

## Vorlage VL 21/5891

ÖFFENTLICH

NICHT ÖFFENTLICH UND VERTRAULICH

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung	6. November 2025	beschließend

**Wirtschaftlichkeit: Keine WU**

**VL-Nummer Senat:**

### Titel der Vorlage

**Konzept Parken in Quartieren auf Basis des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts**

### Vorlagentext

#### A. Problem

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.

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (SBMS) hat einen Vier-Stufen-Plan („Konzept zum Vorgehen gegen Gehwegparken auf Basis des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts“, BVerwG 3 C 5.23 vom 6. Juni 2024 <https://www.bverwg.de/de/060624U3C5.23.0>) erarbeitet. Dieser wurde in den Grundzügen der Verkehrsdeputation am 16. Januar 2025 zur Kenntnis gegeben ([https://sd.bremische-buergerschaft.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZX5kRkMnakmRd\\_ZFT3suusSRLp7fjAvX96b5l2TcNeVc/Beschlussvorlage\\_Ausschuesse-Deputationen\\_VL\\_21-3950.pdf](https://sd.bremische-buergerschaft.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZX5kRkMnakmRd_ZFT3suusSRLp7fjAvX96b5l2TcNeVc/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\\_N1RGRi1jia0ql](https://sd.bremische-buergerschaft.de/vorgang/?_UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZXRWJcVGd_N1RGRi1jia0ql)).

Das hier vertiefend vorgestellte Konzept 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). Durch das letztinstanzliche Urteil sind alle Kommunen in Deutschland aufgefordert, diesem Problem durch ein schlüssiges und systematisch umsetzbares Konzept zu begegnen. Das Gericht hat 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.

Das Konzept wird hier vertiefend vorgestellt (siehe dazu Anlage 1, Langfassung des Konzepts).

## B. Lösung

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 sowie Raum für weitere Mobilitätsangebote (u.a. Carsharing, E-Laden, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder),
- 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.

Das Konzept sieht einen 4-Stufen-Plan vor. 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 weiterhin das stufenweise Vorgehen und eine Priorisierung nach sachlichen und fachlichen Kriterien vorgesehen.

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 (innenstadtnahe Stadtteile 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.

Die Umsetzung des Konzepts hat mit den Maßnahmen zur Sicherstellung der Rettungssicherheit (Stufe 1 und 2) durch das Ordnen des Parkens in einzelnen betroffenen Straßen oder Straßenbereichen

begonnen. 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. Die Umsetzung dieser beiden ersten Stufen wird bis Ende des Jahres 2025 weitestgehend abgeschlossen sein. Bei neuer Sachlage werden betroffene Straßen auch danach prioritär bearbeitet.

Die Stufen 3 und 4 umfassen ein integriertes Maßnahmenpaket zur Herstellung und Verbesserung der Barrierefreiheit, welches jeweils quartiersweise geplant und umgesetzt wird. Es werden dabei jeweils drei Teilprojekte unterschieden, die in jedem Quartier umgesetzt werden:

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

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.

#### Orden des Parkens (Stufe 3, Teilprojekt 1)

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. Im besonderen Fokus der Maßnahme ist, das bisherige verbotswidrige Parken auf Gehwegen zu unterbinden und das Parken neu zu regeln. 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.

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. Die spezifischen Bedürfnisse besonders schutzbedürftiger Bevölkerungsgruppen sowie besondere Einzelfälle sind jeweils gesondert zu beachten.

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 Organisation des Parkens erfolgt nach einem differenzierten Konzept, bei dem das Parken in den Quartieren anhand definierter Standardmaße geordnet wird. Diese Standards berücksichtigen die gewachsenen Straßenräume und deren unterschiedliche Fahrbahnbreiten sowie Seitenraummaße im Bestand. 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.

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.

Es soll sichergestellt werden, dass die vorhandenen Gehwege uneingeschränkt nutzbar sind. Das laut Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (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.

Die Auswirkungen der Maßnahmen auf das verbleibende Angebot der straßenräumlichen Stellplätze sind gegenüber der barrierefreien Nutzung der Straßenräume straßenverkehrsbehördlich abzuwägen. Bei ausschließlicher Nutzung der obenstehenden Standardmaße 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. Eine solche Lösung ließe sich in einem einzigen Schritt nicht umsetzen.

In Quartieren mit – unter den heutigen Bedingungen – **besonders hohem Parkdruck** besteht daher 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. Langfristiges Ziel bleibt auch hier die Herstellung der oben genannten Standards. Für Straßen mit besonderen Nutzungsansprüchen, z. B. anliegenden Schulen, Kindergärten, Behinderteneinrichtungen und Altenheimen, ist diese Lösung ausgeschlossen.

#### Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken (Stufe 3, Teilprojekt 2)

Teilprojekt 2 umfasst die flächendeckende Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparkregelung für Anwohner der betroffenen Quartiere. Die Einrichtung von Bewohnerparkzonen ist als bewährtes Instrument in innenstadtnahen und verdichteten Quartieren vorgesehen, 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.

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 € und pro Tag 21 Cent.

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 (ASV).

### Begleitmaßnahmen (Stufe 3, Teilprojekt 3)

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 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.

Folgende Begleitmaßnahmen sind vorgesehen:

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

### Information und Kommunikation, Beteiligung

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.

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 hingegen 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.

### Umsetzung und Rahmenzeitplan

Die Maßnahmen der ersten beiden Stufen zur Rettungssicherheit werden in 2025 weitestgehend umgesetzt werden. Der Einstieg in die quartiersbezogenen Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit (Stufe 3) beginnt noch in 2025 mit einem „Pilotcluster“ in der Neustadt. Der Pilotcluster besteht aus drei Quartieren und umfasst insgesamt den Bereich zwischen der Neuenlander Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Westerstraße und B 6. Anfang 2026 wird hierzu eine Bürgerveranstaltung („Bürgerdialog“) stattfinden, eine vorlaufende Information des Beirates erfolgt im Dezember 2025..

Im Anschluss an die Bearbeitung des Pilotclusters Neustadt erfolgt die Umsetzung in den weiteren, besonders stark belasteten innenstadtnahen Stadtteilen (Findorff, Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen, Walle sowie in weiteren Bereichen in der Neustadt). Nach aktueller Planung werden in Stufe 3 sukzessive insgesamt 41 Quartiere berücksichtigt. Der Zuschnitt der Quartiere orientiert dabei an der maximal zulässigen Größe von Bewohnerparkgebieten. Es werden jeweils mehrere benachbarte Quartiere zeitgleich und gemeinsam bearbeitet (sog. „Quartierscluster“). Unerwünschten Verlagerungseffekte des ruhenden Verkehrs soll so entgegengewirkt und die Bearbeitung effizienter gestaltet werden.

### **C. Alternativen**

Werden nicht vorgeschlagen.

### **D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen**

#### Finanzielle Auswirkungen

Die Finanzierung der Umsetzung von Parken in Quartieren wird im Rahmen einer separaten Vorlage der Deputation, dem Senat und dem Haushalts- und Finanzierungsausschuss zum Beschluss vorgelegt.

#### Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Die personalwirtschaftlichen Auswirkungen werden in der Vorlage für die Finanzierung dargestellt.

#### Genderspezifische Auswirkungen

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind mit dem Ordnen des Parkens, der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung und den genannten Begleitmaßnahmen nicht verbunden. Sie enthalten keine versteckten Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

### **E. Beteiligung/Abstimmung**

Nicht erforderlich.

### **F. Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Nach Beschlussfassung ist die Regelung zur Veröffentlichung geeignet. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

### **Beschlussempfehlung**

1. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung beschließt das Konzept Parken in Quartieren auf Basis des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts.
2. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung bittet die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, ihren Beschluss über den Senat zur Beschlussfassung an die Bremische Bürgerschaft (Stadt) weiterzuleiten.

#### Anlage(n):

1. Teil B\_AnI\_Parken in Quartieren