



re| Rechtsanwälte PartGmbH :: Neue Promenade 5 :: 10178 Berlin

Klimazone Bremen-Findorff  
Herrn Christoph Zimmermann-Rutsch  
Münchener Str. 146  
28215 München

Neue Promenade 5  
10178 Berlin  
Dr. Olaf Dilling  
Rechtsanwalt  
Tel: 030 403 643 62-0  
Fax: 030 403 643 62-3  
dilling@re-rechtsanwaelte.de  
www.re-rechtsanwaelte.de

Unser Zeichen: 36/23

23.03.2023

## **Stellungnahme zur Antwort des Senators für Inneres vom 20.03.2023 auf die Anfrage der Klimazone Findorff**

Sehr geehrter Herr Zimmermann-Rutsch, sehr geehrte Damen und Herren,

Ihrer Bitte um eine rechtliche Beurteilung zum Schreiben vom 20.03.2023 des Senators für Inneres mit Antworten auf die Anfrage der Klimazone Findorff kommen wir gerne nach.

Kurz gesagt würden auch die in der Stellungnahme des Senators für Inneres geäußerten detaillierteren Vorstellungen über zu treffenden Anordnungen einer gerichtlichen Überprüfung nicht standhalten. Dies betrifft unter anderem die Angaben zur Restgehwegbreite als auch zum Abstellen anderer Fahrzeuge bzw. zur Einrichtung von alternativer Verkehrsinfrastruktur (E-Scooter, Lastenräder, E-Ladesäulen, Car-Sharing).

### **I. Sachverhalt**

Sie, die Klimazone Findorff e.V., haben per Mail vom 27.02.2023 beim Ortsamt West verschiedene Bürgeranträge zum Beschluss des Beirates Bremen-Findorff in der Sitzung vom 21.02.2023 gestellt, mit dem sich der Beirat für die Umsetzung der Ideenskizze des Bremischen Senator für Inneres (SI) für Gehwegparken ausspricht. Diese Anträge betreffen unter anderem verschiedene Detailfragen zur Umsetzung dieser Ideenskizze. Neben Fragen zum Verfahren, insbesondere

re|Rechtsanwälte Vollmer Dilling Dümke PartG :: Dr. Miriam Vollmer, Rechtsanwältin und Fachanwältin für Verwaltungsrecht :: Dr. Olaf Dilling, Rechtsanwalt :: Dr. Christian Dümke, Rechtsanwalt :: Sitz Berlin :: Amtsgericht Charlottenburg PR 1456 B

USt.-ID Nr.: DE328787471 :: Deutsche Kreditbank AG :: IBAN DE20 1203 0000 1072 0059 43 :: BIC BYLADEM1001

die mangelnde Bürgerbeteiligung vor Erstellung und Beschluss der Ideenskizze, richten sich viele der Fragen auf die Vereinbarkeit des Vorschlags des SI mit dem geltenden Straßenverkehrsrecht:

- *Wie werden die durch die StVO definierten Anforderungen erfüllt?*
- *Durch welche Maßnahmen wird die Rettungssicherheit gewährleistet werden?*
- *Wo sind Standorte zur Platzierung von E-Ladesäulen geplant?*
- *Wo und in welcher Form sollen Müllsammelplätze eingerichtet werden und wird es eine Bürgerbeteiligung bei der Klärung dieser Frage geben?*
- *Welche zusätzlichen Maßnahmen werden für die Parkraumüberwachung bei nicht StVO-konform parkenden Kfz ergriffen?*
- *In welcher Form sind Maßnahmen zur Überprüfung von Kfz, die eine (laut Konzept „Parkfrieden“) maximale Gesamtbreite von 1,9 m überschreiten, gestaltet?*
- *Wie wird die Prüfung der Umsetzbarkeit der Vorgaben durch Ordnungskräfte stattfinden?*
- *In welcher Weise wird Einbindung der Öffentlichkeit/partizipatives Vorgehen sichergestellt?*
- *Wo und in welcher Form finden Anreize für alternative Mobilitätsformen Berücksichtigung?*
- *Wie ist der zeitliche Fahrplan zur Umsetzung des Konzepts gestaltet?*
- *Liegt eine Kostenkalkulation zugrunde?*

In der Antwort des SI werden verschiedene, wenn auch nicht alle dieser Fragen aufgegriffen.

## **II. Antworten des SI zu Detailregelungen und ihre rechtliche Beurteilung**

In Anschluss an unsere rechtlichen Bewertung der Präsentation in der Beiratssitzung vom 21.02.2023, die wir Ihnen bereits als Gutachten mit Schreiben vom 03.03.2023 übersandt hatten, gehen wir im Folgenden auf die Antworten des SI zu Ihren Fragen ein:

### **1. Unzutreffende Wertung der abzuwägenden Belange**

In der Antwort des SI findet sich zunächst die Formulierung, dass das „Konzept“ einen Kompromiss darstelle *„zwischen Menschen, die ihr Auto benötigen und denjenigen, die auf Gehwegen spazieren gehen wollen“*.

Dies ist eine offensichtlich unangemessene Würdigung der beteiligten Belange, da die Notwendigkeit von Kfz-Parkplätzen mit dem subjektiven Willen spazieren zu gehen kontrastiert wird. Das ist in mehrfacher Hinsicht unzutreffend.

Zum einen gibt es keine belastbaren Informationen darüber, wie viele der im Stadtteil Bremen-Findorff parkenden Autos wirklich „benötigt“ werden und aus welchen Gründen dies der Fall ist. Aus verkehrsrechtlicher Sicht gibt es kein Recht auf einen wohnortnahen Parkplatz, wobei die Rechtsordnung nur in Ausnahmefällen differenziert zwischen Fahrzeugen, die vornehmlich Freizeitzwecken dienen, etwa Zweitwagen, Sportwagen oder Wohnmobilen oder die z.B. für berufliche Tätigkeiten oder den Weg zur Arbeit erforderlich sind. Beide Typen von Kraftfahrzeugen dienen rechtlich gesehen dem Verkehr, sind vom Gemeingebrauch umfasst und werden in den Findorffer Straßen abgestellt.

Für den Fußverkehr kann es ebenfalls mehr oder weniger zwingende Gründe geben. Ob jemand in der Freizeit im Wohnviertel „spazieren“ will oder zur Arbeit oder Schule laufen oder zur nächsten Haltestelle, um den Umweltverbund zu nutzen, ist straßenverkehrsrechtlich erst einmal unerheblich. Da das Gehwegparken in vielen Straßen die Funktionsfähigkeit der Gehwege unzumutbar beeinträchtigt, werden – auch nach Auffassung des OVG Bremen, Urteil vom 13.12.2022 - 1 LC 64/22, Rn. 91 – ganz grundlegende Mobilitätsbedürfnisse missachtet.

Dabei geht es auch um behinderte Menschen, deren Recht auf Barrierefreiheit unter anderem wegen Verpflichtungen aufgrund der UN-Behindertenrechtskonvention und deren Umsetzung in § 8 des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes besonders zu berücksichtigen ist. Weiterhin geht es bei der Neuordnung des Gehwegparkens auch um weitere öffentliche Belange, wie zum Beispiel Rettungssicherheit. Die oben wiedergegebene Formulierung zeigt deutlich, dass die Senatsverwaltung für Inneres die wichtige Bedeutung dieser Belange bei ihrer Abwägung verkennt. Dies läuft auf einen Ermessens Fehlgebrauch in Form der Disproportionalität der abzuwägenden Belange hinaus, wie sich auch im Folgenden in den Detailentscheidungen zeigt.

## **2. Zulässige Restgehwegbreite**

Der SI geht weiterhin davon aus, dass 1,50 m als Restgehwegbreite bei aufgesetzten Parken ausreicht. Dies widerspricht nicht nur den gängigen

Standards für Gehwege (RASt 2006) im Begegnungsverkehr, der laut der Verwaltungsvorschrift zur StVO beim Anordnen des Gehwegparkens behinderungsfrei zu ermöglichen ist. Sie stimmt auch nicht mit Berechnungen für den auf eine Richtung beschränkten barrierefreien Fußverkehr überein.

Eine entsprechende Berechnung wurde von der Stadt Karlsruhe in ihrem Konzept zum Gehwegparken vorgenommen (Faltblatt „Faires Parken“ siehe <https://www.karlsruhe.de/mobilitaet-stadtbild/mobilitaet/motorisierter-verkehr/gehwegparken>). Die Stadt geht in Übereinstimmung mit den aktuellen Standards der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) von einer Breite von 1,10 m für Rollstühle aus. Zuzüglich 50 cm Sicherheitsabstand kommt sie zu einer Restgehwegbreite von 1,60 m. Dazu steht im Leitfaden:

*„Eine Gehwegbreite von 1,60 Meter ist (...) kein Wunschmaß, sondern ein absolutes Minimum, welches durch Gehwegparken in keinem Fall unterschritten werden darf.“  
(S. 6)*

Dies wohlgermerkt für Gehwege, auf denen entgegen den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur StVO kein Begegnungsverkehr eingeplant ist.

### **3. Mangelnde Privilegienfreiheit durch Ausschluss von Lastenrädern und E-Mobilität**

Um den bisherigen Bestand an illegalen Parkplätzen für Kfz mit Verbrennungsmotor möglichst umfassend zu legalisieren, sieht das Konzept des SI vor, zumindest vorübergehend andere Verkehrs- und Antriebsarten, sowie Organisationsformen aus den betroffenen Straßen heraushalten. Betroffen sind E-Scooter, Car-Sharing-Fahrzeuge, E-Ladesäulen und Lastenfahrräder.

Dies ist mit Bezug auf E-Scooter und Lastenfahrräder nicht rechtssicher umzusetzen. Denn das Abstellen von Fahrrädern (und nach der Elektrokleinfahrzeugeverordnung auch E-Scootern) auf Gehwegen ist grundsätzlich zulässig, soweit dadurch keine Behinderung des Fußverkehr resultiert (BVerwG 3 C 29.03, Urteil vom 29. Januar 2004). Grundsätzlich sind die Gehwege in den betroffenen Findorffer Wohnvierteln in der Regel dafür auch breit genug. Lediglich wegen des rechtswidrigen Parkens von Kfz ist für das an sich legale Abstellen von Fahrrädern und E-Scootern nicht mehr ausreichend Platz. Eine Anordnung des Gehwegparkens, die das bisher legale Abstellen von

Fahrrädern unmöglich macht, weil die Restgehwegbreite unzulässig eingeschränkt wird, würde einseitig den Kfz-Verkehr privilegieren.

Auch das Abstellen von Lastenrädern am Fahrbahnrand kann nicht ohne Weiteres verboten werden. Grundsätzlich gilt das Parken von Fahrrädern am Fahrbahnrand als rechtlich zulässig (Deutscher Bundestag – wissenschaftlicher Dienst, Kurzinformation Abstellen von Fahrrädern am Fahrbahnrand und auf Parkplätzen, WD 7 - 3000 - 194/19 (10.12.19)). Ein entsprechendes Verbot müsste also als Anordnung erlassen werden. Auch hier würde sich wieder die Frage der unzulässigen Privilegierung stellen.

Entsprechendes gilt für die Entscheidung über Anträge auf Sondernutzung zur Einrichtung von Ladesäulen oder stationsgebundenes Car-Sharing. Auch hier wäre eine prinzipielle Entscheidung gegen die Genehmigung in Findorff privilegierend für Kfz mit Verbrennungsmotor, bzw. für den motorisierten Individualverkehr.

Im Übrigen ist die Verhinderung von Verkehrsarten / Organisationsformen wie Car-Sharing oder Lastenrädern, die weniger Raum für den ruhenden Verkehr in Anspruch nehmen, auch ungeeignet. Denn sie würde Ziel des SI nicht fördern, den Parkdruck zu verringern. Im Gegenteil wäre die Förderung dieser Alternativen zum eigenen Kfz geeignet, Kfz-Haltern zu ermöglichen, um auf das eigene Auto zu verzichten. Daher sind die Pläne, andere Nutzungsformen weiter einzuschränken als Maßnahme auch unverhältnismäßig.

#### **4. Rettungssicherheit**

Zudem geht der SI in seiner Antwort auch von falschen Vorstellungen aus, was den Platzbedarf von Drehleitern der Feuerwehr in Einsätzen angeht. Denn außer der 2,55 m Breite der Fahrzeuge sind weiterhin Sicherheitsabstände (und zum Ausfahren der Leiter ein weiterer Platzbedarf von 1,10 m bis zu 1,50 m für Abstützsysteme) nötig.

### **III. Auswirkungen der OVG-Entscheidung auf die Vorschläge des SI**

In der Antwort des SI wird kurz angemerkt, dass das Urteil des OVG Bremen die Ideenskizze des Senators Mäurer vollumfänglich in seiner Rechtmäßigkeit bestätigt hätte. Das von uns erstellte Rechtsgutachten, das zu einer anderen Einschätzung kam, habe sich damit erledigt.

Dies ist nicht nur vor dem Hintergrund verwunderlich, dass neben den Klägern inzwischen auch das Land Bremen Revision gegen die Entscheidung eingelegt hat. Offenbar hat der SI die Entscheidung des OVG auch sehr selektiv gelesen. Jedenfalls wird das Parken auf den Gehwegen in der Entscheidung eindeutig als rechtswidrig kennzeichnet. Über die Möglichkeit der Legalisierung des Gehwegparkens musste das Gericht weder entscheiden, noch hat es die Gelegenheit genutzt, in den Entscheidungsgründen in Form eines *obiter dictums* Stellung zu nehmen.

Tatsächlich wurden die meisten Gründe, aus denen wir die Vorschläge des SI als rechtswidrig ansehen, im Urteil nicht angesprochen. Dies betrifft insbesondere folgende ungeklärte Fragen:

- laut StVO rechtswidriges *beidseitig* angeordnetes aufgesetztes Parken in Einbahnstraßen,
- Verbot in der Verwaltungsvorschrift zur StVO, aufgesetztes Parken dort anzuordnen, wo der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann,
- fehlerhafte, weil angesichts aktuell zugelassener Kfz überholte tatsächliche Einschätzung der Regelbreite von Kfz mit 1,90 m über alles.

Lediglich was die Restgehwegbreite von 1,50 m angeht, die für die Kläger noch zumutbar ist, gibt es eine Entsprechung zwischen den Vorschlägen des SI und der Entscheidung des OVG. Wie oben dargestellt, beruht dies auf einer offensichtlich fehlerhaften Einschätzung der Regelbreite und Sicherheitsabstände von Rollstühlen. Über die besonderen Rechte von Menschen mit Behinderung und den diesbezüglichen Drittschutz von Normen der StVO hatte das OVG jedoch angesichts der insofern nicht beeinträchtigten Kläger nicht zu entscheiden.

#### **IV. Ergebnis**

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass die Ideenskizze des SI auch auf Ihre Rückfragen hin nicht an juristischer Schärfe gewinnt. Die Entscheidung des OVG ändert nichts daran, dass die Vorschläge aus mehreren (oben unter III. genannten) Gründen gegen geltendes Straßenverkehrsrecht verstoßen. Dies wäre sogar dann der Fall, wenn sie in Rechtskraft erwachsen sollte.

Zudem entspricht die erforderliche Restgehwegbreite weder den aktuellen Standards, noch wird sie (anders als die 1,60 m des Karlsruher Konzepts bei ausschließlich Ein-Richtungs-Verkehr) ausreichend nachvollziehbar hergeleitet. Weiterhin zeigt sich, dass in den betroffenen Straßen auf unzulässige Weise die Nutzung anderer Verkehrsmittel, Antriebe und Organisationsformen ausgeschlossen werden soll, um Parkraum für Kfz zu erhalten.

Unklar ist weiterhin, wie sich Anpassungen der Ideenskizze, die vorgenommen werden müssen, z.B. Freihalten von Hydranten, auf die Bilanz der Parkmöglichkeiten auswirken. Vermutlich lässt sich der bislang angestellte Vergleich zwischen 50 % vs 30 % Reduktion der illegalen Parkmöglichkeiten durch teilweise Legalisierung nicht halten.

Schließlich geht der SI offenbar davon aus, dass es auf dem Weg zur StVO-konformen Ausgestaltung der Parkraumüberwachung als „Zwischenlösung“ behördlicher Anordnungen geben darf, die nicht völlig rechtskonform sind. Dies ist nicht der Fall und lässt sich der Entscheidung des Bremer OVG so nicht entnehmen.

Wir hoffen, dass Ihnen unsere rechtliche Stellungnahme weiterhilft. Bei Fragen können Sie sich gerne jederzeit an uns wenden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Olaf Dilling  
Rechtsanwalt