

# Priorisierung von Quartieren zur Umsetzung von Maßnahmen zum „Parken in Quartieren“

Susanne Findeisen, SKUMS Referat 50 – Strategische Verkehrsplanung

Folie 1

Consult  
Team  
Bremen

Gesellschaft für  
Verkehrsplanung  
und Bau mbH

## Maßnahmen zum Ordnen des Parkens

in innenstadtnahen Quartieren

Die Senatorin für Klimaschutz,  
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung  
und Wohnungsbau

Freie  
Hansestadt  
Bremen

### Ziele

- Überführung in StVO-konforme Parksituation
- Schaffung von Rettungssicherheit  
- freie Fahrgassen
- Gewährleistung der Barrierefreiheit  
- kein illegales (aufgesetztes)  
Gehwegparken

### Maßnahmen

- Überwachung des Parkens
- Beschilderung und Markierung von Kfz-Stellplätzen
- Als **optionale Maßnahme:**  
Bewohnerparken - falls  
Voraussetzungen vorliegen
- Weitere Maßnahmen:  
Fahrradparken, Carsharing etc.



Folie 2

Consult  
Team  
Bremen

Gesellschaft für  
Verkehrsplanung  
und Bau mbH

# Priorisierung für innenstadtnahe Quartiere

Die Senatorin für Klimaschutz,  
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung  
und Wohnungsbau

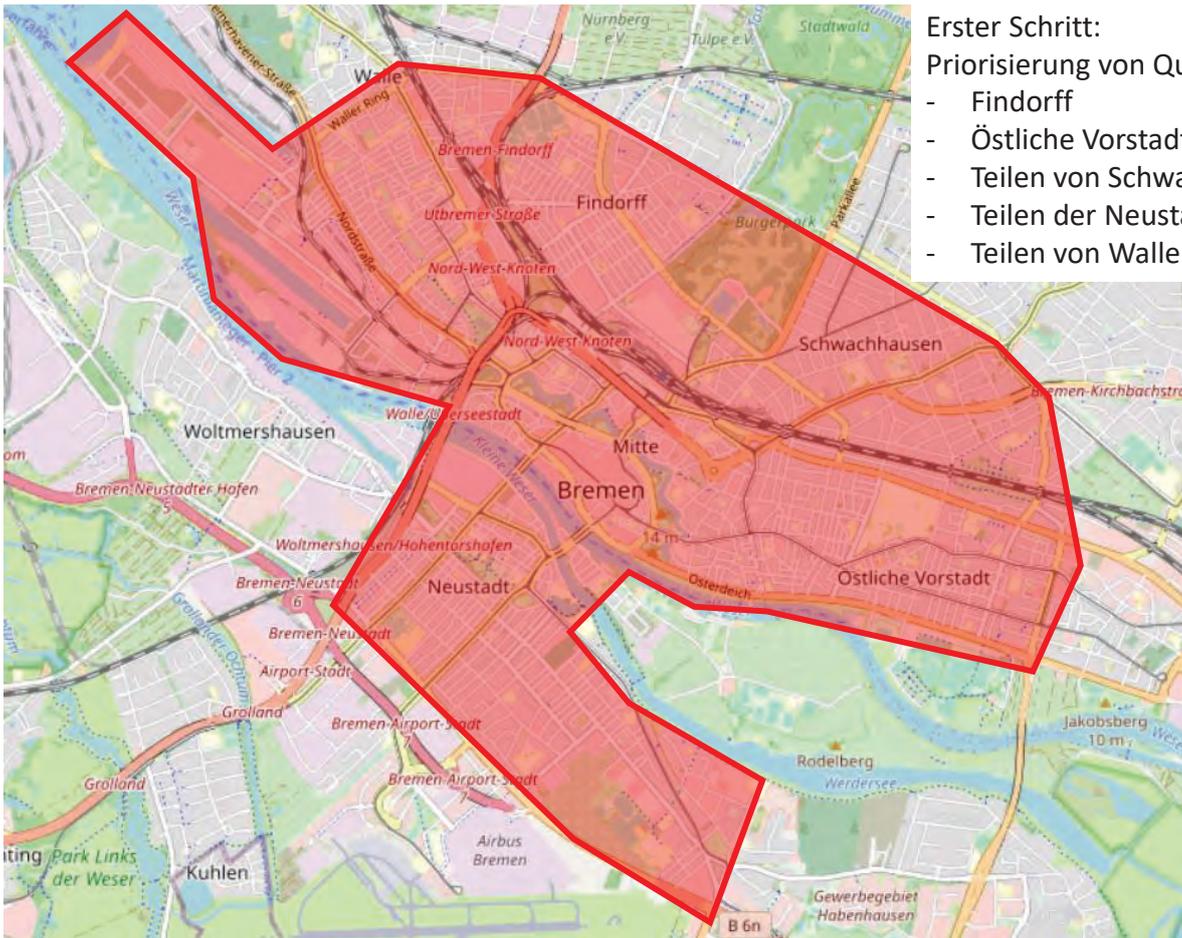
Freie  
Hansestadt  
Bremen

Ausweitung auf weitere Quartiere und Stadtteile ist vorgesehen

Erster Schritt:

Priorisierung von Quartieren in

- Findorff
- Östliche Vorstadt
- Teilen von Schwachhausen
- Teilen der Neustadt
- Teilen von Walle



Consult  
Team Gesellschaft für  
Verkehrsplanung

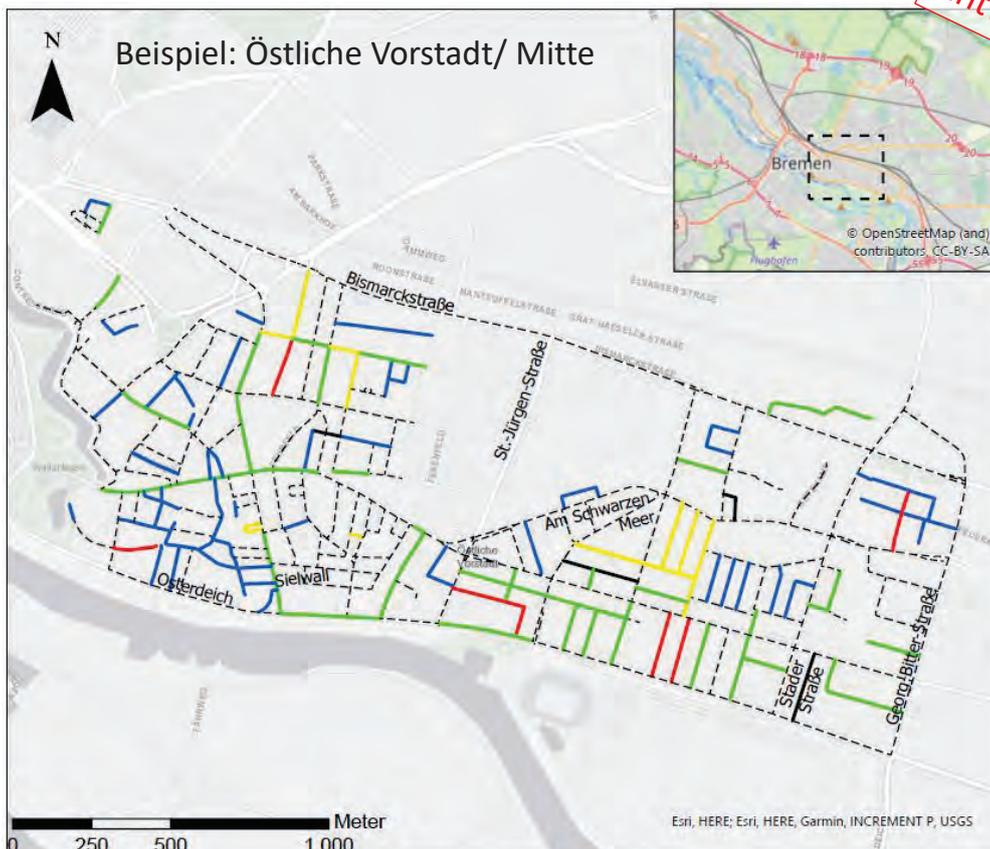
# Kriterium „Rettungssicherheit“

Ermittlung der Fahrgassenbreite (bei aufgesetztem Parken)

Die Senatorin für Klimaschutz,  
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung  
und Wohnungsbau

Freie  
Hansestadt  
Bremen

Entwurf



### LEGENDE - Fahrgassenbreite

- unter 2,80 m
- unter 3,05 m
- unter 3,25 m
- mehr als 3,25 m
- - - Kein Gehwegparken\*

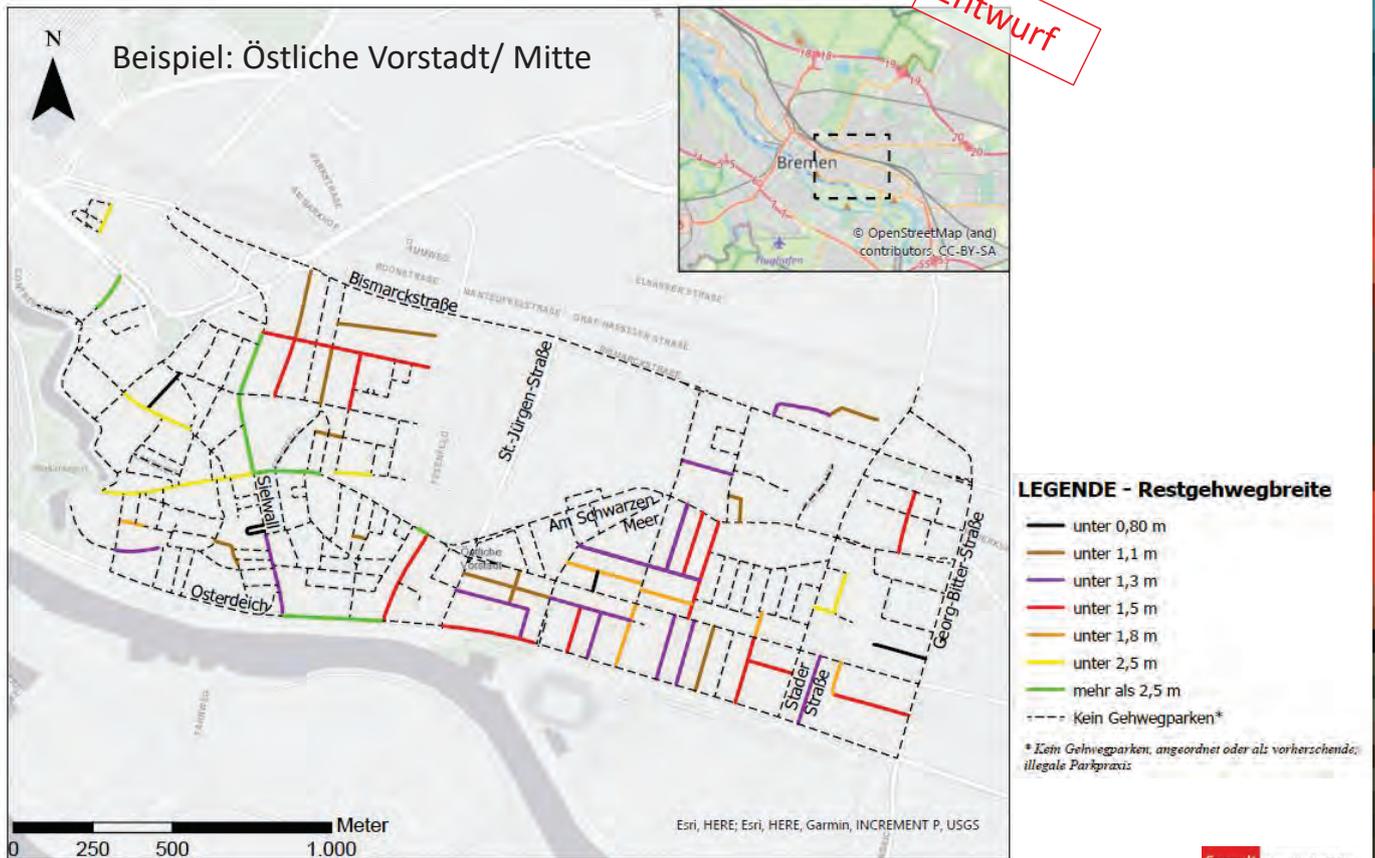
— Schmale Straßen  
Fahrbahn < 5m

\* Kein Gehwegparken, angeordnet oder als vorherrschende illegale Parkpraxis

Consult  
Team Gesellschaft für  
Verkehrsplanung  
und Bau mbH

# Kriterium „Barrierefreiheit“

Ermittlung der Restgehwegbreiten (bei aufgesetztem Parken)



Folie 5

# Ableitung des Handlungsbedarfs jeder Straße

Aus Basis der ermittelten Restgehwegbreite und der Fahrgassenbreite

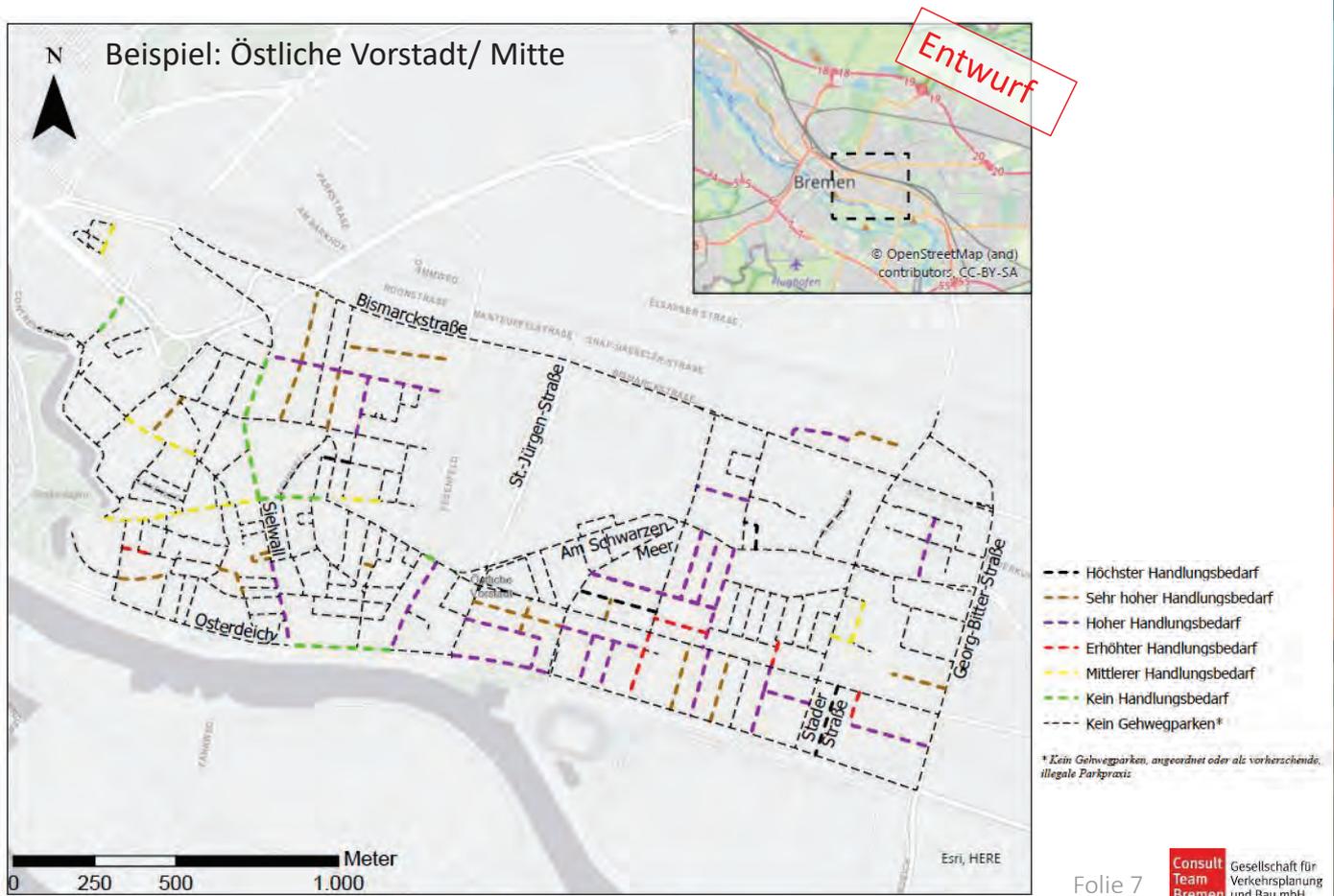
Handlungsbedarf für Straßen	Restgehwegbreite und Fahrgassenbreite (bei aufgesetztem Parken)	Farbe in Karten
Höchster Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrgassenbreite &lt; 2,80 m (eingeschränkte Rettungssicherheit).</li> </ul> <b>Bei vereinzeltm Auftreten innerhalb eines Quartiers: vorgezogene, separate Bearbeitung</b>	Schwarz
Sehr hoher Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrgassenbreite &lt; 3,05 m (eingeschränkte Rettungssicherheit) und/oder</li> <li>Restgehwegbreite &lt; 1,10 m (eingeschränkte Barrierefreiheit)</li> </ul>	Braun
Hoher Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrgassenbreite &lt; 3,05 m (eingeschränkte Rettungssicherheit) und/oder</li> <li>Restgehwegbreite &lt; 1,50 m (eingeschränkte Barrierefreiheit)</li> </ul>	Lila
Erhöhter Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrgassenbreite &lt; 3,05 m (eingeschränkte Rettungssicherheit) und/oder</li> <li>Restgehwegbreite &lt; 1,80 m (eingeschränkte Barrierefreiheit)</li> </ul>	Rot
Mittlerer Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrgassenbreite &lt; 3,25 m (eingeschränkte Rettungssicherheit) und/oder</li> <li>Restgehwegbreite &lt; 2,50 m (eingeschränkte Barrierefreiheit)</li> </ul>	Gelb
Kein Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrgassenbreite ab 3,25 m (Rettungssicherheit nicht eingeschränkt) und</li> <li>Restgehwegbreite ab 2,50 m (Barrierefreiheit nicht eingeschränkt)</li> </ul>	Grün

Der jeweils schlechtere Wert der beiden Kriterien (Fahrgassenbreite und Restgehwegbreite) ist für die Kategorisierung des Handlungsbedarfs entscheidend

Folie 6

# Ableitung des Handlungsbedarfs jeder Straße

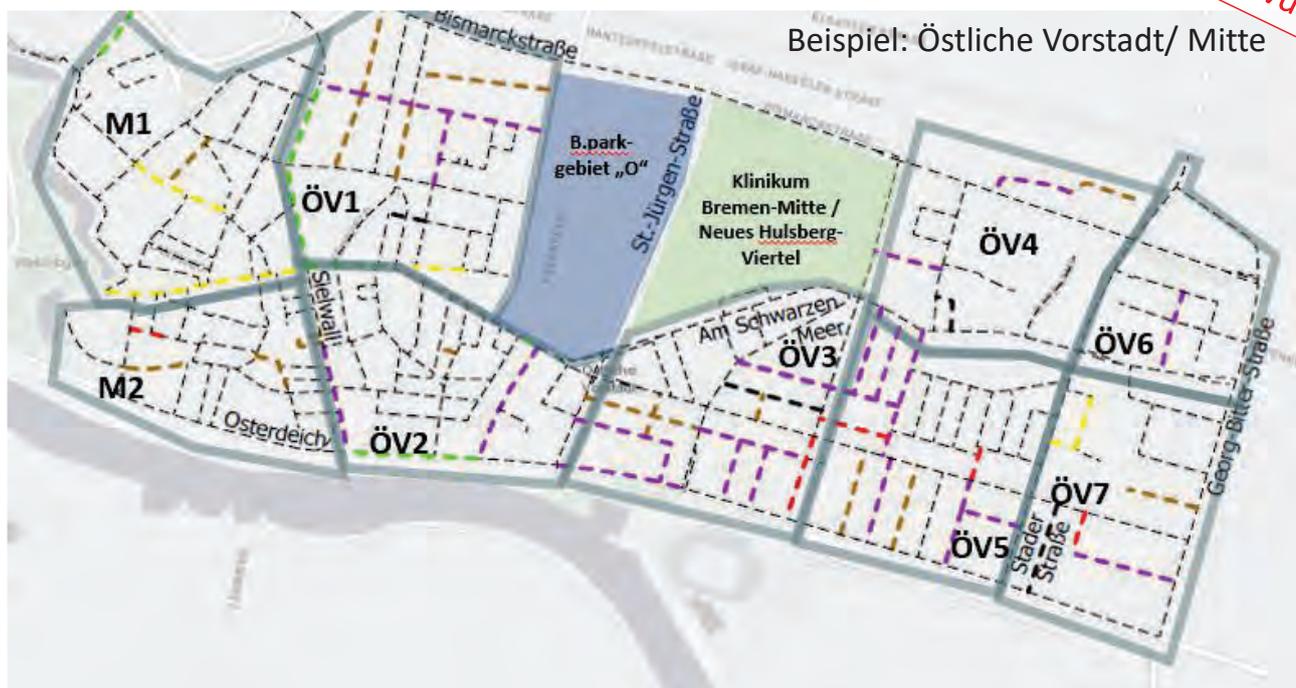
Aus Basis der ermittelten Restgehwegbreite und der Fahrgassenbreite



# Priorisierung von „Quartieren“

Vorschläge zu Gebietszuschnitten (z.B. mögliche Bewohnerparkgebiete)

- max. 1000 m Ausdehnung
- Grenzen wenn möglich an Hauptverkehrsstraßen etc.
- finale Festlegung der Gebiete in Abstimmung mit Beiräten



# Priorisierung von Quartieren

## Bearbeitungsreihenfolge nach Handlungsbedarf und Straßenlängen

- **Zuordnung der Quartiere zu Prio-Gruppen, durch Berechnung von „Priorisierungswerten“**
  - bezogen auf Straßenlängen
  - gewichtet nach Ausprägung der Handlungsbedarfe (höhere Gewichtung für höheren Handlungsbedarf)
- **alle Straßen mit stark eingeschränkter Rettungssicherheit** (Fahrgassenbreite unter 2,8 m), die nicht in einem Quartier der Prio-Gruppe 1 liegen, werden parallel zum definierten Prozess **vorrangig geregelt**, durch
  - Markierung und Überwachung, oder
  - Markierung und bauliche Maßnahmen wie Poller, Fahrradbügel etc.

### Beispielrechnung: Quartier „ÖV 7“ (Priorisierungswert: 0,4973)

Handlungsbedarf für Straßen	Gewichtungsfaktor	Straßenlänge [m] (Summe der Straßen je Kategorie im Quartier)	„Priorisierungswert“ (Straßenlänge* Gewichtungsfaktor/ Summe Straßenlängen im Quartier)
Höchster Handlungsbedarf*	5	0	0
Sehr hoher Handlungsbedarf	4	180	0,1925
Hoher Handlungsbedarf	3	250	0,2000
Erhöhter Handlungsbedarf	2	100	0,0534
Mittlerer Handlungsbedarf	1	190	0,0508
Kein Handlungsbedarf	0	0	0
Kein Gehwegparken		3019	0
	<b>Summe</b>	<b>3739</b>	<b>0,4973</b>

\* Wird separat und vorrangig bearbeitet und geht daher nicht in Gesamtbewertung ein

Folie 9

## Ergebnis: Vorschlag einer Priorisierung

### Einteilung in 6 „Prio-Gruppen“

Prio	Quartier	Priorisierungswert (gerundet)
Prio 1 > 1,7	W4	2,188
	F1	2,029
	N6	1,921
Prio 2 1,3 - 1,7	N3	1,606
	W6	1,524
	W5	1,434
	N2	1,401
Prio 3 1-1,3 > 0,9 - 1,3	N7	1,354
	ÖV 3	1,284
	S7	1,154
	W8	1,13
	F2	1,119
	ÖV 5	1,115
	S3	1,108
	N5	1,039
	W9	1,001
W2	0,944	
Prio 4 > 0,6 - 0,9	ÖV 1	0,919
	S1	0,893
	N4	0,872
	N1	0,8
	S4	0,762
	N9	0,679
	N10	0,672

Prio	Quartier	Priorisierungswert (gerundet)
Prio 5 > 0,3 - 0,6	S2	0,544
	ÖV 4	0,533
	ÖV 7	0,497
	N8	0,465
	M2	0,457
Prio 6 0 - 0,3	M1	0,259
	ÖV 2	0,242
	F3	0,232
	ÖV 6	0,226
	W1	0,166
Kein Handlungsbedarf	S5	0,091
	S6	0,023
	W10	0
	W11	0
	W3	0
	W7	0

Folie 10

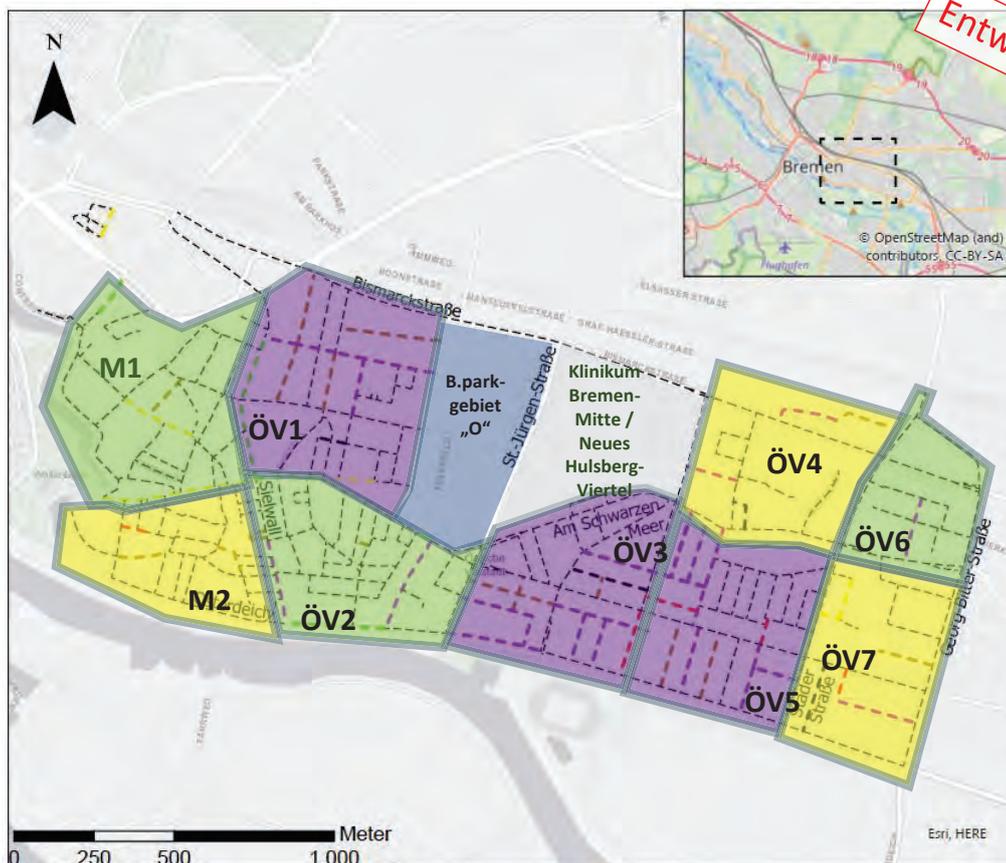
Höhere Priorisierung von Quartieren ist im Einzelfall möglich

- Ein Quartier kann einer höheren Prio-Gruppe zugeordnet werden, z.B.
  - wenn besonders viele Straßen eine Fahrgassenbreite von unter 2,80 m besitzen
  - starke Verdrängungseffekte aus Nachbarquartieren zu befürchten sind.
- Weitere Kriterien zur Festlegung der Bearbeitungsreihenfolge (innerhalb einer Prio-Gruppe festzulegen oder Zuordnung in eine höhere Prio-Gruppe) :
  - Nachbarschaft zu einem oder mehreren Bewohnerparkgebiet(en) (Verlagerungseffekte des Parkdrucks)
  - sonstige Belastungssituationen oder aktuelle Entwicklungen, die eine vorzeitige Bearbeitung dringend erfordern (z.B. besondere Handlungsbedarfe identifiziert durch Müllabfuhr oder Feuerwehr).
- Innerhalb einer Prio-Gruppe gilt folgende Reihenfolge der Gebiete
  - vorliegender Beiratsbeschluss zum Bewohnerparken
  - Beiratsbeschluss liegt bisher nicht vor:
    - für Maßnahme Bewohnerparken: Beschluss muss ggf. erwirkt werden
    - für Parkraumbewirtschaftung (ohne Bewohnerparken): Beiratsbeschluss ist nicht notwendig

Folie 11

## Östliche Vorstadt, Mitte (Teilbereiche)

Priorisierung von möglichen „Quartieren“

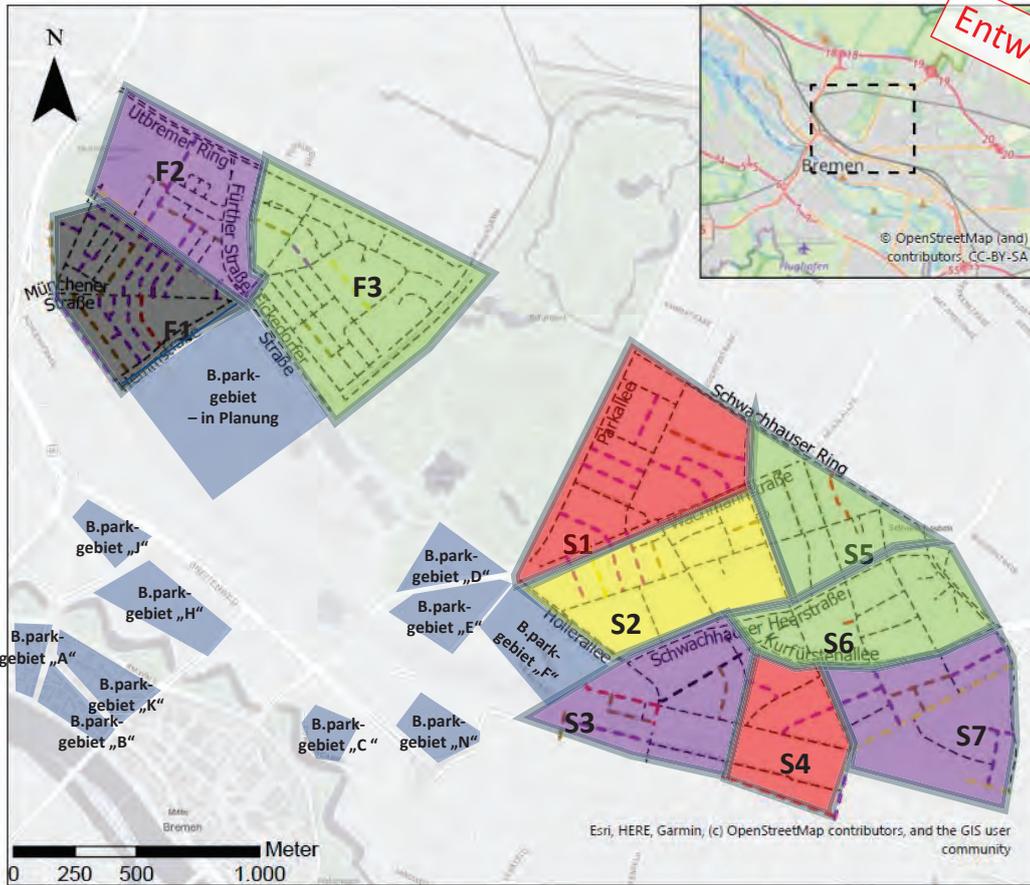


Prio-Gruppen der Quartiere	Farben
Prio 1	Black
Prio 2	Brown
Prio 3	Purple
Prio 4	Red
Prio 5	Yellow
Prio 6	Green
Kein Handlungsbedarf	White

Folie 12

# Findorff, Schwachhausen (Teilbereiche)

Priorisierung von möglichen „Quartieren“



Prio-Gruppen der Quartiere	Farben
Prio 1	Black
Prio 2	Brown
Prio 3	Purple
Prio 4	Red
Prio 5	Yellow
Prio 6	Green
Kein Handlungsbedarf	White

Folie 13

# Ergebnis: Vorschlag einer Priorisierung

Einteilung in 6 „Prio-Gruppen“

Prio	Quartier	Priorisierungswert (gerundet)
Prio 1 > 1,7	W4	2,188
	F1	2,029
	N6	1,921
Prio 2 1,3 - 1,7	N3	1,606
	W6	1,524
	W5	1,434
	N2	1,401
	N7	1,354
	ÖV 3	1,284
Prio 3 1-1,3 > 0,9 - 1,3	S7	1,154
	W8	1,13
	F2	1,119
	ÖV 5	1,115
	S3	1,108
	N5	1,039
	W9	1,001
	W2	0,944
	ÖV 1	0,919
	Prio 4 > 0,6 - 0,9	S1
N4		0,872
N1		0,8
S4		0,762
N9		0,679
N10		0,672

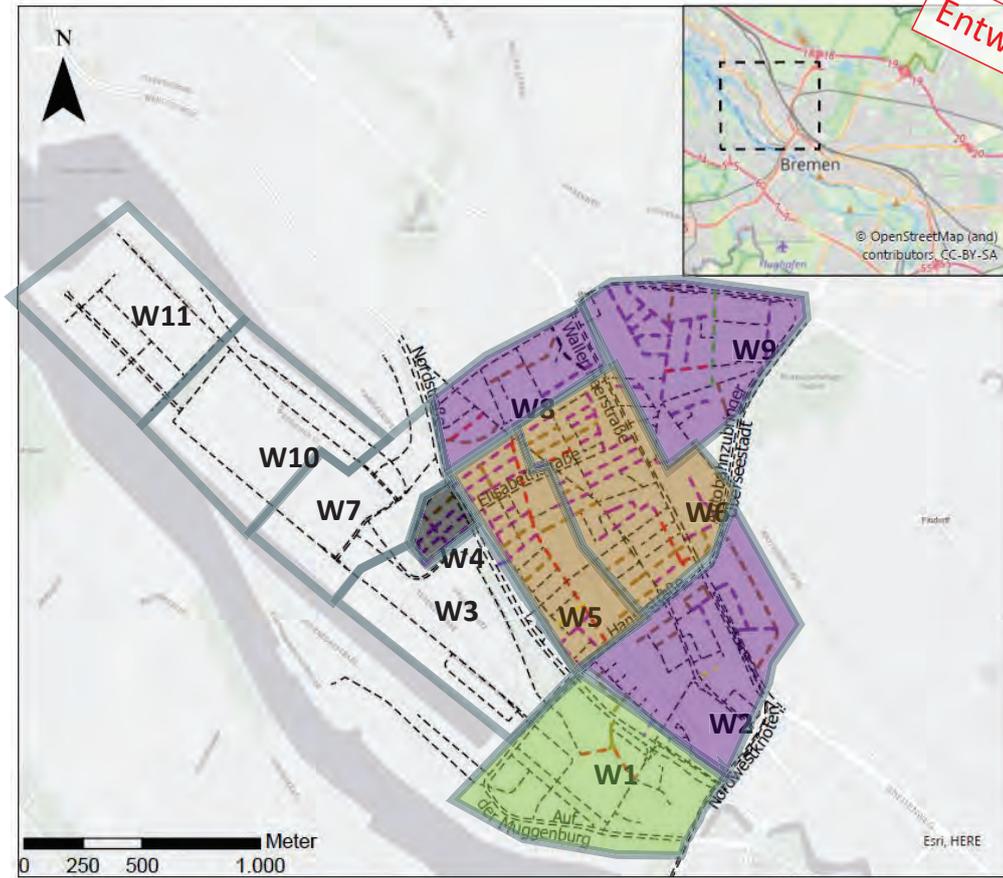
Prio	Quartier	Priorisierungswert (gerundet)
Prio 5 > 0,3 - 0,6	S2	0,544
	ÖV 4	0,533
	ÖV 7	0,497
	N8	0,465
	M2	0,457
Prio 6 0 - 0,3	M1	0,259
	ÖV 2	0,242
	F3	0,232
	ÖV 6	0,226
	W1	0,166
Kein Handlungsbedarf	S5	0,091
	S6	0,023
	W10	0
	W11	0
	W3	0
W7	0	

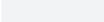
Beispiel

Folie 14

# Walle (Teilbereiche)

Priorisierung von möglichen „Quartieren“

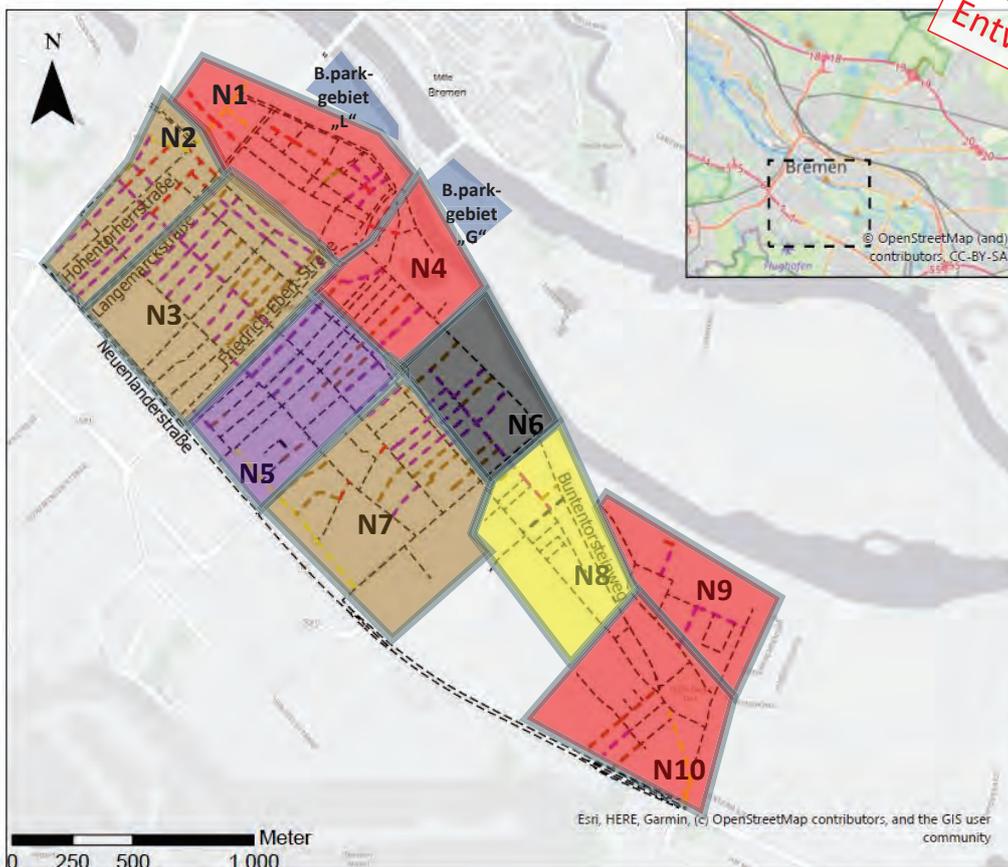


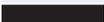
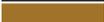
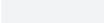
Prio-Gruppen der Quartiere	Farben
Prio 1	
Prio 2	
Prio 3	
Prio 4	
Prio 5	
Prio 6	
Kein Handlungsbedarf	

Folie 15

# Neustadt (Teilbereiche)

Priorisierung von möglichen „Quartieren“



Prio-Gruppen der Quartiere	Farben
Prio 1	
Prio 2	
Prio 3	
Prio 4	
Prio 5	
Prio 6	
Kein Handlungsbedarf	

Folie 16