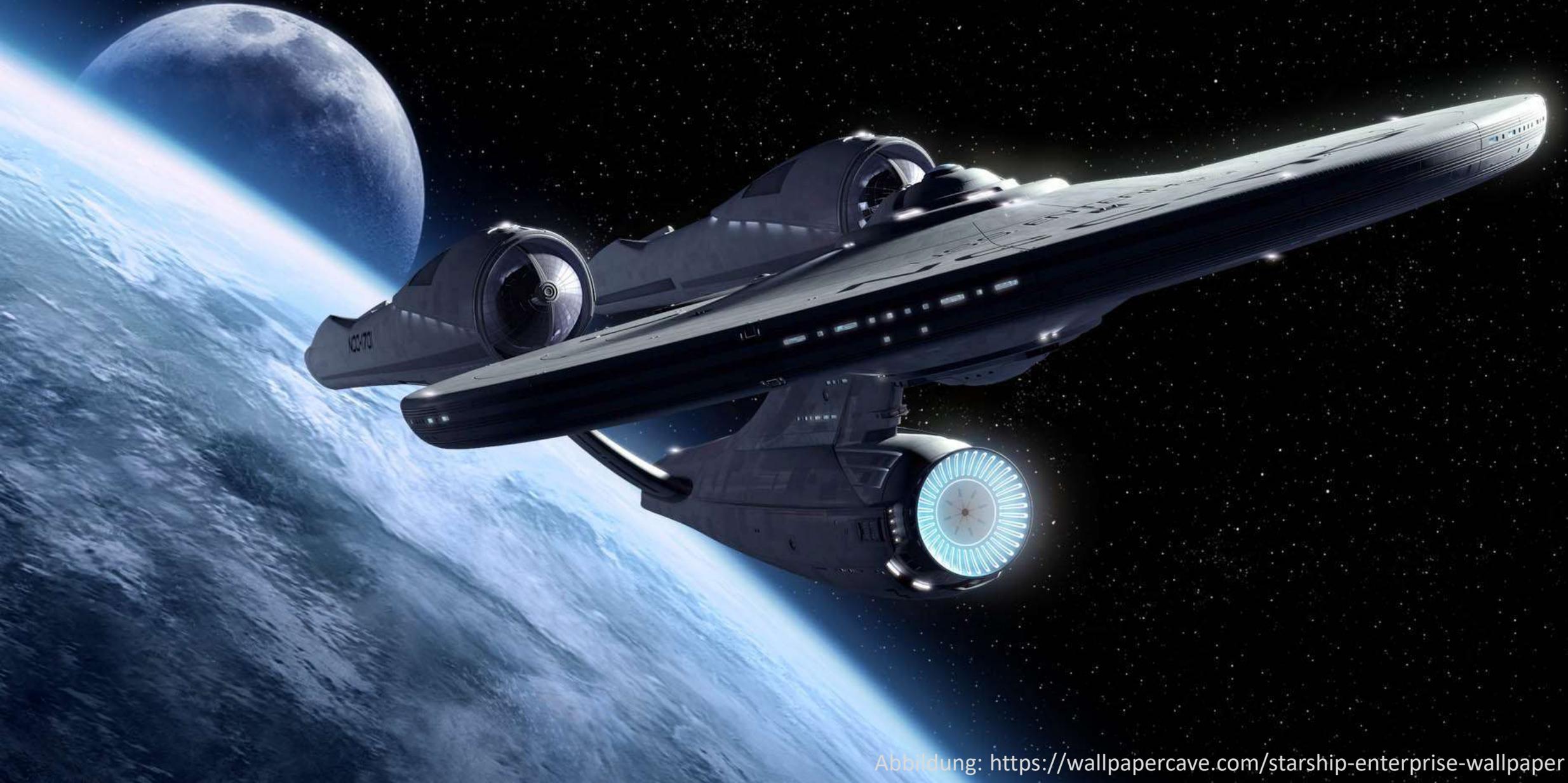




Bremer Raumwissenschaften –

Lehren aus quartiersbezogenen Mobilitätsprojekten

**“„Der Weltraum, unendliche Weiten. Wir schreiben das Jahr 2200.
Dies sind die Abenteurer des Raumschiffs Enterprise,...”**



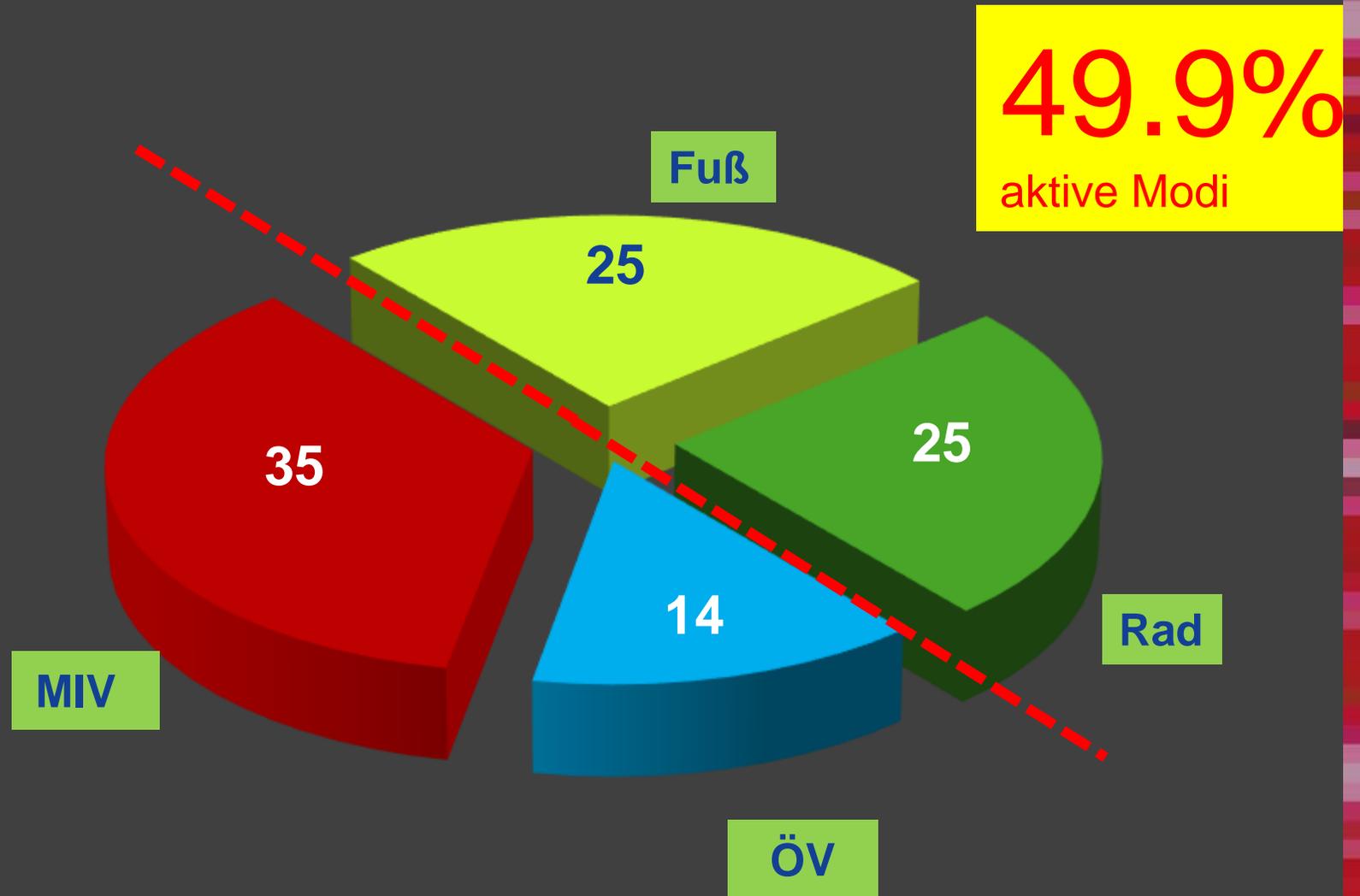
“Der Straßenraum – begrenzte Weiten. Wir schreiben das Jahr 2022. Dieses sind die Abenteuer der Freien Hansestadt Bremen...”



Modal split **Bremen**



570.000 Einwohner*innen

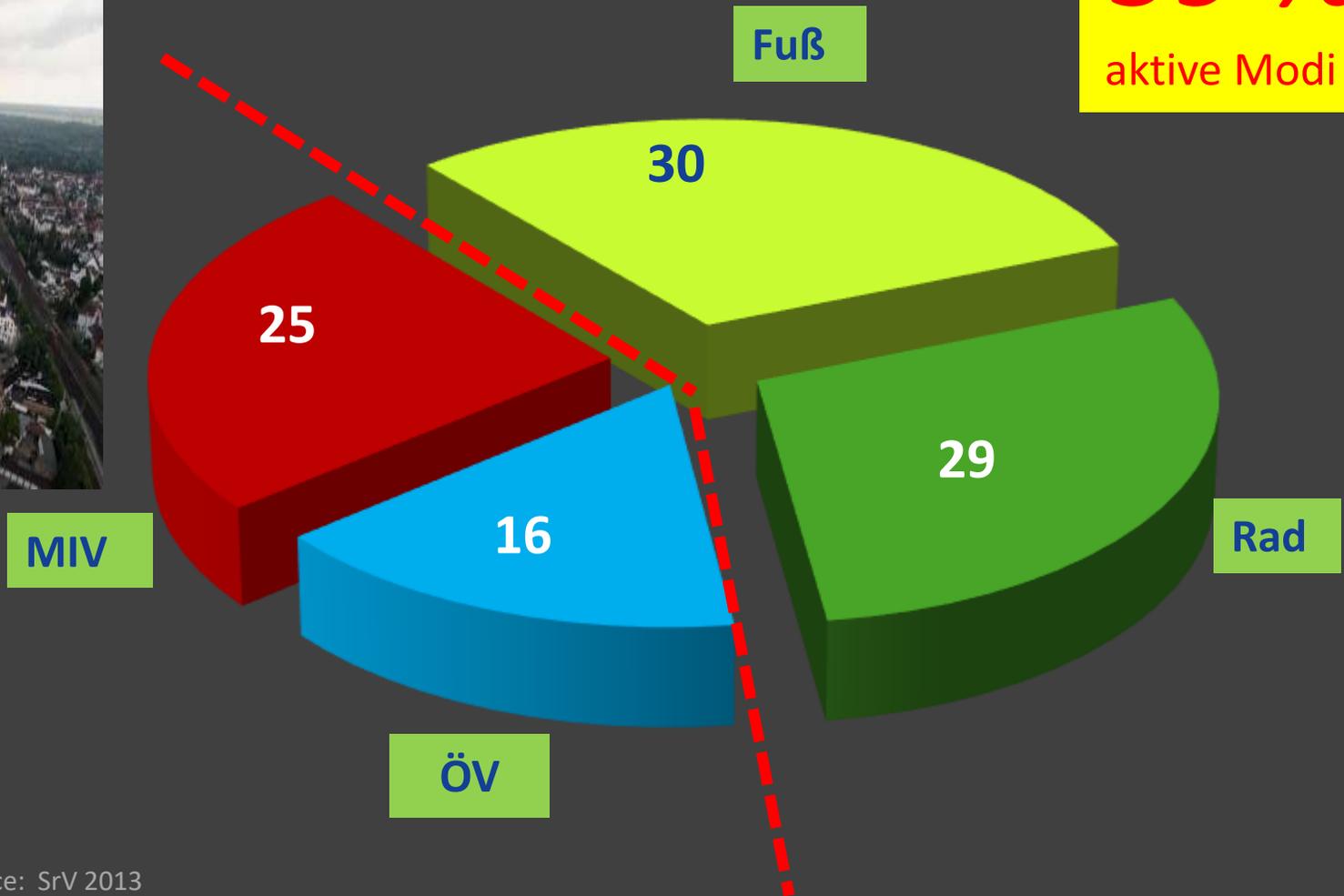


Modal split Bremen

Modal split Bremen
Innerstädtischer Bereich



59 %
aktive Modi



Source: SrV 2013

vor SUNRISE



vor SUNRISE





Golf 1: 3705 x 1610 x 1390 mm

Golf 7: 4255 x 1799 x 1452 mm



RUD-RM 290

FAUN ZUVERLÄSSIG FORTSCHRITTLICH

A

Einkaufstraße



FEUERWEHR
BREMEN

FEUERWEHR

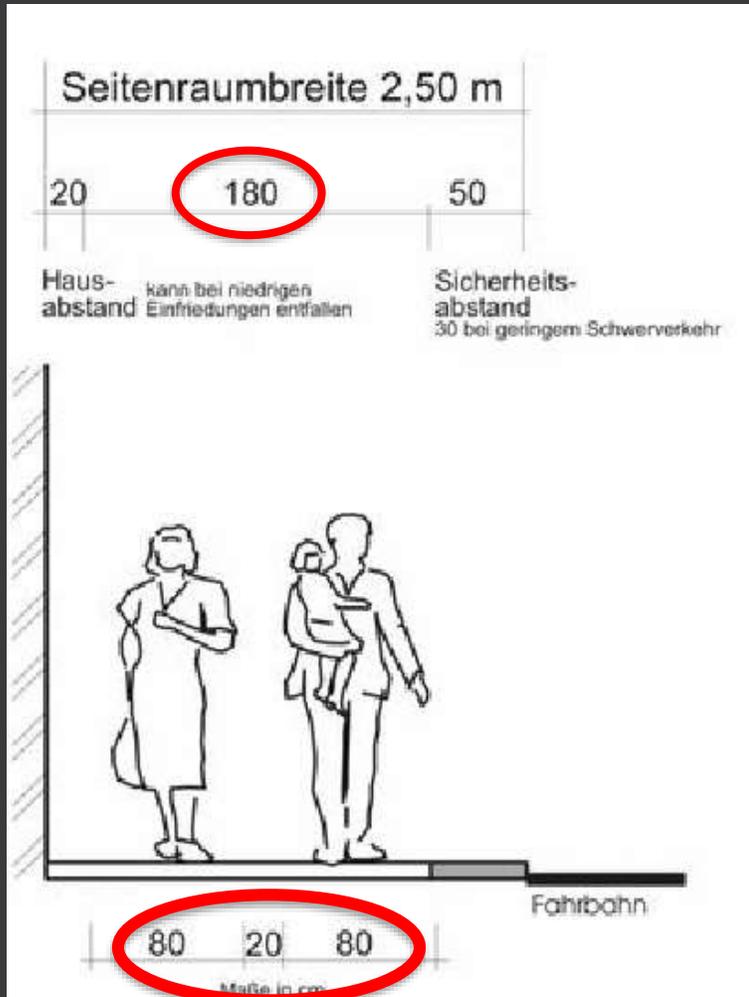
HB 2139

Gehwegparken ?



Gehwegparken ?

Gemäß EFA (Empfehlungen für Fußgängeranlagen) und RAS 06



Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)

Anlage 2, Ifd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen 2.II

Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt, die Gehwege und die darunter liegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann sowie die Bordsteine ausreichend abgeschrägt und niedrig sind.

Gehwegparken ?

BREMEN

DONNERSTAG
27. SEPTEMBER 2019

Hier ist der Parkdruck besonders hoch

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

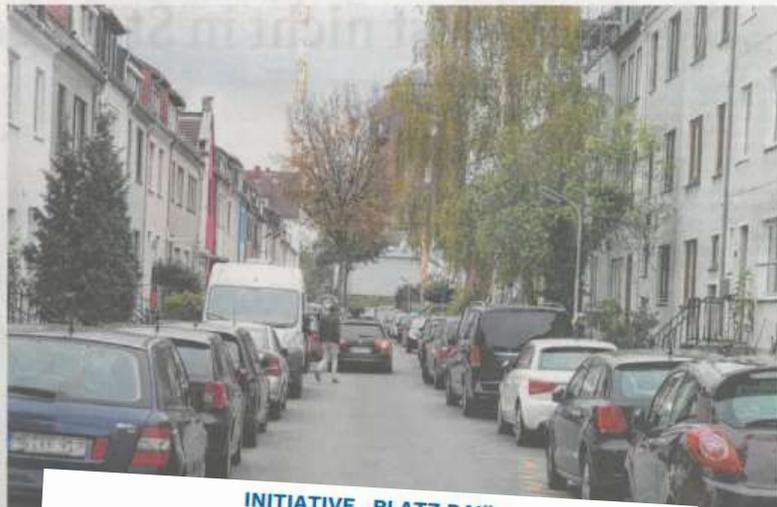
VON ANKE VELTEN, ANNE GERLING,
MAREN BRANDSTÄTTER, SIGRID SCHUER
UND CHRISTIAN HASEMANN

Bremen. Auch wenn Bremen laut einer Studie des Analyseunternehmens „Inrix“ bei der Parkplatzausbelegung 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 Schul- oder 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 dabei mit einer eigens ins Leben gerufenen Aktion gegen Falschparker vor. Mit Schreiben, die sie hinter die Scheibenwischer klemmen, machen Beiratspolitiker 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 DA!“
Bremer setzen Zeichen gegen Falschparker



PLATZ DA! BREMEN

Mehr Raum für Rad- und Fußverkehr

Das ADFC - Magazin für Bremen und umzu

pedal **adfc**
Bremen
Bremerhaven
Nordwest-Hadersloh
Nr. 3 / 2018 Oktober bis Juni 2019
www.adfc-bremen.de



PLATZ DA!
WIE WOLLEN WIR RAUM
IN DER STADT NUTZEN?



23. Oktober 2018, 15 - 19:30 Uhr
Bremer Fachtag

Platz für Menschen
Parkraumbewirtschaftung
als Schlüssel für eine
lebenswerte Stadt



Bremer
Bündnis
für die
Verkehrswende



(Zukunfts-)aufgaben

die Platz brauchen

Braucht Platz:

Elektro-Ladeinfrastruktur

Verzehnfachung bis 2030 nötig



Braucht Platz:

Fahrrad-Parken



voher



nachher



nachher

Braucht Platz:

Lieferzonen Innovative Logistiklösungen (z.B. Mikro-Hubs)



BAST-Vorschlag



So stellt sich der BIEK eine Ladezone für Paketzusteller vor.

Quelle: BIEK-Erklärfilm



Braucht Platz:

Stationen für
e-scooter-Sharing,
Lastenrad-Sharing



Braucht Platz:

Ausbau Carsharing-Angebot



Braucht Platz:

- Aufenthaltsbereiche
- Klimaanpassung:
Begrünung, Entsiegelung



Aufgaben

...und Lösungen

Mobilitätsangebote...

Fahrrad-Parken im Straßenraum



Mobilitätsangebote...

Lastenrad-Sharing



Mobilitätsangebote...

Carsharing: Alternative zum Autobesitz



Car-Sharing Stationen ,mobil.punkt‘

Mobilitätsangebote...

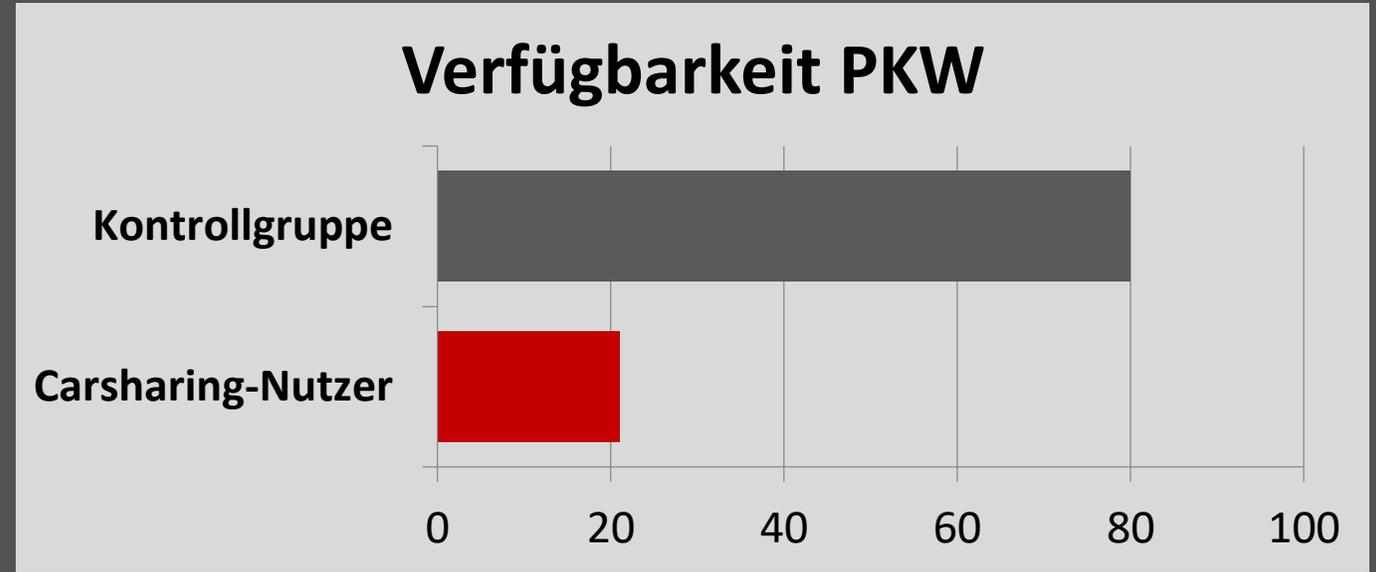
Carsharing: Alternative zum Autobesitz



Car-Sharing Stationen ,mobil.punktchen‘

Mobilitätsangebote...

Carsharing: Alternative zum Autobesitz



Jedes Carsharing Auto in Bremen

ersetzt **16** private Autos

Carsharing in Bremen

- ~ **22.000** Nutzer*innen
- ~ 130 Stationen
- ...davon 45 mobil.punkte
- ~ 500 Carsharing Autos



PMC-Nordwest



Carsharing in Bremen

- **~ 7.000** PKW ersetzt
- gleiche Entlastung durch Parkgaragen würde Investition von **100 - 150 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

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

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

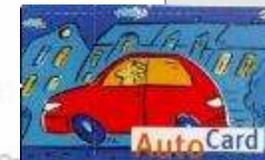
Vorlage
für die Sitzung der Deputation für Bau und Verkehr (S)
am 17.09.2009

Deputation für Umwelt und Energie (S)
am 12.09.2009

Aktionsplan „Car-Sharing für Bremen“

A) Sachdarstellung

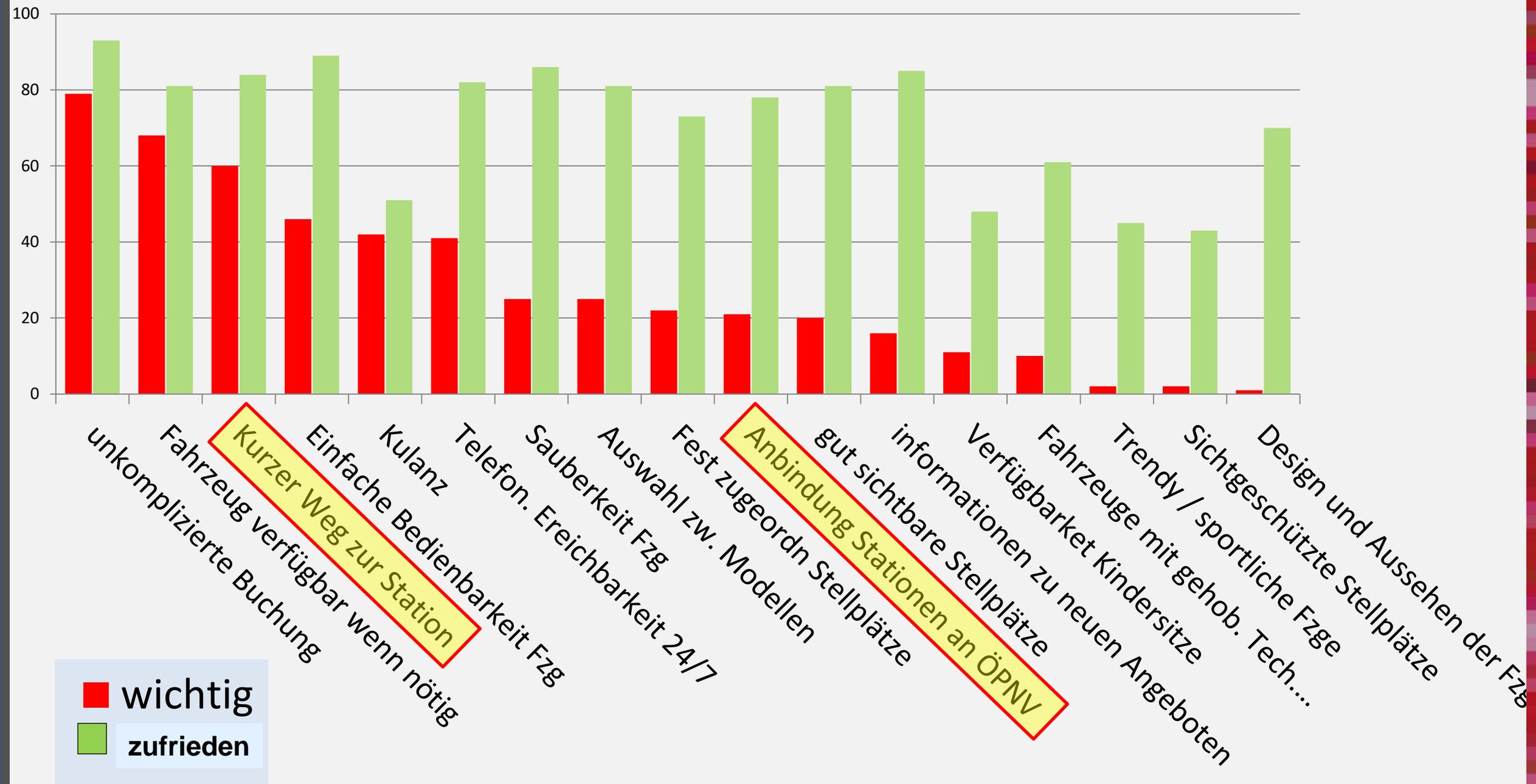
Am 05.02.2009 bzw. 12.02.2009 haben die Deputation für Bau und Verkehr (S) bzw. die Deputation für Umwelt und Energie (S) den Bericht der Verwaltung zur „Einführung von Car-Sharing“ zur Kenntnis ge-



Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Aspekte beim Car-Sharing?



Wie zufrieden sind Sie....



Mobilitätsangebote...

Carsharing: Alternative zum Autobesitz



6000

20000

6.000 Autos in Bremen bereits durch Carsharing ersetzt!* Mehr Platz in der Stadt - für Alle!



Worpswede

www.mobilpunkt-bremen.de



Profitiere... exklusiven Lei... einem attraktiven Be... und einem Bonuspr... für Ihre Ge...

Wechseln

IKK in... en... k... r... ue...

Mobilitätsangebote...

Carsharing: Alternative zum Autobesitz

Parkplatzsuche? Nö!

Reifenwechsel? Nö!

Ich chille lieber und nutze Car-Sharing.

www.mobilpunkt-bremen.de

BREMEN ERLEBEN!

Udo

mobil.punkt

interreg North Sea Region SHARE-North

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

Image !

Carsharing ist cool

Aufgaben

die Kommunikation
brauchen



SUNRISE

Titel Nr. **3** **Problem**

Thema/Titel
Zugeparkte Einmündung

Beschreibung
 Für alle VerkehrsteilnehmerInnen ist es sehr unübersichtlich, gefahrlos in eine Einmündung zu gelangen. Das gesamte Gebiet

Bitte Rückkarte beachten →

SUNRISE

Titel Nr. **4** **Problem**

Thema/Titel
Aufsitzeparken

Beschreibung
 Gehwege sind zu geparkt. Straße wird sehr eng. Krankenwagen etc. können schlecht durch. Gilt überall

Bitte Rückkarte beachten →

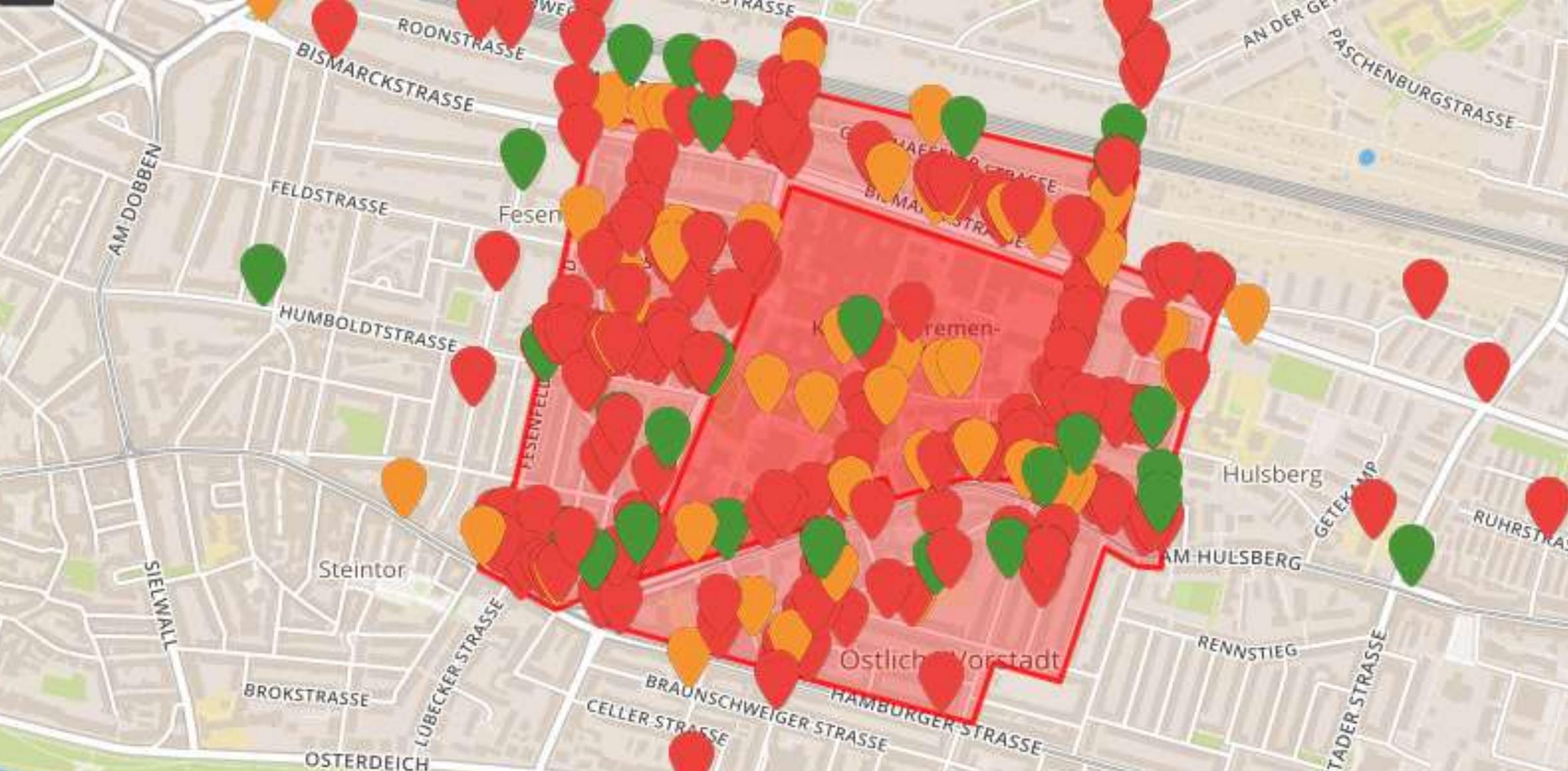
Öffentliche Starterveranstaltung (27.02.2018): Austausch zu Problemen (Sammlung)





„Straßengespräche“ - SUNRISE im Quartier
(11.04. - 28.04.2018)





Online-tool (380+ Meldungen)

Gute Beispiele Ideen Probleme

Autoverkehr
Querungen
Parkdruck

Hindernisse_Gehweg illegales Unfallrisiko Parken ÖPNV
Kinderspiel

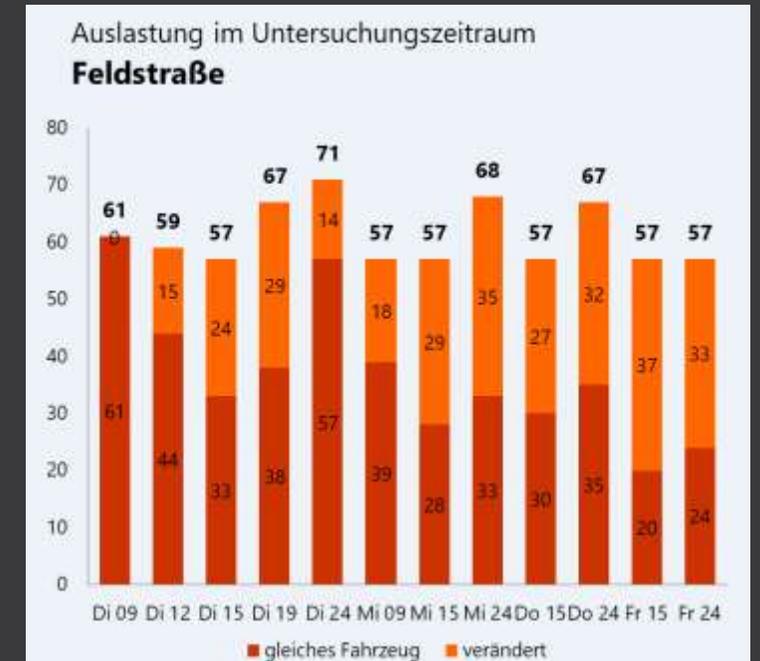
Wegeverbindungen Fahrradwege

Verhalten
Umweltqualität

Analyse Parken (Kfz+Rad)



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



Straßenrundgänge zum Bewohnerparken (09/19)



Straßenrundgänge zum Bewohnerparken (09/19)



Umsetzung im Quartier



Umsetzung (Nov 20):
“wo und wo nicht parken”

Bezahlparken / Bewohnerparken



Geplant:

Gebührenhöhe für Bewohnerparken
Nach Fahrzeuglänge gestaffelt

Geltende Regeln ernst nehmen

Überwachung / Ahndung (Nov 20)



STADTEIL-KURIER

93 Verwarnungen am ersten Tag

Zum Auftakt des Alarmparkens in der Geflügel-Vorstadt war der Ordnungsschein im Quartier unterwegs



Modellprojekt Nachhaltige Mobilität
SUNRISE
Bremen

A newspaper clipping from 'STADTEIL-KURIER' with the headline '93 Verwarnungen am ersten Tag'. The article discusses the start of 'Alarmparkens' in the Geflügel-Vorstadt area. Below the text is a photograph of a hand holding a small blue card or notice. At the bottom right of the clipping is the logo for 'Modellprojekt Nachhaltige Mobilität SUNRISE Bremen'.

Ausweichparkplatz



49,50 € / Monat
für Anwohner (500 m Radius)

Straßenraum

vorher



Wo sollen wir gehen?

Wo sollen wir parken?

1600 m Gehweg wieder voll nutzbar

ca 150 PKW weniger in den Straßen

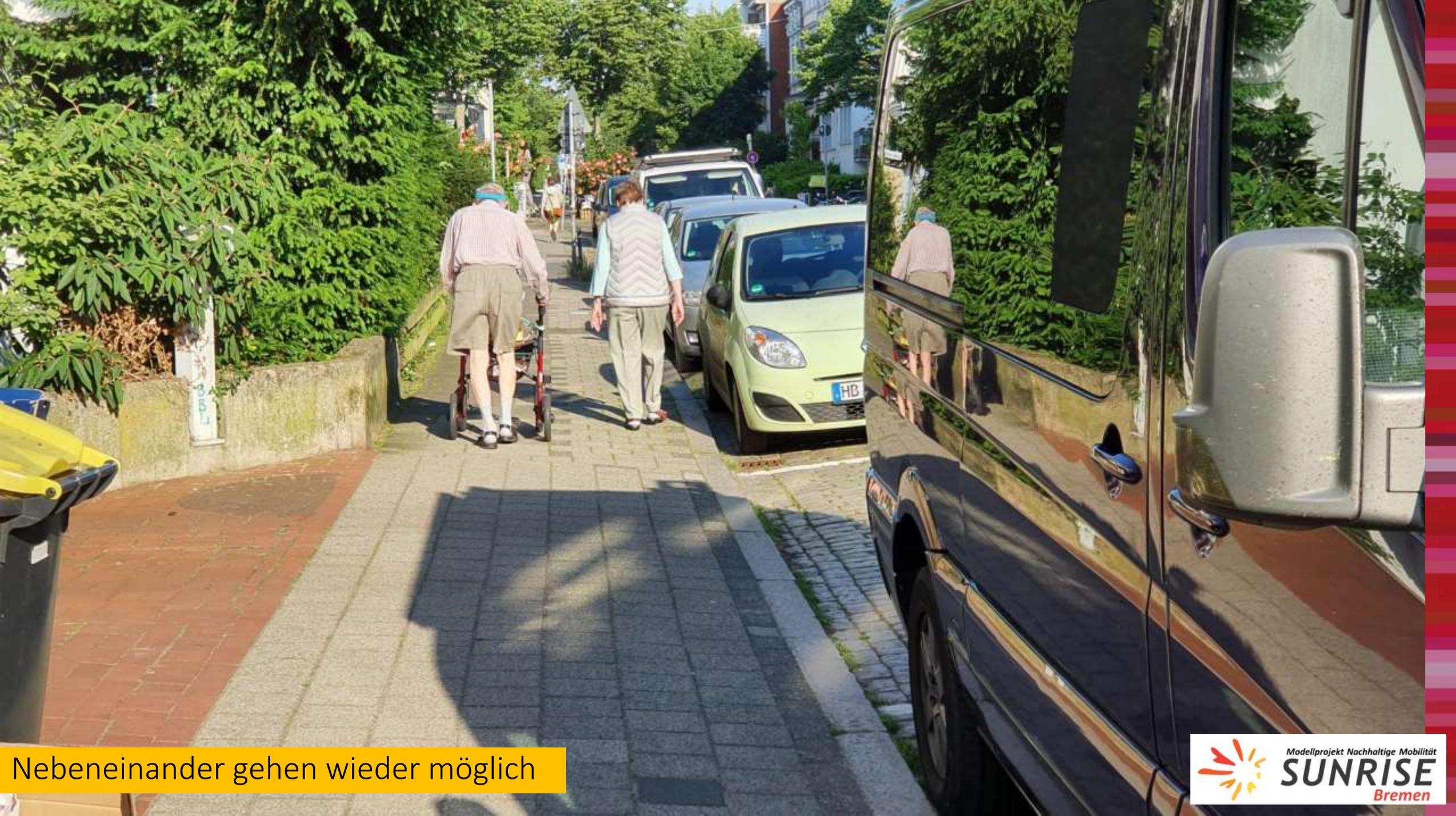
Straßenraum

vorher



nachher





Nebeneinander gehen wieder möglich

Aufgaben

die Konflikte offenbaren

Reaktionen

book.com/groups/mobilitaetsfrieden

E-Mail-Adresse oder H

Mobilitätsfrieden für Bremen Gruppe beitreten

Victoria Norton hat einen Link geteilt.
27. Februar um 01:00

Unsere Gruppe hat Flyer im Bewohnerparkgebiet verteilt! Wenn ihr gegen Dogmatismus und Bevormundung in Sachen Mobilität und für sinnvolle Lösungen seid, bitte hängt eure Flyer ins Fenster, mache ein Bild und schickt uns eure Fotos!
Denn wir wollen die Schweigespirale durchbrechen. Wir glauben nämlich nicht, dass die Mehrheit der Bevölkerung diese Maßnahme sinnvoll und zielführend findet. Leider traut sich kaum eine/r, zum Beispiel auf einer Beiratssitzung, zu äußern, weil die "Befürworter*innen" so heftig und bestimmend auftreten. Hier ein paar Links zum Thema Schweigespirale
<https://de.wikipedia.org/wiki/Schweigespirale>
https://www.theeuropean.de/_/interview-mit-norbert.../



THEEUROPEAN.DE
Interview mit Norbert Bolz - Viele haben Angst, ihre Meinung zu sagen | The European

8 2 Kommentare

Kommentieren Teilen

Februar 2021

Bewohnerparken Östliche Vorstadt = Mogelpackung

Haben Sie auch ständig Probleme einen Parkplatz zu finden, seitdem das „Bewohnerparken“ eingeführt wurde?

Wir auch.

Wir sind:

- Alleinstehende mit Kindern
- Familien
- Bürger/-innen mit Behinderungen
- junge Frauen
- Bürger/-innen mit Migrationshintergrund
- Berufstätige

alle Anwohner, die auf ein Auto angewiesen sind.



Wir haben den Versprechungen der Behörde geglaubt und fühlen uns getäuscht. Es sind 120 Parkplätze weggefallen. Nicht um Zugänge frei zu machen, oder Barrierefreiheit zu garantieren, sondern um das „SUNRISE“- Projektziel zu erfüllen.

Wir haben versucht, eine Kompromisslösung mit der Behörde zu besprechen und wurden arrogant abgewiesen. Nun haben wir eine Bürgerinitiative gegründet und organisieren uns. Meldet Euch. Gemeinsam sind wir stärker. BuengerOestlicheVorstadt@gmx.de

Denn es geht noch weiter.

Projekt Humboldtstrasse/ Feldstrasse

Die Humboldtstrasse soll dieses Jahr in 3 Schritten zur reinen Fahrradstrasse umgemodelt werden. In Stufe 3 wird sie ab Höhe Horner Strasse gesperrt.



Der Einbahnstrassenverkehr in der Feldstrasse wird teilweise kehrt (Fesenfeld → Horner/ Keplerstrasse → Horner). Der soll dann über die Horner- bzw. die Herderstrasse Richtung Bis-



Reaktionen



Mai 2021

Reaktionen

WESERKURIER

Höherer Druck auf Falschparker

Inszenierte will mehr Beteiligte einbinden – 30 neue Stellen im Ordnungszweig geplant

Die Polizei in Bremen will die Zahl der Falschparker in der Innenstadt durch eine Kombination aus mehr Personal und einer neuen App erhöhen. Die Polizei plant, 30 neue Stellen im Ordnungszweig zu schaffen. Die App soll die Fahrer warnen, wenn sie in einer Falschparkzone stehen. Die Polizei will die Zahl der Falschparker um 50 Prozent senken. Die App soll die Fahrer warnen, wenn sie in einer Falschparkzone stehen. Die Polizei will die Zahl der Falschparker um 50 Prozent senken.

Weserkurier 29.06.21

Parkdruck sinkt nicht

Bewohnerparken im Viertel: Erwünschte Effekte und reduzierte Stellflächen heben sich auf

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.

Weserreport 13.06.21

STADTEIL-KURIER

ZEITUNG FÜR SCHWACHHAUSEN - HORN-LEHE - OBERNEULAND - BORGFELD
MITTE - ÖSTLICHE VORSTADT - HASTEDT
DONNERSTAG, 4. FEBRUAR 2021 | NR. 29 | NORDOST / MITTE

Für viele ein Gewinn an Lebensqualität

Befürworter des Bewohnerparkens melden sich im Vorfeld der Beiratssitzung am 9. Februar zu Wort

Östliche Vorstadt. Seit Einführung des Bewohnerparkens in der Östlichen Vorstadt wird ein Leben in einem Parkstadtquartier. Die Lebewohnenden sind in der Lage, ihre Fahrzeuge an öffentlichen Stellplätzen zu parken. Die Kosten sind niedriger als bei öffentlichen Stellplätzen. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.



Der neue Parkplatz auf dem Gelände des ehemaligen Bremer Ost-West-Breit wird 100 zusätzliche Stellplätze. Eine Anwohnerin berichtet, dass dort die Parkplatzsituation in ihrer Straße und der Parkstadt einen erheblichen Unterschied macht. FOTO: FOTOVALENTINA

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.



Benedikt Hagen



Daniel von Oltmann

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.



Daniel von Oltmann

Weserkurier 04.02.21

Das Experiment in Zone 0



Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.



Daniel von Oltmann

Weserkurier 20.06.21

Pro und Contra hielten sich die Waage

In der Beiratssitzung wurde eine erste Zwischenbilanz zum Bewohnerparken gezogen

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.



Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.

Weserkurier 15.02.21

Weserreport 14.02.21

Weserreport 14.02.21

Praktisch ist kein Platz

Emotionale Diskussion zum Bewohnerparken im Viertel / Beirat fordert Ausdehnung



Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.

Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch. Die Bewohnerparken im Viertel haben sich nicht so erfolgreich entwickelt, wie erhofft. Die Stellflächen sind nicht ausreichend und die Kosten sind zu hoch.

Weserreport 14.02.21

Augenmaß



Jürgen Theiner
über aufgesetztes Parken

Wohl selten hat es in Bremen ein Gerichtsurteil gegeben, das so unmittelbare Folgen für so viele Menschen mit sich bringt. Die Aufforderung des Verwaltungsgerichts an die Behörden, das aufgesetzte Parken nicht mehr zu tolerieren, erzeugt Handlungsbedarf insbesondere in den innenstadtnahen Wohnquartieren. Würde man den Richterspruch konsequent umsetzen, wären über Nacht Zehntausende Parkplätze verschwunden.

Allerdings lösen sich damit ja nicht gleichzeitig Zehntausende Autos in Luft auf. Insofern darf man wohl fragen, ob nicht auch ein Gericht gehalten ist, sich mit seinen Urteilen halbwegs am Machbaren zu orientieren. Ein schnelles Aus für das aufgesetzte Parken wäre absolut realitätsfern – zumindest solange weder alternative Abstellmöglichkeiten noch ein ausreichend **ausgebaut und attraktives Nahverkehrsangebot zur Verfügung stehen**. Wer jetzt anfängt, die Laternenparker zu drangsaliieren, gefährdet eher die Bereitschaft zur Verkehrswende. Gefragt ist eine Lösung mit Augenmaß, kein brachiales Durchgreifen.

Bericht Seite 9

jaergen.theiner@weser-kurier.de

12.11.21

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 (Biebricher 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 Verkehrsensatorin 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

den 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

Urteil VG Bremen zu illegalem Gehwegparken (VG 5K 1968/19)

Dauerhaftes Gehwegparken:

Überwachung Opportunitätsprinzip
(Ordnungsbehörde)

Kein Entscheidungsermessen („ob“)
der Verkehrsbehörde: muss geeignete
Maßnahmen ergreifen

Auswahlermessen („wie“)
der Verkehrsbehörde

Berufung beider Seiten

01.03.22

Parkraum wird knapp

Verkehrsbehörde will Urteil zu aufgesetztem Parken rasch umsetzen – Mäurer bremst

VON JÜRGEN TREINER

Bremen. Wie soll es nach dem jüngsten Verwaltungsgerichtsurteil zum aufgesetzten Parken für viele Tausend Bremer Autobesitzer weitergehen? An diesem Dienstag treffen sich Innensenator Ulrich Mäurer (SPD) und Verkehrssenatorin Maike Schaefer (Grüne), um über Konsequenzen aus dem Richterspruch zu beraten. Wie berichtet, hatte das Verwaltungsgericht vor wenigen Tagen die Verkehrsbehörde im Grundsatz dazu verpflichtet, gegen das aufgesetzte Parken auf Gehwegen einzuschreiten. Bei der Wahl der Mittel gebe es allerdings einen Ermessensspielraum. Die Innenbehörde sieht das Urteil kritisch. Dessen strikte Umsetzung wäre nach Mäurers Einschätzung realitätsfern.

Weshalb spitzt sich der Konflikt zu?

Dass der Umgang mit öffentlichem Parkraum zu einem politischen Großkonflikt werden könnte, zeichnet sich bereits seit einiger Zeit ab. In einem Pilotbezirk im Viertel hatte die Verkehrsbehörde im November 2020 eine Bewohnerparkregelung in Kraft gesetzt. Dort erhalten nur noch Anwohner gegen eine Jahresgebühr eine Parkberechtigung für ihren Wagen. Fremdparker müssen an aufgestellten Automaten ein Ticket ziehen. Im gleichen Zuge reduzierte die Behörde die Zahl der Parkplätze, indem sie die lange tolerierte, aber laut Straßenverkehrsordnung (STVO) rechtswidrige Praxis des aufgesetzten Parkens beendete. Wie viele Stellplätze dadurch im sogenannten Sunrise-Quartier verloren gingen, ist strittig – die Zahlen schwanken zwischen 120 und 200.

Dies war jedoch nur ein Anfang. Denn die Behörde plant, mittelfristig in allen innenstadtnahen Quartieren das „STVO-konforme Parken“ durchzusetzen, wie es in einem Papier heißt, über das der WESER-KURIER bereits im Sommer berichtete. Viele Autofahrer, die bisher ihr Fahrzeug halb auf der Straße, halb auf dem Gehweg parken, müssten sich dann etwas anderes einfallen lassen.

Welche Dimension hat das Problem?

Nach überschlägigen Schätzungen der Verkehrsbehörde sind derzeit im Bremer Straßenraum rund 50.000 Fahrzeuge aufgesetzt und damit illegal geparkt. Das ist ungefähr ein Fünftel des Gesamtbestandes. Legale Ausweichparkplätze sind rar. Als ein Instru-



Aufgesetztes Parken in einer Findorffer Wohnstraße. Der verbleibende Fußweg ist schmal – und jede Tür ein Risiko.

FOTO: FRANK THOMAS KOCH

ment zur Beschaffung wohnortnaher Abstellplätze gilt der Bau sogenannter Quartiersgaragen auf geeigneten Grundstücken in den Stadtteilen. Doch bisher existieren erst fünf solcher Einrichtungen in der Regie der Bregark. Und konkret in der Planung sind derzeit keine zusätzlichen. Lediglich eine Erweiterung der Quartiersgarage Lübecker Straße (Viertel) ist in Prüfung.

Investoreninteresse gibt es zudem an einem Grundstück im Bereich Admiralsstraße. Dass Quartiersgaragen kein vollwertiger Ersatz für 50.000 wegfallende Gehweg-Parkplätze sein können, ist unstrittig. Das wird schon anhand der finanziellen Größenordnung klar. Bei rund 40.000 Euro Kosten pro Stellplatz ergäbe sich ein Investitionsvolumen von circa zwei Milliarden Euro.

Wie geht die Politik damit um?

Verkehrssenatorin Schaefer und Innensenator Mäurer gehen mit konträren Haltungen in ihr Spitzengespräch. Schaefer sagte dem WESER-KURIER, ihr Haus habe bisher den Kurs verfolgt, „mit Maßnahmen wie Bewohnerparken, Carsharing-Angeboten, Ausbau des ÖPNV, Stärkung des Radverkehrs und weiteren Werkzeugen den Parkdruck in den Quartieren sukzessive abzubauen“.

Das Urteil des Verwaltungsgerichts ver-

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

08.04.22

WESER KURIER

„Wir nennen das kalte Enteignung“

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



Klaus Kellner (73) 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 forciert eher die grüne Verkehrssenatorin 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 Ratschuld 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 Mogelpackung 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 dafür: Die Bepark als städtische Gesellschaft. Dort ist die Verkehrssenatorin über ihren Staatsrat sogar im Vorsitz des Aufsichtsrats vertreten. Wenn man das wirklich will, kann man damit Lösungen für die Quartiere aufbauen. Am Dobben zwischen Ernst-Glässel-Straße und Eduard-Grünow-Straße gibt es sogar eine große städtische Fläche, auf der Platz für eine solche Hochgarage für den Bereich Mitte und der Östlichen Vorstadt wäre. Unten könnten Lasten- und normale Fahrzeuge



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

FOTOS: ARCHIVWAHLHAUPT

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?

Wir positionieren uns als Bürgerinitiative nicht zu diesem Thema. Es gibt von uns keine Stellungnahme zur autotarmen Innenstadt. Wir belassen uns derzeit punktuell mit der Frage, wo wir künftig etwa im Viertel, in

Denn Quartiersgaragen werden den Menschen mit kleineren 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 Bepark.

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.

Und daraus finden sich dann auch die Mitstreiter, die zum Beispiel Ihre Flugblätter verteilen?

Für die Verteilung in die Briefkästen im Frühsommer 2021 haben Mitstreiter und er-

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 Bürgerschaftsabgeordneten 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 Wachmann- 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 baulich verursacht, aber Frau Schaefer tut nichts dagegen. Wir sprechen uns außerdem für intelligent platzierte Radständer in engen Straßeneinmündungen aus, die das Parken verhindern, sodass Müllfahrzeuge oder Feuerwehren in den Wohn-

- **Parken = emotionsbeladen**
aber es geht nicht nur um Parken, sondern **Straßenraum**:
Fußgänger, Kinderwagen (Zwillingskinderwagen), Rollator,
Rollstuhl, Müllauto, Feuerwehr,...
- Beteiligungsverfahren vor Ort in **Kleingruppen**: Rundgänge,
Straßenstände (+online) können besser die **Vielfalt an**
Meinungen abbilden
- Politik und Verwaltung muss auch **Gegenwind aushalten** können

- **Marktwirtschaft** beim Parken? Anreize für Quartiersgaragen (kein kostenfreies Parken im Umfeld)
- Ausbau **Carsharing** als Entlastungsmodul (mobil.pünktchen)
- **Ergänzende Sharing-Angebote** (Lastenrad, Bike-Sharing, e-Scooter)
- **E-Mobilität:** Ladepunkte verlangen **StVO-konformes Parken**



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

www.sunrise-bremen.de

www.baumwelt.bremen.de

michael.glotz-richter@umwelt.bremen.de

SUNRISE Video:

<https://www.youtube.com/watch?v=sfjEcxcgkCQ>