

Unsere Straße kann mehr!

Bewohnerparken – ein wichtiger Baustein zur menschengerechten Stadt

»Unsere Straße kann mehr sein als nur Parkplatz!«

Bewohnerparken?

»Auch für uns ist die Straße da.«



BREMEN
MOIN ZUKUNFT!



»Damit auch ich besser durchkomme.«



Ein Bündel an Maßnahmen für mehr Bewegungsraum

Es tut sich etwas in der Östlichen Vorstadt zwischen Horner Straße und Sankt-Jürgen-Straße. Wo es auf den Gehwegen derzeit eng zugeht, wo sogar die Feuerwehr nicht mehr gut durchkommt, wird ab Oktober aufgeräumt. Es wird wieder am Bordstein geparkt statt auf dem Fußweg, und Einmündungen werden zukünftig freigehalten. Wie das gehen soll? Mit kleineren und größeren Maßnahmen. Die wichtigsten Bausteine, um den Parkdruck in den Wohnstraßen zu mindern und das Parken zu ordnen, sind die **Anordnung des Bewohnerparkens sowie eine konsequente Parkraumüberwachung**. Ziel ist es, den Straßenraum für alle wieder besser nutzbar zu machen. Denn viele Menschen sind täglich in der Stadt unterwegs, auf den Straßen oder Gehwegen. Konflikte bleiben dabei nicht aus. Die im Quartier geplanten Maßnahmen sind ein Schritt, um zu den geltenden Regeln des rücksichtsvollen Miteinanders zurückzukehren. Mit Unterstützung des europäischen Projekts SUNRISE wurden in den letzten zwei Jahren Fragen und Lösungsansätze zum Verkehrskonzept im Wohngebiet intensiv erörtert und entwickelt. Die Ergebnisse überzeugten: Auf der erarbeiteten Basis wurde im März 2020 ein einstimmiger Beiratsbeschluss gefällt.

Und was bedeutet das jetzt konkret? Wie Sie zukünftig im Quartier parken können, welche Schritte dem Beiratsbeschluss vorausgingen und was der Hintergrund dieser Maßnahmen ist, erfahren Sie auf den nächsten Seiten.

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. Mit dem geplanten Bündel an Maßnahmen wird im Quartier das Parken neu geordnet. Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie der Ausbau des Carsharings sollen zusätzliche Entlastungen schaffen.

Auch wenn es nicht erlaubt ist, es hat sich vielerorts eingebürgert: Autos werden ein Stück auf dem Gehweg geparkt. Mit einengenden Konsequenzen für alle, 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 und Müllabfuhr.

Mehr Freiraum durch Neuordnung

Um das Quartier von »Fremdparkern« zu entlasten und den Parkdruck zu mindern, wird nun das »Bewohnerparken« eingeführt. Dies bedeutet, Bewohner*innen des Gebiets können mit einem Parkausweis ab sofort privilegiert parken. Wer keinen Parkausweis hat oder von auswärts kommt, muss hingegen einen Parkschein ziehen und darf nur noch zeitlich befristet parken – ein Anreiz, die bestehenden Parkgaragen zu nutzen, statt im Quartier einen Parkplatz zu suchen.

Daten und Fakten – wir haben untersucht und geprüft

Dieses Vorhaben wurde **durch eine umfangreiche Straßenraumuntersuchung vorbereitet**. Erhoben wurden Daten zum Parken von Autos und auch Fahrrädern zu verschiedenen Zeitpunkten innerhalb einer Woche. Hierbei zeigten sich interessante Fakten: So waren im Straßenraum insgesamt rund 900 Fahrräder abgestellt worden. Außerdem nutzten viele Anwohner*innen ihr Auto recht selten – jeder sechste Pkw wurde im Erhebungszeitraum (Dienstagfrüh bis Freitagnacht) gar nicht bewegt. Im untersuchten Gebiet stehen insgesamt 1.436 legale Stellplätze im Straßenraum und auf privaten Stellplätzen zur Verfügung. Demgegenüber sind im künftigen Bewohnerparkgebiet laut Kraftfahrtbundesamt insgesamt 1.315 Kfz zugelassen. **Alle Daten der Parkraumuntersuchung sind auf der Website www.sunrise-bremen.de zu finden.**



Parkende Autos und Fahrräder nehmen in den Straßen immer mehr Platz ein.

Warum wir Veränderung brauchen

Unsere Straßen müssen viele Funktionen gleichzeitig erfüllen: Sie sind Verkehrsweg, Rettungsweg, Spielfläche, Parkraum, Gehweg, Grünstreifen und Begegnungsort. Die Verantwortlichen sind sich daher einig: Wir brauchen eine gerechte Aufteilung des Straßenraums.

Jede*r von uns schaut aus der ganz eigenen Perspektive auf den zur Verfügung stehenden Straßenraum. Bei der Entwicklung von Lösungen ging es also auch darum, die unterschiedlichen Interessen zu identifizieren und Nutzungsansprüche abzuwägen. Damit das gelingt und die entwickelten Lösungen auf einer breiten Basis stehen, wurden Bürger*innen und Interessengruppen, Verwaltung und Politik in alle Projektphasen eingebunden. Trotz vieler verschiedener Standpunkte und auch kritischer Stimmen gibt es nun einen breiten Konsens zu den Maßnahmen.



Dr. Maika Schaefer
Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und
Wohnungsbau

Mit dem SUNRISE-Projekt beginnt im Umfeld des Ortsteils Hulsberg ein neues Zeitalter. Wo derzeit noch Autos vielfach halb auf Gehwegen abgestellt werden, sollen mit der Einführung des Bewohnerparkens die Bürgersteige wieder den Menschen vorbehalten bleiben. Ich möchte das Zuzußgehen und Radfahren zu Kernelementen einer nachhaltigen Mobilität für alle in den Bremer Nachbarschaften machen. Auch wer mit Rollator oder Rollstuhl unterwegs ist, soll bequem und sicher von A nach B kommen können. Ich sehe unsere Straßen auch als Spiel- und Lebensraum – als Teil eines kinderfreundlichen Bremens. Dazu muss das Parken geordnet werden. Bewohnerparken vermindert den Parkdruck und den Parksuchverkehr. Für mich ist das Bewohnerparken im SUNRISE-Gebiet **ein wichtiger Beitrag für ein besseres Miteinander auf Bremens Straßen.**



»**WIR** wollen unsere Straßen für mehr als nur zum Parken nutzen können. Weil Straßenraum auch Lebensraum ist, wollen wir mit dem Bewohnerparken eine neue Verteilung realisieren.«



Ulrich Mäurer
Senator für Inneres

Viele Anwohner*innen in den Wohnstraßen beklagen sich darüber, dass sie Geh- und Radwege nicht mehr nutzen können, weil diese von Autos zugeparkt sind. Die teils heftigen Interessenkonflikte zwischen Autofahrer*innen und Fußgänger*innen mit Rollatoren oder Kinderwagen sind schon seit Jahren ein Dauerbrenner. Ganz problematisch wird es dann, wenn die Feuerwehr oder Rettungsfahrzeuge nicht mehr durchkommen. Daher ist die Einrichtung von Bewohnerparken eine gute Lösung, denn so wird der öffentliche Straßenraum wieder für alle nutzbar und sicher. Indem Parkflächen gekennzeichnet und Gehwege freigehalten werden, ist ein kooperatives Miteinander aller Menschen möglich – ob mit Auto, per Rad oder zu Fuß. Dieses Konzept wird die Wohnqualität im Stadtteil deutlich verbessern, und ich gehe fest davon aus, dass dies **auch für andere Quartiere mit hohem Parkdruck eine Blaupause sein kann.**



Hellena Harttung
Ortsamt Mitte/
Östliche Vorstadt

Das Parken ist seit Jahren überall im Viertel ein riesiges Problem, gerade auch in diesem Quartier. In den letzten Jahren gab und gibt es immer wieder den Wunsch von Anwohner*innen nach Bewohnerparken. Endlich wird das Problem – wegweisend für ganz Bremen – angegangen! Nach und nach sollte das Bewohnerparken auf andere Quartiere ausgeweitet werden. Besonders liegt mir die Rettungssicherheit am Herzen – **Tag und Nacht müssen die Feuerwehrfahrzeuge im Notfall freie Durchfahrt haben.**

Beirat
Östliche Vorstadt

Der Beirat hat sich einstimmig für die Einführung des Bewohnerparkens ausgesprochen! Zur Einhaltung der Parkregeln unterstützt der Beirat eine verstärkte Überwachung. Damit möchten wir **dieses hoch belastete Quartier schützen** und eine ausgewogene Nutzung des Straßenraums ermöglichen. Auch das illegale Zuparken von Gehwegen war für viele Bürger*innen, Rollstuhlfahrer*innen und Eltern mit Kinderwagen ein schwer erträglicher Zustand.



Der Beirat (nicht im Bild: Christina Maria Müller, Birgit Menz, Stefan Schafheitlin-Derstadt)

Gemeinsam für neue Lösungen



Straßengespräche am mobilen SUNRISE-Stand. © Matthias Holthaus



Umfangreiche Infos zum Projekt auf dem Brommyfest im September 2019.

Nicht nur Politik und Verwaltung waren bei der Vorbereitung der Maßnahmen für das Quartier im Rahmen des SUNRISE-Projekts involviert. Der Beirat Östliche Vorstadt hat die Umsetzung des Bewohnerparkens im September 2019 befürwortet und im März dieses Jahres auf Basis der vorliegenden Detailplanung einstimmig beschlossen. Vorangegangen war ein rund zweijähriger Prozess, in dem die Grundlagen und Planungen gemeinsam mit einem engagierten SUNRISE-Projektbeirat sowie in einer umfangreichen Bürgerbeteiligung entwickelt wurden.

Vielfältige Angebote zur Beteiligung

Welche Herausforderungen gibt es im Quartier? Und welche Maßnahmen lassen sich zu deren Lösung entwickeln? Wesentliches Element bei der Suche nach Antworten auf diese Fragen war ein umfangreiches Beteiligungsverfahren. Im Rahmen dessen fand zunächst eine Bewohner*innenversammlung statt. Darüber hinaus wurden an Straßenständen und in einer Online-Befragung Meinungen zu den vorherrschenden Problemen und Bedarfen im Straßenraum abgefragt. Viele Bürger*innen nahmen teil. Insgesamt wurden 381 Beiträge gesammelt. Meistgenanntes Problem: blockierte Gehwege durch parkende Fahrzeuge. Gemeinsam mit dem SUNRISE-Projektbeirat (bestehend aus Ortsamt, Vertreter*innen des Beirats Östliche Vorstadt, verschiedener Interessengruppen und Akteuren) wurden Arbeitsprozesse festgelegt und Lösungsoptionen für das Quartier besprochen. Auch auf dem Brommyfest im Spätsommer 2019 war



März 2020: Einstimmiger Beschluss des Beirats Östliche Vorstadt zur Umsetzung des Bewohnerparkens.

SUNRISE vertreten, um Rückmeldungen zum vorgeschlagenen Maßnahmenkatalog einzusammeln. Zuletzt wurde das Gesamtkonzept für das Bewohnerparken bei Straßenrundgängen unter Beteiligung von rund 200 Bremer*innen in allen Straßen des Projektgebiets Ende September 2019 diskutiert.

Intensive Bürgerbeteiligung durch Projekt SUNRISE

Diese intensive Bürgerbeteiligung wurde durch das auf vier Jahre angelegte europäische Projekt SUNRISE (Sustainable Urban Neighbourhoods – Research and Implementation Support in Europe, 2017 bis 2021) und die damit verfügbaren zusätzlichen Ressourcen ermöglicht. Als eine von sechs Modellstädten beschäftigt sich Bremen mit den Fragen: Wie können wir den verfügbaren Straßenraum besser nutzen? Wie schaffen wir mehr Freiraum und Ordnung? Ziel ist es, neue Lösungen für die Mobilität in Wohn- und Mischquartieren zu entwickeln und zu erproben. Interessant ist hierbei auch der Vergleich der Strategien verschiedener Städte und Länder. Die Beteiligung von Bürger*innen über das übliche Maß hinaus soll dabei in allen Projektphasen realisiert werden. Für Bremen stehen die Wohnquartiere rund um das Klinikum Bremen-Mitte und das Neue Hulsberg-Viertel im Fokus. SUNRISE wird durch das europäische Forschungsprogramm »Horizon 2020« gefördert. *Weitere Informationen finden Sie unter: www.sunrise-bremen.de*

Weitere Rückmeldungen erwünscht

Abgeschlossen ist der Beteiligungsprozess damit nicht. Neue Regeln müssen sich einspielen, neue Angebote ausprobiert und angenommen werden. Die Effekte der Maßnahmen werden evaluiert. Die Rückmeldungen von Bürger*innen sind auch hierbei wichtig.



Rund 200 Bewohner*innen informierten sich bei den Straßenrundgängen zum Bewohnerparken.

»Wir« sind viele!

Es muss anders werden in unseren Straßen. Aber warum? Welche Herausforderungen der Arbeitsalltag mit sich bringt, erzählen jene, die sich tagtäglich in den Straßen bewegen: die Mitarbeiter*innen der Feuerwehr, der Müllabfuhr und des Ordnungsamts. Wie andere Städte mit der Herausforderung der Mobilitätswende umgehen, davon berichtet Michael Koucky, Mitglied der SUNRISE-Expert*innen-Gruppe und Berater für nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung aus Göteborg, Schweden.



»Damit wird die Forderung des Beirats Östliche Vorstadt nach einer spürbaren Entlastung der Anwohner*innen durch Parksuchverkehre umgesetzt. Wir wünschen uns, dass das Bewohnerparken nach diesem tollen Modellprojekt auch für die umliegenden Gebiete eingeführt wird.«

Steffen Eilers
Beiratssprecher Östliche Vorstadt

Feuerwehr Bremen

Die Straßen im Quartier sind ziemlich schmal und es gibt viele parkende Autos. Was bedeutet das für die Feuerwehr? Kommen Sie immer mit Ihren Fahrzeugen durch?

Geparkte Fahrzeuge in engen Straßen beeinträchtigen eine zügige Durchfahrt zur Einsatzstelle. Je nach Tageszeit ist die Situation unterschiedlich. Teilweise müssen die Einsatzkräfte aussteigen, um die Durchfahrt zu begleiten. Gelegentlich entstehen bei Notfalleinsätzen Sachschäden an parkenden Kraftfahrzeugen. Im Extremfall, wenn also Einsatzfahrzeuge gar nicht durchkommen, müssen alternativ »passende« Fahrzeuge alarmiert werden. Das kostet Zeit und ist für eine notwendige Rettung von Menschenleben nicht hinnehmbar.

Wie viel Platz braucht die Feuerwehr, um durch Straßen zu fahren oder abzubiegen? Wie viel Platz braucht die Drehleiter, wenn Sie in einer Wohnstraße einen Einsatz haben?

Der Gesetzgeber hat festgelegt, dass bei legalem Parken eine Restfahrbahnbreite von drei Metern verbleiben muss. Diese ist als Durchfahrtsbreite für unsere Fahrzeuge auch erforderlich. Besonders wichtig für uns ist, dass in Notfällen Platz zum Rangieren bleiben muss. In Kurven- und Einmündungsbereichen darf nicht geparkt werden. Trotzdem stehen dort immer wieder Kraftfahrzeuge und verhindern so ein

Durchkommen unserer Fahrzeuge. Für den Einsatz einer Drehleiter müssen wir uns Platz verschaffen. Hierfür werden 3,50 Meter benötigt.

*Haben Sie das Gefühl, dass der Platzbedarf für sichere Rettungswege den Bürger*innen immer bewusst ist?*

Leider machen sich Menschen erst dann Gedanken, wenn sie selbst die Feuerwehr oder den Rettungswagen benötigen.

Könnten Sie bei einem Notfall nicht »einfach durchfahren«, auch auf Kosten von Außenspiegeln oder sonstigen Fahrzeugteilen, die im Weg sind?

Im Extremfall machen wir das. Dabei müssen wir die Geeignetheit, Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit prüfen. Entspricht eine Durchfahrt zur Menschenrettung diesen Grundsätzen und ist diese Durchfahrt dann auch tatsächlich möglich, wird sie auch durchgeführt. Wir prüfen zusätzlich, ob sich die Situation verschlechtern würde, wenn wir das Risiko des »Feststeckens« eingehen. Im Zweifel werden dann andere Fahrzeuge nachgeführt. Das Abschleppen von Fahrzeugen, die ein Durchkommen verhindern, ist im Einsatzfall keine Alternative, denn der Zeitaufwand bis zum Eintreffen des Abschleppers wäre viel zu hoch.

Feuerwehreinsätze kommen zum Glück in den Wohnquartieren (der Östlichen Vorstadt) ja nicht so oft vor. Einige gab es in den letzten Jahren aber doch: Gibt es einen, der Ihnen besonders in Erinnerung geblieben ist?

Es gibt sicher einige Einsätze, die uns in besonderer Erinnerung bleiben. Bei einem Einsatz kamen die Feuerwehrfahrzeuge nicht durch und der Einsatzleiter rettete persönlich (ohne Atemschutz) aus einem verrauchten Gebäude zwei Kinder. Dafür wurde er übrigens auch geehrt.

»Die falsch parkenden PKWs versperren der Feuerwehr wichtige Rettungswege.«





Derrick Deinas Verkehrsüberwachung, Ordnungsamt Bremen



Was gehört zu Ihren Aufgaben bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs in Wohnquartieren?

Zusammen mit meinen Kolleg*innen bin ich dafür zuständig, die Einhaltung von Parkregeln zu überwachen. In Bewohnerparkgebieten gehört auch dazu, Parkscheine und Bewohnerparkausweise zu kontrollieren.

Bei Verstößen ist dann ein Bußgeld fällig. Manchmal müssen wir das Abschleppen von Fahrzeugen veranlassen. Wir sehen uns aber auch als Ansprechpartner für die Bürger*innen vor Ort. Zum Beispiel erklären wir den Grund für Strafzettel, wie richtig geparkt werden sollte oder wo ohne Parkschein geparkt werden kann. Die Bürger*innen geben uns oft Hinweise zu alten »Schrottfahrrädern« oder vermüllten Ecken. Diese nehmen wir auf und leiten sie an die Kolleg*innen vom Ordnungsdienst weiter.

Mit welchen Verstößen haben Sie es hier am meisten zu tun?

Wir haben es in den Wohnquartieren natürlich oft mit Falschparkern zu tun. Besonders problematisch ist, wenn bis weit in Kreuzungsbereiche hineingeparkt wird. Das bloße Markieren von Sperrflächen wirkt leider nicht – wir sehen, dass diese oft einfach ignoriert werden. Und damit entstehen Risiken, die man nicht oft genug erklären kann: Hier können weder Krankenwagen noch Feuerwehrfahrzeuge abbiegen. Wir sehen das ganze Spektrum von Falschparkern. Ich muss aber auch sagen: Viele Menschen halten sich an die Regeln.

Warum ist die Überwachung des ruhenden Verkehrs wichtig?

Wir brauchen eine Überwachung der Parkregeln, damit sie auch eingehalten werden. Denn die Parkregeln haben ihren Sinn: Sie sind für die Sicherheit auf den Straßen wichtig und dafür, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen auch ihren Raum bekommen, der für sie vorgesehen ist. Wir sehen es ja vor Ort: Viele

Falschparker behindern zum Beispiel den Sichtbereich von Kindern. Auch Fahrradfahrer*innen werden durch abgestellte Autos leichter übersehen. Wir als Verkehrsüberwachung wollen den Straßenraum für alle sichern. Es geht nicht, dass sich einfach »der Stärkste« durchsetzt.

Mitarbeiter*innen vom Ordnungsamt haben in der Bevölkerung oft einen schweren Stand. Wie gehen Sie damit um?

Ich nehme es gar nicht so wahr, dass wir einen schweren Stand bei den Bürger*innen haben. Natürlich sind die Leute nicht begeistert, die gerade einen Strafzettel von uns bekommen. Aber mit der überwiegenden Mehrheit gibt es einen vernünftigen Umgang und viele können auch ein gewisses Verständnis für unsere Maßnahmen aufbringen. Es gibt übrigens viele Bürger*innen, die froh sind, dass wir als Ordnungsamt vor Ort sind, um Probleme zu regeln und für eine gewisse Ordnung sorgen. Wir bekommen häufig auch sehr positive Rückmeldungen.

Frank Stach Die Müllabfuhr (Abfallogistik Bremen GmbH / Die Bremer Stadtreinigung)

Wie sieht Ihr Alltag aus, wenn Sie in der Östlichen Vorstadt »auf Tour« sind? Klappt das gut?

Im Gebiet gibt es, wie in vielen anderen Quartieren, einiges, was uns als Müllabfuhr Schwierigkeiten bereitet. Falschparker, die bis in die Mündungs- und Kreuzungsbereiche hineinparken. In Fünf-Meter-Zonen, die aus gutem Grund frei bleiben sollen, stehen Autos. Da das Fahrzeugheck des Müllwagens ausschwenkt, brauchen wir viel Platz zum Abbiegen – das wird 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 wird. Wir 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 unsere Fahrer daher sehr umsichtig fahren, um keine Schäden an parkenden Autos zu verursachen.



»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.«

Dirk Matthias

ADAC Weser-Ems e.V., Leiter Verkehrsabteilung



»Das Bewohnerparken ist ein Einstieg in eine gerechtere Verteilung des Verkehrsraums. Damit wird eine Kostenehrlichkeit angestoßen und dringend benötigter Platz für Fußgänger*innen und Radfahrende geschaffen.«

Sven Eckert

Geschäftsführer ADFC, Bremen



»Die Menschen wohnen heute gerne in urbanen Strukturen. Eine gute und bunte Nachbarschaft, Bäcker, Arzt, Theater, Kino, Schule – alles ist gleich um die Ecke. Da liegt es auf der Hand, dass das Auto eine immer geringere Bedeutung hat. Carsharing ist ein tolles Angebot für diesen neuen Lebensstil. Und auch die E-Bikes sind groß im Kommen. Das alles sind Entwicklungen, die es uns erlauben, »Mobilität im Quartier« ganz neu und progressiv zu planen. Bewohnerparken gehört unbedingt zu den Erfolgsrezepten, mit denen diese urbanen Wohnquartiere lebenswert und attraktiv werden.«

Florian Kommer

Geschäftsführer Grundstücksentwicklung
Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co. KG

»Wir wünschen uns von den Bürgern mehr Rücksicht.«



Was passiert, wenn Sie mit dem Müllfahrzeug in einer Straße oder Einmündung »stecken bleiben«?

Es kommt tatsächlich immer wieder vor, dass wir mit dem Fahrzeug in einem Bereich nicht mehr weiterfahren können. Manchmal bekommen wir von Anwohner*innen einen Tipp, wem das Fahrzeug gehört, und können dort klingeln. Oft müssen wir die Polizei verständigen, die dann versucht, den Halter oder die Halterin 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 Kollegen, sondern auch alle anderen, deren Müll noch nicht entsorgt wurde.

Wie bewerten Sie die Maßnahmen, die im Rahmen von SUNRISE durchgeführt werden?

Für uns als Müllabfuhr ist alles, was uns hilft, unsere Arbeit besser, reibungsloser und unfallfrei durchzuführen, gut.

Was würden Sie sich für Ihre Arbeit wünschen?

Wir wünschen uns von den Bürger*innen mehr Rücksicht: Die Parkregeln müssen eingehalten werden, denn nur so können wir unseren Auftrag gut und effektiv erfüllen und den Abfall entsorgen. Das ist ja auch im Interesse der Anwohner*innen. Jeder muss 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.



Hier wird's eng für das Müllfahrzeug.
© Abfalllogistik Bremen GmbH

Michael Koucky Berater für nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung, Göteborg



Wer bekommt wie viel Platz: Ist das auch ein Thema in anderen Städten?

Es ist ein Dilemma in allen Städten, weil Straßenraum überall recht begrenzt ist. Vielerorts wird nun der Radverkehr und auch das Zufußgehen neu entdeckt – und man merkt, dass man bisher hierfür zu wenig Platz vorgesehen hatte. Dafür gibt es nirgends eine einfache Lösung. Oftmals muss man Autofahrspuren oder Parkplätze umwandeln, um dem Radverkehr mehr Raum zu geben. Ein Beispiel ist Kopenhagen, wo Parkstreifen an Verkehrsstraßen zu breiten Fahrradstreifen umgewandelt wurden. Ebenso macht es Vancouver, wo ein ganzes Netz von Fahrradspuren entstanden ist, indem man die Fahr- und Parkspuren für Autos reduziert hat. Aktuell Göteborg, wo diesen Sommer aus einer Verkehrsstraße eine Fahrradstraße wurde, um Konflikte zwischen Fußgänger*innen und Radfahrenden zu reduzieren.

Wie gehen andere Städte mit der Herausforderung von hohem Parkdruck in Wohnquartieren um?

Wenn man von außen auf Deutschland schaut, dann wundert man sich, dass sich im Verkehr viele nicht an die Regeln halten und die Straßen in Städten wie Bremen so stark zugeparkt werden. Man wundert sich aber dann nicht mehr, wenn man sieht, dass das Parken kostenlos ist und vergleichsweise wenig Überwachung stattfindet. Im europäischen Vergleich sind die Bußgelder in Deutschland auch noch immer sehr niedrig – da wundert es dann gar nicht mehr, dass es hier so viele Falschparker gibt. Wie mit SUNRISE in Bremen geplant, ist es auch in vielen europäischen Städten üblich geworden, dass Anwohner*innen eine »Anwohner-Parkkarte« bekommen können, die ihnen ein zeitlich unbegrenztes Parken in ihrem Quartier erlaubt. Dafür bezahlen sie, je nach Stadt und Lage, unterschiedlich viel. In Göteborg zwischen 30 € und 80 € pro Monat – also deutlich mehr als in Deutschland. Für alle anderen ist

Parken zeitbegrenzt und/oder zahlungspflichtig. Das Ganze wird kontrolliert und Falschparker zahlen ein Bußgeld.

Im Fall von Göteborg zwischen 50 € und 100 €. In Barcelona kann Falschparken schnell 200 € kosten, zum Beispiel in Ladezonen. Das sind Summen, die wirklich spürbar sind und dafür sorgen, dass Ladezonen auch wirklich nur dem Lieferverkehr zur Verfügung stehen. Das hilft allen, weil so nicht in zweiter Reihe gehalten und entladen werden muss.

Wie wichtig ist Bürgerbeteiligung bei solchen Projekten?

Das Einführen von Bewohnerparken und höheren Gebühren ist immer konfliktträchtig, egal wo. Es braucht einen Dialog, um mit den Anwohner*innen zu diskutieren, wie mit solchen Maßnahmen die Situation insgesamt verbessert werden kann. Erklärt werden muss auch, dass Gratisparken nicht kostenlos ist, sondern mit Steuergeldern finanziert wird – und es finden sich keine Investoren für Parkgaragen, wenn Parken kostenfrei sein soll.

Andere Städte beobachten, wie Bremen vorgeht. Denn ein so hoher Radverkehrsanteil wie in Bremen ist für viele ein gutes Beispiel, ebenso das Integrieren von Carsharing. Das SUNRISE-Beteiligungskonzept in Bremen mit seinen vielen kleinen Schritten, den Straßenständen und Rundgängen ist für andere Städte ein Vorbild. Der europäische Austausch lebt von guten Beispielen – denen anderer Städte für Bremen und umgekehrt.

Gewohntes und Neuerungen

Bewohnerparken, neue Beschilderungen, Sharing-Angebote, Parkscheinautomaten und mehr Fahrradstellmöglichkeiten – Ziel der geplanten Maßnahmen ist es, das Parken im Quartier zu ordnen und eine faire und rücksichtsvolle Nutzung des Straßenraums zu erreichen. Was aber bedeutet das konkret? Um welche Straßen handelt es sich genau? Und wer darf zu welchen Bedingungen und wo zukünftig parken?

Die neue Bewohnerparkzone (Kennzeichen »O«) – welche Straßen gehören dazu?

Das zukünftige Bewohnerparkgebiet, gekennzeichnet mit dem Buchstaben »O«, liegt im Bereich zwischen Horner Straße, Bismarckstraße, Sankt-Jürgen-Straße und Vor dem Steintor. *Eine genaue Liste der Straßen finden Sie auf der Website des Amtes für Straßen und Verkehr (ASV): www.asv.bremen.de*

Wie darf hier zukünftig geparkt werden?

Innerhalb der Bewohnerparkzone können auch weiterhin alle Autofahrer*innen parken. Da der öffentliche Raum in der Stadt jedoch knapp und Parkraum damit wertvoll ist, wird das Parken hier zukünftig etwas kosten und zeitlich befristet sein. Das gilt allerdings nur für Auswärtige.

Ein Vorteil für Bewohner*innen – sie werden privilegiert und können in ihrem Quartier auch weiterhin unbegrenzt parken, sofern sie einen Bewohnerparkausweis besitzen. Der gebührenpflichtige Bewohnerparkausweis berechtigt zum Parken in der Zone, ein Anspruch auf einen Stellplatz besteht allerdings nicht. Ein entsprechender Antrag kann seit August im Amt für Straßen und Verkehr gestellt werden. Fahrer*innen ohne Bewohnerparkausweis können ebenfalls im gesamten Gebiet parken; sie müssen jedoch einen Parkschein ziehen. Dieser berechtigt für maximal 2 Stunden zum Parken.



In den Randbereichen der Bewohnerparkzone »O« (Sankt-Jürgen-Straße, Bismarckstraße und Vor dem Steintor) ist das Parken tagsüber zwischen 8:00 und 18:00 Uhr ausschließlich mit Parkschein erlaubt. In der übrigen Zeit darf auch hier das Fahrzeug mit einem Bewohnerparkausweis abgestellt werden.

Parken, wie es die Straßenverkehrsordnung vorsieht

Alle, die einen Führerschein haben, sollten es wissen: Geparkt wird am Fahrbahnrand – und dieser endet am Bordstein. Auch wenn sich so manche Parkpraxis seit Langem als »Gewohnheitsrecht« etabliert hat: Aufgesetztes Parken auf Gehwegen ist nur dann erlaubt, wenn ein entsprechendes Schild darauf hinweist. Im Quartier gelten also die Regeln der Straßenverkehrsordnung zum Parken und sollen wieder durchgesetzt werden. Zur Unterstützung wird mithilfe von Markierungen und Beschilderungen deutlicher gekennzeichnet, wo geparkt werden darf und wo nicht. Damit sich zukünftig jede*r an diese Regeln hält, wird deren Einhaltung überwacht. Wer sein Kfz also widerrechtlich abstellt, riskiert einen Strafzettel. Unerlaubtes Parken auf Gehwegen kann teuer werden und sogar zum Abschleppen führen.



Wann geht es womit eigentlich los?

Ab dem 1. August 2020 können Bewohnerparkausweise beim Amt für Straßen und Verkehr beantragt werden. *Anträge und Informationen finden Sie unter: www.asv.bremen.de/verkehrsthemen/bewohnerparken-1873*

Etwa ab Ende August beginnen die Arbeiten zur Einrichtung der Bewohnerparkzone.

Die Beschilderung im Quartier wird angepasst, Parkscheinautomaten werden aufgestellt, die Markierung von Stellplätzen und Sperrflächen vorgenommen sowie zusätzlich 100 Fahrradbügel angebracht. Dazu kommt die Einrichtung von zwei neuen Carsharing-Stationen (»mobil.pünktchen«).

Ab Oktober 2020 geht's los: Es gilt eine neue Parkordnung im Quartier. Damit sich alle an die Regeln gewöhnen können, wird es einen **»sanften Start«** geben. In einer **zweiwöchigen Übergangsphase** wird durch »Gelbe Karten« erst einmal auf Verstöße gegen die Parkregeln hingewiesen, bevor falsches Parken ernste Konsequenzen hat. Aber Vorsicht: Wird zum Beispiel eine Feuerwehrdurchfahrt zugeparkt und es gilt **Gefahr im Verzug, dann gibt es ein sofortiges Bußgeld – wie gehabt.**

Ab Dezember 2020 werden die Effekte der Maßnahmen untersucht. Geprüft werden soll, ob gegebenenfalls an der einen oder anderen Stelle Änderungen nötig sind. Untersucht wird in diesem Rahmen außerdem, ob sich der Parkdruck in die Nachbarquartiere hineinverlagert.



Alternativen machen den Weg frei

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

Fahrradparken Ordnung fürs Fahrrad

Bremen ist Fahrradstadt. Und wo viele Menschen Rad fahren, besteht ein großer Bedarf an sicheren Abstellmöglichkeiten. Aktuell blockieren viele Räder die schmalen Gehwege, angeschlossen an Zäunen, Laternen oder Straßenschildern. **100 zusätzliche Parkbügel** sorgen zukünftig für Ordnung im Zweiradgeparke. Diese werden strategisch in den Straßenraum integriert: in der Nähe von Einmündungen, damit kein Platz bleibt für in Kreuzungen hineinparkende Pkws. Andernorts werden Fahrradbügel fahrbahnseitig am Bordstein stehen – Falschparken von Autos auf Gehwegen wird hier nicht mehr möglich sein.



Carsharing Auto teilen statt besitzen

Raum schaffen im Wohnquartier: Das gelingt nur, wenn wir mit weniger Autos auskommen. Carsharing ist ein Angebot, das eigene Auto durch das »Auto auf Abruf« zu ersetzen. Es bietet die Möglichkeit, immer dann auf ein Fahrzeug zugreifen zu können, wenn es tatsächlich gebraucht wird. Und das Beste: Man spart Kosten, Werkstattbesuche und vor allem die Parkplatzsuche. Für noch mehr Entlastung auf den Straßen sorgen zukünftig **zwei zusätzliche Carsharing-Stationen (»mobil.punktchen«): Sankt-Jürgen-Straße/Höhe Pagentorner Straße und Sankt-Jürgen-Straße/Taxi-Stand (Nähe Vor dem Steintor).** Denn stationsbasiertes Carsharing bietet, wie Studien zeigen, noch einen Mehrwert: Jedes angebotene Auto bedeutet 16 private Fahrzeuge weniger im Quartier – das schafft Platz für alle. Damit es schneller geht, entstehen diese Stationen zunächst provisorisch, bevor sie dauerhaft eingerichtet werden.

Leih-Lastenrad »Fietje« Lastenräder sind der neue Kombi

Transportieren lässt sich vieles: Kinder beispielsweise, Getränkekisten oder der Großeinkauf vom Wochenmarkt. Dass es dazu nicht zwingend ein Auto braucht, wissen mittlerweile viele. Eine nicht nur bequeme, sondern vor allem ökologische Alternative ist das Lastenrad. SUNRISE unterstützt »Fietje« vom ADFC. Zwei Lastenräder können bis zu drei Tagen ausgeliehen werden – kostenlos. **Zu finden ist je eines der »Fietje«-Räder im Quartier bei »Jodok & Yummy – Café Klein und Fein« in der Humboldtstraße / Ecke Horner Straße und bei »Oecotop Bio-Markt« in der Friedrich-Karl-Straße.** So geht zeitgemäße Logistik.

Bikesharing Flexibel auf zwei Rädern

Radfahren erfreut sich steigender Beliebtheit. Wer in die Pedale treten will, braucht aber nicht zwingend ein eigenes Rad. Auch in Bremen kann man für seine Wege ein Leihrad nutzen. Einfach eine App aufs Smartphone laden, anmelden und losradeln. Wo immer man sich aufhält, ein Fahrrad findet sich bestimmt in direkter Nähe. Das ist gesund, nachhaltig und spart Platz. Kleines Extra: Wer ein Abo des Weser-Kuriers hat oder MIA-Kunde der Bremer Straßenbahn AG ist, bekommt Ermäßigungen. Satteln wir den Drahtesel!

Tretroller-Sharing Rollern mit E-Antrieb

Tretroller sind nur etwas für Kinder? Das war mal. In neuer Form und motorisiert sind sie aktuell das In-Mobil schlechthin. Klar, die einen lieben sie, die anderen hassen die sogenannten »E-Scooter«, aber nichtsdestotrotz gehören sie mittlerweile zum gewohnten Straßenbild. Auch im Modellquartier kann man sich diese Fahrzeuge für kleine Stadtfahrten ausleihen. Wie das geht? Ganz einfach: App runterladen, anmelden, Roller suchen, freischalten, losrollern. Sonst noch was? 14 Jahre alt muss man sein und es gelten die Regeln der StVO. Aber dann: Roll on!

Straßenbahn / ÖPNV Mit Bus und Bahn durchs Quartier

Bei allen Neuerungen, eine Fortbewegungsform hält sich seit Jahrhunderten und ist heute noch eine der wichtigsten: der öffentliche Nahverkehr. Mit Bus und Bahn bewegen sich Alt und Jung gleichermaßen kreuz und quer durch die Stadt. Umweltfreundlich, nachhaltig, zukunftsfähig – das ändert sich auch im Quartier nicht.

Informationen und Online-Buchungen

Carsharing

<https://mobilpunkt-bremen.de/mobil-punkte/>
www.cambio-carsharing.de
www.flinkster.de

Lastenräder

www.fietje-lastenrad.de

Bikesharing

www.wk-bike.de

E-Scooter

www.tier.app/de/
www.voiscosoters.com/de/

ÖPNV-Angebote

www.bsag.de



Wo finde ich denn jetzt bitte was?



WIK-Bikes sind im Quartier zu finden – immer dort, wo sie zuletzt abgestellt wurden. An der »virtuellen« Station werden sie außerdem regelmäßig bereitgestellt.

Damit keiner den nächsten Parkscheinautomaten suchen muss, das Fahrrad am vorgesehenen Ort angeschlossen wird und die neuen Carsharing-Stationen gefunden werden, gibt's hier die Übersicht.



Fietje-Station: »Decotop«, Friedrich-Karl-Straße 98



Buslinien
25, 730, 740, N5

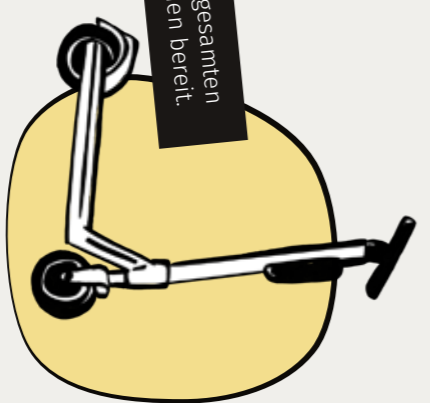


Buslinien
25, 730, 740, N5



E-Scooter stehen im gesamten Quartier zum Ausleihen bereit.

voi. TIER



Fahrradparken
(Bestand und neu)



»Virtuelle«
Bike-sharing-Station
wkbike

Parkschein-
automat



Leih-Lastenrad
»Fietje«-Station
Fietje



Carsharing-Station
mobi punkt



Fragen rund um das »Bewohnerparken« gibt es viele

Anträge für die Parkberechtigung, Kosten fürs Parken im Quartier und was tun, wenn Besuch kommt? Zehn Antworten auf die wichtigsten Fragen, hier einmal kurz und knackig aufgelistet.

1 Kann ich einen Bewohnerparkausweis beantragen?

Vorausgesetzt Ihr offiziell gemeldeter Wohnsitz befindet sich im entsprechenden Gebiet, Sie verfügen über keinen privaten Stellplatz und das Kfz ist auf Sie als Antragsteller*in zugelassen bzw. wird nachweislich dauerhaft von Ihnen genutzt, können Sie einen Bewohnerparkausweis beantragen.

2 Wie viele Ausweise bekomme ich?

Pro Bewohner*in wird nur eine Parkberechtigung vergeben.

3 Was kostet ein Bewohnerparkausweis?

Eine Jahresgenehmigung für Bewohner*innen kostet derzeit 30 €, ein Parkausweis für 2 Jahre 50 €.

4 Wo kann ich mit einem Bewohnerparkausweis parken?

In der gesamten Zone – allerdings besteht kein Anspruch auf einen Stellplatz. Ausnahme: An den Hauptverkehrsstraßen im Randbereich (Sankt-Jürgen-Straße, Bismarckstraße und Vor dem Steintor) darf mit einem Bewohnerparkausweis nur zwischen 18:00 und 8:00 Uhr geparkt werden.

5 Wie kann mein Besuch parken?

Als Bewohner*in des entsprechenden Parkgebiets können Sie für private Gäste Besucherkarten erwerben. Tages- oder Wochenkarten sind vorab beim Amt für Straßen und Verkehr zu beantragen. Tageskarten sind im Zehnerblock für eine Gebühr von derzeit 10 € erhältlich, Wochenkarten werden für eine Gebühr von 4 € abgegeben.

6 Wie parke ich als Gewerbetreibende*r oder Freiberufler*in aus dem Quartier?

Für Sie besteht die Möglichkeit, eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen. Eine Jahresgenehmigung kostet derzeit 88,50 €, für ein halbes Jahr zahlen Sie 58,50 €. Pro Betrieb kann nur eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden. Wenn Sie mehrere Fahrzeuge nutzen, können diese Kennzeichen ebenfalls aufgenommen werden, mit der Genehmigung kann aber nur ein Kfz im Quartier parken. Diese Regelungen gelten auch für sonstige Einrichtungen, zum Beispiel für Schulen.

7 Wie parken »Nicht-Bewohner*innen«?

Nicht-Bewohner*innen müssen im gesamten Gebiet einen Parkschein am Parkscheinautomaten ziehen. Die Kosten liegen in dieser Zone derzeit bei 0,50 € pro 30 Minuten. Die Parkdauer ist auf maximal zwei Stunden begrenzt.

8 Was ist zu tun, wenn ich Carsharing oder einen Leihwagen nutze?

Sie bekommen eine entsprechende Parkberechtigung. Hierzu benötigen wir einen Nachweis, dass Sie Mitglied beim Carsharing oder Mieter*in eines Leihwagens sind.

9 Gilt Bewohnerparken auch für Motorräder?

Nein. Motorräder und -roller können ohne Bewohnerparkausweis geparkt werden.

10 Wie beantrage ich den Bewohnerparkausweis oder eine Ausnahmegenehmigung für Gewerbetreibende?

Bitte stellen Sie Ihren Antrag beim Amt für Straßen und Verkehr.

Kontakt und weitere Informationen:

Amt für Straßen und Verkehr
Herdentorsteinweg 49/50
28195 Bremen

Online-Beantragung:

www.asv.bremen.de/service/formulare_und_antraege-1632

E-Mail-Kontakt:

bewohnerparken@asv.bremen.de
buergerbuero@asv.bremen.de

Ansprechpartner*innen:

- Frau Busch, Tel.: (0421) 361-6945
- Herr Arnken, Tel.: (0421) 361-9587
- Frau Alberring, Tel.: (0421) 361-18087
- Herr Langen, Tel.: (0421) 361-6945



Weitere Informationen

Weitere Informationen rund um das Bewohnerparken sowie FAQs und Antragsformulare finden Sie auf der Website des Amtes für Straßen und Verkehr unter:
<https://www.asv.bremen.de/verkehrsthemen/bewohnerparken-1873>

Beachten Sie, dass aufgrund der aktuellen Pandemie eine Antragstellung vor Ort im Bürgerbüro im Moment nicht möglich ist. Es können derzeit weder Öffnungszeiten angeboten noch Termine vergeben werden.

Gute Ideen bekommen Platz

SpielLandschaftStadt e.V. fördert Spiel- und Bewegungsangebote im Wohnquartier

Wie lässt sich die Lebensqualität weiter verbessern? Wie lässt sich der Straßenraum sinnvoll nutzen? »Die Straße« im Wohnquartier ist gleichermaßen ein Ort sozialer Aspekte. So sollte Platz sein für Kinderspiel und nachbarschaftliches Miteinander. Weil gerade Kinder Platz zum Wachsen brauchen, berät und begleitet der Verein SpielLandschaftStadt Projektideen von Bürger*innen, Schulen oder Kitas zur Schaffung von Spiel- und Begegnungsräumen. Wenn im engen Quartier nur wenige Flächen zur Verfügung stehen, ist außerdem die »bespielbare Stadt« eine einfache, aber wunderbare Möglichkeit, den Raum zu nutzen. Die Wege der Kinder im Straßenraum lassen sich gestalten, sodass sie zum Spielen, Bewegen und Begegnen einladen – beispielsweise mit Balancierbalken, Findlingen oder aufgemalten Hüpfspielen.

SpielLandschaftStadt e.V. bietet Unterstützung bei der Umsetzung von konkreten Ideen, die auch finanziell gefördert werden können.

Weitere Informationen:

www.spielandschaft-bremen.de/index.php/start/spielraeume-schaffen

Kontakt:
spielraeumeschaffen@spielandschaft-bremen.de
oder telefonisch unter (0421) 242 895-55/-56



Die »bespielbare Stadt« als Möglichkeit, den (Straßen-)Raum zu nutzen. © Gerd Schwagereit

Was ist sonst noch möglich?

Der Straßenraum übernimmt auch eine ökologische Funktion, ist Kleinstgarten und Insektenheim. Urban Gardening ist in aller Munde, politisch erwünscht und inspiriert mittlerweile durch eine Vielzahl von Projekten in Bremen. Schauen Sie sich um und werden Sie für Ihr Quartier aktiv.

Mobilität neu denken und testen

Ein Blick über den bremischen Tellerrand zeigt: Erfahrungen mit »Bewohnerparken«, der Veränderung von Stadtraum und der Anpassung an neue Mobilitätskonzepte gibt es bereits einige. Die »Sommerflotte« aus Berlin beispielsweise bietet Quartiersbewohner*innen die Möglichkeit des Ausprobierens eines Alltags ohne eigenes Auto. Die Idee: Im Gegenzug zum eigenen Autoschlüssel sollen »Mobilitätstester« für einen Monat diverse Mobilitätsangebote nutzen dürfen. Dieses Konzept wollen wir bald auch in Bremen umsetzen.

www.neue-mobilitaet.berlin/sommerflotte-2019



Impressum

August 2020

Herausgeber:

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau
Contrescarpe 72, 28195 Bremen

In Zusammenarbeit mit:

Der Senator für Inneres
Ordnungsamt Bremen
Amt für Straßen und Verkehr (ASV)

Unterstützt durch das Projekt SUNRISE


www.sunrise-bremen.de
der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau,
Referat 50 – Strategische Verkehrsplanung,
Susanne Findeisen
susanne.findeisen@umwelt.bremen.de

Konzept, Gestaltung und Illustration:

GfG/Gruppe für Gestaltung

Reaktion und Text:

SKUMS & Anja Rose


Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau  Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Inneres  Freie Hansestadt Bremen

 Freie Hansestadt Bremen  Ordnungsamt Bremen

 ASV
Amt für Straßen und Verkehr

 Modellprojekt Nachhaltige Mobilität
SUNRISE
Bremen

 SUNRISE wird durch das Forschungs- und Innovationsprogramm Horizon 2020 der Europäischen Union gefördert (Fördernummer 72 33 65)

 Klimaneutral
Druckprodukt
ClimatePartner.com/13192-1904-1001

 MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C094423

Wir können mehr!

Bewohnerparken schafft Platz für mehr Lebensqualität

