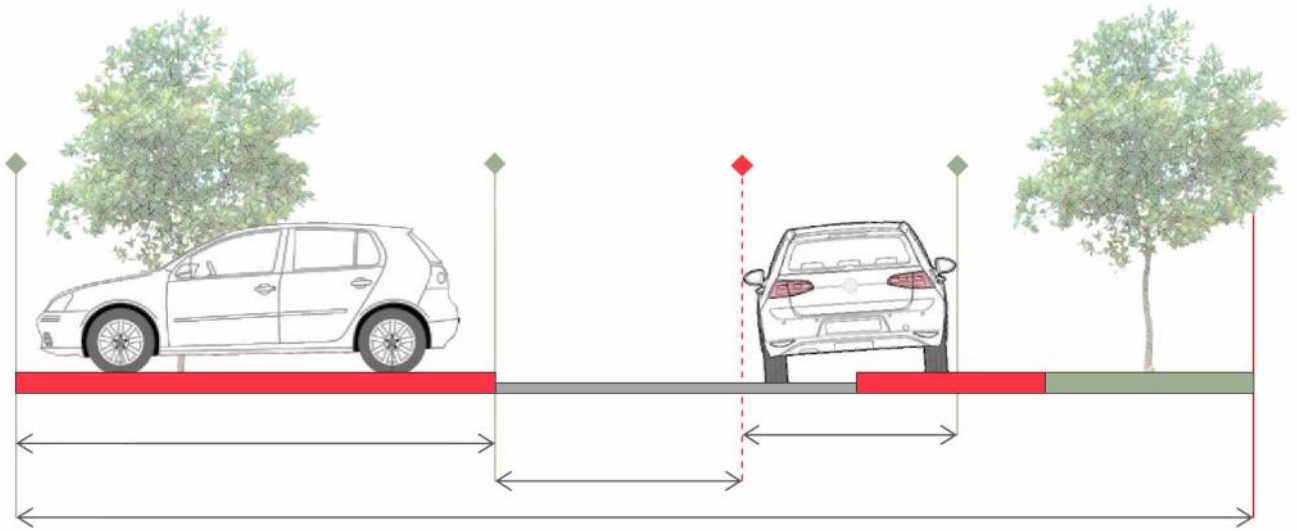


# Abschlussbericht

## *Untersuchung der Straßenraumnutzung und Parksituation in Alt-Findorff*



erstellt für:

Beirat Findorff

Ortsamt West

erstellt von:



Planungswerkstatt  
Stadt und Verkehr

**Inhaltsverzeichnis**

|  |    |
|--|----|
| Inhaltsverzeichnis .....   | 2  |
| Abbildungsverzeichnis .....  | 3  |
| Tabellenverzeichnis .....  | 3  |
| 1. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung in Alt-Findorff .....   | 4  |
| 1.1 Untersuchungsauftrag: .....  | 4  |
| 1.2 Projektverlauf: .....  | 4  |
| 1.3 Bestandsaufnahme / Untersuchung: .....   | 5  |
| 1.4 Empfehlungen: .....  | 6  |
| 2. Untersuchungsgebiet .....   | 10 |
| 2.1 Vor-Ort-Untersuchung zur Ermittlung des legalen Parkraums für Kraftfahrzeuge auf öffentlichen Flächen (AP1-1) .....        | 12 |
| 2.2 Darstellung des Parkraumpotenzials (AP 1-2) .....  | 14 |
| 3. Methodik .....  | 16 |
| 3.1 Untersuchung zur Anzahl und Lage der parkenden Kraftfahrzeuge (AP2-1) .....  | 17 |
| 3.2 Vor-Ort-Untersuchung der im öffentlichen Raum abgestellten Fahrräder (AP2-2) .....   | 19 |
| 3.3 Darstellung der Straßen im Untersuchungsgebiet im Profil (AP2-3) .....   | 20 |
| 3.3.1 Profile der Wohnstraßen .....  | 20 |
| 3.3.2 Profile der Wohn- und Sammelstraßen .....  | 28 |
| 3.3.3 Profile der Hauptverkehrsstraßen .....   | 30 |
| 4. Bewertung und Auswertung .....  | 32 |
| 4.1 Bewertung und Vertiefung der Analyse einzelner Situationen, Bedarfe und Verhaltensweisen /Shared Space (AP3) .....         | 32 |
| 4.2 Auswertung und Bewertung der Ergebnisse: Entlastungswirkung von Bewohnerparken mit Parkraumbewirtschaftung .....           | 34 |
| 4.3 Auswertung und Bewertung der Ergebnisse in Hinblick auf einen Ausbau von weiteren Carsharing-Möglichkeiten (AP5) .....     | 38 |
| 4.4 Maßnahmen zur Neuregelung der Zugänglichkeit des Quartiers bei Großveranstaltungen (Freimarkt, Osterwiese, Konzerte) ..... | 38 |
| 5. Karten-Anhang .....   | 41 |
| Karte: Kataster mit repräsentativen Straßenprofilen und Realnutzung .....  | 42 |
| Karten: Parkraumauslastung 24 Uhr mit Höchstauslastung und Mittwoch 7 Uhr als Kontrollgröße .....                              | 43 |
| Karten: Dienstag 7 Uhr und 11 Uhr .....  | 44 |
| Karten: Dienstag 15 Uhr und 19 Uhr .....   | 45 |
| Karte: Parkraumpotenzial .....   | 46 |

|  |           |
|--|-----------|
| Karte: Ergänzende Bestandsaufnahme zum Kataster / Verkehrstopografie ..... | 47        |
| Karte: Projektskizze Fußgängermodellquartier mit Fahrradzone .....         | 48        |
| <b>6. Projektbeteiligte .....</b>  | <b>49</b> |

## Abbildungsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Abbildung 1: Darstellung aus Beiratspräsentation vom 22.10.2019.....  | 4  |
| Abbildung 2: In Alt-Findorff gibt es eine nicht nur negative Kultur der Aneignung des öffentlichen Raums. Zwar nehmen Kfz-Nutzer sich ganz viel (Park-)Platz, Fußgänger/innen sind aber auch zu allen Tageszeiten auf der Fahrbahn unterwegs. Es herrscht Mischverkehr..... | 7  |
| Abbildung 3: Planungsbeispiel aus Aachen, Quelle: Präsentation von BMO am 22.10.2019.....   | 7  |
| Abbildung 4: Skizze für ein Modellquartier mit Verkehrsberuhigten Bereichen und Fahrradzone.....  | 8  |
| Abbildung 5: Untersuchungsgebiet.....   | 10 |
| Abbildung 6: klassifiziertes Straßennetz .....  | 11 |
| Abbildung 7: Ausschnitt der erstellten Katastergrundlage .....  | 13 |
| Abbildung 8: exemplarisches Straßenraumprofil, hier: Brandstraße nördlicher Abschnitt.....  | 13 |
| Abbildung 9: Ausschnitt aus der Darstellung des Parkraumpotenzials.....   | 14 |
| Abbildung 10: Fahrrad mit Dash-Cam, zusätzlicher Beleuchtung, Akku-Reserven.....  | 16 |
| Abbildung 11: Zeitraum der Erhebungsfahrten .....   | 16 |
| Abbildung 12: Parkraumauslastung im öffentlichen Raum (Erhebungszeitschnitte) .....   | 17 |
| Abbildung 13: Beispiel Gehweg Brandtstraße.....   | 33 |
| Abbildung 14: Beispiel Gehweg Timmersloher Straße.....  | 33 |
| Abbildung 15: Bildmaterial@google, Bearbeitung bmo 04.12.2019 .....   | 34 |
| Abbildung 16: Erwerbstätige und Bevölkerung in Findorff.....  | 36 |
| Abbildung 17: Bremer Rahmen für die Umsetzung von Bewohnerparken.....   | 37 |
| Abbildung 18: Cambio-Carsharing--Stationen im Umfeld Untersuchungsgebietes, Quelle: Cambiocar .....   | 38 |
| Abbildung 19: Ideenskizze zum vorläufigen "Schutzkonzept Wohnstraße" .....  | 39 |

## Tabellenverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Tabelle 1: Straßen im Untersuchungsgebiet .....                            | 11 |
| Tabelle 2: Parkpotenzial nach RAS06 und technisch .....                    | 15 |
| Tabelle 3: Straßenbezogene Auslastung nach technischem Potenzial .....     | 18 |
| Tabelle 4: Straßenbezogene Auslastung nach RAS06-Potenzial .....           | 18 |
| Tabelle 5: Tabelle 6: Zählung der abgestellten Fahrräder im Quartier ..... | 19 |

## 1. Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung in Alt-Findorff

Dieser Bericht stellt die Ergebnisse der „Untersuchung der Straßenraumnutzung und Parksituation in Alt-Findorff“ dar. In diesem ersten Abschnitt werden alle Untersuchungsschritte und Ergebnisse qualitativ beschrieben und vorgelegt.

### 1.1 Untersuchungsauftrag:

Der Beirat Findorff hat die Planungswerkstatt BMO – Stadt und Verkehr beauftragt, das Quartier „Alt-Findorff“ hinsichtlich der Belange aller Verkehrsteilnehmer im Zusammenhang mit den bestehenden Anforderungen und Belastungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr zu untersuchen. Ziel der Untersuchung waren zunächst handlungsorientierte planerische Aussagen und Ermittlung von geeigneten Maßnahmen, die auch unterhalb der Schwelle der Einführung einer Bewohnerparkenregelung Verbesserungen der Verkehrssituation herbeiführen könnten. Konkret wünschte sich der Beirat, dass bereits stadtweit erprobte Maßnahmen formuliert werden, die aus beiratseigenen Mitteln finanziert werden können. Darüber hinaus sollten Projekte in öffentlich-privater Zusammenarbeit skizziert und dabei mögliche Standorte (z.B. für Carsharing) bewertet werden. Gleichwohl hatte die Untersuchung es auch zum Ziel, aufzuzeigen, ob angesichts des auch außerhalb von Veranstaltungszeiten bestehenden Parkdrucks im Quartier die grundsätzliche Frage nach der Realisierbarkeit von Bewohnerparken positiv beantwortet werden kann.

Zu den vereinbarten Aufgaben von BMO gehörte eine Sammlung und Darstellung bereits vorliegender Vorschläge und früherer Maßnahmen hinsichtlich der im untersuchten Quartier als nicht mehr hinnehmbar empfundenen Verkehrssituation bei Veranstaltungen auf und an der Bürgerweide.

### 1.2 Projektverlauf:

In den vergangenen Jahren gab es eine Vielzahl Teil umgesetzter und wieder aufgehobener temporärer Maßnahmen zur Freimarkts- und Osterwiesenzeit, die wenigstens für Teilbereiche des Quartiers wirksam waren. Weiterhin war die Ableitung neuer Vorschläge aus den in der Untersuchung erhobenen Daten zur Verringerung der Belastungen im Quartier während abendlicher und saisonaler Veranstaltungen ein formuliertes Ziel. In Absprache mit dem Verkehrsausschuss wurde dieses Thema im Projektverlauf höher gewichtet und eine grafische Aufbereitung und Durcharbeitung des hieraus resultierenden Vorschlags „Einfahrtsverbot für ortsfremde Verkehre mit VZ 260 + und Zusatzzeichen Anlieger frei, ein Sperrkonzept für das Quartier zur Freimarktzeit vorgenommen.“ Dieser Maßnahmenvorschlag mündete in einem Beschluss des Verkehrsausschusses Findorff und anschließend recht schnell in einer die Ressorts übergreifenden Zusammenarbeit vom Senator für Inneres und der Senatorin für Mobilität.

Diese im Projektverlauf einsetzende Dynamik hinsichtlich der öffentlichen Wahrnehmung einer notwendigen dauerhaften Regulierung der Besucherverkehre des Freimarkts, für die der Beirat Findorff und BMO einen gemeinsamen ersten Vorschlag im Sinne eines Sperrkonzeptes für den Ortsteil vorgelegt hatten, hat darüber hinaus den Fokus dieser Untersuchung recht schnell auf Bewohnerparken als Mittel zur möglichen rechtskonformen Kennzeichnung von Fahrzeugen der Bewohner des Quartiers gelenkt. Mit diesem Konzept können ortsfremde Fahrzeuge außerhalb von Großveranstaltungen wie dem Freimarkt gegen Gebühr



Abbildung 1: Darstellung aus Beiratspräsentation vom 22.10.2019

parken. Während der Veranstaltungstage könnte dann auch ein Parkverbot für ortsfremde Fahrzeuge an und im Quartier durchgesetzt und sanktioniert werden.

Während des Freimarkts 2019 erfolgte eine abgewandelte Umsetzung des oben genannten vom Beirat vorgelegten Sperrkonzeptes. Durch intensive Überwachung der Ordnungsbehörden wurde während der Freimarktzeit der Sanktionsdruck bezüglich falschen und gefährdenden Parkens stark erhöht. Allerdings wirkte sich dies auch mittelbar auf die Bewohner vor Ort aus, was den Projektzielen einer verträglichen Regelung für die Bewohner zum Teil entgegensteht.

Zwischenzeitlich liegen senatorische Zusagen an den Beirat Findorff für eine Bewohnerparkenregelung im Quartier vor. Weiterhin liegen Leitlinien vor, bei deren Anwendung es möglich ist, eine Bewohnerparkregelung im Quartier in einem ersten Schritt umzusetzen. Mittelfristiges Ziel bleibt es, diese Regelungen – auch mit Hilfe von begleitenden Maßnahmen zur Attraktivierung der Angebote für den Rad- und Fußverkehr, für den ÖPNV und für das Teilen von Pkw - so zu gestalten, dass perspektivisch rechtskonforme Regelungen im Quartier auch ohne Ausnahmebeschilderungen wie mit dem Zeichen 315 (aufgesetztes Parken) möglich sind.

### 1.3 Bestandsaufnahme / Untersuchung:

Eine von BMO vorgenommene topografische Bestandsaufnahme mit allen Grundstückseinfahrten, Bodenbelägen und vielen weiteren Elementen wie Fahrradabstellanlagen und Baumnasen ist in den mit diesem Bericht vorgelegten Übersichtskarten und Detailkarten sichtbar. In diesem Bericht wird ebenfalls jede Straße in der häufig auch ordnungswidrigen Realnutzung im Profil dargestellt. Ein weiterer in dieser Untersuchung wesentlicher Aspekt war die Gewährleistung öffentlicher Sicherheit, namentlich der Passierbarkeit der Straßenprofile für Fahrzeuge der Feuerwehr aber auch der Müllabfuhr. Auch in dieser Hinsicht wurden Engstellen und problematische Bereiche erfasst und dokumentiert. Im Rahmen der Erstellung eines Betriebsplanes für eine Bewohnerparkenregelung würden diese Art Engstellen vollumfänglich aufgearbeitet und entschärft werden. Eine Notwendigkeit zur separaten Bearbeitung im Rahmen eines Rettungswegesicherungskonzeptes, wie es vor 10 Jahren im Bereich des Beirats Mitte / Östliche Vorstadt erstellt wurde, entfällt also bei Umsetzung der Maßnahme „Bewohnerparken“.

Die Arbeiten zur Bestandsaufnahme bildeten die Grundlage für die rechtliche Bewertung der planerischen Fragen des Beirats Findorff (Bewohnerparken? Shared Space? Rettungssicherheit? Freimarktregelung?).

Die Bestandsaufnahme war die wesentliche Voraussetzung zur Feststellung der ordnungsgemäßen Parkraumkapazität im öffentlichen Verkehrsraum gemäß StVO. 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 Planungswerkstatt BMO – Stadt und Verkehr hat im Nachgang zur topografischen Bestandsaufnahme eine erste rechtliche Bestandsaufnahme durchgeführt. Auf dieser Basis konnten schließlich die Auslastungsuntersuchungen folgen. 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. Weiterhin spielen im Untersuchungsgebiet zur Herstellung von Parkständen sogenannte „freigelegte Vorgartengründe“ eine umfangreiche Rolle.

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

im Sommer 2019 außerhalb der Ferienzeit an einem Dienstag zu fünf Tageszeiten und in einer sechsten Befahrung am folgenden Mittwochmorgen erfasst. Die Bestandsaufnahme wurde nur in geringem Maße von Sondersituationen wie Baustellen beeinflusst; bzw. diese haben bei der Bilanzierung keine Rolle gespielt, da die Verdrängung von Fahrzeugen allein auf die ordnungswidrigen Stellplätze innerhalb des Quartiers stattgefunden hat, bzw. im Umfeld sogar noch freies Potenzial vorgefunden wurde (Fahrbahnrand Eickendorfer Straße).

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 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.

## 1.4 Empfehlungen:

### 1. Einführung einer Bewohnerparkenregelung

Auf Basis der festgestellten nach §12 StVO ordnungsgemäßen und der angeordneten Parkkapazitäten im öffentlichen Raum in Verbindung mit einem moderaten privaten Stellplatzangebot ist eine Einführung von Bewohnerparken möglich, da ein Potenzial von gut 10% der Fahrzeuge besteht, die keine Berechtigung für einen Bewohnerparkausweis ermöglichen und daher „verschwinden“ werden. Perspektivisch ist anzustreben, den Bestand von privaten Kfz durch geeignete alternative Angebote zu reduzieren und zusätzliche private Stellplatzangebote im Umfeld zu befördern, um in einem festgelegten Zeitraum die Gehwege sukzessive vom aufgesetzten Parken zu befreien.

Im Rahmen der notwendigen Berücksichtigung der Belange der Rettungssicherheit aber auch der Befahrbarkeit durch Entsorgungsfahrzeuge ist es aufgrund der Breite der vorgefundenen verschiedenen 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. Freigelegte Vorgartengründe bedürfen im Quartier der besonderen Betrachtung und Behandlung, da es Anlass gibt, diese als baulich hergestellte Parkstände einzuschätzen.

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 geplant ist. Tagsüber bestehen in den Wohnstraßen Stellplatzreserven, die im Rahmen einer Bewirtschaftung mit Parkscheinautomaten auch von auswärtigen Besuchern genutzt werden können. Dies korreliert auch mit den Bedarfen des Findorffmarktes an Parkplätzen für Besucher und regelt mittelbar die Frage nach den dauerhaft abgestellten Marktfahrzeugen, die nunmehr keine Berechtigung mehr hätten.

Die Hauptverkehrsstraßen sollten nur abends und nachts in die Bewohnerparkenregelung einbezogen werden. Tagsüber wird eine Bewirtschaftung der dortigen Stellplätze empfohlen.

### 2. Verkehrsberuhigte Bereiche / Modellquartier für den Fußverkehr

Auf Basis der Untersuchungsergebnisse wird 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 „Shared Space“ als Stichwort für die Untersuchung mit auf den Weg gegeben.



Abbildung 2: In Alt-Findorff gibt es eine nicht nur negative Kultur der Aneignung des öffentlichen Raums. Zwar nehmen Kfz-Nutzer sich ganz viel (Park-)Platz, Fußgänger/innen sind aber auch zu allen Tageszeiten auf der Fahrbahn unterwegs. Es herrscht Mischverkehr.

Verkehrsberuhigte Bereiche sind die bis heute zeitgemäße Antwort auf den Wunsch nach Entschleunigung und Gestaltbarkeit des öffentlichen Raums. Dafür bedarf es keiner unmittelbaren baulichen Umgestaltung der Verkehrsflächen. Vielmehr ist mit kreativer Befassung der vorhandenen Straßenprofile eine ausdifferenzierte Nutzungszuweisung möglich, die auch auf den baulich hergestellten Gehwegen Nutzungen des öffentlichen Raums mit der ganzen Palette Stadtmobiliars vom Fahrradständer, über feste Aufstellbereiche für Mülltonnen am

Abholtag, mehr Bäume und sonstigem Grün bis hin zum Spiel- oder Sportgerät ermöglicht. In der Verwaltungsvorschrift zum Verkehrszeichen 325 (verkehrsberuhigter Bereich) wird festgehalten, dass die mit Zeichen 325 gekennzeichneten Straßen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln müssen, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. Das ist, wie das Foto oben verdeutlicht, auch möglich, ohne dass durchgängig ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich ist. Auch im Fahrradmodellquartier in der Bremer Neustadt wird am Neustadtswall nur abschnittsweise Niveaugleichheit hergestellt.

Die Stadt Aachen ermöglicht es im Rahmen der Bürgerbeteiligung zu Umbauten bei Kanalsanierungen in Wohnstraßen regelmäßig getrennter Straßenraumgestaltung oder niveaugleichem Umbau zu entscheiden. In der Stadt Aachen wird dabei regelmäßig auch schon aufgrund der geringeren Kosten für einen niveau-

### Verkehrsberuhigte Bereiche in Alt-Findorff? Beispiel aus Aachen

**Mögliche Variante - verkehrsberuhigter Bereich**

- Vorteile:
  - › Fußgängerschutz und Barrierefreiheit gewährleistet
  - › Parken kann im hohen Maße erhalten bleiben
  - › Richtlinien werden eingehalten
  - › Geschwindigkeitsreduzierung
  - › Reduzierung der Verkehrsmenge

Zeichen 325.1: Verkehrsberuhigter Bereich  
Quelle: Straßenverkehrsordnung (StVO)

| Klassische Verkehrsfläche |                    |                  | Verkehrsberuhigter Bereich |                  |                        |                         |
|---------------------------|--------------------|------------------|----------------------------|------------------|------------------------|-------------------------|
| Gehweg<br>2,20 m          | Fahrbahn<br>8,50 m | Gehweg<br>2,05 m | Mischverkehr<br>1,77 m     | Parken<br>2,00 m | Mischverkehr<br>3,50 m | Multifunktion<br>2,60 m |
| 9,75 m                    |                    |                  | 9,75 m                     |                  |                        |                         |

Dr.-Josef-Lamby-Str. 6, Verkehrsberuhigter Bereich (Blickrichtung Kolpingstraße)

Dr.-Josef-Lamby-Str. 6, Verkehrsberuhigter Bereich (Blickrichtung Kolpingstraße)

Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsangelegenheiten, Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität, 22.05.2019

stadt aachen

bmo  
Planungswerkstatt  
Stadt und Verkehr

Abbildung 3: Planungsbeispiel aus Aachen, Quelle: Präsentation von BMO am 22.10.2019

gleichen Umbau plädiert. Dies verdeutlicht, dass der Umbau sukzessive erfolgen und der Anordnung als verkehrsberuhigter Bereich nachfolgen kann, wenn durch "Möblierung" des Straßenraums z. B. Blumenkübeln, Spielgeräten, Fahrradabstellanlagen [...] der geforderte Gesamteindruck einer „überwiegenden Aufenthaltsfunktion bereits erreicht wurde.

Grundsätzlich könnte in Findorff auch ohne Umbau von links nach rechts betrachtet stets folgendes Profil angewendet werden:

1. separater Gehweg
2. Streifen für den ruhenden Kfz-Verkehr neben dem Bordstein
3. Mischverkehr auf der verbleibenden Fahrgasse
4. Anordnung des zweiten Gehwegs als Multifunktionsbereich

Es besteht also für verkehrsberuhigte Bereiche weder eine Verpflichtung noch eine unbedingte Notwendigkeit zur (sofortigen) baulichen Umgestaltung des Straßenprofils, sehr wohl aber eine Pflicht zur konzeptionellen Befassung mit der jeweiligen Straße. In diesem Sinne regt die Planungswerkstatt BMO-Stadt und Verkehr für das Quartier in Alt-Findorff eine Entwicklung als Fußgänger- und Fahrradmodellquartier an, das mit einer Kombination von als Fahrradzone ausgewiesenen Straßen (West-Ost-Richtung) und verkehrsberuhigten Bereichen (Nord-Süd-Richtung) strukturiert werden könnte.



Abbildung 4: Skizze für ein Modellquartier mit Verkehrsberuhigten Bereichen und Fahrradzone.



### **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 frei werdende 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)

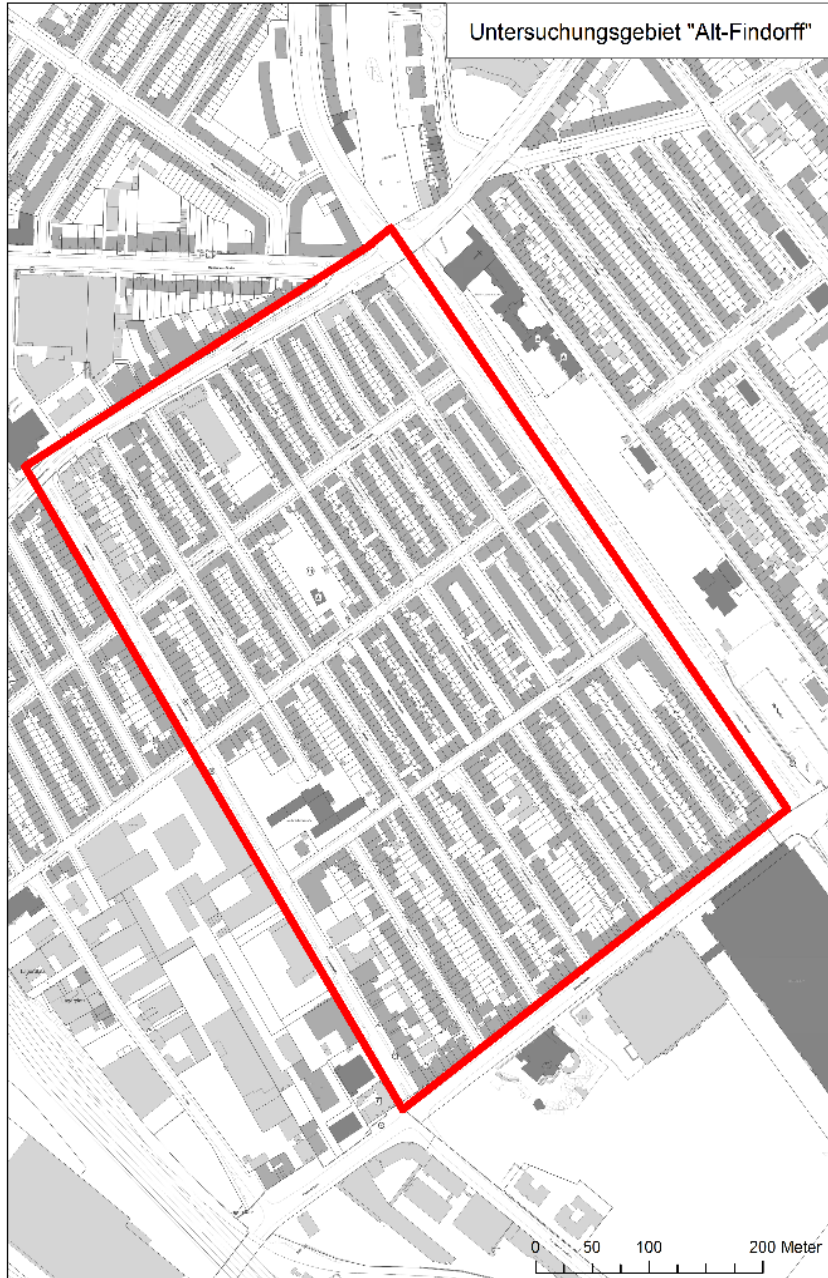
### **6. Private Stellplatzangebote / E-Mobilität**

Empfohlen wird die gezielte polyzentrische Entwicklung von privaten Stellplatzangeboten im Ortsteil. Geeignet dafür sind vor allem bereits vorhandene ebenerdige Stellplatzanlagen im Bereich der Plantage (Supermärkte, etc.), die in einfacher Form aufgestockt werden könnten. Neben der Aufnahme von Fahrzeugen, die bilanziell im Straßenraum überzählig sind, wenn sukzessive auch das erlaubte aufgesetzte Parken reduziert würde, werden bereits kurzfristig auch für Fahrzeuge, für die kein Bewohnerparkausweis erworben werden kann Stellplätze benötigt. Weitere Bedarfe bestehen für Stellplätze für Beschäftigte der ortsansässigen Firmen. Hier sollten private Angebote die Angebotslücke schließen helfen.

Ein weiterer möglicher positiver Effekt zentraler privater Angebote 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

Das Untersuchungsgebiet in „Alt-Findorff“ umfasst insgesamt 21 verschiedene Straßenabschnitte. Mit der Ortsfahrbahn in der Eickedorfer Straße besteht eine Besonderheit, da hier zum einen sehr umfangreiche orthogonale Parkaufstellungen bestehen, andererseits dafür auch erhebliche Bedarfe



aufgrund des anliegenden Geschosswohnungsbaus bestehen. Insgesamt ist das Quartier von außenliegendem Geschosswohnungsbau und innenliegenden altbebauten Straßen mit Bremer Häusern geprägt. Diese Wohnstraßen bilden eine in Bremen begehrte Wohnlage. Auch aus diesem Grund ist die Motorisierungsquote im Quartier recht hoch. Wohnlagen mit hohem Geschosswohnungsanteil tendieren in Bremen in der Regel zu einem geringeren Kfz-Besitz. Der hier vorliegende Bericht arbeitet mit einer Kategorisierung der Straßen, um nach der Analyse der Funktionen und der Bestandsaufnahme schließlich zu einer konzeptionellen Gesamtaussage gelangen zu

Abbildung 5: Untersuchungsgebiet

können. Die Ortsfahrbahn der Eickedorfer Straße wird dabei in diesem Bericht beispielsweise den sogenannten Sammelstraßen zugeordnet. Die Hauptfahrbahn der Eickedorfer Straße gehört zu den Hauptverkehrsstraßen im Quartier und grenzt an den Findorffmarkt. Funktional lassen sich daher neben den vier Hauptverkehrsstraßen, die das Gebiet einrahmen, in einer nachgeordneten Ebene vier Sammelstraßen (Winter, Herbst, Worpstedter, Ortsfahrbahn der Eickedorfer Straße) und dreizehn weitere Wohnstraßen unterscheiden. Bei allen insgesamt siebzehn Straßen, die innerhalb des Quartiers liegen, handelt es sich um Einbahnstraßen.

Tabelle 1: Straßen im Untersuchungsgebiet

| Straße                          | Länge (m)     | Straßenklassifikation       |
|---------------------------------|---------------|-----------------------------|
| Hemmstraße                      | 373 m         | HVS                         |
| Eickedorfer Straße              | 580 m         | HVS                         |
| Ortsfahrbahn Eickedorfer Straße | 580 m         | Sammelstraße/Anliegerstraße |
| Findorffstraße                  | 432m          | HVS                         |
| Admiralstraße                   | 612 m         | HVS                         |
| Goesselstraße                   | 200 m         | Anliegerstraße              |
| Brandtstraße                    | 348 m         | Anliegerstraße              |
| Sommerstraße                    | 200 m         | Anliegerstraße              |
| Buddestraße                     | 200 m         | Anliegerstraße              |
| Grünbergstraße                  | 200 m         | Anliegerstraße              |
| Thielenstraße                   | 200 m         | Anliegerstraße              |
| Winterstraße                    | 373 m         | Sammelstraße/Anliegerstraße |
| Borgfelder Straße               | 376 m         | Anliegerstraße              |
| Katrepeler Straße               | 380 m         | Anliegerstraße              |
| Timmersloher Straße             | 383 m         | Anliegerstraße              |
| Lilienthaler Straße             | 132 m         | Anliegerstraße              |
| Blocklander Straße              | 132 m         | Anliegerstraße              |
| Lohmannstraße                   | 343 m         | Anliegerstraße              |
| Herbststraße                    | 357 m         | Sammelstraße/Anliegerstraße |
| Seeberger Straße                | 253 m         | Anliegerstraße              |
| Worpsweder Straße               | 349 m         | Sammelstraße/Anliegerstraße |
| <b>Gesamtlänge</b>              | <b>7003 m</b> |                             |

Im Untersuchungsraum wurden zunächst eine gesamte Straßenlänge von 7 km entsprechend 14 km Bordsteinkante ermittelt. Eine Betrachtung der Baublockdaten im Untersuchungsgebiet hat gezeigt, dass das Quartier 5041 Einwohner zählt. Der Anteil der theoretisch fahrfähigen Bevölkerung (älter 18 Jahre) im Quartier lag im Jahr 2015 bei 86%. 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. 3400 Haushalte (rechnerische Fortschreibung der Baublockdaten des Statistischen Landesamtes von 2015), von denen 44,7% ein in Bremen angemeldetes Fahrzeug besitzen. Das Quartier weist aufgrund der umfangreichen Bereiche mit Geschosswohnungsbau eine recht hohe Fluktuationsrate bei den Bewohnern auf. Die durchschnittliche Wohndauer der über 18-jährigen beträgt im



Abbildung 6: klassifiziertes Straßennetz

Quartier 11,5 Jahre. In Gesamt-Findorff beträgt diese 12,8 Jahre und in der Stadt Bremen 13,5 Jahre. Das Untersuchungsgebiet lässt sich daher in Teilen als ein typisches „Ankunftsquartier“ für Bremen definieren. Daraus lassen sich die teilweise auch die in der Untersuchung gezählten hohen Quoten von Fahrzeugen mit externen Kennzeichen erklären. Im Laufe der Untersuchung wurden viele Fahrzeuge mit externen Kennzeichen beobachtet, die dauerhaft im Quartier verbleiben und demnach nicht als „gebietsfremder ruhender Verkehr“ bezeichnet werden können.

Die Auswertung der Zulassungsstatistiken hat ergeben, dass im Untersuchungsgebiet 1334 private Pkw, 43 gewerbliche Pkw sowie 142 Motorräder bzw. Roller angemeldet sind. Für das Quartier wurde demnach eine gewichtete Stellplatznachfrage von 1425 Parkständen bzw. Stellplätzen bestimmt. Das Straßennetz des Quartiers wurde in 68 Teilabschnitte unterteilt. Davon wurde in 19 Abschnitten ordnungswidriges aufgesetztes Parken identifiziert. Weiterhin existieren 13 Abschnitte in denen aufgesetztes Parken ordnungsgemäß nach VZ 315 genehmigt wurde. In den verbleibenden 36 Abschnitten wird ordnungsgemäß am Bordstein oder in Parkbuchten bzw. auf dem Seitenstreifen geparkt.

## **2.1 Vor-Ort-Untersuchung 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 die öffentlichen Verkehrsflächen, für die der legal genutzte Parkraum ermittelt wurde. Die Ermittlung des legalen Parkraums erfolgte auf Basis der Auswertung der Vor-Ort-Untersuchungen (Fahrgassenbreiten, Einfahrten, Topografie und Straßenmöblierung) nach StVO, RAS06 und unter Berücksichtigung juristischer Kommentarwerke und der vorhandenen Verkehrsordnungen mit Verkehrszeichen zum Parken.

Zur Abgrenzung des öffentlichen Verkehrsraums zu den privaten Flächen hat BMO einen GIS-Layer zur Anwendung gebracht, der die stadteigenen Flächen von den privaten Eigentümern abgrenzt. Stadteigene Flächen sind nicht notwendigerweise öffentliche Verkehrsflächen. Vielfach werden im Quartier private Flächen als öffentliche Verkehrsflächen genutzt (freigelegte Vorgartengründe). Soweit notwendig und hilfreich hat BMO Grundstücksabgrenzungen öffentlicher Liegenschaften wie Schulen in die Analyse mit einbezogen und – wenn nötig – gesondert ausgewiesen.

Grundsätzlich erfolgte die Ermittlung des legalen Parkraums auf Basis der Vor-Ort-Untersuchung. In Verbindung mit einem vereinfachten ergänzenden Aufmaß, d. h. Breiten wurden soweit verfügbar gemäß Kataster ermittelt und durch eine Vor-Ort-Aufnahme von für die jeweilige Straße repräsentativer Abschnitte wurden 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 wurde in einem Geoinformationssystem als nach Themen differenzierte Kartenlayer digitalisiert. Auf diese Weise konnten später im Detail kartografisch abgebildete Bestandsaufnahmen der Parkraumbelastung unmittelbar durch Verschneidung quantitativ und rechtlich ausgewertet werden. Das Geoinformationssystem „erkennt“ so, ob ein Fahrzeug auf dem Gehweg, oder auf einem Parkstreifen oder vor einer Garage geparkt wurde.

Die Datenerhebung vor Ort erfolgte mit Unterstützung einer am Fahrradlenker fest installierten Kamera. Die feste Montage hilft bei dieser Art von Untersuchung dabei, subjektive Eindrücke und Verhal-

tensweisen des Kartierers beim erfassten Bild weitgehend zu reduzieren. Gleichzeitig konnte so die sichere Bewegung des Kartierers im Straßenverkehr gewährleistet werden.



Abbildung 7: Ausschnitt der erstellten Katastergrundlage

## Brandstraße 2 (Realnutzung)

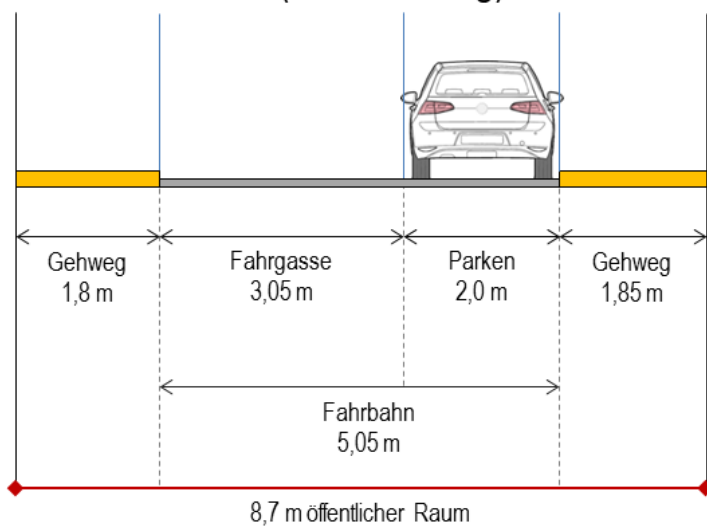


Abbildung 8: exemplarisches Straßenraumprofil, hier: Brandstraße nördlicher Abschnitt

## 2.2 Darstellung des Parkraumpotenzials (AP 1-2)

Der erhobene Straßenraum wurde bezüglich des legalen Stellplatzangebots unter Anwendung der StVO-Kriterien auf die vorgefundenen Verkehrstopografie umfassend analysiert. Dabei wurde die Freihaltung von Einmündungen berücksichtigt. Die Fluchtlinien der Eckgebäude dienten als Orientierung. 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 Taxisstände 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 RAST06 (Mindestlänge 5,20 Meter → Restflächen entfallen) unterschieden



Abbildung 9: Ausschnitt aus der Darstellung des Parkraumpotenzials

Nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen aus dem Jahr 2006 (RASt06) 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 RASt06 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 RASt06 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.

Tabelle 2: Parkpotenzial nach RAS06 und technisch

| <b>Straße</b>                     | <b>Parkpotenzial (RAS06; 5,20 m und 2,50 m)</b> | <b>Parkpotenzial (technisch)</b> |
|-----------------------------------|---|----------------------------------|
| Admiralstraße                     | 44  | 45                               |
| Blocklander Straße                | 21  | 22                               |
| Borgfelder Straße                 | 59  | 61                               |
| Brandtstraße                      | 53  | 58                               |
| Buddestraße                       | 31  | 34                               |
| Eickedorfer Straße                | 99  | 100                              |
| Eickedorfer Straße (Ortsfahrbahn) | 213   | 220                              |
| Findorffstraße                    | 45  | 48                               |
| Goesselstraße                     | 28  | 31                               |
| Grünbergstraße                    | 71  | 72                               |
| Hemmstraße                        | 15  | 15                               |
| Herbststraße                      | 51  | 52                               |
| Katrepeler Straße                 | 107   | 115                              |
| Lilienthaler Straße               | 56  | 59                               |
| Lohmannstraße                     | 73  | 86                               |
| Seeberger Straße                  | 34  | 39                               |
| Sommerstraße                      | 31  | 32                               |
| Thielenstraße                     | 68  | 69                               |
| Timmersloher Straße               | 53  | 58                               |
| Winterstraße                      | 39  | 42                               |
| Worpsw ederstraße                 | 62  | 75                               |
| <b>Gesamt</b>                     | <b>1.253</b>                                    | <b>1.333</b>                     |

Aus der Analyse wurde für das Untersuchungsgebiet so ein legales Stellplatzangebot von 1253 (nach RAS06) bzw. 1333 (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 aktuelle Stellplatzpotenzial 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**

Weiterhin konnte eine Abschätzung über die privaten Stellplätze im Untersuchungsgebiet ermittelt werden, die in erster Linie auf der Erhebung der Garagen und Einfahrten beruht.

Darüber hinaus wurde im ALKIS (nutzungsbezogenes Kataster von Geoinformation) nach privaten Stellplätzen und Garagen im Untersuchungsraum gesucht. Erfahrungsgemäß werden hier deutlich weniger als 50% der tatsächlichen Kapazitäten dargestellt. Im nächsten Schritt wurden Luftbilder ausgewertet. Schrägansichten der verschiedenen Online-Dienste ermöglichten Einblicke auch in Hinterhöfe. Anschließend konnte über die Erhebung der im Quartier bestehenden Einfahrten (275) eine Abschätzung von mindestens 300 privaten Stellplätzen im Untersuchungsgebiet getroffen werden.

### 3. Methodik

Zur Erhebung der Daten, die für die Parkraumuntersuchung in „Alt-Findorff“ benötigt wurden, hat BMO Erhebungsfahrten im Quartier unternommen. Mit Hilfe von videogestützten Befahrungen wurden an einem Dienstag in fünf zeitlich getrennten Untersuchungsschnitten (eine sechste Befahrung erfolgte am nächsten Morgen) die Parksituationen in den Straßen erfasst. Auf diese Weise ist neben den Auslastungskarten auch eine entsprechende Verlaufsdarstellung in Form eines Balkendiagramms entstanden, das im Grundsatz für alle Straßen im Untersuchungsgebiet vorliegt. Um das gesamte Untersuchungsgebiet im angestrebten Zeitschnitt von unter einer Stunde zu erfassen, wurden zwei Mitarbeiter (Otten/Kröger) von BMO eingesetzt, die mit Fahrrädern und Kameras ausgerüstet waren. 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.



Abbildung 10: Fahrrad mit Dash-Cam, zusätzlicher Beleuchtung, Akku-Reserven

Die Erhebung per Befahrung wurde im Zeitraum vom 25.06.2019 (7 Uhr) bis zum 26.06.2019 (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.

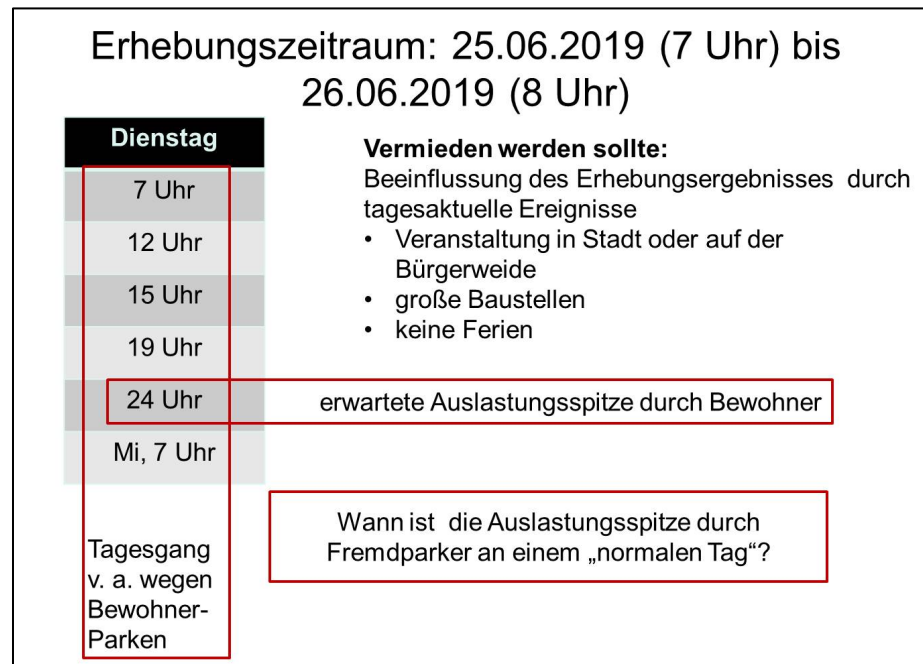


Abbildung 11: Zeitraum der Erhebungsfahrten



### 3.1 Untersuchung zur Anzahl und Lage der parkenden Kraftfahrzeuge (AP2-1)

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.

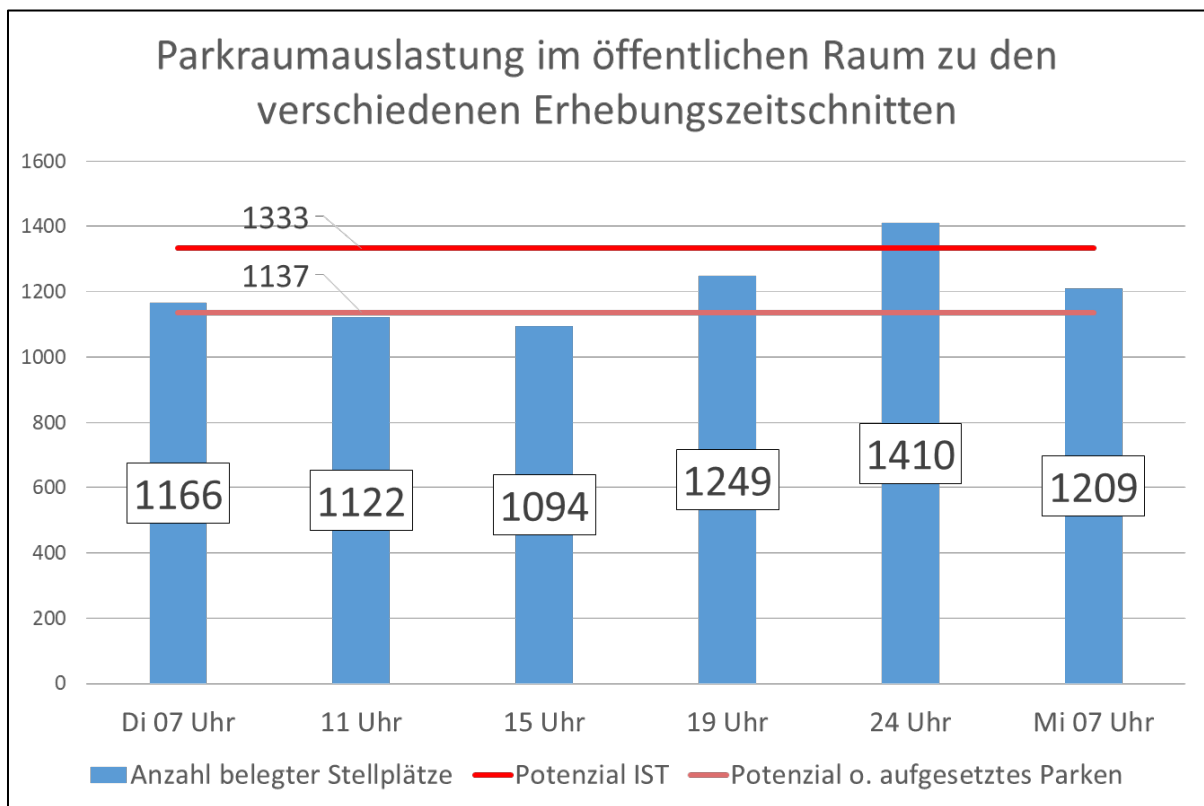


Abbildung 12: Parkraumauslastung im öffentlichen Raum (Erhebungszeitschnitte)

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. Die Höchstauslastung des Quartiers wurde, wie zu erwarten, in der Nachtbefahrung mit 1410 abgestellten Fahrzeugen im öffentlichen Raum nachgewiesen. Insgesamt ergibt sich so gemessen am technischen Potenzial eine Parkraumauslastung von 106% im Untersuchungsgebiet. Wenn man in das Potenzial in den Straßen in denen derzeit legal aufgesetzt geparkt wird reduziert, läge die Auslastung bei 124%.

Tabelle 3: Straßenbezogene Auslastung nach technischem Potenzial

| Strasse                            | Parkpotenzial (technisch) | Pkw Nachts 24 Uhr | Auslastung Anordnungslage technisch |
|------------------------------------|---------------------------|-------------------|-------------------------------------|
| Admiralstraße (einseitig)          | 45                        | 50                | 111%                                |
| Blocklander Straße                 | 22                        | 23                | 105%                                |
| Borgfelder Straße                  | 61                        | 65                | 107%                                |
| Brandtstraße (nord)                | 22                        | 23                | 105%                                |
| Brandtstraße (süd)                 | 33                        | 60                | 182%                                |
| Buddestraße                        | 34                        | 63                | 185%                                |
| Eickedorfer Straße (Ortsfahrbahn)  | 211                       | 160               | 76%                                 |
| Eickedorfer Straße (Hauptfahrbahn) | 109                       | 61                | 56%                                 |
| Findorffstraße (einseitig)         | 48                        | 40                | 83%                                 |
| Goesselstraße                      | 31                        | 66                | 213%                                |
| Grünbergstraße                     | 72                        | 68                | 94%                                 |
| Hemmstraße (einseitig)             | 15                        | 11                | 73%                                 |
| Herbststraße                       | 55                        | 80                | 145%                                |
| Katrepeler Straße                  | 115                       | 107               | 93%                                 |
| Lilienthaler Straße                | 59                        | 55                | 93%                                 |
| Lohmannstraße                      | 86                        | 106               | 123%                                |
| Seeberger Straße                   | 39                        | 55                | 141%                                |
| Sommerstraße                       | 32                        | 31                | 97%                                 |
| Thielenstraße                      | 69                        | 61                | 88%                                 |
| Timmersloher Straße                | 58                        | 86                | 148%                                |
| Winterstraße                       | 42                        | 59                | 140%                                |
| Worpsweder Straße                  | 75                        | 80                | 107%                                |
| <b>Gesamt</b>                      | <b>1333</b>               | <b>1410</b>       | <b>106%</b>                         |

Tabelle 4: Straßenbezogene Auslastung nach RAST06-Potenzial

| Strasse                            | Parkpotenzial (RASt 06; 5,20 m und 2,50 m) | Pkw Nachts 24 Uhr | Auslastung Anordnungslage RAST 06 |
|------------------------------------|--|-------------------|-----------------------------------|
| Admiralstraße (einseitig)          | 44   | 50                | 114%                              |
| Blocklander Straße                 | 21   | 23                | 110%                              |
| Borgfelder Straße                  | 59   | 65                | 110%                              |
| Brandtstraße (nord)                | 23   | 23                | 100%                              |
| Brandtstraße (süd)                 | 30   | 60                | 200%                              |
| Buddestraße                        | 31   | 63                | 203%                              |
| Eickedorfer Straße (Ortsfahrbahn)  | 213  | 160               | 75%                               |
| Eickedorfer Straße (Hauptfahrbahn) | 99   | 61                | 62%                               |
| Findorffstraße (einseitig)         | 45   | 40                | 89%                               |
| Goesselstraße                      | 28   | 66                | 236%                              |
| Grünbergstraße                     | 71   | 68                | 96%                               |
| Hemmstraße (einseitig)             | 15   | 11                | 73%                               |
| Herbststraße                       | 51   | 80                | 157%                              |
| Katrepeler Straße                  | 107  | 107               | 100%                              |
| Lilienthaler Straße                | 56   | 55                | 98%                               |
| Lohmannstraße                      | 73   | 106               | 145%                              |
| Seeberger Straße                   | 34   | 55                | 162%                              |
| Sommerstraße                       | 31   | 31                | 100%                              |
| Thielenstraße                      | 68   | 61                | 90%                               |
| Timmersloher Straße                | 53   | 86                | 162%                              |
| Winterstraße                       | 39   | 59                | 151%                              |
| Worpsweder Straße                  | 62   | 80                | 129%                              |
| <b>Gesamt</b>                      | <b>1253</b>                                | <b>1410</b>       | <b>113%</b>                       |

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. Buddestraße, Goesselstraße).

Von den 1410 (24Uhr) im öffentlichen Raum abgestellten Fahrzeugen haben 328 Fahrzeuge ein fremdes Kennzeichen. Das entspräche weiteren 9,7% 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 für ihr Fahrzeug kein Bremer Kennzeichen beantragt, was seit einigen Jahren erlaubt ist. Eine Häufung besteht allerdings in der südwestlichen Ecke des Quartiers, was möglicherweise auf eine Nutzung durch Gäste aus dem Hotelbetrieb B&B und weitere Einflüsse der Bahnhofsnähe hindeuten könnte. Grundsätzlich wurden jedoch viele Fahrzeuge mit externen Kennzeichen beobachtet, die dauerhaft im Quartier bzw. sogar am Platz verbleiben.

### 3.2 Vor-Ort-Untersuchung der im öffentlichen Raum abgestellten Fahrräder (AP2-2)

Die im Quartier abgestellten Fahrräder wurden zahlenmäßig erhoben. Von den insgesamt 578 im Untersuchungsgebiet abgestellten Fahrrädern standen 321 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

| Strasse                            | Fahrräder abgestellt | Davon Zaun/Gehweg |
|------------------------------------|----------------------|-------------------|
| Admiralstraße (einseitig)          | 39                   | 9                 |
| Blocklander Straße                 | 24                   | 19                |
| Borgfelder Straße                  | 20                   | 20                |
| Brandtstraße (nord)                | 23                   | 15                |
| Brandtstraße (süd)                 | 7                    | 7                 |
| Buddestraße                        | 18                   | 18                |
| Eickedorfer Straße (Ortsfahrbahn)  | 22                   | 6                 |
| Eickedorfer Straße (Hauptfahrbahn) | 25                   | 14                |
| Findorffstraße (einseitig)         | 19                   | 8                 |
| Goesselstraße                      | 9                    | 9                 |
| Grünbergstraße                     | 6                    | 2                 |
| Hemmstraße (einseitig)             | 56                   | 2                 |
| Herbststraße                       | 32                   | 5                 |
| Katrepeler Straße                  | 22                   | 16                |
| Lilienthaler Straße                | 82                   | 68                |
| Lohmannstraße                      | 32                   | 19                |
| Seeberger Straße                   | 29                   | 16                |
| Sommerstraße                       | 36                   | 16                |
| Thielenstraße                      | 18                   | 13                |
| Timmersloher Straße                | 26                   | 21                |
| Winterstraße                       | 9                    | 2                 |
| Worpsweder Straße                  | 24                   | 16                |
| <b>Gesamt</b>                      | <b>578</b>           | <b>321</b>        |

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

Tabelle 5: Tabelle 6: Zählung der abgestellten Fahrräder im Quartier

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

Die Straßen des Untersuchungsgebiets wurden als Profil-Darstellung aufgearbeitet. Mit den Profilen wird das Parken in der Realsituation in jeder Straße dargestellt. Dabei wurden ebenfalls die verbleibenden Gehweg- sowie Fahrbahnbreiten eingezeichnet, aus denen Handlungsbedarfe abgeleitet werden können.

Alle Profile die Straßenbreiten unterhalb von 10,00 Metern aufweisen sind auch nicht übergangsweise für eine Nutzung mit aufgesetztem Parken geeignet. Hier müssen im Sinne der Rettungssicherheit auch in den Straßen mit angeordnetem aufgesetztem Parken (Katrepeler Straße, Grünbergstraße) möglichst zeitnah Lösungen gefunden werden. Ersatzweise bestünde Potenzial für eine übergangsweise Duldung mit Zeichen 315 in der Herbststraße, in der Winterstraße und in der Goesselstraße sowie in der Ortsfahrbahn der Eickedorfer Straße, die jeweils 10,00 m Breite im Profil aufweisen und bereits jetzt mit aufgesetztem Parken genutzt werden. BMO hat sich allein an der vorgefundene Situation gemäß StVO orientiert und diese Straßen bislang als einseitig beparkbar bilanziert, obwohl sie geeigneter für die Aufnahme von aufgesetztem Parken wären, als die vorgenannte Katrepeler Straße und die Grünbergstraße.

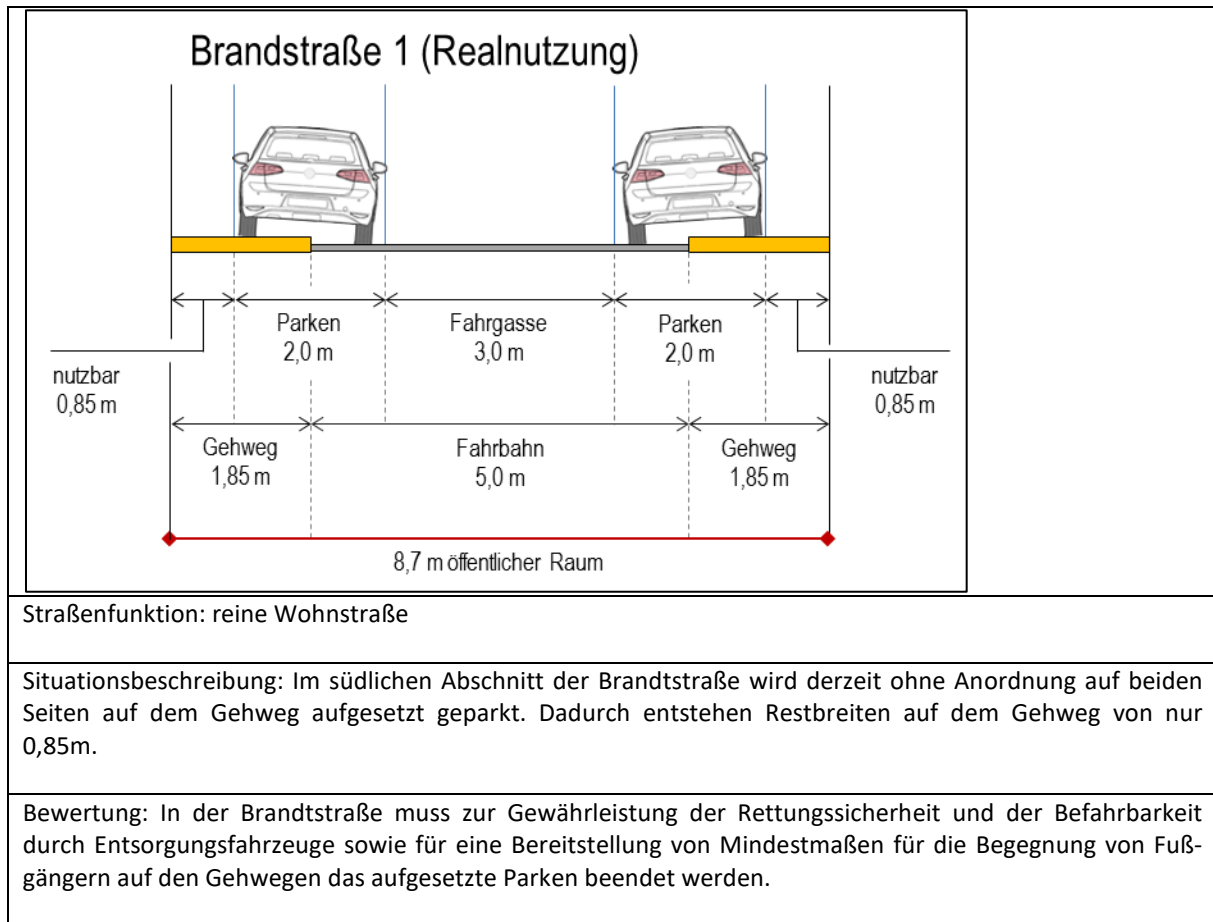
Bilanziell würde bei einem solchen Vorgehen die Zahl der Parkstände fast genau gleich bleiben.

#### 3.3.1 Profile der Wohnstraßen

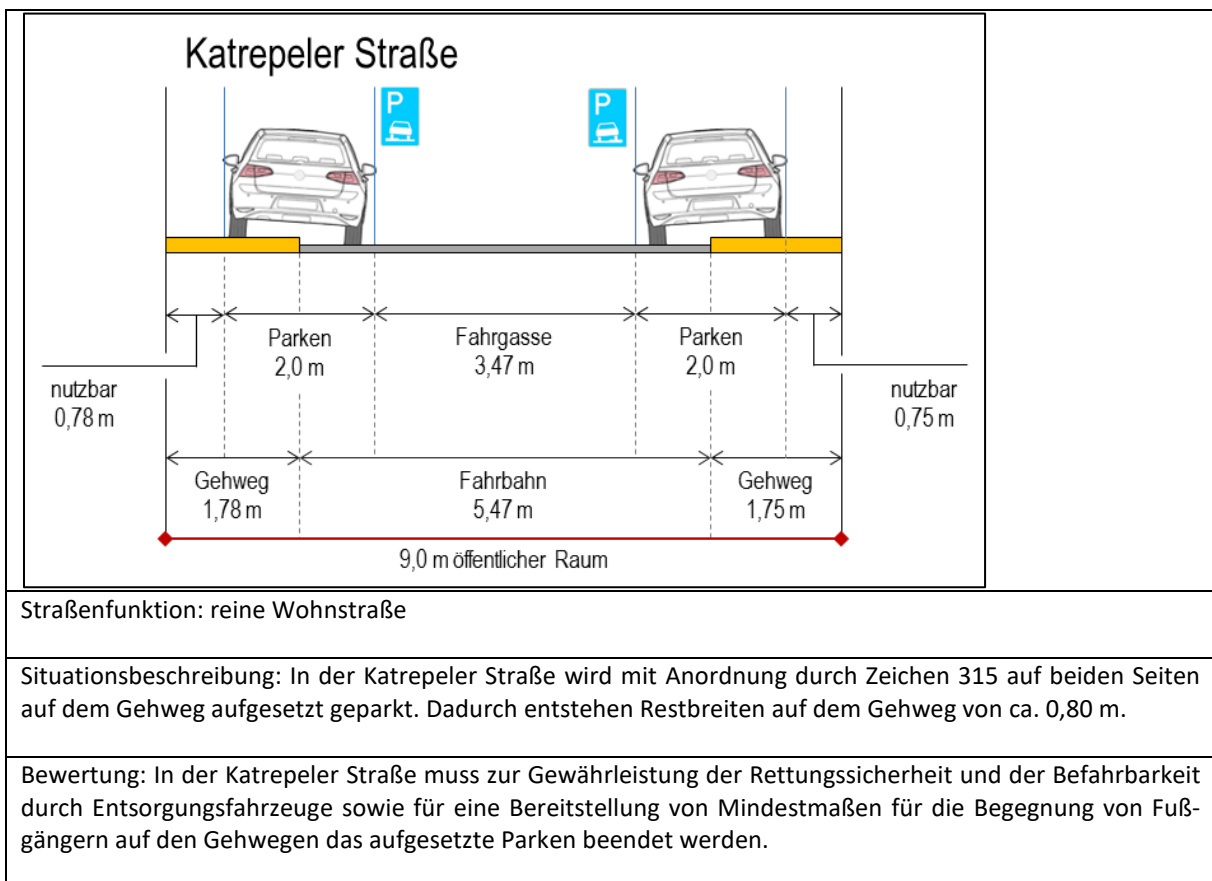
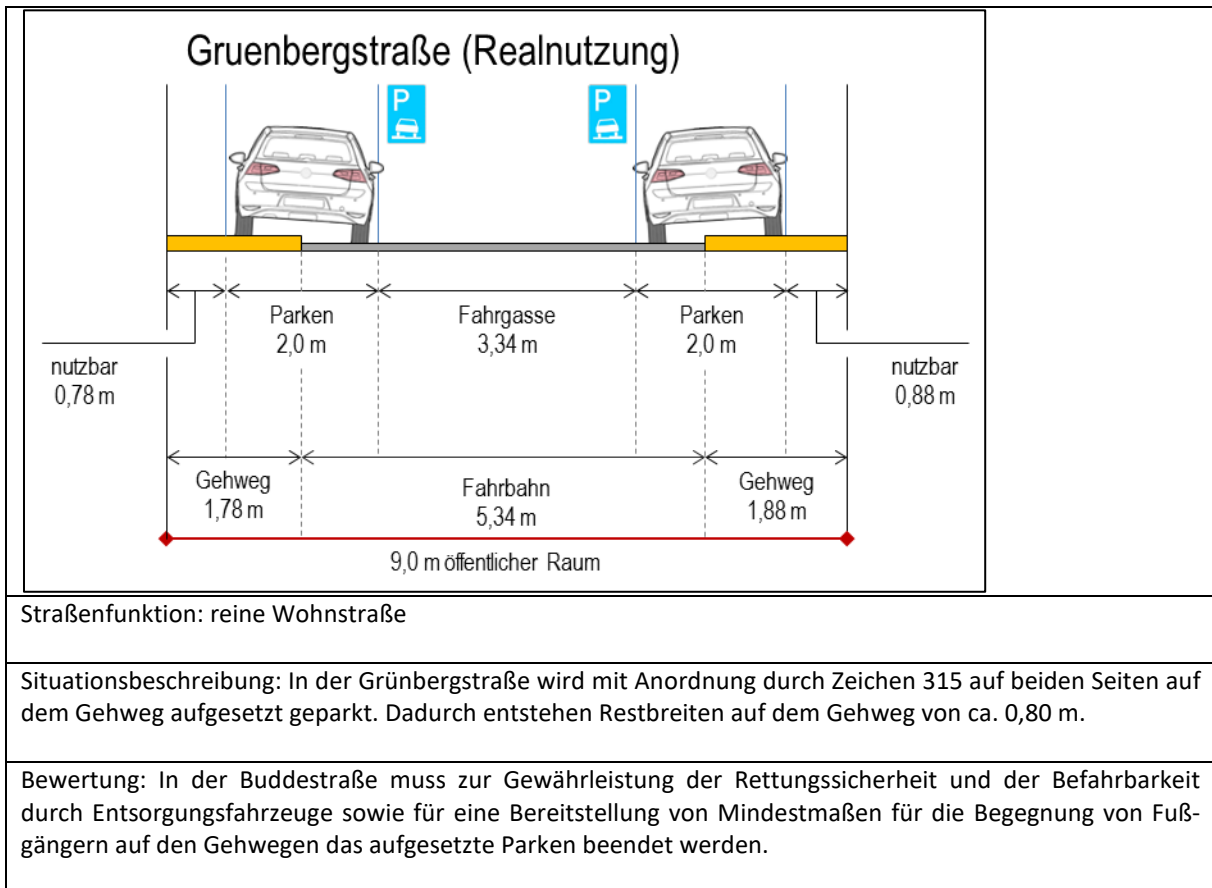
| Blocklander Straße  |
|---|
| <p>The diagram shows a cross-section of a street with a car parked on the road. The road is divided into sections: two sidewalks (Gehweg) of 1,8 m each, a driving lane (Fahrgasse) of 3,0 m, and a parking area (Parken) of 2,0 m. The total width of the driving lane (Fahrbahn) is 5,0 m. The total width of the public space (öffentlicher Raum) is 8,6 m. A car is shown parked on the road, with its width corresponding to the 2,0 m parking area.</p> |
| Straßenfunktion: reine Wohnstraße   |
| Situationsbeschreibung: In der Blocklander Straße wird im Regelfall auf der Fahrbahn geparkt.   |
| Bewertung: In der Blocklander Straße sind die Rettungssicherheit, die Befahrbarkeit durch Entsorgungsfahrzeuge sowie freie Gehwege im Regelfall gewährleistet.  |

| Borgfelder Straße   |  |
|---|--|
| <p>Diagram showing the layout of Borgfelder Straße. A car is parked on the road. The road width is 4,7 m, consisting of a 2,7 m driving lane (Fahrgasse) and a 2,0 m parking area (Parken). The sidewalks (Gehweg) are 1,6 m and 1,7 m wide. The total public space (öffentlicher Raum) is 8,0 m.</p> |  |
| Straßenfunktion: reine Wohnstraße   |  |
| <p>Situationsbeschreibung: In der Borgfelder Straße wird im Regelfall auf der Fahrbahn geparkt. Die verbleibende Fahrgasse ist schmal, aber ermöglicht durch die einseitige Anordnung von ruhendem Verkehr das Passieren von Rettungs- und Entsorgungsfahrzeugen.</p>                                 |  |
| <p>Bewertung: In der Borgfelder Straße sind die Rettungssicherheit, die Befahrbarkeit durch Entsorgungsfahrzeuge sowie freie Gehwege im Regelfall gewährleistet.</p>  |  |

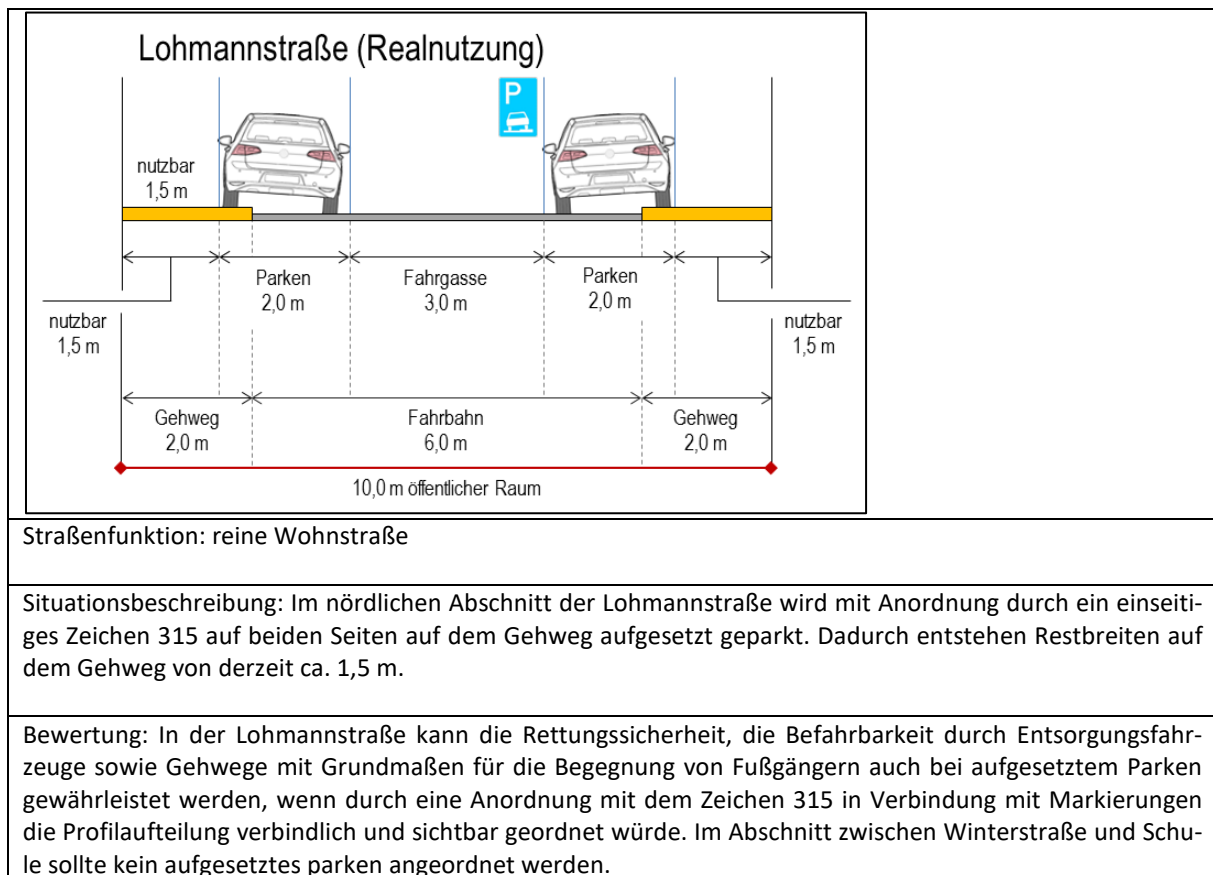
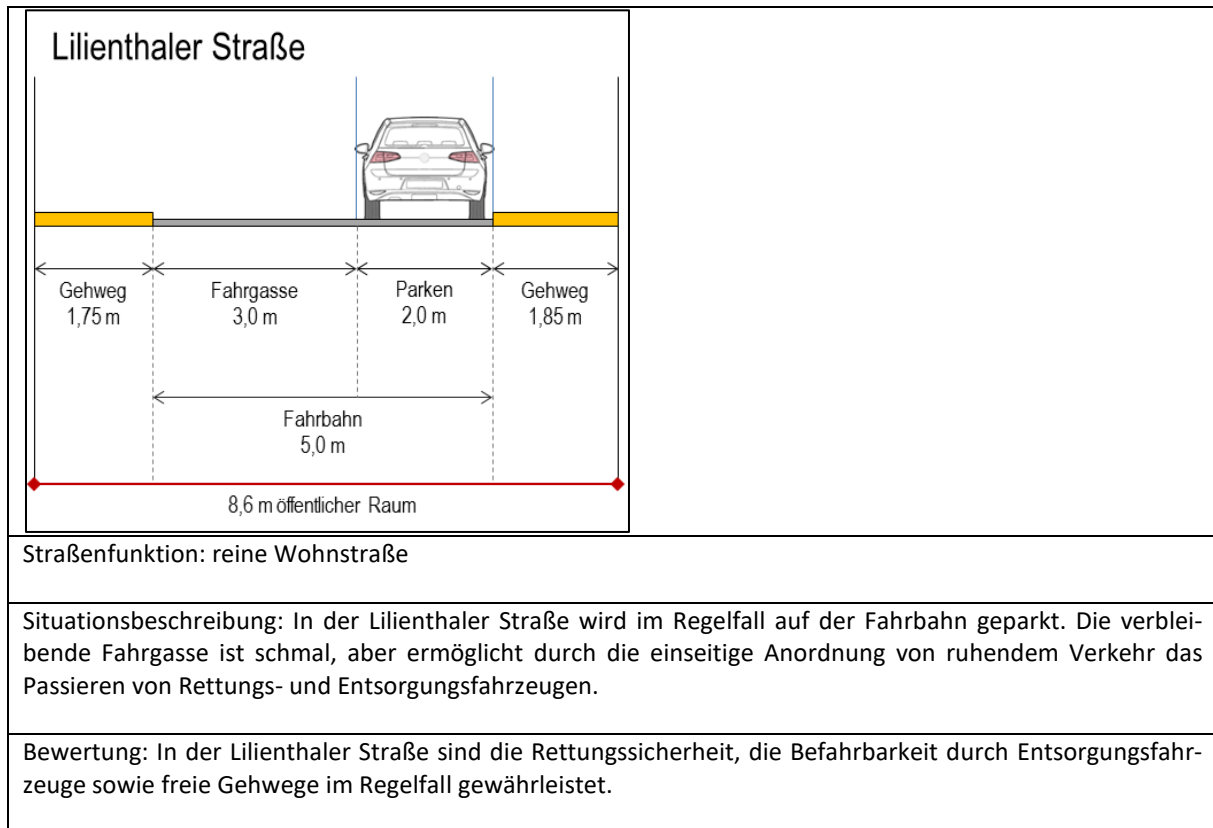
| Brandstraße 2 (Realnutzung)  |  |
|--|--|
| <p>Diagram showing the layout of Brandstraße 2. A car is parked on the road. The road width is 5,05 m, consisting of a 3,05 m driving lane (Fahrgasse) and a 2,0 m parking area (Parken). The sidewalks (Gehweg) are 1,8 m and 1,85 m wide. The total public space (öffentlicher Raum) is 8,7 m.</p> |  |
| Straßenfunktion: reine Wohnstraße  |  |
| <p>Situationsbeschreibung: In der nördlichen Brandtstraße wird im Regelfall auf der Fahrbahn geparkt. Die verbleibende Fahrgasse ist schmal, aber ermöglicht durch die einseitige Anordnung von ruhendem Verkehr das Passieren von Rettungs- und Entsorgungsfahrzeugen.</p>                          |  |
| <p>Bewertung: In der Brandtstraße ist die Rettungssicherheit, die Befahrbarkeit durch Entsorgungsfahrzeuge sowie freie Gehwege im Regelfall gewährleistet.</p>   |  |

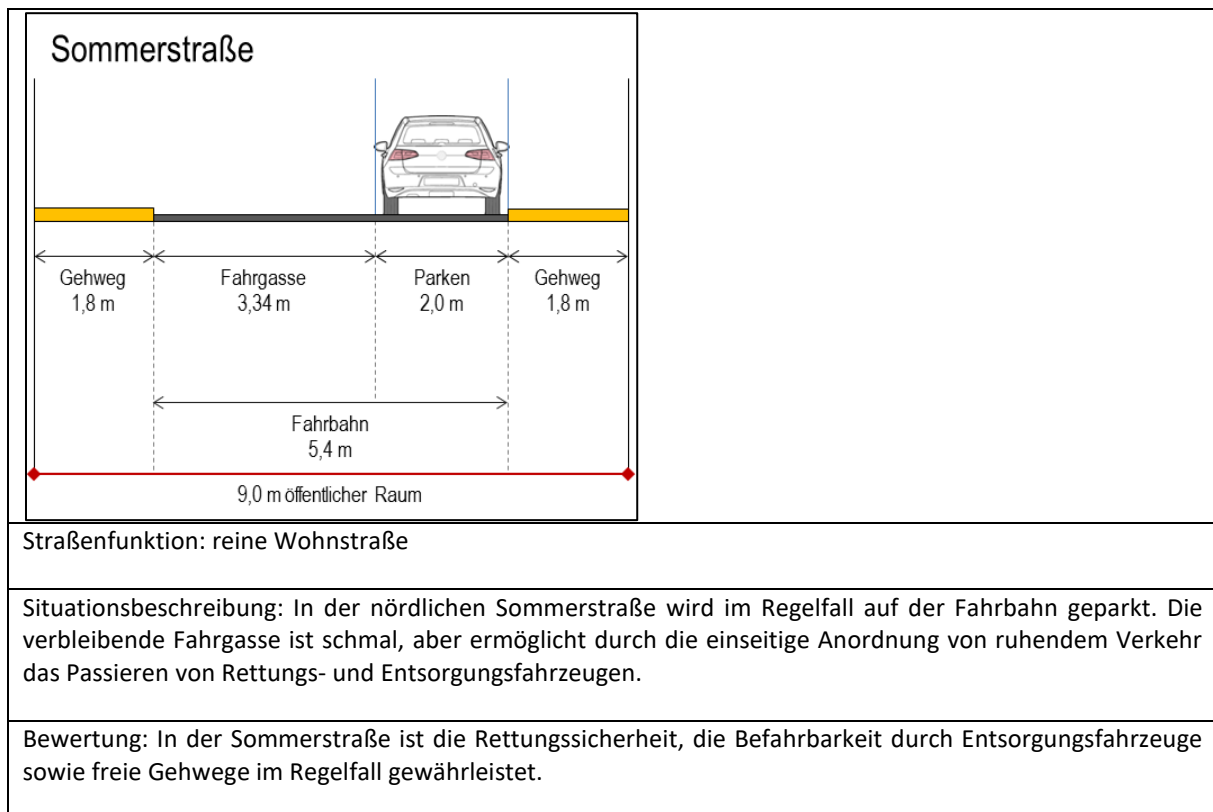
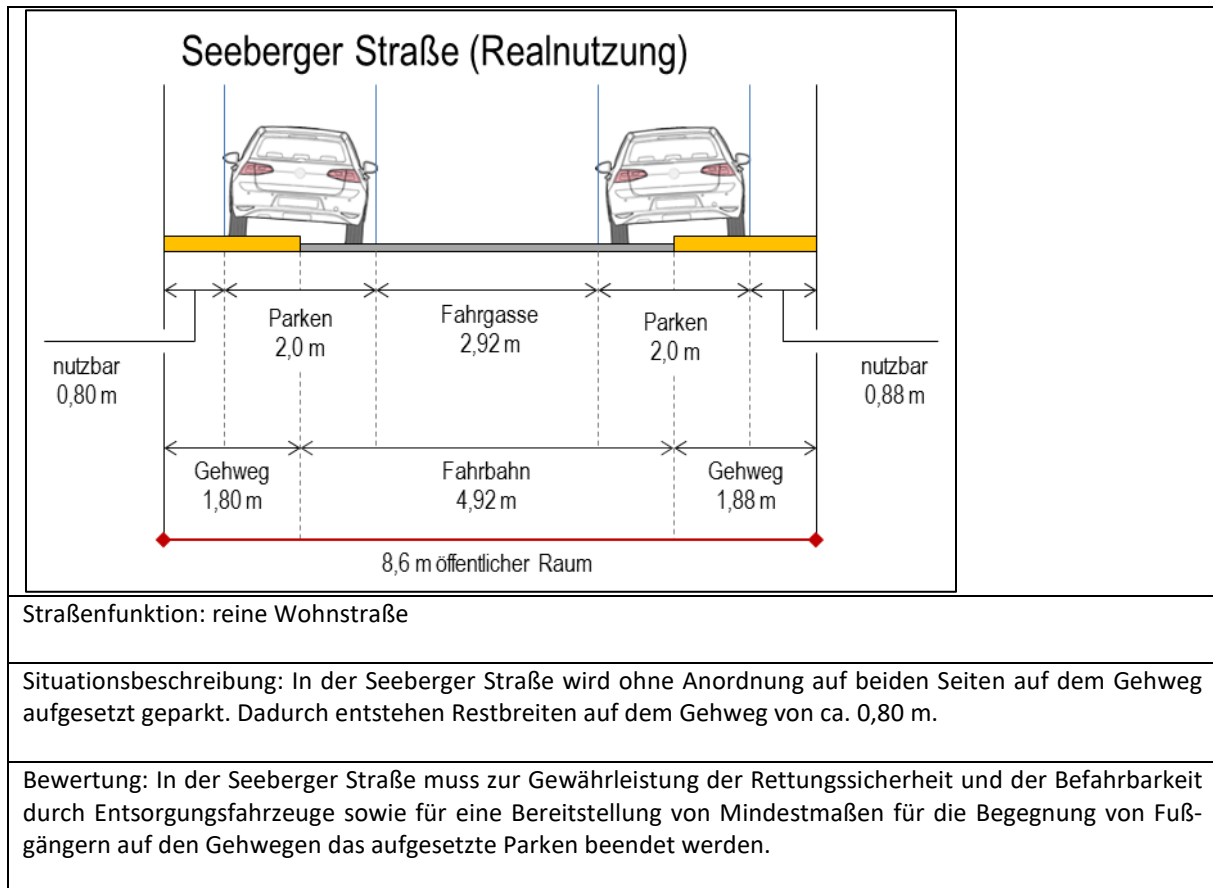


|   |  |
|---|--|
| <p style="text-align: center;"><b>Buddestraße (Realnutzung)</b></p> <p>The diagram illustrates the real usage of Buddestraße. It shows a 9.0m wide public space. Two cars are parked on the sidewalk, each occupying 2.0m. The remaining sidewalk width is 0.85m. The driving lane (Fahrgasse) is 3.3m wide, and the total road width (Fahrbahn) is 5.3m. The sidewalk (Gehweg) is 1.85m wide.</p>    |  |
| <p>Straßenfunktion: reine Wohnstraße</p>  |  |
| <p>Situationsbeschreibung: In der Buddestraße wird beispielsweise derzeit ohne Anordnung auf beiden Seiten auf dem Gehweg aufgesetzt geparkt. Dadurch entstehen Restbreiten auf dem Gehweg von nur 0,85m.</p>   |  |
| <p>Bewertung: In der Buddestraße 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 beendet werden.</p>  |  |
| <p style="text-align: center;"><b>Goesselstraße (Realnutzung)</b></p> <p>The diagram illustrates the real usage of Goesselstraße. It shows a 10.0m wide public space. Two cars are parked on the sidewalk, each occupying 2.0m. The remaining sidewalk width is 2.0m. The driving lane (Fahrgasse) is 4.0m wide, and the total road width (Fahrbahn) is 6.0m. The sidewalk (Gehweg) is 2.0m wide.</p> |  |
| <p>Straßenfunktion: reine Wohnstraße</p>  |  |
| <p>Situationsbeschreibung: Im südlichen Abschnitt der Goesselstraße wird derzeit ohne Anordnung auf beiden Seiten auf dem Gehweg aufgesetzt geparkt. Dadurch entstehen Restbreiten auf dem Gehweg von derzeit ca. 1,0 m.</p>  |  |
| <p>Bewertung: In der Goesselstraße kann die Rettungssicherheit, die Befahrbarkeit durch Entsorgungsfahrzeuge sowie Gehwege mit Grundmaßen für die Begegnung von Fußgängern auch bei aufgesetztem Parken gewährleistet werden, wenn durch eine Anordnung mit dem Zeichen 315 in Verbindung mit Markierungen die Profilaufteilung verbindlich und sichtbar geordnet würde.</p>                          |  |





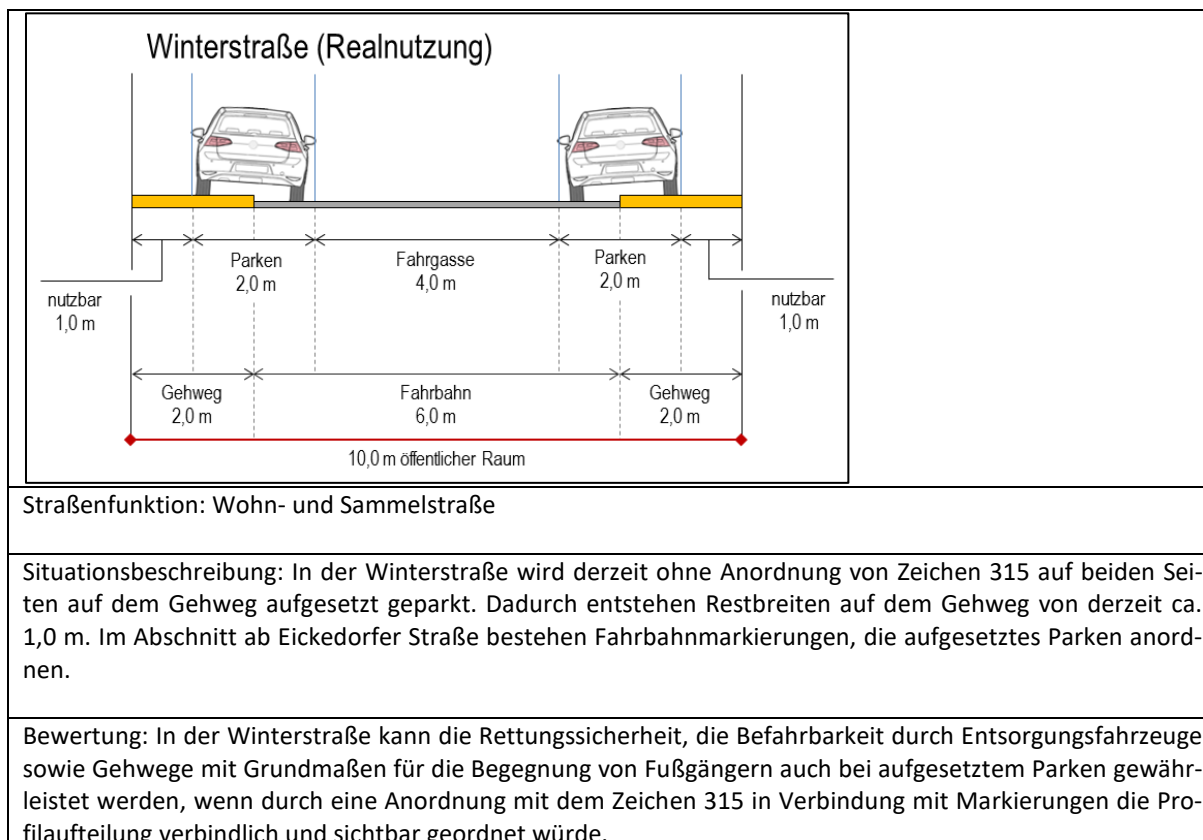
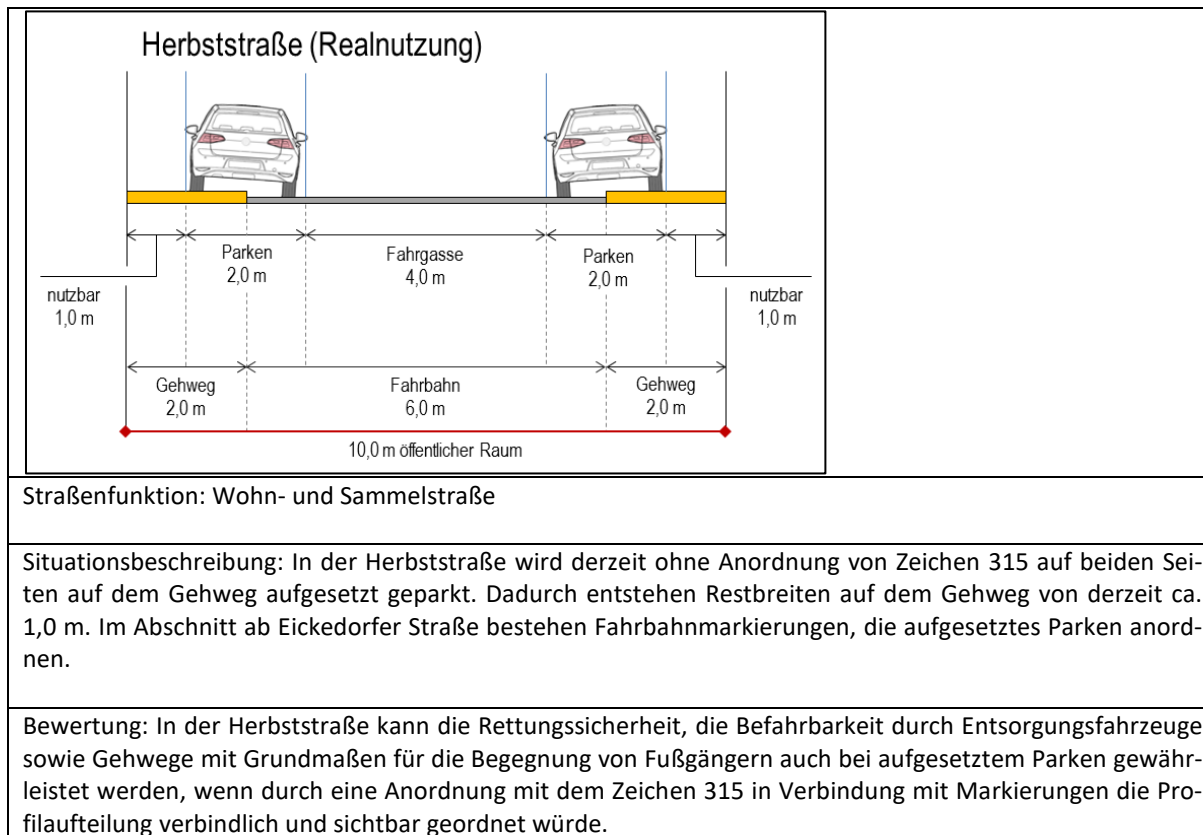


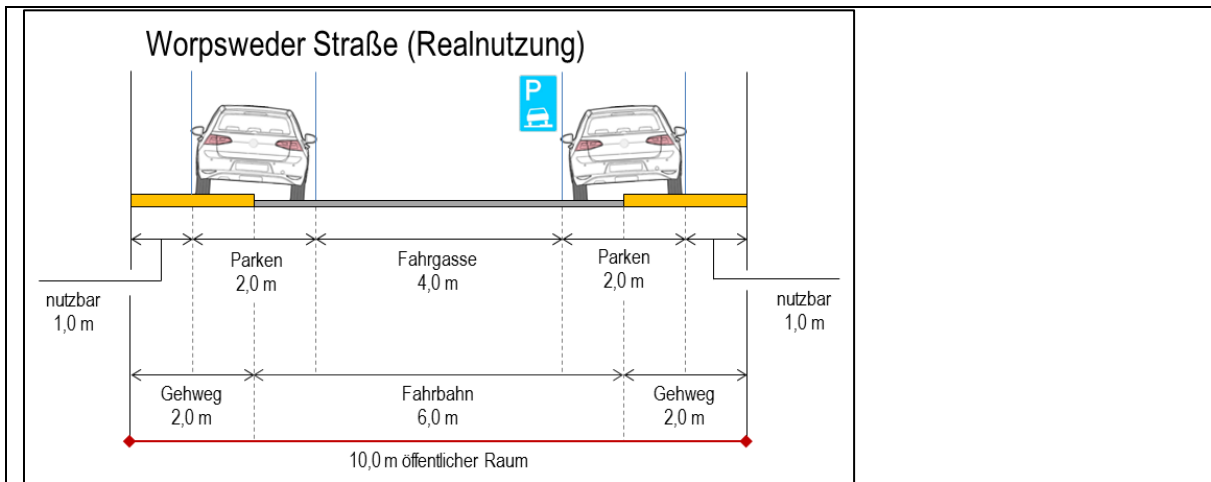


| Thielenstraße (Realnutzung)   |  |
|---|--|
|   |  |
| Straßenfunktion: reine Wohnstraße   |  |
| Situationsbeschreibung: In der Thielenstraße wird mit Anordnung durch Zeichen 315 auf beiden Seiten auf dem Gehweg aufgesetzt geparkt. Dadurch entstehen Restbreiten auf dem Gehweg von derzeit ca. 1,0 m.  |  |
| Bewertung: In der Thielenstraße kann die Rettungssicherheit, die Befahrbarkeit durch Entsorgungsfahrzeuge sowie Gehwege mit Grundmaßen für die Begegnung von Fußgängern auch bei aufgesetztem Parken gewährleistet werden, wenn durch eine Anordnung mit dem Zeichen 315 in Verbindung mit Markierungen die Profilaufteilung verbindlich und sichtbar geordnet würde. |  |

| Timmersloher Straße (Realnutzung)   |  |
|---|--|
|   |  |
| Straßenfunktion: reine Wohnstraße   |  |
| Situationsbeschreibung: In der Timmersloher Straße wird –teilweise -ohne Anordnung auf beiden Seiten auf dem Gehweg aufgesetzt geparkt. Dadurch entstehen Restbreiten auf dem Gehweg von ca. 0,8m.  |  |
| Bewertung: In der Timmersloher 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 beendet werden. |  |

### 3.3.2 Profile der Wohn- und Sammelstraßen

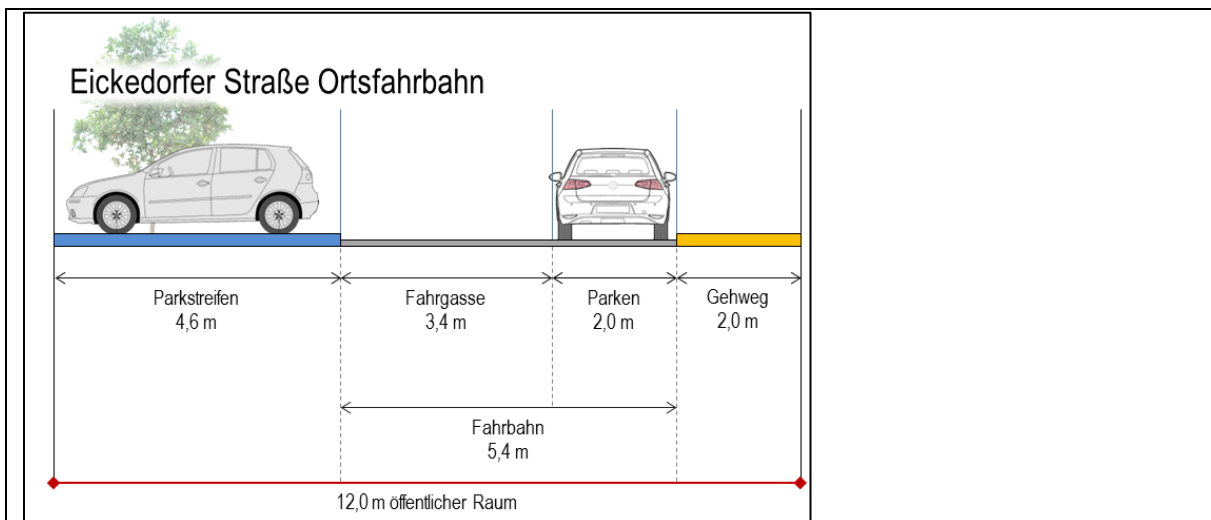




Straßenfunktion: Wohn- und Sammelstraße

Situationsbeschreibung: In der Worsweder Straße wird mit Anordnung durch Zeichen 315 auf einer Seite auf beiden Seiten auf dem Gehweg aufgesetzt geparkt. Dadurch entstehen Restbreiten auf dem Gehweg von derzeit ca. 1,0 m.

Bewertung: In der Worsweder Straße kann die Rettungssicherheit, die Befahrbarkeit durch Entsorgungsfahrzeuge sowie Gehwege mit Grundmaßen für die Begegnung von Fußgängern auch bei aufgesetztem Parken gewährleistet werden, wenn durch eine Anordnung mit dem Zeichen 315 in Verbindung mit Markierungen die Profilaufteilung verbindlich und sichtbar geordnet würde.

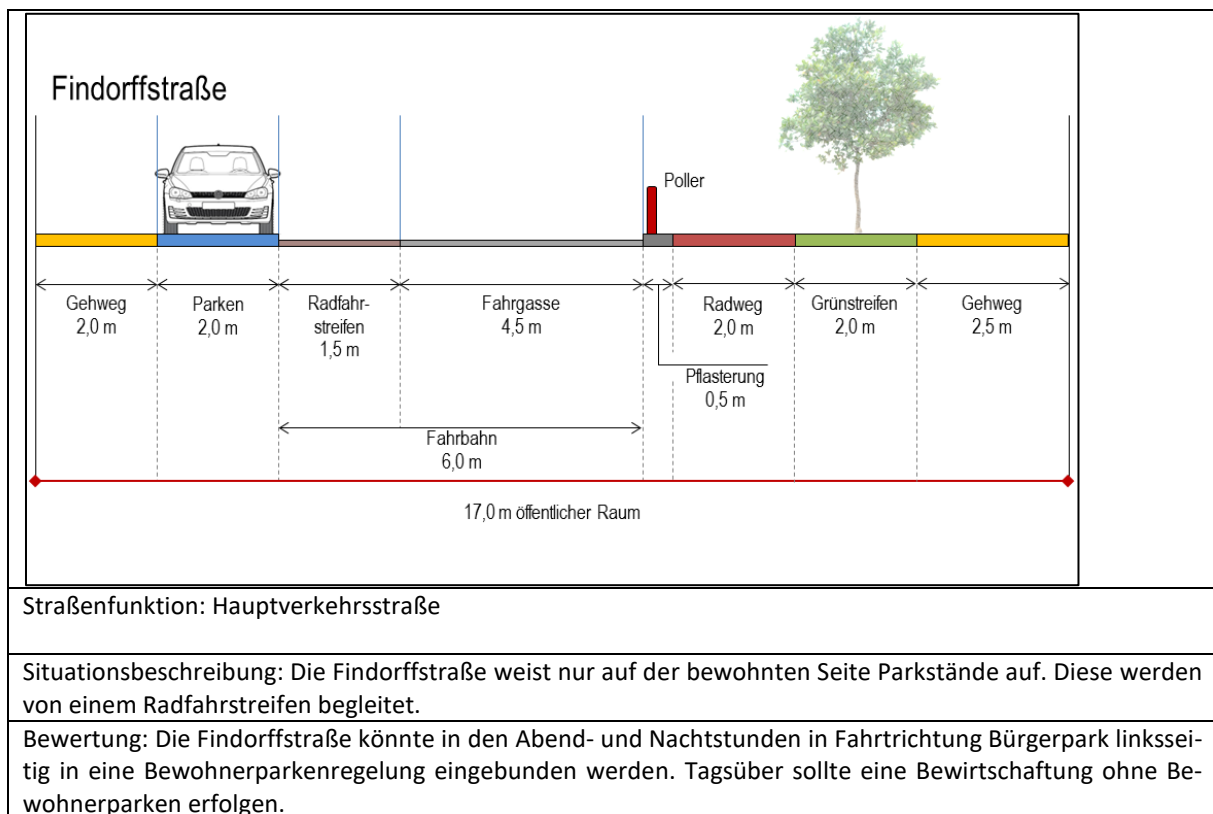
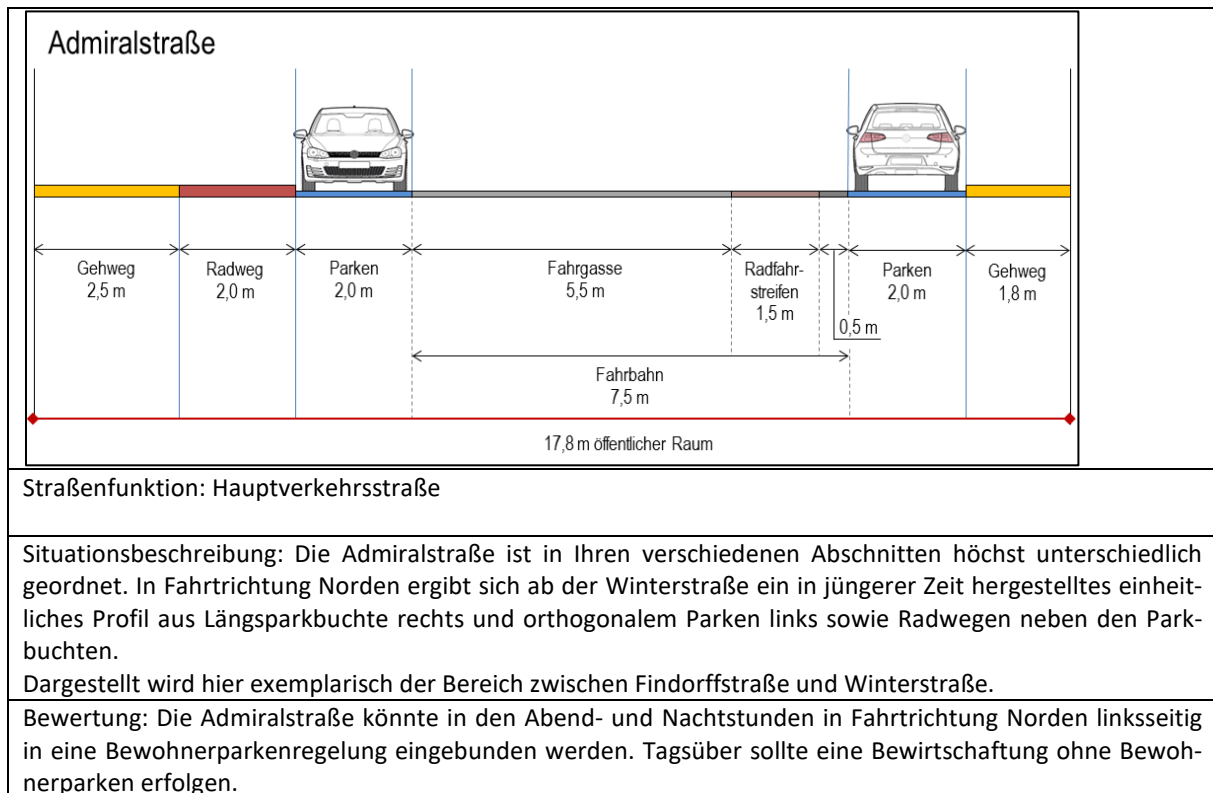


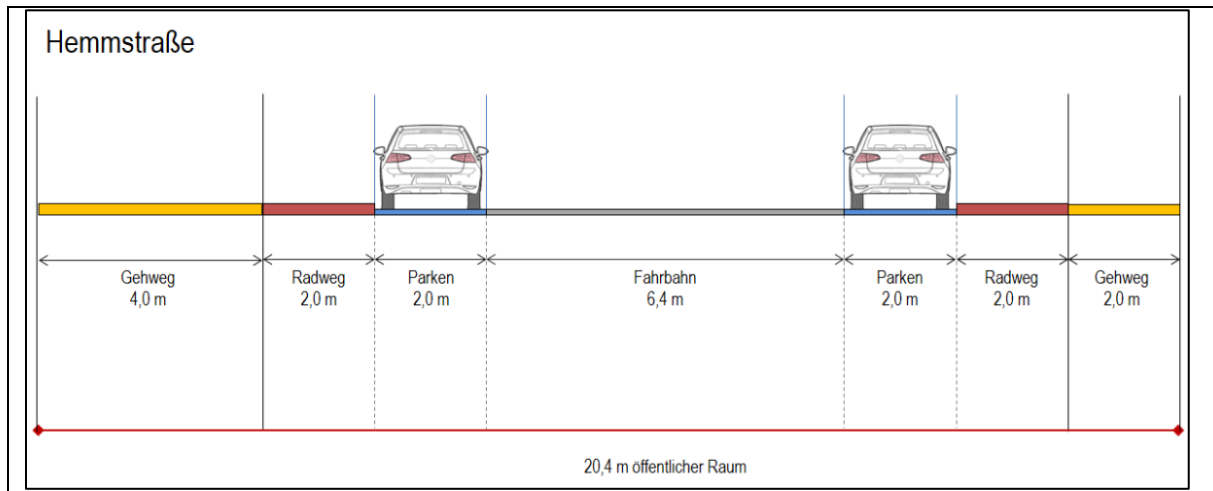
Straßenfunktion: Wohn- und Sammelstraße

Situationsbeschreibung: An der Ortsfahrbahn der Eickedorfer Straße wird in Fahrtrichtung rechts auf der Fahrbahn geparkt. In Fahrtrichtung links wird orthogonal geparkt. Ab Herbststraße wird die Fahrbahn enger, so dass hier aufgesetzt geparkt wird. Aufgrund des breiten Gehwegs kann eine entsprechende Anordnung von aufgesetztem Parken übergangsweise vertretbar sein. Ab der Hausnummer 15 ist die Fahrbahn ausreichend breit, um ordnungsgemäß am Fahrbahnrand zu parken.

Bewertung: An der Ortsfahrbahn der Eickedorfer Straße ist die Rettungssicherheit, die Befahrbarkeit durch Entsorgungsfahrzeuge sowie freie Gehwege im Regelfall gewährleistet. Im oben genannten Abschnitt zwischen Herbststraße und Hausnummer 15 können Gehwege mit Grundmaßen für die Begegnung von Fußgängern auch bei aufgesetztem Parken gewährleistet werden, wenn durch eine Anordnung mit dem Zeichen 315 in Verbindung mit Markierungen die Profilaufteilung verbindlich und sichtbar geordnet würde.

### 3.3.3 Profile der Hauptverkehrsstraßen

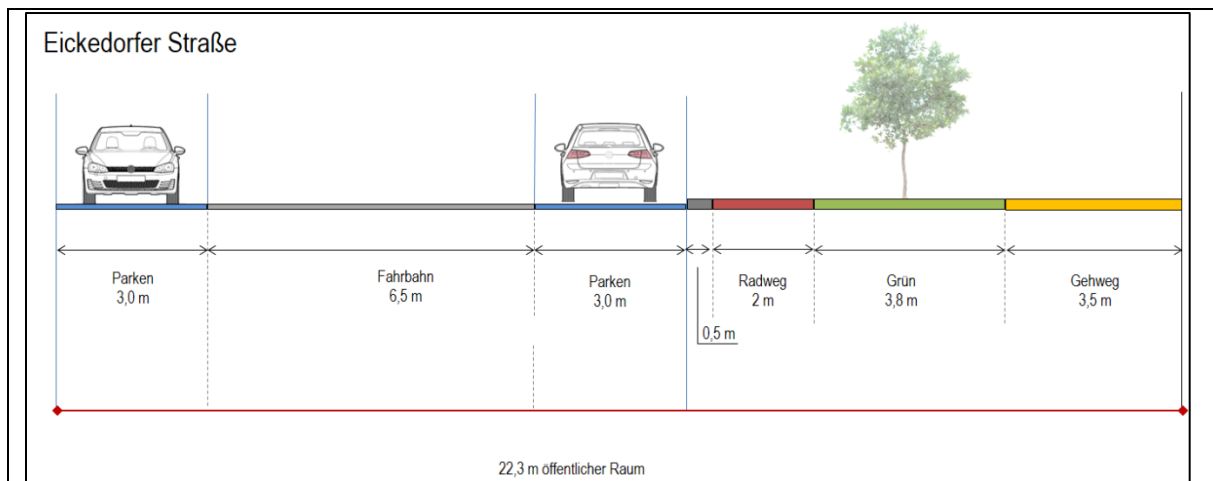




Straßenfunktion: Hauptverkehrsstraße

Situationsbeschreibung: Die Hemmstraße weist nur auf der bewohnten Seite Parkstände auf. Diese werden von einem Radfahrstreifen begleitet.

Bewertung: Die Hemmstraße könnte in den Abend- und Nachtstunden in Fahrtrichtung Bürgerpark rechtsseitig in eine Bewohnerparkenregelung eingebunden werden. Tagsüber sollte weiterhin eine Bewirtschaftung ohne Bewohnerparken erfolgen.



Straßenfunktion: Hauptverkehrsstraße

Situationsbeschreibung: Die Hauptfahrbahn der Eickendorfer Straße weist auf beiden Seiten abschnittsweise Parkstände neben den Bordsteinen auf, die differenziert geregelt sind. In Fahrtrichtung Norden sind rechtsseitig am Findorffmarkt Nebenanlagen mit Radweg und Gehweg angeordnet. Linksseitig befindet sich der Bereich der Ortsfahrbahn, der im Rahmen der hier vorliegenden Untersuchung als separate Wohn- und Sammelstraße klassifiziert dargestellt wurde.

Bewertung: Die Hauptfahrbahn der Eickendorfer Straße könnte in den Abend- und Nachtstunden in beiden Fahrrichtungen in eine Bewohnerparkenregelung eingebunden werden. Tagsüber sollte eine Bewirtschaftung ohne Bewohnerparken erfolgen. Auf der Seite zum Findorffmarkt kann tagsüber auch eine Regelung mit eingeschränktem Halteverbot zum Be- und Entladen erwogen werden.

## 4. Bewertung und Auswertung

Mit den Erfahrungen und Ergebnissen der Vor-Ort-Untersuchungen wurden die Grundlagen geschaffen, um die im Auftrag des Beirats Findorff geforderte Dokumentation der Untersuchung zu „**den Belangen von Fahrzeughalter/innen, Fahrradfahrer/innen und Fußgänger/innen auf zur Verfügung stehende Parkplätze, Fahrradabstellmöglichkeiten, Parkdruck und Straßenraumdimensionen und –nutzung**“ zu erstellen.

### 4.1 Bewertung und Vertiefung der Analyse einzelner Situationen, Bedarfe und Verhaltensweisen /Shared Space (AP3)

Die erhobenen Basisdaten haben es ermöglicht die dokumentierten Problemstellungen in der Fläche und im Detail zu erfassen, zu identifizieren und kartografisch aufzuzeigen. Durch die quantitative Erfassung der parkenden Fahrzeuge lassen sich straßenbezogene Auslastungsquoten (jeweils in Relation der Zulassungsdaten bzw. der im Straßenraumvorgefundenen Fahrzeuge zu den ordnungsgemäßen Parkplätzen im öffentlichen Raum) bilden. Diese Daten sind die Grundlage für die gemeinsam mit dem Auftraggeber, dem Beirat Findorff, vorgenommenen Betrachtungen und Bewertungen. Ziel war es zum Beispiel festzustellen, welche Auswirkungen eine konsequente Unterbindung des aufgesetzten Parkens im Quartier haben kann und mit welchen Handlungsoptionen dies zu verknüpfen wäre. BMO hat das vom Beirat Findorff genannte Stichwort „Shared Space“ in diesem Zusammenhang als Hinweis und Prüfauftrag hinsichtlich einer konsequenten Umsetzung der gleichberechtigten Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Verkehrsraum verstanden. Diese Aufgabenstellung mündete in der ausgesprochenen Empfehlung zur Anordnung von „verkehrsberuhigten Bereichen“ und zur Entwicklung eines Fußgänger- und Radfahrer-Modellquartiers“.

In Bezug auf die Betrachtung des Untersuchungsgebietes im Sinne einer „Shared Space“-Nutzung waren die beschriebenen Methoden geeignet, die Beschränkungen der Fußgänger (auch mobilitätseingeschränkte oder sehbehinderte Menschen, Kinder) und des Fahrradverkehrs zu erkennen und exemplarisch für das Untersuchungsgebiet zu verdeutlichen. Dazu haben die mehrfachen Bereisungen durch fachlich ausgebildete Verkehrsplaner im Rahmen der Video-Befahrungen maßgeblich beigetragen. Zusätzlich wurden von BMO noch einmal gezielte Bereisungen der anhand der Untersuchungen und Video-Befahrungen identifizierten Problembereiche vorgenommen, um anhand weiterer Untersuchungen (z. B. Aufmaß) und Fotos die Problemstellungen für schwächere Verkehrsteilnehmer aufzuzeigen.

Shared Space als Gestaltungs- und Regelungsprinzip ist ein Konzept, das mit umfänglichem Umbau des Straßenraums einhergehen würd. Insofern wurde im Rahmen dieser Untersuchung in erster Linie der Gedanke gerechter Teilhabe mit Blick auf die in der StVO fest verankerte Regelung verkehrsberuhigter Bereiche („Spielstraße“) gerichtet. Ob bestimmte Straßenabschnitte im Quartier geeignet sind, auf diese Weise besonders akzentuiert und mit veränderter rechtlicher Anordnung ausgestattet zu werden, wurde vom Auftraggeber als konkreter Suchauftrag verstanden und in den Fokus genommen. Im Ergebnis wird ein Modellquartier für Rad- und Fußverkehr als Konzept vorgeschlagen, bei dem verkehrsberuhigte Bereiche und Fahrradzonen den rechtlichen Rahmen vorgeben und Bewohnerparken die Regelung des ruhenden Kfz-Verkehrs ermöglicht.



Die Defizite für alle anderen Verkehrsarten als dem Kfz-Verkehr werden aus den folgenden Fotos unmittelbar deutlich. Die Schwierigkeiten für Ver- und Entsorgung und das Rettungswesen wurden bereits bei der Profildarstellung der Brandtstraße im Abschnitt 3.3.1 mit aufgezeigt, dass ganz real Fahrzeuge der öffentlichen Daseinsvorsorge „steckenbleiben“.



Abbildung 13: Beispiel Gehweg Brandtstraße



Abbildung 14: Beispiel Gehweg Timmersloher Straße

## 4.2 Auswertung und Bewertung der Ergebnisse: Entlastungswirkung von Bewohnerparken mit Parkraumbewirtschaftung

Im Abschnitt 1 dieses Berichts erfolgt eine Bewertung und Empfehlung, ob und wie eine Bewohnerparkenregelung in Alt-Findorff sinnvoll und rechtlich unmittelbar möglich wäre.

### Handlungsempfehlung:

Eine solche positive Empfehlung wird von der Planungswerkstatt BMO – Stadt und Verkehr auf Basis der Untersuchung und auch des mittlerweile veränderten politischen Gesamtrahmens ausdrücklich ausgesprochen.

Die zwischenzeitlich entwickelten gemeinsamen Leitlinien der Senatorin für Mobilität und des Senators für Inneres haben die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge und den Umfang des Angebotes an Parkständen und Stellplätzen weitgehend entkoppelt. Gleichwohl bleibt es für die Akzeptanz entsprechender Regelungen wie vom Auftraggeber in der (AP4) des Auftrags gefordert, von entscheidender Bedeutung, dass eine möglichst konfliktarme Einführung der Bewohnerparkenregelung möglich, also mithin ein annäherndes Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage gegeben sein sollte.

Die ausgewerteten Daten nach Straßen/ Abschnittsbereichen (im öffentlichen Raum; aus dieser Untersuchung) sowie die Daten des Kraftfahrtbundesamtes ermöglichen eine entsprechende Abschätzung und Gegenüberstellung anhand der zugelassenen Bremer (Alt-Findorffer) Kfz und auch der mit auswärtigen Kennzeichen versehenen Fahrzeuge (erfasst in den Befahrungen).

Es besteht gemäß StVO und den Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs (EAR) im Grundsatz eine Vielzahl von Anordnungsformen für das Bewohnerparken, die sich ergänzen können oder auch vollumfänglich als alleinige Regelung die gewünschten Ziele eines geordneten Parkens erreichen können. Der Beirat Findorff hat in seiner Aufgabenstellung eine Vielzahl von entsprechenden Konzepten für eine prüfende Betrachtung vorgegeben.

BMO empfiehlt, im Grundsatz eine rund um die Uhr geltende zonenhafte Anordnung wie im sogenannten Sunrise-Quartier für die Bewohner zu treffen, die gegen Entgelt auch für Besucher nutzbar sind. Gleichzeitig kann linear an den Hauptverkehrsstraßen mit für den Besucherverkehr exklusiven bewirtschafteten Parkplätzen gearbeitet werden. Diese würden nur in Zeiträumen außerhalb der Auslastungsspitzen durch Besucherverkehr dem Bewohnerparken zugänglich sein. Eine im Detail ausgearbeitete Bewohnerparkenregelung (Betriebsplan) ist nicht Gegenstand der Aufgabenstellung gewesen und müsste in einem nächsten Schritt erfolgen.

### Entlastungspotenziale im Umfeld:

#### Freiflächen und Parkplätze mit Entlastungspotenzial



Die Vorgaben von StVO und EAR umfassen auch die Aufgabe, eine Betrachtung des vorhandenen und potenziellen Stellplatzangebotes im Umfeld vorzunehmen. In den Blick wurden zwei öffentliche und fünf private Flächen genommen, die durchaus für eine Entlastung geeignet sind.

Im von der StVO vorgegebenen zu betrachtenden Umfeld wären Stellplatzflächen zumindest zeitweise, aber oftmals nicht verlässlich an jedem Tag bzw. in

Abbildung 15: Bildmaterial@google, Bearbeitung bmo 04.12.2019

jeder Nacht frei. Insbesondere die öffentlichen Flächen (Bürgerweide und Findorffmarkt) sind durch Veranstaltungen tages- bis wochenweise nicht verfügbar und daher zumindest im Fall der Bürgerweide nicht geeignet, um formale Nachweise zu führen. Auf dem Findorffmarkt erscheint eine nächtliche Freigabe von Teilflächen für das Bewohnerparken darstellbar. Allerdings ergibt sich dabei die Frage, ob diese nicht eher dem Quartier ab Neukirchstraße für eine spätere auch dortige Bewohnerparkenregelung vorzuzulassen wären.

Aus Sicht von BMO könnte es aussichtsreich sein in Nachfolge einer Bewohnerparken-Regelung mit privaten Eigentümern im Bereich der Plantage in Verhandlungen für eine Lösung zu treten, bei der Stellplätze den Quartiersbewohnern auch nachts zugänglich wären. Möglicherweise sind in einem zweiten Schritt Erlöse aus der Parkraumbewirtschaftung des Quartiers geeignet, privaten Eigentümern die nächtliche Freigabe von Stellplatz-Ressourcen für das Bewohnerparken zu entgelten. Dann könnten weitere Gehwege im Untersuchungsgebiet vom Parken befreit werden.

### **Bewohnerparken: Abschätzung des Entlastungspotenzials durch nicht privilegiert parkberechtigte Nutzergruppen im Rahmen von Bewohnerparken in Alt-Findorff:**

Im Quartier fehlen unter Annahme einer fiktiven 100%-Auslastung zum Zeitpunkt der Untersuchung rechnerisch 77 (Stand jetzt mit teilweise legalem aufgesetzten Parken) bzw. 273 Stellplätze (ganz ohne aufgesetztes Parken). Das sind 5,78 % bzw. 24,01 % Fahrzeuge zu viel.

Bewohnerparken wirkt auf verschiedenen Wegen im Sinne einer Entlastung des öffentlichen Raums gegenüber einer zunächst im Grundsatz unveränderten Parkplatznachfrage. Diese Nachfrage muss zunächst an anderen Orten befriedigt werden. Teilweise erfolgt dies ganz einfach, indem eingeschlichene Bequemlichkeiten wieder aufgegeben werden und Fahrzeuge wieder in vorhanden privaten Garagen abgestellt werden. Nicht unerheblich im Untersuchungsgebiet ist auch das Potenzial, dass sich aus der fehlenden Parkberechtigung für die Beschicker des Findorffmarktes ergibt. Diese müssen dann ihre Fahrzeuge in weniger belasteten Bereichen abstellen, in denen sie dazu berechtigt sind und wo das Abstellen keine Ordnungswidrigkeit ist. Das kann gegebenenfalls auch das eigene Grundstück sein. In diesem Zusammenhang ist das unten aufgezählte Entlastungspotenzial durch bestimmte Fahrzeuggruppen zu verstehen.

Die Untersuchung hat aufgezeigt, dass gerade auch tagsüber ungenutzte umfangreiche private Stellplatzpotenziale im Umfeld des Quartiers bestehen. Hier gilt es, private Nachfrage (z. B. von Arbeitgebern im Quartier) mit den möglichen Anbietern von Stellplätzen zusammenzubringen. Dies ist möglicherweise innerhalb eines integrierten Verkehrskonzeptes eine wichtige Aufgabe der Bremer Wirtschaftsförderung und auch der wirtschaftlichen Interessenverbände. Im Sinne einer nicht nur ökologischen sondern auch ökonomischen Effizienz liegt ein solches Vorgehen in diesem Quartier nahe. Die folgenden Darstellungen quantifizieren und qualifizieren das mögliche Entlastungspotenzial für den öffentlichen Raum in Folge von Bewohnerparken.

### **Abschätzung des Entlastungspotenzials durch bestimmte Fahrzeugarten**

Bewohnerparken schließt eine Reihe von Nutzern und Fahrzeugen von der Privilegierung des Parkens aus: **Entlastung durch bestimmte i.d.R. unzulässige Fahrzeugarten im Gebiet** Von den am bei der Untersuchung im öffentlichen Raum erfassten Fahrzeugen waren folgende Größenordnungen vermutlich nicht „ausweisfähig“, würden also nicht mehr abgestellt werden:

- 24 Anhänger
- 31 Motorräder
- 7 Wohnmobile

BMO schätzt das Stellplatzpotenzial der Motorräder mit 50% ab. Die Wohnmobile sind stets größer als Pkw. Sie stehen in der Mehrheit orthogonal an der Ortsfahrbahn in der Eickedorfer Straße. Mehrere große Anhänger stehen ordnungswidrig an der Hauptfahrbahn derselben Straße. Das Entlastungspotenzial kann daher so berechnet werden:  $24 + 31 \times 50\% + 7 = 46$  Fahrzeuge

### Entlastung durch Ausschluss von dauerhaftem Fremdparken durch Erwerbstätige

Die folgende Grafik zeigt die für das Jahr 2014 ermittelte Zahl der Erwerbstätigen im Umfeld des Quartiers. Es wird daraus deutlich, dass davon ausgegangen werden muss, dass tagsüber eine erhebliche Parknachfrage durch die angrenzenden Quartiere und deren Betriebe besteht. Angenommen wird, dass bis zu 200 m vom Arbeitsplatz entfernt geparkt wird. Üblicherweise kann von 25% Verdrängung in die Nachbarschaft ausgegangen werden. Das Quartier selber hat gut 700 Arbeitsplätze. Kann tagsüber von gleichzeitig bis zu 350 Parkern im Quartier ausgegangen werden, die ortsfremde Erwerbstätige sind. Zum Zeitpunkt der Befahrung, 24 Uhr, wird eine Größenordnung von 10% dieser Zahl angenommen, die sich aus Gastronomie, Hotellerie u. ä. rekrutiert. Das Entlastungspotenzial tagsüber wäre demnach sehr hoch, nachts, zur Nachfragespitze, wird von einer Entlastung von nur **35 Fahrzeugen** ausgegangen.

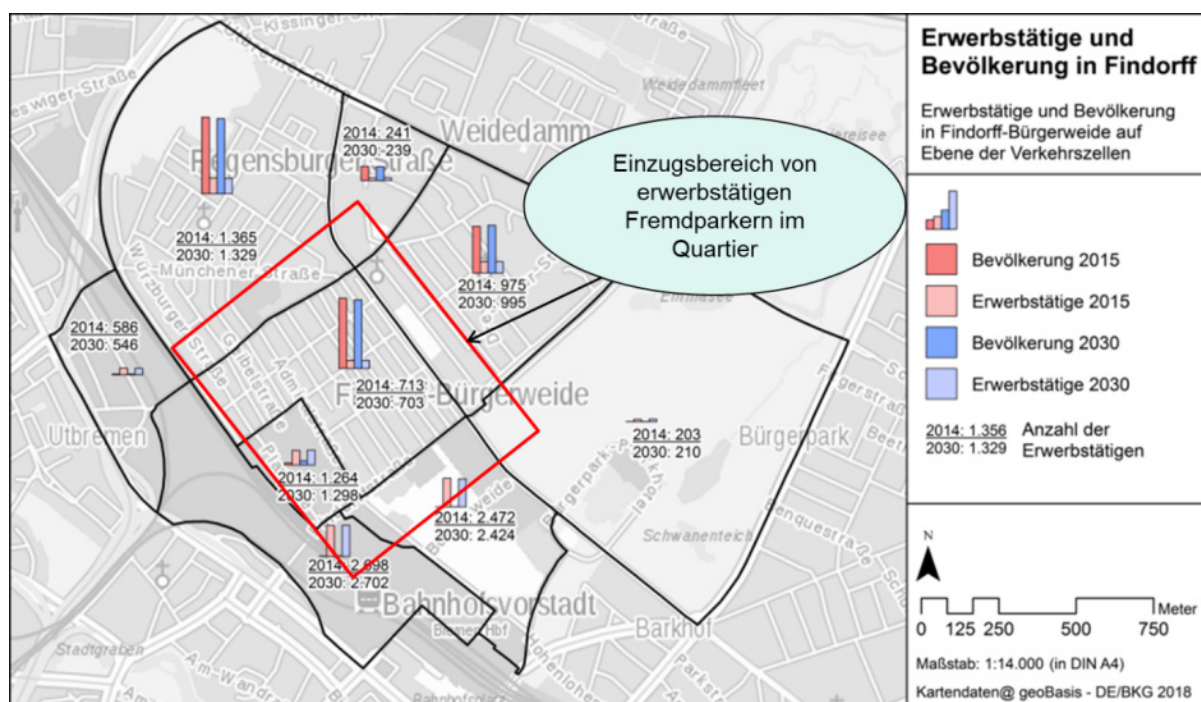


Abbildung 16: Erwerbstätige und Bevölkerung in Findorff

### Entlastung durch Ausschluss von dauerhaftem Fremdparken

Betrachtet man die Zahl möglicher Übernachtungsgäste in Hotels, Pensionen, Monteurszimmern oder Ferienwohnungen im Quartier kann nachts von einem Entlastungspotenzial von **30 Fahrzeugen** ausgegangen werden. Sonstige ortsfremde Dauerparker (u. a. Bahnhofsnähe), die sich durch die Häufung ortsfremder Kennzeichen im südwestlichen Bereich des Quartiers erklären lassen könnten, machen ein weiteres nächtliches Entlastungspotenzial von **20 Fahrzeugen** plausibel.

### Entlastung durch Zweitwagen, für die keine Bewohnerparkberechtigung besteht

In Bremen haben laut der Untersuchung MiD etwa 8% der Befragten angegeben, über ein Zweitfahrzeug zu verfügen. Das wären im Quartier theoretisch gut 110 Fahrzeuge, für die keine Bewohnerparkausweise ausgestellt würden. In der Praxis ist die Relevanz deutlich geringer. Ein Großteil der Fahrzeuge würde innerhalb von Mehrpersonenhaushalten jemand anders zugeordnet werden, um einen Ausweis zu erlangen. Weiterhin stehen Zweitfahrzeuge häufig bereits in privaten Garagen. Das Entlastungspotenzial wird daher nur mit etwa **30 Fahrzeugen** abgeschätzt.

**Zusammenfassung der abgeschätzten unmittelbaren Entlastungswirkung von Bewohnerparken:**

|  |                              |                     |
|--|------------------------------|---------------------|
| In der Regel nicht zulässige Fahrzeugarten | Entlastungspotenzial nachts: | <b>46 Fahrzeuge</b> |
| Erwerbstätige                              | Entlastungspotenzial nachts: | <b>35 Fahrzeuge</b> |
| Übernachtungsgäste                         | Entlastungspotenzial nachts: | <b>30 Fahrzeuge</b> |
| Sonstige Ortsfremde                        | Entlastungspotenzial nachts: | <b>20 Fahrzeuge</b> |
| Zweitwagen                                 | Entlastungspotenzial nachts: | <b>30 Fahrzeuge</b> |

**Gesamtzahl der Fahrzeuge** **161 Fahrzeuge**

**Als eine einfache Plausibilitätsprüfung kann folgende Rechnung aufgestellt werden:**

Die Zahl der ermittelten fremden Kennzeichen bei den abgestellten Fahrzeugen ist mit 328 Fahrzeugen fast doppelt so groß wie das mit 161 abgeschätztes Minderungspotenzial, in dem auch Bremer Fahrzeuge enthalten sind (u.a. Zweitwagen, Erwerbstätige)

Die Höhe der hier modellhaft angenommenen Entlastungswirkung beträgt 161 Fahrzeuge bzw. Stellplätze. Die benötigte Entlastung liegt bei 77 Fahrzeugen. Die Zahl der abgestellten Fahrzeuge im öffentlichen Raum zur Spitzenstunde wurde mit 1410 erhoben. Nach Reduzierung wären dies 1249 Fahrzeuge. Die Zahl der Stellplätze und Parkstände im öffentlichen Raum wurde mit einem technischen Potenzial von 1333 erhoben. Die Auslastung des Quartiers läge somit bei 93,7 %. Das ist ein sehr hoher, aber noch realistischer Wert.

Fazit:

„Bewohnerparken ist kein Allheilmittel“, aber eine Reduzierung des Parkdrucks und Entlastung des Straßenraums (Rettungssicherheit, Barrierefreiheit, Gehwege etc.) sind damit möglich. Vor allem aber entsteht eine Möglichkeit, den Straßenraum zu ordnen und hinsichtlich der Einhaltung der Regeln überwachen zu können, ohne den Rahmen der Verhältnismäßigkeit zu anderen Quartieren zu verlassen, in dem nicht unmittelbar gefährdendes Fehlverhalten noch geduldet wird oder werden muss. Die Nutzung und bessere Auslastung privater Stellplatzflächen im Time-Sharing (Kunden und Besucher tagsüber, Bewohner nachts) sollte unbedingt angestrebt werden, um Verdrängungseffekte für die Nachbarquartiere auszuschließen oder mindestens verträglich zu gestalten.

Die Rahmenbedingungen für die Einführung von Bewohnerparken sind bekannt und bewährte Instrumente mit klaren Regeln und Verwaltungsabläufen:

**Mögliche Rahmenbedingungen der Umsetzung von  
Bewohnerparken in Alt-Findorff**

**aus: Präsentation SKUMS vom 19.10.2019 im Beirat Mitte**

- Parkberechtigungen für Anwohner (rd. 30 EUR /Jahr; max 1 Ausweis pro Person, kennzeichengebunden, privat genutzte Firmenwagen möglich)
- Parkautomaten für Besucher (i.d.R. bis zu drei Stunden gebührenpflichtiges Parken möglich).
- Bewohner können in „haushaltsüblichen Mengen“ Besucherscheine erwerben, die ihren Gästen für 24 h das Parken erlauben (1 € pro Schein)
- Parkregelungen:
  - „Mischzone“ in Nebenstraßen: Anwohner und Besucher können parken
  - Differenzierte Regelungen für Hauptverkehrsstraßen
  - Nur legales Parken möglich (im Grundsatz kein „aufgesetztes“ Parken). Allerdings: Bestandsregelung in einigen Straßen des Quartiers, in denen diese Aufstellform durch das Zeichen 315 legalisiert wurde.
- Umsetzung möglich, da weniger Stellplatzbedarf:
  - keine Dauer-Fremdparker
  - keine Anhänger, keine Zweitwagen, keine Wohnmobile und Motorräder, soweit nicht als Erstfahrzeug angemeldet



  
Planungswerkstatt  
Stadt und Verkehr

Abbildung 17: Bremer Rahmen für die Umsetzung von Bewohnerparken

### 4.3 Auswertung und Bewertung der Ergebnisse in Hinblick auf einen Ausbau von weiteren Carsharing-Möglichkeiten (AP5)

Im Zeitraum seit der Untersuchung wurde in der Eickendorfer Straße an der Einmündung der Winterstraße bereits eine neue Carsharingstation für drei Fahrzeuge eingerichtet.

Dabei sollten angesichts des absehbar etwas rigideren Parkregimes die Zumutbarkeitsgrenzen für die Fußläufigkeit zur Erreichbarkeit der Stationen von der eigenen Haustür aus eine wichtige Rolle spielen.

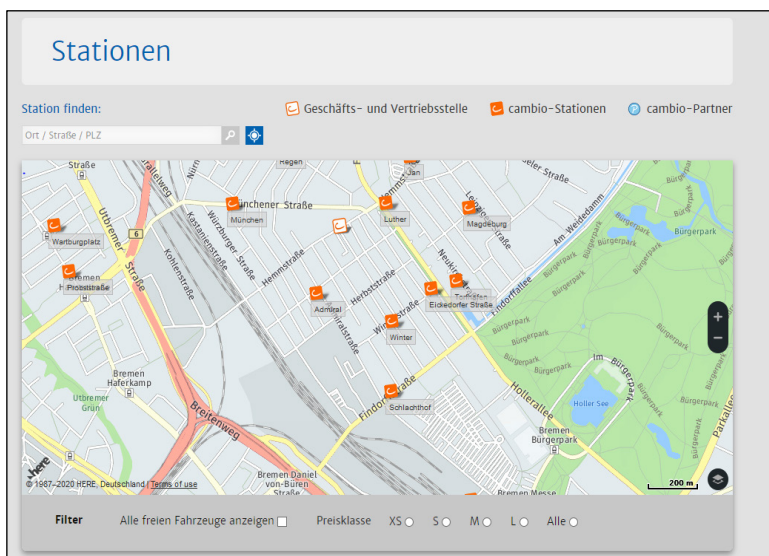


Abbildung 18: Cambio-Carsharing--Stationen im Umfeld Untersuchungsgebietes, Quelle: Cambiocar

Die Einmündungen von Worpstedter Straße und Herbststraße zur Ortsfahrbahn der Eickendorfer Straße, die durchgängig orthogonale Stellplätze aufweist erscheinen als logische Standorte für die perspektivische Ausweitung des Carsharingangebotes. Ähnlich verhält es sich mit der Einmündung der Herbststraße an der Admiralstraße, wo auch orthogonale Stellplätze vorzufinden sind. Weiterhin werden von BMO zwei kleinere Stationen in der Hemmstraße vorgeschlagen, die dann auch den Bereich in Richtung Kastanienstraße bedienen würden.


### 4.4 Maßnahmen zur Neuregelung der Zugänglichkeit des Quartiers bei Großveranstaltungen (Freimarkt, Osterwiese, Konzerte)

BMO hat in Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Verkehrsausschuss Findorff als ein Zwischenergebnis der Untersuchung das vorläufige „Schutzkonzept Wohnstraßen“ als Empfehlung zur Regelung des erhöhten Verkehrsaufkommens zu Großveranstaltungen (Freimarkt) entworfen.

#### Problemstellung (2019):

In Findorff sind die Ortsteile Bürgerweide und der vordere Bereich von Weidedamm in besonderem Maße auch durch Veranstaltungen im Messezentrum und auf der Bürgerweide belastet. Namentlich der Freimarkt verursacht sehr hohe Belastungen in den angrenzenden Wohngebieten, die ohnehin bereits an normalen Tagen vom ruhenden Verkehr überlastet sind, so dass regelmäßig noch umfangreicher auch auf den nicht dafür freigegebenen Straßen aufgesetzt geparkt wird.

Durch den Freimarkt ergeben sich in den Wohnquartieren und in den umliegenden Straßen regelmäßig Suchverkehre bis in die Nachtstunden. Das Parken kippt dabei an vielen Stellen von der Ordnungswidrigkeit in die akute Gefährdung von Rettungswegen und in die Blockade der Gehwege. Das Schutzkonzept der SKUMS ist vor allem mit dem Bürgerpark und den angrenzenden Straßen am Torfkanal und am Weidedamm befasst. Das von SKUMS vorgelegte Konzept für die Freimarktverkehre ist in vielen Teilen hilfreich und ein guter Anfang. Für den Beirat Findorff wurde ein "Schutzkonzept Wohnstraßen" bereits während des Freimarktes 2019 erarbeitet. Ein solches Konzept kann nur sinnvoll sein, wenn es gleichermaßen in sich konsequent wie auch im Grundsatz überwachbar ist.

Mit der Anordnung von Z 267 („Spardose“)  ist die Anordnung eines differenzierten Einfahrtsverbots für alle Wohnstraßen im Umfeld des Freimarktes (siehe Karte) für alle ortsfremden Kfz-Verkehrsmöglichkeiten möglich.

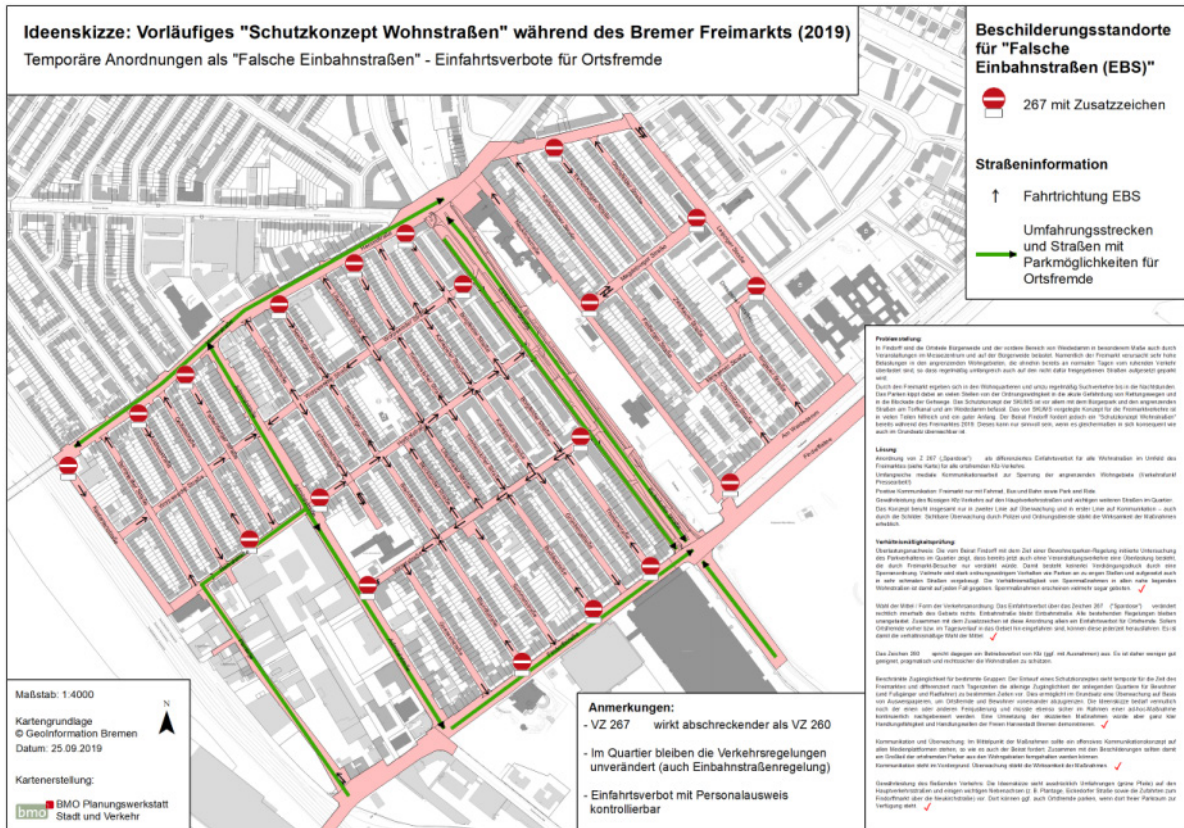


Abbildung 19: Ideenskizze zum vorläufigen "Schutzkonzept Wohnstraße"

Weiterhin sollte ein solches Verbot stets in Verbindung mit umfangreicher medialer Kommunikationsarbeit zur Sperrung der angrenzenden Wohngebiete (z.B. Verkehrsfunk & Pressearbeit) betrieben werden. Dabei ist vor allem positive Kommunikation wichtig: „Der Freimarkt nur mit Fahrrad, Bus und Bahn sowie Park and Ride zu erreichen“. Gleichzeitig ist die Gewährleistung des flüssigen Kfz-Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen und einigen wichtigen weiteren Straßen im Quartier von elementarer Wichtigkeit, um die Freimarkt- und Veranstaltungsbesucher auch zu den zweifellos vorhandenen Stellplatzkapazitäten zum Beispiel in den nahe gelegenen Parkhäusern südlich des Bahnhofs leiten zu können.


Das von BMO und Verkehrsausschuss im Herbst 2019 vorgeschlagene Konzept beruhte nur in zweiter Linie auf Überwachung und in erster Linie auf Kommunikation – auch durch die Eindeutigkeit der Beschilderung. Sichtbare Überwachung durch Polizei und Ordnungsdienste sollten zusätzlich die Wirksamkeit der Maßnahmen erhöhen. In der Medienarbeit während des Freimarktes überwog allerdings der Aspekt der ordnungsbehördlichen Maßnahmen.


**Betrachtungen zur Verhältnismäßigkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen:**

**Überlastungsnachweis:** Die vom Beirat Findorff mit dem Ziel einer Bewohnerparken-Regelung initiierte Untersuchung des Parkverhaltens im Quartier hatte gezeigt, dass auch ohne Veranstaltungsverkehr eine Überlastung besteht, die durch Freimarkt-Besucher nur verstärkt wird. Damit besteht während der keinerlei Verdrängungsdruck durch eine Sperranordnung. Vielmehr wird durch ein Sperrkonzept stark ordnungswidrigem Verhalten wie Parken an zu engen Stellen und aufgesetzt auch in sehr schmalen Straßen vorgebeugt. Die Verhältnismäßigkeit von Sperrmaßnahmen in allen nahe

liegenden Wohnstraßen ist damit auf jeden Fall gegeben. Sperrmaßnahmen sind vielmehr sogar geboten.

**Zur vorgeschlagenen Wahl der Mittel / Form der Verkehrsanordnung:**

Das Einfahrtsverbot über das Zeichen 267 ("Spardose")  verändert rechtlich innerhalb des Gebiets nichts. Einbahnstraße bleibt Einbahnstraße. Alle bestehenden Regelungen bleiben unangetastet. Zusammen mit dem Zusatzzeichen ist diese Anordnung allein ein Einfahrtsverbot für Ortsfremde. Sofern Ortsfremde vorher bzw. im Tagesverlauf in das Gebiet hin eingefahren sind, können diese jederzeit herausfahren. Es ist damit die verhältnismäßige Wahl der Mittel.

Das Zeichen 260  spricht dagegen ein Betriebsverbot von Kfz (ggf. mit Ausnahmen) aus. Es ist daher weniger gut geeignet, pragmatisch und rechtssicher die Wohnstraßen zu schützen.

**Beschränkte Zugänglichkeit für bestimmte Gruppen:**

Der Entwurf eines Schutzkonzeptes (2019) sah temporär für die Zeit des Freimarktes und differenziert nach Tageszeiten die alleinige Zugänglichkeit der anliegenden Quartiere für Bewohner (und Fußgänger und Radfahrer) zu bestimmten Zeiten vor. Dies hätte im Grundsatz eine Überwachung auf Basis von Ausweispapieren, um Ortsfremde und Bewohner voneinander abzugrenzen ermöglicht. Die Umsetzung der skizzierten Maßnahmen, auch wenn sie vom Vorschlag des Gutachters und des Verkehrsausschusses abwich, hat ganz klar Handlungsfähigkeit und Handlungswillen der Freien Hansestadt Bremen demonstriert.

**Kommunikation und Überwachung:**

Im Mittelpunkt der Maßnahmen sollte ein offensives Kommunikationskonzept auf allen Medienplattformen stehen, so wie es auch der Beirat fordert. Zusammen mit den Beschilderungen sollte damit ein Großteil der ortsfremden Parker aus den Wohngebieten ferngehalten werden. Generell stärkte eine gute mediale und politische Kommunikation die Wirksamkeit der Maßnahmen.



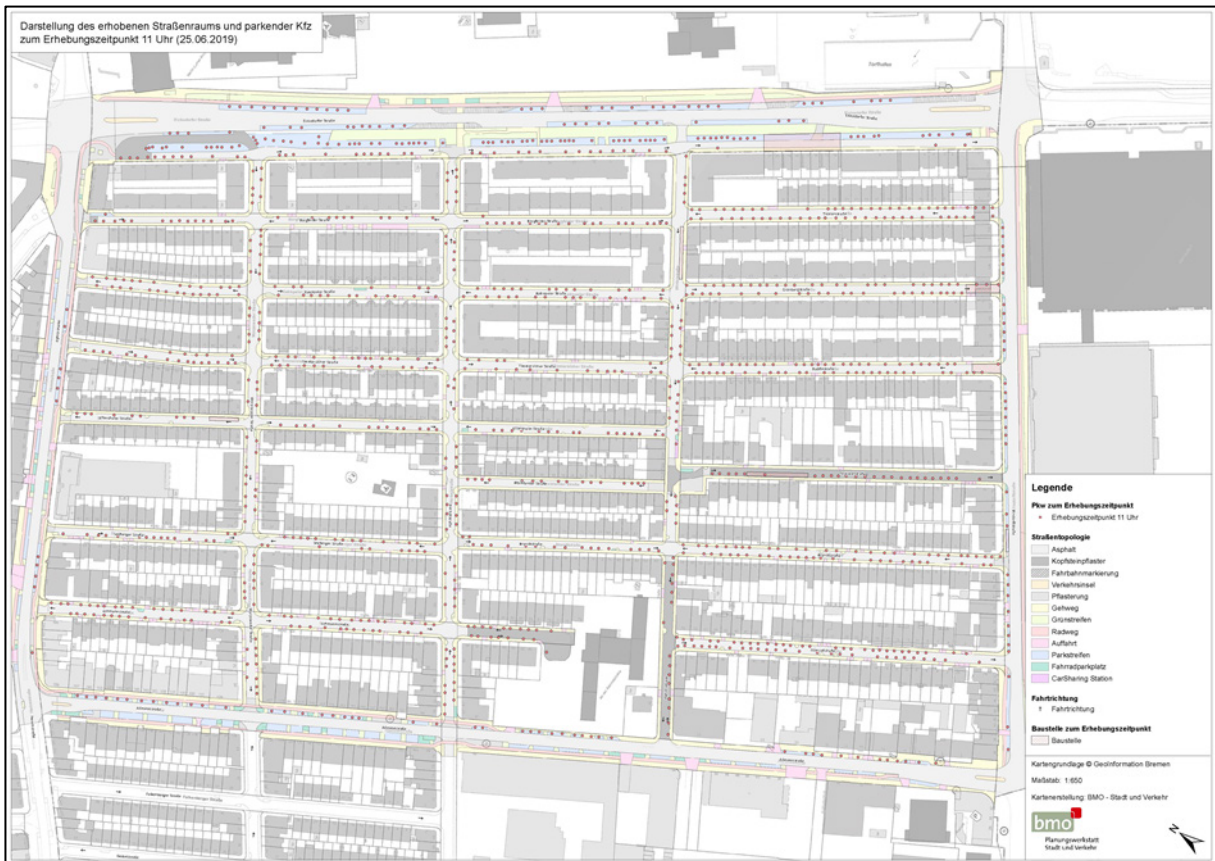
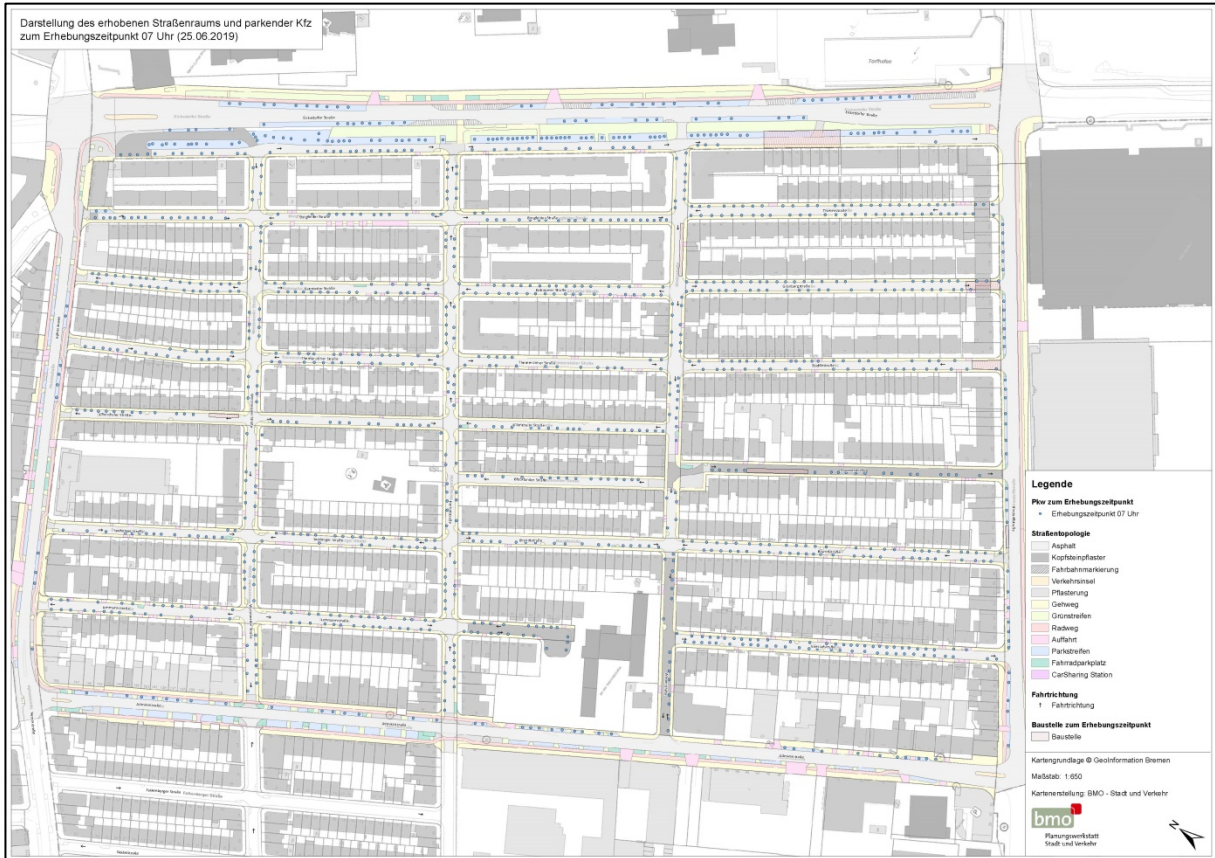
## 5. Karten-Anhang



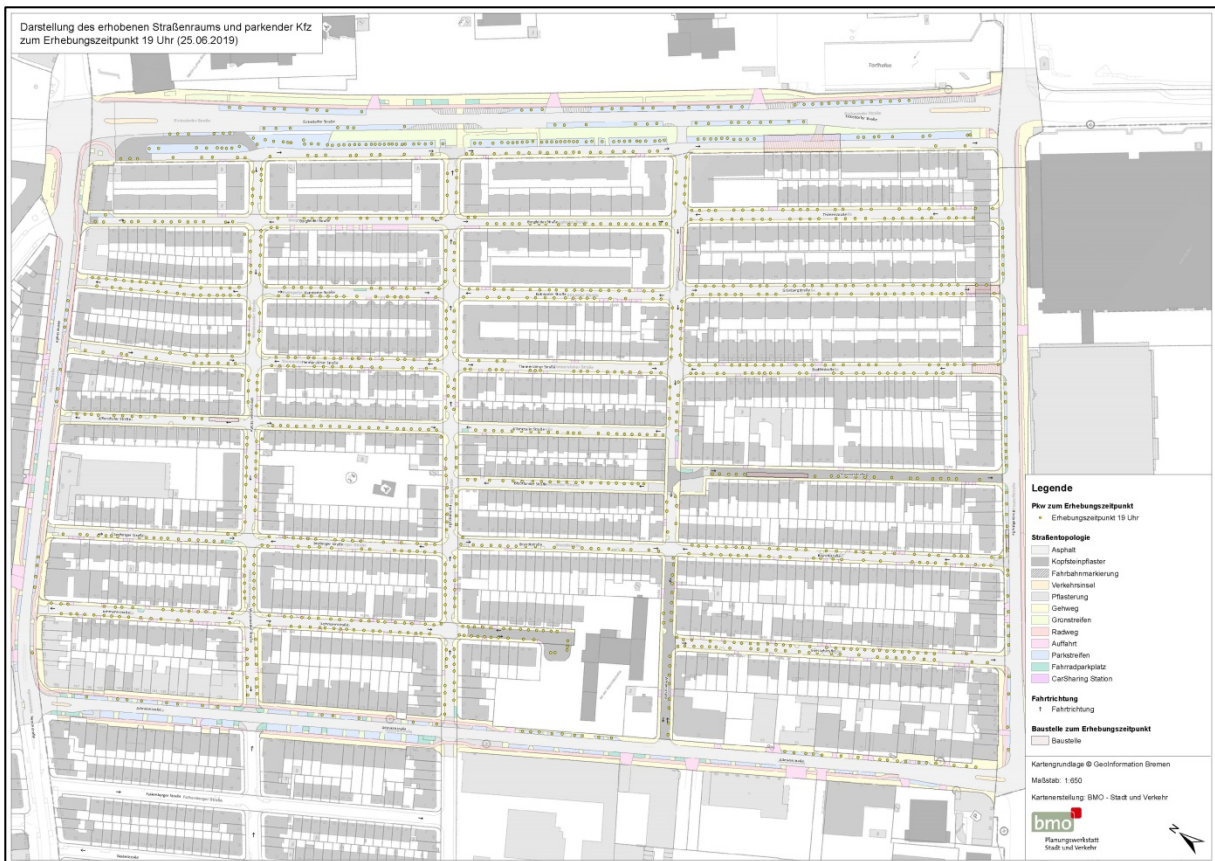
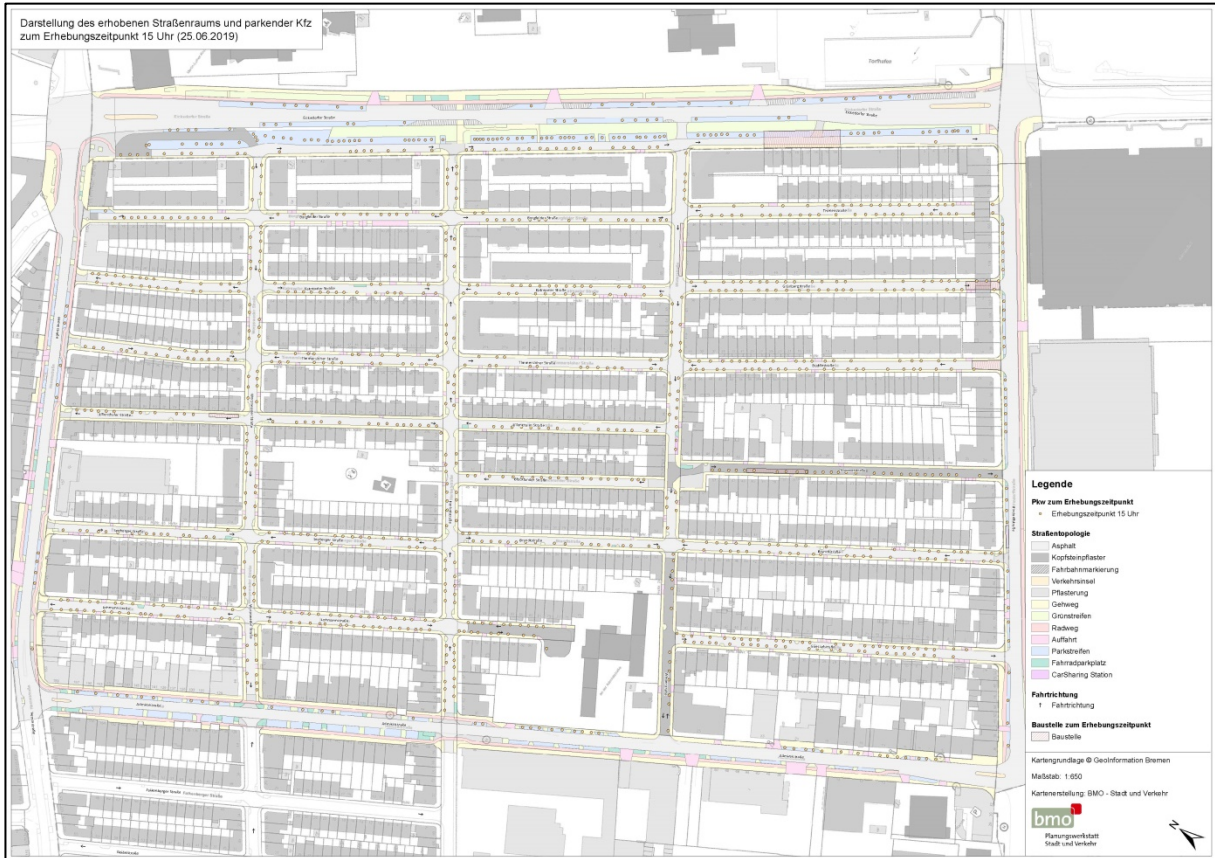
**Karten: Parkraumauslastung 24 Uhr mit Höchstauslastung und Mittwoch 7 Uhr als Kontrollgröße**



**Karten: Dienstag 7 Uhr und 11 Uhr**



**Karten: Dienstag 15 Uhr und 19 Uhr**



Karte: Parkraumpotenzial



Parkraumpotenzial Findorff (technisch und gemäß RAS 06)

Karte: Ergänzende Bestandsaufnahme zum Kataster / Verkehrstopografie







Karte: Projektskizze Fußgängermodellquartier mit Fahrradzone





## 6. Projektbeteiligte

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Projektleitung</b></p> <p>Ulf Jacob (Sprecher des Verkehrsausschusses)</p> <p>Beirat Findorff</p> <p>Ortsamt West</p> <p>Waller Heerstraße 99</p> <p>28219 Bremen</p>  |  <p>Freie<br/>Hansestadt<br/>Bremen</p> <p>ORTSAMT WEST<br/>STADTTEILMANAGEMENT</p>   |
| <p><b>Datenaufbereitung und Erstellung der Berichtsunterlagen</b></p> <p>Markus Otten, Sebastian Denker, Henning Kröger, Julian Riemann</p> <p>Planungswerkstatt BMO – Stadt und Verkehr</p> <p>Stadtbüro in der Bremer Baumwollbörse</p> <p>Wachtstraße 17-24, 28195 Bremen</p> <p><a href="http://www.bmo-stadtundverkehr.de">www.bmo-stadtundverkehr.de</a></p> |  <p>Planungswerkstatt<br/>Stadt und Verkehr</p>                                      |
| <p><b>Parkraumuntersuchung</b></p> <p>Markus Otten, Henning Kröger</p> <p>Planungswerkstatt BMO – Stadt und Verkehr</p> <p>Stadtbüro in der Bremer Baumwollbörse</p> <p>Wachtstraße 17-24, 28195 Bremen</p> <p><a href="http://www.bmo-stadtundverkehr.de">www.bmo-stadtundverkehr.de</a></p>  |  <p>Planungswerkstatt<br/>Stadt und Verkehr</p>                                    |
| <p><b>Auftrag</b></p> <p>Beirat Findorff</p> <p>Ortsamt West</p>   |  <p>Freie<br/>Hansestadt<br/>Bremen</p> <p>ORTSAMT WEST<br/>STADTTEILMANAGEMENT</p> |