

**Kleine Anfrage
der Fraktion CDU vom 10.09.2024
und Mitteilung des Senats vom 22.10.2024**

Entwicklung und Verteilung von Behindertenparkplätzen in der Stadtgemeinde Bremen

Vorbemerkung der fragenstellenden Fraktion:

Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums ist ein grundlegender Bestandteil einer inklusiven Gesellschaft, die Menschen mit Behinderungen die uneingeschränkte Teilhabe ermöglicht. Behindertenparkplätze sind hierbei ein wesentliches Element, um Menschen mit eingeschränkter Mobilität den Zugang zu öffentlichen Einrichtungen, Arbeitsplätzen und Freizeiteinrichtungen zu erleichtern. In Anbetracht der stetigen Veränderungen im städtischen Raum, insbesondere im Hinblick auf die Neuverteilung von Verkehrsflächen, stellt sich die Frage, ob die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen bei der Planung und Umgestaltung der Parkraumbewirtschaftung ausreichend berücksichtigt werden.

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie hat sich die Anzahl der Behindertenparkplätze im Stadtgebiet Bremen, insbesondere in der Bremer Innenstadt, in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Eine über die Jahre aufeinanderfolgende Bestandserfassung der allgemeinen und personenbezogenen Behindertenparkplätze liegt dem Senat nicht vor.

Eine über die Jahre aufeinanderfolgende Bestandserfassung der allgemeinen und personenbezogenen Behindertenparkplätze hat nicht stattgefunden.

Hilfsweise kann für die Stadtgemeinde Bremen aber festgehalten werden, dass in der Zeit von 2020 bis September 2024 zusammen rd. 2.580 Ausnahmegenehmigungen (AG) für schwerbehinderte Menschen (blauer EU-Parkausweis) erteilt wurden und demnach gültig sind (525 im Jahresdurchschnitt).

Jahr	erteilte AG
2020	555
2021	622
2022	416
2023	507
bis 09/2024	480

Tabelle 1 - Anzahl der erteilten AG pro Jahr

2. Auf welcher Grundlage und nach welchem Konzept wurde die Entwicklung der Behindertenparkplätze in den letzten fünf Jahren gestaltet?

Die Entwicklung und Anordnung der Behindertenstellplätze erfolgt auf einer vorsorglichen sowie einer abhelfenden Ebene. Dieses Vorgehen hat sich als bewährtes Instrument erwiesen, um Behindertenstellplätze dort vorzusehen, wo diese nachgefragt werden bzw. angeboten werden sollen.

Die vorsorgliche Ebene greift durch die Schaffung von allgemeinen Behindertenparkplätzen im Rahmen von Bebauungsplanverfahren bzw. der Genehmigung von Neubau- und Erschließungsvorhaben. Hier wird je nach den geplanten bzw. vorhandenen Einrichtungen (u.a. Arztpraxen, Krankenhäusern, Bahnhöfen, Behörden) im Nahbereich auf die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung eingegangen. Im Rahmen dieser Genehmigungsverfahren ist auch der Landesbehindertenbeauftragte der Freien Hansestadt Bremen (LBB) als Träger öffentlicher Belange eingebunden.

Die abhelfenden Ebene umfasst die Einrichtung eines persönlichen Behindertenparkplatzes am Wohnort oder am Arbeitsplatz auf Grundlage eines Genehmigungsbescheides nach § 46 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO), das Verfahren ist in den Verwaltungsvorschriften zu § 46 StVO geregelt.

Bedarfsorientiert erfolgt auch die Nachbesserung an allgemeinen Behindertenparkplätzen im Bestand – zuletzt bspw. durch einen zweiten Sonderparkplatz vor dem Justizzentrum Am Wall.

Darüber hinaus werden Kfz-Stellplätze für Personen mit besonderen Anforderungen (Behindertenparkplätze) bei Neubauvorhaben im Rahmen des Mobilitätsbauortsgesetzes (MobBauOG) mitberücksichtigt. Die Anzahl an herzustellenden Parkplätzen für Menschen mit Behinderungen richtet sich hierbei stets nach dem tatsächlichen Bedarf (Einzelfallentscheidung), wobei eine Mindestanzahl von Stellplätzen für Personen mit Behinderungen vorgehalten werden müssen. Darüber hinaus werden die Vorgaben der Bremischen Landesbauordnung bzgl. des barrierefreien Bauens in ihrer aktuellen Fassung berücksichtigt und angewendet.

- 3. Falls es kein Konzept für das Behindertenparken in Bremen gibt:**
- a) Wann plant der Senat die Entwicklung eines solchen Konzepts?**
 - b) Welche finanziellen Mittel sind für die Entwicklung eines solchen Konzepts vorgesehen, und wer trägt die Kosten?**
 - c) Wie werden Betroffene und Interessensverbände in die Entwicklung dieses Konzepts einbezogen?**
 - d) Welche zeitlichen, organisatorischen und finanziellen Maßnahmen plant der Senat zur Umsetzung eines solchen Konzepts?**

Vor dem Hintergrund der Beantwortung zur Frage 2 ist ein Konzept für ein flächendeckendes Behindertenparken aufgrund einer individuellen, standortbezogenen Bedarfsentscheidung nicht zielführend. Ein flächenbezogener Ansatz würde die einzelnen örtlichen Bedarfe nur bedingt abdecken. Zudem führt ein flächenbezogener Ansatz zu einem höheren Aufwand in der Kontrolle zur Unterbindung von Fremdnutzungen.

- 4. Wie hoch ist die aktuelle Anzahl der Personen in Bremen, die berechtigt sind, Behindertenparkplätze zu nutzen?**

Aktuell (Stand September 2024) haben in der Stadtgemeinde Bremen 2.580 Personen eine Ausnahmegenehmigung zum Parken für schwerbehinderte Menschen (blauer EU-Parkausweis).

- 5. Wie viele Behindertenparkplätze sollten basierend auf der Anzahl der berechtigten Personen im Stadtgebiet vorgehalten werden?**

- a) Wie wird die Anzahl der notwendigen und ausreichenden Behindertenparkplätze im Stadtgebiet ermittelt?**

Die Anzahl der notwendigen und ausreichenden Behindertenparkplätze ergibt sich im Wesentlichen aus den Bedarfsanzeigen bzw. Bedarfsfeststellungen (s. Antw. zu Frage 2).

- b) Welche Parameter (z. B. Anzahl der Berechtigten, Einwohnerzahl, angemeldete Fahrzeuge, Touristen) werden bei der Berechnung berücksichtigt?**

Eine Berechnung findet nicht statt (s. Antw. zu Frage 2).

- c) Wie oft werden auf Grundlage dieser Parameter Anpassungen an der zur Verfügung gestellten Platzanzahl vorgenommen?**

Anpassungen an der allgemeinen und personengebundenen Platzanzahl erfolgen auf Basis geprüfter Bedarfsanzeigen im Einzelfall (s. Antw. zu Frage 2).

6. Wie sollten die Behindertenparkplätze im Stadtgebiet verteilt sein, um den Bedarf bestmöglich zu decken?

Die Stellplätze für Personen mit Behinderungen sollten nach dem örtlichen Bedarf sowie in der Nähe barrierefreier Gebäudezugänge hergestellt werden. Dabei sind die Stellplätze so zu verorten, dass diese öffentlich zugänglich sind. Wie hoch der tatsächliche Bedarf vor Ort ist, hängt von der Nutzung der baulichen Anlage sowie von den angemeldeten Bedarfsanzeigen ab.

Es sind nicht nur die Stellplätze für Kraftfahrzeuge, sondern auch adäquate und sichere Abstellmöglichkeiten für behindertengerechte Fahrräder (z.B. Therapieräder) mitzudenken.

7. Inwiefern wird bei der Umwandlung von Parkplätzen am Straßenrand, etwa in Fahrradabstellmöglichkeiten, oder bei der Streichung von Parkplätzen am Straßenrand der Bedarf an Behindertenparkplätzen berücksichtigt und sichergestellt?

Vorhandene Behindertenstellplätze bleiben im Rahmen der genannten Maßnahmen (Umwandlung von Parkplätzen am Straßenrand, etwa in Fahrradabstellmöglichkeiten, oder bei der Streichung von Parkplätzen am Straßenrand) grundsätzlich bestehen, außer es ist nachgewiesen, dass der Bedarf nicht mehr aktuell ist. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn eine Arztpraxis als einstiger Anordnungsgrund vor Ort nicht mehr besteht. Unter Umständen erfolgt im Rahmen der genannten Maßnahmen eine leichte Versetzung vorhandener Behindertenstellplätze innerhalb des unmittelbaren Umfelds, sofern dies aus Gründen der straßenräumlichen Ordnung sinnvoll ist.

8. Welche Rolle spielen Behindertenparkplätze bei der städtebaulichen Entwicklung der Bremer Innenstadt, insbesondere im Hinblick auf deren Planung und Bereitstellung im öffentlichen Straßenraum?

Behindertenstellplätze werden bei der städtebaulichen Entwicklung stets bedarfsgerecht mitgeplant. Neben den persönlichen Behindertenstellplätzen werden auch öffentlich zugängliche, nicht personengebundene Stellplätze hergestellt.

9. Inwiefern wurden die Vorgaben (Abmessungen) für Behindertenparkplätze in den letzten zehn Jahren an die veränderten Auto- und Rollstuhlgrößen angepasst?

Die Anpassung erfolgt jeweils mit Fortschreibung und Einführung der technischen Regelwerke für einen bundesweit einheitlichen Planungs- und Umsetzungsstandard im Straßen- und Verkehrswesen. Grundlage ist der jeweils aktuelle Stand von Praxis und Forschung.

10. Wie wird sichergestellt, dass auf privaten Flächen, wie z.B. Supermarktparkplätzen, die dort vorzuhaltenden Behindertenparkplätze auch zum Abstellen von Fahrzeugen zur Verfügung stehen?

Das Einhalten der öffentlich-rechtlichen Vorschriften auf privatem Grundstück obliegt dem Betreiber bzw. dem Grundstückseigentümer.

11. Wie wird die Nutzbarkeit von Behindertenparkplätzen für Nutzungsberechtigte, insbesondere in den Stadtteilen jenseits der Innenstadt, überprüft und sichergestellt?

Die Überwachung der rechtmäßigen Nutzung von Behindertenparkplätzen im bremschen Stadtgebiet stellt einen zentralen Schwerpunkt in der täglichen Arbeit der Verkehrsüberwachung des Ordnungsamtes dar.

Beschlussempfehlung:

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