**Fragenkatalog zum Bewohnerparken in Findorff**

**Der Antwortentwurf ist abgestimmt mit Susanne Findeisen und Michael Glotz-Richter**

**1. Ersatzparkplätze:**

a) Wie viele Ersatzparkplätze gibt es und wo befinden sie sich?

Der Begriff „Ersatzparkplätze“ suggeriert eine frei zugängliche oder wie auch immer „vor-verabredete“ mögliche Nutzung durch die BewohnerInnen und andere Parkplatzsuchende. Dies trifft nur für die Bürgerweide zu, wo 2800 Parkplätze bestehen. Die Bewirtschaftung durch die BREPARK sieht den benannten Sondertarif für BewohnerInnen im Umkreis von 500m vor (39,90 €/Monat). Alle anderen Flächen werden in der Parkraumuntersuchung von bmo dargestellt und sind private Firmenparkplätze. Es besteht derzeit keine Verabredung darüber ob und in welchem Umfang sie den Anwohnern des Quartiers angeboten werden.

Übersicht der privaten Stellplätze im Gebiet Plantage (Quelle: bmo-Zusammenfassung der Parkraumuntersuchung)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Stellplatzbilanz der privaten Parkplatzanlagen im GE-Gebiet Plantage**Parkplatz** | **Parkpotenzial** | **Spitzenauslastung(11:00 Uhr)** | **Auslastung private Parkplätze in Plantage Anordnungslage IST** |
| Parkplatz Nr. 1 | 95 | 8 | 6% |
| Parkplatz Nr. 2 | 183 | 25 | 14% |
| Parkplatz Nr. 3 | 15 | 13 | 87% |
| Parkplatz Nr. 4 | 18 | 14 | 67% |
| Parkplatz Nr. 5 | 27 | 12 | 41% |
| Parkplatz Nr. 6 | -/- | -/- | -/- |
| Parkplatz Nr. 7 | 15 | 6 | 40% |
| Parkplatz Nr. 8 | 36 | 8 | 22% |
| Parkplatz Nr. 9 | 11 | 11 | 100% |
| Parkplatz Nr. 10 | 13 | 11 | 82% |
| Parkplatz Nr. 11 | 74 | 25 | 33% |
| Parkplatz Nr. 12 | 35 | 21 | 71% |
| Parkplatz Nr. 13 | 20 | 16 | 75% |
| Parkplatz Nr. 14 | 18 | 15 | 83% |
| Parkplatz Nr. 15 | 65 | 34 | 52% |
| Parkplatz Nr. 16 | 89 | 43 | 38% |
| Parkplatz Nr. 17 | 21 | 14 | 67% |
| Parkplatz Nr. 18 | 15 | 0 | 0% |
| Parkplatz Nr. 19 | 0 | 0 | 0% |
| **Gesamt** | **748** | **259** | **35%** |



Die Parkraumuntersuchung von bmo hat die privaten Stellflächen im Gebiet der Plantage untersucht und rund 750 Plätze gezählt. Diese gehören unterschiedlichen Eigentümern oder Mietern z.B. dem Bowling-Center (P2) oder der swb. Zusätzlich gibt es Stellflächen an den größeren Märkten „netto“ (P16).

b) Wie viele dieser Parkplätze können kostenlos genutzt werden?

Keine.

c) Welche sind kostenpflichtig? Wie hoch sind die monatlichen Gebühren für die Nutzung dieser Parkplätze?

Die Parkplätze im Gebiet der Plantage sind privat und den Kunden/MitarbeiterInnen vorbehalten. Eine mögliche Gebührenerhebung ist eine rein privatrechtliche und dem Markt vorbehaltene Angelegenheit. Faktisch gebührenfrei nutzbare Stellplätze im öffentlichen Straßenraum im Umfeld schaffen keinen Anreiz für Investoren, Stellplatzanlagen marktwirtschaftlich zu schaffen und betreiben zu können. Eine mögliche Öffnung setzt ein Parkregime im Quartier voraus, das eine Freigabe für Externe nahelegt und eine Preisbildung ermöglicht. Nur so kann es für die Stellplatzinhaber interessant werden, diese zu öffnen.

d) Wie viel Meter beträgt der weiteste Weg zu den Ersatzparkflächen?

Die Diagonale Luftlinie durch das Quartier sind etwa 1 km. Es gibt keine Einzelstandorterfassung.

e) Wie sicher sind diese Wege frühmorgens bzw. abends? (wie und wer soll das bewerten??)

Im Beteiligungsverfahren gab es besorgte Stimmen, die die Umfeldsicherheit und Beleuchtung anmahnen. Der Findorfftunnel wurde ebenfalls benannt. Hier soll über ein Beleuchtungskonzept ein höheres Sicherheitsgefühl gegeben werden.

Die Sicherheitswahrnehmung im öffentlichen Raum hängt mit der Nutzung des Umfeldes zusammen und mit bestehenden Einrichtungen und deren Publikumsverkehr. Diese Bedingungen unterliegen Veränderungen – was auch für das Gebiet Plantage gilt.

Die öffentlichen Beleuchtungseinrichtungen werden im ASV bearbeitet. Die Beleuchtung der Bürgerweide ist privat.

f) Sind neue Ersatzflächen zum Beispiel in Mobilitätsgaragen in Planung?

Optionen für eine Quartiersgarage werden geprüft, auch vor dem Hintergrund bestehender Parkflächen auf dem Messegelände.

Die größten Herausforderungen bestehen darin, zum einen geeignete Grundstücke hierfür zu finden und zum anderen eine Finanzierung sicherstellen zu können.  
Das Kerngebiet ist weitgehend bebaut. Damit bestehen Flächenkonkurrenzen zu anderen (Gebäude-) Nutzungen. Somit kommen nur randständige Lagen bspw. das Areal der swb an der Ecke Plantage in Frage.   
Die Herstellungskosten von Stellplätzen in Quartiersgaragen liegen in der Größenordnung von 25.000 - 50.000 € pro Stellplatz (zuzüglich Betriebskosten) und müssen marktwirtschaftlich über Nutzungsentgelte finanziert werden. Daraus ergeben sich die monatlichen Parkgebühren. Für eine Nutzung der Stellplätze durch AnwohnerInnen muss hierfür eine Zahlungsbereitschaft bestehen. Nach den Erfahrungen in der Überseestadt und auch in anderen Städten werden ‚Mobilitätshäuser‘ und Quartiersgaragen nur dann angenommen, wenn im Umfeld mit hohem Parkdruck das Parken bepreist und auch überwacht wird. Nur dann können nach den Regeln der Marktwirtschaft auch Investoren interessiert werden.

**2. E-Mobilität:**

Ohne den Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur ist die CO2-Reduzierung nicht zu erreichen und damit auch nicht das Ziel der Klimaneutralität. Ein „eins-zu eins“ Ersatz von Autos mit Verbrennungsmotor durch E-Autos allein wird keinen Fortschritt in Richtung Klimaneutralität bedeuten

a) Wie sieht der Plan für eine flächendeckende E-Ladeinfrastruktur) des Quartiers aus?

b) An welchen Orten sind öffentliche E-Ladeeinrichten vorgesehen?

c) Wie viele E-Ladeeinrichtungen sind ohne die Neuordnung der Straßen möglich?

d) Wie viele öffentliche legale Stellplätze gehen dadurch verloren?

e) Falls sich an dem Zustand der beiden Quartiere nichts ändern sollte, sind dann noch zusätzliche E-Ladeeinrichtungen möglich?

Die Fragen werden im Zusammenhang beantwortet.

Das Beteiligungsverfahren hat deutliches Interesse an dem Thema Elektroladeinfrastruktur gezeigt.

Es ist Ziel der Bundesregierung, bis 2030 rund 15 Millionen Elektrofahrzeuge in Deutschland zu erreichen, was einem Anteil von über 30% entspricht. Für Bremen bedeutet das rund 75.000 Elektroautos. Es ist ein intensiver Ausbau der Ladeinfrastruktur erforderlich (auf 7.000 – 10.000 öffentlich zugänglicher Ladepunkte in 2030). Während in Stadtrandsituationen das Laden vielfach in Carports und privaten Garagenanlagen erfolgen kann, sind in Stadtteilen wie auch Findorff viele Elektroauto-Besitzer:innen auf öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen angewiesen.   
Zum einen werden Schnelllademöglichkeiten eingerichtet, wie schon an der Hemmstraße vorhanden. Hier kann in relativ kurzer Zeit mit hoher Ladeleistung (300 kW) die Fahrzeugbatterie aufladen werden. Jedoch ist das Schnellladen mit höheren Kosten verbunden – aktuell meist ab 59 ct / kWh (Quelle: Webseite des Anbieters).

Parallel sollen Normallade-Möglichkeiten im Straßenraum ermöglicht werden. Da Aufbau und Betrieb von Ladeeinrichtungen (ebenso wie der Betrieb von Tankstellen) Aufgabe der Privatwirtschaft ist, haben Land und Stadtgemeinde Bremen die Rahmenbedingungen für Ladesäulenbetreiber deutlich verbessert. Schon 2018 wurde die Landesbauordnung so novelliert, dass Ladesäulen „verfahrensfrei“ sind – also keine Bauanträge mehr erforderlich sind. Zudem fallen seit 1. Januar 2022 in Bremen keine Sondernutzungsgebühren für die Lade-Infrastruktur im öffentlichen Raum mehr an.

Aktuell wird ein Konzept für den Aufbau einer flächendeckenden, elektrischen Ladeinfrastruktur in Bremen (Projekt ELLI) erstellt, dabei wird selbstverständlich auch dieses Quartier betrachtet. Ergebnisse werden spätestens im ersten Quartal 2023 erwartet.

Für innerstädtische Quartiere mit engen Straßenräumen sollen ‚Nullemissionshubs‘ die Entlastungswirkung von Carsharing verknüpfen mit der Einrichtung von Ladepunkten im Längsparken. Durch intelligente Ladestromsteuerung sollen die vorhandenen Netzsituationen eingepasst werden und zugleich für künftige rechtliche und technische Weiterentwicklungen vorgerüstet sein. Hierfür wird an Förderanträgen gearbeitet.

Die Dichte an Ladepunkten sollte sich mit steigender Nachfrage dynamisch entwickeln können. Üblicherweise werden etwa 10 Elektroautos auf einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt gerechnet (EU- Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe von 2014). Für Gebiete mit wenig privaten Lademöglichkeiten sollte dieser Wert eher höher angesetzt werden.

Bei der Einrichtung von Ladepunkten im öffentlichen Straßenraum sind die Platzverhältnisse zu beachten. Neuartige Ladeinfrastruktur (wie für Bamberger Str. vorgesehen und am Franziuseck schon verwirklicht) benötigt deutlich weniger Platz.

Ladepunkte im öffentlichen Straßenraum müssen entsprechend beschildert werden, um den Elektrofahrzeugen hier die Priorität einzuräumen. Die erforderliche straßenverkehrsrechtliche Beschilderung der Ladepunkte setzt StVO-konformes Parken – und damit in vielen Straßen Alt-Findorffs eine Neuordnung des Parkens - voraus.

Mit einer Ordnung des Parkens wird dann grundsätzlich in allen Straßen die Einrichtung von Ladepunkten möglich – netzseitige Anschlussleistungen vorausgesetzt. Stellplätze gehen nur dort verloren, wo Schalteinrichtungen in den Parkstreifen gesetzt werden müssten. Ladeplätze von Elektroautos reduzieren keine Stellplätze, da hier ja dann auch Autos stehen, die wiederum andernorts keinen Stellplatz in Anspruch nehmen.

Die Einrichtung von Nullemissionshubs wird in die Quartiersplanung eingearbeitet und kann schrittweise umgesetzt werden.

**3. Einrichtung von Car-Sharing-Parkplätzen:**

Carsharing ist eine wichtige Maßnahme zur Reduktion des Parkdrucks und schafft Angebote als Alternative zum eigenen Fahrzeug. Ein Ausbau des Angebots ist sinnvoll.

a) Wie viele zusätzliche Car-Sharing-Plätze sind im Quartier vorgesehen und wo sollen sie eingerichtet werden?

Es sind 2 - 3 zusätzliche Mobilpünktchen mit je 2-3 Fahrzeugen im Quartier vorgesehen. Diese werden integriert geplant mit ergänzenden Abstellflächen für Angebote wie Leihrollern, -fahrrädern, Lastenfahrrädern, Fahrradabstellbügeln und ggfs. Elektrolademöglichkeiten (als Nullemissionshubs). Die Standorte sollen Lücken im bestehenden Angebot schließen. Standortvorschläge aus dem Beirat sind willkommen.

b) Wie viele legale Stellplätze fallen durch die Einrichtung der neuen Car-Sharing-Plätze weg? Ein Car-Sharing-Platz ersetzt bis zu 20 PKWs. Ist dieser Effekt eingerechnet?

Der Platzbedarf durch mobil.pünktchen ist von der Stationskonfiguration und Lage abhängig. Der Platzbedarf je Carsharing-Stellplatz beträgt einen Länge von 5,70 m (der RASt-Norm entsprechend), hinzu kommen Flächen für ggfs. Ladeinfrastruktur, Beschilderung und Fahrradbügel, sowie Gehwegnasen zur Freihaltung von Kreuzungsbereichen/Querungshilfen, etc..  
Die neutralen Untersuchungen zum Carsharing in Bremen haben gezeigt, dass stadtweit rund 16 PKW pro Carsharing Fahrzeug abgeschafft bzw. nicht angeschafft wurden. Für innerstädtische Areale liegt dieser Wert eher etwas höher. Der Entlastungseffekt von Carsharing ist die Grundlage für die Anordnung und Ausweitung. Das gesamte Angebot kommt der Nachbarschaft zu Gute.

c) Wird das Angebot an Leihrollern oder Alternativen ausgebaut oder eingeschränkt? S.o.

**4. Gebühren für den Bewohnerparkausweis ohne Parkplatzgarantie:**

Enquete-Kommission: Die Gebühren sollen auf 100,-€/Jahr 2022 bis 365,-€/Jahr 2030 erhöht werden plus Gewichtsklassenzuschlag.

a) Auf welchen Wert werden die Kosten für einen Bewohnerparkausweis steigen?

a) Wird es Sonderregelungen für Gebührennachlässe geben?

b) Wird es eine spezielle Gewichtsklassengebühr geben?

Die Gebühren für Bewohnerparkausweise beruhen auf einer Gebührenfestsetzung von 1994 mit 60 DM und sind seitdem nicht angepasst worden. Es ist geplant, die Gebühren für Bewohnerparkausweise im Land Bremen anzuheben. Es ist in der Diskussion, die Gebühren abhängig von der Fahrzeuglänge zu gestalten, d.h. wer mehr Platz in Anspruch nimmt, sollte auch mehr bezahlen. Die mögliche Ausgestaltung der Gebührenordnung, inklusive der Gebührenhöhe, befindet sich noch in der politischen Diskussion und Abstimmung, sodass darüber keine weitere Auskunft erteilt werden kann.

**5. „Fremdparker“:**

Nach der **Planungswerkstatt bmo** gibt es im **Untersuchungsgebiet Ost 319 externe Kennzeichen** und nach **SKUMS** können im Idealfall im Gesamtgebiet bis zu **200 Fremdparkende „vertrieben“** werden.

Nach den Erhebungen von bmo ist tagsüber **die Anzahl der parkenden Fahrzeuge durchgehend geringer als die Anzahl der öffentlichen Stellplätze.** Da nur gegen 24 Uhr die Zahl der parkenden Fahrzeuge höher ist (1378 zu 1256) als die legalen Parkplätze, muss man dann nicht davon auszugehen, dass die weitaus größte Zahl der “Fremdparker“ Anwohner sind?

a) Wie hoch ist die tatsächliche Zahl der sogenannten „Fremdparker“?

Die Erhebung anhand der Kennzeichen ergibt lediglich eine grobe Orientierung über die Anzahl von „Fremdparkern“. Ein gewisser Anteil der Fahrzeuge mit Nicht-HB-Kennzeichen gehört zum Quartier: Dienstfahrzeuge und andere Fahrzeuge, der Bewohner (Das Kfz-Kennzeichen muss heute nicht mehr dem Wohnort entsprechen).

b) Zählen zu den „Fremdparkern“ auch die zahlreichen niedersächsischen Fachkräfte in den Findorffer Kindergärten, Schulen, Handwerksbetrieben, Geschäften, Gaststätten, Lebensmittelmärkten, Banken, Arztpraxen, Seniorenzentren etc., ohne die die Infrastruktur des Stadtteils nicht aufrechterhalten werden könnte?

Alle Fahrzeuge, für die kein Bewohnerparkausweis bzw. keine Sondergenehmigung (für Gewebetreibende) beantragt werden kann, können nicht dauerhaft im Quartier geparkt werden und werden hier zu der sogenannten Gruppe der „Fremdparker“ gezählt. Dazu zählen also Menschen, die im Quartier arbeiten aber nicht dort wohnen oder sonstige Besucher.

Für Pflegedienste/ Handwerker gibt es Sonderregelungen (zum Parken in allen Bewohnerparkgebieten, in denen sie gerade tätig sind). Zum Parken am Firmensitz gilt die Regel für Gewerbetreibende.

c) Wie hoch ist die Anzahl der MitarbeiterInnen aus dem Umland, die im Quartier davon betroffen sind?

Dies ist unbekannt.

d) Wird es Sonderregelungen für diese MitarbeiterInnen geben?

Nein, es gibt klare Regularien für die Einführung von Bewohnerparken – es sollen explizit Bewohner privilegiert werden. Andere Regelungen würden der Zielsetzung dieses verkehrsrechtlichen Instruments widersprechen.

**6. Zahl der Parkscheinautomaten**

Bislang war vorgesehen, dass rund 100 Parkscheinautomaten im Quartier aufgestellt werden sollen.

a) Bleibt es bei dieser Anzahl?

Die im Planentwurf enthaltene Zahl und Lage von Parkscheinautomaten war Gegenstand vieler Anregungen im Beteiligungsverfahren. Die Anregungen werden aufgenommen und der Plan wird überarbeitet. Es werden damit deutlich weniger Parkscheinautomaten umgesetzt werden. Der erste Entwurf hatte das Ziel, die Wege zu den einzelnen Automaten kurz zu halten.

b) Ist den Anwohnern bekannt, an welchen Stellen die Parkautomaten im Quartier aufgestellt werden sollen?

Die Beteiligungsplattform hat die Positionen aus dem Planungsentwurf dargestellt. Eine weitere Überarbeitung erfolgt.

c) Können betroffene Anwohner es ablehnen, dass vor ihren Häusern Parkautomaten aufgestellt werden?

Die finalen Standorte von Parkscheinautomaten werden auf Basis verschiedener Kriterien (Abstand zwischen Parkscheinautomaten, Erreichbarkeit, Sichtbarkeit, Platzangebot etc.) mit der BREPARK und dem ASV abgestimmt. Bevorzugt werden sie an Standorten installiert, wo sie wenig behindern oder stören. Daraus ergibt sich ein Gesamtkonzept als Standortvorschlag. Berechtigte Anregungen von Anwohnern können auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.

d) Werden diese Automaten die Begehbarkeit der Gehwege einschränken? S.o.

**7. Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**

Ein Ziel des Bewohnerparkens ist es, durch ein verbessertes Angebot des ÖPNVs Anwohnern den Wechsel vom PKW zu Bus und Bahn zu ermöglichen.

Das Ziel von Bewohnerparken ist ein anderes: Das Ziel ist, die auswärtigen Parker im Quartier zu reduzieren. Bewohner werden beim Kfz-Parken (auf den legalen Stellplätzen) privilegiert. Durch die Parkraumbewirtschaftung gibt es einen Anreiz für Auswärtige, den Umweltverbund (ÖPNV, Rad. Und Fußverkehr) zu nutzen, um ins Quartier zu kommen oder bestehende Parkhäuser / Parkplätze zu nutzen. Insgesamt ist Bewohnerparken mit Parkraummanagement ein Instrument, den ruhenden und fließenden Verkehr zu steuern und Belastungen in Wohnquartieren zu senken..

Die Verbesserung des ÖPNV-Angebots ist eine andere, davon unabhängige verkehrliche Maßnahme.

a) Gibt es Gespräche mit der BSAG und der Bahn, wie die Anwohner durch ein erweitertes Angebot über kürzere Wege und eine größere Taktfrequenz schneller zum Zielort gelangen können?

Die Angebotsverbesserungen im ÖPNV sind in der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes enthalten und werden politisch abgestimmt. Aktuell sind im Rahmen der sogenannten Angebotsoffensive I auch für die Findorffer Linien 25, 26 und 27 Taktverdichtungen Mo – Fr und an den Wochenenden noch in diesem Jahr geplant.

b) Werden die Beförderungsentgelte für die BSAG abgesenkt, um die Attraktivität des ÖPNVs zu erhöhen? Welcher Zeitraum ist für die Umsetzung vorgesehen?

Siehe Antwort a) auch Tarifänderungen werden in diesem Zusammenhang betrachtet. Die Umsetzung hängt von politischer Beschlussfassung ab. Veränderungen haben 1 – 2 Jahre Vorlauf.

c) Wie hoch werden in Zukunft nach Einführung des Bewohnerparkens die Parkgebühren für die Besucher sein?

d) Wird es soziale und andere Staffelungen für Besucher in der Gebührenordnung geben?

Es wird diskutiert, die Parkgebühren für Besucherinnen und Besucher in Bewohnerparkgebieten (nutzbar für private Gäste von Bewohnerinnen und Bewohnern) zu erhöhen. Die mögliche Ausgestaltung der Gebühren befindet sich noch in der politischen Diskussion und Abstimmung, sodass darüber kann keine Auskunft erteilt werden kann.

**8. Bürgerbeteiligung**

a) Inwieweit ist gewährleistet, dass die Bürger in jedem Straßenabschnitt über die geplanten Veränderungen informiert werden und die Möglichkeit erhalten, ihre Vorstellungen in die Planungen einzubringen?

Die eingerichtete DIPAS-Onlinebeteiligung, die Postwurfsendung, die beiden 5-stündigen Bürger-Informationstermine sind Bausteine, die es allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern ermöglichen sollten, sich weiter zu informieren und Meinungen einzubringen.

b) Kann der Einfluss der Anwohner derart groß sein, dass die Beplanung einer Straße vollständig verändert wird?

Die Neuorganisation des Parkens geschieht im ganzen Quartier nach denselben Grundsätzen, die sich sowohl aus der Situation der Straße und den Vorgaben aus StVO und technischen Regelwerken ergeben. Auf Anwohner-Belange wird im Rahmen der Detailplanungen soweit möglich eingegangen. Es gibt aber z.B. rechtliche Rahmenbedingungen oder übergeordnete Aspekte der Planung, die berücksichtigt werden müssen und Handlungsspielräume für individuelle Wünsche einschränken.

Die bundesweit geltende StVO bleibt jedoch die insgesamt zu beachtende Grundlage.

**9. Barrierefreiheit und Rettungssicherheit**

a) Wenn es nicht zur Einführung von Bewohnerparken kommt, wie kann dann die Straßensituation im Sinne der Barrierefreiheit verbessert werden?

Der Beirat Findorff hat 2019 einen Beschluss gefasst, die Einführung von Bewohnerparken zu prüfen. Darüber hinaus wurde Findorff durch die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau und dem Senator für Inneres als Pilotprojekt für das Konzept „Parken in Quartieren“ definiert – als zweites Projekt nach dem Projekt SUNRISE (Östliche Vorstadt). Damit geht es in Findorff also nicht allein um die Frage, ob Bewohnerparken eingeführt werden sollte (oder nicht), sondern in erster Linie um die Ordnung des Parkens, zur Verbesserung der Rettungssicherheit und Barrierefreiheit. Dazu muss behinderndes Gehwegparken in Findorff unterbunden und StVO-konformes Parken in den Quartiersstraßen eingefordert werden. Die Bestandsbeschilderung, die Gehwegparken anordnet (Verkehrszeichen 315) wird in diesem Rahmen überprüft und ggf. bestätigt oder zurückgenommen. Es wird klar gekennzeichnet, wo geparkt werden kann und wo nicht (ggf. durch Beschilderung, Markierungen, Sperrflächen). Darüber hinaus erfolgt eine intensivierte Überwachung durch das Ordnungsamt, mit konsequenten, kostenpflichtigen Verwarnungen und ggf. Abschleppen. Das Ordnen des Parkens erfolgt in einem umfassenden, integrierten Konzept (‚Parken in Quartieren‘), das auch durch Carsharing als Entlastungsmaßnahme und weitere Mobilitätsangebote, Abstellplätze für Fahrräder etc. flankiert wird.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass Bewohnerparken eine optionale Maßnahme ist, die im Rahmen der Bearbeitung des Quartiers umgesetzt werden kann, aber nicht muss. Auch ohne Bewohnerparken, das Anwohner beim Parken auf regelkonformen Stellplätzen privilegiert und das Parken für Auswärtige begrenzt (kostenpflichtige Tickets, maximale Parkdauer auf 2 h) sollen die Maßnahmen zum Ordnen des Parkens in Findorff umgesetzt werden.

b) In welcher Form und mit welchen Maßnahmen soll die Passierbarkeit und Nutzbarkeit der Gehwege in den betroffenen Straßen hergestellt werden?

Das Parken auf Gehwegen soll durch verschiedene Maßnahmen unterbunden werden:

* Klare Kennzeichnung, wo geparkt werden kann und wo nicht (z.B. durch Beschilderung, Markierung von Stellplätzen und Sperrflächen)
* Ggf. durch bauliche Einrichtungen (Fahrradbügel parallel zum Bordstein, auf der Fahrbahn; auf Poller soll möglichst verzichtet werden
* Überwachung

c) Wie wird die Rettungssicherheit an besonders engen Straßenbereich und Kreuzungen sichergestellt?

Die vorgestellten Planungen wurden auf der Grundlage der Schleppkurven von Müll- bzw. Feuerwehrfahrzeug erarbeitet. Diese sind im Plan auch aufgrund ihrer besonderen Bedeutung farbig hervorgehoben. Diese Bereiche werden durch Markierungen, Sperrflächen, Poller etc. freigehalten. Parallel dazu muss durch Überwachung sichergestellt werden, dass diese Bereiche auch nicht verbotswidrig beparkt werden,

d) Wie soll das Urteil des Verwaltungsgerichts Bremen zu aufgesetztem Parken in Findorff umgesetzt werden?

Das Urteil des VG Bremen (Az: 5 K 1968/19) hat die derzeitige Situation (aufgesetztes Gehwegparken) in den klägerischen Straßenzügen als nicht haltbar bewertet und verlangt nach einer Lösung des Problems dauerhaft zugeparkter Straßen (vorliegend in denen der drei betroffenen der Kläger\*innen: Biebricher Straße, Timmersloher Straße, Mathildenstraße). Das Urteil des VG Bremen sieht kein Entscheidungsermessen der Behörde. Somit ist gegenüber illegalen Gehwegparken mit geeigneten, im Auswahlermessen stehenden Maßnahmen vorzugehen. Gegen das Urteil soll Berufung eingelegt werden, um weitere Klarheit über die Umsetzung des Urteils zu erhalten.

e) Spielt die Umsetzung des Bewohnerparkens dabei eine Rolle?

Grundsätzlich ist die vom Gericht bestätigte Notwendigkeit zum Ordnen des Parkens von der Anordnung des Bewohnerparkens unabhängig.

Bewohnerparken ist eine Möglichkeit, den Parkdruck in den festgesetzten gebieten zu reduzieren. Bewohnerparken kann nur mit rechtskonformen Parken angeordnet werden.

**10. Bewohner und Bewohnerinnen**

a) Wie hoch ist der Anteil der Bevölkerung im betroffenen Gebiet, der kein eigenes Auto besitzt?

Nach der Auswertung der Daten des Kraftfahrtbundesamtes und des Statistischen Landesamtes Bremen liegt die Zahl der Haushalte ohne eigenes Fahrzeug im Gebiet zwischen Eickedorfer Str. und Admiralstr. bei **56,6%**. Im Gebiet südöstlich der Admiralstr. zur Bahn hin liegt diese Zahl deutlich niedriger bei **34,7**%.

Im Vergleich dazu Bremen gesamt: Im Durchschnitt haben 45,6 % aller Haushalte kein in Bremen angemeldetes Fahrzeug.

b) Wie viele Haushalte haben wie viele PKWs angemeldet und wie viele Haushalte kommen ohne ein Auto aus?

Ca. 6460 BewohnerInnen in 4872 Haushalten haben 1853 private Pkw, 110 gewerbliche Pkw, 196 Motorräder/Roller und 180 Nutzfahrzeuge angemeldet.

c) Gibt es Alternativmöglichkeiten (Härtefalllösungen) für Anwohner, die auf einen Pkw angewiesen wären, ihr Mobilitätsbedürfnis zu bewältigen?

Es gibt nur den bundeseinheitlich geregelten Schwerbehindertenausweis mit Kennzeichnung für Gehbehinderung, der an sehr enge Kriterien gebunden ist. Auf kommunaler Ebene gibt es keine Härtefalllösungen.

d) Wie viele Händler, Handwerker und Gewerbetreibende haben sich bisher für einen Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen in welchen Straßenabschnitten gemeldet? Bitte aufgeschlüsselt nach „Mitarbeiterplätzen“ und „Fahrzeugen des Betriebs“ darstellen.

Bisher haben einzelne Unternehmen Stellplatzwünsche geäußert, die über die bremenweit geltende Regelung hinausgehen. Ansässige Gewerbetreibende können eine Sondergenehmigung beantragen, zum Parken von jeweils einem Fahrzeug im Bewohnerparkgebiet (in dem sie Ihren Firmensitz haben). Diese ist auf andere Fahrzeuge übertragbar und kann bei nicht-Nutzung ggf. auch an Mitarbeiter weitergegeben werden.

e) Werden für Paket- und Lieferdienste spezielle Stellplätze zum Ein- und Ausladen eingerichtet, um zu verhindern, dass sie auf der Fahrbahn der engen Straßen halten und die Fußgänger\*innen und Radfahrenden blockieren?

Lieferzonen können derzeit straßenverkehrsrechtlich nur durch Beschilderung des eingeschränkten Haltverbots angeordnet werden – dies wird geprüft. Es bestehen Diskussionen auf Bundesebene zur Einrichtung von Lieferzonen mit klarerer verkehrsrechtlicher Handhabung. Aufgrund der engen Parkraumsituationen in den Wohnstraßen besteht hier eine Nutzungskonkurrenz mit dem Parken. Die aktuelle Anwendung konzentriert sich auf die Geschäftsstraßen. Allerdings zeigt die aktuelle Praxis, dass eingeschränkte Haltverbote nur bei Überwachung auch funktionieren und dem eigentlichen Zweck zur Verfügung stehen.

**11. Parkraumneuordnung**

a) Wurden Alternativen zum Bewohnerparken geprüft?

Eine Neuordnung des Parkens im Quartier ist mit oder ohne Bewohnerparken erforderlich. Die häufiger vorgeschlagenen Alternativen sind Shared Space bzw. „Verkehrsberuhigter Bereich“ („Spielstraße“). Hierzu wird ein beispielhafter Entwurf erstellt – vor allem wird untersucht, ob durch frei zu haltende Hauszugänge, Schachtdeckel und einzeln auszuweisende Parkstände nicht insgesamt eher weniger Kraftfahrzeuge Platz finden als mit der im Beteiligungsverfahren vorgestellten Lösung. Zudem ist der „Verkehrsberuhigte Bereich“ an Bedingungen gebunden wie eine überwiegende Nutzung als Aufenthalts- und Begegnungsort und die zwingende bauliche Aufhebung der Fahrbahn-/Gehwegtrennung.

b) Ist eine schrittweise Einführung des Bewohnerparkens möglich, so dass Quartier für Quartier neu geordnet werden kann? Wie klein können dann Quartiere sein? hier sind ja bereits kleinste Quartiereinheiten betrachtet, weitere kleine Einheiten können dann nur einzelne Straßen sein)

Quartiere sollten eine gewisse Größe haben, um einen Nutzungsausgleich zwischen den verschiedenen Straßen zu ermöglichen. Die Parkplatzsuche wird durch den größeren, verfügbaren Raum tendenziell erleichtert. Die Regelung von nur einzelnen Straßen würde keine Ausweichbereiche umfassen und ist daher wenig sinnvoll.

c) Wie werden Gehwege behandelt, die keine Breite von 1,60 m aufweisen? Werden sie umgebaut?

Es handelt sich um gewachsene Quartiere mit oft schmalen Gehwegen, die nicht den Regelmaßen nach heutigen Standards für Neubaugebiete entsprechen. Ein Umbau von Straßenprofilen ist in Zusammenhang mit dem Ordnen des Parkens nicht geplant.

Gehwegbreiten kleiner 1,80m liegen in 24 der untersuchten 78 Straßenabschnitte vor, z.B. in der Winterstr. (zw. Lilienthaler und Sommerstr.). In der Borgfelder Str. liegen sie teilweise nur bei 1,5m (zw. Winter- und Hemmstr.), sowie in Teilen von Geibel- und Sommerstraße. Soweit diese derzeit von Kraftfahrzeugen beparkt werden soll künftig die volle Breite der Gehwege wieder dem Fußverkehr zur Verfügung stehen.

d) Sind Maßnahmen geplant, wie man mit Fahrrädern, Lastenrädern, Mülltonnen, Blumenkästen, Infrastrukturanlagen wie Netzwerkkästen etc. umgehen wird, die dem Bewegungsbereich einschränken?

Netzwerkkästen müssen an den Standorten erhalten bleiben – Blumenkästen und Mülltonnen sind privat und im Planungsprozess abzustimmen. Für Fahrräder sollen neue Abstellmöglichkeiten an Fahrradbügeln eingerichtet werden, auch um die Gehwege zu entlasten. Aufgrund der engen Gehwege soll auch nach Möglichkeit auf die klassischen Poller verzichtet werden, da diese die Gehwege einengen.

**12. Verdrängung**

Es wird voraussichtlich mit enormem Verdrängungsverkehr in den Nachbar-Quartieren zu rechnen sein.

a) Gibt es Erfahrungen oder/und Untersuchungen, die dazu eine Aussage machen können?

b) Wie lange werden in Zukunft einzelne Autofahrer suchen müssen, um einen Parkplatz zu finden?

c) Wie wird sich das auf die Luftbelastung der Quartiere in Zukunft auswirken?

d) Wie groß ist die Luftbelastung durch PKWs im Vergleich zu den steigenden Emissionen aus den Hauskaminen zu bewerten? Hier ist eine z. T. extreme Zunahme der Emissionen festzustellen.

Es ist davon auszugehen, dass die Einführung von Bewohnerparken einen gewissen Verdrängungseffekt in die benachbarten Gebiete bewirkt, wenn es keine Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken gibt. Die Effekte werden für jedes Quartier naturgemäß unterschiedlich sein und können vorab kaum prognostiziert werden. Viele Faktoren beeinflussen den verbleibenden Parkdruck für Bewohner:Innen und den Ausweichverkehr von Auswärtigen.

Zur Information: Im SUNRISE-Quartier wurde von einer gewissen Verlagerung des Parkens in Nachbarstraßen berichtet – das ergab die Befragung der Bewohnerinnen und Bewohner rund sechs Monate nach Einführung der Maßnahmen. Das erscheint plausibel. Die Ergebnisse waren dazu aber auch widersprüchlich. Eine quantitative Untersuchung (Vorher-Nachher-Untersuchung der Parksituation im Umfeld) konnte hierzu auch keine klaren Belege erbringen. Ein Grund hierfür mag die Corona-Pandemie mit veränderten Mobilitätsgewohnheiten der Bewohner sein (Homeoffice, Lock-down), die einen Vergleich von der Ausgangssituation mit der Parksituation danach nicht zulässt.

**13. Strategie Parken im Quartier**

a) Wie ist der Stand der Umsetzung des am 17. 01. 2020 einvernehmlich vom Senator für Inneres (SI) und die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) verabschiedeten Strategiepapiers zum Parken in Quartieren?

b) Wann ist mit einer vollständigen Umsetzung der dort genannten Kernpunkte zu rechnen?

c) Wird insbesondere das gemeinsame Ziel “Durch mehr Überwachung und konsequentes Abschleppen werden wir regelkonformes Parken durchsetzen und wieder zu einem normalen kooperativen Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zurückkommen“, weiterhin verfolgt?

Mit der Umsetzung des Konzeptes ‚Parken in Quartieren‘ soll im Wesentlichen das Parken in Quartieren geordnet werden. Gehwegparken soll unterbunden werden. Die Umsetzung der Maßnahmen zum Parken in Quartieren in den innenstadtnahen Bereichen soll im Jahr 2022 beginnen, abhängig von zusätzlichen Personalkapazitäten im Amt für Straßen und Verkehr und bei der Senatorin für Mobilität. Gleichzeitig ist auch die beschlossene Aufstockung von Überwachungskräften im Ordnungsamt eine Bedingung für die Umsetzung der Maßnahmen. Trotzdem werden nicht alle Quartiere gleichzeitig bearbeitet werden können.

Nach derzeitiger Planung ist die Umsetzung von Maßnahmen zum Ordnen des Parkens in vier bis fünf Quartieren im Jahr vorgesehen. Die durch regelwidriges Kfz-Parken besonders hoch belasteten Quartiere sollen dabei vorrangig bearbeitet werden. Die Bearbeitung der Quartiere in innenstadtnahen Stadtteilen wird damit voraussichtlich mehrere Jahre dauern.

Die intensivierte Überwachung ist, neben anderen Maßnahmen, ein wesentlicher Bestandteil des Konzepts, um das regelwidrige und andere Verkehrsteilnehmer:innen behindernde Parken zu unterbinden und somit Barrierefreiheit und Rettungssicherheit herzustellen.

Das sind die Fragen der Fraktionen des Findorffer Beirats. Wir bitten Sie um eine ausführliche Beantwortung der Fragen, damit wir als Beiratsmitglieder umfassend die Anwohner des Quartiers über die Auswirkungen des geplanten Bewohnerparkens informieren können.

**Beirat Findorff**