

Mitteilung des Senats

„Überwachung des ruhenden Verkehrs: Wie werden Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit in Bremen gesichert?“

**Mitteilung des Senats
an die Stadtbürgerschaft
vom 28. Juni 2022**

Die Große Anfrage der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der SPD und DIE LINKE sowie die Beantwortung durch den Senat ist als Anlage beigefügt.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt Kenntnis.

Anlage(n):

1. Anlage zu Drs-20-726 S

„Überwachung des ruhenden Verkehrs: Wie werden Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit in Bremen gesichert?“

Die Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der SPD und DIE LINKE haben folgende Große Anfrage an den Senat gerichtet:

In vielen Bremer Quartieren ist der Straßenraum durch illegal auf Fußwegen und in Kreuzungsbereichen abgestellte Fahrzeuge geprägt. Dies schränkt die Bewegungsfreiheit von Menschen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen ein und gefährdet die Verkehrssicherheit von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Das illegale Parken steht damit auch den Zielen der klimafreundlichen Verkehrswende entgegen. Auch für die Sicherheit von Anwohner*innen ist das Parken in Kreuzungsbereichen und das illegal aufgesetzte Parken eine Gefahr, weil immer wieder insbesondere Fahrzeuge der Feuerwehr an der Einfahrt in solche Straßen behindert werden. Auch für die Fahrzeuge der Müllabfuhr stellen die illegal abgestellten Fahrzeuge wiederholt ein Hindernis dar. Sie behindern die Sicht und nehmen öffentlichen Raum in Anspruch, der damit den Menschen nicht mehr zur Verfügung steht, ob andere Verkehrsteilnehmer*innen oder spielende Kinder.

Die Stadtbürgerschaft hat im Herbst 2020 den von der Bürgerinitiative Platz da! eingebrachten Bürgerantrag in veränderter Fassung beschlossen. Darin hat die Stadtbürgerschaft den Senat aufgefordert, geltende Parkverbote durchzusetzen, mehr Kontrollpersonal einzusetzen und durch konsequentes Abschleppen den Anteil illegal abgestellter Fahrzeuge zu begrenzen. Erste Schritte diesbezüglich hat der Senat auch bereits umgesetzt und Stellen für neues Personal geschaffen. Zudem gilt seit dem 13. April 2021 ein neuer Abschlepperlass.

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Fälle aus den letzten fünf Jahren sind dem Senat bekannt, in denen durch illegales Parken Einsatzkräfte von Feuerwehr und Rettungsdienst behindert wurden?
2. Wie viele Fälle aus den letzten fünf Jahren sind dem Senat bekannt, in denen es durch illegales Parken zu Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gekommen ist?
3. In wie vielen Straßen in der Stadt Bremen sind Nahmobilität und Barrierefreiheit durch illegales Parken eingeschränkt, etwa, weil Menschen mit Rollstuhl oder Kinderwagen den Gehweg nicht nutzen oder sich dort nicht begegnen können? Falls keine genauen Zahlen vorliegen, wie wird der Anteil bzw. die Anteile geschätzt? Welche Quartiere sind hiervon besonders betroffen?
4. Wie viele der im öffentlichen Raum abgestellten Autos parken aktuell durchschnittlich falsch (auf Gehwegen, in Kreuzungsbereichen usw.)? Auf welche Weise wurden diese Zahlen ermittelt?
5. Falls diese Zahlen noch nicht vorliegen: Für wann sind die Erhebungen im Sinne des ersten Punktes des Platz-da!-Beschlusses geplant, wie sollen sie konkret durchgeführt werden und wie kann hierbei eine Aufschlüsselung auch nach Quartieren bzw. Stadtteilen erfolgen?
6. Seit dem 13. April gilt in Bremen ein neuer Abschlepperlass. Welche Veränderungen hat dieser für die Abschlepppraxis der Ordnungskräfte bewirkt?

7. Welche Gefahren und Beeinträchtigungen sind mit dem aufgesetzten Parken verbunden und nach welchen Maßgaben wird es bisher geahndet??
8. Wie wird nach Kenntnis des Senats die Gefahrensituation durch illegales Parken für Menschen mit Beeinträchtigungen von den für Menschen mit Beeinträchtigungen zuständigen Stellen und Organisationen, wie dem Landesbehindertenbeauftragten, eingeschätzt?
9. In wie vielen Straßen in Bremen ist das Gehwegparken gemäß Zeichen 315 erlaubt? Wie breit sollten Gehweg und Fahrbahn nach geltenden Verwaltungsvorschriften und einschlägiger Rechtsprechung sein, damit das Gehwegparken zugelassen werden kann, und wie strikt werden diese Vorgaben in Bremen beachtet?
10. Mit welchem Konzept soll der Anteil illegal parkender Fahrzeuge bis Ende nächsten Jahres dauerhaft mindestens unter 10 Prozent gesenkt werden, wie im Platz-da!-Beschluss der Stadtbürgerschaft gefordert?
11. Welche Maßnahmen gehören zu diesem Konzept und wie ist jeweils der Umsetzungsstand?
12. Wie viel Kontrollpersonal ist für die Umsetzung dieses Konzepts notwendig?
13. Sieht der Senat in bestimmten Quartieren einen besonders hohen Parkdruck und wenn ja, welche Gründe sieht er hierfür und welche Maßnahmen beabsichtigt er zur Verbesserung der Situation?
14. Inwieweit hält der Senat die geplante Novellierung des Stellplatzortsgesetzes in Form eines Mobilitätsortsgesetzes geeignet, für eine Verbesserung der angespannten Mobilitätssituation in belasteten Quartieren zu sorgen?
15. Wie viel Kontrollpersonal ist in der Verkehrsüberwachung derzeit vorhanden?
16. Wo wird dieses Kontrollpersonal derzeit eingesetzt? Bitte nach Stadtteilen und nach bewirtschafteten und nicht bewirtschafteten Bereichen unterscheiden.
17. Wie viele Bußgelder wurden in den vergangenen drei Jahren jeweils für illegal abgestellte Fahrzeuge (auf Gehwegen, in Kreuzungsbereichen), für nicht vorhandene Parktickets und aus anderen Gründen verhängt? Bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und Tatbeständen.
18. Wie viele Fahrzeuge wurden in den vergangenen drei Jahren jeweils abgeschleppt? Bitte aufgeschlüsselt nach Jahren, Stadtteilen und Tatbeständen.
19. Wie viel Kontrollpersonal wird jeweils Ende des Jahres 2021, 2022 und 2023 voraussichtlich erreicht? Wie viele Stellen wurden oder werden in den Jahren 2021 bis 2023 insgesamt zusätzlich geschaffen?
20. Zu welchem Zeitpunkt kann die Zahl von 100 Verkehrsüberwacher*innen, die nach dem Platz-da!-Beschluss der Stadtbürgerschaft mindestens anzustreben sind, voraussichtlich erreicht werden?
21. Wie ist der Grad der Refinanzierung des Kontrollpersonals jeweils in Stadtteilen mit Bewohner:innenparken, mit verbreitet illegal aufgesetztem Parken ohne Bewirtschaftung, und in Stadtteilen, die weder bewirtschaftet werden noch von illegal aufgesetztem Parken geprägt sind?

22. Was fehlt an technischer Ausrüstung beim Ordnungsamt, um eine weitgehend elektronische und automatisierte Abwicklung der Bußgeldvorgänge zu ermöglichen, wie dies in Bremerhaven bereits praktiziert wird?
23. Inwieweit würde sich mit einer Umstellung auf das Bremerhavener Verfahren die Refinanzierungsquote verbessern?

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

1. Wie viele Fälle aus den letzten fünf Jahren sind dem Senat bekannt, in denen durch illegales Parken Einsatzkräfte von Feuerwehr und Rettungsdienst behindert wurden?

Die Beantwortung der Frage erfolgt durch die folgende Aufstellung (erfasst sind sowohl die von der Polizei Bremen als auch von der Verkehrsüberwachung des Ordnungsamtes festgestellten Verstöße):

Verbotswidriges Parken mit Behinderung von Einsatzkräften der Feuerwehr und des Rettungsdienstes						
Lfd.-Nr.	Tatbestandsnummer und Tatbestand	Anzahl der Verstöße				
		2016	2017	2018	2019	2020
1	<p>112600 Sie parkten an einer engen/unübersichtlichen) Straßenstelle. Bei der vorhandenen Restfahrbahnbreite war eine Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge im Einsatz nicht mehr gewährleistet.</p> <p>§ 12 Abs. 1, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 51b.3 BKat; § 19 OWiG 1 Punkt + 60,00 Euro</p>	16	39	41	62	44
2	<p>112606 Sie parkten im Bereich einer scharfen Kurve. Die Verkehrsfläche im Kurvenbereich war dadurch so stark eingengt, dass eine Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge im Einsatz nicht mehr gewährleistet war.</p> <p>§ 12 Abs. 1, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 51b.3 BKat; § 19 OWiG 1 Punkt + 60,00 Euro</p>	3	3	3	2	1
3	<p>112211 Sie hielten vor oder in einer amtlich gekennzeichneten Feuerwehrezufahrt und behinderten +) dadurch Andere.</p> <p>§ 12 Abs. 1, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 51.1 BKat; § 19 OWiG</p> <p>Tab.: 712012 15,00 Euro</p>	1	2	1	0	2

4	<p>112612 Sie parkten vor oder in einer amtlich gekennzeichneten Feuerwehrezufahrt und behinderten +) dadurch ein Rettungsfahrzeug im Einsatz.</p> <p>§ 12 Abs. 1, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 53.1 BKat; § 19 OWiG</p> <p>Tab.: 712012 1 Punkt + 65,00 Euro</p>	0	9	1	4	5
5	<p>141051 Sie hielten verbotswidrig im Bereich einer Feuerwehrezufahrt/einer Feuerwehrezufahrt/eines Rettungsweges) (Zeichen 283 mit Zusatzzeichen) und behinderten +) dadurch ein Rettungsfahrzeug im Einsatz.</p> <p>§ 41 Abs. 1 iVm Anlage 2, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG;</p> <p>-- BKat; § 19 OWiG Tab.: 741037 15,00 Euro</p>	1	0	0	0	0
6	<p>141518 Sie parkten verbotswidrig im Bereich einer Feuerwehrezufahrt/einer Feuerwehrezufahrt/eines Rettungsweges *) (Zeichen 283 mit Zusatzzeichen) und behinderten +) dadurch ein Rettungsfahrzeug im Einsatz.</p> <p>§ 41 Abs. 1 iVm Anlage 2, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG;</p> <p>-- BKat; § 19 OWiG Tab.: 741037 65,00 Euro ohne Punkt</p>	0	2	0	2	1

Die niedrigeren Zahlen bei Verstößen, bei denen es um ein rechtswidriges „Halten“ geht, erklären sich vor dem Hintergrund, dass der Haltevorgang konkret von den Einsatzkräften der Polizei und des Ordnungsamtes beobachtet werden muss, was eher selten der Fall ist. Gleiches gilt für Fälle, in denen eine „konkrete“ Behinderung erforderlich ist. Hier müsste ein Verstoß konkret beobachtet oder von der Feuerwehr angezeigt werden.

2. Wie viele Fälle aus den letzten fünf Jahren sind dem Senat bekannt, in denen es durch illegales Parken zu Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gekommen ist?

In der Verkehrsunfalldatenbank der Polizei Bremen wurden in den zurückliegenden fünf Jahren (01.01.2016 – 31.12.2020) insgesamt bei acht Verkehrsunfällen die Unfallursache so angegeben, dass der Unfallverursachende unzulässig gehalten oder geparkt hat. Als Unfallbeteiligte wurden hierbei im Rahmen der Abfrage Fußgänger:innen und Radfahrer:innen ausgewählt.

3. In wie vielen Straßen in der Stadt Bremen sind Nahmobilität und Barrierefreiheit durch illegales Parken eingeschränkt, etwa, weil Menschen mit Rollstuhl oder Kinderwagen den Gehweg nicht nutzen oder sich dort nicht begegnen können? Falls keine genauen Zahlen vorliegen, wie wird der Anteil bzw. die Anteile geschätzt? Welche Quartiere sind hiervon besonders betroffen?

Dem Senat liegen keine umfassenden Informationen für das gesamte Stadtgebiet bzgl. der Frage vor, in wie vielen Straßen des bremischen Stadtgebiets die Nahmobilität und insbesondere die Barrierefreiheit durch nicht-regelkonformes Kfz-Parken eingeschränkt wird.

Es ist bekannt, dass illegales Parken auf Gehwegen oder das Parken weit in Einmündungsbereiche hinein besonders in innenstadtnahen Quartieren weit verbreitet ist. Diese Parkpraxis findet sich zumeist in Bereichen mit hohem Parkdruck, in denen das Falschparken nicht durch bauliche Maßnahmen (z.B. Poller) verhindert wird. Aufgrund des zunehmenden Fahrzeugbestands und immer größer werdenden Fahrzeugabmessungen (Länge und Breite) verschärfen sich Parkdruck und Belastungen immer weiter.

Der Grad der daraus resultierenden Behinderungen von Gehwegen oder Fahrgassen ist dabei unterschiedlich, abhängig insbesondere von den baulichen Gegebenheiten und Straßenprofilen. Aufgrund der ohnehin oft schmalen Gehwege in Wohnquartieren werden die erforderlichen Anforderungen an Restgehwegbreiten von 2,50 m (Regelfall Neubau: 2,50 m; Regelfall Bestand: mindestens 1,80 m) oft unterschritten. In vielen Quartiersstraßen ist ein Nebeneinandergehen von zwei Personen aufgrund der Parkpraxis nicht möglich. Manche Wege werden durch parkende Fahrzeuge so weit verengt, dass sogar Rollstühle oder Kinderwagen nicht mehr durchpassen. Zusätzlich blockieren abgestellte Fahrräder oder Mülltonnen die Gehwege. Auch die für eine gute Befahrbarkeit mit Müllfahrzeugen oder auch Feuerwehr erforderlichen Fahrgassenbreiten (mindestens 3,05 m, bzw. 3,25 m bei beidseitigem Parken) werden in einigen Straßen unterschritten (siehe dazu auch Frage 9).

Im Zusammenhang mit der aktuellen Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (Thema „Parken in Quartieren“) wurde eine Erhebung zum Gehwegparken in den innenstadtnahen Stadtteilen (Findorff, Östliche Vorstadt sowie in Teilen von Walle, Schwachhausen und der Neustadt) durchgeführt, um die Belastungsgrade der Quartiere durch das regelwidrige Parken einzuschätzen. Dafür wurden Restgehweg- und Fahrgassenbreiten in den Straßen ermittelt. Hier zeigte sich, dass die verschiedenen Quartiere eines Stadtteils sehr unterschiedlich belastet sind. In jedem Stadtteil gibt es Quartiere, die hoch belastet sind, und andere, die eher geringere Belastungen aufweisen.

Am Beispiel der Östlichen Vorstadt: Im Quartier südlich von Vor dem Steintor (zwischen Sielwall und St.-Jürgen-Straße) ist Gehwegparken nur in einzelnen Bereichen festzustellen. Im Nachbarquartier östlich davon, zwischen St.-Jürgen-Straße / Verdener Straße / Am

Schwarzen Meer und Osterdeich hat sich in rund der Hälfte der Straßen das Gehwegparken etabliert. Bezogen auf die Straßenlängen liegt der Anteil der belasteten Wege sogar noch einmal deutlich darüber.

Bei der Umsetzung von Maßnahmen zum Ordnen des Parkens werden die jeweiligen Quartiere anlassbezogen für die konkreten Planungen betrachtet. Für eine Einführung von Bewohner:innenparken ist eine Parkraumuntersuchung zur Prüfung der rechtlichen Voraussetzung obligatorisch.

Die erfolgreiche Umsetzung von Bewohner:innenparken setzt regelkonformes Parken (und damit ggf. auch eine Neuordnung des Parkens) voraus – ebenso wie auch die verkehrsrechtlichen Anordnungen bei Ladeeinrichtungen für Elektromobilität. Für die bundesweit vorgesehene Förderung der Elektromobilität ist ein massiver Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur erforderlich, die gerade in den Stadtquartieren auch Ladeeinrichtungen im Straßenraum benötigt, da hier kaum Ladeoptionen in privaten Carports und Garagen bestehen. Daher ist auch für die Installation von Elektrolademöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum geordnetes Parken eine zwingende Voraussetzung.

4. Wie viele der im öffentlichen Raum abgestellten Autos parken aktuell durchschnittlich falsch (auf Gehwegen, in Kreuzungsbereichen usw.)? Auf welche Weise wurden diese Zahlen ermittelt?

Da die „Richtigparker:innen“ statistisch nicht erfasst werden, kann keine Zahl der durchschnittlich falsch geparkten Autos im Bremer Stadtgebiet mitgeteilt werden. Es kann jedoch mitgeteilt werden, wie viele Verwarnungen insgesamt in den letzten vier Jahren erteilt wurden.

Bei den folgenden Zahlen über Verwarnungen handelt es sich um alle Tatbestände, die dem bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog zu entnehmen sind (nur Verkehrsüberwachung).

2018	160.793
2019	173.260
2020	134.636
2021	82.514 (Stichtag: 26.09.2021)

Die folgende Aufstellung umfasst die Anzahl der von der Polizei Bremen und der Verkehrsüberwachung festgestellten Parkverstöße für die Jahre 2018 bis 2021 (Stichtag 31.10.2021):

2018	183.197
2019	191.641
2020	143.816
2021	105.586 (Stichtag 31.10.2021)

Der Rückgang der Zahlen in 2020 und 2021 erklärt sich vor dem Hintergrund, dass bedingt durch die Corona Pandemie und dem dazugehörigen Lockdown die Verkehrsüberwachung 2020 im Innenstadtbereich zurückgefahren werden musste. Auch die Polizei Bremen war in hohem Maße an der Durchsetzung der coronabedingten Maßnahmen beteiligt. Zugleich hat sich aufgrund des zeitweise bestehenden Lockdowns in 2020 und 2021 die Zahl der Verwarnungen im üblicherweise stark frequentierten Innenstadtbereich verringert. Zudem wurde seit Anfang November 2020 vermehrt Personal im sog. Sunrise Projekt eingesetzt. Hier wurden in den ersten 14 Tagen lediglich gelbe Karten verteilt, ohne Verwarnungen zu erfassen. Auch wurden Verkehrsüberwacher:innen vermehrt zum Abschleppen nicht zugelassener Fahrzeuge eingesetzt.

5. Falls diese Zahlen noch nicht vorliegen: Für wann sind die Erhebungen im Sinne des ersten Punktes des Platz-da!-Beschlusses geplant, wie sollen sie konkret durchgeführt werden und wie kann hierbei eine Aufschlüsselung auch nach Quartieren bzw. Stadtteilen erfolgen?

Nach dem ersten Punkt des Beschlusses der Stadtbürgerschaft zum Änderungsantrag zum Bürgerantrag „Platz-da!“ sollen Parkverbote durch „häufigere und stadtweite Kontrollen“ durchgesetzt werden und „Fahrzeuge im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens konsequent abgeschleppt werden, sodass der „Anteil illegal parkender Autos bis Ende 2022 dauerhaft mindestens unter 10 Prozent gesenkt wird“.

Für die Umsetzung der Maßnahmen zum Ordnen des Parkens, wie es das Konzept zu „Parken in Quartieren“ der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans vorsieht, sollen Parkraumuntersuchungen zur Analyse der bestehenden Situationen in den Quartieren durchgeführt werden, um die Möglichkeit zur Einführung von Bewohner:innenparken zu prüfen. Dabei wird unter anderem die Anzahl der regelwidrig abgestellten Fahrzeuge sowie die Anzahl der regelkonformen Stellplätze ermittelt. „Die jeweils notwendigen, anlassbezogenen Parkraumuntersuchungen, die für jedes Quartier, das im Rahmen des Konzepts „Parken in Quartieren“ bearbeitet wird, durchgeführt werden, können durch allgemeine Vorab-Parkuntersuchungen nicht ersetzt werden. Parkraumuntersuchungen sind zeit- und kostenintensiv. Sie werden daher für die Quartiere durchgeführt, für die Handlungsbedarf zum Ordnen des Parkens gesehen wird. Eine allgemeine Vorab-Parkraumuntersuchung wäre nicht zielführend, da sie zum Zeitpunkt der Bearbeitung auf Quartierebene (Bearbeitungsreihenfolge nach Handlungsdruck und entsprechender Prioritätenliste) u.U. veraltet wäre und somit wiederholt werden müsste. Aktuelle Parkraumuntersuchungen sind zur Prüfung der Voraussetzung zur Einführung von Bewohnerparken vorgeschrieben.“ Die Erhebungen sind im Vorlauf zur Umsetzung des Konzepts in einem bestimmten Quartier vorzunehmen. Das variiert von Quartier zu Quartier, weshalb kein konkreter Zeitpunkt genannt werden kann. Eine allgemeine umfängliche Untersuchung der regelwidrig Parkenden für alle Quartiere kann diese anlassbezogene Erhebung, die die aktuelle Situation erfasst, nach Auffassung des Senats nicht ersetzen.

6. Seit dem 13. April gilt in Bremen ein neuer Abschlepperlass. Welche Veränderungen hat dieser für die Abschlepppraxis der Ordnungskräfte bewirkt?

Der neue Abschlepperlass geht auf verschiedene Problemlagen ein, die in den vergangenen Jahren in der Praxis relevant wurden. Hierzu gehören etwa das Abstellen von Anhängern im öffentlichen Raum oder das Parken in Parks und Grünanlagen. Beim Parken auf

Gehwegen wurde bereits zuvor verwarnt und auch abgeschleppt, wenn Beschwerden vorliegen und die Verkehrssicherheit für Fußgänger:innen beeinträchtigt war. Neu ist nun, dass laut Abschlepperlass beim aufgesetzten rechtswidrigem Parken auf Gehwegen auch ohne vorliegende Beschwerdelage abgeschleppt werden kann, wenn die verbleibende Restgehwegbreite 1,50 Meter unterschritten wird, da in der Regel davon ausgegangen werden kann, dass ein Gehweg dann nicht mehr barrierefrei genutzt werden kann. Damit ist erstmals ein festes Maß in einem Abschlepperlass festgehalten worden, das in der Praxis zu mehr Handlungssicherheit bei der Überwachung führt. Dies gilt gerade im Hinblick auf die Umsetzung des Konzepts Parken in Quartieren und damit für Straßen, wo bei Falschparken nur geringe Restgehwegbreiten verbleiben.

7. Welche Gefahren und Beeinträchtigungen sind mit dem aufgesetzten Parken verbunden und nach welchen Maßgaben wird es bisher geahndet?

Aufgesetztes Parken stellt insbesondere Beeinträchtigungen bzw. Behinderungen für Personen dar, die den Gehweg nutzen möchten. Durch das aufgesetzte Parken wird die Breite des Gehweges reduziert, wodurch fahrradfahrende Kinder, Personen mit Kinderwagen oder ähnlichen Transportmitteln und Personen, die auf eine Mobilitätshilfe wie z.B. einen Rollator oder Rollstuhl angewiesen sind, beeinträchtigt werden können. An Zäunen abgestellte bzw. abgeschlossene Fahrräder verengen den Gehweg häufig noch zusätzlich. Personen, die den Gehweg aufgrund der Einengung nicht mehr nutzen können, müssen auf die Fahrbahn ausweichen.

Das regelwidrig aufgesetzte Parken kann in besonders schmalen Straßen auch zu Beeinträchtigungen von Einsatzfahrzeugen von Rettungsdienst, Feuerwehr und Polizei führen.

Sofern aufgesetztes Parken nicht ausdrücklich erlaubt ist, handelt es sich dabei um eine Ordnungswidrigkeit, die nach dem bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog geahndet werden kann. Bei einer bestehenden Behinderung kann das unzulässig parkende Fahrzeug zudem abgeschleppt oder umgesetzt werden. Die Ahndung der Verstöße erfolgt gemäß Opportunitätsprinzip nach individueller Beurteilung der jeweiligen Situation durch die Verkehrsüberwachung im Rahmen der Ausübung pflichtgemäßen Ermessens.

Ungeachtet des laufenden Berufungsverfahrens gegen die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Bremen vom 11.11.2021 (5 K 1968/19) werden die Senatorin für Mobilität und der Senator für Inneres über das zeitliche Vorgehen zur Umsetzung des Konzepts Parken in Quartieren und Straßen, bei denen ein besonders dringender Handlungsbedarf aus Sicht der Rettungssicherheit, der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit (s. u.) bestehen, abstimmen.

8. Wie wird nach Kenntnis des Senats die Gefahrensituation durch illegales Parken für Menschen mit Beeinträchtigungen von den für Menschen mit Beeinträchtigungen zuständigen Stellen und Organisationen, wie dem Landesbehindertenbeauftragten, eingeschätzt?

Grundlage für eine gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe von Menschen mit Behinderungen ist eine möglichst umfassend barrierefrei gestaltete Umwelt. Die Herstellung umfassender Barrierefreiheit ist eine der wesentlichen Verpflichtungen der UN-Behindertenrechtskonvention.

Zur Umsetzung dieser Verpflichtung sind einfachgesetzliche Vorgaben in § 8 Abs. 5 Satz 1 BremBGG und in § 10 Abs. 1 Satz 2 BremLStrG geregelt, welche die Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum sicherstellen sollen.

Zur weiteren untergesetzlichen Konkretisierung der Vorgaben ist am 25.03.2020 die gemeinsame Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten in Kraft getreten.

In Ziffer 5.1 der Richtlinie wird erläutert: Die nutzbare Mindestbreite von Gehwegen beträgt 1,80 m ohne Berücksichtigung der nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) empfohlenen beidseitigen Schutzstreifen von 20 cm zur Hauswand und 50 cm zum fließenden Verkehr. Letztere 50 cm können im Fall des (aufgesetzten) Parkens unberücksichtigt bleiben, da es sich nicht um fließenden Verkehr handelt. Sie entsprechen den ca. 50 cm, die bei Entfall des aufgesetzten Parkens zusätzlich zur Verfügung stehen.

Im Grundsatz gilt damit das Mindestmaß von 1,80 m für die lichte Gehwegbreite. Abweichungen sind in begründeten Einzelfällen jedoch im Einvernehmen mit der Obersten Straßenverkehrsbehörde und im Benehmen mit dem Landesbehindertenbeauftragten und den zuständigen Beiräten möglich.

Wenn die Regelungen zur Mindestbreite aufgrund von illegalen Parken eingeschränkt werden, stellt das für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine - teilweise unüberwindbare - Barriere dar. An vielen Stellen blockieren falsch parkende Autos auch notwendige Wegebeziehungen an Einmündungen und Querungen. Das Falschparken schränkt insbesondere Menschen mit Beeinträchtigungen in ihrer Mobilität stark ein und erhöht deren Sicherheitsrisiken im Straßenverkehr. So hat zum Beispiel das regelmäßige Zuparken der Hauseingangstür einer Rollstuhlnutzerin dazu geführt, dass sie über einen längeren Zeitraum ihr Haus gar nicht oder nur mit viel Aufwand verlassen konnte. Erst das Aufstellen von Pollern hat Abhilfe geschaffen.

Auch für blinde oder sehbehinderte Menschen stellen zugeparkte Wege ein Hindernis dar. Häufiger Richtungswechsel und hintereinanderliegende Hindernisse können zu einem Orientierungsverlust führen, welcher eine Gefährdung für diese Personengruppe darstellt.

Ein weiteres Problem, wenn Fahrzeuge aufgesetzt auf Radwegen parken, ist die Verdrängung des Radverkehrs. Das Ausweichen auf den Gehweg führt zu Konflikten mit Fußgänger:innen und verschärft den Platzmangel. Für behinderte Nutzer:innen des Fußweges stellt die Nutzung des Gehweges durch Radfahrer:innen eine zusätzliche Unfallgefährdung dar.

Zudem könnte es durch aufgesetztes Parken auch des Öfteren zu Beschädigungen der Gehwege kommen. Pflastersteine, welche durch das Gewicht der Fahrzeuge hochgedrückt werden könnten, sind in der Praxis keine Seltenheit. Insbesondere für gehbehinderte oder blinde Menschen können solche Kanten Stolperfallen darstellen und Stürze verursachen.

Zudem können Menschen oft aufgrund von regelwidrigem Gehwegparken, abgestellter Fahrräder oder nicht zurückgeschnittenem Grünbewuchs nur hintereinander den Gehweg nutzen, sodass Personen mit Mobilitätseinschränkung nicht beim Gehen unterstützt werden können. Sind die verbleibenden Restgehwegebreiten zu schmal, müssen die Betroffenen umkehren und/oder auf die Straße ausweichen. Dies stellt ein hohes Gefahrenpotential dar, insbesondere da Sichtbeziehungen zum fließenden Pkw- und Radverkehr oft durch Falschparkende eingeschränkt werden. Optionen zur Querung sind an vielen Stellen

blockiert. Die eingeschränkte Barrierefreiheit vieler Straßen durch bauliche Gegebenheiten (Kopfsteinpflaster und hohe Bordsteine) erhöht das Unfallpotenzial bei erzwungenen Umwegen.

Dem Senat ist sehr bewusst, dass die Gefahrensituation durch illegales Parken für Menschen mit Beeinträchtigungen aus den oben genannten Gründen auch seitens des Landesbehindertenbeauftragten als nicht unerheblich eingeschätzt wird. Illegales Parken geht oftmals mit Beeinträchtigungen der Barrierefreiheit für behinderte Menschen sowie der Schaffung von Gefahrensituationen für diese einher. Die Relevanz dieses Problems wird auch aufgrund der beim Landesbehindertenbeauftragten eingehenden Beschwerden deutlich.

9. In wie vielen Straßen in Bremen ist das Gehwegparken gemäß Zeichen 315 erlaubt? Wie breit sollten Gehweg und Fahrbahn nach geltenden Verwaltungsvorschriften und einschlägiger Rechtsprechung sein, damit das Gehwegparken zugelassen werden kann, und wie strikt werden diese Vorgaben in Bremen beachtet?

In den hochbelasteten innenstadtnahen Quartieren (Teilbereiche von Walle, Findorff, Schwachhausen, der Östlichen Vorstadt und der Neustadt, wie im Rahmen des Entwurfs der Teilfortschreibung des VEP als Handlungsschwerpunkt definiert) ist das Parken auf Gehwegen gemäß Zeichen 315 in ca. 50 Straßen erlaubt. Es gibt derzeit keine Übersicht darüber, in wie vielen Straßen außerhalb der zentralen Quartiere diese Anordnungen derzeit gelten.

In der aktuell geltenden Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung heißt es wie folgt:

„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 [...] und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden sowie die Bordsteine ausreichend abgeschrägt und niedrig sind.“

Die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) empfiehlt – in Übereinstimmung mit den Empfehlungen des Deutschen Verkehrssicherheitsrats – eine Gehwegbreite von 2,50 m, die sich aus den Platzanforderungen von Fußgänger:innen und/oder Rollstuhlfahrer:innen im Begegnungsfall ergeben. Als nutzbare Mindestbreite – ohne beidseitigen Schutzstreifen – ist in der rechtlich unverbindlichen Richtlinie eine Gehwegbreite von 1,80 m vorgesehen. Abweichungen sind in begründeten Einzelfällen im Einvernehmen mit der Obersten Straßenverkehrsbehörde und im Benehmen mit dem Landesbehindertenbeauftragten und den zuständigen Beiräten möglich. Eine lichte Breite von 1,50 m für den Fußverkehr soll deshalb an keiner Stelle durch Gehwegparken unterschritten werden.

Die Anforderungen an die Breite von Fahrgassen ergeben sich aus der maximal zulässigen Fahrzeugbreite sowie Sicherheitsabständen: Fahrgassen müssen eine Mindestbreite von 3,05 m aufweisen.

Im bremischen Stadtgebiet gibt es eine Vielzahl von Bestands-Zeichen, mit denen das Gehwegparken angeordnet wurde (Zeichen 315). Mit diesen Altanordnungen ergeben sich zum Teil Restgehwegbreiten, die unter den aktuell geltenden Mindestanforderungen liegen. Einer der Gründe dafür ist, dass sich die Fahrzeugabmessungen in den letzten Jahren deutlich vergrößert haben und mehr Raum einnehmen. Ein anderer Grund ist die weiterhin steigende Motorisierung. Im Zusammenhang mit dem Ordnen des Parkens in den

Quartieren, das nach dem Beschluss der Bürgerschaft zum Änderungsantrag zum Bürgerantrags „Platz Da!“ zunächst in den innenstadtnahen Quartieren umgesetzt wird, sollen diese Altanordnungen überprüft und bestätigt oder zurückgenommen werden. Auch der Erlass neuer Anordnungen ist nicht ausgeschlossen, wenn an der konkreten Örtlichkeit die genannten Abstände eingehalten werden können.

10. Mit welchem Konzept soll der Anteil illegal parkender Fahrzeuge bis Ende nächsten Jahres dauerhaft mindestens unter 10 Prozent gesenkt werden, wie im Platz-da!-Beschluss der Stadtbürgerschaft gefordert?

Im Rahmen der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wurde die Teilstrategie „Parken in Quartieren“ entwickelt und abgestimmt. Das Konzept sieht ein Bündel von obligatorischen und optionalen Maßnahmen vor, um das Parken zu ordnen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Straßenraum für unterschiedliche Nutzungsansprüche neu zu verteilen.

Die Maßnahmen zum Ordnen des Parkens sollen im Rahmen eines 4 Punkte-Plans stadtwweit erfolgen, beginnend in innenstadtnahen Quartieren (Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen, Findorff, Walle, Neustadt) umgesetzt werden. Die durch regelwidriges Kfz-Parken besonders hoch belasteten Quartiere sollen dabei vorrangig bearbeitet werden. Der Grad der Belastungen wurde durch eine Erhebung von Restgehweg- und Fahrgassenbreiten abgeschätzt. Darüber hinaus können auch andere Faktoren, wie z.B. die Nähe zu einem bestehenden Bewohnerparkgebiet (möglichen Verlagerungseffekten), die Priorität eines Quartiers in der Bearbeitungsreihenfolge erhöhen.

Zur Umsetzung des Vorgehens ist unter Beteiligung der Senatorin für Mobilität, dem Senator für Inneres, dem ASV sowie dem Ordnungsamt die Einrichtung einer Arbeitsgruppe unter Federführung der Senatorin für Mobilität vorgesehen.

Der 4 Punkte Plan umfasst folgende Aspekte:

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 Akzeptanz von Parkregeln zu erhöhen und dadurch ein ordnungsgemäßes Parken durch die Bewohner:innen von Quartieren zu fördern. Aufgrund des jahrelang praktizierten regelwidrigen Parkens herrscht zum Teil in der Bevölkerung ein Unwissen oder zumindest Unklarheit bezüglich geltender Vorschriften und vermeintlich „geduldeter“ Parkpraxis auf Gehwegen. Die Umsetzung der Kommunikationskampagne erfolgt ab ca. Herbst 2022 mit verschiedenen Elementen (z.B. Postwurfsendungen).

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, diejenigen Straßen vorab zu bearbeiten die Restgehwegbreiten von < 0,8 m aufweisen. Nachfolgend sollen in einem zweiten Schritt auch Straßen mit Restgehwegbreiten < 1,1 m bearbeitet werden. Dabei sollen zunächst die hochbelasteten, innenstadtnahen Quartiere im Fokus stehen. Danach wird die Maßnahme auch außerhalb der hochbelasteten, innenstadtnahen Bereiche und damit außerhalb des Kernbereichs von ‚Parken in

Quartieren' umgesetzt. Das Freihalten der Gehwege wird durch verschiedene Maßnahmen des ASV in den Straßen auf verschiedene Weise erreicht, z.B. Beschilderung, Markierungen von Stellplätzen und/oder Sperrflächen sowie ggf. Poller. Die Ordnung des Parkens in diesen Straßen wird durch eine intensiviertere Parkraumüberwachung, mit einer besonderen Schwerpunktsetzung in der Einführungsphase, begleitet werden. Dabei werden erforderlichenfalls auch Verdrängungseffekte in umliegenden Bereichen in den Blick genommen und ggf. nachjustiert.

Parallel zum straßenweisen Unterbinden des behindernden Gehwegparkens in besonders betroffenen Straßen soll das Parken in einem umfassenden, integrierten Konzept („Parken in Quartieren“) quartiersbezogen geordnet werden (Punkt 3). Es sieht eine Flankierung von ordnenden Maßnahmen (Beschilderung, Markierungen, Fahrradbügel sowie Überwachung) durch Schaffung von Angeboten zur Entlastung des Straßenraums und des Parkdrucks, insbesondere durch Carsharing und weitere Mobilitäts- und/ ggf. Parkraumangebote, Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken vor. Eine intensive Einbindung der Beiräte (Einvernehmen bei Anordnung Bewohnerparken) sowie Angebote zur Bürgerbeteiligung (z. B. durch gemeinsame Straßenbegehungen) sind vorgesehen. Die Umsetzung wird quartiersbezogen erfolgen. Die Bearbeitungsreihenfolge der Quartiere erfolgt nach einer Priorisierung aufgrund fachlich begründeter Kriterien im Rahmen des Gleichbehandlungsgrundsatzes.

Darüber hinaus wird das Parken in höchstbelasteten Straßen mit eingeschränkter Rettungssicherheit unabhängig vom Belastungsgrad des Quartiers vorrangig geordnet werden. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist bereits gestartet und soll für die bekannten Problemstellen in innenstadtnahen Quartieren in diesem Jahr im Wesentlichen abgeschlossen werden.

Das Maßnahmenpaket, das in allen zu bearbeitenden Straßen und Quartieren umgesetzt werden soll, umfasst zum einen die Überwachung des ruhenden Kfz-Verkehrs, um die gesetzlichen Parkregelungen insbesondere zum verbotswidrigen Parken auf Gehwegen und in Kreuzungsbereichen durchzusetzen.

Unabhängig davon werden auch Straßen, die nicht Teil möglicher Regelungen im Konzept „Parken in Quartieren“ sind, sukzessive und umfassend begangen werden, Vollzugserfordernisse ermittelt und Neuordnungen geprüft werden. Dies erfolgt mit Augenmaß und unter Beachtung der örtlichen Situation.

Zum anderen sollen (bei Bedarf) geltende Parkregelungen durch temporäre Beschilderungen zusätzlich verdeutlicht und Neuregelungen durch Stellplatzmarkierungen gekennzeichnet werden. Diese Maßnahmen sollen aus Gründen der Maßnahmeneffizienz durch Informations- und Beteiligungsprozesse begleitet werden, bevor Bußgelder verhängt werden. Danach sollen Fahrzeuge konsequent abgeschleppt werden, die durch Parken auf dem Gehweg Verkehrsteilnehmer offensichtlich an seinem Vorankommen hindern oder beeinträchtigen, insbesondere bei Unterschreitung einer Restgehwegbreite von 1,50 Meter. Davon unabhängig wird weiterhin ohne Vorwarnung abgeschleppt, wo dies aufgrund von darüber hinaus gehenden Verkehrsgefährdungen erforderlich ist.

Eine weitere oder ggf. alternative Maßnahme ist die Einführung von Parkraumbewirtschaftung (Kurzzeitparken mit Parktickets) – gegebenenfalls mit Bewohner:innenparken, sofern die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind und ein Beiratsbeschluss diesbezüglich vorliegt.

Parallel zur rechtskonformen Ordnung des Straßenraums sollen Angebote ausgebaut werden, die eine Alternative zum Autobesitz aufzeigen. Die vorbereitenden

Untersuchungen zum Bewohner:innenparken im SUNRISE Projekt haben gezeigt, dass 26 % der geparkten PKW über drei aufeinanderfolgende Werktage gar nicht bewegt wurden (Untersuchung von 2019, also vor Beginn der Pandemie). Es werden die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr verbessert sowie das Angebot des ÖPNV in Bedienungsdichte und Netzstrukturen ausgebaut. Darüber hinaus besteht ein Potenzial, den Parkdruck durch moderne Mobilitätsangebote zu reduzieren. In Bremen hat sich Carsharing als Ergänzung zum ÖPNV als eine bequeme und verlässliche Alternative zum Pkw-Besitz etabliert. Externe Untersuchungen zum Carsharing haben ergeben, dass mittlerweile rund 6.000 Pkw durch das Carsharing Angebot ersetzt wurden – was aneinandergereiht einer Entlastung von 30 Kilometer Straßenraum entspricht. (Berechnung auf Basis der Studie „Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen“, team red (Berlin), 2018, abrufbar unter http://mf.team-red.de/fileadmin/user_upload/tr_Endbericht_Bremen_web.pdf.) Deshalb soll das Carsharing Angebot auch durch weitere Stationen im öffentlichen Straßenraum (mobil.punkte/mobil.punktchen) ausgebaut werden.

„Gehwegnasen“ und entsprechend positionierte Fahrradständer können ebenfalls dazu beitragen, regelkonformes Kfz-Parken zu unterstützen, indem z.B. die freizuhaltenden Bereiche an Kreuzungen und Einmündungen baulich unterstützt werden. Auch in Zusammenhang mit mobil.punkten/mobil.punktchen können Gehwegnasen und Parkbuchten errichtet werden, die das Kfz-Parken baulich ordnen.

Die Umsetzung der Maßnahmen zum Parken in Quartieren in den innenstadtnahen Bereichen, soll im Jahr 2022 beginnen, abhängig von zusätzlichen Personalkapazitäten im Amt für Straßen und Verkehr und bei der Senatorin für Mobilität. Gleichzeitig ist auch die beschlossene Aufstockung von Überwachungskräften im Ordnungsamt eine Bedingung für die Umsetzung der Maßnahmen. Trotzdem werden nicht alle Quartiere gleichzeitig bearbeitet werden können. Nach bisheriger Planung und unter Berücksichtigung der aktuell geplanten Aufstockung des Personals, ist die Umsetzung von Maßnahmen zum Ordnen des Parkens in vier bis fünf Quartieren im Jahr vorgesehen. Da alleine die innenstadtnahen Quartiere rund 35 zu bearbeitenden Quartieren umfassen, wird deren Bearbeitung voraussichtlich bei acht Jahren liegen. Die Ausweitung der Maßnahmen in Stadtteile, die außerhalb dieses Bereichs liegen, wird entsprechend weitere Jahre beanspruchen.

In Punkt 4 sollen Bestandsanordnungen zum Gehwegparken (Verkehrszeichen 315) überprüft und bestätigt bzw. zurückgenommen werden. Damit sollen unterschiedliche Anwendungsprinzipien vereinheitlicht werden, um Probleme für eine einheitlichen Regeln folgende Verkehrsüberwachung, zu reduzieren. Die Überprüfung erfolgt nach einheitlichen Grundsätzen (RASt 06, Richtlinie für die Anlage von Straßen 2006) und den Anforderungen an die Barrierefreiheit von Gehwegen überprüft, siehe auch § 8 Abs. 5 BremBG. Im Grundsatz gilt das Mindestmaß von 1,80 m für die lichte Gehwegbreite. Abweichungen sind in begründeten Einzelfällen im Einvernehmen mit der Obersten Straßenverkehrsbehörde und im Benehmen mit den zuständigen Beiräten möglich.

Sofern das Obergericht im Rahmen des Berufungsverfahrens zum Urteil des VG Bremen (Az: 5 K 1968/19) zum Unterbinden des Gehwegparkens Anforderungen formulieren sollte, können sich daraus Auswirkungen auf das derzeit geplante Vorgehen und die damit verbundene Zeitschiene ergeben. Die straßenweise bzw. individuelle Bearbeitung von Handlungsschwerpunkten würde gegebenenfalls Kapazitäten binden, die die Umsetzung der quartiersweisen Lösungsentwicklung und vom Grundsatz der Bürger:innen getragenen konzeptionellen Lösung zeitlich verzögern und ggf. verhindern.

11. Welche Maßnahmen gehören zu diesem Konzept und wie ist jeweils der Umsetzungsstand?

Die wesentlichen Maßnahmen wurden bereits zu Frage 10 dargestellt. Zu ergänzen ist, dass in den Bereichen, in denen Zielkonflikte eine Abweichung von den festgelegten 1,80 m Restgehwegbreite nahelegen oder erfordern, die Ausnahmetatbestände im Einzelfall zu begründen sind und nur im Einvernehmen mit der Obersten Straßenverkehrsbehörde und im Benehmen mit dem Landesbehindertenbeauftragten und den zuständigen Beiräten möglich sind. Auf diese Weise sind bei einer vorgesehenen Abweichung von den 1,80 m eine breite Befassung mit dem Sachverhalt und mit evtl. möglichen Alternativen sichergestellt.

Zum Umsetzungsstand der Erhöhung des Personals in der Verkehrsüberwachung des Ordnungsamtes siehe Beantwortung der Frage 19.

12. Wie viel Kontrollpersonal ist für die Umsetzung dieses Konzepts notwendig?

Um nach Umsetzung aller baulichen Maßnahmen in den Quartieren eine flächendeckende Kontrolle zu gewährleisten, ist perspektivisch ein weiterer Personalaufwuchs im Ordnungsamt geplant. Es ist eine sukzessive Erhöhung des Personalbestands vorgesehen. Da die Ausweitung der Strategie „Parken in Quartieren“ Schritt für Schritt erfolgen soll und einen personellen Aufwuchs auch im Amt für Straßen und Verkehr erfordert, wird die Aufstockung der Verkehrsüberwachung parallel zu diesem Umsetzungsprozess erfolgen. Im Laufe dieses Prozesses wird der weitere Bedarf in der Verkehrsüberwachung evaluiert. Zu dem bereits konkret geplanten Aufwuchs der Verkehrsüberwachung und dem aufgrund der Refinanzierung stets erforderlichen Evaluationsprozess siehe die Antwort auf die Frage 19.

13. Sieht der Senat in bestimmten Quartieren einen besonders hohen Parkdruck und wenn ja, welche Gründe sieht er hierfür und welche Maßnahmen beabsichtigt er zur Verbesserung der Situation?

Der Parkdruck im öffentlichen Raum ist insbesondere in den Quartieren groß, die durch eine geringe Anzahl privater Stellplätze (z.B. Garagenhöfen) und eine gleichzeitig hohe Stellplatznachfrage gekennzeichnet sind – insbesondere die, die neben der quartiersinternen Nachfrage durch Bewohnerinnen und Bewohner auch durch größere Verkehrserzeuger in der Nähe (z.B. Krankenhaus) entsteht.

Der Parkdruck hat insgesamt in den letzten Jahren zugenommen. In den letzten 10 Jahren stieg die Anzahl der gemeldeten Pkw im Land Bremen von 265.067 (1.1.2011) um über 11 % auf 294.547 Pkw (1.1.2021) (Quelle: Statistisches Landesamt Bremen). Auch wenn dieser Anstieg im Vergleich zu anderen Städten moderat ausfällt, werden dadurch Parkplatzprobleme verschärft. Darüber hinaus werden die Abmessungen von Fahrzeugen immer größer, so dass auf den vorhandenen Flächen weniger Pkw abgestellt werden können. Beispielsweise wiegt der Golf 1 noch eine Länge von 3,795 m auf, der Golf 7 weist dagegen 4,255 m auf und ist damit 46 cm länger. Ebenso trägt die angestiegene Breite zu Problemen in den engen Stadtstraßen bei, wie bei vielen PKW beträgt der Breitenzuwachs ca. 20 cm (Golf 1 – Golf 7 + 18,9 cm, 5er BMW + 21 cm).

Alle innenstadtnahen Stadtteile umfassen unterschiedlich strukturierte Quartiere mit unterschiedlich hohem Parkdruck. Eine Übersicht über alle bremischen Quartiere mit einem besonders hohen Parkdruck liegt dem Senat nicht vor. Im Zusammenhang mit dem Ver-

kehrsentwicklungsplan 2025 (von 2014) wurde eine Übersicht über die spezifische Stellplatznachfrage erstellt (siehe unten). Grundsätzlich steigt der Parkdruck mit zunehmender Nähe zum Stadtzentrum.

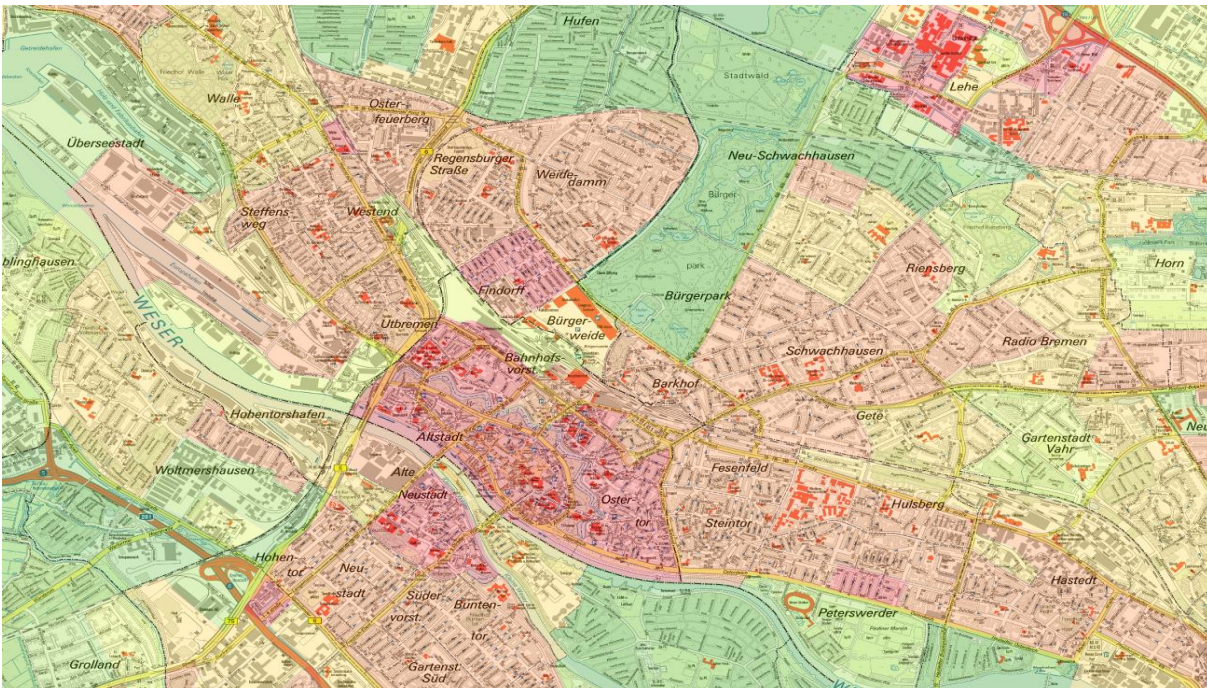


Abbildung: VEP 2025 (2014) Spezifische Stellplatznachfrage, 15-16 Uhr

Zur Reduzierung des Parkdrucks sind verschiedene Maßnahmen vorgesehen, die im Rahmen des Konzepts „Parken in Quartieren“ umgesetzt werden.

Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung (mit Parkscheinautomaten) reduziert die Attraktivität für Besucher:innen, mit dem eigenen Pkw anzureisen bzw. in den Straßen des Quartiers zu parken und trägt dazu bei, den Verkehr auf den Umweltverbund zu lenken. Die Höhe der Parkgebühren kann hier steuernd wirken. Für den Bereich der Innenstadt (Parkgebührenzone 1) wurde das Parken mit Parkscheinen im öffentlichen Raum zum 1.1.2022 von 2 € auf 3 € pro Stunde erhöht (Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über Parkgebühren vom 13. Juli 2021). Für die übrigen Bereiche ist ebenfalls eine Anhebung der Parkgebühren geplant.

Das Bewohner:innenparken kann eine Option darstellen, um den Parkdruck von auswärtigen Parker:innen auf regelkonformen Kfz-Stellplätzen zu reduzieren, sofern die rechtlichen Voraussetzungen für dieses verkehrsrechtliche Instrument vorliegen. Wie im Konzept „Parken im Quartieren“ vorgeschlagen, soll die Einführung von Bewohner:innenparken (zunächst) für die hoch belasteten innenstadtnahen Quartiere geprüft und umgesetzt werden.

Eine Maßnahme zur Reduzierung des Parkdrucks ist die Prüfung von Möglichkeiten zur Einrichtung alternativer Parkflächen, wie z.B. der Einrichtung sog. Quartiersgaragen. Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung hat die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau beauftragt, nach Beteiligung der Beiräte geeignete Flächen für den Bau von Quartiersgaragen auszuweisen. Dabei sind die Herausforderungen geeignete Flächen zu finden und die Frage der Finanzierung von besonderer Relevanz. Die Herstellungskosten von Stellplätzen in Quartiersgaragen kann in der Größenordnung von 25.000 - 50.000 € pro Stellplatz liegen (zuzüglich Betriebskosten)

und müssen über die Nutzungsentgelte finanziert werden. Daraus ergeben sich relativ hohe monatlichen Parkgebühren. Für eine Nutzung der Stellplätze durch Anwohner:innen muss eine Zahlungsbereitschaft bestehen, die sich erfahrungsgemäß erst bei hohem Parkdruck und bestehender Bepreisung des Parkraums im öffentlichen Raum entwickelt.

Auch die Öffnung von privaten Parkflächen für Anwohner:innen, z.B. von Supermärkten, kann zur Entlastung des Parkdrucks beitragen. Die Stadt versucht, im Gespräch mit privaten Eigentümern bzw. Gewerbetreibenden Lösungen anzuregen bzw. zu unterstützen.

Daneben bietet auch die BREPARK auf den von ihr bewirtschafteten Parkplätzen reduzierte Bewohner:innentarife für Dauerparker:innen aus dem räumlichen Umfeld (500 m Einzugsbereich) an (Beispiel: Parkplatz auf dem Gelände des Klinikum Bremen-Mitte: 49,50 € pro Monat).

Ein weiterer Baustein zur Reduzierung des Parkdrucks ist die Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbunds und Schaffung eines guten Angebots von Alternativen zum privaten Pkw.

Im bremischen Stadtgebiet wird das Netz an Mobilitätsstationen, den „mobil.punkten“ und „mobil.pünchtchen“, weiter ausgebaut. In der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans lautet die Maßnahme „Einrichten von Sondernutzungsflächen für Car- und Bike-Sharing, E-Roller“. „Mobil.punkte“ und „mobil.pünchtchen“ sind Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum, oft in Kombination mit ÖPNV-Haltestellen und Taxi-Stationen, immer in Verbindung mit Radabstellanlagen. Gerade in Bewohner:innenparkgebieten macht sich der Vorteil von Carsharing bezahlt, dass sich bis zu 50 Nutzerinnen und Nutzer ein Auto teilen. Ziel ist es, jährlich mindestens 8-10 neue mobil.punkte und mobil.pünchtchen einzurichten. Künftig wird geplant, die „mobil.punkte“ und „-pünchtchen“ um geordnete Stellplätze für Bike-Sharing, Lastenrad- und E-Roller-Sharing zu erweitern.

Für die Kombination von dynamisch ausbaubaren Ladeeinrichtungen, Abstellflächen für E-Scooter, Fahrräder, Lastenrad-Sharing, Car-Sharing und E-Carsharing können ‚Nullemissionshubs‘ dienen, die in Quartieren im Zusammenhang mit der erforderlichen Ordnung des Parkens angelegt werden können.

Weitere Maßnahmen mit dem Ziel der Förderung des Umstiegs vom Pkw auf den Umweltverbund sind im aktuellen Entwurf der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen beschrieben. Beispielhaft sind hier Angebots- und Tarifmaßnahmen im ÖPNV zu nennen. Hinzu kommen Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 im Bereich Radverkehr, Planung und Bau von Fuß- und Radwegbrücken und der Radpremierrouten sowie mehr und bessere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

14. Inwieweit hält der Senat die geplante Novellierung des Stellplatzortsgesetzes in Form eines Mobilitätsortsgesetzes geeignet, für eine Verbesserung der angespannten Mobilitätssituation in belasteten Quartieren zu sorgen?

Der Senat sieht die Novellierung des Stellplatzortsgesetzes zu einem Mobilitätsortsgesetz mit einem verpflichtenden Mobilitätsmanagementanteil für Neubauvorhaben als einen wichtigen Baustein der Verkehrswende. Das Schaffen und die Förderung von Alternativen zum Pkw-Besitz und zur Pkw-Nutzung zu einem Zeitpunkt, zu dem Menschen am ehesten bereit sind ihr Mobilitätsverhalten zu ändern (z. B. bei einem Umzug oder zu Beginn eines neuen Jobs), zeigen bereits ihre Wirkung. In der im April 2021 veröffentlichten Studie von team red Deutschland GmbH „Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Bremer Stellplatzortsgesetzes“ wurde nachgewiesen, dass die bereits von Investoren freiwillig

umgesetzten Mobilitätskonzepte den Autobesitz der Bewohner:innen und damit die Stellplatznachfrage reduzieren. Die Studie konnte den Nachweis erbringen, dass Bürger:innen die Reduktion von Stellplätzen unterstützen, wenn gleichzeitig attraktive Mobilitätsangebote geschaffen werden. Allerdings müssen diese Mobilitätskonzepte mit kostenpflichtigem Parken im öffentlichen Straßenraum und Parkraumüberwachung flankiert werden, damit sie Ihre Wirkung entfalten (siehe dazu: https://mobilpunkt-bremen.de/app/uploads/2021/06/StellplOG-Mobilitaetskonzepte-Evaluation-2020_Team-Red.pdf).

15. Wie viel Kontrollpersonal ist in der Verkehrsüberwachung derzeit vorhanden?

Die Verkehrsüberwachung umfasst zum Stichtag 01.10.2021 insgesamt 22,68 VZE (27 Personen) Angestellte beim Ordnungsamt im Polizeidienst, die Kontrollen durchführen.

16. Wo wird dieses Kontrollpersonal derzeit eingesetzt? Bitte nach Stadtteilen und nach bewirtschafteten und nicht bewirtschafteten Bereichen unterscheiden.

Der tägliche Einsatz der Verkehrsüberwachung erstreckt sich über das gesamte stadtbremische Gebiet einschließlich Bremen-Nord. Häufig wiederkehrende Schwerpunkte befinden sich in der Innenstadt, im Steintor/Ostertor, in Teilen der Neustadt, in Schwachhausen, in Findorff/Walle/Gröpelingen, in Oslebshausen und in Bremen Nord. In den hier genannten Einsatzgebieten befinden sich auch vermehrt die bewirtschafteten Parkraumüberwachungszonen. In den nicht bewirtschafteten Parkraumüberwachungszonen (z.B. Peterswerder, Obervieland, Huchting, Huckelriede, Oberneuland, Horn, Sebaldsbrück, Hastedt, Vahr, Osterholz) ist aufgrund der Personalsituation eine häufig wiederkehrende Überwachung derzeit nicht leistbar, soll aber im kommenden Jahr durch die bevorstehenden Neueinstellungen intensiviert werden.

17. Wie viele Bußgelder wurden in den vergangenen drei Jahren jeweils für illegal abgestellte Fahrzeuge (auf Gehwegen, in Kreuzungsbereichen), für nicht vorhandene Parktickets und aus anderen Gründen verhängt? Bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und Tatbeständen.

Die Beantwortung ergibt sich aus den folgenden Tabellen, die sich auf alle festgestellten Verstöße bezieht (Polizei Bremen und Verkehrsüberwachung des Ordnungsamtes):

Verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge auf Gehwegen				
Lfd.-Nr.	Tatbestand	Anzahl der Verstöße		
		2018	2019	2020
1	Sie parkten verbotswidrig auf dem Gehweg. § 12 Abs. 4, § 49 StVO; § 24 StVG; 52a BKat	12.754	11.551	7.183

	20,00 Euro			
2	Sie parkten verbotswidrig auf dem Gehweg und behinderten +) dadurch Andere. § 12 Abs. 4, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 52a.1 BKat; § 19 OWiG 30,00 Euro	996	883	712
3	Sie parkten länger als 1 Stunde verbotswidrig auf dem Gehweg. § 12 Abs. 4, § 49 StVO; § 24 StVG; 52a.2 BKat 30,00 Euro	637	648	479
4	Sie parkten länger als 1 Stunde verbotswidrig auf dem Gehweg behinderten dadurch Andere. § 12 Abs. 4, § 1 StVO 35,00 Euro	89	84	75

Verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen				
Lfd.-Nr.	Tatbestand	Anzahl der Verstöße		
		2018	2019	2020
1	Sie parkten weniger als 5 Meter vor der Kreuzung/Einmündung. § 12 Abs. 3, § 49 StVO; § 24 StVG; 54 BKat 10,00 Euro	1.415	1.537	1.799
2	Sie parkten weniger als 5 Meter vor der Kreuzung/Einmündung und behinderten dadurch Andere. § 12 Abs. 3, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 54.1 BKat; § 19 OWiG 15,00 Euro	292	311	202

3	<p>Sie parkten länger als 3 Stunden weniger als 5 Meter vor der Kreuzung/Einmündung.</p> <p>§ 12 Abs. 3, § 49 StVO; § 24 StVG; 54.2 BKat</p> <p>20,00 Euro</p>	45	46	47
4	<p>Sie parkten länger als 3 Stunden weniger als 5 Meter vor der Kreuzung/Einmündung und behinderten dadurch Andere.</p> <p>§ 12 Abs. 3, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 54.2.1 BKat; § 19 OWiG</p> <p>30,00 Euro</p>	17	9	12
5	<p>Sie parkten weniger als 5 Meter hinter der Kreuzung/Einmündung.</p> <p>§ 12 Abs. 3, § 49 StVO; § 24 StVG; 54 BKat</p> <p>10,00 Euro</p>	1.392	1.522	1.873
6	<p>Sie parkten weniger als 5 Meter hinter der Kreuzung/Einmündung und behinderten dadurch Andere.</p> <p>§ 12 Abs. 3, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 54.1 BKat; § 19 OWiG</p> <p>15,00 Euro</p>	311	293	200
7	<p>Sie parkten länger als 3 Stunden weniger als 5 Meter hinter der Kreuzung/Einmündung.</p> <p>§ 12 Abs. 3, § 49 StVO; § 24 StVG; 54.2 BKat</p> <p>20,00 Euro</p>	39	32	68
8	<p>Sie parkten länger als 3 Stunden weniger als 5 Meter hinter der Kreuzung/Einmündung und behinderten dadurch Andere.</p> <p>§ 12 Abs. 3, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 54.2.1 BKat; § 19 OWiG</p> <p>30,00 Euro</p>	9	7	6

Verbotswidriges Halten und Parken auf dem Radweg				
Lfd.-Nr.	Tatbestand	Anzahl der Verstöße		
		2018	2019	2020
1	Sie hielten auf einem unbeschilderten Radweg. § 12 Abs. 4, § 49 StVO; § 24 StVG 10,00 Euro	20	24	32
2	Sie hielten auf einem unbeschilderten Radweg und behinderten +) dadurch Andere. § 12 Abs. 4, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; § 19 OWiG 15,00 Euro	7	14	7
3	Sie hielten auf einem unbeschilderten Radweg. § 12 Abs. 4, § 49 StVO; § 24 StVG; 52a BKat 20,00 Euro	1.945	1.538	1.227
4	Sie hielten auf einem unbeschilderten Radweg und behinderten dadurch Andere. § 12 Abs. 4, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 52a.1 BKat; § 19 OWiG 30,00 Euro	423	368	153
5	Sie parkten länger als 1 Stunde auf einem unbeschilderten Radweg. § 12 Abs. 4, § 49 StVO; § 24 StVG; 52a.2 BKat 30,00 Euro	96	75	66
6	Sie parkten länger als 1 Stunde auf einem unbeschilderten Radweg und behinderten dadurch Andere. § 12 Abs. 4, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 52a.2.1 BKat; § 19 OWiG	27	13	8

	35,00 Euro			
7	Sie hielten auf einem Radweg (Zeichen 237). § 41 Abs. 1 iVm Anlage 2, § 49 StVO; § 24 StVG 10,00 Euro	20	19	7
8	Sie hielten auf einem Radweg (Zeichen 237) und behinderten dadurch Andere. § 41 Abs. 1 iVm Anlage 2, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; § 19 OWiG 15,00 Euro	5	9	10
9	Sie parkten auf einem Radweg (Zeichen 237). § 41 Abs. 1 iVm Anlage 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 52a BKat 20,00 Euro	128	134	124
10	Sie parkten auf einem Radweg (Zeichen 237) und behinderten dadurch Andere. § 41 Abs. 1 iVm Anlage 2, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 52a.1 BKat; § 19 OWiG 30,00 Euro	64	44	37
11	Sie parkten länger als 1 Stunde auf einem Radweg (Zeichen 237). § 41 Abs. 1 iVm Anlage 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 52a.2 BKat 30,00 Euro	4	1	6
12	Sie parkten länger als 1 Stunde auf einem Radweg (Zeichen 237) und behinderten +) dadurch Andere. § 41 Abs. 1 iVm Anlage 2, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 52a.2.1 BKat; § 19 OWiG 35,00 Euro	2	3	2

13	Sie hielten auf einem Geh- und Radweg (Zeichen 240/ 241). § 41 Abs. 1 iVm Anlage 2, § 49 StVO; § 24 StVG 10,00 Euro	5	4	8
14	Sie hielten auf einem Geh- und Radweg (Zeichen 240/ 241)) und behinderten dadurch Andere. § 41 Abs. 1 iVm Anlage 2, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; § 19 OWiG 15,00 Euro	2	0	0
15	Sie parkten auf einem Geh- und Radweg (Zeichen 240/ 241). § 41 Abs. 1 iVm Anlage 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 52a BKat 20,00 Euro	48	64	18
16	Sie parkten auf einem Geh- und Radweg (Zeichen 240/ 241) und behinderten dadurch Andere. § 41 Abs. 1 iVm Anlage 2, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 52a.1 BKat; § 19 OWiG 30,00 Euro	20	15	21
17	Sie parkten auf einem Geh- und Radweg (Zeichen 240/ 241) § 41 Abs. 1 iVm Anlage 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 52a.2 BKat 30,00 Euro	2	6	0
18	Sie parkten länger als 1 Stunde auf einem Geh- und Radweg (Zeichen 240/ 241) und behinderten dadurch Andere. § 41 Abs. 1 iVm Anlage 2, § 1 Abs. 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 52a.2.1 BKat; § 19 OWiG 35,00 Euro	0	1	2

Abgelaufener Parkschein / Ohne Parkschein / Sonstige				
Lfd.-Nr.	Tatbestand	Anzahl der Verstöße		
		2018	2019	2020
Abgelaufener Parkschein				
1	Sie überschritten an einer Parkuhr die zulässige/im Bereich eines Parkschein-automaten die auf dem Parkschein angegebene Parkzeit. § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.1 BKat 10,00 Euro	7.551	7.787	5.727
2	Sie überschritten an einer Parkuhr die zulässige/im Bereich eines Parkschein-automaten die auf dem Parkschein angegebene Parkzeit - länger als 30 Minuten. § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.2 BKat 15,00 Euro	4.697	5.240	3.643
3	Sie überschritten an einer Parkuhr die zulässige/im Bereich eines Parkschein-automaten die auf dem Parkschein angegebene Parkzeit - länger als 1 Stunde. § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.3 BKat 20,00 Euro	3.281	3.624	2.501
4	Sie überschritten an einer Parkuhr die zulässige/im Bereich eines Parkschein-automaten die auf dem Parkschein angegebene Parkzeit - länger als 2 Stunden. § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.3 BKat 25,00 Euro	1.069	1.193	802
5	Sie überschritten an einer Parkuhr die zulässige/im Bereich eines Parkschein-	981	1.152	760

	<p>automaten die auf dem Parkschein angegebene Parkzeit - länger als 3 Stunden.</p> <p>§ 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.5 BKat</p> <p>30,00 Euro</p>			
Ohne Parkschein				
6	<p>Sie parkten im Bereich eines Parkscheinautomaten ohne gültigen Parkschein.</p> <p>§ 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.1 BKat</p> <p>10,00 Euro</p>	45.672	51.106	37.309
7	<p>Sie parkten im Bereich eines Parkscheinautomaten ohne gültigen Parkschein - länger als 30 Minuten.</p> <p>§ 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.2 BKat</p> <p>15,00 Euro</p>	375	674	406
8	<p>Sie parkten im Bereich eines Parkscheinautomaten ohne gültigen Parkschein - länger als 1 Stunde.</p> <p>§ 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.3 BKat</p> <p>20,00 Euro</p>	751	1.347	1.065
9	<p>Sie parkten im Bereich eines Parkscheinautomaten ohne gültigen Parkschein - länger als 2 Stunden.</p> <p>§ 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.4 BKat</p> <p>25,00 Euro</p>	682	1.032	904
10	<p>Sie parkten im Bereich eines Parkscheinautomaten ohne gültigen Parkschein - länger als 3 Stunden.</p> <p>§ 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.5 BKat</p> <p>30,00 Euro</p>	1.484	1.817	1.608

Parkschein von außen nicht lesbar				
11	<p>Sie parkten im Bereich eines Parkscheinautomaten, ohne den Parkschein von außen gut lesbar im oder am Fahrzeug angebracht zu haben.</p> <p>§ 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.1 BKat</p> <p>10,00 Euro</p>	618	645	410
12	<p>Sie parkten im Bereich eines Parkscheinautomaten, ohne den Parkschein von außen gut lesbar im oder am Fahrzeug angebracht zu haben - länger als 30 Minuten.</p> <p>§ 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.2 BKat</p> <p>15,00 Euro</p>	12	6	1
13	<p>Sie parkten im Bereich eines Parkscheinautomaten, ohne den Parkschein von außen gut lesbar im oder am Fahrzeug angebracht zu haben - länger als 1 Stunde</p> <p>§ 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.3 BKat</p> <p>20,00 Euro</p>	20	11	14
14	<p>Sie parkten im Bereich eines Parkscheinautomaten, ohne den Parkschein von außen gut lesbar im oder am Fahrzeug angebracht zu haben - länger als 2 Stunde</p> <p>§ 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.4 BKat</p> <p>25,00 Euro</p>	4	8	6
15	<p>Sie parkten im Bereich eines Parkscheinautomaten, ohne den Parkschein von außen gut lesbar im oder am Fahrzeug angebracht zu haben - länger als 3 Stunde</p> <p>§ 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.5 BKat</p>	17	19	17

	30,00 Euro			
Nicht funktionsfähiger Parkscheinautomat mit Parkscheibe, Überschreiten der Höchstparkdauer				
16	Sie überschritten an einer nicht funktionsfähigen Parkuhr/im Bereich eines nicht funktionsfähigen Parkscheinautomaten bei Verwendung einer Parkscheibe die zulässige Höchstparkdauer. § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.1 BKat 10,00 Euro	53	29	39
17	Sie überschritten an einer nicht funktionsfähigen Parkuhr/im Bereich eines nicht funktionsfähigen Parkscheinautomaten bei Verwendung einer Parkscheibe die zulässige Höchstparkdauer. - länger als 30 Minuten. § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.2 BKat 15,00 Euro	54	32	25
18	Sie überschritten an einer nicht funktionsfähigen Parkuhr/im Bereich eines nicht funktionsfähigen Parkscheinautomaten bei Verwendung einer Parkscheibe die zulässige Höchstparkdauer. - länger als 1 Stunde § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.3 BKat 20,00 Euro	59	43	23
19	Sie überschritten an einer nicht funktionsfähigen Parkuhr/im Bereich eines nicht funktionsfähigen Parkscheinautomaten bei Verwendung einer Parkscheibe die zulässige Höchstparkdauer. - länger als 2 Stunde § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.4 BKat 25,00 Euro	28	31	19
20	Sie überschritten an einer nicht funktionsfähigen Parkuhr/im Bereich eines	28	28	15

	nicht funktionsfähigen Parkscheinautomaten bei Verwendung einer Parkscheibe die zulässige Höchstparkdauer. - länger als 3 Stunde § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.5 BKat 30,00 Euro			
Nicht funktionsfähiger Parkscheinautomat mit Parkscheibe, nicht lesbar ausgelegt				
21	Sie parkten an einer nicht funktionsfähigen Parkuhr/im Bereich eines nicht funktionsfähigen Parkscheinautomaten, ohne eine Parkscheibe von außen gut lesbar im oder am Fahrzeug angebracht zu haben. § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.1 BKat 10,00 Euro	2.113	1.351	1.495
22	Sie parkten an einer nicht funktionsfähigen Parkuhr/im Bereich eines nicht funktionsfähigen Parkscheinautomaten, ohne eine Parkscheibe von außen gut lesbar im oder am Fahrzeug angebracht zu haben. - länger als 30 Minuten. § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.2 BKat 15,00 Euro	10	0	12
23	Sie parkten an einer nicht funktionsfähigen Parkuhr/im Bereich eines nicht funktionsfähigen Parkscheinautomaten, ohne eine Parkscheibe von außen gut lesbar im oder am Fahrzeug angebracht zu haben. - länger als 1 Stunde § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.3 BKat 20,00 Euro	17	13	21
24	Sie parkten an einer nicht funktionsfähigen Parkuhr/im Bereich eines nicht funktionsfähigen Parkscheinautomaten, ohne eine Parkscheibe von außen gut	22	9	21

	lesbar im oder am Fahrzeug angebracht zu haben. - länger als 2 Stunden § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.4 BKat 25,00 Euro			
25	Sie parkten an einer nicht funktionsfähigen Parkuhr/im Bereich eines nicht funktionsfähigen Parkscheinautomaten, ohne eine Parkscheibe von außen gut lesbar im oder am Fahrzeug angebracht zu haben. - länger als 3 Stunden § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.5 BKat 30,00 Euro	0	0	0
Nicht funktionsfähiger Parkscheinautomat ohne Parkscheibe				
26	Sie parkten an einer nicht funktionsfähigen Parkuhr/im Bereich eines nicht funktionsfähigen Parkscheinautomaten, ohne die Parkscheibe richtig eingestellt zu haben. § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.1 BKat 10,00 Euro	66	40	23
27	Sie parkten an einer nicht funktionsfähigen Parkuhr/im Bereich eines nicht funktionsfähigen Parkscheinautomaten, ohne die Parkscheibe richtig eingestellt zu haben - länger als 30 Minuten. § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.1 BKat 15,00 Euro	0	0	0
28	Sie parkten an einer nicht funktionsfähigen Parkuhr/im Bereich eines nicht funktionsfähigen Parkscheinautomaten, ohne die Parkscheibe richtig eingestellt zu haben - länger als 1 Stunde. § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.1 BKat 20,00 Euro	0	0	0

29	Sie parkten an einer nicht funktionsfähigen Parkuhr/im Bereich eines nicht funktionsfähigen Parkscheinautomaten, ohne die Parkscheibe richtig eingestellt zu haben - länger als 2 Stunde. § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.1 BKat 25,00 Euro	3	0	0
30	Sie parkten an einer nicht funktionsfähigen Parkuhr/im Bereich eines nicht funktionsfähigen Parkscheinautomaten, ohne die Parkscheibe richtig eingestellt zu haben - länger als 3 Stunde. § 13 Abs. 1, 2, § 49 StVO; § 24 StVG; 63.1 BKat 30,00 Euro	1	1	0

18. Wie viele Fahrzeuge wurden in den vergangenen drei Jahren jeweils abgeschleppt?
Bitte aufgeschlüsselt nach Jahren, Stadtteilen und Tatbeständen.

Insgesamt wurden in den vergangenen drei Jahren bis einschließlich 26.09.2021 durch die Verkehrsüberwachung 4.612 Fahrzeuge abgeschleppt:

Polizei		Ordnungsamt		Gesamt	
2018	1.800	2018	744	2018	2.544
2019	2.004	2019	1.035	2019	3.039
2020	1.504	2020	1.579	2020	3.083
2021	1.272	2021	1.254	2021	2.526

Häufigste Tatbestände waren dabei Parken im Haltverbot, Parken auf Gehweg, Parken auf Schwerbehindertenparkplatz, Parken in einer Fußgängerzone in den Stadtteilen Mitte, Steintor, Neustadt und Walle.

Eine Auswertung nach Stadtteilen ist aus technischen Gründen nicht möglich.

19. Wie viel Kontrollpersonal wird jeweils Ende des Jahres 2021, 2022 und 2023 voraussichtlich erreicht? Wie viele Stellen wurden oder werden in den Jahren 2021 bis 2023 insgesamt zusätzlich geschaffen?

Bei der Verkehrsüberwachung waren bislang 26,25 VZE refinanziert tätig. Im September 2021 wurden umfangreiche Personalauswahlverfahren durchgeführt, um die bestehenden Vakanzen der bisherigen beschlossenen VZE im Bereich der Außenkräfte der Verkehrsüberwachung wieder zu decken. Zum 01.12.2021 sind acht Neueinstellungen im Bereich der Angestellten im Polizeidienst erfolgt

Gegen Ende des Jahres 2021 standen im Bereich der Verkehrsüberwachung rund 30 VZE für Kontrollen zur Verfügung.

Der Senat hat sich die Ausweitung der Verkehrsüberwachung zum Ziel gesetzt, um u.a. den ungehinderten Zugang für Rettungsfahrzeuge und Müllabfuhr in den Straßenzügen, die Entlastung der Wohnstraßen von vorschriftswidrig abgestellten Fahrzeugen sowie konsequentes Verhindern von Falschparken in Einmündungsbereichen zu erreichen. Senat, Innendeputation und HaFa haben in 2021 beschlossen, die refinanzierte Verkehrsüberwachung sowie die Bußgeldstelle sukzessive aufzustocken. Zum 01.01.2022 sollen 14 Stellen im Außendienst und eine Stelle im Innendienst besetzt werden. Das in 2021 durchgeführte Auswahlverfahren wurde genutzt, um bereits Kandidat:innen für eine Einstellung auszuwählen – es konnten bislang neun Beschäftigte gewonnen werden, die Einstellungen erfolgten zum 01.01.2022..

Zum 01.01.2023 sollen weitere 15 Stellen im Außendienst geschaffen werden. Vor dem zweiten Einstellungstermin soll eine Evaluation der Refinanzierung erfolgen. Sofern die mit der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung getroffenen Annahmen bestätigt werden, soll der genannte Aufwuchs in 2023 erfolgen. Daraus würde sich ein Gesamtvolumen von ca. 55 VZE im Außendienst bis Ende 2023 ergeben. Zusätzlich beabsichtigt der Senat ein weiteres Umsetzungspaket von langfristig wirksamen Maßnahmen des Bremen-Fonds 2022/2023, welches in krisenbetroffenen Bereichen Impulse für zukunftssichernde Entwicklungen ermöglichen und zum Neustart nach der Krise in Bremen beitragen soll. Pandemiebedingt hat sowohl der Liefer- als auch der Abholverkehr in der Stadt deutlich zugenommen, so dass die durch die Pandemie noch einmal gewandelten Herausforderungen der Überwachung des ruhenden Verkehrs zu bewältigen sind. Aus diesem Grund sollen in 2022 und 2023 vier zusätzliche Stellen geschaffen werden. Diese Stellen sind vorbehaltlich der Beschlussfassung in den Gremien ausgeschrieben und befinden sich ebenfalls im Auswahlverfahren.

Zusätzlich hat der Senat ein weiteres Umsetzungspaket von langfristig wirksamen Maßnahmen des Bremen-Fonds 2022/2023 beschlossen, welches in krisenbetroffenen Bereichen Impulse für zukunftssichernde Entwicklungen ermöglichen und zum Neustart nach der Krise in Bremen beitragen soll. Pandemiebedingt hat sowohl der Liefer- als auch der Abholverkehr in der Stadt deutlich zugenommen, so dass die durch die Pandemie noch einmal gewandelten Herausforderungen der Überwachung des ruhenden Verkehrs zu bewältigen sind. Aus diesem Grund sind in 2022 und 2023 vier zusätzliche Stellen geschaffen worden. Diese Stellen sind ausgeschrieben und befinden sich ebenfalls im Auswahlverfahren.

20. Zu welchem Zeitpunkt kann die Zahl von 100 Verkehrsüberwacher*innen, die nach dem Platz-da!-Beschluss der Stadtbürgerschaft mindestens anzustreben sind, voraussichtlich erreicht werden?

Eine weitere tragfähige Aufstockung der Verkehrsüberwachung kann über eine Refinanzierung prognostisch nicht erreicht werden.

21. Wie ist der Grad der Refinanzierung des Kontrollpersonals jeweils in Stadtteilen mit Bewohner:innenparken, mit verbreitet illegal aufgesetztem Parken ohne Bewirtschaftung, und in Stadtteilen, die weder bewirtschaftet werden noch von illegal aufgesetztem Parken geprägt sind?

Die Finanzierung wird als Gesamtsystem betrachtet; es wird nicht nach Stadtteilen unterschieden.

22. Was fehlt an technischer Ausrüstung beim Ordnungsamt, um eine weitgehend elektronische und automatisierte Abwicklung der Bußgeldvorgänge zu ermöglichen, wie dies in Bremerhaven bereits praktiziert wird?

Im Rahmen des Projektes aus der 1. Tranche Digitale Transformation „Digitalisierung der Bußgeldstelle des Ordnungsamtes“ werden diverse Maßnahmen zur elektronischen Abwicklung von Verwarn- und Bußgeldverfahren umgesetzt (ersetzendes Scannen, Bezahlen per QR-Code, Online-Anhörungsbogen).

Das in Bremerhaven bereits eingesetzte Verfahren für die Erfassung und Bezahlung von Verwarngeldern über Bezahllinks, die in QR-Codes eingebettet sind und Bestandteil der Ausdrücke von Ordnungswidrigkeitentickets werden, wird im Rahmen des o.g. Projektes auch beim Ordnungsamt Bremen eingeführt. Das entsprechende Fachverfahren zur Erfassung der Ordnungswidrigkeiten befindet sich aktuell in der Testphase. Derzeit wird außerdem die Anbindung des in Bremen vom Senator für Finanzen zentral bereitgestellten Online-Bezahlverfahrens „ePayBL“ umgesetzt. Bremerhaven nutzt derweil dasselbe Fachverfahren, jedoch ein anderes Bezahlverfahren, das nicht auf die bremische Haushaltstechnik abgestimmt wäre.

Das bremische Bezahlverfahren ePayBL ist noch nicht mit einer Offline-Funktion ausgestattet, wodurch faktisch ein „Onlinezwang“ besteht und der Ausdruck von QR-Codes in Stadtteilen mit geringer Netzverfügbarkeit derzeit noch erschwert wird. Für die Lösung dieser Problematik, etwa durch Umstellung der Handyverträge oder durch Anpassung des Bezahlverfahrens, können aktuell noch nicht absehbare Mehrkosten entstehen, die nicht über das o.g. Projektbudget abgedeckt wären.

Bis Ende 2022 sollen die QR-Codes (Bezahllinks) auch auf die versendeten Bußgeldbescheide aufgedruckt werden.

23. Inwieweit würde sich mit einer Umstellung auf das Bremerhavener Verfahren die Refinanzierungsquote verbessern?

Unter der Annahme, dass sich die Akzeptanz zur Nutzung von QR-Codes im Zuge der Corona-Pandemie dauerhaft erhöht hat, ist davon auszugehen, dass sich mit der Umstellung eine zügigere und weniger fehleranfällige Zahlungsabwicklung einstellen wird. Hierdurch können innerhalb der Bußgeldstelle voraussichtlich auch geringfügige Einsparungen beim automatisierten Druck und Versand (Porto) von Verwarngeldbescheiden erzielt werden.

Ob eine Verbesserung der Einnahmesituation bzw. eine Verbesserung der Zahlungsmoral eintreten wird, bleibt abzuwarten.

Die Refinanzierung der Personalausgaben des Kontrollpersonals und deren personenbezogenen Sachausgaben (Zuführung zur Anstalt zur Versorgungsvorsorge) erfolgt im Rahmen der hierfür vorliegenden haushaltsrechtlichen Ermächtigungen. Die Einnahmen aus der Verkehrsüberwachung deckten diese Ausgaben vollständig.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt Kenntnis.