Gehwegbreiten von 1,20 bis 1,50 m und Begegnungsstellen, werden zu gegebener Zeit evaluiert und neu bewertet. Sobald alternative Mobilitätsangebote greifen und der Parkdruck sinkt, ist davon auszugehen, dass in diesen Straßenabschnitten Querschnittsaufteilungen entsprechend Kategorie I oder IV verträglich umsetzbar sind.

## 4.2 Teilprojekt 2 Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken

### *Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken als Entlastungsmaßnahme*

Teilprojekt 2 umfasst die flächendeckende Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparkregelung für Anwohner der betroffenen Quartiere.

Aufgrund des gestiegenen Parkdrucks in zahlreichen Wohnquartieren Bremens und der in vielen Bereichen bestehenden Unzulänglichkeiten in der Versorgung mit Stellplätzen für Bewohner ist es erforderlich, das vorhandene Angebot an öffentlichem Parkraum neu zu ordnen. Private Stellflächen sind in vielen Fällen nicht oder nicht in ausreichender Zahl vorhanden, wodurch Bewohner regelmäßig weite Wege zurücklegen müssen oder auf Gehwege, Nebenflächen oder Straßenflächen ausweichen müssen, die für Fahrzeuge nicht vorgesehen sind.

Dieser Zustand beeinträchtigt nicht nur die Wohnqualität, sondern gefährdet die Barrierefreiheit, Fußgängersicherheit und Nutzung der Gehwege – insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, ältere Bürger und Familien mit Kinderwagen.

Mit der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen, insbesondere der Teilstrategie „Parken in Quartieren“ und „Steuerung und Ordnung des Parkens“, hat der Senat beschlossen, Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, damit Parkraum in Quartieren gerecht verteilt, Parkdruck reduziert und öffentliche Verkehrsflächen sicher und nutzbar gehalten werden. Bewohnerparken ist als bewährtes Instrument dort vorgesehen, wo erhebliche Defizite bestehen. Dies trifft für die hier beschriebenen innenstadtnahen und verdichteten Quartiere zu.

Nach § 45 StVO besteht die rechtliche Befugnis, Parkregeln festzulegen, insbesondere Bewohnerparken, wenn in Gebieten mit erheblichem Parkraumangel die Bewohner regelmäßig keine Stellplätze in fußläufig zumutbarer Entfernung finden.

Daher wird die Einrichtung von Bewohnerparkzonen in den hier ausgewählten Quartieren als erforderlich angesehen, um:

- die Rechte der Bewohner:innen gegenüber dem öffentlichen Raum zu stärken,
- Gehwege und öffentliche Verkehrsflächen dauerhaft barrierefrei und sicher zu erhalten,
- den Parkdruck zu mindern,
- eine faire Verteilung der Parkflächen sicherzustellen,
- und gleichzeitig die Zielsetzungen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (VEP) und dessen Teilfortschreibung und der Straßenverkehrsordnung (StVO) rechtlich und planungsfachlich umzusetzen.

## Konzept: Parken in Quartieren

Es ist grundsätzlich geplant, in den bearbeiteten Quartieren jeweils Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken parallel zum Ordnen des Parkens zu planen und umzusetzen.

Damit werden Planungs-, Beteiligungs-, und Umsetzungsprozesse deutlich verschlankt und die Umsetzung eines integrierten Ansatzes forciert.

Mit der Novellierung der Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) wurden die gesetzlichen Anforderungen, Bewohnerparken einzuführen, verändert. Der Planungsprozess wird dadurch erleichtert.

Die Parkraumbewirtschaftung wird sozialverträglich gestaltet. Der Preis für einen Bewohnerparkausweis beträgt aktuell 75,- € pro Jahr, d.h. umgerechnet pro Monat 6,25 €.

Die aus der Parkraumbewirtschaftung generierten Einnahmen werden zunächst zur Refinanzierung der dafür erforderlichen Infrastruktur verwendet. Mittel- bis langfristig sind die verbleibenden Mittel für quartiersbezogene Begleitmaßnahmen, die unmittelbar dem jeweiligen Quartier zugutekommen, vorgesehen.

### **Exkurs:**

#### **Was ist Parkraumbewirtschaftung? Was ist Bewohnerparken?**

*Unter Parkraumbewirtschaftung versteht man alle Maßnahmen, die das Parken in einem Gebiet organisieren und steuern, um Parkplätze effizient zu nutzen und den Verkehr zu lenken. Es umfasst die Organisation und Steuerung von Angebot und Nachfrage von Parkraum im öffentlichen Straßenraum. Maßnahmen umfassen z. B. Parkgebühren, zeitliche Begrenzungen, Parkzonen und Überwachung. Eine Parkraumbewirtschaftung wird oft z. B. punktuell an Geschäftsstraßen des Parkraums eingerichtet (z. B. kostenpflichtiges Kurzzeitparken, mit Parkticket vom Parkscheinautomaten bzw. digital über eine Park-App, oder kostenloses Parken mit Parkscheibe).*

*In Wohnquartieren kann Parkraumbewirtschaftung und zusätzlich eine Freistellung für Anwohner (als Bewohnerparken) vorgesehen werden. Bewohnerparken (früher: Anwohnerparken) ist durch das [Straßenverkehrsgesetz](#) vorgesehen und in der [Straßenverkehrs-Ordnung](#) im Einzelnen geregelt. Dabei erhalten Anwohnende für ihr Quartier (die eingerichtete „Bewohnerparkzone“) über den Erwerb von Bewohnerparkausweisen das Anrecht, zeitlich unbegrenzt ihr Fahrzeug abzustellen. Sie werden damit gegenüber nicht quartiersangehörigen Besucherinnen und Besuchern privilegiert und von der Parkraumbewirtschaftung freigestellt, die nach den allgemeinen Bedingungen der Bewirtschaftung gelten (z. B. kostenpflichtiges Kurzzeitparken). Bewohner erhalten durch den Bewohnerparkausweis allerdings kein Anrecht auf einen Stellplatz im öffentlichen Raum, sie werden aber von der Parkraumbewirtschaftung freigestellt.*

*In Bremen wird eine Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken in der Regel nach dem sogenannten „Mischprinzip“ angeordnet. Sowohl Bewohnende mit Bewohnerparkausweis als auch Besucher:innen (bzw. alle ohne Bewohnerparkausweis) können in der gesamten Bewohnerparkzone parken, letztere allerdings kostenpflichtig und zeitlich begrenzt; hiervon sind die Bewohner-/Ausweisinhaber freigestellt. Außerhalb der Innenstadt kostet das (Kurzzeit-)Parken in bewirtschafteten Bereichen aktuell 3 € pro Stunde und ist bis maximal 3 Stunden möglich. Bewohnerparkausweise kosten aktuell 75 € pro Jahr, d.h. umgerechnet pro Monat 6,25 €. (Stand 06.2025)*

### Einrichtung von 41 Bewohnerparkzonen

Es wurden nach aktueller Planung 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.

Die vom Bremer Senat am 20.09.2022 und der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung am 29.09.2022 beschlossene Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) Bremen 2025 mit dem Teilkonzept „Parken in Quartieren“ (Seite 223 – 246) ist dabei als „beschlossenes städtebauliches oder verkehrliches Konzept“ entsprechend VwV-StVO zu § 45 Abs. 9 anzusehen, auf dessen Grundlage in Verbindung mit ergänzenden Untersuchungen und Erhebungen Bewohnerparken angeordnet werden kann ([https://bau.bremen.de/sixcms/media.php/13/top%2010\\_20220920\\_Verkehrsentwicklungsplan\\_Bericht\\_Massnahmen\\_Handlungskonzept.pdf](https://bau.bremen.de/sixcms/media.php/13/top%2010_20220920_Verkehrsentwicklungsplan_Bericht_Massnahmen_Handlungskonzept.pdf))

Für die Umsetzung von Bewohnerparkregelungen werden in den einzelnen Quartieren „Bewohnerparkzonen“ eingerichtet. Dazu werden an sämtlichen Zufahrten zu den Quartieren mit dem Verkehrszeichen „Parkraumbewirtschaftungszone“ (Verkehrszeichen VZ 314.1/ 314.2) und den Zusatzzeichen „mit Parkschein“ und „Bewohner mit Parkausweis-Nr. XY frei“ gekennzeichnet. 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.

#### **Exkurs:**

#### **Warum wird den Beiräten Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung angeraten?**

*Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in Kombination mit Bewohnerparken ist eine zentrale Maßnahme zur Ordnung des ruhenden Verkehrs und wird den Ortsbeiräten ausdrücklich empfohlen. Durch zeitlich begrenztes Parken wird der knappe öffentliche Raum effizienter genutzt und steht somit mehr Nutzer:innengruppen zur Verfügung. Besucher:innen der Anwohner:innen und Kund:innen der ansässigen Betriebe erreichen die Parkzonen weiterhin, während Anwohner:innen bevorzugt Stellplätze erhalten. So verringert sich die Konkurrenz um Parkraum spürbar.*

*Zugleich sorgt die Bewirtschaftung für eine gerechtere Verteilung: Menschen, die auf ein Auto angewiesen sind, finden eher einen Stellplatz. Durch gezielte Steuerung werden zudem alternative Mobilitätsangebote wie ÖPNV, Fahrrad oder Carsharing gestärkt.*

*Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass Parkraumbewirtschaftung das Mobilitätsverhalten verändert – so werden bspw. private Stellplätze wie Garagen oder Höfe verstärkt genutzt.*

*Ein entscheidender Erfolgsfaktor ist die flächendeckende und koordinierte Umsetzung. Nur wenn alle Quartiere in die Maßnahme einbezogen werden, kann das System wirksam sein. Einzelne unbewirtschaftete Bereiche würden durch Ausweichparker:innen stark überlastet. Eine abgestimmte Einführung verhindert solche Verdrängungseffekte, entlastet die Quartiere nachhaltig und schafft Platz für eine faire Nutzung des öffentlichen Raums.*

### *Einvernehmen des Beirats*

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

Die Rechte der Beiräte werden im Rahmen der Verfahren gewahrt.

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.

### 4.3 Teilprojekt 3 Begleitmaßnahmen

Begleitend zur beabsichtigten Neuordnung des ruhenden Verkehrs sind flankierende Maßnahmen vorgesehen, die auf die Förderung nachhaltiger Mobilität, die spürbare Entlastung des Parkraums sowie die Steigerung der Lebensqualität im Quartier abzielen.

Zum einen ist die Einführung und gezielte Bewerbung alternativer Mobilitätsangebote geplant, um attraktive Optionen jenseits des privaten Pkw-Besitzes zu schaffen. Zum anderen soll die Möglichkeit zur Einrichtung ergänzender oder alternativer Parkflächen geprüft werden, um den spezifischen örtlichen Anforderungen Rechnung zu tragen.

Grundsätzlich sollen die Begleitmaßnahmen zwar verzahnt mit den Maßnahmen zum Parken geplant werden, jedoch entkoppelt von den Maßnahmen zum Parken und zeitlich unabhängig umgesetzt werden (können), um den Gesamtprozess zu beschleunigen. Die Umsetzung soll trotzdem möglichst zeitnah und im Idealfall parallel zum Ordnen des Parkens erfolgen. Der Zeitbedarf unterscheidet sich dabei je nach Maßnahme. Die verkehrsrechtlichen Anforderungen sind bei der Dimensionierung der Begleitmaßnahmen in den Quartieren zu berücksichtigen.

Folgende Begleitmaßnahmen sind vorgesehen:

1. Carsharing im öffentlichen Raum: mobil.punkte, mobil.punktchen
2. Fahrradparken – Aufstellen von (Lasten-)Fahrradbügeln
3. Alternative Parkflächen („Mehrfachnutzung“)
4. Einrichtung von Quartiersgaragen
5. E-Ladeinfrastruktur für Pkw
6. Flächen für Liefern und Laden
7. Abstellflächen für E-Scooter
8. Abstellflächen für Bikesharing
9. Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV.

Darüber hinaus ist eine Verzahnung mit anderen Programmen, z. B. dem „Querungshilfenprogramm“ und dem „Handlungskonzept Stadtbäume“ (Suche nach neuen Baumstandorten; Alternative Begrünung von Straßen) der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft vorgesehen. Die im Rahmen von „Parken im Quartier“ identifizierten freiwerdenden Flächen und Bedarfe werden in die bestehenden Programme zur Prüfung und gegebenenfalls zur weiteren Bearbeitung eingebracht, ohne direkt Teil des hier vorliegenden Konzeptes zu sein.

## Konzept: Parken in Quartieren

### 1. Carsharing im öffentlichen Raum: mobil.punkte, mobil.pünktchen

Die Stadtgemeinde Bremen fördert bereits seit 2003 Carsharing im öffentlichen Raum durch die Umsetzung von „mobil.punkten“ (Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum) und seit 2009 durch die Umsetzung der im Carsharing-Aktionsplan dargestellten Handlungsfelder. Die „mobil.punkte“ ergänzen die Stationen auf privatem Grund und werden dementsprechend geplant, um Lücken im Angebot zu schließen und für kürzere Wege zwischen Stationen zu sorgen. Derzeit gibt es in Bremen ca. 30.000 Carsharing-Nutzende, 630 Carsharing-Fahrzeuge, 160 Stationen (davon 51 im öffentlichen Straßenraum) – Tendenz steigend.

In Hinblick auf den ruhenden Verkehr ist Carsharing ein wesentlicher Teil der Lösung zur Reduzierung des Parkdrucks. Vor diesem Hintergrund sind die Rahmenbedingungen zur Förderung und zur beschleunigten Ausweitung von Carsharing-Angeboten im Zusammenspiel mit den relevanten Akteuren gezielt zu optimieren.

Laut der 2018 erarbeiteten Studie von *Team Red* ersetzt in Bremen ein Carsharing-Fahrzeug bis zu 16 private Autos. Dabei führt die Einführung von mehr Carsharing nicht zu einer sofortigen Entlastung, sondern die entlastende Wirkung auf den Parkdruck entfaltet sich erst mittelfristig.

Das Konzept sieht als eine von mehreren Begleit- und Kompensationsmaßnahmen die Umsetzung von neuen mobil.punkten und die Verdichtung des Carsharing-Angebots in den innenstadtnahen Quartieren vor, jährlich entstehen in allen innenstadtnahen Stadtteilen neue Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum. Die Anzahl der mobil.punkte, die in den einzelnen Stadtteilen pro Jahr umgesetzt werden können, ist u. a. abhängig von der Entwicklung von Carsharing-Stationen auf privaten Flächen im Bestand und von der Umsetzung von Carsharing-Stationen im Rahmen von Neubauvorhaben. Für den Ausbau von mobil.punkten wird die Entscheidung über Standorte gemeinsam mit dem jeweiligen Beirat getroffen.

### 2. Fahrradparken – Aufstellen von Fahrradbügeln

Im Rahmen der Umsetzung der Stufe 3 soll die Anzahl der Fahrradbügel im öffentlichen Raum substantiell erhöht werden. Ziel ist es, den Radverkehr durch ein verbessertes Angebot zu fördern und das Abstellen von Rädern auf den Gehwegen zu reduzieren (Erhöhung der Barrierefreiheit). Auch Abstellflächen für Lastenräder sollen punktuell entstehen.

Fahradparken soll, anders als bisher, nicht mehr vorrangig in den Seitenräumen (z. B. Gehwegen) umgesetzt werden. Fahrradbügel werden möglichst flächensparend positioniert, z.B. am Fahrbahnrand. Hier übernehmen Fahrradbügel damit zusätzlich auch eine Barriere-Funktion und reduzieren den Überwachungsaufwand. Die strategische Platzierung von Fahrradbügeln, z. B. im Bereich von Einmündungen, soll genutzt werden, um die Parkordnung zu unterstützen und Sichtbeziehungen freizuhalten. Auch sollen „Restflächen“ (z. B. für das Kfz-Parken untermaßige Flächen) als Standorte für Fahrradbügel dienen. Wenn keine anderen geeigneten Flächen verfügbar sind, werden Fahrradbügel punktuell auch im Bereich von (früheren) Kfz-Parkflächen errichtet.

Anders als im regulären Verfahren zum Aufstellen von Fahrradbügeln (jeweils nach Antragsstellung) wird in „Parken in Quartieren“ die Angebotserweiterung proaktiv durch die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und das Amt für Straßen und Verkehr umgesetzt, ohne dass es einer gesonderten Antragsstellung durch Beiräte oder Bürger bedarf. Hierzu findet im Rahmen des Konzeptes eine Bedarfsanalyse statt. Ein Beteiligungsformat, um Vorschläge einzubringen, ist vorgesehen. Die Anzahl der errichteten Fahrradbügel wird sich nach dem abgeschätzten Bedarf und der Flächenverfügbarkeiten richten, unter Abwägung der Flächenkonkurrenzen mit anderen Nutzungen.

### 3. *Alternative Parkflächen („Mehrfachnutzung“)*

Durch das Ordnen des Parkens wird der Parkdruck in vielen Quartieren zumindest vorerst steigen. Daher wird die Schaffung bzw. Einrichtung alternativer Parkflächen, jenseits des öffentlichen Raums, geprüft. Die Mehrfachnutzung vorhandener, privater, öffentlich zugänglicher Parkplätze (von Supermärkten, an Unternehmen, Kirchen, Sportvereinen sowie städtischen Einrichtungen etc.) könnte dort, wo diese in den Quartieren vorhanden sind, für eine gewisse Entlastung sorgen.

Grundsätzlich obliegt es den Flächeneigentümern, zusammen mit den Anbietern von entsprechenden Parkdienstleistungen, diese Nutzung durch privatwirtschaftliche Verträge möglich zu machen. Die Erschließung von alternativen Parkflächen soll im Rahmen von „Parken in Quartieren“ allerdings angestoßen und unterstützt werden. Erste Schritte wurden schon im Zusammenhang mit der „Machbarkeitsstudie Quartiersparken“ (2023–2025, im Auftrag der Senatorin Bau, Mobilität und Stadtentwicklung) durchgeführt und sollen jeweils quartiersbezogen weitergeführt werden.

Grundsätzlich muss allerdings berücksichtigt werden, dass die Entlastungswirkung durch die Mehrfachnutzung von Parkflächen insgesamt begrenzt ist:

- In vielen Quartieren mit hohem Parkdruck gibt es keine entsprechenden Parkplätze;
- Für Supermärkte sind Parkplätze von sehr hoher wirtschaftlicher Bedeutung, so dass (bisher) i. d. R. jeweils nur geringe Anteile der Stellflächen zur Verfügung gestellt werden (z. B. 15 Stellplätze bei großen Parkanlagen);
- Die Mehrfachnutzung von Parkplätzen stößt z. T. auf Nutzungskonflikte: Der Parkbedarf von Anwohnenden nach Feierabend und an Wochenenden kollidiert mit der intensiven Parkplatznutzung von Supermärkten an Samstagen. Ein Angebot an Randzeiten – mit Ausnahme von Samstagen – ist für viele Parkende wenig attraktiv;
- Hürden wie Lärmschutz, Verkehrssicherungspflichten etc. müssen im Einzelfall geklärt werden und stehen ggf. einer Nutzung entgegen bzw. schränken diese ein. Hierzu müssen jeweils weitere Klärungen erfolgen. Die Nutzbarkeit von Stellplätzen ist oft durch Lärmschutz in Verbindung mit den Baugenehmigungen eingeschränkt, so dass Fahrzeuge nachts nicht bewegt werden dürfen und damit nicht zugänglich sind;
- Das Ermöglichen einer „Mehrfachnutzung“ hängt wesentlich von der Bereitschaft des Eigentümers hierzu ab. Eine Eigenmotivation durch Parkeinnahmen als Geschäftsmodell gibt es i. d. R. (zumindest bei Supermärkten) nicht, da diese zu gering sind und es derzeit noch keine Parkraumbewirtschaftung von öffentlichen Flächen gibt.

Für die Mehrfachnutzungen von Parkflächen gibt es keine Einheitslösungen, da jeder Standort konkret geprüft werden muss (Lärmschutz, Auswahl Stellplätze, Vertragsbedingungen, ggf. neu zu installierende Schrankensysteme, Kameras etc.). Die Entscheidungsprozesse bei Flächeneigentümern dauern mitunter lange. Gleichzeitig ist mit der Aktivierung von alternativen Parkflächen ein hoher personeller Aufwand verbunden (Einzelfallprüfung). Der Prozess kann nur punktuell erfolgen und wird aufgrund des hohen Aufwandes nur für aussichtsreiche Standorte gestartet.

### 4. *Einrichtung von Quartiersgaragen*

Neben der Mehrfachnutzung von Parkflächen wird auch die Schaffung bzw. Einrichtung von Quartiersgaragen zur Reduzierung des Parkdrucks geprüft. Aufgrund begrenzter Flächenpotenziale, des Zeitho-

## Konzept: Parken in Quartieren

rizonts für Planung und Bau, der aktuellen Preisentwicklung im Hochbau sowie der finanziellen Herausforderung ist eine schnelle Umsetzungswahrscheinlichkeit allerdings gering und eher im Einzelfall zu realisieren. In der Regel wird die Planung und Errichtung von Quartiersgaragen mehrere Jahre in Anspruch nehmen, so dass sie erst mittel- bis langfristig zur Verfügung stehen.

Die Flächenpotentiale für Quartiersgaragen, insbesondere in den innenstadtnahen Quartieren mit hohem Parkdruck, sind gering – das zeigt die aktuelle Machbarkeitsstudie „Quartiersparken in Bremen“. In diesem Zusammenhang erfolgte die Flächensuche unter anderem auf Basis einer Bürgerbefragung. Die Bewertung von Flächen für Quartiersgaragen erfolgte dann auf Grundlage fachlicher Kriterien, wie die mögliche verkehrliche Erschließung, Flächengröße, bereits laufende Planungen, vorhandenes Nutzerpotenzial etc.

Die Studie zum Quartierparken zeigte auch, dass Quartiersgaragen (ohne Optionen für Kurzzeitparken oder sonstige Einnahmen) unter den aktuellen Bedingungen i. d. R. nicht wirtschaftlich zu betreiben sind. Die aktuell sehr hohen Baukosten (auch für einfache Standardbauweisen) sind dabei ein wesentlicher Faktor, der die finanzielle Machbarkeit erschwert. Eine Finanzierung durch die Stadtgemeinde Bremen ist aufgrund der Haushaltslage schwierig.

Trotz der schwierigen Bedingungen für Quartiersgaragen erfolgt die weitere Prüfung von zukünftigen Standortvorschlägen und Projektideen in Zusammenarbeit mit der BREPARK, um Chancen wahrzunehmen, die sich durch neue städtebauliche Entwicklungen, neue Geschäftsmodelle oder bessere Rahmenbedingungen ergeben.

### 5. E-Ladeinfrastruktur für Pkw

Um das E-Laden in den Bremer Quartieren systematisch zu steuern, wurde die Strategie für den weiteren Ausbau von Ladeinfrastruktur (Ladesäulen) für Pkw im öffentlichen Straßenraum der Stadt Bremen beschlossen (BBÜ 17.09.2024). Da sich das Laden von Kfz vom Tanken technisch und zeitlich unterscheidet, braucht es für breite Bevölkerungsteile ohne eigenen Stellplatz mit privater Wallbox die Möglichkeit, zuverlässig und mit kurzen Wegen zur Ladeinfrastruktur ein E-Fahrzeug laden zu können. Dabei steht nur ein Teil der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur auch im öffentlichen Straßenraum (ca. 25–30 %; schwerpunktmäßig als Normalladestationen mit 11 kW Ladeleistung). Der größere Teil steht auf privaten Flächen, die öffentlich zugänglich sind (bspw. Supermarktparkplätze, Tankstellen etc.).

Der Ausbau von E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum erfolgt stadtweit durch private Betreiber nach dem im E-Ladeinfrastrukturkonzept beschriebenen Verfahren und innerhalb der von der Fachverwaltung vorgegebener Suchräume. Diese werden bedarfsgerecht mit dem Ziel eines flächendeckenden Angebots im Stadtgebiet verteilt. Die Verortung der konkreten Standorte erfolgt nach diversen fachlichen Kriterien und unter Einbindung der jeweiligen Stadtteilbeiräte und weiterer Beteiligter. Die zu errichtende Anzahl an Ladepunkten wird ebenfalls vorgegeben. Die Zahl der Suchräume und der Ladepunkte richten sich dabei nach der stadtteilgenauen Bedarfsprognose, die durch einen externen Dienstleister ermittelt wurde. Diese Suchräume werden stadtweit zu Bündeln zusammengefasst und im Rahmen eines Interessenbekundungsverfahrens an interessierte Betreiber vergeben. Anschließend suchen die Betreiber in den jeweiligen Suchräumen nach konkreten Standorten. Anträge außerhalb dieses Verfahrens werden im Regelfall nicht mehr genehmigt.

Im Rahmen der Umsetzung dieses Konzepts ist für die innenstadtnahen Quartiere geplant, einen zusätzlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur konkret zu prüfen und im Betriebsplan vorzusehen, wenn die Nachfrage nach Ladeinfrastruktur in den engen Quartieren steigt – jenseits des oben beschriebenen

## Konzept: Parken in Quartieren

Vorgehens zur Bedarfsplanung. Durch eine zusätzliche Evaluation der Auslastung in einem kürzeren Zyklus soll für die innenstadtnahen Quartiere bei steigender Nachfrage einfach und schnell mit einer zusätzlichen – aber weiterhin bedarfsgerechten – Erweiterung reagiert werden. Der zusätzliche Ausbau der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum im Rahmen von „Parken in Quartieren“ kann notwendig werden, da in diesen Quartieren nur wenige halb-öffentlichen Flächen für die Errichtung von E-Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen und dies im öffentlichen Straßenraum kompensiert werden muss. Ein Ausbau der E-Ladeinfrastruktur jenseits des Bedarfs hingegen ist nicht vorgesehen und nicht sinnvoll, da wenig ausgelastete Standorte erhebliche Akzeptanzprobleme mit sich bringen werden, wenn der Parkdruck in den Quartieren sehr hoch ist.

Nicht alle von der Neuordnung des Parkens betroffenen Straßen werden von neuen Standorten für Ladeinfrastruktur profitieren können. Auch ist eine schnelle Umsetzung – zeitnah zu den das Parken ordnenden Maßnahmen – nicht für alle betroffenen Quartiere möglich. Einen zeitlichen Vorlauf gibt es für das Suchraumverteilungsverfahren (also das gewählte Verfahren zur systematischen Planung und Verteilung der Ladepunkte in der Stadt mit dem Ziel einer optimalen Abdeckung mit möglichst effizientem Ressourceneinsatz), für die Standortfindung durch die Betreiber und Genehmigung durch das Amt für Straßen und Verkehr sowie für die anschließend folgende Beantragung und Umsetzung der jeweiligen Netzanschlüsse. Grundsätzlich ist das Einrichten von Ladeinfrastruktur nur möglich, wenn das Parken geordnet ist. Erst das Konzept „Parken im Quartier“ ermöglicht daher eine Deckung der Ladebedarfe auch in den Quartieren.

### 6. Flächen für Liefern und Laden (Ladebereiche)

Der Wirtschaftsverkehr und hier insbesondere der Güterverkehr ist für das Funktionieren jeder Stadt elementar. Alle Prognosen gehen von einer weiteren Steigerung des innerstädtischen Güterverkehrs aus. E-Commerce und Online-Handel sind hier die treibenden Kräfte, die zu einer wachsenden Menge insbesondere von Paketen führen. Damit entsteht ein zunehmender Regelungsbedarf, was die Flächen für Liefern und Laden betrifft, der auch im Rahmen von „Parken in Quartieren“ Berücksichtigung finden muss. Die jüngste Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) hat dafür mit einem neuen Verkehrszeichen („Ladebereich“) zusätzliche Möglichkeiten zur entsprechenden Ordnung des Straßenraums geschaffen.

Es ist geplant, an stark frequentierten Orten spezifische Ladebereiche auszuweisen. Gleichzeitig bleibt das bisherige Haltverbot an bestimmten Orten bestehen, um etwa Handwerksbetrieben und Pflegediensten weiterhin die Nutzung dieser Flächen zu ermöglichen. Die Kombination zielt auf eine ausgewogene Lösung, die sowohl die Bedürfnisse der Lieferdienste als auch die der Anwohnenden berücksichtigt. So ist beispielsweise auch eine temporäre Nutzung von Ladebereichen als Parkfläche für Anwohnerinnen und Anwohner (etwa an Tagesrandzeiten oder über Nacht) denkbar.

### 7. Abstellflächen für E-Scooter

Neue E-Scooter-Abstellflächen werden punktuell dort eingerichtet, wo die tatsächliche Beschwerdelage zur irregulären Abstellung oder die Nachfrage an E-Scootern besonders auffällig ist – also an so genannten „Hotspots“. Diese werden durch den Senator für Inneres und Sport (SIS) und das Ordnungsamt erfasst und mit Daten aus dem E-Scooter Dashboard als Hotspot identifiziert. Als „Hotspot“ gilt ein Standort, an dem regelmäßig mehrere E-Scooter pro Tag abgestellt werden und eine Ordnung der Fahrzeuge zwingend erforderlich ist (z.B. an ÖPNV-Kontenpunkten und Hauptverkehrsstraßen sowie

## Konzept: Parken in Quartieren

„Points of Interest“). Punktuell werden an neu geplanten mobil.punkten – wo sinnvoll – ebenfalls Abstellflächen für E-Scooter vorgesehen. Ein Angebot in Wohnstraßen wird nicht vorgesehen, da diese keine Ausleih-Hotspots darstellen. Die Prozesse zur Festlegung von E-Scooter-Abstellflächen werden mit dem Vorgehen von „Parken in Quartieren“ verzahnt. Ein Angebot an E-Scooter-Abstellflächen kann gegebenenfalls bedarfsorientiert punktuell ergänzt und optimiert werden.

### 8. Abstellflächen für Bikesharing

Das Bikesharing-System Bre.Bike ist am 1. April 2025 gestartet und umfasst 1.450 Standardfahrräder und 60 Lastenräder. Das Bediengebiet wird abgedeckt durch flexible Ausleih- und Rückgabegebiete. Diese gliedern sich wiederum in kostenlose Rückgabebereiche (sogenannte „Flexzonen“) an den Hauptstraßen und im innenstadtnahen Gebiet sowie in „Komfortzonen“, in denen gegen Aufpreis das Fahrrad abgestellt werden kann. Die Wohnstraßen sind dabei ausschließlich Aufpreiszone oder Parkverbotszonen. Ein Drittel der Räder werden an festen Stationen bereitgestellt, diese liegen im Bereich von Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs und im Innenstadtbereich.

Die Lastenräder von Bre.Bike sind dagegen ausschließlich als Angebot an mobil.punkten in den innenstadtnahen Quartieren vorgesehen. Das Lastenradsharing erfolgt dabei stationsgebunden mit sogenannten „Heimatstationen“, die Ausleihe sowie die Rückgabe erfolgen am selben Ort. An jeder Lastenradsharing-Station werden mindestens zwei Lastenräder zur Ausleihe bereitgestellt. Untersuchungen zeigen, dass ein gutes Angebot an Lastenradsharing Autofahrten ersetzen kann. Dies schafft eine zusätzliche Entlastung des öffentlichen Raumes und erweitert das Angebot des Umweltverbundes in diesen Quartieren.

Im Rahmen des Konzepts „Parken im Quartier“ kann das Angebot von Bikesharing-Stationen in den betroffenen Quartieren nach der Einführung des stadtweiten Systems punktuell erweitert werden. Dies betrifft insbesondere Hauptverkehrsstraßen und „Points of Interest“, an denen eine hohe Nachfrage vorliegt und entsprechend viele Leihvorgänge begonnen bzw. beendet werden. Die Bikesharing-Stationen sorgen sowohl für ein ordnendes Parken der Fahrräder in den Stadtteilen als auch für ein zuverlässiges Angebot an Fahrrädern. Als Standorte für Bikesharing-Stationen sollen insbesondere Restflächen herangezogen werden.

### 9. Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV

Eine wichtige Alternative zum privaten Pkw und somit potenziell zur Entlastung des Straßenraums stellt der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) dar. Grundsätzlich ist das Angebot in den innenstadtnahen Stadtteilen heute schon sehr gut. Durch Verbesserungen beim Angebot und der Infrastruktur des ÖPNV können die Anreize zur ÖPNV-Nutzung gesteigert werden, so dass mehr Menschen auf einen eigenen Pkw verzichten und der Pkw-Bestand in den Quartieren entsprechend mittelfristig sinkt. Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV sind nicht unmittelbar Bestandteil dieses Konzepts. Sie erfolgen parallel in eigenständigen Prozessen.

Angebotsausweitungen erfolgen im Rahmen der Angebotsoffensive der BSAG als Teil der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2025. Die Stufe 1 der Angebotsoffensive umfasst Taktverdichtungen auf den wichtigsten Bus- und Straßenbahnlinien, die alle innenstadtnahen Ortsteile zumeist zentral und im Fall der östlichen Vorstadt am Rande bedienen. Sie wird von Anfang bis Mitte 2026 in Modulen umgesetzt. Die Stufe 2 der Angebotsoffensive umfasst ein Prioritätsnetz aus Straßenbahn- und so genannten Metrobuslinien, für die ein Mindeststandard bzgl. Angebot, Infrastruktur, Be-

## Konzept: Parken in Quartieren

vorrechtigung und Fahrzeuge vorgegeben wird. Das Netz wird verdichtet, es wird mehr Direktverbindungen geben. Ziel des Prioritätsnetzes sind möglichst kurze Reisezeiten bei guter Erschließungswirkung. Das Angebot ist hochattraktiv, macht Fahrplankenntnisse weitgehend unnötig und ermöglicht jederzeit eine flexible Nutzung des ÖPNV. Die ersten Maßnahmen der Angebotsstufe 2 in den Bereichen Tabakquartier/GVZ, Bremer Osten und Bremer Norden werden ab Sommer 2026 sukzessive umgesetzt.

Unmittelbar quartiersbezogene infrastrukturelle ÖPNV-Maßnahmen, wie der barrierefreie Ausbau bereits bestehender Haltestellen oder Verbesserungen bei der Haltestellenzuwegung, sind möglich, insbesondere dann, wenn im direkten Bereich der Haltestelle bauliche Maßnahmen im Zusammenhang mit den Parkmaßnahmen geplant sind. Über eine planerische Mitbetrachtung wird im Einzelfall entschieden, abhängig von den personellen und finanziellen Ressourcen. Aufgrund der langen Planungsvorläufe wird eine Umsetzung jedoch im Regelfall zeitversetzt erfolgen.

Im Zusammenhang mit der allgemeinen und stadtweiten Angebots- und Infrastrukturplanung im ÖPNV ergeben sich in allen betroffenen Quartieren Verbesserungen, die zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV führen. Für die innenstadtnahen Quartiere werden viele der in den kommenden Jahren geplanten Angebotsverbesserungen gebündelt auftreten und daher direkt den Bewohnerinnen und Bewohner dieser Gebiete zugutekommen.

### 4.4 Information und Kommunikation

Information und Kommunikation sind Querschnittsaufgaben für das gesamte Projekt. Sowohl das Ordnen des Parkens und die Einführung von Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken sowie die unterschiedlichen Begleitmaßnahmen werden durch spezifische Informations- und Kommunikationsaktivitäten begleitet. Über die Website <https://parken.bremen.de/> wird über das Konzept, den Hintergrund sowie die aktuellen Fortschritte der Maßnahmen kontinuierlich informiert. \_\_

Eine gute Kommunikation kann dazu beitragen, die Akzeptanz und Nachvollziehbarkeit der Maßnahmen zu erhöhen sowie die Nutzung von alternativen Mobilitätsangeboten zu fördern. Das Kommunikationskonzept wird durch eine beauftragte Agentur erarbeitet. Die Kommunikation im Gesamtprojekt wird zusammengeführt und umfasst zukünftig alle vier Stufen.

Die Möglichkeiten für eine Beteiligung unterscheiden sich je nach fachlicher Maßnahme. Generell kann nur über wenige Teile der Planung eine Beteiligung erfolgen, da der Rahmen durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts eng gesteckt ist.

Für manche der Begleitmaßnahmen ist darüber hinaus eine weitergehende Bürgerbeteiligung vorgesehen, 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.

## 5 Räumliche und zeitliche Umsetzung des Konzepts „Parken im Quartier“ (Stufe 3)

### *Quartiere und „Cluster“*

Die **Maßnahmen zur Stufe 3** werden **zunächst in den besonders stark belasteten innenstadtnahen Stadtteilen** (Neustadt, Walle, Mitte, Östliche Vorstadt, Findorff, Schwachhausen) umgesetzt. Für die Definition des „innenstadtnahen Bereichs“ gilt grundsätzlich die Definition aus der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP). Fachlich sinnvolle Anpassung bzw. Erweiterungen der betroffenen Bereiche sind vorgenommen worden.

Wie in Kapitel 4.2. bereits beschrieben, umfasst der in Stufe 3 zu bearbeitende Bereich nach aktueller Planung insgesamt 41 Quartiere, die im Zuge des Planungsprozesses definiert wurden. Die Größe der Quartiere orientiert sich an der maximal zulässigen Größe von Bewohnerparkgebieten (max. 1 km, im Einzelfall 1,5 km). Der Zuschnitt von Quartieren berücksichtigt, soweit möglich, natürliche Grenzen mit trennender Wirkung, z. B. Hauptverkehrsstraßen. Ein Quartier kann im Einzelfall über die Stadtteilgrenze hinausgehen, damit diese natürlichen Quartiersgrenzen genutzt werden können. Eine Feinabstimmung der Quartiersgrenzen erfolgt im Planungsprozess.

Mehrere Quartiere bilden ein „Quartierscluster“. Sie bestehend aus zwei bis fünf (benachbarten) Quartieren und werden sinnvollerweise zeitgleich und gemeinsam bearbeitet. Damit soll unerwünschten Verlagerungseffekte entgegengewirkt und die Bearbeitung effizienter gestaltet werden.

Es ist vorgesehen, die straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen in vier räumlich unabhängige Bearbeitungsstränge aufzuteilen, die **parallel bearbeitet** werden. Diese orientieren sich an den vier betroffenen Ortsamtsbereichen:

- |                                      |              |
|--------------------------------------|--------------|
| 1. Ortsamt Neustadt:                 | 11 Quartiere |
| 2. Ortsamt West (Walle, Findorff):   | 12 Quartiere |
| 3. Ortsamt Mitte/ Östliche Vorstadt: | 10 Quartiere |
| 4. Ortsamt Schwachhausen:            | 8 Quartiere  |

Mit diesem Vorgehen soll sichergestellt werden, dass Verzögerungen in einem Ortsamtsbereich (fachlich oder in der politischen Diskussion) sich nicht auf andere übertragen.

Abbildung 2 zeigt die Quartierscluster in den innenstadtnahen Stadtteilen.

## Konzept: Parken in Quartieren

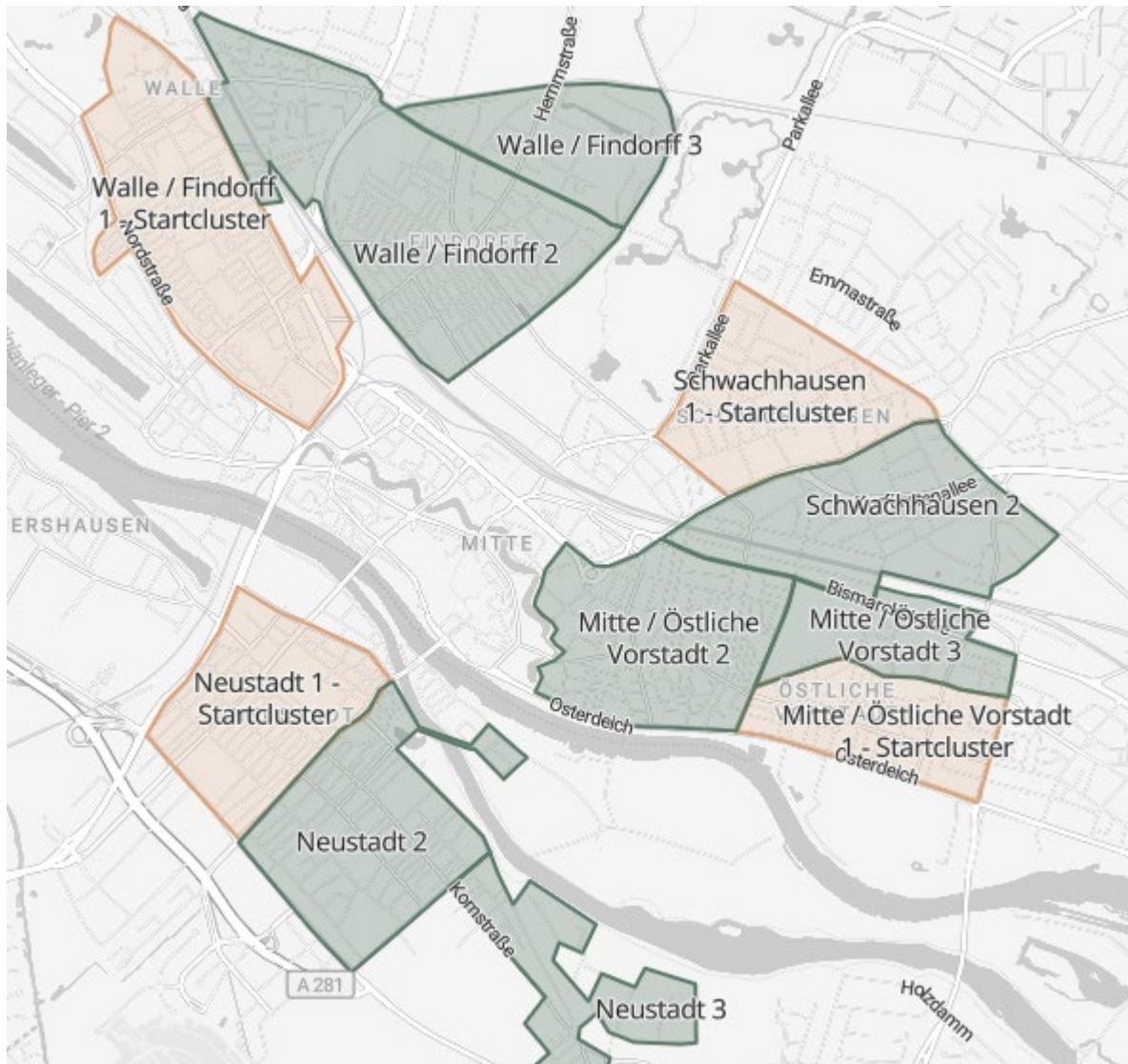


Abbildung 2: „Quartierscluster“ der Östlichen Vorstadt / Mitte, Neustadt, Schwachhausen, Walle / Findorff (orange: die jeweiligen Startcluster – bestehend aus mehreren Quartieren –, in denen mit der Umsetzung begonnen wird).

### *Bearbeitungsreihenfolgen und Rahmenzeitplan*

Die Bearbeitungsreihenfolge der Cluster wurde aufgrund der vorliegenden Belastungssituation festgelegt. Das Kriterium hierfür ist die Verletzung subjektiver Rechte/die Einschränkung der Barrierefreiheit, in der Regel anhand der verbleibenden Gehwegbreite unter ergänzender Betrachtung der übrigen Kriterien des BVerwG. Diese wurde im Rahmen einer Vorabuntersuchung ermittelt.

Es erfolgt keine Bearbeitung nach Gehwegbreite für Einzelstraßen, sondern immer in Clustern innerhalb der Quartiere. Dies soll eine Verdrängung von parkenden Fahrzeugen in Nachbarstraßen unterbinden, ein effektives quartiersweises Vorgehen wird somit möglich. Die parallele Einführung von Bewohnerparkregelungen in Verbindung mit Parkraumbewirtschaftung unterstützt dieses Vorgehen.

Die Cluster wurden entsprechend den vorgenannten Kriterien in eine Reihenfolge gebracht: Die Bearbeitung beginnt in den jeweiligen Ortsamtsbereichen jeweils mit Cluster 1, danach wird Cluster 2, anschließend Cluster 3 bearbeitet.

## Konzept: Parken in Quartieren

Folgende vier **Startcluster** (die jeweiligen „Cluster 1“) wurde definiert (siehe Abbildungen 2–5):

- **Cluster „Neustadt-West“:**  
zwischen Neuenlander Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Westerstraße
- **Cluster „Walle-Süd“:**  
zwischen Nordwestknoten, Nordstraße – plus Waller Wied und Lange Reihe
- **Cluster „Östliche Vorstadt-Südost“:**  
zwischen Lüneburger Straße., Georg-Bitter-Straße, Am Hulsberg, Osterdeich
- **Cluster „Schwachhausen-West“:**  
zwischen Holler Allee, Parkallee, Schwachhauser Ring, Schwachhauser Heerstraße

Der Zeitplan sieht den Beginn der Arbeiten zur Herstellung bzw. Verbesserung der Barrierefreiheit für Ende 2025 vor, nach Abschluss der Maßnahmen zur Rettungssicherheit.

Da Maßnahmen zur Sicherstellung der Rettungssicherheit oberste Priorität haben, werden bei abnehmendem Arbeitsvolumen zur Sicherstellung der Rettungssicherheit die freiwerdenden Personalressourcen für die Maßnahmen zur Herstellung und Verbesserung der Barrierefreiheit genutzt. Damit soll ein fließender Übergang der Maßnahmen und eine zeitplangerechte Umsetzung auch nachfolgender Schritte gewährleistet werden.

Konkret wird mit der Bearbeitung des **Pilotclusters in der Neustadt Ende 2025** begonnen.

Die Bearbeitung der Quartierscluster umfasst u. a. die vertiefte straßenräumliche Aufnahme, die Aufnahme der Parknachfrage (Kfz und Fahrrad), die Bedarfsermittlung für Carsharing im öffentlichen Raum: mobil.punkte, mobil.pünktchen, Fahrradparken – Aufstellen von Fahrradbügeln, Alternative Parkflächen („Mehrfachnutzung“), E-Ladeinfrastruktur für Pkw, Flächen für Liefern und Laden, Abstellflächen für E-Scooter und Bike-Sharing, die Erstellung der Entwurfs- und Betriebsplanungen, die Umsetzung der Neuregelung (Markierung, Beschilderung, Parkscheinautomaten) und die Beantragung und Ausstellung der Bewohnerparkausweise. Der tatsächliche Zeitbedarf ist u. a. abhängig von der politischen Diskussion in den Beiräten. Beiratsbeschlüsse sind zur Einführung des Bewohnerparkens erforderlich.

## 6 Anhang

### Anlage 1: Straßenkategorien und Regelquerschnitte

#### 1. Beidseitiges Parken

##### 1.1 Beidseitiges Fahrbahnparken (Kategorie I)

Kategorie I: Fahrbahnparken beidseitig				
Gehweg		Fahrbahn		Gehweg
Fuß	P	Kfz/Rad	P	Fuß
Bestandsbreite	2,00	$\geq 3,05$	2,00	Bestandsbreite
Bestandsbreite		$\geq 7,05$		Bestandsbreite
<b>Merkmale:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehwege im Bestand beidseitig</li> <li>- Fahrbahnparken beidseitig</li> <li>- Kfz-Mindestdurchfahrbreite</li> </ul>				

**Beschreibung:** Beidseitiges Fahrbahnparken erfordert eine Mindestfahrbahnbreite von 7,05 m. Die Gehwege werden vom Parken freigehalten. Ihre möglichst barrierefreie Nutzung ist abhängig von den bestehenden Gehwegbreiten.

##### 1.2 Einseitiges Fahrbahnparken/einseitig aufgesetztes Parken (Kategorie II)

Kategorie II.1: Fahrbahnparken/aufgesetztes Parken				
Gehweg		Fahrbahn		Gehweg
Fuß	P	Kfz/Rad	P	Fuß
$\geq 1,80$	0,50	1,50	3,05 - 3,55	2,00
$\geq 2,30$			6,55 - 7,05	
				Bestandsbreite
				Bestandsbreite
<b>Merkmale:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehwege im Bestand/barrierefrei</li> <li>- Fahrbahnparken einseitig/aufgesetztes Parken einseitig</li> <li>- Kfz-Mindestdurchfahrbreite</li> </ul>				

**Beschreibung:** Fahrbahnbreiten von 6,55 bis 7,05 m lassen einseitig Fahrbahnparken zu. Auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite wird aufgesetztes Parken mit einer Breite von 0,50 m angeordnet. Zur Sicherstellung von möglichst barrierefreien Gehwegen ist eine Gehwegbreite von mindestens

## Konzept: Parken in Quartieren

1,80 m erforderlich. Die möglichst barrierefreie Nutzung des vom Parken freigehaltenen Gehweges ist abhängig von der bestehenden Gehwegbreite.

**Unterkategorie:** In Fällen mit Gehwegbreiten deutlich über 1,80 m kann aufgesetztes Parken auch mit Breiten über 0,50 m unter Berücksichtigung der erforderlichen Gehwegbreite vorgesehen werden. In diesen Fällen wäre einseitig aufgesetztes Parken auch bei entsprechend geringeren Fahrbahnbreiten als 6,55 m möglich. Hierzu ist eine Einzelfallentscheidung erforderlich.

Kategorie II.2: Fahrbahnparken/aufgesetztes Parken (Begegnungsstellen)					
Gehweg		Fahrbahn			Gehweg
Fuß	P	Kfz/Rad	P	Fuß	
1,50 - 1,80	0,50	1,50	3,05 - 3,55	2,00	Bestandsbreite
2,00 - 2,30			6,55 - 7,05		Bestandsbreite
<b>Merkmale:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehwege im Bestand/teilbarrierefrei (Begegnungsstellen)</li> <li>- Fahrbahnparken einseitig/aufgesetztes Parken einseitig</li> <li>- Kfz-Mindestdurchfahrbreite</li> </ul>					

**Beschreibung:** Wie II.1. Bei geringeren Gehwegbreiten von 1,50 bis 1,80 m ist die Benutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen nur ohne Begegnungen möglich. In diesem Fall werden Begegnungsstellen eingerichtet.

### 1.3 Beidseitig aufgesetztes Parken (Kategorie III)

Kategorie III.1: Aufgesetztes Parken beidseitig					
Gehweg		Fahrbahn			Gehweg
Fuß	P	Kfz/Rad	P	Fuß	
>=1,80	0,50	1,50	3,05 - 3,55	1,50	0,50   >=1,80
>= 2,30			6,05 - 6,55		>= 2,30
<b>Merkmale:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehwege barrierefrei</li> <li>- Aufgesetztes Parken beidseitig</li> <li>- Kfz-Mindestdurchfahrbreite</li> </ul>					

**Beschreibung:** Fahrbahnbreiten von 6,05 bis 6,55 m lassen beidseitiges aufgesetztes Parken zu. Zur Sicherstellung von möglichst barrierefreien Gehwegen sind beidseitig Gehwegbreiten von mindestens 1,80 m erforderlich.

## Konzept: Parken in Quartieren

**Unterkategorie:** In Fällen mit Gehwegbreiten deutlich über 1,80 m kann aufgesetztes Parken auch mit Breiten über 0,50 m unter Berücksichtigung der erforderlichen Gehwegbreite vorgesehen werden. In diesen Fällen wäre aufgesetztes Parken auch bei entsprechend geringeren Fahrbahnbreiten als 6,05 m möglich.

Kategorie III.2: Aufgesetztes Parken beidseitig (Begegnungsstellen)						
Gehweg		Fahrbahn			Gehweg	
Fuß	P	Kfz/Rad		P	Fuß	
1,50 - 1,80	0,50	1,50	3,05 - 3,55	1,50	0,50	1,50 - 1,80
2,00 - 2,30			6,05 - 6,55			2,00 - 2,30
<b>Merkmale:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehwege teilbarrierefrei (Begegnungsstellen)</li> <li>- Aufgesetztes Parken beidseitig</li> <li>- Kfz-Mindestdurchfahrbreite</li> </ul>						

**Beschreibung:** Wie III.1. Bei geringeren Gehwegbreiten von 1,50 bis 1,80 ist die Benutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen nur ohne Begegnungen möglich. In diesem Fall werden Begegnungsstellen eingerichtet.

Damit ist das Spektrum der Möglichkeiten zur Einrichtung von beidseitigem Parken aufgezeigt. Fahrbahnbreiten unter 6,05 m erfordern zur Sicherstellung von möglichst barrierefreien Gehwegen die Reduzierung auf einen Parkstreifen.

## 2. Einseitiges Parken

### 2.1 Einseitiges Fahrbahnparken (Kategorie IV)

Kategorie IV: Fahrbahnparken einseitig			
Gehweg		Fahrbahn	
Fuß	P	Kfz/Rad	Fuß
Bestandsbreite	2,00	3,05 - 4,05	Bestandsbreite
Bestandsbreite		5,05 - 6,05	Bestandsbreite
<b>Merkmale:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehwege im Bestand beidseitig</li> <li>- Fahrbahnparken einseitig</li> <li>- Kfz-Mindestdurchfahrbreite</li> </ul>			

## Konzept: Parken in Quartieren

**Beschreibung:** Fahrbahnbreiten 5,05 bis 6,05 m lassen einseitig Fahrbahnparken zu. Die Gehwege werden vom Parken freigehalten. Ihre möglichst barrierefreie Nutzung ist abhängig von den bestehenden Gehwegbreiten.

### 2.2 Einseitig aufgesetztes Parken (Kategorie V)

<b>Kategorie V.1: Aufgesetztes Parken einseitig</b>				
Gehweg		Fahrbahn		Gehweg
Fuß	P	Kfz/Rad		Fuß
$\geq 1,80$	0,50	1,50	3,05 -3,55	Bestandsbreite
$\geq 2,30$		4,55 - 5,05		Bestandsbreite
<b>Merkmale:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehwege im Bestand/barrierefrei</li> <li>- Aufgesetztes Parken einseitig</li> <li>- Kfz-Mindestdurchfahrbreite</li> </ul>				

**Beschreibung:** Fahrbahnbreiten von 4,55 bis 5,05 m lassen einseitig aufgesetztes Parken zu. Aufgesetztes Parken wird mit einer Breite von 0,50 m angeordnet. Zur Sicherstellung von möglichst barrierefreien Gehwegen ist eine Gehwegbreite von mindestens 1,80 m erforderlich.

**Unterkategorie:** In Fällen mit Gehwegbreiten deutlich über 1,80 m kann aufgesetztes Parken auch mit Breiten über 0,50 m unter Berücksichtigung der erforderlichen Gehwegbreite vorgesehen werden. In diesen Fällen wäre aufgesetztes Parken auch bei entsprechend geringeren Fahrbahnbreiten unter 4,55 m möglich.

<b>Kategorie V.2: Aufgesetztes Parken einseitig (Begegnungsstellen)</b>				
Gehweg		Fahrbahn		Gehweg
Fuß	P	Kfz/Rad		Fuß
1,50 - 1,80	0,50	1,50	3,05 -3,55	Bestandsbreite
2,00 - 2,30		4,55 - 5,05		Bestandsbreite
<b>Merkmale:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehwege im Bestand/teilbarrierefrei (Begegnungsstellen)</li> <li>- Aufgesetztes Parken einseitig</li> <li>- Kfz-Mindestdurchfahrbreite</li> </ul>				

## Konzept: Parken in Quartieren

**Beschreibung:** Wie V.1. Bei geringeren Gehwegbreiten von 1,50–1,80 m ist die Benutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen nur ohne Begegnungen möglich. In diesem Fall werden Begegnungstellen eingerichtet.

Damit ist das Spektrum der Möglichkeiten zur Einrichtung von beidseitigem oder einseitigem Parken aufgezeigt. Ein Unterschreiten dieser Maße lässt zur Sicherstellung von möglichst barrierefreien Gehwegen kein Parken im Straßenraum mehr zu.

### 3. Kein Parken (Kategorie VI)

Kategorie VI: Kein Parken		
Gehweg	Fahrbahn	Gehweg
Fuß	Kfz/Rad	Fuß
Bestandsbreite < 2,00	Bestandsbreite < 4,55	Bestandsbreite < 2,00
<b>Merkmale:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehwege im Bestand &lt; 2,00 m</li> <li>- Kfz-Fahrbahn im Bestand &lt; 4,55 m</li> <li>- Kein Parken</li> </ul>		

**Beschreibung:** Fahrbahnparken ist bei Fahrbahnbreiten unter 5,05 m, aufgesetztes Parken bei Fahrbahnbreiten unter 4,55 m oder Gehwegbreiten unter 2,00 m ohne Einschränkung der Barrierefreiheit nicht mehr möglich. In solchen Fällen werden keine Stellplätze im Straßenraum angeordnet.

### 4. Lösungen mit Untermaß

#### 4.1 Beidseitig aufgesetztes Parken (Kategorie VII)

## Konzept: Parken in Quartieren

<b>Kategorie VII.1: Temporär aufgesetztes Parken beidseitig</b>						
Gehweg		Fahrbahn			Gehweg	
(Fuß)	P	Kfz/Rad	P	Fuß		
1,20 - 1,50	0,50 - 0,80	1,20 - 1,50	3,05	1,50	0,50	>=1,80
1,70 - 2,00			5,75 - 6,05			>= 2,30
<b>Merkmale:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehwege barrierefrei/nicht barrierefrei</li> <li>- Aufgesetztes Parken beidseitig (temporär)</li> <li>- Kfz-Mindestdurchfahrbreite</li> </ul>						

**Beschreibung:** Fahrbahnbreiten von 5,75 bis 6,05 m würden regulär einseitiges Parken erfordern. Unter Berücksichtigung und Abwägung aller Umstände kann beidseitig aufgesetztes Parken in dem in Abschnitt 4.1 (Seite 13 bis 14) beschriebenen Rahmen zugelassen werden. Zur Sicherstellung der einseitigen Barrierefreiheit ist eine Gehwegbreite von mindestens 1,80 m erforderlich. Die gegenüberliegende Gehwegseite wird untermaßig gestaltet (Mindestbreite 1,20 m) und ist nicht barrierefrei. Sie lässt aber Mindestbewegungsräume für mobilitätseingeschränkte Personen zu. Für Begegnungen werden Begegnungsstellen eingerichtet.

**Auflage:** Der nicht barrierefreie Gehwegbereich ist nur für schwach frequentierte Gehwege geeignet. Straßen mit hohem Fußverkehrsaufkommen, etwa mit anliegenden Schulen oder Kindergärten, sind ausgeschlossen.

<b>Kategorie VII.2: Temporär aufgesetztes Parken beidseitig (Begegnungsstellen)</b>						
Gehweg		Fahrbahn			Gehweg	
(Fuß)	P	Kfz/Rad	P	Fuß		
1,20 - 1,50	0,50 - 0,80	1,20 - 1,50	3,05	1,50	0,50	1,50 - 1,80
1,70 - 2,00			5,75 - 6,05			2,00 - 2,30
<b>Merkmale:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehwege teilbarrierefrei (Begegnungsstellen)/nicht barrierefrei</li> <li>- Aufgesetztes Parken beidseitig (temporär)</li> <li>- Kfz-Mindestdurchfahrbreite</li> </ul>						

**Beschreibung:** Wie VII.1. Bei geringeren Gehwegbreiten von 1,20 bis 1,80 m ist die Benutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen nur ohne Begegnungen möglich. In diesem Fall werden beidseitig Begegnungsstellen eingerichtet.

Maßgebend für die Umsetzbarkeit des Konzeptes mit seinem stufenweisen Vorgehen ist die Kategorie VII.2, da eine Vielzahl von Straßenräumen diese Breite aufweist.

4.2 Einseitig aufgesetztes Parken (Kategorie VIII)

Kategorie VIII: Temporär aufgesetztes Parken einseitig				
Gehweg		Fahrbahn		Gehweg
(Fuß)	P	Kfz/Rad	Fuß	
1,20 - 1,50	0,50 - 0,80	1,20 - 1,50	3,05	>= 1,80
1,70 - 2,00		4,25 - 4,55		>= 1,80
<b>Merkmale:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gehwege barrierefrei/nicht barrierefrei</li> <li>- Aufgesetztes Parken einseitig (temporär)</li> <li>- Kfz-Mindestdurchfahrbreite</li> </ul>				

**Beschreibung:** Fahrbahnbreiten unter 4,55 m würden regulär kein Parken zulassen. Unter Berücksichtigung und Abwägung aller Umstände kann einseitig aufgesetztes Parken in dem in Abschnitt 4.1 (Seite 123 bis 14) beschriebenen Rahmen zugelassen werden, wodurch Parken auch für Fahrbahnbreiten bis 4,25 m ermöglicht wird. Die Barrierefreiheit wird einseitig mit einer Gehwegbreite von mindestens 1,80 m verbessert. An dieser Seite wird nicht geparkt. Die gegenüberliegende Gehwegseite ist untermaßig gestaltet (Mindestbreite 1,20 m) und weiterhin nicht barrierefrei. Sie lässt aber Mindestbewegungsräume für mobilitätseingeschränkte Personen in der Regel zu. Für Begegnungen werden Begegnungsstellen eingerichtet.

**Auflage:** Der beengte Gehwegbereich ist nur für schwach frequentierte Gehwege geeignet. Straßen mit hohem Fußgängeraufkommen, etwa mit anliegenden Schulen oder Kindergärten, sind ausgeschlossen.