



Bremer Bündnis für die Verkehrswende
**Flächendeckende
 Parkraumbewirtschaftung in Bremen**



Stadt ohne Blech, Lebensqualität für Menschen. Foto: A. Schlansky

Wir wollen eine lebenswerte Stadt!

Wer in der Stadt wohnt, genießt schon seit alters her besondere Vorteile. Früher war es der besondere Schutz der Stadtmauern, heute sind es vor allem die kurzen Wege. Ob zur Schule, zur Arbeit oder zum Einkaufen, das meiste ist schnell erreichbar, sei es zu Fuß, mit dem Fahrrad und/oder dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). All diese Ziele und die Wege dorthin sind Teil unserer Stadt und unseres öffentlichen Raums, den wir für uns nutzen und dessen Qualität wir genießen können.

In der Bremer Innenstadt gibt es gute Beispiele dafür, wie der öffentliche Raum menschenfreundlich gestaltet werden kann. Auf dem Marktplatz oder an der Schlachte können sich alle frei bewegen. Hier ist es autofrei und gepflegt. Hier ist gewünscht, dass sich die Menschen wohlfühlen, Besucher*innen einen guten Eindruck von Bremen gewinnen und wiederkommen.

Problemviertel: Wohnort

Unsere Wohnviertel jedoch sind immer noch von dem Konzept einer autogerechten Stadt geprägt. Parkende Autos stehen kreuz und quer, blockieren Kreuzungen, Einfahrten, Radwege und Bürgersteige. Selbst das einfache Gehen – als natürlichste und gesündeste Fortbewegungsart – ist dadurch mit vielen Hindernissen verbunden: Denn das auf den Bürgersteigen aufgesetzte Parken verengt die Geh- und Radwege. Mit Rollstuhl oder Kinderwagen und nicht mal nebeneinander ist kaum ein Durchkommen. Und dafür opfern wir auch noch Grünflächen. Da macht selbst das „Abends noch einmal um den Block gehen“ keinen Spaß mehr.

Auf dem Papier bekennen sich Politik und Verwaltung immer wieder zu einer Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Tatsächlich aber stehen Autos immer noch über allen anderen Verkehrsmitteln. Das Parken von Autos, selbst das illegale, wird so gut wie nicht angetastet, als wäre es ein Heiligtum der modernen Stadt. Jede Förderung des ÖPNV, Fuß- oder Radverkehrs hingegen muss hart erkämpft werden und seien es



Die Realität: Blech verstopft die Freiräume der Stadt. Foto: Pixabay

nur Fahrradbügel auf einem Parkstreifen. Sitzgelegenheiten und die Qualität der Bürgersteige stehen ganz unten auf der Prioritätenliste. Die Bedürfnisse von allen Nicht-Autofahrenden, also von Radfahrer*innen, Fußgänger*innen, Kindern, Behinderten und Alten werden immer wieder nachrangig behandelt.

Wir brauchen konsequente Parkraumbewirtschaftung

In der Stadt besteht nur selten eine tatsächliche Notwendigkeit für ein eigenes Auto. Pkw-Besitz ist schlicht zur Gewohnheit geworden, die zudem auch noch politisch gefördert wird. Nur geht diese Gewohnheit zulasten aller. Zu ca. 230.000 Privat-Pkws in Bremen kommen noch etwa 80.000 Pendler*innen jeden Tag mit dem Auto nach Bremen. So haben wir auf der einen Seite unzählige überflüssige Pkws in der Stadt, die die Straßen vollstellen und auf der anderen Seite Parkhäuser, die nur zu 60% ausgelastet sind.

Ergo: Eine systematische Neustrukturierung der Parksituation in ganz Bremen ist längst überfällig. Die stärksten Mittel dem Parkdruck und dem Autoverkehr zu begegnen, sind eine gemeinschaftlich orientierte Steuerung des Parkverhaltens, ein durchdachtes Parkraummanagement und die konsequente Erhebung eines Preises auf Parken im gesamten öffentlichen Raum.



Gefährliches Parken im Bereich von Haltestellen. Foto: BUND-Bremen

Wir wollen

- eine lebenswerte und menschengerechte Stadt für alle
- die Verbesserung der Aufenthaltsqualität an öffentlichen Orten
- eine nachhaltige Verkehrspolitik als Beitrag zu wirksamem Klimaschutz im Sinne unserer zukünftigen Generationen
- eine deutliche Schadstoff- und Lärminderung
- einen bewussten Umgang mit der knappen Ressource öffentlicher Raum
- mehr Sicherheit für Fußgänger*innen, Radfahrende, Kinder, bewegungs- und sinneseingeschränkte Personen
- die Förderung eines zukunftsfähigen Mobilitätsmix und eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs

Kurz: Wir wollen eine Verkehrswende!

Parkraumbewirtschaftung: Ein Schlüssel zur Verkehrswende

Parkraummanagement steuert das Angebot und die Nachfrage nach Stellplätzen für Kfz. Dazu setzt es ein Bündel von Maßnahmen zur Steuerung des Park- und Verkehrsverhaltens ein. Die Nachfrage kann durch die Kosten für das Parken gesteuert werden, das Angebot über Flächenbereitstellung oder Stellplatzeinschränkungen.

Als Teil der Verkehrswende verfolgt das Parkraummanagement für Bremen das Ziel, den wertvollen öffentlichen Raum vom ruhenden und fließenden motorisierten Individualverkehr (MIV) zu entlasten. Die Erfahrungen aus anderen Städten (wie z.B. Amsterdam, Wien und anderen Städten) zeigen, dass eine konsequente Parkraumbewirtschaftung die innere Landkarte der Autofahrer*innen neu prägen kann.

Jeder Weg beginnt zu Fuß. Die Frage, ob am Ziel ein kostengünstiger Parkplatz zur Verfügung

steht, hat maßgeblichen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels. Wenn keine Parkplätze oder nur teure zur Verfügung stehen und ein gutes Angebot im Umweltverbund vorhanden ist, erhalten andere Verkehrsmittel den Vorzug vor dem privaten Kfz. Parkraum knapp und teuer zu machen ist eine wirksame Maßnahme zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs.

In Bremen wird nur ein Teil des Parkraums in der Innenstadt bewirtschaftet. Was noch hinzukommen muss, ist eine Einbettung in ein gemeinwohlorientiertes Gesamtkonzept, das auf einen weitgehenden Ersatz des individuellen Pkw-Verkehrs durch die intelligente Nutzung anderer Verkehrsmittel in der gesamten Stadt abzielt.



Falschparker behindern Rad- und Fußverkehr. Foto: BUND-Bremen

Grundsätze für die Parkraumbewirtschaftung

1. Der öffentliche Raum gehört allen Bürger*innen der Stadt. Als Parkplatz ist er viel zu kostbar.
2. Parken wird nur auf legalen Parkplätzen toleriert. Illegales Parken (auf Grünflächen, Geh- und Radwegen, an Einmündungen und Überfahrten) wird konsequent geahndet.
3. Die Stellplätze im öffentlichen Raum werden schrittweise reduziert.
4. Alle Parkplätze im öffentlichen Raum werden bewirtschaftet.
5. Der Preis steigt mit der Nähe des Stellplatzes zum Zentrum und der Dichte des Quartiers.
6. Parken im öffentlichen Raum ist teurer als das Parken im Parkhaus. Das Parken im Parkhaus ist teurer als die Nutzung des ÖPNV.
7. Kostenpflichtiges Anwohnerparken wird flächendeckend eingerichtet. Zweitwagen und Wohnmobile haben keine Parkberechtigung. Für Gäste ist die Parkdauer begrenzt. Für Dienstleister und Lieferanten werden Kurzzeitparkplätze eingerichtet.
8. Der Umweltverbund (zu Fuß gehen, Radfahren, ÖPNV, Park&Ride und Carsharing) als attraktive Alternative zum eigenen Auto wird gestärkt.
9. Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung werden zweckgebunden für den Umweltverbund und die Aufwertung des öffentlichen Raums eingesetzt.



Subvention des Autoverkehrs: Kostenloses Kurzzeitparken mit Brötchen-Ticket. Foto: S. Glinka

Wie wirkt Parkraumbewirtschaftung auf die Menschen in der Stadt...

...die zu Fuß unterwegs sind

Die Menschen erleben, dass die Stadt ihnen gehört und nicht den parkenden Autos. Sie bewegen sich frei und entspannt auf den Gehwegen. Wo die Luft eine gute Qualität hat, wo es leise ist und mehr Grün gibt, lebt die Kommunikation unter den Menschen auf. Die Stimmung wird besser.

...die mit dem Fahrrad fahren

Das Radfahren macht mehr Spaß. Die Radverkehrsflächen sind frei von parkenden Autos, gefährliche Ausweichmanöver sind nicht nötig. Die Abstände zu den anderen Verkehrsteilnehmern sind komfortabel. Die Radfahrer*innen haben eine gute Übersicht über das Verkehrsgeschehen, sie können sich entspannt und sicher fortbewegen und mehr Menschen trauen sich auf das Fahrrad.

...die von außerhalb auf dem Weg zur Arbeit sind

Der Weg zur Arbeit in die Stadt, sei es mit dem Fahrrad, dem ÖPNV oder mit dem Auto, wird berechenbar. Wer mit dem Auto unterwegs ist, weiß vorher, ob und wo ein Parkplatz verfügbar ist und wo es sinnvoll ist, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen. Wenn es attraktiver ist, in der Stadt zu leben, werden Pendler in Erwägung ziehen, in die Nähe des Arbeitsplatzes zu ziehen (und das Auto abschaffen).

...die mit Bus und Bahn unterwegs sind

Die Kunden des öffentlichen Nahverkehrs freuen sich darüber, dass durch die erhöhte Nachfrage das Angebot ausgeweitet wird und die Taktzeiten verbessert werden.

...die als Touristen die Stadt besuchen

Die Besucher lieben die Atmosphäre der ruhigen und grünen Stadt. Sie freuen sich über die freie Sicht auf die Sehenswürdigkeiten und Häuser der Stadt. Sie profitieren von einer guten ÖPNV-Infrastruktur.

...die als Dienstleister ihre Kunden aufsuchen

Botendienste, Lieferanten und Pflegekräfte finden leicht einen Platz, an dem sie ihr Fahrzeug abstellen können, ohne gegen Regeln zu verstoßen oder zu behindern. Rettungsfahrzeuge und die Feuerwehr erreichen ihre Einsatzorte auf dem direkten Weg.

...die hier wohnen

Die Menschen, die in der Stadt wohnen, erleben die gesteigerte Lebensqualität. Der Aufenthalt vor dem Haus ist viel angenehmer und die Kommunikation mit den Nachbarn wird belebt. Für diejenigen, die ein Auto nutzen, wird es zur Gewohnheit, das Auto in die eigene Garage zu stellen oder sie wählen das Carsharing. Das Anwohnerparken erlaubt den Berechtigten konfliktfreies Parken.

...die einkaufen und Erledigungen machen wollen

Auf freien und sicheren Fuß- und Radwegen ist es angenehm, Besorgungen zu machen. Für größere Entfernungen bieten sich (ergänzend) Bus und Bahn an. Für schwere Einkäufe kann Lieferung vereinbart werden, man nutzt das Carsharing oder kostenfreie Lastenräder, die ab 2018 in einigen Bremer Vierteln angeboten werden sollen.

...die Dienstleistungen anbieten und Handel treiben

Die Kunden kommen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn entspannt an. Die mit dem Auto gekommen sind, haben direkt ihren Platz im Parkhaus gefunden. Die bessere Stimmung wirkt sich positiv auf das Geschäft aus.

...die Stadtväter und -Mütter

Der "weiche Standortfaktor" Lebensqualität ist ein wichtiger Aspekt im Wettbewerb der Stadt um die Ansiedlung von Zukunftsindustrien und um die besten Köpfe. Erlöse aus der Parkraumbewirtschaftung bieten die Möglichkeit (und Verpflichtung) zusätzlich in Grünflächen und umweltfreundliche Verkehrslösungen zu investieren.



Kein Durchkommen für Eltern mit Kinderwagen. Foto: B. Wupperman



Durch blockierte Rad- und Fußwege steigt die Unfallgefahr, besonders für schwächere Verkehrsteilnehmer*innen wie Kinder und ältere Menschen. Foto: B. Wupperman

Wie kann die Wende gelingen?

Bremen fängt nicht bei Null an

Die Stadt Bremen hat gute Voraussetzungen, um die Verkehrswende auch beim Thema Parken grundsätzlich voranzubringen.

1. Bremen hat einen Fahrradanteil von rund 25%. Wir brauchen eine Fahrradinfrastruktur, die von allen sicher und bequem genutzt werden kann. Mit weiterer Förderung ist eine Steigerung auf 40% bis 2025 möglich.

2. Ein großes Plus sind das Straßenbahn- und S-Bahn-Netze. Diese müssen zügig weiter in den Bremer „Speckgürtel“ ausgeweitet werden, um es für Pendler*innen attraktiv zu machen, vom Auto auf den Umweltverbund umzusteigen.

3. Bremen ist beim Car Sharing weltweit Spitze. Mit weiterer öffentlicher Unterstützung und Stellplatz-Bevorrechtigung lassen sich weitere Potenziale erschließen.

Wir brauchen einen Masterplan „Parkraumbewirtschaftung Bremen“

Mit einem Masterplan „Parkraumbewirtschaftung“ ist der VEP 2025 zu konkretisieren.

Im Masterplan ist unter anderem zu berücksichtigen:

- Erfassung aller Parkplätze im öffentlichen Raum (Parkplatzkataster)
- Neue Ausgestaltung des Regelwerkes für das Anwohnerparken, ggfs. Modellversuch
- Regelwerk für die Gebührenordnung/Preisgestaltung
- Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes
- Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums (Begrünung, Stadtmöblierung)
- Kommunikations- und Partizipationsvorgehensweise
- Stufenplan für die Umsetzung



Einkaufen im Viertel. Mit dem Rad kein Problem. Foto: BUND-Bremen

Nächste Schritte

Einstellung von ausreichend Mitarbeiter*innen für die Überwachung des Parkraums, sofortiger Beginn der Ahndung illegalen Parkens

Einrichtung einer Planungsgruppe „Masterplan Parkraumbewirtschaftung“ unter Beteiligung der Verbände (Träger öffentlicher Belange)

Schaffen des haushaltsrechtlichen Rahmens, damit die Überschüsse aus der Parkraumbewirtschaftung zweckgebunden für den Umweltverbund und die Aufwertung des öffentlichen Raums eingesetzt werden können

Ansprechpartner in den Verbänden



Dieter Mazur,
Dr. Georg Wietschorke
Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland (BUND)
Landesverband Bremen e.V.
Am Dobben 44, 28203 Bremen
Tel. 0421 79 00 20



Wolfgang Köhler-Naumann
Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Landesverband Bremen e.V.
c/o BUND-Haus
Am Dobben 44, 28203 Bremen
Tel. 0421 70 21 91



Angelika Schlansky
Fachverband Fußverkehr Deutschland
FUSS e.V. Bremen
Liebensteiner Straße 36
28205 Bremen
Tel. 0421 44 64 57



Sven Eckert
Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
ADFC Bremen
Bahnhofsplatz 14a
28195 Bremen
Tel. 0421 51 77 88 20

Bremer Bündnis für die Verkehrswende

Im Juni 2017 haben
sich die genannten
Verbände aus Bremen
zu einem Bündnis
zusammengeschlossen,
um eine ökologische
Verkehrswende voran-
zutreiben.

Mitglieder der Arbeitsgruppe

Gudrun Eickelberg
Conny Ernst
Leandro Fangmann
Stephan Glinka
Richard Grassick
Friederike Gravenhorst
Malte Halim
Mandiro Knupfer-Singh
Dieter Mazur
Wolfgang Köhler-Naumann
Tilman Neubronner
Michael Paul
Angelika Schlansky
Dr. Georg Wietschorke
Dr. Beatrix Wupperman

Bildnachweis

Titelbild | blickpixel / pixabay