

Parken in Quartieren

Hintergründe und Folgen des aktuellen Urteils des Bundesverwaltungsgerichts

Präsentation im Rahmen der Beirätekonzferenz am 22. August 2024

Verfahrensgang

- 2016: Antrag an ASV und damaliges Stadtamt (heute Ordnungsamt, Verkehrsüberwachung) auf behördliches Einschreiten gegen Gehwegparken
 - 02/2018: Fachaufsichtsbeschwerde bei SI
 - 04.12.2018: Antrag beim ASV
 - 27.05.2019: Ablehnung durch ASV
 - 12.08.2019: Widerspruchsbescheid SKUMS
 - 16.09.2019: Klage beim Verwaltungsgericht
 - 11.11.2021: Urteil des Verwaltungsgerichts
 - 13.12.2022: Urteil des Oberverwaltungsgerichts
 - 06.06.2024: Urteil des Bundesverwaltungsgerichts
- FAZIT: Vorfinden eines bestehenden Problems; Rechtsklarheit erst jetzt durch letztinstanzliche Entscheidung

Urteilstenor und Pressemitteilung

Bisher sind vom Bundesverwaltungsgericht nur **Urteilstenor** und **Pressemitteilung** bekannt:

- Die Kläger haben nur einen **Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung** und keinen Anspruch auf ein konkretes Einschreiten der Behörde (keine Ermessensreduzierung auf Null).
 - Die Stadt Bremen (ASV) ist verpflichtet, die **Kläger** unter Beachtung der Rechtsauffassung des Bundesverwaltungsgerichts neu zu bescheiden.
 - Die Revision der Stadt Bremen hatte Erfolg. Die Revision der Kläger wurde insgesamt zurückgewiesen.
 - Das **Verbot des Gehwegparkens** schützt nicht nur die Allgemeinheit, sondern auch Anwohnende, die in der Nutzung des an ihr Grundstück grenzenden Gehwegs **erheblich beeinträchtigt** werden (Drittschutz).
 - Die **drittschützende Wirkung** des Verbots des Gehwegparkens ist auf die „**eigenen**“ **Straßenseite** sowie in der Regel nur auf den Straßenabschnitt bis zur Einmündung in die nächste (Quer-)Straße beschränkt.
 - Der Kreis der antragsberechtigten Anwohnenden ist sehr weitreichend, d.h. es könnte zu einer Flut von Anträgen kommen, die das ASV und SBMS als Widerspruchsinstanz zu bewältigen hat.
- FAZIT: Zuerkennung eines individuellen Anspruchs der Anwohnenden (Drittschutz); bevorstehende Antragsflut

Einordnung des Urteils

Gemessen an unseren (strategischen) Prozesszielen, ist das Urteil wie folgt einzuordnen:

- Das Bundesverwaltungsgericht hat unser **bereits begonnenes ganzheitliches, konzeptionelles Vorgehen unter Wahrung des Grundsatzes der Gleichbehandlung und der Verhältnismäßigkeit** bestätigt. Die Stadt Bremen kann zunächst die am stärksten belasteten Quartiere ermitteln, Straßen mit besonders geringer Restgehwegbreite priorisieren und ein entsprechendes Konzept für ein stadtweites Vorgehen umsetzen.
 - Die **detaillierte Rechtsausfassung des Bundesverwaltungsgerichts** wird sich erst aus der Urteilsbegründung ergeben, die noch - wahrscheinlich erst im Frühherbst - folgt. Erst dann wird bekannt sein, welche konkreten Vorgaben beim Vorgehen gegen das illegale Gehwegparken zu beachten sein wird; z.B. Freihalten des Gehwegs bis 1,50 m (so KOA-Vertrag) oder gar bis zur Bordsteinkante (so Klägervortrag in der mündlichen Verhandlung).
 - **Nach Bekanntgabe der Entscheidungsgründe** ist das Vorgehen gemäß der Rechtsauffassung des Gerichts anzupassen, um dann weiter gezielt und rechtskonform gegen das illegale Gehwegparken weiter vorzugehen.
- FAZIT: Obsiegen vor dem BVerwG; Bestätigung des bestehenden Konzeptes zum gestuften Vorgehen;
Abwarten der schriftlichen Urteilsbegründung

Zusammenarbeit mit SIS

- Unser **Vorgehen gegen illegales Gehwegparken** beinhaltet nicht nur die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen (Verkehrszeichen und Markierungen), sondern auch gezielte Maßnahmen der **Verkehrsüberwachung**.
- Ein schlichtes Verbot ist nicht ausreichend; das Gehwegparken ist schon jetzt nach der StVO verboten.
- Das **gemeinsame Vorgehen von ASV (SBMS) und Ordnungsamt/Verkehrsüberwachung (SIS)** ist notwendig.
- Diese Aufgabe erfordert über einen längeren Zeitraum einen **höheren Personalbedarf** bei allen beteiligten Behörden.
- Die Maßnahmen zur Herstellung der strukturellen Rettungssicherheit werden aktuell fortgesetzt – als nächstes im Stadtteil Findorff, da dieser hoch belastet ist. Dies wurde bereits durch eine Pressemitteilung und einen Bericht in der Deputation mitgeteilt.
- Das ASV wird zeitnah seine Betriebspläne in den Beirat Findorff zur **Anhörung** geben.

Gewährleistung der Rettungssicherheit

- Erste Maßnahmen zur Gewährleistung der faktischen **Rettungssicherheit** wurden in **12 Straßen** der Stadtteile **Östliche Vorstadt** und **Mitte** umgesetzt:

- Körnerwall	- Schweizer Straße
- Kleiner Sielwall	- Kleine Bismarckstraße
- Hildesheimer Straße	- Im Krumpfen Arm
- Hülsenstraße	- Kreuzstraße
- Besselstraße	- Reederstraße
- Linienstraße	- Herdentorswallstraße
 - Weitere **11 Straßen** wurden zurückgestellt, da dort durch Nutzung der Nebenanlagen die **faktische Rettungssicherheit** gewährleistet ist.
 - Aufgrund des zu erwartenden **hohen Parkdrucks** wurde entschieden, solche Straßen zurückzustellen, in denen zwar die rechtlichen Vorgaben zur Herstellung von Rettungssicherheit nicht eingehalten werden, in denen aufgrund der möglichen Nutzung der Nebenanlagen faktisch aber keine durchgreifenden Bedenken hinsichtlich der Rettungssicherheit bestehen.
 - Nach Prüfung des pflichtgemäßen Ermessens ist ein zeitnahes Einschreiten dort nicht zwingend erforderlich.
- FAZIT: bereits wirksame Erprobung des Konzeptes in dem am stärksten belasteten Quartier (Milchquartier)

Weiteres Vorgehen in den am stärksten belasteten Quartieren

Die Senatorin für Bau, Mobilität
und Stadtentwicklung Freie
Hansestadt
Bremen

- Unter Berücksichtigung der ersten Erkenntnisse aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts finden zurzeit Feinabstimmungen mit SIS zum weiteren Vorgehen zur Gewährleistung der Rettungssicherheit statt.
 - Hierbei werden Erfahrungen aus der Umsetzung in der Östlichen Vorstadt und in Mitte für weitere Stadtteile genutzt.
 - Es folgen zunächst die Stadtteile **Findorff, Neustadt, Walle und Schwachhausen**.
- FAZIT: erste Erkenntnisse aus der Erprobungen dieses Konzeptes; weiteres quartiersweises Vorgehen

Konzept „Parken in Quartieren“

Die Senatorin für Bau, Mobilität
und Stadtentwicklung Freie
Hansestadt
Bremen

- Es wurde das Konzept "**Parken in Quartieren**" entwickelt, um dem Problem des illegalen Gehwegparkens **effizient, nachhaltig und sozialverträglich** entgegenzuwirken.
 - Das Konzept wurde mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans am 20. September 2022 im Senat beschlossen.
 - Das Konzept „Parken in Quartieren“ gründet auf **drei Säulen** und ordnet das Parken **quartiersweise**:
 - Herstellung der **(faktischen und rechtlichen) Rettungssicherheit**
 - **Barrierefreiheit** in Straßen mit verbleibenden Gehwegbreiten unter 1,10 Metern
 - **Ordnen des Parkens** und Unterbinden des regelwidrigen Parkens
 - **Begleitend** sind folgende **Maßnahmen** vorgesehen und teilweise auch schon in der Umsetzung:
 - Beschaffung von Ersatzparkraum / Bereitstellung von alternativen Parkmöglichkeiten
 - optionale Einführung eines Parkraummanagements mit Bewohnerparken
 - Schaffung bzw. Verbesserung eines breiten Angebots von Mobilität in den Quartieren; u.a. Ausbau von Mobilitätspunkten, Car- und Bikesharing-Angeboten, Fahrradstationen, E-Ladeinfrastruktur
- FAZIT: Vielzahl an begleitenden Maßnahmen; insb. Schaffung von alternativen Parkmöglichkeiten als Entlastung; kurz- bis mittelfristige Ergebnisse

Machbarkeitsstudie zum Quartiersparken und alternative Parkmöglichkeiten

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung Freie Hansestadt Bremen

- Die **Machbarkeitsstudie zum Quartiersparken** befindet sich aktuell in Bearbeitung:
 - Untersuchung von zusätzliche Optionen zum Kfz-Parken außerhalb des öffentlichen Raums
 - Identifizierung geeigneter Standorte für Quartiersgaragen in den Quartieren mit hohem Parkdruck
 - grobe Machbarkeitsstudien für vier vielversprechende Standorte
 - Konzepte für die Mit-Nutzung von privaten und halb-öffentlichen Parkplätzen, z.B. Supermärkte, Unternehmen, Kirchen oder Sportvereinen; über Nacht und am Wochenende
 - Musterlösungen (zeitnah)
- Der Abschluss der Studie ist bis Ende 2024 geplant.
- Zu den **alternativen Parkmöglichkeiten** gibt es bereits viele Gespräche, allerdings noch keine erfolgreiche „Vermittlung“ von Parkplätzen (auch nicht im Zusammenhang mit den Maßnahmen im Milchquartier). Es gibt einige aufgeschlossene oder interessierte Akteure, aber noch viele offenen Fragen in der Abstimmung.
- Ziel ist es, zeitnah Musterlösungen mit REWE, ALDI und/oder LIDL abzustimmen.
- Kostenpflichtige Stellplatzalternativen sind nur im Zusammenhang mit einem integrierten Konzept der Parkraum-bewirtschaftung wirksam.

Erweiterung der Mobilitätsangebote

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung Freie Hansestadt Bremen

- Alternative Parkmöglichkeiten sind – gerade in den historischen Stadtteilen – sehr begrenzt.
- Umso wichtiger ist daher der breite Ausbau von **Mobilitätsangeboten**, um Alternativen zu privaten Pkw zu schaffen:
 - Ausbau von Mobilitätspunkten
 - Erweiterung von Car- und Bikesharing-Angeboten (laufende Ausschreibung; Inbetriebnahme in 1. JH 2025)
 - Ausbau Fahrradstationen und E-Ladeinfrastruktur
 - Verbesserung des ÖPNV-Angebots (Angebotsoffensive)