

## In der Senatssitzung am 24. März 2020 beschlossene Fassung

**Antwort des Senats  
auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU  
vom 28. Januar 2020**

### „Parkraumbewirtschaftung in Bremen“

Die Fraktion der CDU hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

„Öffentliche Verkehrsflächen für Autos stehen in zunehmender Konkurrenz zu anderen Nutzungen (Fahrradparken, Lastenfahrräder, Elektroroller, Car-Sharing, E-Ladestationen). Besonders die gestiegene Bedeutung des Fußverkehrs erfordert barrierefreie Gehwegbreiten, die in vielen, vor allem zentralen Lagen, derzeit nicht vorhanden sind. Das Bewohnerparken ist eine geeignete Maßnahme, den Parkdruck aus einzelnen Straßen zu nehmen. Die derzeitige maximale Gebühr von 30,70 € wird allerdings nicht dazu beitragen, den Anteil an Autos auf öffentlichen Verkehrsflächen wirksam zu reduzieren, deshalb ist es zu begrüßen, dass der Bund plant, die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr zu überarbeiten. Die Entscheidung über die Höhe der Gebühr soll nach ersten Berichten dabei komplett auf die Länder übertragen werden. Das eröffnet den Kommunen einen großen Spielraum bei der Ausgestaltung der Bewohnerparkgebühren. Die Höhe der Gebühr für das Bewohnerparken sollte vor allem abhängig von den unmittelbar zugänglichen Mobilitätsangeboten (ÖPNV, SPNV, Car-Sharing etc.) sein. Straßenzüge, die in direkter Nähe zu einer oder mehreren Bushaltestellen liegen, müssen sich von der Gebührenhöhe im Gegensatz zu „abseits“ gelegenen Straßen unterscheiden. Quartiersgaragen können ebenfalls den Parkdruck entschärfen. Gleichzeitig muss die kommunale Stellplatzverordnung überarbeitet werden. Als Kompensation bei Neubauvorhaben für zu errichtende Stellflächen sollten z. B. Jahrestickets für den ÖPNV, Mobilitätskonzepte, Fahrradstellplätze, etc. herangezogen werden. Nur durch Anreize lassen sich Menschen von anderen Mobilitätsformen überzeugen. Das Festhalten an den starren Zonen sollte ebenfalls überwunden werden, da sich die Mobilitätsangebote in einigen Orts- bzw. Stadtteilen immens unterscheiden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Wie viele Bewohnerparkgebiete gibt es in Bremen? Wo befinden sich diese Gebiete und in welchem Verhältnis stehen die Parkplätze jeweils den Anwohnern und der gesamten Öffentlichkeit zur Verfügung?
2. Welche rechtlichen Voraussetzungen existieren bei der Einrichtung von Bewohnerparkgebieten?
3. Wie hat sich die Anzahl der Bewohnerparkgebiete in Bremen seit 2010 entwickelt?
4. Wie hat sich die Anzahl an Bewohnerparkausweisen seit 2010 in Bremen entwickelt?
5. Welche Untersuchungen bzgl. der Einrichtung neuer Bewohnerparkgebiete wurden seit 2010 mit welchen Ergebnissen durchgeführt?
6. Welche Stadtteilbeiräte haben in den letzten 10 Jahren potentielle Bewohnerparkgebiete identifiziert und dem Senat vorgeschlagen? Wie wurde mit den Vorschlägen jeweils und im Einzelfall umgegangen?
7. Wie bewertet der Senat die auf Bundesebene angestrebte Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr, die vorsieht, die Entscheidung über die Höhe der Gebühr für das Bewohnerparken auf die Kommunen zu übertragen?
8. Sollten die Kommunen zukünftig über die Höhe der Bewohnerparkgebühren entscheiden dürfen: welches Gebührenkonzept hält der Senat dafür für sinnvoll?

9. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit ein mobilitätsabhängiges Gebühren-konzept zu entwickeln, das die wohnortnahen vorhandenen Mobilitätsange-bote bei einer Gebührenordnung berücksichtigt und die Gebührenhöhe somit nach Straßenzügen bzw. „kleineren“ Quartieren unabhängig staffelt?
10. In welchen Quartieren in Bremen gibt es nach Auffassung des Senats einen Parkraum-mangel (bitte mit Straßennennung)?
11. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit, belastete Quartiere durch Quartiers-garagen zu entlasten?
12. Inwiefern hat der Senat bereits potenzielle Standorte für Quartiersgaragen identifiziert?
13. Welche Konzepte anderer Kommunen hinsichtlich des Bewohnerparkens sind dem Senat bekannt? Wie bewertet der Senat diese?
14. Wie bewertet der Senat das derzeitige Stellplatzortsgesetz?
15. Welchen Änderungsbedarf sieht der Senat?
16. Wie bewertet der Senat die „Zonenregelung“ des Stellplatzortsgesetzes, die Bremen ausschließlich in zwei unterschiedliche Zonen einteilt? Inwiefern beabsichtigt der Senat auch zukünftig an einer solchen Regelung festzuhalten?
17. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit, ein mobilitätsabhängiges Stellplatzortsgesetz zu erarbeiten, das vor allem die wohnortnahen Mobilitätsangebote bei der Schaffung oder Ablöse neuer Stellplätze für Kraftfahrzeuge berücksichtigt?
18. Welche Stellplatzortsgesetze anderer Kommunen sind dem Senat bekannt? Wie bewertet der Senat diese?
19. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit, sogenannte „Mietertickets“ als Kom-pensation für Stellplätze in das Gesetz mit aufzunehmen? Inwiefern wurde das „Mieterticket“ bereits bei Bauprojekten als Kompensation für Stellplätze für Kraftfahrzeuge in Anspruch genommen?
20. Welchen Zeitplan verfolgt der Senat bei der Überarbeitung des Stellplatzortsgesetzes?“

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

**1. Wie viele Bewohnerparkgebiete gibt es in Bremen? Wo befinden sich diese Gebiete und in welchem Verhältnis stehen die Parkplätze jeweils den Anwohnern und der gesamten Öffentlichkeit zur Verfügung?**

Folgende Bewohnerparkgebiete (13) gibt es in Bremen:

<b>Zone A</b>	Westliches Stephaniviertel
<b>Zone B</b>	Östliches Stephaniviertel
<b>Zone C</b>	Rund um den Richtweg
<b>Zone D</b>	Rund um die Blumenthalstraße
<b>Zone E</b>	Westliches Barkhofviertel
<b>Zone F</b>	Östliches Barkhofviertel
<b>Zone G</b>	Rund um die Werderstraße
<b>Zone H</b>	Rund um die Straße Am Wandrahm
<b>Zone J</b>	Doventor
<b>Zone K</b>	Rund um die Neuenstraße
<b>Zone L</b>	Rund um die Grünenstraße
<b>Zone M</b>	Rund um die Straße Wilmannsberg
<b>Zone N</b>	Rund um die Straße Fedelhören, zwischen Am Dobben und Rembertiring

Die Bewohnerparkgebiete sind grundsätzlich nach dem Mischprinzip eingerichtet worden. Das bedeutet, die Gebiete sind mit Parkscheinautomaten ausgestattet, an denen alle Kfz-Fahrer\*innen gegen Gebühr parken können.

Die Bewohner\*innen mit Bewohnerparkausweis sind von der Parkgebühr ausgenommen. Der Parkraum steht somit allen Nutzergruppen zur Verfügung.

## **2. Welche rechtlichen Voraussetzungen existieren bei der Einrichtung von Bewohnerparkgebieten?**

Die Straßenverkehrsordnung StVO stellt die rechtliche Grundlage für die Einrichtung von Bewohnerparkgebieten dar. In **§ 45 (1b) 2a StVO** ist geregelt „... im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel durch vollständige oder zeitlich beschränkte Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen...“.

Näheres ist in der Verwaltungsvorschrift „Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel (Bewohnerparkvorrechte)“ (**VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn 29**) verankert.

## **3. Wie hat sich die Anzahl der Bewohnerparkgebiete in Bremen seit 2010 entwickelt?**

Seit dem Jahr 2010 wurden drei weitere Bewohnerparkgebiete (Zonen L bis N) eingerichtet.

## **4. Wie hat sich die Anzahl an Bewohnerparkausweisen seit 2010 in Bremen entwickelt?**

Im Zeitraum 2010 bis 2019 wurden ca. 20.400 private Sonderparkberechtigungen und ca. 3.500 gewerbliche Ausnahmegenehmigungen erteilt. Die Anzahl privater Sonderparkberechtigungen hat im Jahresvergleich 2010 bis 2019 um ca. 10 % durch die Ausweisung neuer Bewohnerparkgebiete zugenommen. Die Anzahl gewerblicher Ausnahmegenehmigungen ist in diesem Zeitraum leicht rückläufig.

## **5. Welche Untersuchungen bzgl. der Einrichtung neuer Bewohnerparkgebiete wurden seit 2010 mit welchen Ergebnissen durchgeführt?**

Die in Frage 3 genannten Bewohnerparkgebiete wurden in dem üblichen Verfahren zum Bewohnerparken untersucht. Die Untersuchungsergebnisse ergaben, dass die Zulassungsvoraussetzungen für die drei „neuen“ Bewohnerparkgebiete vorlagen.

Hierbei handelt es sich um folgende Gebiete:

2013 wurde das Gebiet L rund um die Grünenstraße eingerichtet.

2016 wurden die Gebiete M rund um die Straße Wilmannsberg und N rund um die Straße Fedelhören (zwischen Am Dobben und Rembertiring) eingerichtet.

Für das Gebiet zwischen Horner Straße und St.-Jürgen-Straße liegt eine aktuelle Parkraumuntersuchung vor. Bewohnerparken soll in diesem Quartier mit hohem Parkdruck im Jahr 2020 umgesetzt werden.

Ebenso liegt ein Beiratsbeschluss zur Prüfung von Bewohnerparken in Findorff im Quartier an der Bürgerweide vor.

**6. Welche Stadtteilbeiräte haben in den letzten 10 Jahren potentielle Bewohnerparkgebiete identifiziert und dem Senat vorgeschlagen? Wie wurde mit den Vorschlägen jeweils und im Einzelfall umgegangen?**

Weitere Gebiete, außer den oben genannten, wurden dem Senat nicht vorgeschlagen.

**7. Wie bewertet der Senat die auf Bundesebene angestrebte Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr, die vorsieht, die Entscheidung über die Höhe der Gebühr für das Bewohnerparken auf die Kommunen zu übertragen?**

Der Senat unterstützt auf Bundesebene die angestrebte Änderung der Gebührenordnung. Sie trägt der in § 6 Absatz 2 Satz 2 Straßenverkehrsgesetz vorgesehenen Möglichkeit bei begünstigenden Amtshandlungen auch den wirtschaftlichen Wert von Parkständen im öffentlichen Straßenraum zu berücksichtigen angemessen Rechnung. Bei der konkreten Festsetzung der Gebührenhöhe wird der Senat dafür sorgen, dass neben dem wirtschaftlichen Wert auch soziale Komponenten angemessen berücksichtigt werden. Der Wert sollte zudem die Kosten für die erforderliche Verkehrsüberwachung sowie den Verwaltungsaufwand beim ASV decken. Eine Aufteilung der Gebühren auf die betroffenen Senatsressorts erfolgt bedarfsgerecht.

**8. Sollten die Kommunen zukünftig über die Höhe der Bewohnerparkgebühren entscheiden dürfen: welches Gebührenkonzept hält der Senat dafür für sinnvoll?**

Der Senat begrüßt die Möglichkeit für Kommunen innerhalb eines bestimmten Rahmens die Höhe der Gebühr selbst festzusetzen, da damit den örtlichen Gegebenheiten in geeigneter Weise Rechnung getragen werden kann.

Da noch keine Rechtsgrundlage bzw. ein Entwurf für die Anpassung des gesetzlichen Rahmens besteht, wurde bisher keine Bewertung möglicher Gebührenkonzepte vorgenommen.

**9. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit ein mobilitätsabhängiges Gebührenkonzept zu entwickeln, das die wohnortnahen vorhandenen Mobilitätsangebote bei einer Gebührenordnung berücksichtigt und die Gebührenhöhe somit nach Straßenzügen bzw. „kleineren“ Quartieren unabhängig staffelt?**

Da noch keine Rechtsgrundlage bzw. ein Entwurf für die Anpassung des gesetzlichen Rahmens besteht, wurde bisher keine Bewertung möglicher Gebührenkonzepte vorgenommen.

**10. In welchen Quartieren in Bremen gibt es nach Auffassung des Senats einen Parkraumangel (bitte mit Straßennennung)?**

Der Begriff „Parkraumangel“ findet sich in der Straßenverkehrsordnung § 45 Abs. 1b Nr. 2a in folgendem Zusammenhang:

*„Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen [...] im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel [...].“*

In der zugehörigen Verwaltungsvorschrift sind die Anforderungen an Bewohnerparkvorrechte genauer definiert:

*„Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich*

fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.“

Diese Kriterien sind in den heute bestehenden Bewohnerparkgebieten (siehe Antwort zu Frage 1) überprüft worden und dort erfüllt. Für weitere Gebiete sind jeweils Einzelfallprüfungen in Bezug auf private Stellflächen und den öffentlichen Parkraum erforderlich.

Ein Indikator zur Bestimmung, welche Gebiete hier konkret weiter zu betrachten sind, ist die Stellplatznachfrage in Pkw/ha, die bei der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 für die Verkehrszellen des Verkehrsmodells ermittelt wurde. Hierbei wurde neben der Stellplatznachfrage durch Bewohner\*innen auch die Stellplatznachfrage durch Nichtbewohner\*innen analytisch berücksichtigt. Demnach herrscht tagsüber eine hohe Stellplatznachfrage in den nachstehend orange bis rot gekennzeichneten Bereichen.

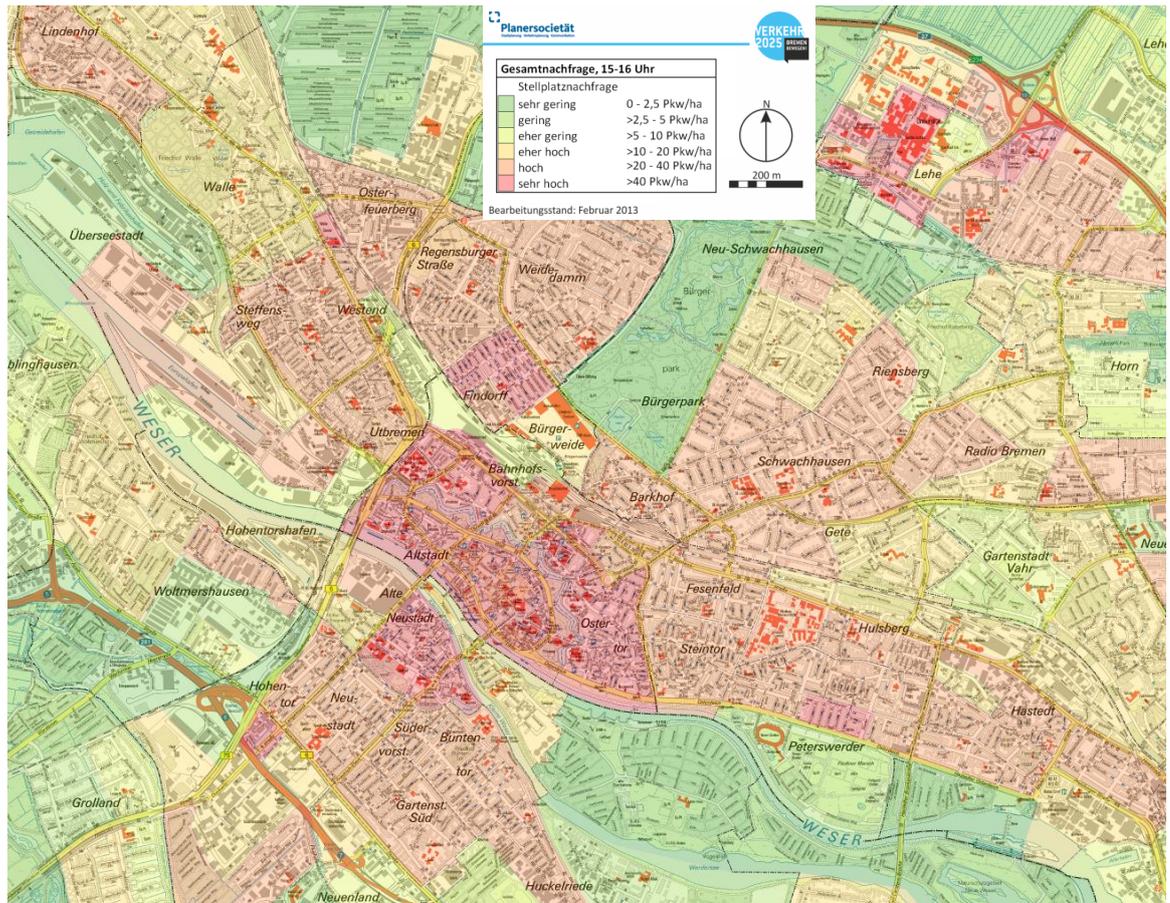


Abb.: Darstellung spezifischer Stellplatznachfrage, 15-16 Uhr; VEP Bremen 2025

Eine Prüfung und Priorisierung ist im Rahmen der laufenden Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans in der Teilstrategie „Parkraumstrategie Bremen 2025/2030“ vorgesehen.

## 11. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit, belastete Quartiere durch Quartiersgaragen zu entlasten?

Der Senat bewertet die Einrichtung von Quartiersgaragen im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzepts in Neubauquartieren als grundsätzlich sinnvoll. Quartiersgaragen sind z.B. vorgesehen im Neuen Hulsberg Viertel in der Östlichen Vorstadt und im Tabakquartier in Woltmershausen.

In Bestandsquartieren sind die Vor- und Nachteile vor dem Hintergrund der örtlichen Rahmenbedingungen sorgfältig abzuwägen. Auf der einen Seite können Quartiersgaragen eine Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom ruhenden Kfz-Verkehr bewirken.

Auf der anderen Seite ist bei Baurechtschaffung bzw. Errichtung neuer Quartiersgaragen zudem der Flächenbedarf in meist hochverdichteten Wohnquartieren zu berücksichtigen. Bebaubare Flächen sind dort i.d.R. nicht vorhanden bzw. stehen in Konkurrenz zur Schaffung weiteren Wohnraums oder anderer Nutzungen.

Parkraum außerhalb des öffentlichen Straßenraums wird in Bremen sowohl durch private Eigentümer als auch durch die BREPARK als städtischer Gesellschaft angeboten. Eine Projektierung neuer Quartiersgaragen durch die BREPARK erfolgt in Abstimmung mit der Stadtgemeinde Bremen nur in Ausnahmefällen unter Abwägung der dargestellten Randbedingungen. Zu beachten ist, dass die Errichtung von Quartiersgaragen einen langen Vorlauf erfordert und nicht kurzfristig umsetzbar ist.

**12. Inwiefern hat der Senat bereits potenzielle Standorte für Quartiersgaragen identifiziert?**

Die BREPARK prüft gegenwärtig den Ausbau der bereits vorhandenen Quartiersgarage in der Lübecker Straße. Eine Einschätzung zum Potenzial weiterer Quartiersgaragen wird im Rahmen der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans in der Teilstrategie „Parkraumstrategie Bremen 2025/2030“ erfolgen.

**13. Welche Konzepte anderer Kommunen hinsichtlich des Bewohnerparkens sind dem Senat bekannt? Wie bewertet der Senat diese?**

Dem Senat sind die Konzepte vergleichbarer Großstädte bekannt. Der Senat befindet sich darüber hinaus über verschiedene Gremien sowie Konferenzen zum Thema im Austausch mit anderen Kommunen.

Das Konzept der Stadt Köln wurde im Rahmen einer Veranstaltung der Beiräte Östliche Vorstadt und Mitte im März 2019 vorgestellt. Köln stellt ein Beispiel dafür dar, wie Kommunen Bewohnerparken in innerstädtischen Wohn- und Mischquartieren mit hohem Parkdruck mit einer hohen Akzeptanz der Bevölkerung umsetzen. Bewohnerparken wird in Köln durch eine intensive Parkraumüberwachung durch 240 Überwachungskräfte begleitet, eine weitere Aufstockung der Verkehrsüberwachung und räumliche Ausweitung des Bewohnerparkens wird dort angestrebt.

**14. Wie bewertet der Senat das derzeitige Stellplatzortsgesetz?**

Das Stellplatzortsgesetz ist in seiner heutigen Form seit 1.1.2013 in Kraft. Das Stellplatzortsgesetz wird zurzeit hinsichtlich seines Änderungsbedarfs überprüft, u.a. hinsichtlich „Zonenregelung“ und Berücksichtigung wohnortnaher Mobilitätsangebote. Die Wirkungen der Möglichkeit, Mobilitätskonzepte (z.B. mit „Mieterticket“) zu erstellen, wird zurzeit evaluiert.

Der Senat wird zu gegebener Zeit über die Erkenntnisse und mögliche Ansätze zur Anpassung des Stellplatzortsgesetzes informieren.

**15. Welchen Änderungsbedarf sieht der Senat?**

Siehe Antwort zu Frage 14.

**16. Wie bewertet der Senat die „Zonenregelung“ des Stellplatzortsgesetzes, die Bremen ausschließlich in zwei unterschiedliche Zonen einteilt? Inwiefern beabsichtigt der Senat auch zukünftig an einer solchen Regelung festzuhalten?**

Siehe Antwort zu Frage 14.

**17. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit, ein mobilitätsabhängiges Stellplatzortsgesetz zu erarbeiten, das vor allem die wohnortnahen Mobilitätsangebote bei der Schaffung oder Ablöse neuer Stellplätze für Kraftfahrzeuge berücksichtigt?**

Siehe Antwort zu Frage 14.

**18. Welche Stellplatzortsgesetze anderer Kommunen sind dem Senat bekannt? Wie bewertet der Senat diese?**

Dem Senat sind Stellplatzortsgesetze, -satzungen und Regelungen in den Landesbauordnungen aus zahlreichen Kommunen und Bundesländern bekannt. In der Regel sind die Entscheidungen unter den Randbedingungen der jeweiligen Bundesländer entstanden. Der Senat bewertet diese Regelungen anderer Bundesländer nicht.

Die Erfahrungen anderer Kommunen und Bundesländer werden im Rahmen der in Frage 14 dargestellten Prüfung des Stellplatzortsgesetzes bewertet und ggf. berücksichtigt.

**19. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit, sogenannte „Mietertickets“ als Kompensation für Stellplätze in das Gesetz mit aufzunehmen? Inwiefern wurde das „Mieterticket“ bereits bei Bauprojekten als Kompensation für Stellplätze für Kraftfahrzeuge in Anspruch genommen?**

Siehe Antwort zu Frage 14.

**20. Welchen Zeitplan verfolgt der Senat bei der Überarbeitung des Stellplatzortsgesetzes?**

Wie in der Antwort zu Frage 14 dargestellt, wird das Stellplatzortsgesetz zurzeit hinsichtlich seines Änderungsbedarfs überprüft. Diese Prüfung soll im Laufe des Jahres 2020 abgeschlossen und auf dieser Grundlage entschieden werden, ob und in welcher Form eine Überarbeitung des Stellplatzortsgesetzes erfolgen soll.