



21.02.2023

Der Senator für Inneres

Parkfrieden

Verkehrswende: Abschied vom Automobilzeitalter!?

Behutsame individuelle Lösungen am Beispiel

Quartier Alt-Findorff

Ausgangslage in Großstädten

- Fahrzeuge werden breiter und länger
- Abwicklung des KFZ-Verkehrs hat Kapazitätsgrenze erreicht
- Stellplatzangebot nicht ausreichend
- Quartiersgaragen sind nicht vorhanden
- Pendler-Lösungen und Ausbau ÖPNV sind noch nicht ausreichend vorhanden
- Anwohner-Lösungen für alle Verkehrsteilnehmenden fehlen
- Bewohnerparken löst scheinbar die Problematik nicht mehr

Aktuelle Situation im Quartier Alt-Findorff

- Prüfauftrag Bewohnerparken
- Gehwege werden aufgesetzt beparkt; mit Verkehrszeichen
- Gehwege werden aufgesetzt beparkt; ohne Verkehrszeichen
- Gehwege sind für mobilitätseingeschränkte Menschen schlecht oder gar nicht mehr nutzbar
- Gehwege sind durch geparkte Fahrzeuge in Verbindung mit Fahrrädern und Mülltonnen schlecht oder gar nicht mehr nutzbar

Thielenstraße aufgesetztes Parken erlaubt



Gehwegbreite ca.
1,80m



Pflasterung suggeriert
Parkfläche

Buddestraße aufgesetztes Parken nicht erlaubt



**Gegebenheiten
identisch**

Unterschiedliche Breite der Gehwege



Ausgangslage für einige Quartiere in der Stadt

Enge Wohnstraßen
Schmale Gehwege



Immer mehr neue Mobilitätsformen:
E-Scooter, Lastenräder, E-Fahrräder,
E-Fahrzeuge

Infrastruktur wächst nicht mit!



Entscheidend ist die Abgrenzung zwischen dem erlaubnisfreien und grundsätzlich gebührenfreien Gemeingebrauch und der Sondernutzung einer öffentlichen Straße

Zur Diskussion stehen zwei Ansätze

Variante 1:

- Alle jetzt auf dem Gehweg parkenden Fahrzeuge werden entfernt; Verkehrszeichen für aufgesetztes Parken werden aufgehoben
- Fahrzeuge parken dann am rechten Fahrbahnrand, sofern die erforderliche Restfahrbahnbreite vorhanden ist; ist sie nicht vorhanden, parkt dort keiner mehr
- Zusätzlich werden Fahrradstände (auch für Lastenräder), Car-Sharing und E-Ladesäulen auf der Fahrbahn eingerichtet
- Zur Umsetzung Bewohnerparken werden Parkscheinautomaten aufgestellt

Zur Diskussion stehen zwei Ansätze

Variante 2:

- Nicht alle jetzt auf dem Gehweg parkenden Fahrzeuge werden entfernt; Verkehrszeichen und Markierungen werden einheitlich und systematisch aufgestellt bzw. aufgebracht
- Begegnungsstellen werden eingerichtet, um Barrierefreiheit herzustellen
- Gleichzeitig werden zusätzliche Fahrradstände geschaffen
- Mülltonnensammelstellen werden eingerichtet
- Elektroladesäulen werden nicht in den Wohnstraßen geplant, denn auch E-Autos nehmen Platz weg
- Schrittweise werden nach Prüfung weitere Parkflächen reduziert

Gegenüberstellung Variante 1 und 2

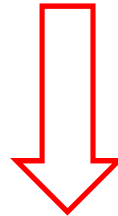
- Beide Varianten zur Neu-Regelung des Parkens sehen eine Reduzierung der Parkstände vor

ABER:

der Umfang dieser Neuordnung ist durchaus unterschiedlich und zumindest in der Variante 2 behutsamer und pragmatischer

Variante 2

- rechtmäßig
- schneller umsetzbar
- bedarfsorientierter und kontrollfähig
- exemplarischer Charakter für alle stadtkernnahen Stadtteile



Pragmatischer Weg zur Verkehrswende

Gegenüberstellung Variante 1 und 2

Straße	V1	V2	Dif	IST
Blocklander Straße	20	22	2	23
Borgfelder Straße	50	61	11	65
Brandtstraße	47	53	6	83
Buddestraße	32	32	0	63
Goesselstraße	21	46	25	66
Grünbergstraße	31	32	1	68
Herbststraße	40	67	27	80
Katrepeler Straße	51	58	7	107
Lilienthaler Straße	46	55	9	55
a. Lohmannstraße	32	71	39	106
b. Einseitige Beparkung an Engstellen		62	30	
Seeberger Straße	27	35	8	55
Sommerstraße	29	33	4	31
Thielenstraße	35	51	16	61
Timmersloher Straße	49	56	7	86
Winterstraße	37	41	4	59
Worpsweder Straße	31	63	32	80
Reststellflächen gesamt	578	776	ca.200	1.088

	Verringerung der Abstellflächen um 47 %; entspricht 510 Fahrzeugen	Verringerung der Abstellflächen um 29 %; entspricht 312 Fahrzeugen
--	---	---

Bauliche Unterbrechungen von Parkreihungen

Wenn auf 2 Seiten geparkt werden kann, soll im Durchschnitt alle 3-5 Fahrzeuge eine Unterbrechung baulich hergestellt werden, an der die maximale Gehwegbreite zur Verfügung steht. Auch ein Wechsel der Straßenseite könnte ermöglicht werden.

Straßenbreite: 9,90 – 10,0 m
- 2x Gehweg 1,50 m = 3,00 m
- 2x Fahrzeug 1,95 m = 3,90 m

Fahrbahn = 3,00 – 3,10 m

Für Straßen mit effektiven Breiten nicht unter 9,90 m wäre eine Fahrgasse von min. 3,00 m gegeben. 3,05 m würden erreicht werden, wenn einseitig eine maximale Breite von 1,90 m angeordnet wird.



Ausblick

- Abstellflächen für E-Scooter nicht in den engen Wohnstraßen; Kreuzungsbereiche und Durchgangsstraßen nutzen
- Zentrale Abstellflächen für Mülltonnen an Abfuhrtagen verifizieren
- Perspektivorte für Aufstellung von E-Ladesäulen verifizieren, aber nicht in den engen Wohnstraßen
- Öffentlichkeitskampagne Mülltonnen/Fahrräder auf Gehwegen
- Evaluation (nach einem Jahr) mit weiteren Maßnahmen
- Sukzessiver Abbau von Parkflächen in Wohnstraßen
- Bewohnerparken neues Modell denken (wie z.B. in Amsterdam und Zürich)

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!