



BUVKO 2025

25. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress

Arbeitsgruppe SO 6

Gehwegparken verbieten - Lösung oder Grenzüberschreitung?



Moderation:
Mechtild Stiewe (SRL – Bochum)

Input:
Alexander Gardyan (SRL – IKS-Planung)
Michael Glotz-Richter (SRL – gloricon – Bremen)

Special guest:
Wolfgang Köhler-Naumann – Bremen



BUVKO 2025

25. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress

Arbeitsgruppe SO 6

Gehwegparken verbieten - Lösung oder Grenzüberschreitung?

Moderation



Alexander Gardyan
IKS Mobilitätsplanung
SRL / FMV

alexander.gardyan@
iks-planung.de



Mechtild Stiewe
Stadt Bochum
SRL / FMV

mstiewe@bochum.de



Michael Glotz-Richter
gloricon
glotz-richter consult

glotz-richter@gloricon.de



Auftakt zum sommerzeitlichen Morgen-Workshop: Austausch zum Wachwerden

Vorstellungsrunde

Was ist Euer Hintergrund (Kommune, NGO...) ?

Was ist das besondere Interesse an diesem Thema

Wie sieht es in Euren Städten mit dem Thema Gehwegparken aus?

Wird auf BVerwG Urteil reagiert?

Welche Alternativen zum Straßenparken und Autobesitz werden promotet?



Ab 9.15 Vorstellen der Teilnehmer*innen und Referent*innen: sommerzeitlicher Austausch zum Thema Gehwegparken

9.45 Uhr: Inputvorträge / Diskussion Gehwegparken – was ist das Problem

Urteil des BVerwG / Bremen, aus Sicht der Kläger

Ca 11.00 Uhr: kurze Kaffeepause

11.10 Uhr: Inputvorträge / Diskussion

Praxisbeispiele

Neue VwV – noch mehr Unklarheiten?

Diskussion: Aufstellung einer Forderung an die neue Bundesregierung

12.00 Uhr: Ende



BUVKO 2025

25. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress

Arbeitsgruppe SO 6

Gehwegparken verbieten - Lösung oder Grenzüberschreitung?

Input 1

**Ansprüche an den Straßenraum
+ Klage Gehwegparken**



Grün

Grün

Geschäfte (Auslagen)

Kunst /
Identifikation
Orientierung

ÖPNV
+ Haltestellen

Parken (Pkw)

Soziale Interaktion

Parken (Rad)

Soziale Interaktion

Soziale Interaktion

Straßencafé

Kfz Verkehr

Markt

Regenwasser
management

Gehen

Radverkehr

Herausforderung Straßenraum







Einbahnstraße







Die Deutschen leisten sich immer mehr Autos

Die Menschen in Deutschland kaufen immer mehr Autos – fahren damit aber weniger. Experten erwarten weiteres Wachstum der Pkw-Flotte.

08.10.2024 – 13:30 Uhr

Quelle: dpa

Kurioserweise werden die inzwischen 49,1 Millionen Pkw in Deutschland aber auch weniger bewegt. Laut Kraftfahrtbundesamt wurden 2023 mit den Autos rund 591 Milliarden Kilometer zurückgelegt. Das war der fünfte Jahresrückgang in Folge. 2018 waren es noch 39 Milliarden Kilometer mehr. Im Schnitt legte ein deutscher Pkw vergangenes Jahr 12.320 Kilometer zurück, 150 weniger als noch vor einem Jahr und ganze 1791 Kilometer weniger als noch 2014.

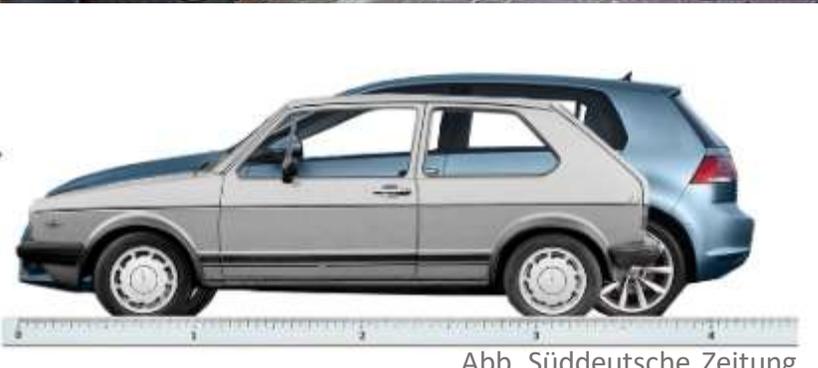


Abb. Süddeutsche Zeitung

Golf 1: 3705 x 1610 x 1390 mm
Golf 7: 4255 x 1799 x 1452 mm

Herausforderung Straßenraum

rage:

Um wieviel Kilometer ist der Platzbedarf für PKW –allein aufgrund größerer Fahrzeuglänge- in Deutschland von 2000 bis 2022 angestiegen?



Herausforderung Straßenraum

Europa: durchschnittliche PKW Länge 2000 - 2022: + 20 cm

Etwa 10.000 Kilometer erhöhter Flächenbedarf (bei 49,1 Mio Pkw)



Herausforderung Straßenraum

Europa: durchschnittliche PKW Länge 2000 - 2022: + 20 cm

Karlsruhe: rund 30 Kilometer erhöhter Flächenbedarf (bei 147.000 Pkw)



Herausforderung Straßenraum

Braucht Platz:

**Lieferbereiche
Innovative Logistiklösungen
(z.B. Mikro-Hubs)**



Z 230 StVO



So stellt sich der BIEK eine Ladezone für Paketzusteller vor.

Quelle: BIEK-Erklärfilm



Braucht Platz:

**Stationen für
e-Scooter-Sharing
Bike-Sharing
Lastenrad-Sharing**



Braucht Platz:

Ausbau Carsharing-Angebot



Braucht Platz:

- Aufenthaltsbereiche



Braucht Platz:

- **Klimaanpassung:**
Begrünung, Entsiegelung

Klimawandel: Fast doppelt so viel Starkregen in Hamburg wie früher

Von Markus Lorenz | 09.12.2021, 19:15 Uhr





BUVKO 2025

25. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress

Arbeitsgruppe SO 6

Gehwegparken verbieten - Lösung oder Grenzüberschreitung?

Input

Entwicklung zum Urteil BVerwG

...auf nach Bremen...



Flächenkonkurrenz durch ruhenden Verkehr und Sondernutzungen

Konflikte treten vor allem durch die Flächenkonkurrenz der unterschiedlichen Nutzungsansprüche bei begrenzter Flächenverfügbarkeit auf. Insbesondere die Flächeninanspruchnahme des ruhenden Verkehrs führt zu Einschränkungen der Situation für das Zufußgehen. **Auf Gehwegen aufgesetztes Parken von Kfz und mangels des Angebots von Fahrradabstellanlagen auf dem Gehweg abgestellte Fahrräder** schränken die Flächen insbesondere in den verdichteten Stadtquartieren stark ein. Neben Bäumen, Beleuchtungsmasten, Schildermasten etc. reduzieren auch Warenauslagen, Werbetafeln, Außengastronomie und Mülltonnen die Gehwegflächen, so dass ein uneingeschränktes Nebeneinandergehen bzw. Begegnen nicht möglich ist. Vor allem für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind dies kaum zu überwindende Hindernisse.

Möblierung: Sitzgelegenheiten, Spielgeräte

Kein Durchkommen auf zugestellten Gehwegen – Isarstraße



Umsetzung nicht erfolgt

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Phase Bau/Realisierung		
C.3	Keine Falschparker auf Gehwegen	Gehwege sind für Fußgänger/innen da und müssen von parkenden Autos freigehalten werden. Bremen setzt ein Programm um, bei dem das illegale Parken von Autos erschwert wird und die Fuß- und Rettungswege freigehalten werden.	I - IV	I - IV	I - IV

Platz für Menschen
Parkraumbewirtschaftung
als Schlüssel für eine
lebenswerte Stadt



Bremer
Bündnis
für die
Verkehrswende

BREMEN

DONNERSTAG
27. SEPTEMBER 2018

Hier ist der Parkdruck besonders hoch

Autos blockieren in einzelnen Stadtteilen Schul- und Rettungswege, Beiräte steuern mit Ideen dagegen

VON ANKE VELTEN, ANNE GERLING,
MAREN BRANDSTÄTTER, SIGRID SCHUER
UND CHRISTIAN HASEMANN

Bremen. Auch wenn Bremen laut einer Studie des Analyseunternehmens „Inrix“ bei der Parkplatzsuche insgesamt gut abschneidet: In einzelnen Beiräten und Ausschüssen ist der Parkdruck immer wieder Thema. So sieht es in den einzelnen Stadtteilen aus:

Neustadt: Nachlässiges Parken, das dazu führt, dass Schulkinder Umwege über die Fahrbahn nehmen müssen oder Feuerwehrfahrzeuge nicht zum Einsatzort kommen – Situationen wie diese kommen in der Neustadt immer wieder vor. Der Beirat geht daher mit einer eigens ins Leben gerufenen Aktion gegen Falschparker vor. Mit Schreiben, die sie hinter die Scheibenwischer klemmen, machen Beiratsmitglieder die Autobesitzer nicht nur darauf aufmerksam, dass sie eine Ordnungswidrigkeit begehen, sondern auch, dass sie die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer gefährden.

Östliche Vorstadt: Die Parkplatz-Situation ist in der Östlichen Vorstadt ein viel diskutiertes Thema. Während im Viertel seitens der Anwohner die Nachfrage nach mehr Parkfläche seit langem groß ist, spitzt sich die Situation im neuen Hulsberg-Quartier zu. So befürchtet der Beirat, dass das geplante Klinik-Parkhaus nicht genügend Platz bieten wird und die Bewohner des neuen Viertels auf die umliegenden Quartiere ausweichen könnten. Um das zu verhindern, müsste, so die Forderung der Nachbarn, das Parken dort künftig kostenpflichtig sein.

Mitte: Die Geschäftsleute in der City betonen immer wieder, dass für ihre Kundschaft Park-



INITIATIVE „PLATZ DAI“

Bremer setzen Zeichen gegen Falschparker



2017-2021

SUNRISE Projekt: Ordnung Straßenraum in einem Quartier



vorher



1600 m Gehweg wieder voll nutzbar

ca 150 PKW weniger in den Straßen

Bürgerschaftsbeschluss zum Bürgerantrag „Platz Da!“

KLIMAWENDE VON UNTEN WERDE AKTIV MITMACHEN THEMEN HANDBUCH ÜBER UNS

KAMPAGNE, ABGESCHLOSSEN

Platz da!

● BREMEN
● VERKEHRSWENDE

Eine Bewegung, die mehr Radinfrastruktur und Parkraummanagement für Bremen fordert



DONNERSTAG
28. NOVEMBER 2019

BREMEN

Klarmachen zur Verkehrswende

Senat stellt Strategiepläne vor - Initiative „Platz da!“ sammelt 6000 Unterschriften für einen Bürgerantrag

VON JUSTUS RANFT

Bremen. Für Verkehrswenden Made in Bremen: Am Donnerstag wird der Senat des Deutschen Bundestages über die Umsetzung des Verkehrswendeplans 2025 aus dem Jahr 2016 beraten. Dabei geht es um vier sogenannte Leitstrategien, die so fortentwickelt werden sollen, dass ihre Inhalte „optimal (interdisziplinär)“ zur weiteren Planung der „Parkraumstrategie“, der „aktiven Innenstadt“, der „ÖPNV-Strategie“ für den öffentlichen Personennahverkehr und des „Stadt-Regionale-Konzeptes“ für öffentlichen Verkehr zwischen Bremen und Niedersachsen sind insgesamt 46.000 Euro veranschlagt.

Die mit den Strategien verfolgten verkehrspolitischen Ziele sind Bestandteil der so genannten Koalitionsvereinbarung. „Die Verkehrswende ist eine zentrale Säule unserer Klimastrategie. Wir wollen mehr Verkehr durch Bus und Bahn, mit dem Fahrrad und zu Fuß abwickeln. Das macht die Stadt attraktiver“, sagt Schaefer.

Komm gesteuert, bekommt die Senatoren zugleich Druck und Rückenwind in Form eines Parkraumkonzepts. Dem hat die Initiative „Platz da!“ als Bürgerantrag an die Bürgerschaft formuliert. 6000 Unterschriften hat die Gruppe, die sich „Platzgerechtigkeit“ in der Stadt auf die Fahne geschrieben hat, nach Angaben ihres Sprechers Manuel Warrlich seit dem vergangenen Jahr gesammelt. 6000 Unterschriften wären erforderlich gewesen, um zu erreichen, dass sich das Parlament mit dem Anliegen befasst. Zur Übergabe hat die Initiative am Freitagvormittag beim Bürgerschaftsmitglied Ines Imhoff (CDU).

Parkhäuser auf dem Prüfstand

Die Direktzweier des Bürgerantrags fordern den Senat auf, Parkverbote durchzusetzen, mehr Kontrollpersonal einzusetzen und Falschparker konsequent abzuschleppen. Punkt zwei fordert eine flächendeckende Parkraumbeurteilung mit Parks, die sich an den ÖPNV orientieren. Punkt drei verlangt, Überhäuser aus dem Parkgelände in den Fußgängerzone zu entfernen. Vieles davon deckt sich mit den Strategien, die nun ausgearbeitet werden sollen.

Der Freitagvormittag der eine Verlesung der Steuerung und Ordnung des Parkes verfügt, soll laut Schaefer „als Barrierefreiheit, die Verkehrswende und die Barrierefreiheit für Finanzstrategie in den Quartieren mit mehr Quartieren für die Menschen, Bezahlbar und attraktiver, attraktiver und lebenswerter gestalten“. Stadtkonzepte seien nicht nur Verkehrsmittel, sondern vor allem auch Stadt- und Lebensräume“, hundert geht es etwa darum, regelmäßig ausgewiesene Parks auf Café- und Radwegen einzurichten sowie Frei- und Spielflächen zu schaffen.

Die städtische Einwirkung der Bremer City per „aktiven Innenstadt bis 2038“ sieht die Reduktion des Kraftfahrerverkehrs, insbesondere des Durchgangsverkehrs“ vor. In diesem Zusammenhang sind als Ziele die Umgestaltung der Innenstadt – auch in Hinblick auf mehr steigende Kapazitäten im ÖPNV und bessere Umstiegsmöglichkeiten – sowie zusätzliche Fahrradabstellplätze genannt. Unter anderem rufen auch die „aktive Umgestaltung“ des Martinistraße und der Straße Am Wall dazu, herausverleibende Maßnahmen sowie den Rückbau von Kraftfahrergeländen zu diesem Bereich, Fußgängerfreundlichkeit und mehr Barrierefreiheit, innovative Konzepte für eine erweiternde Logistik“ zu entwickeln. Zusätzlich zum Parkhaus Mitte wird der Rückbau weiterer Parkhäuser unterstützt, ohne „die für die Überwindung der Innenstadt erforderliche Flexibilität einzuschränken“.

Die ÖPNV-Strategie, die auch den schienenbegleitenden Personennahverkehr (Schnellbus) einschließt, sieht den Bau weiterer Straßenbahnstrecken vor nach Mitternacht, Stehr und Weyhe, die Querverbindung der öffentlichen Verkehrsmittel unter der Neuen Vahr, in die Duesenstraße, nach Uhlenschanne, eine zweite Anbindung der Universität sowie nach Dählwitz und im Tübingenplatz in Wohnerschichten. Park- und Ride-Angebote sollen ausgebaut, die Fahrten mit Bus und Bahn beschleunigt werden. Hier ist die Rede von einer „Optimierung der Betriebsverhältnisse“ nach und nach sollen Parkzugleistungen auf Minserventele Antriebsysteme ausgestellt, der Regio-S-Bahn Dähl veränderten werden.

Der viele Straß verlegt, Verkehrsplanerische Ziele für eine Koordination und Finanzierung der stadtregionalen Mobilitätsinfrastruktur“ hier geht es um den kleinen Container, der täglich rund 18.000 Ein- und 44.000 Ausfahrten hat und gut abgebaut, attraktive Angebote für Bergsteiger zu schaffen, sowohl im ÖPNV, im ÖPNV sind Park auf Seite, als auch für den Radverkehr. Weitere Schritte sind ein regionales Low-Floor-Angebot, das regionale Verkehrs- und Busverbindungen, indem alle Auftraggeber beteiligt sein sollen, und eine optimierte Linienführung für Regionalbusse innerhalb der Stadt. Das Radverkehrsnetzwerk und das Carsharing-Angebot sollen ausgeweitet, das Fahrradnetz zwischen Bremen und den Nachbarstädten und -gemeinden verbessert werden.

Sieben die Deputation den Plan ausführen, können die Planungen Anfang 2020 beginnen, bevor die Senatoren, zur Förderung der Bürgerschaft ist ein unabhängige Beteiligungsgremium vorgesehen, unter anderem Bürgerinnen abzufragen, Schaefer. „Die Konzepte sollen in der zweiten Jahreshälfte 2020 vorliegen“.



Die Aktion der Initiative war im Januar ein Hingucker in Findorf. Nun werden Unterschriften für „Platzgerechtigkeit“ übergeben. FOTO: AGC

Weser-Kurier 28.11.2019

Bürgerschaftsbeschluss zum Bürgerantrag „Platz Da!“

17.11.2020

- geltende Parkverbote sollen durchgesetzt werden
- Mind. 100 Parkraumüberwacher
- Einführung Parkraumbewirtschaftung in innenstadtnahen Stadtteilen

BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

Stadtbürgerschaft

20. Wahlperiode

Drucksache 20/320 S

(zu Drs. 20/125 S)

02.10.2020

1. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, geltende Parkverbote durchzusetzen. Dazu ist mehr Kontrollpersonal einzusetzen, sind häufigere und stadtweit Kontrollen durchzuführen und Fahrzeuge im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens (Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit unter Abwägung der Einzelfallumstände) konsequent abzuschleppen, sodass der Anteil illegal parkender Autos bis Ende 2022 dauerhaft mindestens unter 10 Prozent gesenkt wird. Dies ist durch strichprobenartige Erhebungen zu belegen. Das Ordnungsamt ist bis Ende 2022 für die Überwachung des ruhenden Verkehrs entsprechend aufzustocken, anzustreben sind mindestens 100 Außendienstkräfte. Der Senat hat der Deputation für Inneres regelmäßig über die aktuellen Zahlen zu berichten.

2. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, bis zum Ende der Legislatur in den innenstadtnahen Stadtteilen (Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen, Findorff, Walle, Neustadt) eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen, vorrangig bis Ende 2022 in den Gebieten mit sehr hohem Handlungsbedarf und anschließend in den Gebieten mit hohem Handlungsbedarf, soweit die jeweils zuständigen Ämter dem zustimmen. Die Prioritäten richten sich dabei nach den Erfordernissen für die Barrierefreiheit, Freiheit der Bewegung für Rettungsfahrzeuge. Indikator für den Handlungsbedarf ist der im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 ermittelte Handlungsbedarf innerhalb von zwölf Monaten unter Beteiligung der Deputation für Inneres und damit der Wohnbevölkerung und auf Beschluss der Deputation für Inneres, der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung und der Deputation für Inneres ein Konzept zu erstellen und der Stadtbürgerschaft vorzulegen. Orientierung für die Preisgestaltung für Fremdarker*innen sollen dabei die Preise des ÖPNV und für Bewohner*innen die soziale Verträglichkeit und der wirtschaftliche Wert der beparkten Fläche bzw. der wirtschaftliche Vorteil der Parkenden und die Höhe der Kosten für Parken auf Privatgrund sein. Dabei sind Regelungen unter anderem für Handwerk und Pflegedienste einzurichten.

Umsetzung
nicht erfolgt

Juni 2023: **22,67 Vollzeitäquivalente**, „Planwert“ der Innenbehörde: 25,0

Gewährleistung der Verkehrssicherheit und -ordnung

	Januar - Juni 2023		Ist-Plan Abweichung		2023 Planwert	Steuer- barkeit	Status
	Ist	Planwert	abs.	%			
300622(S) Durchschn. eingesetzte VÜ in VZE [Anz.]	22,670	25,000	-2,330	-9,32 %	25,00		
300640(S) Anz. Verwarnungen Verkehrs-Owi [Anz.]	99.428,000	87.000,000	12.428,000	14,29 %	174000,00		
300641(S) Durchschn. Anz. Verwarnungen VÜ je VZE [Anz.]	592,000	725,000	-133,000	-18,34 %	725,00		

300622(S):

Im ersten Halbjahr 2023 waren rund 2,96 VZE in der Verkehrsüberwachung unbesetzt, wobei aufgrund von personellen Abwesenheiten (Elternzeit, Wahlhelfertätigkeiten, etc.) im Berichtszeitraum das tatsächliche Defizit höher ausfällt. Die bestehenden Vakanzen werden zeitnah zur Nachbesetzung ausgeschrieben.

Daten: Senator für Finanzen / Controllingbericht für die Bremische Bürgerschaft, Produktgruppenhaushalt Januar - Juni 2023 (Stadt)

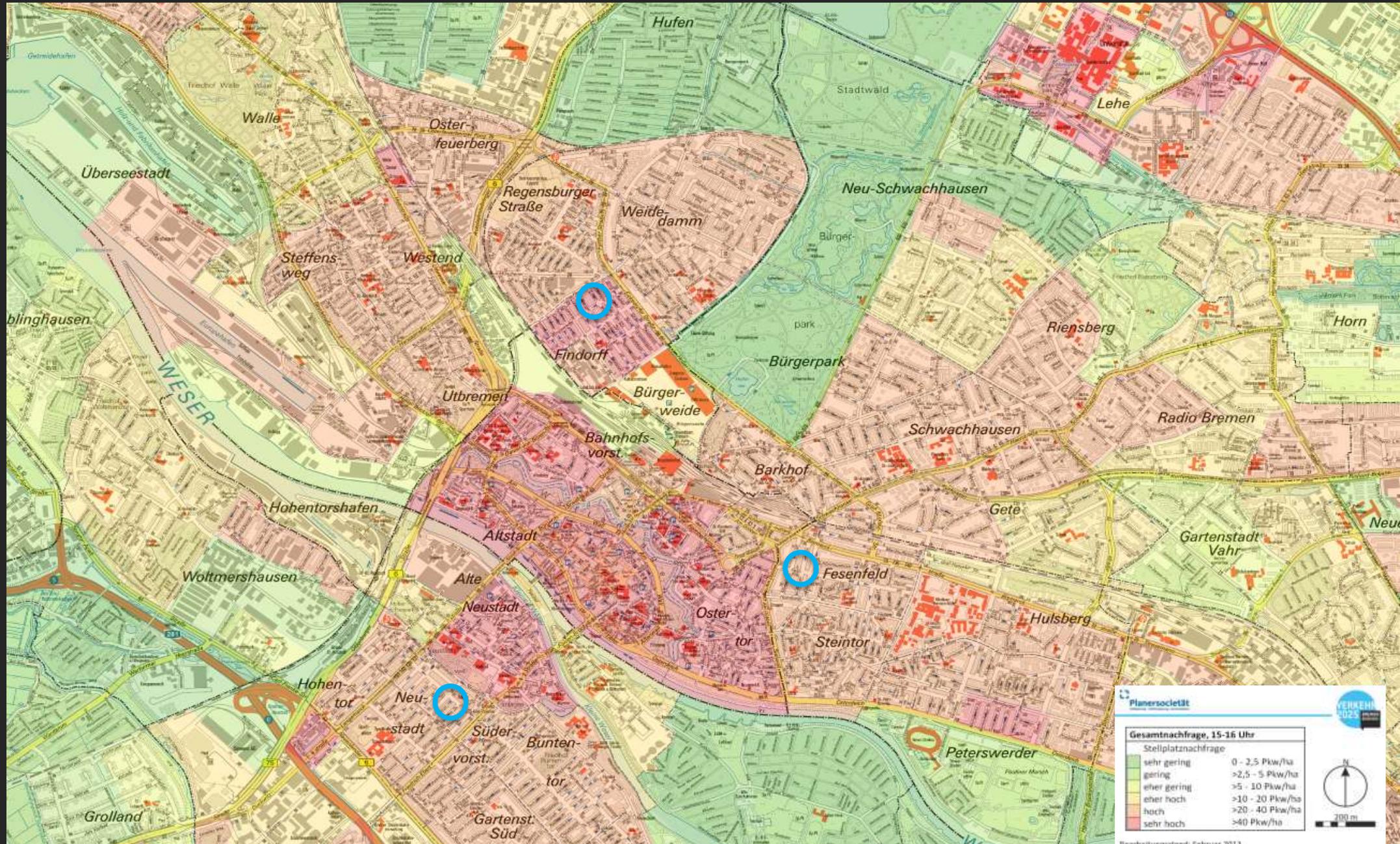


Eine der „Klägerstraßen“ (Biebricher Straße)



Kfz-Stellplatznachfrage 15-16 Uhr (2013) / Lage der Klägerstraßen

Abbildung: Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (Beschluss 2014)



Planersocietät

Gesamtnachfrage, 15-16 Uhr

Stellplatznachfrage	
sehr gering	0 - 2,5 Pkw/ha
gering	>2,5 - 5 Pkw/ha
eher gering	>5 - 10 Pkw/ha
eher hoch	>10 - 20 Pkw/ha
hoch	>20 - 40 Pkw/ha
sehr hoch	>40 Pkw/ha

Verkehr 2025

700 m

Bearbeitungsstand: Februar 2013

- **Verkehrsplanung, Straßenbau, Verkehrsbehörde (Anordnungen)**

zuständig:

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (SBMS) / Amt für Straßen und Verkehr
2007 – 2023 B90/Grüne; 2023 - SPD



- **Sicherheit und Ordnung, Parkraumüberwachung**

zuständig:

Der Senator für Inneres (SI)
/ Ordnungsamt
2007- SPD (seit 2008: Ulrich Mäurer, SPD)



Der Weg zur Klage Gehwegparken

- 2016 Schreiben an Amt für Straßen und Verkehr (Straßenverkehrsbehörde) und Ordnungsamt (Verkehrsüberwachung) – Bitte um Vorgehen gegen das illegale aufgesetzte Gehwegparken in der eigenen Straße
Antwort Straßenverkehrsbehörde: Situation bekannt, zuständig Verkehrsüberwachung (Ordnungsamt)
- 2018 Fachaufsichtsbeschwerde gegen Senator für Inneres / Ordnungsamt
Opportunitätsprinzip (Ordnungswidrigkeitenrecht): „sei das Nichteingreifen der Verkehrsüberwachung nicht zu beanstanden“
Antrag bei der Straßenverkehrsbehörde, „geeignete und wirksame Maßnahmen gegen das regelmäßige Gehwegparken .. zu ergreifen“
- 2019 Bescheid Straßenverkehrsbehörde Ablehnung Antrag. „kein weiterer Handlungsspielraum“
Widerspruch + Ablehnung
Klageeinreichung (zum Bescheid der Straßenverkehrsbehörde) 16.09.2019

Der Weg der Klage Gehwegparken

- 09/2019 Verfahren beim Verwaltungsgericht Bremen
- 11/2021 Urteil des VG Bremen: Neubescheidung erforderlich; Drittschutz §12 StVO
02/2022 Kein Entscheidungsermessen der Behörde, nur Auswahlermessen
- Berufung beider Seiten: Verfahren vor dem Obergerverwaltungsgericht
- 12/2022 Entscheidung des OVG Bremen: Neubescheidung erforderlich,
Begrenztes Entscheidungsermessen
- 01/2023 Revisionsantrag beider Seiten
- 06/2024 Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes

Bremen, 17.01.2020

Der Senator für Inneres (SI)**Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt,
Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS)****Strategiepapier zum Parken in Quartieren****Anlass und Ziel**

Die kontinuierliche Zunahme des Pkw-Bestandes sowie die größeren Fahrzeugabmessungen haben in vielen Wohnquartieren zu einer i.d.R. nicht StVO konformen Parkraumsituation im öffentlichen Straßenraum geführt, die in Hinblick auf die Erreichbarkeit für Rettungs- und Müllfahrzeuge, die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit nicht mehr hinnehmbar ist. Das in vielen Quartieren entstandene Gewohnheitsrecht des Parkens auf Gehwegen hat sich nunmehr zu einem Problem entwickelt, das nicht mehr tragbar ist.

Vorrangiges Ziel ist die Sicherstellung der Verkehrssicherheit, sowohl hinsichtlich der der Befahrbarkeit durch Rettungs- und Müllfahrzeuge als auch der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität. Die Situation soll im Sinne aller Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.

Stufenweise Einführung

Umsetzung
nicht erfolgt

FREITAG
12. NOVEMBER 2021

BREMEN

„Kulturkampf“ um aufgesetztes Parken

Anwohner aus drei Wohnstraßen klagen vorm Verwaltungsgericht gegen die Stadt

VON JÜRGEN THEINER

Bremen. Es geht um Grundsätzliches in einem Prozess, der am Donnerstag vor dem Verwaltungsgericht begonnen hat. Um die Balance zwischen den Rechten von Autofahrern und Fußgängern. Und letztlich um die Frage, wo eigentlich viele tausend Autos bleiben sollen, wenn es mal vorbei sein sollte mit der Duldung des aufgesetzten Parkens in vielen Bremer Wohnstraßen.

Prozessgegner sind die Stadtgemeinde Bremen und eine Gruppe von Anwohnern dreier Wohnstraßen in Findorff (Timmersloher Straße), der Neustadt (Biehricher Straße) und dem Viertel (Mathildensstraße). Die Kläger verlangen, dass die Verkehrsbehörde gegen Autofahrer einschreitet, die ihre Fahrzeuge zum Teil auf der Straße, mit der Befahrerseite aber auf dem Fußweg – also aufgesetzt – parken. Auf dem Gehweg bleibe zu wenig Raum für Fußgänger und spielende Kinder übrig, argumentieren die betroffenen Hauseigentümer, die sich für das Gerichtsverfahren zusammengefunden haben.

Einer von ihnen ist Hubertus Baumeister. Der Rechtsanwalt aus der Mathildensstraße ärgert sich schon seit vielen Jahren über die Zustände vor seiner Haustür. 2016 trat er an das Amt für Straße und Verkehr (ASV) heran, eine Behörde, die zum Ressort von Verkehrssenatorin Maike Schaefer (Grüne) gehört. Doch dort machte man ihm keine Hoffnung auf Besserung. Das aufgesetzte Parken sei zwar anerkanntermaßen unzulässig und eine Ordnungswidrigkeit. Dieser Umstand allein erzwingt jedoch noch kein Einschreiten der Behörde, es gebe Ermessensspielräume. In einem letzten Bescheid vom Mai 2019 lehnte es das Amt für Straße und Verkehr ab, beispielsweise Halteverbotsschilder in der Mathildensstraße aufzustellen und so der Straßenverkehrsordnung Nachdruck zu verleihen.

„Rechte der Fußgänger eingeschränkt“

Nun reichte es Baumeister, er und seine Mitstreiter beschritten den Rechtsweg. Vor der 5. Kammer des Verwaltungsgerichts wurde der Sachverhalt am Donnerstag ausgiebig erörtert. Die Kläger argumentierten dabei nicht nur juristisch, sondern auch politisch.



Darüber wird vor Gericht gestritten: Aufgesetztes Parken in der Mathildensstraße.

FOTO: CHRISTINA KUHAUPT

Spielraum auf Null zu reduzieren, wie es die Kläger für richtig halten, sei nur schwer vorstellbar. Schließlich seien die Gehwege trotz aufgesetzten Parkens noch benutzbar, wenn auch eingeschränkt.

Gut zwei Stunden lang wurden die Standpunkte zwischen den Prozessparteiern ausgetauscht, dann machte die Vorsitzende der Kammer, Melke Jörgensen, diesen Vergleichsvorschlag: Die Straßenverkehrsbehörde stellt in den drei betroffenen Straßen für ein halbes Jahr Halteverbotsschilder auf

und des von ihm geführten Rechtsstreits gegen die Stadtgemeinde bewusst. „Es geht um einen Kulturkampf“, spitzt er den Sachverhalt zu. Manche Autofahrer seien der Meinung, ihnen werde ein Menschenrecht genommen, wenn sie zur Einhaltung der Stra-

ßenverkehrsordnung angehalten werden. Solches Denken müsse überwunden werden. Er und seine Mitstreiter seien gewillt, den Konflikt durch die Instanzen zu tragen. Wenn nötig, bis zum Bundesverwaltungsgericht.

ANZEIGE

SENAT STREICHT 50 PROZENT FLÄCHEN, ANWOHNER KLAGEN

Die Not im Parkverbot



Klaus Kellner (73), Astrid (61), Ian Hager-Guthrie (63) und Hilde Kohake (68, v. li n. re.). Die Initiative „Mobilitätsfrieden für Bremen“ hat schon über 2000 Anhänger

Foto: Verena Hornung

„Wir nennen das kalte Enteignung“

Klaus Kellner fordert Übergangsfristen beim aufgesetzten Parken – welche Alternativen er sieht



Klaus Kellner (75) hat 1988 den nach ihm benannten Bremer Verlag gegründet, dessen Leitung er Anfang 2020 abgab. Sein Engagement zum Thema Parkplätze begann kurz danach.

Herr Kellner, Ihre Initiative nennt sich „Mobilitätsfrieden für alle Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer“. Sind die drei Genannten denn im Krieg?

Klaus Kellner: Den Konflikt forcieren eher die grüne Verkehrsministerin gegen die Autobesitzer mit ihren Versuchen, von jetzt auf gleich mittels Zwangsmaßnahmen die Zahl der Parkplätze in den Wohnquartieren zu reduzieren. Vor allem, dass nun jeder, der aufgesetzt parkt, plötzlich illegal handeln soll, betrachten wir als unverhältnismäßig. Wo sollen die Leute denn parken? Wenn man das abschaffen möchte, muss man meines Erachtens auch Alternativen anbieten. Dafür zu sorgen, wäre die Aufgabe der Verkehrsbehörde, was aber konsequent ignoriert wird. Stattdessen gibt es die Patschaft der Grünen, man solle sein Auto abschaffen. Wir nennen das kalte Enteignung.

Aufgesetztes Parken verstößt an vielen Stellen schon immer gegen die Straßenverkehrsordnung. Das ist nicht plötzlich illegal geworden. Warum ist das so ein großes Problem?

Das aufgesetzte Parken wurde in der Vergangenheit nicht nur billigend toleriert, sondern durch die Art der Randbefestigung der Bürgersteige sogar gefördert. Das plötzlich durch Verbote und die Müllpackung Bewohnerparken zu verbieten, ist nicht klug gehandelt. Wir sagen ja gar nicht, dass man es nicht ändern kann, aber es muss eine jahrelange Übergangszeit geben, solange noch nicht genügend Alternativen vorhanden sind.

Was sind denn aus Ihrer Sicht mögliche Alternativen?

Mit dem entsprechenden Verkehrszeichen kann die Behörde das aufgesetzte Parken überall dort legalisieren, wo die Straßen breit genug sind. Wir halten außerdem Quartiersgaragen für eine gute Sache. Die Senatorin und Funktionäre aller Parteien sprechen viel über die Hürden für solche Garagen, hinsichtlich der Standorte und Investoren. Ich halte das für vorgeschoben. Es gibt Metallgaragen, die sich ohne großen Aufwand vergleichsweise schnell errichten lassen. Und wir haben doch einen Investor da-



Aufgesetztes Parken in den Wohnquartieren wurde lange toleriert, obwohl es vielfach schlicht verboten ist.

FOTOS: ARCHIMUNDHAUPT

schen Quartiersgarage und der eigenen Wohnung zu weit sind. Würden diese Garagen ausreichend genutzt?

Ich meine, es ist eine üble Unterstellung, ständig zu behaupten, die Probleme rührten daher, weil jeder vor seiner Haustür parken will. Natürlich würde man das gerne, aber das funktioniert seit vielen Jahren nicht mehr. Ein paar Hundert Meter zwischen Wohnung und Parkplatz sind doch Alltag, schon ohne die Quartiersgaragen. Das wird man hinnehmen müssen, am Ende leben wir eben in der Stadt.

Ein Ziel des Senats ist eine autofreie Innenstadt und insgesamt weniger Raum für das Auto, ob nun fahrend oder stehend. Daraus resultieren ja die von Ihnen kritisierten Vorhaben. Stimmen Sie prinzipiell mit diesem Ziel überein und finden nur die gewählten Mittel falsch oder lehnen Sie das Ziel grundsätzlich ab?

Denn Quartiersgaragen werden den Menschen mit kleinerem Einkommen nichts nützen, wenn ein Stellplatz dort über 50 Euro pro Monat kosten sollte. Daher auch die Forderung, dass hier kein privater Investor zum Zuge kommt, sondern die städtische Beparkung.

Wer ist eigentlich „wir“ bei Ihrer Initiative Mobilitätsfrieden?

Entstanden ist das Anfang 2020 aus der Facebook-Gruppe „Mobilitätsfrieden in Bremen“, die es weiterhin gibt. So haben sich Menschen zusammengefunden, die sich mit unterschiedlichen örtlichen Schwerpunkten in der Stadt parallel engagieren. Die Initiative „Mobilitätsfrieden für alle Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer“ hat den Fokus auch auf die übrigen Verkehrsteilnehmer erweitert. Insgesamt erreichen wir ein Netzwerk von rund 2000 Personen.

Autos in der östlichen Vorstadt geklemmt.

Und wer bezahlt das?

Druck und Verteilung habe ich privat finanziert. Anders als zum Beispiel der Verein Autofreier Stadtraum des grünen Bürgerchaftsorganisatoren Ralph Saxe, der 180.000 Euro als Spende von einer Stiftung erhalten hat.

Was fordern Sie denn konkret für Radfahrer und Fußgänger?

Es gibt Beispiele extrem schlechter Radwege in Bremen, denken Sie etwa an die Schubertstraße zwischen Schwammann- und Georg-Gröning-Straße in Schwachhausen. Ein Beispiel gefährlicher Verkehrslenkung zu Ungunsten der Radler ist die Horner Straße zwischen Bismarck- und Feldstraße. Dort geraten Auto- und Radfahrer stetig in Konflikte, sobald sie sich begegnen. Das haben die vorherigen Senatoren häufig anprangert, aber

„Konzept zur Ordnung des Parkens und zum Umgang mit Gehwegparken“

„4-Punkte Plan“

1. Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des regelkonformen Parkverhaltens
2. Kurzfristige Durchsetzung des regelkonformen Parkens in einzelnen Straßen mit besonderem Handlungsbedarf (Restgehwegbreite unter 1,10 m)
3. Quartiersbezogenes Vorgehen gegen Gehwegparken, eingebettet in Konzept „Parken in Quartieren“
4. Überprüfung (Bestätigung oder Rücknahme) von Bestandsanordnungen zum Gehwegparken (VZ 315)

Die Maßnahmen zum Ordnen des Parkens sollen im Rahmen eines 4 Punkte-Plans stadtwweit erfolgen. Kern des Konzepts ist weiterhin die quartiersbezogene Umsetzung von Maßnahmen, wie sie im Rahmen des Konzepts „Parken in Quartieren“ vorgesehen ist.

Die Umsetzung soll in innenstadtnahen Quartieren (Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen, Findorff, Walle, Neustadt) beginnen. Die durch regelwidriges Kfz-Parken besonders hoch belasteten Quartiere sollen dabei vorrangig bearbeitet werden. Darüber hinaus können auch andere Faktoren, wie z.B. die Nähe zu einem bestehenden Bewohnerparkgebiet und erhöhter Parkdruck durch mögliche Verlagerungseffekte, die Priorität eines Quartiers in der Bearbeitungsreihenfolge erhöhen.

Zur Umsetzung des Vorgehens ist unter Beteiligung der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS), dem Senator für Inneres (SI), dem Amt für Straßen und Verkehr (ASV) sowie dem Ordnungsamt die Einrichtung einer Arbeitsgruppe unter Federführung der Senatorin für Mobilität vorgesehen.

Der 4-Punkte-Plan umfasst folgende Aspekte:

1) Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung eines regelkonformen Parkverhaltens

Im Punkt 1 ist die Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung eines regelkonformen Parkverhaltens vorgesehen. Das Ordnen des Parkens – und somit eine Befreiung der Gehwege von geparkten Kraftfahrzeugen – soll durch eine Kommunikationskampagne angestoßen werden, die gemeinsam durch SKUMS, dem ASV und SI umgesetzt wird. Ziel ist es, die geltenden Regeln zu betonen, Alternativen zum Autobesitz (z.B. Carsharing) darzustellen und insgesamt das Verständnis über und die Akzeptanz von Parkregeln zu erhöhen und dadurch ein ordnungsgemäßes Parken durch die Bewohnerinnen und Bewohner von Quartieren zu fördern. Die Umsetzung der Kommunikationskampagne erfolgt ab dem vierten Quartal 2022 mit verschiedenen Elementen (z.B. Postwurfsendungen).

2) Kurzfristige Durchsetzung des regelkonformen Parkens in einzelnen Straßen mit besonderem Handlungsbedarf

Punkt 2 betrifft die kurzfristige Durchsetzung des regelkonformen Parkens in einzelnen Straßen, in denen die Barrierefreiheit besonders stark durch das Parkverhalten eingeschränkt und das ungestörte Befahren der Gehwege mit dem Rollstuhl nicht möglich ist. Es ist geplant, bis Ende 2022 diejenigen Straßen prioritär zu bearbeiten, die auf Basis einer vorhandenen Erhebung Restgehwegbreiten unter 1,10 m aufweisen. Die Bearbeitung dieser Straßen soll in einem zweiten Schritt (bis ca. März 2023) auch auf Straßen mit Restgehwegbreiten von 1,10 bis 1,20 m ausgedehnt werden. Dabei sollen zunächst die Straßen mit den geringsten Restgehwegbreiten bearbeitet werden und damit außerhalb des Kernbereichs der Maßnahmen. Danach werden wiederum zuerst die Straßen mit den geringsten Restgehwegbreiten bearbeitet. Da deren Anzahl erheblich ist, kann keine abschließende Priorisierung vorgenommen werden. Ziel ist es, einen nennenswerten Teil der Straßen bis spätestens Ende 2022 zu bearbeiten. Im Anschluss daran werden diese punktuellen, straßenbezogenen Maßnahmen auf die Sicherung von breiteren Restgehwegbreiten schrittweise ausgedehnt. Die Umsetzung erfolgt parallel zu den quartiersbezogenen Maßnahmen (Punkt 3), die eingebettet in

Umsetzung
nicht erfolgt



BILD • Regional • Bremen • Stehen auf Gehweg: Park-Rebellen gehen in Revision

STEHEN AUF GEHWEG

Park-Rebellen gehen in Revision



Autos, die Gehweg zuparken, sind in vielen Stadtteilen ein Ärgernis

Foto: Horning

ZEIT ONLINE

21.03.23



Verkehr

Bremer ziehen wegen Gehwegparken vor Bundesgericht

Aktualisiert am 21. März 2023, 15:51 Uhr / Quelle: dpa Niedersachsen /

Auch das Verkehrsressort kündigte an, gegen das Urteil des OVG Revision einzulegen. „Eine Verhandlung zum aufgesetzten Parken vor dem Bundesverwaltungsgericht bietet die große Chance, diesem Thema die notwendige bundesweite Beachtung und natürlich auch Bedeutung zuzuordnen“, sagte Senatorin Maike Schaefer (Grüne).

Streit ums Parken geht weiter

Schaefer hält Findorffer Beiratsvotum zugunsten des Mäurer-Konzepts für „nicht umsetzbar“



Im Konflikt um ein Parkkonzept für die Wohnstraßen in Bremen-Findorff bevorgutet der Beirat das Konzept von Innensenator Ulrich Mäurer (SPD).

FOTO: HOLANDSCHULTZ

VON JÜRGEN THEINER

Bremen. Der Streit ums Parken in den Wohnstraßen geht nach dem knappen Votum des Findorffer Beirates für das Konzept von Innensenator Ulrich Mäurer (SPD) unvermindert weiter: Die Stadtteilpolitiker hatten sich am Dienstagabend für eine behutsame Einschränkung des aufgesetzten Parkens ausgesprochen und damit dem von Verkehrsministerin Maike Schaefer (Grüne) geplanten härteren Einschnitten eine Absage erteilt. Am Tag nach dem Beiratsvotum bezeichnete Schaefer den Beschluss als „nicht umsetzbar“, weil die Mäurer-Pläne diverse Anforderungen nicht genügen. Die Innenbehörde wies diese Behauptung promptly zurück.

Der aktuelle Streit ums Parken in Findorff eng mit dem stadtweiten Entwicklungsplan auf diesem Gebiet verknüpft. 2020 hatte sich die Bürgerschaft für eine Bewirtschaftung des Parkraums in den innenstadtnahen Quartieren ausgesprochen. Das Senatkonzept „Parken in Quartieren“ aus dem gleichen Jahr sieht vor, dass Findorff eine Art Modellquartier für die Neuordnung des runden Verkehrs werden soll. Das grün geführte Verkehrsressort will dabei insbesondere gegen das aufgesetzte Parken vorgehen, das von der Straßenverkehrsordnung grundsätzlich nicht gestattet ist, in vielen Wohnstraßen aber trotzdem stattfindet.

Quartiersgarage geplant

Das Thema treibt viele Bürger um. Und so war die Beiratsitzung in der Kesselhalle des Scharlachhofes denn auch außergewöhnlich gut besucht. Etwa 300 Menschen saßen auf den Tribünen, weitere 100 verfolgten das Geschehen im Internet. Auch es mischten sich in die Debatte ein, zu der sowohl Schaefer als auch Mäurer gekommen waren, um für

ihre jeweiligen Positionen zu werben. Maike Schaefer trat sachlich dafür ein, das aufgesetzte Parken strikter als bisher zu untersuchen. Im jetzigen Zustand verbleibe zu wenig freier Bürgersteig, insbesondere für Rollstuhlfahrer sei oft kaum ein Durchkommen. Und ihr Konzept Parkplätze koste, das was manche Schaefer kennen Heiß. Alternative Abstellplätze könnten aber quartiersnah zum Beispiel auf der Bürgerweide geschaffen werden, auch in einer bereits angedachten Quartiersgarage an der Plantage.

Innensenator Mäurer ließ Schaefer zuhören. Nach Berechnungen seines Ressorts würden bei einer Umsetzung ihres Konzepts rund 50 Prozent der Parkplätze in den Findorffer Wohnstraßen wegfallen. Ein solch drastischer, kurzfristiger Einschnitt werde nur zu Verdrängungs- und Ausweicherlehren in andere Quartiere führen und von vielen Teilen der Bevölkerung nicht akzeptiert. Auch Mäurer bezeichnete es aber als notwendig, gegen den Wildwuchs beim aufgesetzten Parken vorzugehen. Es solle aber weiterhin dort möglich sein, „wo es niemandem behindert“, so Mäurer. Nach seiner Darstellung würden im Quartier Alt-Findorff zwischen Findorffstraße, Riemstraße, Findorffer Straße und Plantage bei Umset-

zung des Schaefer-Konzepts von gegenwärtig rund 1080 Parkplätzen auf etwa 580 für die Mäurer-Variante sinken. Bei der von ihm bevorzugten, behutsameren Variante etwa 200 Parkplätze mehr. Nach rund zweieinhalb Stunden ausführlicher Debatte rief SPD-Beiratsfraktions-sprecher David Theisinger dazu auf, das Stadtratsparlament solle ein Votum für eines der beiden Konzepte abgeben. Man habe lange genug beraten, es sei Zeit für eine politische Willenserklärung der Ortspolitik. Die Grünen widersprachen. Man möge doch zunächst die schriftliche Begründung des Oberverwaltungsgerichts zu seinem jüngsten Urteil in Sachen aufgesetztes Parken abwarten, bevor politisch Pläne eingeschlagen würden.

Buh-Rufe

SPD, CDU und FDP setzten die Abstimmung jedoch durch und errichteten letztlich auch eine knappe Mehrheit für das Mäurer-Konzept gegen Grüne und Linke – sehr zum Missfallen großer Teile des Publikums, die diese Entscheidung mit Buh-Rufen und lauten Protest quittierten. Senatort Schaefer ließ durchblicken, dass sie sich wieder vom Beirat nach vom Innensenator zur Umsetzung

„Auflösungserscheinung des Senats“

Bremen. Der koalitionsinterne Streit auf offener Bühne hat bei Oppositionspolitiker Michael Jonitz (CDU) Kritik und Verwunderung ausgelöst. „Ich sehe Auflösungserscheinungen des Senats“, sagte er. Den Parkraum zu gestalten, sei keine Aufgabe des Innensensors. „Warum wundert Mäurer also überhaupt in diesem Feld herum? Das zeigt, wie viel Misstrauen es gegenüber Schaefer im eigenen Senat gibt.“ In der Verkehrsdeputa-

tion beschrieb sich Jonitz regelmäßig mit dem Parkproblem. „Die Aussage, an der Straße Plantage sei eine Quartiersgarage geplant, überraschte ihn. Als das Thema vor einem Monat in der Deputation auf der Tagesordnung stand, war davon keine Rede, da vier Jahre Schaefer hat sich bei den Quartiersparagen nichts getan. Deshalb berweise ich, dass in Findorff jetzt plötzlich etwas passiert wird“, kommentierte Jonitz. 49

Weserkurier
23.02.23

Noch ist der „Parkfrieden“ nicht in Sicht

Reaktionen der Findorffer Beiratsfraktionen zum Ausgang einer Sitzung

VON ANKE VELTEN

Findorff. Der „Parkfrieden“ soll es also sein. Bei einer Sitzung, an die man vermutlich lange denken wird, stimmte der Findorffer Beirat mit der knappen Mehrheit von SPD, CDU und FDP für das Parkraumkonzept, mit dem Innensenator Ulrich Mäurer seine „behutsame individuelle Lösung für das Quartier Alt-Findorff“ umsetzen würde. Demnach soll das aufgesetzte Parken nicht generell und überall abgeschafft, sondern teilweise zugelassen werden. Den Ermessensspielraum, argumentiert Mäurer, lasse die Straßenverkehrsordnung zu. Wo es zu eng wird, sollen bauliche Unterbrechungen Barrierefreiheit gewährleisten, Müllsammelstellen und Fahrradabstellplätze schaffen. Das letzte Wort ist damit noch lange nicht gesprochen. Umgesetzt werde nur, was der Straßenverkehrsordnung wirklich entspreche und nicht „irgendein Wischwaschi-Konzept“, so die Ankündigung von Maike Schaefer, Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau.

Zufrieden mit dem Ausgang des Abends dürften weder diejenigen sein, die sich eine konsequente Neuordnung des Straßenraums wünschen, noch die anderen, die am liebsten alles so belassen möchte, wie es ist. Ulrike Pala, Leiterin des Ortsamts West, setzt darauf, dass sich die senatorischen Behörden unter Einbeziehung der gerichtlichen Entscheidung auf ein gemeinsames Vorgehen einigen. „Es wäre ein großer Erfolg für alle Beteiligten und den Stadtteil Findorff, wenn ein gültig erzieltes Ergebnis in der April-Sitzung des Beirates Findorff vorgestellt und abschließend beschlossen werden könnte.“

Die Grünen: „Rechtlich zweifelhaft“ Die Findorffer Beiratssprecherin Anja Wühlers hätte sich für die Sitzung „mehr Sachlichkeit und weniger Wahlkampfynamik“ gewünscht. Ihrer Ansicht nach stellt das Konzept des Innensensors nur unzureichend die erforderliche Barrierefreiheit und Rettungssicherheit her, zudem sei es in seiner Rechtssicherheit zweifelhaft. Der Beschluss werde „den Teil der Findorfferinnen und Findorffer zur Ordnung stellen, die im Prinzip gegen eine Neuordnung des runden Verkehrs sind.“ Da der Innensenator aber nicht für die Umsetzung zuständig sei und das Beiratsvotum in dieser Frage nicht bindend, sei die Relevanz „faktisch begrenzt“, sagt Wühlers. Fraktionskollege Ulf Jacob läßt das Konzept des Innensensors für eine „Mogelpackung“. Die Tatsache, dass das verbotene aufgesetzte Parken für Fahrzeuge mit einer maximalen Breite von 1,90 Metern teilweise erlaubt werde, sei mit zumutbarem Aufwand nicht zu kontrollieren, und „weitgehend“ angesichts der immer größeren und breiteren Fahrzeuge, „Besonders problematisch“, so Jacob die Öffentlichkeit sei nicht vor informiert und beteiligt gewesen. „Ein beispielloser Vorgang, der die Glaubwürdigkeit des Beirates massiv beschädigt.“

Die Linke: „Beschämend“ Dies kritisiert auch Linke-Sprecher Marcel Gaytan Manriquez. „Fraktionsübergreifend waren wir uns in der Vergangenheit bei diesem im Stadtteil kontrovers diskutierten Thema immer einig,



Der Findorffer Beirat stimmte bei einer gemeinsamen Sitzung mit den Senatoren Maike Schaefer und Ulrich Mäurer mit einer knappen Mehrheit für ein Parkraumkonzept, welches das aufgesetzte Parken nicht überall abschafft, sondern teilweise zulässt.

FOTO: FRANK THOMAS MOCH

den Findorffern und Findorffern zur Ordnung stellen, die im Prinzip gegen eine Neuordnung des runden Verkehrs sind.“ Da der Innensenator aber nicht für die Umsetzung zuständig sei und das Beiratsvotum in dieser Frage nicht bindend, sei die Relevanz „faktisch begrenzt“, sagt Wühlers. Fraktionskollege Ulf Jacob läßt das Konzept des Innensensors für eine „Mogelpackung“. Die Tatsache, dass das verbotene aufgesetzte Parken für Fahrzeuge mit einer maximalen Breite von 1,90 Metern teilweise erlaubt werde, sei mit zumutbarem Aufwand nicht zu kontrollieren, und „weitgehend“ angesichts der immer größeren und breiteren Fahrzeuge, „Besonders problematisch“, so Jacob die Öffentlichkeit sei nicht vor informiert und beteiligt gewesen. „Ein beispielloser Vorgang, der die Glaubwürdigkeit des Beirates massiv beschädigt.“

Die Linke: „Beschämend“ Dies kritisiert auch Linke-Sprecher Marcel Gaytan Manriquez. „Fraktionsübergreifend waren wir uns in der Vergangenheit bei diesem im Stadtteil kontrovers diskutierten Thema immer einig,

Sinne Findorffs sei, weil es moderat und schrittweise vorgehe. „Für diese Lösung zu votieren war meines Erachtens besser, als wieder zu vertagen.“

Die CDU: Wieder zusammenkommen. August Kütter, Sprecher der Findorffer Christdemokraten, erhob sich vom Beiratsbeschluss, „dass die Ressorts Verkehr und Inneres unter Beachtung des noch ausstehenden Gerichtsbeschlusses gemeinsam eine Lösung für das Quartier Alt-Findorff finden, bei dem die Bedürfnisse der Anwohner weitgehend berücksichtigt werden.“ Mit dem behutsamen und schrittweisen Vorgehen, bei dem zunächst die sicherheitsrelevanten Maßnahmen im Quartier angegangen werden, könne man umgehend beginnen. Dies würde dazu beitragen, dass die gespannte Situation im Beirat und in der Bevölkerung wieder abgebaut werde. Zum Wohle Findorffs müsse man nun wieder zusammenkommen, so Kütter. Fraktionsmitglied Oliver Otwiaska sieht das Beiratsvotum von großer Zustimmung gedeckt – abgesehen sich die Gruppe der Opponenten deutlich lauter Ge-

dech „über das Rechtsverständnis von Senatorin Schaefer, die öffentlich erklärt hat, den Beschluss nicht umsetzen zu wollen.“

Die FDP: Das eindeutig bessere Konzept. „Das Publikum haben wir als laut, kontrovers, aber auch dogmatistisch wahrgenommen“, erklärt FDP-Sprecher János Sallai. „Debatte und diverse Meinungen sind gut in einer Demokratie. Verhärtete Fronten und Meinungsmaße eher nicht.“ Die Intention des Beschlusses sei es, das Thema nach Jahren des Stillstands und der Blockaden voranzutreiben. Beide Ansätze verfolgen das selbe Ziel, das Parken neu zu ordnen und mehr Platz im Quartier zu schaffen. Doch das Konzept von Senatorin Schaefer sei nicht für alle Bürger gedacht, zu schnell in der Umsetzung, lasse alle notwendigen Vorarbeiten und Angebote außer Acht und betrachte nicht die Folgen der Umsetzung wie etwa die Verdrängung, so Sallai. Die Variante des Innensensors sei „das eindeutig bessere Konzept, welches weniger schnell zum gleichen Ziel kommen wird, aber vom ganzen Stadtteil als Kompromiss durchaus akzeptiert

Weserkurier
27.02.23



Pressemitteilung

Nr. 28/2024 vom 06.06.2024

EN

Zu den Voraussetzungen eines Anspruchs von Anwohnern gegen die Straßenverkehrsbehörde auf Einschreiten gegen verbotswidrig auf den Gehwegen geparkte Fahrzeuge

Anwohner können bei einer erheblichen Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen Gehwegbenutzung einen räumlich begrenzten Anspruch gegen die Straßenverkehrsbehörde auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über das Einschreiten gegen das verbotswidrige Gehwegparken haben. Das hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig heute entschieden.

„Das Verbot des Gehwegparkens schützt nicht nur die Allgemeinheit, sondern auch Anwohner, die in der Nutzung des an ihr Grundstück grenzenden Gehwegs erheblich beeinträchtigt werden. Nach den vom Obergericht getroffenen Feststellungen ist diese Voraussetzung bei den Klägern erfüllt.“



Dauerhaftes Gehwegparken:

Drittschutz von §12 StVO wird bestätigt

Schutzanspruch nur in der eigenen Straße

Integration in Quartiers- und stadtweite Konzepte
/ Prioritätensetzung (Entscheidungsermessen)



Fußverkehr als Verkehrsart bestätigt
(Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs
auch für den Fußverkehr)

Recht von Anwohnenden, Straßenverkehrsbehörden
zum Handeln bei unzumutbarem Abstellen
von Autos auf Gehwegen aufzufordern

kein Anspruch auf unmittelbares Einschreiten,
weitergehende Konzepte können / müssen erarbeitet
werden können



Aus dem Bescheid des OVG / Urteil des BVerwG

Soweit die Beklagte erwägen sollte, vom Ergreifen von Maßnahme durch die Straßenverkehrsbehörde in den streitgegenständlichen Straßen unter **Verweis auf die Umsetzung eines Konzepts für ein stadtweites Vorgehen** derzeit abzusehen, wird dies nur solange tragen können, wie dieses **Konzept auch tatsächlich und nachvollziehbar verfolgt wird**.

In Bezug auf **Mittel, die mit überschaubaren (Personal-)Aufwand** durchführbar sind, wie die Aufstellung von einseitigen Halteverbotsschildern, wird es einer besonders tragfähigen Begründung bedürfen, warum diese nicht ergriffen werden.

Schließlich dürfte die Beklagte – gerade im Rahmen der Verfolgung eines **Gesamtkonzepts** – berücksichtigen, dass sie **nicht zwingend mit den Mitteln der Straßenverkehrsbehörde** vorgehen muss, sondern namentlich auch die **Kompetenzen des Ordnungsamtes** ein Vorgehen gegen die Praxis des Gehwegparkens ermöglichen.

Wie Bremen gegen Falschparker vorgehen will

Es ist ein bereits lange schwelendes Thema, doch nun haben das Mobilitäts- und das Innenressort bekannt gegeben, wie sie in Bremen gegen illegales aufgesetztes Parken vorgehen wollen.



Bremen will verstärkt gegen illegales aufgesetztes Parken vorgehen.
Foto: Frank Thomas Koch

Nach langem Streit haben sich Bremens Mobilitäts- und Innenressort auf eine gemeinsame Vorgehensweise bei illegalem aufgesetztem Parken in der Stadt geeinigt. Mit einem ersten Maßnahmenpaket wolle man "eine gemeinsame Prioritätenliste zügig abarbeiten", heißt es in einer Mitteilung.

"Oberste Priorität hat für uns ganz klar die Rettungssicherheit", sagte Innensenator Ulrich Mäurer (SPD). Es müsse vermieden werden, dass sich die Feuerwehr bei Alarmfahrten mit ihren Löschfahrzeugen erst Platz verschaffen muss, um den jeweiligen Einsatzort zu erreichen.

DIESE QUARTIERE SIND ZUERST BETROFFEN

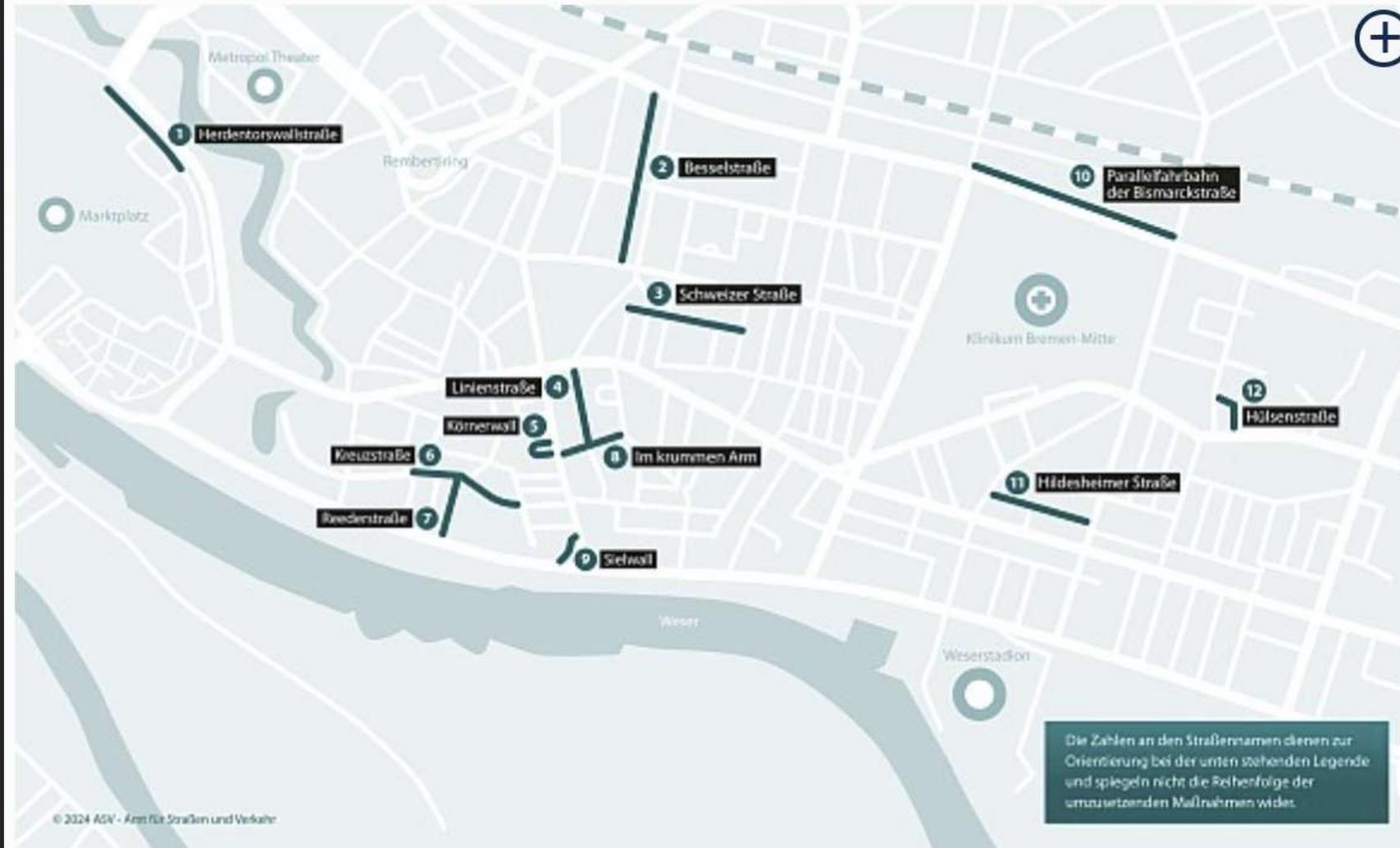
Begonnen wird laut Mitteilung mit gut einem Dutzend engen und hoch belasteten Wohnstraßen in der Östlichen Vorstadt und im Ortsteil Mitte, heißt es. In diesen beiden Ortsteilen seien unter der Maßgabe "Rettungssicherheit" noch zehn weitere Straßen in Bearbeitung, für die kurzfristig abschließende Lösungen erarbeitet werden. Danach folgen Findorff sowie die Neustadt und sukzessive die weiteren betroffenen Ortsteile.

In den kommenden acht Wochen sollen Anwohnerinnen und Anwohner der betroffenen Straßen mit Schreiben über die Maßnahmen informiert werden. Falschparker erhalten zunächst eine gelbe Karte, nach zwei Wochen können dann Bußgelder fällig werden oder die Fahrzeuge notfalls auch abgeschleppt werden. Die genannten Straßen werden verstärkt vom Ordnungsamt kontrolliert.

In einem weiteren Schritt werden sich beide Ressorts alle Straßen vornehmen, in denen aufgesetzt geparkt wird und die verbleibende Gehwegbreite weniger als 90 Zentimeter beträgt; danach folgen Straßen mit einer verbleibenden Restgehwegbreite von weniger als 1,10 Meter. In diesen Arbeitspaketen soll das Parken in den innenstadtnahen Quartieren völlig neu geordnet werden. Weitere Details dazu wurden jedoch nicht genannt.

Welche Straßen sind von den Maßnahmen zur Herstellung der Rettungssicherheit betroffen?

Mitte / Östliche Vorstadt



- Nur Thema „Rettungssicherheit“
- Gehweg-Parken wird nicht angegangen

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung

Abteilung 5, Referat 50 Strategische Verkehrsplanung

Jürgen Hoffmann,
50Susanne Findeisen 50-16

Tel.: -59492

8. Januar 2025

Vorlage VL 21/3950

Titel der Vorlage

Konzept zum Vorgehen gegen Gehwegparken (auf Basis des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts)

Seit dem SUNRISE Projekt (2017-2021) wurden
11 Straßen neu geregelt

Wenn dieser Prozess so homöopathisch weiter geführt wird, Kann mit dem Abschluss für über 300 Straßenabschnitte in etwa 80 - 100 Jahren gerechnet werden

B. Lösung

Diese Vorlage beschreibt die wesentlichen Elemente des Konzepts zum Vorgehen gegen Gehwegparken und zeigt die nächsten Schritte auf. Besonderheiten des Einzelfalles sind im Rahmen der Umsetzung konkret zu berücksichtigen, soweit sie auf konzeptioneller Ebene noch nicht abgedeckt sind.

Mit dem vorliegenden Konzept sollen die Straßenräume gemäß der in der Urteilsbegründung formulierten Kriterien in ihren Nutzungsanforderungen sowie im Rahmen der bestehenden städtebaulichen Bedarfe neu geregelt werden. Dabei wird das Parken nicht nur in den im Prozess streitgegenständlich gewesenen Straßen neu geregelt, sondern auch in allen anderen Straßen, in denen systematisch verbotswidrig auf Gehwegen geparkt wird, auch unter Berücksichtigung der Nachbarstraßen.

Das Parken in den Quartieren soll auf der Grundlage dieses Konzepts neu geordnet und geregelt werden. Dazu ist im Sinne eines notwendigen Ausgleichs der Interessen vorgesehen,

- die Nutzung der Gehwege barrierefrei sicherzustellen,
- regelkonforme Kfz-Stellplätze in maximal möglicher Anzahl im Straßenraum anzubieten – unter Berücksichtigung anderer notwendiger Flächennutzungen, wie Carsharing und Fahrradbügel,
- die Nachfrage nach Stellplätzen durch Parkraumbewirtschaftung zu regeln,
- die Befahrbarkeit der Straßen für Fahrzeuge aller Art zu gewährleisten
- städtebauliche Anforderungen einzubeziehen.





Parken
verboten!

Alle Fahrzeuge werden
abgeschleppt!

Parkca
REXUS

Werder
Bremen





 **Parken
verboten!**

Verbotene Fahrzeuge werden
abgeschleppt!

Peace
now!

Ornitho-Shop



BUVKO 2025

25. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress

Arbeitsgruppe SO 6

Gehwegparken verbieten - Lösung oder Grenzüberschreitung?

Kurzpause:

Heißgetränke holen + direkt zurückkommen



BUVKO 2025

25. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress

Arbeitsgruppe SO 6

Gehwegparken verbieten - Lösung oder Grenzüberschreitung?

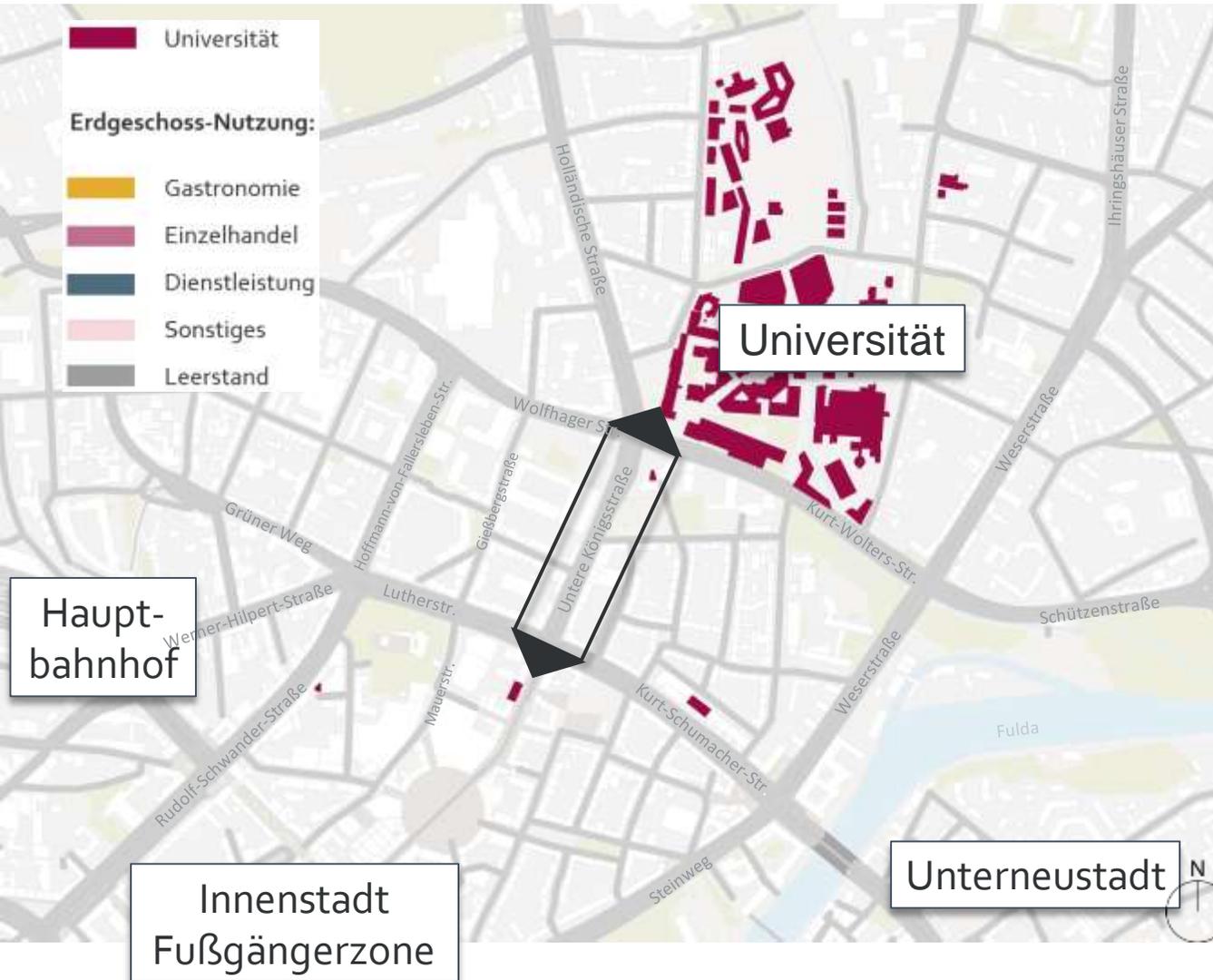
Inputrunde 2

Praxisbeispiele

Praxisbeispiel Kassel



Praxisbeispiel: Verkehrsversuch Untere Königsstraße, Kassel

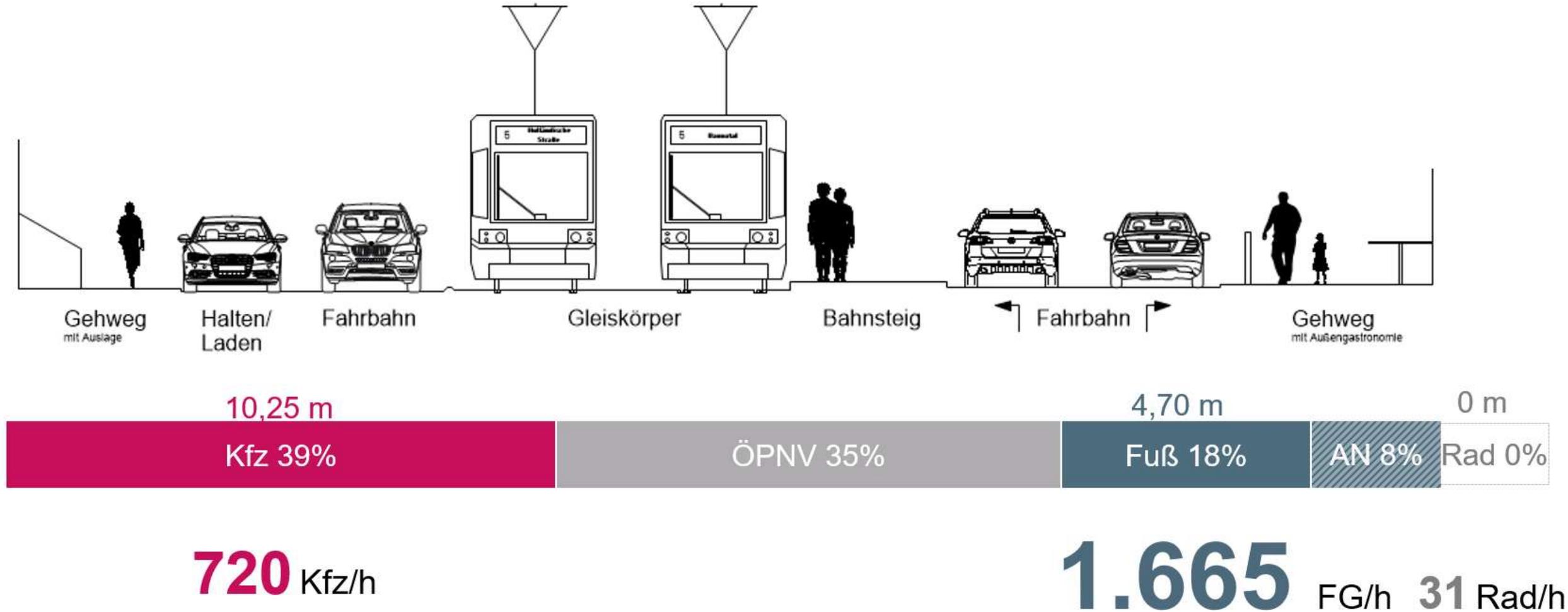


Untere Königsstraße, Kassel 2020

- Projekt sharethestreet, Universität Kassel SoSe 2019
- Fachgebiet ASL/Integrierte Verkehrsplanung; Seminarleitung Prof. Bremer und Dipl.-Ing. Alexander Gardyan

Praxisbeispiel: Verkehrsversuch Untere Königsstraße, Kassel

Schnitt A-A' | Höhe Lebensmittelmarkt



Praxisbeispiel: Verkehrsversuch Untere Königsstraße, Kassel



Untere Königstraße, Kassel 2021

Freiluft - Experiment Untere Königsstraße

Konzept: Raamwerk

Stand 05.12.2019

Aktionen

Fußballfeld
Streetbolzer

Straßenmusik
Bunte Wege

Dokufilm
Wissen am Stern

Tinguely
Arnold-Bode-Schule

Hochbeete
Essbarer Campus

Bobbycarrennen
Felix

Skatepark
Mr. Wilson

Graffiti Workshop
R.U.E.

Parkingday
VCD, ADFC

Urban Gardening
Essbare Stadt

Kletterturm
Timo

Lange Tafel
Gastronomie

Podiumsdiskussion
KligK

Skulptur
Kolor Cubes

Vertikaltuchakrobatik
Caroline Klein

Straßenfest
Raamwerk

Praxisbeispiel: Verkehrsversuch Untere Königsstraße, Kassel



Untere Königstraße, Kassel 2021

Freiluft - Experiment Untere Königsstraße

Konzept: Raamwerk

Stand 05.12.2019

Aktionen

Fußballfeld
Streetbolzer

Straßenmusik
Bunte Wege

Dokufilm
Wissen am Stern

Tinguely
Arnold-Bode-Schule

Hochbeete
Essbarer Campus

Bobbycarrennen
Felix

Skatepark
Mr. Wilson

Graffiti Workshop
R.U.E.

Parkingday
VCD, ADFC

Urban Gardening
Essbare Stadt

Kletterturm
Timo

Lange Tafel
Gastronomie

Podiumsdiskussion
KligK

Skulptur
Kolor Cubes

Vertikaltuchakrobatik
Caroline Klein

Straßenfest
Raamwerk

Praxisbeispiel Bonn



Restgehwegbreiten bei ausgewiesenem Gehwegparken (Ausschnitt)

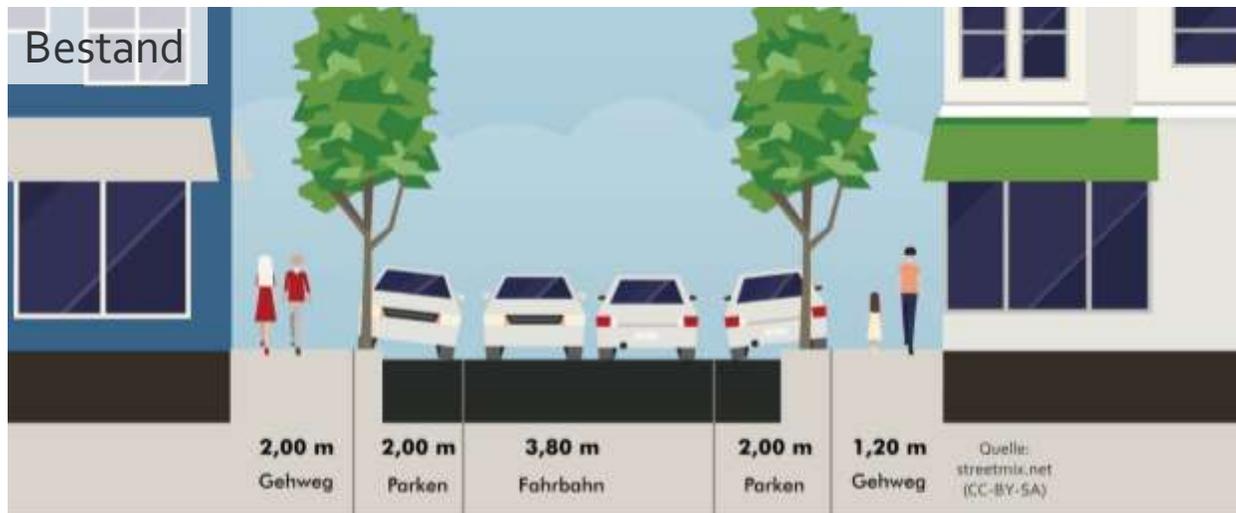


Legende

- Grenze des Untersuchungsgebiets
- DB Bahnhof
- Sondergebäude (Kita, Schule, Krankenhaus)
- ||| Geschäftsbereich
- Restgehwegbreite über 2,50 m
- Restgehwegbreite über 1,50 m und über 1,80 m (In besonders stark frequentierten Bereichen / Geschäftsbereich)
- Restgehwegbreite unter 1,50 m und unter 1,80 m (In besonders stark frequentierten Bereichen / Geschäftsbereich)
- Illegales Gehwegparken

- Insgesamt 804 Parkplätze mit ausgewiesenem Gehwegparken (von insgesamt ca. 3.300)
- Davon 240 mit Restgehwegbreite < 1,50 m
- Und 155 mit Restgehwegbreite < 1,80 m in stark frequentierten Bereichen (Geschäftsbereich)

Problemstellung



- Gehwegparken sorgt für sehr schmalen Gehweg auf nördlicher Seite (ca. 1,20 m)
- Begegnung, insbesondere von Rollstühlen und Kinderwagen, unmöglich
- Straßenraumgestaltung stark auf Kfz ausgerichtet und wenig attraktiv
- Fehlende Radabstellanlagen im Quartier

Lösungsansatz (Planungsvorschlag, Arbeitsstand)

Beispielhafte Nutzung des Multifunktionsstreifens



- Querungsstelle
- Fahrradparken
- Aufenthalt / Begrünung
- Ausweichfläche Radverkehr/ Ausfahrten
- P Parken

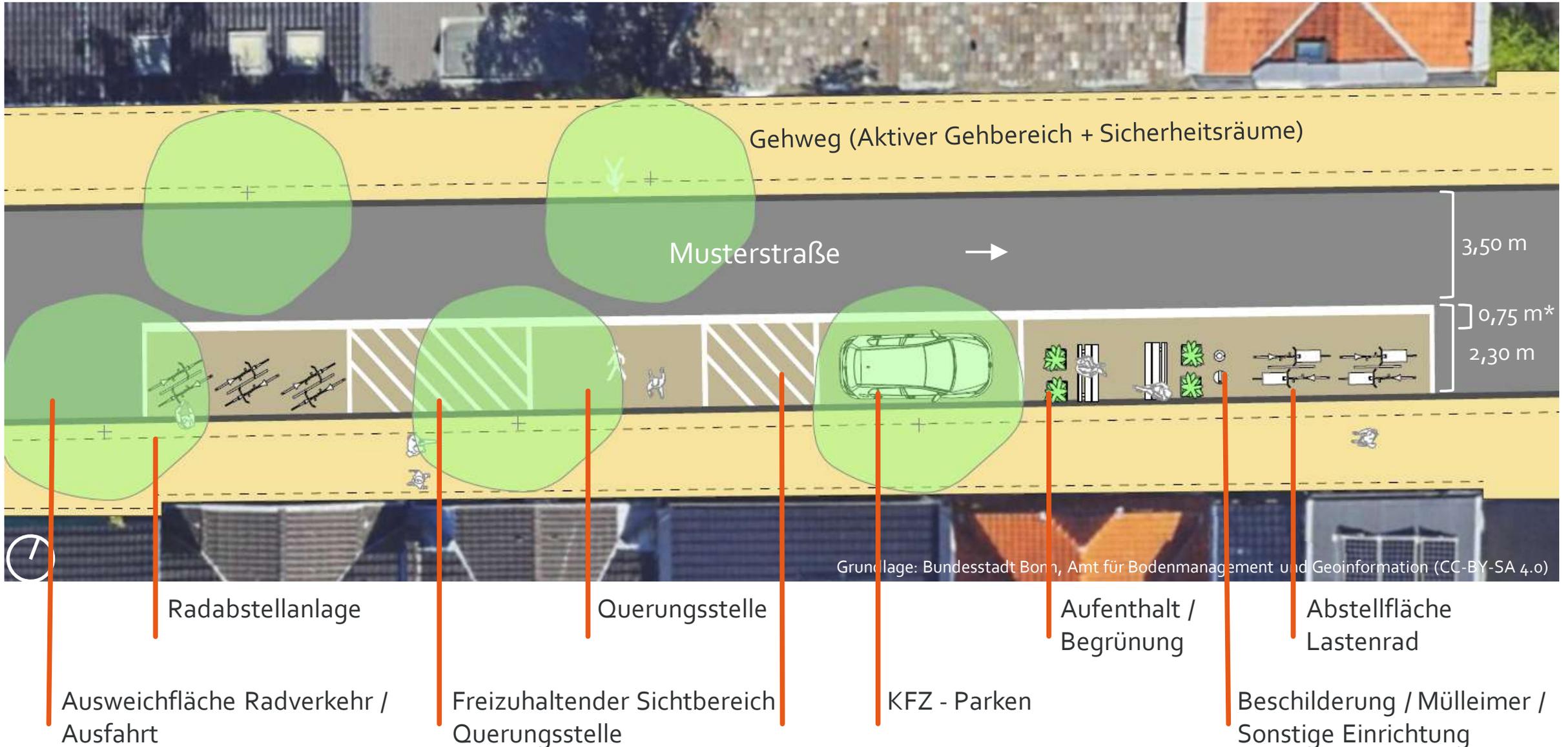
Grundlage: Bundesstadt Bonn, Amt für Bodenmanagement und Geoinformation (CC-BY-SA 4.0)

Planung



- Einbahnstraße ermöglicht schmalere Fahrbahnquerschnitt (3,50 m)
- Aufhebung Gehwegparken – Verlagerung auf Fahrbahn (Entfall einer Seite Parkstreifen)
- Multifunktionsstreifen (je nach Straßenabschnitt) für vorgezogene Seitenräume / Querungsstellen, E-Scooter, Fahrradparken, Parklets, Pflanzkübel... (ggf. mit Patenschaften)

Beispielhafte Gestaltung eines Multifunktionsstreifens (Prinzip-Skizze)



Straßenraumumgestaltung / temporäre und flexible Möblierung



Good-Practice-
Beispiele: Osnabrück



Praxisbeispiel Limburg a.d. Lahn



Das verstehen sogar die autoverliebten USA

*In den meisten Fällen verwendeten wir einfach das vorhandene Material eines Straßenverkehrsamtes - **Farbe und Pflanzkübel, Schilder und Zeichen** -, das wir nur anders einsetzten.*

J. Sadik-Khan; zitiert aus:
Becker et al.; Fahrrad - Die Rückeroberung der Stadt. FFM, S. 29



Vorplatz Macy's, New York 2023

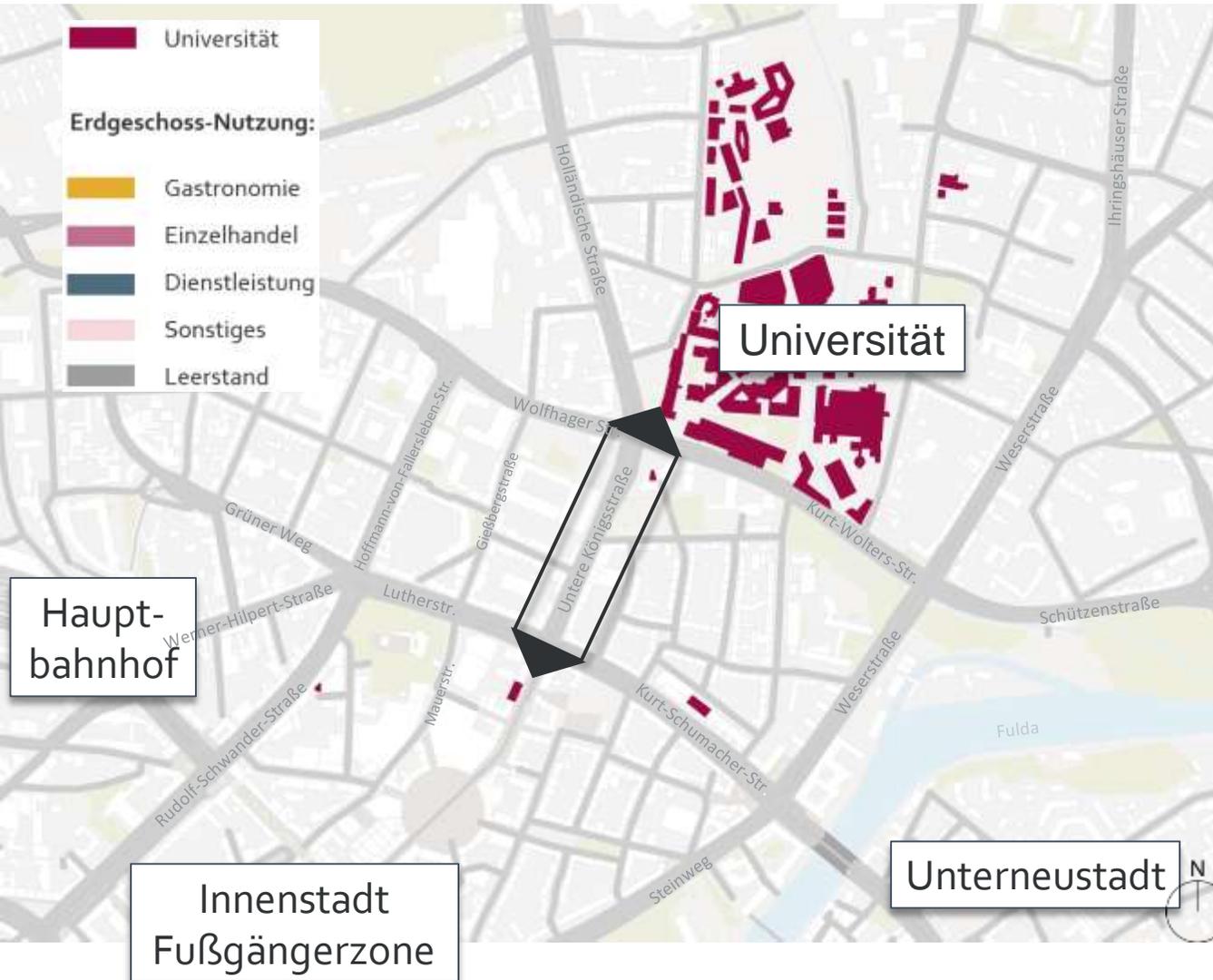


Flatiron District, New York 2023

Praxisbeispiel Kassel



Praxisbeispiel: Verkehrsversuch Untere Königsstraße, Kassel

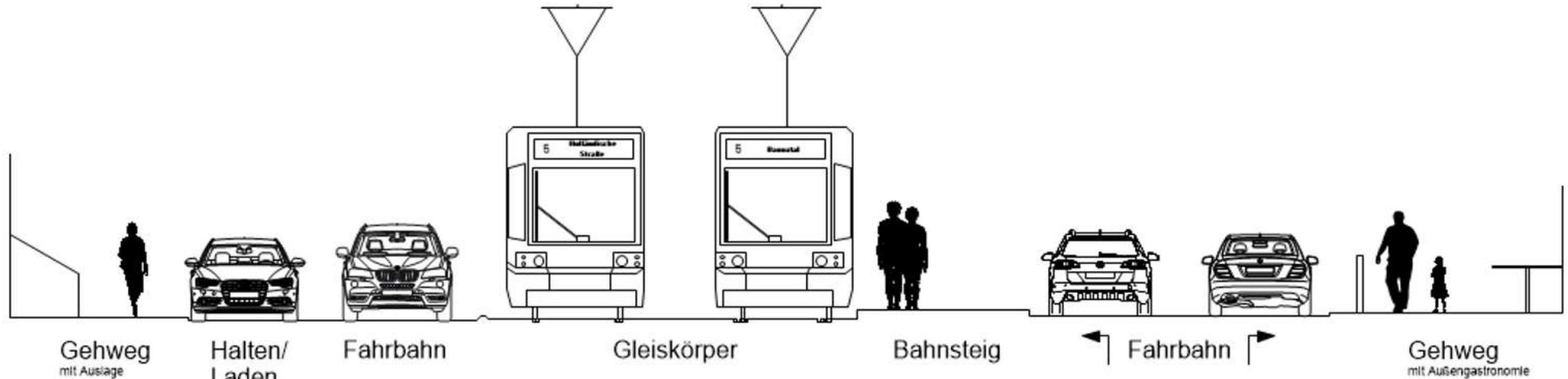


Untere Königsstraße, Kassel 2020

- Projekt sharethestreet, Universität Kassel SoSe 2019
- Fachgebiet ASL/Integrierte Verkehrsplanung; Seminarleitung Prof. Bremer und Dipl.-Ing. Alexander Gardyan

Praxisbeispiel: Verkehrsversuch Untere Königsstraße, Kassel

Schnitt A-A' | Höhe Lebensmittelmarkt



720 Kfz/h

1.665 FG/h **31** Rad/h

Praxisbeispiel: Verkehrsversuch Untere Königsstraße, Kassel



Untere Königstraße, Kassel 2021

Freiluft - Experiment Untere Königsstraße

Konzept: Raamwerk

Stand 05.12.2019

Aktionen

Fußballfeld
Streetbolzer

Straßenmusik
Bunte Wege

Dokufilm
Wissen am Stern

Tinguely
Arnold-Bode-Schule

Hochbeete
Essbarer Campus

Bobbycarrennen
Felix

Skatepark
Mr. Wilson

Graffiti Workshop
R.U.E.

Parkingday
VCD, ADFC

Urban Gardening
Essbare Stadt

Kletterturm
Timo

Lange Tafel
Gastronomie

Podiumsdiskussion
KligK

Skulptur
Kolor Cubes

Vertikaltuchakrobatik
Caroline Klein

Straßenfest
Raamwerk

Praxisbeispiel: Verkehrsversuch Untere Königsstraße, Kassel



Untere Königstraße, Kassel 2021

Freiluft - Experiment Untere Königsstraße

Konzept: Raamwerk

Stand 05.12.2019

Aktionen

Fußballfeld
Streetbolzer

Straßenmusik
Bunte Wege

Dokufilm
Wissen am Stern

Tinguely
Arnold-Bode-Schule

Hochbeete
Essbarer Campus

Bobbycarrennen
Felix

Skatepark
Mr. Wilson

Graffiti Workshop
R.U.E.

Parkingday
VCD, ADFC

Urban Gardening
Essbare Stadt

Kletterturm
Timo

Lange Tafel
Gastronomie

Podiumsdiskussion
KligK

Skulptur
Kolor Cubes

Vertikaltuchakrobatik
Caroline Klein

Straßenfest
Raamwerk

Praxisbeispiel Bonn (Parkraumkonzept Beuel / Bönnsche Viertel)



Restgehwegbreiten bei ausgewiesenem Gehwegparken (Ausschnitt)



OpenStreetMap (CC BY-SA)

Legende

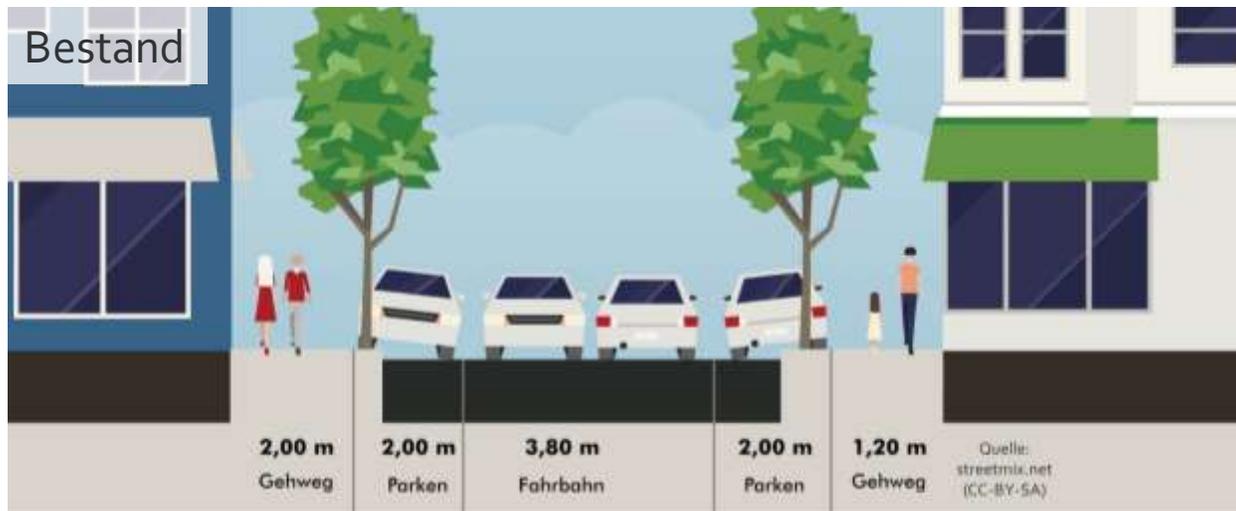
- Grenze des Untersuchungsgebiets
- DB Bahnhof
- Sondergebäude (Kita, Schule, Krankenhaus)
- ||| Geschäftsbereich
- Restgehwegbreite über 2,50 m
- Restgehwegbreite über 1,50 m und über 1,80 m (In besonders stark frequentierten Bereichen / Geschäftsbereich)
- Restgehwegbreite unter 1,50 m und unter 1,80 m (In besonders stark frequentierten Bereichen / Geschäftsbereich)
- Illegales Gehwegparken

- Insgesamt 804 Parkplätze mit ausgewiesenem Gehwegparken (von insgesamt ca. 3.300)
- Davon 240 mit Restgehwegbreite < 1,50 m
- Und 155 mit Restgehwegbreite < 1,80 m in stark frequentierten Bereichen (Geschäftsbereich)

Problemstellung



Planungsvorschlag im
Bearbeitungsstand,
noch nicht final
abgestimmt und
beschlossen



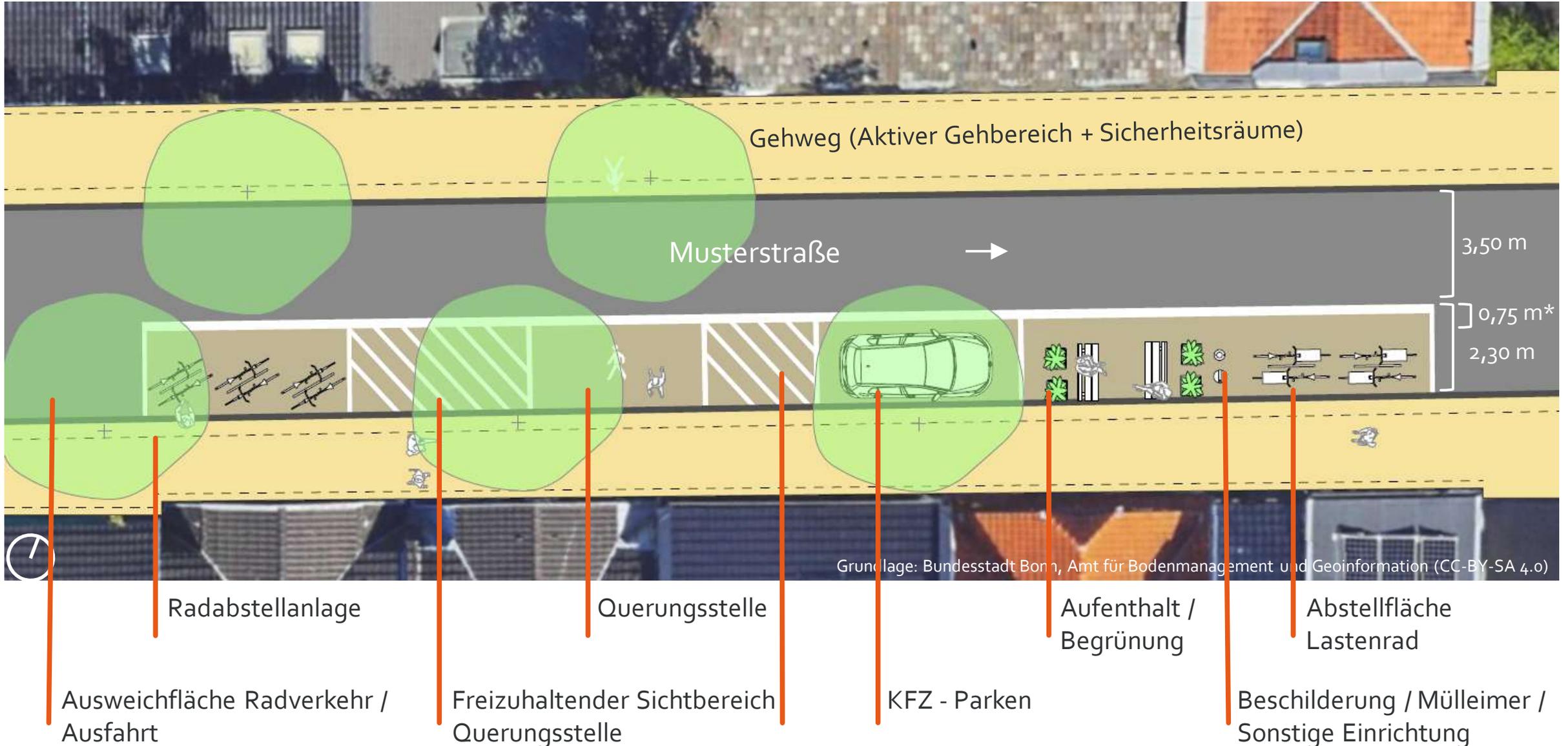
- Gehwegparken sorgt für sehr schmalen Gehweg auf nördlicher Seite (ca. 1,20 m)
- Begegnung, insbesondere von Rollstühlen und Kinderwagen, unmöglich
- Straßenraumgestaltung stark auf Kfz ausgerichtet und wenig attraktiv
- Fehlende Radabstellanlagen im Quartier

Lösungsansatz (Planungsvorschlag, Arbeitsstand)



- Einbahnstraße ermöglicht schmalere Fahrbahnquerschnitt (3,50 m)
- Aufhebung Gehwegparken – Verlagerung auf Fahrbahn (Entfall einer Seite Parkstreifen)
- Multifunktionsstreifen (je nach Straßenabschnitt) für vorgezogene Seitenräume / Querungsstellen, E-Scooter, Fahrradparken, Parklets, Pflanzkübel... (ggf. mit Patenschaften)

Beispielhafte Gestaltung eines Multifunktionsstreifens (Prinzip-Skizze)



Straßenraumumgestaltung / temporäre und flexible Möblierung



Good-Practice-
Beispiele: Osnabrück



Quartiersgaragen: politisches Placebo?



Praxisbeispiel Autos umräumen: Quartiersgaragen



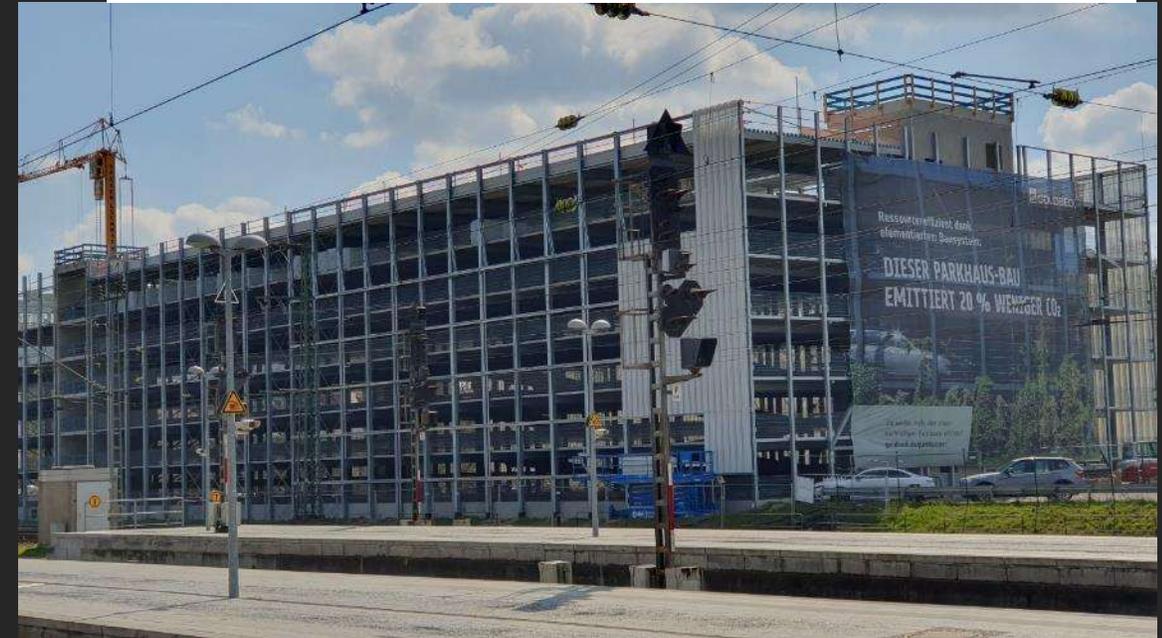
Praxisbeispiel Autos umräumen: Quartiersgaragen



Geschäftsmodelle Quartiersgaragen und gleichzeitig kostenfreies Parken auf der Straße ?

Wien (flächendeckend bewirtschaftet „Parkpickerl“)
2022 167.507.833,55 €:

Die gesamten Einnahmen der Parkmeterabgabe sind zweckgebunden und fließen in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Verkehrssicherheit und den Radverkehr.



Geschäftsmodelle Quartiersgaragen

und gleichzeitig

kostenfreies Parken auf der Straße ?

Würden Sie eine Kneipe eröffnen wollen, ...

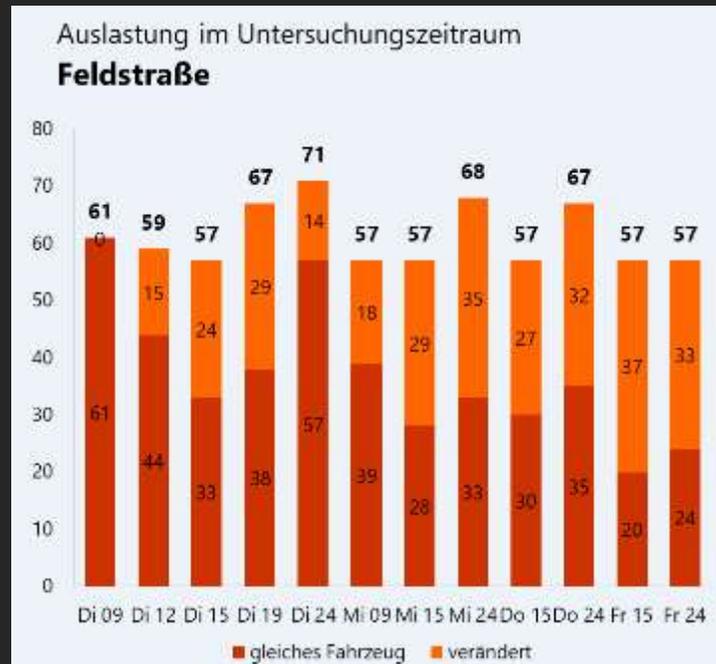
...wenn vor Ihrer Tür

permanent Freibier ausgeschenkt wird?

Praxisbeispiel Autos ersetzen: Carsharing

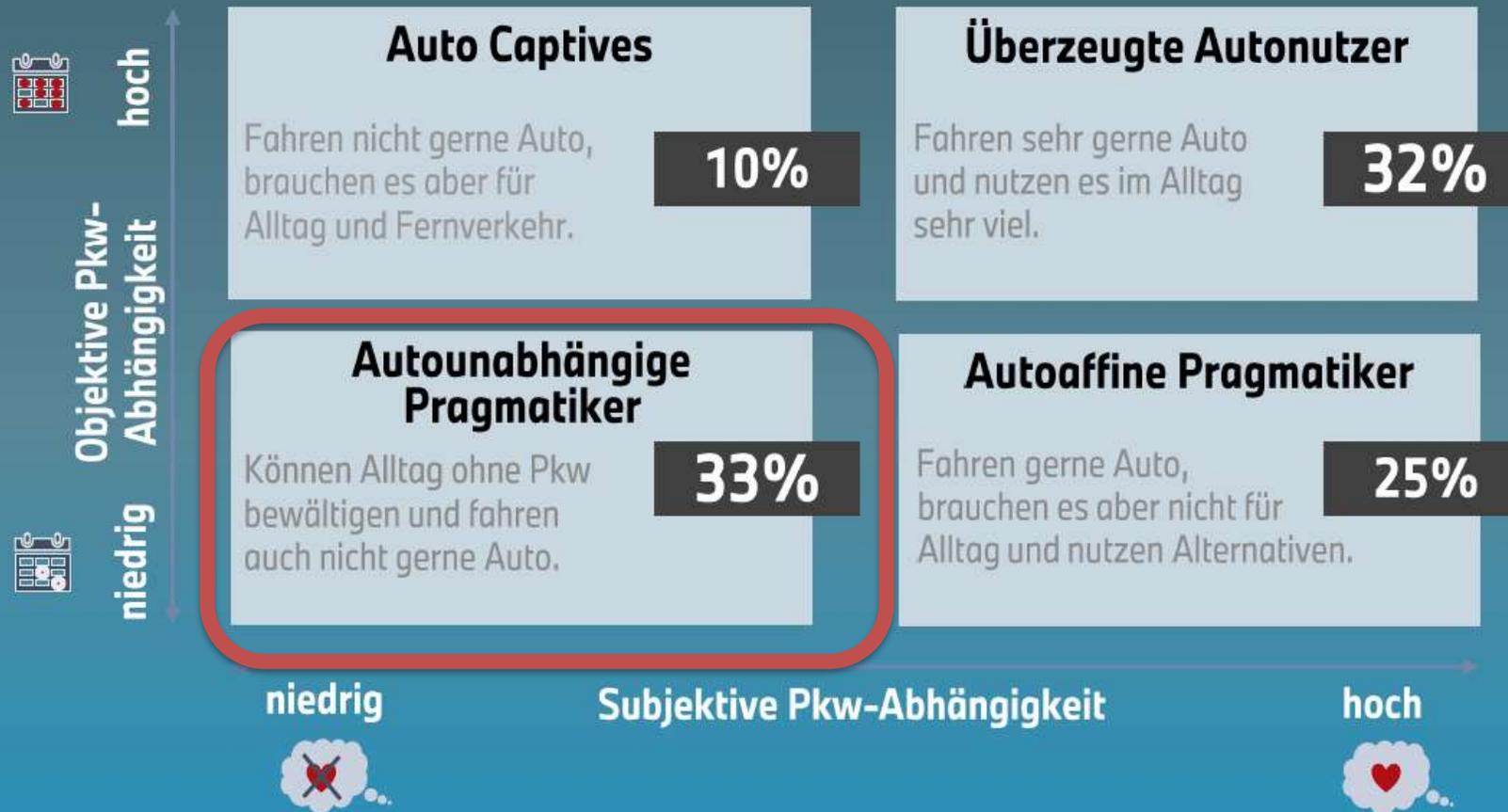


26 % der geparkten Autos werden über 3 folgende Werktage nicht bewegt (2019)



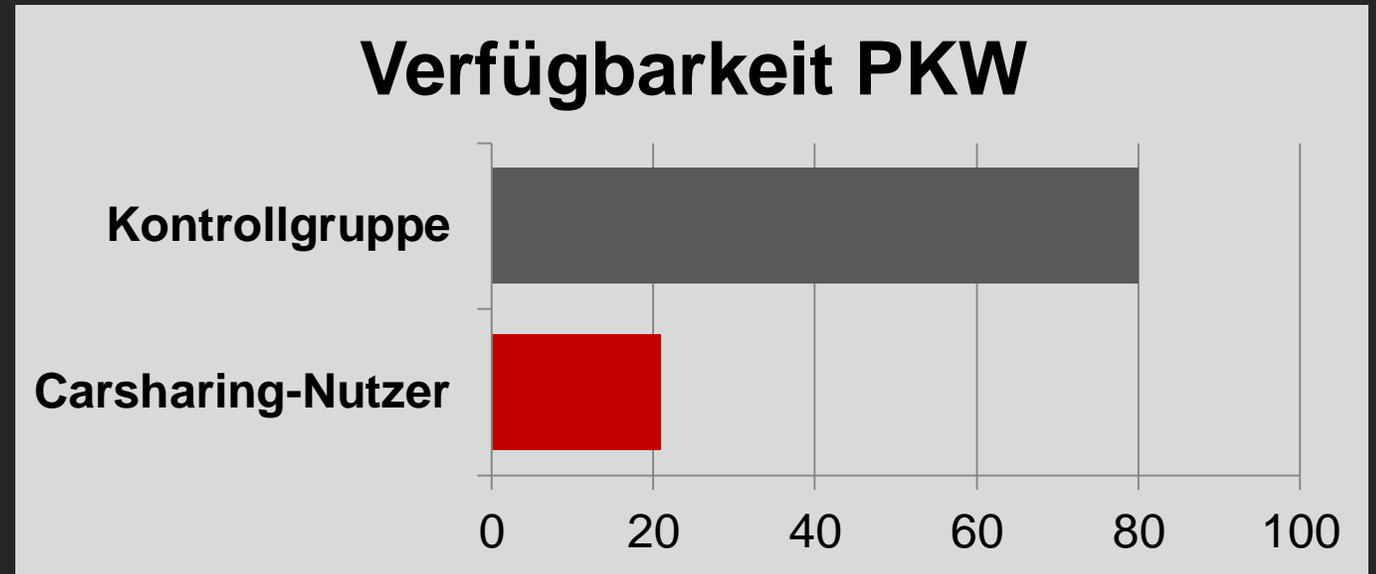
EIN DRITTEL DER AUTOBESITZER IN STÄDTEN MIT GUTEM MOBILITÄTSANGEBOT WILL UND BRAUCHT EIN AUTO. EIN DRITTEL NICHT.

Segmentierung von Pkw-Besitzern in Städten



 Berlin
 München
 San Francisco
 Shanghai
n=1432 Autobesitzer

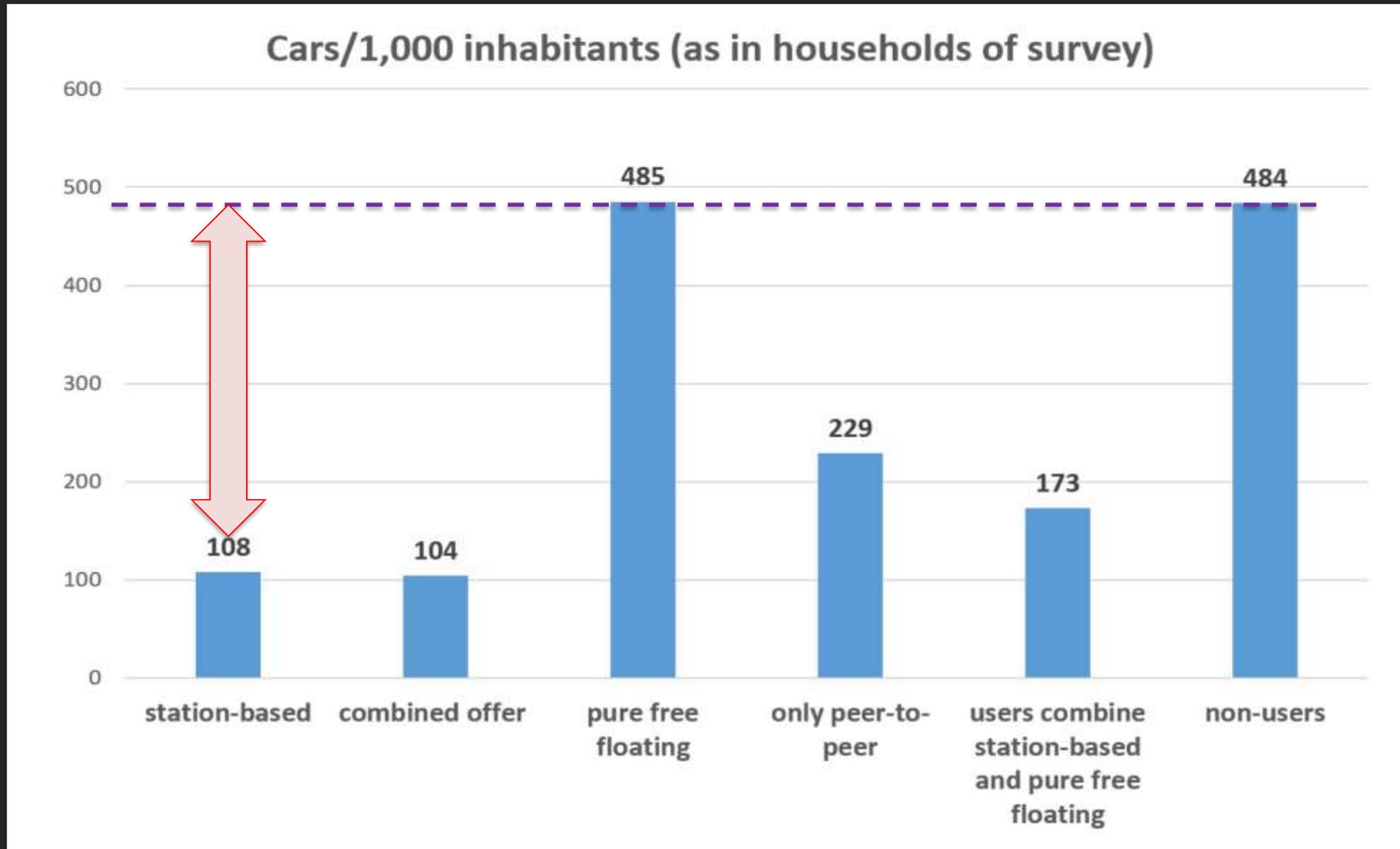
Carsharing: Alternative zum Autobesitz



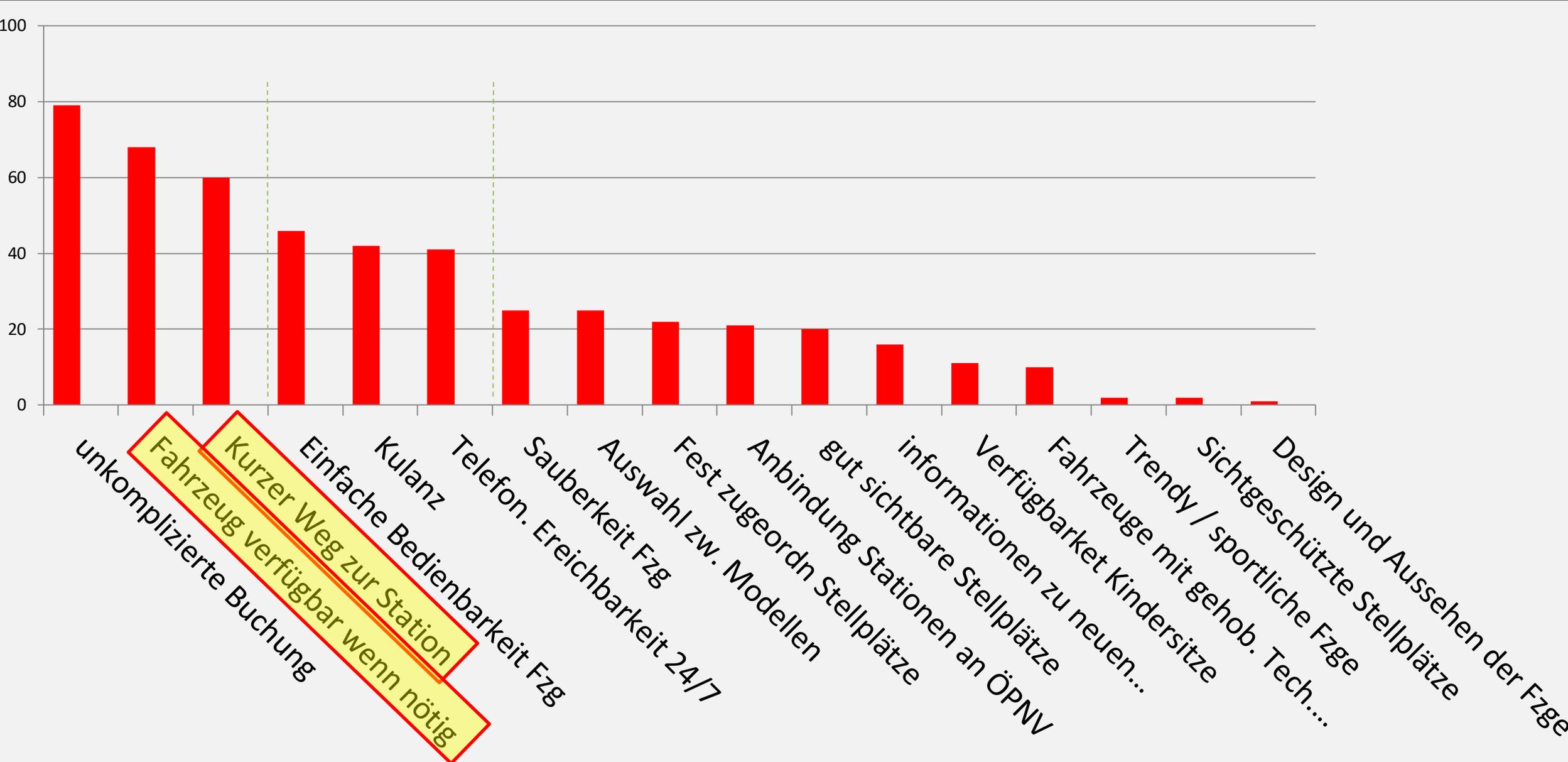
Jedes Carsharing Auto in Bremen

ersetzt **16** private Autos

Rolle stations-basiertes Carsharing



Rolle stations-basiertes Carsharing: Relevanz aus Kund:innen-Sicht



Förderung Carsharing durch Stationen im Straßenraum

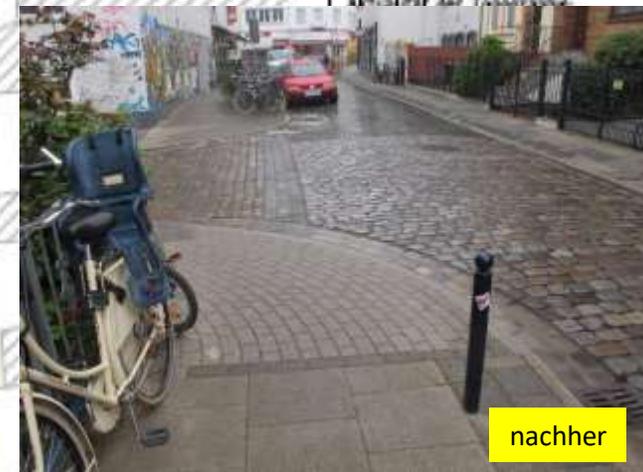
Von
mobil.punkten
zu mobil.pünktchen



Stationen mit zumeist 2-3
Autos in schmalen Straßen

(Gehwegnasen, Stele,
Radständer)

Von mobil.punkten zu mobil.punktchen

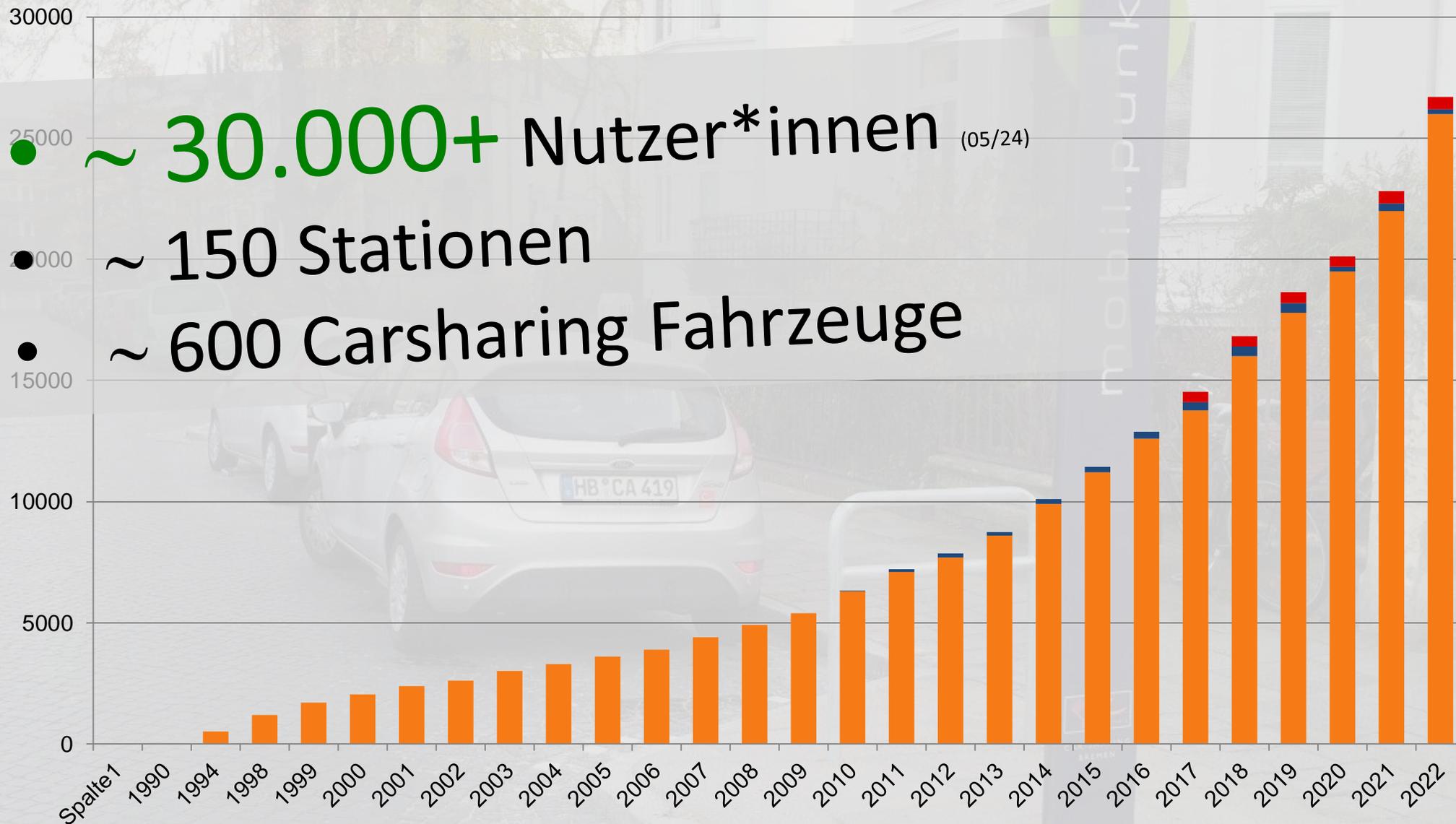


Stationen mit zumeist 2-3 Autos in schmalen Straßen
(Gehwegnasen, Stele, Radständer)



Carsharing:
zunehmend elektrisch

Carsharing in Bremen



PMC-Nordwest



Carsharing in Bremen

- ~ **10.000** PKW ersetzt (05/23)
- gleiche Entlastung durch Parkgaragen würde Investition von ca. **200 Mio €** erfordern

Bremen, 11.09 2009

Der Senator
für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa

Tel.: 361- 6703 (Hr. Glotz-Richter)
Tel.: 361-10859

22-10

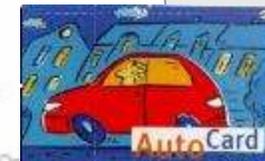
Deputationsmitglied Bau und Verkehr (S)
Deputation für Umwelt und Energie (S)

Vorlage Nr.: 17/ 295 (S) B+V
Vorlage Nr.: 17/ 120 (S) U+E

Aktionsplan „Car-Sharing für Bremen“

A) Sachdarstellung

Am 05.02.2009 bzw. 12.02.2009 haben die Deputation für Bau und Verkehr (S) bzw. die Deputation für Umwelt und Energie (S) den Bericht der Verwaltung zur „Einführung von Car-Sharing“ zur Kenntnis ge-



Es gibt Hoffnung



Es gibt Hoffnung



BUVKO 2025, Arbeitsgruppe SO-06 | 30.03.2025

Straßenraum darf nicht länger rechtsfreier Raum sein. Die geltenden Regeln müssen auch in der Praxis durchgesetzt werden.

Die Chance auf dem Gehweg nebeneinander gehen zu können sollte ebenso verständlich sein, wie die Chance im Auto nebeneinander zu sitzen. Schwarzparken und Schwarzfahren sollte gleich behandelt werden.

Gehwegparken muss die Ausnahme bleiben (werden) und hierbei auch die notwendige seitliche Begleitung von Menschen mit Rollator oder Sehbehinderung gewährleisten. (derzeit Begegnung von Rollstühlen/Kinderwagen).

Das Ordnungswidrigkeitenrecht muss so reformiert werden, dass ein pauschales Weggucken bei Verstößen vor Ort nicht mehr erfolgt.

Carsharing muss weiter als Dienstleistung ausgebaut und gefördert werden.

Bepreisung des öffentlicher Straßenraum ist ein Mittel, eine effizientere Nutzung zu erreichen.

Vielen Dank für die aktive Teilnahme



Michael Glotz-Richter

glotz-richter@gloricon.de



Alexander Gardyan

alexander.gardyan@iks-
planung.de



Mechtild Stiewe

mstiewe@bochum.de