

Vorlage für die Sitzung des Senats am 09.12.2025

Finanzierung der Begleitmaßnahmen zur Neuordnung des Parkens

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. Siehe hierzu die zeitgleich zur Beschlussfassung im Senat vorgelegte Vorlage „Konzept Parken in Quartieren auf Basis des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts“.

Es wurde das bereits in der Umsetzung befindliche 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. Am 16. Januar 2025 wurde dieses Konzept der Städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung in seinen Grundzügen zur Kenntnis gegeben („Konzept zum Vorgehen gegen Gehwegparken auf Basis des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts“, https://sd.bremische-buergerschaft.de/sdnetrim/UGhVM0hp2NXNFDcExjZX5kRK-mNakmRd_ZFT3suusSRLp7fjAvX96b5I2TcNeVc/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/?_as=UGhVM0hp2NXNFDcExjZZkf-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/?_as=UGhVM0hp2NXNFDcExjZXRWJcVGd_N1RGRi1jia0ql).

Das o.g. inhaltliche Konzept „Parken in Quartieren“ 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 „Parken in Quartieren“ geboten.

Mit der Umsetzung des Konzepts soll das Parken in den Quartieren 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 mobil.punkte (Carsharing-Stationen), E-Lade-Punkte, Lieferzonen, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Lastenräder (Fahrradbügel), ggf. auch Flächen für Bike-Sharing und E-Scooter-Sharing zu schaffen,
- 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 Vier-Stufen-Plan vor, um das Parken zur Verbesserung der Rettungssicherheit und Barrierefreiheit zu ordnen. Die Stufen 1 und 2 des Konzepts beziehen sich auf straßenbezogene Maßnahmen in Hinblick auf Rettungssicherheit in betroffenen Straßen in innenstadtnahen Stadtteilen (Stufe 1) sowie im weiteren Stadtgebiet (Stufe 2). Diese Maßnahmen wurden schon im Jahr 2023 begonnen und sollen in diesem Jahr im Wesentlichen abgeschlossen sein.

Die Stufen 3 und 4 umfassen jeweils ein integriertes und quartiersbezogenes Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Barrierefreiheit in innenstadtnahen Stadtteilen (Stufe 3) sowie im weiteren Stadtgebiet (Stufe 4). Es ist jeweils vorgesehen, neben dem Ordnen des Parkens (Teilprojekt 1), auch Entlastungsmaßnahmen für die Quartiere umzusetzen. Diese umfassen die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken (Teilprojekt 2) sowie die Verbesserung von Mobilitätsangeboten in den Quartieren (Teilprojekt 3: Begleitmaßnahmen).

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.

Darüber hinaus sind Informations- und Kommunikationsaufgaben eine Querschnittsaufgabe 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, um die Akzeptanz und Nachvollziehbarkeit der Maßnahmen zu erhöhen sowie die Nutzung von alternativen Mobilitätsangeboten zu fördern.

Die Bearbeitung der Stufe 3 wird derzeit vorbereitet. Die Planungsleistungen für die ersten drei Quartiere in der Neustadt („Start-Cluster“) wurden inzwischen an ein Planungsbüro beauftragt. Es ist vorgesehen, alle Quartiere im definierten „innenstadtnahen“ Bereich der Stadtteile Schwachhausen, Walle, Findorff, Östlichen Vorstadt und der Neustadt in wenigen Jahren zu bearbeiten.

Für die Umsetzung von Stufe 3 muss der weitere Finanzierungsbedarf – zunächst für die Jahre 2026 und 2027 und für in 2026 zu bindende Planungsmittel bis 2030 – sichergestellt werden. Eine Finanzierung ist erforderlich für Teilprojekt 1 (Ordnen des Parkens), Teilprojekt 2 (Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken) sowie Teilprojekt 3 (Begleitmaßnahmen). Der Finanzierungsbedarf umfasst sowohl Investitionskosten als auch konsumtive Ausgaben (siehe dazu nähere Erläuterung unter D. Finanzielle Auswirkungen).

Zusätzliches Personal

Die Umsetzung von „Parken in Quartieren“ in allen innenstadtnahen Stadtteilen erfordert eine flächenhafte Neuordnung des Straßenraums und ist mit komplexen Prozessen sowie herausfordernden Kommunikationsaufgaben verbunden. Dies ist in dieser Form, Intensität und Ausprägung und mit dem Ziel, das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts rechtskonform durchzusetzen, eine neue und zusätzliche Aufgabe, die zunächst bis 2030 in den innenstadtnahen Stadtteilen und anschließend stadtweit umzusetzen ist.

Diese zusätzlichen Aufgaben von erheblichem Umfang bei SBMS und im ASV lassen sich nicht mit dem vorhandenen Personal abdecken.

Voraussetzung für die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen ist daher die Aufstockung der Personalkapazitäten bei der Senatorin für Mobilität, Bau um mindestens eine Stelle.

Die Einrichtung dieser Stelle ist auch Voraussetzung für das Erreichen der Haushaltsentlastungsziele durch eine Steigerung der Einnahmen aus den Parkgebühren infolge einer räumlichen Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Verbindung mit Bewohnerparken. Ohne dieses Personal ist die angestrebte Umsetzung innerhalb der kommenden Jahre nicht darstellbar.

Aktuell ist die Bearbeitung aller Regelaufgaben im Bereich „Parken“ bei SBMS sowie die zugeordneten Aufgaben im Bereich Shared Mobility (carsharing, Bikesharing) auf zwei Stellen konzentriert.

Eine neue Stelle in der Verkehrsabteilung bei SBMS (1 VZÄ) dient dazu, die konkrete Umsetzung des Konzepts „Parken in Quartieren“ außerhalb der Innenstadt zu koordinieren und zu steuern. Diese Stelle wurde von der Senatskommission für das Personalwesen befürwortet und wird mit separater Vorlage die Gremien erreichen. Hinsichtlich weiterer Bedarfe ist vorgesehen, die Entwicklung in 2026 zu beobachten und ggf. zeitnah nachzusteuern.

Nachfolgend wird der Senat um die Zustimmung zur Finanzierung der Investitions- und Projektkosten gebeten.

B. Lösung

Der Senat wird zur Umsetzung der Stufe 3 des Konzepts „Parken in Quartieren“ um Zustimmung zur Eingehung von finanziellen Verpflichtungen in den Jahren 2026/27ff gebeten.

Die erforderlichen Finanzbedarfe stellen sich wie folgt dar:

Tabelle 1: Kostenschätzung (Investiv und konsumtiv) für die Umsetzung von Parken in Quartieren

	2026	2027	Summe 26+27	2028	2029	2030	Summe 28-30
	[T €]	[T €]	[T €]	[T €]	[T €]	[T €]	[T €]
A Investiv							
A.1 Beschilderung, Markierung, Parkscheinautomaten, mobil.punkte, Fahrradparken	1.160	2.640	3.800				kein Ansatz
A.2 Planungskosten	340	370	710	330	330	330	990
Summe - investiv	1.500	3.010	4.510	330	330	330	990
B Konsumtiv							
B.1a Parkraumbewirtschaftung	40	120	160	120	120	120	360
B.1b Digitalisierung	200	200	400	200	200	200	600
B.2a Information und Kommunikation	120	80	200				kein Ansatz
B.2b rechtliche Beratung und Gerichtskosten	140	100	240				kein Ansatz
Summe - konsumtiv	500	500	1.000	320	320	320	960
Summe gesamt	2.000	3.510	5.510	650	650	650	1.950

Für die Jahre 2028 bis 2030 erfolgt ein Ansatz hier nur in der Höhe, wie er durch Verpflichtung bis 2027 gebunden wird. Die Erfahrungen aus dem Startcluster Neustadt-West werden ausschlaggebend sein für das weitere Vorgehen und die weitere Planung

der innerstädtischen Gebiete, inkl. Finanzierung für 2028 bis 2030. Eine weitere Gremienbefassung wird daher zu einem späteren Zeitpunkt der Phase 3 erfolgen, voraussichtlich noch in 2026.

Begründung der Finanzpositionen im Einzelnen:

Vorbemerkung: Die Ansätze zu den einzelnen Positionen wurden auf unterschiedliche Weise ermittelt. Vergleichswerte wurden auf Flächen hochgerechnet, bestimmte Daten wurden bei ASV oder Dritten (z.B. BREPARK) angefordert und ebenfalls hochgerechnet. Es wurde ein Inflationszuschlag aufgenommen. Gleichzeitig wurde die Erwartung durch Mengeneffekte jedoch wieder reduziert. Es handelt sich um plausible Abschätzungen der zu erwartenden Mengen und Kosten. Einzelne Kostenfaktoren hängen jedoch von der Projektentwicklung ab. Ein Controlling hierzu ist im Rahmen der Projektsteuerung geplant.

Zu A.1 Beschilderung, Markierungen, Parkscheinautomaten, Carsharing (mobil.punkte), Fahrradparken

Für die Umsetzung der Teilprojekte 1 (Ordnen des Parkens), Teilprojekt 2 (Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken) sowie Teilprojekte 3 (Begleitmaßnahmen) sind Beschilderungen und Markierungen im Straßenraum vorzusehen. Die Leistungen umfassen die Beschaffung und den Einbau von Verkehrszeichen, inklusive Pfosten (z. B. Beschilderung von Gehwegparken, Parkverboten, Carsharing-Stationen (mobil.punkten), Bereiche für das Laden und Liefern) sowie das Aufbringen von Markierungen (z. B. Eck-Markierungen von Parkflächen, Sperrflächen, Carsharing-Piktogramme). Die Leistungen werden durch das ASV vergeben.

Für die Umsetzung von Teilprojekt 2 (Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken) sind flächendeckend in einem geeigneten Abstand Parkscheinautomaten aufzustellen, die ein analoges Angebot parallel zum „digitalen Parken“ (per Park-App) bieten. Über die BREPARK wird die Leistung zur Beschaffung und die Installation der erforderlichen Parkscheinautomaten an einen Anbieter / Dienstleister vergeben.

Als Teil der Begleitmaßnahmen (Teilprojekt 3) ist die Ausweitung des Carsharing-Angebots durch die Einrichtung neuer Stationen im öffentlichen Raum (mobil.punkte/mobil.pünktchen) vorgesehen. Diese werden im Endzustand im definierten Bremer Standard hergestellt. Angesetzt werden hier die Kosten für einen zusätzlichen Ausbau von mobil.punkten, der über die bisherige Ausbauplanung (für die die Finanzierung bereits gesichert ist) hinausgeht. Das heißt, alle Bedarfe sind tatsächlich zusätzlichen Mengen, die zu den regulären Anschlägen hinzu kommen.

Als eine der Begleitmaßnahmen (Teilprojekt 3) ist die Einrichtung zusätzlicher Fahrradbügel und Lastenradstellplätze vorgesehen. Angesetzt werden die Kosten für die Beschaffung und den Einbau der Fahrradbügel. Diese Leistungen werden gemeinsam mit den Leistungen zur Beschilderung und Markierung vergeben.

Zu A.2 Planungsleistungen

Für die Umsetzung aller drei Teilprojekte sind Planungsleistungen erforderlich: 1) Ordnen des Parkens, 2) Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken sowie für einen Teil der Begleitmaßnahmen (Teilprojekt 3): Carsharing, Fahrradparken, Laden und

Liefern, Abstellflächen für Bikesharing und E-Scooter. Konkret umfassen die Planungsleistungen folgende Aufgaben:

- Standortanalysen (Parkraumuntersuchungen), Bedarfsuntersuchungen
- Fachgutachten und technische Vorplanungen
- Erstellung der Betriebskonzepte pro Quartier
- Projektsteuerung
- Monitoring und Evaluation der Maßnahmen

Die Planungsleistungen werden extern vergeben, da sie aufgrund des Volumens nicht mit dem vorhandenen Personal umgesetzt werden kann. Aufgrund des Auftragsvolumen ist für die Planung der Maßnahmen in den Quartieren eine EU-weite Vergabe mit Teilnahmewettbewerb erforderlich. Der Auftrag wird die komplette Laufzeit der Stufe 3 bis voraussichtlich 2030 umfassen. Da das Volumen des Gesamtprojekts den Schwellwert für eine erforderliche EU-weite Ausschreibung überschreitet, ist die komplette Planungsleistung EU-weit auszuschreiben, unabhängig von einer Stückelung. Es wäre daher ineffizient und unwirtschaftlich und würde keine Vorteile bringen, die Planung in Schüben auszuschreiben. Da die Leistungen in den einzelnen Quartiersclustern direkt aneinander anschließend erfolgen und die Planungen der Folgecluster parallel zur Umsetzung in den vorangehenden Clustern, wäre eine parallele personelle Betreuung auch nicht möglich.

Eine vorgezogene Ausschreibung (nicht-EU-weit) für die ersten drei zu bearbeitenden Quartiere in der Neustadt („Start-Cluster Neustadt Nord-West“), deren Bearbeitung noch im Jahr 2025 startet, ist nicht Gegenstand des hier beschriebenen Finanzbedarfs. Diese Planungsteilleistung ist bereits beauftragt und finanziert.

Für die Planung und Umsetzung des Gesamtprojekts (inklusive Begleitmaßnahmen) soll eine externe Projektsteuerung eingesetzt werden. Ziel ist es, den Gesamtprozess organisatorisch, koordinierend und unterstützend zu begleiten, um eine effiziente, termingerechte und qualitativ hochwertige Umsetzung inkl. aller Begleitmaßnahmen sicherzustellen. Die Projektsteuerung fungiert als zentrale (organisatorische) Schnittstelle zwischen SBMS, dem ASV sowie weiteren internen und externen Akteuren. Die Projektsteuerung arbeiten nicht inhaltlich fachlich, sondern steuert und koordiniert den Gesamtprozess zwischen SBMS, ASV, Beiräten, Planern und Unterschiedlichen weiteren Beteiligten über alle Phasen bis zur Umsetzung und Übergabe. Die umfangreichen und bei Parallelbearbeitung mehrerer Cluster zwingend erforderlichen Aufgaben der Projektsteuerung (inklusive Monitoring, Controlling, Zeit- und Ressourcenplanung) sind durch die vorhandenen Personalkapazitäten bei SBMS oder ASV nicht abzudecken. Durch diese zu vergebende Aufgabe soll eine Unterstützung der Projektleitung bei SBMS in der Gesamtkoordination des Projekts erreicht werden.

Zu B.1 Betrieb Parkraumbewirtschaftung

Für die deutliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung im Vergleich zur heute bewirtschafteten Fläche entstehen bei der BREPARK zusätzliche Kosten, die den Betrieb und die Wartung der Automaten, Software- und Systemanpassungen, das Management des Bargelds und dafür notwendige Infrastruktur (u.a. Zählmaschinen, Tresore, Kfz) sowie Personalkosten umfassen.

Mit der Planung einhergehend werden sich die Antragszahlen für Bewohnerparkausweise und Besucherkarten deutlich erheblich erhöhen, wobei derzeit eine Steigerung von 40.000 Anträge auf Bewohnerparkausweise prognostiziert wird. Bei jedem Antrag ist derzeit eine manuelle Bearbeitung im Amt für Straßen und Verkehr (ASV) nötig.

Durch die zu erwartende Steigerung der Antragszahlen aufgrund der Ausweitung der Bewohnerparkgebiete ist eine Bearbeitung mit den vorhandenen Mitarbeitenden des ASV nicht leistbar.

Zudem ist der eingesetzte Online-Dienst sowie das Fachverfahren nicht barrierefrei und es ist fraglich, ob das Fachverfahren, aufgrund mangelnder Entwicklungsmöglichkeiten, der Antragssteigerung dauerhaft standhält. Um die anfallende Mehrarbeit durch die zu erwartende Steigerung der Antragszahlen im Bürgerbüro nicht durch mehr Personalkapazitäten abzudecken, soll ein Fachverfahren inkl. Online-Dienst beschafft werden, welches Anträge auf Bewohnerparkausweise und Besucherkarten automatisiert abarbeiten kann. Der dargestellte Personalbedarf von 2 VZÄ ist dagegen für die Bearbeitung der Neuregelung des Parkens mit Einführung von Bewohnerparken im Referat 30 (Team Parken) erforderlich.

Das Fachverfahren soll den Bürger:innen ermöglichen, Parkausweise und Besucherkarten für Bewohnergebiete unkompliziert online zu beantragen, zu bezahlen und den Ausweis direkt zu erhalten. Das Verfahren von der Antragstellung durch eine:n Bürger:in bis zum Erhalt des Parkausweises soll nach bestimmten Regeln automatisiert erfolgen, ohne, dass im Regelfall ein Eingreifen der Mitarbeitenden des Referats 32 im ASV nötig ist. Die vorhandenen Mitarbeitenden des Referats 32 beraten zu Anträgen, die nicht dem Regelfall entsprechen und führen die Qualitätssicherung der automatisiert ausgestellten Parkausweise durch. Durch eine automatisierte Lösung ist die Umstellung der Besuchertageskarten zur Vermeidung von Mehrfachnutzung und die dadurch entstehende Antragszahl von fast 5 Mio. Anträgen pro Jahr umsetzbar. Für die Digitalisierung des Verfahrens und die anfallenden Lizenzgebühren der Fachanwendung fallen voraussichtlich ca. 200.000 € pro Jahr an.

Zu B.2 Information und Kommunikation, Rechtliche Beratung und Gerichtskosten

Für die Umsetzung des Konzepts „Parken in Quartieren“ ist Information und Kommunikation als Querschnittsaufgabe über die gesamte Projektdauer vorgesehen. Zu den Aufgaben gehört die Entwicklung eines Kommunikationskonzepts, die Erstellung und laufende Pflege der Projektwebseite, der Entwurf und die Produktion von Kommunikationsmaterial (wie Broschüren, Postwurfsendungen für Anwohner), die Gestaltung von Veranstaltungen und Beteiligungsprozesse sowie Moderation. Es wurde hierzu bereits eine Kommunikationsagentur beauftragt. Die projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit und Unterstützung durch eine professionelle Agentur ist aufgrund der hohen gesellschaftlichen und politischen Brisanz des Themas Parken zwingend erforderlich.

Eine rechtliche Beratung ist erforderlich, um ein rechtsicheres Konzept zur Auslegung und Umsetzung des BVerwG-Urteils zu entwickeln und umzusetzen. Ein weiterer Kostenansatz ist erforderlich für die zu erwartenden Prozesskosten bei möglichen Verfahren infolge von Klagen. Hierbei berücksichtigt ist bereits die Nutzung der internen Kapazitäten bei Abteilung 1.

C. Alternativen

Die Nicht-Finanzierung eines dieser Punkte würde dazu führen, dass das Konzept „Parken in Quartieren“ nicht umgesetzt werden kann. Vor dem Hintergrund des aktuellen Urteils des Bundesverwaltungsgerichts, der hohen öffentlichen und politischen

Aufmerksamkeit, die mit dem Umgang mit Gehwegparken verbunden ist und der Notwendigkeit einer rechtskonformen Umsetzung ist eine Nicht-Umsetzung keine Alternative. Daher wird auch keine Alternative empfohlen.

D. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen / Genderprüfung / Klimacheck

Finanzierungsbedarf und Mittelherkunft

Die o.g. Finanzbedarfe fallen zum Teil investiv, zum Teil konsumtiv an und sollen wie folgt finanziert werden:

Tabelle 3: Gesamtkosten investiv und konsumtiv pro Jahr

In TEUR	2026	2027	2028	2029	2030	insgesamt
Bedarf						
Konsumtiver Bedarf	500	500	320	320	320	1.960
Investiver Bedarf	1.500	3.010	330	330	330	5.500
Gesamtkosten	2.000	3.510	650	650	650	7.460
Notwendige Verpflichtungsermächtigungen	2.000	3.510	650	650	650	7.460
Mittelherkunft						
Konsumtiver HH Verlust BSAG aufgr. Entlastung Gewinne Brepark /	500	500	320	320	320	1.960
Investiver Verlustausgleich BSAG aufr. Entlastung Gewinn Brepark/	1.500	3.010	330	330	330	5.500
Summe	2.000	3.510	650	650	650	7.460

Zur haushaltsrechtlichen Absicherung der **konsumtiven Kosten** der Neuordnung des Parkens ist die Erteilung zusätzlicher Verpflichtungsermächtigungen (VE) in Höhe von 1.960 TEUR mit Abdeckung in für 2026 (500 TEUR), 2027 (500 TEUR) und 2028 bis 2030 (320 TEUR p.a.) bei den HHSt.

- 3687.52110-1 (Unterhaltung und Betrieb der Parkuhren und Parkscheinautomaten) für 2026 40 TEUR, für 2027 120 TEUR sowie 120 TEUR p.a. in den Folgejahren bis 2030
- 3681.52602-0 (Sachverständige, Gerichtskosten u.ä.) für 2026 140 TEUR und für 2027 100 TEUR
- 3681.53101-6 (Kosten für Veröffentlichungen) für 2026 120 TEUR und 2027 80 TEUR
- 3950.539 20-7 „IT-Fachaufgaben (SBMS)“ für 2026 und 2027 jeweils 200 TEUR sowie 200 TEUR jeweils für die Folgejahre bis 2030.

erforderlich. Zum Ausgleich für die zusätzlich zu erteilenden VEs wird die veranschlagte VE bei der Haushaltsstelle 3681.53100-8 „Durchführung von Projekten nachhaltige/umweltfreundliche Mobilität“ in derselben Höhe nicht in Anspruch genommen.

Die Finanzierung der **konsumtiven Kosten** (ohne Personal) und damit die barmittel-mäßige Abdeckung der Verpflichtungsermächtigungen von insgesamt 1.960 TEUR erfolgt aus höher als geplanten Gewinnanteilen der Brepark des Jahres 2024:

3.752.998 € stehen der BVBG (für den Verlustausgleich der BSAG zur Verfügung. In dieser Höhe kann die im Haushaltsentwurf 2026/2027 veranschlagte und in der Finanzplanung fortgeschriebene Zuführung aus dem Haushalt für den Verlustausgleich an die BVBG (HHSt. 3681.68226-0 "Verlust der BSAG (Betriebsergebnis und Kapitaldienst - Zinsen - für Fahrzeuge)" entsprechend anteilig gekürzt und in Höhe der 1.960 TEUR wie o.g. dargestellt per Nachbewilligung im Haushaltsvollzug auf den jeweiligen Haushaltstellen bereitgestellt werden.

Zur haushaltsrechtlichen Absicherung **der investiven Kosten** ist die Erteilung einer zusätzlichen VE bei der HH-St. 3687.79022-6 „Maßnahmen im Rahmen der Optimierung der Parkraumbewirtschaftung“ in Höhe von 5.500 TEUR mit Abdeckung in 2026 (1.500 TEUR), 2027 (3.010 TEUR) sowie in den Folgejahren 2028 bis 2030 (jeweils 330 TEUR) erforderlich. Zum Ausgleich für die zusätzlich zu erteilende Verpflichtungsermächtigung wird die bei der Hst. 3687.88410-7 "Zuweisungen für Investitionen an das Sondervermögen Infrastruktur / Verkehr (ASV)" veranschlagte Verpflichtungsermächtigung in derselben Höhe nicht in Anspruch genommen.

Die Finanzierung **der investiven Kosten** und damit die Abdeckung der Verpflichtungsermächtigung in 2026 bis 2030 erfolgt über den investiven Verlustausgleich für die BSAG aus den nicht eingeplanten Gewinnen der Brepark (2024, Ausschüttung 2025) in Höhe anteilig von rd. 1.793 TEUR sowie 3.707 TEUR für den erwarteten Gewinn der Brepark in 2025, die 2026 ausgeschüttet werden

In dieser Höhe von 5.500 TEUR kann die im Haushaltsentwurf 2026/2027 veranschlagte und in der Finanzplanung fortgeschriebene Zuführung aus dem Haushalt für den investiven Verlustausgleich an die BVBG (HHSt. 3681.89126-8 "Verlust der BSAG (Kapitaldienst – Tilgung für Fahrzeuge) in 2026 ff gemäß der o.g. Darstellung entsprechend anteilig reduziert und per Nachbewilligung im Haushaltsvollzug auf der vorgenannten investiven Maßnahmenhaushaltsstelle bereitgestellt werden.

Die Finanzierung der dargestellten Bedarfe ist damit vollständig innerhalb der verfügbaren Ansätze des Haushaltsentwurfs 2026/2027 und der Finanzplanung im PPL 68 abgesichert.

Eine (Teil-)Finanzierung aus Mehreinnahmen der Parkraumbewirtschaftung und aus dem Bewohnerparken wird erst zeitverzögert möglich sein. Die Einnahmen aus in die Parkraumbewirtschaftung und ins Bewohnerparken überführten Quartieren fallen erst verlässlich in den Jahren nach jeweiliger Umsetzung an. Im Fall der Neustadt-West wäre dies 2027, im Fall aller weiterer Quartiere ab 2028 sukzessive hochlaufend bis vermutlich 2030 bis 2032. Die Höhe kann augenblicklich nur grob abgeschätzt werden, da dies von der Zahl der verbleibenden Stellplätze und der Anzahl ausgegebener Bewohnerparkausweise abhängt. Man kann einer vorliegenden Berechnung zufolge für das erste Jahr nach vollständiger Umsetzung der Stufe 3 (innenstadtnahe Stadtteile) von Mehreinnahmen aus Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken in Höhe von rund 3 Mio. EUR pro Jahr ausgehen (Vergleiche „zusätzlichen strukturellen Entlastungsmaßnahmen aus dem Eckwertebeschluss und Beschlusscontrolling der Senatsbeschlüsse vom 17.06.2025“).

Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Die Umsetzung der Umstellung der Parkordnung kann wie unter A. dargelegt nicht mit dem vorhandenen Personalbestand bearbeitet werden. Daher entsteht dauerhaft zusätzlicher Personalbedarf in Höhe von bis zu 4 Stellen. Die Senatskommission für Personalbedarfsermittlung und -planung hat dazu eine Stelle beschlossen.

Genderprüfung

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind mit der geplanten Neuordnung des Parkens nicht verbunden. Die Änderung enthält keine versteckten Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

Klimacheck

Die Beschlüsse in der Senatsvorlage führen voraussichtlich zu einer Abnahme der Treibhausgasemissionen um bis zu 50 t CO₂e jährlich und haben daher positive Auswirkungen auf den Klimaschutz.

Im Folgenden werden die Auswirkungen des Senatsbeschlusses auf die einzelnen Handlungsfelder des Klimaschutzes aufgeschlüsselt:

Handlungsfeld Verkehr:

Voraussichtliche Abnahme der Treibhausgasemissionen.
Einsparung von bis zu 50 t CO₂e pro Jahr.

Ergänzung: Die CO₂-Einsparungen ergeben sich über die erwarteten Verkehrsverlagerungen vom (privaten) Pkw-Verkehr hin zu Rad- und Fußverkehr in vergleichsweise geringem Umfang.

E. Beteiligung/ Abstimmung

Die Vorlage befindet sich in Abstimmung mit der Senatskanzlei, dem Senator für Finanzen und dem Senator für Inneres.

F. Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

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

G. Beschluss

1. Der Senat stimmt den in der Vorlage dargelegten inhaltlichen Schwerpunkten der Neuordnung des Parkens in den Quartieren und den dargestellten Begleitmaßnahmen sowie der Finanzierung im Gesamtumfang von 7.460 T€ in den Jahren 2026 bis 2030 zu.

Der Senat stimmt dem Eingehen von Verpflichtungen in Höhe von insgesamt 7.460 TEUR 2026 bis 2030 wie dargestellt zu.

2. Der Senat nimmt die Schaffung von einer zusätzliche Stelle im Produktplan 68 im Rahmen der Beschlüsse der Senatskommission für das Personalwesen ab 2026 zur Kenntnis.
3. Der Senat bittet die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, diesen Beschluss der zuständigen städtischen Deputation für Mobilität, Bau- und Stadtentwicklung zur Zustimmung zuzuleiten.
4. Der Senat bittet die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung über den Senator für Finanzen die erforderlichen Beschlüsse und Ermächtigungen im Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.

Anlage 1: Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Datum: 02.12.2025

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Finanzierung der Begleitmaßnahmen zur Neuordnung des Parkens

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit **einzelwirtschaftlichen**
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts-/Kostenberechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse ÖPP/PPP Eignungstest Sensitivitätsanalyse Sonstige (s. qualitative
Bewertung in der Vorlage bei „Wirtschaftlichkeitsuntersuchung“)

Anfangsjahr der Berechnung: 2025

Betrachtungszeitraum (Jahre): 8

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

-

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Finanzierung, Planung und Umsetzung aller Maßnahmen	1
2	Nicht-Finanzierung. Somit keine Umsetzung möglich, da die nach Urteil BVerwG zwingende Neuordnung des Parkens die Umsetzung der Begleitmaßnahmen zwingend erfordert	2
3		

Ergebnis

Es gibt zu der Planung und Umsetzung der Maßnahmen samt Begleitmaßnahmen zur Neuordnung des Parkens keine sinnvolle Alternative. Die Null-Lösung scheidet aufgrund rechtlicher Unzulässigkeit aus. Jeglicher Ansatz, den Parkraum neu zu ordnen ohne umfangreiche Begleitmaßnahmen umzusetzen (Bewohnerparken, Parkraumbewirtschaftung, Car-Sharing, Fahrradabstellbügel usw.) wäre mit erheblichen Härten verbunden und gesellschaftlich nicht umsetzbar. Der einzige gangbare ganzheitliche Ansatz erfordert die beantragte Finanzierung.

Weitergehende Erläuterungen

--

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2027	2. 2030	3. 2033
---------	---------	---------

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Anzahl verbotswidrig geparkter Kfz	-	Null
2	Anzahl Car-Sharing-Nutzer je neu eingerichtetem Stellplatz	-	Ca. 50
3	Anzahl der real nicht barrierefreien Straßenabschnitte in den geordneten Gebieten	-	Null

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten /
 die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen
Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:
Ausführliche Begründung