

Unsere Straßen können mehr!

Viele Interessen. Ausgewogene Lösungen.



Es wird geordnet im Straßenraum

Wie in vielen deutschen Städten ist auch in Bremen der Straßenraum in den gewachsenen Wohnquartieren stark überlastet. Insbesondere parkende Autos nehmen immer mehr Platz ein, als eigentlich für sie vorgesehen ist. Grund dafür ist nicht nur die stetig steigende Zahl der Pkws, auch deren Größe hat in den letzten Jahren zugenommen.

Auch wo es nicht erlaubt ist, es hat sich vielerorts eingebürgert: Autos werden aufgesetzt auf dem Gehweg geparkt. In der Folge wird es immer enger für diejenigen, die zu Fuß unterwegs sind. Sollte es aber nicht selbstverständlich sein, auf dem Gehweg nebeneinander gehen zu können, wie wir ja auch im Auto nebeneinander sitzen können? Mehr als eine enge Gasse brauchen vor allem Menschen mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl. Nicht zuletzt ist das illegale Parken auch ein Problem für Feuerwehr, Müllabfuhr sowie für Lkws und Transporter.

Mit dem geplanten Bündel an Maßnahmen wird im Quartier das Parken neu geordnet und Platz geschaffen für mehr!



„Parken in Quartieren“ – in vier Stufen zu Sicherheit und mehr Barrierefreiheit

Wir alle wollen Quartiere, in denen wir uns sicher und ungehindert bewegen können. Um die Funktionsfähigkeit der Quartiere und ihrer Straßen sicherzustellen, plant die Stadt Bremen ein differenziertes und stufenweises Vorgehen im Rahmen des Konzepts „Parken in Quartieren“.

Erst die Rettungssicherheit, dann die Barrierefreiheit. Der Start ist gemacht und so geht es weiter, Stufe um Stufe und Schritt für Schritt. Damit verbotswidriges Gehwegparken viele weitere wichtige Funktionen des Straßenraums nicht länger behindert.

Die Sicherstellung der Rettungssicherheit hat oberste Priorität. Maßnahmen zur Sicherstellung der Rettungssicherheit tragen dazu bei, dass Rettungs- und weitere Einsatzfahrzeuge im Notfall schnell und ungehindert zu jedem Haus in der Straße gelangen können. Dies bedeutet, dass sowohl 5 Meter vor und nach Einmündungsbereichen von parkenden Fahrzeugen frei zu halten sind als auch die Fahrgasse durchgehend breit genug sein muss, damit z. B. die Fahrzeuge der Feuerwehr ihren Einsatzort schnell erreichen. In den Stufen 1 und 2 des Konzeptes „Parken in Quartieren“ wird die Rettungssicherheit in allen Straßen Bremens sichergestellt. Angefangen dort, wo die Probleme am gravierendsten sind.

Die Verbesserung der Barrierefreiheit ist ein wichtiger weiterer Schritt in Richtung lebenswerter Quartiere. Begegnung auf den Gehwegen muss für alle Menschen möglich sein. Das Vorgehen gegen regelwidriges Gehwegparken sowie weitere Maßnahmen im Quartier tragen dazu bei, den öffentlichen Raum gerechter für alle Akteur:innen zu gestalten und dabei den schwächsten Verkehrsteilnehmenden einen angemessenen Raum zuzugestehen. In den Stufen 3 und 4 wird in zusammenhängenden Quartieren der Straßenraum – dort wo es notwendig ist – neu verteilt: Parken ist dort erlaubt, wo es legal möglich ist. Bedingung für die Zulässigkeit des Parkens ist, dass auch ausreichend Platz für Zufußgehende in den Straßen sichergestellt wird. Zudem wird in den Stufen 3 und 4 Raum für Mobilitätsangebote als Alternative zur Nutzung des privaten Pkw geschaffen, die eine autounabhängige Mobilität stärken.

Vier Stufen des Konzeptes „Parken in Quartieren“

Stufe 1	Sicherstellung der Rettungssicherheit in den Stadtteilen mit hohem Handlungsbedarf (Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen, Neustadt, Walle, Findorff)	Maßnahmen in einzelnen betroffenen Straßen
Stufe 2	Sicherstellung der Rettungssicherheit in den übrigen Stadtteilen	
Stufe 3	Ordnen des Parkens und Verbesserung der Barrierefreiheit in den Stadtteilen mit hohem Handlungsbedarf (Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen, Neustadt, Walle, Findorff)	Maßnahmen in ganzen Quartieren
Stufe 4	Ordnen des Parkens und Verbesserung der Barrierefreiheit in den übrigen Stadtteilen	

Warum wir vielen Anforderungen gerecht werden müssen



Gunnar Polzin

Leiter der Abteilung
Mobilität und Verkehr,
Die Senatorin für Bau,
Mobilität und Stadt-
entwicklung

Viele von uns gehen zu Fuß. Auf dem Weg zur Schule, auf dem Weg zur Haltestelle, zum Bäcker oder bis zum Auto. Besonders für Menschen mit Kinderwagen, spielende Kinder, Kinder auf dem Fahrrad, Nutzerinnen und Nutzer von Rollstuhl oder Rollator sind ausreichend breite Gehwege wichtig, auch um sicher und bequem im Quartier unterwegs zu sein oder den Weg mit Einkäufen von der Haltestelle nach Hause problemlos bewältigen zu können.

Das ist oft nicht einfach, denn die Gehwege der Straßen in den alten Stadtquartieren sind häufig sehr schmal. Auch die Fahrbahnen sind dort sehr schmal. Vor einigen Jahrzehnten funktionierte das, aber durch die steigende Anzahl von Autos und immer größer und breiter werdende Fahrzeuge wird es immer enger – vielfach werden die Gehwege auch dort zugeparkt, wo es nicht erlaubt ist. Nur wo es durch das Zeichen 315 (siehe Verkehrsschild auf Seite 6) der Straßenverkehrsordnung angeordnet ist, dürfen Autos auch Teile des Gehwegs für das Parken nutzen.

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Jahr 2024 fordert uns als beklagte Behörde unmittelbar auf, auf Basis unseres beschlossenen Stufenkonzepts das Parken in allen Straßen sukzessive regelkonform zu ordnen. Dabei stellen wir zunächst die Rettungssicherheit her und in den folgenden Stufen dann eine Verbesserung der Barrierefreiheit, je nach Grad der Betroffenheit, daher zunächst in den innenstadtnahen Quartieren mit schmalen Gehwegen und vielen parkenden Autos. Dabei wollen wir umsichtig vorgehen und auch die Interessen derjenigen beachten, die auf das Auto im Alltag angewiesen sind.

Mit der Neuordnung des Parkens in den Quartieren sollen die dort lebenden Menschen auch geschützt werden, daher werden wir in Abstimmung mit den Beiräten dort Bewohnerparkregelungen einführen und Parkgebühren für das Kurzzeitparken von Nicht-Anwohner:innen erheben. Lieferzonen, Flächen für Fahrräder, Mehrfachnutzung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen, Carsharing an mobil.punkten und Ladeinfrastruktur sind weitere Teile unseres Konzepts. Flankiert werden soll das Vorgehen sowohl durch eine Angebotsausweitung bei Bus und Straßenbahn als auch durch den Ausbau der Radpremiumrouten. Wir als Team im Amt für Straßen und Verkehr und in der Abteilung Mobilität und Verkehr in der senatorischen Behörde möchten dieses stadtweite Projekt gerne im Dialog gemeinsam mit Ihnen umsetzen.



Gunnar Polzin

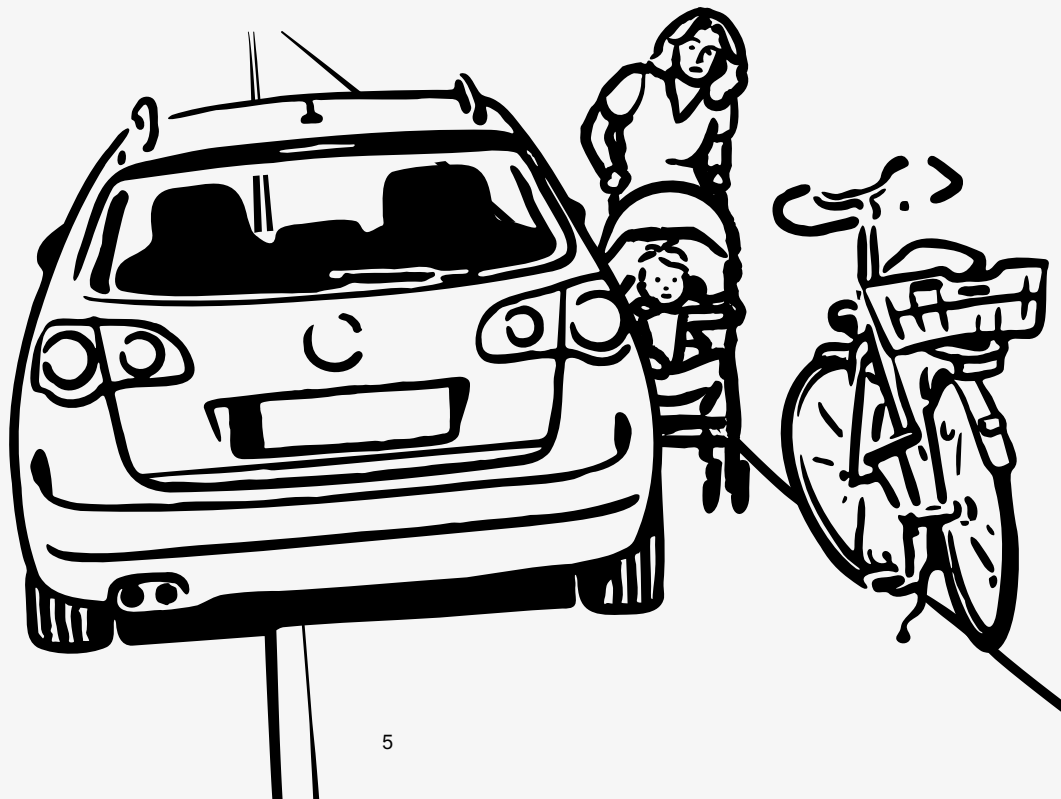
Klare Regeln für alle

Die Straßenverkehrsordnung StVO gibt klare Regeln für das Parken und Halten vor. Allerdings werden sie seit vielen Jahren und mit wachsenden negativen Auswirkungen missachtet. Für die Stadt Bremen besteht hier ein dringender Handlungsbedarf. Das Bundesverwaltungsgericht stellt mit seinem Urteil vom 6. Juni 2024 klar, dass das jahrzehntelange Nichtahnden von verbotswidrigem Gehwegparken kein „Gewohnheitsrecht“ begründet. In seinem richtungsweisenden Urteil bestätigt es das bereits begonnene, ganzheitliche und

konzeptionelle Vorgehen der Stadt Bremen gegen verbotswidriges Gehwegparken und zum Ordnen des Parkens unter Wahrung des Grundsatzes der Gleichbehandlung und der Verhältnismäßigkeit.

Es geht bei den aktuell umzusetzenden Maßnahmen also nicht um die Aufstellung neuer, sondern um die Durchsetzung bestehender Regeln. Angefangen wird dort, wo die Probleme am größten sind.

Laut dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 6. Juni 2024 zum Umgang mit regelwidrigem Gehwegparken darf die Stadt zunächst ein Konzept für ein stadtweites Vorgehen entwickeln und besonders belastete Straßen priorisieren. Ein sofortiges Einschreiten ist nur dann geboten, wenn die Beeinträchtigung besonders gravierend ist und keine sachlichen Gründe für einen Aufschub bestehen.



Drei Säulen für die Verbesserung der Barrierefreiheit und zur Entlastung des Straßenraums

Ordnen des Parkens

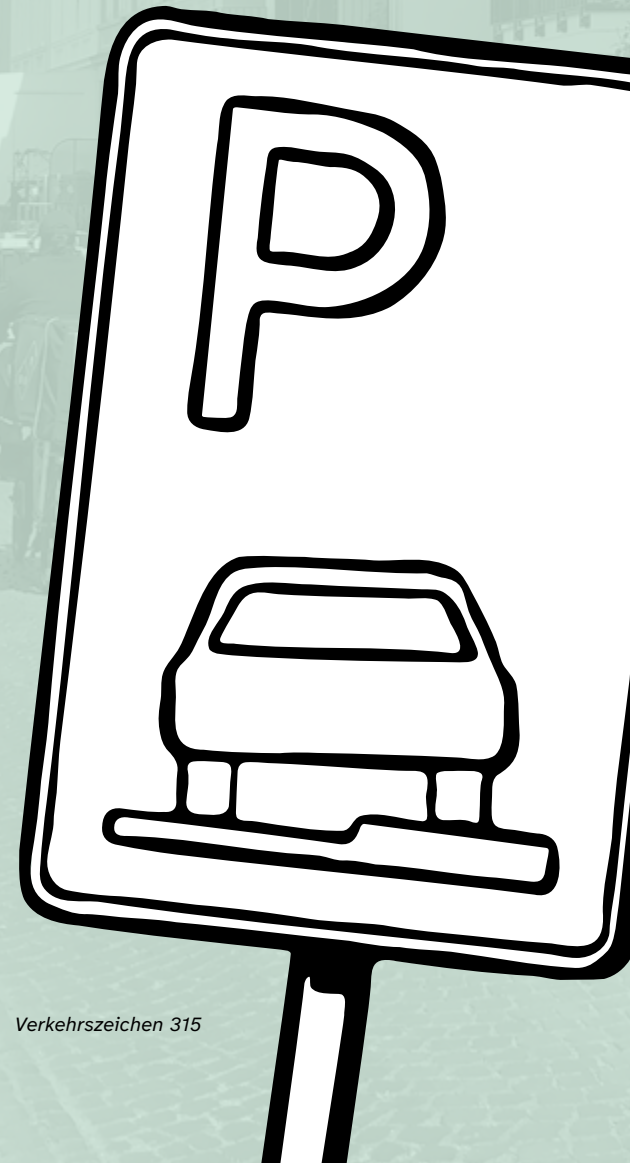
Warum wird neu geordnet?

Ziel ist die Durchsetzung eindeutiger und verbindlicher Regeln für alle zur Sicherstellung der Befahrbarkeit der Fahrbahnen – auch von sehr großen Fahrzeugen – und zur Verbesserung der Barrierefreiheit auf den Gehwegen. Der Straßenraum soll fair aufgeteilt werden, um möglichst für alle Nutzungen ausreichend Platz zu bieten.

Was wird sich verändern?

Wo vorher illegal geparkt wurde, wird es auf den Gehwegen mehr Platz für Fußgänger:innen, spielende Kinder oder Personen mit Rollator geben, auf der Fahrbahn ausreichend Platz für Einsatzfahrzeuge und die Müllabfuhr. Zur Verdeutlichung der Parkverbote werden Haltverbotsschilder und Markierungen eingesetzt.

Dennoch ist es auch das Ziel, möglichst viele Stellplätze in den Straßen zu erhalten. Da die Straßen nicht breiter werden, müssen die Interessen abgewogen werden. Wird das Gehwegparken „legalisiert“, dann wird dies mit einem Schild oder einer Markierung eindeutig gekennzeichnet. Möglich ist das nur dort, wo es der Straßenquerschnitt sowie weitere Bedingungen im Bereich der Gehwege zulassen.



Verkehrszeichen 315

Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken

Warum diese Maßnahmen?

Durch die Einführung von Parkraumbewirtschaftung in Kombination mit Bewohnerparkregelungen für die Anwohner:innen des Quartiers soll das Parken für die Anwohner:innen und Besucher:innen erleichtert werden. Diese positiven Effekte dieses Maßnahmenpakets konnten bereits vielerorts nachgewiesen werden.

Welche Vorteile sind mit der Einführung verbunden?

Durch kostenpflichtiges, zeitlich begrenztes Parken werden die regulären Stellplätze effizienter genutzt und stehen somit mehr Nutzer:innen zur Verfügung. Auch sollen private Parkmöglichkeiten – sofern vorhanden – (re)aktiviert werden. Bewohner:innen werden durch den Erwerb eines Bewohnerparkausweises privilegiert. Sie können mit dem Bewohnerparkausweis zeitlich unbegrenzt im eigenen Quartier parken. Aber auch Kund:innen und Besucher:innen können im Quartier parken – allerdings nur mit Kurzzeitparkticket. Für private Gäste und Handwerker:innen gibt es weitere Sonderregelungen.

Zudem wird die Nutzung von Parkplätzen auf öffentlich zugänglichen privaten Flächen wie Supermarktparkplätzen geprüft.

2

Begleitmaßnahmen

Welche Angebote werden verbessert?

Zusätzliche Mobilitätsangebote wie Carsharing, (Lasten)Fahrradbügel, Abstellflächen für Bikesharing und E-Scooter sind in den Straßen vorgesehen. Liefer- und Ladebereiche können für weitere Entspannung auf der Straße sorgen und Geh- und Radwege frei halten. Zudem werden alternative Parkmöglichkeiten auf privatem Grund wie Supermarktparkplätzen geprüft.

Was wird darüber hinaus getan?

Neben diesen Mobilitätsangeboten wird auch der Bedarf für Ladeinfrastruktur für E-Pkw mitgeplant und es werden entsprechende Parkstände dafür vorgehalten.

Im Planungsprozess wird auch geprüft, ob weitere Maßnahmen in die Quartiere integriert werden können. Dazu zählen Querungshilfen, urbanes Grün oder Fahrradstraßen. Das macht unsere Straßen und Quartiere lebenswerter und attraktiver für den Fuß- und Radverkehr. Zudem werden Angebotsausweitungen bei Bus und Straßenbahn umgesetzt.

3

Wir sind viele

Es muss anders werden in unseren Straßen. Aber warum? Die Kolleg:innen der Müllabfuhr, der Feuerwehr und des Ordnungsamts bewegen sich tagtäglich durch unsere Straßen – und kommen an ihre Grenzen. Was bedeutet Falschparken für diejenigen, die im Arbeitsalltag für die Rettung, Ver- und Entsorgung für alle in Bremen zuständig sind?

Feuerwehr Bremen

Die Straßen in den Quartieren sind oft schmal und es gibt viele parkende Autos. Was bedeutet das für die Feuerwehr? Kommt sie mit ihren Fahrzeugen immer ans Ziel?

In engen Straßen ist eine Durchfahrt zur Einsatzstelle auch mal schwieriger. Je nach Tageszeit ist die Situation unterschiedlich. Manchmal müssen die Einsatzkräfte auch aussteigen, um die Fahrzeuge zur Einsatzstelle zu lotsen. Dabei kann es bei besonders eiligen Einsätzen auch passieren, dass an abgestellten Fahrzeugen Schäden entstehen, die nicht ersetzt werden müssen, wenn rechtswidrig geparkt wurde. In Einzelfällen muss ein Einsatzort auch aus einer anderen Richtung angefahren werden.

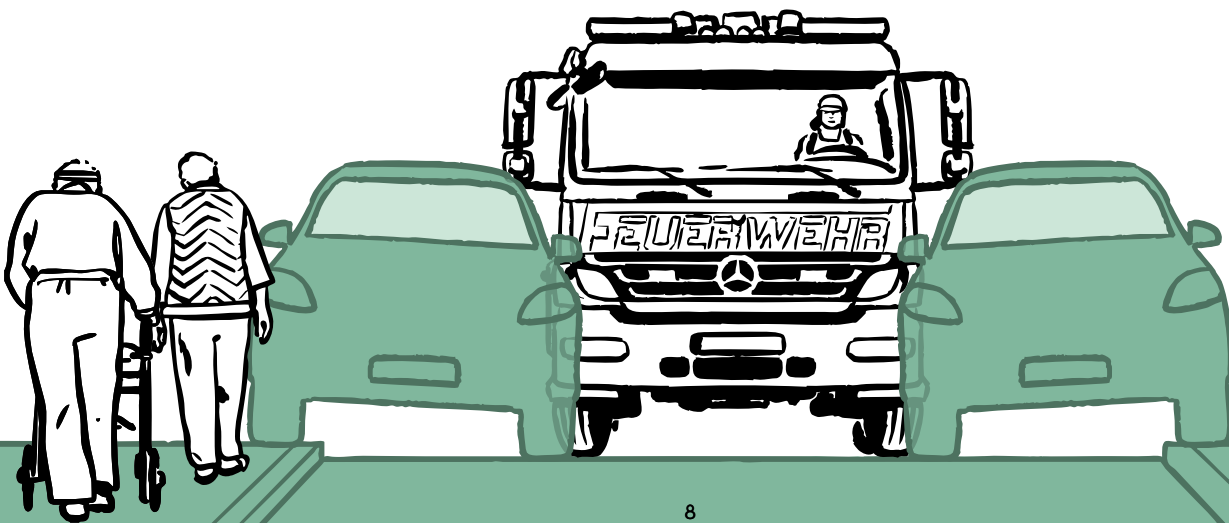
Wie viel Platz braucht die Feuerwehr, um durch die Straßen zu fahren oder abzubiegen? Wie viel Platz brauchen die Einsatzkräfte?

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sieht vor, dass Fahrzeuge nicht breiter als 2,55 Meter sein dürfen. Wenn man dann auf beiden Seiten einen Sicherheitsabstand von 0,25 Meter hinzurechnet, sind das 3,05 Meter, die ein übliches Fahrzeug zum Durchfahren benötigt. Mehr braucht

die Feuerwehr zum Durchfahren grundsätzlich auch nicht. Jedoch können bei dieser Breite die Türen der Einsatzfahrzeuge sowie die Schubladen der Geräteräume nicht mehr geöffnet werden. Insofern müssten Einsatzkräfte mit dem Fahrzeug auch schon mal an breiteren Stellen stehen bleiben und dann zu Fuß den Einsatzort erreichen. Zugeparkte Kurven und Einmündungsbereiche stellen ein größeres Problem dar. Hier geht es der Feuerwehr dann genauso wie der Müllabfuhr oder Paketzustellern. Große Fahrzeuge können bei zugeparkten Kreuzungen nicht abbiegen. Die Konsequenzen sind bei eiligen Einsätzen der Feuerwehr dann allerdings andere. Glücklicherweise kennen die Einsatzkräfte die besonders engen Stellen sehr gut, sodass in den Fällen, sofern möglich, eine andere Anfahrt zum Einsatzort gewählt wird.

Ist den Bürger:innen der Platzbedarf für sichere Rettungswege immer bewusst, wie ist das Gefühl der Feuerwehr hier?

Leider machen sich die Menschen erst dann Gedanken, wenn sie selbst betroffen sind. Dabei wissen eigentlich alle, dass insbesondere in Kurven- und Einmündungsbereichen nicht





Hier wird es eng für die Müllfahrzeuge.

geparkt werden darf. Hier würden sich die Feuerwehr wie auch alle anderen Kraftfahrzeugführer:innen von Großfahrzeugen über mehr Bewusstsein freuen.

Müllabfuhr Bremen **Abfallogistik Bremen GmbH /** **Die Bremer Stadtreinigung**

Wie sieht der Alltag der Müllabfuhr aus, wenn sie „auf Tour“ ist. Klappt das gut?

In vielen Quartieren gibt es einiges, was der Müllabfuhr Schwierigkeiten bereitet. Falschparker, die bis in die Mündungs- und Kreuzungsbereiche hinein parken. Das Parken im Bereich von 5 Metern vor und hinter einer Kreuzung ist gemäß der Straßenverkehrsordnung (StVO) verboten, um die Sicht und Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten. Leider wird das oft missachtet. Da das Fahrzeugheck des Müllwagens ausschwenkt, braucht es viel Platz zum Abbiegen – das ist in solchen Situationen unmöglich. Aber nicht nur die Einmündungsbereiche sind schwierig: Einige Straßen sind sehr schmal und durch parkende Fahrzeuge, Poller und Fahrräder weiter verengt, sodass die gesamte Fahrgasse zu eng ist. Die Müllfahrzeuge brauchen mindestens eine freie Fahrbahn von drei Metern. Leider wird der Platzbedarf für ein Müllfahrzeug immer wieder übersehen oder bewusst ignoriert. In der Praxis müssen die Fahrer:innen daher sehr umsichtig fahren, um keine Schäden an parkenden Autos zu verursachen.

Was passiert, wenn ein Müllfahrzeug in einer Straße oder Einmündung „stecken bleibt“?

Es kommt tatsächlich immer wieder vor, dass ein Fahrzeug in einem Bereich nicht mehr weiterfahren kann. Manchmal bekommt die Müllabfuhr von Anwohner:innen einen Tipp, wem das Fahrzeug gehört, und kann dort klingeln. Oft muss die Polizei

verständigt werden, die dann versucht, den oder die Halter:in ausfindig zu machen.

Es kommt auch vor, dass ein Abschleppwagen gerufen werden muss. Das ist aber nicht immer die Lösung, denn auch ein großer Abschleppwagen passt natürlich nicht in eine schmale, blockierte Straße hinein. Da heißt es dann: Warten! Manchmal ein bis zwei Stunden, im Einzelfall noch länger. Darunter leiden nicht nur die Kolleg:innen bei der Müllabfuhr, sondern auch alle anderen, deren Müll noch nicht entsorgt wurde.



Was wünscht sich die Müllabfuhr für ihre Arbeit?

Alles ist gut, was hilft, die Arbeit der Müllabfuhr besser, reibungsloser und unfallfrei durchzuführen. Mehr Rücksicht von den Bürger:innen wäre wünschenswert: Die Parkregeln müssen eingehalten werden, denn nur so kann die Müllabfuhr ihren Auftrag gut und effektiv erfüllen und den Abfall entsorgen. Das ist auch im Interesse der Anwohner:innen. Alle müssen sich klarmachen, dass regelmäßige Verzögerungen im Ablauf die Entsorgung teurer machen. Wenn Routen nicht in der geplanten Zeit abgefahren werden können, müssen am Ende mehr Personal und zusätzliche Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Ordnungsamt Bremen

Was gehört zu den Aufgaben des Ordnungsamtes bezüglich des ruhenden Verkehrs in Wohnquartieren?

Der Außendienst des Ordnungsamtes überwacht die Einhaltung der Parkregeln im Bremer Stadtgebiet. Die Mitarbeitenden sind dabei auch für die Bürger:innen ansprechbar, sie beraten zur Parksituation vor Ort und können oft hilfreiche Tipps zu Parkmöglichkeiten geben.

Mit welchen Verstößen hat das Ordnungsamt am meisten zu tun?

In den Wohnquartieren wird besonders auf Falschparker:innen in Feuerwehruzufahrten geachtet, weil bei blockierten Rettungswegen schnell Leben und Gesundheit in Gefahr sind. Darüber hinaus kontrollieren die Mitarbeitenden insbesondere auch die Kreuzungsbereiche, in die teilweise weit hineingeparkt wird. Markierungen und Sperrflächen werden dort oft nicht beachtet. Auch hier können dann weder Rettungswagen noch Feuerwehrfahrzeuge abbiegen und sie erreichen ihr Ziel nicht rechtzeitig.

Warum ist die Überwachung des ruhenden Verkehrs wichtig?

Parkregeln haben ihren Sinn: Sie sind für die Sicherheit auf den Straßen wichtig und dafür, dass alle Verkehrsteilnehmenden auch den für sie vorgesehenen Raum bekommen. Eine Überwachung dieser Parkregeln ist nötig, damit diese auch eingehalten werden. Durch falsch geparkte Fahrzeuge, die Sichtbereiche blockieren, entstehen oft gefährliche Situationen im Verkehr oder sogar Unfälle. Oft sind dabei Kinder oder Menschen auf dem Fahrrad beteiligt, die durch die Parkregelungen geschützt werden sollen. Das Miteinander im Verkehr erfordert Rücksichtnahme.

Mitarbeitende vom Ordnungsamt haben in der Bevölkerung oft einen schweren Stand. Wie gehen die Außendienstmitarbeiter:innen damit um?

Bürger:innen, die eine Verwarnung am Fahrzeug finden, sind oft nicht begeistert. Auf der einen Seite kostet die Verwarnung Geld und auf der anderen Seite ist es für einige auch unangenehm, mit dem eigenen Fehlverhalten konfrontiert zu werden. Die meisten Personen haben im direkten Kontakt mit dem Außendienst aber Verständnis für die Arbeit des Ordnungsamtes und viele sind auch froh, wenn Probleme vor Ort gleich gelöst werden können.



Mobilität in allen ihren Formen möglich machen



ADAC Weser-Ems e.V.

Dirk Matthies

Leiter Verkehrsabteilung
des ADAC

„Parkraum ist in allen Städten ein knappes Gut. Der vorhandene Raum muss gerecht und gut aufgeteilt werden. Klare und von allen eingehaltene Regelungen sowie schlüssige Gesamtkonzepte sind hierfür notwendig. Wer den innerstädtischen Verkehr bewältigen will, muss zunächst mit dem Parken anfangen. Denn immer noch entsteht durch die Suche nach einem Parkplatz zu viel Verkehr – eine vermeidbare Belastung für Mensch und Umwelt.“



Seniorenvertretung Bremen

Dirk Schmidtman

Stellv. Vorsitzender der Seniorenvertretung in der Stadtgemeinde Bremen

„Die Seniorenvertretung Bremen spricht sich dafür aus, dass die Gehwege nicht durch aufgesetztes Parken versperrt werden, sondern für ältere Personen uneingeschränkt nutzbar sind.“

Dirk Schmidtman ist ebenfalls Sprecher des Arbeitskreises Generationengerechte Stadtentwicklung.



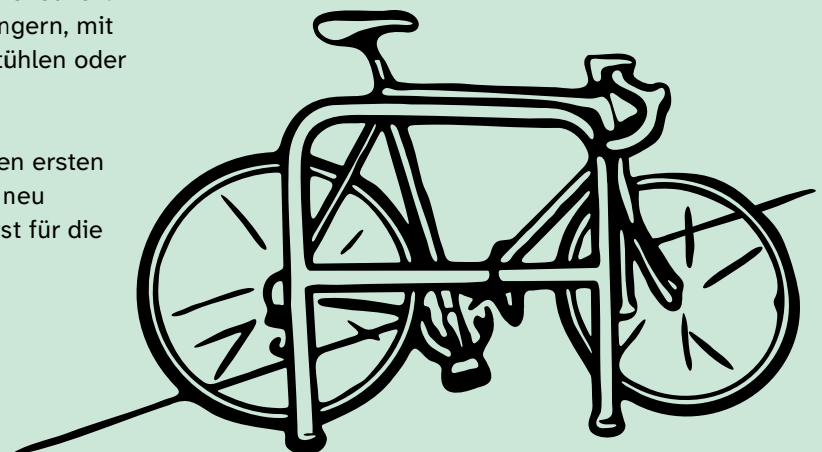
ADFC Bremen

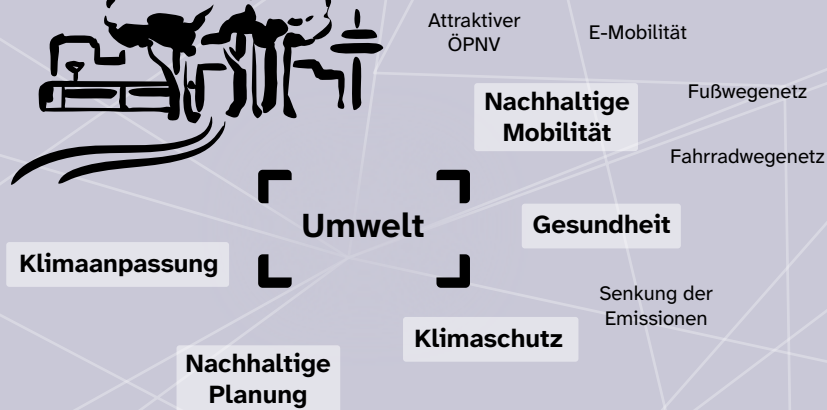
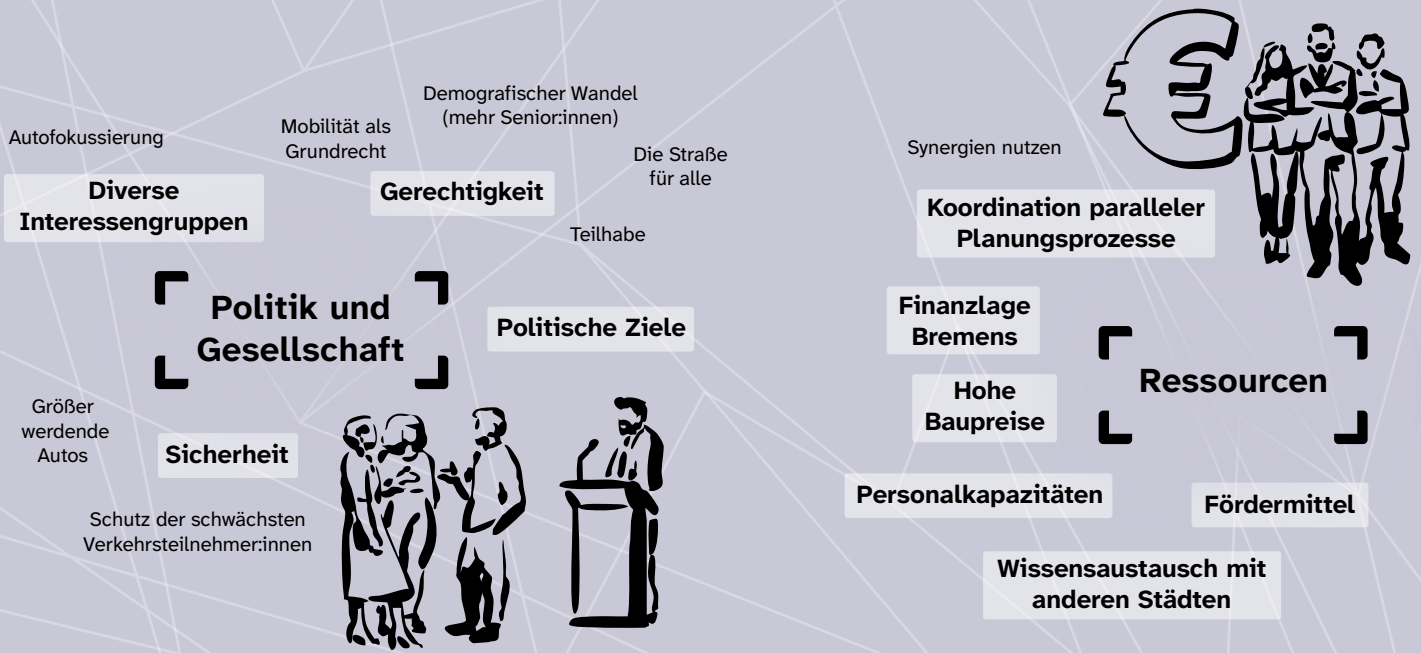
Sven Eckert

Geschäftsführer des Allgemeinen
Deutschen Fahrrad-Club e.V.

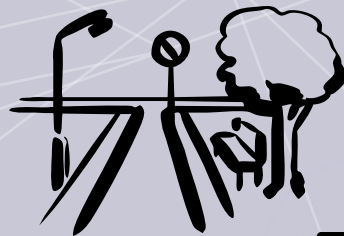
„Eine Straße ist ein Lebensraum: Kinder sollen hier spielen können, Nachbarn sollen sich begegnen und sich aufhalten können. Dafür braucht es einladende Straßen mit mehr Grün, mehr Platz und mehr Bänken. Und Menschen sollen die Geh- und Radwege auch benutzen können. Alle Menschen: Menschen mit Kinderwagen und -anhängern, mit Rollatoren, mit Lastenrädern, mit Rollstühlen oder mit Spezialrädern.“

Ich freue mich, dass dafür endlich in den ersten Quartieren begonnen wird, das Parken neu zu ordnen. Denn Straßen sind zuallererst für die Menschen da.“

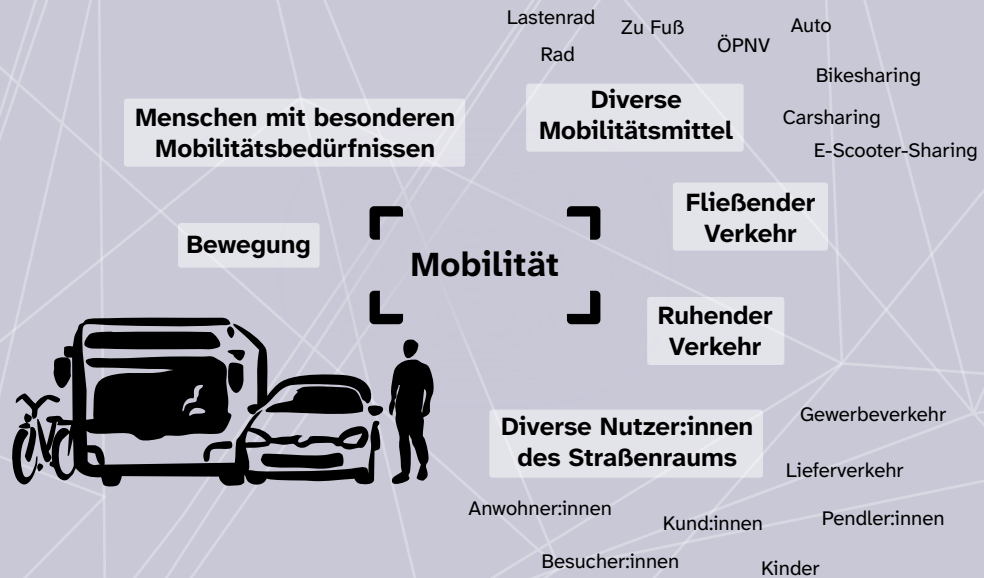




**Neu ordn
viele berü
verbinden u**



en heißt:
cksichtigen,
nd abwägen



Regelkonforme Planung

Bußgeldkatalog
BKatV

Urteil des Bundesverwaltungsgerichts
(BVerwG) vom 6. Juni 2024

Recht und Gesetze

Landesstraßengesetz
LStrG

Straßenverkehrsordnung
StVO

Verbindliche Regeln für alle

Verpflichtung zum Vorgehen gegen Gehwegparken

Einräumen eines Ermessensspielraums

Ordnung des Parkens – systematisch und abwägend

Ein ganzheitliches Vorgehen gegen illegales Gehwegparken in Bremen nach genau definierten Vorgaben und Richtlinien, die für alle in der Stadt lebenden Menschen gleichermaßen gelten – das ist der Ausgangspunkt der Neuordnung des Parkens in den Quartieren, wie es vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt wurde.

Doch wie kommt man zu verträglichen Lösungen für alle? Kann zukünftig noch beidseitig, nur noch einseitig oder gar nicht mehr in der Straße geparkt werden?

In Anbetracht der großen Zahl privater Autos in Bremen sollen auch nach der Neuordnung möglichst viele Stellplätze in den Quartieren vorgehalten werden. Dieses Ordnen des Parkens erfolgt unter Berücksichtigung der Anforderungen an begehbaren Gehwegen und Platzbedarfen für andere Nutzungen wie Fahrradparken und Carsharing.

Es gilt also genau abzuwägen, wie der Straßenraum in den Straßen verteilt werden kann. Dabei sind die vorhandenen Straßenquerschnitte und die nach geltenden Richtlinien erforderlichen Mindestbreiten für Fahrbahnen zu beachten und zu vergleichen. Es kommt also auf die Breiten an! Wenn die Straßenquerschnitte und Gehwegbreiten es zulassen, wird auch Gehwegparken legal möglich sein – und entsprechend ausgewiesen.

Folgende Maße sind bei der Neuordnung des Parkens zwingend:

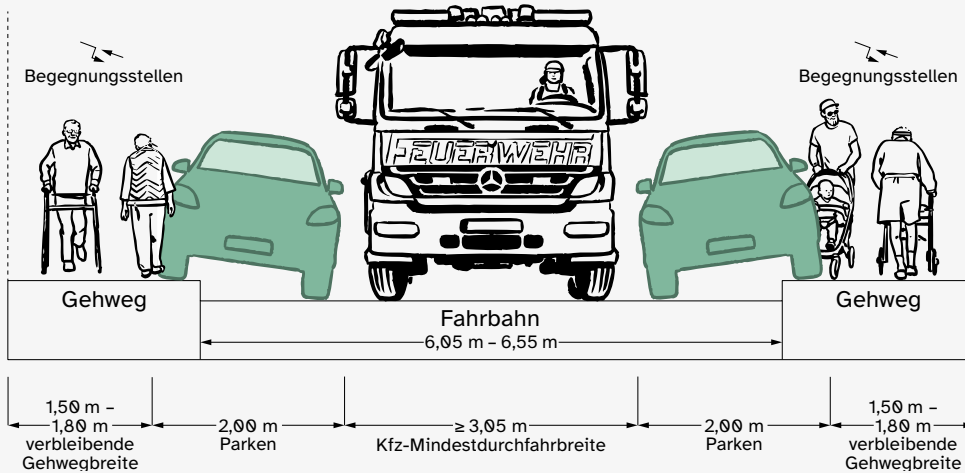
- die Einhaltung der Rettungsgasse auf der Fahrbahn von 3,05 Metern
- Restgehwegbreite von 1,80 (oder 1,50 Metern mit Ausweichbereichen in regelmäßigen Abständen, sogenannte „Begegnungsstellen“)

Wenn der Parkdruck besonders hoch ist, kann ein temporärer Kompromiss vorgesehen werden:

In **begründeten Einzelfällen**, dann, wenn in einem Quartier die Zahl der Parkplatzsuchenden bei Weitem das Angebot an verfügbaren Stellplätzen für den Pkw-Verkehr überschreitet, der Parkdruck also sehr hoch ist, kann nach genauer Prüfung der temporäre Kompromiss umgesetzt werden: Die Barrierefreiheit wird zunächst nur einseitig hergestellt. Auf der anderen Seite wird ein mindestens 1,20 Meter freier Gehweg sichergestellt. Auch hier sorgen Begegnungsstellen auf den Gehwegen für Raum zum Ausweichen. **Bei stark frequentierten Gehwegen und an Kitas, Schulen, Seniorenwohnanlagen etc. kommt dieser Kompromiss nicht zum Einsatz.**

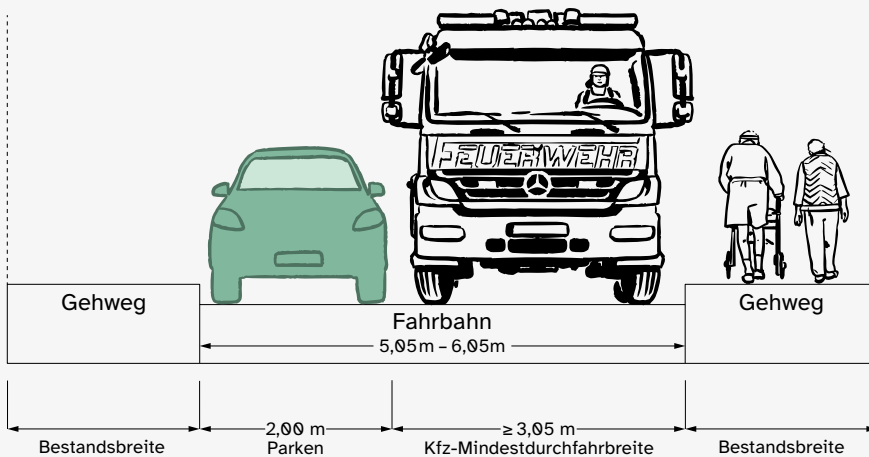
Ziel ist es, zu ausgewogenen Lösungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden in den Quartieren und Straßen zu kommen. Bei der Neuordnung werden viele Faktoren berücksichtigt, viele Anforderungen müssen gegeneinander abgewogen werden. Die Neuordnung der Straßen muss die Funktionsfähigkeit im gesamten Quartier im Blick behalten. Das gelingt nur gemeinsam mit der Bereitschaft aller, daran mitzuwirken und Rücksicht aufeinander zu nehmen.

Optionen zur Neuregelung je nach Straßenquerschnitt



Aufgesetztes Parken beidseitig

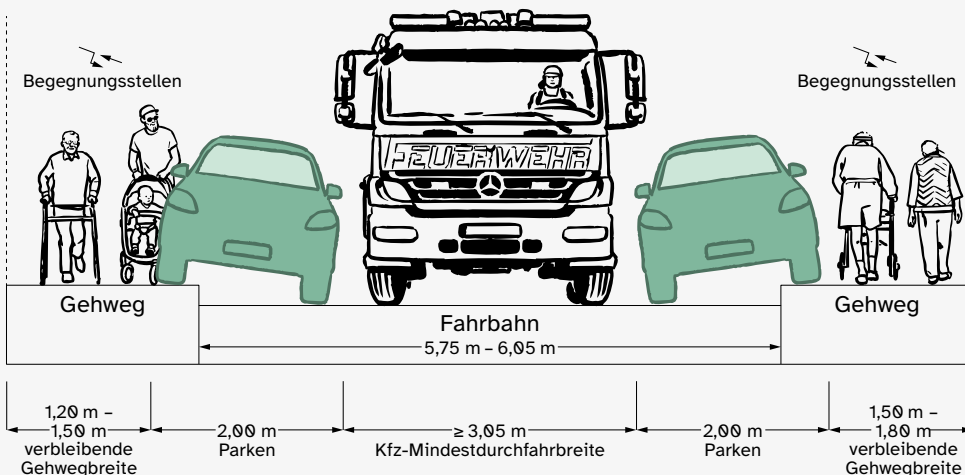
Erfordert in der Regel mindestens Fahrbahnbreiten von 6,05 Metern und verbleibende Gehwegbreiten von mindestens 1,50 Metern (mit Begegnungsstellen).



Einseitiges Parken

Sind die Straßen noch etwas schmaler, kann nur noch einseitig geparkt werden. Liegt die Fahrgassenbreite allerdings unter 4,55 Meter, kann gar nicht mehr in der Straße geparkt werden.

Temporäre Kompromisslösung:



Aufgesetztes Parken beidseitig

Als temporärer Kompromiss wird die Barrierefreiheit mit mindestens 1,50 Metern verbleibende Gehwegbreite zunächst nur einseitig hergestellt. Die andere Gehwegseite bleibt temporär untermaßig, allerdings mindestens 1,20 Meter breit. Auch hier sorgen Begegnungsstellen für Raum zum Ausweichen. Diese Lösung ist in Quartieren mit besonders hohem Parkdruck und nach genauer Prüfung denkbar.

Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken

Hoher Parkdruck – auch durch viele Nicht-Anwohner:innen, Besucher:innen, Tourist:innen, die mit ihren Fahrzeugen viele der Stellplätze blockieren?

Parkraumbewirtschaftung in Kombination mit Bewohnerparken verbessert die Situation deutlich – das ist immer dort zu beobachten, wo das Instrument bereits umgesetzt wurde.

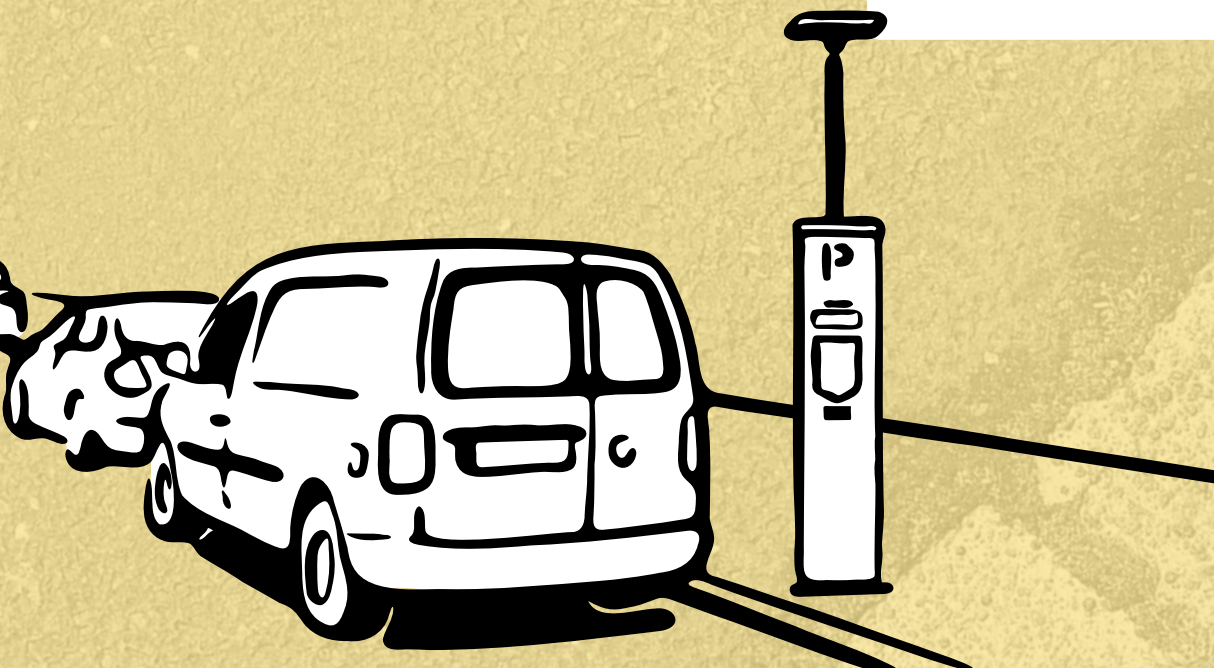
Was ist Parkraumbewirtschaftung?

Unter Parkraumbewirtschaftung versteht man alle Maßnahmen, die das Parken in einem Gebiet organisieren und steuern, um Parkplätze effizient zu nutzen und den Verkehr zu lenken. Dies umfasst die Organisation und Steuerung von Angebot und Nachfrage von Parkraum im öffentlichen Straßenraum. Maßnahmen umfassen z. B. Parkgebühren, zeitliche Begrenzungen, Parkzonen und Überwachung. Eine Parkraumbewirtschaftung findet bislang in der Innenstadt und in angrenzenden Quartieren durch kostenpflichtiges Kurzzeitparken über Parkticket vom Parkscheinautomaten bzw. digital über eine Park-App statt.

Was ist Bewohnerparken?

In Wohnquartieren kann Parkraumbewirtschaftung und zusätzlich eine Freistellung für Anwohner:innen (als Bewohnerparken) vorgesehen werden. Bewohnerparken (früher: Anwohnerparken) basiert auf dem Straßenverkehrsgesetz und ist in der Straßenverkehrsordnung im Einzelnen geregelt. Anwohnende erhalten für ihr Quartier (die eingerichtete „Bewohnerparkzone“) über den Erwerb von Bewohnerparkausweisen das Anrecht, zeitlich unbegrenzt ihr Fahrzeug abzustellen.

Sie werden damit gegenüber Besucher:innen von außerhalb bevorzugt behandelt und von der Parkraumbewirtschaftung freigestellt. Bewohner:innen erhalten durch den Bewohnerparkausweis allerdings kein Anrecht auf einen immer verfügbaren Stellplatz im öffentlichen Raum.



Fünf Fragen zum Bewohnerparken

1

Wer darf einen Bewohnerparkausweis beantragen?

Jede Anwohnerin oder jeder Anwohner darf einen Bewohnerparkausweis für ein Fahrzeug beantragen – vorausgesetzt, der offiziell gemeldete Wohnsitz der Person befindet sich im betreffenden Gebiet, sie verfügt über keinen privaten Stellplatz und das Fahrzeug ist auf sie als Antragsteller:in zugelassen bzw. wird nachweislich dauernd von ihr genutzt. Auch Gewerbetreibende können im Bewohnerparkgebiet parken. Sie können jeweils eine Sondergenehmigung beantragen. Sonderregelungen gibt es für Handwerk und soziale Dienste.

2

Was kostet das Bewohnerparken?

Die Gebühr für einen Bewohnerparkausweis in Bremen beträgt aktuell 75,00 Euro pro Jahr, umgerechnet auf den Monat sind das 6,25 Euro oder 0,20 Euro pro Tag.

3

Wie erkenne ich, wo Bewohnerparken gilt?

Für die Umsetzung von Bewohnerparkregelungen werden in den einzelnen Quartieren „Bewohnerparkzonen“ eingerichtet. Dazu werden an sämtlichen Zufahrten zu den Quartieren mit dem Verkehrszeichen „Parkraumbewirtschaftungszone“ und den Zusatzzeichen „mit Parkschein“ und „Bewohner mit Parkausweis-Nr. XY frei“ gekennzeichnet.

4

Wie können mein Besuch und andere parken?

Alle, die keinen Bewohnerparkausweis für ihr Fahrzeug haben, können über ein Parkticket zum Kurzzeitparken (am Automaten oder digital per Park-App) im Quartier parken. Das Parken außerhalb der Innenstadt kostet 3,00 Euro pro Stunde, wobei maximal 3 Stunden geparkt werden darf. Zusätzlich gibt es Regelungen für private Gäste.

5

Wie wird das Geld aus der Parkraumbewirtschaftung verwendet?

Die aus der Parkraumbewirtschaftung generierten Einnahmen werden zunächst zur Refinanzierung der dafür erforderlichen Infrastruktur verwendet. Mittel- bis langfristig sind die verbleibenden Mittel für quartiersbezogene Mobilitätsmaßnahmen, die unmittelbar dem jeweiligen Quartier zugutekommen, vorgesehen.

Weitere Informationen

Weitere Informationen rund um das Bewohnerparken und Antragsformulare finden Sie auf der Website des Amts für Straßen und Verkehr unter www.asv.bremen.de/verkehrsthemen/bewohnerparken-1873



Parkraumbewirtschaftung: Schlüssel zur Entlastung von Quartieren

Nicht nur Bremen hat ein Problem mit Kfz-Parken: In vielen Städten dominieren ein hoher Parkdruck und Falschparken sowie versperrte Gehwege. Die Funktionsfähigkeit der Quartiere als Verkehrs-, Begegnungs- und Lebensraum leidet darunter.

Warum müssen Städte jetzt handeln, obwohl es vorher jahrelang „keine Probleme“ gab?

Das Parken in den Städten ist und war nie konfliktfrei. Und die Probleme werden nicht weniger, im Gegenteil. Die Zahl zugelassener Kraftfahrzeuge nimmt seit der Nachkriegszeit ungebrochen zu. Fahrzeuge werden außerdem im Schnitt immer größer und schwerer. Die Straßen in unseren Städten können aber nicht mitwachsen. Aktuell werden Stellflächen auch für viele neue Nutzungen gebraucht, z. B. für Stromladen oder Carsharingfahrzeuge. Das löst für sich genommen einzelne Probleme und entlastet beim Nutzungsdruck, u. a. weil Carsharing private Fahrzeuge ersetzen kann.

Vor allem aber beobachten wir in den Städten einen kulturellen Wandel. Die Straße soll nicht nur Park- und Abstellraum sein, sondern Aufenthaltsqualität schaffen, zum Verweilen einladen, Lebensraum für die Wohnbevölkerung, Spielstraße und vieles mehr sein. Einschneidende Veränderungen sind unvermeidbar, wenn der Platz nicht reicht. Standards geben heute Regelbreiten für Rad- und Fußwege vor, Abstände zu Bäumen oder Freiflächen für die Feuerwehr. Eine neue Fahrradstraße kann eine Stadt häufig nur verwirklichen, wenn sie einseitig parkende Fahrzeuge entfernt. Insofern ist das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum aufgesetzten Parken nur ein Baustein in einer ganzen Entwicklungskette und eine neue Konsequenz, die Bewohnerinnen und Bewohnern auch Mindeststandards sichert und von den Städten einen Mobilitätswandel und eine Neuaufteilung des wertvollen Straßenraums fordert.

Wie gehen andere Städte mit dem illegalen Gehwegparken um?

Die Kontrolle des „ruhenden Verkehrs“ ist Sache der Ordnungsverwaltung. Die Polizei kann hier



Thomas Kiel d'Aragon
Referat für Verkehr und
Tiefbau des Deutschen
Städtetages

ebenfalls tätig werden. Dabei spielt für Polizei und Behörde angesichts des immer stärkeren Parkdrucks auch eine Rolle, wie schwerwiegend Verstöße sind. Werden andere Teilnehmende gefährdet oder behindert, dann ist eine Reaktion unvermeidlich. Die Stadt lässt in solchen Fällen Fahrzeuge abschleppen und verteilt nicht nur Knöllchen. In einfacheren Fällen haben die Behörden grundsätzlich ein sogenanntes Entschließungsermessen. Sie können ja nicht überall gleichzeitig kontrollieren und müssen das Personal effizient einsetzen. Manchmal gibt es keine Beschwerden, weil sich die Menschen mit der Situation arrangieren. Allerdings passen sich auch die Parkenden an einen Zustand von Toleranz und geringer Kontrolle an. Das reicht von „Hier kann ich das Abstellen riskieren, weil selten kontrolliert wird“ bis zu „gefühlten Gewohnheitsrechten“. Manchmal schaut keiner mehr genau hin, ob das aufgesetzte Parken in engen Quartieren rechtmäßig von der Behörde angeordnet erfolgt – also mit Verkehrsschild und Markierung auf dem Bürgersteig – oder nur über einen längeren Zeitraum toleriert wurde.

Im Bremer Fall hat das Gericht entschieden, dass die Behörde keine Wahl mehr hat: Sie muss – nach einem Prioritätenkonzept – tätig werden. Bundesweit haben einzelne Städte schon zuvor ihren Parkraum untersucht und Maßnahmen ergriffen, wo z. B. Begegnungsräume auf dem Fußweg zu

eng werden. Das Urteil hat die Aufmerksamkeit aber deutlich erhöht, sodass einige Städte nun ebenfalls problematische Quartiere oder Straßenzüge ausmachen. Das wird begleitet von einem Bedeutungsgewinn von Zufußgehen und Radfahren in der Stadt, sodass städtische Ämter koordiniert Maßnahmen zur Stärkung der aktiven Mobilität ergreifen. Häufig müssen anstelle von Verbotsschildern Poller ein regelwidriges Parken ausschließen. Das ist aber in der Regel keine Lösung für Wohnquartiere. Und: Lösungen im Straßenverkehr leben auch von ihrer Akzeptanz.

Kann Parkraumbewirtschaftung helfen, den Straßenraum zu entlasten?

Das Parkraummanagement ist die einfachste und effektivste Art, mit dem immer knapper werdenden öffentlichen Raum marktwirtschaftlich umzugehen. Mit der Einführung von Bewohnerparkzonen oder Gebühren für das Kurzzeitparken findet eine Inwertsetzung der Straße statt. Sie hat typische Effekte. Menschen, die über einen Garagen- oder Tiefgaragenplatz verfügen, lassen Fahrzeuge nicht auf der Straße stehen. Wer Fahrzeuge etwa urlaubsbedingt im Straßenraum abstellt, sucht sich unbezahlte Flächen am Stadtrand. Wer in ein bewirtschaftetes Quartier zu Besuch kommt, fährt für denselben Geldbetrag lieber mit dem ÖPNV. Menschen meiden den öffentlichen Raum zum Parken, erhalten einen Anreiz, Parkhäuser oder entferntere Quartiersgaragen aufzusuchen. Die Summe dieser Effekte führt erfahrungsgemäß dazu, dass der Parkdruck spürbar nachlässt, sodass sich auch in begehrten zentralen Lagen wieder einzelne Parkplätze finden lassen. Stoßen erste Managementmaßnahmen in einer Stadt oder einem Stadtteil häufig auf Widerstand („Warum soll das Parken nun etwas kosten, wenn es zuvor kostenfrei war?“), kann man bei der Ausweitung der Managementmaßnahmen häufig sogar Freude und Unterstützung in der Wohnbevölkerung ausmachen („Wann kommt die Bewirtschaftung endlich auch zu mir, dann kann ich auch nach 20 Uhr in meinem Quartier wieder einen Parkplatz finden“). In neuen Wohnquartieren kann man neue Lösungen zielgerichtet schaffen. Einige Städte haben neue autoarme Stadtquartiere angelegt, indem sie ÖPNV und vernetzte Mobilität fördern. Das zieht Menschen an, die so leben möchten. Die Änderungen in Bestandsquartieren sind dagegen besonders schmerzlich, weil Menschen ihre Standortentscheidung häufig im Vertrauen auf den Bestand getroffen haben – das schließt häufig auch die kostenfreie Parkmöglichkeit ein.



Wie blickt der Deutsche Städtetag auf das Thema?

Der Deutsche Städtetag ist als kommunaler Spitzenverband so etwas wie die Stimme der Städte gegenüber der Politik. Der Verband hat sich für stadtverträgliche Geschwindigkeiten, etwa Tempo-30-Zonen, Begrenzungen auf Hauptverkehrsstraßen oder die Ausweitung des Parkraummanagements eingesetzt. Beim Parken vertritt er die Haltung, dass der wirtschaftliche Wert bei den Gebühren berücksichtigt werden muss. Maßnahmen müssen auch verkehrsplanerisch und städtebaulich einen Sinn ergeben. Den Kommunen sollte mehr Kompetenz und Verantwortung bei der Anordnung der Parkzonen zugebilligt werden. Aktuell verteidigt der Deutsche Städtetag das Bewohnerparken gegenüber der Bundespolitik, die vermehrt auch andere Gruppen den privilegierten Bewohner:innen gleichstellen möchte. Außerdem tritt er für eine effiziente digitale Kontrolle des Parkraums ein, wie sie in Nachbarländern schon besteht.

Alternativen machen den Weg frei

Mit Parkausweisen für Anwohner:innen und Parkscheinautomaten für Auswärtige allein ist es nicht getan. Die Neuordnung kann nur gelingen, wenn alternative Verkehrsangebote installiert werden. Das wird gemacht. Alle ergänzenden Angebote zusammen genommen tragen zu einem wichtigen Ziel bei: Sie schaffen Raum.

Fahrrad

Ordnung fürs Fahrrad

Bremen ist Fahrradstadt. Etwa 30 Prozent aller Wege werden von den Bremer:innen auf dem flachen Bremer Terrain und den inzwischen vielen ausgebauten Radrouten mit dem Fahrrad zurückgelegt. Und da geht noch mehr, wenn die Infrastruktur stimmt. Die Anzahl der Fahrradbügel im öffentlichen Raum wird substantiell erhöht. Ziel ist es, den Radverkehr durch ein verbessertes Angebot zu fördern und gleichzeitig das behindernde Abstellen von Rädern auf den Gehwegen zu reduzieren. Abstellflächen für Lastenräder entstehen punktuell ebenso. Ein Beteiligungsformat für die Anwohnenden, bei dem Standortvorschläge für Fahrrad- und Lastenradbügel für das „eigene Quartier“ eingebracht werden können, ist vorgesehen.

Carsharing

Auto teilen statt besitzen

Immer genau die Autogröße nutzen können, die man gerade benötigt. Immer einen Parkplatz an der Station um die Ecke finden. Von Kosten für Reparatur, Versicherung, Steuer entlastet sein – das bietet Carsharing.

In Bremen nutzen ca. 30.000 Menschen bereits Carsharing – 530 Carsharingfahrzeuge an 160 Stationen stehen stadtweit zur Verfügung. Ergänzt wird das Angebot durch 120 Fahrzeuge ohne feste Station (Freefloating), diese können spontan gebucht und innerhalb des Bediengebiets in den innenstadtnahen Quartieren zurückgegeben werden. Alle Informationen zum Stationsnetz, dem Freefloating-Angebot und der Registrierung als Kund:in sind bei den Carsharinganbietern zu finden. In den nächsten Jahren wird das Carsharingangebot durch Ausbau der mobil.punkte – den kleinen Carsharingstationen mit zwei Fahrzeugen auf öffentlichen Flächen – besonders in den innenstadtnahen Stadtteilen weiter verdichtet. Die Anzahl an Quartiersautos und die Flexibilität bei der Autonutzung vor der Haustür wird weiter verbessert.

Bikesharing

Lastenräder und Fahrräder

Maximal emissionsfrei und flexibel unterwegs sein, ohne eigenes Fahrrad oder Lastenrad? Das geht mit Bikesharing. Damit werden Schäden durch Diebstahl oder Beschädigung am eigenen Rad sowie die Suche eines (Lastenrad-)Parkplatzes vermieden.



Seit April 2025 ist Bre.Bike das neue Bikesharing-System mit 1.450 Fahrrädern und 60 Lastenrädern am Start. Die Fahrräder stehen frei in sogenannten Flexzonen und an Stationen zur Verfügung und können im gesamten Stadtgebiet ausgeliehen und abgestellt werden. Die Lastenräder können an den mobil.punkten ausgeliehen werden und müssen dann an diese „Heimatstationen“ zurückgebracht werden. Zur Nutzung einfach die nextbike-App herunterladen, registrieren, Fahrrad auffinden, per App öffnen und los geht's.

Der ADFC bietet mit Fietje (E-)Lastenräder und Pedder-Spezialräder wie Rikschas kostenlos zur ein- oder mehrtägigen Ausleihe an. Die Reservierung der Räder erfolgt über die Website, die Ausleihe im Quartier vor Ort. Dabei kooperiert der ADFC mit lokalen Einzelhändlern, die die Fahrzeuge während ihrer Öffnungszeiten betreuen und an die Kund:innen ausgeben.

Tretroller-Sharing **Rollern mit E-Antrieb**

Tretroller sind nur etwas für Kinder? Das war einmal. In neuer Form und motorisiert sind sie fester Bestandteil des Mobilitätsangebots in Bremen. Die 2.600 E-Scooter stehen in allen Stadtteilen zur Verfügung. Wie das geht? Ganz einfach: App herunterladen, anmelden, Roller suchen, freischalten, losrollern. 14 Jahre alt muss man sein und es gelten die Regeln der StVO.

ÖPNV **Mit Bus und Bahn durchs Quartier**

Sich mit Straßenbahn und Bus bequem und trocken zum Zielort fahren lassen. Sitzplatz finden, aus dem Fenster oder aufs Handy schauen oder einen Klönschnack mit den Mitfahrenden gegenüber halten. Das Bus- und Bahnangebot im Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen ist eine gute Alternative zur Nutzung des Pkws. Straßenbahn- und Buslinien der BSAG bieten ein kundenfreundliches Angebot in dichter Taktfolge. Hinzu kommen die Angebote im Regionalbusverkehr und mit den Regionalzügen auf den Bahnstrecken. Und mit dem Deutschlandticket kann man für aktuell 63 Euro im Monat deutschlandweit mit Bus und Bahn fahren.

Informationen und Online-Buchungen

Carsharing

mobilpunkt-bremen.de
www.cambio-carsharing.de
www.flinkster.de
www.pmc-nordwest.de

Lastenräder und Bikesharing

www.nextbike.de/bre-bike/de
www.fietje-lastenrad.de
www.pedder-spezialrad.de

E-Scooter

www.ridedott.com/de
www.li.me/de-de

ÖPNV

www.bsag.de
www.vbn.de/fahrplaner/

In Echtzeit zeigt der FahrPlaner vom VBN (auch als App) den Weg zum Ziel an. Die nächste Haltestelle liegt ganz in der Nähe. Ein Blick verrät sofort, welche Linien dort verkehren. Eine feste Entscheidung der Verbindung ist nicht erforderlich: Die kostenlose BOB-Karte bzw. BOB-App lädt zu spontanen Fahrten ein – abgerechnet wird ausschließlich die tatsächlich gefahrene Strecke. Auch Regionalzüge sind enthalten, sodass Ziele im Umland schnell erreicht werden können.

Die BSAG verknüpft bereits ihre Angebote mit den Sharingangeboten: alle Abo-Kund:innen erhalten 15 Freiminuten pro Fahrt auf dem Bre.Bike und zahlen keine Anmeldegebühr bei dem Carsharinganbieter Cambio.

Nachher ist mehr Platz

So wurde vor der Neuordnung geparkt, so sieht die Straße nach Umsetzung der Maßnahmen zur Sicherstellung der Rettungssicherheit aus. Genügend Raum für Feuerwehr und Rettung. Und mit mehr Freiraum, Übersicht und Sicherheit für alle.

Erste beispielhafte Ergebnisse des Ordne ns des Parkens (Fotos aus Stufe 1 des Konzepts „Parken in Quartieren“ zur Herstellung der Rettungssicherheit)



Andreestraße, Bremen-Findorff

In der Andreestraße kann statt beidseitig heute nur noch einseitig geparkt werden. Rettungswagen kommen jetzt gut durch die Fahrgasse, und die Gehwege sind wieder beidseitig frei.



Frielinger Straße, Bremen-Findorff

In der Frielinger Straße können Autos nur noch auf einer Seite parken. Auf der anderen Seite verdeutlicht ein Halteverbotsschild das Parkverbot.





**Hülsenstraße,
Bremen-Östliche Vorstadt**

Wo vorher in der Hülsenstraße dicht auf beiden Seiten illegal geparkt wurde, ist heute mehr Platz auf dem Gehweg – auch dank installierter Fahrradbügel.

Impressum

1. Auflage / Dezember 2025

Herausgeber:

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung
Contrescarpe 72, 28195 Bremen

In Zusammenarbeit mit:

Ordnungsamt Bremen
Amt für Straßen und Verkehr (ASV)

Konzept, Gestaltung und Illustration:

GfG / Gruppe für Gestaltung

Fotos:

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (S. 4); Abfalllogistik Bremen GmbH (S. 9); ADAC, Seniorenvertretung, ADFC (S. 11); Thomas Kiel d'Aragon (S. 18); Susanne Findeisen (S. 19, 20 r., 22); Lars Ove Kvalbein (S. 20 l.); Christiane Vornhagen (S. 23)

Wir können mehr!

Nutzen wir den gemeinsamen Raum besser.



parken.bremen.de