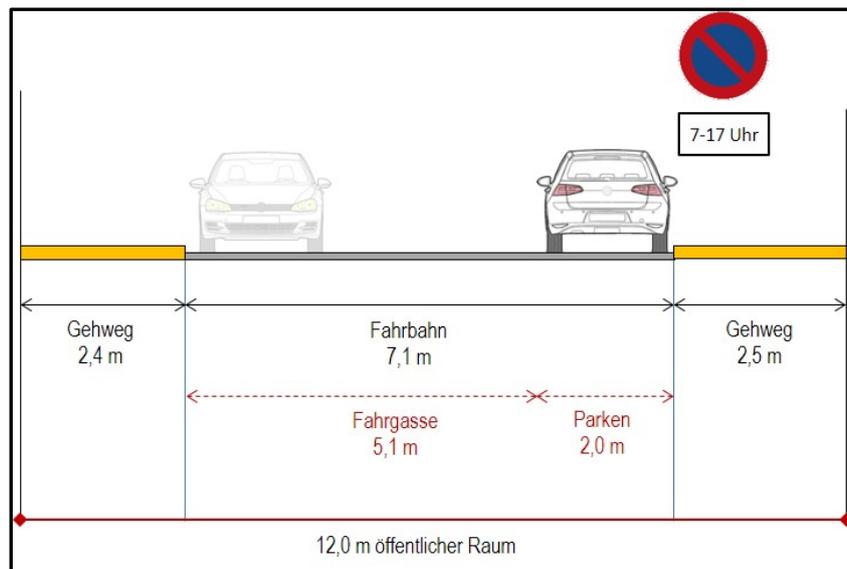


Berichtsentwurf

Untersuchung der Straßenraumnutzung und Parksituation in Alt-Findorff (südwestlich der Admiralstraße)



erstellt für:

SKUMS Bremen

z. Hd. Herr Thomas Kirpal

erstellt von:



Planungswerkstatt
Stadt und Verkehr

Bremen, 21.01.2021

Version 0.9

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	3
1. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung in Findorff südwestlich der Admiralstraße	4
1.1 Bestandsaufnahme Straßenraum / Untersuchung der Auslastung	4
1.2 Empfehlungen	5
2. Untersuchungsgebiet und Grundlagenerhebung.....	7
2.1 Vor-Ort-Untersuchung und Bestandsaufnahme zur Ermittlung des legalen Parkraums für Kraftfahrzeuge auf öffentlichen Flächen (AP1-1).....	10
2.2 Erfassung und Dokumentation der bestehenden Kfz-Stellplätze auf öffentlichem Grund (AP 1-2)	13
3. Methodik der Auslastungserhebung	15
3.1 Ermittlung der Anzahl und der Lage der parkenden Kraftfahrzeuge (AP2-1)	16
3.1.1 Ermittlung der Kfz-Auslastung im öffentlichen Straßenraum	16
3.1.2 Ermittlung der Kfz-Auslastung auf privaten Stellplätzen im Gewerbegebiet Plantage.....	19
3.2 Vor-Ort-Untersuchung zur Ermittlung der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrräder (AP2-2).....	21
3.3 Darstellung der Straßen im Untersuchungsgebiet im Profil (AP2-3).....	22
3.3.1 Profile der Wohnstraßen.....	23
3.3.2 Profile der Wohn- und Sammelstraßen.....	27
3.3.3 Profile der Hauptverkehrsstraßen.....	28
4. Karten-Anhang.....	32
Karte: Kataster mit repräsentativen Straßenprofilen und Realnutzung	33
Karten: Parkraumauslastung 23 Uhr mit Höchstauslastung und Donnerstag 7 Uhr als Kontrollgröße	34
Karten: Auslastung Dienstag 7 Uhr und 11 Uhr	35
Karten: Dienstag 15 Uhr und 19 Uhr	36
Karte: Parkraumpotenzial.....	37
Karte: Projektskizze Fußgängermodellquartier mit Fahrradzone	38
5. Projektbeteiligte	39

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet	7
Abbildung 2: klassifiziertes Straßennetz	8
Abbildung 3: Untersuchte Baublöcke, Darstellung StaLa Bremen, Stand 2015, hochgerechnet auf 2020.....	8
Abbildung 4: Einwohnerentwicklung der untesuchten Baublöcke seit 1975	9
Abbildung 5: Detailausschnitt der topografischen Erhebung im Vorfeld der Auslastungsuntersuchung	11
Abbildung 6: Darstellung der erstellten Katastergrundlage.....	12
Abbildung 7: Gewerbliche Stellplätze im Quartier.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 8: Fahrrad mit Dash-Cam, zusätzlicher Beleuchtung, Akku-Reserven	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 9: Zeitraum der Erhebungsfahrten	15
Abbildung 10: Parkraumauslastung im öffentlichen Raum (Erhebungszeitschnitte)	17
Abbildung 11: Parkraumauslastung der gewerblichen Stellplätze im Bereich der Plantage	20

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Straßen im Untersuchungsgebiet	7
Tabelle 2: Ergebnisse der statistischen Voruntersuchung	10
Tabelle 3: Parkpotenzial nach RAS06 und technisch	13
Tabelle 4: Stellplatzauslastung	16
Tabelle 5: Straßenbezogene Auslastung (IST) nach technischem und RAS06-Potenzial	17
Tabelle 6: Straßenbezogene Auslastung (SOLL) nach technischem und RAS06-Potenzial	18
Tabelle 7: Stellplatzbilanz private Stellplätze Plantage nach Stand der aktuellen Anordnungen (IST).	19
Tabelle 8: Zählung der abgestellten Fahrräder im Quartier.....	21
Tabelle 9: Straßenbreiten und Handlungsfelder der Straßen im Untersuchungsgebiet.....	22

1. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung in Findorff südwestlich der Admiralstraße

Dieser Bericht stellt die Ergebnisse der ergänzenden „Untersuchung der Straßenraumnutzung und Parksituation in Findorff südwestlich der Admiralstraße einschließlich der Plantage dar. Die erste Untersuchung umfasste den Bereich östlich der Admiralstraße bis einschließlich der Eickedorfer Straße und wurde im Sommer 2019 vom Beirat Findorff beauftragt und im Frühjahr 2020 vorgelegt.

Aufgrund der engen Relationen zwischen dem bereits untersuchten Quartier und dem nun beauftragten Untersuchungsgebiet wurde die vorliegende Untersuchung noch vor den Sommerferien 2020 durchgeführt. Die Untersuchung ist hinsichtlich externer Parkplatznachfrage insbesondere im Bereich der Plantage von einem Nachfragerückgang durch den seinerzeitigen Corona-Lockdown geprägt.

1.1 Bestandsaufnahme Straßenraum / Untersuchung der Auslastung

Die von BMO vorgenommene topografische Bestandsaufnahme ist mit allen für die Ermittlung von Parkstandkapazitäten relevanten Informationen wie Grundstückseinfahrten, Bodenbelägen und vielen weiteren Elementen konzipiert worden. Dazu gehören auch die Fahrradabstellanlagen (nebst Zählung der Auslastung), Baumnasen und auch Pollerreihen, die sämtlich in den in diesem Bericht vorgelegten Übersichtskarten und Detailkarten sichtbar werden. In dem Bericht wird ebenfalls jede Straße im Profil verbunden mit der - häufig ordnungswidrigen - Realnutzung dargestellt. Alle Darstellungen erfolgen im Grundsatz schematisch. Das heißt, spätere Anordnungen von zum Beispiel Fahrradbügeln und anderen Elementen bedürfen im Grundsatz der erneuten Kontrolle vor Ort, wobei im Regelfall die Kontrolle beim Einbau ausreichend ist. Die Gehwege variieren in der Breite in der Regel zwischen 1,85 m und 2,10 m Breite. Das hat bei der Regelprofilbreite von 10,00 m eine Fahrbahnbreite von zwischen 6,30 m und 5,80 m zur Folge. Letzteres Maß erlaubt den Einbau von bestimmten Infrastrukturen (z. B. Bewirtschaftungsautomaten, Fahrradbügel) an der freibliebenden Bordsteinseite auf der Fahrbahn formal nur mit geringen Maßtoleranzen. Bei Straßenprofilen mit 8,70 m bis 9,00 m Breite sind schmale Gehwege (1,85 m und weniger) der Regelfall. Es verbleiben somit Fahrgassenbreiten von meist 5,0 m und mehr. Dieser erlauben dann zwar keinerlei Einbau von Infrastrukturen auf der freibleibenden Bordsteinseite, aber das Parken an einer Bordsteinseite ist meist dennoch möglich, da neben einem 2,0m breiten Parkstreifen ausreichend Fahrgassenbreite ($\geq 3,0$ m) verbleibt. Schmalere Fahrgassen sind in der Praxis dort möglich, wenn eine Bordsteinseite zuverlässig frei von abgestellten Fahrzeugen bleibt und somit die Rettungssicherheit auf jeden Fall gewährleistet ist. In Bremen wird eine große Vielzahl von Straßen so sicher betrieben.

Denn auch in dieser Untersuchung ist es ein wesentlicher Aspekt, dass die Gewährleistung öffentlicher Sicherheit, namentlich der Passierbarkeit der Straßenprofile für Fahrzeuge der Feuerwehr aber auch der Müllabfuhr gegeben ist. Durch die Kombination der Erfassung der Realnutzung und der baulichen Gegebenheiten werden alle Engstellen und problematische Bereiche im Plan erkennbar. Im Rahmen der Erstellung eines Betriebsplanes für eine Bewohnerparkenregelung würden diese Art Engstellen vollumfänglich aufgearbeitet und entschärft werden.

Die vorliegende Bestandsaufnahme ist eine wesentliche Voraussetzung zur Feststellung der Parkraumkapazität im öffentlichen Verkehrsraum gemäß StVO hinsichtlich der Einführung von Bewohnerparkregelungen. BMO hat die Untersuchung so angelegt, dass die Diskussion im Quartier und darüber hinaus angeregt und auch substantiell mit statistischen, kartografischen und visuellen Fakten hinterlegt wurde, was wesentliche Voraussetzung für eine glaubwürdige Kommunikation der erhobenen Daten war und ist. Die Umsetzung von Bewohnerparken im sogenannten Sunrise-Quartier hat aufgezeigt, dass zwischen der theoretischen – vom Gutachter ermittelten – Parkraumkapazität und der planerischen Umsetzung noch einmal Differenzen in der Größenordnung von 10% ergeben können. Dieser Umstand sollte hinsichtlich der Annahmen und Berechnungen zu einer Verträglichkeit zukünftiger Regelungen beachtet werden.

Die Planungswerkstatt BMO – Stadt und Verkehr hat im Nachgang zur topografischen Bestandsaufnahme eine rechtliche Bestandsaufnahme durchgeführt, die zu der vorgenannten theoretischen „legalen“ Parkraumkapazität führt. Auf dieser Basis wurden die Auslastungsuntersuchungen durchgeführt. Durch diese drei Untersuchungsschritte konnte

- a) die Auslastung des öffentlichen Verkehrsraums mit ruhendem Verkehr zu verschiedenen Tageszeiten ermittelt werden.
- b) die Kapazität des Verkehrsraums ohne Ausnahmeregelungen ermittelt werden.
- c) die Kapazität des öffentlichen Raums für den ruhenden Verkehr ohne und mit bestehenden Ausnahmeregelungen (Zeichen 315, aufgesetztes Parken) ermittelt werden.

Im Gegensatz zum östlich zur Admiralstraße gelegenen Quartier spielen in diesem Untersuchungsgebiet die zur Herstellung von Parkständen „freigelegten Vorgartengründe“ praktisch keine Rolle. Allerdings sind die Rاندlagen (Kastanienstraße und Plantage) von potenziell erheblicher Volatilität bei der Interpretation des vorgefundenen Raums für die Kapazitätsberechnungen von legalen Parkständen.

Die zusammenfassenden Aussagen in dieser Untersuchung zum Parken im Quartier werden anhand der Gegenüberstellung von ordnungsgemäßen Parkständen und der Auslastung mit parkenden Fahrzeugen in einem repräsentativen Tagesgang getroffen.

Die Zahl der tatsächlich vor Ort von den Bewohnern zugelassenen Fahrzeuge (Datensätze des Kraftfahrtbundesamtes, SKUMS) und die Zahl der privaten Garagen und Stellplätze wurden – unter Berücksichtigung der Belange des Datenschutzes - ermittelt. Diese spielen auch für die Aussage, ob im Quartier eine Überlastung allein durch die vor Ort zugelassenen Fahrzeuge besteht, oder ob sich eine Überlastung durch fremd parkende Fahrzeuge ergibt, eine entscheidende Rolle. Wie bereits erwähnt hat der Untersuchungszeitpunkt (Corona!) die vorgefundene externe Stellplatznachfrage mit hoher Sicherheit deutlich reduziert.

1.2 Empfehlungen

1. Einführung einer Bewohnerparkenregelung

Auf Basis der festgestellten nach §12 StVO ordnungsgemäßen und der angeordneten Park-Kapazitäten im öffentlichen Raum in Verbindung mit einem moderaten privaten Stellplatzangebot ist eine Einführung von Bewohnerparken möglich, sofern die privaten Stellplatzangebote im Gewerbegebiet Plantage für die Befriedigung der Nachfrage aus dem Wohngebiet aktiviert und zugänglich werden.

Im Rahmen der notwendigen Berücksichtigung der Belange der Rettungssicherheit aber auch der Befahrbarkeit durch Entsorgungsfahrzeuge ist es (sofern die privaten Stellplätze nicht aktiviert werden können) aufgrund der Breite der vorgefundenen verschieden breiten Straßenprofile gegebenenfalls angezeigt, einzelne Straßen von der Anordnung von VZ 315 zu befreien und wiederum andere weniger schmale Straßen wenigstens temporär mit diesem Verkehrszeichen anzuordnen.

Da die höchste Auslastung der Parkstände im Quartier in den Nachtstunden gegeben ist, ist die Anordnung von Bewohnerparken zu allen Tageszeiten erforderlich, wie es analog zum SUNRISE-Quartier nahe des Klinikums Bremen-Mitte auch der Fall ist. Tagsüber bestehen in den Wohnstraßen Stellplatzreserven, die im Rahmen einer Bewirtschaftung mit Parkscheinautomaten auch von auswärtigen Besuchern genutzt werden können.

2. Verkehrsberuhigte Bereiche / Modellquartier für den Fußverkehr

Auf Basis der Untersuchungsergebnisse wird wie auch schon für den Bereich östlich der Admiralstraße die Anordnung von verkehrsberuhigten Bereichen in den Wohnstraßen in Nord-Süd-Richtung im Quartier empfohlen. Ziel ist es, zusätzlich zur Einführung von Bewohnerparken ordnende und mittelbar städtebauliche Akzente in Richtung einer „Rückeroberung des öffentlichen Raums durch die Menschen“ auf eine feste rechtliche Grundlage zu stellen. Die mit verkehrsberuhigten Bereichen gegebene gleichberechtigte Nutzung der heutigen MIV-Fahrgasse durch alle Verkehrsarten würde eine heute bereits zu den meisten Tageszeiten im Quartier gelebte Kultur der Aneignung des öffentlichen Raums aufgreifen. Der Beirat Findorff hatte seinerzeit „Shared Space“ als Stichwort für die Untersuchung mit auf den Weg gegeben.

3. Temporäre Freimarkt- und Veranstaltungsregelungen auf Basis des Bewohnerparkens

Es wird empfohlen, die Bewohnerparkenregelung mit den Ausweisen dafür zu nutzen, um bei Großveranstaltungen durch gesonderte temporäre Anordnungen ortsfremden ruhenden Verkehr zeitweilig im Quartier auszuschließen.

4. Fahrradparken (längs) und weitere strukturierende Elemente für den freiwerdenden Straßenraum

Im Rahmen der Einführung von Bewohnerparken freiwerdende Gehwegseiten sollten bei breiteren Straßenprofilen ($\geq 10,00\text{m}$) entstehende Freiräume im Straßenraum durch Angebote insbesondere für den ruhenden Radverkehr (Längsaufstellung von Fahrradbügeln) genutzt werden – auch, um optisch breiteren Fahrgassen entgegenzuwirken, die erfahrungsgemäß eine Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus des fahrenden Verkehrs auslösen.

5. Carsharing / Verleihsysteme des nichtmotorisierten Verkehrs / Lieferdienste

Empfohlen wird:

- Der konsequente Aufbau von Carsharing-Kapazitäten im Quartier
- Feste Abstellbereiche für Free-Floating-Fahrrad- und Rollerverleihsysteme
- Freihaltung von zwei Parkständen pro Straßenabschnitt tagsüber (z.B. 8 – 17 Uhr) für den Lieferverkehr durch Paketdienste, Essen auf Rädern, Getränkelieferdienste mittels eingeschränkter Halteverbote (VZ 286)

6. Private Stellplatzangebote / E-Mobilität

Empfohlen wird die gezielte Entwicklung von privaten Stellplatzangeboten im Ortsteil. Geeignet dafür sind vor allem bereits vorhandene ebenerdige Stellplatzanlagen im Bereich der Plantage (Supermärkte, etc.), die auch in einfacher Form als Parkpaletten aufgestockt werden könnten. Weitere Bedarfe bestehen für Stellplätze für Beschäftigte der ortsansässigen Firmen in zukünftigen Bewohnerparkbereichen. Auch hier sollten und müssten private Angebote die Angebotslücke schließen helfen. Die Einrichtung eines entsprechenden aktiven Parkquartier-Managements, zum Beispiel auf Ebene der Bremer Wirtschaftsförderung, wird hierfür vorgeschlagen. Ein solches Management könnte auch stadtteilübergreifend arbeiten, um in weiteren Quartieren StVO-konforme Parklösungen zu erleichtern und zu ermöglichen.

Ein weiterer möglicher positiver Effekt zentraler privater Stellplatzangebote bestünde in der Option kostengünstige und leistungsfähige Infrastruktur zum Abstellen und Aufladen von Elektro-Fahrzeugen bereitzustellen. Eine Bereitstellung umfangreicher Ladeinfrastrukturen im öffentlichen Raum der Wohnstraßen in Alt-Findorff erscheint im Vergleich dagegen kaum zielführend.

2. Untersuchungsgebiet und Grundlagenerhebung

Das Untersuchungsgebiet in Findorff südwestlich der Admiralstraße umfasst insgesamt 11 Straßen und 22 verschiedene Straßenabschnitte. Im Teilbereich nördlich der Herbststraße ist das Quartier von außenliegendem Geschosswohnungsbau (vor allem in der Admiralstraße) und innenliegenden altbebauten Straßen mit Bremer Häusern geprägt.

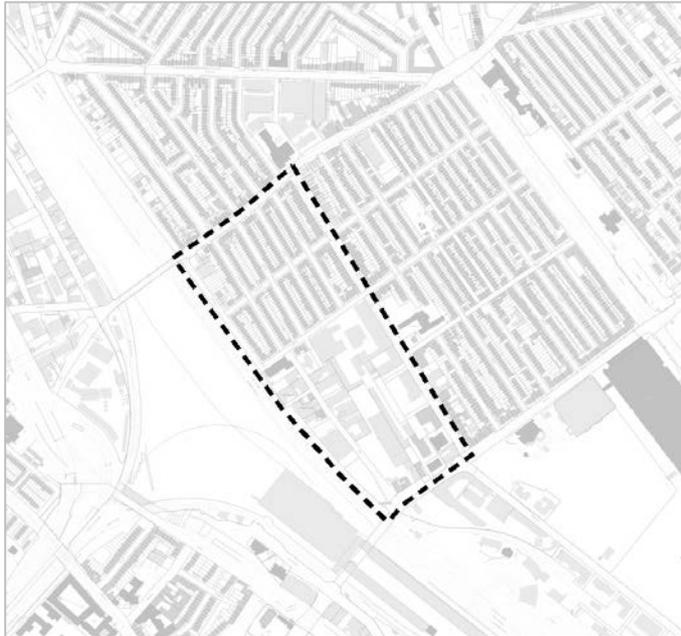


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet

Diese Wohnstraßen bilden eine in Bremen begehrte Wohnlage. Auch aus diesem Grund ist die Motorisierungsquote im Quartier recht hoch. Wohnlagen mit hohem Geschosswohnungsanteil, wie sie im benachbarten Bereich östlich der Admiralstraße sehr viel umfänglicher gegeben sind, tendieren in Bremen in der Regel zu einem geringeren Kfz-Besitz. Der Teilbereich südlich der Herbststraße (Plantage) ist geprägt von gewerblicher Nutzung. Die dementsprechend großflächigen Gebäude reduzieren das Straßennetz auf wenige öffentliche Straßen. Das Quartier selber ist durchaus von Kfz-tauglichen Wegeverbindungen geprägt, die allerdings keine Nebenanlagen aufweisen.

Der hier vorliegende Bericht arbeitet mit einer Kategorisierung der öffentlichen Straßen, um nach der Analyse der Funktionen und der Bestandsaufnahme schließlich zu einer konzeptionellen Gesamtaussage gelangen zu können. Funktional lassen sich neben den vier Hauptverkehrsstraßen (Hemmstraße, Findorffstraße, Admiralstraße und Plantage), die das Gebiet weitgehend einrahmen, in einer nachgeordneten Ebene zwei Sammelstraßen (Worpsweder Straße und Herbststraße) und fünf weitere Wohn- bzw. Anliegerstraßen (siehe Tabelle 1) unterscheiden. Letztere Straßen unterscheiden sich in

Straße	Länge (m)	Straßenklassifikation
Hemmstraße	270	HVS
Worpsweder Straße	250	Sammelstraße/Anliegerstraße
Herbststraße	240	Sammelstraße/Anliegerstraße
Findorffstraße	150	HVS
Admiralstraße	630	HVS
Falkenberger Straße	250	Anliegerstraße
Geibelstraße	250	Anliegerstraße
Andreestraße	250	Anliegerstraße
Tarmstedter Straße	250	Anliegerstraße
Kastanienstraße	250	Anliegerstraße
Plantage	360	HVS
Gesamtlänge	3.150 m	

ihren nördlichen und südlichen Abschnitten teils erheblich im Profil und auch in der Realnutzung. Mit Ausnahme der Herbststraße und der südlichen Hälfte der Kastanienstraße handelt es sich bei den nachgeordneten Straßen, die innerhalb des Quartiers liegen, um Einbahnstraßen.

Tabelle 1: Straßen im Untersuchungsgebiet

Im Untersuchungsraum wurde zunächst eine gesamte Straßenlänge von ca. 3,2 km entsprechend 6,4 km Bordsteinkante ermittelt (vgl. Tabelle 1).



Abbildung 2: klassifiziertes Straßennetz



Abbildung 3: Untersuchte Baublöcke, Darstellung StaLa Bremen, Stand 2015, hochgerechnet auf 2020

Eine Betrachtung der Baublockdaten¹ (im Untersuchungsgebiet hat gezeigt, dass das Quartier 1.419 Einwohner zählt (vgl. Tabelle 2). Der Anteil der theoretisch fahrfähigen Bevölkerung (älter 18 Jahre) im Quartier lag im Jahr 2015 bei 89%. BMO hat das frei zugängliche Datenangebot des statistischen Landesamtes auf Baublockebene genutzt, um verschiedene vorgefundene Verkehrsphänomene mit sozialen und demografischen Daten in Relation zu setzen und zu plausibilisieren. Innerhalb des Quartiers gibt es ca. 878 Haushalte (rechnerische Fortschreibung der Baublockdaten des Statistischen Landesamtes von 2015), von denen 65,3 % ein in Bremen angemeldetes Fahrzeug besitzen. Das Quartier

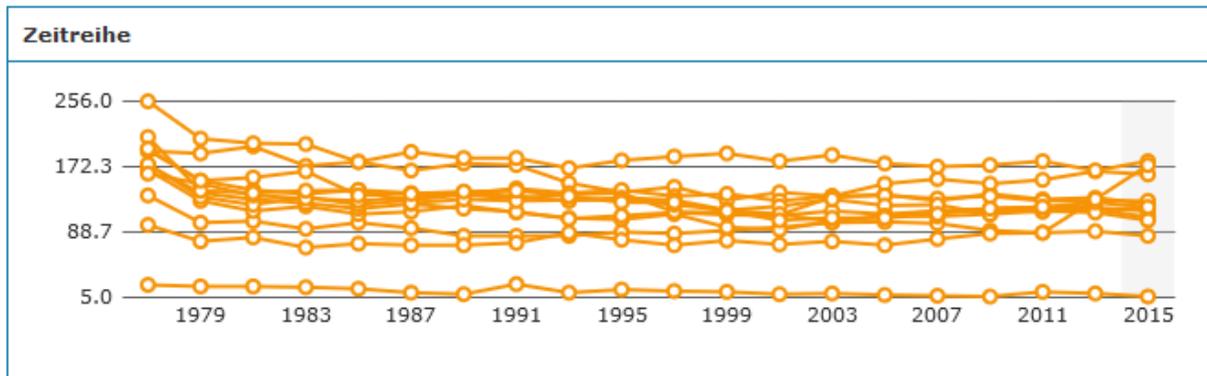


Abbildung 4: Einwohnerentwicklung der untersuchten Baublöcke seit 1975

weicht in vielerlei Hinsicht vom Durchschnitt des benachbarten Quartiers östlich der Admiralstraße. Unter anderem ist es in sehr viel höherem Maße von einer Kontinuität der Bewohnerschaft geprägt, was insbesondere hinsichtlich der Beeinflussbarkeit des Mobilitätsverhaltens durch die kontinuierliche Einwohnerentwicklung engere Grenzen setzt.

Die Auswertungen der Zulassungsstatistiken haben ergeben, dass im Untersuchungsgebiet 519 private Pkw, 67 gewerbliche Pkw sowie 54 Motorräder bzw. Roller angemeldet sind. Für das Quartier wurde daraus eine gewichtete Stellplatznachfrage von 604 Parkständen bzw. Stellplätzen bestimmt.

Die durchschnittliche Motorisierung (54,5% der Haushalte) liegt damit deutlich oberhalb des Durchschnitts des Nachbarquartiers, das bereits 2019 untersucht wurde.

Das Straßennetz des Quartiers wurde für die Untersuchung in 28 Teilabschnitte unterteilt. Davon wurde – Stand jetzt – nur in 3 Abschnitten ordnungswidriges aufgesetztes Parken identifiziert, sofern die Anordnung aufgesetzten Parkens für die jeweils ganze Straße als gültig angenommen wird. Solche „sparsamen“ Anordnungsformen ohne Wiederholungen an allen Einmündungen, entsprachen lange Zeit der üblichen Beschilderungspraxis. Weiterhin existieren 6 Abschnitte in denen aufgesetztes Parken ordnungsgemäß nach VZ 315 genehmigt wurde. In den weiteren 19 Abschnitten wird ordnungsgemäß am Bordstein oder in Parkbuchten bzw. auf dem Seitenstreifen geparkt bzw. in der Plantage ist in Fahrtrichtung Norden das Parken weitestgehend per Anordnung verboten.

Die folgende Zusammenstellung verdeutlicht die unterschiedlichen Ausgangslagen der beiden Untersuchungsgebiete.

¹ Quelle: StaLa Bremen, Baublockdaten werden hier angewendet, um eine möglichst kleinräumige Abschätzung der Bewohnerzahl des Quartiers vornehmen zu können, die in anderer Form nicht vorliegen.

Südwestlich der Admiralstraße	Nordöstlich der Admiralstraße	Gesamtquartier
Fläche: 1.500.000 m² 800.000 m² Gewerbe im Bereich der „Plantage“ 700.000 m² Wohnen nordwestlich der Herbststraße	Fläche: 2.500.000 m ² <i>vollumfänglich Wohnfläche</i>	Fläche: 4.000.000 m ² 800.000 m² Gewerbe im Bereich der „Plantage“ 3.200.000 m² Wohnen
ca. 878 Haushalte	ca. 3.400 Haushalte	ca. 4.278 Haushalte
ca. 1.419 Bewohner	ca. 5.041 Bewohner	ca. 6.460 Bewohner, mit durchschnittlicher Wohndauer (ab 18-Jährigen) im Quartier: 11,5 Jahre (in Findorff gesamt: 10,5 Jahre, in Bremen gesamt: 13,5 Jahre)
kleinräumiger Abgleich mit Zulassungsstatistiken → 519 private Pkw, 67 gewerbliche Pkw, 54 Motorräder / Roller, 55 Nutzfahrzeuge, 67 Anhänger	kleinräumiger Abgleich mit Zulassungsstatistiken → 1.334 private Pkw, 43 gewerbliche Pkw, 142 Motorräder / Roller, 167 Anhänger, 125 Nutzfahrzeuge	kleinräumiger Abgleich mit Zulassungsstatistiken → 1.853 private Pkw, 110 gewerbliche Pkw, 196 Motorräder / Roller, 180 Nutzfahrzeuge
gewichtete (drei Motorräder = Stellplatz) absolute Stellplatznachfrage: 604 Parkstände bzw. Stellplätze gemäß Zulassungszahlen	gewichtete (drei Motorräder = Stellplatz) absolute Stellplatznachfrage: 1.425 Parkstände bzw. Stellplätze gemäß Zulassungszahlen	gewichtete Stellplatznachfrage: 1.826 Parkstände bzw. Stellplätze
65,3 % der Haushalte (878) haben ein privates in Bremen angemeldetes Fahrzeug	43,4 % der Haushalte (3.400) haben ein in Bremen angemeldetes privates Fahrzeug (Pkw und Motorräder/Roller)	54,4 % der Haushalte (4.278) haben ein in Bremen angemeldetes Fahrzeug

Tabelle 2: Ergebnisse der statistischen Voruntersuchung, Quelle: Kraftfahrtbundesamt 2018, Statistisches Landesamt Bremen, Bremer Baublöcke, Stand 2015

2.1 Vor-Ort-Untersuchung und Bestandsaufnahme zur Ermittlung des legalen Parkraums für Kraftfahrzeuge auf öffentlichen Flächen (AP1-1)

Kraftfahrzeuge werden im privaten wie auch im öffentlichen Raum abgestellt. Im Zentrum der Untersuchung standen im Gegensatz zum Gebiet östlich der Admiralstraße nicht nur die öffentlichen Verkehrsflächen, für die auch hier der legal genutzte Parkraum ermittelt wurde, sondern auch das private Stellplatzpotenzial. Die Ermittlung des legalen öffentlichen Parkraums erfolgte auf Basis der Auswertung der Vor-Ort-Untersuchungen (Fahrgassenbreiten, Einfahrten, Topografie und Straßenmöblierung) nach StVO, RAST06 und unter Berücksichtigung juristischer Kommentarwerke und der vorhandenen Verkehrsanordnungen mit Verkehrszeichen zum Parken.

Zur Abgrenzung des öffentlichen Verkehrsraums zu den privaten Flächen hat BMO einen GIS-Layer zur Anwendung gebracht, der die stadt eigenen Flächen von den privaten Eigentümern abgrenzt.

Das Gewerbegebiet Plantage ist von umfangreichen Freiflächen und Parkplätzen geprägt, deren Kapazitäten und Auslastungen – soweit zugänglich – ebenfalls ermittelt wurden. Hier leisteten auch Luftaufnahmen zusätzliche Hilfe.

Grundsätzlich erfolgte die Ermittlung des legalen Parkraums auf Basis der Vor-Ort-Untersuchung. In Verbindung mit einem vereinfachten ergänzenden Aufmaß, das heißt, die Breiten wurden soweit verfügbar gemäß Kataster ermittelt (Messung im GIS!) und durch eine Vor-Ort-Aufnahme von für die jeweilige Straße repräsentativer Abschnitte wurden qualitativ Profile der Straßen erstellt. Ebenfalls vor Ort, mit Luftbildern und mit Hilfe der Befahrungsvideos wurde die topografische und rechtliche Situation (Einmündungen, private Garagen, Bordsteine, abgesenkte Bordsteine etc.) im Untersuchungsgebiet erfasst. Diese Grundlagen wurden im Geoinformationssystem als nach Themen differenzierte Kartenlayer digitalisiert. Auf diese Weise konnten später im Detail kartografisch abgebildete Bestandsaufnahmen der Parkraumbelastung unmittelbar durch räumliche Verschneidung im Geoinformationssystem quantitativ und rechtlich ausgewertet werden.

Die Datenerhebung für das Kataster erfolgte – wie auch später bei der Auslastungserhebung - mit Unterstützung einer am Fahrradlenker fest installierten Kamera. Die feste Montage hilft bei dieser Art von Untersuchung dabei, subjektive Eindrücke und Verhaltensweisen des Kartierenden beim erfassten Bild weitgehend zu reduzieren. Gleichzeitig konnte so die sichere Bewegung des Kartierenden im Straßenverkehr gewährleistet werden.



Abbildung 5: Detailausschnitt der topografischen Erhebung im Vorfeld der Auslastungsuntersuchung



Abbildung 6: Darstellung der erstellten Katastergrundlage

2.2 Erfassung und Dokumentation der bestehenden Kfz-Stellplätze auf öffentlichem Grund (AP 1-2)

Der erhobene Straßenraum wurde bezüglich des legalen Stellplatzangebots unter Anwendung der StVO-Kriterien auf die vorgefundene Verkehrstopografie umfassend analysiert. Dabei wurde die Freihaltung von Einmündungen berücksichtigt. Die Fluchtlinien der Eckgebäude dienen als Orientierung, so dass die Gehwege an den Ecken freigehalten werden. Unterschieden werden kann in Parken am Bordstein und in Parkständen (markiert und / oder baulich hergestellt). Darüber hinaus wurden die Verkehrsanordnungen mit den Zeichen 283 (absolutes Halteverbot), 286 (eingeschränktes Halteverbot), 314 (Parkstand) und 315 (aufgesetztes Parken) und deren Zusatzzeichen, Markierungen sowie Taxistände ausgewertet und kartografisch dargestellt.

Aus dieser Betrachtung haben sich zwei unterschiedliche Auslegungen des Stellplatzpotenzials ergeben. Für die Untersuchung wird zum einen in das technische Potenzial (addierte theoretische Aufstelllänge) sowie zum anderen in das Potenzial nach RASSt06 (Mindestlänge 5,20 Meter → Restflächen entfallen) unterschieden.

Nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen aus dem Jahr 2006 (RASSt06) basiert die Analyse des Potenzials auf genaue Aufstelllängen und Breiten. Ein Stellplatz ist demnach 5,20m lang und 2,50m breit. Eine Betrachtung der Bereiche unterhalb der RASSt06 kann zudem als Raum für die Aufnahme geeigneter Infrastrukturen z.B. des ruhenden Fahrradverkehrs bzw. Parkautomaten nützlich sein. Dadurch können Räume genutzt werden, ohne dass Barrieren auf Gehwegen entstehen oder Stellplätze nach RASSt06 verloren gehen. Das technische Potenzial hingegen summiert alle legalen Aufstellbereiche in Meter (ohne Ecken, Poller, Einfahrten). Durch diese Betrachtung werden kleinere Fahrzeuge (Kleinwagen wie z.B. Smart) berücksichtigt, die trotz eines hochausgelasteten Gebiets noch legal abgestellt werden können.

Straße	Parkpotenzial nach RASSt 06; 5,20 m für Längsparkstände und 2,50 m Breite für orthogonale Parkstände)	Parkpotenzial (technisch/rechnerisch)
Admiralstraße	70	80
Andreestraße	82	86
Falkenberger Straße	69	75
Geibelstraße	65	71
Hemmstraße	13	15
Herbststraße	38	43
Kastanienstraße	55	59
Plantage	37	40
Tarmstedter Straße	61	63
Worpsweder Straße	43	50
Gesamt	533	582

Tabelle 3: Parkpotenzial nach RASSt06 und technisch

Aus der Analyse wurde für das Untersuchungsgebiet so ein legales Stellplatzangebot von 533 (nach RASSt06) bzw. 582 (technisch) StVO-konformen Stellplätzen ermittelt. Die Straßen, in denen in der Realnutzung aufgesetzt geparkt wird, ohne dass dies durch das VZ 315 genehmigt wird, wurden für das Berechnung des grundsätzlichen Stellplatzpotenzials demnach nur mit einer Fahrbahnseite berücksichtigt.

Ein weiterer Schritt der Untersuchung war die Bestandsaufnahme von Flächen, die im unmittelbaren Umfeld sowie innerhalb des Untersuchungsgebiets liegen, um diese hinsichtlich des Potenzials einer zentralen bzw. dezentralen Abstellmöglichkeit zu prüfen.

Abschätzung zum privaten Stellplatzpotenzial

Im mit Reihenhäusern bebauten nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes wurde anhand der Anzahl der erkannten Garagen- und Grundstückseinfahrten ein kleinteiliges privates Stellplatzpotenzial abgeschätzt. Da dieses in der Regel kongruent mit der entsprechenden Aufstelllänge im öffentlichen Raum ist, wurde dieses rechnerisch nicht gesondert berücksichtigt, da auch keine größeren Garagenanlagen hinter den Einfahrten in diesem Bereich identifiziert werden konnten. Die Daten sind aber für eventuelle Maßnahmenumsetzungen und Planungen relevant.

Abweichend von der Situation in vielen sonstigen Untersuchungsgebieten besteht mit dem Gewerbegebiet Plantage in unmittelbarer Nähe zum Wohnen ein sehr großes privates Stellplatzpotenzial, das folglich auch in dieser Untersuchung betrachtet wurde.

Dafür wurden zunächst Luftbilder ausgewertet. Schrägan-sichten der verschiedenen Online-Dienste ermöglichten Einblicke auch in Hinterhöfe. Anschließend konnte über die Erhebung der 19 im Quartier bestehenden gewerblichen Grundstücke mit Stellplätzen eine Abschätzung von knapp 750 Stellplätzen im Untersuchungsgebiet getroffen werden. Davon sind 10 Grundstücke mit Stellplätzen für den öffentlichen Besucherverkehr und 9 Grundstücke für einen eingeschränkten Besucherverkehr (darunter 4 Grundstücke nicht rund um die Uhr befahrbar) ausgewiesen.

Garagen wurden auf den gewerblichen Grundstücken nicht erhoben. Die Parkplatznummern in 8 wurden für Zuordnungszwecke vergeben. Sie geben keinen Rückschluss auf Eigentumsverhältnisse. Jede Parkplatznummer ist aber eine in sich zugänglich verbundene Fläche.

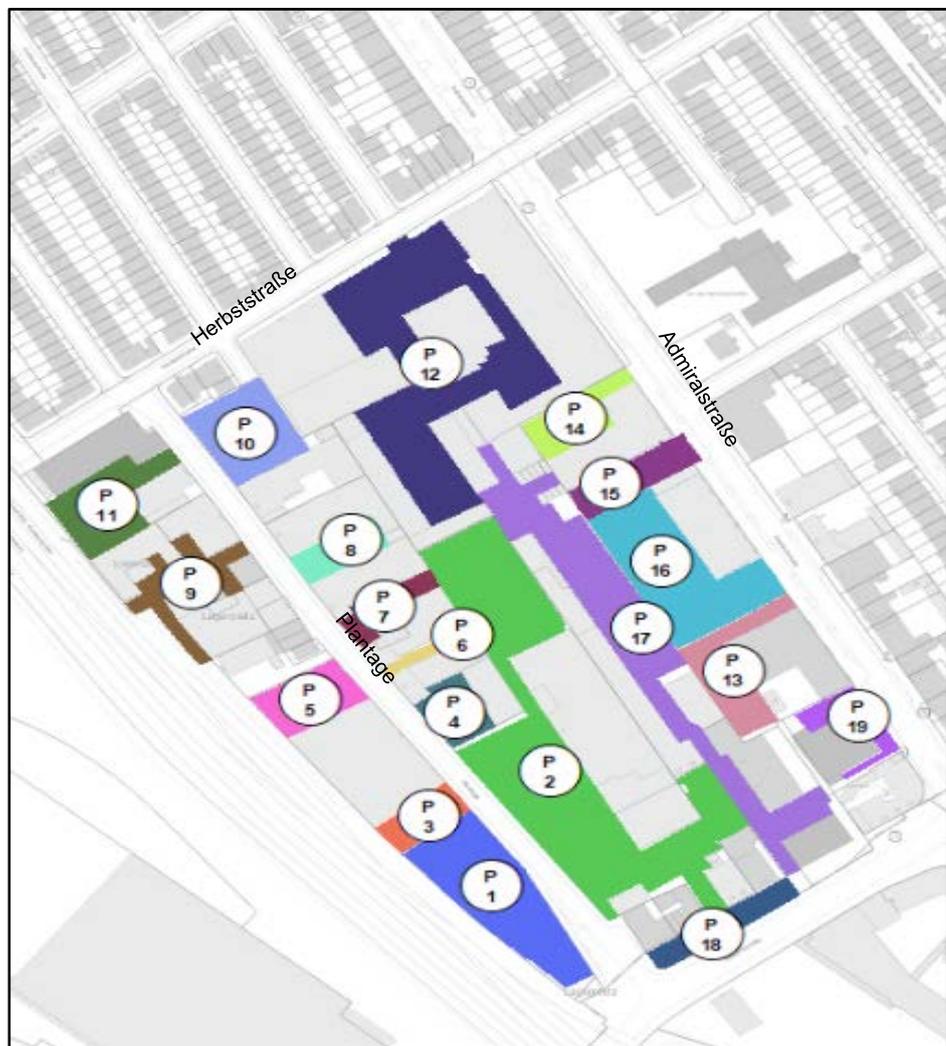


Abbildung 7: Gewerbliche Stellplätze im Quartier

3. Methodik der Auslastungserhebung

Zur Erhebung der Daten, die für die Parkraumuntersuchung in „Alt-Findorff“ benötigt wurden, hat BMO die Erhebung erneut videogestützten Befahrungen durchgeführt. Diese wurden aufgrund der anstehenden Ferien kurzfristig auf einen Mittwoch terminiert. In fünf zeitlich getrennten Untersuchungsschnitten (eine sechste Befahrung erfolgte am nächsten Morgen) wurden die Parksituationen in den Straßen erfasst. Die Kartierung im Gewerbegebiet Plantage erfolgte durch Inaugenscheinnahme und Zählung. Auf diese Weise ist neben den Auslastungskarten auch eine entsprechende Verlaufsdarstellung in Form eines Balkendiagramms entstanden, das



Abbildung 8: Fahrrad mit Dash-Cam, zusätzlicher Beleuchtung, Akku-Reserven

im Grundsatz für alle Straßen im Untersuchungsgebiet vorliegt. Für die Nacht- bzw. Spätfahrten wurde mit zusätzlicher Beleuchtung am Fahrrad gearbeitet, um auswertbare Datengrundlagen durch das Kamerabild zu erhalten. Das nebenstehende Foto zeigt ein entsprechend ausgerüstetes Fahrrad von BMO.

Die Erhebung per Befahrung wurde im Zeitraum vom 15.07.2020 (7 Uhr) bis zum 16.07.2020 (8 Uhr) durchgeführt. Dieser Erhebungszeitpunkt wurde gewählt, um die Beeinflussung des Erhebungsergebnisses durch tagesaktuelle Ereignisse (Veranstaltungen in der Stadt oder auf der Bürgerweide, keine großen Baustellen, keine Ferien) zu vermeiden.

Erhebungszeitraum: 15.07.2020 (7 Uhr) bis 16.07.2020 (7 Uhr)	
Mittwoch	Vermieden werden sollte: Beeinflussung des Erhebungsergebnisses durch tagesaktuelle Ereignisse <ul style="list-style-type: none"> • Veranstaltung in Stadt oder auf der Bürgerweide • große Baustellen • keine Ferien
7 Uhr	
11 Uhr	
15 Uhr	
19 Uhr	
23 Uhr	Auslastungsspitze durch Bewohner
Donnerstag	
7 Uhr	

Abbildung 9: Zeitraum der Erhebungsfahrten

Die Ergebnisse der Befahrungen und Auswertungen sollen in folgenden Kategorien dargestellt werden:

1. Bilanzierung mit Berücksichtigung der vorhandenen Anordnungen aufgesetzten Parkens
2. Stellplatzbilanz private Stellplätze im Gewerbegebiet Plantage
3. Bilanzierung ohne Berücksichtigung der vorhandenen Anordnungen aufgesetzten Parkens

3.1 Ermittlung der Anzahl und der Lage der parkenden Kraftfahrzeuge (AP2-1)

Die parkenden Kfz wurden in sechs Zeitschnitten für den öffentlichen Raum exakt und lagegenau und für den privaten Raum quantitativ und qualitativ, jedoch nur bedingt lagegenau erfasst.

3.1.1 Ermittlung der Kfz-Auslastung im öffentlichen Straßenraum

Aus den sechs Befahrungen des Quartiers ergeben sich sechs Realnutzungskarten, die im GIS unmittelbar mit der rechtlichen Situation des öffentlichen Verkehrsraums durch Verschneidung ausgewertet werden konnten. Auch die Abgrenzung von privat und öffentlich abgestellten Fahrzeugen konnte durch Verschneidung mit dem entsprechenden GIS-Layer direkt ermittelt werden. So konnten durch den Vergleich mit dem ermittelten Parkraumpotenzial unmittelbare Auslastungsgrade sowie Überparkungsgrade ermittelt werden. Ebenso konnte durch die straßenweise Verortung Fehlverhalten (Parken an Einmündungen) oder auch das Parken in rechtlichen Grauzonen (vor Garagen) im Detail nachvollzogen werden. Jedes Kfz stand zum jeweiligen Zeitpunkt tatsächlich dort, wo es im Geoinformationssystem verortet wurde. In den Realnutzungskarten werden alle im öffentlichen Verkehrsraum parkenden Kfz gezeigt. Die Übertragung aus dem Video in GIS erfolgte am Arbeitsplatz mit zwei Bildschirmen unter Einhaltung der abgestimmten Datenschutzrichtlinien.

Bewertung der Stellplatzauslastung im öffentlichen Raum:

Bei der folgenden Potenzial- und Auslastungsberechnung wird die Admiralstraße (einseitig) und die Plantage in voller Länge berücksichtigt. Diese liegen bis zu 500 m vom Zentrum des Wohngebietes entfernt. Die Straße Plantage wird bislang nachts nicht bzw. kaum zum Parken genutzt.

Bei Anordnung des Parkens unter Berücksichtigung der optimalen Straßenseite ergeben sich ohne aufgesetztes Parken 415 StVO-konforme Stellplätze (netto nach RSt 06, ohne Bereiche vor privaten Garagen etc.) und 24 Einfahrten vor privaten Garagen. Darüber hinaus ergeben sich folgende Zahlen:

Angebot	Stellplätze/Parkstände
Ohne aufgesetztes Parken	415
Ohne Plantage (Straße)	379
Mit aufgesetztem Parken	533
Nachfrage (gezählt)	Fahrzeuge
Im öffentlichen Raum	490
Ohne Plantage (Straße)	478
Belegte private Stellplätze nachts	114
Anzahl sichtbar geparkte Fahrzeuge im Quartier	604

Tabelle 4: Stellplatzauslastung

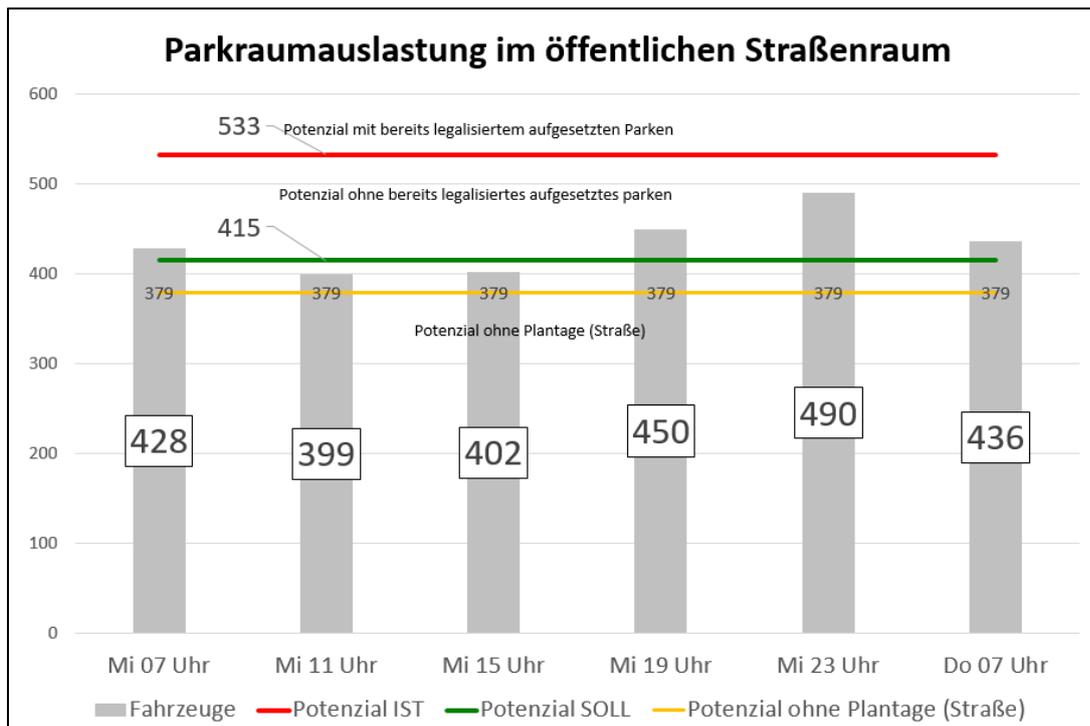


Abbildung 10: Parkraumauslastung im öffentlichen Raum (Erhebungszeitschnitte)

Das Diagramm zeigt die zu den verschiedenen Zeitschnitten im Quartier vorgefundenen geparkten Fahrzeuge sowie die Auslastung in Relation zum Stellplatzpotenzial. Das Potenzial IST beschreibt das technisch erhobene Angebot der legalen Stellplätze. Das Potenzial ohne aufgesetztes Parken benennt das legale Stellplatzangebot, wenn das bislang in einigen Straßen behördlich angeordnete aufgesetzte Parken im gesamten Untersuchungsgebiet (auch in den bisher legalisierten Straßen) abgeschafft würde.

Straße	Parkpotenzial (technisch)	Parkpotenzial (RASt 06)	Spitzenauslastung (23:00 Uhr)	Auslastung Anordnungslage IST (RASt 06)
Admiralstraße (einseitig)	80	70	73	104 %
Andreestraße	86	82	76	93 %
Falkenberger Straße	75	69	69	100 %
Geibelstraße	71	65	64	98 %
Hemmstraße (einseitig)	15	13	14	108 %
Herbststraße	43	38	35	92 %
Kastanienstraße	59	55	36	65 %
Plantage (Straße)	40	37	12	32 %
Tarmstedter Straße	63	61	60	98 %
Worpsweder Straße	50	43	51	119 %
Szenario: „Stellplatz max“	582	533	490	92 %

Tabelle 5: Straßenbezogene Auslastung (IST) nach technischem und RAST06-Potenzial

Die Höchstausslastung des Quartiers wurde, wie zu erwarten, in der Nachtbefahrung mit 490 abgestellten Fahrzeugen im öffentlichen Raum nachgewiesen. Alle Fahrzeuge wurden straßenweise erhoben und zugeordnet. Daher lassen sich die Auslastungsgrade auch für jede Straße darstellen. Generell besteht in den meisten Anwohnerstraßen eine hohe Parkraumauslastung. Besonders extreme Überparkungsgrade lassen sich vor allem dadurch erklären, dass in den vorgefundenen Straßen derzeit ohne Anordnung aufgesetzt auf den Gehwegen geparkt wird (z.B. Andreestraße).

Insgesamt ergibt sich so gemessen am technischen Potenzial (einschließlich der als Ausnahme bereits legalisierten Bereiche mit aufgesetztem Parken) eine Parkraumauslastung (IST) von 92% im Untersuchungsgebiet. Das freibleibende Potenzial ergibt sich im Grunde alleine in der Straße Plantage. Wenn man das zusätzliche Potenzial in den Straßen, in denen derzeit legal aufgesetzt geparkt wird, aufheben würde, läge die Auslastung (SOLL) schon bei 118%. Würde die Straße Plantage als legaler Parkraum durch Anordnung eines Radweges ebenfalls entfallen läge das ermittelte Defizit sogar bei 111 Stellplätzen (legales Potenzial: 379 Parkstände, Nachfrage: 490 Kfz). Damit entstünde ein relatives Defizit von 29,3 %.

Straße	Parkpotenzial (technisch)	Parkpotenzial (RASt 06)	Spitzenauslastung (23:00 Uhr)	Auslastung Anordnungslage SOLL (RASt 06)
Admiralstraße	81	70	73	104 %
Andreestraße	45	43	76	177 %
Falkenberger Straße	55	51	69	135 %
Geibelstraße	51	45	64	142 %
Hemmstraße	16	13	14	108 %
Herbststraße	43	38	35	92 %
Kastanienstraße	35	37	36	97 %
Plantage (Straße)	40	37	12	35 %
Tarmstedter Straße	41	39	60	154 %
Worpsweder Straße	49	42	51	121 %
Gesamt	456	415	490	118 %
Gesamt (ohne Plantage)		379	490	129,3 %

Tabelle 4: Straßenbezogene Auslastung (SOLL) nach technischem und RASt06-Potenzial

Von den 489 (24Uhr) im öffentlichen Raum des nördlichen Bereichs (Wohngebiet, nordwestlich der Herbststraße) abgestellten Fahrzeugen haben 73 Fahrzeuge ein fremdes Kennzeichen. Das entspräche weiteren 8,3 % der Haushalte vor Ort, sofern diese Fahrzeuge nicht von außerhalb kommen. Aussagen zur Herkunft von nachts abgestellten Fahrzeugen mit fremden Kennzeichen sind allerdings nur eingeschränkt möglich. Vielfach sind es die Bewohner selber, die zum Beispiel einen Firmenwagen nutzen. Oder sie haben beim Zuzug für ihr Fahrzeug kein Bremer Kennzeichen beantragt, was seit einigen Jahren erlaubt ist.

3.1.2 Ermittlung der Kfz-Auslastung auf privaten Stellplätzen im Gewerbegebiet Plantage

Parkplatz	Park-potenzial	Spitzenauslastung (11:00 Uhr)	Auslastung	Übersichtskarte
Nr. 1	95	8	6 %	
Nr. 2	183	25	14 %	
Nr. 3	15	13	87 %	
Nr. 4	18	14	67 %	
Nr. 5	27	12	41 %	
Nr. 6	-/-	-/-	-/-	
Nr. 7	15	6	40 %	
Nr. 8	36	8	22 %	
Nr. 9	11	11	100 %	
Nr. 10	13	11	82 %	
Nr. 11	74	25	5 %	
Nr. 12	35	21	71 %	
Nr. 13	20	16	75 %	
Nr. 14	18	15	56 %	
Nr. 15	65	34	20 %	
Nr. 16	89	43	38 %	
Nr. 17	21	14	205 %	
Nr. 18	15	0	93 %	
Nr. 19	0	0	0 %	
Gesamt	748	259	35 %	

Tabelle 7: Stellplatzbilanz private Stellplätze Plantage nach Stand der aktuellen Anordnungen (IST)

Die Betrachtung der Auslastung der privaten Stellplätze ergibt – auch unter Berücksichtigung der Corona-Auswirkungen – ein eindeutiges Bild. Der Schlüssel für die Lösung der Stellplatzfragen im Quartier läge, unter der Voraussetzung der Aktivierung der privaten Potenziale und der entsprechenden stadtplanerischen und einer aktiv managenden Begleitung durch die Stadt Bremen, im Gewerbegebiet Plantage. Hier bestünden auch umfangreiche Potenziale, um Parkdruck aus dem Quartier östlich der Admiralstraße aufzunehmen. Allerdings muss diesbezüglich auf Zumutbarkeitsgrenzen und Entfernungen geachtet werden, die sich aus den Verwaltungsvorschriften zur StVO beim möglichen Bewohnerparken ergeben. Dort wird eine Entfernung von 500 Meter genannt, in der nach alternativen Stellplätzen gesucht werden muss. Allerdings befände sich das gesamte Untersuchungsgebiet in

einer Größenordnung, in der es insgesamt als ein gemeinsames Bewohnerparkgebiet angeordnet werden könnte. Ob die mögliche starke räumliche Ballung des Stellplatzangebotes in der Plantage einer rechtlichen Überprüfung hinsichtlich der zumutbaren Entfernungen standhalten würde, wäre bei einer entsprechenden Planung abzuwägen. Auf jeden Fall sollte bei der Entwicklung privater Stellplatzangebote auf kurze Entfernungen zur Nachfrage aus dem Wohnquartier geachtet werden.

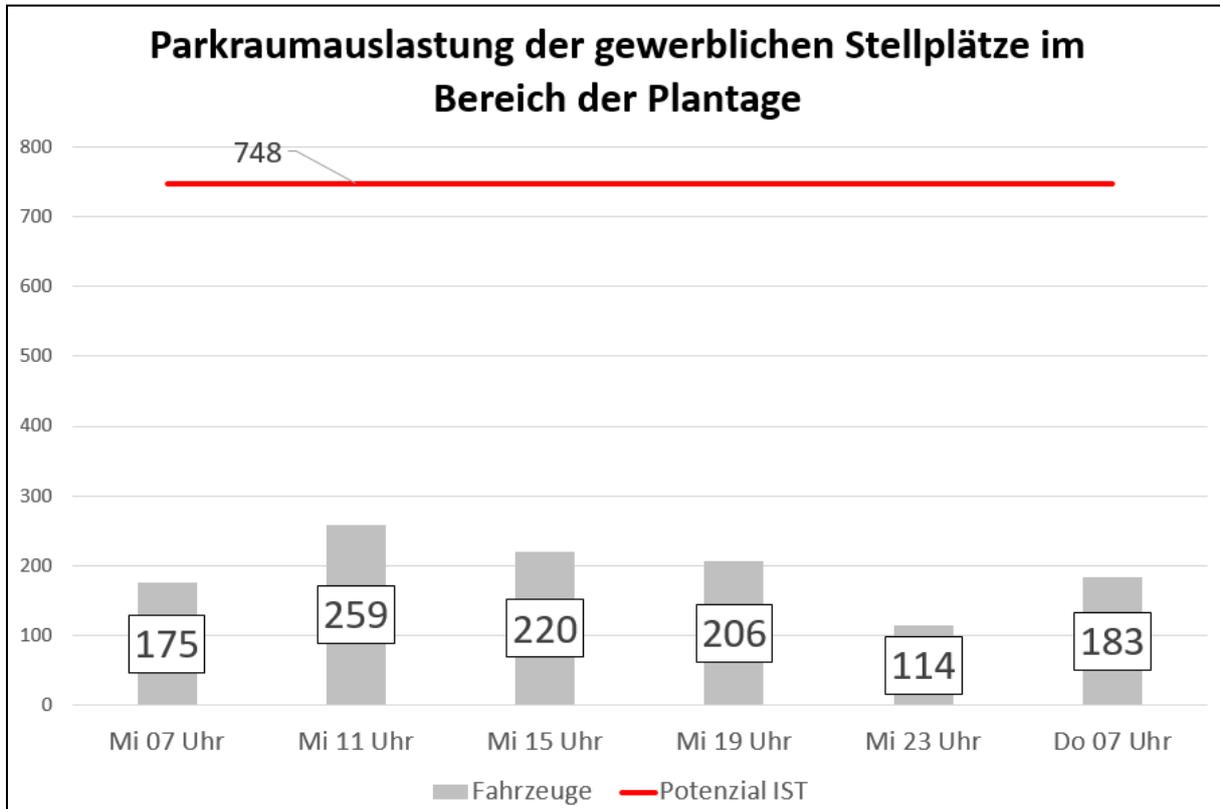


Abbildung 11: Parkraumauslastung der gewerblichen Stellplätze im Bereich der Plantage

3.2 Vor-Ort-Untersuchung zur Ermittlung der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrräder (AP2-2)

Die im Quartier abgestellten Fahrräder wurden quantitativ straßenscharf für den öffentlichen Raum erhoben.

Straße	Fahrräder abgestellt	Davon Zaun/Gehweg
Admiralstraße (einseitig)	116	27
Andreestraße	21	11
Falkenberger Straße	31	31
Geibelstraße	47	22
Hemmstraße	19	6
Herbststraße	5	5
Kastanienstraße	4	4
Plantage	4	2
Tarmstedter Straße	18	18
Worpsweder Straße	10	10
Gesamt	275	136

Tabelle 5: Zählung der abgestellten Fahrräder im Quartier

Von den insgesamt 275 im Untersuchungsgebiet abgestellten Fahrrädern standen 136 angeschlossen an Zäunen bzw. frei auf Gehwegen. Der ruhende Fahrradverkehr trägt selbst in nicht geringem Maße zur Vermehrung der Barrieren auf den Gehwegen bei. Der numerische Nachweis und die daraus resultierenden Bedarfe sowie die Verortung von Fahrrädern wurde über die Erhebungsfahrten ermittelt. Eine enge Korrelation mit dem vorhandenen bzw. fehlenden öffentlichen Stellplatzangebot für Fahrräder ist dabei erkennbar. Straßen mit zaunbewehrten Vorgärten unterscheiden sich dabei von städtebaulichen Konstellationen ohne Vorgärten, wo das Abstellen von Fahrrädern auf dem Gehweg noch einmal in besonderem Maße barrierewirksam ist.

3.3 Darstellung der Straßen im Untersuchungsgebiet im Profil (AP2-3)

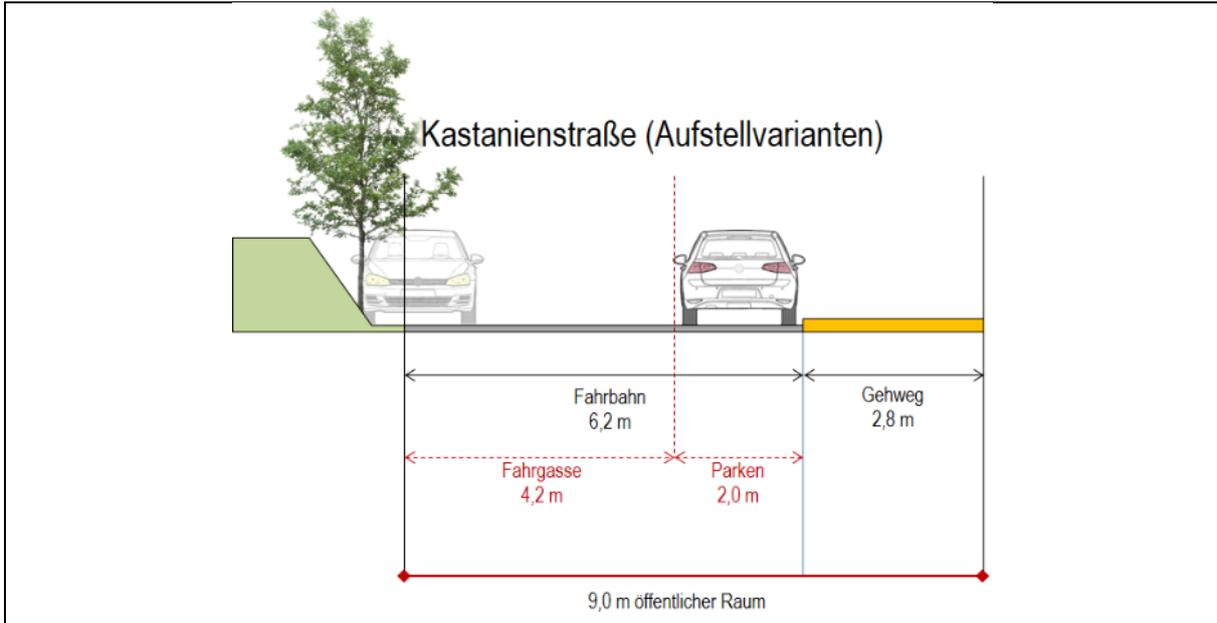
Die Straßen des Untersuchungsgebiets wurden als Profil-Darstellung aufgearbeitet. Mit den Profilen wird die bauliche Situation und das Parken in der Realsituation in jeder Straße dargestellt. Dabei wurden die bei der gegebenen Realnutzung verbleibenden Gehweg- sowie Fahrbahn- und Fahrgassenbreiten eingezeichnet, aus denen Handlungsbedarfe abgeleitet werden können.

Alle Profile, die Straßenbreiten unterhalb von 10,00 Metern aufweisen (vgl. Tabelle 9), sind - auch nicht übergangsweise - für eine Nutzung mit aufgesetztem Parken in keinem Fall geeignet. Hier müssen im Sinne der Rettungssicherheit - auch in den Straßen mit derzeit behördlich angeordnetem aufgesetztem Parken (Geibelstraße) - möglichst zeitnah alternative Lösungen gefunden werden. Ersatzweise bestünde Potenzial für eine übergangsweise Duldung mit Zeichen 315 in der Worpsweder Straße (westlicher Abschnitt) und Falkenberger Straße sowie in der Andreestraße, die jeweils 10,00 m Breite im Profil aufweisen und bereits jetzt mit aufgesetztem Parken genutzt werden, das übergangsweise weiter mittels Anordnung von VZ 315 geduldet werden könnte. Von der gutachtlichen Seite wurde bei der Bilanzierung der maximalen Potenziale allein die vorgefundene behördlich angeordnete Situation erfasst, obwohl wie beschrieben einzelne Straßen geeigneter für die Aufnahme von aufgesetztem Parken wären als die vorhandenen Anordnungen vorgeben. Bilanziell würde bei einem solchen Vorgehen („geringeres Übel“) die Zahl der Parkstände nahezu unverändert bleiben.

Straße	Breite in Metern		Besonderheiten / Handlungsfelder
	Stadteigener Raum	Öffentlich genutzter Raum	
Hemmstraße	15,0	17,9	Teilweise bereits bewirtschaftet, „teils freigelegte Vorgärtengründe“ mit dem Charakter öffentlicher Verkehrsfläche
Worpsweder Straße	10,0	10,0	Teilweise Anordnung aufgesetztes Parken mit Zeichen 315 (westlicher Abschnitt)
Herbststraße	10,0	10,0	Keine Maßnahme erforderlich
Findorffstraße (N)	18,0	18,0	Bereitstellung von weiteren Parkständen möglich
Findorffstraße (S)	30,0	30,0	
Admiralstraße	18,0	18,0	Teilweise bereits bewirtschaftetes Parken
Falkenberger Straße	10,0	10,0	Anordnung aufgesetztes Parken mit Zeichen 315
Geibelstraße	9,0	9,0	Unterbindung aufgesetzten Parkens erforderlich
Andreestraße	10,0	10,0	aufgesetztes Parken
Tarmstedter Straße	9,0	9,0	Unterbindung aufgesetzten Parkens erforderlich (Nord)
			Keine Maßnahme erforderlich (Süd)
Kastanienstraße	12,0	9,0	Keine Maßnahme erforderlich
Plantage	12,0	12,0	Nächtlicher Stellplatzzugang für Quartiersbewohner

Tabelle 6: Straßenbreiten und Handlungsfelder der Straßen im Untersuchungsgebiet

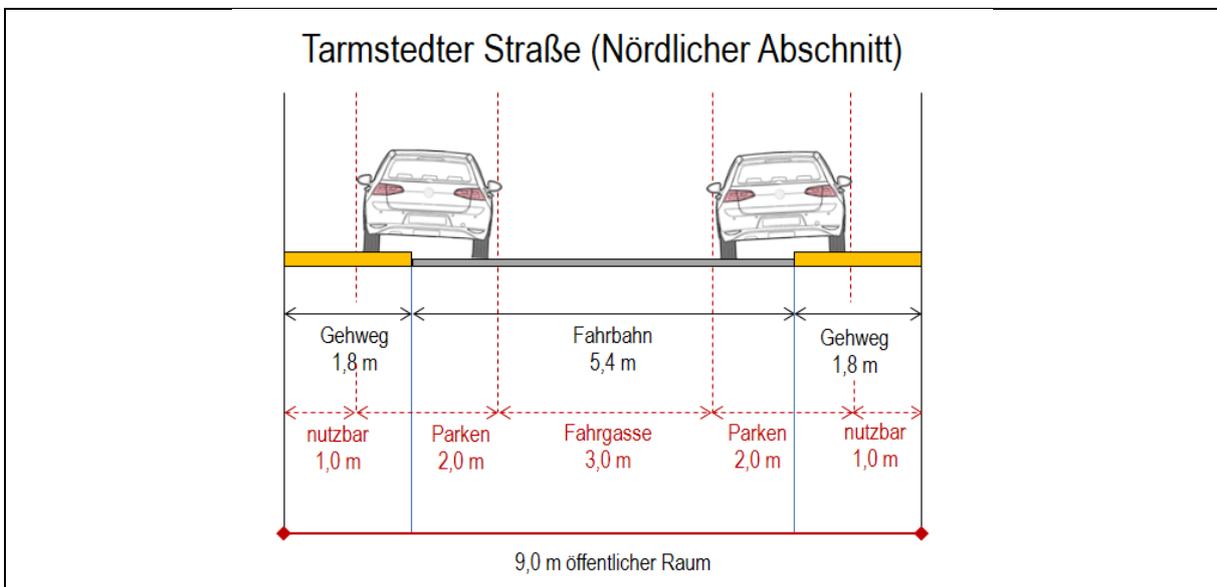
3.3.1 Profile der Wohnstraßen



Straßenfunktion: reine Wohnstraße

Situationsbeschreibung: In der Kastanienstraße wird im Regelfall auf der Fahrbahn geparkt. Einzelne Fahrzeuge werden auf dem Seitenstreifen am Bahndamm geparkt.

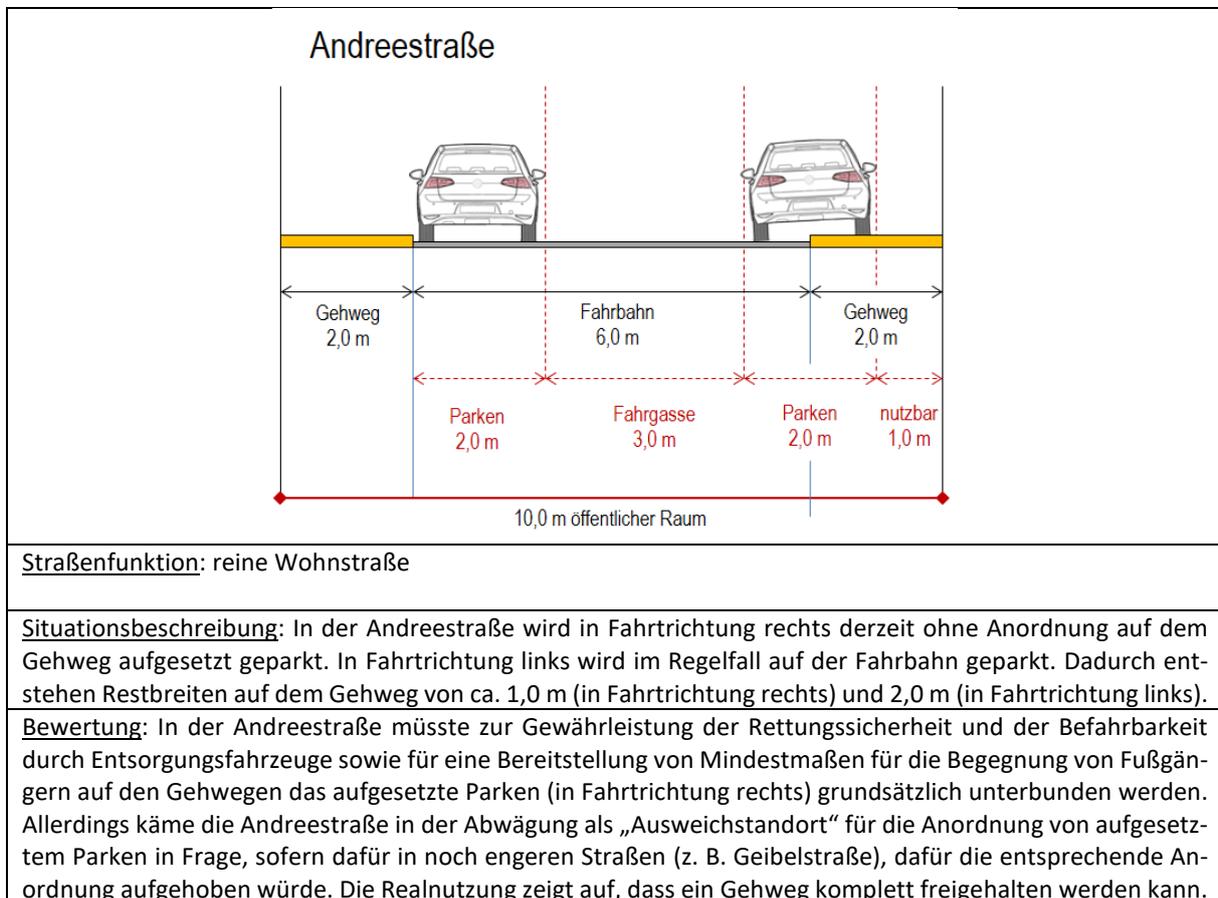
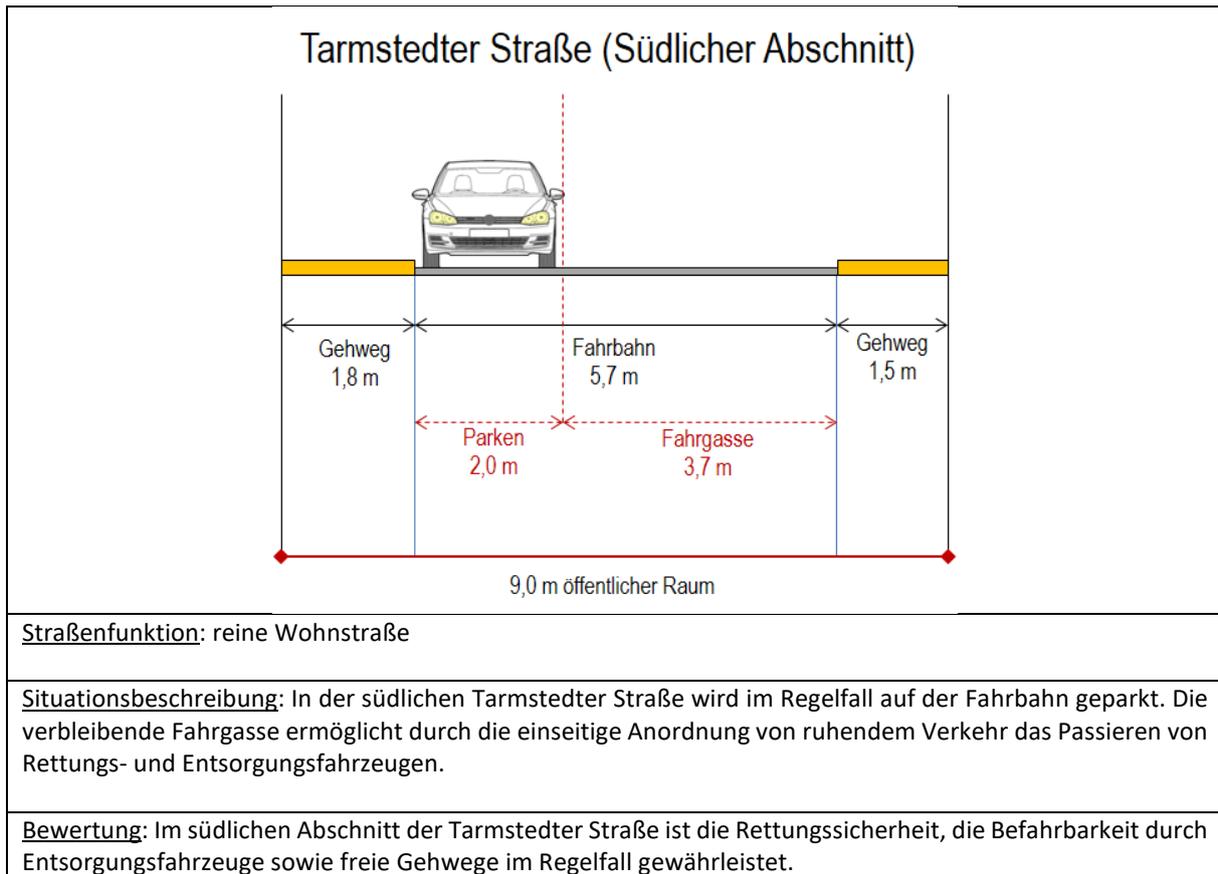
Bewertung: In der Kastanienstraße sind die Rettungssicherheit, die Befahrbarkeit durch Entsorgungsfahrzeuge sowie freie Gehwege im Regelfall gewährleistet.

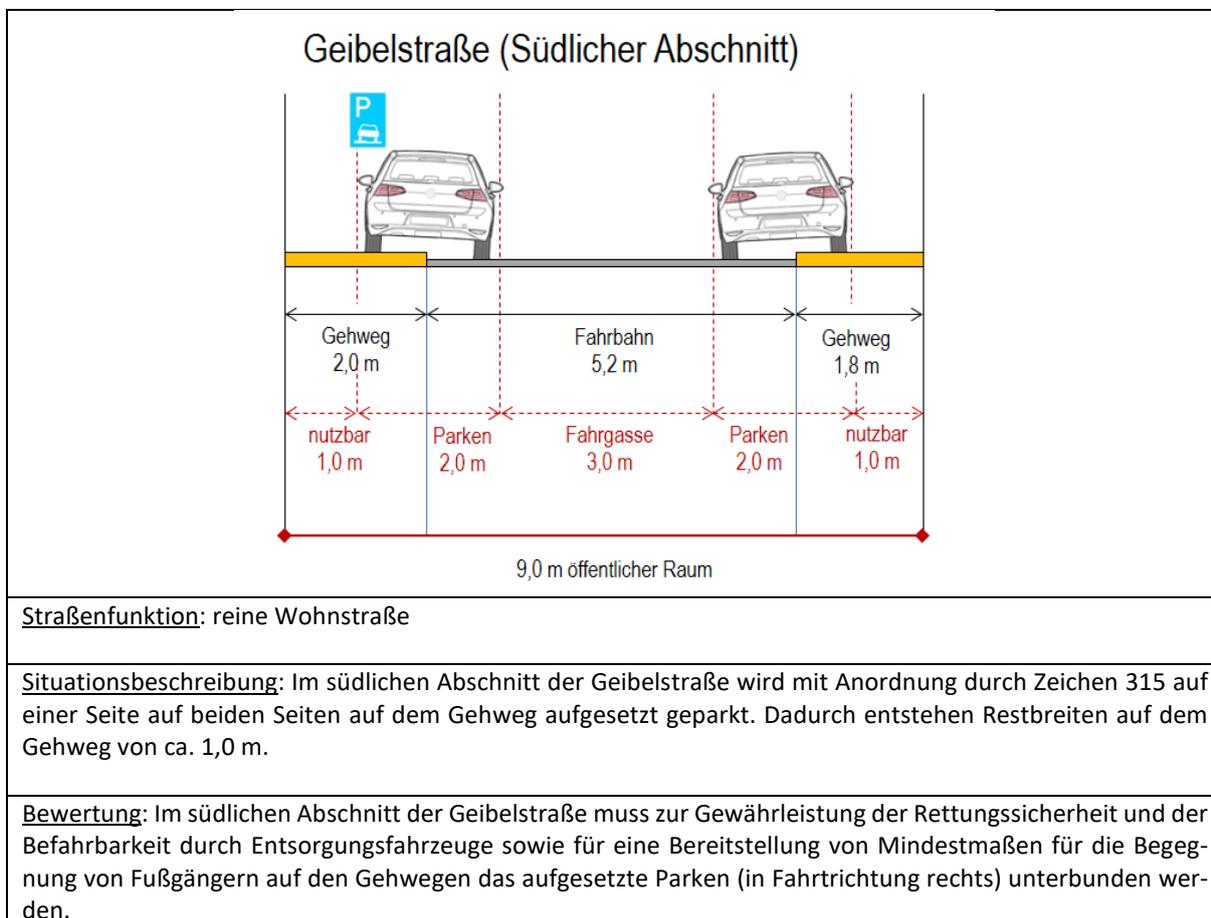
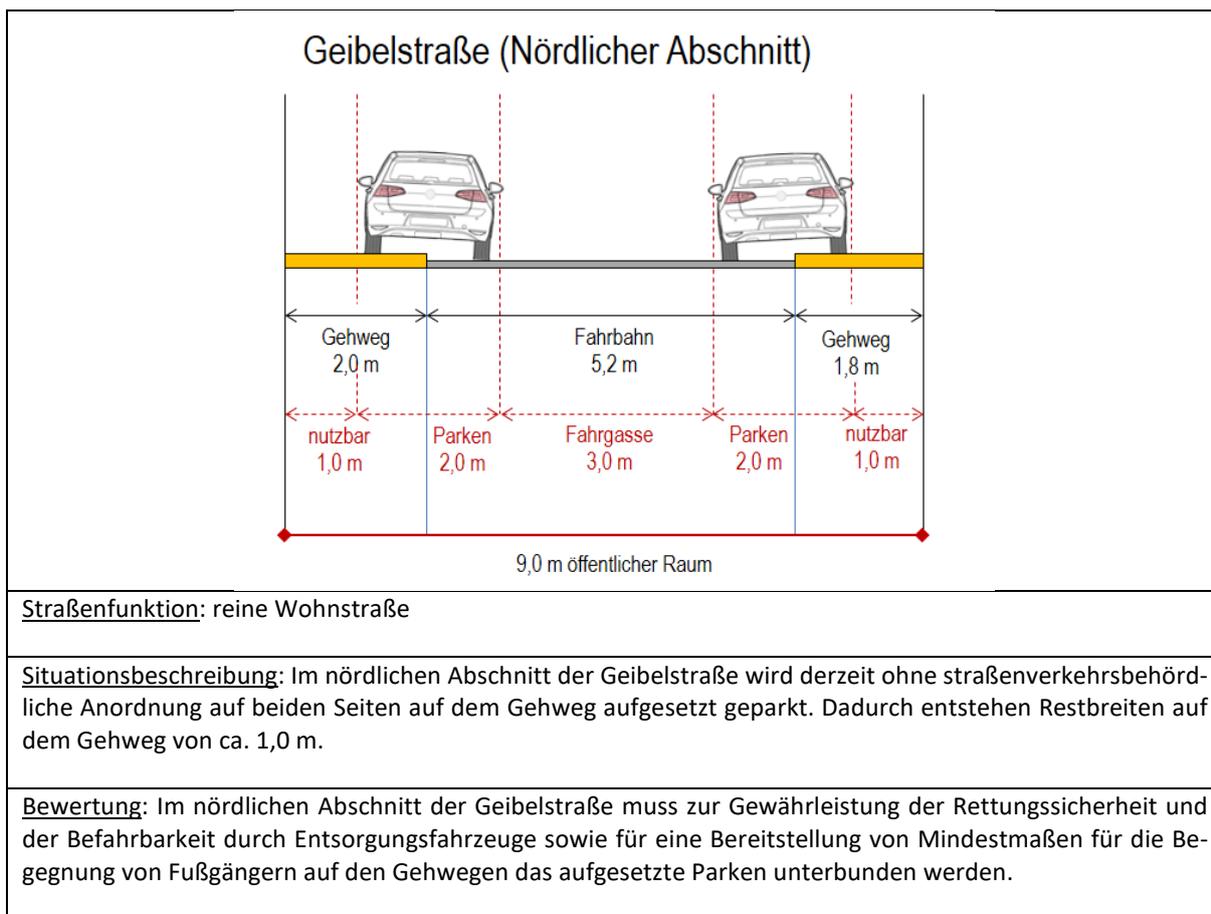


Straßenfunktion: reine Wohnstraße

Situationsbeschreibung: Im nördlichen Abschnitt der Tarmstedter Straße wird derzeit ohne Anordnung auf beiden Seiten auf dem Gehweg aufgesetzt geparkt. Dadurch entstehen Restbreiten auf dem Gehweg von ca. 1,0 m.

Bewertung: Im nördlichen Abschnitt der Tarmstedter Straße muss zur Gewährleistung der Rettungssicherheit und der Befahrbarkeit durch Entsorgungsfahrzeuge sowie für eine Bereitstellung von Mindestmaßen für die Begegnung von Fußgängern auf den Gehwegen das aufgesetzte Parken unterbunden werden.

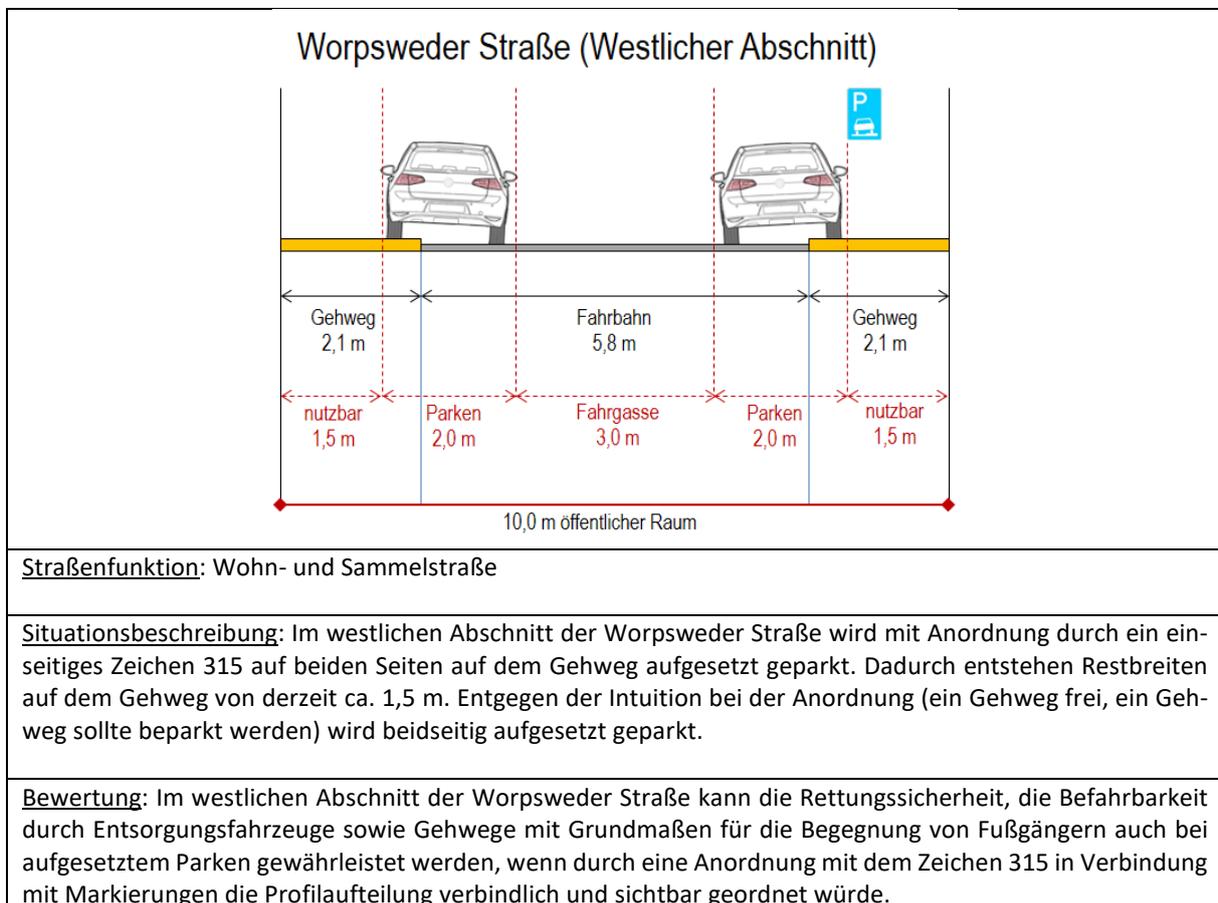
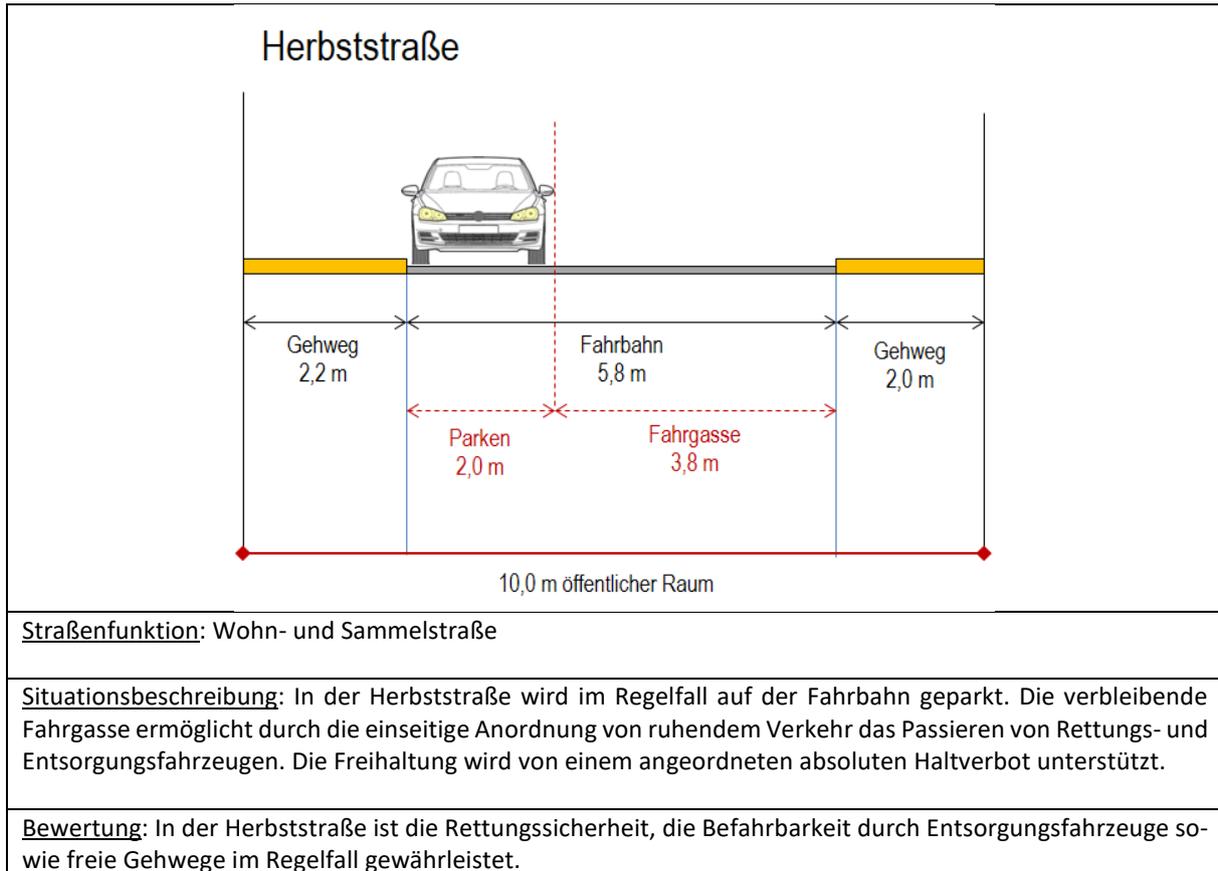


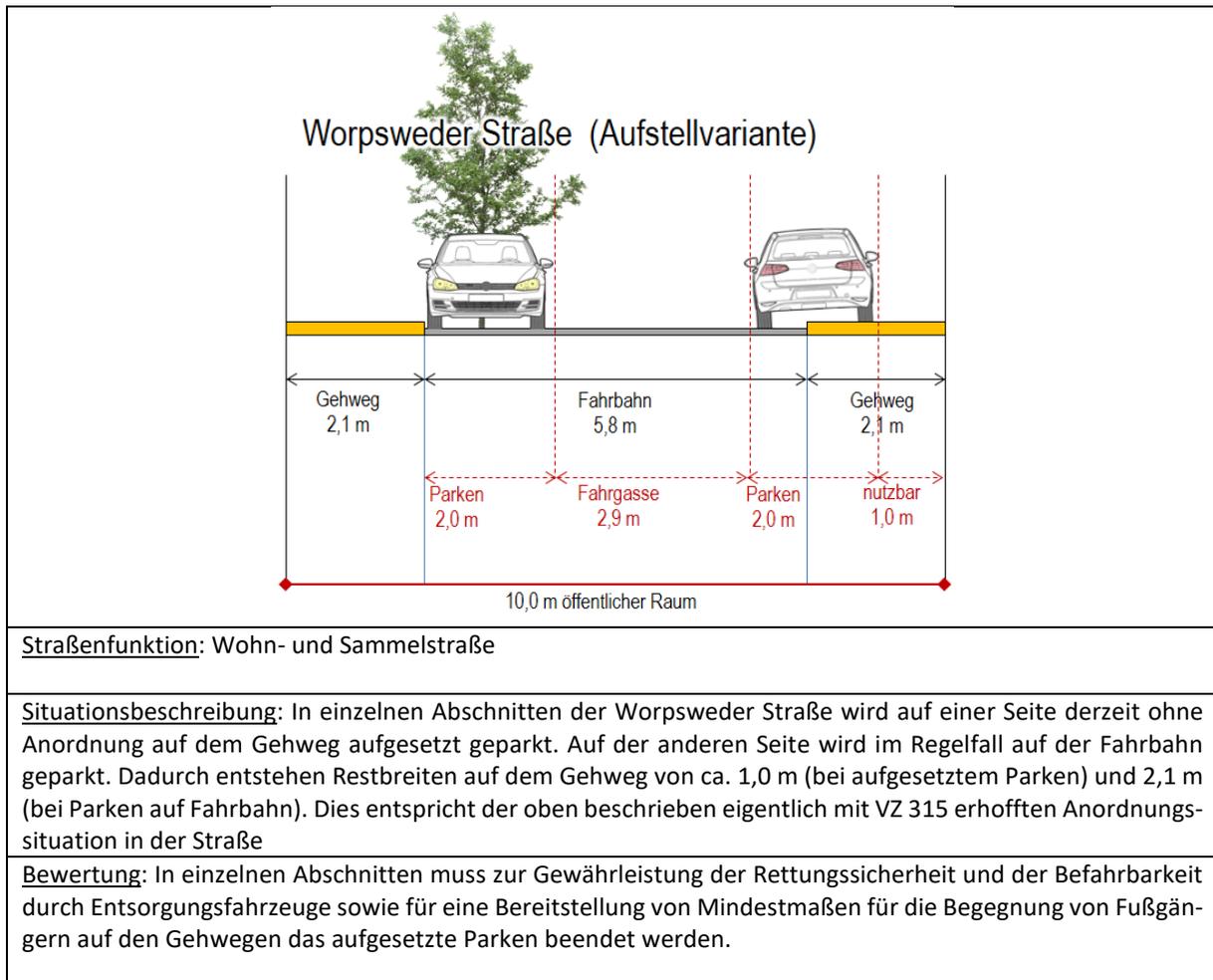


Falkenberger Straße (Nördlicher Abschnitt)	
<p style="text-align: center;">10,0 m öffentlicher Raum</p>	
Straßenfunktion: reine Wohnstraße	
Situationsbeschreibung: Im nördlichen Abschnitt der Falkenberger Straße wird derzeit ohne Anordnung auf beiden Seiten auf dem Gehweg aufgesetzt geparkt. Dadurch entstehen Restbreiten auf dem Gehweg von ca. 1,5 m.	
Bewertung: Im nördlichen Abschnitt der Falkenberger Straße müsste zur Gewährleistung der Rettungssicherheit und der Befahrbarkeit durch Entsorgungsfahrzeuge sowie für eine Bereitstellung von Mindestmaßen für die Begegnung von Fußgängern auf den Gehwegen das aufgesetzte Parken (in Fahrtrichtung rechts) grundsätzlich unterbunden werden. Die Rettungssicherheit, die Befahrbarkeit durch Entsorgungsfahrzeuge sowie die Freihaltung von Gehwegen mit absolute Grundmaßen für die Begegnung von Fußgängern könnte wie in der Andreestraße übergangsweise auch mit aufgesetztem Parken gewährleistet werden, wenn durch eine Anordnung mit dem Zeichen 315 in Verbindung mit Markierungen die Profilaufteilung verbindlich und sichtbar geordnet würde.	

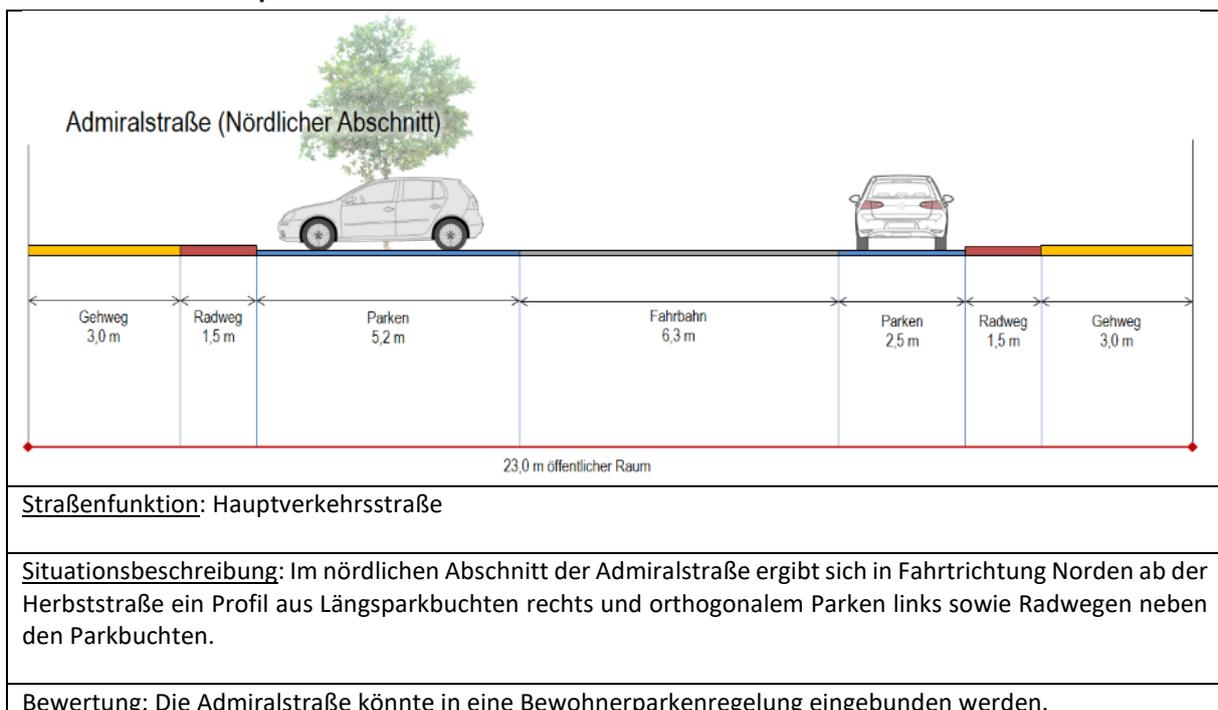
Falkenberger Straße (Südlicher Abschnitt)	
<p style="text-align: center;">10,0 m öffentlicher Raum</p>	
Straßenfunktion: reine Wohnstraße	
Situationsbeschreibung: Im südlichen Abschnitt der Falkenberger Straße wird mit Anordnung durch ein einseitiges Zeichen 315 auf beiden Seiten auf dem Gehweg aufgesetzt geparkt. Dadurch entstehen Restbreiten auf dem Gehweg von derzeit ca. 1,5 m.	
Bewertung: siehe Falkenberger Straße, nördlicher Abschnitt	

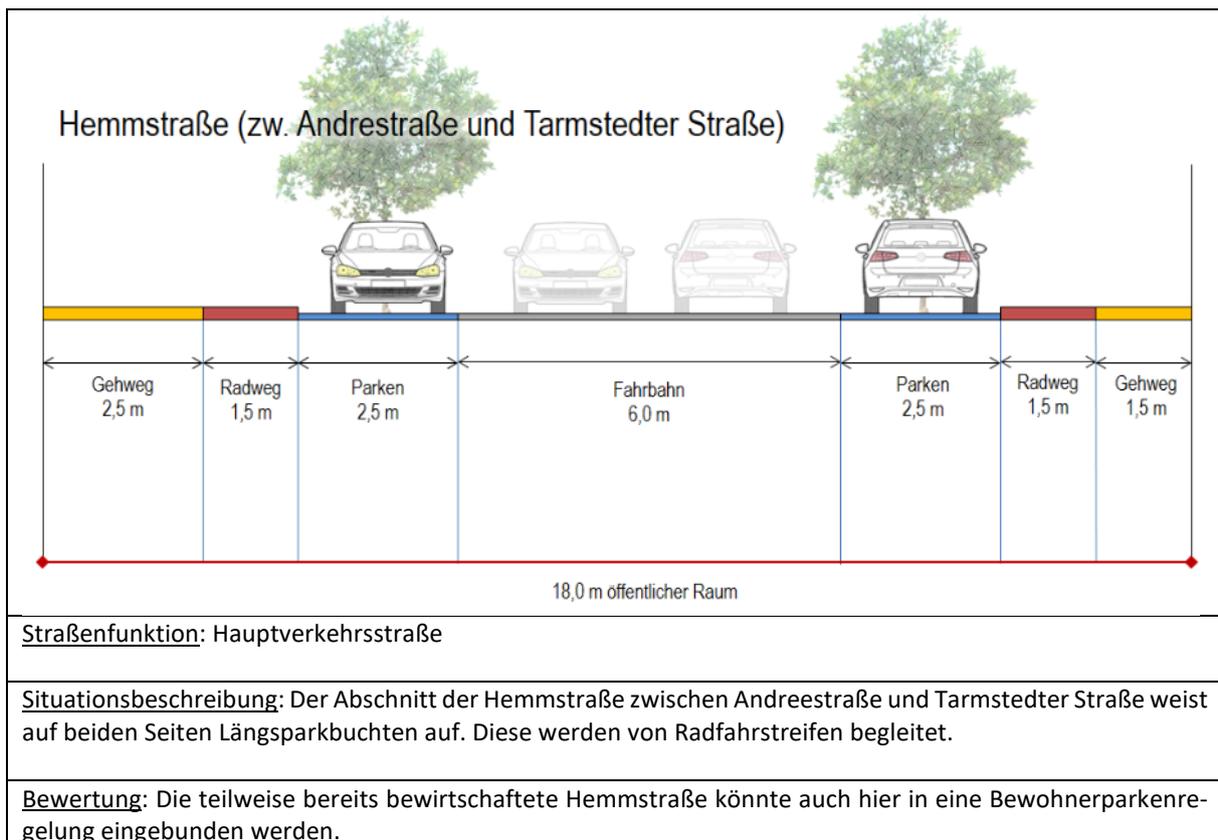
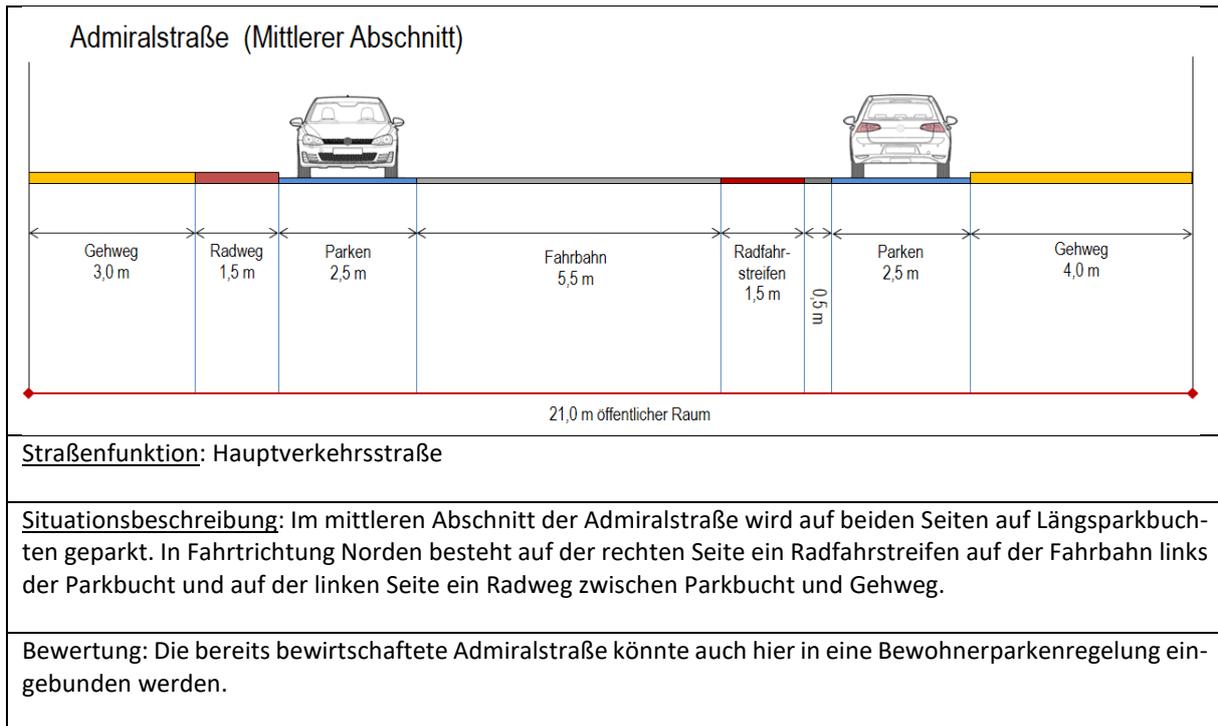
3.3.2 Profile der Wohn- und Sammelstraßen

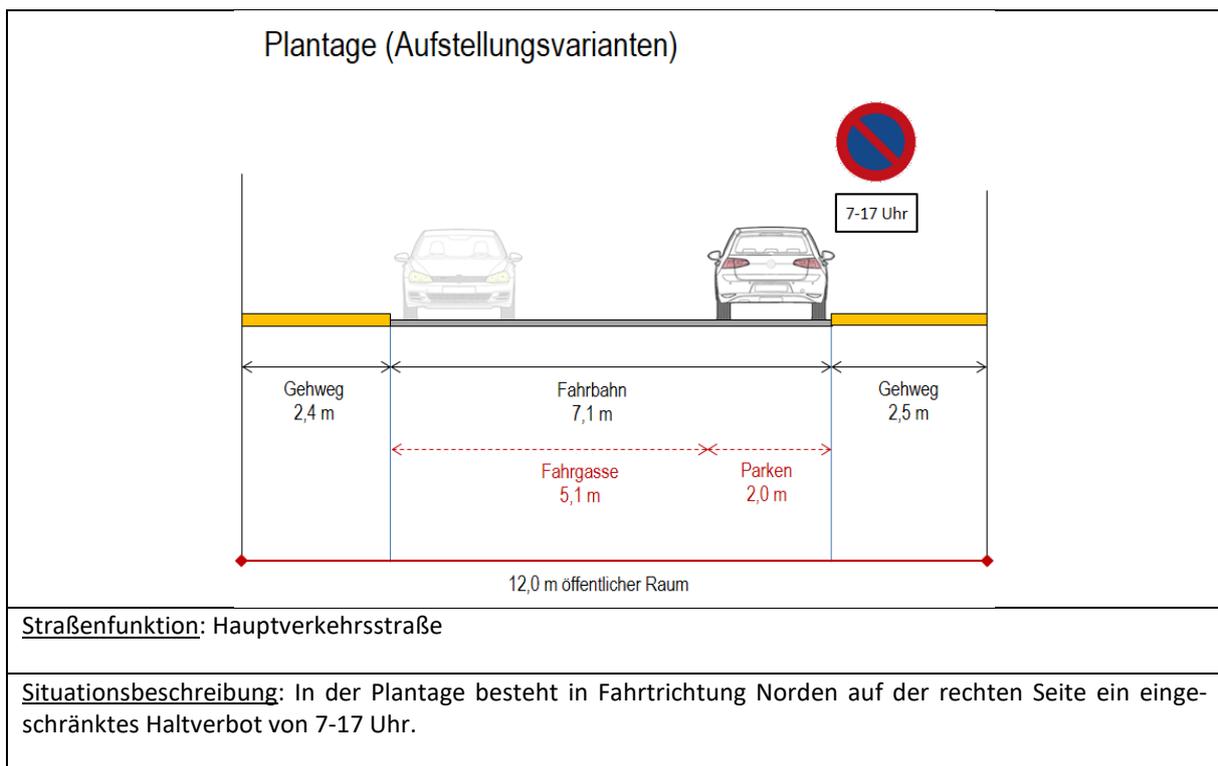
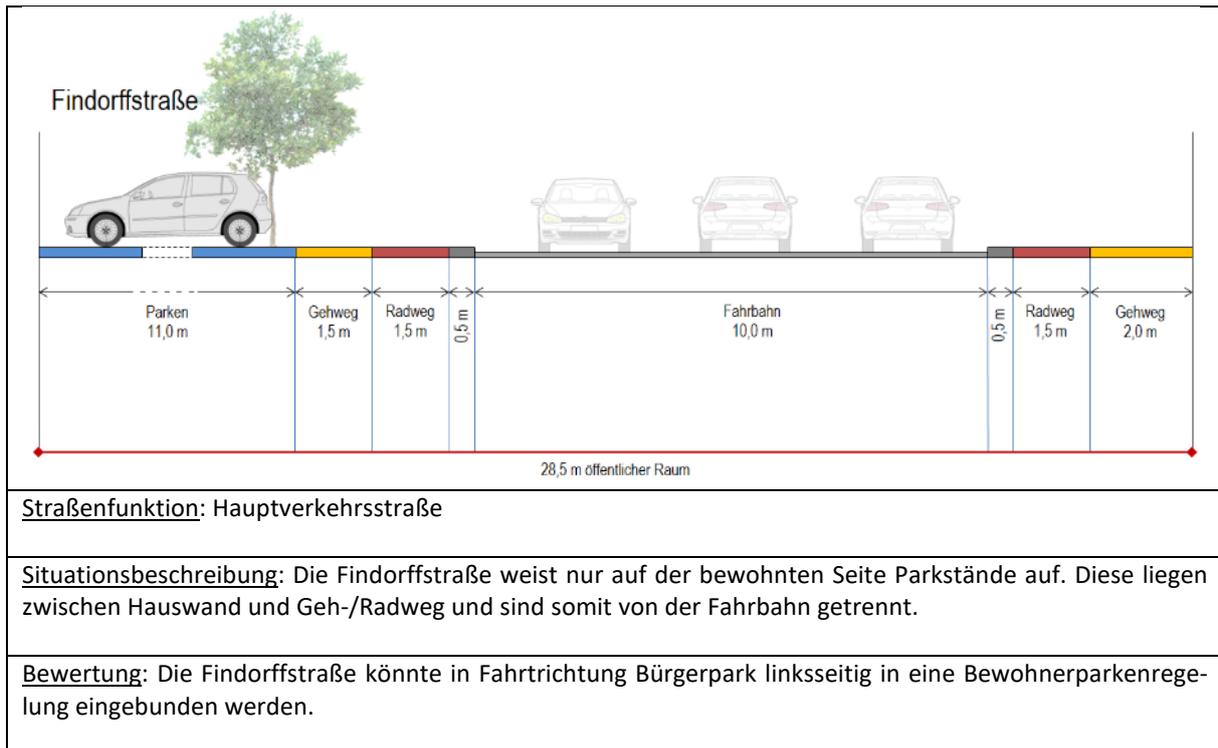




3.3.3 Profile der Hauptverkehrsstraßen

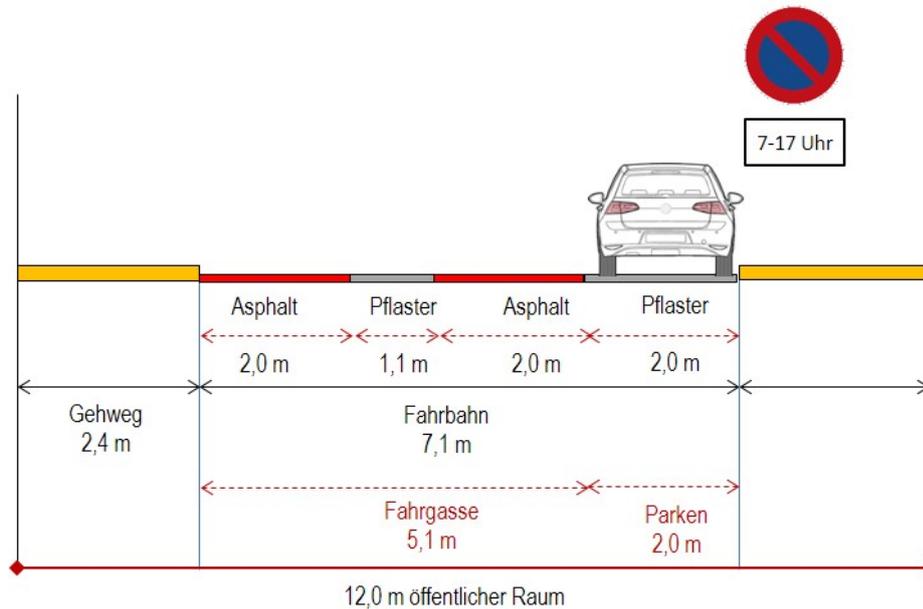






Bewertung: In der Straße Plantage können Lösungen gefunden werden, die sowohl die Bereitstellung von Radfahrstreifen wie auch das Parken ermöglichen.

Plantage (Aufstellungsvarianten)



Die Asphaltstreifen ermöglichen bequemen Radverkehr.

Diese Regelung würde sowohl verkehrsberuhigend wirken (enges Profil), dem Radverkehr eine gute Grundlage bieten, um in beide Richtungen auf Asphalt zu fahren. Gleichzeitig würde weiterhin Parkraum im öffentlichen Bereich bereitstellen, der gebraucht wird, um das Defizit im öffentlichen Raum zu reduzieren. Ohnehin sollte im Gewerbegebiet Plantage öffentlicher Parkraum auch aus grundsätzlichen Erwägungen heraus (Gleichrangigkeit von ruhendem und fahrenden Verkehr) erhalten bleiben.

4. Karten-Anhang

Karten: Auslastung Dienstag 7 Uhr und 11 Uhr



Karte: Projektskizze Fußgängermodellquartier mit Fahrradzone



Die Kartendarstellung erfolgt in Anlehnung und sinngemäßer Ausweitung des Vorschlags, der gemeinsam von BMO und dem Sprecher des Verkehrsausschusses bereits für den Bereich östlich der Admiralstraße gemacht wurde. Mit einer flächenhaften Entwicklung von verkehrsberuhigten Bereichen für die reinen Wohnstraßen und durch Anordnung von Fahrradstraßen in den Wohnstraßen mit erhöhter Erschließungsfunktion soll eine für Bremen modellhafte Entwicklung angestoßen werden.

5. Projektbeteiligte

<p>Projektleitung Thomas Kirpal (SUMS)</p>	
<p>Datenaufbereitung und Erstellung der Berichtsunterlagen Markus Otten, Sebastian Denker, Arne Hoppen, Julian Riemann, Lukas Röckl Planungswerkstatt BMO – Stadt und Verkehr Stadtbüro in der Bremer Baumwollbörse Wachtstraße 17-24, 28195 Bremen www.bmo-stadtundverkehr.de</p>	 <p>Planungswerkstatt Stadt und Verkehr</p>
<p>Parkraumuntersuchung Markus Otten, Arne Hoppen Planungswerkstatt BMO – Stadt und Verkehr Stadtbüro in der Bremer Baumwollbörse Wachtstraße 17-24, 28195 Bremen www.bmo-stadtundverkehr.de</p>	 <p>Planungswerkstatt Stadt und Verkehr</p>