

## In der Senatssitzung am 6. Dezember 2022 beschlossene Fassung

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Bremen, den 02.12.2022

### Zweite NEUFASSUNG der Vorlage für die Sitzung des Senats am 06.12.2022 **Änderung der Verordnung über die Parkgebühren, Anpassung der Parkgebühren sowie Leistungsverbesserungen durch E-Ladeinfrastruktur in allen Bereichen außerhalb der Innenstadt**

#### **A. Problem**

Der Senat hat am 26.11.2019 die Vorlage „Verkehrswende in Bremen gestalten durch Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025“ beschlossen, in der die Anpassung der Parkgebührenordnung unter Beachtung der Höhe der Parkgebühren vergleichbarer deutscher und europäischer Großstädte als ein verkehrspolitisches Ziel zur Steuerung und Ordnung des ruhenden Verkehrs definiert ist. Am 17.11.2020 hat die Stadtbürgerschaft (Drucksache 20/320 S) den Änderungsantrag zum Bürgerantrag der Initiative "Platz Da!" beschlossen. Demnach ist für die Parkraumbewirtschaftung der innenstadtnahen Stadtteile innerhalb von zwölf Monaten unter Beteiligung der örtlichen Beiräte und auf Beschluss der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung und der Deputation für Inneres ein Konzept zu erstellen und der Stadtbürgerschaft vorzulegen. Orientierung für die Gebührengestaltung für das Parken an Parkscheinautomaten (Kurzzeitparken) sollen dabei die Preise des ÖPNV sein. In der Regel sollte das Parken im öffentlichen Straßenraum teurer sein als in Parkieranlagen, um eine Steuerungswirkung und Entlastung des öffentlichen Straßenraums zu erreichen.

Das geforderte Konzept wurde im Rahmen der Erarbeitung der Teilstrategie „Parken in Quartieren“ der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans erarbeitet und ist im Entwurf auf den Seiten 151 bis 171 abrufbar unter [https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/20210327\\_VEP-Bericht\\_Ma%C3%9FnahmenHandlungskonzept\\_V0.5%20Beteiligung.pdf](https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/20210327_VEP-Bericht_Ma%C3%9FnahmenHandlungskonzept_V0.5%20Beteiligung.pdf). Zu diesem Entwurf ist im Rahmen der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans sowohl eine Beteiligung der Bürger\*innen als auch der Träger öffentlicher Belange einschließlich der Beiräte durchgeführt, ausgewertet und im VEP-Projektbeirat erörtert worden.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Änderungsantrags zum Bürgerantrag der Initiative „Platz Da!“ bzw. dem Konzept „Parken in Quartieren“ ist die Neukonzipierung der Parkraumbewirtschaftung als integriertes Maßnahmenbündel zur Umsteuerung des Verkehrs auf den Umweltverbund und zur Entlastung der Stadtteile vom ruhenden Kfz-Verkehr geplant. Das Maßnahmenbündel umfasst u.a. das Ordnen des Parkens, die Einführung von Parkraummanagement, ggf. inklusive Bewohnerparken sowie Maßnahmen zur Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Rad- und Fußverkehrs und von Sharing-Angeboten und einer verbesserten Aufenthalts- bzw. Lebensqualität. Durch die perspektivisch vorgesehene, räumliche Ausweitung von Bewohnerparkregelungen sollen gebietsfremde Kfz aus Wohnquartieren herausgehalten werden, Flächen sollen umgestaltet und Stadträume nachhaltig entwickelt werden. Fehlentwicklungen können früh erkannt und das Parkraumbewirtschaftungskonzept kann entsprechend der verkehrspolitischen Ziele ausgeweitet werden. Damit stehen umfangreiche, zusätzliche Aufgaben (zunächst) in den hochbelasteten, innenstadtnahen Stadtteilen

(Schwachhausen, Findorff, Walle, Östliche Vorstadt, Neustadt) und zukünftig auch darüber hinaus an.

Auch das verkehrspolitische Ziel der Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte durch eine Transformation hin zur Elektromobilität gilt es bei der Neukonzeptionierung der Parkraumbewirtschaftung zu beachten und zu fördern. Die mit der Elektrifizierung einhergehenden veränderten Anforderungen an den Parkraum machen es erforderlich, die Mehreinnahmen aus der Gebührenerhöhung für konkrete Verbesserung der E-Ladestrukturen an den entsprechenden Parkplätzen zu nutzen. Überdies werden die Mehreinnahmen einen wichtigen Beitrag zu erforderlichen strukturellen Anpassungen für den Ausrollprozess der E-Ladeinfrastruktur leisten.

Voraussetzung für die Umsetzung des Konzepts zu „Parken in Quartieren“ ist die Aufstockung der Personalkapazitäten bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und dem Amt für Straßen und Verkehr für die Planung, Abstimmung und bauliche Umsetzung von Maßnahmen.

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau hat für die anstehenden Aufgaben im Zusammenhang mit der Umsetzung des Änderungsantrags zum Bürgerantrag der Initiative „Platz Da!“ bzw. dem Konzept „Parken in Quartieren“ zusätzliche Personalmehrbedarfe von 3 VZÄ bei der senatorischen Dienststelle sowie 5 VZÄ beim Amt für Straßen und Verkehr ermittelt.

Darüber hinaus wird die personelle Ausstattung der zum Erfolg erforderlichen Verkehrsüberwachung beim Senator für Inneres sukzessive aufgestockt (Senatsbeschluss vom 6. Juli 2021).

Die derzeit gültige Verordnung über die Parkgebühren in Bremen ist am 01.06.2006 in Kraft getreten. Die Höhe der Parkgebühren im öffentlichen Raum hat sich für Parkende seitdem erstmalig zum 1.1.2022 und nur für die Innenstadt verändert: Mit dem Beschluss des Bremer Senats am 13.7.2021 zur ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Parkgebühren wurden zum 1.1.2022 die Parkgebühren in den Straßenräumen der Innenstadt (Zone 1) von 0,50 € pro 15 Minuten auf nunmehr 1,00 € pro 20 Minuten angehoben. Die Parkgebühren in den übrigen Stadtteilen blieben davon unberührt.

In der Stadtgemeinde Bremen bestehen zurzeit drei Gebührenzonen für das Parken mit Parkscheinen:

- **Zone 1 (u.a. Altstadt, Bahnhofsvorstadt):**  
Seit dem 1.1.2022:  
1,00 € je angefangenen 20 Minuten (entspricht 3,00 € pro Stunde)
- **Zone 2 (Universität):**  
0,50 € je angefangenen 60 Minuten (entspricht 0,50 € pro Stunde)
- **Zone 3 (übriges Stadtgebiet):**  
0,50 € je angefangenen 30 Minuten (entspricht 1,00 € pro Stunde)

## **B. Lösung**

Durch Erhöhung der Parkgebühren soll die finanzielle Basis geschaffen werden, um zunächst die für die Umsetzung der o.g. Beschlüsse erforderlichen Personalkapazitäten bereit zu stellen und darüber hinaus sukzessive weitere quartiersbezogene Maßnahmen zur Aufwertung der

Straßenräume und zur Förderung emissionsfreier und umweltfreundlicher Mobilität durch diese Personalkapazitäten planen und umsetzen zu können.

Für das Kurzzeitparken (d.h. an Parkscheinautomaten) und das Parken von Auswärtigen in Bewohnerparkgebieten werden folgende Optimierungen vorgeschlagen, die alle zum 1.1.2023 umgesetzt werden sollen:

### 1. Bisherige Zone 2 (Universität) entfällt

Die Parkgebühren werden zukünftig in allen Bereichen außerhalb der Zone 1 einheitlich gestaltet. Die bisherige Zone 2 mit ihren vergünstigten Tarifen (0,50 € je angefangenen 60 min) entfällt. Die betroffenen Bereiche werden der Parkzone „übrige Bereiche“ (ehemals Zone 3) zugeordnet. Die bisherige, geringe Gebührenhöhe in Universitätsnähe wird aufgrund der vorhandenen Alternativen im Umweltverbund nicht als begründet angesehen.

### 2. Erhöhung der Parkgebühren für alle Bereiche außerhalb der Zone 1 (die heutigen Zonen 2 und 3) und Erhöhung der maximalen Parkdauer

Die Parkgebühren für Kurzzeitparken werden für alle Bereiche außerhalb der Innenstadt bzw. des Bahnhofs auf ein einheitliches Niveau angehoben. Das Intervall wird von 30 min auf 15 min verkürzt, das heißt die Parkgebühren (die bisher in Zone 3 bei 1,00 € pro Stunde lagen) werden auf 2,00 € pro Stunde erhöht. Die gleichen Parkgebühren fallen für das Parken in der ehemaligen Zone 2 an. Die Anhebung der Gebühren ist ein entscheidender Hebel zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl im Stadtgebiet, zugunsten des Umweltverbunds – also zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel wie Bus und Straßenbahn, und des Rad- und Fußverkehrs.

Die Stadtbürgerschaft hat in ihrem Änderungsantrag zum Bürgerantrag der Initiative „Platz Da!“ unter Punkt 2 beschlossen: „Orientierung für die Preisgestaltung für Fremdarkerinnen und Fremdarker sollen dabei die Preise des ÖPNV [...] sein.“ Zwei Einzeltickets (Hin- und Rückfahrt) im ÖPNV kosten derzeit für Fahrten innerhalb Bremens 5,70 €. Das Parken für 3 Stunden würde bei 2 € pro Stunde mit insgesamt 6 € in dieser Größenordnung liegen.

Die maximale Parkdauer in den heutigen Zonen 2 und 3 wird von 2 auf 3 Stunden erhöht, da davon ausgegangen wird, dass damit dem Nutzungsverhalten von Besuchern in den Wohnquartieren besser entsprochen werden kann. In vielen Stadtteilen gibt es keine Parkhäuser, die längeres Parken ermöglichen würden.

### 3. Einführung eines Tagestickets in Zone 2 „neu“ (Übrige Bereiche)

Um ein gebührenpflichtiges Parken über die derzeitige Parkhöchstdauer hinaus im öffentlichen Straßenraum zu ermöglichen, wurde mit der Ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Parkgebühren vom 13.7.2021 zum 1.1.2021 ein Tagesticket für das Parken in der Parkzone 1 eingeführt. Die Parkgebühr für das Tagesticket in der Parkzone 1 beträgt 11,00 €. Ein solches Tagesticket soll auch für die Zone 2 „neu“ angeboten werden, für eine geringfügig darunter liegende Parkgebühr von 10,00 €.

Das Tagesticket soll nicht flächendeckend angeboten werden, sondern optional nur in Bereichen mit einem erkennbaren Bedarf. Dort entfällt dann die maximale Parkdauer von 3 Stunden. Um trotz des Angebots einen verkehrslenkenden Effekt zu erzielen, wird vorgeschlagen, sich bei der Festsetzung des Tarifs für das Parken in der Innenstadt mit einem Tagesticket sowohl an den Preisen für ein Tagesticket im VBN (8,00 Euro für 1 Person, 11,00 Euro für 2 Personen,

Preisstufe 1, Stand seit 1.1.2022) als auch an einem Tagesticket für die Parkhäuser der BRE-PARK außerhalb der zentralen Innenstadt zu orientieren (z.B. 8,00 Euro für Parkhaus Stephani oder Parkhaus Ostertor/Kulturmeile).

#### 4. Erhöhung der Parkgebühren für (private) Besucher in Bewohnerparkgebieten

Das Angebot der Besucherkarten ist ein freiwilliges Angebot für private Gäste von Bewohnern in Bewohnerparkgebieten, dass es so nicht in vielen Städten gibt. Die Erhöhung der Preise ist notwendig, um die missbräuchliche Nutzung aufgrund des geringen Preises durch Weitergabe an nicht berechnete Nutzer:innen einzuschränken. Im Gegensatz zur Preisentwicklung der ÖPNV-Tickets wurden die Gebühren für Besuchertickets jahrelang nicht angehoben. Diese werden nun in Anlehnung an die aktuellen ÖPNV-Tarife angepasst. Die Gebühren für Besuchertickets (Block mit 10 Tageskarten) werden von 10,00 € auf 25,00 € erhöht. Die Gebühren für Wochenkarten werden von 4,00 € auf 15,00 € angehoben. Damit ist das Parken für private Gäste von Bewohner\*innen in Bewohnerparkgebieten zukünftig für € 2,50 € (Tageskarte im 10er-Block) bzw. 2,14 € pro Tag (umgerechneter Tagespreis der Wochenkarte für 15,00 €) möglich. Diese Preise liegen damit in der Größenordnung eines Einzelfahrscheins bei der BSAG (2,85 € - Tarifzone 1 ab 1.1.2022). In Hamburg kostet ein ähnliches Angebot zum Besucherparken in Bewohnerparkgebieten 2,50 € bzw. 3,00 € pro Tag (je nach Tarifzone).

Die Gebühren für Sondergenehmigungen für Gewerbetreibende sowie Ausnahmeregelungen für Handwerker und soziale Dienste werden nicht angepasst.

Eine mögliche Anpassung der Gebührenhöhe für Bewohnerparkausweise ist nicht Bestandteil dieser Vorlage und erfolgt gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt.

#### 5. Zeitliche Ausdehnung der Bewirtschaftung

Es gibt vielschichtige zeitliche Regelungen für das gebührenpflichtige Parken, die oftmals mit der spezifischen Nutzungsstruktur vor Ort zusammenhängen. Allerdings gibt es in einigen Bereichen Regelungen, die dem eigentlichen Bedarf widersprechen. So ist beispielsweise in der direkten Nachbarschaft zum Kernbereich der Innenstadt oft eine Bewirtschaftung lediglich von 8 bis 12 Uhr vorgesehen (insbesondere nordöstlich der Innenstadt mit Schwerpunkt Ostertor), obwohl die Ladenöffnungszeiten an Sonnabenden schon seit Längerem bis in die Abendstunden ausgeweitet worden sind. In diesen Bereichen sollen die Zeiten für die Bewirtschaftung durch das veränderte Einkaufsverhalten auf bis 18 Uhr bzw. ggf. bis 20 Uhr angepasst werden.

#### 6. Einführung des digitalen Parkens („Handy-Parkens“) außerhalb der Innenstadt

Zusammen mit der Anpassung der Parkgebühren im Bereich der Innenstadt (Parkzone 1) wurde die Einführung des digitalen Parkens für diese Zone beschlossen (Senatsbeschluss vom 13. Juli 2021). Die Einführung dieses Dienstes wurde durch die Einführung neuer Endgeräte zur Parkraumüberwachung beim Ordnungsamt technisch ermöglicht und erfolgte zum 1. Mai 2022.

Das Angebot des digitalen Parkens soll auch auf alle übrigen Bereiche außerhalb der Innenstadt zum 1.1.2023 ausgeweitet werden.

Unter digitalem Parken („Handy-Parken“) wird eine technische Bezahlmöglichkeit von Parkgebühren mittels Mobiltelefon und Park-Apps verschiedener Anbieter verstanden. Die Gebühr wird dabei digital mit dem Kraftfahrer abgerechnet und der Kommune zur Verfügung gestellt.

Parkende können dadurch ohne passendes Kleingeld und unabhängig vom Standort eines Parkscheinautomaten ein Parkticket digital lösen und ggf. auch verlängern.

Durch die Option des digitalen Parkens kann das Angebot von Parkscheinautomaten in den Straßen teilweise reduziert werden. Damit verringern sich Investitions- und Betriebskosten für die Parkraumbewirtschaftung.

Der Dienst des digitalen Parkens ist für die Kommune kostenfrei und wird über die Initiative smartparking (<http://www.smartparking.de/>) als Dachorganisation organisiert. Smartparking ist ein Zusammenschluss der führenden Anbieter elektronischer Zahlungssysteme für ein bargeldloses Parken. Der Kunde hat Zugang zu den APPs der einzelnen Anbieter und kann unter diesen frei wählen.

Beim digitalen Parken umfasst der Parkprozess folgende Schritte:

- i. Wenn der Nutzer einen Parkprozess beginnt, meldet er dies beim Systembetreiber an (per Anruf oder SMS vom Mobiltelefon)
- ii. Alternativ kann der Nutzer auch die APP des jeweiligen Anbieters einsetzen zum Bezahlen per Smartphone.
- iii. Der Systembetreiber übermittelt die Daten, z.B. Kennzeichen, Parkzone und Parkvorgang zu einer bundesweit einheitlichen Plattform
- iv. Die bundeseinheitliche Plattform stellt die Daten zu den Parkvorgängen kostenfrei für die Kommune zur Verfügung
- v. Auf die Plattform greifen die Ordnungskräfte zu, indem Sie ein Kennzeichen abfragen
- vi. Als Ergebnis wird zurückgeliefert, ob und in welcher Parkzone das Kennzeichen registriert ist und wie lange der Parkvorgang noch bezahlt ist. Ist das Ergebnis der Prüfung negativ, wird ein Bußgeld verhängt.

Tabelle 1 zeigt eine Übersicht der hier vorgeschlagenen Änderungen der Parkgebühren.

Tabelle 1: Übersicht Gebührenänderung:

	Alte Regelung	Neue Regelung
<b>Gebühren an Parkscheinautomaten (Kurzzeitparken)</b>		
Zone 1 (z.B. Altstadt, Bahnhofsvorstadt)	ab 1.1.2022: 1,00 € je angefangenen 20 Minuten (entspricht 3,00 € pro Stunde)	Keine weiteren Änderungen
Zone 2 (Universität)	0,50 € je angefangenen 60 min, maximale Parkdauer: 2 h	entfällt
Zone 3 (übriges Stadtgebiet)	0,50 € je angefangenen 30 min, (entspricht 1,00 € pro Stunde)  maximale Parkdauer: 2 h	Zone 2 „neu“ (übriges Stadtgebiet): 0,50 € je angefangenen 15 min, (entspricht 2,00 € pro Stunde)  maximale Parkdauer: 3 Stunden
Tagesticket (für ausgewählte Bereiche) für Zone 2 „neu“ (übriges Stadtgebiet)	-/-	10,00 €
<b>Gebühren Bewohnerparken</b>		
Besuchertickets: Block mit 10 Tageskarten	10,00 €	25,00 €
Besuchertickets: Wochenkarte	4,00 €	15,00 €

## Nutzung der Mehreinnahmen

Die erwirtschafteten Mehreinnahmen sollen zu einem erheblichen Anteil zur anteiligen Finanzierung verschiedener Mobilitätsangebote eingesetzt werden, die den Verkehr in Richtung Umweltverbund lenken und einen Beitrag zur Verkehrswende leisten sowie zu einer spürbaren Leistungsverbesserung des nachhaltigen Parkangebots führen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die hier prognostizierten Mehreinnahmen durch die vorgesehene Erhöhung der Parkgebühren sich allein auf den bisherigen Umfang der Parkraumbewirtschaftung und des Bewohnerparkens beziehen. Mit der geplanten Umsetzung von „Parken in Quartieren“ werden die Einnahmen durch die räumliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und des Bewohnerparkens mit fortschreitendem Fortgang sukzessive deutlich höher ausfallen, so dass die Möglichkeiten für die anteilige Finanzierung von Mobilitätsangeboten dadurch ebenfalls deutlich erweitert werden.

Es ist vorgesehen, folgende Mobilitätsangebote und Maßnahmen anteilig zu finanzieren. Dies umfasst sowohl Investitionskosten als auch Kosten für Planungs- und Kommunikationsaufgaben für:

- die Ausweitung der E-Ladesäuleninfrastruktur,
- die Ausweitung einer verkehrslenkenden Parkraumbewirtschaftung,
- den Ausbau von Carsharing und sonstigen Sharing-Angeboten,
- die Umgestaltung von Verkehrsräumen, insbesondere im Zuge der Neuverteilung des Straßenraums,
- die Förderung der Einrichtung von Quartiersgaragen,
- die Verbesserung von Angeboten des ÖPNV (z.B. durch das geplante Angebot „ÖPNV-statt-Führerschein“),
- die Verbesserung von Park & Ride-Angeboten.

Der integrierte Planungsansatz von „Parken in Quartieren“ zielt mit seinem umfassenden Maßnahmenbündel darauf, den Verkehr auf den Umweltverbund umzulenken, Straßenräume zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umzuverteilen, Sharing-Angebote zu schaffen, E-Mobilität zu ermöglichen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Insgesamt ergeben sich für die Bürgerinnen und Bürger durch die zur finanziellen Förderung vorgesehenen Maßnahmen ein im Alltag erlebbarer, von parkenden Kfz spürbar entlasteter, aufgewerteter und zukunftsfähiger Straßenraum, mit höherer Verkehrssicherheit und Lebensqualität in den Wohnquartieren.

Durch die verbesserten Angebote im Umweltverbund soll den Besuchern der Quartiere ein attraktives Angebot zum Umstieg auf den Umweltverbund angeboten werden. Der stufenweise Ausbau des ÖPNV-Angebots, die Einführung von Quartiersbussen und die Finanzierung attraktiver Tarifangebote sind wichtige Module zur Förderung des Umweltverbunds. In Kombination mit dem Ausbau sowohl von Park & Ride, Bike & Ride und Car- und Bike-Sharing im Bereich von Bahnhaltedpunkten und Straßenbahnhaltedstellen als auch von Car- und Bike-Sharing in den Quartieren durch Mobil.Punkte wird eine Alternative zum eigenen Pkw oder zum Zweitwagen angeboten. Der Parkdruck im Quartier kann so gemindert werden und die Quartiere sind gut an den Umweltverbund angebunden.

Um Stadtteile für Bewohnerinnen und Bewohner attraktiver zu gestalten, sollen auch mögliche Standorte für Quartiersgaragen und deren Finanzierung in einer Machbarkeitsstudie untersucht und geprüft werden. Insbesondere die Finanzierung von Quartiersgaragen stellt eine

Herausforderung dar: Die Einnahmen aus den prognostizierten Mehreinnahmen sollen daher auch zur Förderung der Einrichtungen von Quartiersgaragen herangezogen werden.

Parkplätze von Unternehmen werden häufig nur tagsüber benötigt, ebenso ist es mit Parkplätzen im Einzelhandel oder bei andern Institutionen, Behörden, Schulen oder Kirchengemeinden. Daher wird parallel zur Prüfung von Standorten für Quartiersgaragen in den Stadtteilen auch untersucht, inwieweit eine Entlastung des Parkdrucks im öffentlichen Straßenraum durch eine gesteuerte und temporäre Mitnutzung vor allem nachts und am Wochenende von nicht öffentlichen Parkplätzen erreicht werden kann.

Beide Untersuchungen werden unter Beteiligung der betroffenen Stadtteilbeiräte durchgeführt.

Die Mehreinnahmen aus der Parkraumbewirtschaftungen sollen insbesondere auch dafür eingesetzt werden, dass der zeitnahe Ausbau einer E-Ladesäulen-Infrastruktur vorangetrieben wird. Zur Erreichung der Klimaziele des Bundes bis 2030 sind Angebote für wohnortnahe Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw vorzusehen. Dies ist besonders in Quartieren von Bedeutung, wo viele Bewohner:innen nicht über einen eigenen Stellplatz auf Privatflächen verfügen. Das kann sowohl an geeigneten Stellen zentral (z.B. in Sammelgaragen, Supermarktparkplätzen) oder dezentral in den Quartiersstraßen erfolgen. Eine Neuordnung des Parkens wird in Wohnstraßen daher notwendig, auch unter Berücksichtigung erforderlichen Mindestbreiten von Stellplätzen mit E-Ladesäulen in Längsrichtung. Die Umsetzung von „Parken in Quartieren“ schafft durch die Neuordnung des Kfz-Parkens und der Straßenraumnutzung dafür die Voraussetzungen. Kurzfristig wird insbesondere die Errichtung von E-Ladesäulen in den Bereichen angestrebt, in denen der Bestand an Ladesäulen bei gleichzeitig hohem prognostiziertem Bedarf niedrig ist, um deren Anteil zeitnah spürbar zu erhöhen.

Die Finanzierung der E-Ladesäulen-Infrastruktur erfolgt durch die Anbieter des Ladestroms, sodass hierfür keine investiven öffentlichen Mittel bereitgestellt werden müssen. Allerdings hat die Verkehrsplanung hier jedoch in den kommenden Jahren eine koordinierende Aufgabe zur Umsetzung der klimapolitischen Zielsetzungen zu erfüllen, um E-Lademöglichkeiten in allen Stadtteilen umzusetzen. Abgeleitet von den Zielen der Bundesregierung sollen in Wohngebieten bis 2030 rund 5 % der Stellplätze mit E-Ladeinfrastruktur ausgestattet werden, um für eine bedarfsgerechte Versorgung mit Ladeinfrastruktur zu sorgen. Gebiete mit einer Parkraumbewirtschaftung bzw. mit Bewohnerparken sollen prioritär versorgt werden, um hier ein attraktives Angebot sowohl für Anwohner als auch für auswärtige Parker zu schaffen. Ziel ist es, verwaltungsseitig hierdurch den Rahmen zu setzen, um 5 % der Stellplätze in den Quartieren mit Parkraumbewirtschaftung mit E-Ladesäulen ausstatten zu können. Der tatsächliche Aufbau der Ladeinfrastruktur muss dann durch die Betreiber erfolgen und wird auf marktwirtschaftlichen Investitionsentscheidungen basieren. Dieser Ansatz entspricht den bundesseitigen Prognosen einer ausreichenden Versorgung mit öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur im Straßenraum. Hinzu kommen öffentlich zugängliche Angebote auf privaten Flächen, u.a. auf Parkplätzen des Einzelhandels, in Parkhäusern etc.

Der Fokus in Wohngebieten sollte dabei auf Normalladestationen liegen, da die Kosten pro kWh bei Schnellladestationen deutlich höher sind und damit die Differenz zur Wallbox am privaten Stellplatz noch größer wäre. Es wird auf den Bericht der Verwaltung „Elektromobilitätskonzept für die Stadt Bremen“ in der Deputation für Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau vom 28. April 2022 verwiesen ([Vorlage VL 20/6016, bremische-buergerschaft.de](https://www.bremische-buergerschaft.de/vorlage/vl-20/6016)).

Das Ladeinfrastrukturkonzept als Teil des Elektromobilitätskonzepts wird aktuell erstellt. Es beinhaltet neben der Bestandsanalyse und Bedarfsprognose auch eine Standortanalyse, die

Optimierung des Genehmigungsprozesses und die Entwicklung eines strategischen Vergabekonzepts.

### Personalbedarfe

Voraussetzung für die Planung und Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote im Zusammenhang mit „Parken in Quartieren“ ist die Schaffung und Besetzung von zusätzlichen Personalstellen unbefristet bei SKUMS und ASV, wie im Einzelnen unten beschrieben und begründet.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist vorgesehen, die für die Umsetzung der Beschlüsse „Platz da“ und für die Umsetzung der Strategie „Parken in Quartieren“ notwendigen Personalkapazitäten durch einen Teil der prognostizierten Mehreinnahmen der Parkgebührenerhöhung zu finanzieren. Der andere Teil der Mehreinnahmen wird für Verkehrskonzepte verwendet, um das Parkraummanagement und die anderen hier beschriebenen Mobilitätsmanagementmaßnahmen zu konzipieren und umzusetzen.

Es ergeben sich folgende Personalbedarfe:

Eine Stelle in der Verkehrsabteilung bei SKUMS (1 VZÄ) dient dazu, die konkrete Umsetzung des Konzepts „Parken in Quartieren“ außerhalb der Innenstadt zur Umsetzung der Beschlüsse zum Änderungsantrag zum Bürgerantrag der Initiative "Platz Da!" zu koordinieren und zu steuern. Ein Schwerpunkt sind die damit verbundenen, übergeordneten Kommunikationsaufgaben mit Beiräten, Anliegern, Bürgerinnen und Bürgern und der Öffentlichkeit.

Eine weitere Stelle in der Verkehrsabteilung bei SKUMS (1 VZÄ) soll die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Ausbau einer E-Ladesäulen-Infrastruktur (u.a. Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen, Vernetzung der Akteure, Beteiligungsformate, Adaption und Anwendung des Vergabekonzepts), der Einrichtung von Quartiersgaragen inkl. Ladeinfrastruktur sowie mit weiteren Maßnahmen zur Umsteuerung des Verkehrs auf den Umweltverbund übernehmen.

Eine Stelle wird im Finanzreferat für administrative Aufgaben geschaffen. Die neue Stelle (1 VZÄ) in der Abteilung Zentrales und Ressortplanung bei SKUMS ist erforderlich, da durch das „Parken in Quartieren“, Carsharing, Park & Ride, Bike & Ride und der digitalen Parkraumbewirtschaftung ein Mehraufwand im Bereich Gebührenabrechnung und Controlling entsteht. Durch die Einführung digitaler Abrechnungsverfahren (z.B. Mobiltelefon) wird zusätzlicher Arbeitsaufwand mit Kreditoren entstehen.

Beim Senator für Inneres ergibt sich ebenfalls ein erhöhter Arbeitsaufwand bei der senatorischen Behörde selbst und beim Ordnungsamt, der insgesamt eine Aufstockung um 1 VZE, 0,5 bei SI und 0,5 beim Ordnungsamt, erforderlich macht. Ein Schwerpunkt sind die mit der Durchsetzung der Neuregelungen verbundenen, übergeordneten Kommunikationsaufgaben mit Beiräten, Anlieger:innen, Bürger:innen und der Öffentlichkeit.

Die weiteren vier Stellen beim Amt für Straßen und Verkehr (ASV) dienen sowohl der straßenverkehrsbehördlichen als auch der straßenbaulichen sukzessiven Umsetzung des Konzepts „Parken in Quartieren“ in den einzelnen Ortsteilen, zur Umsetzung der Beschlüsse zum Änderungsantrag zum Bürgerantrag der Initiative "Platz Da!".



Das Ordnen des Parkens sieht ein integriertes Maßnahmenpaket für jedes Quartier vor und erfordert eine flächendeckende Umverteilung der Straßenraumnutzung der Stadt, mit einer über die üblichen Maße hinausgehenden Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit. Die damit verbundenen Aufgaben fallen zusätzlich zu den bisherigen Daueraufgaben im Rahmen von Erhaltungsmaßnahmen, punktuellen Anpassungsmaßnahmen im Straßenraum oder einzelnen Projekten an und können daher mit dem bestehenden Personal nicht abgedeckt werden.

Die quartiersbezogene Neuordnung des Parkens im Rahmen der Umsetzung des Konzeptes Parken in Quartieren dient der Umsteuerung des Verkehrs auf den Umweltverbund und stellt eine neue Regelaufgabe der Straßenverkehrsbehörde dar. Aufgrund der Eingebundenheit in das Gesamtprojekt erfolgt die Umsetzung durch das ASV unabhängig vom Tagesgeschäft und in enger Abstimmung mit SKUMS. Diese in Art, Umfang und Intensität neue Aufgabe erfordert zusätzliches Personal. Durch das umfangreiche Maßnahmenprogramm, welches in wenigen Jahren in allen rund 35 innenstadtnahen Quartieren umgesetzt werden soll, ergibt sich der benannte Personalmehrbedarf.

Eine weitere Stelle wird beim ASV geschaffen, um den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur genehmigungsseitig zu ermöglichen. Die Standorte sind zu prüfen und zu genehmigen, um sicher zu stellen, dass die Belange anderer Verkehrsteilnehmer nicht negativ beeinträchtigt werden, und um sicherzustellen, dass die operativen Vorgaben des Ladeinfrastrukturkonzepts berücksichtigt werden. Insgesamt werden bis 2030 Standorte im drei- bis vierstelligen Bereich zu genehmigen sein, abhängig von der weiteren Entwicklung des Hochlaufs der Elektromobilität.

Dieses zusätzliche Personal mit insgesamt 9 VZÄ wird dauerhaft benötigt, um neben der Umsetzung dieses langjährigen Programms den Regelbetrieb des Parkens in den innenstadtnahen Quartieren sicherzustellen. Nach dem Konzept „Parken in Quartieren“ ist darüber hinaus eine erhöhte Bürgerbeteiligung und intensivierete Öffentlichkeitsarbeit, z. B. Straßenrundgänge, vorzusehen, die in dieser Form bisher regulär nicht stattfindet und zukünftig durch das ASV organisiert und umgesetzt wird. Hinzu kommt die Herstellung von mobil.punkten, die Umsetzung von Sharing-Konzepten und anderen multimodalen Angeboten sowie in Abstimmung mit der BREPARK die Prüfung der Machbarkeit von Quartiersgaragen.

Die Umsetzung des von der Stadtbürgerschaft (Drucksache 20/320 S) beschlossenen Änderungsantrags zum Bürgerantrag der Initiative „Platz da!“ zur Ordnung des ruhenden Verkehrs in innenstadtnahen Stadtteilen ist nur mit den beschriebenen, zusätzlichen Personalressourcen sowohl bei der senatorischen Dienststelle als auch beim ASV zu leisten.

## **C. Alternativen**

### **Keine Erhöhung der Parkgebühren**

Es findet keine Umsteuerung des Verkehrs in Richtung Umweltverbund statt.

## **D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender Prüfung**

### **Mehreinnahmen**

Im Ergebnis ergeben sich bei einer Gebührenerhöhung ab 01.01.2023 rechnerisch Mehreinnahmen gegenüber 2021 und dem Anschlag 2023:

- ab 2023: 1.180T€.
- ab 2024: 1.813T€.

Im Haushalt stellt sich dies wie folgt auf den beiden HH-Stellen da:

#### Einnahmen

In TEUR	Ist 2021	Anschlag 2022/2023	Künftige Planung ab 2023	Mehreinnahmen– Gebührenerhöhung außerhalb der Innenstadt gegenüber Anschlag 2022/2023
„Betrieb von Parkscheinautomaten“ (Haushaltsstelle 3687.11143-4)	2.275	2.500	3.555	1.055
Gebühren für „Parkausweise Anwohnerparken“ (Haushaltsstelle 3687.11120-5)	201	220	345	125
Summe	2.476	2.720	3.900	1.180

Die tatsächlichen Einnahmen im Jahr 2021 für den Betrieb von Parkscheinautomaten belaufen sich auf rd. 2.275 T€. Die geringeren Einnahmen sind mit Corona-bedingten Effekten (z.B. reduzierte Besucherverkehre) zu erklären. Die Einnahmen aus den Bewohnerparken lagen bei 201 TEUR. In 2022 werden Einnahmen in Höhe des Anschlages erwartet.

#### Kosten

Den zusätzlichen Einnahmen von rd. 1,18 Mio. EURO im Jahr 2023 stehen einmalige und dauerhafte Kosten gegenüber:

1. einmalige Investitionsausgaben  
Für die Umstellung der PSA in der „neuen“ Zone 2 (übrigen Gebiete) fallen einmalig Kosten von rd. 30 TEUR für die Umstellung in 2023 an.
2. Personalkosten von jährlich rd. 810 TEUR

Zur Umsetzung des Konzeptes werden zwei Stellen in der Verkehrsabteilung und 1 Stelle im bei Zentrales/Ressortplanung des Ressorts, eine halbe Stelle beim Senator für Inneres, eine halbe Stelle beim Ordnungsamt, sowie 5 Stellen beim Amt für Straßen und Verkehr geschaffen. Die Einstellung des neuen Personals erfolgt erst dann, wenn die Gegenfinanzierung durch Änderung der Parkgebührenordnung vorliegt. Der Personalbedarf und die damit verbundenen Kosten sind nachfolgend dargestellt, wobei die Bewertungen im Rahmen der Einzelausschreibungen überprüft werden:

#### Einmalige Investitionsausgaben

Die benötigten investiven Mittel in Höhe von rd. 30 TEUR in 2023 werden bei der Haushaltsstelle 3687/79022-6 „Maßnahmen im Rahmen der Optimierung der Parkraumbewirtschaftung“ durch Mehreinnahmen bei der Haushaltsstelle 3687/11120-5 „Gebühren für Parkausweise Anwohnerparken im Haushaltvollzug per Nachbewilligung zur Verfügung gestellt.

Das Risiko einer Haushaltsüberschreitung durch Mindereinnahmen trägt der Produktbereich des Ressorts.

### Personalkosten

<b>Dienststelle, Abteilung</b>	<b>Vollzeitäquivalente (VZÄ) und Entgeltgruppe (EG) bzw. Besoldung</b>	<b>Kosten in €/Jahr (Personalkosten, einschl. Sachkosten)</b>
Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Abteilung 5 Verkehr	2 VZÄ EG 13 TV-L	188.440
Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Abteilung 1 Zentrales und Ressortplanung	1 VZÄ A 11 /EG 11	87.267
Der Senator für Inneres 0,5 VZÄ SI/ 0,5 VZÄ Ordnungsamt	1 VZÄ A 11/EG 11	87.267
Amt für Straßen und Verkehr Abteilung 2 Entwurf und Neubau von Straßen	2 VZÄ EG 12 TV-L	191.622
Amt für Straßen und Verkehr Abteilung 3 Straßenverkehrsbehördliche Angelegenheiten und Verkehrstechnik	1 VZÄ EG 11 TV-L	87.267
Amt für Straßen und Verkehr Abteilung 4 Straßenerhaltung	2 VZÄ EG 10	162.440
<b>Summe</b>	<b>9 VZÄ</b>	<b>Rd. 810.000</b>

Die Personalkosten werden ab 2023 bei den bestehenden Haushaltsstellen 3681/42822-3 „Entgelte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Rahmen der Optimierung der Parkraumbewirtschaftung – refinanziert-“ (PGR 68.31.01) und 3687/42822-5 „Entgelte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Rahmen der Optimierung der Parkraumbewirtschaftung – refinanziert-“ (PGR 68.31.02) analog zur Senatsvorlage „Änderung der Verordnung über die Parkgebühren und Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt und innenstadtnahen Quartieren“ verbucht. Die anteiligen Personalkosten von rd. 0,810 Mio. EUR werden in 2023 bedarfsgerecht im Haushaltsvollzug zu Lasten der erwarteten Mehreinnahmen von 1,055 Mio. EUR aus der Haushaltsstelle 3687.11143-4 „Einnahmen aus dem Betrieb von Parkscheinautomaten“ durch Nachbewilligungen zur Verfügung gestellt und in der Haushaltsaufstellung 2024/25 in den dann beschlossenen Eckwerten des PPL 68 fest veranschlagt/eingeplant. Für die Personalkosten beim SI und beim Ordnungsamt werden im weiteren Verfahren entsprechende refinanzierte Haushaltsstellen eingerichtet und die Mittel über neu einzurichtende Verrechnungshaushaltsstellen zwischen den Ressorts zur Verfügung gestellt.

Mehreinnahmen auf der Einnahmehaushaltsstelle 3687.11143-4 Betrieb von Parkscheinautomaten (PGR 68.31.02), die über den Anschlag 2023 (2,5 Mio. EUR) und die aus den Mehreinnahmen abgerechneten Personalkosten (Plan 0,81 Mio. EUR) hinausgehen (Plan insg. 3,310 Mio. EUR) werden in 2023 über Nachbewilligungen auf der Haushaltsstelle 3681/53205-5

Verkehrskonzepte (PGR 68.31.01) zur Verfügung gestellt. Im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2024/25 wird dies über einen Haushaltsvermerk vorgegeben.

Das Risiko nicht auskömmlicher Einnahmen trägt Produktplan 68.

### **Gender-Prüfung**

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind mit der geplanten Änderung der Verordnung über die Parkgebühren nicht verbunden. Die Änderung enthält keine versteckten Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

### **E. Beteiligung und Abstimmung**

Die Vorlage ist mit dem Amt für Straßen und Verkehr, der Senatskanzlei, dem Senator für Finanzen und dem Senator für Inneres abgestimmt. Eine rechtsförmliche Prüfung ist durch die Senatorin für Justiz und Verfassung erfolgt.

### **F. Öffentlichkeitsarbeit und 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 beschließt die anliegende Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Parkgebühren sowie die Ausfertigung der Verordnung und deren Verkündung im Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen und stimmt der Finanzierung der Maßnahme zu.
2. Der Senat stimmt den in der Vorlage dargelegten inhaltlichen Schwerpunkten des Mobilitätsmanagements, der Förderung der E-Mobilität und des Parkraummanagements in den Quartieren zu.
3. Der Senat stimmt der Schaffung von neun zusätzlichen Stellen bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau bzw. dem Amt für Straßen und Verkehr, dem Senator für Inneres und dem Ordnungsamt und einer Finanzierung aus Mehreinnahmen aus dem Betrieb von Parkscheinautomaten in Höhe von rd. 810 TEUR ab 2023ff zu.
4. Der Senat stimmt der Finanzierung der investiven Mittel für die investiven Ausgaben in der Parkraumbewirtschaftung in Höhe von rd. 30 TEUR aus Mehreinnahmen der Gebühren für Parkausweise Anwohnerparken in 2023 zu.
5. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, diesen Beschluss der zuständigen städtischen Deputation für Mobilität, Bau- und Stadtentwicklung zur Zustimmung zuzuleiten.
6. Der Senat bittet den Senator für Finanzen die erforderlichen Beschlüsse und Ermächtigungen im Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.
7. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mit Schaffung der technischen und organisatorischen Voraussetzungen, die Gebührenordnung unverzüglich umzusetzen.

Anlagen:

Anlage 1: Zweite Verordnung Änderung der Parkgebührenordnung, Entwurf zur Beschlussfassung

Anlage 2: Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

## **Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über Parkgebühren**

Vom

Aufgrund des § 6a Absatz 6 Satz 2 und 4 und Absatz 7 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3108) geändert worden ist, verordnet der Senat:

### **Artikel 1**

§ 2 der Verordnung über Parkgebühren vom 18. April 2006 (Brem.GBl. S. 201 — 9223-b-1), die zuletzt durch die Verordnung vom 13. Juli 2021 (Brem.GBl. S. 602) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Die Nummer 2 wird aufgehoben.
- b) Die bisherige Nummer 3 wird zu Nummer 2 und die Angabe „Zone 3“ wird durch die Angabe „Zone 2“ und die Wörter „je angefangene 30 Minuten“ werden durch die Wörter „je angefangene 15 Minuten“ ersetzt.

2. Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die zuständige Straßenverkehrsbehörde wird ermächtigt, ergänzend zu oder anstelle von Absatz 1 für bestimmte Parkflächen eine Gebühr als Tagespauschale wie folgt zu erheben:

1. In der Zone 1 eine Tagespauschale von 11,00 €,
2. in der Zone 2 eine Tagespauschale von 10,00 €.“

### **Artikel 2**

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2023 in Kraft.

Beschlossen, Bremen den

Der Senat

## **Begründung:**

### **Zu Artikel 1:**

In § 2 Absatz 1 werden die Parkgebühren für alle Bereiche außerhalb der Innenstadt in den bisherigen Zonen 2 und 3 auf ein einheitliches Niveau angehoben. Die bisherige Zone 2 für den Bereich der Universität entfällt und wird den Parkflächen in den übrigen Stadtgebieten der bisherigen Zone 3 zugeordnet, die nunmehr die neue Zone 2 wird. Gleichzeitig wird die Zeiteinheit von 30 Minuten auf 15 Minuten verkürzt. Dies führt zu einer Erhöhung der Parkgebühren auf 2,00 Euro je Stunde. Die Anhebung der Parkgebühren ist ein entscheidender Hebel zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl im Stadtgebiet zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes – also zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel wie Bus, Straßenbahn sowie des Rad- und Fußverkehrs.

In § 2 Absatz 3 wird das Tagesticket auf die Zone 2 erweitert. Die Gebührenhöhe ist mit 10,00 € geringfügig niedriger als in Zone 1.

### **Zu Artikel 2:**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

## Anlage: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Senatsvorlage: „Änderung der Verordnung über die Parkgebühren, Anpassung der Parkgebühren in allen Bereichen außerhalb der Innenstadt. Datum: xx.xx.2022

Änderung der Verordnung über die Parkgebühren, Anpassung der Parkgebühren in allen Bereichen außerhalb der Innenstadt

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit  einzelwirtschaftlichen  
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

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

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse  ÖPP/PPP Eignungstest  Sensitivitätsanalyse  Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung : 2023

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Keine Erhöhung der Parkgebühren.	2
2	Anpassung der Parkgebühren in allen Bereichen außerhalb der Innenstadt und Einstellung von zusätzlichem Personal	1

## Ergebnis

### 1. Keine Erhöhung der Parkgebühren und keine Veränderung der Parkraumbewirtschaftung

Es findet keine Umsetzung des Konzepts „Parken in Quartieren“ und damit verbundene Neuordnung des Parkens in allen innenstadtnahen Quartieren, inklusive der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, ggf. mit Bewohnerparken, statt sowie keine Umsteuerung des Verkehrs in Richtung des Umweltverbunds.

### 2. Neukonzipierung Parkraumbewirtschaftung und Einstellung von zusätzlichem Personal

Mit der Erhöhung der Parkgebühren außerhalb der Innenstadt kann die Einstellung von zusätzlichem Personal refinanziert werden, um die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Umsetzung von „Parken in Quartieren“ entsprechend des Bürgerschaftsbeschlusses „Platz Da!“ und der verkehrspolitischen Ziele in den hochbelasteten innenstadtnahen Quartieren umzusetzen. Die Umsteuerung des Verkehrs auf den Umweltverbund zur Entlastung der Stadtteile wird unterstützt.

Das Ressort empfiehlt die Alternative 2 (s. auch weitergehende Erläuterung).

## Weitergehende Erläuterungen

Für das Kurzzeitparken (d.h. an Parkscheinautomaten) und das Parken von Auswärtigen in Bewohnerparkgebieten werden folgenden Optimierungen vorgeschlagen, die zum 1.1.2023 umgesetzt werden sollen:

- Bisherige Zone 2 (Universität) entfällt  
Die Parkgebühren werden zukünftig in allen Bereichen außerhalb der Zone 1 einheitlich gestaltet. Die bisherige Zone 2 mit ihren vergünstigten Tarifen (0,50 € je angefangenen 60 min) entfällt. Die betroffenen Bereiche werden der Parkzone „übrige Bereiche“ (ehemals Zone 3) zugeordnet.
- Erhöhung der Parkgebühren für alle Bereiche außerhalb der Zone 1 (die heutigen Zonen 2 und 3) und Erhöhung der maximalen Parkdauer  
Die Parkgebühren für Kurzzeitparken werden für alle Bereiche außerhalb der Innenstadt bzw. des Bahnhofs auf ein einheitliches Niveau angehoben. Das Intervall wird von 30 min auf 15 min verkürzt, das heißt die Parkgebühren (die bisher in Zone 3 bei 1,00 € pro Stunde lagen) werden auf 2,00 € pro Stunde erhöht. Die gleichen Parkgebühren fallen für das Parken in der ehemaligen Zone 2 an.  
Die maximale Parkdauer in den heutigen Zonen 2 und 3 wird von 2 auf 3 Stunden erhöht, da davon ausgegangen wird, dass damit dem Nutzungsverhalten von Besuchern in den Wohnquartieren besser entsprochen werden kann.
- Einführung eines Tagestickets in Zone 2 „neu“ (Übrige Bereiche)  
Es wird die Möglichkeit zur Einführung eines Tagestickets für eine Parkgebühr von 10,00 € geschaffen, um ein gebührenpflichtiges Parken über die derzeitige Parkhöchstdauer hinaus im öffentlichen Straßenraum zu ermöglichen. Das Tagesticket kann optional bei einem entsprechenden Bedarf angeboten werden und ist nicht für eine flächendeckende Einführung vorgesehen. Ein Tagesticket wurde schon mit der Ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Parkgebühren vom 13.7.2021 zum 1.1.2021 für das Parken in der Parkzone 1 (Innenstadt) eingeführt. Der Preis sollte sich an dem Tagesticket Innenstadt (11,-€) und Parkhäuser BREPARK außerhalb der zentralen Innenstadt (8,-€) orientieren.
- Erhöhung der Parkgebühren für (private) Besucher in Bewohnerparkgebieten  
Im Gegensatz zur Preisentwicklung der ÖPNV-Tickets wurden die Gebühren für Besuchertickets jahre-



## Anlage: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Senatsvorlage: „Änderung der Verordnung über die Parkgebühren, Anpassung der Parkgebühren in allen Bereichen außerhalb der Innenstadt. Datum: xx.xx.2022

lang nicht angehoben. Diese werden nun in Anlehnung an die aktuellen ÖPNV-Tarife angepasst. Die Gebühren für Besuchertickets (Block mit 10 Tageskarten) werden von 10,00 € auf 25,00 € erhöht. Die Gebühren für Wochenkarten werden von 4,00 € auf 15,00 € angehoben. Damit ist das Parken für private Gäste von Bewohner\*innen in Bewohnerparkgebieten zukünftig für € 2,50 € (Tageskarte im 10er-Block) bzw. 2,14 € pro Tag (umgerechneter Tagespreis der Wochenkarte) möglich. Diese Preise liegen damit in der Größenordnung eines Einzelfahrscheins bei der BSAG (2,85 € - Tarifzone 1 ab 1.1.2022). Die Gebühren für Sondergenehmigungen für Gewerbetreibende sowie Ausnahmeregelungen für Handwerker und soziale Dienste werden nicht angepasst. Eine mögliche Anpassung der Gebührenhöhe für Bewohnerparkausweise soll gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

### 5. Zeitliche Ausdehnung der Bewirtschaftung

In ausgewählten Bereichen sollen die Zeiten für die Bewirtschaftung ausgedehnt werden, um dem tatsächlichen Bedarf zu entsprechen. So soll z.B. eine Ausweitung der Bewirtschaftung bis 18:00 oder 20:00 Uhr in der direkten Nachbarschaft zum Kernbereich der Innenstadt, insbesondere nordöstlich der Innenstadt mit Schwerpunkt Ostertor geprüft werden.

### 6. Einführung des digitalen Parkens „Handy-Parkens“ außerhalb der Innenstadt

Zusammen mit der Anpassung der Parkgebühren im Bereich der Innenstadt (Parkzone 1) wurde die Einführung des digitalen Parkens für diese Zone beschlossen (Senatsbeschluss vom 13. Juli 2021). Die Einführung dieses Dienstes wurde durch die Einführung neuer Endgeräte zur Parkraumüberwachung beim Ordnungsamt technisch ermöglicht und erfolgte zum 1. Mai 2022. Das Angebot des digitalen Parkens soll auch auf alle übrigen Bereiche außerhalb der Innenstadt zum 1.1.2023 ausgeweitet werden.

Die Mehreinnahmen durch die Parkgebührenerhöhung sollen für die Refinanzierung von Personal (s.u.) und als anteilige Finanzierung für die Ersatzbeschaffung von Parkscheinautomaten (gesonderte Vorlage) eingesetzt werden.

### Dauerhafte Personalbedarfe:

Zur Umsetzung des Konzeptes „Parken in Quartieren“ werden drei Stellen (d.h. insgesamt 3 VZÄ) in der Verkehrs- und der Zentralabteilung des Ressorts sowie 5 Stellen beim Amt für Straßen und Verkehr (ASV 2: 2 VZÄ; ASV3: 1 VZÄ; ASV 4: 2 VZÄ) geschaffen. Das Personal soll zeitlich gestaffelt eingestellt werden, damit die Personalkosten durch die Mehreinnahmen aufgrund der Parkgebührenerhöhung sicher gedeckt werden.

### Zum Hintergrund:

Der Senat hat am 26.11.2019 die Vorlage „Verkehrswende in Bremen gestalten durch Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025“ beschlossen, in der die Anpassung der Parkgebührenordnung unter Beachtung der Höhe der Parkgebühren vergleichbarer deutscher und europäischer Großstädte als ein verkehrspolitisches Ziel zur Steuerung und Ordnung des ruhenden Verkehrs definiert ist.

Am 17.11.2020 hat die Stadtbürgerschaft (Drucksache 20/320 S) den Änderungsantrag zum Bürgerantrag der Initiative "Platz Da!" beschlossen. Demnach ist für die Parkraumbewirtschaftung der innenstadtnahen Stadtteile innerhalb von zwölf Monaten unter Beteiligung der örtlichen Beiräte und auf Beschluss der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung und der Deputation für Inneres ein Konzept zu erstellen und der Stadtbürgerschaft vorzulegen. Orientierung für die Gebührengestaltung für das Parken an Parkscheinautomaten (Kurzzeitparken) sollen dabei die Preise des ÖPNV sein. In der Regel sollte das Parken im öffentlichen Straßenraum teurer sein als in Parkieranlagen, um eine Steuerungswirkung und Entlastung des öffentlichen Straßenraums zu erreichen.

Das geforderte Konzept wurde im Rahmen der Erarbeitung der Teilstrategie „Parken in Quartieren“ der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans erarbeitet und ist im Entwurf unter [www.bauumwelt.bremen.de/vep](http://www.bauumwelt.bremen.de/vep) abrufbar. Zu diesem Entwurf ist im Rahmen der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans sowohl eine Beteiligung der Bürger\*innen als auch der Träger öffentlicher Belange einschließlich der Beiräte durchgeführt, ausgewertet und im VEP-Projektbeirat erörtert worden.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Änderungsantrags zum Bürgerantrag der Initiative „Platz Da!“ bzw. dem Konzept „Parken in Quartieren“ ist die Neukonzipierung der Parkraumbewirtschaftung als integriertes Maßnahmenbündel zur Umsteuerung des Verkehrs auf den Umweltverbund und zur Entlastung der Stadtteile vom ruhenden Kfz-Verkehr geplant. Das Maßnahmenbündel umfasst u.a. das Ordnen des Parkens, die Einführung von Parkraummanagement, ggf. inklusive Bewohnerparken sowie Maßnahmen zur Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Rad- und Fußverkehrs und von Sharing-Angeboten und einer verbesserten Aufenthalts- bzw. Lebensqualität. Durch die perspektivisch vorgesehene, räumliche Ausweitung von Bewohnerparkregelungen sollen gebietsfremde Kfz aus Wohnquartieren herausgehalten werden, Flächen sollen umgestaltet und Stadträume nachhaltig entwickelt werden. Fehlentwicklungen können früh erkannt und das Parkraumbewirtschaftungskonzept kann entsprechend der verkehrspolitischen Ziele ausgeweitet werden. Damit stehen umfangreiche, zusätzliche Aufgaben (zunächst) in den hochbelasteten, innenstadtnahen Stadtteilen (Schwachhausen, Findorff, Walle, Östliche Vorstadt, Neustadt) und zukünftig auch darüber hinaus an.

**Anlage: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Senatsvorlage: „Änderung der Verordnung über die Parkgebühren, Anpassung der Parkgebühren in allen Bereichen außerhalb der Innenstadt. Datum: xx.xx.2022

Auch das verkehrspolitische Ziel der Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte durch eine Transformation hin zur Elektromobilität gilt es bei der Neukonzeptionierung der Parkraumbewirtschaftung zu beachten und zu fördern. Die mit der Elektrifizierung einhergehenden veränderten Anforderungen an den Parkraum machen es erforderlich, die Mehreinnahmen aus der Gebührenerhöhung für konkrete Verbesserung der E-Ladestrukturen an den entsprechenden Parkplätzen zu nutzen. Überdies werden die Mehreinnahmen einen wichtigen Beitrag zu erforderlichen strukturellen Anpassungen für den Ausrollprozess der E-Ladeinfrastruktur leisten.

Die Dringlichkeit zum Ordnen des Parkens wird durch das Urteil des Verwaltungsgerichts Bremen zum Gehwegparken (Az: 5 K 1968/19) erhöht. Das Urteil des Verwaltungsgerichts Bremen hat die derzeitige Situation (aufgesetztes Gehwegparken) in den klägerischen Straßenzügen als nicht haltbar bewertet und verlangt nach einer Lösung des Problems dauerhaft zugedeparkter Straßen. Voraussetzung für die Umsetzung des Konzepts zu Parken in Quartieren“ ist die Aufstockung der Personalkapazitäten bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und dem Amt für Straßen und Verkehr für die Planung, Abstimmung und bauliche Umsetzung von Maßnahmen. Für diese personelle Aufstockung liegt keine Finanzierung im Haushalt 2022/2023 vor.

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau hat für die anstehenden Aufgaben im Zusammenhang mit der Umsetzung des Änderungsantrags zum Bürgerantrag der Initiative „Platz Da!“ bzw. dem Konzept „Parken in Quartieren“ zusätzliche Personalmehrbedarfe von 3 VZÄ bei der senatorischen Dienststelle sowie 5 VZÄ beim Amt für Straßen und Verkehr ermittelt. U.a. dient das Personal dazu, die im Zusammenhang mit der Umsetzung des Änderungsantrags zum Bürgerantrag der Initiative „Platz Da!“ bzw. dem Konzept „Parken in Quartieren“ stehenden umfangreichen Aufgaben (zunächst) in den hochbelasteten, innenstadtnahen Stadtteilen (Schwachhausen, Findorff, Walle, Östliche Vorstadt, Neustadt) und zukünftig auch darüber hinaus umzusetzen: das Ordnen des Parkens, Einführung von Parkraummanagement, ggf. inklusive Bewohnerparken sowie damit verbundene Maßnahmen zur Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Rad- und Fußverkehrs und von Sharing-Angeboten, Ausbau der E-Ladeinfrastruktur und einer verbesserten Aufenthalts- bzw. Lebensqualität.

Darüber hinaus wird die personelle Ausstattung der zum Erfolg erforderlichen Verkehrsüberwachung beim Senator für Inneres sukzessive aufgestockt (Senatsbeschluss vom 6. Juli 2021).

Der integrierte Planungsansatz von „Parken in Quartieren“ zielt mit seinem umfassenden Maßnahmenbündel darauf, den Verkehr auf den Umweltverbund umzulenken, Straßenräume zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umzuverteilen, Sharing-Angebote zu schaffen, E-Mobilität zu ermöglichen und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Die erwirtschafteten Mehreinnahmen sollen zu einem erheblichen Anteil zur anteiligen Finanzierung verschiedener Mobilitätsangebote eingesetzt werden, die den Verkehr in Richtung Umweltverbund lenken und einen Beitrag zur Verkehrswende leisten sowie zu einer spürbaren Leistungsverbesserung des nachhaltigen Parkangebots führen.

Insgesamt ergeben sich für die Bürgerinnen und Bürger durch die zur finanziellen Förderung vorgesehenen Maßnahmen ein im Alltag erlebbarer, von parkenden Kfz spürbar entlasteter, aufgewerteter und zukunftsfähiger Straßenraum, mit höherer Verkehrssicherheit und Lebensqualität in den Wohnquartieren.

Die derzeit gültige Verordnung über die Parkgebühren in Bremen ist am 01.06.2006 in Kraft getreten. Die Höhe der Parkgebühren im öffentlichen Raum hat sich für Parkende seitdem erstmalig zum 1.1.2022 und nur für die Innenstadt verändert: Mit dem Beschluss des Bremer Senats am 13.7.2021 zur ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Parkgebühren wurden zum 1.1.2022 die Parkgebühren in den Straßenräumen der Innenstadt (Zone 1) von 0,50 € pro 15 Minuten auf nunmehr 1,00 € pro 20 Minuten angehoben. Die Parkgebühren in den übrigen Stadtteilen blieben davon unberührt.

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2023	2. 2024	
---------	---------	--

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Einstellung des Personals stufenweise, bis 12/2023 alle Stellen	Ja/nein	8 Stellen
2	Umsetzung von „Parken in Quartieren“ in innenstadtnahen Quartieren ab 01/2023 (Teile der Östlichen Vorstadt, der Neustadt, Walle, Schwachhausen, Findorff)	Ja/nein	Bearbeitung von 4 Quartieren pro Jahr

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.

**Anlage: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)**

Anlage zur Senatsvorlage: „Änderung der Verordnung über die Parkgebühren, Anpassung der Parkgebühren in allen Bereichen außerhalb der Innenstadt. Datum: xx.xx.2022

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil: Ausführliche Begründung