

**Kleine Anfrage
der Fraktion der FDP vom 24. Juli 2026
und Mitteilung des Senats vom 8. September 2026**

„Fragen zur Planung des Mobilitäts- und Stellplatzangebots in der Bremer Neustadt“

Vorbemerkung der Fraktion:

Der Bremer Senat rühmt sich, ein Vorreiter beim Carsharing zu sein. Nach einer von der Stadt Bremen selbst beauftragten Befragung soll ein Carsharing-Fahrzeug 18,8 private Pkw ersetzen. Entsprechend verweist der Senat in seinen Konzepten unermüdlich darauf, dass jedes geteilte Fahrzeug zahlreiche private Pkw ersetzt und somit den chronisch überlasteten öffentlichen Raum entlastet. Doch die verkehrspolitische Realität in der Praxis – insbesondere in der dicht besiedelten Bremer Neustadt – scheint nun doch eine andere zu sein.

Aufgrund eines dringend benötigten Ersatzneubaus für die sogenannte WKL-Halle der Hochschule Bremen wird nun eine Fläche bebaut, die bislang von der größten Carsharing-Station im Quartier genutzt wird. Eine Alternativfläche für diese 21 wegfallenden Carsharing-Stellplätze steht anscheinend noch nicht zur Verfügung.

Gleichzeitig arbeitet das Mobilitätsressort im Stadtteil daran, im Zuge der „Neuordnung des Parkraums“ Hunderte Parkplätze konsequent und ersatzlos zu streichen. Um weder das dringliche Bauprojekt der Hochschule weiter zu verzögern noch die Stellplatzknappheit weiter zu verschärfen, ist eine schnelle und vorausschauende Planung notwendig.

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Senats:

Die Carsharing-Station „Modernes“ am Neustadtswall ist keine Station im öffentlichen Straßenraum (mobil.punkt, die bremischen Mobilitätsstationen), sondern eine Station auf privat verwaltetem Grund. Der Carsharing-Anbieter Cambio hat einen Vertrag mit der Hochschule Bremen über die Anmietung der Stellplätze. Auf die vertragliche Entwicklung bzw. Kündigung von Carsharing-Stationen auf privaten Grundstücken hat die Stadtgemeinde keinen Einfluss, dies ist Verhandlungssache zwischen dem Carsharing-Anbieter und Grundstückseigentümer.

1. Seit wann sind dem Senat und der zuständigen Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung die Baupläne der Hochschule Bremen am Neustadtswall und der damit verbundene Wegfall der Cambio-Station bekannt?

Der Senat beschloss am 9. Dezember 2025, zur Realisierung eines Ersatzneubaus für die stark sanierungsbedürftige WKL-Halle, Mittel aus dem Länder- und Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz (LuKIFG) zur Verfügung zu stellen. In seiner Sitzung am 10.

Februar 2026 hat der Senat den Grunderwerb des benachbarten Grundstücks Neustadtswall 29 beschlossen. Die damit verbundene Frage, wo die Cambio-Fahrzeuge zukünftig stationiert werden können, ist abhängig von weiteren Planungen.

2. Seit wann wird nach einem geeigneten alternativen Standort gesucht?

Der Carsharing-Anbieter Cambio ist nach eigenen Angaben bereits auf der Suche nach alternativen Stellplätzen ab dem Jahr 2028 im Falle eines möglichen Entfalls der Carsharing-Station an der Hochschule.

3. Welches Konzept für Ersatzflächen für die Zeit nach dem Wegfall der Mobilitätsstation am derzeitigen Standort liegt bislang vor?

Sofern noch kein Konzept vorliegt:

3.1. Welche Schritte wurden bereits eingeleitet,

3.2. welche befinden sich in Bearbeitung und

3.3. welche wurden abgeschlossen?

Siehe Antwort 2. Die Hochschule Bremen ist als Vorhabenträger im Rahmen des Bauantragsverfahren dazu verpflichtet, ein Mobilitätskonzept nach Mobilitäts-Bau-Orts-gesetz zu erarbeiten und Mobilitätsmanagement-Maßnahmen umzusetzen. Eine zielführende Maßnahme ist die Einrichtung einer Carsharing-Station.

Nachhaltigkeit ist an der HSB grundsätzlich ein sehr wichtiges Thema. Da Carsharing-Angebote einen bedeutenden Beitrag zur Reduzierung von CO₂-Emissionen insbesondere im innerstädtischen Bereich leisten, wird die HSB intensiv prüfen und sich dafür einsetzen, dass die Carsharing-Station erhalten bleibt.

Im Rahmen des Projekts „Parken in Quartieren“ wird aktuell ein Zielnetz für mobil.punkte (Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum) erarbeitet. Insgesamt sollen mindestens 15 weitere mobil.punkte/mobil.pünktchen in der Neustadt-West entstehen. Die Abstimmung des Zielnetz Carsharing ist Teil der Begleitmaßnahmen des Projekts „Parken in Quartieren“ in der Neustadt-West. Die Realisierung des Zielnetzes wird sukzessive in den nächsten Jahren vorangetrieben.

4. Welche konkreten Verhandlungen und Abstimmungen haben zwischen dem Mobilitätsressort, der Hochschule Bremen und dem betroffenen Anbieter stattgefunden, um den Fortbestand der Station an einem Alternativstandort sicherzustellen?

Die HSB schafft aktuell die Grundlagen für eine erfolgreiche Planung der Baumaßnahme. Eine Abstimmung mit dem betroffenen Anbieter war seitens der Hochschule bisher noch nicht erforderlich und wird zu gegebener Zeit erfolgen.

5. Welche alternativen Flächen im direkten Umkreis des Neustadtwalls hat der Senat geprüft oder dem Anbieter bereits aktiv zur Miete oder Pacht angeboten?

Aktuell sucht der Anbieter Cambio nach Flächen und steht dazu auch im Austausch mit der HSB. Der Senat steht im Austausch sowohl mit der HSB als auch mit Cambio.

Die Vergabe von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum/an den mobil.punkten erfolgt im Rahmen eines transparenten, bundesweiten Vergabeverfahrens (Interessensbekundungsverfahren). Grundlage ist das Bremische Landes-Carsharinggesetz, das die Sondernutzung öffentlicher Straßen in der Straßenbaulast der Gemeinden zum Zwecke des Carsharing regelt. Eine direkte Zuweisung von Stellplätzen im öffentlichen Raum an einen Carsharing-Anbieter ist nicht möglich.

S. außerdem die Antwort zu Frage 2 und 3.

6. Welche Verfahren und Genehmigungen sind für die Einrichtung einer Mobilitätsstation erforderlich, und mit welcher Verfahrensdauer rechnet der Senat, bis die entsprechenden Genehmigungen in diesem Fall vorliegen?

Die Stadtgemeinde Bremen errichtet seit 2003 mobil.punkte und mobil.pünktchen im öffentlichen Raum, dies sind die bremischen „Mobilitätsstationen“. Die mobil.punkte/mobil.pünktchen werden eng mit den Stadtteilbeiräten und in einem integrierten Planungsverfahren abgestimmt. Jährlich werden 12-15 neue mobil.punkte/mobil.pünktchen stadtweit umgesetzt. Das Verfahren vom Beschluss des Beirats bis zur Umsetzung dauert eineinhalb bis zwei Jahre. Maßnahmen zur Beschleunigung und Optimierung des Prozesses sind bereits ergriffen worden, bspw. wurde 2024 die Aufgabe der mobil.punkt-Planung an die BREPARK übertragen. Zudem werden die neuen mobil.punkte gebündelt geplant, um Ausschreibungen für Planung und Bau effizienter und schneller durchführen zu können.

7. Wie stellt der Senat sicher, dass die Genehmigungsverfahren für neue Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum des betroffenen Quartiers beschleunigt werden, um eine Versorgungslücke zu verhindern?

Die Stadtgemeinde baut 2027 drei neue mobil.pünktchen in der Neustadt, 2028 sind zwei neue mobil.pünktchen geplant. Die Strategie des mobil.punkt-Ausbaus wie in Frage 6 beschrieben wird weiter fortgeführt.

8. Inwieweit gibt es Überlegungen, die Zahl der Stellplätze für private Pkw dauerhaft oder übergangsweise zu erhöhen, falls es nicht möglich sein sollte, rechtzeitig Ersatz für die wegfallenden Carsharing-Stellplätze zur Verfügung zu stellen? Mit welchem zusätzlichen Bedarf an Stellplätzen für private Pkw rechnet der Senat in diesem Fall?

Das Ordnen des Parkens erfolgt systematisch nach dem Konzept „[Parken in Quartieren](#)“, das am 6. November 2025 von der Städtischen Deputation für Mobilität, Bau und

Stadtentwicklung, am 9. Dezember 2025 vom Senat sowie am 27. Januar 2026 von der Stadtbürgerschaft beschlossen wurde. Anlass für das Ordnen des Parkens ist die Notwendigkeit zur Schaffung von Barrierefreiheit auf Gehwegen nach den Anforderungen, die das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 6. Juni 2024 formuliert hat (Urteil des 3. Senats vom 6. Juni 2024 – BVerwG 3 C 5.23). Ein individuelles Abweichen vom definierten Konzept in einzelnen Quartieren zur Schaffung von mehr Parkraum für private Kfz zu Lasten der Barrierefreiheit auf den Gehwegen ist nicht vorgesehen, da es den Anforderungen aus dem Bundesverwaltungsgerichtsurteils widersprechen würde und einer Gleichbehandlung aller derzeit und zukünftig betroffenen Quartiere entgegenstehen würde.

9. Inwieweit wäre es möglich, Flächen auf dem Gelände der Hochschule Bremen oder auf anderen stadt- oder landeseigenen Grundstücken kurzfristig und unbürokratisch für den Anbieter zur Verfügung zu stellen?

Aufgrund ihrer innerstädtischen Lage ist die HSB – wie die gesamte Neustadt – bei der Bereitstellung ausreichender Stellplätze eingeschränkt. Aus Nachhaltigkeitsgründen setzt die Hochschule daher auf die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und ermutigt ihre Mitarbeitenden und Studierenden entsprechend dazu. Darüber hinaus befindet sich die Hochschule in Deutschlands erstem Fahrradmodellquartier, das durch die Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils sowohl zum Klimaschutz als auch zur Verbesserung der Lebensqualität im Stadtteil beigetragen hat. Da Carsharing-Angebote ebenfalls einen bedeutenden Beitrag zur Reduzierung von CO₂-Emissionen insbesondere im innerstädtischen Bereich leisten, wird die HSB intensiv prüfen und sich dafür einsetzen, dass die Carsharing-Station erhalten bleibt.

10. Inwieweit wird angesichts des knappen Flächenangebots und der Parkraumnot eine kombinierte, flächensparende Lösung, wie beispielsweise eine Mobilitätsstation mit integriertem Quartiersparkhaus und weiteren Sharing-Angeboten, geprüft?

In einer Machbarkeitsstudie zum Quartiersparken in der Stadtgemeinde Bremen im Jahr 2025 wurde die Fläche vor dem Südbad in der Alten Neustadt als ein möglicher Standort für eine Quartiersgarage identifiziert. Die Fläche wurde in einer ersten Studie durch die BREPARK GmbH untersucht. Die Fläche wird von der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung aktuell vertieft bearbeitet. Ziel ist die Errichtung einer Quartiersgarage in der neben fest vermieteten Stellplätzen für die Bewohner:innen des Quartiers auch Sharing-Angebote enthalten sind.

11. Inwieweit sieht der Senat den aktuellen Wegfall zahlreicher Stellplätze für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die unklare Situation hinsichtlich des Erhalts der Carsharing-Stellplätze als Herausforderung für die Entwicklung des Stadtteils an, und wie will er dieser begegnen?

Durch das Ordnen des Parkens stehen Flächen, auf denen bisher regelwidrig geparkt wurde, nicht mehr zum Parken zur Verfügung. Durch den gewonnenen Platz auf den Gehwegen erhöht sich die Lebens- und Aufenthaltsqualität, die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit in den Quartieren. Davon profitieren alle Menschen, die sich im Quartier bewegen, insbesondere aber vulnerable Personengruppen, wie Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen oder Menschen mit Sehbehinderungen.

Als Entlastungsmaßnahme ist u.a. vorgesehen, Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken einzuführen. Die Bewohner:innen werden dadurch beim Parken privilegiert. Das Parken von externen Parkern wird nur noch mit Parkschein und zeitlich begrenzt möglich sein, so dass der Parkdruck für die Anwohnerschaft sinkt. Die Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit der Quartiere werden dabei erhalten bleiben. Die Einführung von Bewohnerparken im Pilotprojekt Neustadt-West ist für Anfang November geplant.

Das Konzept „Parken in Quartieren“ sieht zudem vor, alternative Mobilitätsangebote auszubauen. Die Planung dazu laufen, u.a. zum Ausbau von Carsharing (siehe oben). Darüber hinaus werden alternative Parkmöglichkeiten geprüft. Für die Neustadt werden bestehende Parkoptionen identifiziert und zusätzliche Parkflächen in Abstimmung mit privaten Flächeneigentümern für die Öffentlichkeit erschlossen. Dazu gehört z.B. ein Parkplatz im Spurwerk (beim Neustadtsgüterbahnhof 2) oder ein Parkplatz in der Großen Annenstraße (Große Annenstraße 29, entlang der Süderstraße) auf denen jeweils Stellplätze an Dauerparker vermietet werden. Die Projekt-Webseite von „Parken in Quartieren“ listet alle bisher ermittelten alternativen Parkflächen auf, weitere Prüfung laufen (<https://parken.bremen.de/mobilitat-und-angebote/alternative-parkmoglichkeiten/parkmoglichkeiten>).

Beschlussempfehlung:

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