

5 Parken in Quartieren

5.1 Verkehrspolitische Ziele (nachrichtlich)

Der Senat der Freien Hansestadt Bremen hat am 26.11.2019 den Beschluss zur „Verkehrswende in Bremen gestalten durch Teilfortschreibung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025“ gefasst. Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung hat am 28.11.2019 diesen Senatsbeschluss zur Kenntnis genommen. Die beschlossene Senatsvorlage ist wie folgt begründet:

Verkehrspolitische Ziele zur Steuerung und Ordnung des ruhenden Verkehrs

*An den öffentlichen Raum bestehen vielfältige Nutzungsansprüche. Das Parken von Kfz stellt dabei einen besonders komplexen Bereich dar. Je nach den Nutzungen und Randbedingungen existiert ein zeitlich unterschiedlich hoher Parkdruck in den Quartieren durch Einpendler*innen, Bewohner*innen, Kund*innen, Gewerbetreibende und Besucher*innen. Der ruhende Kfz-Verkehr dominiert viele Straßenräume zu Lasten*

- *der Erreichbarkeit für Einsatzfahrzeuge und Müllabfuhr, der Mobilität und gesellschaftlichen Teilhabe von Menschen, die auf Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, ebenso wie von Eltern mit Kinderwagen,*
- *der Sichtbeziehungen und damit der Verkehrssicherheit insbesondere in Einmündungsbereichen und vor sensiblen Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten,*
- *der Aufenthaltsqualität, z.B. durch fehlende Frei- und Spielflächen.*
- *der verfügbaren Geh- und Radwegbreite durch regelwidriges aufgesetztes Parken*

Straßenräume sind nicht nur Verkehrsräume, sondern vor allem auch Stadt- und Lebensräume. Stadträume haben auch eine Funktion als Adresse, Eingangsbereich und Freiraum von Gebäuden, insbesondere bei öffentlichen und öffentlichkeitswirksamen Nutzungen.

Angesichts der innerstädtischen Flächenknappheit und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist es daher erforderlich, bisher als Kfz-Parkraum benutzten öffentlichen Raum teilweise für andere Zwecke zur Verfügung zu stellen, wie z.B. Nutzung für andere Verkehrsteilnehmende und Frei- und Spielflächen. Hierfür ist zeitgleich die Bereitstellung erforderlicher alternativer Verkehrsangebote des Umweltverbundes sowie die Prüfung von Parkangeboten in Quartiersgaragen erforderlich. Folgende Ziele werden dabei angestrebt:

Neuordnung von Flächen in Straßen, Erhöhung der Verkehrssicherheit

- *Fußgänger*innen, Menschen mit Kinderwagen, Rollatoren und im Rollstuhl sollen sich barrierefrei und sicher bewegen können.*
- *Müllabfuhr und Rettungsfahrzeuge sollen ohne Hindernisse durch die Straßen kommen.*
- *Entlastung insbesondere von Wohnstraßen von vorschriftswidrig abgestellten Fahrzeugen.*
- *Falschparken soll konsequent verhindert werden, insbesondere an Einmündungsbereichen.*
- *Zur Herstellung von Barrierefreiheit soll die Praxis des aufgesetzten Parkens zurückgedrängt werden.*
- *Ausweisung von mehr Parkraum für Fahrradstellplätze und Mobil.Punkte für das Carsharing.*
- *Vor Kitas und Schulen sollen absolute Halteverbote erlassen werden, um eine sicher einsehbare Querung auch für kleine Kinder zu ermöglichen.*

Parken in Verbindung mit neuen Hochbauvorhaben und für besonders belastete Bestandsquartiere

- *Prüfung der Einrichtung und des Betriebs von Quartiersparkplätzen und -garagen zur Entlastung des örtlichen Parkdrucks und einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes bei neu zu planenden Wohnvierteln und bei besonders belasteten Bestandsquartieren.*
- *Überarbeitung der Stellplatzverordnung mit dem Ziel, zukünftig bei allen Bauvorhaben Maßnahmen des Mobilitätsmanagements zur Reduzierung von Pkw-Nutzung und der Parkraumnachfrage im Straßenraum zu berücksichtigen. Diese Maßnahmen sind u.a. abhängig von der Lage der zu bebauenden*

Fläche und deren verkehrlicher Erschließungsqualität. Ziel ist es, in Verbindung mit neuen Wohngebieten gesamtstädtisch eine Minderung des Kfz-Aufkommens zu erreichen.

Parkraummanagement und -überwachung

- Anpassung der Parkgebührenordnung unter Beachtung der Höhe der Parkgebühren vergleichbarer deutscher und europäischer Großstädte.
- Konsequente Ausweitung der Bewirtschaftung und Überwachung des Parkraums, vor allem in den belasteten innenstadtnahen Bereichen in Verbindung mit der Ausweisung von Bewohnerparken.
- Belastungen angrenzender Quartiere durch Veränderungsprozesse sollen vermieden werden.
- Ausweitung der Kontrolle und Durchsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften.

5.2 Umsetzungsstand VEP 2025

Der beschriebene hohe Parkdruck in den Stadtteilen rund um die Innenstadt steht in offensichtlichem Konflikt mit einigen dort definierten Zielfeldern:

- 1) Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen stärken
- 2) Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit bei der Nutzung erhöhen
- 6) Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren

Einige Projekte aus den Handlungsfeldern „F: Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit“ und „G: Ruhender Kfz-Verkehr“ sind umgesetzt und schaffen Erleichterungen für die oben genannten Probleme. Die Umsetzung weiterer Maßnahmen des VEP2025 ist, neben z.B. beim Bewohnerparken beschränkenden bundesgesetzlichen Rahmenbedingungen, orientiert an Finanzierbarkeit und Personalausstattung und kann nur teilweise durch Projektfinanzierungen flankiert und zeitlich befristet gelöst werden.

| Maßnahme | Beschreibung | Bearbeitungsstand | Umsetzungshorizont gemäß VEP (mittlerer Finanzierungspfad) |
|----------|--|--|--|
| BS.14 | Umgestaltung der Münchener Straße | In Betrieb | In Betrieb |
| C.3 | Keine Falschparker auf Gehwegen | In Bearbeitung | In Bearbeitung |
| F.2F | Neuordnung Bismarckstraße; Tempo 30, Seitenräume | Noch nicht in Bearbeitung | In Bearbeitung |
| F.15 | Umnutzung Parkallee; Parkstände, Seitenräume, Fahrradstraße | In Betrieb | In Betrieb |
| G.1 | Parkraumkonzept Innenstadt (eng verknüpft mit der geplanten Neufassung der städtischen Parkgebührenordnung) | In Bearbeitung (Parkraumkonzept erstellt; Gebührenordnung in Abstimmung) | In Bearbeitung |
| G.2 | Reduzierung des Parkraums; insbesondere in den neuen Bewohnerparkgebieten M und N mit Parkraumbewirtschaftung um die Straßen „Wilmannsberg“ und „Fedelhöfen“ | In Betrieb | In Betrieb |
| G.3 | Konsequente Parkverbote | In Bearbeitung | In Betrieb |

| | | | |
|-----------|---|----------------|------------|
| K 1, 5, 8 | Verkehrssicherheit Tempo 30, Radfahrer – Fußgänger Sensibilisierung, Verkehrssicherheitskonzept | In Bearbeitung | In Betrieb |
|-----------|---|----------------|------------|

Unabhängig vom VEP 2025 wurde das Fahrradmodellquartier Alte Neustadt umgesetzt, in dessen Rahmen einige Straßenzüge der alten Neustadt im Umfeld der Hochschule im auch Hinblick auf Qualitätsverbesserungen der oben genannten problematischen Aspekte räumlich neu organisiert wurden, und das SUNRISE-Projekt akquiriert, das für eine nachhaltige Stadtentwicklung mit starker Bürgerbeteiligung und Kommunikation steht. Die genannten Projekte haben bemerkenswerte Fortschritte in einzelnen Handlungsfeldern gebracht. Das „Fahrradmodellquartier Alte Neustadt Bremen“ ist die erste Fahrradzone Deutschlands. Dieses Ziel wurde durch einen Mix aus technischen und rechtlichen Maßnahmen erreicht. So sind auf über 900 m² das Kopfsteinpflaster der Straßen durch Asphalt ersetzt worden für holperfreies Fahren und Lärminderung.



Abbildung 5-1: Fahrradmodellquartier vorher/ nachher. Bildnachweis: Beate Lange

Neue Querungen über die Hauptverkehrsachsen Langemarkstraße und Westerstraße ermöglichen durch Mittelinseln ein sicheres Überqueren der Straßen gerade auch für Kinder und Senior*innen.



Abbildung 5-2: Fahrradmodellquartier. Bildnachweis: Beate Lange

5.4 Analyse

5.4.1 Einwohnerwachstum und Zunahme von Kraftfahrzeugen

Die Stadtgemeinde Bremen wächst – in der Zeit von 2000 bis 2018 um insgesamt 29.000 Einwohner oder 5,1 %. Gleichzeitig hat die Zahl der angemeldeten Kfz insgesamt, nach einem konjunkturbedingten Rückgang um das Jahr 2010, insbesondere in den letzten fünf Jahren stark zugenommen. Waren 2015 in der Stadt 268.227 Kfz (Krafträder, Pkw, Nutzfahrzeuge und Anhänger) zugelassen, so waren es 2019 bereits 279.614 oder 4 % mehr. In dieser Gruppe fallen die privaten Pkw (208.707) mit +6 % und Nutzfahrzeuge mit +11 % besonders auf.

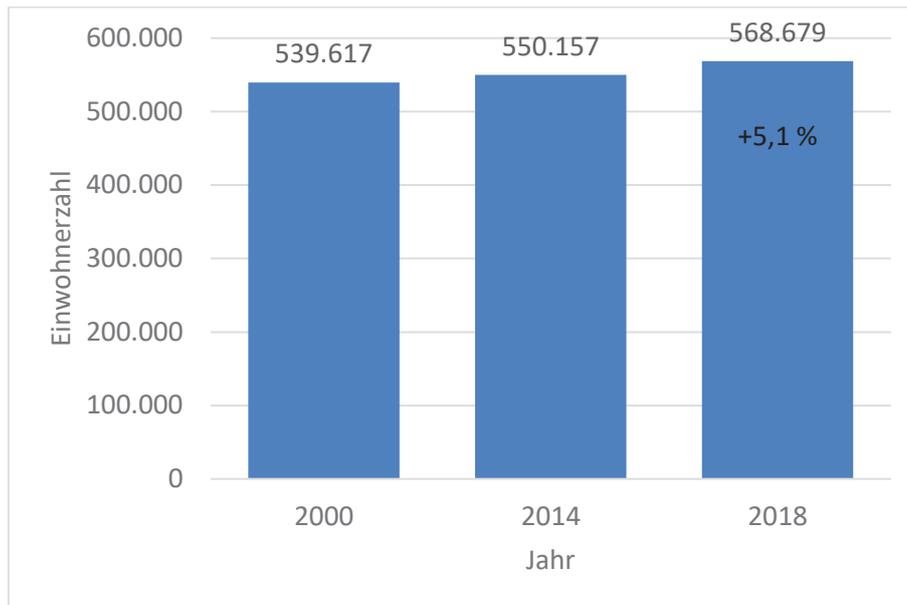


Abbildung 5-4: Bevölkerungsentwicklung der Stadtgemeinde Bremen
Quelle: Statistisches Landesamt Bremen

Bezogen auf die Stadtteile Bremens überlagern sich statistische Entwicklungen durch Altersstruktur, Haushaltstypen und Lebensmillieugruppen – mit unterschiedlichen Wirkungen. Die Bevölkerungszuwächse zwischen 2014 und 2018 fallen in Walle mit +8 % und in Gröpelingen mit +4,8 % besonders groß aus. Die Verteilung der angemeldeten Kraftfahrzeuge folgt der Einwohnerentwicklung in den Stadtteilen aber eher bedingt. Hier wirken ökonomische Einflüsse aber auch Millieubesonderheiten. Während im Stadtteil Mitte die Bevölkerung im o.g. Zeitraum um 3,4 % zunahm, ging der private Pkw-Bestand hier um 6 % oder 274 Fahrzeuge zurück. In der gleichen Zeit blieb die Bevölkerungszahl in Findorff nahezu stabil, während die Zahl der privaten Pkw um 2,5 % oder 223 Einheiten zunahm. Insgesamt verzeichnen in den letzten Jahren alle Stadtteile bis auf Mitte und die Neustadt Zunahmen der angemeldeten Kraftfahrzeuge zwischen 2 und 6 %.

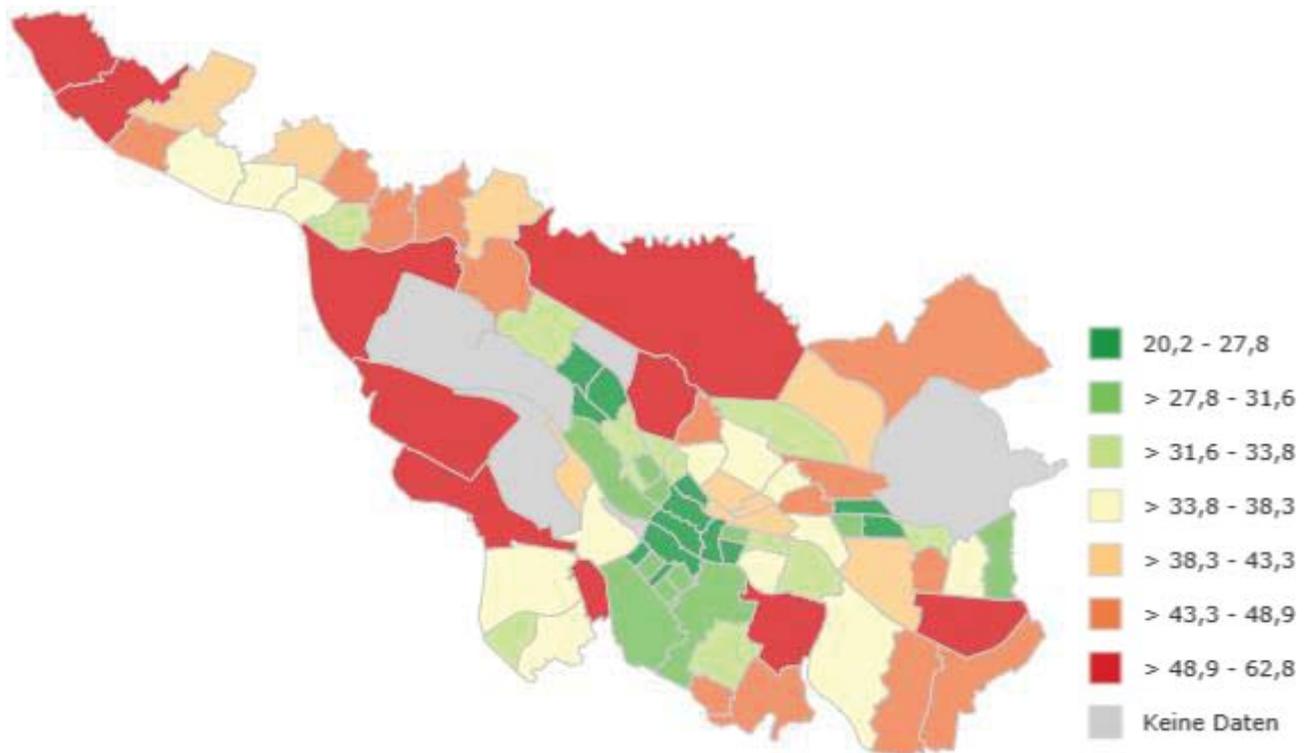


Abbildung 5-5: Pkw/100 EW, Stand 2017. Quelle: StaLa

Die Karte zeigt das Stadtgebiet Bremens und die Ortsteile. Farblich unterschieden werden die Anzahl privat angemeldeter Pkw im Verhältnis zu je 100 Einwohnern des Ortsteiles. Die grün markierten Bereiche liegen überwiegend zentral und in der Neustadt – hier ist die Pkw-Dichte am geringsten. In Osterholz, Habenhausen oder Walle und den weiter entfernt gelegenen Ortsteilen ist sie dagegen am höchsten (rote Markierung).

Setzt man auf der Grundlage der Daten des Statistischen Landesamtes für die einzelnen Quartiere die Anzahl der Haushalte ins Verhältnis zum Pkw-Bestand, so sind in allen stadtnahen Stadtteilen numerisch mehr Haushalte als Personenkraftwagen verzeichnet. Auch ohne genaueres Wissen um den Pkw-Besitz und die Verteilungsquote ergibt sich ein Anteil von 5-30 % der Haushalte ohne eigenes Auto. Die Fragestellung wird präziser beantwortet in den Befragungsdaten des SrV (System repräsentativer Verkehrserhebungen) der Technischen Universität Dresden das alle fünf Jahre für ganz Bremen beauftragt wird. Demnach sind im Durchschnitt aller befragten Einpersonenhaushalte etwa 50 % ohne eigenes Auto. Bei Mehrpersonenhaushalten sinkt diese Quote bis auf 10 % für Haushalte ohne Kinder. Im Durchschnitt für ganz Bremen haben aber 31 % der befragten repräsentativen Haushalte kein eigenes Auto. Diese Bewohner*innen der Bremer Stadtteile tragen nicht zum Problem bei, sind aber in gleicher Weise betroffen von den negativen Auswirkungen der parkenden Fahrzeuge in allen Teilen der Stadt. Ihnen gegenüber ist die Verkehrspolitik in besonderer Weise verpflichtet.

Die Abmessungen aller Kraftfahrzeugklassen wachsen beständig und der Trend zum Kauf großer Fahrzeugen hält an.



Abbildung 5-6: Kfz werden immer größer und der Anteil großer Fahrzeuge nimmt zu; Bild: SUNRISE

Da der öffentliche (Straßen-)Raum in den alt-bebauten Quartieren nicht mitwächst, verschärfen sich hier die eingangs beschriebenen Problemlagen. Die weiterhin angestrebten baulichen Verdichtungen in den hochwertigen innenstadtnahen Stadtteilen bringen mehr Bewohner in die Quartiere, die Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit benötigen.

Für zwei der fünf bestehenden Quartiersgaragen der BREPARK gibt es Wartelisten, drei werden mit Tages- und Kurzzeitparkern bewirtschaftet. Bei den heutigen Parkgebühren ist der Neubau von Quartiersgaragen i.d.R. nicht wirtschaftlich, sondern bedarf einer (Quer-)Subventionierung, z.B. durch Kurzzeitparker.

5.4.2 Jüngste Planungen

Seit dem VEP sind weitere Pläne und Vereinbarungen getroffen worden, die auch im Zusammenhang mit der geplanten Ausweitung des Bewohnerparkens stehen:

- Der im Sommer **2018** verabschiedete **Green City Masterplan** wurde insbesondere zur Einwerbung von Fördermitteln des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellt. Darin sind mögliche Maßnahmen zur innovativen Verkehrsplanung für Car-Sharing und nicht-motorisierten Verkehr, zum digitalen Parkraummanagement (Maßnahme 2.4) und für nachbarschaftliches Parkraummanagement in Wohn- und Mischquartieren (Maßnahme 2.5) (u.a. digitale Erfassung der Parkraumbelegung, Dynamische Parkraumbelegung) erstmalig beschrieben.
- Anfang **2020** haben **die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und der Senator für Inneres das Strategiepapier „Parken in Quartieren“** vorgestellt, mit dem Ziel: Ordnung und Lenkung des Parkens im öffentlichen Raum; Parkraummanagement und Bewohnerparken in Wohnquartieren mit Intensivierung der Parkraumüberwachung und Begleitmaßnahmen (Carsharing, Fahrradparken). Pilotprojekte sind die Östliche Vorstadt (Projektgebiet „SUNRISE“) und Findorff, mit Evaluation und Übertragung auf andere Quartiere.

5.4.3 EU-Projekt SUNRISE

Im Rahmen des EU-Forschungsprojekts SUNRISE³⁹ (2017 – 2021), beschäftigt sich die Stadtgemeinde Bremen gemeinsam mit 15 europäischen Partnern mit der Entwicklung und Erprobung neuer Lösungen für die Mobilität in Wohn- und Mischquartieren, unter intensiver Beteiligung von Anwohnerinnen und Anwohnern und sonstigen Interessengruppen („co-creation“). Die Straßen rund um das neue Hulsberg-Viertel und das Klinikum Bremen-Mitte stehen dabei in Bremen im Fokus.

Die Umgebung des Klinikums Bremen-Mitte ist schon seit Jahren verkehrlich stark belastet. Durch den Krankenhausbetrieb, aber auch durch die Bebauung des Neuen Hulsberg-Viertels, wird eine weitere Zunahme des Parkdrucks im Umfeld erwartet. Illegales Parken in Einmündungen und Kreuzungsbereichen sowie „aufgesetztes“ Parken ist in vielen Straßen gängige Praxis – so wie in vielen innerstadtnahen Wohnquartieren. Dadurch werden die Rettungs- und Verkehrssicherheit eingeschränkt, Gehwege blockiert und Barrierefreiheit deutlich reduziert.



Abbildung 5-7: Bestehende Probleme im SUNRISE-Projektgebiet. Fotos: Susanne Findeisen

Die Kernmaßnahmen von SUNRISE umfassen die Einführung von Bewohnerparken (im Bereich zwischen St.-Jürgen-Straße, Horner Straße, Vor dem Steintor und Bismarckstraße), mit einer Parkraumbewirtschaftung für das Parken von Nicht-Bewohnern und begleitet durch eine intensivierte Parkraumüberwachung. Integraler Bestandteil der Planungen sind darüber hinaus die Ausweitung des Carsharing-Angebots und zusätzliche Fahrradstellplätze.

Der Beirat Östliche Vorstadt hat auf seiner Sitzung vom 10. September 2019 der Einführung des Bewohnerparkens im SUNRISE Projektgebiet grundsätzlich zugestimmt. Auf seiner Sitzung vom 10. März 2020 hat der Beirat dem Betriebsplan zur Einführung von Bewohnerparken einstimmig zugestimmt und damit die Umsetzung beschlossen. Der Start des Bewohnerparkens im SUNRISE-Projektgebiet ist für das 3. Quartal 2020 geplant.

³⁹ Sustainable Neighbourhoods – Research and Implementation Support in Europe;

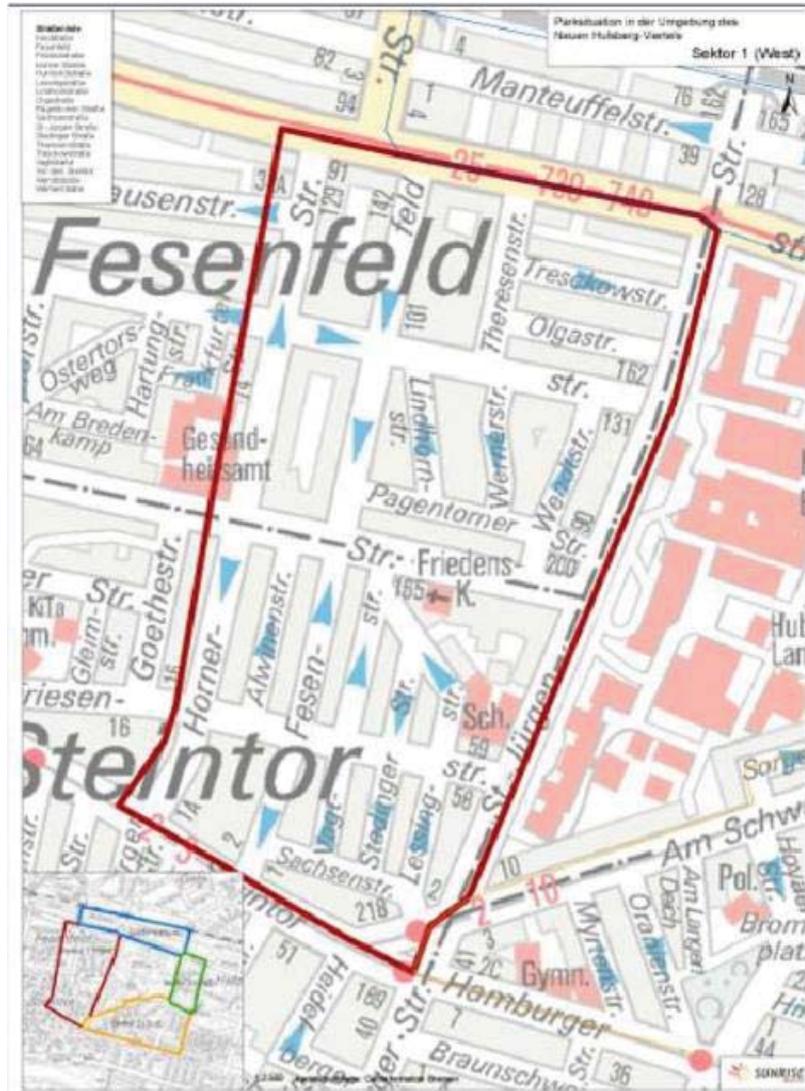


Abbildung 5-8: Geplante Bewohnerparkzone in der Östlichen Vorstadt (Teilbereich des SUNRISE-Projektgebiets/ „Umgebung von Hulsberg“). Quelle: BMO Stadt und Verkehr

Die differenzierte Parkraumuntersuchung verschafft einen Überblick über die verschiedenen Nutzergruppen für die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zu verschiedenen Tageszeiten. So werden auch die erforderlichen Größenordnungen für zusätzlich zu errichtende Quartiersgaragen quantifizierbar und ihr Bedarf deutlich, wenn man künftig Qualitätsverbesserungen in öffentlichen (Straßen-)Räumen erzielen will.

Der Prozess der erfolgreichen Umsetzung des SUNRISE-Projektes soll Erkenntnisse für die Ausweitung von Bewohnerparkregelungen auch auf weitere Quartiere ergeben. Die intensive Bürgerbeteiligung mit Hauswurfsendungen, Informationsveranstaltungen, öffentlichen vor-Ort-Begehungsterminen und der Einbindung vieler Akteure im Quartier soll eine hohe Akzeptanz der Maßnahmen fördern. Inwieweit es gelingt, auch in künftigen Bewohnerparkgebieten die vielfältigen Interessen der Nutzergruppen abzustimmen, hängt auch vom begleitenden bürgerschaftlichen Engagement in den Quartieren ab.

Das SUNRISE-Projektgebiet mit Bewohnerparken und Parkraumbewirtschaftung wurde im gemeinsamen Strategiepapier „Parken in Quartieren“ (Januar 2020) der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und des Senators für Inneres als eines von zwei Pilotprojekten definiert. Das zweite Pilotgebiet liegt in Findorff, wo der Beirat im Dezember 2019 die Prüfung eines Bewohnerparkgebietes beschlossen hat. Die definierten Grundsätze zur Neuordnung des Parkens sollen hier erprobt und auf Basis der gesammelten Erfahrungen weiterentwickelt werden.

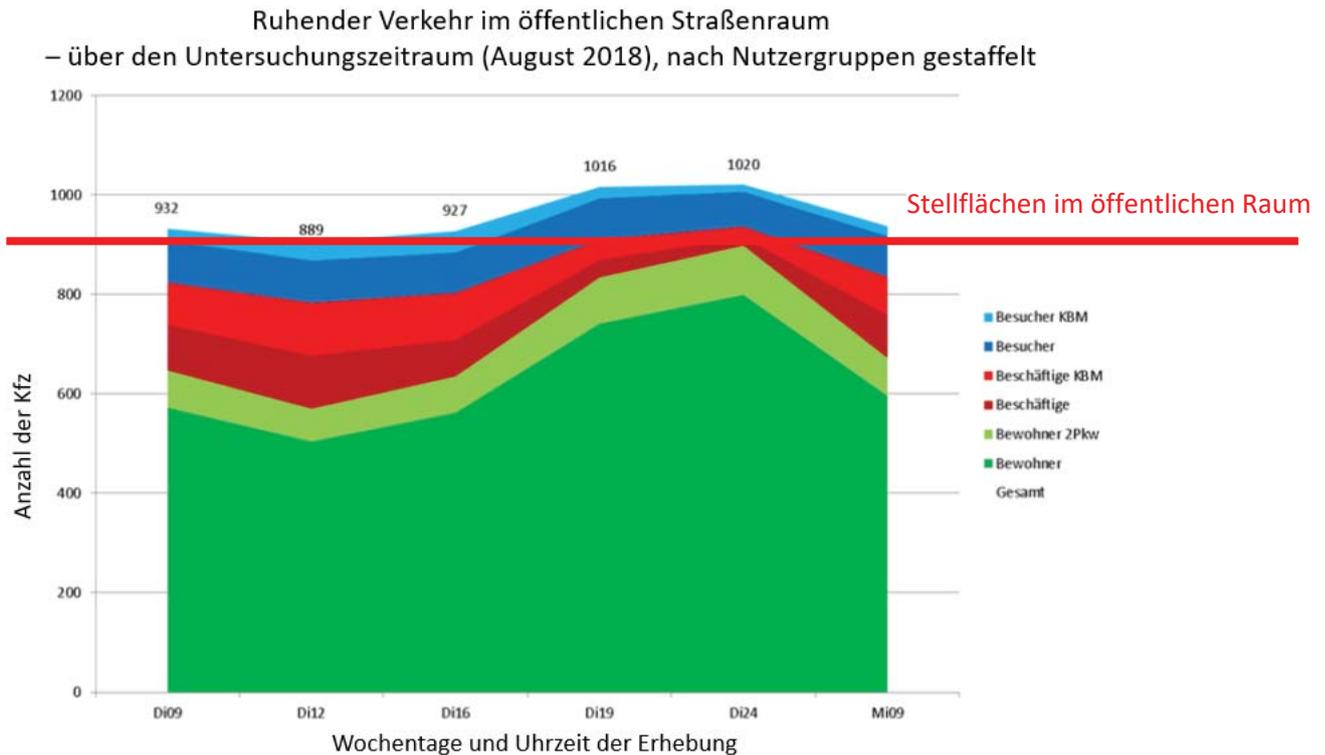


Abbildung 5-9: Ruhender Verkehr im öffentlichen Straßenraum – über den Untersuchungszeitraum (August 2018), nach Nutzergruppen gestaffelt. Quelle: BMO Stadt und Verkehr

5.4.4 Bewohnerparken in Findorff

Im Zusammenhang mit öffentlichen Diskussionen über Parkraumüberlastungen bei großen Veranstaltungen auf der Bürgerweide bzw. in der Messe wurde der benachbarte Teil Findorffs zum Gegenstand von Planungsüberlegungen zur Parkraumbeschränkung. In der näheren Befassung wurde deutlich, dass Findorff die periodischen Probleme der übermäßigen Parkbelastung in Kombination mit der Einführung des Bewohnerparkens orientiert am SUNRISE-Quartier angehen sollte. Der Beirat fasste im Dezember 2019 den Beschluss zur Prüfung der Bedingungen für Bewohnerparken. Seitdem laufen die planerischen Vorbereitungen.

5.4.5 Die Bedeutung von Car-Sharing

Bremen unterstützt Car-Sharing durch die Ausweisung von öffentlichen Stellflächen als Sondernutzungen und richtet dort Mobilpunkte oder -pünktchen ein, die gegen Gebühr und nach öffentlicher Ausschreibung an Car-Sharing-Anbieter vermietet werden. Bewerber müssen nachweisen, dass ihr Angebot die Kriterien des blauen Engels erfüllt, was bedeutet, dass besonders sparsame Kraftfahrzeuge beschafft werden und die Tarifstaffelung keine Anreize wie Entfernungs- oder Zeit-Pauschalen enthält. Die Bremer Firma „cambio“ erfüllt diese Kriterien seit vielen Jahren und belegt überdies in regelmäßigen Kund*innen-Befragungen, wie viele private Autos durch ihre Sharing-Fahrzeuge ersetzt werden. Zuletzt bestätigte die 2018 veröffentlichte Studie der Agentur team red über die Wirkungen von Car-Sharing, dass ein Car-Sharing-Fahrzeug in Bremen durchschnittlich 16 Privatfahrzeuge ersetzt – in manchen Stadtteilen bis zu 20. Der ambitionierte, 2011 vom Senat beschlossene Car-Sharing Aktionsplan konnte weitgehend umgesetzt werden – die Zielsetzung von 20.000 Car-Sharing Kund*innen in 2020 wird trotz der COVID-19-Pandemie voraussichtlich bis Ende des Jahres erreicht. Bei der beschriebenen Kfz-Ersatzquote heißt das etwa 6000 private Fahrzeuge weniger in Bremens engen Quartiersstraßen.

5.4.6 Der Weg zur Einführung von Bewohnerparken

Die Einführung von Bewohnerparken ist mit einem hohen personellen und finanziellen Aufwand und einem entsprechenden zeitlichen Vorlauf verbunden. Voraussetzung ist ein entsprechender Beschluss des zuständigen Stadtteilbeirats sowie eine Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen.

Die Einführung von Bewohnerparkvorrechten ist auch möglich, wenn in einem Quartier weniger Pkw-Stellplätze vorhanden sind, als Bewohnerparkausweisberechtigungen vorliegen. Bezüglich des maximal zulässigen Verhältnisses von Pkw-Stellplätzen im Straßenraum und Bewohnerparkausweisberechtigungen gibt es bisher keine eindeutige Rechtsprechung.

- SKUMS beauftragt als Grundlage eine Parkraumuntersuchung, die anschließend dem Beirat vorgestellt wird.
- Nach Abgrenzung des genauen Bewohnerparkgebietes mit dem Beirat beauftragt SKUMS die Erstellung des Betriebsplanes, dessen Ergebnisse wiederum der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.
- Behördeninterne Planungsabstimmung SKUMS/ASV mit SI/Ordnungsamt
- Prüfung Ausbau des Carsharing-Angebotes durch Einrichtung zusätzlicher Mobil.Punkte.
- Standortabhängig Prüfung der Aufstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten im Straßenraum um enge Gehwegabschnitte von abgestellten Fahrrädern zu entlasten.
- Freihalten besonders schützenswerter Gehwegabschnitte durch technische Einrichtungen z.B. Markierungen, Poller o.ä. im Bedarfsfall an verkehrssicherheitsrelevanten Stellen.
- Fahrbahnmarkierungen bzw. Umbau in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen an relevanten Stellen zur Herstellung sowohl von Sichtbeziehungen für Fußgänger*innen als auch von Barrierefreiheit.
- Aufgesetztes Parken kann angeordnet werden, wenn hinreichend Barrierefreiheit im Gehweg gegeben ist. Dies ist in der Regel ab einer Restgehwegbreite von 2,50 Metern der Fall. Ausnahmen sind möglich. Die bestehende Beschilderung (Verkehrszeichen 315 2) wird überprüft.
- Die Parkordnung soll für alle Verkehrsteilnehmenden klar erkennbar sein.
- Kommunikation der Ergebnisse der Planungsabstimmung mit Beirat und Öffentlichkeit

5.4.7 Was wird im Rahmen der VEP-Teilfortschreibung und -Umsetzung untersucht?

- Kriterien für Handlungserfordernis / Priorisierung entwickeln (dabei sind u.a. auch mögliche Auswirkungen auf angrenzende Quartiere zu berücksichtigen)
- Handlungserfordernis in den einzelnen Stadtteilen nach o.g. Kriterien ermitteln
- Planung und Umsetzung Bewohnerparken mit Ortsämtern, ASV und Planungsbüros
- Vorhandene Parkgaragen oder öffentlich nutzbare Parkflächen im Quartier oder benachbart; öffentliche oder private Potentialflächen für die Nutzung als Quartiersgaragen/-parkplätze
- Bürgerbeteiligung
- Umsetzungskonzept konkretisieren
- Weiterentwicklung der Bewohnerparkregelungen
- Diskussion angemessener Gebühren für Bewohnerparken
- Konkretisierung, unter welchen Ausnahmen aufgesetztes Parken zulässig sein soll.
- Wie sieht die Parkraumbewirtschaftung in Stadtteilen ohne hohen Fremdarkeranteil oder ohne hohen Parkdruck aus?
- Thema Behindertenparkplätze
- Evaluation



5.5 Zusammenfassung der Kernerkenntnisse

- Bremens Bevölkerung wächst
- Der Pkw-Besitz pro Haushalt nimmt zu, allerdings nicht in allen Stadtteilen
- (Begleit-)Maßnahmen zur Reduzierung des Parkdrucks können sinnvoll sein
- Die Einführung von Bewohnerparken ist mit einem hohen Aufwand verbunden