

Die folgende Stellungnahme nimmt Bezug auf die Eingabe der ‚Arbeitsgemeinschaft BersenbrückMitte‘ an die Stadtverwaltung Bersenbrück vom 09.04.2026, in welcher die Parksituation und die Aufenthaltsqualität in der zentralen Bramscher Straße und Lindenstraße thematisiert wird.

Lindenstraße:

Das angeführte „Parken in zweiter Reihe“ in der Lindenstraße ist rechtlich unzulässig und zudem nicht flächendeckend praktizierbar, da sonst Fahrzeuge eingeparkt und an der Abfahrt gehindert werden. Die Entfernung der missverständlichen Markierung wird entsprechend im Verkehrskonzept empfohlen.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit, insbesondere der schwachen Verkehrsteilnehmer wie z.B. Radfahrern, ist das Längsparken mit einem sichernden Dooringstreifen generell zu empfehlen. Das Ausparken in den fließenden Verkehr, ausgehend von Senkrecht- oder Schrägparkständen (45° angewinkelt), ist demgegenüber unfallbegünstigend. Entsprechend wird die Neukonzipierung mit ausschließlich Längsparken im Verkehrskonzept empfohlen.

Es ist unzutreffend, dass nach einer solchen Neuordnung „nur noch die Hälfte der Parkplätze zur Verfügung“ stehen. Durch die beschriebenen Maßnahmen sinkt die Anzahl an rechtlich zulässigen Stellplätzen in der Lindenstraße nur um ca. 12 % (von aktuell 85 auf ca. 75).

Bramscher Straße und Lindenstraße:

Die zentrale Bramscher Straße und die Lindenstraße ist von allen Seiten als Zone begrenzten Parkens ausgeschildert. Das Halten ist auf maximal drei Minuten begrenzt (Eingeschränktes Halteverbot, VZ 286). Das Parken in den gekennzeichneten Flächen ist qua Parkscheibepflicht bereits einheitlich auf 2h begrenzt. An den Einfahrten in die Zone ist die Beschilderung durchgängig vorhanden und sichtbar.

Der Bereich „Geschäfte, Versicherungen, Kassen [...]“ ist räumlich nicht genau definiert. Die Erlaubnis von zeitlich unbegrenztem Parken auf einzelnen Stellplätzen widerspricht dem geltenden einheitlichen Parkregime und führt ggf. zu neuen Missverständnissen.

Es wird zutreffend beschrieben, dass im Kontext des demographischen Wandels die Zahl von mobilitätseingeschränkten Menschen, auch derer, die das Auto nutzen, steigt. Wie im Verkehrskonzept empfohlen sollten entsprechend Stellplätze speziell für diese Personen reserviert werden. Dies kann durch entsprechende Ausschilderung einzelner Stellplätze realisiert werden und ist auch innerhalb der geltenden Parkzone möglich (StVO § 45 Abs. 1b Nr.2; VwV-StVO zu § 45).

Bramscher Str. – Einmündungen Am Markt, Bürgermeister-Kreke-Str. und Schulstr.:

Die Eingabe ist räumlich unklar definiert. Dies betrifft auch die Ausführung zum „auf der gegenüberliegenden Seite“ vorhandenen Bürgersteig. Grundsätzlich ist nach geltendem Parkregime das Parken auf die gekennzeichneten Flächen begrenzt.

Bei der Prüfung zusätzlicher Stellplätze und deren Neumarkierung im Seitenraum sind die Belange aller Verkehrsteilnehmer, v.a. der Fußgänger, zu berücksichtigen. Hierbei sei auf die maßgeblichen Regelwerke der FGSV, konkret die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002) und die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA 2011), zu verweisen.

Der angesprochene demographische Wandel erhöht nicht nur die Anzahl der mobilitätseingeschränkten Autofahrer, sondern auch der mobilitätseingeschränkten Fußgänger. Für die sichere und komfortable Begegnung von z.B. zwei Personen mit Gehhilfe (Rollatoren) sind entsprechend Gehwege von einer Mindestbreite von 2,70 m vorzuhalten. Ein ggf. aktives Unterlaufen der Mindestbreite durch Markierung eines neuen Stellplatzes widerspräche den zu beachtenden planerischen Richtlinien.

Generelle Parksituation:

Im vorliegenden Verkehrskonzept wurde, wie beauftragt, das Parkraumangebot dokumentiert. Dabei wurde die Anzahl der vorhandenen Kfz-Stellplätze nach Anzahl erfasst und nach Bewirtschaftung, Nutzbarkeit und Sonderstellplätzen (E-Lademöglichkeiten und Stellplätzen für Menschen mit Behinderung) differenziert.

Eine systematische Auslastungserhebung des Parkraums, also wie intensiv der Parkdruck in der Bramscher Straße und Lindenstraße tatsächlich ist, war nicht beauftragt und wurde entsprechend nicht durchgeführt.

Bei einer systematischen Auslastungserhebung mit Erhebungspersonal würden stündlich über einen ganzen Tag der Geschäftsöffnung (7-19 Uhr) die parkenden Fahrzeuge gezählt. Diese erhobenen Daten bieten dann objektive Erkenntnisse über die zeitliche und räumliche Nachfrage an Parkraum. Es ließen sich zudem Schlüsse ableiten, inwiefern ausreichend oder zu wenig Parkraum vorhanden ist.