ARBEITSKREIS KLIMAWANDEL, UMWELTSCHUTZ & NACHHALTIGES WIRTSCHAFTEN

BREMEN-STADT SPD

Positionspapier Pkw-und Parkraum-Nutzung in Bremen

1. Ziel des Papiers

Notwendig ist eine nachhaltige und sozial gerechte Mobilität in Bremen, die die Anforderungen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung berücksichtigt und gleichzeitig den städtischen Raum mehr an den Bedürfnissen aller Bürger:innen ausrichtet. Das nachfolgende Positionspapier formuliert Vorschläge für die PKW- und Parkraum-Nutzung in Bremen, um diese Zielstellung erfüllen zu können.

2. Ausgangspunkt und Motivation

Es ist Realität, dass etliche Menschen für ihre täglichen Wege auf ein Auto angewiesen sind. Mit Bus und Bahn oder dem Fahrrad sind manche Ziele nicht oder nicht in akzeptlaben Zeiten zu erreichen. Viele Menschen haben sich aber auch einfach daran gewöhnt, weil Autofahren komfortabel ist und über die letzten 50 Jahre in hohem Maße protegiert wurde und in unserer Mobilität immer größeren Raum eingenommen hat. Angesichts des Klimawandels, der Bedürfnisse, den städtischen Raum stärker für urbanes Leben zu nutzen und nicht zuletzt wegen der hohen Belastungen durch Lärm, Feinstaub und Stickoxide hinterfragen wir diese Gewohnheit.

In Bremen werden Wege bis 1 km zu 11 %, 1-2 km zu 31 % und 2-5 km zu 46 % mit dem Auto zurückgelegt[1]. Das verdeutlicht ein hohes Potential an Wegen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt werden können. Besonders große CO2-Einsparpotentiale ergeben sich vor allem bei den Fahrten zum Arbeitsplatz, da diese Wege sehr oft und von mehr als der Hälfte mit dem Auto zurückgelegt werden.[2]

Aufgrund der großen Nutzung dominieren heute in vielen Straßen und Quartieren Bremens Autos das Straßenbild. Eine soziale Stadt nutzt viel stärker die ihr zur Verfügung stehenden öffentlichen Räume um das soziale Leben vielfältiger zu gestalten und stellt so das solidarische Miteinander und starke Gemeinschaften in den Vordergrund seines Stadtbilds. Viele Straßen auf denen Autos verkehren, insbesondere solche mit dicht aneinandergereihten, parkenden Autos oder solche mit höheren Geschwindigkeiten, stehen dem Gedanken einer sozialen Stadt entgegen. Barrierefreie Gehwege oder klimaanpassende Maßnahmen für schattenspendende Baumpflanzungen oder Verdunstung auf unversiegelten Böden sind ungenügend oder fehlen in vielen Stadtteilen. Weshalb wir eine Veränderung wollen.

Durch klimafreundliche Mobilitätsformen wollen wir unsere gegenwärtige Mobilität gezielt und schrittweise verändern zu Gunsten von Klima, sozialer Gerechtigkeit und auch für andere Nutzungen im öffentlichen Raum.

3. Übergeordnete Zielvorgaben

Wir wollen zwei Dinge ändern:

Erstens, zur Erreichung einer klimaverträglichen, nachhaltigen und sozial gerechten Mobilität muss der Personenverkehr einen Beitrag zur CO2-Reduzierung leisten. Im Ergebnis ist es erforderlich, dass weniger Strecken mit privaten PKW alleinreisend zurückgelegt werden und stattdessen mehr Wege zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖPNV/SPNV[3] (Umweltverbund) oder auch mittels Carsharing zurückgelegt werden. Dafür müssen diese umweltfreundlichen Alternativen attraktiver werden, d. h. ausreichend komfortabel (Qualität), gut erreichbar und verfügbar sein, ohne dabei signifikant an Reisezeit einzubüßen. Auch

1 Wegeanteile Kfz Individualverkehr aus SrV, Dresden, 2018

2 Verkehrsentwicklungsplan VEP 2014, S. 33/32; im Pkw sitzen dabei im Durchschnitt 1,1 Personen

3 ÖPNV: **Ö**ffentlicher **P**ersonen-**N**ah**v**erkehr (ergo Bus und Bahn der Kommunen, in Bremen seitens BSAG), SPNV**: S**chienengebundener **P**ersonen-**N**ah**v**erkehr (sprich S- und Regionalbahnen)

Fahrgemeinschaften, z. B. für berufliche Wege sowie die Reduzierung der Pkw-Fahrt auf die Strecke bis zum nächsten ÖPNV/SPNV-Knotenpunkt haben eine enorme Wirkung auf die CO2-Emissionen.[4] Verbleibende Kfz-Wege sollten bis 2030 überwiegend mit Elektroantrieb mit grünem Strom zurückgelegt werden. Insgesamt sorgen wir so nicht nur für Klimaschutz, sondern schaffen uns gleichzeitig eine lebenswertere und gesündere Stadt mit weniger Lärm, Feinstaub und Staus.

Zweitens wollen wir durch weniger parkende Autos im öffentlichen Straßenraum mehr Platz, Sicherheit und Barrierefreiheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende schaffen. Gleichzeitig können wir dadurch die Qualität des Aufenthaltsraums erhöhen und im Sinne einer sozialen Stadt für mehr Begegnung, Erholung und Begrünung sorgen. Mehr freier Raum schafft auch Möglichkeiten zur Klimaanpassung.

Diese Ziele anzugehen erfordert von uns allen ein solidarisches Umdenken und den Ausbau des Umweltverbunds von Radfahren, zu Fuß gehen, ÖPNV und Sharing-Mobilitätsangeboten. Gleichzeitig ist die Entwicklung von Maßnahmen notwendig um die Priorität des Autos in Abhängigkeit der Straßenfunktion anzupassen. Kreative Impulse z. B. aus den lokalen Stadtgemeinschaften tragen dazu bei, den öffentlichen Raum neu zu entdecken und zu gestalten. Wir wollen daran mitwirken, Autos auf das Notwendige zu beschränken und uns allen eine attraktive und lebenswerte Stadt schenken.

4. Erforderliche Einzelmaßnahmen

Nachfolgend werden Maßnahmen für die beiden oben genannten Zielvorgaben unterbreitet. Sie stehen unter einem Finanzierungsvorbehalt – wegen der schlechten Haushaltsituation in Bremen. Abhilfe könnten eine Lockerung der sehr strengen Schuldenbremse in Bremen oder alternative, innovative Finanzierungen bieten sowie eine stärkere und zielgerichtetere Nutzung von Fördergeldern, wie denen des Landes, des Bundes und der EU und in gewissem Maß auch ein entsprechender Einsatz bestehender Mittel.

Ferner werden die Maßnahmen gruppiert nach Dringlichkeit und zeitlicher Machbarkeit.

4 A) Maßnahmen zur Reduzierung der parkenden Fahrzeuge im öffentlichen Raum

Neben der Reduzierung der Kfz-Kilometer ist der von uns verfolgte Zielaspekt: parkende Autos im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren, um damit mehr Platz für andere Nutzungen zu schaffen. Die Zunahme an Autos hat dazu geführt, das in vielen Bremer Stadtteilen, auch mangels Alternativen und unzureichender Ahndung, Autos häufig auf Gehwegen und in Kreuzungsbereichen abgestellt werden. Sie behindern dort im Durchschnitt 23 Stunden am Tag zu Fuß Gehende[5] und Rettungsfahrzeuge. Insofern ist es in erster Linie eine Maßnahme der sozialen Gerechtigkeit und der Fürsorge, dass wir uns darum kümmern, dass Gehwege wieder für Fußgänger*innen frei werden, sie ungehindert die Straße queren können und Rettungswege befahrbar sind.

Um weniger Autos im öffentlichen Raum zu erreichen, müssen drei Dinge passieren: **erstens** Autos müssen durch privates oder kommerzielles CarSharing effizienter genutzt und wo möglich Autofahrten durch den Umweltverbund ersetzt werden. Dadurch kann die Anzahl der Autos auf das Nötigste reduziert werden. **Zweitens** es müssen weniger Autos im öffentlichen Straßenraum abgestellt und stattdessen private Flächen sowie Parkgaragen genutzt werden. Und **Drittens** es muss schrittweise und konsequent dafür gesorgt

---

4 CO2-Emissionen pro Person und Kilometer: Pkw 139 g alleinreisend; 70 g bei 2 Pers.; 46 g/km bei 3 Pers., Bus 75 g, Tram/S-Bahn 64 g, Regional-Bahn 60 g, Eisenbahn-Fernverkehr 13 g, Rad und zu Fuß 0 g; Quelle: Mobilitätsatlas 2019/UBA

5 mit und ohne Kinderwagen, den Einkauf nach Hause Tragende, Alte mit Rollator, Kinder mit ihrem Spiel- und Bewegungsdrang, nebeneinander gehende Paare oder sich Stützende, Blinde (mit Stock), Kranke auf Krücken, Rollstuhlfahrende, Kinder bis 8 Jahren auf dem Fahrrad etc.

werden vorschriftswidrigem Parken entgegenzuwirken. Für diese drei Ziele braucht es aus unserer Sicht folgende detaillierte Maßnahmen:

1. Weniger Pkw durch CarSharing

Ein Pkw wird durchschnittlich nur eine Stunde am Tag genutzt. Untersuchungen zeigen, dass bei Fahrleistungen von weniger als 10.000 km/Jahr es kostengünstiger sein kann, kommerzielles Car Sharing zu nutzen, statt ein eigenes Auto zu haben[6]. Ein Carsharing-Auto kann so bis 16 private Autos ersetzen[7]. Dafür braucht es vor allem auch in innenstadtfernen Lagen ein attraktives Stationsnetz von schnell zu erreichenden Car-Sharing Stationen, damit Abholung und Rückgabe nur wenig Wegezeit benötigen.

Die Stadt Bremen hat in den letzten 12 Jahren hier schon gute Erfolge erzielt und sehr gute Grundlagenarbeit mit Vorbildcharakter für Deutschland geleistet. Mit den sogenannten Mobil.punkten können auch sehr kleinräumig Carsharing-Stationen im Straßenraum geschaffen werden. Seit letztem Jahr steht auch ein erstes Freefloating-Angebot[8] in Bremen zur Verfügung.

Diejenigen, die ein Auto nicht regelmäßig für längere, berufsbedingte Fahrten benötigen und Firmen, die Dienstfahrzeuge so effizienter nutzen könnten, wollen wir beim Umstieg auf privates oder kommerzielles Carsharing unterstützen und für mehr Anreize sorgen. Für eine bessere Akzeptanz fordern wir deshalb folgende kurzfristigen Maßnahmen in Angriff zu nehmen:

- eine dauerhafte und aktivere Werbe-Kampagne, die zu kommerziellem und auch privaten Carsharing informiert und Unterstützung anbietet; hier sollten auch Kooperationen mit Verbänden, wie dem VCD[9] oder dem ADAC und Carsharing Anbietern in Bremen erwogen werden
- bis 2025 Car-Sharing Stationen flächendeckend im bebauten Stadtgebiet mit maximal 1 km, besser 500 m von jedem Wohnort entfernt; hierbei sind auch öffentliche Zuschüsse bis zum marktwirtschaftlichen Betrieb vorzusehen; ein entsprechendes Bundesförderungsprogramm sollte über die Verkehrsministerkonferenz, den Deutschen Städtetag und den Deutschen Städte und Gemeindebund angeregt werden.
- gemeinsames Carsharing von gewerblichen und privaten Nutzern zu fördern, um so schneller sich ökonomisch selbst tragendes und flächendeckendes Carsharing zu realisieren

Weitere Maßnahmen, die die private Pkw-Anzahl verringern können:

- in bestehenden Quartieren privates Carsharing und Mobilitäts-Stationen mit verschiedenen Leih-Verkehrsmitteln etablieren
- Ausbau des Freefloating-Systems (Carsharing-Autos ohne festen Standort) um auch Einrichtungswege bzw. zeitlich weit auseinanderliegende Fahrten attraktiv für Carsharing zu machen
- Carsharing um weitere Mobilitätsformen erweitern, z. B. Lastenrad und E-Roller
- eine App, die privates Carsharing in Nachbarschaften unterstützt, z. B. wie „Family Car Sharing“

---

6 https://www.cambio-carsharing.de/

7 Quelle: www.bremen.de/leben-in-bremen/mobilitaet-und-verkehr/carsharing

8 CarSharing-Autos ohne festen Standort, zzt. in Bremen von Cambio: https://www.cambio-carsharing.de/smumo/de

9 VCD Verkehrsclub Deutschland; Carsharing-Anbieter in Bremen: Cambio, Move About und Flinkster (Carsharing der Deutschen Bahn)

- einen Anreiz das eigene Auto dauerhaft abzuschaffen, z. B. durch Auswahl einer Prämie, wie eine Jahreskarte für Botanika, Kunsthalle, Theaterabo etc. oder Carsharing-Meilen, finanziert z. B. aus dem Klimafonds

2. Alternative Parkmöglichkeiten schaffen und bestehende Abstellflächen effizienter nutzen

In Quartieren mit starkem Parkdruck sollen Quartiersgaragen geschaffen werden, die über den Tag durch ergänzende Nutzungen möglichst hoch ausgelastet werden. Durch eine Mitnutzung durch Arztpraxen, Unternehmen, Einkaufszentren etc. wird so neben einer besseren Flächeneffizienz auch die wirtschaftliche Performance erhöht. Ausgehend von der bestehenden Datenlage zur Stellplatznachfrage sollte für Quartiersgaragen bis 2022 ein Standortkonzept unter Einbeziehung der Beiräte erarbeitet werden. Darauf aufbauend ist ein Umsetzungskonzept mit Meilensteinen und Finanzierungsplan vorzusehen, in welches auch Kooperationspartner, wie Wohnungsbaugesellschaften und große örtliche Arbeitgeber oder Akteure einbezogen werden sollten. Zu bereits aktuell bestehenden Ansätzen zu Quartiersgaragen in Findorff oder der Östlichen Vorstadt sollte die Brepark für die weitere Planung unverzüglich beauftragt werden.

Bisherige Einzelgaragen-Blöcke in bestehenden Quartieren könnten ggf. durch Parkdecks ersetzt und so die Grundstücksfläche effizienter oder für mehr Grün genutzt werden.

Ggf. mit Hilfe Dritter ist ein Verfahren zu entwickeln, umzusetzen und bekannt zu machen, um betriebliche, private oder halböffentliche Parkflächen von Supermärkten, Ärztehäusern, privaten Firmen etc. außerhalb der Geschäftszeiten gegen Entgelt für Anwohnerdurch einen einfachen Zugang über eine App nutzbar zu machen, wie z. B. mit der 2014 vom Bundesministerium für Forschung geförderte App „www.ampido.com“. So können Parkflächen-Besitzer und Parkplatz-Suchende gleichermaßen profitieren und das Quartier wird durch weniger Parksuchverkehre entlastet.

Bei Neubauten sollen größere Parkplätze durch die Stellplatznutzungsverordnung von vornherein verpflichtend auch für externe nutzbar gemacht werden. Beim Neubau von Parkplätzen im Freien, sind diese versickerungsfähig (z. B. mit Rastersteinen) anzulegen.

3. StVO-konformes Parken **stadtweit** umsetzen

Vorschriftswidriges Parken darf nicht mehr länger geduldet werden. Wir wollen deshalb im gesamten Stadtgebiet bis 2026 forcieren, dass auf Geh-, Rad- und Rettungswegen sowie an Querungsstellen und Einmündungen nicht mehr StVO-widrig geparkt wird. Damit wollen wir für die schwächsten Verkehrsteilnehmer stadtweit mehr Sicherheit und Barrierefreiheit schaffen, zu einer Mobilität für alle beitragen sowie den Fuß- und Radverkehr begünstigen. Im Folgenden sind stufenweise Schwerpunkte zur Überwachung des ruhenden Verkehrs innerhalb der nächsten 6 Jahre formuliert. Erforderliches Personal und Einsatzkonzepte sind entsprechend zu entwickeln. Unterstützend können hier auch die aktuell erhöhten Bußgelder und etwaige Einnahmen aus dem Bewohnerparken herangezogen werden. Außerdem wird eine öffentliche Kampagne wie beispielsweise „lebenswerte und nachhaltige Zukunft für unsere Quartiere“ besonders empfohlen.

Wir wollen, dass in einem ersten Schritt zügig stadtweit sicherheitsrelevante Bereiche für die Rettungswege und barrierefreie Querungen frei bleiben. In weiteren Schritten (vgl. Stufenplan Anl. 2, unten im Dokument) ist auch das „andere“ Falschparken sukzessive innerhalb der nächsten 6 Jahre auf das konforme Parken zurückzuführen. Begonnen werden sollte in Quartieren mit (besonders) hohem Parkdruck, da hier die Behinderungen und Gefährdungen besonders stark sind und dann auf angrenzende Bereiche schrittweise ausgeweitet werden. Durch das schrittweise Vorgehen innerhalb der einzelnen Quartiere über einen Zeitraum von 1,5 Jahren sollen sich Autofahrende auf die Veränderung einstellen können und auf Umweltverbund, Carsharing oder alternatives Parken umstellen. Die Alternativen sind im Vorfeld entsprechend auszubauen. Die

Verkehrsüberwachung ist zu intensivieren, so dass die geänderte Vorgehensweise zunehmend spürbar wird und zum Handeln motiviert.

Für dieses Überwachungskonzept fordern wir verbindliche Stufenpläne, die mit den Beiräten abgestimmt werden. Außerdem muss die Überwachung effizienter werden, z. B. durch dezentrale Standorte und stärkere Digitalisierung. Das Personal des Ordnungsamtes für die Überwachung des ruhenden Verkehrs ist aufzustocken, wie von der Bürgerschaft am 17.11.2020[10] beschlossen. Ein positiver Schritt ist hier durch die 15 neuen Stellen ab 2022 absehbar. Außerdem ist zu prüfen, ob durch externe Überwacher, wie in Bayern, der Ordnungsdienst zeitweise verstärkt werden kann.

4. Bewohnerparken in Wohn-Quartieren (mit hohem Parkdruck) einführen

Gemäß des Beschlusses der Bremischen Bürgerschaft (Drs. 20/145 S vom 17.11.2020) soll bis 2023 Bewohnerparken **in den 5 Stadtteilen um die Innenstadt** eingeführt werden. Dazu wird derzeit ein konkretes Konzept mit Beirats- und Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet. Das begrüßen wir grundsätzlich. Bei den Verbesserungen für die Quartiere, Rettungswegefreiheit und Nahmobilität setzen wir jedoch nicht auf diese flächendeckende Umsetzung des Bewohnerparkens. Dieses Konzept würde allein in den 5 innenstadtnahen Stadtteilen bei 3-4 Quartieren pro Jahr insgesamt 10 Jahre für die Umsetzung benötigen. Im Vorfeld erforderliche Parkraumerhebungen, umfangreiche Planungen, Beirats- und Bürgerbeteiligungen sowie Markierungen, Beschilderungen und bis zu 50 Parkscheinautomaten je Quartier[11] erfordern viel Geld und Personal. Der Ansatz wird für zu aufwändig, kostenintensiv und zu langsam in der Umsetzung eingeschätzt. Statt dessen priorisieren wir die oben unter Punkt 3.) beschriebene schrittweise, aber zügige und stadtweite Umsetzung des StVO-konformen Parkens. Diese Maßnahme ist nicht nur kostengünstiger, sondern durch die straßenweise Umsetzung auch bürgerfreundlicher.

In Wohnvierteln, die besonders stark von externen Besuchern angesteuert werden, ist Bewohnerparken eine gute Ergänzung um dort abends und an den Wochenenden ausschließlich Bewohnern das Parken zu ermöglichen.

In den Quartieren sind neben den Bewohnern auch örtlichen Unternehmen, Dienstleister, Gastronomiebetriebe, Arztpraxen etc. ein wichtiger Bestandteil. Bei der Planung von Bewohnerparken sollten deshalb ergänzend die örtlichen Unternehmen in geeigneter Weise informiert und einbezogen werden, z. B. über die Wirtschaftsförderung, die Kammern oder Interessensgemeinschaften. So können sich Uternehmen rechtzeitig auf die geänderten Parkbedingungen einstellen, Alternativen z. B. über ein Betriebliches Mobilitätsmanagement einführen und ihre Kunden und Beschäftigten frühzeitig informieren.

Bei der Umsetzung des Bewohnerparkens ist es angesichts des begrenzten Parkraums zumindest anfangs wünschenswert täglich ab 18 Uhr nur Bewohnern das Parken auf Straßen zu ermöglichen, und externe Besucher auf (andere) Bezahl-Parkplätze / Parkhäuser oder den Umweltverbund zu verweisen.

Um den Straßenraum möglichst effizient zu nutzen und allen zugänglich zu machen, ist zu prüfen, wie vor Garagen, die offensichtlich nicht mehr genutzt werden, legal geparkt werden kann[12]. Beispielsweise könnten auf der Grundlage des Landesstraßengesetzes alle Einzelgaragenbesitzer aufgefordert werden anzuzeigen, ob sie ihre Garage noch nutzen. Dies könnte dann in Ortsterminen überprüft werden.

---

10 Protokoll Nr. 20/141 S

11 Quelle: SKUMS, Beiratssitzung 11.5.2021, Entwurf Betriebsplan zum Bewohnerparken in Findorff-Bürgerweide

12 Kann dadurch für alle zum Parken von Kfz, Fahrrädern oder Liefern/Laden genutzt werden

Weiterhin ist zu prüfen und eine entsprechende Änderung der StVO anzustrengen, wie Menschen, die körperlich beeinträchtigt und auf ihr Auto angewiesen sind, aber noch keine „aG“-Einstufung (außergewöhnliche Gehbehinderung“) haben, wohnortnah parken können.

Damit das Bewohnerparken funktioniert, muss es anfangs stark und später regelmäßig überwacht werden. Um die Überwachung möglichst effizient und kostenarm zu gestalten, wird angeregt den Parkscheinerwerb sowie die Bewohnerparkausweise zu digitalisieren. Hierbei kann durch digitale Parkausweise (Handyparken) und Kfz-Kennzeichen-Erfassung im Vorbeifahren die Effizienz erheblich gesteigert werden. Dazu gibt es bereits bewährte Systeme[13]. Dadurch könnten auch bei der Parkraumbewirtschaftung erhebliche Investitions- und Bewirtschaftungskosten gespart werden. Digitale Parkscheine sind außerdem sehr kundenfreundlich, da der Weg zum Parkscheinautomat entfällt und Parkscheine bei Bedarf einfach digital zeitlich verlängert oder verkürzt werden können.[14]

Über die Bepreisung von öffentlichem Parkraum können Kosten für den öffentlichen Raum in Rechnung gestellt werden. Mit den Einnahmen können die Überwachung finanziert, sowie zukünftig der Umweltverbund ausgebaut werden. Damit sich die Bürger*innen auf die neue Parkstrategie einstellen können, sollte die Bepreisung[15] anfangs moderat, z. B. bei 90 EUR/Jahr starten. Um eine gewisse Steuerung zu erzielen und nach und nach auch mehr Flächen für Begrünung und Fahrradabstellanlagen nutzen zu können, sollte der Preis in einem festgelegten Verfahren, dass beispielsweise an die Angebotsausweitung alternativer Verkehrsmittel geknüpft werden könnte, stufenweise innerhalb von 5 Jahren erhöht werden. Dabei sind soziale Gesichtspunkte, wie z. B. geringes Einkommen oder auch Familien und eine unbürokratische Nachweisführung zu berücksichtigen (vgl. auch Anlage 1). Wünschenswert wäre eine übersichtliche Preisstaffelung, die auch ökologischen Gesichtspunkten gerecht wird, wie in Bremen angedacht z. B. über die Fahrzeuglänge. Für Zweit- oder Drittfahrzeuge soll eine deutlich höhere Bepreisung erfolgen oder gar kein Bewohnerausweis ausgestellt werden.Je weniger Parkraum beansprucht wird, je mehr Platz gewinnen wir für eine neue, lebenswerte Stadt - für eine sozialere Stadt. Wer z. B ein kleineres Auto doch noch braucht, trägt trotzdem schon etwas dazu bei. Mit dem Bewusstsein des gerechten Nebeneinanders aller Verkehrsteilnehmer wird der Weg für notwendigen Veränderungen frei.

5. Autoarme Innenstadt fördern

Neben dem Parken in Wohnquartieren muss auch das Parkkonzept für die Innenstadt forciert werden. Die Kernzone der Innenstadt soll dabei soweit, wie möglich vom PKW/LKW-Verkehr freigehalten werden.

Es sollen auf Dauer nur noch Parkhäuser an der Peripherie der Innenstadt, also außerhalb des Wallrings angeboten werden. Dazu muss der geplante kostenlose Straßenbahnpendelverkehr an Samstagen von der Bürgerweide zur Innenstadt möglichst bald nach Aufhebung des Lockdowns realisiert werden.

Um auch an den weniger stark besuchten Abendstunden von montags bis donnerstags mehr Besucher umweltfreundlich in die Innenstadt zu locken sollte überlegt werden, beim ÖPNV ab 18 Uhr die Fahrt für 1 EUR anzubieten. Damit würde ein Beitrag für eine stärkere Nutzung von Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und

---

13 z. B. von der Landesanstalt für kommunale Datenverarbeitung in Bayern (AKDB) mit dem Produkt „OWIpro“ oder wie 2018 in Paris eingeführt: https://www.zukunft-mobilitaet.net/168157/analyse/paris-parkgebuehren-fps-bezahlen-parkraumbewirtschaftung-parkraumueberwachung-scan-streeteo-moovia/

14 wie z. B. über Easypark in Potsdam; Besucher ohne Smart-Handy können eine kostenfreie Hotline wählen.

15 Aktuell zahlen Bewohner für den Parkausweis eine Verwaltungsgebühr von 30 EUR/Jahr.

Kultur in Schwachlastzeiten geleistet und gleichzeitig durch höhere Frequentierung des ÖPNV die Sicherheit in den Fahrzeugen erhöht.

Außerdem fordern wir die Umsetzung des „Strategiepapiers zum Parken in Bremen“ von 2020, dass öffentliche Parkplätze an Parkuhren höher bepreist werden, um den Umstieg von Pendlern und Kunden auf den ÖPNV/SPNV zu fördern. Zur Steigerung der ÖPNV / SPNV Nutzung wären gestaffelte Parkgebühren wünschenswert: je näher zur Innenstadt, je höher die Parkgebühr. Förderlich wären auch Einkaufsrabatte beim Nachweis der ÖPNV-Nutzung. Um auch schwere oder sperrige Einkäufe zu ermöglichen, sind Ideen für eine möglichst klimaneutrale Sammellieferung zum Auto oder nach Hause zu entwickeln, alternativ ein Gepäckdepot oder Schließfachanlagen für die Zwischenablage, wie z. B. in Hamburg[16].

4 B) Maßnahmen zur Förderung klimaverträglicher Verkehrsträger und des Umsteigeverhaltens

Einen wesentlichen Eckpfeiler für eine klimaschonende Mobilität sehen wir im Ausbau und einer deutlich stärkeren Nutzung des ÖPNV und SPNV sowie der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur. Besonders unterstützen wir die Initiative der SPD Bremen-Stadt zur Einführung eines Bremen-Tickets außerordentlich und wünschen uns eine Einführung bis spätestens 1.1.2023. Um diesen ambitionierten Zeitplan zu halten, ist eine gemeinsame Anstrengung aller politischen und umsetzungsrelevanten Beteiligten notwendig, die wir zu einem zielorientierten und einheitlichen Vorgehen auffordern.

Um den ÖPNV bzw. SPNV insgesamt als attraktive Alternative zum Privat-Pkw zu entwickeln, müssen folgende Maßnahmen zielstrebig und konsequent vom Senat angegangen und von den Deputationen begleitet werden:

- Spätestens ab 1.1.2023 den umlagefinanzierten, ticketfreien ÖPNV im gesamten Bremer Stadtgebiet mit dem Bremen-Ticket, mit engerer Taktung und akzeptablem Nacht- und Tagesrandzeitenbetrieb;
- ab 2023 schrittweise Etablierung neuer ÖPNV-Strecken, z. B. auf Tangentialachsen wie von Borgfeld zur Überseestadt bzw. Waterfront und Express-Strecken, wie von Bremen-Oberneuland zur Kirchbachstraße, um vor allem hoch frequentierte MIV-Pendlerwege und Freizeitstrecken zu ersetzen
- mehr Fahrzeuge mit klimaneutralem Antrieb sowie Fahrpersonal im ÖPNV und SPNV, so dass ein stabilerer, pünktlicherer und umweltfreundlicherer Betrieb sichergestellt werden kann; um die steigende Anzahl an Fahrzeugen und Personal für das Bremen Ticket sicherzustellen, sind Ausschreibungen zur Beschaffung und Ausbildung unverzüglich in Gang zu setzen sowie entsprechende Betriebsanlagen bzw. Diensträume zeitig vorzubereiten, insbesondere auch für die geänderten Anforderungen des Elektroantriebs
- bis 2023 flächendeckend die Haltestellenzuwegung auf 500 m zu reduzieren, durch zusätzliche Haltestellen, zusätzliche Erschließungslinien oder On-Demand Kleinbusse (Rufbus, wie bereits in vielen anderen Städten)
- die systematische und schrittweise Verkürzung der Reisezeiten für den ÖPNV insbes. auf stark frequentierten Strecken durch deutliche Verbesserung der grünen Welle und Beseitigung von Behinderungen durch MIV[17]

16 https://kiekmo.hamburg/info/schliessfach

17 MIV motorisierter Individualverkehr (alle individuellen Kfz-Verkehre)

- um große Arbeitsstellen in Netz-Randlagen mit dem ÖPNV besser zu erreichen, wie den Bremer Industriepark bei den Stahlwerken, GVZ und angrenzendes Gebiet, Gewerbepark Hansalinie, Gewerbegebiet Bayernstraße sowie in das unmittelbare Bremer Umland, z. B. Ochtum-Park in Stuhr oder Amazon in Achim muss ein attraktiveres ÖPNV Angebot gemeinsam mit dem ZVBN[18] bzw. VBN[19] gemacht werden, z. B. mit On-Demand Kleinbussen (Rufbus) oder in dichter Taktfolge zu den Schichtwechselzeiten mit ausreichend Kapazitäten und neuen, nachfrageorientierten Streckenführungen

- einen schnellen und sukzessiven Ausbau von kostengünstigem P+R und Bike + Ride, vor allem in Stadtrandlagen und umliegenden Gemeinden sowie an wichtigen ÖPNV bzw. SPNV-Knotenpunkten in Bremen, um das Umsteigen vom Pkw oder E-/Rad auf SPNV und ÖPNV zu fördern. Hier sind erweiterbare Parkbereiche für Pkw und Fahrräder, auch mit entsprechenden E-Ladevorrichtungen, Fahrradboxen sowie Leihräder, E-Scooter und CarSharing anzubieten. Um den sozialen und ökologischen Nutzen zu erhöhen können diese Mobilitäts-Stationen (Mobilitäts-Hubs) mittelfristig ähnlich wie beim Fernbusterminal bzw. Hauptbahnhof auch Versorgungsfunktionen wie Bäcker, Kiosk mit Paket- und Postannahme sowie Packstation und Fahrradreparatur übernehmen (Bündelungsfunktion). Um hier einen zügigen Ausbau voranzutreiben könnten solche Umsteige-Hubs als Bau- und Betreibermodell von der Stadt bzw. dem ZVBN ausgeschrieben werden.

- bis Mitte 2022 <u>eine</u> digitale Mobilitäts-App für das VBN-Gebiet wie in Berlin (www.Jelbi.de), um je nach Bedarf Bus, Bahn, S- bzw. Regional-Bahn, On-Demand Bus, Taxi, E-Scooter, Leihrad, CarSharing oder Mitfahrgelegenheiten zu nutzen und auch verschiedene Verkehrsmittel auf einem Weg zu kombinieren; Mit nur einer App und einer Registrierung für alle Dienste, wie Auskunft, schnellsten oder attraktivsten Weg, Bezahlen, Buchen/Reservieren von Fahrzeugen sowie Abstell- und Lademöglichkeiten. Wünschenswert wäre diese App als eine deutschlandweite Lösung über den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu initiieren, um nicht für jeden Verkehrsverbund eine neue App herunterladen zu müssen. Das wäre ein weiterer Schritt zu einer Mobilität für alle, schafft mehr Akzeptanz und Verbreitung der App und spart letztlich auch Kosten. Der grundlegende Deputationsbeschluss vom 21.3.2019 (Drs 19/587 S) ist dahingehend zu erweitern und eine Finanzierung z. B. aus Bundesmitteln oder dem Klimafonds unverzüglich anzugehen. Ergänzend soll sich Bremen in der Verkehrsministerkonferenz sowie dem Deutschen Städtetag dafür einsetzen.

- eine Kampagne zur Bewerbung des ÖPNV/SPNV und Verbesserung des Sicherheitsgefühls durch Begleitpersonal in den Abendstunden

Ergänzend zum Ausbau von ÖPNV/SPNV braucht es auch dringend eine gute Fuß- und Radwegeinfrastruktur:

- ein ausreichendes Budget und die systematische Sanierung der Geh- <u>und</u> Radwege, priorisiert nach besonders schadhaften Stellen sowie der Netzfunktion und der Nutzungsfrequenz

- neben den vorgesehenen Radschnellwegen des VEP ein Bauprogramm für sicherere Gehwege und für bessere Fahrmöglichkeiten für Radfahrende, wie Ausweisung von mehr Fahrradstraßen, Beseitigung von Engstellen und zu schmalen Radwegen, Verbesserung der Querbarkeit von Straßen bzw. Knotenpunkten, bessere Beleuchtung etc. Bei Platzmangel muss dies auch zu Lasten der Park- und Fahrflächen des MIV erfolgen. Für die Radverkehrsmaßnahmen sind die Fördermittel des Bundes (bis zu 90 % der Investitions- und Planungskosten) auszuschöpfen und daher mit hoher Priorität zu belegen.

---

18 ZVBN Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (Zusammenschluss der Kommunen und Landkreise als Aufgabenträger für den ÖPNV im VBN

19 VBN Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen

Um bei den Geh- und Radwegmaßnahmen einen Überblick über die in den Stadtteilen benötigten Maßnahmen zu bekommen, sollten hier die Beiräte das Vorschlagsrecht haben und von der Fachbehörde beraten werden. Das schafft Akzeptanz und Unterstützung in der Örtlichkeit, gegenseitiges Verständnis und Wertschätzung und hilft die Maßnahmen zuerst umzusetzen, die am nötigsten gebraucht werden.

Zusätzlich zu ÖPNV, Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen sollten auch diese Initiativen unterstützt werden um zur Verkehrswende in Bremen beizutragen:

- Fahrgemeinschaften fördern und unterstützen, z. B. durch die Weiterentwicklung der Initiative „Roter Punkt“ und Bereitstellung einer App, die in die Mobilitäts-App integriert wird

- Förderung von Fahrgemeinschaften: Arbeitgeber und Arbeitnehmerkammer sollen darauf hinwirken, z. B. durch für Fahrgemeinschaften reservierte, eingangsnahe Abstellplätze und durch die Unterstützung/Bereitstellung beim Insassenschutz durch eine Versicherung

- Paketzusteller und Lieferanten auf der letzten Meile in Sammelzentren zu bündeln und zu fördern, um eine ressourceneffiziente, möglichst klimaneutrale Sammelzustellung mit Lastenrädern oder E-Mobilen zu ermöglichen; Dafür ist beginnend mit den Hauptverkehrsstraßen sukzessive ein Konzept zu erstellen, das Lieferzonen vorsieht, damit andere Verkehrsarten nicht behindert werden. Außerdem sollte darauf hingewirkt werden, dass z. B. dort anbieterübergreifende Paketstationen installiert werden. Das reduziert den Verkehr und ermöglicht es Kunden zusätzlich rund um die Uhr ihre Ware abzuholen.

- Förderung von Straßen- und Kulturfesten, Unterstützung von Flohmärkten in den Quartieren, Förderung einer Bremer Straßen-Quartiersolympiade (Skateboard, Inline-Skates, BMX-Fahrräder und Scooter) in mehreren Quartieren um soziales Leben im neu eroberten Raum in den unterschiedlichen Quartieren der Stadt zu entwickeln. Hierzu könnte eine Verzahnung von Kultur- und Wirtschaftsressort sowie den verschiedenen Interessenvertretungen neue Impulse für ein attraktives und wirtschaftlich starkes Bremen von morgen setzen.

Wesentlich für eine zügige Umsetzung der Maßnahmen sind Verwaltungsstrukturen mit wenig Schnittstellen und eindeutigen Zuständigkeiten. Hier bestehen aus Sicht des Arbeitskreises Optimierungsmöglichkeiten. Beispielsweise könnte für Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen eine eigene Projektgruppe initiiert werden, in der Fachleute aller erforderlichen Disziplinen integriert werden. Diese könnte, ausgestattet mit den erforderlichen Entscheidungskompetenzen, durch weniger Schnittstellen schneller Projekte realisieren. Um weiteren Aufwand und Schnittstellen zu reduzieren, könnten mehrere Projekte gebündelt sowie Projekte ab der Planungsidee bis zur Umsetzung nach regulärer Ausschreibung an ein Ingenieurbüro vergeben werden. Der Vorteil wäre hier, bei Planungsunwägbarkeiten oder Maßnahmenmehrkosten wäre dasselbe Büro zuständig und müsste diese ohne Verwaltung zunächst innerbetrieblich klären.
Ergänzend sollten für Klein- und Kleinstmaßnahmen bündelnde Rahmenverträge mit Fachplanungsbüros erwogen werden, um so die Bearbeitung noch effizienter zu gestalten.

ÖPNV-Planungsinhalte sollten bei einem öffentlichen Aufgabenträger gebündelt werden, um auch bei diesen Maßnahmen die Schnittstellen zu reduzieren, Verantwortlichkeiten klarer zu halten und Synergien zu nutzen. Aufgrund bestehender vertraglicher Regelungen könnten auch provisorische Regelungen wie Beleihung oder Übertragung von Aufgaben in Erwägung gezogen werden.

Grundsätzlich sollte mit den Maßnahmen begonnen werden, die mit dem geringsten Aufwand umgesetzt werden können. Für alle Projekte sollten außerdem einfache, aber wirkungsvolle Projektsteuerungsstrukturen installiert werden, die einen gezielten Maßnahmenfortschritt und Mittelabfluss gewährleisten.

Fazit: Das Ziel des aktiven und nachhaltigen Schutzes von Umwelt, Gesundheit und sozialer Teilhabe verlangt neue Formen der Mobilität. Die unterschiedlichen Verkehrsträger sind aus ihrer gegeneinander gerichteten Konkurrenz zu lösen, zu vernetzen und in ihren spezifischen Stärken entsprechend zu nutzen. Flächen des Kfz müssen vor allem in den urbanen Quartieren an den Umweltverbund zurück- und abgegeben werden. So schaffen wir lebenswerten, öffentlichen Straßenraum mit Mobilität für alle und mehr Raum für Aufenthalt, Begegnung, Erholung und Begrünung zu entwickeln.

Weniger Autos zu besitzen und Autos effizienter zu nutzen hat noch einen weiteren positiven Aspekt: jedes nicht mehr genutzte Auto oder gar nicht erst gekaufte Auto entzieht keine Ressourcen wie Rohstoffe, Energie und Personal, vermeidet so schädliche Emissionen. Diese wertvollen Ressourcen stehen so für andere Nutzungen zur Verfügung oder bleiben unberührt und tragen so zu einer intakteren und friedlichen Zukunft bei.

<u>Anlage 1</u>

Überlegungen für zu priorisierende Personengruppen beim Bewohnerparken

1. Ärzte und Pflegekräfte für häusliche Pflege bzw. Krankenbesuche[20]
2. Handwerker und Monteure mit Werkzeug, Material und Ersatzteilen[21]
3. Beschäftigte mit Telefonbereitschaft/Rufbereitschaft in systemrelevanten Bereichen der Daseinsfürsorge
4. Beschäftigte deren Schichtwechsel außerhalb der ÖPNV/SPNV-Betriebszeiten liegt oder deren ÖPNV-Verbindung nur im Halbstundentakt (z.B. Sonntagmorgen) bzw. deren SPNV-Verbindung nur im Stundentakt bedient wird.
5. stark Mobililätseingeschränkte[22] sowie Senioren mit Gehbehinderung
6. Berufstätige mit Arbeitsplätzen außerhalb Bremens bei unzureichender Erreichbarkeit mit ÖPNV/SPNV, Mehraufwand > 30 min
7. Berufstätige mit stets wechselnden und schlecht mit ÖPNV erreichbaren Arbeitsplätzen
8. Arbeitslose, bei denen Stellenangebote eine Mobilität gemäß den vorgenannten Punkten voraussetzen und die ohne diese Mobilität keine Chance auf erneute Beschäftigung haben

Dabei sollten Ärzte, stark Mobililätseingeschränkte und Senioren mit Gehbehinderung einen Parkplatz in kurzer Distanz zur Wohnung haben. Gerade für diese Senioren ist Mobilität eine Voraussetzung für soziale Teilhabe und außerdem Voraussetzung für einen langen Verbleib in der eigenen Wohnung und im sozialen Umfeld. Die Nutzung des eigenen PKW ist für viele Senioren auch deshalb unerlässlich, da der örtliche Einzelhandel mit Quartiersstandort sich immer noch auf dem Rückzug befindet und der wöchentliche Einkauf typischerweise in Einkaufszentren stattfindet mit nachfolgendem Transport im eigenen PKW.

<u>Anlage 2</u>

<u>Überlegungen zu einem möglichen StVO-Überwachungs-Stufenplan</u>

---

20 Diese Personengruppe kann aktuell unter bestimmten Voraussetzungen eine entspreche Berechtigung erwerben.

21 Vgl. (14)

22 Berechtigten kann aktuell im Einzelfall ein „persönl. Parkplatz“ im öffentlichen Raum zugewiesen werden.

Um sicher zu stellen, dass künftig in Bremen nur noch StVO-konform geparkt wird, werden im Folgenden stufenweise Schwerpunkte zur Überwachung des ruhenden Verkehrs innerhalb der nächsten 6 Jahre formuliert.

a. einen Stufenplan mit dem möglichst innerhalb des nächsten Jahres in der ganzen Stadt zugeparkte Einmündungen und Querungsstellen geahndet werden; ausgehend von den Quartieren und Bereichen, wo die Rettungssicherheit in besonderem Maß gefährdet ist bzw. im Umfeld besondere Einrichtungen liegen, wie Krankenhäuser, Seniorenheime, Einkaufszentren, ÖPNV Haltestellen etc.

b. einen Stufenplan mit dem innerhalb der nächste 3 Jahre im Stadtzentrum und den umliegenden fünf Stadtteilen das illegale Parken geahndet wird; nacheinander soll in jedem dieser Stadtteile zunächst in jeder 6. Straße, dann in jeder 5. Straße usw. das Parken überwacht werden; die fünf Stadtteile starten jeweils um einen Monat versetzt, damit möglichst wenig Verkehrsüberwacher möglichst effizient diese Aufgabe bewältigen können: zu Beginn eines neuen Überwachungsfokus ist dort ein höherer Zeitaufwand erforderlich; nach ca. 4 Wochen wird dann mit dem nächsten Stadtteil im Stufenplan begonnen

c. einen Stufenplan mit dem innerhalb der nächste 6 Jahre in allen übrigen Stadtteilen das illegale Parken geahndet wird; durch die Erfahrungen aus der II. Überwachungsstufe kann das dann vorhandene und geschulte Personal die Regelungen mit Hilfe digitaler Unterstützung schneller umsetzen; außerdem hat sich durch das zielgerichtete Verwaltungsvorgehen in den ersten 3 Jahren in der gesamten Stadt das illegale Parken bereits reduziert

d. durch den Einsatz digitaler datenschutzkonformer Erfassung (im Vorbeifahren mit Kamera erfassen) und Verfahren wird die Verkehrsüberwachung schneller und effizienter und benötigt nicht so viel Personal, wie beim analogen Überwachen; dazu sind bereits bewährte Systeme, wie sie z. B. die Anstalt für kommunale Datenverarbeitung in Bayern (AKDB) mit dem Produkt „OWIpro“ entwickelt hat, einer Komplettlösung zur Ahndung von Ordnungswidrigkeiten
https://www.akdb.de/fileadmin/akdb_neu/querschnitt/produktblaetter/akdb_owipro.pdf
https://www.akdb.de/aktuelles/neuigkeiten/news-der-akdb/news/detail/mitwirkung-privater-dienstleister-bei-der-verkehrsueberwachung/

e. Optimierung des Einsatzes der Überwachungskräfte, z. B. dezentrale Standorte, sowie zeitbegrenzte Verstärkung durch externe Überwacher mit entsprechend gesetzlicher Legitimierung

Bremen, den 27.07.2021

Arbeitskreis Klimawandel, Umweltschutz und Nachhaltiges Wirtschaften, SPD Bremen-Stadt