

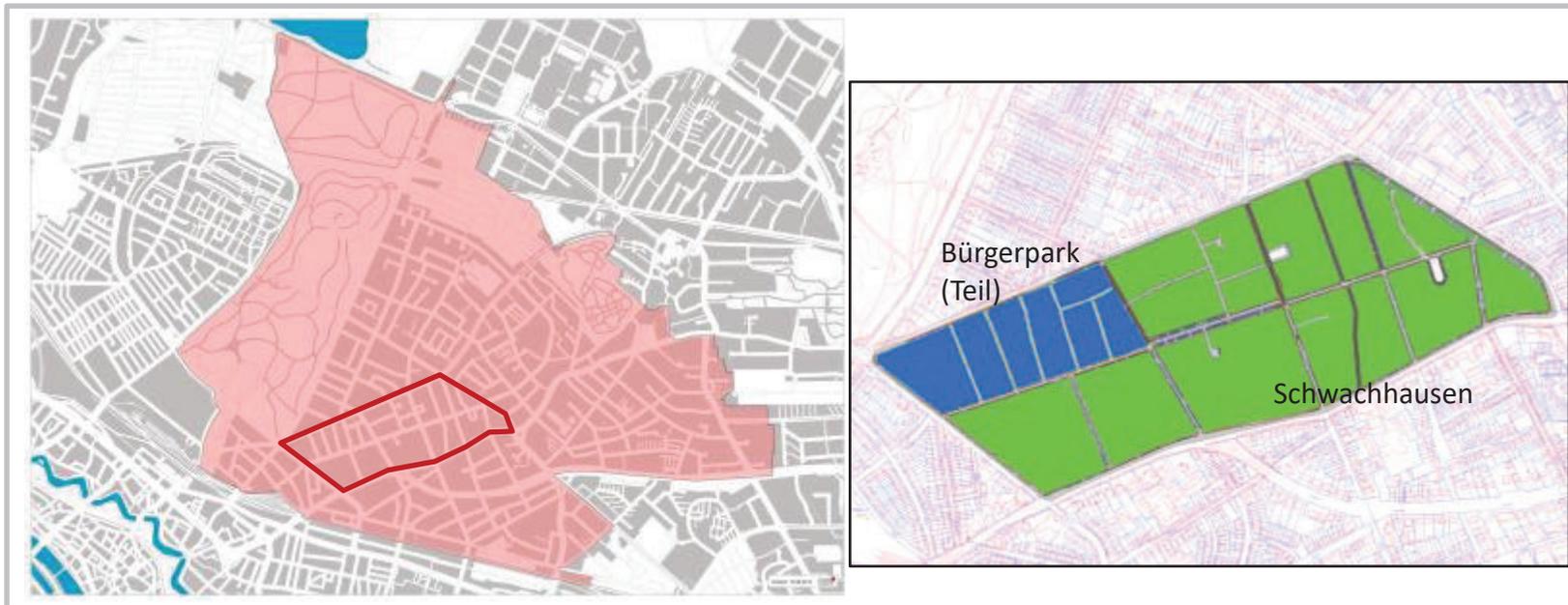
Parkraumgutachten Schwachhausen



Beirat Schwachhausen, 28.09.2017

präzise:

„Untersuchung zur Parksituation in einem Schwachhauser Quartier“



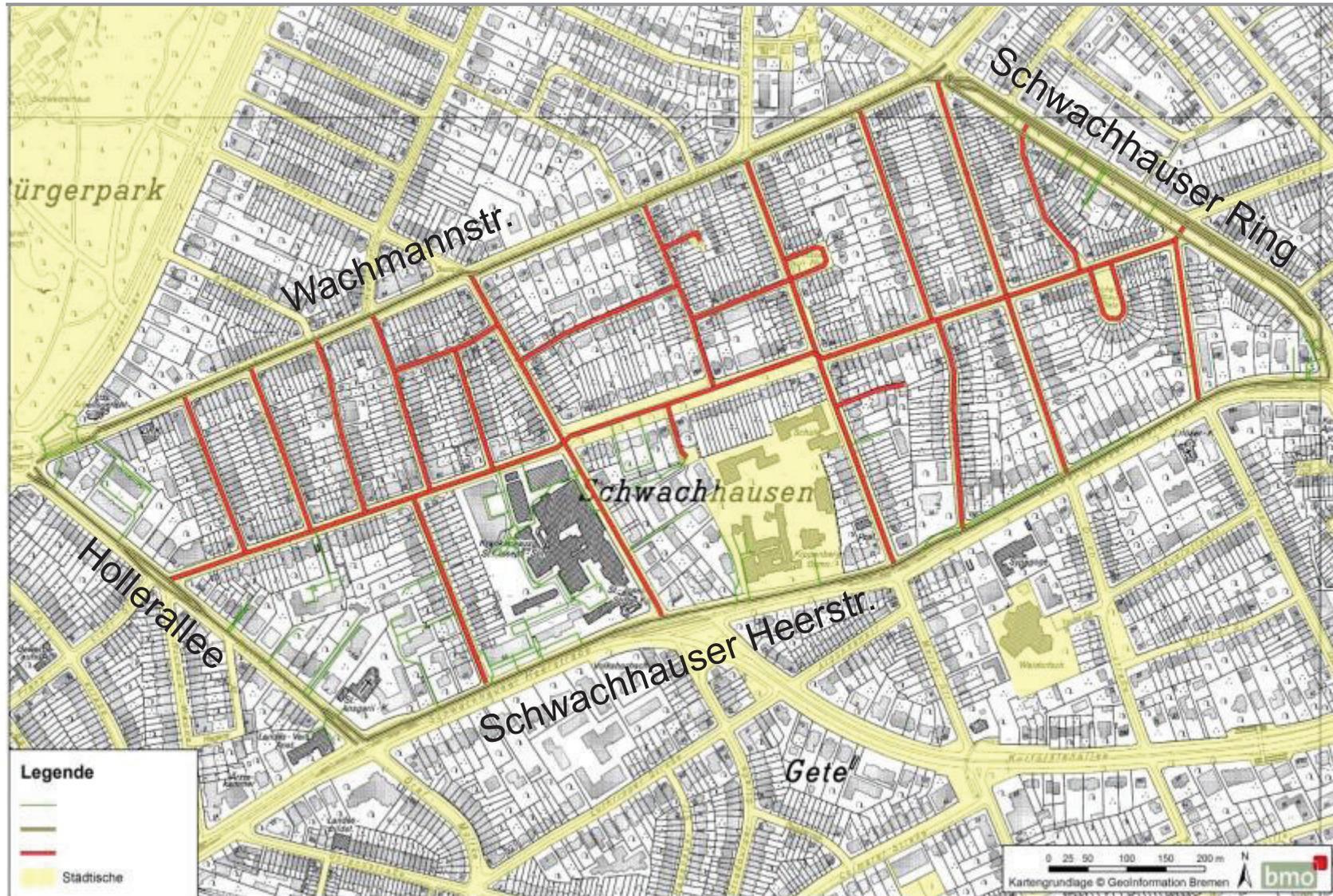
beispielhaft, möglichst übertragbar

beauftragt vom Beirat Schwachhausen im Herbst 2016

Abschlussbericht Juni 2017

begleitet von einer interfraktionellen Verkehrs-AG des Beirats

Untersuchungsgebiet mit Darstellung des untersuchten Neben- und Hauptstraßennetzes (rot bzw. grün)



Eine Untersuchung in 4 Schritten:

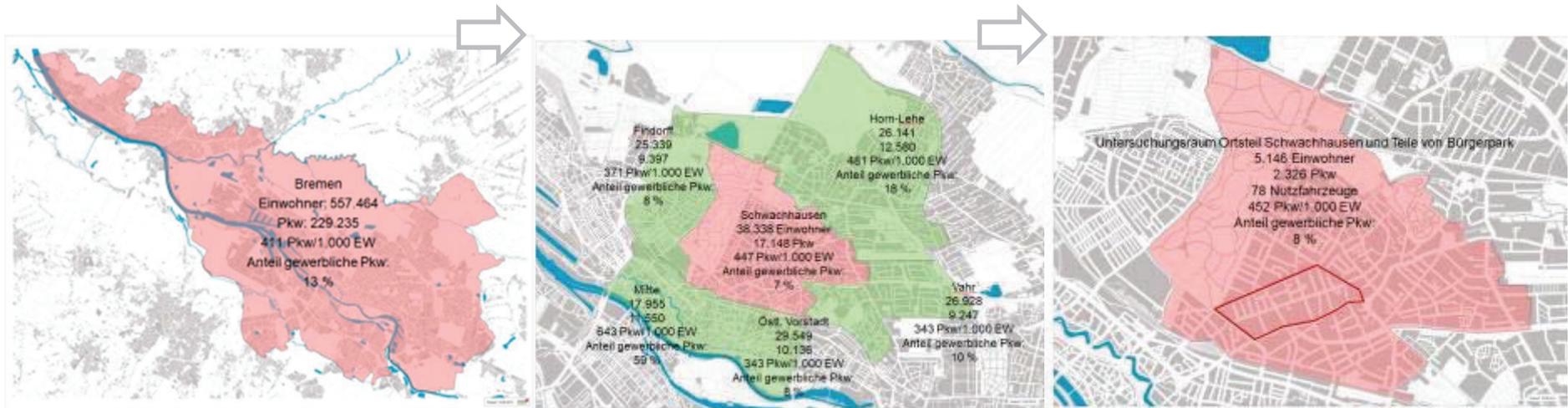
Bestandsaufnahme

1. Strukturdatenanalyse (Nachfrage)
2. Kartierung und rechtliche Klassifizierung des Angebots
3. Hauptuntersuchung mit Zählung und Verortung der Kfz (Nutzung)

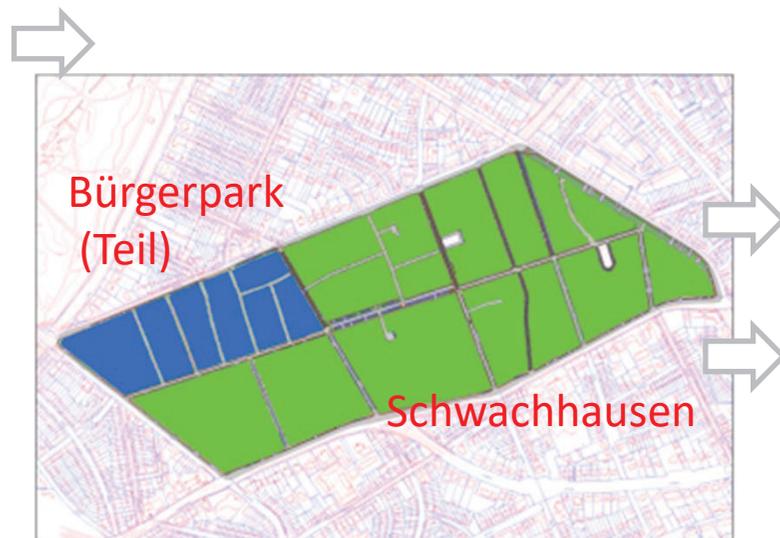
Auswertung, Empfehlungen

4. Analyse und Vorschläge zur konzeptionellen Neuordnung

1. Strukturdatenanalyse



Unterschiedliche Charakteristik der Teilgebiete



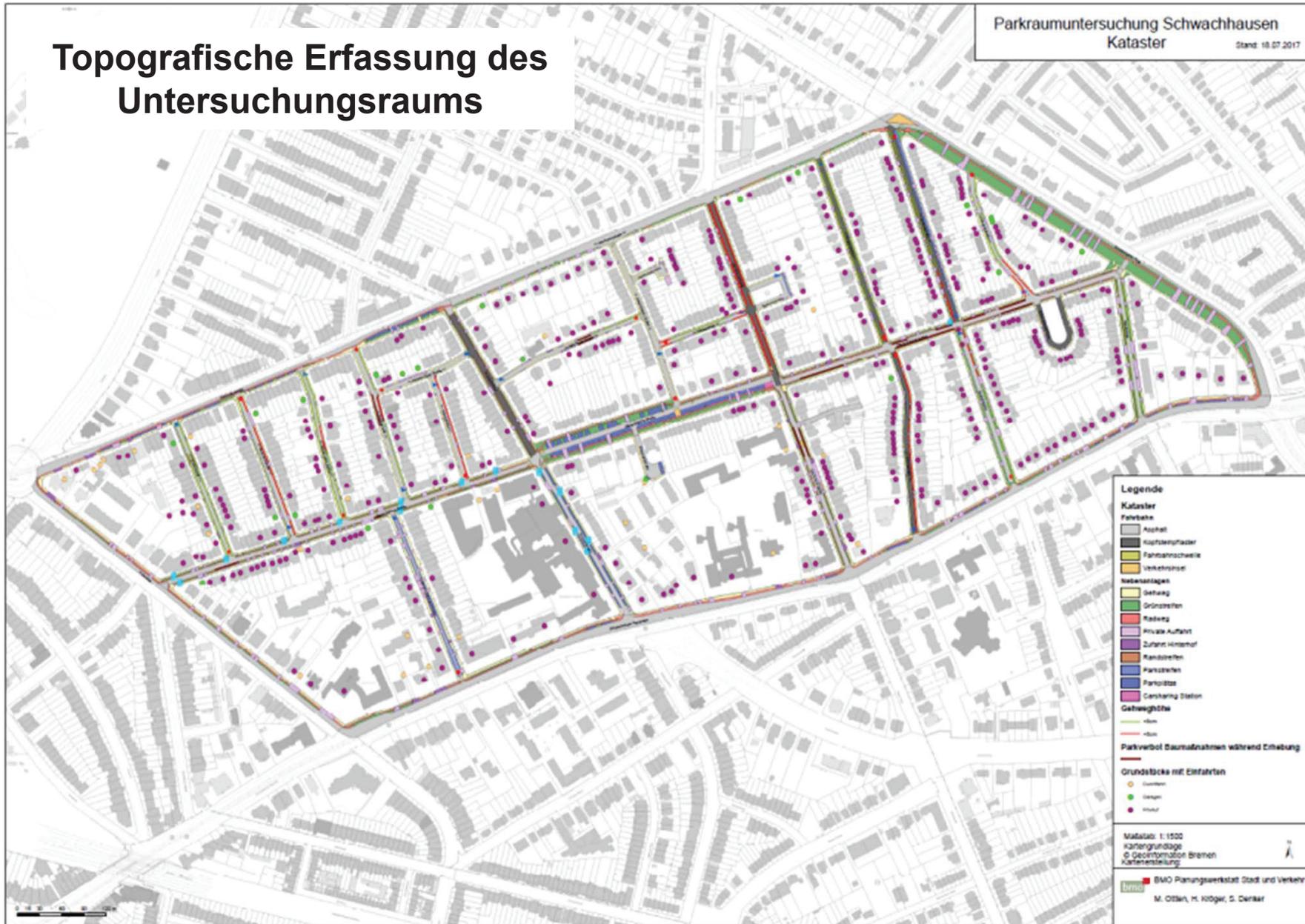
	Bevölkerung	fahrfähige Bev.	Anteil der fahrf. Bev.	PKW privat	gewerb. Pkw	Quote der Motorisier.	Straßen-Längen	Anteil Straße in %	Anteil Fz in %
Schwachhausen (Ortsteil)	3.553	3.047	86%	1.449	117	441 Pkw / Einw.	7.339m	72%	67,33%
Bürgerpark (Teil)	1.593	1.404	88%	685	75	477 Pkw / Einw.	2.851m	28%	32,67%
Gesamtes Untersuchungsgebiet	5.146	4.451	87%	2.134	192	452 Pkw / Einw.	10.190	100%	100%

2.) Kartierung und rechtliche Klassifizierung

Bestandsaufnahme

mit Begehung, Aufmaß, Kamera-Erstbefahrung,
Luftbildanalyse, Katasteranalyse,
Kartierung

Topografische Erfassung des Untersuchungsraums



Topografische Erfassung des Untersuchungsraums

Zoom-in



Es entsteht ein Kataster als „Planungs-Baukasten“



Potenzialabschätzung für den öffentlichen Raum

Die Katasterauswertung ermöglicht eine Aufsummierung der straßenweise erfassten Stellplätze und rechnerischen Stellplatzpotenziale:

- Orthogonal (quer) angeordnete Stellplätze: insgesamt **211**
- Längs **1.421** Stellplatzpotenziale
(bei Annahme von 5,2 m Bedarfslänge je Fahrzeug *)

zusammen: **1632**

*) gemessen an der Schwachhauser Wirklichkeit !

Übliches Regelmaß: 6 m. Der Unterschied entspricht mind. 189 Pkw-Längen.

→ 5,2 m wird auch gestützt von einer Analyse im Bereich Steintor/Fesenfeld (Geka-Plan-Gutachten „Parken und CarSharing“ 2014, im Auftrag des SUBV)

Bilanz der Voruntersuchung

[A] „innerer“ Stellplatz-Bedarf:

- 2.326 Pkw + 78 Nutzfahrzeuge = **2.404 Fahrzeuge**

[B] Ein-/Auspendler: trotz großem Arbeitgeber im Gleichgewicht

[C] Stellplatz-„Angebot“ im öffentlichen Raum (einschl. des geduldeten aufgesetzten Parkens):

- 1.632 Stellplätze bzw. Stellflächenpotenziale am Straßenrand (dav. **1.421 in Längsaufstellung** und 211 orthogonal)

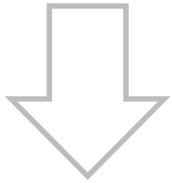
[D] Private Stellplätze:

- 440 private Einzelgaragen
- 50 Grundstücks- u. Tiefgaragenzufahrten u. Stichstraßen zu einer Zahl von (geschätzt) 400 Stellplätzen

In der Summe ergeben sich ca. **2.472 Stellflächen(potenziale)** für Pkw (zzgl. Parkhaus St-Joseph-Stift) im gesamten Untersuchungsraum

Bilanz nur Längsparken

1.421



Stellflächenpotenzial in Längsaufstellung am Straßenrand

- nutzbar (heute real genutzt)
- legale, regelkonforme
- bislang geduldete, soweit aus gutachtlicher Sicht „duldungsfähig“ (d.h. ohne Gefährdung der Verkehrssicherheit (z.B. im 5m-Meterbereich von Einmündungen), Parken auf Baumscheiben usw.

572 Potenzial längs auf der Fahrbahn

849 Potenzial längs aufgesetzt auf Nebenanlagen

- dav. könnten 474 (56%) Fahrzeuge sofort legal im Straßenraum stehen, wenn nicht zulässiges aufgesetztes Parken unterbunden würde
- weitere **375 (44%)** Stellplätze sind nur bei einer unkonventionellen Regel-Auslegung positiv sanktionierbar. Voraussetzung: Anordnung eines geregelten aufgesetzten Parkens, teilweise auch auf der gegenüberliegenden Seite (siehe oben, d.h. Teile der 474 Fzg)

Fazit der statistischen und rechnerischen Voruntersuchung

- 1) Eine Balance von Stellplatz*nachfrage* und Stellplatz*angebot* kann nur dargestellt werden, wenn die duldungsfähigen Anteile des heutigen Angebots mit einbezogen werden.
- 2) Nur mit dem Nachweis eines hinreichenden **geregelten** Stellplatzpotenzials können die Vorbedingungen für eine **Bewohnerparken-Regelung** erfüllt werden. Gleichzeitig ist eine geregelte Neuordnung notwendige Voraussetzung für eine deutliche Verbesserung der realen **Situation für Fußgänger**.
- 3) Dies erfordert eine **lösungsorientierte Regelauslegung**. Dafür gibt es Modelle in anderen Städten. Und es bedarf der Abstimmung mit Bürgern, Behörden und Verbänden.

3.) Hauptuntersuchung

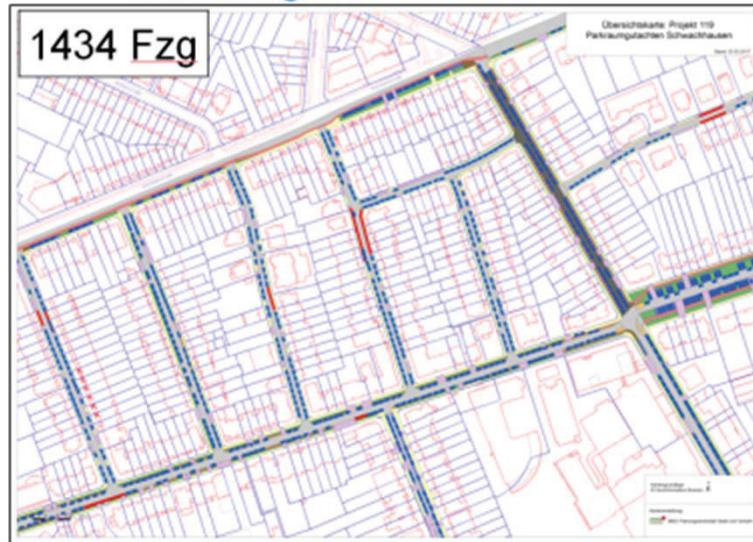
mit Zählung und Verortung der Kfz
sowie Feststellung der Kapazitäts-Auslastung

Vorgehensweise

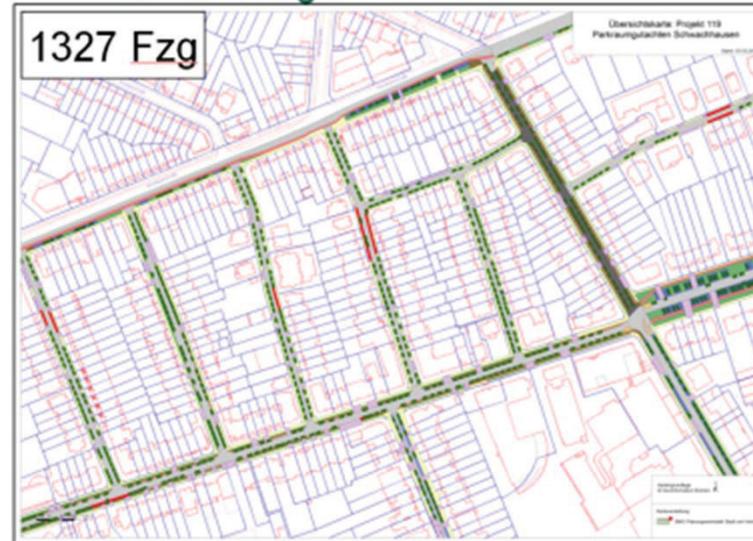
- Drei kamerabasierte Erhebungsfahrten (Stichtag)
 - Vormittag (10:00 – 11:00)
 - Nachmittag (15:00 – 16:00)
 - Nacht (23:00 – 00:00)
- Auswertung
 - Übertragung in Karten (Papier)
 - Digitalisierung im Geoinformationssystem
 - Verschneidung der parkenden Fahrzeuge mit den Layern aus topografischer und rechtlicher Voruntersuchung

Kamera-Befahrung, Dienstag, 7. Februar 2017

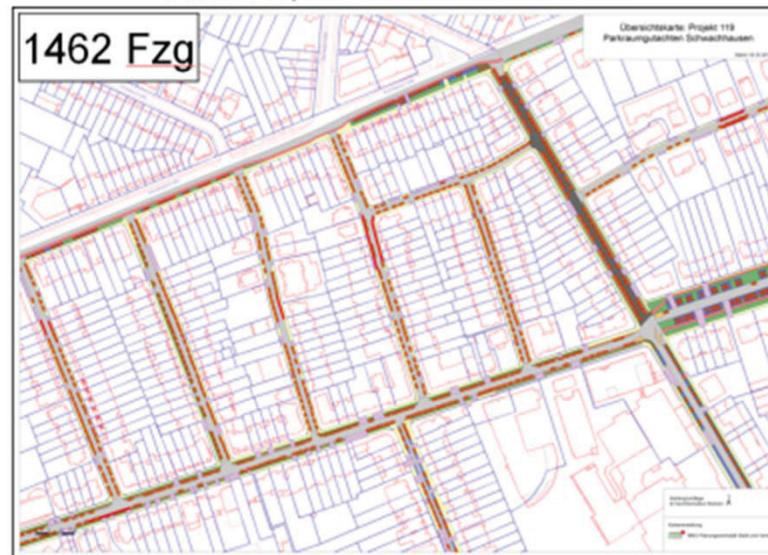
Vormittags 10:00 bis 11:00 Uhr



Nachmittags 15:00 bis 16:00 Uhr



Nachts, 23:00 bis 00:00 Uhr



zum Vergleich: Angebot
Stellplatz(potenziale)
→ **1.632**

Vormittags

Zoom-in



Vormittags

Zoom-in

Legende

Parkzeitpunkt 10 bis 11Uhr

farbliche Kennzeichnung der
FZ nach Aufstellungsart

-  vor Auffahrt
-  Gehweg/Randstreifen (aufgesetzt)
-  Parkplatz
-  Parkstreifen
-  Randstreifen
-  aufgesetzte Orthogonal- und Diagonalaufstellung
-  Fahrbahn
-  Randstreifen (unbefestigt)

Kataster

Fahrbahn

-  Asphalt
-  Kopfsteinpflaster
-  Fahrbahnschwelle
-  Verkehrsinsel

Nebenanlagen

-  Gehweg
-  Grünstreifen
-  Radweg
-  Private Auffahrt
-  Zufahrt Hinterhof
-  Randstreifen
-  Parkstreifen
-  Parkplätze
-  Carsharing Station



Auslastung der Angebotskapazität

Stellplätze und ordnungsgemäß *) nutzbare
Stellflächenpotenziale im öffentlichen Raum: **1.632**

Erfasste Fahrzeuge (alle):

- Vormittags 1.434 = 87,9% dav. 4 verkehrsgefährdend
- Nachmittags 1.327 = 81,3% dav. 10 verkehrsgefährdend
- Nachts 1.462 = 89,6% dav. 5 verkehrsgefährdend

*) heutige legale und aus gutachtlicher Sicht „duldungsfähige“
(also im Prinzip legalisierbare) Flächen

4.) Auswertung, Empfehlungen

Straßenquerschnitte im Untersuchungsgebiet

Das Gutachten umfasst die Untersuchung und Empfehlung von Lösungsvorschlägen für 27 Straßenabschnitte

Querschnittsbreiten innerhalb des Gebiets:

Querschnittsbreite	< 10m	10,0 m	10,2-12,2 m	15-15,45 m	32,0 m
Anzahl Straßenabschnitte (ohne HVS)	8 x	4 x	5 x	9 x	1 x

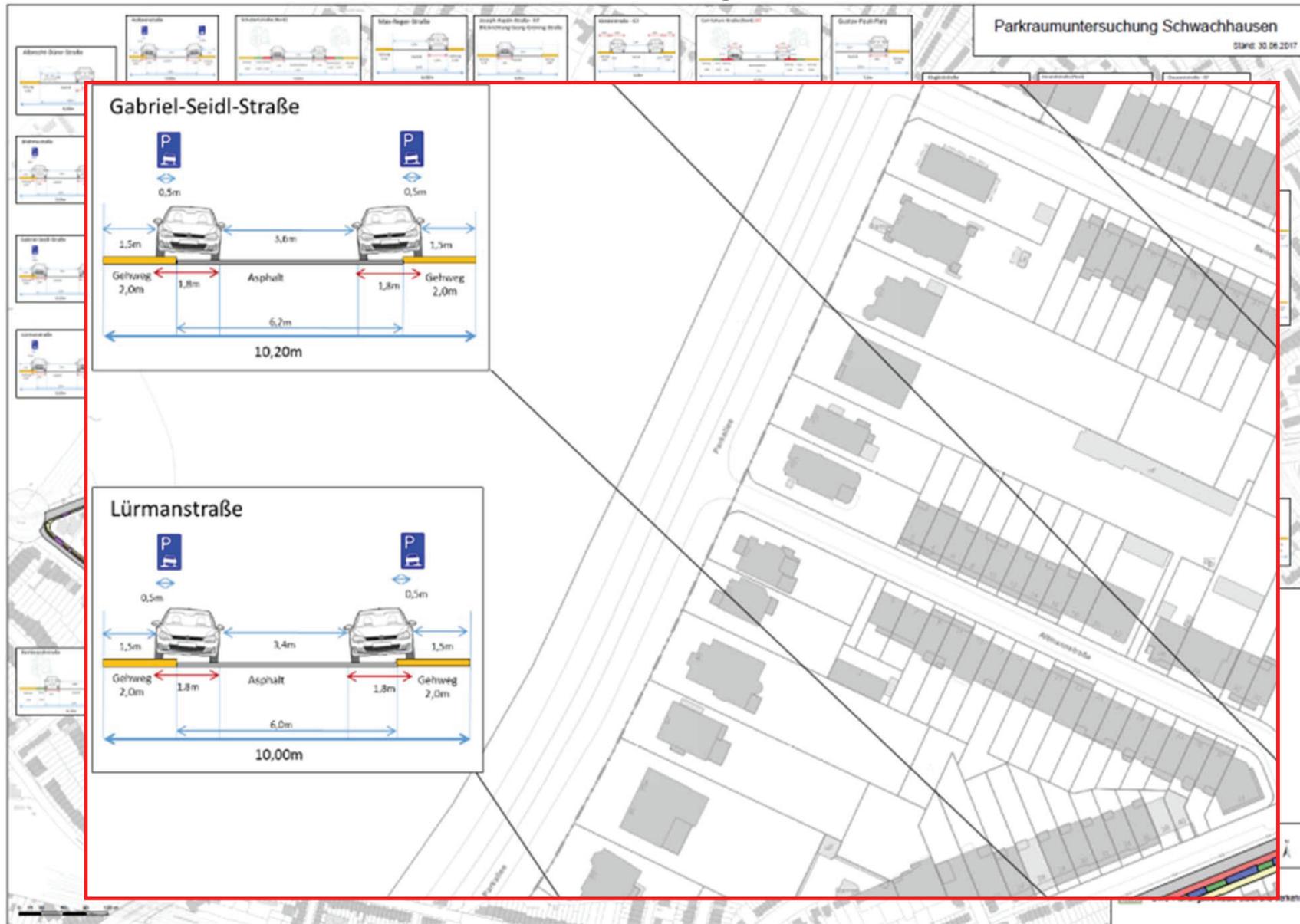
< 10,0 m ist beidseitig aufgesetztes Parken ein "no go"

ab 10,0 m wird beidseitig aufgesetztes Parken vertretbar

Straßenprofile - Bestand und Empfehlungen



Straßenprofile - Bestand und Empfehlungen



Gehwegbreiten nach den gutachtlichen Empfehlungen

In den 27 untersuchten Straßen(querschnitten) werden 52 Gehwege dargestellt.

Freigehaltene Gehwegbreiten bei Umsetzung der gutachtlichen Empfehlungen:

2,5 m	2,4 m	2,2 m	2,0 m	1,9 m	1,8 m	1,75 m	1,5 m
2 x	1 x	3 x	20 x	2 x	11 x	1 x	12 x

Kein Gehweg unter 1,5 m freier Breite!

Sichergestellt durch Maßnahmen.

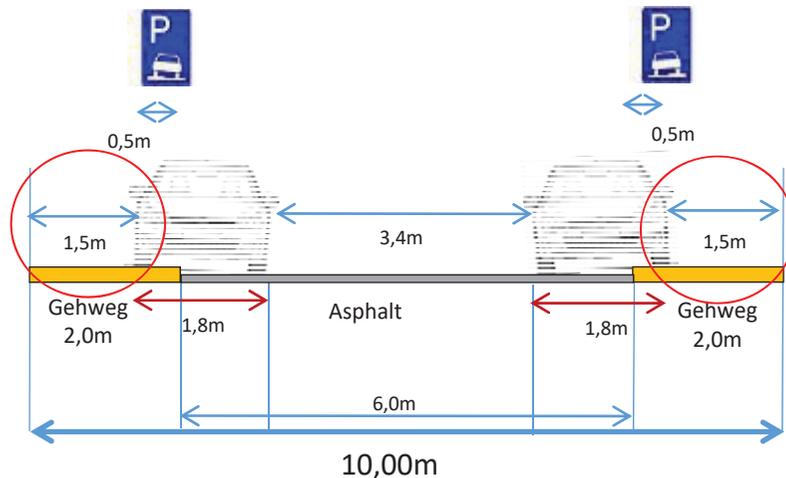


10 m-Querschnitt - heutiger Zustand (Lürmannstr.)

2016 11 22

Vergleich Lürmanstraße nach Regeln der Barrierefreiheit und bei „aufgesetztem Parken“

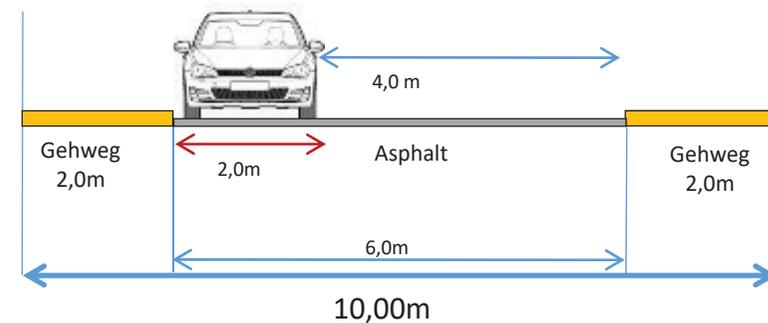
Lürmanstraße bei 1,5 m freier Gehwegbreite



in allen Aspekten: Mindestmaße!

- Mindestmaße für die Gehwege
- Mindestmaße für die Fahrbahn
- Mindestmaße für den ruhenden Verkehr

Barrierearme Lürmanstraße



Nahe an den Regelmaßen!

- nahezu Regelmaße für die Gehwege (keine Hauswände, allerdings fließender Verkehr entlang des rechten Gehwegs)
- Regelmaße für die Fahrbahn
- Regelmaße für den ruhenden Verkehr

Entsprechende Regelungen mit aufgesetztem Parken können allerdings nur ein Zwischenschritt sein, um die Situation zu „fixieren“ (keine Verschlechterung). Das Ziel der Barrierefreiheit bleibt vorrangig und erstrebenswert.

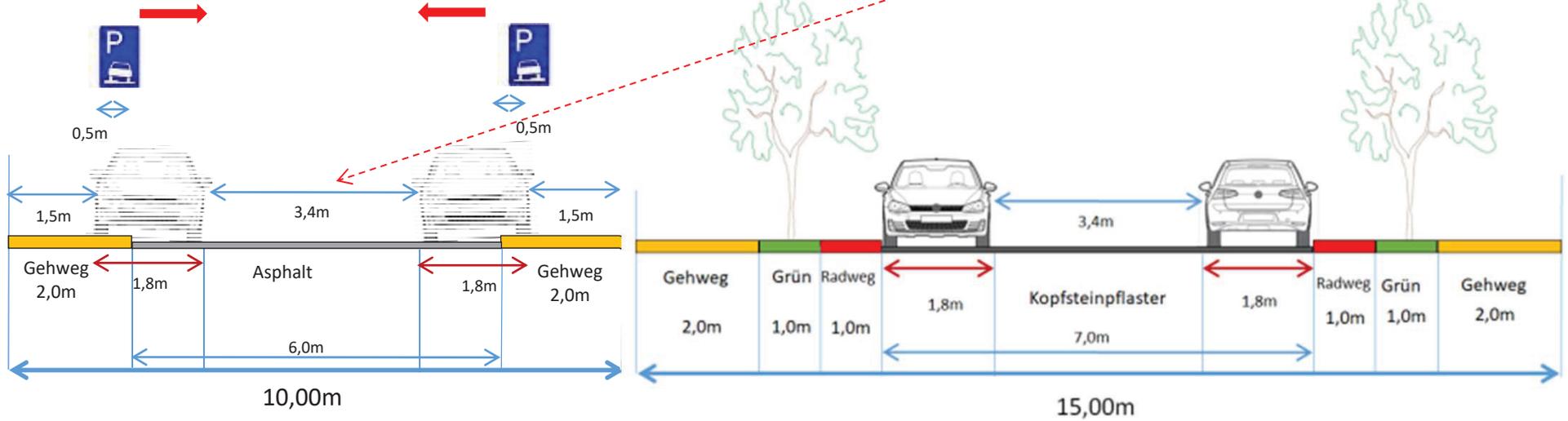


Schubertstr. (Fahrgasse 3,4 m)



Lürmanstraße bei 1,5 m freier Gehwegbreite

Schubertstr.



Handlungsspektrum und Optionen

1. Kleinteilige **Baumaßnahmen**, die sich unproblematisch in die Budget-Dimensionen der Beiräte einfügen.
2. Flächenhafte **Verkehrsmittel**, die eine enge Absicherung voraussetzen und kostenträchtig sind.
3. Umbau von **Straßen** mit Fahrbahnbelagwerk, um die Fahrbahn zu erleichtern und aufgeben zu können.

Sofortmaßnahmen

- a. Unterbindung des ordnungswidrigen Parkens an Einmündungen
- b. Konsequenter Baumschutz
- c. Sofortiger und konsequenter Schutz von Gehwegen an Engstellen

Handlungsspektrum und Optionen

1. Kleinteilige **Baumaßnahmen**, die sich unproblematisch in die Budget-Dimensionen der Beiräte einfügen.
2. Flächenhafte **Verkehrsanordnungen** zum ruhenden Verkehr, die eine enge Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde voraussetzen und aufgrund ihrer Flächenhaftigkeit auch kostenträchtig sind.
3. Umbau von **Straßenzügen** im Sinne eines Fahrbahnbelagwechsels, um das Fahrradfahren auf der Fahrbahn zu erleichtern und überkommene Radwege aufgeben zu können.

Übergeordnete Handlungsoptionen

1. Stärkere Lenkung der Besucherverkehre des Krankenhauses St. Joseph-Stift
2. Bewohnerparken-Regelung für den Bereich zwischen der Hollerallee und der Carl-Schurz-Str.
3. Ausbau Car-Sharing-Angebote vor allem im Ortsteil Bürgerpark
4. Keine Stellplatzablöse bei Baugenehmigungen
5. Rechtsgutachten bezgl. Haftung bei legalisiertem aufgesetzten Parken (Nutzerhaftung bei hohen Bordsteinen)

Prüfoptionen zu Kapazitäten (Angebote und effiziente Auslastung)

1. Nutzung schwach ausgelasteter Zeiten im Parkhaus St. Joseph-Stift (nachts), große Auslastungsanzeige für Parkhaus
2. Aufgabe Radweg Georg-Gröning-Straße (allerdings: sehr hoher Bordstein, und vor Ort auch gar kein Stellplatz-Bedarf)
3. Erhöhung Stellplatzangebot im Klinikum
4. Freigabe der rechten Fahrspur der Hollerallee zwischen Schwachhauser Heerstraße und Georg-Gröning-Straße für ruhenden Verkehr (allerdings nicht wohnungsnah)

Das Gutachten

... schlägt einen pragmatischen Weg zu einer konzeptionellen Neuordnung des Parkens vor

- als flächendeckende, einheitliche Lösung
- in vielen Aspekten schnell umsetzbar
- zur Verhinderung einer weiterer Verschlechterung
- ohne „Vernichtung“ von Stellplätzen bei gleichzeitiger realer Verbesserung der Situation für Fußgänger (kein Gehweg unter 1,5m !)

Das Gutachten

- **identifiziert** und **benennt** die kritischen und bezgl. konkreter Maßnahmen abstimmungsbedürftigen Bereiche
 - hohe Bordsteine (> 8cm)
 - 5-m-Schutzbereiche im Einmündungsbereich
 - Seitenstreifen, sonstige Randstreifen, Grünstreifen
 - Auffahrten
 - Baumscheiben
 - Radwege
 - usw.
 - ist **Voraussetzung** für die Planung weitergehender Maßnahmen (Bewohnerparken? Mobilitätskonzepte? Bewirtschaftungselemente?)
- ... zeichnet letztendlich eine **Kompromisslösung** vor und markiert damit einen **Zwischenschritt** (kein „Finale“)

Unser Vorschlag: Modellversuch

mit Kriterien

mit Antragsformular

Adressierung des Themas
an Bürgervertretungen



Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit

Reserve

Rechnerische Auslastung des ordnungsgemäß nutzbaren Stellplatzangebots

nachweisbare Auslastung	Potenzial	Fahrzeuge vor- mittags	Fahrzeuge nach- mittags	Fahrzeuge nachts
Fahrzeuge im öffentlichen Raum	1632	1434 (87,9%)	1327 (81,3%)	1462 (89,6%)
Garagen	440	29 auf Zufahrt	31 auf Zufahrt	26 auf Zufahrt
private Stellplätze	400	unbekannt	unbekannt	unbekannt
TG Medicum + SJS	130	unbekannt	unbekannt	unbekannt
Gesamt	2590			

Aus dem Quotienten Fahrzeuge / Bevölkerung (siehe Tabelle 4) wird deutlich, dass besonders im Ortsteil Bürgerpark eine hohe bauliche Dichte mit einem numerisch stärkeren Problemdruck einhergeht und die Stellplatzauslastung in den Nachtstunden bei nahezu 100% liegt. Auf das gesamte Gebiet bezogen wurde allerdings bei den Stichtagserhebungen am 07.02.2017 in den Nachtstunden auf öffentlicher Straße nur ein Höchstwert von 1.462 abgestellten Fahrzeugen im öffentlichen Raum des Untersuchungsgebiets festgestellt, was einer rechnerischen Auslastung der ermittelten ordnungsgemäßen (einschl. der positiv sanktionierbaren) Stellplätze von 89,6% entspricht.

Qualitative und quantitative Auswertung der Kamerafahrten

Zeitraum	10:00 bis 11:00		15:00 bis 16:00		23:00 bis 0:00	
	Bürgerpark Anteil	Schwachhausen	Bürgerpark Anteil	Schwachhausen	Bürgerpark Anteil	Schwachhausen
Fahrzeuge Gesamt	538	896	513	814	548	914
Aufstellbereich						
aufgesetzt	285	256	302	251	304	328
Parkplatz orthogonal	0	115	0	103	0	90
Parkstreifen	62	143	36	134	41	109
Randstreifen	0	27	0	26	0	30
Diagonalaufstellung	0	50	0	53	0	65
Fahrbahn	159	205	144	178	178	203
Randstreifen (unbefestigt)	2	29	0	24	0	27
Auffahrt	30	71	31	45	25	62
davon Schwachhauser Ring	-	20	-	21	-	30
Quotient Fahrzeuge im öffentlichen Raum / Bevölkerung	0,34	0,25	0,32	0,23	0,34	0,26

ergänzende Anmerkungen:

- Aus dem Quotienten Fahrzeuge / Bevölkerung wird deutlich, dass besonders im Ortsteil Bürgerpark eine hohe bauliche Dichte mit stärkerem Problemdruck einhergeht.
- Die „äußere“ Nachfrage nach Stellplätzen im Quartier (tagsüber) steht augenscheinlich nahezu in exakter Balance mit der „inneren“ Nachfrage der auspendelnden arbeitenden Bevölkerung im Quartier

Rechtlich-quantitative Auswertung

Zeitraum	10:00 bis 11:00		15:00 bis 16:00		23:00 bis 0:00	
	Bürgerpark Anteil	Schwachhausen	Bürgerpark Anteil	Schwachhausen	Bürgerpark Anteil	Schwachhausen
Fahrzeuge Gesamt	538	896	513	814	548	914
Ordnungswidrig abgestellte Fz	32	73	35	51	27	65
Ordnungsgemäß und geduldet abgestellte Fz	506	823	478	763	521	849
Anteil Ordnungswidrige in %	6%	8%	7%	6%	5%	7%
ohne Schwachhauser Ring		6%		4%		4%

Zum Untersuchungszeitpunkt in der Nacht vom 07. Februar 2017 auf den 08. Februar 2017 wurden gut 6% der Fahrzeuge in einer Form ordnungswidrig geparkt, die keine vollständige Legalisierung zulässt. In diesen 6% sind allerdings auch die Fälle enthalten, bei denen vor privaten Garagen und Einfahrten geparkt wird. Von diesen geht im Regelfall keine Gefährdung anderer Verkehre aus. Sie können daher auch nicht von der Polizei ohne Veranlassung des Eigentümers der Garage / Einfahrt als Ordnungswidrigkeit geahndet werden. Diese rechtliche Beurteilung findet sich in einschlägigen Gesetzeskommentaren (hier Schurig, StVO, 15. Auflage). Legalisiert werden können hingegen durch entsprechende Kennzeichnung Längsstellplätze vor Trennflächen / Grünflächen an Orthogonal-Parkständen, wenn wie z. B. in der mittleren Georg-Gröning-Straße ausreichende Fahrbahnbreiten verbleiben. Parken an Einmündungen (5 m), im Straßenbegleitgrün, vor sicherheitsrelevanten Zufahrten ist natürlich in keiner Weise duldungsfähig.

1. Einmündungen (5 Meter) schützen!



Rembrandtstraße, bislang ohne bauliche Klarstellung an der Georg-Gröning-Straße mögliche Varianten:

- Poller
- Sperrfläche
- „Gehwegnase“

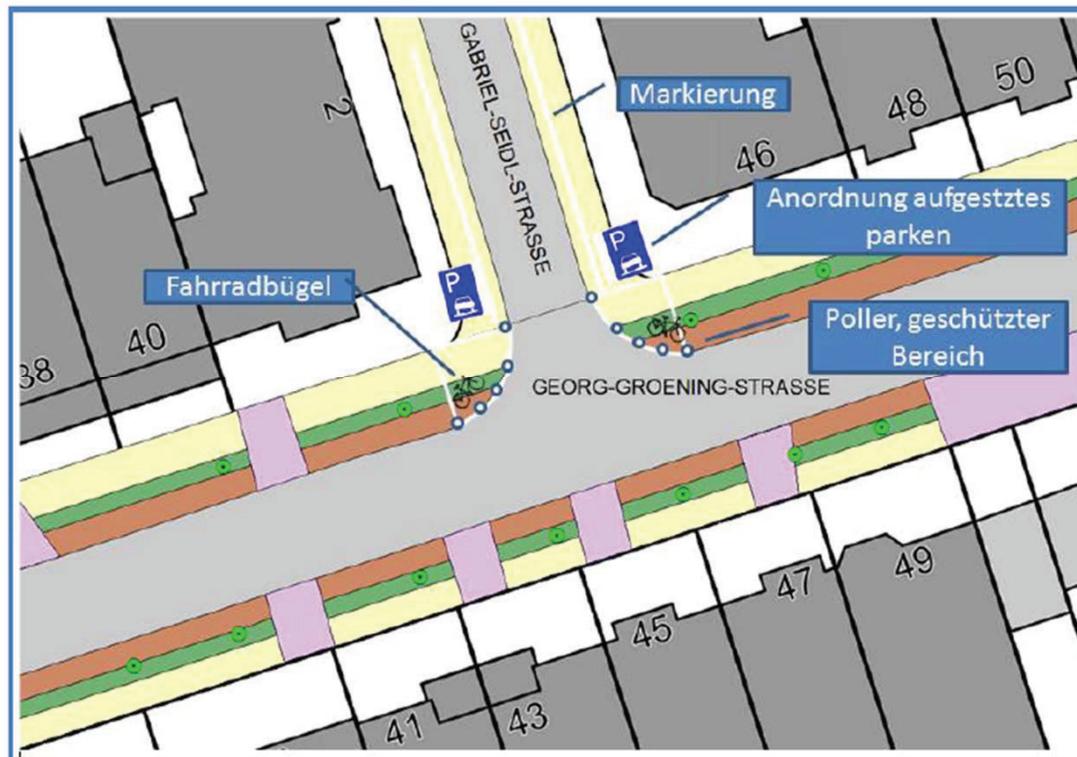
Rembrandtstraße, mit baulicher Ordnung an der Wachmannstraße



Kein Verlust von Stellplätzen in der vorgelegten Bilanz, da ohnehin verboten

1. Einmündungen (5 Meter) schützen!

Unabhängig von der Frage der Umsetzung der Anordnung aufgesetzten Parkens wird empfohlen, die fünf durch die Straßenverkehrsordnung geschützten Meter in den Einmündungsbereichen durch Sperrschraffuren zu verdeutlichen und die Gehwege durch eine zweckdienliche Zahl von Pollern vor dem Beparken zu schützen - so wie es in der Rembrandtstraße an der Einmündung zur Wachmannstraße durch eine Aufpflasterung bereits baulich realisiert wurde (siehe Foto). Auch hier wurde zusätzlich mit Pollern gearbeitet, um die Intention der Regelung anschaulich zu machen und auch bei hohem Parkdruck wirksam zu sein.



Vorschlag zur baulichen Unterbindung des ordnungswidrigen Parkens an der Einmündung der Gabriel-Seidel-Str. in die Georg-Gröning-Str. durch Poller

2. Halb aufgesetzt Parken schützt Bäume!



Beispiel Donandtstraße:
Einbahnstraße, daher ohne Stellplatzverlust sofort möglich

3. Enge Stellen auf dem Gehweg besonders schützen!

Beispiel: Brahmsstraße, Ortsteil
Bürgerpark

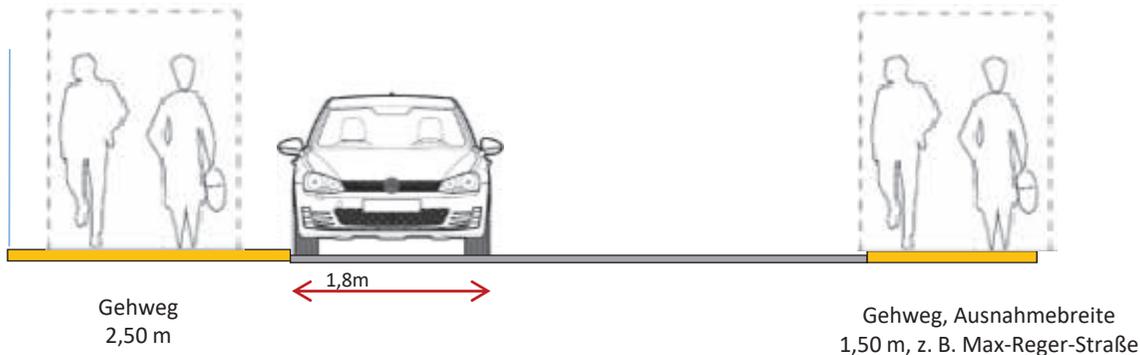
Lösungsvarianten:

- Aufgesetzt Parken mit Markierungen auf dem Gehweg
- Halteverbot mit Verkehrszeichen, aber: schwer überwachbar und Parken auf Gehweg ist sowieso verboten
- Poller

Auswirkung auf die
Stellplatzbilanz von Fall zu Fall.
Numerisch insgesamt < 10



Ableitung von Maßen zu empfohlenen Breiten von Gehwegen hier: RASSt06



Regelmaße nach *Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASSt06)*. Das dort definierte Regelmaß von 2,50 Metern, ergibt sich aus 1,80 Metern für den Begegnungsfall von Fußgängern, 50 cm Abstand zusätzlich zur Straße und 20 cm zur Hauswand bzw. zur Einfriedung.

Das *Ausnahmemaß* bei beengten Ortsdurchfahrten beträgt gemäß RASSt06 1,50 m – an Hauptverkehrsstraßen!
Mit hohem Verkehrsaufkommen!

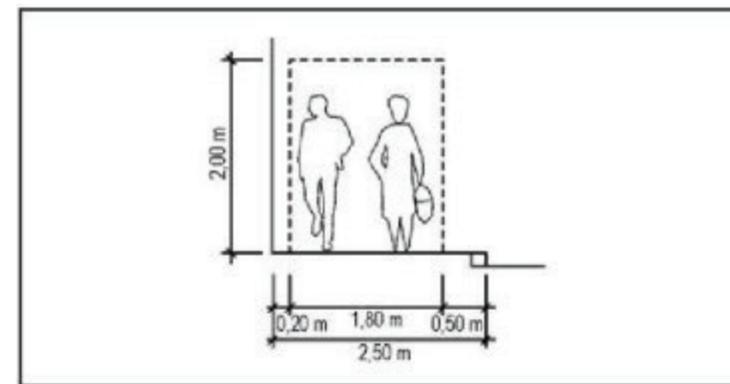


Bild 70: Regelbreite eines Seitenraums

Ableitung von Maßen in den Konzepten zur Barrierefreiheit auf Gehwegen

hier: EFA

Das Entfallen des Abstandes zur Hauswand (in Bremen i. d. R. ein Gartenzaun) und geringer Schwerlastverkehr ergeben die Mindestbreite von 2,10 m für den Gehweg nach dem EFA-Konzept

- an parkenden Fahrzeugen entfällt der bewegte Verkehr völlig (Analogie zur Hauswand).
- Bemessungsbreiten für Fußgänger und andere Gehwegnutzer enthalten bereits individuelle Bewegungsspielräume. Menschen ohne Beeinträchtigung können („netto“ mit 60 cm Breite angenommen werden, Rollstühle sind 60 bis 75 cm breit, usw.). Daher sind weitere Sicherheitsräume stets empfohlene Maße, keine Vorschriften.
- Barrierefreiheit auf dem Gehweg ist per Definition der Zustand, bei der Begegnungsverkehre von zwei behinderten Menschen ohne Einschränkung möglich ist.

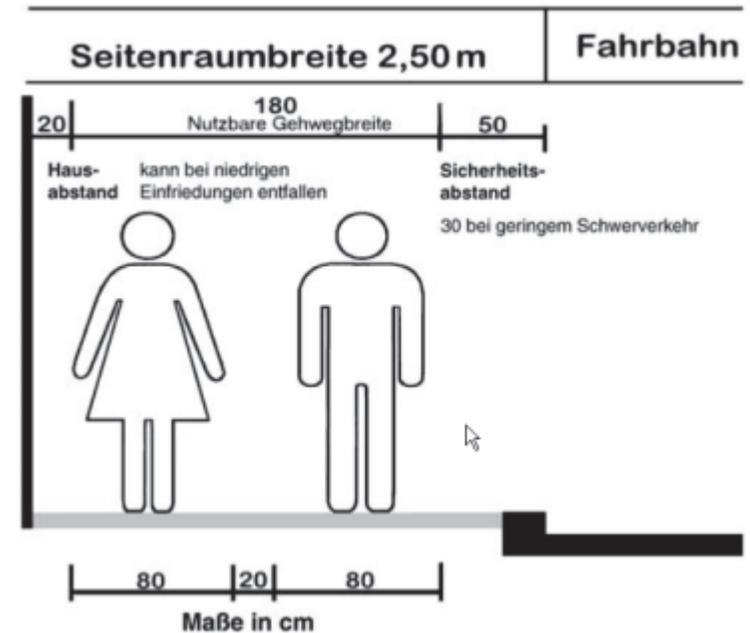
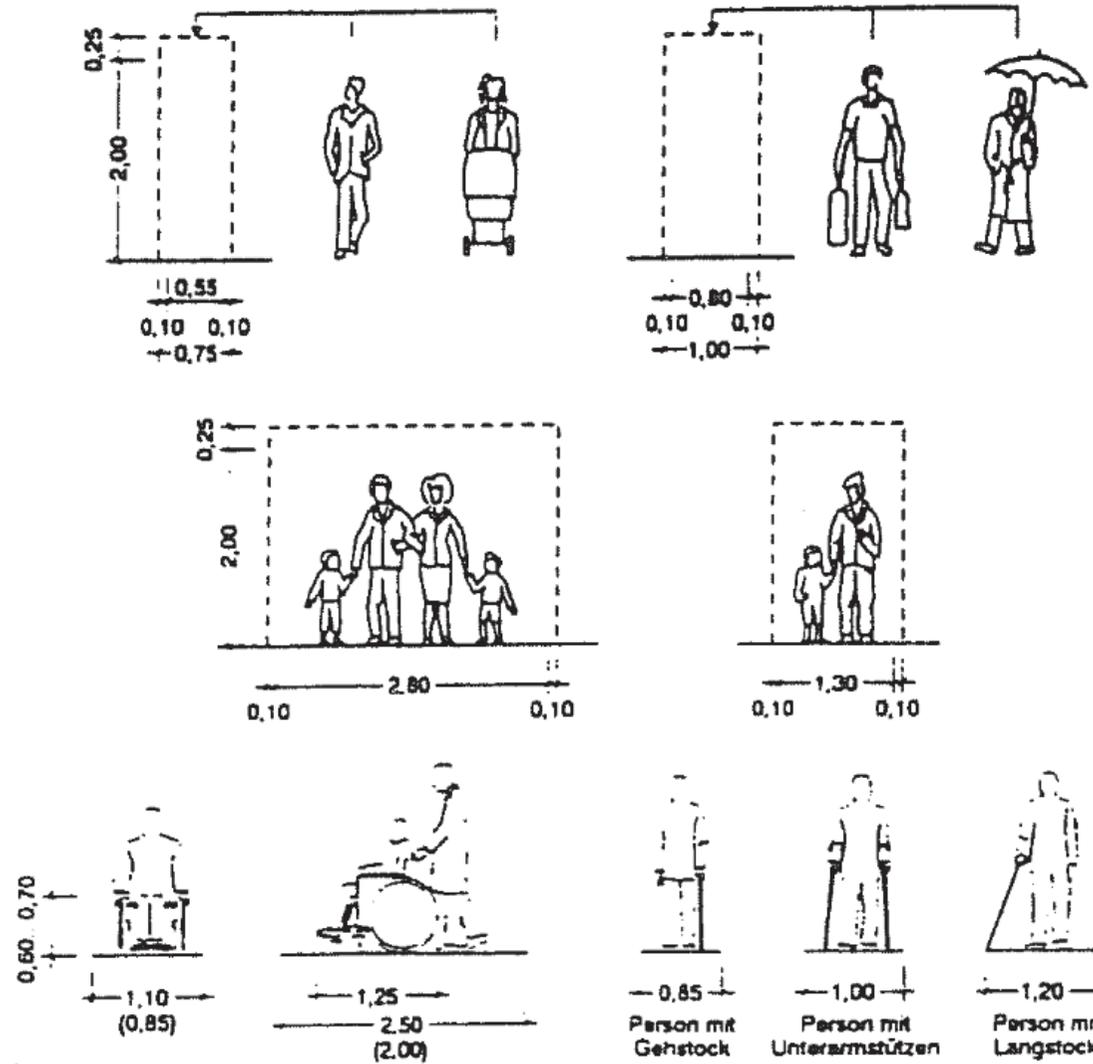


Tabelle 4: Übersicht über Breiten- und Längenbedarf für Mobilitätsbehinderte

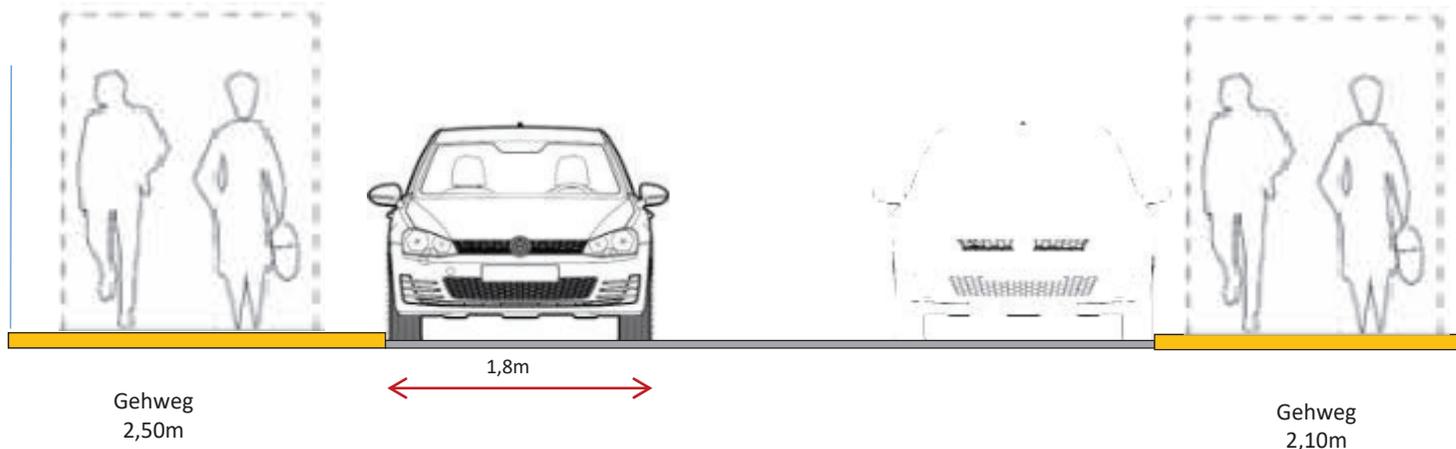
Mobilitätsbehinderte	Breite	Länge
blinde Person mit Langstock	1,20 m	-
blinde Person mit Föhrhund	1,20 m	-
blinde Person mit Begleitperson	1,30 m	-
Person mit Stock	0,85 m	-
Person mit Armstützen	1,00 m	-
Person mit Rollstuhl	1,10 m	-
Person mit Kinderwagen	1,00 m	2,00 m
Rollstuhl mit Begleitperson	1,00 m	2,50 m

Grundmaße

erstmals entwickelt und dargestellt in Vorläufer-Richtlinie EAE 85/95



Darstellung von Maßen aus den Konzepten zur Barrierefreiheit auf Gehwegen, hier: EFA



Regelmaße nach *Empfehlungen* für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Das dort definierte Regelmaß von 2,50 Metern, ergibt sich aus 1,80 Metern für den Begegnungsfall von Fußgängern, 50cm Abstand zusätzlich zur Straße und 20 cm zur Hauswand bzw. zur Einfriedung.

2,10 Meter als Ausnahmemaß nach EFA

Aufgesetztes Parken auf Gehwegen

hier: StVO, mit Mindestmaß nach RAST06



Beispiel: Gehweg-
Restbreite 1,50m

Aus der Verwaltungsvorschrift zur StVO:

Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen

Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt, [...]

- Die Definition des „genügenden Platzes“ nach StVO ist eine Frage, die die Straßenverkehrsbehörde Bremen derzeit mit den Mindestmaßen nach den EFA beantwortet. Allerdings nur formal in den Verkehrsanordnungen.
- Die gegenwärtige Mischung aus formal korrekter Verkehrsanordnung und anschließender Duldung schafft eine Situation, bei der in der Realität das Schutzgut „Mensch“ auf dem Gehweg auf der Strecke bleibt
- Nur mit teilweiser Legalisierung von aufgesetztem Parken können in der Bremer Kernstadt Bewohnerparkzonen realisiert werden.

Aufgesetztes Parken auf Gehwegen mit klaren Regeln zulassen,
hier: StVO, mit Mindestmaß nach RASSt06,
Begegnungsbereiche durch Auffahrten am Beispiel der Gabriel-Seidl-Straße:



durchschnittlich alle 30 Meter können sich Nutzer des Gehwegs weiträumig ausweichen, das entspricht bei einer Geschwindigkeit von 5km/h eines Fußgängers einer Verweildauer von 6 Sekunden.

Straßen mit Verkehrsbelastungen < 500 Fahrzeugen am Tag wie in der Bremer Kernstadt und im Untersuchungsgebiet finden in den Entwurfskonzepten EFA und RAS06 gar nicht statt:

	Kurzbeschreibung bzw. Nutzung	DTV ¹⁾ [Kfz/24h]	Breite im Seitenraum ¹⁾	Maßnahmen im Querverkehr ²⁾
1	Straßenunabhängig geführte Wege	–	3,00 m	(wenn Straßen gequert werden, gegebenenfalls dort erforderlich)
2	Befahrbare Wohnwege	< 500	Mindestbreite Straßenraum 4,50 m	keine Querungsanlagen erforderlich
3	Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50 m Einfriedungen > 0,50 m	< 5 000	2,10 m 2,30 m	in der Regel keine Querungsanlagen, gegebenenfalls vorgezogene Seitenräume
4	Geschlossene Bebauung, geringe Dichte maximal 3 Geschosse	< 5 000	2,50 m	vorgezogene Seitenräume
5	Geschlossene Bebauung; mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,00 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume
6	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,30 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen, FGÜ
7	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte	< 5 000 < 10 000	4,00 m 5,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
8	Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	< 15 000 ≥ 15 000	3,30 m 4,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
9	Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV-Linie	< 15 000 ≥ 15 000	5,00 m 6,00 m	Linienhafte Querung: Mittelstreifen, FGÜ LSA



1,5 m



1,5 m



1,5 m



1,5 m



0,5 m aufgesetzt



gegenüber: 0,75 m aufgesetzt



1,0 m

Kleinpflaster suggeriert „Parkstreifen“)

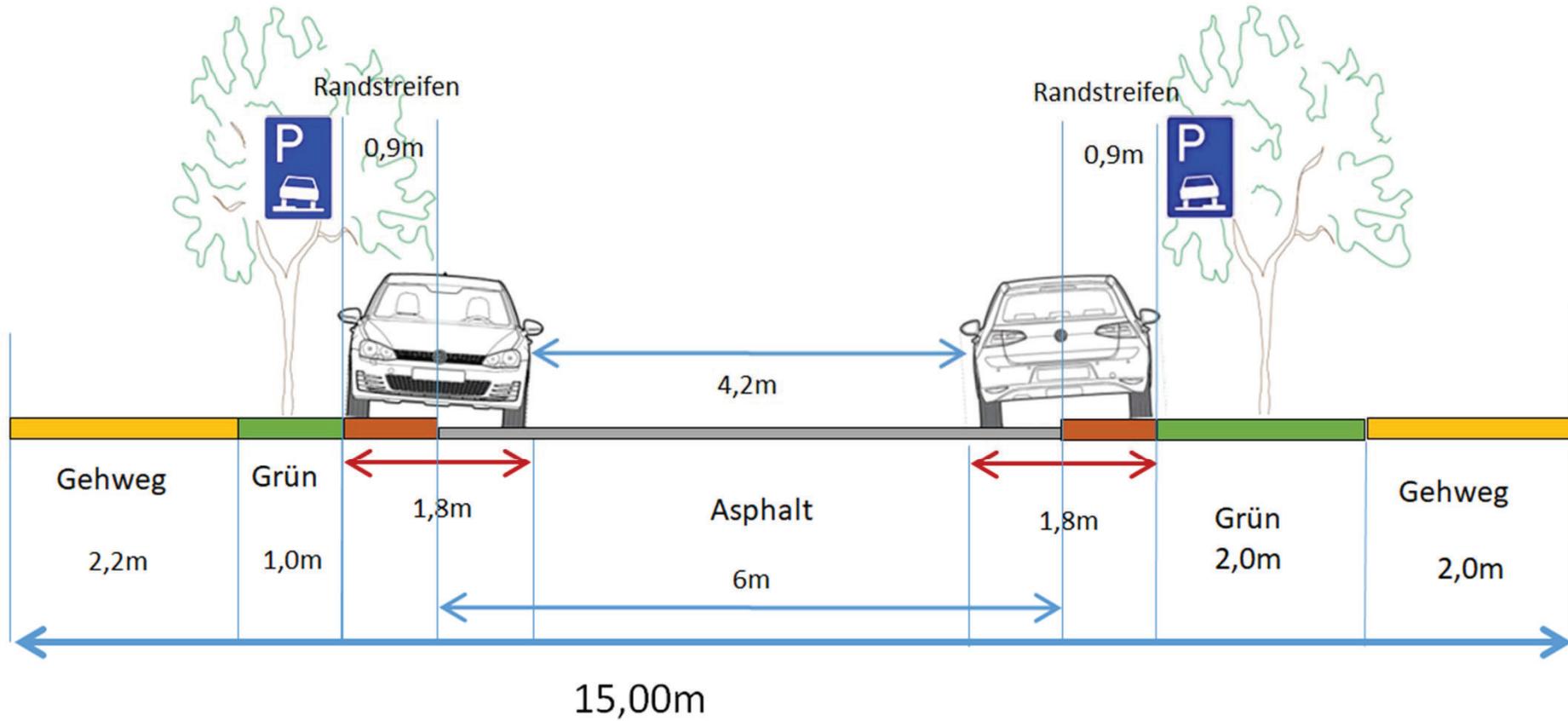


1,5 m

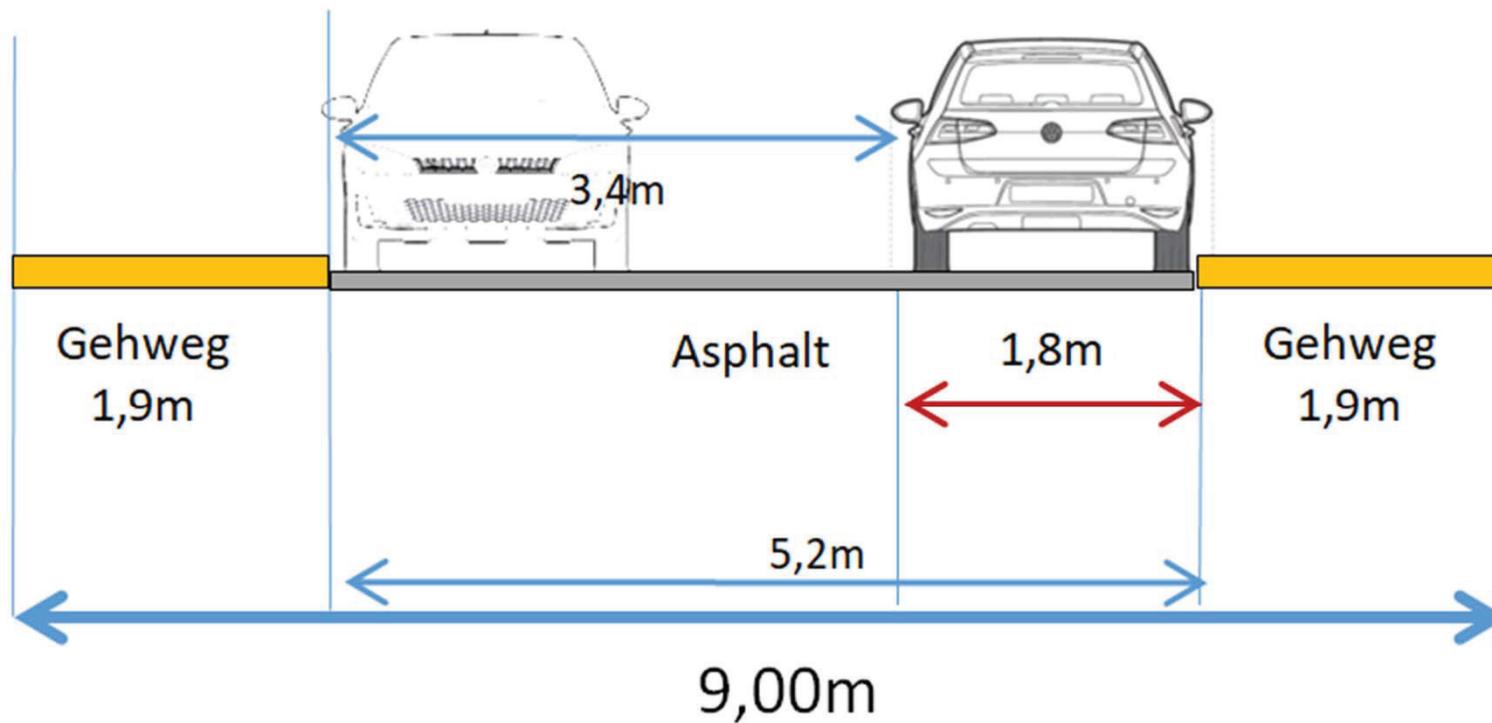
0,5 m

**Suggestiver „Parkstreifen“ wird mit 0,5 m
angenommen**

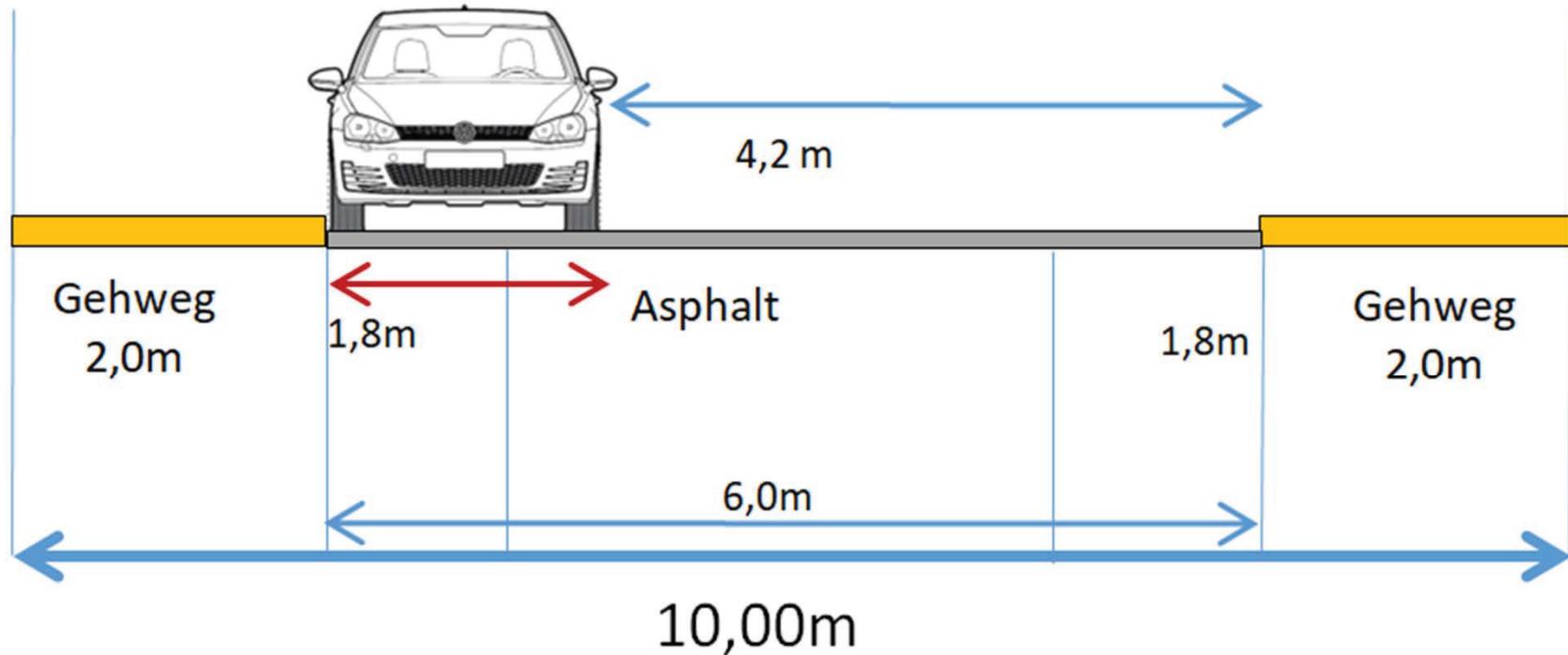
Albersstraße



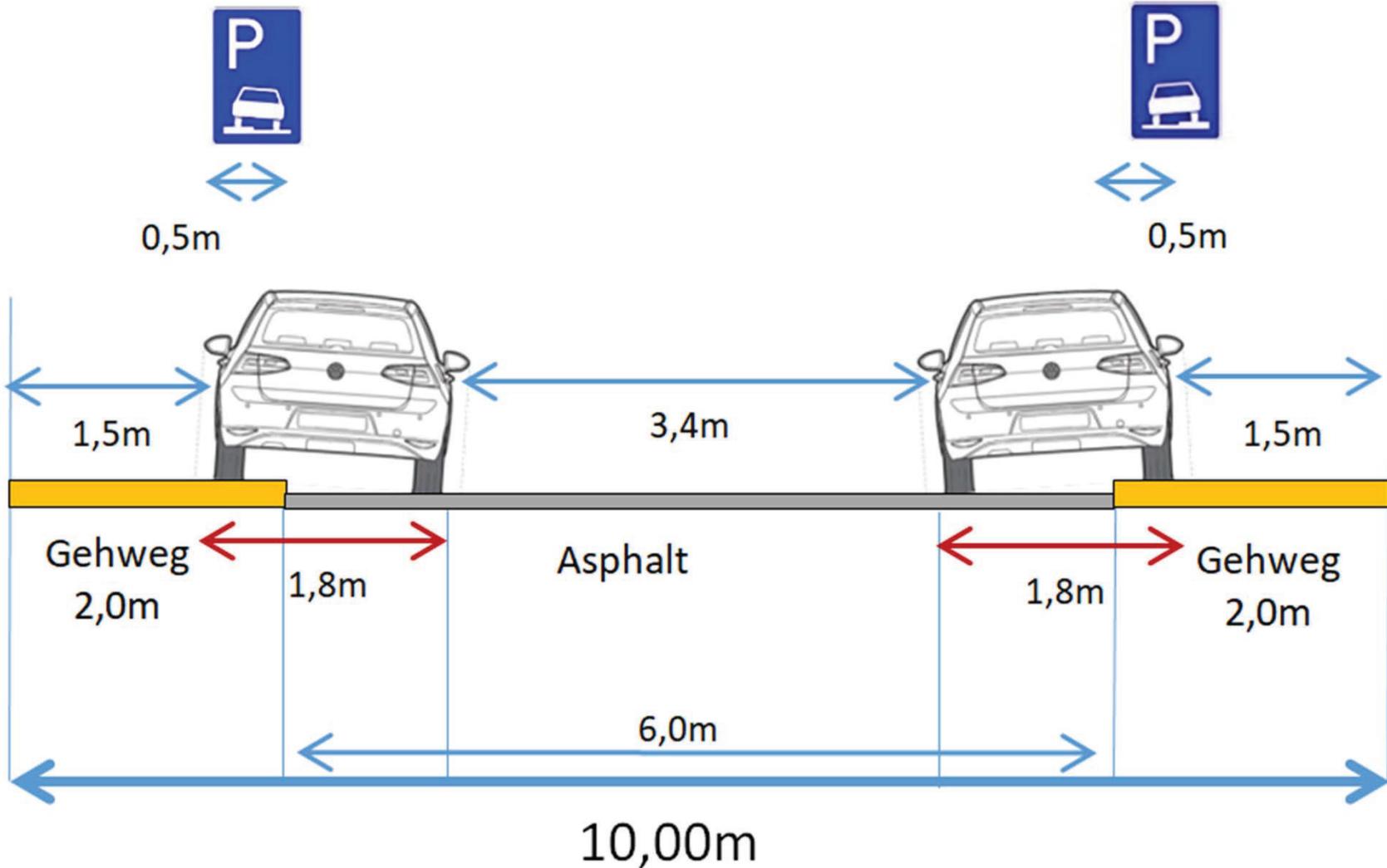
Albrecht-Dürer-Straße



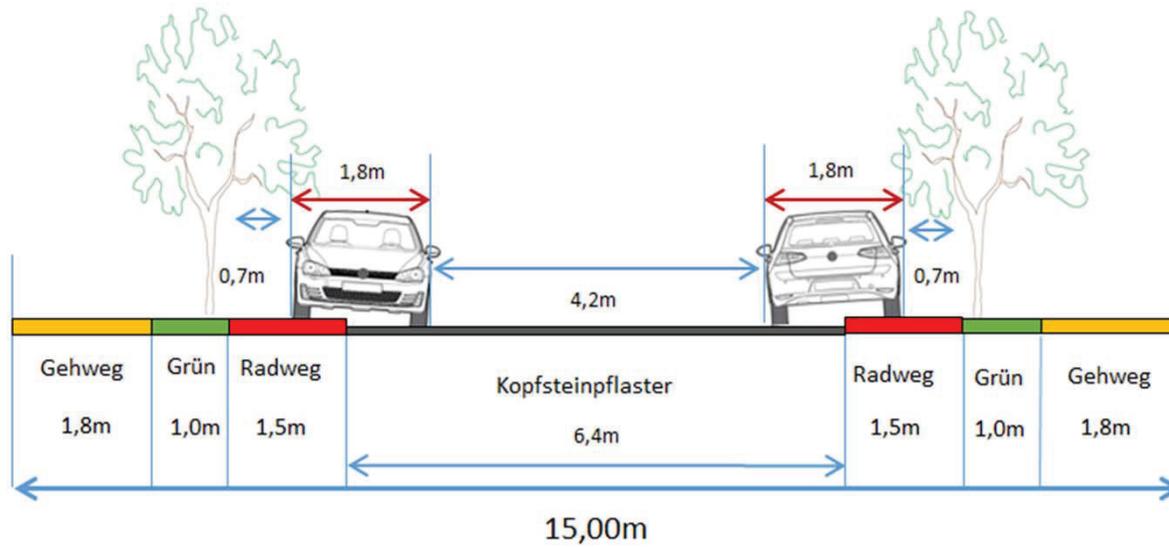
Barrierefreie Lürmanstraße



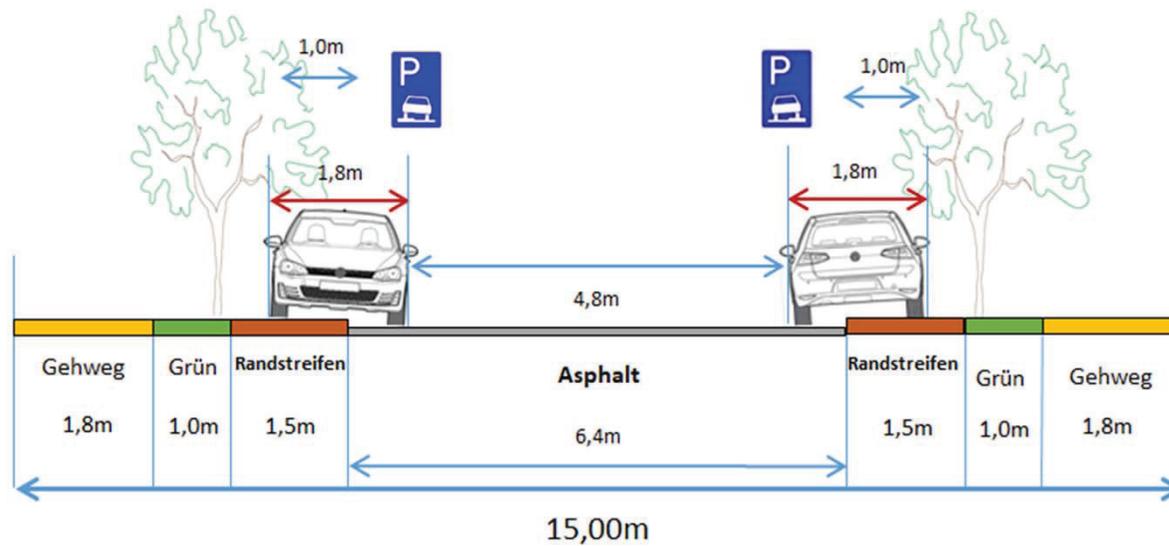
Brahmsstraße



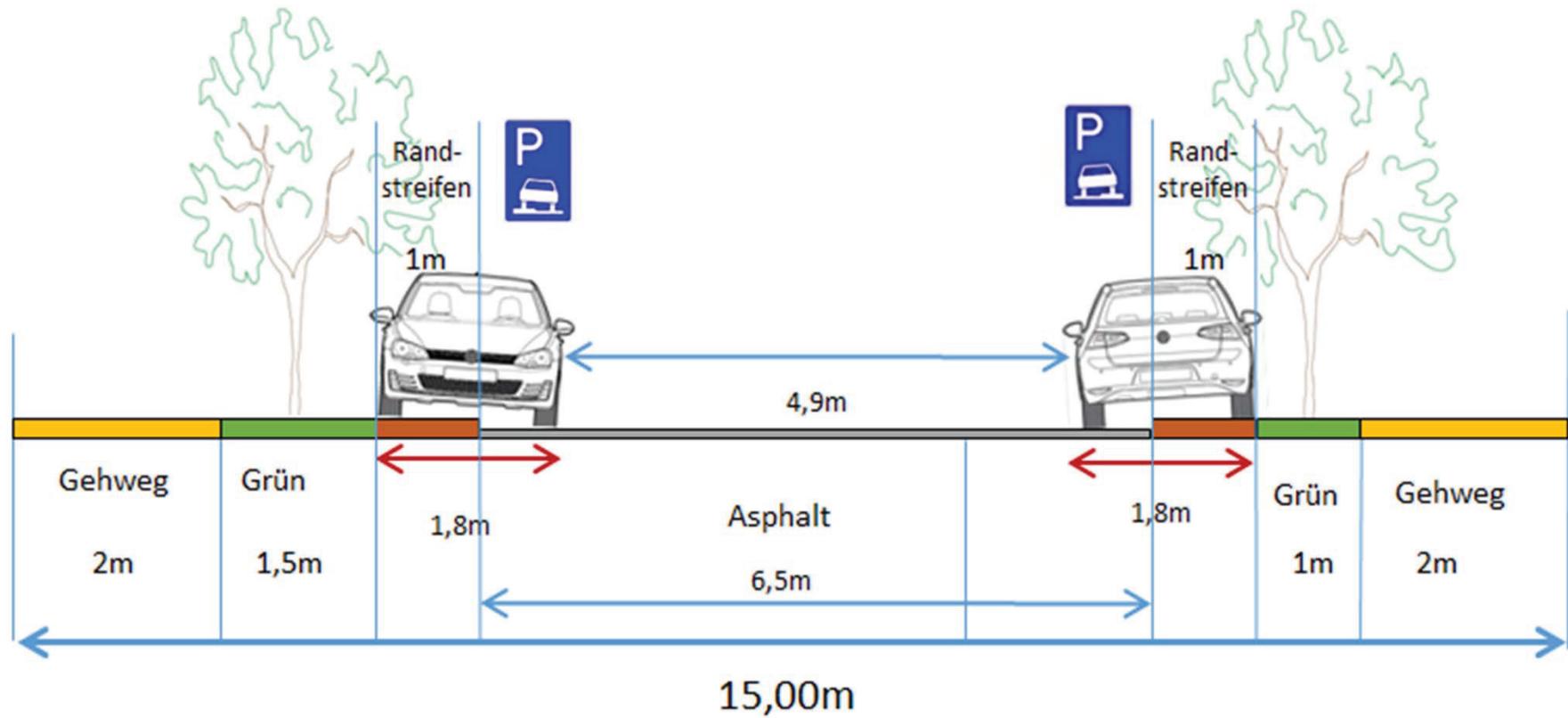
Carl-Schurz-Straße (Nord) IST



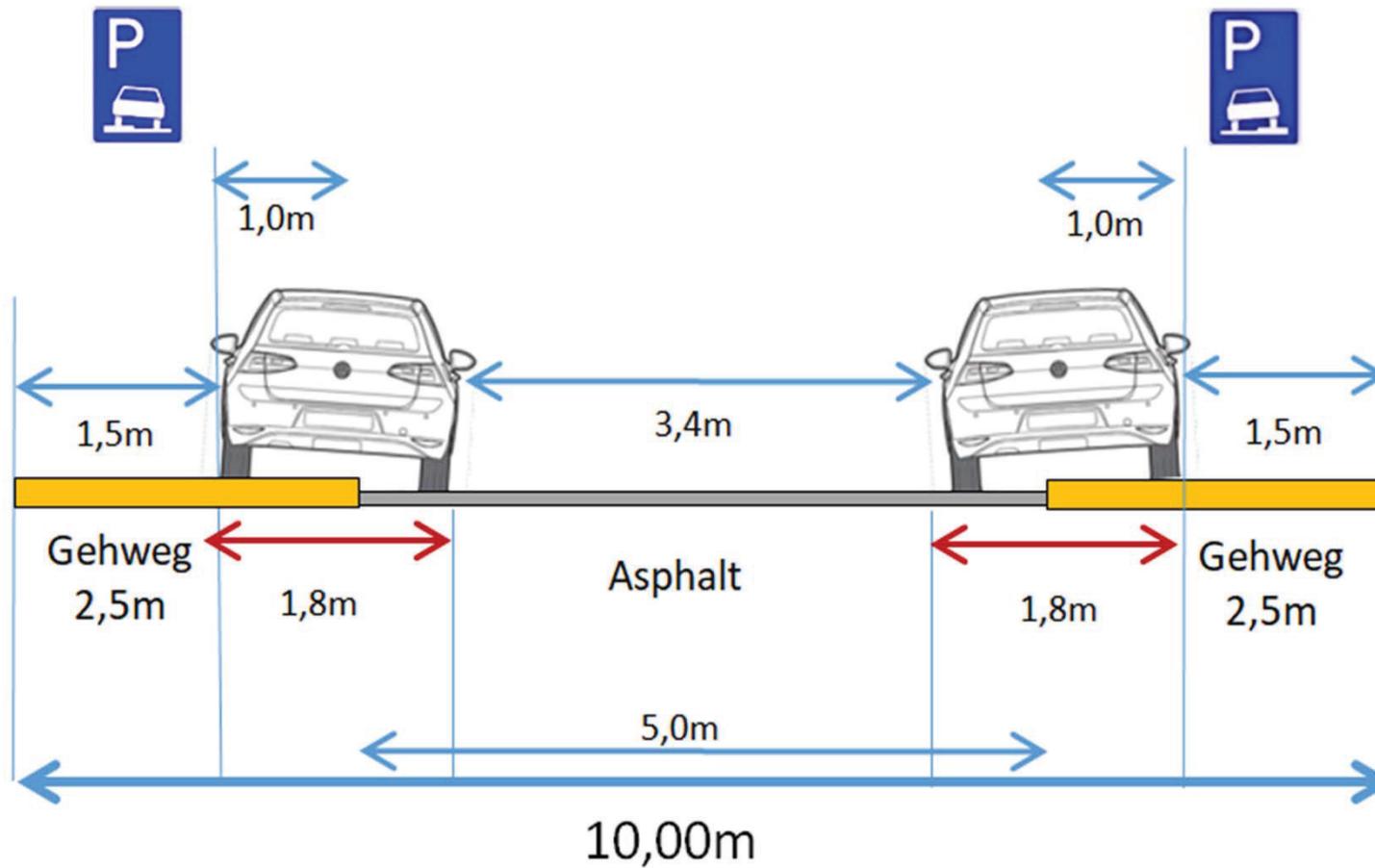
Carl-Schurz-Straße (Nord) Empfehlung



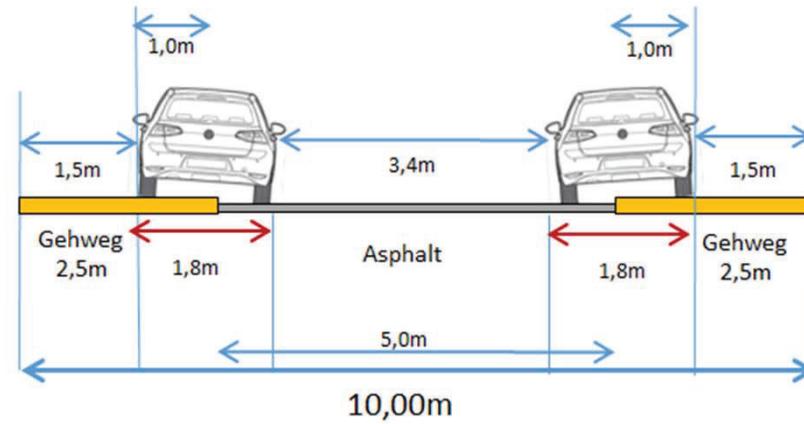
Carl-Schurz-Straße (Süd)



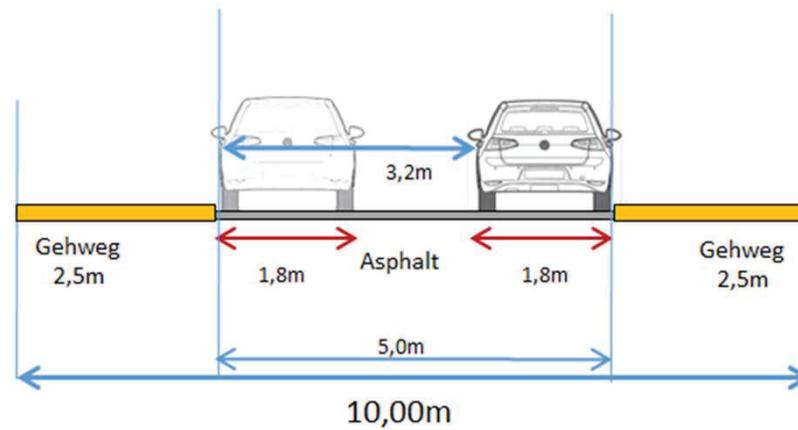
Claussenstraße - IST



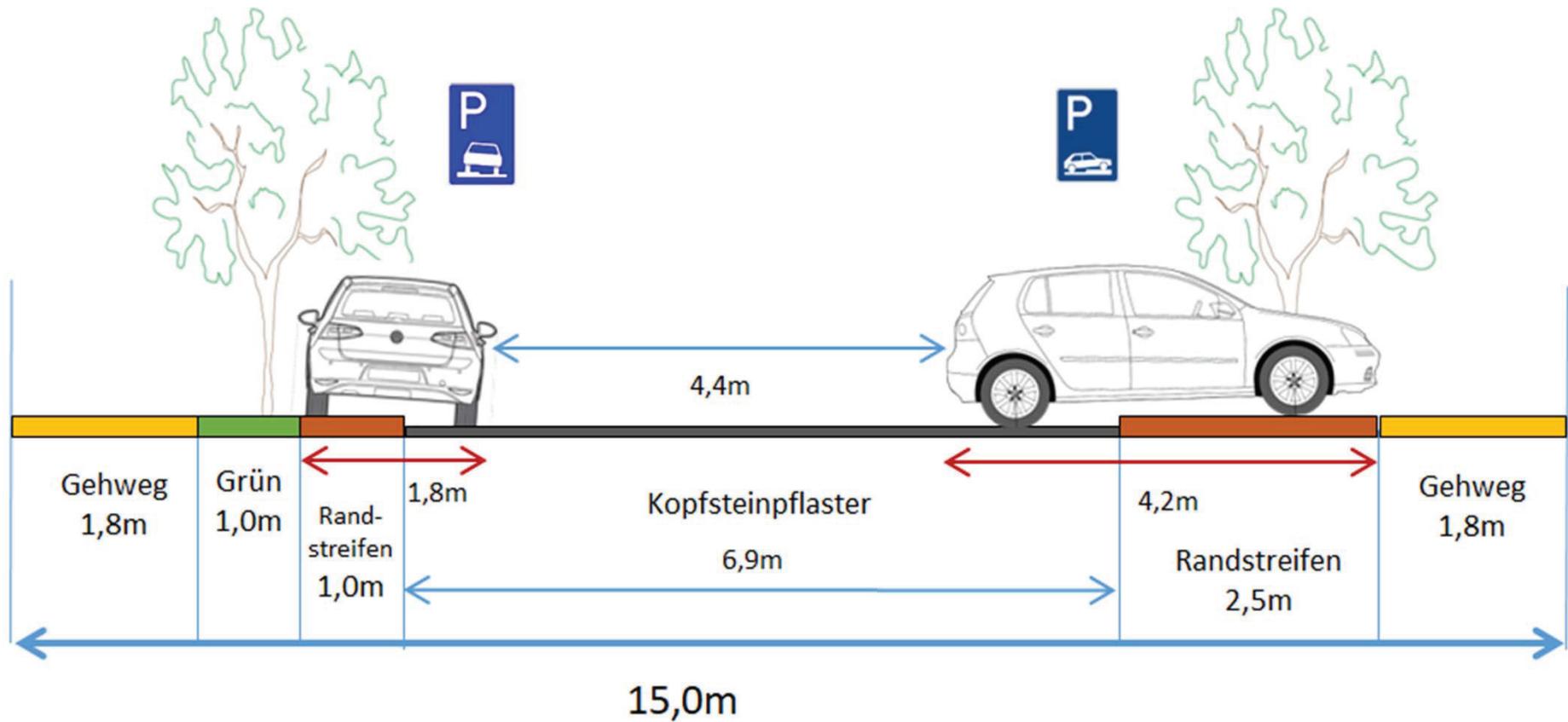
Claussenstraße - IST



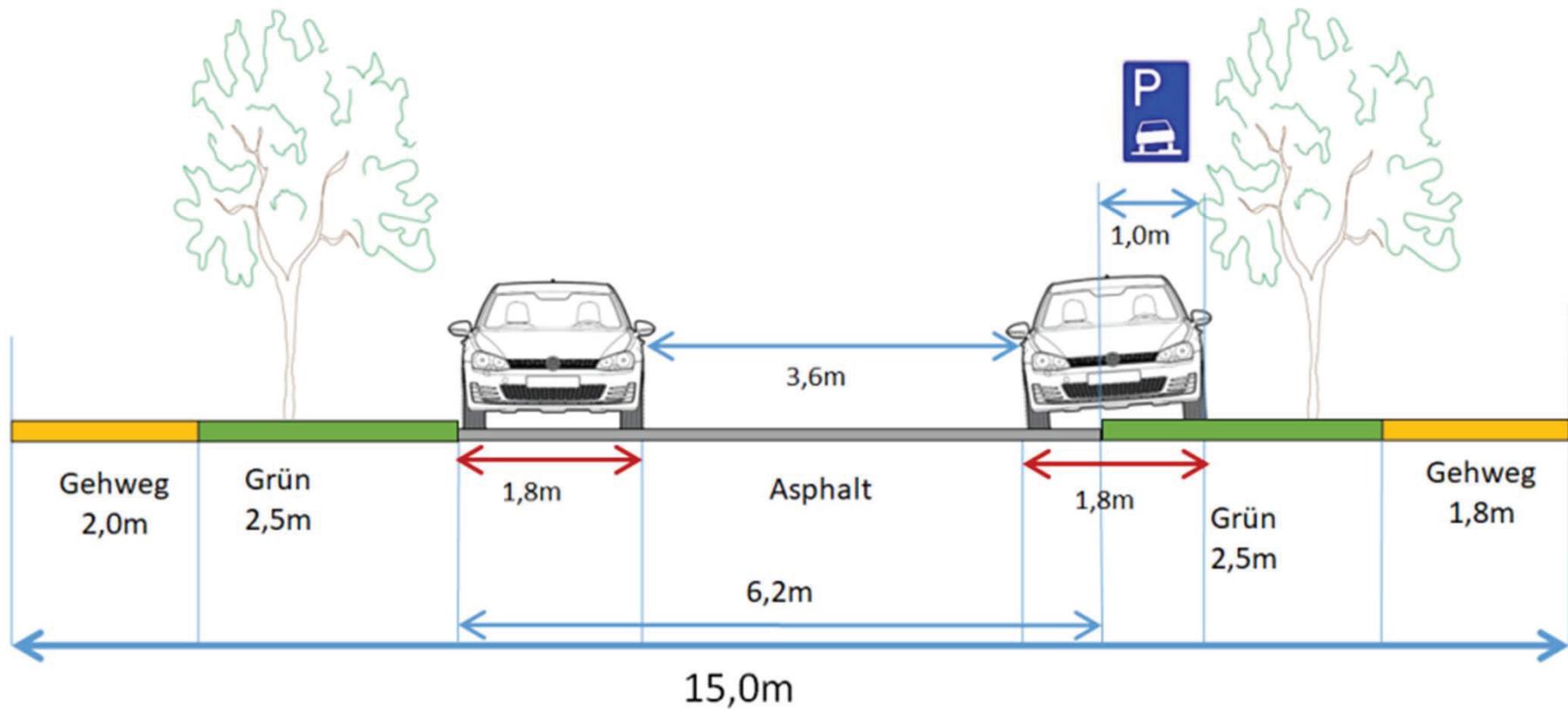
Claussenstraße (alternierend)



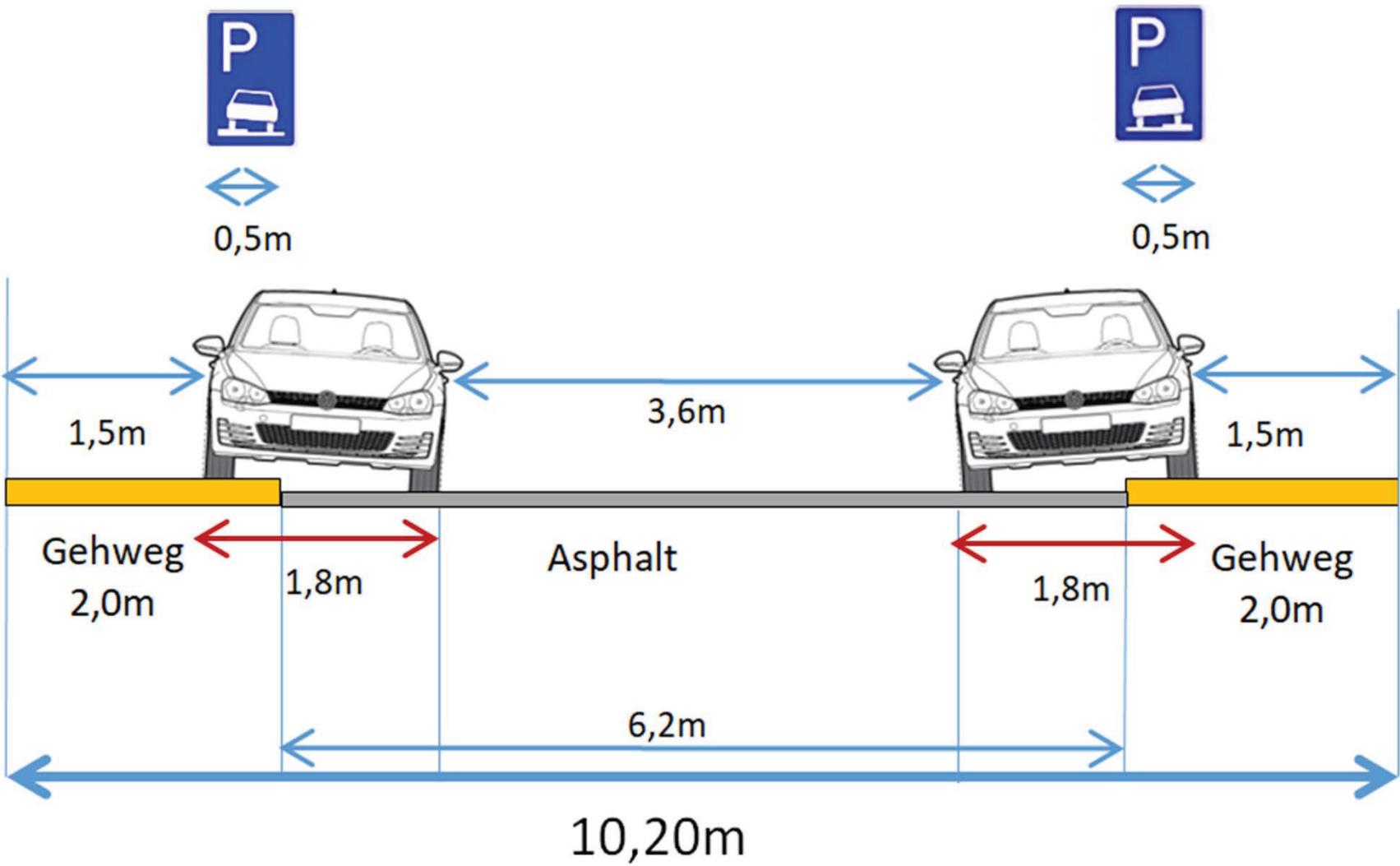
Donandtstraße (Nord)



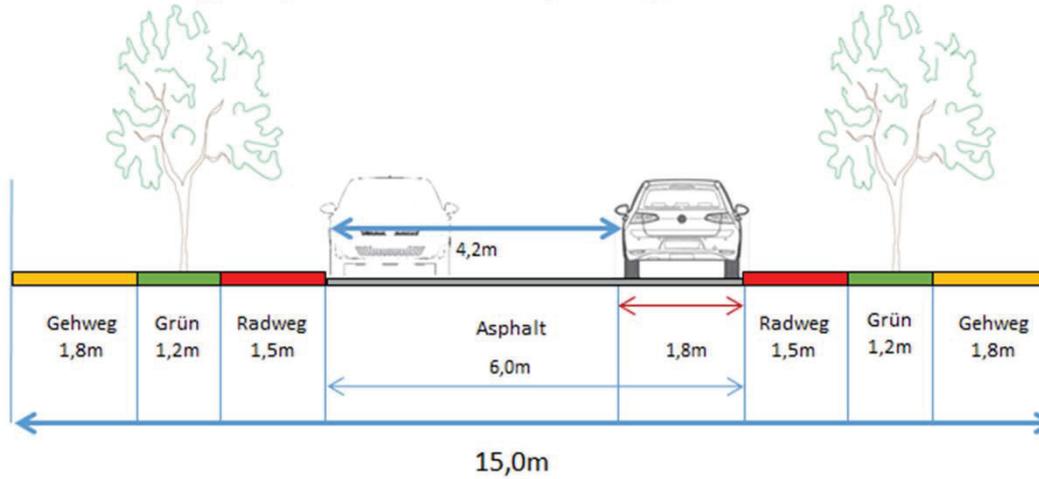
Donandtstraße (Süd)



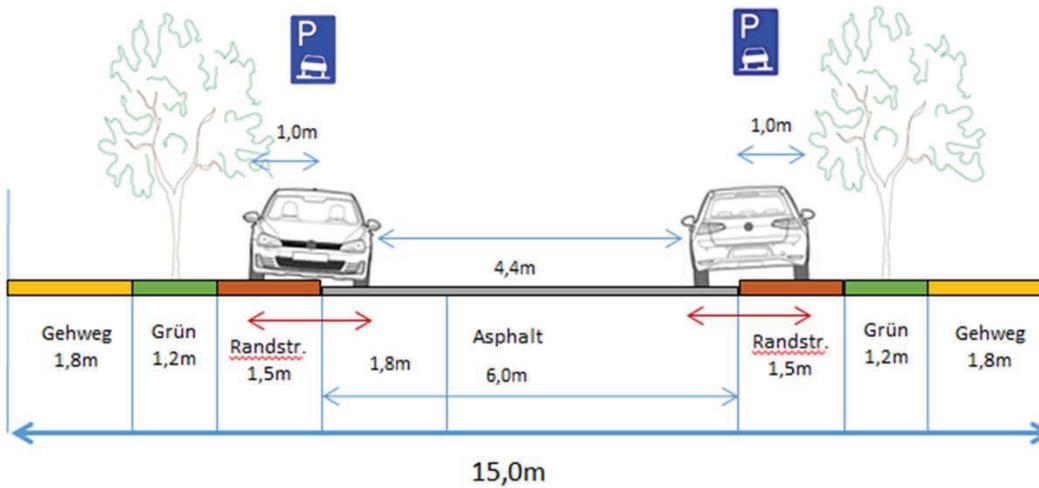
Gabriel-Seidl-Straße



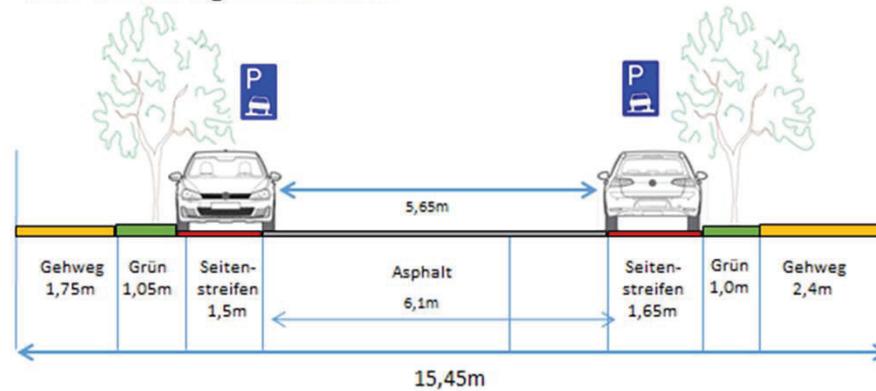
östliche Georg-Gröning-Straße IST - (alternierende
Aufstellung, Kapazität 90 Stellplätze)



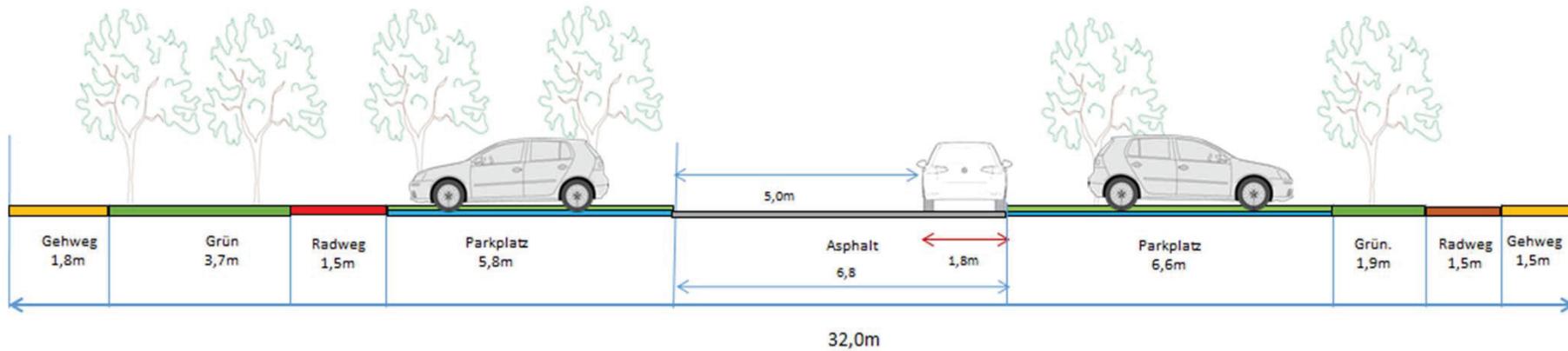
östliche Georg-Gröning-Straße (alternativ:
Aufgabe Radweg, bis zu 136 Stellplätze)



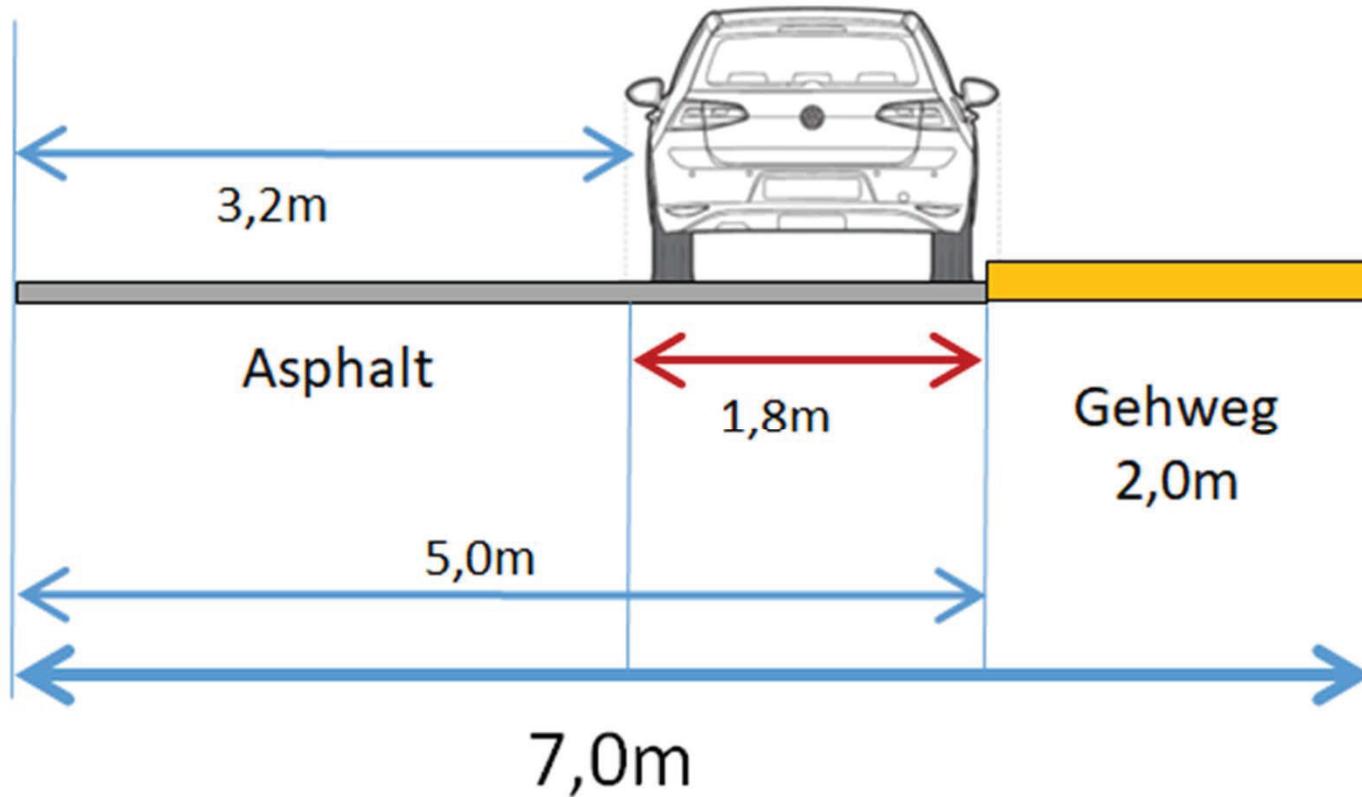
westliche Georg-Gröning-Straße - IST,
Fahrtrichtung Hollerallee



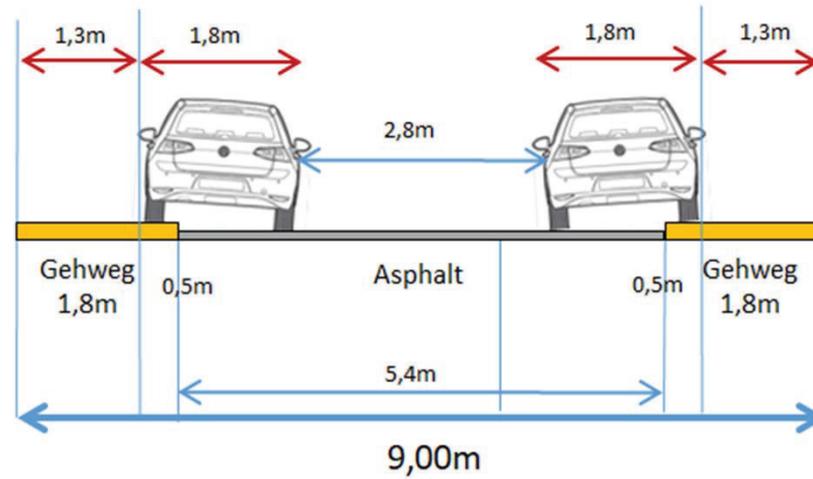
mittlere Georg-Gröning-Straße IST,
Fahrtrichtung Hollerallee



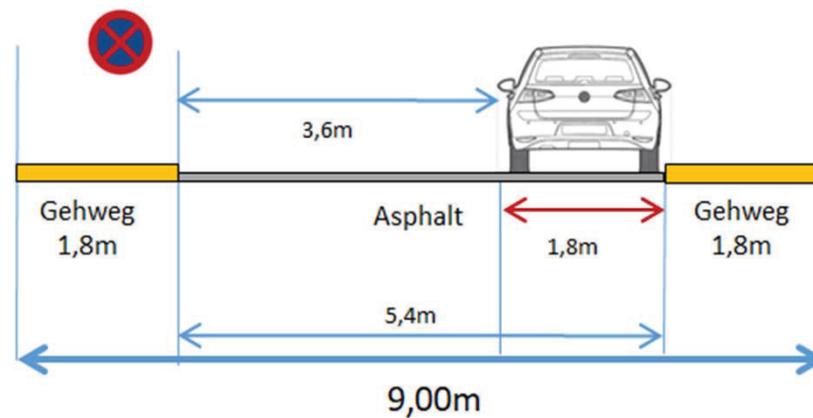
Gustav-Pauli-Platz



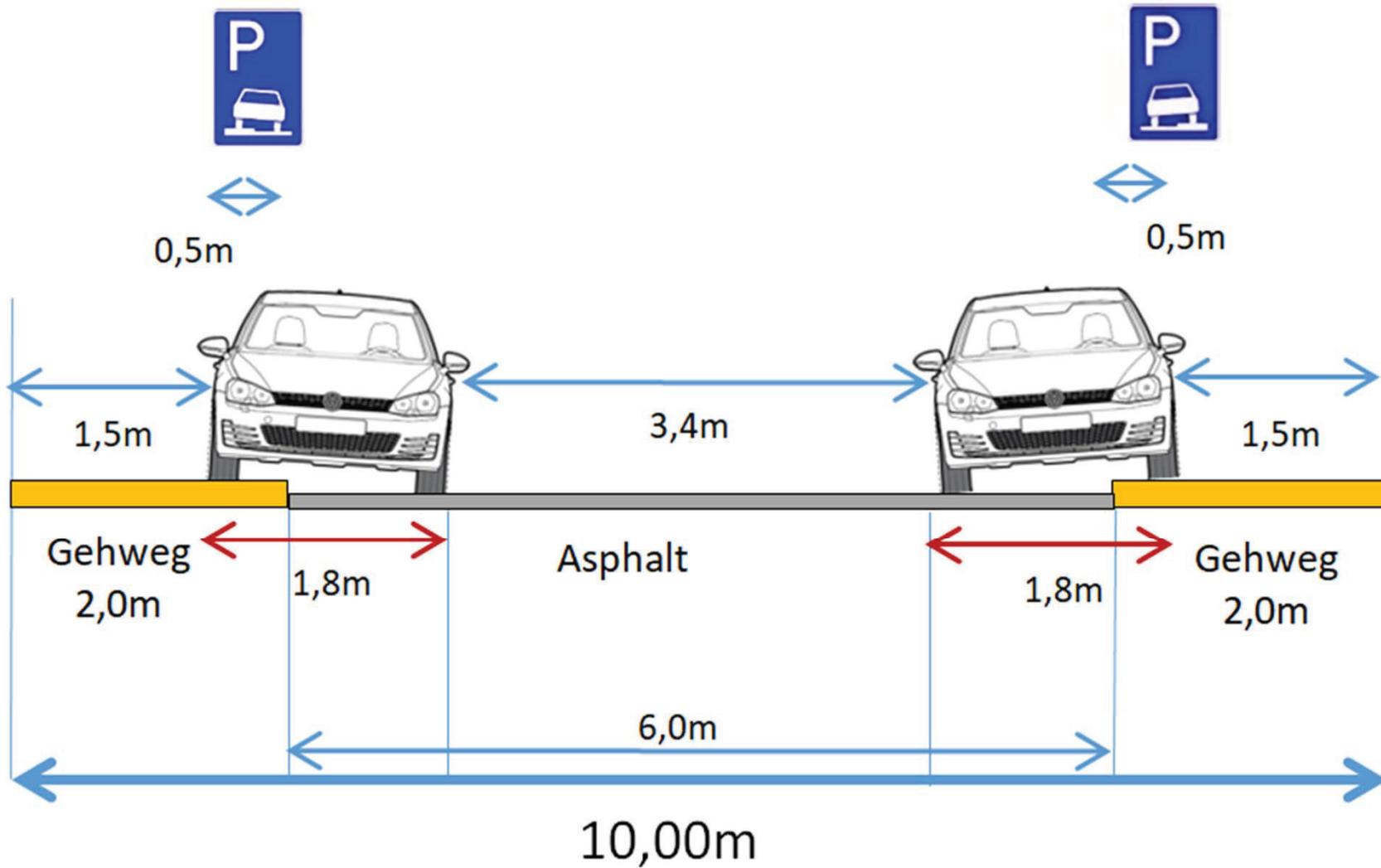
Händelstraße - IST



Händelstraße – empfohlen 15 nicht legale Stellplätze

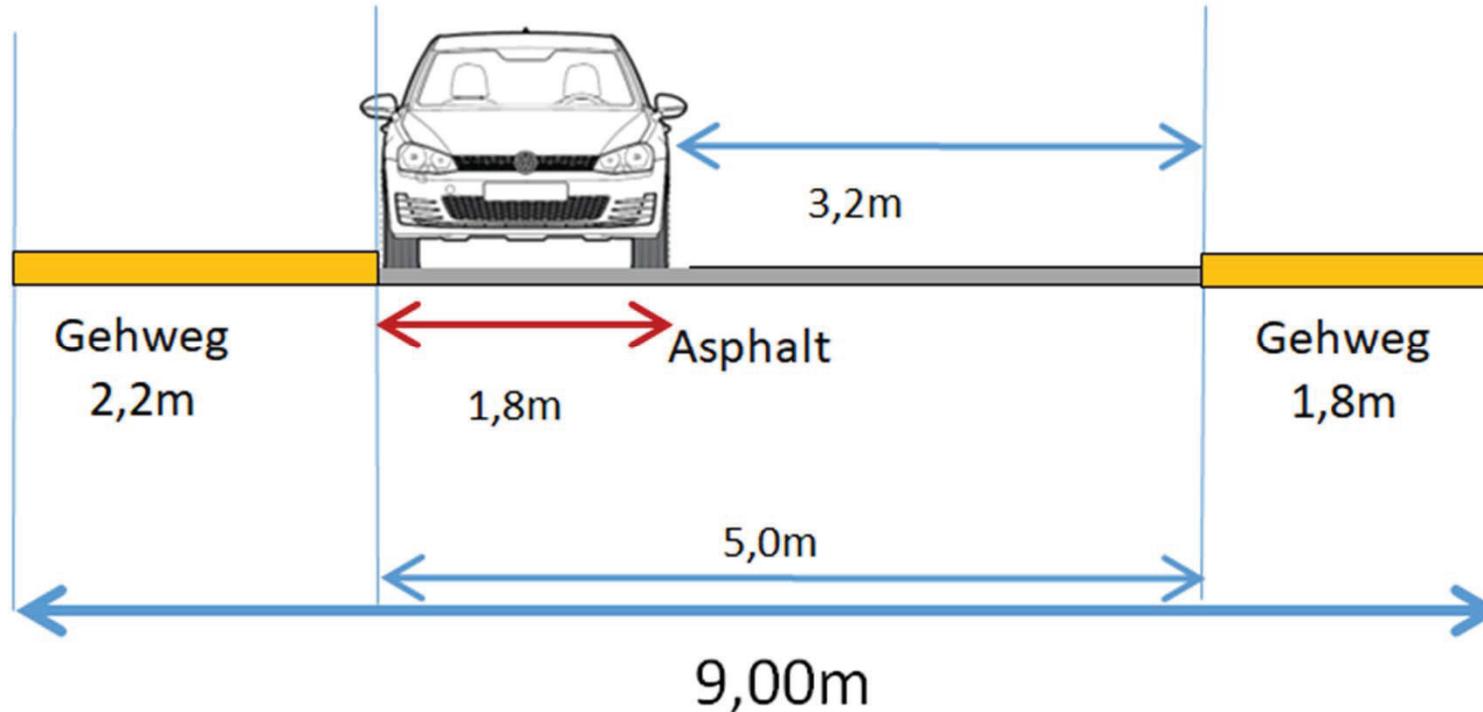


Holbeinstraße

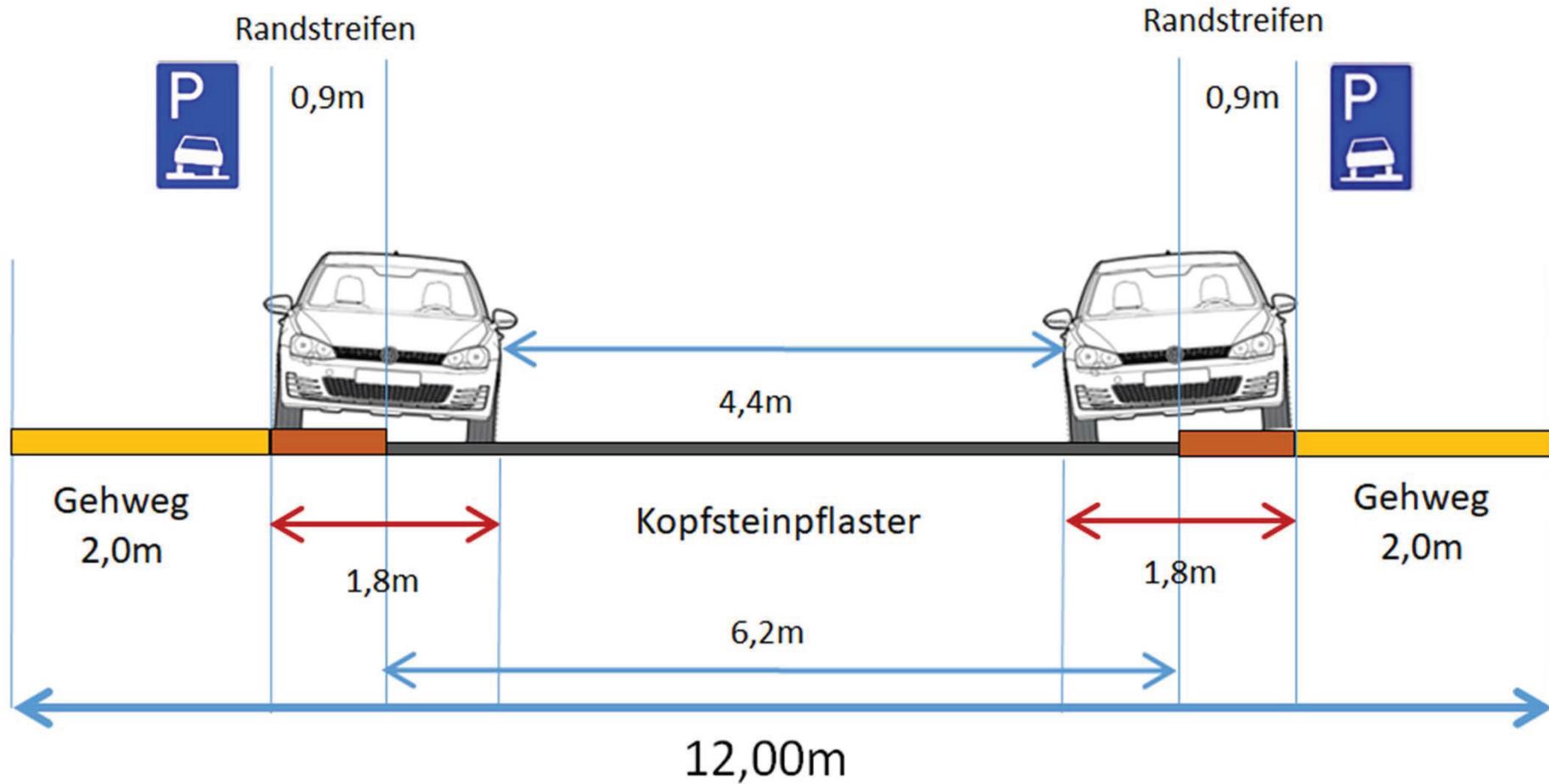


Joseph-Haydn-Straße - IST

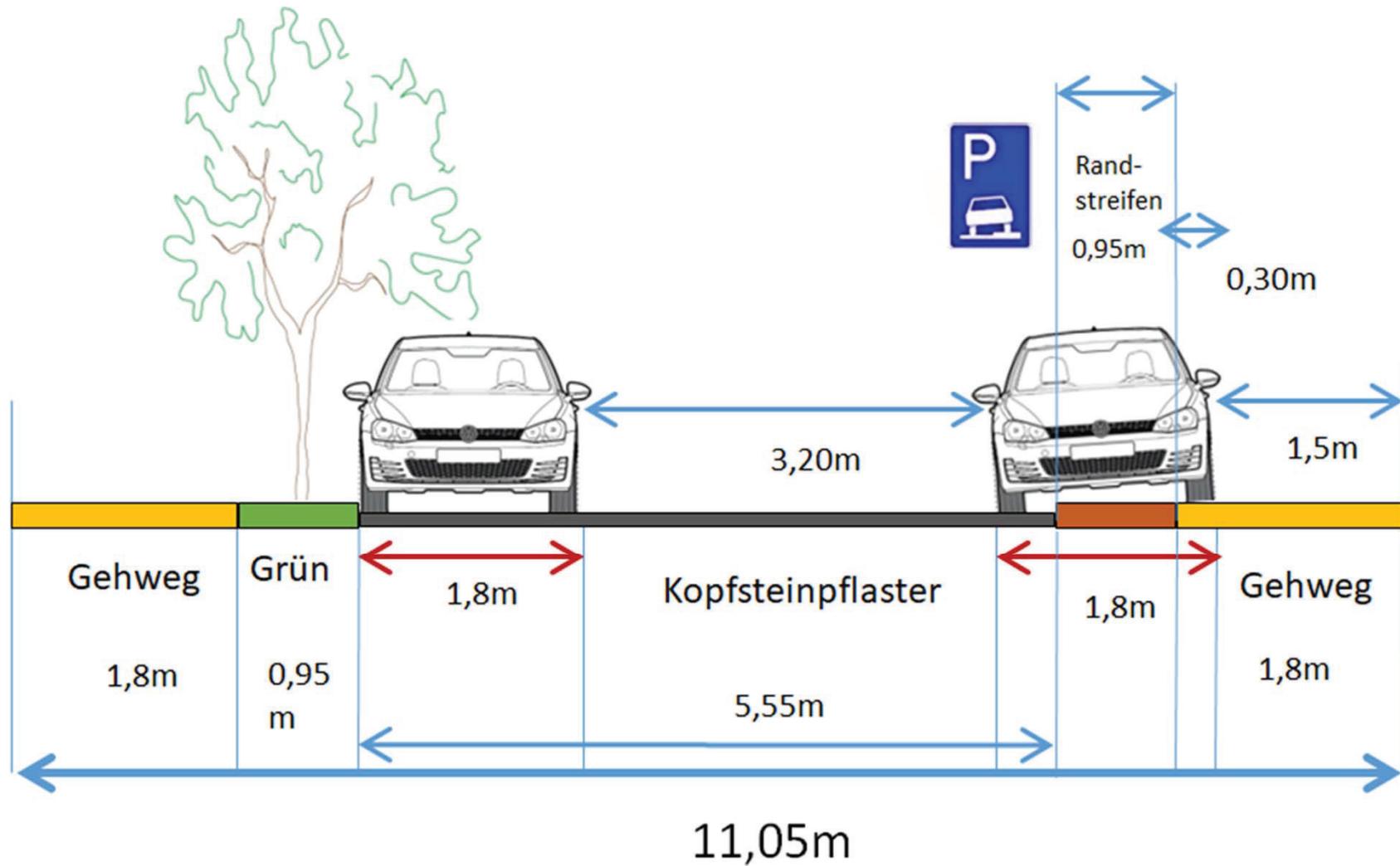
Blickrichtung Georg-Gröning-Straße



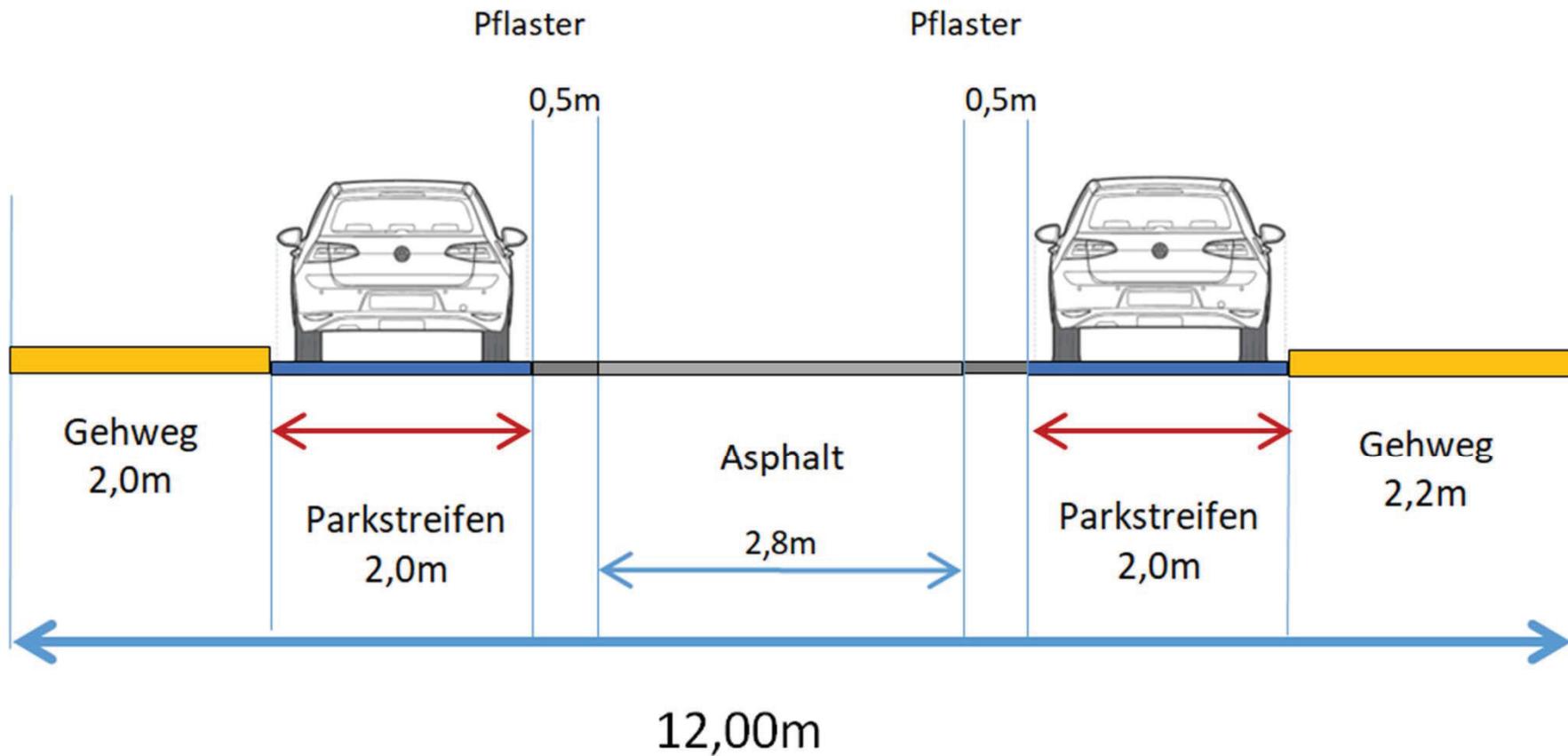
Klugkiststraße



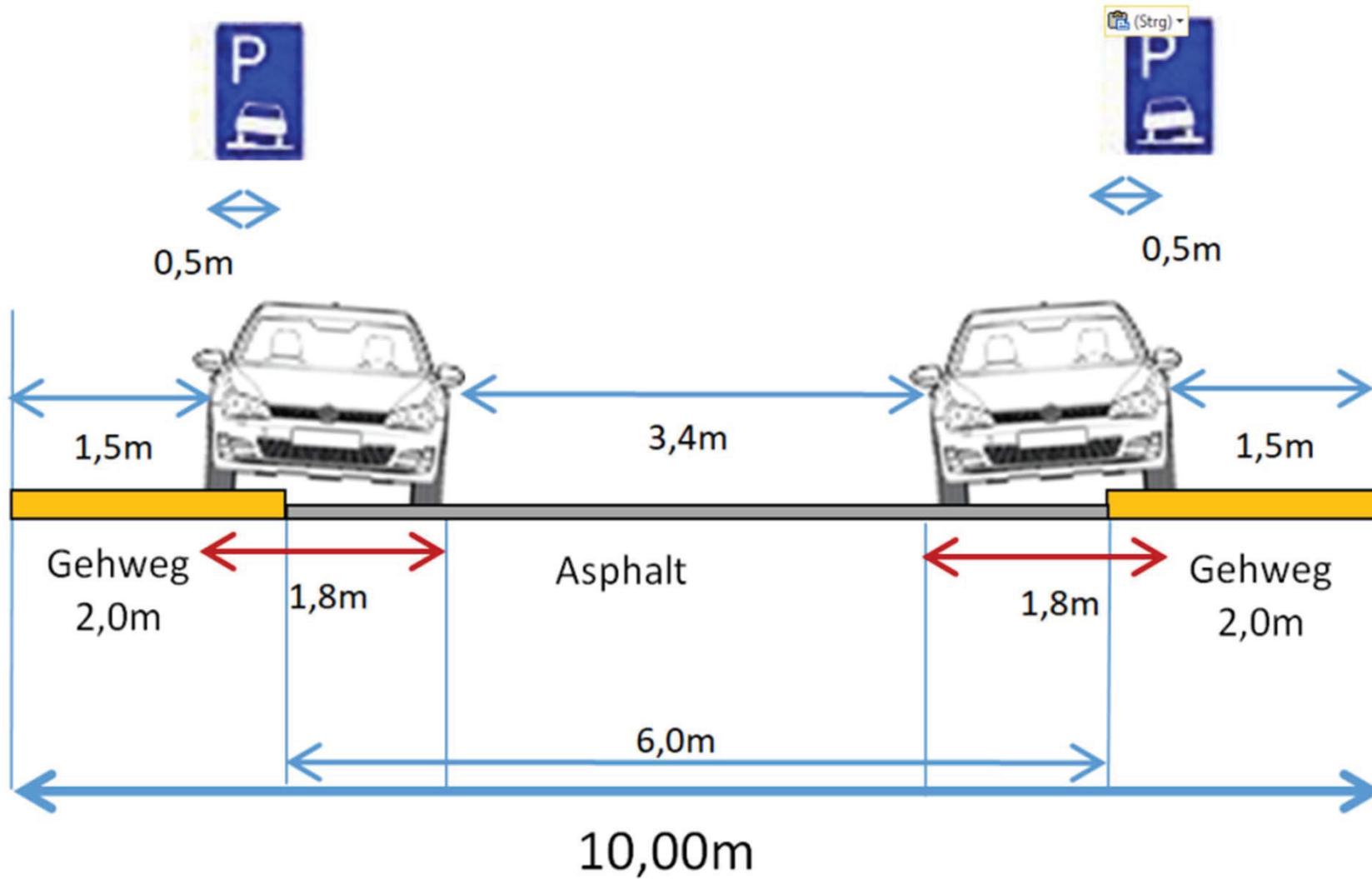
Lortzingstraße



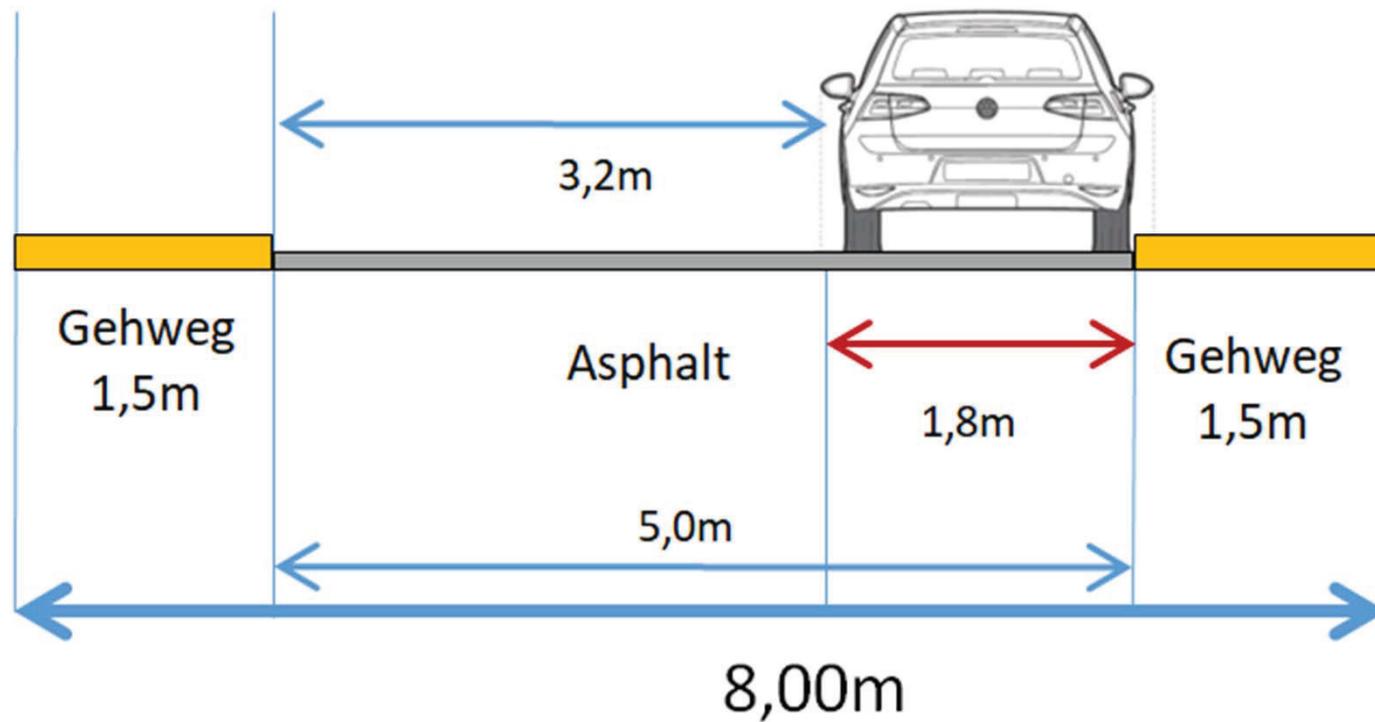
Lüder-von-Bentheim-Straße



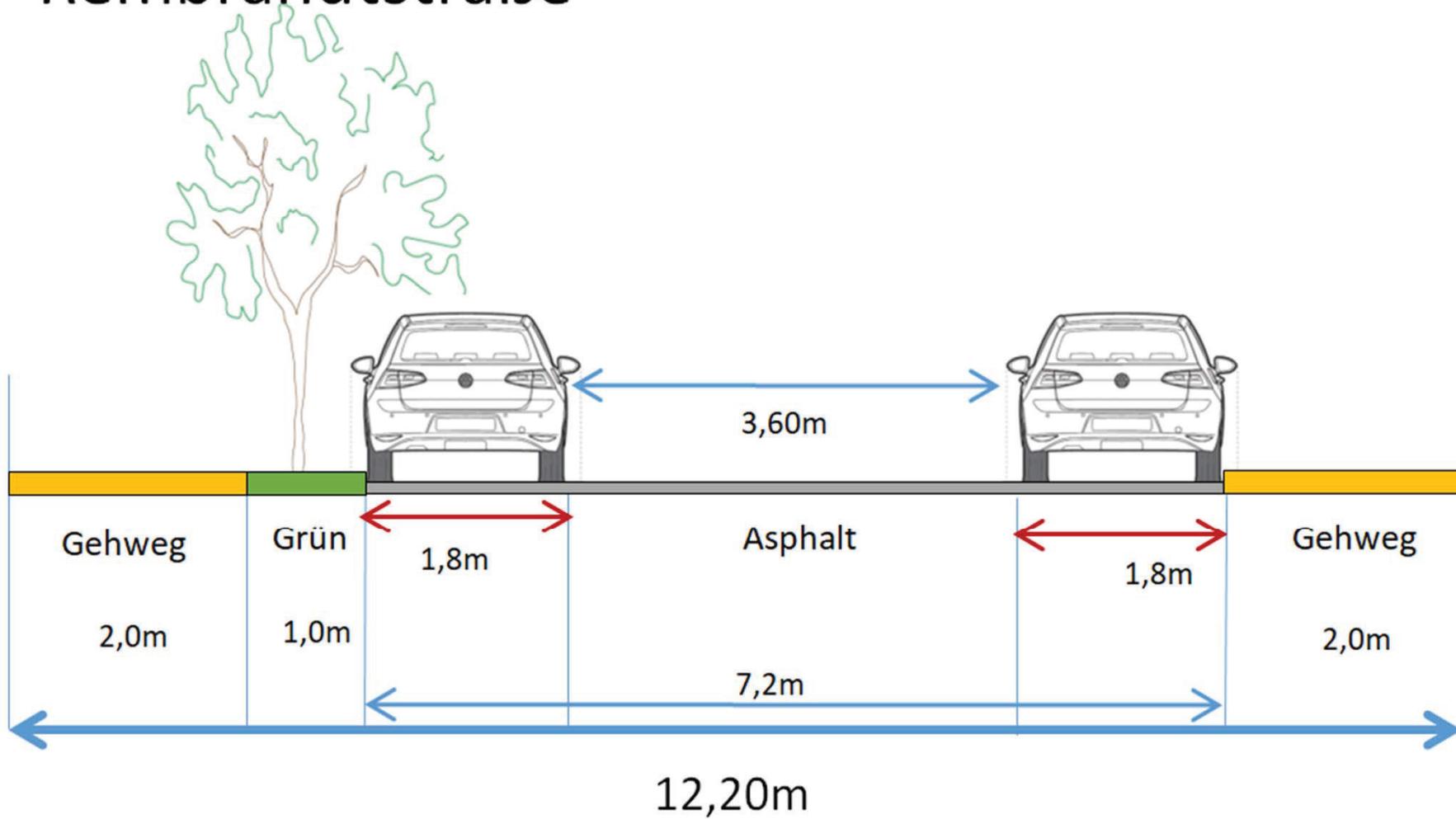
Lürmanstraße



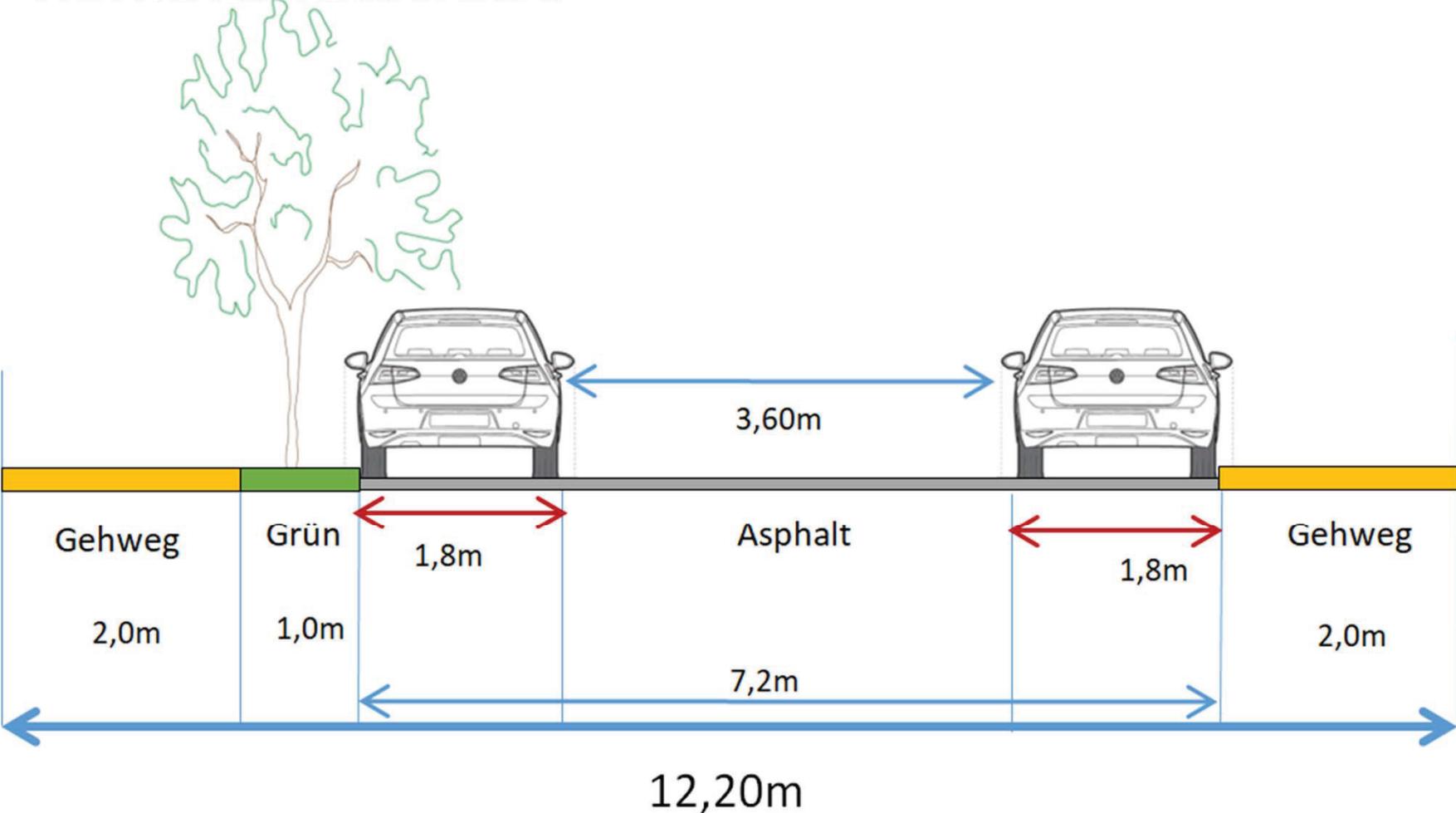
Max-Reger-Straße



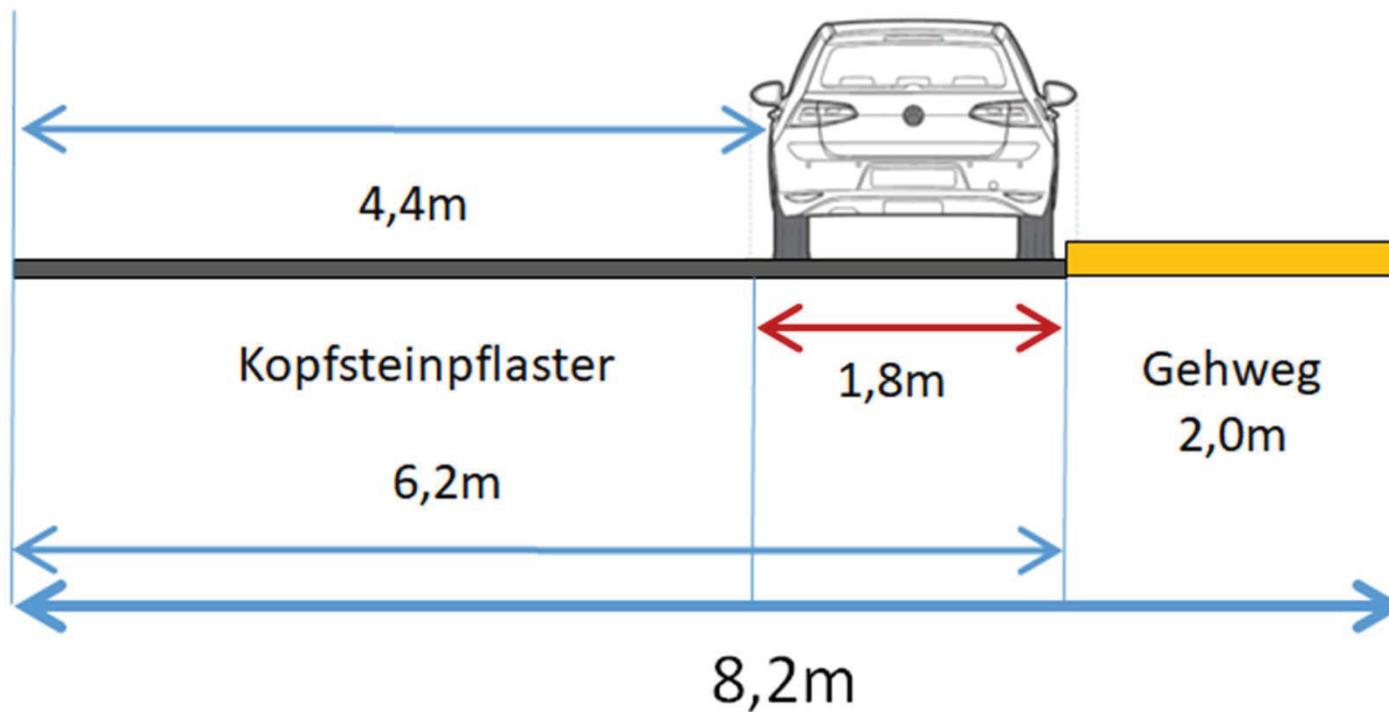
Rembrandtstraße



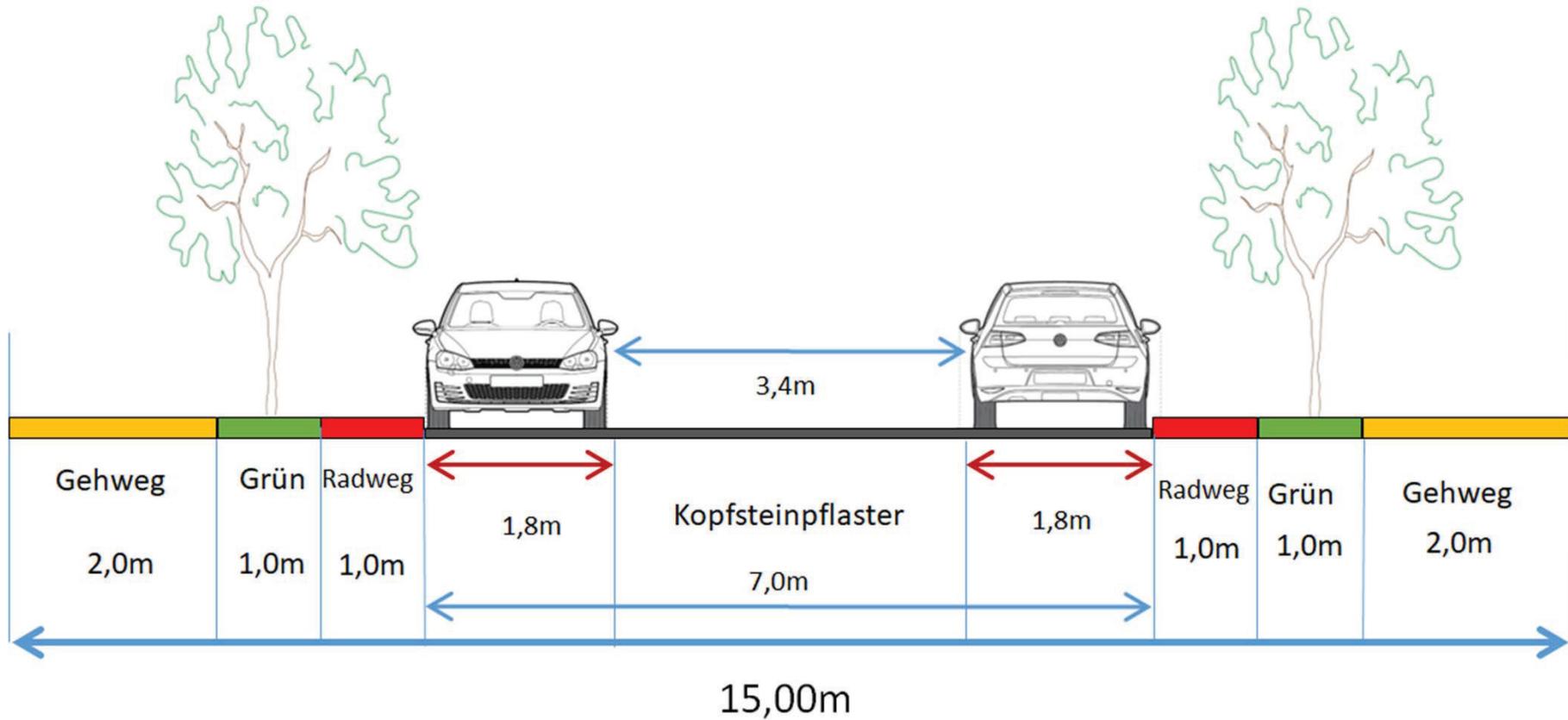
Rembrandtstraße



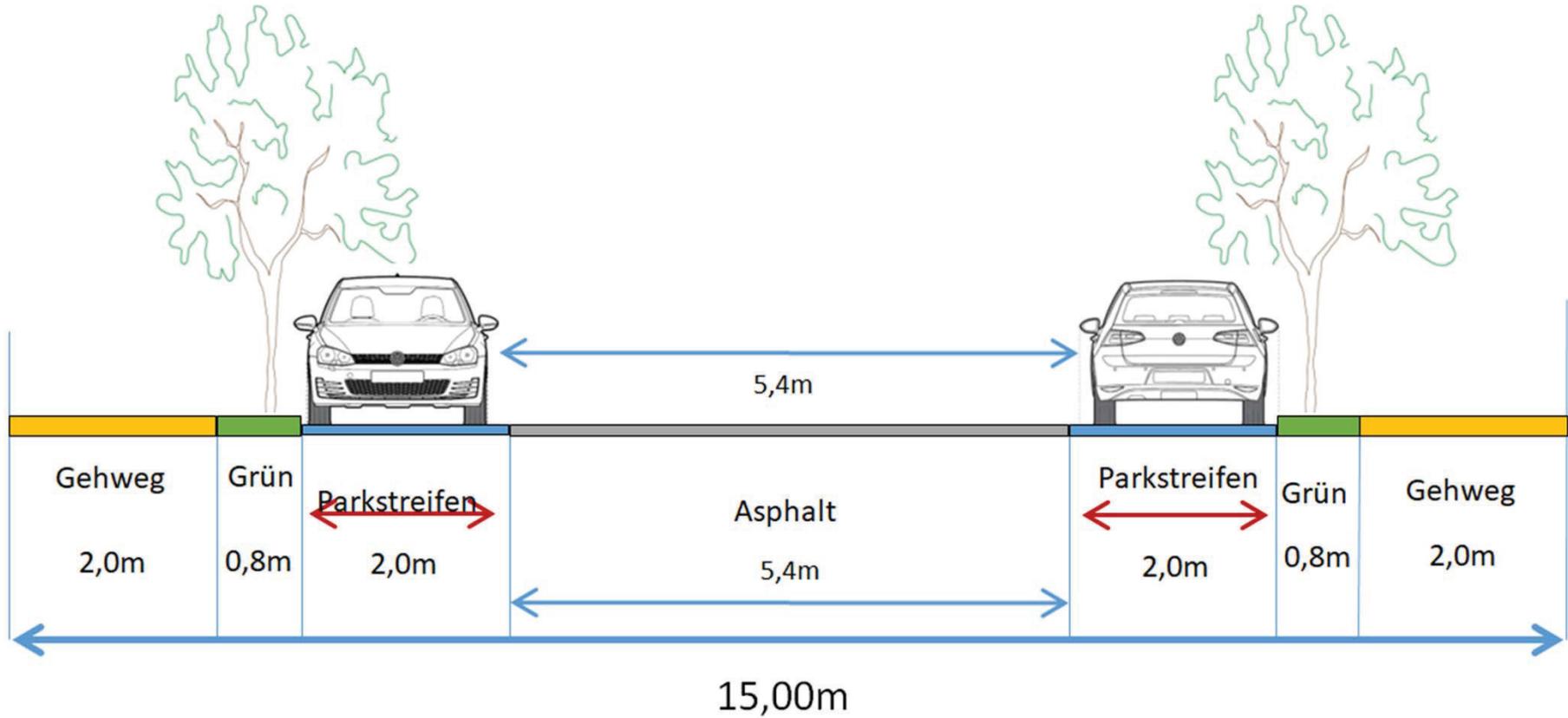
Richard-Strauß-Platz



Schubertstraße (Nord)



Schubertstraße (Süd), bewirtschafteter Parkraum



Wuppesahlstraße

