



PARK4SUMP

06. Juli 2022 * Dr. Jürgen Gies, Difu

Park4SUMP: Parkraummanagement in nachhaltige Mobilitätspläne (SUMP/VEP) integrieren

Park4SUMP-Projekt: Parkraummanagement als Wegbereiter für urbane Mobilität – Vom reaktiven zum strategischen Ansatz!

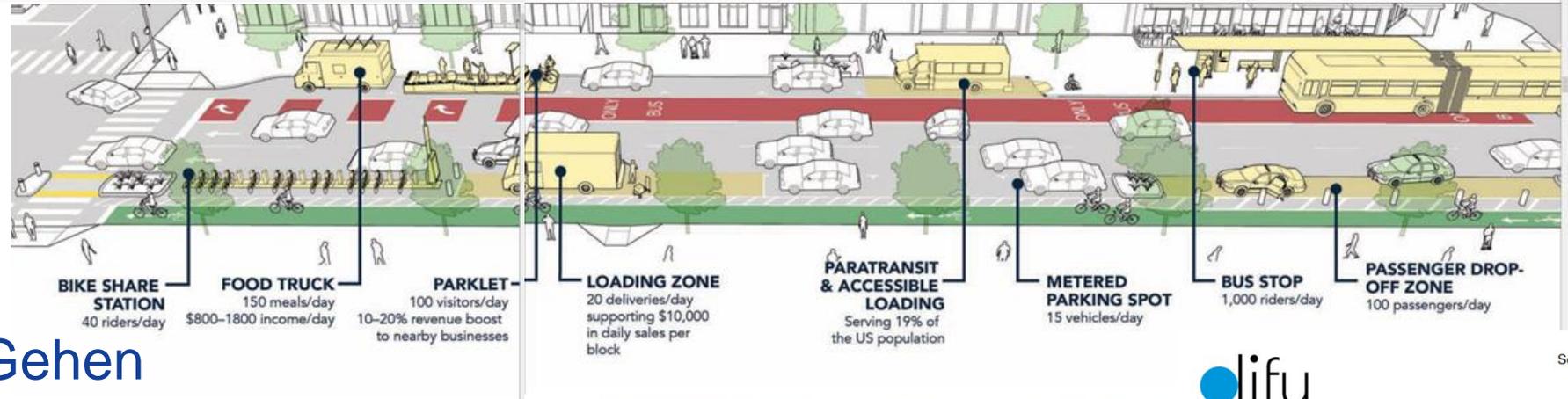


Source: www.park4sump.eu

- Das Thema Parkraummanagement ist in VEPs oder SUMPs meist unterpräsentiert – in D, in A und auch in anderen europäischen Ländern
- Park4SUMP zielt darauf ab, Parkraummanagement in die städtische Mobilitätsplanung überhaupt/besser zu integrieren
- Die Idee ist, dass Städte voneinander lernen, insbesondere von den „Vorreiterstädten“
- 7 Themen wurden bearbeitet:
 - Parkraumbewirtschaftung als ein Teil von PM
 - Die (zweckgebundene) Verwendung von Parkgebühren
 - Parkraumkontrolle
 - Technische Innovationen
 - Flankierende Maßnahmen
 - Stellplatzsatzungen
 - Integration in VEP/SUMP
- Ziele: Änderung des Modal Split, Neuaufteilung des öffentlichen Raums => Belebung

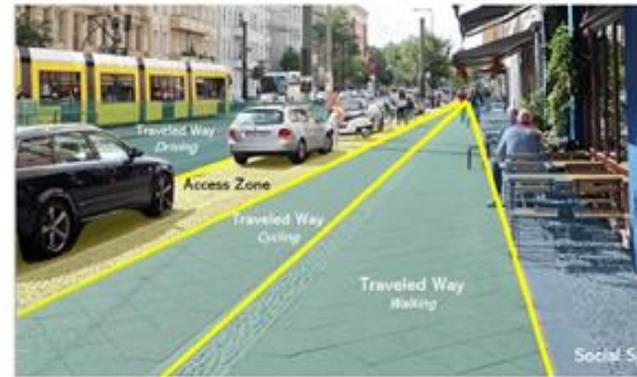
Curbside Management – Nutzungsansprüche an der Bordsteinkante

- Parken
- Sharing -Angebote
- Radfahren / Gehen
- Lieferverkehre
- E-Ladesäule
- Virtuelle Haltestelle
- Taxi
- Außengastronomie
- Raum für Maßnahmen der Klimaanpassung



Sonderveröffentlichung


 Deutsches Institut
 für Urbanistik



© Rachel Nadkarni



Rachel Nadkarni

The Multimodal Future of
 On-Street Parking

A Strategic Approach to Curbside Management

- Parkraummanagement als Wegbereiter für urbane Mobilität: Vom reaktiven zum strategischen Ansatz!
- (Auto-)Parken bleibt eine der großen Herausforderungen in dichten Stadtgebieten - insbesondere im öffentlichen Raum
- Neue Anforderungen verstärken diese Herausforderung
- Parkraummanagement in Kombination mit Curbside-Management sollte in Planungen berücksichtigt und **umgesetzt** werden
- Räume für Mobilitätsstationen und „geteilter Mobilität“ im Allgemeinen müssen identifiziert und reserviert werden: Kommunen als Gestalter!!
- Zentral: Neuverteilung bzw. Umnutzung des öffentlichen Raums
- Integration des Parkraummanagements in VEP/SUMP & andere Pläne

Projektveröffentlichungen / Publikationen auf Deutsch



Gute Argumente und Prinzipien
des Parkraummanagements

park4sump.eu



2020
CIVITAS
Cleaner and better transport in cities
PARK4SUMP

THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

REGELUNGEN ZUM STELLPLATZBAU ALS STEUERUNGSMITTEL IN DER STADT- UND MOBILITÄTSPLANUNG

Europäische Erfahrungen und Praxis



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

Projektseite mit Veröffentlichungen, Videos

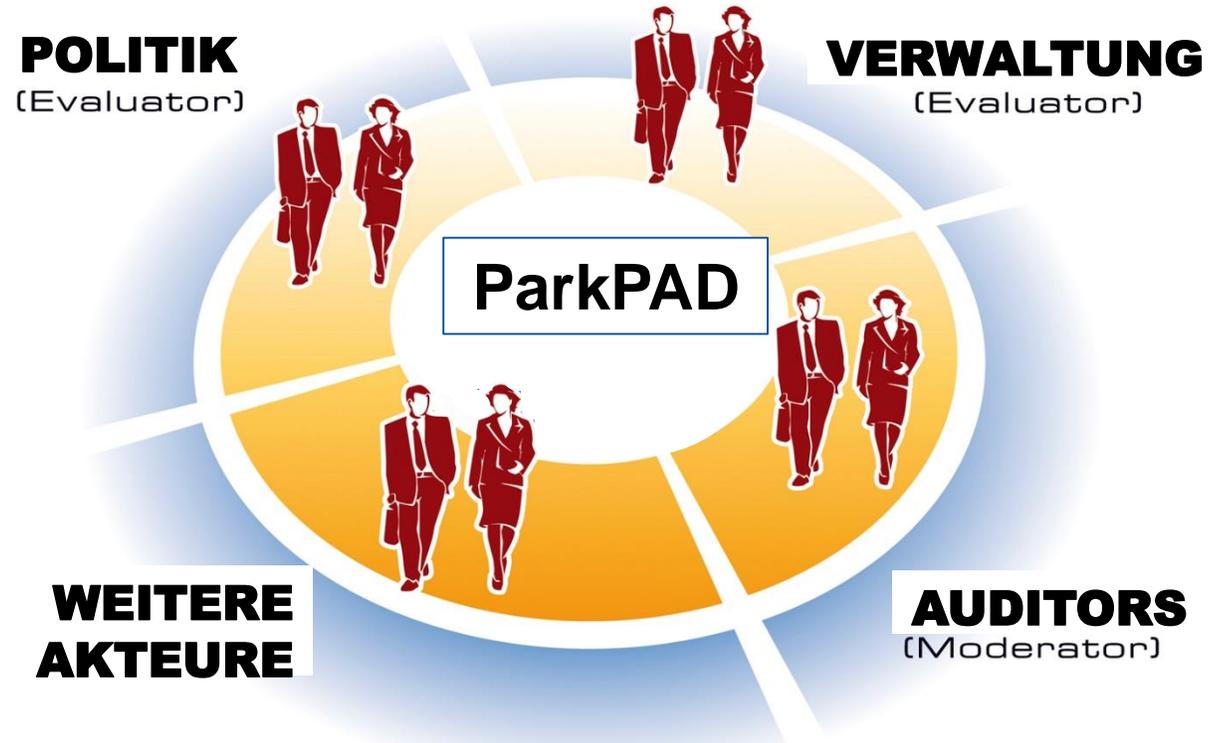
<https://park4sump.eu/>

[https://park4sump.eu/resources-
tools/publications](https://park4sump.eu/resources-tools/publications)

ParkPAD-Tool: Akteure an einen Tisch bringen



Foto: Marion Seeger/Stadt Freiburg



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Jürgen Gies

Kontakt:

Difu – Deutsches Institute für Urbanistik

Zimmerstr. 13-15,

10969 Berlin, Deutschland

Tel. +49/30/39001-240

Gies@difu.de





Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Parkraummanagement als Klimaschutzmaßnahme strategisch nutzen

Workshop Kommunales Parkraummanagement:
Von der Strategie zur Umsetzung

06.07.2022

Julia Eisele, Referentin Ref.44 Klimaschutz im Verkehr
des Verkehrsministeriums BW



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

Hintergrund: Straßen aufwerten



Hintergrund: Klimaschutz im Verkehr



VERDOPPLUNG DES
ÖFFENTLICHEN VERKEHRS



JEDES **ZWEITE** AUTO FÄHRT
KLIMANEUTRAL

VERKEHRS-
WENDE
2030

- 55 % CO₂



JEDE **ZWEITE** TONNE FÄHRT
KLIMANEUTRAL



EIN **FÜNFTTEL** WENIGER KFZ-VERKEHR
IN STADT UND LAND



JEDER **ZWEITE WEG** SELBSTAKTIV
ZU FUSS ODER MIT DEM RAD

Hintergrund: Handlungsfeld Straßen aufwerten/ Parken

- Kraftfahrzeugbestand steigt stetig an – seit 2016 um 500.000 Pkw
- Bisher ineffiziente Nutzung des öffentlichen Raums
 - Ø Fz. mit 1,4 Personen besetzt
 - Ø parken 23 Stunden am Tag
- Unzureichende Nutzung von privatem Parkraum, keine Bündelung

Das Steuerungsinstrument Parken

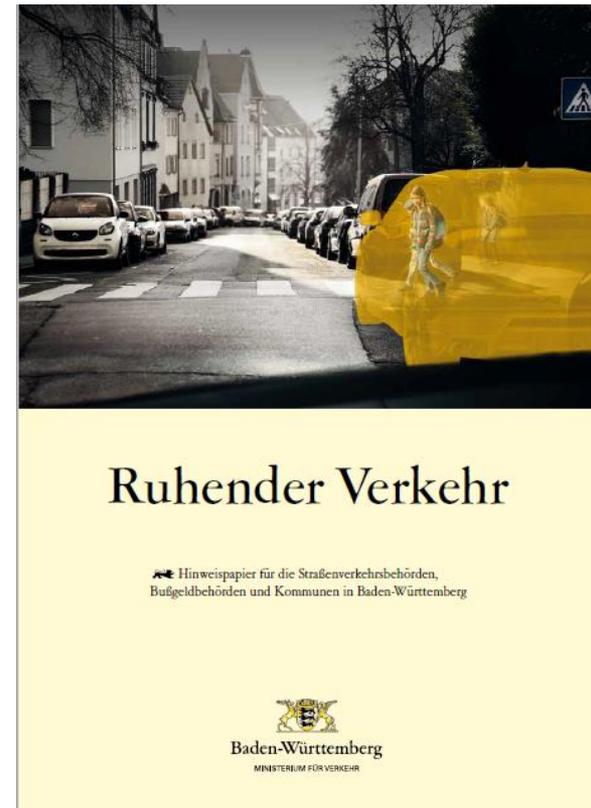
- 10 Maßnahmen, darunter: Straßen aufwerten/ Parken zur Umsetzung der Verkehrswendeziele
- große Steuerungswirkung auf Verkehrsmittelwahl und Autobesitz
- Parkraumpolitik gehört als Instrument fest in den Bausatz klimafreundlicher Verkehrsplanung
- Kombination von Pull-Maßnahmen mit Push-Instrumenten
- Fokus des Landesengagements:
 - Umbau von Straßen – Förderung über LGVFG
 - Parkgebühren
 - Einhaltung von Regeln

Aktivitäten & Angebote des VM

- Personalstellenförderung nachhaltige Mobilität:
Fördertatbestand Daten&Parken
- Förderung integrierter Fachkonzepte im Vorfeld des LGVFG:
Parkraumkonzepte als Fördertatbestand
- LGVFG-Förderung: Umbau, Umgestaltungen
- Förderung Quartiersgaragen, E-Quartiershubs
- Sachmittelförderung im Bereich Digitalisierung mit dem
Schwerpunkt Sharing und Parkraum
- lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten
- integrierte Fachkonzepte, Klimamobilitätspläne, Aktionspläne
- Unterstützung über das Kompetenznetz Klima Mobil,
➤ u.a. ParkPAD,
- u.v.m, siehe u.a. weitere Folien

Hinweispapier Ruhender Verkehr

- **Zielgruppe:**
Straßenverkehrsbehörden,
Bußgeldbehörden,
Kommunen
- zeigt Handlungsspielräume auf
 - für mehr Lebens- und Umweltqualität
 - für verbesserte Verkehrssicherheit



Inhalte Hinweispapier



Parkraumplanung und -gestaltung

Reduzierung von Stellplätzen, Verlagerung in private Flächen, Quartiersgaragen



Nutzung der gewonnenen Freifläche

Für neue Mobilitätsformen, Grün- und Spielflächen



Kommunale Steuerungsmöglichkeiten

Kommunale Verkehrskonzepte, Schaffung von Benutzervorteilen



Parkraumbewirtschaftung

Angemessene Bepreisung, begrenzte Parkdauer



Parkraumüberwachung

Kontrolldruck, Niveau der Bußgelder



© 2022 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg CC

BY-ND

Falschparker-Erlass

- **Ziel: Steigerung der Verkehrssicherheit**
- Land ist Umsetzungsbehörde des Straßenverkehrsrechts
- Ministerium stellt einheitliche Ermessensausübung sicher
- Handlungsspielräume ausschöpfen
- Pflicht zum Tätigwerden der Behörde besteht, wenn Untätigbleiben ermessensfehlerhaft wäre

gibt Antworten auf die Fragen...

Müssen Falschparker-Delikte verfolgt werden?

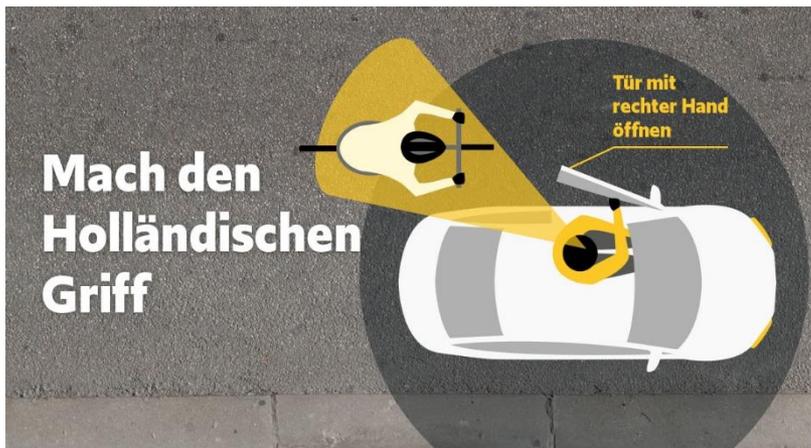
Müssen auch private Anzeigen beachtet werden?

Wann darf und wann soll abgeschleppt werden?

Wie weit geht das Ermessen der Behörden?

Verkehrssicherheitskampagne Vorsicht. Rücksicht. Umsicht

- **Ruhender Verkehr** im Jahr 2019, d. h. parkende Autos
 - im Kreuzungs- und Kurvenbereich
 - in Zweiter Reihe
 - vor Fußgängerüberwegen
 - auf Geh- und Radwegen



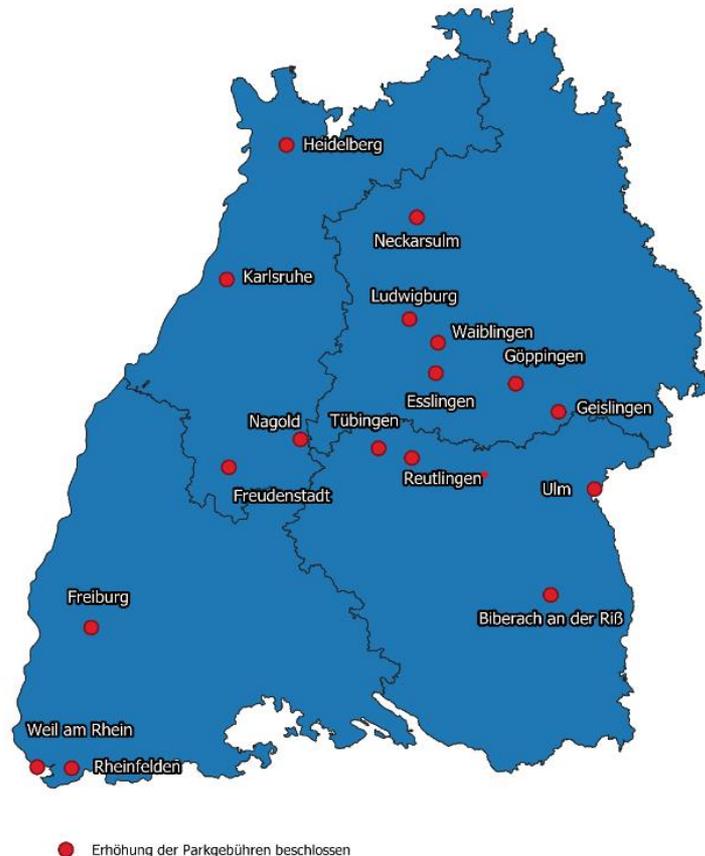
Parkraumbewirtschaftung: ParkgebVO BW

Gebührenerhöhung Bewohnerparken

- Vorher: Gebühren für Amtshandlung. Max. **30,70 €/Jahr**
- Seit 4. Juli 2020 neu **§ 6a Absatz 5a StVG**

Zusätzlich nun auch

- Bedeutung der Parkmöglichkeiten,
 - deren wirtschaftlicher Wert oder
 - sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die BewohnerInnen
- seit 06. Juli 2021 ParkgebVO in BW: Delegation auf **örtliche und untere Straßenverkehrsbehörden**



ParkgebVO BW

Für den Erlass der Gebührenordnungen sind die örtlichen und unteren Straßenverkehrsbehörden zuständig. In den Gebührenordnungen können

„auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden“

§ 6a Abs. 5a Satz 3 StVG / § 1 Abs. 2 Satz 1 ParkgebVO BW



Berechnungsgrundlagen

- Errichtungskosten/ Herstellungskosten,
- Unterhaltungskosten (z.B. Überwachung)
- Opportunitätskosten



Gebührenstaffelung z.B. nach

- Fahrzeuggröße (L x B)
- Anzahl Fz pro Halter/ Haushalt
- Lage der Parkmöglichkeit
- ÖPNV-Anbindung
- Ausnahmen für E-Fz nur möglich über das Kurzzeitparken in Bewohnerparkgebieten
- soziale Zuschüsse möglich

Bsp. ParkgebVO: Aufwertung des öffentlichen Straßenraums



Unterstützung



Begleitschreiben zur Delegationsverordnung der Landesregierung zur Erhebung von Parkgebühren – Hinweise zum Bewohnerparken

Stuttgart, 01.06.2022

Kontakt:

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Ref.44 – Klimaschutz im Verkehr
Julia Eisele
Email: julia.eisele@vm.bwl.de
Dorotheenstr.8
70173 Stuttgart

NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Kompetenznetz Klima Mobil

Ruben Joos	Bastian Wetzke
Wilhelmsplatz 11	Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart	70182 Stuttgart
Email: ruben.joos@nvbw.de	Email: bastian.wetzke@nvbw.de

Gefördert durch



alsglied des Bundesklimaschutznachrichtens



Das Kompetenznetz wurde von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in Kooperation mit der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) ins Leben gerufen. Gefördert wird das Kompetenznetz Klima Mobil durch die Bundesrepublik Deutschland. Zuwendunggeber ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages, im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI). Die Fördersumme beträgt 2,3 Mio. Euro. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg beteiligt sich mit einem ähnlichen Betrag und unterstützt das Kompetenznetz inhaltlich.

Quelle: [Begleitschreiben-zur-Delegationsverordnung_KKM_Juni_2022.pdf](#) (klimaschutz-bewegt.de)

- **Begleitschreiben:** Hilfestellung & Hinweise für Kommunen in BW zur Umsetzung der ParkgebVO, beispielhafte Berechnungsgrundlagen, weiterführende Informationen.
- **Beratung, Info-Veranstaltungen, Workshops, ParkPAD-Begleitung** des Kompetenznetz Klima Mobil
- **Kommunikations-Initiative** des Kompetenznetz Klima Mobil

Jetzt für Morgen...



Quelle: www.baden-wuerttemberg.de

Zum **Klimaschutz** gehört eine **neue, nachhaltige Mobilität** – hier machen wir Baden-Württemberg zum **Vorreiter**.

Wir werden Baden-Württemberg zum **Klimaschutzland** machen – zum Klimaschutzland Nummer eins in Deutschland und Europa.

Weitere Perspektive im Koalitionsvertrag

„Parken soll im öffentlichen Raum und auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen kostendeckend erfolgen.“

„Auf Landesliegenschaften wird beim Parken das Prinzip der Kostendeckung verbindlich eingeführt. Kostenloses Parken auf und in Landesliegenschaften mit mehr als fünf Stellplätzen ist **bis 2030 auf klimaneutrale Fahrzeuge beschränkt.**“



Quelle: www.baden-wuerttemberg.de

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt:

Julia Eisele

Referat 44, Klimaschutz im Verkehr

julia.eisele@vm.bwl.de

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8 • 70173 Stuttgart

Telefon: 0711 231-5830

Fax: 0711 231-5899

poststelle@vm.bwl.de

www.vm.baden-wuerttemberg.de



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land. 

Mutig voran

beim Klimaschutz im Verkehr

**Klimaschutz bewegt:
Roll-out des ParkPAD Tools für Baden-Württemberg**

Bastian Wetzke und Ruben Joos, Kompetenznetz Klima Mobil

1. Kompetenznetz Klima Mobil
2. ParkPAD in Baden-Württemberg

Kompetenznetz Klima Mobil

Das Kompetenznetz Klima Mobil – Mutig voran beim Klimaschutz im Verkehr

Klimaschutz in Kommunen durch Push-Maßnahmen voranbringen

- **Ziel:** Beratung, Unterstützung und Vernetzung von Kommunen, die beim Klimaschutz im Verkehr mutig voran gehen wollen
- **Projektstart:** September 2019
- **Laufzeit:** 3 Jahre (Projektabschluss im August 2022)
- **Antragsteller:** NVBW; **Projektpartner** KEA-BW; **Unterstützung** Verkehrsministerium BW
- **gefördert durch** das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative, (seit 2022 Förderung durch BMWK)
- **Perspektive:** Ausbau als zentrale Anlaufstelle mit den Schwerpunkten *klimaschutzorientierte Verkehrsplanung* und **Straßen aufwerten mit dem Fokus Parken**

Kompetenznetz Klima Mobil

(1) Modellkommunen

- 15 Modellvorhaben (hochwirksame Maßnahmen)
- Ausarbeitung einer beschlussfähigen Planung & maßgeschneiderten Kommunikationsstrategie

(2) Mitgliedschaft im Kommunennetzwerk

- Wissenstransfer & Austausch: Erfahrungen aus den Modellkommunen ins Netzwerk tragen
- Kompetenzaufbau zu hochwirksamen Maßnahmen innerhalb des Netzwerks

Aktuell:
101
Kommunen!



(Mobilitätsnetzwerk Ortenau, Region Stuttgart)

Kompetenznetz Klima Mobil

Verkehrsversuch Modellkommune Karlsruhe



*ParkPAD in Baden-
Württemberg*

Ziel des ParkPAD Auditprozesses

Ein partizipativer Prozess für den niedrigschwelligen Austausch verschiedener Akteursgruppen.

- Das Instrument soll Städten helfen, die eigene Parkraumpolitik strategisch auszurichten und nachhaltig zu verbessern
- Methode zur Analyse der vorhandenen städtischen Parkraumpolitik (Status Quo)
- Entwicklung eines lokal konsensfähigen Pakets von Parkraummaßnahmen in einem Maßnahmenplan
- Verankerung einer nachhaltigen Parkraumpolitik im Verkehrsentwicklungsplan oder Mobilitätsplan

Wer sollte am Audit teilnehmen?

Politik

- Gewählte(r) Politiker*in, zuständig für Mobilität/Verkehr, für städtebauliche Entwicklung / Flächennutzungsplanung / Stadtentwicklung o.ä.
- Bürgermeister*in

Verwaltung

- Entscheidungsträger*in: Leitung des Mobilitäts-/Verkehrsressort, der Stadtplanung, der Wirtschaftsförderung usw.
- Mitarbeiter*in: Ordnungsamt, Fahrradbeauftragte, Behindertenbeauftragte, Mitarbeiterende aus den Bereichen Grünflächen, Kommunikation etc.

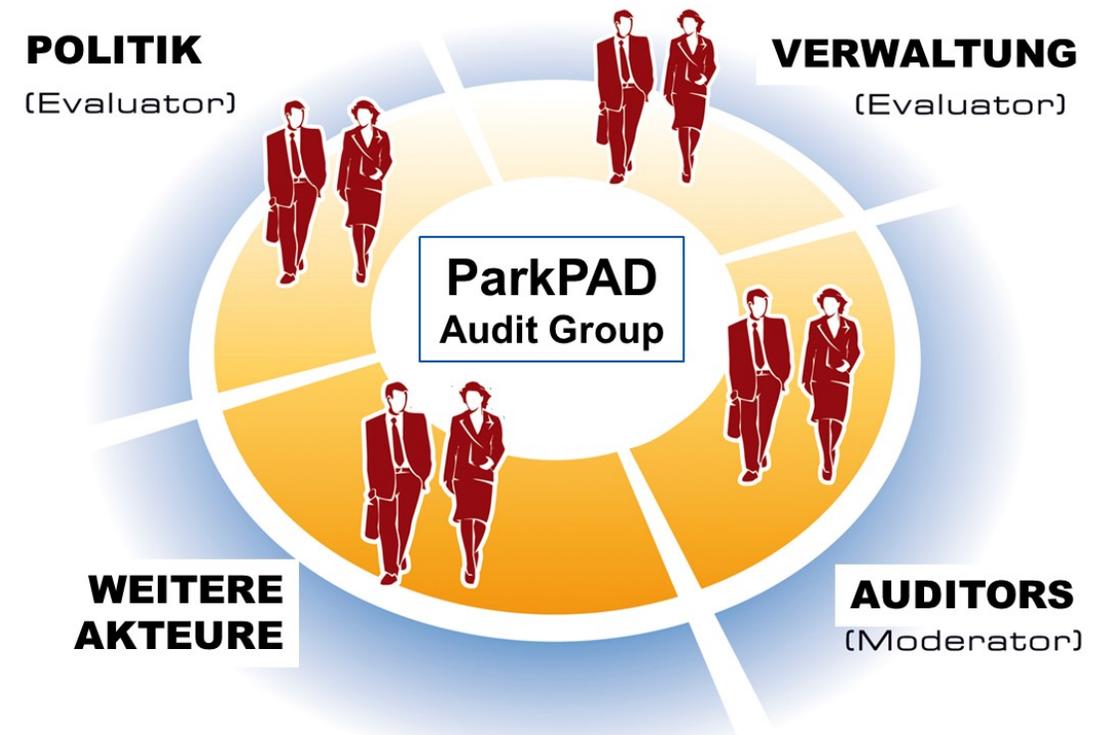


Abb: Park4SUMP

Wer sollte am Audit teilnehmen?

Weitere Akteure

- Interessensgruppen aus den Bereichen Umwelt, Tourismus etc.
- Aktivisten (ADFC, FUSS e.V. o.Ä.)
- Vertreter von “Lobbygruppen” (Ladenbesitzer, Investoren, Immobilienentwickler, Handelskammern usw.)
- Vereine
- ÖPNV-Anbieter
- Seniorenbeirat, Kinderschutzorganisationen
- Einzelpersonen (ausgewogen: Männer / Frauen, Altersgruppen, Einkommen, Bildung usw.)

Insgesamt nicht mehr als 15 Teilnehmende im Audit

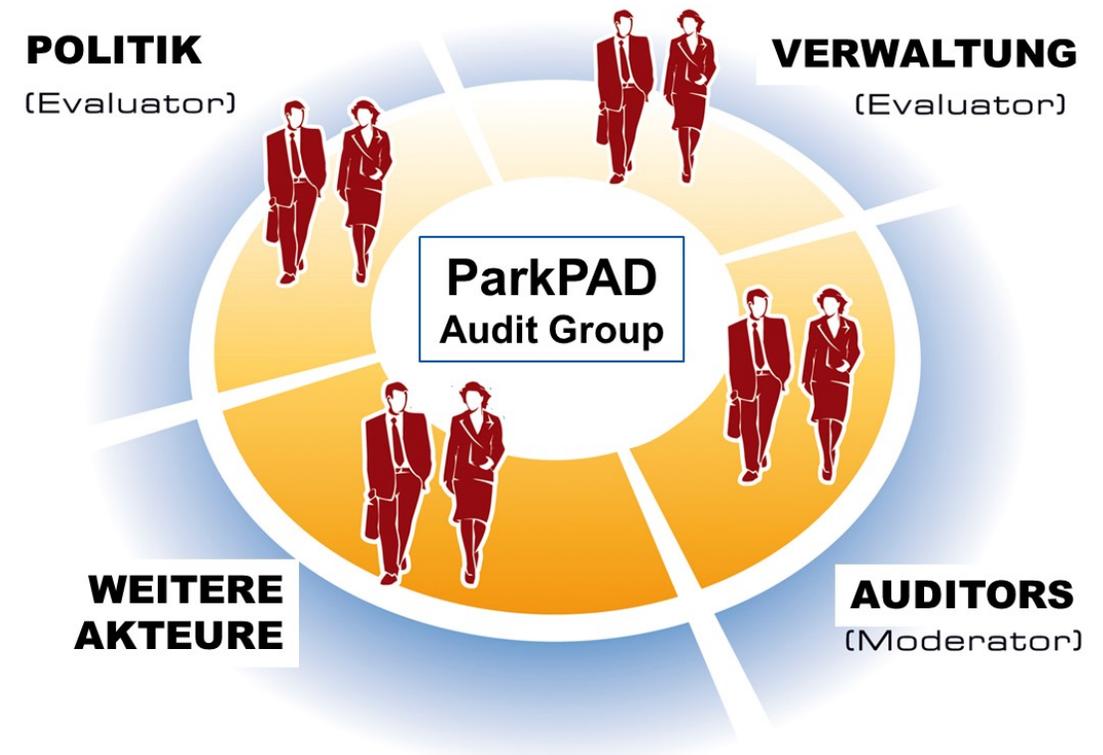


Abb: Park4SUMP

Argumente für das ParkPAD-Verfahren

- Wandel von einer reaktiven zu einer strategischen Parkraumpolitik
 - Systematische und strategische Integration der Parkraumpolitik in VEP, SVP oder SUMP (fehlt bisher oft)
- Niederschwelliges Werkzeug für das „heiße Eisen“ Parkraummanagement
- Schneller Einstieg ins Thema bei überschaubarem Aufwand für die Kommunen
- Flexibler Prozess: Stadtspezifische Schwerpunktsetzung ist möglich
- Akteursgruppen-übergreifender Dialogprozess von Beginn an
- Austausch/Diskussion stellt Konsens her, Sensibilisiert für Herausforderungen
- Selbstevaluation: Niveau der eigenen Stellplatzpolitik selbst bewerten
- Fragebogenformat sichert strukturierte Betrachtung (Status Quo und Strategien)

Zeitlicher Ablauf des Gesamtprozesses

2-4 Wochen	2-4 Wochen	2 Wochen	1. ParkPAD-Audit: Konsens-Treffen	4-6 Wochen	2. ParkPAD-Audit: Maßnahmenplan	4 Wochen
Zusammenstellung von Teilnehmenden (Aufbau der Auditgruppe)	Analyse der Hintergrundinformationen	Datenrücklauf kontrollieren		Auswertung 1. Audit		Verfassen eines Abschlussberichts (mit Maßnahmenplan) und Zertifizierung
Zusammenstellen von Hintergrundinformationen	Versand des Fragebogens und Termin sowie Tagesordnung für das 1. Audit	Datenauswertung und –aufbereitung für das 1. Audit		Ausarbeitung Vorschläge zum Aktionsplan		
Einladen eines Auditors	Ausfüllen des Fragebogens		Best practice			

Quelle: park4sump.eu/Eigene Bearbeitung

ParkPAD-Verfahren: Meetings

Für alle Teilnehmenden sind zwei Treffen vorgesehen

1. ParkPAD Audit: “Konsens-Treffen”

- Auswertung der 14 Fragen des Fragebogen
- Diskussion divergierender Ergebnisse und Einigung auf den Status Quo (Konsens-Bildung)
- Ableitung von Zielen
- Berichterstellung durch den Moderator

2. ParkPAD-Audit: Maßnahmenplan

- Einigung auf einen Maßnahmenplan, basierend auf den Ergebnissen des 1. Audits
- Abschlussbericht und ParkPAD-Zertifikat

Fragebogen und Antwortniveaus

Zwei verschiedene Fragebögen

- Interne Abfrage an z. B. die Verwaltung (43 Fragen)
- Externe Abfrage mit kurzem Fragebogen (14 Fragen)
- Online-Hosting auf parkpad.eu


AUDITOR ▾

Evaluation Results

Audits | Audit | Evaluation Results

print

Kommunikation und Beteiligung von Akteuren

Frage 1: Wie erhält die Stadtverwaltung Informationen zum Parkraumbedarf?

Niveau 0	Keine diesbezüglichen Aktivitäten
Niveau 1	<p>Benutzerbedürfnisse werden nur untersucht, wenn ein Problem gelöst werden muss.</p> <p>Auf bestehende Informationen über Benutzerbedürfnisse, z. B. Planungshandbücher, Richtlinien usw., wird im Anlassfall zurückgegriffen.</p>
Niveau 2	<p>Bedürfnisse lokaler Benutzer werden gelegentlich untersucht, wenn spezifische Projekte durchgeführt werden müssen.</p> <p><i>Beispiel: Die Gemeinde führt einige Ad-hoc-Recherchen durch, wenn sich der Bedarf ergibt.</i></p> <p>Die Analyse der Benutzerbedürfnisse folgt den Schritten, die in bestehenden Planungshandbüchern oder Richtlinien vorgeschlagen werden.</p>
Niveau 3	<p>Untersuchungen zu (potenziellen) Nutzergruppen werden regelmäßig durchgeführt, um der Stellplatzpolitik eine solide Grundlage zu verschaffen.</p> <p>Die allgemeine Kenntnis von Benutzerbedürfnissen wird um spezifischere Informationen über die Bedürfnisse lokaler Benutzer ergänzt, die aus einer lokalen Datenbank mit Beschwerden und Vorschlägen stammen.</p> <p>The analysis of user needs follows the steps that are proposed in existing design manuals or guidelines.</p> <p>There is a dialogue between the municipality and the citizens / stakeholders on location-based suggestions, complaints and feedback.</p>
Niveau 4	<p>Es finden regelmäßige Treffen mit Vertretern spezifischer Nutzergruppen statt, und regelmäßig werden Daten erhoben, um Nutzergruppenbedürfnisse zu erulieren.</p> <p><i>Beispiele: Personenkreise, die bestimmte oder allgemeine Parkbedürfnisse haben, örtliche Firmen, Nichtregierungsorganisationen.</i></p> <p>Fragebögen und Umfragen werden genutzt, um Informationen zu Nutzergruppenbedürfnissen zu erheben.</p>

Fragebogen und Antwortniveaus

Aktivitäten werden in vier Ausprägungen erfasst.

Niveau 0	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4
Keine Aktivitäten in diesem Feld	Ad hoc	Inselansatz	Systemorientierter Ansatz	Integrierter Ansatz
	„Feuerwehrprinzip“	„Robinson Crusoe Prinzip“	„Denken und Handeln im Sinne der Nachhaltigkeit“	„Siegerprinzip“ Niveau 3 mit umfassenden sektorübergreifenden Überlegungen
	"Tu nichts, bis ein Feuer ausbricht, und nur so lange, wie es brennt!"	"Wir machen unsere Arbeit nach bestem Wissen und Gewissen!"	"Wir ziehen alle am gleichen Strang!"	"Wir versuchen, die Besten zu bleiben".

Quelle: park4sump.eu/Eigene Bearbeitung

Website *parkpad.eu*

- Server zur Abwicklung der Befragungen
- Informationen zum Audit
- Verzeichnis lokaler Auditor:innen in der EU



Abb: [parkpad.eu](https://www.parkpad.eu)

ParkPAD in Freiburg

Durchführung durch das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu)

- Auditprozess im Park4SUMP-Projekt durchlaufen
- Eine von fünf „Leading Cities“
- Schwerpunkte:
 - Stellplatzzahlen im Wohnungsbau
 - Park&Ride-Angebote
 - Gebiete für Bewohner_innenparken

The screenshot shows a news article from the website of the German Institute for Urbanism (Difu). The article is dated 24.09.2020 and is categorized as 'Gute Praxis'. The headline reads 'Vorreiter beim Parkraummanagement: Freiburg erhält ParkPAD-Zertifikat'. The text states that Freiburg is the first city in Germany to receive the ParkPAD certificate, which is an award for cities that strategically align and sustainably improve their parking policy. The article mentions that Difu conducted the audit process and, in collaboration with Freiburg, created an 'Aktionsplan Parken' (Action Plan Parking). A photograph on the right shows a man in a suit holding a blue certificate that reads 'FREIBURG IM BREISGAU' and features the ParkPAD logo.

lifu
Deutsches Institut
für Urbanistik

Difu-Zuwender Login Presse Kontakt Warenkorb DE EN

Institut Themen Projekte Veranstaltungen Publikationen Service

Nachrichten > Vorreiter beim Parkraummanagement: Freiburg erhält ParkPAD-Zertifikat

24.09.2020
Gute Praxis

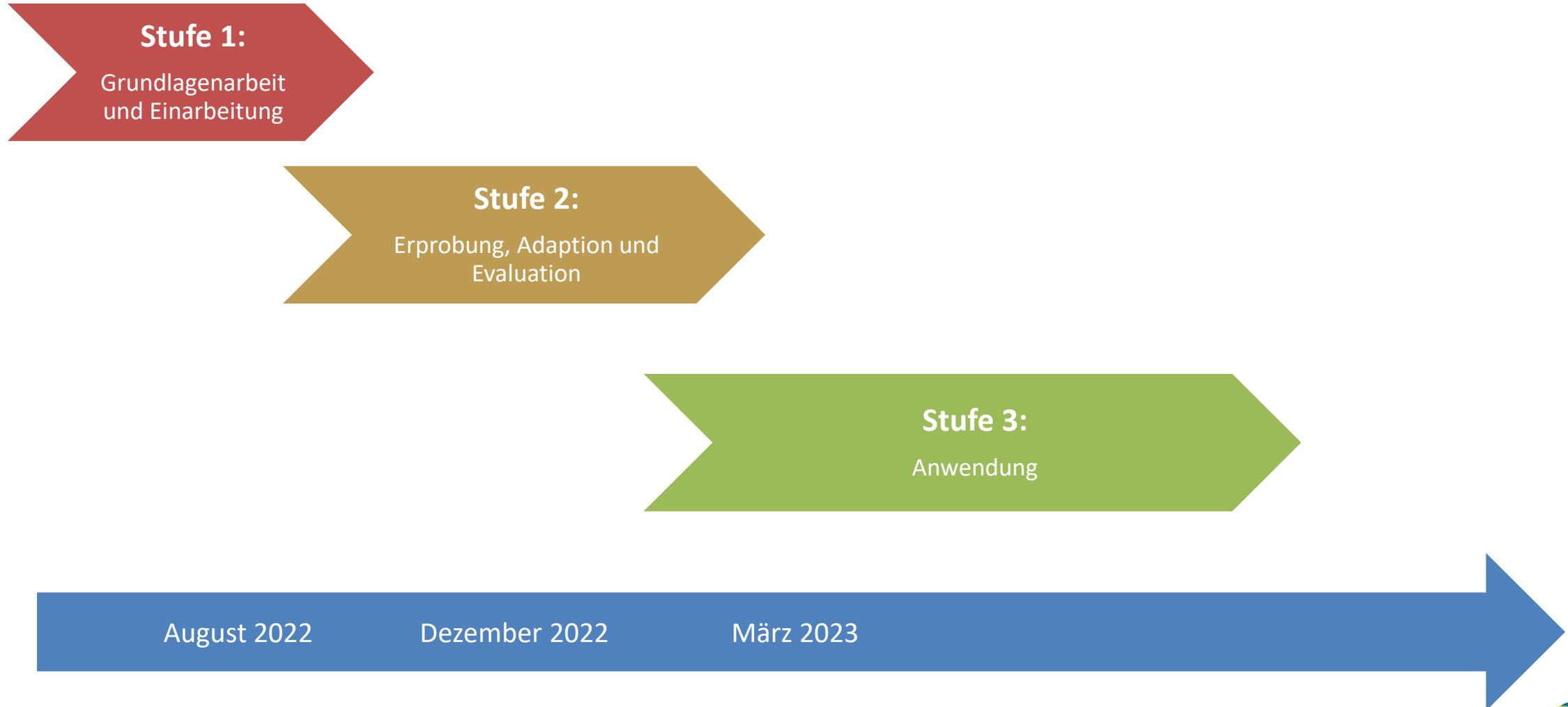
Vorreiter beim Parkraummanagement: Freiburg erhält ParkPAD-Zertifikat

Als erste Stadt in Deutschland wird Freiburg mit dem ParkPAD-Zertifikat ausgezeichnet. Das Instrument hilft Städten, die eigene Parkraumpolitik strategisch auszurichten und nachhaltig zu verbessern. Das Difu führte den Auditprozess durch und erstellte zusammen mit Freiburg einen Aktionsplan Parken.

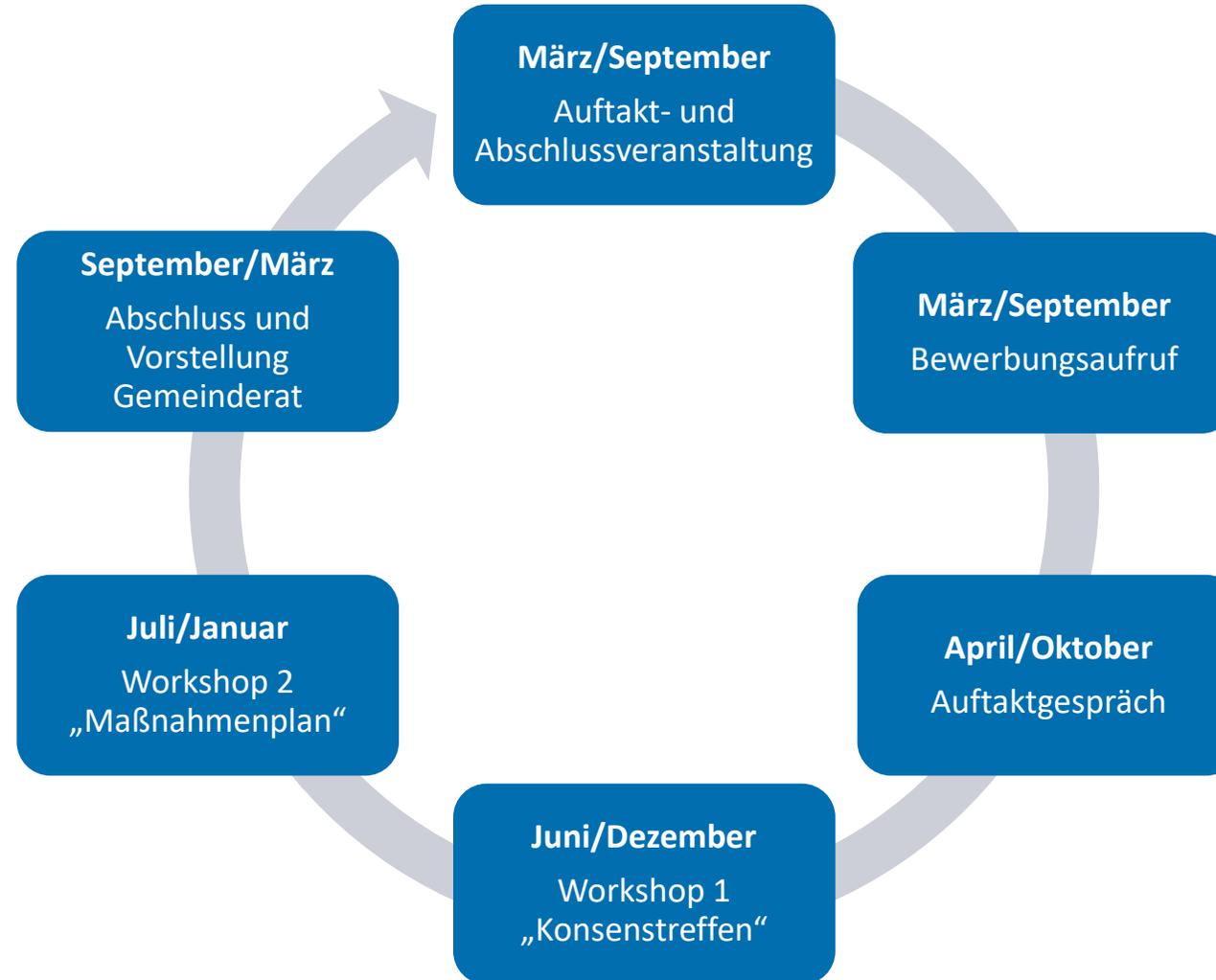
Foto: Marion Seeger/Stadt Freiburg

Abb: [difu.de](https://www.difu.de)

Rollout-Strategie für Baden-Württemberg



ParkPAD-Zyklus für Baden-Württemberg



- ca. 6 Monate für einen Durchlauf
- Zwei Starts pro Jahr

Stand der ParkPADs in Konstanz und Esslingen

- Konsenstreffen ist jeweils erfolgt
- Mindestens 3 Stunden für Erörterungen notwendig
- Zu behandelnde Fragestellungen herausgearbeitet
- Konstruktive Atmosphäre
- Vertrauen in Audit vorhanden



Mutig voran

beim Klimaschutz im Verkehr

www.klimaschutz-bewegt.de

Nehmen Sie Kontakt auf:

Kompetenznetz Klima Mobil

E-Mail: klimamobil@nvbw.de

Telefon: 0711 / 23 991 - 220

Kostengünstig und umweltfreundlich
-
Neue Stellplatzkonzepte für den Wohnungsbau

Larissa Brandenstein

Abteilung Verkehrsplanung, Garten- und Tiefbauamt

Stadt Freiburg

Güterbahnareal Freiburg



Ziele

Politische Ziele und Vorgaben

wohnpolitische

bezahlbarer
Wohnraum

attraktiver
Wohnraum

verkehrspolitische

Klimaschutz

Stadtqualität

Mobilität

NEU Moderne 3-Zi

📍 Zita-Kaiser-Straße 24, B

1.520 € **97,13 m²**

Kaltmiete Wohnfläche

Balkon/Terrasse

Einba

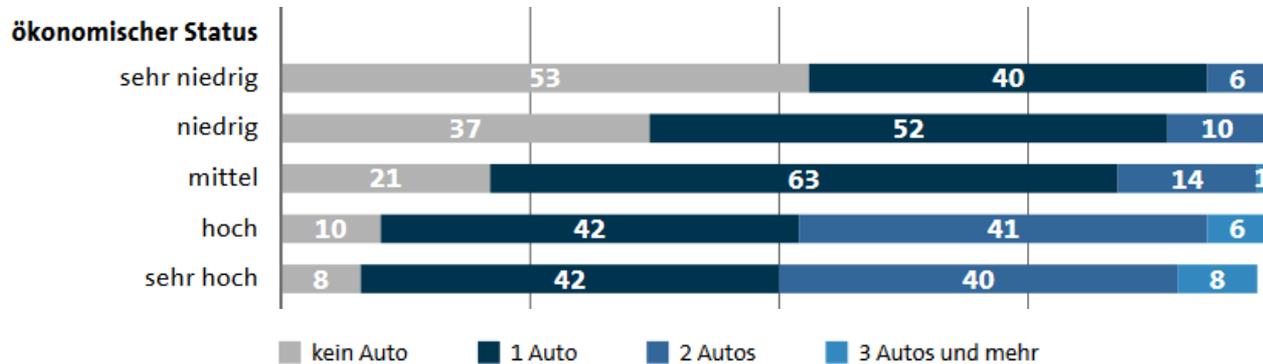


Viele Fragen...

- Wie hoch ist der **aktuelle Pkw-Besitz**? Wovon hängt er ab?
- Wie hoch wird der **künftige Pkw-Besitz** sein?
- Welche und wie viele **andere Fahrzeuge** gibt es, die abgestellt werden müssen?
- Was **kostet** der Bau eines Stellplatzes in der Tiefgarage?
- Mit welchen **anderen Nutzungen** tritt der private Stellplatz in Konflikt?
- Wie sinnvoll war die strenge Regelung der **LBO**?
- Was ist das richtige **Stellplatzkonzept** für meine Stadt?
- Welche **Instrumente** stehen mir zu Verfügung?

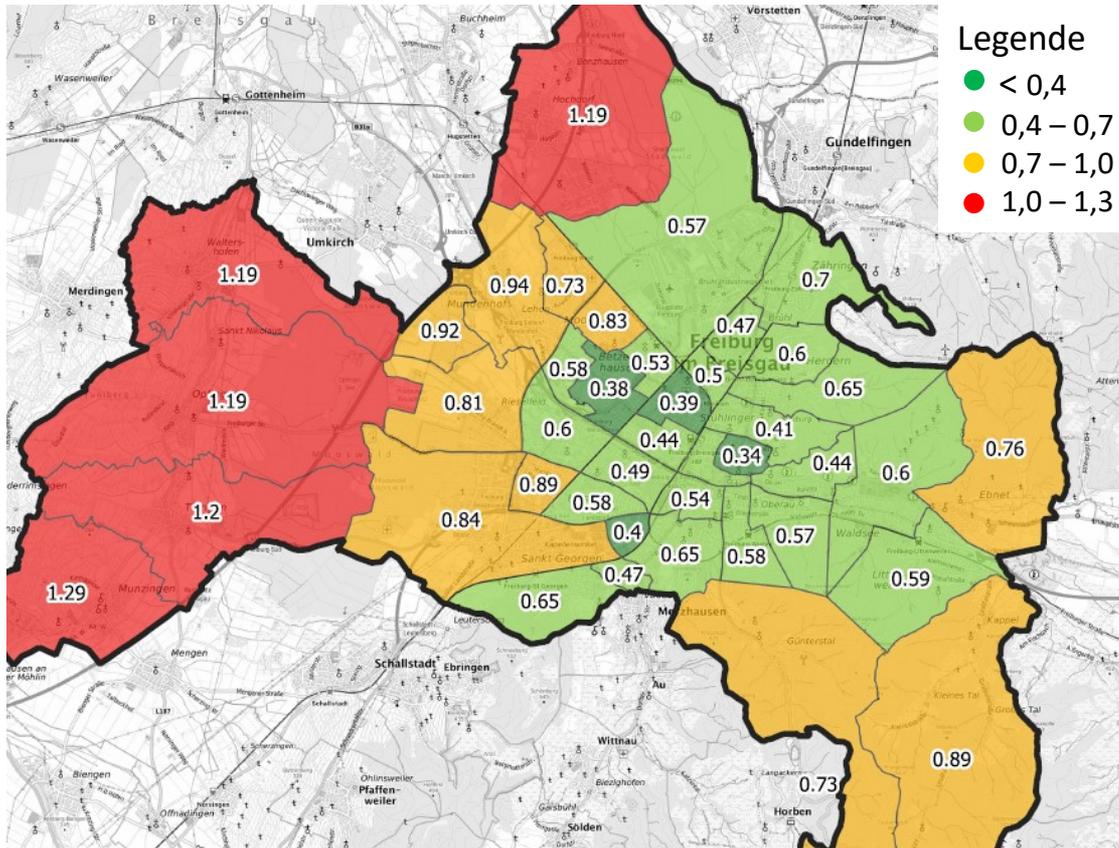
Einflussfaktoren Pkw-Besitz

- Lage & Anbindung
- Ökonomischer Status (Haushaltseinkommen)
- Lebensstil & politische Einstellung



Quelle: MiD 2017

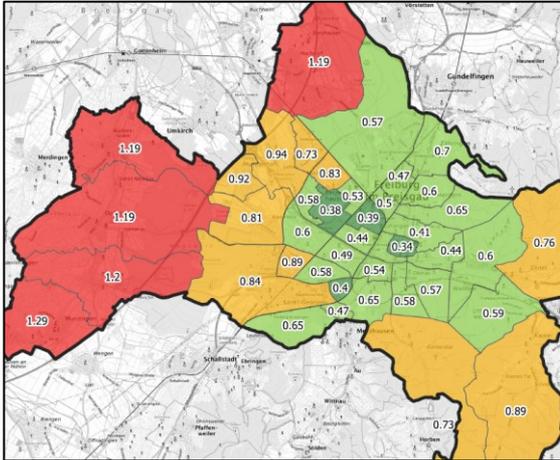
Pkw-Besitzzahlen in den Stadtbezirken



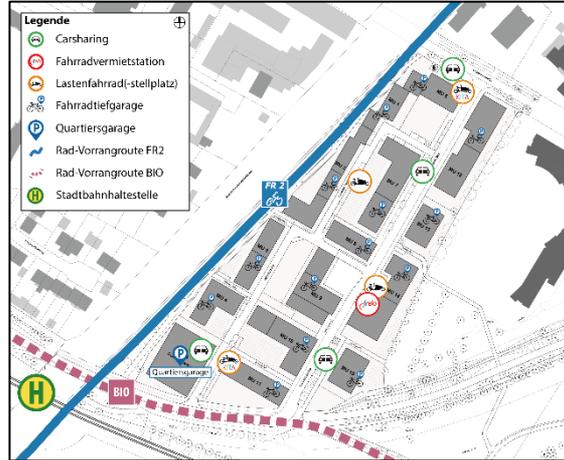
- auf natürliche Personen angemeldete Pkw/Wohnung
- Durchschnitt Freiburg **0,62**
- zzgl. ca. 5% für Pkw, die gewerblich angemeldet und für die private Nutzung überlassen sind → **0,65**

Ansätze

Konzept Stellplatzsatzung



Beispiel Kleinescholz



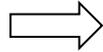
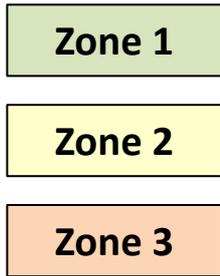
Beispiel Dietenbach



Neue Stellplatzsatzung

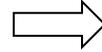
1

Lage



2

Wohnungsart

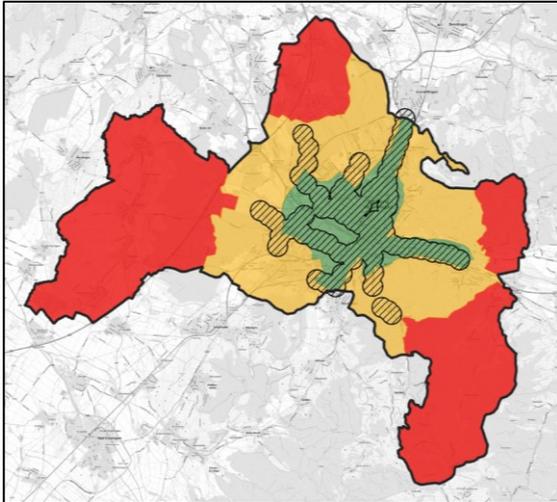


3

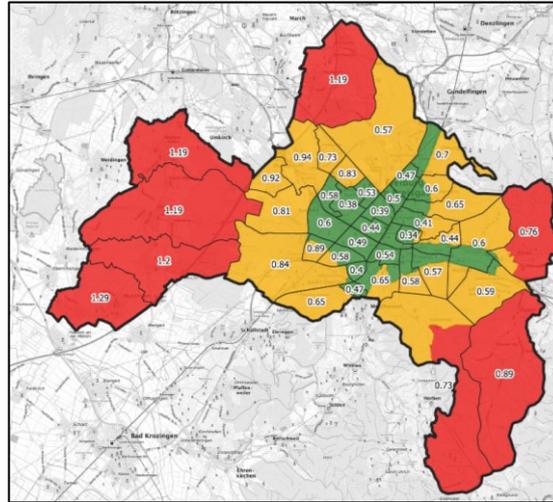
Stellplatzschlüssel

Zone	Pkw	Rad	Sonderfzg. (Lastenrad, Roller)
1			
2			
3			

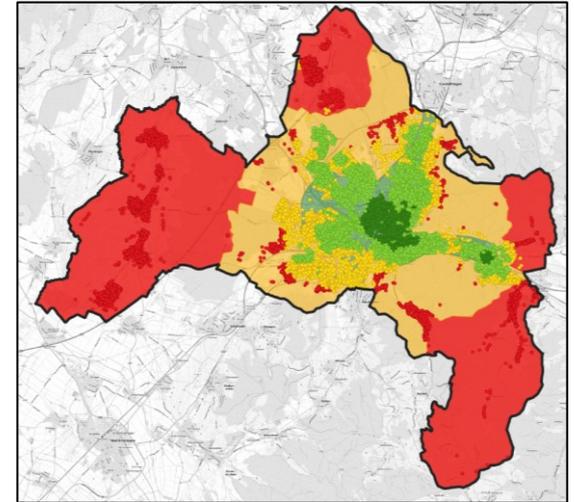
Herleitung der Zonierung



400m-Radius Stadtbahn



Pkw-Besitz Stadtbezirke



Mobilitäts-Index

- Stadtbahn
- S-Bahn
- Fernverkehr
- Bus
- Radinfrastruktur
- Sharing-Angebot
- Innenstadt
- Stadtteilzentrum

Herleitung der Stellplatzschlüssel

Variante 1:

LBO

- 1 Kfz-Stellplatz
- Anzahl Fahrradstellplätze richten sich nach Art, Größe und Lage der Anlage

Variante 2:

Bedarf

- ~ 0,7 Kfz-Stellplätze
- ~ 1 Fahrradstellplatz je 30m² Wohnfläche zzgl. Sonderräder

Variante 3:

Klimaschutz

- ~ 0,4 Kfz-Stellplätze
- ~ 1 Fahrradstellplatz je 30m² Wohnfläche zzgl. Sonderräder + Qualitätsanforderungen

Funktioniert nur dann, wenn öfftl. Parkplätze verknappt und bepreist werden.

Das erreichen wir damit nicht

- **Verminderung des Parkdrucks im öffentlichen Raum**
 - ergänzende Maßnahmen wie z.B. Parkraumbewirtschaftung sind notwendig
 - eine Überdimensionierung des Stellplatzangebots erreicht das allerdings auch nicht – vgl. Güterbahnhof / Westarkaden (extrem hohes Stellplatzangebot und trotzdem vollgeparkte Straßen)
 - weiterhin potenziell problematisch: Durchkommen von Rettungsfahrzeugen / ASF in sehr engen Straßenräumen
- **100%-ige Passgenauigkeit für alle Situationen heute und in der Zukunft**

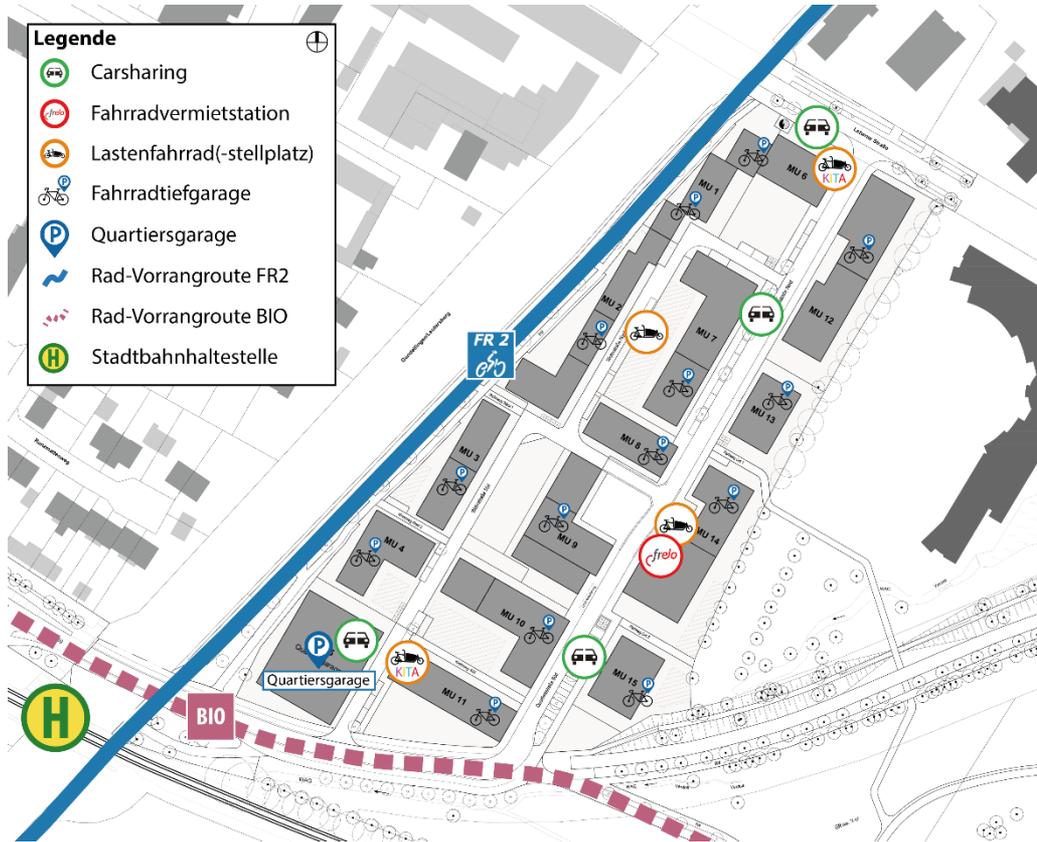


Güterbahnhof



Parkhaus Westarkaden

Beispiel Kleineschholz



Strukturdaten

- ~ 500 Wohnungen
- zentrale Innenstadt-Lage (1km zum Hbf)

Stellplatzkonzept:

- Pkw: 0,3 Stellplätze / Wohnung
- Radparken: 1/30m² Wohnfläche in sehr guter Qualität
- Stellplätze für Lastenräder und Motorroller

begleitendes Mobilitätskonzept

- ca. 20 Carsharing-Fahrzeuge
- Frelø-Station (auch mit Lasten-Freløs)
- Kein Parken im öffentlichen Raum (Ausnahmen für kurzes Halten & Behindertenparkplätze)
- Bewirtschaftung des umgebenden Straßenraums
- Bündelung der Kfz-Stellplätze in Quartiersgarage

Beispiel Dietenbach



Strukturdaten

- ~ 6.900 Wohnungen
- Rand der Innenstadt (5km zum Hbf)

Stellplatzkonzept:

- Pkw: 0,5 Stellplätze / Wohnung
- Radparken: 1/30m² Wohnfläche in sehr guter Qualität
- Stellplätze für Lastenräder und Motorroller

begleitendes Mobilitätskonzept

- ca. 150 Carsharing-Fahrzeuge
- Frelø-Station (auch mit Lasten-Freløs)
- Kein Parken im öffentlichen Raum (Ausnahmen für kurzes Halten & Behindertenparkplätze)
- Bewirtschaftung des umgebenden Straßenraums
- Bündelung der Kfz-Stellplätze in Quartiersgarage

Konzepte zur Parkraumbewirtschaftung

-

Erfahrungen aus dem EU-Projekt und aus Freiburg

Dr. Peter Schick

Abteilung Verkehrsplanung, Garten- und Tiefbauamt

Stadt Freiburg

Themen

- 1) Situation
- 2) Input aus Freiburg
- 3) Input aus dem EU-Projekt „Park4SUMP“

1) Situation



Güterbahnhof-
Areal

Planungskonzept
aus ca. 2005,
Umsetzung 2010 →
Auto-gerechte
Planung?
Kostenfreie Flächen
für Pkws?



Innenstadt

Flächenkonkurrenz:
Gehwegparken? Parken
wichtiger als Zu-Fuß-
gehen?
Kostenfreie Flächen?



Parkhaus Westarkaden

Wieviele sind
sinnvoll?
1 Stellplatz = 15 qm
=> mind. 30.000 €



Vauban

Keine Autos in den
Straßen
Bürgerumfrage: einer
der attraktivsten
Stadtteile

1) Situation

Flächenbedarf

Kosten

Städtebau

(CO₂-)
Emissionen

Ressourcen

?



Erreichbarkeiten

Liefern/Laden

Mobilitätseingeschränkte
Personen

Soziale Fragen

Lebensstile

1) Situation

Parken ...



© Walt Disney, Lustiges Taschenbuch, 2015

... wir gehen wir so ein emotionales Thema an ?

2) Input aus Freiburg

Freiburg – politische Diskussion

Bereich Klimaschutz

- April 2019 GR-Beschluss
neues städtisches **Klimaschutzkonzept**
– minus 60% bis 2030
- Juli 2020 GR-Beschluss:
„**Klimaschutz-Manifest**“
- April 2021 neue städt. **Klimabilanz**
kaum Erfolge im Verkehrssektor
- Nov. 2021 GR-Beschluss zur **Klimaoffensive**
(72 Mio. bis 2028)

Bereich Mobilität (Parken)

- Nov. 2020 GR-Beschluss:
Gehwegparken restriktiver
- Nov. 2021 GR-Beschluss:
neue **Bewohner-Parkgebührensatzung**
- Mrz 2022 Info im Mobilitätsausschuss zu Ausdehnung
Parkraumbewirtschaftung
- Geplant: GR-Beschluss zum Entwurfs des
Okt. **Klimamobilitätsplans**
2022

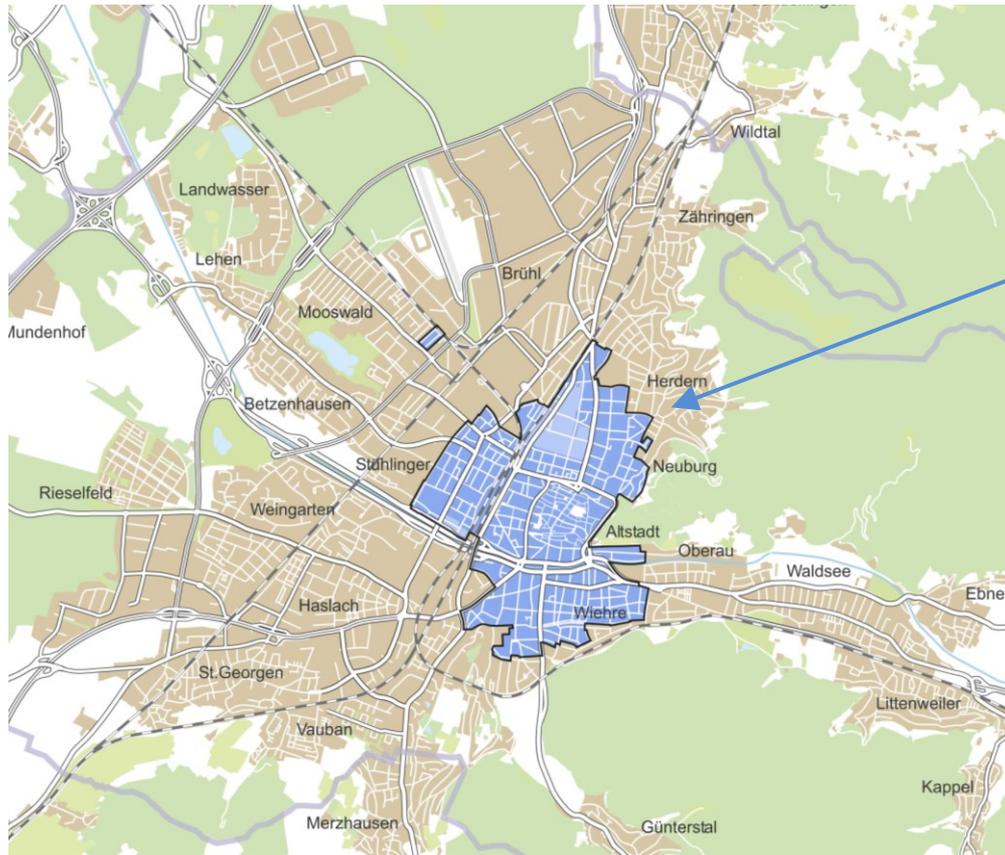
2) Input aus Freiburg



Flächenverteilung



2) Input aus Freiburg



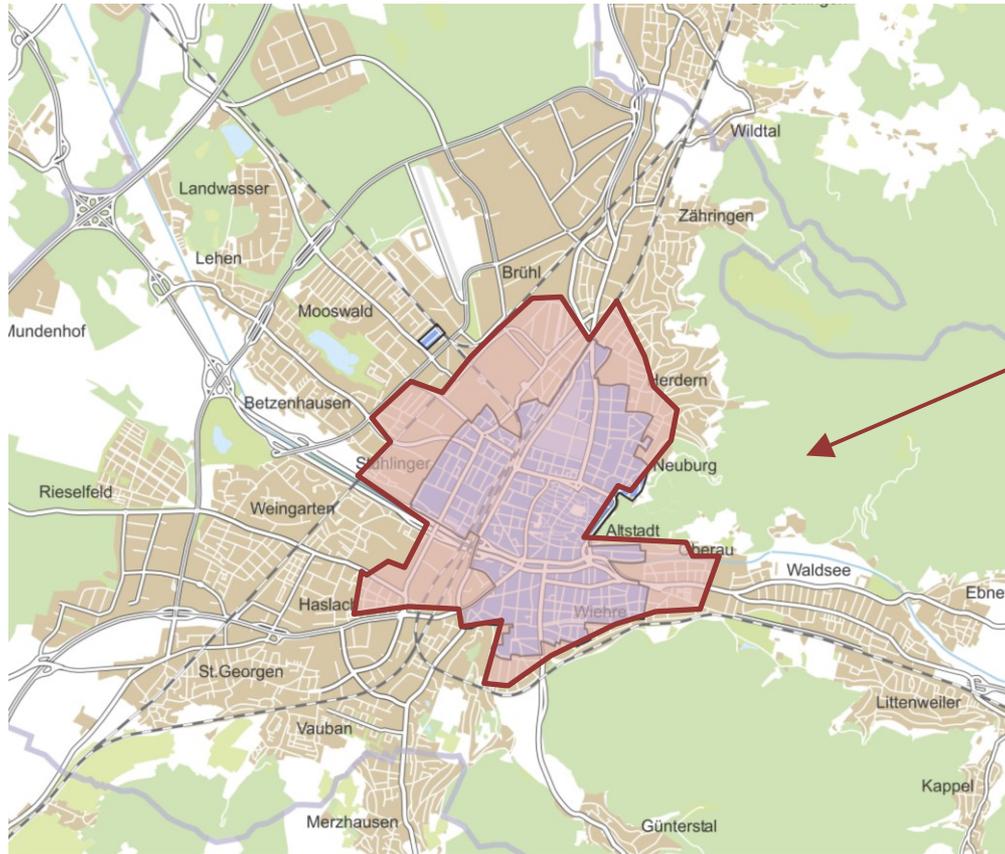
Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken

heutiger Bereich

Parkgebühren Straßenraum

Zone I	3,50 €/h	
Zone II	2,90 €/h	15,00 €/24h
Zone III	1,40 €/h	7,50 €/24h

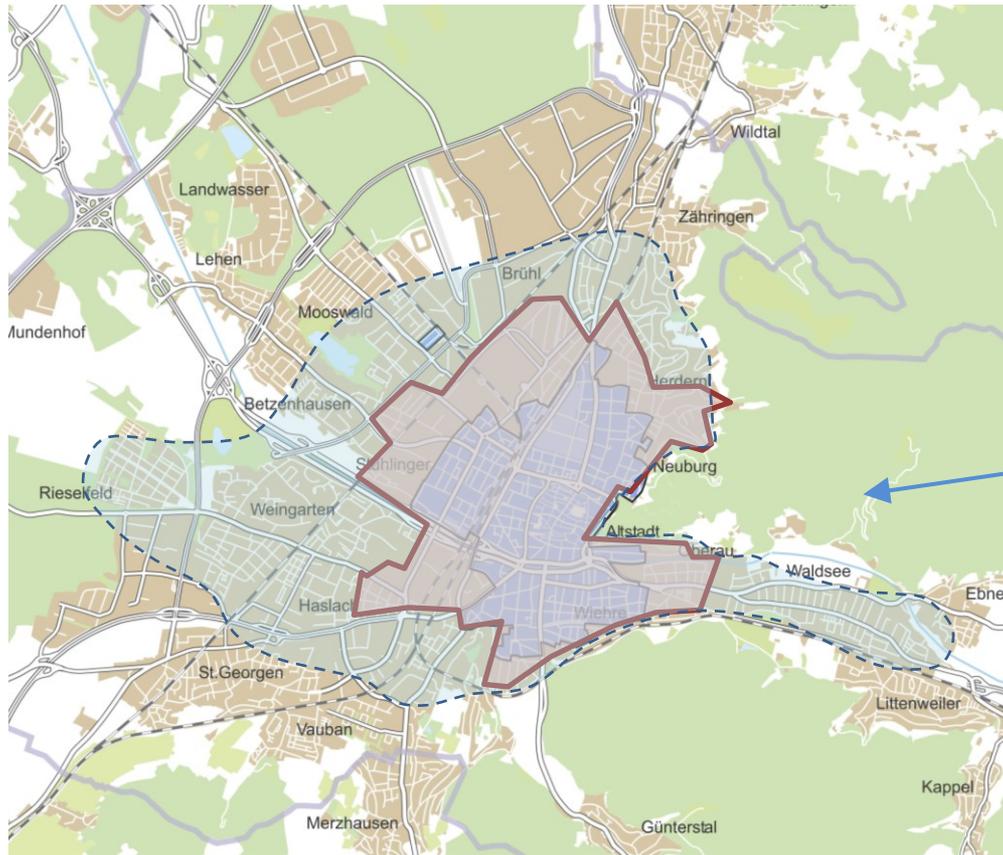
2) Input aus Freiburg



Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken

Erweiterung gemäß Beschluss
Gemeinderat März 2022

2) Input aus Freiburg



Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerparken

Überlegungen zu weiterer Ausdehnung im
Rahmen Klimamobilitätsplan (Prinziphafte
Skizze, gemäß Entwurf 50% des Stadtgebiets,
plus ggf. Ortschaften)

2) Input aus Freiburg

10 Punkte zum Erreichen der Klimaziele

Straßen aufwerten: Parkraumpolitik gestalten und fair bepreisen ^

Öffentlicher Raum ist wertvoll. Insbesondere in Städten brauchen wir ihn für umweltfreundliche Verkehrsmittel, für Begegnung und Spielen und nicht zuletzt für mehr Grün in der Stadt.

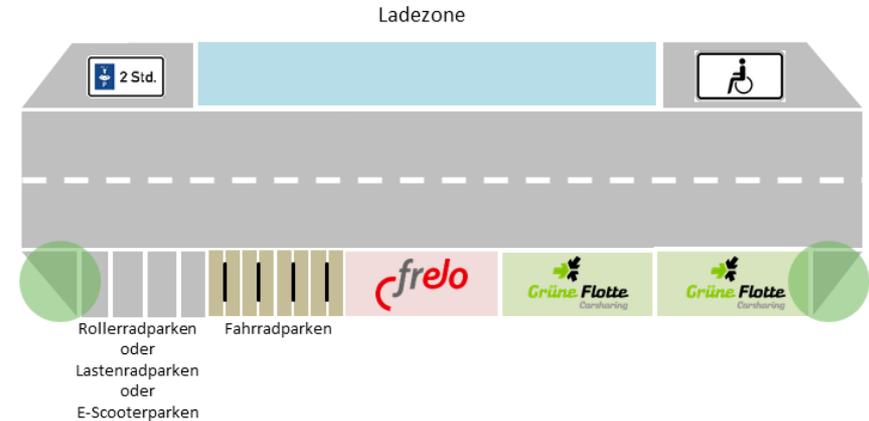
Wo kostenlose Parkplätze den meisten Raum einnehmen, können keine Radabstellanlagen, Fußwege oder Platz für Außengastronomie geschaffen werden. Parken soll in Parkhäusern, Garagen und Quartiersgaragen zentralisiert und verlagert stattfinden.

Heute sind die Straßen oft zugeparkt und manches Parkhaus steht leer. Obwohl nur jeder fünfte Parkplatz auf der Straße ist (und auch in Städten nur jeder zweite), kosten diese viel öffentlichen Raum. Jährlich könnten zu einem bestimmten (im Gemeinderat zu beschließenden) Prozentsatz öffentliche Abstellflächen für den Umweltverbund und für Aufenthaltsqualität umgenutzt werden.

Viele Kommunen haben sich auf den Weg gemacht, das kostenlose Parken von der Regel zur Ausnahme zu machen. Das Verkehrsministerium unterstützt sie dabei.

Basel, Wien, ... (?)

Nutzungsansprüche Seitenraum



2) Input aus Freiburg

Bewohnerparken (Dez. 2021)

- 30 €/Monat Gebühr (=360€/Jahr)
- Soziale Leistungsempfänger:innen
50% Ermäßigung
- Behinderung: kostenfrei

Perspektivisch:

Staffelung nach Fahrzeuggröße

< 3,30 m	10 €
3,30 – 4,10 m	20 €
4,10 – 4,50 m	30 €
4,40 m – 5,00 m	40 €
> 5,00 m	50 €



Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg

Justiz in Baden-Württemberg

Freiburg: Eilantrag gegen Bewohnerparkgebühren erfolglos

Datum: 28.06.2022

Kurzbeschreibung: Der Verwaltungsgerichtshof (VGH) hat mit einem den Verfahrensbeteiligten zugestellten Beschluss vom 24. Juni 2022 den Eilantrag eines Freiburger Bürgers, der Mitglied des Gemeinderats ist, gegen die Satzung der Stadt Freiburg im Breisgau (Antragsgegnerin) über die Erhebung von Bewohnerparkgebühren (Bewohnerparkgebührensatzung) vom 14. Dezember 2021 abgelehnt.

Begründung:

- Kostendeckung ist legitim
- Schutz vor Klimawandel zulässiges Ziel
- Fahrzeuglängen – nachvollziehbare Methodik
- Soziale Staffelung zulässig, da nur Gebühren und nicht Nutzung des Straßenraums geregelt

3) Input aus dem EU-Projekt



EU-Projekt „Park4SUMP“



- 2018 - 2022
- “more sophisticated on-street and off-street parking management”
- Technische Themen:
neue Formen Parkraumbewirtschaftung,
Überwachung („Scan Cars“), Detektion
(Sensoren)
- Politische Themen: rechtliche
Instrumente, z.B. Stellplatzsatzungen
- ParkPAD

3) Input aus dem EU-Projekt

Vitoria-Gasteiz



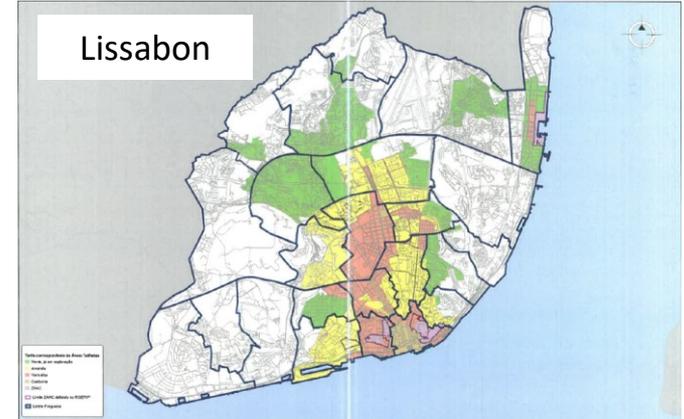
Tallin



Erkenntnisse

- Gehwegparken in anderen europäischen Städten unbekannt (Gehwege = Gehwege)
- erste Städte überlegen vollständige Bewirtschaftung
- neue technische Methoden

Lissabon



Rotterdam



Fazit

Zunehmende Verdichtung in
den Städten sowie Klimaschutz
→ Handlungsdruck

Neue Rechtsgrundlagen
→ mehr Möglichkeiten

**Stellplatz- und Parkraumkonzepte bekommen
sehr hohe Bedeutung**



Michael Glotz-Richter
Referent ‚Nachhaltige Mobilität‘

Straßenraum im Bestand ordnen - Kommunikation und **Konfliktmanagement**

Erkenntnisse aus dem Sunrise-Projekt



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 635998

Sunrise-Projekt

- Mobilität in Nachbarschaften
- Straßenraumnutzung für Alle
- Beteiligung / Co-creation

- 05/2017 – 10/2021



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 635998

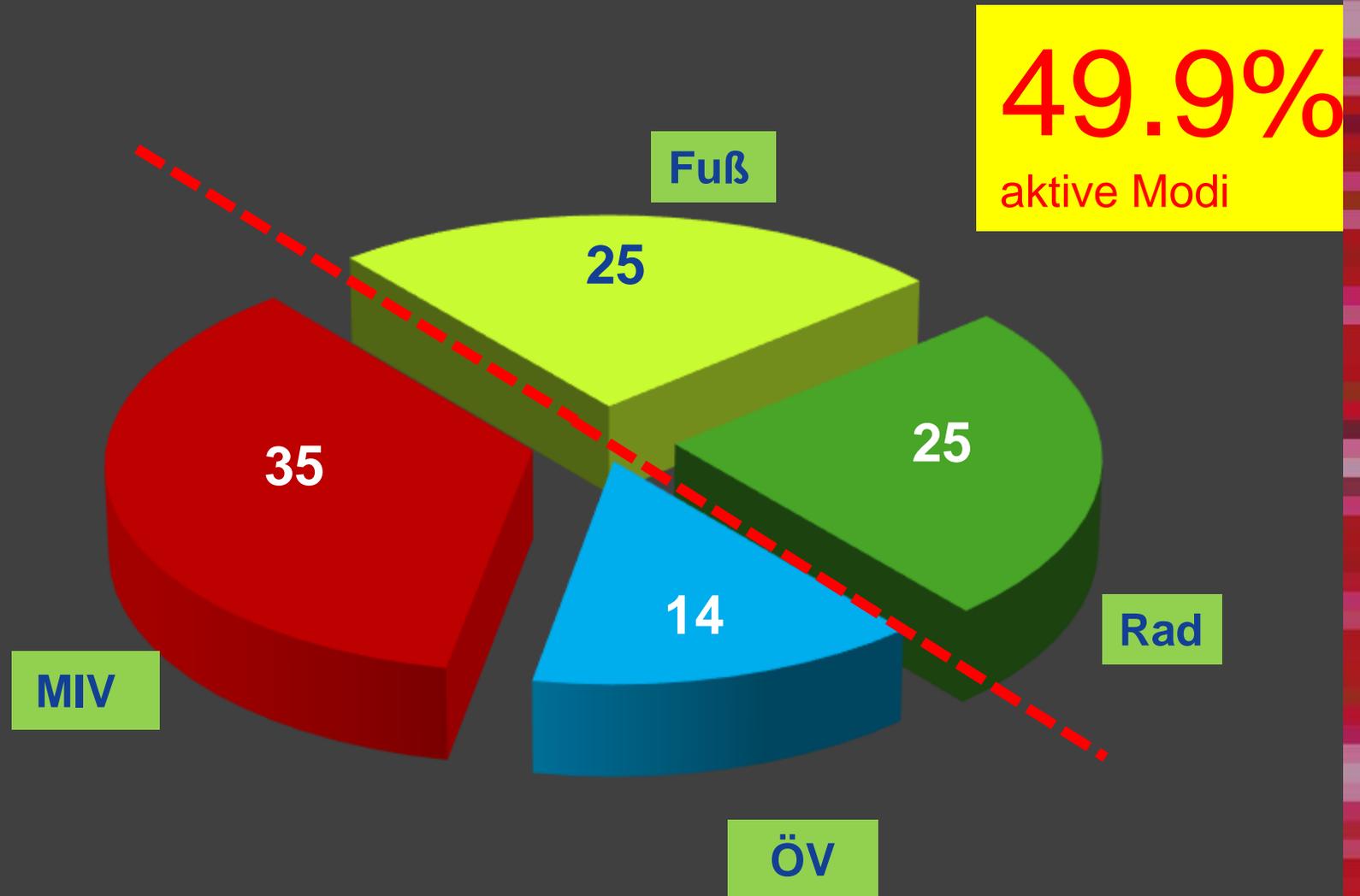
Sunrise Bremen

Altstadt

Modal split **Bremen**



570.000 Einwohner*innen

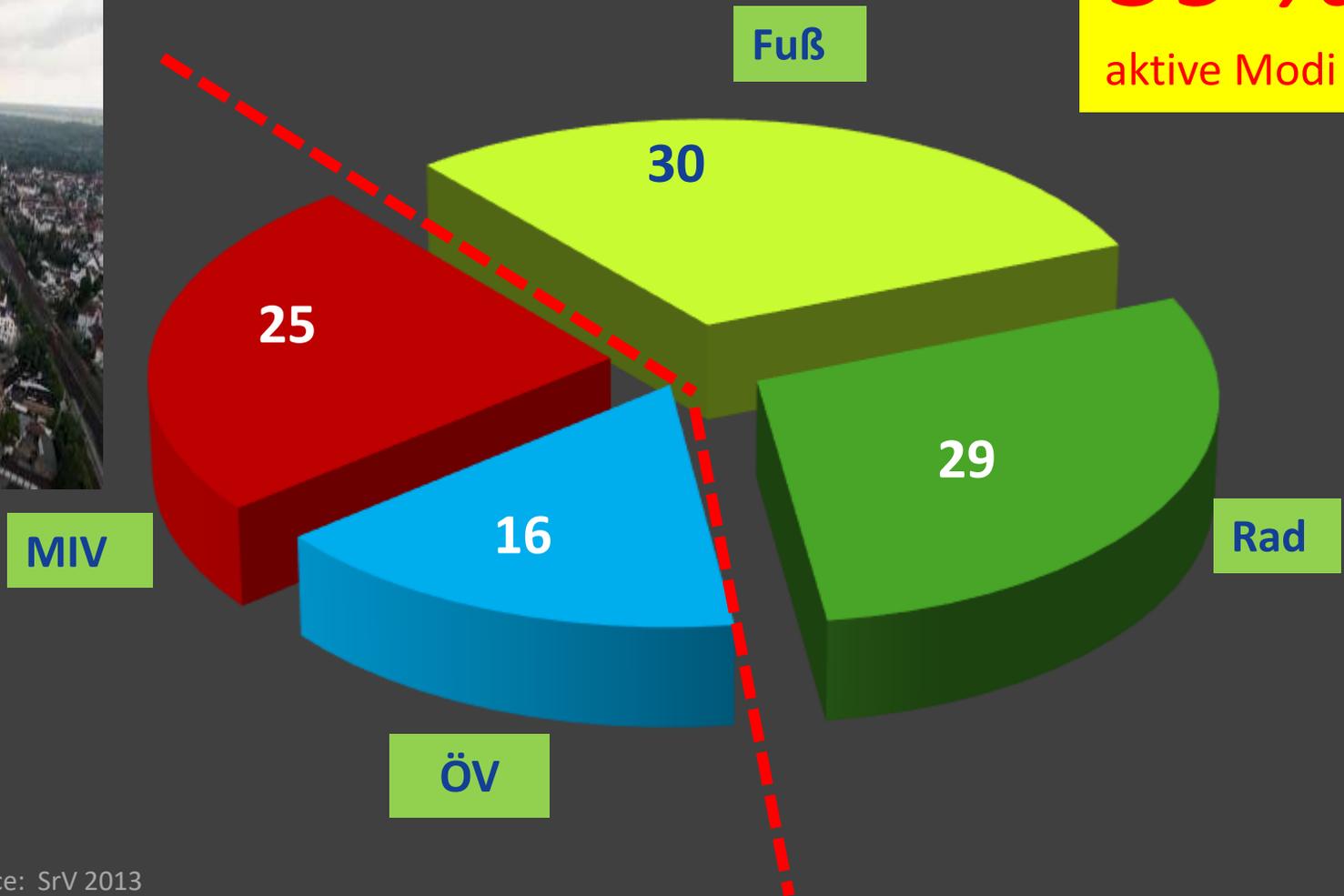


Modal split Bremen

Modal split Bremen
Innerstädtischer Bereich



59 %
aktive Modi



Source: SrV 2013

Humboldtstr. bis zu 7.500 Radfahrende/d



vor SUNRISE



vor SUNRISE



vor SUNRISE





Golf 1: 3705 x 1610 x 1390 mm
Golf 7: 4255 x 1799 x 1452 mm



FEUERWEHR
BREMEN

FEUERWEHR

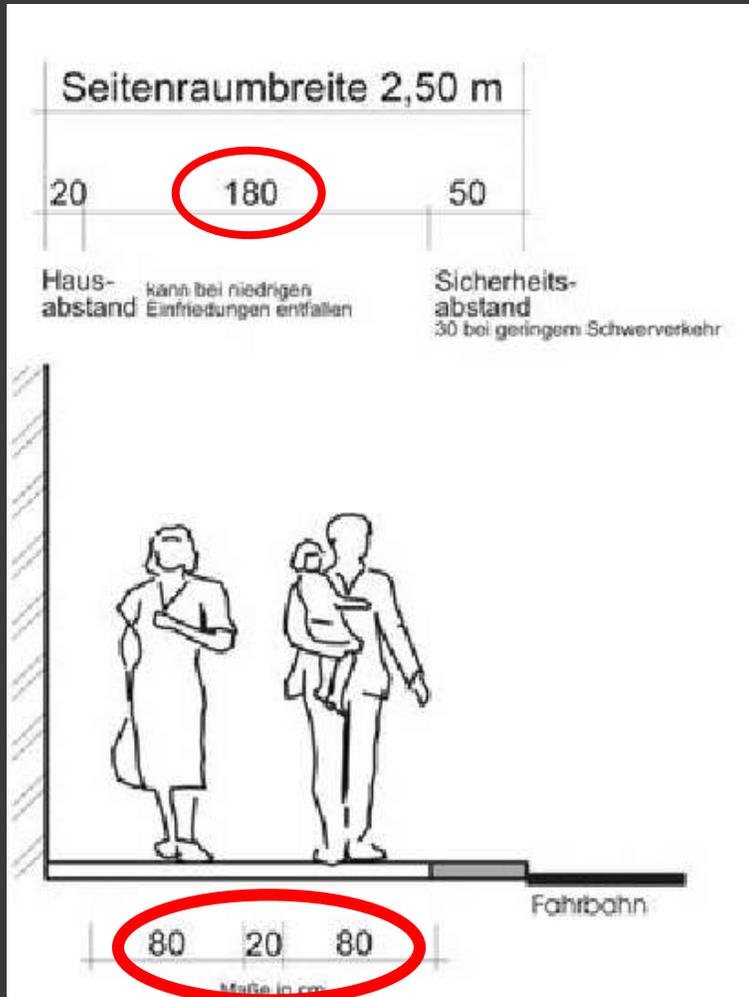
HB 2139

Gehwegparken ?



Gehwegparken ?

Gemäß EFA (Empfehlungen für Fußgängeranlagen) und RAS 06



Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)

Anlage 2, Ifd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen 2.II

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 Gehwege und die darunter liegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann sowie die Bordsteine ausreichend abgeschrägt und niedrig sind.

Gehwegparken ?



Parken (bei „Gehwegparken“ Z 315) verboten „über Schachtdeckeln und anderen **Verschlüssen**“

Gehwegparken ?

23. Oktober 2018, 15 - 19:30 Uhr
Bremer Fachtag

Platz für Menschen
Parkraumbewirtschaftung
als Schlüssel für eine
lebenswerte Stadt

BREMEN

DONNERSTAG
27. SEPTEMBER 2019

Hier ist der Parkdruck besonders hoch

Autos blockieren in einzelnen Stadtteilen Schul- und Rettungswege, Beiräte steuern mit Ideen dagegen

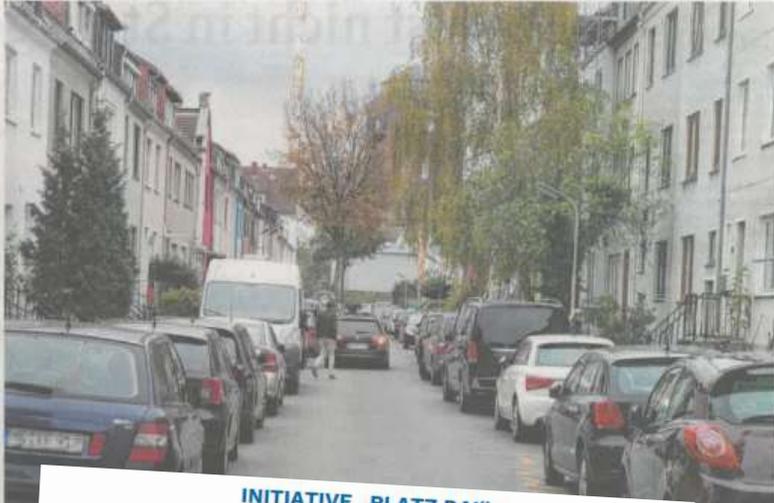
VON ANKE VELTEN, ANNE GERLING,
MAREN BRANDSTÄTTER, SIGRID SCHUER
UND CHRISTIAN HASEMANN

Bremen. Auch wenn Bremen laut einer Studie des Analyseunternehmens „Inrix“ bei der Parkplatzausbelegung insgesamt gut abschneidet: In einzelnen Beiräten und Ausschüssen ist der Parkdruck immer wieder Thema. So sieht es in den einzelnen Stadtteilen aus:

Neustadt: Nachlässiges Parken, das dazu führt, dass Schul- oder Umwege über die Fahrbahn nehmen müssen oder Feuerwehrfahrzeuge nicht zum Einsatzort kommen – Situationen wie diese kommen in der Neustadt immer wieder vor. Der Beirat geht dabei mit einer eigens ins Leben gerufenen Aktion gegen Falschparker vor. Mit Schreiben, die sie hinter die Scheibenwischer klemmen, machen Beiratspolitiker die Autobesitzer nicht nur darauf aufmerksam, dass sie eine Ordnungswidrigkeit begehen, sondern auch, dass sie die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer gefährden.

Östliche Vorstadt: Die Parkplatz-Situation ist in der östlichen Vorstadt ein viel diskutiertes Thema. Während im Viertel seitens der Anwohner die Nachfrage nach mehr Parkfläche seit langem groß ist, spitzt sich die Situation im neuen Hulsberg-Quartier zu. So befürchtet der Beirat, dass das geplante Klinik-Parkhaus nicht genügend Platz bieten wird und die Bewohner des neuen Viertels auf die umliegenden Quartiere ausweichen könnten. Um das zu verhindern, müsste, so die Forderung der Nachbarn, das Parken dort künftig kostenpflichtig sein.

Mitte: Die Geschäftsleute in der City betonen immer wieder, dass für ihre Kundschaft Park-



INITIATIVE „PLATZ DA!“
Bremer setzen Zeichen gegen Falschparker



PLATZ DA! BREMEN

Mehr Raum für Rad- und Fußverkehr

Das ADFC - Magazin für Bremen und umzu

pedal **adfc**
Bremen
Bremerhaven
Nordwest-Hildesheim
Nr. 3 / 2018 Oktober bis Juni 2019
www.adfc-bremen.de



PLATZ DA!
WIE WOLLEN WIR RAUM
IN DER STADT NUTZEN?



Bremer
Bündnis
für die
Verkehrswende



(Zukunfts-)aufgaben

die Platz brauchen

Braucht Platz:

Elektro-Ladeinfrastruktur

Verzehnfachung bis 2030 nötig



Braucht Platz:

Fahrrad-Parken



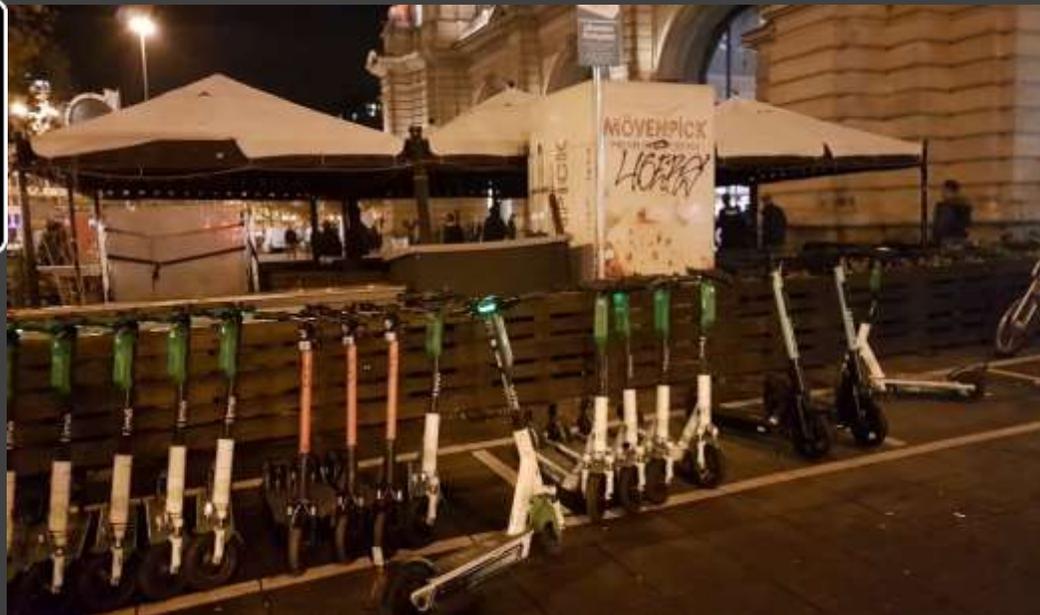
voher



nachher



nachher



Braucht Platz:

Stationen für
e-scooter-Sharing,
Lastenrad-Sharing



Braucht Platz:

Ausbau Carsharing-Angebot



Braucht Platz:

- Aufenthaltsbereiche
- Klimaanpassung:
Begrünung, Entsiegelung



Aufgaben

...und SUNRISE Lösungen

Mobilitätsangebote...

Fahrrad-Parken im Straßenraum



Mobilitätsangebote...

Lastenrad-Sharing



Mobilitätsangebote...

Carsharing: Alternative zum Autobesitz



Car-Sharing Stationen ,mobil.punkt‘

Mobilitätsangebote...

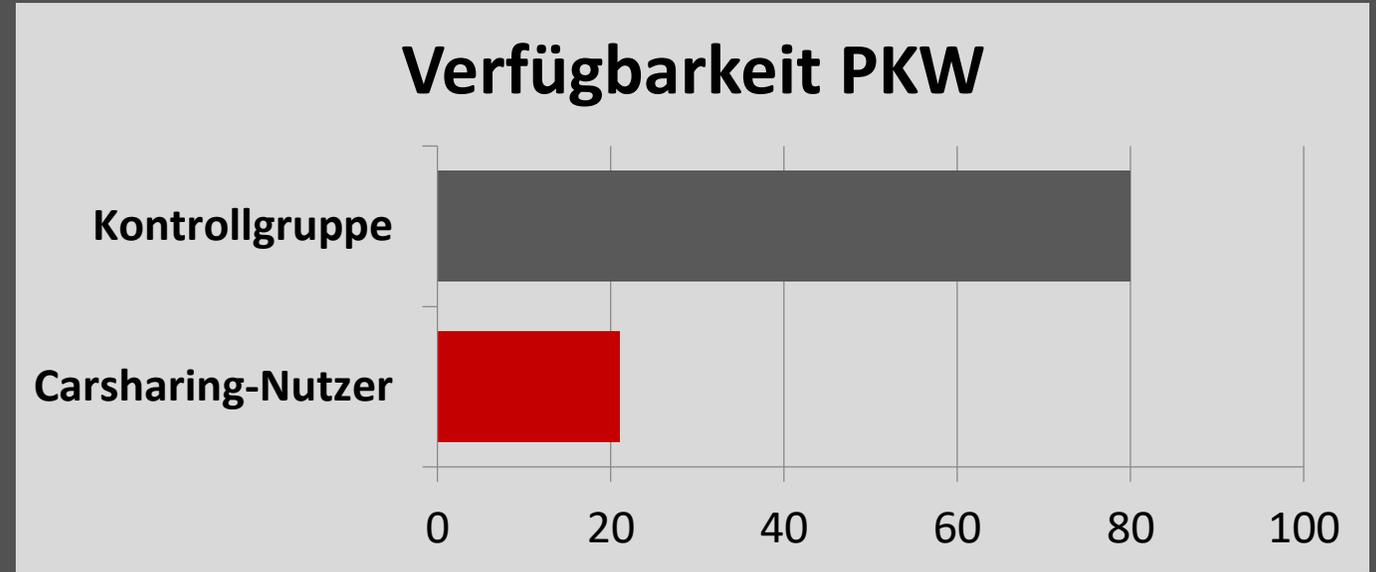
Carsharing: Alternative zum Autobesitz



Car-Sharing Stationen ,mobil.punktchen‘

Mobilitätsangebote...

Carsharing: Alternative zum Autobesitz



Jedes Carsharing Auto in Bremen

ersetzt **16** private Autos

Mobilitätsangebote...

Carsharing: Alternative zum Autobesitz



20.000+ Nutzer*innen
6.000+Autos ersetzt

gleiche Entlastung durch Parkgaragen würde
Investition von 100+ Mio € erfordern

Mobilitätsangebote...

Carsharing: Alternative zum Autobesitz

Parkplatzsuche? Nö!

Reifenwechsel? Nö!

Ich chille lieber und nutze Car-Sharing.

www.mobilpunkt-bremen.de

BREMEN ERLEBEN!

Udo

mobil.punkt

interreg North Sea Region SHARE-North

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Freie Hansestadt Bremen

Image !

Carsharing ist cool

Aufgaben

die Kommunikation
brauchen



Öffentliche Starterveranstaltung (27.02.2018):
Beispiele Schweden + Schweiz



Öffentliche Starterveranstaltung (27.02)
Austausch zu Problemen (Sammlung)

 **Problem**

Id. Nr. **3**

Thema/Titel
Zugeparkte Einmündung

Beschreibung
Für alle VerkehrsteilnehmerInnen ist es sehr unübersichtlich, gefahrlos in eine Straße einzubiegen.
Gilt im gesamten Gebiet

Bitte Rückkarte beachten →

 **Problem**

Id. Nr. **4**

Thema/Titel
Aufsitzeparken

Beschreibung
Gelbe sind zu geparkt
Straße wird sehr eng
Krankwagen etc. kommen schlecht durch
Gilt überall

Bitte Rückkarte beachten →



Die Entwicklung des Neuen Hulsberg-Viertels hat weitreichende Folgen für die benachbarten Strafen. Deshalb sollen Anwohner vorab zu Präferenzpunkten befragt werden. Quelle: Sunrise Bremen

Ein europäisches Modellquartier in Bremen

Mobilitätslösungen für Östliche Vorstadt im Blick – Sunrise-Projekt der EU finanziert die Forschung

VON LIANE JANA

Bremen. Die Östliche Vorstadt wird zum Modellquartier. Aus 36 Anträgen europaweit wurde Bremen als Partnerstadt für das Sunrise-Projekt der Europäischen Union ausgewählt. Die vier anderen Partnerstädte im Projekt sind das schwedische Malmö, das griechische Sorbunde sowie Budapest und voraussichtlich Jerusalem. Im Fokus stehen dabei innovative Mobilitätslösungen auf Quartarerebene, sagte Sunrise-Förderer von Senator für Umwelt, Bau und Verkehr auf der Sitzung des Rates der Östlichen Vorstadt am Dienstagabend.

Im nächsten Jahr soll der Teilentwurf des Quartars im Bereich Hulsberg fertig sein. Im Jahr darauf können die einzelnen Konzeptschritte in den Neubau einfließen. Auf dem Gelände, das dem frei wird, soll mit dem Hulsberg-Viertel ein neues Wohnquartier entstehen. Das neue Quartier erzeugt Verkehr, der sich auch auf die umliegenden Quartiere auswirkt. Wird schon seit längerer Zeit fordert unter anderem der Rat der Östlichen Vorstadt, auch die Quartiere im Umfeld des neuen Hulsberg-Viertels auf ihre Verkehrslast zu untersuchen und in die Planungen einzubeziehen. Gemeinsam soll jetzt Sunrise leisten. Vier Jahre werden dafür Zeit. Sunrise steht für „Sustainable Urban Neighbourhoods – Research and Implementation Support in Europe“ – freigelegt: nachhaltige Stadtquartiere europäische Unterstützung in Forschung und Anwendung.

„Wir arbeiten seit wenigen Monaten daran“, sagte Susanne Pöhlert. In seinen ersten Schritten soll ein Bestandsaufnahme in verschiedenen Straßen im Steinweg, Freyfeld, Hulsberg und in Peterswerder gemacht werden. Aufgenommen werden sollen die Straßensituation, der Preisdruck, der sich bei der Entwicklung des Quartars zeigt und bereits etablierte Organisationsformen wie beispielsweise Car Sharing, Fahrradhelpline oder temporäre Spielstraßen. Organisiert durch ein „Forum Stadtstrom“, will man auch mit den Anwohnern in einen Dialog treten. Anschließend sollen Lösungen entwickelt werden, worauf eine mögliche Umsetzung folgen wird, bevor das Gelände ausgewickelt wird. Bis April 2021 ist Zeit

„Das ist von Zeitfragen nicht angesprochen“, sagte Susanne Pöhlert. Welche Straßen genau zum Untersuchungsraum gehören, werde noch nicht fest. Damit alle an der Entwicklung des neuen Hulsberg-Viertels beteiligten Behörden einen regelmäßigen Austausch pflegen, sei es unter anderem ein Projektforum eingerichtet worden, in Pöhlert. Darin vertreten sind unter anderem das Katasteramt, die Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH (GEM), die das neue Hulsberg-Viertel entwickelt und vermarktet, sowie Bau und Ostwind Mitte/Östliche Vorstadt. Der Rat der Östlichen Vorstadt würde seinen Sprecher Steffen Böhm (Grüner), den stellvertretenden Sprecher Daniel de Ochoa (SPD) und Helmut Kesting (Linke) in den Projektkreis.

Das Europäische Union hat insgesamt vier Millionen Euro für das Sunrise-Forschungsprojekt zur Verfügung gestellt, etwa 450.000 Euro davon fließen nach Bremen.

Mehr über das Projekt ist im Internet unter www.strom-stadt.eu zu erfahren.

Großes Interesse an Mobilität

Mobilität ist ein großes Thema rund um das neue Hulsberg-Viertel in der Östlichen Vorstadt. Das zeigen auch die Ergebnisse von Bürgergesprächen im Bereich Hulsberg. Die Bürgerinnen und Bürger sind sehr interessiert an Mobilitätsangeboten wie Car Sharing, Fahrradhelpline und temporäre Spielstraßen. Die Ergebnisse der Gespräche sind im Bericht des Bürgerdialogs im Freien zu sehen. Die Bürgerinnen und Bürger sind sehr interessiert an Mobilitätsangeboten wie Car Sharing, Fahrradhelpline und temporäre Spielstraßen. Die Ergebnisse der Gespräche sind im Bericht des Bürgerdialogs im Freien zu sehen.

WESER KURIER

STADTTEIL-KURIER

Was Menschen bewegt

Teum des „Sunrise“-Projekts informiert und befragt Anwohner im Umfeld des Neuen Hulsberg-Viertels



Beim Bürgerdialog im Freien sind Anwohner im Umfeld des Neuen Hulsberg-Viertels zu Wort gekommen. Sie haben ihre Meinungen zu Mobilitätsangeboten und anderen Themen geäußert. Foto: Sunrise Bremen

Bürgermeinung ist gefragt

Verkehrsbehörde lädt zu Straßengesprächen rund um das Neue Hulsberg-Viertel ein

Die Bürgerinnen und Bürger sind gefragt. Die Verkehrsbehörde hat zu Straßengesprächen rund um das Neue Hulsberg-Viertel eingeladen. Die Gespräche sollen am 10. und 20. April stattfinden. Die Bürgerinnen und Bürger sollen ihre Meinungen zu Mobilitätsangeboten und anderen Themen geäußern. Die Ergebnisse der Gespräche sind im Bericht des Bürgerdialogs im Freien zu sehen.

SUNRISE-PROJEKT

Das Sunrise-Projekt ist ein europäisches Modellquartier in Bremen. Es soll innovative Mobilitätslösungen auf Quartarerebene erproben. Das Projekt wird von der Europäischen Union finanziert. Die Ergebnisse der Gespräche sind im Bericht des Bürgerdialogs im Freien zu sehen.

WeserReport

STADTTEIL-KURIER

ZEITUNG FÜR MITTE · ÖSTLICHE VORSTADT · HASTEDT

MONTAG, 16. APRIL 2018 | NR. 09 | MITTE



Beim Bürgerdialog im Freien sind Anwohner im Umfeld des Neuen Hulsberg-Viertels zu Wort gekommen. Sie haben ihre Meinungen zu Mobilitätsangeboten und anderen Themen geäußert. Foto: Sunrise Bremen

Bürgerdialog im Freien

Straßengespräche zum Verkehr beim Neuen Hulsberg-Viertel

VON MONIKA FELSING

Östliche Vorstadt. Es muss nicht immer ein Saal sein: Im europäischen Projekt „Sunrise“ wird der Bürgerdialog jetzt auf der Straße geführt. An zwei Straßenecken, um genau zu sein: Die ersten beiden Gelegenheiten zum Austausch über die „Entwicklung und Erprobung von nachhaltigen Mobilitätslösungen für die Umgebung des Neuen Hulsberg-Viertels“ gibt es am Dienstag, 10. April, an der Ecke St.-Jürgen-Straße und Feldstraße im Fesefeld und tags darauf, Mittwoch, 11. April, an der Ecke Brommplatz und Hoyaer Straße im Peterswerder. Von 15 bis 18 Uhr wartet das Projektteam der Verkehrsbehörde an seinem Stand darauf, sich mit Bürgerinnen und Bürgern über „die Verkehrssituation und den Straßenraum“ auszutauschen.

Es sollen „Straßengespräche“ in doppelten Sinnen werden, heißt es in der Ankündigung. „Das ist ein großer Schritt, um die Bürgerinnen und Bürger in den Dialog zu bringen.“

Das Projekt steht für eine intensive Bürgerbeteiligung, „die über die gesamte Projektlaufzeit durch verschiedenste Veranstaltungsformate und Aktionen ermöglicht werden soll“. Bürgerinnen und Bürger seien herzlich eingeladen, einen der Stände zu besuchen oder an der Online-Umfrage teilzunehmen. Näheres im Internet auf www.sunrise-bremen.de. Auf der Website werden



Beim Bürgerdialog im Freien sind Anwohner im Umfeld des Neuen Hulsberg-Viertels zu Wort gekommen. Sie haben ihre Meinungen zu Mobilitätsangeboten und anderen Themen geäußert. Foto: Sunrise Bremen

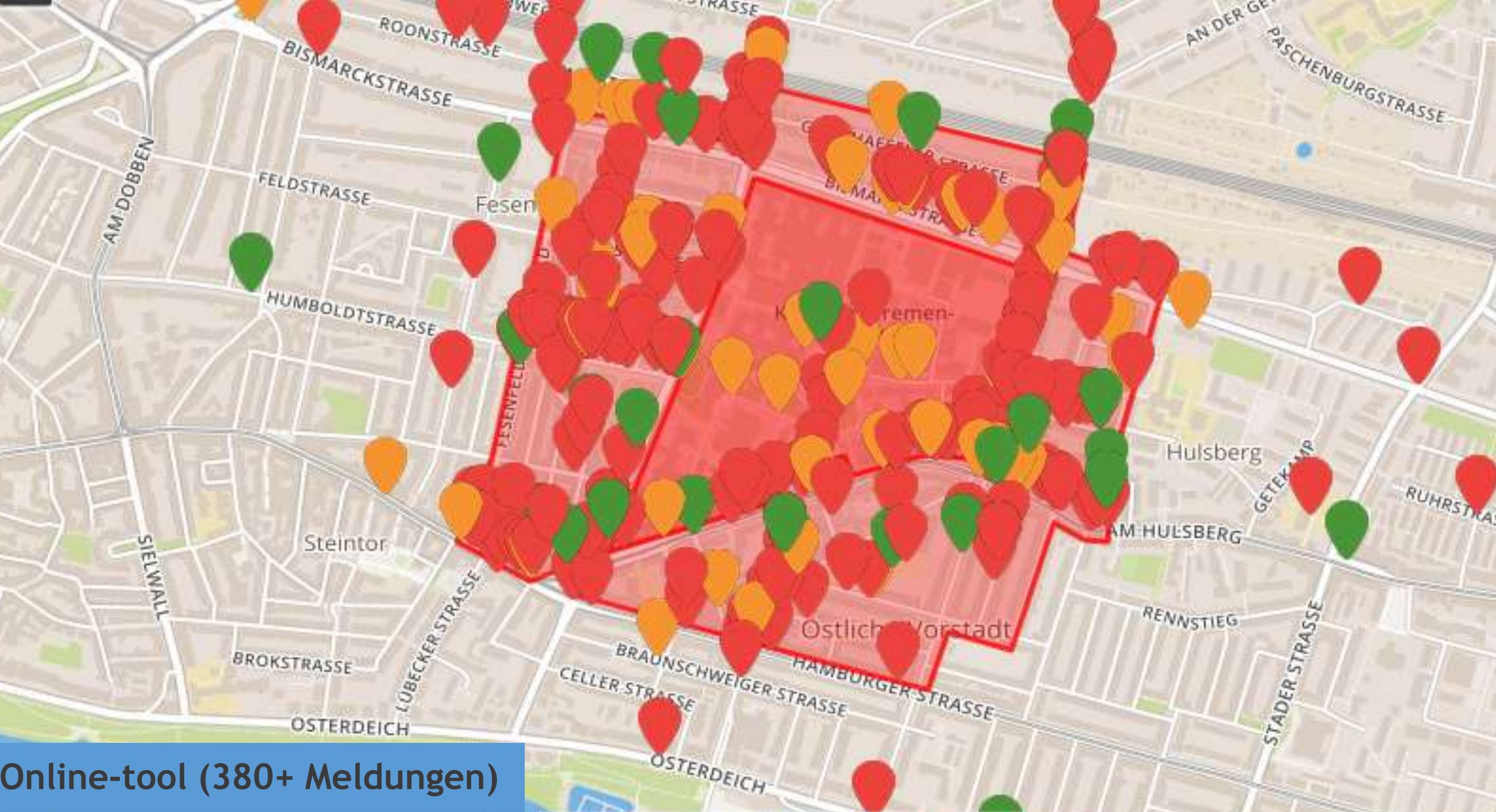
10 für S Socialism
Östliche Vorstadt werden...
Die Östliche Vorstadt...
Das Sunrise-Projekt...
Die Bürgerinnen und Bürger...
Die Ergebnisse der Gespräche...
Die Bürgerinnen und Bürger...
Die Ergebnisse der Gespräche...
Die Bürgerinnen und Bürger...
Die Ergebnisse der Gespräche...





Foto: KW Schlie / WeserReport





Online-tool (380+ Meldungen)

Gute Beispiele Ideen Probleme

Autoverkehr
Querungen
Parkdruck

Hindernisse_Gehweg illegales Unfallrisiko Parken ÖPNV
Kinderspiel

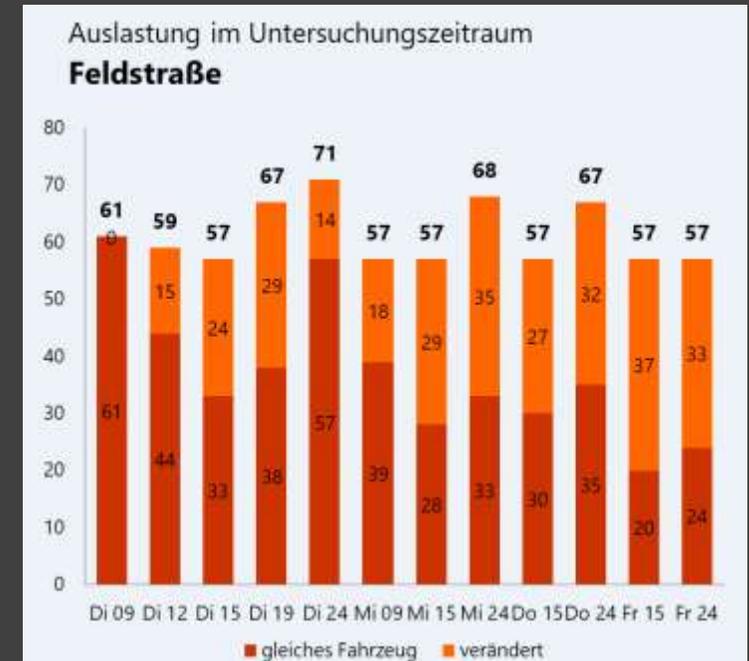
Wegeverbindungen Fahrradwege

Verhalten
Umweltqualität

Analyse Parken (Kfz+Rad)



26 % der geparkten Autos werden über 3 folgende Werkstage nicht bewegt (2019)





Präsenz vor Ort

Stimme der sonst nicht Gehörten



Initiative "Perspektivwechsel":
Rollstuhl- und Blindenparkour

Präsenz vor Ort



Straßenbegehungen zum Bewohnerparken

- 12 Termine für 20 Straßen, 180 Bürger:innen



Straßenrundgänge zum Bewohnerparken (09/19)





Beirat beschließt Bewohnerparken (10.9.19)



Bewohnerparken rückt näher

Beirat Östliche Vorstadt spricht sich für neues Mobilitäts- und Parkraumkonzept rund um Hulsberg aus

VON NATALIA HILCHAU

Hulsberg. „Ein wichtiges Projekt, das für ganz Bremen Vorbild sein kann.“ So bezeichnet Ortsamtsleiter Helmut Hartung das „Bürger-Projekt“, das die abschließende Mobilität und Straßenverengung in der Umgebung von Hulsberg „sinnvoll“ und „zweckmäßig“ sei. Die Ergebnisse auf der Sitzung des Beirates Östliche Vorstadt am Dienstag im Bürgerhaus Westertor sind vorgestellt worden. „Bewohnerparken ist möglich“, sagt Hilschwardt von der Gewerkschaft für Elektrotechnik, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnbau (SEKUMS), die Kriterien seien erfüllt. Es gebe einen erheblichen Parkdruck, der nicht nur an einzelnen Tagen besteht, es seien gute Parkplätze vorhanden und es gebe keine freien Parkkapazitäten im Umkreis von 500 Metern. Für Bewohnerparken anzusehen ist die Abfahrtsstraße, bei der die Befestigung des Parkraums und bei der Einlenkung des Straßenraums.

Die Stadt will hier es vorgezogen - die Bewohner eines Quartiers erhalten durch Zahlung einer Bearbeitungsgebühr von 30 Euro das Recht, ein Jahr lang in ihrem Bezirk parken zu dürfen. Auswertungen müssen dazu das Abstellen des Autos beinhalten. Mit Wirkung ab dem 1. September, der Einzelverantwortung der Überwachung von und dementsprechend eine Aufzeichnung des Personals. Als Pilotprojekt soll dabei der „Bürger-Projekt“ dienen. Die Umgebung des Neuen Hulsbergs wurde in vier Sektoren eingeteilt. Sektoren I umfasst dabei das Gebiet zwischen Hulsberg-Straße bis zur Hulsberg- und Hulsbergstraße bis zur Hulsberg-Straße. Sektoren II bis IV sind die Bereiche Hulsberg-Straße bis zur Hulsberg-Straße, Hulsberg-Straße bis zur Hulsberg-Straße und Hulsberg-Straße bis zur Hulsberg-Straße.

stetig schon verkehrsmäßig aufgestaute Parken gesteuert und Bewohnerparken und Gestaltung ermöglicht. Einleitend spricht sich der Beirat für die Einführung des Bewohnerparkens im Sektor I aus, „genauso nach aufgrund der Nähe zum Hulsberg-Brennstoff und zum Neuen Hulsberg-Quartier, das in absehbarer Zeit bebaut sein wird“. Das Bewohnerparken erschleie als geeignete Schutz, um das Parken von Anwohnern zu ermöglichen, heißt es. Zugleich würden damit positive Effekte für die Barrierefreiheit und Zugänglichkeit von Gebäuden und vor allem der Fußgängerfreundlichkeit sichergehen. Der Beirat sieht aber auch die Notwendigkeit einer verstärkten Verkehrsüberwachung. Grundsätzlich habe der Beirat aber ein Interesse daran, dass in Zusammenarbeit mit der Polizei ein Pilotprojekt für das Bewohnerparken mit entsprechender Überwachung ausgewiesen wird und handelt eine

konkretere Planung. Als mögliche Maßnahmen zur Eindämmung des illegalen Parkens rufen die Ortsamtsleiter folgende Vorschläge mehr Überwachung, mehr Markierungen und Zeichen. Außerdem (mehr) Gestaltung, mehr Fußgängerfreundlichkeit, Ausweisung des Verbotensbereichs von Laubbäumen und eine nachträgliche Platzanweisung. Die nächsten „letzte Meile“ könnte dann mit Laubbäumen erfolgen. Laubbäume könnten als Depot dienen. Hulsberg-Quartier soll geschlossen und generell die Aufenthaltsqualität erhöht werden, etwa durch Grünflächen, Begrünung und mehr Mobilität.

Markus Orten von der Planungswerkstatt Stadt und Verkehr (SMO) skizziert detailliert: Die Ergebnisse des März August an vier Tagen erheben Daten. Er kommt dabei zu dem Schluss, dass es sich um vier Sektoren (S1) zu planen ist. Die Auswahl zwischen 1184 privaten Stellplätzen und 2226 Stellplätzen an öffentlichen Bäumen. Da gehen demnach weniger Kfz-Zulassungen an öffentlichen und private Parkplätzen, wobei es auch die mehr als 500 falsch parken in öffentlichen Bäumen während des Untersuchungszeitraums hinweg.

„Einmaliger Straßensperren, eine verstärkte Fußgängerfreundlichkeit durch Fußgänger sowie Bewacherdienste und Parkanda, die nicht nur die Gegend kontrollieren – das Hulsberg-Quartier und die angrenzenden Quartiere sehen sich mit vielen Problemen konfrontiert. Das neue Hulsberg-Viertel sowie die zu erwartende Zunahme von unbefugtem Verparken durch das Kleinkar-Mittel werden die Problematik eher nicht einfacher werden lassen, wenn nicht bereits jetzt nach Lösungen gesucht wird.“

Das europäische Projekt „Sonder“ macht genau das und hat mittlere Befragungen an acht verschiedenen Standorten rund um die Hulsbergstraße die Probleme der Bewohner ermittelt und Lösungen erarbeitet. Die Probleme sind nicht nur, die das Team von Sonder ermittelt hat. Wenig Platz fürs Kinder spielen im öffentlichen Raum etwa, die Anbindung des ÖPNV, die Fahrradinfrastruktur und eine gute Barrierefreiheit. Und stets ein Dauerthema: Auton abstellen. Illegalen Parken steht da zunächst ein erstes Ziel, das in der Park- und Verkehrs-Extremum besteht. „Hier ist ein Projektanlass, wo werden auch lernen“, sagt Susanne Fiedelen (SEKUMS).

Weiterhin soll es auch Anwohnern ermöglicht werden, die ihre Fahrzeuge an den 20. September vorgegeben. Die Möglichkeit wird es mittlere Projektanlass und auf der Hulsberg-Straße gegeben.

Schon liegen ein Thema des Mobilität- und Parkraumkonzepts für das Neue Hulsberg-Viertel. Hier Susanne Fiedelen (links) und Stephanie Harms im April 2018 im Gespräch mit Anwohnern im Koll.

PHOTO: WESERKURIER

Umsetzung im Quartier



Umsetzung (Nov 20):
“wo und wo nicht parken”

Bezahlparken / Bewohnerparken



Geplant:

Gebührenhöhe für Bewohnerparken
Nach Fahrzeuglänge gestaffelt

Geltende Regeln ernst nehmen

Überwachung / Ahndung (Nov 20)



STADTEIL-KURIER

93 Verwarnungen am ersten Tag

Zum Auftakt des Alarkoerparkeins in der Gfiflichen Vestal: war der Ordnungsamt im Quartier unterwegs



Modellprojekt Nachhaltige Mobilität
SUNRISE
Bremen

Ausweichparkplatz



49,50 € / Monat
für Anwohner (500 m Radius)

Straßenraum

vorher



Wo sollen wir gehen?

Wo sollen wir parken?

1600 m Gehweg wieder voll nutzbar

ca 150 PKW weniger in den Straßen

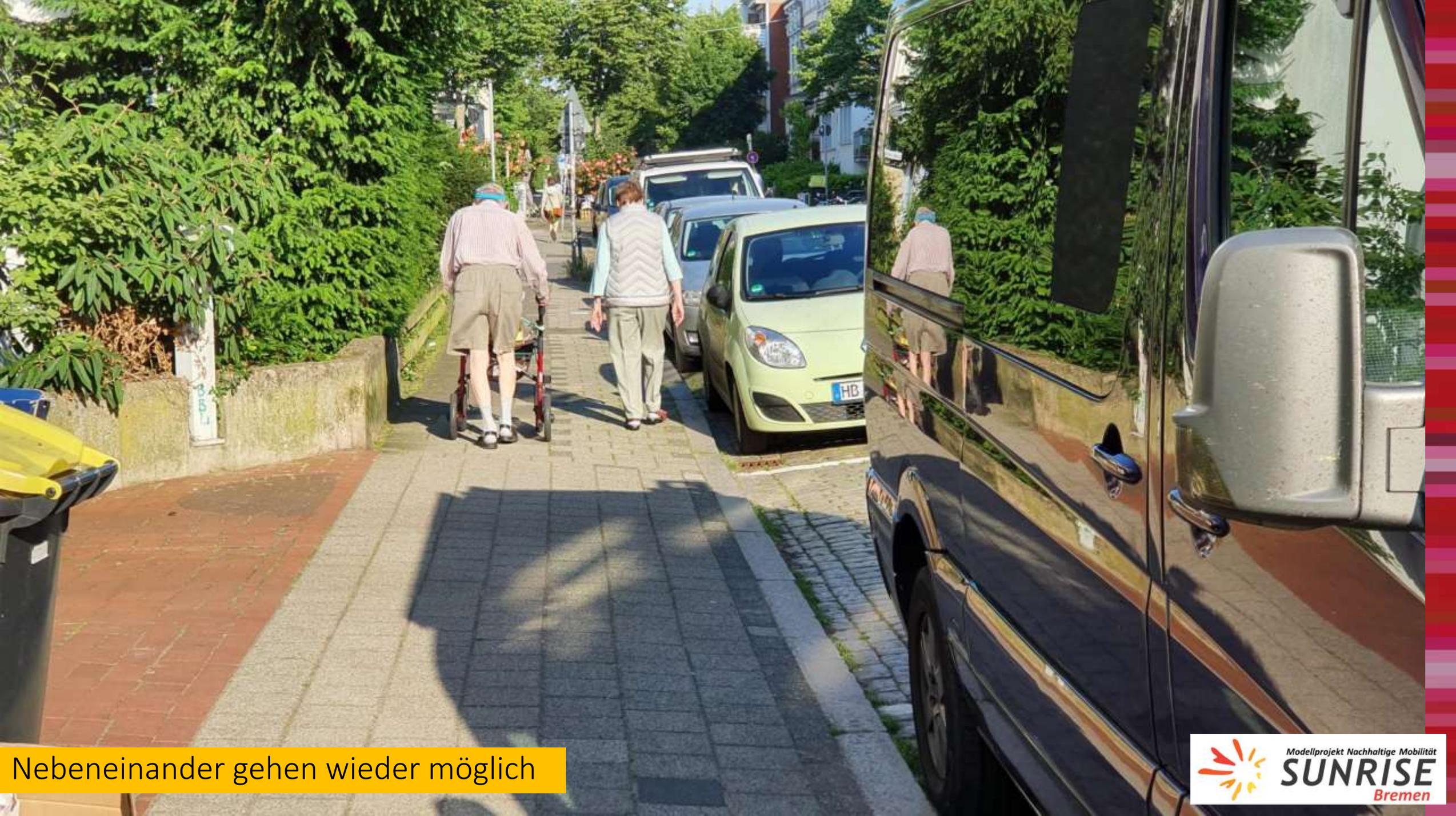
Straßenraum

vorher



nachher





Nebeneinander gehen wieder möglich

Aufgaben

die Konflikte offenbaren

Reaktionen

book.com/groups/mobilitaetsfrieden

E-Mail-Adresse oder H

Mobilitätsfrieden für Bremen Gruppe beitreten

Victoria Norton hat einen Link geteilt.
27. Februar um 01:00

Unsere Gruppe hat Flyer im Bewohnerparkgebiet verteilt! Wenn ihr gegen Dogmatismus und Bevormundung in Sachen Mobilität und für sinnvolle Lösungen seid, bitte hängt eure Flyer ins Fenster, mache ein Bild und schickt uns eure Fotos!
Denn wir wollen die Schweigespirale durchbrechen. Wir glauben nämlich nicht, dass die Mehrheit der Bevölkerung diese Maßnahme sinnvoll und zielführend findet. Leider traut sich kaum eine/r, zum Beispiel auf einer Beiratssitzung, zu äußern, weil die "Befürworter*innen" so heftig und bestimmend auftreten. Hier ein paar Links zum Thema Schweigespirale
<https://de.wikipedia.org/wiki/Schweigespirale>
https://www.theeuropean.de/_/interview-mit-norbert.../



THEEUROPEAN.DE
Interview mit Norbert Bolz - Viele haben Angst, ihre Meinung zu sagen | The European

8 2 Kommentare

Kommentieren Teilen

Februar 2021

Bewohnerparken Östliche Vorstadt = Mogelpackung

Haben Sie auch ständig Probleme einen Parkplatz zu finden, seitdem das „Bewohnerparken“ eingeführt wurde?

Wir auch.

Wir sind:

- Alleinstehende mit Kindern
- Familien
- Bürger/-innen mit Behinderungen
- junge Frauen
- Bürger/-innen mit Migrationshintergrund
- Berufstätige

alle Anwohner, die auf ein Auto angewiesen sind.



Wir haben den Versprechungen der Behörde geglaubt und fühlen uns getäuscht. Es sind 120 Parkplätze weggefallen. Nicht um Zugänge frei zu machen, oder Barrierefreiheit zu garantieren, sondern um das „SUNRISE“- Projektziel zu erfüllen.

Wir haben versucht, eine Kompromisslösung mit der Behörde zu besprechen und wurden arrogant abgewiesen. Nun haben wir eine Bürgerinitiative gegründet und organisieren uns. Meldet Euch. Gemeinsam sind wir stärker. BuengerOestlicheVorstadt@gmx.de

Denn es geht noch weiter.

Projekt Humboldtstrasse/ Feldstrasse

Die Humboldtstrasse soll dieses Jahr in 3 Schritten zur reinen Fahrradstrasse umgemodelt werden. In Stufe 3 wird sie ab Höhe Horner Strasse gesperrt.



Der Einbahnstrassenverkehr in der Feldstrasse wird teilweise kehrt (Fesenfeld → Horner/ Keplerstrasse → Horner). Der soll dann über die Horner- bzw. die Herderstrasse Richtung Bis-



Reaktionen



Mai 2021

Emotionale Diskussion zum Bewohnerparken im Viertel / Beirat fordert Ausdehnung



Wird angrenzende Parken auf dem Bürgerweg mit länger geduldet wird, ist in der Bewohnerparkzone keine Stelle.

Der kleine Östliche Vorort hat sich in den letzten Jahren zu einem der beliebtesten Wohngebiete in Bremen entwickelt. In diesem Viertel sind heute über 10.000 Menschen zu Hause. Die Bevölkerung wächst stetig, was zu einer zunehmenden Nachfrage nach Wohnraum führt. In der Zone 0, dem Kerngebiet des Viertel, ist die Parkplatzsituation angespannt. Die Bewohnerparkzone, die im Jahr 2017 eingeführt wurde, hat sich als wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation erwiesen. Allerdings ist die Zone 0 nicht groß genug, um den wachsenden Bedarf an Parkplätzen zu decken. Die Beiratsmitglieder fordern eine Ausdehnung der Bewohnerparkzone auf angrenzende Gebiete, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Diskussion ist emotional, da die Bewohner der Zone 0 befürchten, dass eine Ausdehnung zu einer Verringerung der Wohnqualität führen könnte. Die Beiratsmitglieder betonen jedoch, dass eine Ausdehnung notwendig ist, um die Lebensqualität in der Zone 0 zu erhalten.

Weserreport 14.02.23

Das Experiment in Zone 0



Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation.

Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation. Die Beiratsmitglieder fordern eine Ausdehnung der Bewohnerparkzone auf angrenzende Gebiete, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Diskussion ist emotional, da die Bewohner der Zone 0 befürchten, dass eine Ausdehnung zu einer Verringerung der Wohnqualität führen könnte. Die Beiratsmitglieder betonen jedoch, dass eine Ausdehnung notwendig ist, um die Lebensqualität in der Zone 0 zu erhalten.

Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation. Die Beiratsmitglieder fordern eine Ausdehnung der Bewohnerparkzone auf angrenzende Gebiete, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Diskussion ist emotional, da die Bewohner der Zone 0 befürchten, dass eine Ausdehnung zu einer Verringerung der Wohnqualität führen könnte. Die Beiratsmitglieder betonen jedoch, dass eine Ausdehnung notwendig ist, um die Lebensqualität in der Zone 0 zu erhalten.



Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation.

Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation. Die Beiratsmitglieder fordern eine Ausdehnung der Bewohnerparkzone auf angrenzende Gebiete, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Diskussion ist emotional, da die Bewohner der Zone 0 befürchten, dass eine Ausdehnung zu einer Verringerung der Wohnqualität führen könnte. Die Beiratsmitglieder betonen jedoch, dass eine Ausdehnung notwendig ist, um die Lebensqualität in der Zone 0 zu erhalten.

Weserreport 14.02.23

Pro und Contra hielten sich die Waage

In der Beiratsitzung wurde eine erste Zwischenbilanz zum Bewohnerparken gezogen



Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation.

In der Beiratsitzung wurde eine erste Zwischenbilanz zum Bewohnerparken gezogen. Die Beiratsmitglieder haben sich über die Auswirkungen der Bewohnerparkzone auf die Lebensqualität in der Zone 0 auseinandergesetzt. Die Diskussion war sehr lebhaft, da die Bewohner der Zone 0 befürchten, dass eine Ausdehnung der Bewohnerparkzone zu einer Verringerung der Wohnqualität führen könnte. Die Beiratsmitglieder haben jedoch betont, dass eine Ausdehnung notwendig ist, um die Lebensqualität in der Zone 0 zu erhalten. Die Beiratsmitglieder haben sich über die Auswirkungen der Bewohnerparkzone auf die Lebensqualität in der Zone 0 auseinandergesetzt. Die Diskussion war sehr lebhaft, da die Bewohner der Zone 0 befürchten, dass eine Ausdehnung der Bewohnerparkzone zu einer Verringerung der Wohnqualität führen könnte. Die Beiratsmitglieder haben jedoch betont, dass eine Ausdehnung notwendig ist, um die Lebensqualität in der Zone 0 zu erhalten.

In der Beiratsitzung wurde eine erste Zwischenbilanz zum Bewohnerparken gezogen. Die Beiratsmitglieder haben sich über die Auswirkungen der Bewohnerparkzone auf die Lebensqualität in der Zone 0 auseinandergesetzt. Die Diskussion war sehr lebhaft, da die Bewohner der Zone 0 befürchten, dass eine Ausdehnung der Bewohnerparkzone zu einer Verringerung der Wohnqualität führen könnte. Die Beiratsmitglieder haben jedoch betont, dass eine Ausdehnung notwendig ist, um die Lebensqualität in der Zone 0 zu erhalten.

Weserreport 14.02.23

STADTEIL-KURIER

ZEITUNG FÜR SCHWACHHAUSEN - HORN-LEHE - OBERNEULAND - BORGFELD
MITTE - ÖSTLICHE VORSTADT - HASTEDT
DONNERSTAG, 4. FEBRUAR 2021 | NR. 29 | NORDOST / MITTE

Für viele ein Gewinn an Lebensqualität

Befürworter des Bewohnerparkens melden sich im Vorfeld der Beiratsitzung am 9. Februar zu Wort



Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation.

Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation. Die Befürworter des Bewohnerparkens melden sich im Vorfeld der Beiratsitzung zu Wort. Sie betonen, dass eine Ausdehnung der Bewohnerparkzone zu einer Verringerung der Wohnqualität führen könnte. Die Befürworter betonen jedoch, dass eine Ausdehnung notwendig ist, um die Lebensqualität in der Zone 0 zu erhalten. Die Befürworter betonen, dass eine Ausdehnung notwendig ist, um die Lebensqualität in der Zone 0 zu erhalten.

Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation. Die Befürworter des Bewohnerparkens melden sich im Vorfeld der Beiratsitzung zu Wort. Sie betonen, dass eine Ausdehnung der Bewohnerparkzone zu einer Verringerung der Wohnqualität führen könnte. Die Befürworter betonen jedoch, dass eine Ausdehnung notwendig ist, um die Lebensqualität in der Zone 0 zu erhalten.

Weserreport 14.02.23

Weserreport 29.06.21

Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation. Die Befürworter des Bewohnerparkens melden sich im Vorfeld der Beiratsitzung zu Wort. Sie betonen, dass eine Ausdehnung der Bewohnerparkzone zu einer Verringerung der Wohnqualität führen könnte. Die Befürworter betonen jedoch, dass eine Ausdehnung notwendig ist, um die Lebensqualität in der Zone 0 zu erhalten.

Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation.

Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation. Die Befürworter des Bewohnerparkens melden sich im Vorfeld der Beiratsitzung zu Wort. Sie betonen, dass eine Ausdehnung der Bewohnerparkzone zu einer Verringerung der Wohnqualität führen könnte. Die Befürworter betonen jedoch, dass eine Ausdehnung notwendig ist, um die Lebensqualität in der Zone 0 zu erhalten.

Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation. Die Befürworter des Bewohnerparkens melden sich im Vorfeld der Beiratsitzung zu Wort. Sie betonen, dass eine Ausdehnung der Bewohnerparkzone zu einer Verringerung der Wohnqualität führen könnte. Die Befürworter betonen jedoch, dass eine Ausdehnung notwendig ist, um die Lebensqualität in der Zone 0 zu erhalten.

Weserreport 14.02.23

Weserreport 20.06.21

Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation. Die Befürworter des Bewohnerparkens melden sich im Vorfeld der Beiratsitzung zu Wort. Sie betonen, dass eine Ausdehnung der Bewohnerparkzone zu einer Verringerung der Wohnqualität führen könnte. Die Befürworter betonen jedoch, dass eine Ausdehnung notwendig ist, um die Lebensqualität in der Zone 0 zu erhalten.

Weserreport 14.02.23

Weserreport 15.02.21

Weserreport 14.02.23

HOHER DRUCK AUF FALSCHPARKER

Lebensqualität will mehr Regierbarkeit erhalten - 30 neue Stellen im Ordnungszweig geplant



Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation.

Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation. Die Befürworter des Bewohnerparkens melden sich im Vorfeld der Beiratsitzung zu Wort. Sie betonen, dass eine Ausdehnung der Bewohnerparkzone zu einer Verringerung der Wohnqualität führen könnte. Die Befürworter betonen jedoch, dass eine Ausdehnung notwendig ist, um die Lebensqualität in der Zone 0 zu erhalten.

Weserreport 13.06.21

Parkdruck sinkt nicht

Bewohnerparken im Viertel: Erwünschte Effekte und reduzierte Stellflächen heben sich auf



Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation.

Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation. Die Befürworter des Bewohnerparkens melden sich im Vorfeld der Beiratsitzung zu Wort. Sie betonen, dass eine Ausdehnung der Bewohnerparkzone zu einer Verringerung der Wohnqualität führen könnte. Die Befürworter betonen jedoch, dass eine Ausdehnung notwendig ist, um die Lebensqualität in der Zone 0 zu erhalten.

Die Zone 0 ist ein Experiment, um die Parkplatzsituation zu verbessern. Die Bewohnerparkzone ist ein wirksames Instrument zur Regulierung der Parkplatzsituation. Die Befürworter des Bewohnerparkens melden sich im Vorfeld der Beiratsitzung zu Wort. Sie betonen, dass eine Ausdehnung der Bewohnerparkzone zu einer Verringerung der Wohnqualität führen könnte. Die Befürworter betonen jedoch, dass eine Ausdehnung notwendig ist, um die Lebensqualität in der Zone 0 zu erhalten.

Weserreport 14.02.23

Weserreport 04.02

Weserreport 14.02.23

Augenmaß



Jürgen Theiner
über aufgesetztes Parken

Wohl selten hat es in Bremen ein Gerichtsurteil gegeben, das so unmittelbare Folgen für so viele Menschen mit sich bringt. Die Aufforderung des Verwaltungsgerichts an die Behörden, das aufgesetzte Parken nicht mehr zu tolerieren, erzeugt Handlungsbedarf insbesondere in den innenstadtnahen Wohnquartieren. Würde man den Richterspruch konsequent umsetzen, wären über Nacht Zehntausende Parkplätze verschwunden.

Allerdings lösen sich damit ja nicht gleichzeitig Zehntausende Autos in Luft auf. Insofern darf man wohl fragen, ob nicht auch ein Gericht gehalten ist, sich mit seinen Urteilen halbwegs am Machbaren zu orientieren. Ein schnelles Aus für das aufgesetzte Parken wäre absolut realitätsfern – zumindest solange weder alternative Abstellmöglichkeiten noch ein ausreichend ausgebautes und attraktives Nahverkehrsangebot zur Verfügung stehen. Wer jetzt anfängt, die Laternenparker zu drangsaliieren, gefährdet eher die Bereitschaft zur Verkehrswende. Gefragt ist eine Lösung mit Augenmaß, kein brachiales Durchgreifen.

Bericht Seite 9

juergen.theiner@weser-kurier.de

12.11.21

FREITAG
12. NOVEMBER 2021

BREMEN

„Kulturkampf“ um aufgesetztes Parken

Anwohner aus drei Wohnstraßen klagen vorm Verwaltungsgericht gegen die Stadt

VON JÜRGEN THEINER

Bremen. Es geht um Grundsätzliches in einem Prozess, der am Donnerstag vor dem Verwaltungsgericht begonnen hat. Um die Balance zwischen den Rechten von Autofahrern und Fußgängern. Und letztlich um die Frage, wo eigentlich viele tausend Autos bleiben sollen, wenn es mal vorbei sein sollte mit der Duldung des aufgesetzten Parkens in vielen Bremer Wohnstraßen.

Prozessgegner sind die Stadtgemeinde Bremen und eine Gruppe von Anwohnern dreier Wohnstraßen in Findorff (Timmersloher Straße), der Neustadt (Biebricher Straße) und dem Viertel (Mathildensstraße). Die Kläger verlangen, dass die Verkehrsbehörde gegen Autofahrer einschreitet, die ihre Fahrzeuge zum Teil auf der Straße, mit der Befahrerseite aber auf dem Fußweg – also aufgesetzt – parken. Auf dem Gehweg bleibe zu wenig Raum für Fußgänger und spielende Kinder übrig, argumentieren die betroffenen Hauseigentümer, die sich für das Gerichtsverfahren zusammengefunden haben.

Einer von ihnen ist Hubertus Baumeister. Der Rechtsanwalt aus der Mathildensstraße ärgert sich schon seit vielen Jahren über die Zustände vor seiner Haustür. 2016 trat er an das Amt für Straße und Verkehr (ASV) heran, eine Behörde, die zum Ressort von Verkehrsensatorin Maike Schaefer (Grüne) gehört. Doch dort machte man ihm keine Hoffnung auf Besserung. Das aufgesetzte Parken sei zwar anerkanntermaßen unzulässig und eine Ordnungswidrigkeit. Dieser Umstand allein erzwingt jedoch noch kein Einschreiten der Behörde, es gebe Ermessensspielräume. In einem letzten Bescheid vom Mai 2019 lehnte es das Amt für Straße und Verkehr ab, beispielsweise Halteverbotsschilder in der Mathildensstraße aufzustellen und so der Straßenverkehrsordnung Nachdruck zu verleihen.

„Rechte der Fußgänger eingeschränkt“

Nun reichte es Baumeister, er und seine Mitstreiter beschritten den Rechtsweg. Vor der 5. Kammer des Verwaltungsgerichts wurde der Sachverhalt am Donnerstag ausgiebig erörtert. Die Kläger argumentierten dabei nicht nur juristisch, sondern auch politisch.



Darüber wird vor Gericht gestritten: Aufgesetztes Parken in der Mathildensstraße.

FOTO: CHRISTINA KUHAUPT

Spielraum auf Null zu reduzieren, wie es die Kläger für richtig halten, sei nur schwer vorstellbar. Schließlich seien die Gehwege trotz aufgesetzten Parkens noch benutzbar, wenn auch eingeschränkt.

Gut zwei Stunden lang wurden die Standpunkte zwischen den Prozesspartnern ausgetauscht, dann machte die Vorsitzende der Kammer, Melke Jörgensen, diesen Vergleichsvorschlag: Die Straßenverkehrsbehörde stellt in den drei betroffenen Straßen für ein halbes Jahr Halteverbotsschilder auf

den von ihm geführten Rechtsstreits gegen die Stadtgemeinde bewusst. „Es geht um einen Kulturkampf“, spitzt er den Sachverhalt zu. Manche Autofahrer seien der Meinung, ihnen werde ein Menschenrecht genommen, wenn sie zur Einhaltung der Stra-

ßenverkehrsordnung angehalten werden. Solches Denken müsse überwunden werden. Er und seine Mitstreiter seien gewillt, den Konflikt durch die Instanzen zu tragen. Wenn nötig, bis zum Bundesverwaltungsgericht.

ANZEIGE

Dauerhaftes Gehwegparken:

Überwachung Opportunitätsprinzip
(Ordnungsbehörde)

Kein Entscheidungsermessen
der Verkehrsbehörde: muss geeignete
Maßnahmen ergreifen

Auswahlmessen der Verkehrsbehörde

Berufung beider Seiten

01.03.22

Parkraum wird knapp

Verkehrsbehörde will Urteil zu aufgesetztem Parken rasch umsetzen – Mäurer bremst

VON JÜRGEN TREINER

Bremen. Wie soll es nach dem jüngsten Verwaltungsgerichtsurteil zum aufgesetztem Parken für viele Tausend Bremer Autobesitzer weitergehen? An diesem Dienstag treffen sich Innensenator Ulrich Mäurer (SPD) und Verkehrssenatorin Maike Schaefer (Grüne), um über Konsequenzen aus dem Richterspruch zu beraten. Wie berichtet, hatte das Verwaltungsgericht vor wenigen Tagen die Verkehrsbehörde im Grundsatz dazu verpflichtet, gegen das aufgesetzte Parken auf Gehwegen einzuschreiten. Bei der Wahl der Mittel gebe es allerdings einen Ermessensspielraum. Die Innenbehörde sieht das Urteil kritisch. Dessen strikte Umsetzung wäre nach Mäurers Einschätzung realitätsfern.

Weshalb spitzt sich der Konflikt zu?

Dass der Umgang mit öffentlichem Parkraum zu einem politischen Großkonflikt werden könnte, zeichnet sich bereits seit einiger Zeit ab. In einem Pilotbezirk im Viertel hatte die Verkehrsbehörde im November 2020 eine Bewohnerparkregelung in Kraft gesetzt. Dort erhalten nur noch Anwohner gegen eine Jahresgebühr eine Parkberechtigung für ihren Wagen. Fremdparker müssen an aufgestellten Automaten ein Ticket ziehen. Im gleichen Zuge reduzierte die Behörde die Zahl der Parkplätze, indem sie die lange tolerierte, aber laut Straßenverkehrsordnung (STVO) rechtswidrige Praxis des aufgesetzten Parkens beendete. Wie viele Stellplätze dadurch im sogenannten Sunrise-Quartier verloren gingen, ist strittig – die Zahlen schwanken zwischen 120 und 200.

Dies war jedoch nur ein Anfang. Denn die Behörde plant, mittelfristig in allen innenstadtnahen Quartieren das „STVO-konforme Parken“ durchzusetzen, wie es in einem Papier heißt, über das der WESER-KURIER bereits im Sommer berichtete. Viele Autofahrer, die bisher ihr Fahrzeug halb auf der Straße, halb auf dem Gehweg parken, müssten sich dann etwas anderes einfallen lassen.

Welche Dimension hat das Problem?

Nach überschlägigen Schätzungen der Verkehrsbehörde sind derzeit im Bremer Straßenraum rund 50.000 Fahrzeuge aufgesetzt und damit illegal geparkt. Das ist ungefähr ein Fünftel des Gesamtbestandes. Legale Ausweichparkplätze sind rar. Als ein Instru-



Aufgesetztes Parken in einer Findorffer Wohnstraße. Der verbleibende Fußweg ist schmal – und jede Tür ein Risiko.

FOTO: FRANK THOMAS KOCH

ment zur Beschaffung wohnortnaher Abstellplätze gilt der Bau sogenannter Quartiersgaragen auf geeigneten Grundstücken in den Stadtteilen. Doch bisher existieren erst fünf solcher Einrichtungen in der Regie der Bregpark. Und konkret in der Planung sind derzeit keine zusätzlichen. Lediglich eine Erweiterung der Quartiersgarage Lübecker Straße (Viertel) ist in Prüfung.

Investoreninteresse gibt es zudem an einem Grundstück im Bereich Admiralstraße. Dass Quartiersgaragen kein vollwertiger Ersatz für 50.000 wegfallende Gehweg-Parkplätze sein können, ist unstrittig. Das wird schon anhand der finanziellen Größenordnung klar. Bei rund 40.000 Euro Kosten pro Stellplatz ergäbe sich ein Investitionsvolumen von circa zwei Milliarden Euro.

Wie geht die Politik damit um?

Verkehrssenatorin Schaefer und Innensenator Mäurer gehen mit konträren Haltungen in ihr Spitzengespräch. Schaefer sagte dem WESER-KURIER, ihr Haus habe bisher den Kurs verfolgt, „mit Maßnahmen wie Bewohnerparken, Carsharing-Angeboten, Ausbau des ÖPNV, Stärkung des Radverkehrs und weiteren Werkzeugen den Parkdruck in den Quartieren sukzessive abzubauen“.

Das Urteil des Verwaltungsgerichts ver-

SENAT STREICHT 50 PROZENT FLÄCHEN, ANWOHNER KLAGEN

Die Not im Parkverbot



Klaus Kellner (73), Astrid (61), Ian Hager-Guthrie (63) und Hilde Kohake (68, v. l. n. re.). Die Initiative „Mobilitätsfrieden für Bremen“ hat schon über 2000 Anhänger

Foto: Verena Hornung

08.04.22

WESER KURIER

„Wir nennen das kalte Enteignung“

Klaus Kellner fordert Übergangsfristen beim aufgesetzten Parken – welche Alternativen er sieht



Klaus Kellner (75) hat 1988 den nach ihm benannten Bremer Verlag gegründet, dessen Leitung er Anfang 2020 abgab. Sein Engagement zum Thema Parkplätze begann kurz danach.

Herr Kellner, Ihre Initiative nennt sich „Mobilitätsfrieden für alle Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer“. Sind die drei Genannten denn im Krieg?

Klaus Kellner: Den Konflikt forciert eher die grüne Verkehrsministerin gegen die Autobesitzer mit ihren Versuchen, von jetzt auf gleich mittels Zwangsmaßnahmen die Zahl der Parkplätze in den Wohnquartieren zu reduzieren. Vor allem, dass nun jeder, der aufgesetzt parkt, plötzlich illegal handeln soll, betrachten wir als unverhältnismäßig. Wo sollen die Leute denn parken? Wenn man das abschaffen möchte, muss man meines Erachtens auch Alternativen anbieten. Dafür zu sorgen, wäre die Aufgabe der Verkehrsbehörde, was aber konsequent ignoriert wird. Stattdessen gibt es die Botschaft der Grünen, man solle sein Auto abschaffen. Wir nennen das kalte Enteignung.

Aufgesetztes Parken verstößt an vielen Stellen schon immer gegen die Straßenverkehrsordnung. Das ist nicht plötzlich illegal geworden. Warum ist das so ein großes Problem?

Das aufgesetzte Parken wurde in der Vergangenheit nicht nur billigend toleriert, sondern durch die Art der Randbefestigung der Bürgersteige sogar gefördert. Das plötzlich durch Verbote und die Mogelpackung Bewohnerparken zu verbieten, ist nicht klug gehandelt. Wir sagen ja gar nicht, dass man es nicht ändern kann, aber es muss eine jahrelange Übergangszeit geben, solange noch nicht genügend Alternativen vorhanden sind.

Was sind denn aus Ihrer Sicht mögliche Alternativen?

Mit dem entsprechenden Verkehrszeichen kann die Behörde das aufgesetzte Parken überall dort legalisieren, wo die Straßen breit genug sind. Wir halten außerdem Quartiersgaragen für eine gute Sache. Die Senatorin und Funktionäre aller Parteien sprechen viel über die Hürden für solche Garagen, hinsichtlich der Standorte und Investoren. Ich halte das für vorgeschoben. Es gibt Metallgaragen, die sich ohne großen Aufwand vergleichsweise schnell errichten lassen. Und wir haben doch einen Investor dafür: Die Brepark als städtische Gesellschaft. Dort ist die Verkehrsministerin über ihren Staatsrat sogar im Vorsitz des Aufsichtsrats vertreten. Wenn man das wirklich will, kann man damit Lösungen für die Quartiere aufbauen. Am Dobben zwischen Ernst-Glässel-Straße und Eduard-Grünow-Straße gibt es sogar eine große städtische Fläche, auf der Platz für eine solche Hochgarage für den Bereich Mitte und der Östlichen Vorstadt wäre. Unten könnten Lasten- und normale Fahrzeuge.



Aufgesetztes Parken in den Wohnquartieren wurde lange toleriert, obwohl es vielfach schlicht verboten ist.

FOTOS: ARCHIVWAUHAUPT

schen Quartiersgarage und der eigenen Wohnung zu weit sind. Würden diese Garagen ausreichend genutzt?

Ich meine, es ist eine üble Unterstellung, ständig zu behaupten, die Probleme rührten daher, weil jeder vor seiner Haustür parken will. Natürlich würde man das gerne, aber das funktioniert seit vielen Jahren nicht mehr. Ein paar Hundert Meter zwischen Wohnung und Parkplatz sind doch Alltag, schon ohne die Quartiersgaragen. Das wird man hinnehmen müssen, am Ende leben wir eben in der Stadt.

Ein Ziel des Senats ist eine autofreie Innenstadt und insgesamt weniger Raum für das Auto, ob nun fahrend oder stehend. Daraus resultieren ja die von Ihnen kritisierten Vorhaben. Stimmen Sie prinzipiell mit diesem Ziel überein und finden nur die gewählten Mittel falsch oder lehnen Sie das Ziel grundsätzlich ab?

Wir positionieren uns als Bürgerinitiative nicht zu diesem Thema. Es gibt von uns keine Stellungnahme zur autoarmen Innenstadt. Wir belassen uns derzeit punktuell mit der Frage, wo wir künftig etwa im Viertel, in

Denn Quartiersgaragen werden den Menschen mit kleineren Einkommen nichts nützen, wenn ein Stellplatz dort über 50 Euro pro Monat kosten sollte. Daher auch die Forderung, dass hier kein privater Investor zum Zuge kommt, sondern die städtische Brepark.

Wer ist eigentlich „wir“ bei Ihrer Initiative Mobilitätsfrieden?

Entstanden ist das Anfang 2020 aus der Facebook-Gruppe „Mobilitätsfrieden in Bremen“, die es weiterhin gibt. So haben sich Menschen zusammengefunden, die sich mit unterschiedlichen örtlichen Schwerpunkten in der Stadt parallel engagieren. Die Initiative „Mobilitätsfrieden für alle Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer“ hat den Fokus auch auf die übrigen Verkehrsteilnehmer erweitert. Insgesamt erreichen wir ein Netzwerk von rund 2000 Personen.

Und daraus finden sich dann auch die Mitstreiter, die zum Beispiel Ihre Flugblätter verteilen?

Für die Verteilung in die Briefkästen im Frühsommer 2021 haben Mitstreiter und cr-

Autos in der Östlichen Vorstadt geklemmt.

Und wer bezahlt das?

Druck und Verteilung habe ich privat finanziert. Anders als zum Beispiel der Verein Autofreier Stadtraum des grünen Bürgerschaftsabgeordneten Ralph Saxe, der 180.000 Euro als Spende von einer Stiftung erhalten hat.

Was fordern Sie denn konkret für Radfahrer und Fußgänger?

Es gibt Beispiele extrem schlechter Radwege in Bremen, denken Sie etwa an die Schubertstraße zwischen Wachmann- und Georg-Gröning-Straße in Schwachhausen. Ein Beispiel gefährlicher Verkehrslenkung zu Ungunsten der Radler ist die Horner Straße zwischen Bismarck- und Feldstraße. Dort geraten Auto- und Radfahrer stetig in Konflikte, sobald sie sich begegnen. Das haben die vorherigen Senatoren baulich verursacht, aber Frau Schaefer tut nichts dagegen. Wir sprechen uns außerdem für intelligent platzierte Radständer in engen Straßeneinmündungen aus, die das Parken verhindern, sodass Müllfahrzeuge oder Feuerwehren in den Wohn-

SPD-Arbeitskreis will Parkplätze stufenweise verringern

Neuer Vorschlag bei Unterbezirksparteitag: Stufenkonzept und Quartiersgaragen gegen aufgesetztes Parken

VON FRANK HETHEY

Bremen. Mit einem Stufenkonzept wollen SPD-Klimaschützer die festgefahrene Situation beim aufgesetzten Parken wieder in Gang bringen. Die Idee: Nicht auf einen Schlag, sondern nach und nach sollen in bestimmten Straßenabschnitten der sechs citynahen Stadtteile die Parkplätze verringert werden. Als Ausgleich wird der Bau von Quartiersgaragen vorgeschlagen. Damit soll eine „gangbare und ordnungsgemäße Lösung“ nach dem Urteil des Verwaltungsgerichts erreicht werden. Das Gericht hatte im Februar klargemacht, dass die Verkehrsbehörde gegen aufgesetztes Parken vorgehen müsse.

Eingebracht hat den Antrag der Arbeitskreis Klimaschutz auf dem Parteitag des Unterbezirks Bremen-Stadt am Sonnabend (wir berichteten). Die Antragsteller räumen der Berufung des Senats gegen das teilweise Parken auf Gehwegen keine Erfolgsaussichten ein. **Es ist absehbar, dass ordnungswidriges Parken schon bald nicht mehr geduldet werde.** Bei den Vorschlägen gehe es nicht darum, Autofahrer zu drangsalieren. Vielmehr wollen die Antragsteller Lehren aus dem „Sunrise“-Projekt in der Östlichen Vorstadt ziehen.

Nach Vorstellung der SPD-Klimaschützer sollen zunächst maximal 20 Parkplätze in einem Aktionsfeld gestrichen werden. Etwa so, dass in jeweils vier Straßen eines Aktionsfeldes fünf Parkplätze verschwinden. Nach vier Monaten sind dann weitere 20 Park-

plätze in dem Aktionsfeld an der Reihe. Auf diese Weise sei innerhalb von drei bis fünf Jahren ein Parken realisierbar, das der Straßenverkehrsordnung entspreche.

Alternativen diskutieren

Der Vorsitzende des Unterbezirks, Falk Wagner, teilt die Stoßrichtung des Antrags. Unstrittig sei, dass Barrierefreiheit und Rettungssicherheit gewährleistet sein müssten. Allerdings plädiert er dafür, auch noch andere Konzepte in Augenschein zu nehmen. Als Beispiel nennt er die jüngsten Gutachter-Vorschläge für den Umgang mit Parkraum in Findorff (wir berichteten). „Wir müssen eine Lösung anstreben, die für Autofahrer

keine Zumutung ist.“ Deshalb sei der Antrag an die Bürgerschaftsfraktion überwiesen worden. Mit den Ortsvereinen sollen weitere Alternativen diskutiert werden.

Der Antrag der SPD-Klimaschützer sieht vor, das Stufenkonzept in Abstimmung mit den Beiräten in den innenstadtnahen Quartieren der Stadtteile Neustadt, Walle, Mitte, Findorff, Schwachhausen und Östliche Vorstadt umzusetzen. Und zwar gleichzeitig – aber in sich nicht beeinflussenden Aktionsfeldern. Die betroffenen Autofahrer sollen durch Beschilderung, Information in den Medien sowie Zettel an den Scheibenwischern in Kenntnis gesetzt werden. Begleitend soll die Verkehrsüberwachung aufklären und kontrollieren.

Für den Bau von Quartiersgaragen soll der Senat bis Herbst 2022 unter Mitwirkung der Beiräte ein Konzept entwickeln. Bestehende Quartiersgaragen könnten aufgestockt, Garagenhöfe oder halböffentliche oder private Parkplätze als Quartiersgarage umgebaut werden. Mögliche Flächen sehen die Klimaschützer auch in leer stehendem Gelände von Autohäusern oder Banken. Infrage kämen auch Abriss oder Umbau von Bunkern. Die Zielperspektive: Ausschreibung der ersten Garagen Anfang 2023.

Die Quartiersgaragen sollen aber nicht einfach nur Parkmöglichkeiten für Autos bieten. Den Antragstellern schwebt ein moderner Mobilitätspunkt mit Lade-Infrastruktur, Car-, Lastenrad- und Roller-Sharing vor. Innerhalb der nächsten zehn Jahre sollen die Quartiersgaragen „möglichst flächendeckend und gleichzeitig“ in den Stadtteilen entstehen. Damit das schnell und kostengünstig passiert, seien städtische Grundstücke ins Auge zu fassen. „Insbesondere bei größeren Um- und Neubauten in den Quartieren sind Quartiersgaragen künftig mit einzuplanen.“

Mit der Forderung nach Quartiersgaragen greifen die Antragsteller eine Anregung der Bürgerinitiative „Mobilitätsfrieden für Bremen“ auf. „Wir brauchen längere Übergangszeiten und Alternativen zum Parken in den Straßen, wie etwa Quartiersgaragen“, sagt Klaus Kellner, einer der Initiatoren. Das Verkehrsressort prüft mögliche Standorte, weist aber auf Schwierigkeiten bei der Suche nach Standorten und Investoren hin.



FOTO: CHRISTINA KUHAUPT

Der SPD-Arbeitskreis Klimaschutz unterbreitet neue Ideen, um aufgesetztes Parken zu verhindern.

Mäurer will den „Parkfrieden“

Innensenator legt Positionspapier zum ruhenden Verkehr vor – Grüne sind verstimmt



Die Brandtstraße in Alt-Findorff. In dieser engen Straße dürfte es mit dem beidseitigen aufgesetzten Parken bald vorbei sein.

FOTO: FRANK THOMAS KOCH

VON JÜRGEN THEINER

Bremen. Die Debatte um die Neuordnung des Parkraums in den innenstadtnahen Stadtteilen geht in die nächste Runde. Innensenator Ulrich Mäurer (SPD) hat ein entsprechendes Positionspapier verfasst. Es skizziert Lösungen für Alt-Findorff, die im Grundsatz auch auf andere Quartiere übertragbar wären. Mäurer nimmt für sich in Anspruch, den Belangen aller Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden. Einerseits soll das aufgesetzte Parken auf dem Bordstein zu-

nisse in den Wohnquartieren in den Mittelpunkt rückt. Dazu gehöre es, „nicht auf einen Schlag übermäßig viele Parkmöglichkeiten zu verhindern“.

Drei Grundsätze für den Straßenraum

Wie stellt sich Mäurer diese Lösung vor? Die Fachleute seiner Behörde haben das Quartier Alt-Findorff untersucht. Dieser Wohnstraßenbereich ist durch Eickedorfer Straße, Findorffstraße, Admiralstraße und Hemmstraße eingefasst. Rund 3400 Haushalte gibt es dort, etwa 1400 Kfz sind in der Regel in den

unterschreiten. Dann muss aber der gegenüberliegende Gehweg frei bleiben. Die Neuordnung soll durch Markierungen, Schilder und technische Einrichtungen begleitet werden.

Nach den Berechnungen der Innenbehörde würde die Umsetzung der Vorschläge rund 150 Stellplätze kosten. Die rigideren Vorstellungen der Verkehrsbehörde von Senatorin Maïke Schaefer (Grüne) zur völligen Abschaffung des aufgesetzten Parkens würden indes noch mehr Autos aus dem Quartier verbannen, nämlich rund 300. Das Kon-

renden Verkehrsressort gegeben hat. „Parkfrieden ist immer gut“, sagte Saxe. „Der sollte aber auch für die 56 Prozent der Haushalte gelten, die in Alt-Findorff kein Auto besitzen und zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind.“ Konkret moniert Saxe an Mäurers Konzept unter anderem, dass dort eine Gehwegbreite von nur 1,50 Metern akzeptiert wird. Dies widerspreche den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung, die Politik habe da kein Ermessen.

ANZEIGE

Kritik an aufgesetztem Parken

Bremen. Können in bestimmten Straßenabschnitten 1,50 Meter nutzbare Gehwegbreite reichen, wenn das Parken in den Wohnquartieren neu geordnet wird? Innensenator Ulrich Mäurer (SPD) hat diese Frage in seinem Positionspapier für Lösungen im Modellquartier Alt-Findorff bejaht. Ganz anders sieht das der Landesbehindertenbeauftragte Arne Frankenstein. In einer förmlichen „Stellungnahme zur geplanten Neuordnung des Parkens in den Quartieren“ pocht er auf eine „barrierefreie Gestaltung öffentlicher Wege, Straßen und Verkehrsanlagen“.

Laut Frankenstein benennt die Straßenverkehrsordnung zwar keine konkreten Maße, die für eine barrierefreie Nutzung von Gehwegen durch Behinderte gelten. Solche Vorgaben lassen sich aus seiner Sicht aber aus anderen Rechtsnormen herleiten. Beispielsweise nennt Frankenstein die UN-Behindertenrechtskonvention, das Bremische Behindertengleichstellungsgesetz und die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (Rast).

In der Kombination dieser und weiterer Vorschriften ergebe sich, „dass eine nutzbare Mindestbreite von Gehwegen von 1,80 Meter den Anforderungen für eine barrierefreie Teilhabe behinderter Menschen im Verkehrsraum dem derzeitigen Stand der Technik entspricht“. Nur so sei beispielsweise ein sicherer Begegnungsverkehr von Fußgängern mit Kinderwagen und Rollstuhlfahrern möglich. Die angestrebte Neuordnung des Parkens in den Quartieren sei insofern eine Chance, der Barrierefreiheit im Straßenraum Geltung zu verschaffen.

THE

- **Informationen** Anlass – Vermeiden des weißen Elefanten: es geht nicht nur um Parken: Fußgänger, Kinderwagen (Zwillingskinderwagen), Rollator, Rollstuhl, Müllauto, Feuerwehr
- Beteiligungsverfahren vor Ort in **Kleingruppen**: Rundgänge, Straßenstände können besser die Vielfalt an Meinungen abbilden
- **Klarer Rahmen**: StVO gilt überall – es waren keine Parkplätze, sondern angeeignete Flächen. Hydranten + „Verschlüsse“: sicherheitsrelevant
- Politik und Verwaltung muss auch **Gegenwind aushalten** können

- **Marktwirtschaft** beim Parken? Anreize für Quartiersgaragen (kein kostenfreies Parken im Umfeld)
- Ausbau **Carsharing** als Entlastungsmodul (mobil.pünktchen)
- **Ergänzende Sharing-Angebote** (Lastenrad, Bike-Sharing, e-Scooter)
- **E-Mobilität:** Ladepunkte verlangen **StVO-konformes Parken**



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

www.sunrise-bremen.de

www.bauumwelt.bremen.de

michael.glotz-richter@umwelt.bremen.de



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 635998

Mutig voran

beim Klimaschutz im Verkehr

Kurzimpuls AG1: Bewohnerparken und die Bestimmung der Gebührenhöhe

Ruben Joos und Bastian Wetzke Kompetenznetz Klima Mobil

06. Juli 2022, Kommunales Parkraummanagement: Von der Strategie zur Umsetzung

*Hintergrund und
Ausgangslage*

Herausforderung immer mehr Autos..

Problemfeld Parken:

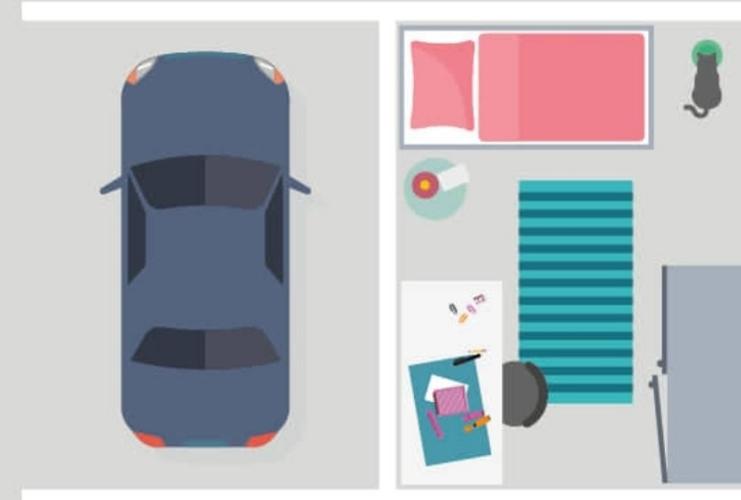
- Kraftfahrzeugbestand steigt seit Jahren kontinuierlich (**67,7 Millionen***; davon **48 Millionen Pkw im Jahr 2022**)
- Ein Auto parkt etwa **23 Stunden** pro Tag
- In der Spitzenstunde sind nie mehr als **10 Prozent** der Fahrzeuge gleichzeitig unterwegs

*Kfz + Anhänger

Quellen: [WK o.j.](#); [KBA 2022](#); [MID 2017](#);

GROSSE PARKPLÄTZE

Ein Parkplatz ist mindestens **12 Quadratmeter** groß. Damit ist er größer als viele Kinderzimmer.



Quelle: recht.nrw.de, eigene Berechnung Infografik: vcd.org
Layout: weareplayground.com

Herausforderung volle Städte und leere Parkhäuser und Garagen..

- Parkhäuser und Tiefgaragen sind nur **selten** vollständig ausgelastet
- Unzureichende Nutzung von privatem Parkraum
 - **Zweckentfremdung von Garagen** (häufig Lagerraum und Auto wird im Straßenraum kostenlos abgestellt)
- Parkgebühren auf öffentlichen Parkständen in der Regel **deutlich günstiger** als in öffentlich zugänglichen Parkieranlagen (insbesondere für BewohnerInnen)
 - Dadurch falsche Anreizstruktur und kaum Steuerungswirkung
 - Parkhäuser sind nur attraktiv bei einer gleichzeitigen Bewirtschaftung der öffentlichen Parkstände (gesamtstädtisches Bewirtschaftungskonzept)



***Einführung
Bewohnerparkgebühren***

Was ist Bewohnerparken?

Bewohnerparken ist eine Sonderparkberechtigung für Bewohnende und in StVO und VwV-StVO geregelt

„Die **Straßenverkehrsbehörden** treffen ... die notwendige Anordnung im Zusammenhang mit der Kennzeichnung von Parkmöglichkeiten für Bewohner städtischer **Quartiere mit erheblichen Parkraumangel** durch ... **Reservierung des Parkraums** für die Berechtigten oder durch Anordnung der **Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen**“ (§ 45 Abs. 1b Nr. 2a StVO)

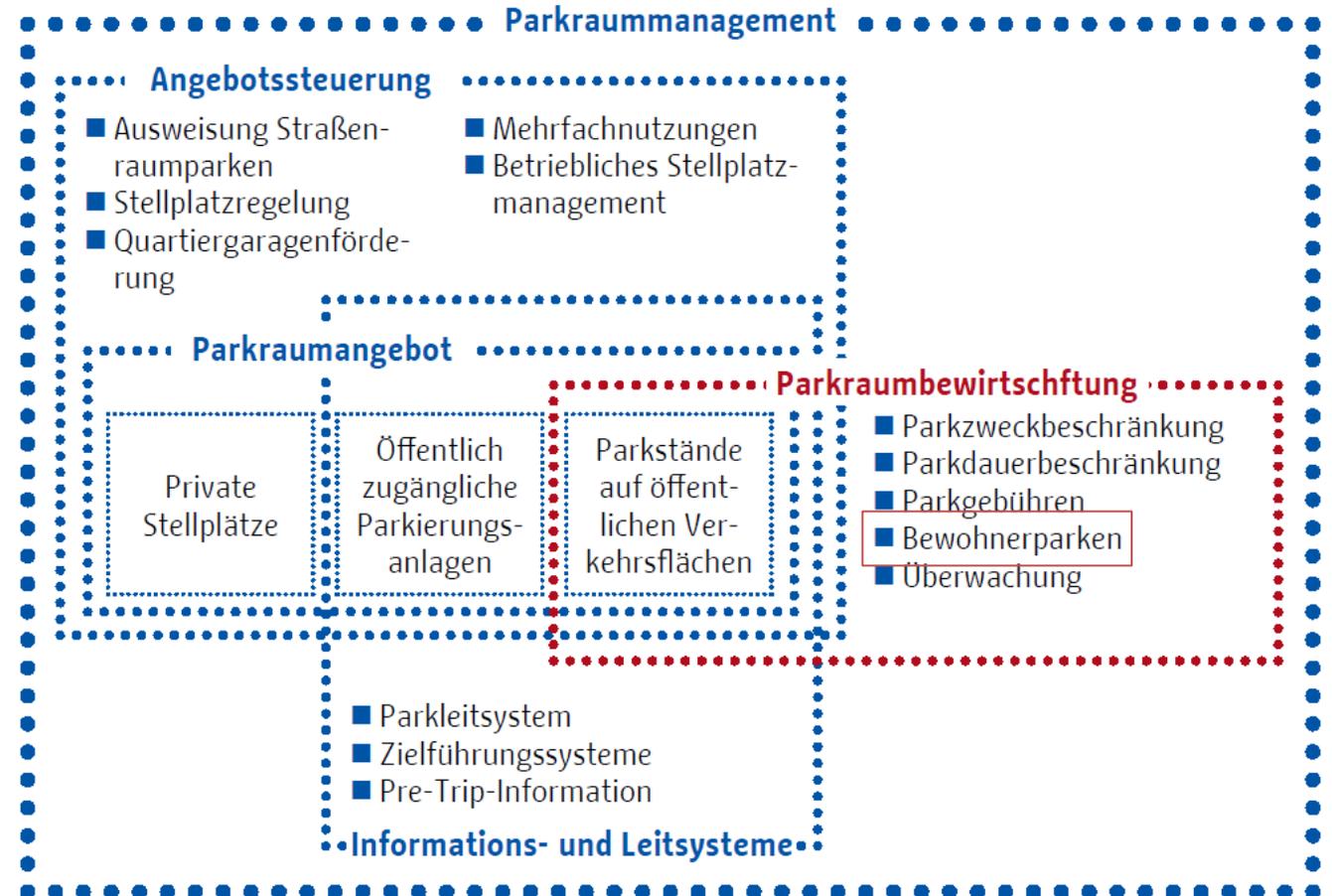
Bewohnerparken oder Anwohnerparken?

Das Bundesverwaltungsgericht erklärte den Begriff „Anwohnerparken“ 1998 für rechtswidrig. Anwohnerparken kann sich nur auf „zwei bis drei Straßen“ beziehen. Deshalb: **Bewohnerparken.**

Bewohnerparken als Teil eines kommunalen Parkraummanagements

Steuerungsmittel für die Flächenverteilung und -nutzung im öffentlichen Raum

- Aktives Managen des Parkens steuert die Verkehrsmittelwahl und die Nutzung des öffentlichen Raumes
- Direkte Beeinflussung öffentlicher Parkstände durch Einführung/Erhöhung von Bewohnerparkgebühren
- Indirekte Beeinflussung nicht öffentlicher Parkstände durch Verlagerungseffekte



Quelle: [Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin 2020](#)

Bewohnerparken prüfen

Schritt 1: Rechtliche Voraussetzungen prüfen (siehe StVO und VwV-StVO)

- Hohe rechtliche Hürden: Parkvorrechte für die Wohnbevölkerung sind hier nur zulässig, „wo **mangels privater Stellflächen** und auf Grund eines erheblichen allgemeinen **Parkdrucks** die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in **ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung** von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden“ (VwV-StVO §45).
- Parkbilanz erstellen: nach Nutzergruppen, Tageszeiten und Lage der Parkplätze differenzieren
 - Räumliche Ausdehnung des Gebiets darf 1.000 m im Durchmesser nicht überschreiten; Aufteilung in mehrere Bereiche zulässig
- Typische Problemgebiete
 - Stadtkerne, innerstädtische Wohn- und Mischgebiete, Wohngebiete in Nachbarschaft großer Verkehrserzeuger (FGSV EAR 2005)

Praxistipp zur Erhebung:
 Parkraumkonzepte [Lindau](#) (25.000 EW) & [Ahaus](#) (39.000 EW)

Auslastung	Parkdruck
> 90 %	Sehr hoher Parkdruck
80 – 90 %	Hoher Parkdruck
70 – 80 %	Mittlerer Parkdruck
< 70 %	Geringer Parkdruck
< 60 %	Kein Parkdruck

Quelle: FGSV - Empfehlungen für Verkehrserhebungen

Bewohnerparken umsetzen

Schritt 2: Anwendungsprinzipien festlegen

- **Mischprinzip** – Bewohnende von Bewirtschaftungsform ausgenommen
- **Wechselprinzip** – zeitlich begrenzte Sonderberechtigung, z.B. nachts
- **Trennprinzip** – Parkplätze ausschließlich für Bewohnende vorgehalten; keine Nutzung durch andere Gruppen
- Wahrung des Gemeingebrauchs: Anteil der für Bewohnende reservierten Parkflächen bei Trenn- und Wechselprinzip:
 - Tagsüber (9-18 Uhr) max. 50 %
 - Ansonsten max. 75 %



Quelle: Stadt Ravensburg

Bewohnerparken kontrollieren

Schritt 3: Parkraumüberwachung sicherstellen

- Parkraumüberwachung intensivieren, um Einhalten der neuen Regelungen durchzusetzen
- Bis zu 250 bis 300 Parkstände können durch eine Überwachungskraft pro Tag überwacht werden ([Schnabel/Lohse 2011](#)).
- Verdrängungseffekte in benachbarte Quartiere beobachten und eventuell Anpassungen vornehmen oder Bewohnerparken ausweiten
- EAR empfiehlt 1,6 Bewohnerparkausweise pro Stellplatz nicht zu überschreiten



*Erhöhung
Bewohnerparkgebühren*

Neue Handlungsspielräume für Kommunen beim Bewohnerparken

- **Bisherige Rechtslage** (Nr. 265 GebOSt): Gebühr wurde 1993 in der Bundesgebührenordnung auf max. 30,70€ festgelegt
 - Kein Anreiz zum Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen
- **Neue Rechtslage** (§ 6a Absatz 5a StVG): Neben Verwaltungsaufwand können auch **Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder sonstige Nutzen** der Parkmöglichkeiten berücksichtigt werden
 - In BaWü (§ 1 Abs. 1 ParkgebVO BW): Delegation auf örtliche und untere Straßenverkehrsbehörden
 - Kein gesetzlicher Höchstsatz. Deckelung nur durch Äquivalenzprinzip (§§ 11 Abs. 2 Satz 5 KAG) und Allgemeiner Gleichheitssatz (Art. 3 Abs. 1 GG)

Kriterien zur Bestimmung der Gebührenhöhe beim Bewohnerparken

Kriterien zur Bestimmung der Gebührenhöhe

- Bodenrichtwerte
- Herstellungskosten
- Vergleich mit privatwirtschaftlichen Stellplatzmieten
- Unterhaltungskosten
- Opportunitätskosten
- Verwaltungsaufwand (wie bisher)

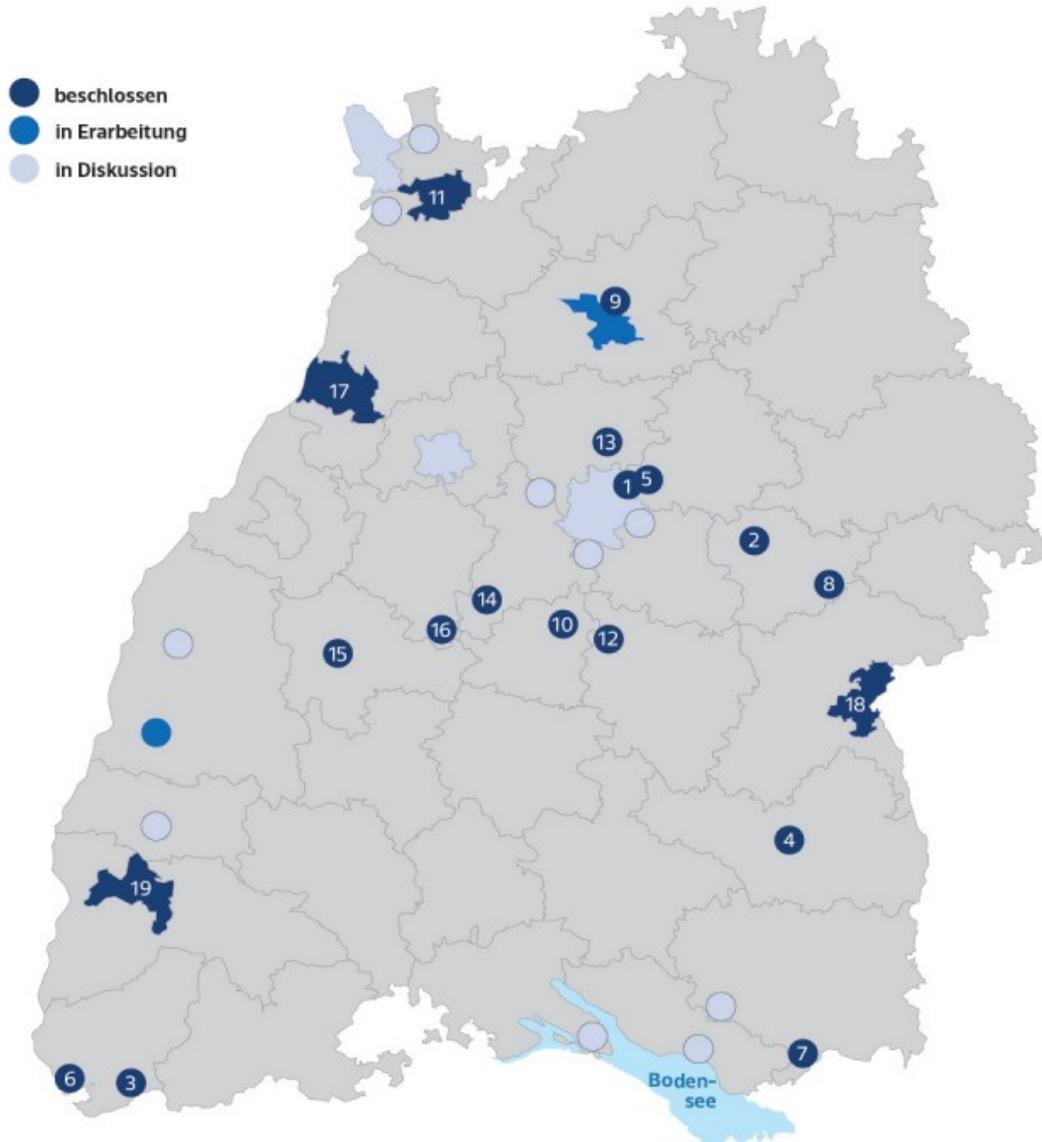
[Weitere Infos:
Begleitschreiben
zur ParkgebVO](#)

Kriterien zur Staffelung der Gebührenhöhe

- Qualität des lokalen Angebots im Umweltverbund
- Lage der Parkmöglichkeit
- Anzahl der Fahrzeuge pro Haushalt/Halter oder Halterin
- Größe des Fahrzeugs
- Soziale Staffelung (kommunales Zuschussmodell)



Ausnahmen für E-Fahrzeuge im Rahmen des Zeitparkens (§ 6a Abs. 6 StVG) möglich!



(Zukünftige) Bepreisung* des Bewohnerparkens in Städten, in denen bereits eine Erhöhung beschlossen wurde

1. Fellbach	31 €	11. Heidelberg	120 €
2. Göppingen	60 €	12. Reutlingen	120 €
3. Rheinfelden (Baden)	60 €	13. Ludwigsburg	120 €
4. Biberach an der Riß	60 €	14. Herrenberg	120 €
5. Waiblingen	80 €	15. Freudenstadt	150 €
6. Weil am Rhein	90 €	16. Nagold	160 €
7. Wangen im Allgäu	100 €	17. Karlsruhe	180 €
8. Geislingen an der Steige	120 €	18. Ulm	200 €
9. Neckarsulm	120 €	19. Freiburg im Breisgau	360 €
10. Tübingen	120 €		

Freiburg: (360€) (siehe [Freiburg 2022](#))

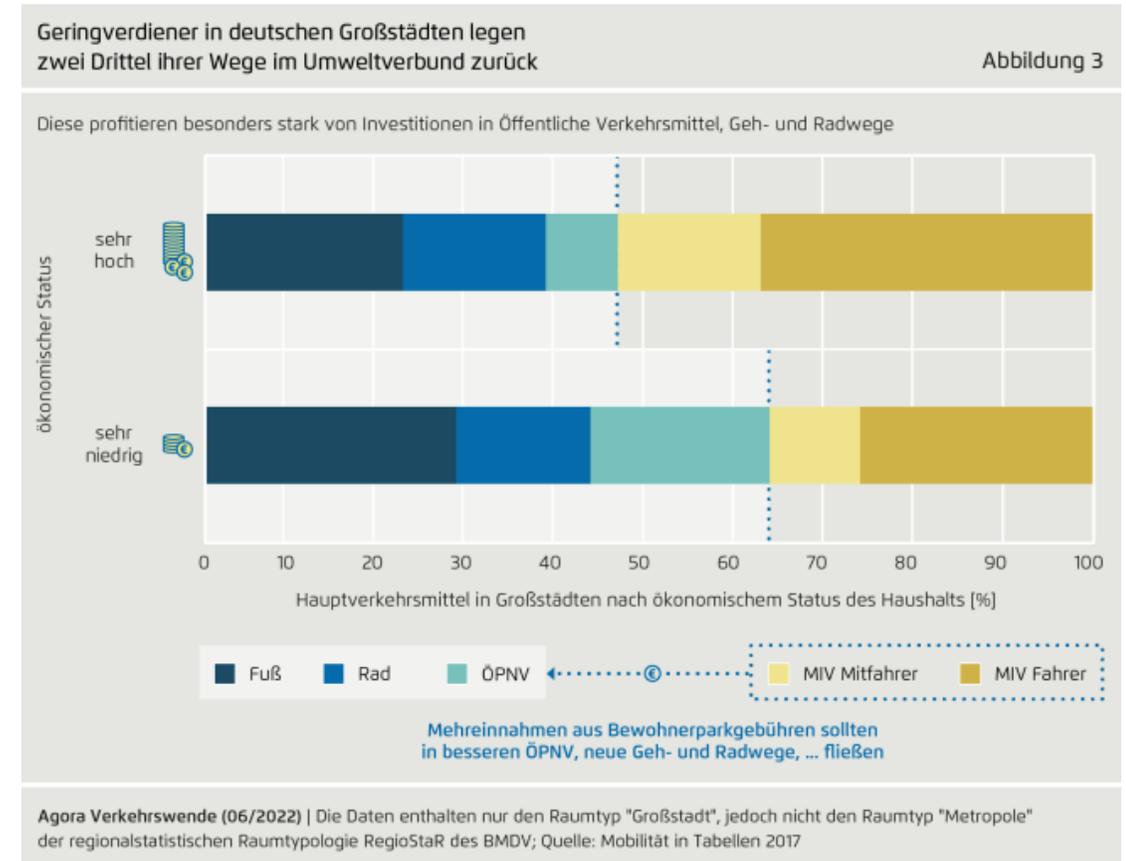
- 480 € für Fahrzeuge > 4,70m
- 240€ für Fahrzeuge < 5,21m
- Ermäßigung von 25% für Personen, die Leistungen nach SGB II, SGB XII, Kriegsopferversorgung, AsylbLG sowie Wohngeld beziehen

Nagold: (160€)

- Bodenrichtwert 418,50 € pro m² und lokalem Kaufpreiskoeffizient 25 abzüglich einem Faktor für Nichtexklusivität
- Drei Parkscheinzonen

Berücksichtigung und Staffelung sozialer Aspekte

- Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrsrechts kann einer sozialen Staffelung entgegen stehen
- Aber: sozialer Ausgleich außerhalb des straßenverkehrsrechtlichen Gebührenrechts in Form eines **kommunalen Zuschussmodells** ist möglich
- Beschluss des VGH vom 24.06: Ermäßigungen **berühren „nicht den Grundsatz der Privilegienfeindlichkeit**, da hiermit nicht der Umfang der Berechtigung zur Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums, sondern - bei gleicher Nutzungsberechtigung - allein die Gebührenpflicht geregelt werde“ (Beschl. v. 24.06.2022, Az. 2 S 809/22)

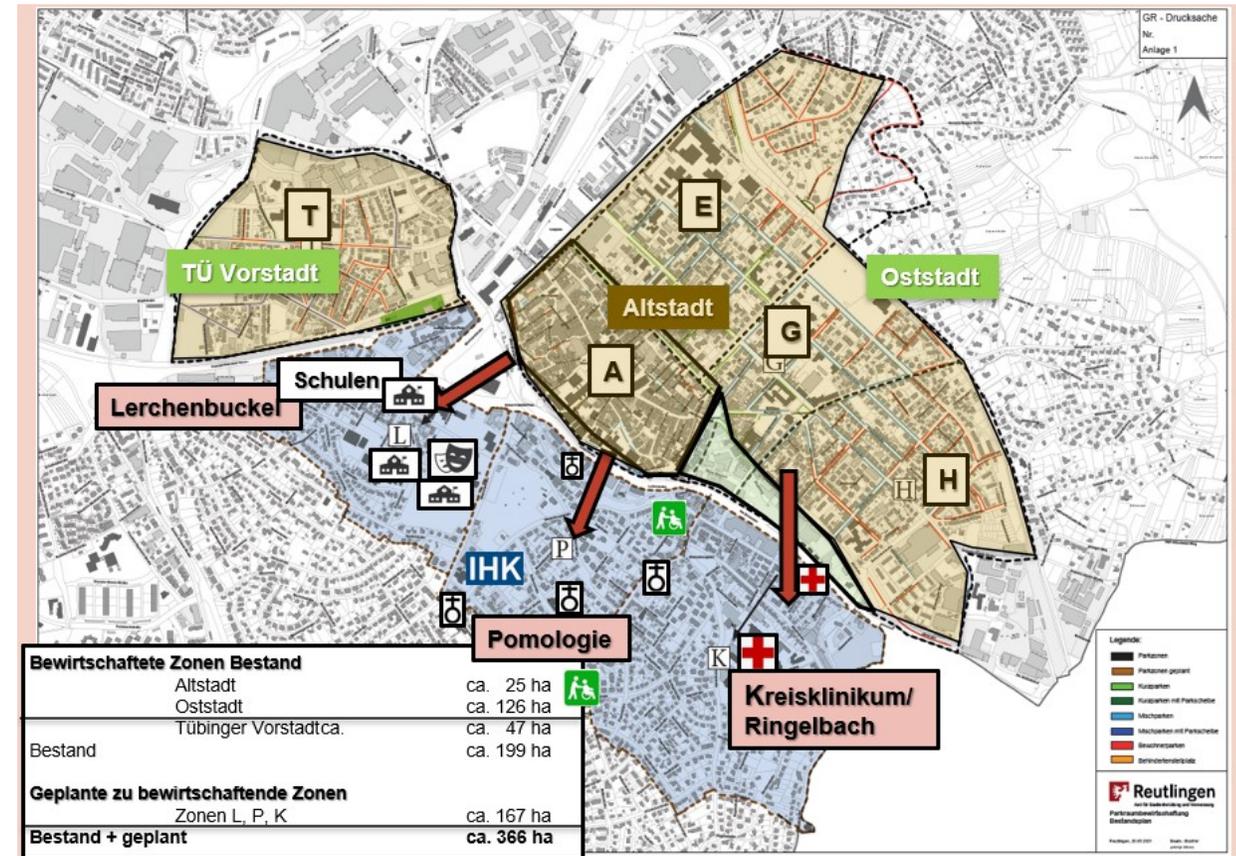


Best-Practice-Beispiele

Best-Practice-Beispiel Reutlingen

Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und Erhöhung der Bewohnerparkgebühren

- **Gleichbehandlung** angrenzenden Wohngebiete in der Innenstadt
- Parkraumbewirtschaftung entfaltet nur mit **Ringschluss** volle Wirkung
- Viele Dauerparker; schlechte Verfügbarkeit für Bewohner und Besucher
- Erhöhung der Bewohnerparkgebühren auf 120€ im Jahr
 - **Rückgang der Anträge um 30%**
- Kommunikation der Ausweitung/Erhöhung durch Workshops und Veranstaltungen



Quelle: Stadt Reutlingen

Best-Practice-Beispiel Landau in der Pfalz

Übersichtlicher, gerechter und flexibler. Das „Neue Parken“ ohne Bewohnerparken

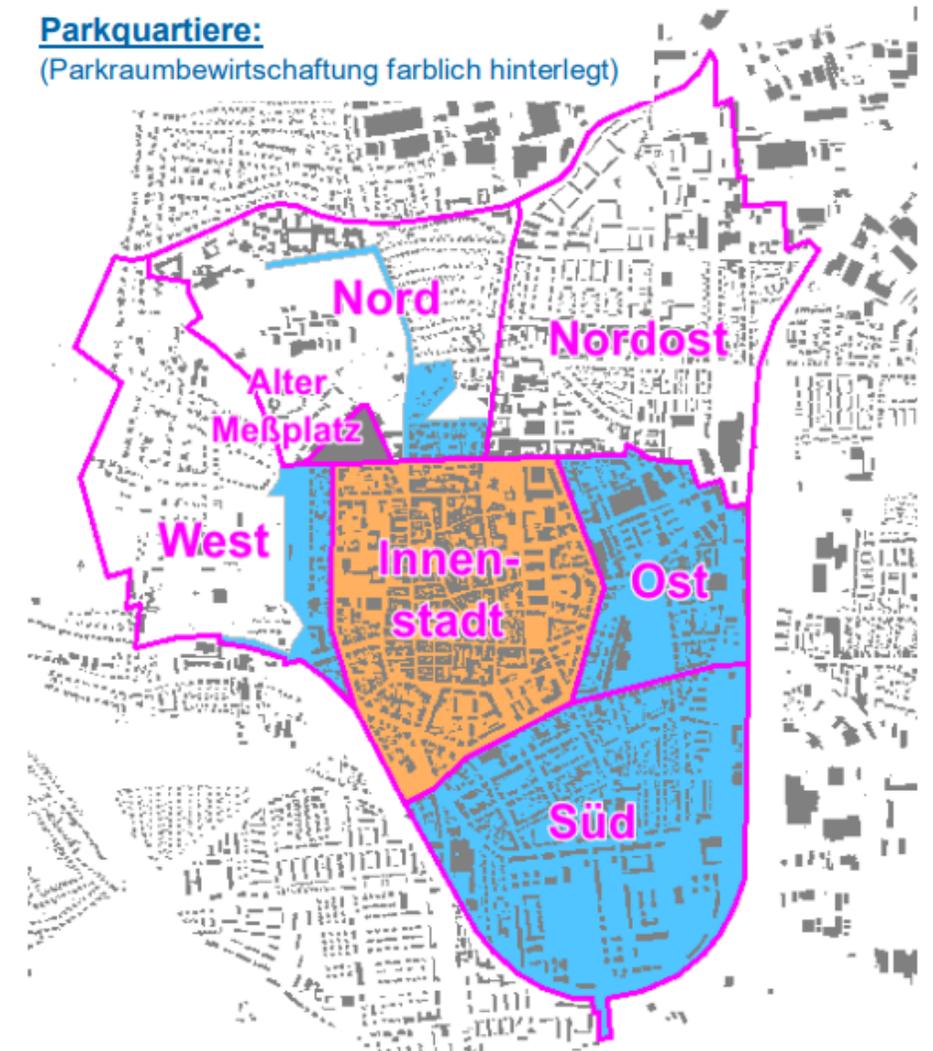
- Sonderparkberechtigung war in der **Südstadt aus rechtlichen Gründen nicht möglich** (ausreichend öffentliche Parkmöglichkeiten)
- Verlagerungseffekte in der Südstadt durch Bewirtschaftung in der Innenstadt
- Lösung: Einheitliches und transparentes Bewirtschaftungssystem
- Effekt: Nachlassender Parkdruck durch Nutzung privater Stellplätze

Tarifübersicht:

Parkticket / Tarif	Parkquartier Innenstadt		Parkquartier Alter Meißplatz	Parkquartiere West, Nord, (Nordost), Ost und Süd
	Kurzzeit- und Dauerparkplätze	Handelsparkplätze		
Kurzzeit	je 4 Min. = 0,10 € je Stunde = 1,50 €	je 4 Min. = 0,10 € je Stunde = 1,50 €	je 4 Min. = 0,10 € je Stunde = 1,50 €	je 5 Min. = 0,10 € je Stunde = 1,20 €
Tagesticket	2,50 Euro	2,50 Euro	2,50 Euro	2,00 Euro
Wochenticket	nicht verfügbar	nicht gültig	nicht verfügbar	7,00 Euro
Monatsticket	25 Euro	nicht gültig	20 Euro	12,50 Euro
4-Monatsticket	100 Euro	nicht gültig	80 Euro	50 Euro
Jahresticket	300 Euro	nicht gültig	240 Euro	150 Euro

Parkquartiere:

(Parkraumbewirtschaftung farblich hinterlegt)



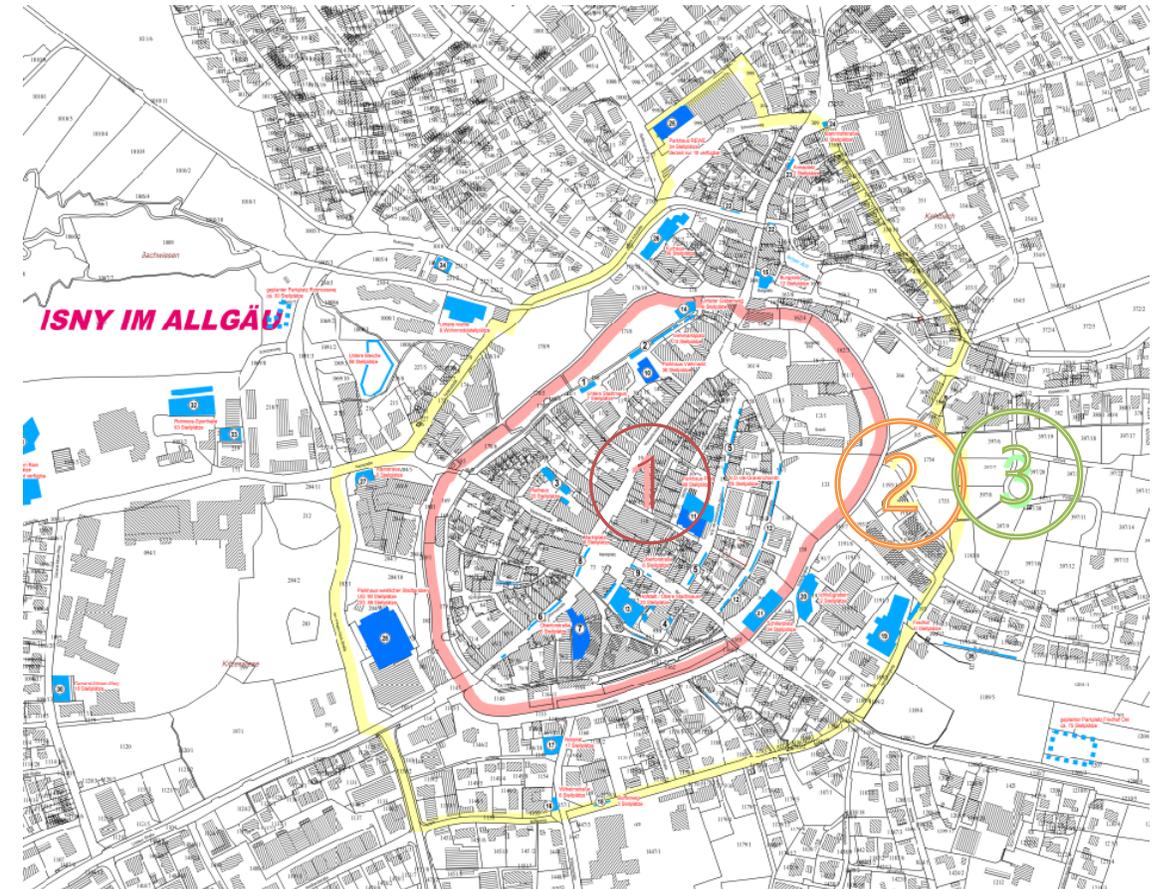
Quelle: Flyer_Parken.pdf (landau.de)

Best-Practice Isny im Allgäu

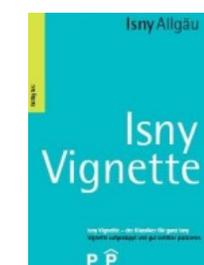
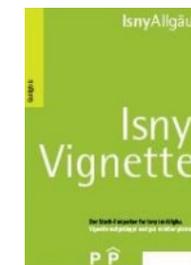
Isny macht Parken einfach: Parkvignette

- Aufteilung in **drei Zonen**: Je näher an der Innenstadt desto teurer (alle öffentlichen Stellplätze werden bewirtschaftet)
- Höchstparkdauer von 3 Stunden (Zone 1) sowie einem Tag (Zone 2 und 3).
- Parkgebührenpflicht von werktags von 09:00 bis 18:00 Uhr und Samstag bis 12:00 Uhr
- **Vignette Zone 1** (240€/120€/Jahr)
 - Nur für Bewohner und Gewerbetreibende (1x pro Haushalt)
 - Gilt für Zone 1,2 und 3
- **Vignette Zone 2** (35€/20€/Monat)
 - Kann jeder erwerben
 - Gilt für Zone 2 und 3 sowie 60 min in Zone 1
- **Vignette klassisch** (40€/Jahr)
 - Kann jeder erwerben
 - Gilt für Zone 3, sowie 60 min in Zone 1 und 5 Stunden in Zone 2

Quelle: [Stadt Isny](#)



Quelle: [Stadt Isny](#)



Workshop zum Bewohnerparken des Kompetenznetz Klima Mobil

30. August 2022, 12:00 bis 18:00 Uhr

Szenario Bewohnerparken: Sie weiten Bewohnerparken aus und widmen sich auch der Höhe der Gebühren. Dabei gehen Sie mit Widerständen aus Bürgerschaft und Gewerbe um

URBAN OFFICES

Büchsenstraße 20
Stuttgart



Beratungsangebot zum Thema Parken

Das Kompetenznetz unterstützt Kommunen mit Veranstaltungen, Workshops und Informationsveranstaltungen

11002
Maßnahme:
Parkgebührenerhöhungen und Abschaffung von kostenlosem Parken

Kompetenznetz KLIMA MOBIL
Steckbrief 1.2

1. Warum Parkgebühren erhöhen?

Clever umgesetzt generieren Parkgebührenerhöhungen Mehrnahmen für die Kommune, reduzieren den Pkarsverkehr und fördern den Umstieg auf umweltfreundliche Mobilität. Dafür braucht es ein abgestimmtes Planungskonzept, eine einheitliche Vorgehensweise und eine langfristige Berechnungsgrundlage der Parkgebühren. So kann der CO₂-Ausstoß im Verkehr gesenkt und ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr geleistet werden.

2. Wie lassen sich Parkgebührenerhöhungen umsetzen?

Bestenfalls ganzheitlich, mithilfe eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts:

- Leichte Verständlichkeit; Gebührenerhöhung auf allen Parkplätzen in der Gesamtstadt oder zonenbasierte Tarifierung nach Zentralität;
- Parkende Autos möglichst auf Parkhäuser verlagern; der Straße durchweg höhere Parkgebühren als in Parkhäusern;
- Verdichtungseffekte mindern; teuerste Bewirtschaftungsfläche über engsten Innenstadtbereich hinaus planen;
- Nutzergruppenübergreifend vorgehen; die Bewirtschaftung, -zeit und -dauer sollte bewirken, dass Parkraum für alle Nutzergruppen zugänglich ist.

2.01/2021 | Kompetenznetz Klima Mobil

1.745 Unfälle mit Personen- oder Sachschaden
2018 in Baden-Württemberg

Kompetenznetz KLIMA MOBIL
Steckbrief 1.5

Maßnahme:
Optimierung der Parkraumüberwachung

1. Warum lohnt sich Parkraumüberwachung?

Falschparken ist nicht nur gefährlich, sondern behindert oftmals auch den Verkehr mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und senkt so deren Komfort und Attraktivität. Botschaften zu nennen sind das Parken an Bushaltestellen, das Gehwegparken oder das ordnungswidrige Parken an Ladeseiten für Elektrofahrzeuge. Darüber hinaus stellen Falschparkenanteile von über 20 % die Fußgängerfähigkeit einer Parkraummanagementmaßnahme in Frage und führen statt zu Verbesserungen oftmals nur zu Verzerrungen.

Eine gute Parkraumüberwachung ist ein kostengünstiges und effektives Mittel zur Förderung des Umweltverbundes und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Kommunen. Nur durch eine konsequente Abklärung von Falschparken kann eine Parkraumüberwachung die gewünschte Verhaltensänderung bei der Verkehrsmittelwahl entfalten. So kann eine Verminderung behindernder und gefährdender Parkvorgänge erreicht werden. Ferner werden schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, beispielsweise Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen, geschützt.

03/2021 | Kompetenznetz Klima Mobil

Maßnahme:
Parkzeitlimitierung

Kompetenznetz KLIMA MOBIL
Steckbrief 1.3

Maßnahme:
Erweiterung des Bewohnerparkens

1. Warum Bewohnerparken einführen?

Bei Gebietsfremden: Umstieg auf ÖPNV durch Angebotsteuerung und somit eine Verringerung des damit verbundenen CO₂-Ausstoßes.

Bei Anwohnenden: Reduzierung des privaten Kfz-Besitzes und somit eine Verheerungsverlagerung auf den Umweltverbund und mehr Klimaschutz im Verkehr.

Verringerung des Parkdrucks durch das Auflösen von Nutzungskonflikten und damit einhergehend eine Reduzierung des Parkverkahrs.

03/2021 | Kompetenznetz Klima Mobil

Maßnahme:
Parkplätze reduzieren, Lebensqualität steigern

Kompetenznetz KLIMA MOBIL
Steckbrief 1.1

1. Kfz-Stellplätze reduzieren - Warum?

Das Auto beansprucht im Vergleich zum Umweltverbund überproportional viel Fläche. Der Umweltverbund nutzt Parkraum effizienter (ÖPNV-Fahrzeuge parken tagsüber nicht und Fahradler beanspruchen deutlich weniger Parkraum).

Eine Reduktion des Stellplatzangebots in Kombination mit einem effizienten Parkraummanagement kann den Umstieg auf den Umweltverbund maßgeblich fördern und somit den Klimaschutz im Verkehr vorantreiben. Der frei gewordene Raum ermöglicht andere Nutzungsarten, welche die Aufenthaltsqualität erhöhen (Grünflächen, Sitzmöglichkeiten etc.). Besucher in die Innenstadt ziehen und dem Einzelhandel nutzen.

Alternativ kann der frei gewordene Raum für einen Ausbau der Infrastruktur des Umweltverbundes genutzt werden, der dadurch an Attraktivität gewinnt.

2. Wie können Stellplätze sinnvoll reduziert werden?

Im Folgenden stellen wir Ihnen drei Themenkomplexe vor, zu denen wir beispielhaft einen Fragen- und Maßnahmenkatalog erstellt haben, anhand dessen Sie sich der Frage der Stellplatzreduzierung nähern können.

03/2021 | Kompetenznetz Klima Mobil

Maßnahme:
Erweiterung des Bewohnerparkens

Kompetenznetz KLIMA MOBIL
Steckbrief 1.4

1. Warum Bewohnerparken einführen?

Richtig umgesetzt, kann Bewohnerparken Nutzungskonflikte auflösen und den Parkdruck reduzieren. Dadurch kann ein unangenehm CO₂-Ausstoß vermieden werden. Gleichzeitig können durch die Begrenzung von Bewohnerparkplätzen wichtige Anreize zur Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund geschaffen werden. Somit leisten Bewohnerparkzonen einen wichtigen Klimaschutzbeitrag und steigern die Lebensqualität in Wohngebieten.

2. Wie können Bewohnerparkzonen erreicht werden?

Das Einführen von Bewohnerparkzonen ist unter folgenden Gesichtspunkten sinnvoll:

- Wenn private Stellplätze in Parkraumbedarf nicht deckt, obwohl sie nicht zentralisiert sind und die Bewohner keine Fußläufer erreichen können.
- Wenn Ausstattungsmaßnahmen auf Wohngebiete ausweichen, um die Parkraumüberwachung zu umgehen.
- Wenn Ausstattungsmaßnahmen auf Wohngebiete ausweichen, um die Parkraumüberwachung zu umgehen.

03/2021 | Kompetenznetz Klima Mobil

*Fördermöglichkeiten des
Landes*

Landesförderprogramme und – mittel

Mit Bezug zum Parkraummanagement

Förderprogramm	Was wird gefördert?
Förderprogramm ‚Qualifizierte Fachkonzepte‘	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung einer Konzeption zum Parkraummanagement
LGVFG (LandesGemeindeVerkehrsFinanzierungs-Gesetz) KStB (Kommunaler Straßenbau) ÖPNV (Öffentlicher Nahverkehr)	<ul style="list-style-type: none"> • Dynamische Park- und Verkehrsleitsysteme • Ausbau Ladeinfrastruktur • Quartiersgaragen • Umsteigeparkplätze an multimodalen Knotenpunkten • P+M Parkplätze
Förderprogramm Erschließung offener Mobilitätsdaten	<ul style="list-style-type: none"> • Erhebung und Nutzung von Mobilitätsdaten aus Bereich Sharing und Parkraum
Personalstellenförderung nachhaltige Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Datenmanagement Fahrzeug-Sharing und Parkraum • Koordination Mobilität, Lärm- und Klimaschutz (Landkreisebene)

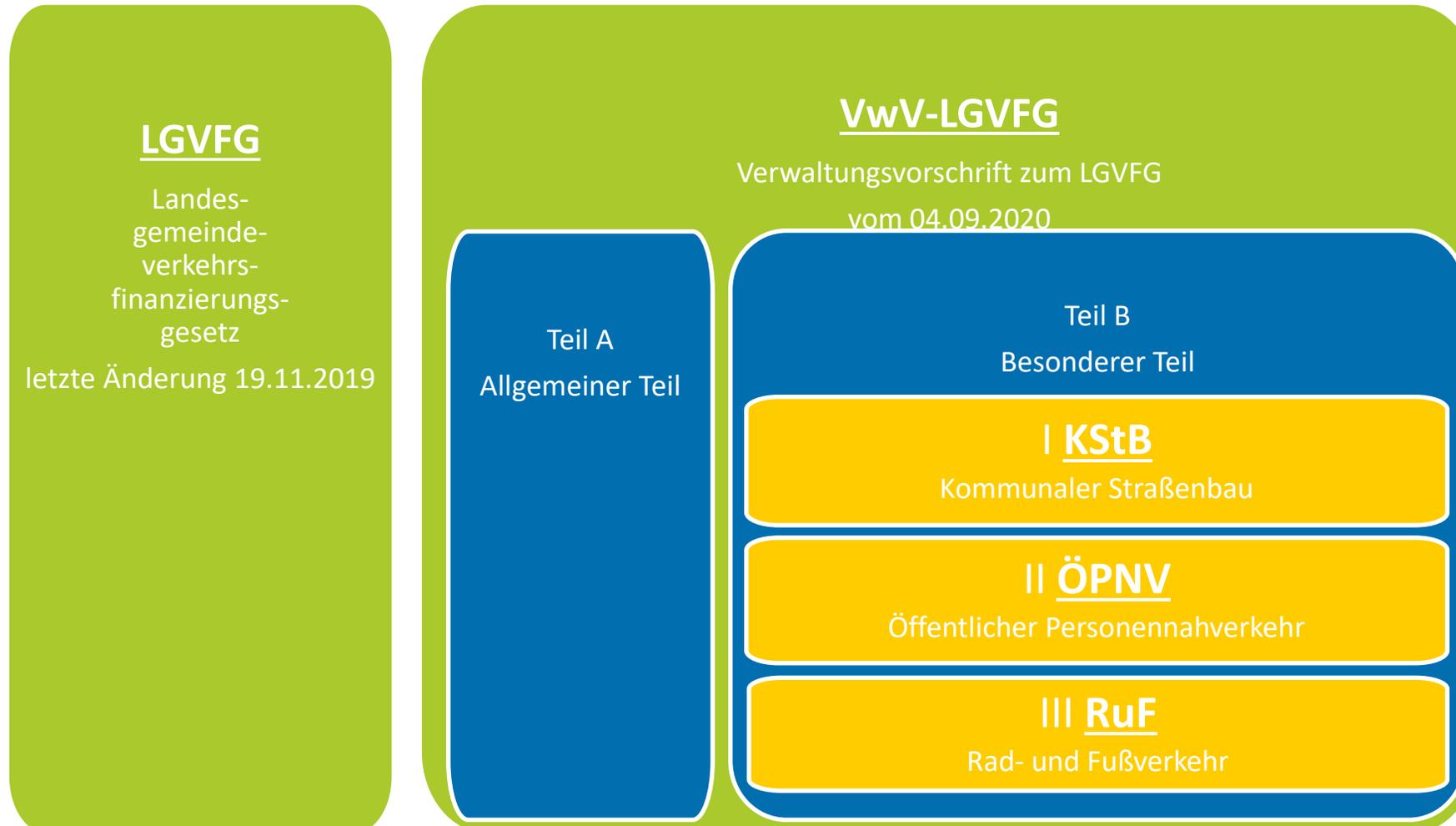
Qualifizierte Fachkonzepte – u.a. Parkraumkonzept

Bestandsaufnahme > strategische Zielsetzungen >
Maßnahmendefinition > Umsetzungsplan >
Kommunikationsstrategie

- Vorteile: Effizienzsteigerung, integratives und vorgelagertes Instrument
- Förderquote max. 50 % der zuwendungsfähigen Kosten
- Bagatellgrenze 10.000 €, max. Förderung 200.000 €
- Erforderliche Standards sind vom Land definiert



Förderung nach LGVFG - Grundlagen



Förderung nach LGVFG

Welche Vorhaben werden nach LGVFG gefördert?

Förderung von infrastrukturseitigen Baumaßnahmen

- Reduktion von Kfz-Stellplätzen sowie dezentrale Platzierung von Stellplätzen z.B. **Quartiersgaragen** (Umverteilung öffentlicher Raum)
- Dynamische Parkleit-/ -steuerungs-/ + -informationssysteme
- **Bau und Ausbau** von Umsteigeplätzen (P+M und P+R)
- **Umbau und Ausbau von Parkflächen** z.B. Ladesäulen, Carsharing, Sonderparkplätze

**Nicht gefördert wird die Neuschaffung von Parkflächen!
(zusätzliche Stellplätze)**

Förderung nach LGVFG

Welche Fördersätze werden gewährt?

- Grundsätzlich: 50% der zuwendungsfähigen Investitionskosten plus 10% Planungskosten
- Erhöhter Fördersatz von 75% möglich bei:
 - Einzelnachweis (Berechnung CO₂-Einsparung)
 - P+R - Parkplätze, sofern zuwendungsfähige Kosten < 1 Mio. Euro
 - Fahrradabstellanlagen
 - Umbau Fahrspuren des MIV zugunsten des Radverkehrs
 - Querungshilfen, Mittelinseln, Fußgängerüberwege
- Bagatellgrenze: 100.000 €
- Programmaufnahme: jährlich zum 31. Oktober

Mutig voran

beim Klimaschutz im Verkehr

www.klimaschutz-bewegt.de

Ruben Joos und Bastian Wetzke

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg

Kompetenznetz Klima Mobil

Ruben.Joos@nvbw.de / Bastian.Wetzke@nvbw.de



Wohnen
und **Mobilität**

Bundesweites Netzwerk



Reduktion von PKW-Stellplätzen durch Stellplatzsatzungen

Erfahrungen aus der Netzwerk- und Beratungsarbeit des „Bundesweiten Netzwerks Wohnen und Mobilität“ in Baden-Württemberg /// Informationsveranstaltung Park4SUMP – Integriertes Parkraummanagement: Von der Strategie zur Umsetzung /// 6. Juli 2022, 10 – 15 Uhr, Institut Fortbildung Bau, Stuttgart

Dr. Angelika Jäkel, Architektin Dipl.-Ing.

Regionalkoordination BuWoMo Baden-Württemberg



-
1. Projektvorstellung BuWoMo
 2. Warum Autoreduktion?
 3. Stellplatzreduktion – Handlungsfelder und Good Practice
 4. Herausforderungen am Beispiel Baden-Württemberg
 5. Was bringt's? Evaluation von Stellplatzsatzungen

Anhang:

Weiterführende Materialien



1. Projektvorstellung BuWoMo

2. Warum Autoreduktion?

3. Stellplatzreduktion – Handlungsfelder und Good Practice

4. Herausforderungen am Beispiel Baden-Württemberg

5. Was bringt's? Evaluation von Stellplatzsatzungen

Anhang:

Weiterführende Materialien



Hintergrund – Mobilität im Wohnquartier

**Drei von vier (privaten) Wegen
beginnen oder enden
an der Haustür / im
Wohnquartier.**

(MiD 2017)



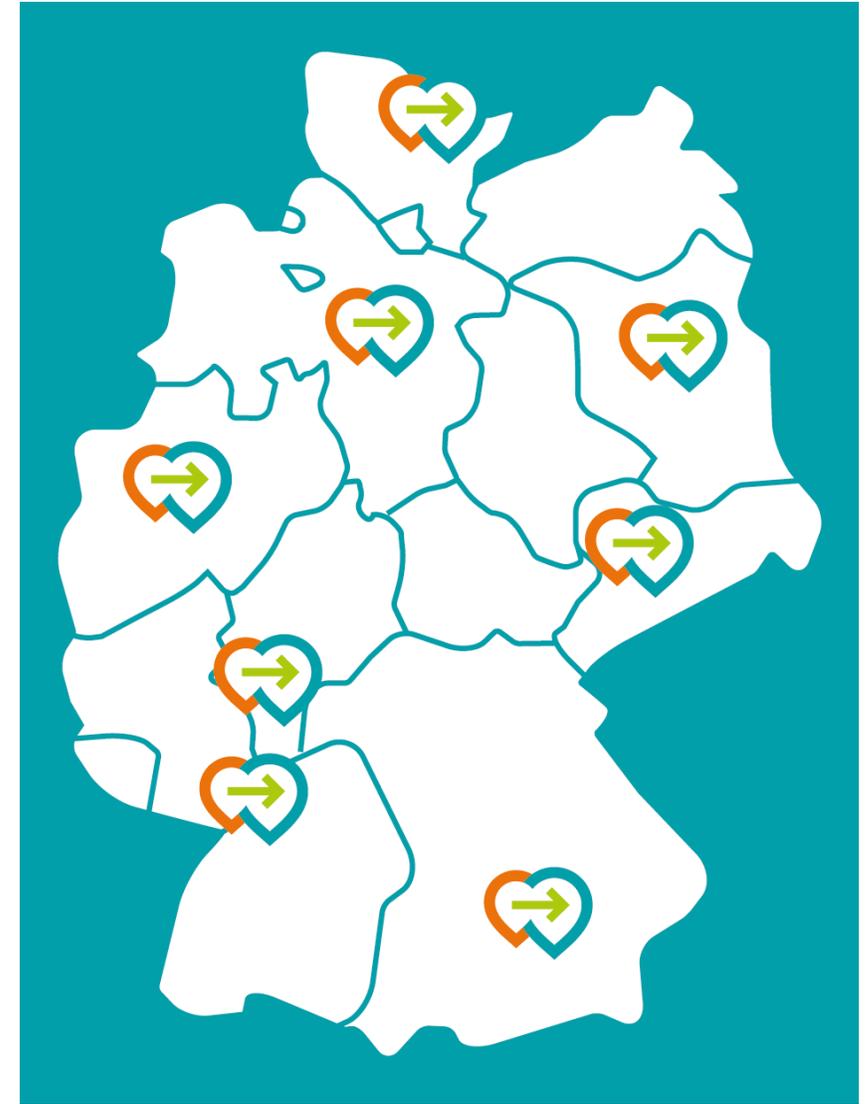
BuWoMo – seit 2017 (Fördermittel: NKI)





Projektstandorte

- Acht Projektregionen jeweils
- mit einer größeren und einer kleineren Stadt:
 - **Sachsen:** Chemnitz, Stollberg/Zwönitz
 - **Schleswig-Holstein:** Kiel/Preetz
 - **Niedersachsen:** Hannover/Hamel
 - **Hessen:** Darmstadt/Ginsheim-Gustavsburg
 - **Berlin-Brandenburg:** Berlin/Potsdam
 - **Bayern:** München/Holzkirchen
 - **Nordrhein-Westfalen:** Bochum/Witten
 - **Baden-Württemberg:** Karlsruhe/Pforzheim





Wohnen

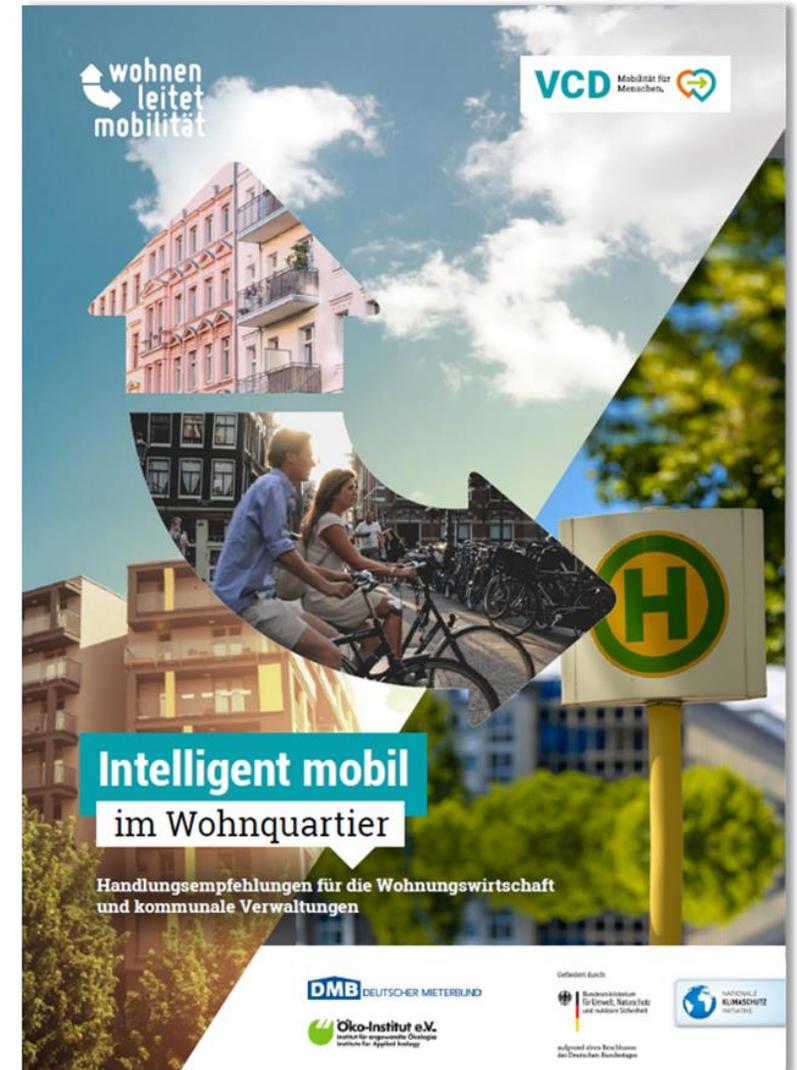
und Mobilität

Zielgruppen und Projektaktivitäten

- Gewerbliche und kommunale **Wohnungsunternehmen**
- **Kommunen** und **Regionen**
- **Mobilitätsdienstleister**
- Neu: **Stadt-/Verkehrsplaner*innen, Architekten*innen**

- Entwicklung und Umsetzung des **Fortbildungsangebots**
»Qualifizierung *Mobilitätsmanagement*«
- **Entwicklung einer »Charta für Wohnen und Mobilität«**
- Erstellung von **Informationsmaterialien**

- **Online-Plattform** intelligentmobil.de





Wohnen und Mobilität



Intelligent mobil im Wohnquartier

Service

- Individuelle Mobilitätsberatung
- Concierge-Service
- Neumietpaket
- Digitale Haustafeln
- Schnupperkurse für E-Räder und Lastenräder
- ÖPNV-Kennlern-training

Kommunikation

- Ortsbegehung/ Fußgängercheck
- Einbindung von Mietern (Arbeitsgemeinschaften Verkehr)
- Mobilitätsbeiträge in Mietzeiten

Öffentlicher Personennahverkehr

- Tarif:** Mietertickets, Schnuppertickets/ Neumieterticket
- Information:** Echtzeit-Informationen online/per App, Digitale Haustafeln in Hauseingängen, Wegweiser zu nahen Haltestellen, Fahrpläne zum Ausleihen, Schwarze Bretter mit ÖPNV-Fahrplänen und Haltestelleninformationen
- Zustieg & Umstieg:** Multimodale Mobilitätsstationen, Barrierefreie Zugänge, Fußläufig erreichbare Haltestellen, Wettergeschützte Wartemöglichkeiten, Ruibus, Quartiersbussysteme
- Kundenfreundlicher Takt:** Fahrradabstellanlagen an Haltestellen, Sitzmöglichkeiten an Haltestellen
- Schnelle Verbindungen:** Schnellverbindungen

Autoreduziertes Wohnen

- Elektroautos:** Vorrang-Stellplätze für E-Autos, Ladeinfrastruktur
- Stellplatzreduzierung:** Reduzierung Stellplatzschlüssel, Parkraum-bewirtschaftung, Mietvereinbarung (Verzicht Pkw-Besitz), Quartierslogistik (Depot für Waren-/ Paketannahmen), Quartiersgaragen

Kombinieren & Teilen

- Mobilitätsstationen:** Multimodale Mobilitätsstationen, Ladeinfrastruktur
- Sharing:** Mitfahrerbörse (Ridesharing), Privat organisiert, Stationsbasierte Angebote, Stationsunabhängige Angebote (Free-Floating)
- Fahrradabstellanlagen an Haltestellen:** Fahrradabstellanlagen an Haltestellen
- Mieter- & Ermäßigungstarife:** Mieter- & Ermäßigungstarife

Fußverkehrsfreundlichkeit

- Sicheres Wegenetz:** Querungsmöglichkeiten, Rutschfester Belag, Beleuchtung, Verkehrsberuhigte Zonen, Breite Gehwege
- Kurze Wege:** Umwegfreies Wegenetz, Funktionale Durchmischung im Quartier, »Stadt der kurzen Wege«, Gute Nahversorgung in fußläufiger Nähe
- Wegweiser und Orientierungshilfen:** Wegweiser und Orientierungshilfen
- Attraktives Wegenetz/ Aufenthaltsqualität:** Grünanlagen, Direkte Verbindungen, Spielplätze, Sitzmöglichkeiten/Bänke
- Barrierefreiheit:** Abstellmöglichkeiten für Rollatoren & Kinderwagen

Fahrradfreundlichkeit

- Fahrradparken:** Ausreichend dimensioniert, Zusätzliche Besucherstellplätze, Diebstahlsicher, Witterungsgeschützt, Ebenerdiger Zugang, Vor Vandalismus geschützt
- Fahrradservice:** Werkzeug/ Luftpumpen bereitstellen, Regelmäßiger Selbsthilfe-Reparaturservice, Werkstatt
- Verleihangebote:** Attraktive Tarife, Bikesharing-Station in der Nähe, Verleih von verschiedenen Modellen (z. B. Lastenräder, E-Räder, Anhänger)
- E-Rad:** Adäquate Abstellmöglichkeiten, Lademöglichkeiten, Wegweiser & Orientierungshilfen
- Fahrradwege:** Gute Beleuchtung, Breite Fahrradwege



-
1. Projektvorstellung
 - 2. Warum Autoreduktion?**
 3. Stellplatzreduktion – Handlungsfelder und Good Practice
 4. Herausforderungen in Baden-Württemberg
 5. Was bringt's? Evaluation von Stellplatzsatzungen

Anhang:

Weiterführende Materialien

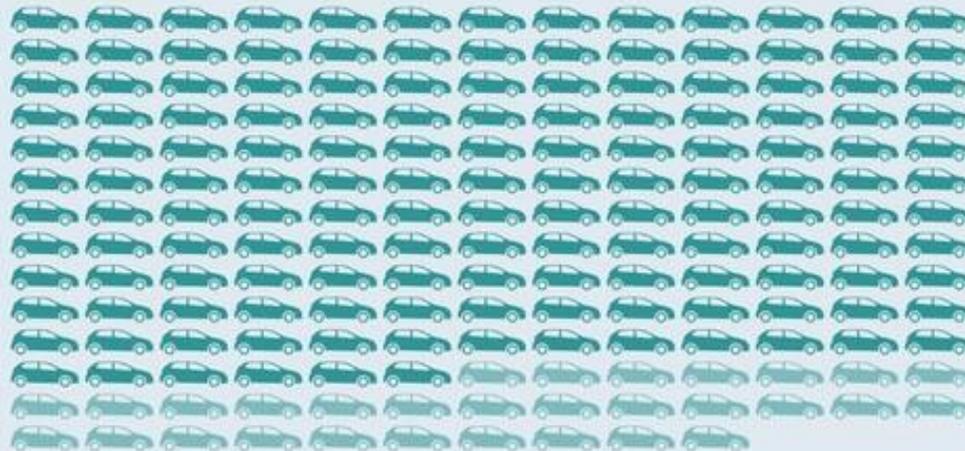


Flächen(in)effizienz – Verbrauch MIV

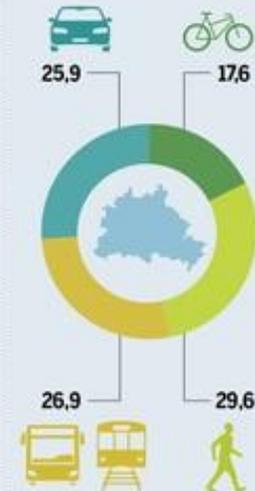
MIV verbraucht 10x so viel Fläche wie Radverkehr Berlin 2018

VIEL PLATZ FÜR AUTOS

Gesamtfläche der Straßen, Radwege und Schienen sowie Parkplätze und Abstellflächen in Berlin, 2017



Auf welche Weise Wege in Berlin an einem normalen Werktag zurückgelegt werden, Anteil in Prozent, 2018



© INFRASTRUKTURKLAS 2020 / TU DRESDEN, MOVE LAB

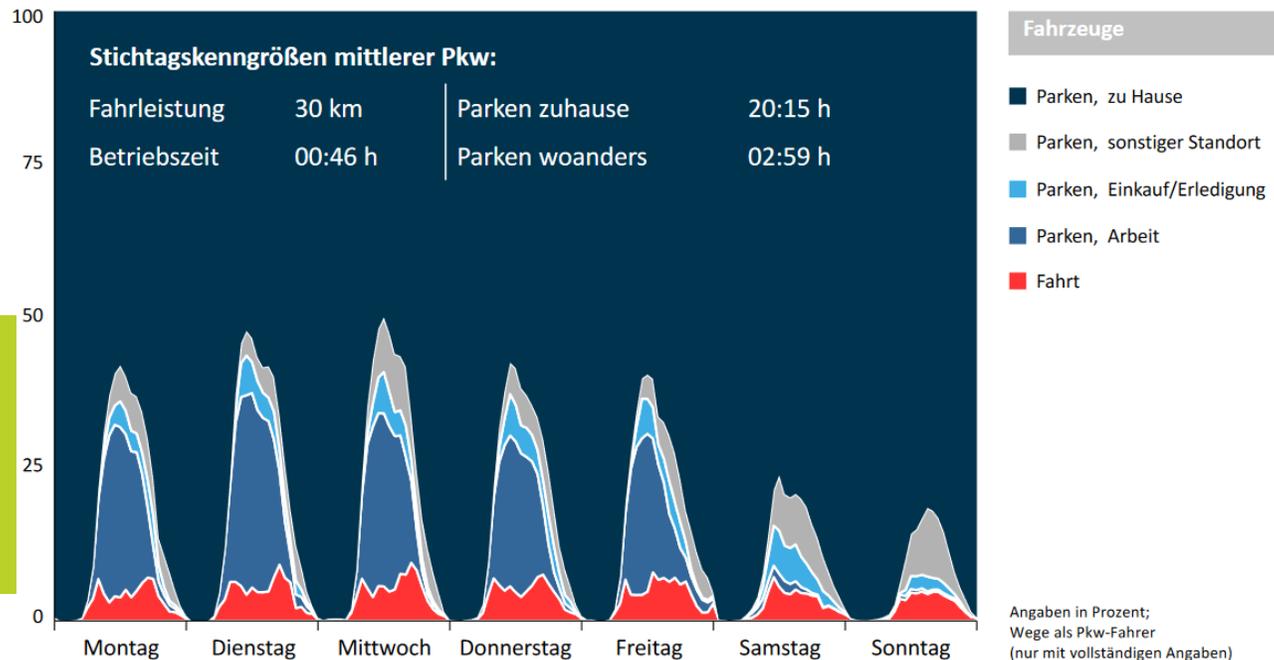


Flächen(in)effizienz: Geringe Auslastung

Betriebszeit der Pkw nur 3% des Tages
Es sind nie mehr als 10% der Pkw gleichzeitig unterwegs



Anteil Fahrzeuge [%] nach Standort / Fahrt

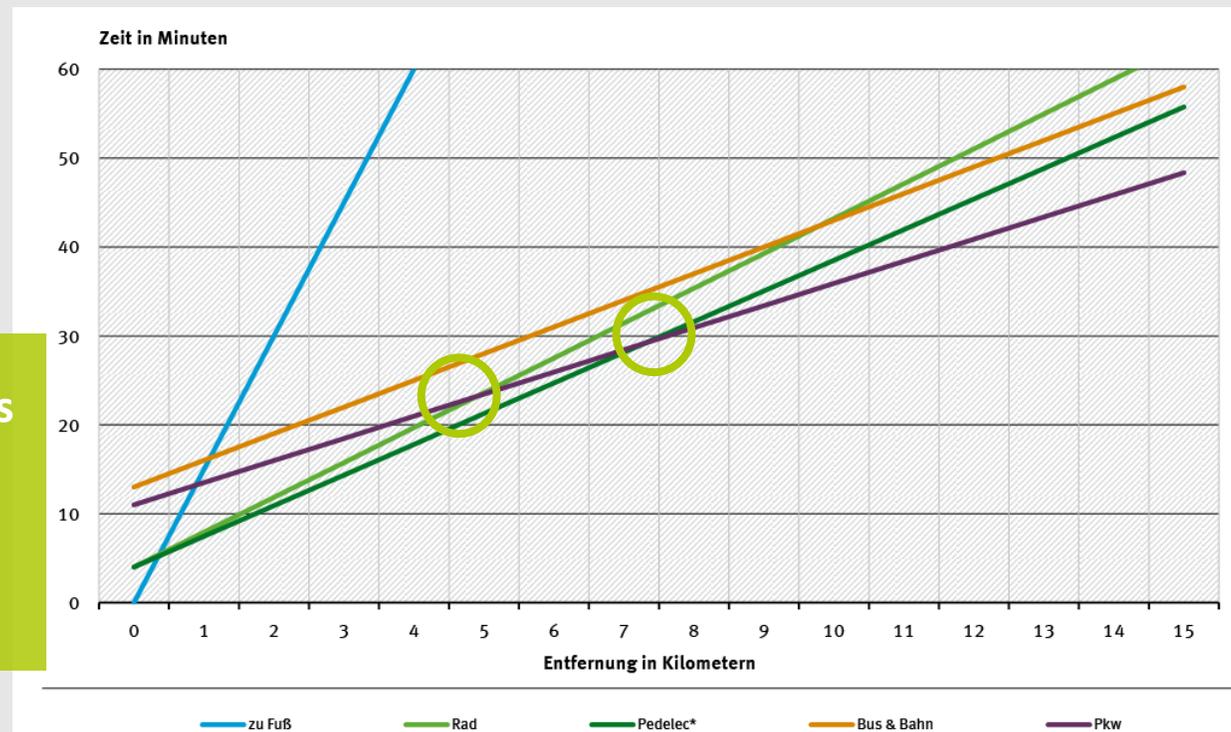


Ein Auto fährt nur
durchschnittlich 1h / Tag.
Es parkt 23h / Tag.



Zeit(in)effizienz – Wegevergleich im Stadtverkehr

Auf Strecken bis zu 5 km ist das Fahrrad das schnellere Verkehrsmittel.
Mit dem E-Bike: bis 8 km



* Jedem Verkehrsmittel wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten zugrunde gelegt: zu Fuß $\bar{v} = 4$ km/h, Fahrrad $\bar{v} = 15,3$ km/h, Pedelec $\bar{v} = 17,4$ km/h, Bus/Bahn $\bar{v} = 20$ km/h, Pkw $\bar{v} = 24,1$ km/h. Zusätzlich wurden Zu- und Abgangszeiten zum jeweiligen Verkehrsmittel definiert = Schnittpunkt mit der y-Achse.
* Pedelec steht für "Pedal Electric Cycle" und bietet dem Radfahrer nur dann Unterstützung durch einen Elektromotor, wenn er in die Pedale tritt

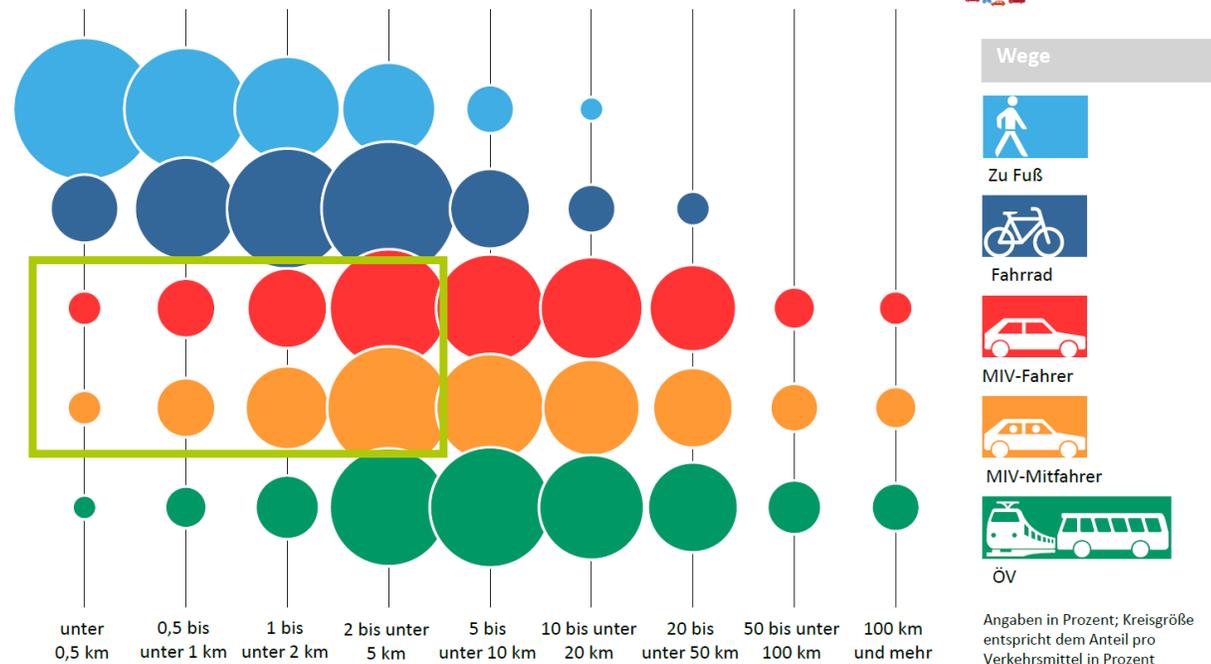
Quelle: Umweltbundesamt, Expertenschätzung Juli 2014 sowie verschiedenen Studien (zB TU München)



Zeit(in)effizienz: Umstiegspotential

Etwa die Hälfte der MIV-Wege sind kürzer als 5 km. Mit dem E-Bike: bis 10km

Wegelängen nach Verkehrsmitteln
deutliche Unterschiede in den Entfernungen



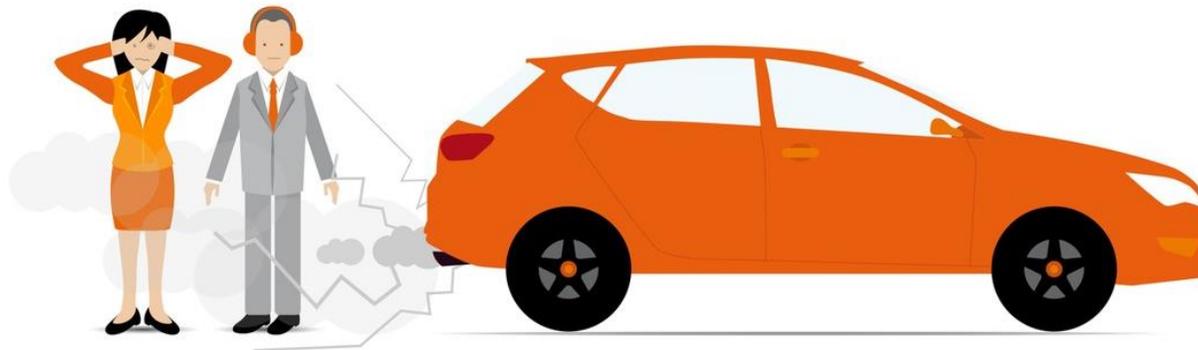
MiD-Abschlussveranstaltung, 14. November 2018, BMVI Berlin – Vorstellung der zentralen Kennwerte



Inklusion, Sicherheit & Gesundheit fördern



MIV-Verkehrslärm in Wohngebieten stört mehr als alles andere.



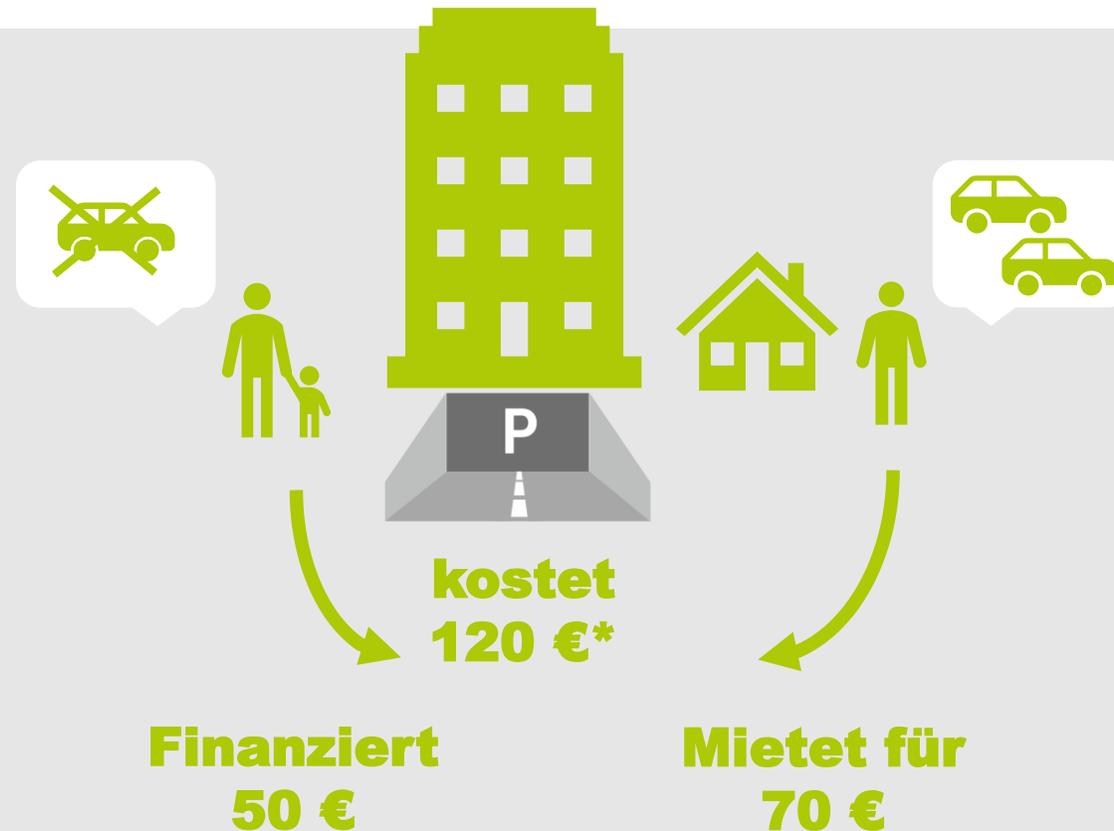
Basis: Wohnraumstudie 2015

Quelle: obs/Interhyp AG



Wohnkosten senken

Menschen ohne Auto bezahlen die Stellplatzkosten anderer indirekt über ihre Miete mit.



* Quelle: Monatliche Kosten TG-Stellplatz, Großstadt BW



Lebensqualität erhöhen

Beispiel Reallabor für
Nachhaltige Mobilitätskultur,
Stuttgart



Quelle: www.r-n-m.net



-
1. Projektvorstellung BuWoMo
 2. Warum Autoreduktion?
 - 3. Stellplatzreduktion – Handlungsfelder und Good Practice**
 4. Herausforderungen am Beispiel Baden-Württemberg
 5. Was bringt's? Evaluation von Stellplatzsatzungen

Anhang:

Weiterführende Materialien



Wirkungsbereiche der Instrumente zur Autoreduktion

		B-Plan etc. (Bauplanungsrecht)	Stellplatzsatzung (Bauordnungsrecht)	Bewirtschaftung (Straßenverkehrsrecht)	Reallabore	Kommunikation
Anzahl	Öffentlicher Raum	X		X	✗	✗
	Privater Raum	X	BuWoMo	X	✗	✗
Nutzungsbedingungen	Öffentlicher Raum			X	✗	✗
	Privater Raum				✗	✗

Mobilitätskonzepte

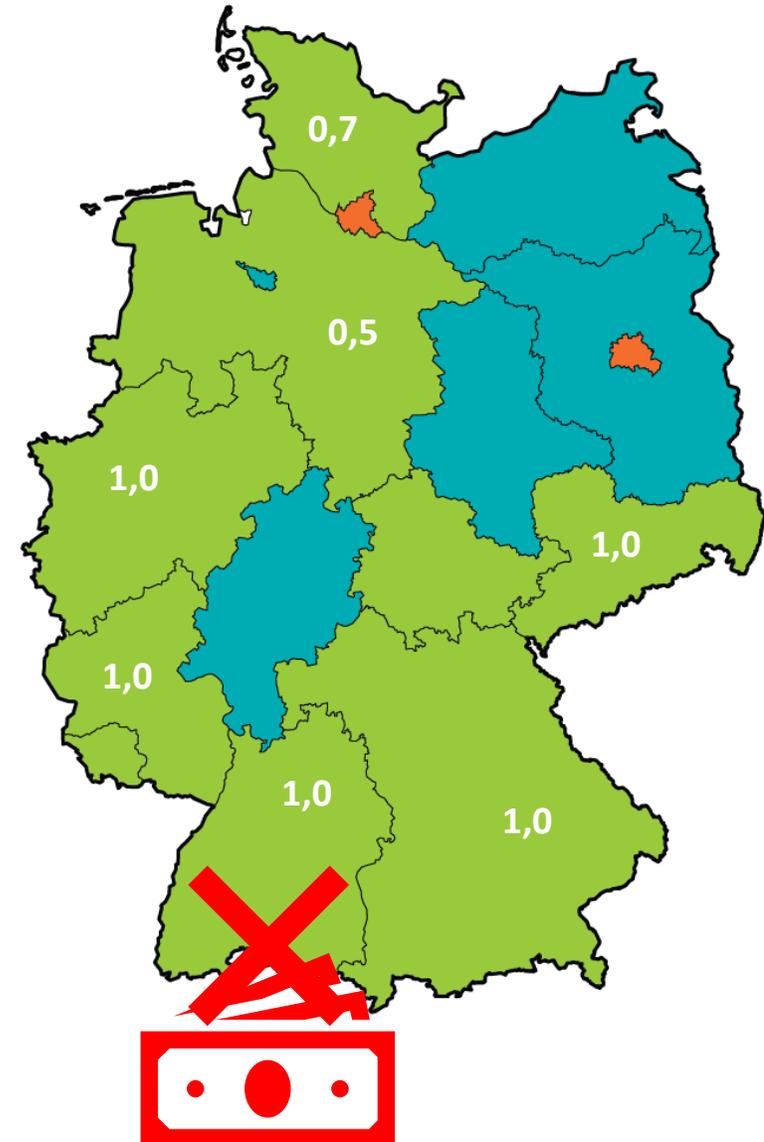
Stellplatz-,
Einschränkungssatzungen

Abbildung grau/schwarz:
 Prof. Dr. Volker Blees, VCD-
 interner Vortrag im Rahmen des
 Aufbaukurses „Mobilitäts-
 management im Wohnquartier“,
 Thema Stellplatzreduktion
 (23.6.2022)
 Abbildung grün: VCD



Strategien der Landesbauordnungen

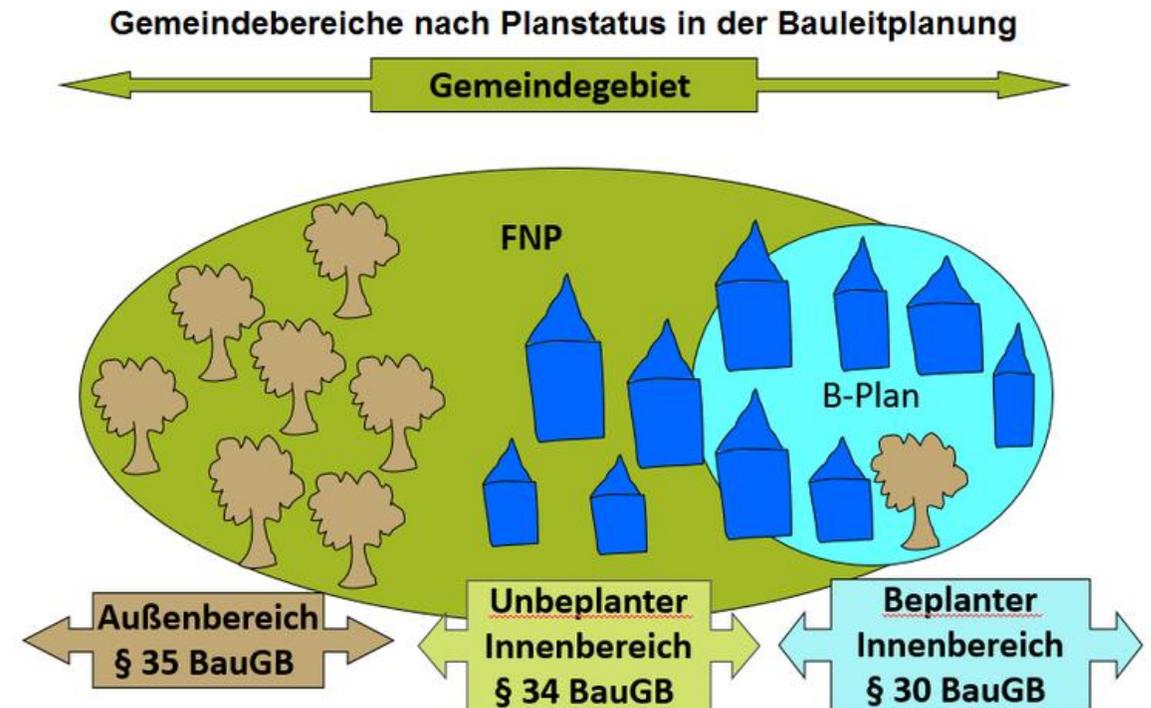
- **Regelung Stellplatzbaupflicht durch LBO** (+Verwaltungsvorschriften), **Ermöglichung Öffnung durch Ortssatzungen** (S-H, NI, NRW, RP, SL, BA-WÜ, BAY, SA, THÜ)
- **Keine Regelung durch LBO**, Verweis an Kommunen (Ortssatzung, HE, SAH, BB, MV)
- **Keine Stellplatzbaupflicht** (B, H – nur Wohnbau)
- Wichtiges Instrument: **Stellplatzablöse** (Baden-Württemberg: nicht für Wohnen)





Planungsrecht

- beplanter Innenbereich/ Bebauungsplan (§30 BauGB)
- unbeplanter Innenbereich (§34 BauGB)
- Außenbereich (§35 BauGB)





Errichtung „notwendiger Stellplätze“ in BW (LBO / I)

- § 37 (1) > **1 KfZ-Stellplatz / Wohneinheit** (Stellplatzschlüssel = 1,0)
- § 37 (2) > „**notwendige Fahrradabstellplätze**“ > „Zahl und Beschaffenheit (...) regelmäßig zu erwartenden Bedarf“
- § 37 (4) > **Aussetzung der Stellplatzpflicht** – Nachweis der Baulast (Beispiel Freiburg – Vauban)
- § 37 (6, 7) > **Keine Stellplatzablöse** bei Wohnnutzungen möglich
- § 37 (7), S. 2 > Abweichung von (1) möglich bei **Unzumutbarkeit**

https://www.akbw.de/fileadmin/download/dokumenten_datenbank/AKBW_Merkblaetter/Baurecht_Planungsrecht/Merkblatt593_VwV-Stellplaetze-2020.pdf



Errichtung „notwendiger Stellplätze“ in BW (LBO / II)

- § 56 (5), S. 2 > Bei Aufstellung eines **Luftreinhalteplans** Reduktion möglich, jedoch **nur mit Parkraummanagement**.
- § 74 (2): Möglichkeit der **kommunalen Satzungserstellung** > „Stellplatzsatzung“ oder „Einschränkungssatzung“ > Erhöhung bis 2,0 / Einschränkung bis 0
- https://www.akbw.de/fileadmin/download/dokumenten_datenbank/AKBW_Merkblaetter/Baurecht_Planungsrecht/Merkblatt_593_VwV-Stellplaetze-2020.pdf



Beispiel Stellplatzsatzung Ulm (Dichterviertel Nord)

§1 Räumlicher u. sachlicher Geltungsbereich

§2 Anzahl notwendiger Kfz

(1) a) 1. geförderter Wohnungsbau: 0,8	3. WE 35 – 45 qm 0,8
2. WE < 35 qm 0,6	4. WE > 110qm 1,2

§3 Reduktion aufgrund qualifizierter Mobilitätskonzepte

(1) Qualifiziertes Mobi-Konzept: - 10%	(3) Sicherung Mobilitätskonzept
(2) Definition Mobi-Konzept	(4) Verortung: Baurechtl. Entscheidung

§4 Ablöse für Nicht-Wohnnutzungen

(2) Bausteine für Mobi-Konzepte:

Radabstellanlagen: + 50%

Radabstellanlagen barrierefrei + zugangsnah

ÖPNV-Zeitkarten

Autoverzichtserklärung

Carsharing < 300m

https://www.ulm.de/-/media/ulm/zdv/downloads/oeffentliche-bekanntmachungen/2020/februar-2020/2020_02_20_satzung-der-stadt-ulm-ber-die-herstellung-notwendiger-stellpltze-fr-kraftfahrzeuge_signed.pdf



Beispiel Stellplatzsatzung Ravensburg

§1 Räumlicher Geltungsbereich: 4 Zonen

§2 Anzahl notwendiger Kfz (hier: Zone 1)

(1) WE < 30 qm 0,4/F 1

(1) WE < 55 qm 0,6/F 2

(1) WE <100qm 0,8/F 3

(1) WE <= 100 qm 0,8/F 4

§3 Reduktion von notwendigen Stellplätzen

(1) Absenkung, Erhöhung durch bes. Wohnen

(3) – 25% mit Mobilitätskonzept

(2) Absenkung auf Basis ÖPNV-Anbindung

§4 Inkrafttreten

Mobilitätskonzept

Staffelung Stellplatzschlüssel nach Wohnungsgrösse/Zone

Reduktion möglich durch ÖPNV-Anschluss

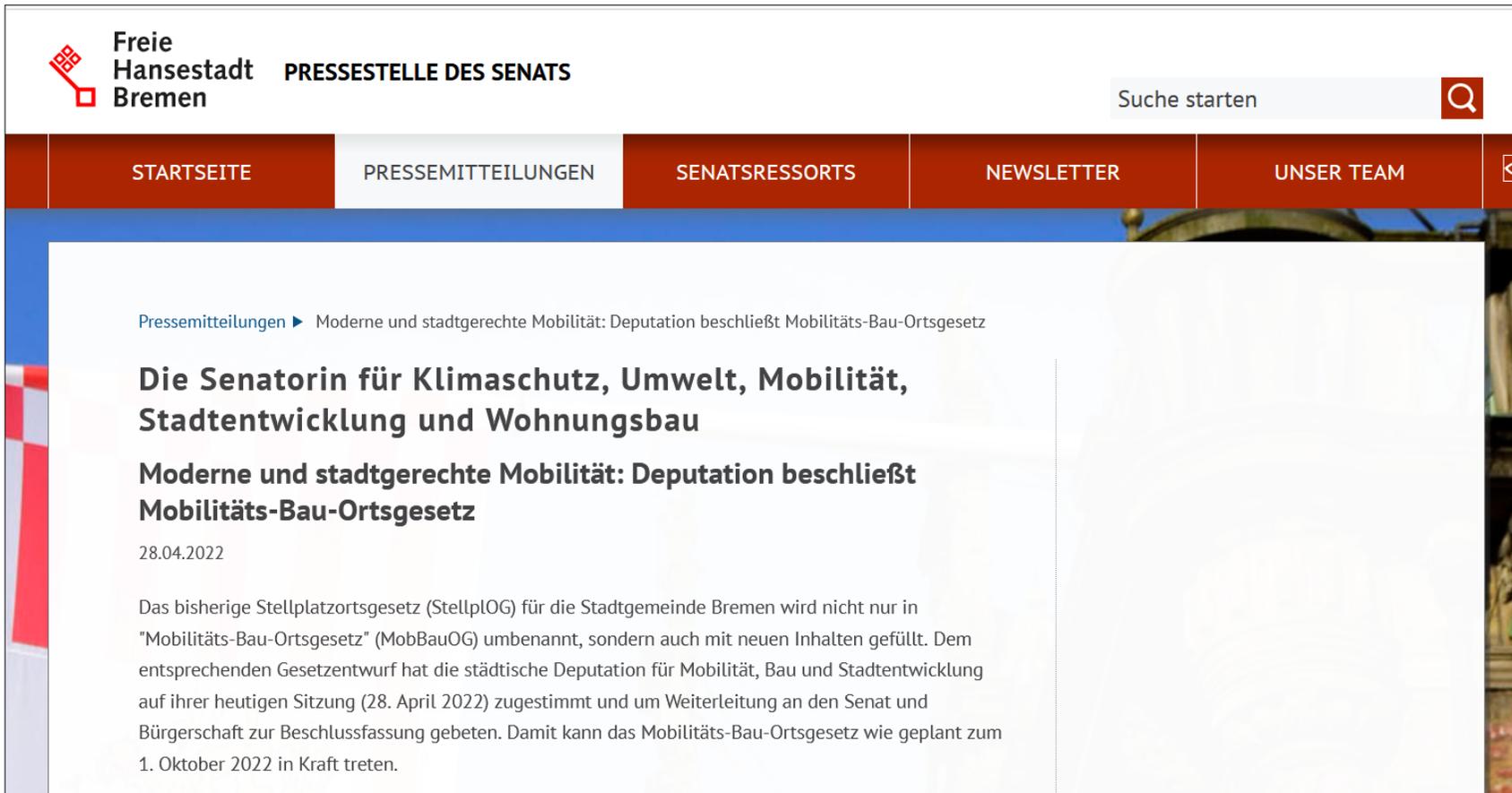
Carsharing-Station: 1:7

Pedelec-Station: 1:5

Mobilitätsstation auf Baugrundstück



Beispiel Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz Bremen



Freie Hansestadt Bremen PRESSESTELLE DES SENATS

Suche starten

STARTSEITE PRESSEMITTEILUNGEN SENATSRESSORTS NEWSLETTER UNSER TEAM

Pressemitteilungen ▶ Moderne und stadtgerechte Mobilität: Deputation beschließt Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz

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

Moderne und stadtgerechte Mobilität: Deputation beschließt Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz

28.04.2022

Das bisherige Stellplatzortsgesetz (StellplOG) für die Stadtgemeinde Bremen wird nicht nur in "Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz" (MobBauOG) umbenannt, sondern auch mit neuen Inhalten gefüllt. Dem entsprechenden Gesetzentwurf hat die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung auf ihrer heutigen Sitzung (28. April 2022) zugestimmt und um Weiterleitung an den Senat und Bürgerschaft zur Beschlussfassung gebeten. Damit kann das Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz wie geplant zum 1. Oktober 2022 in Kraft treten.

Entwurf Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz Bremen:
https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/top_4_ANLAGE_20220614_Entwurf_MobBauOG_mit_Begruendung.pdf

Bausteine MobBauOG:

Notwendiges Mobilitätsmanagement (0,75 – 0,25% der Stellplätze)

Mobilitätsmanagementmaßnahmen (MMM) an Bauantrag gekoppelt

Kapitaleinsatz MMM <= Ablöse

Zulässigkeit MMM wird durch Bauaufsicht entschieden

Baumpflanzpflicht je 4 Stellplätze



Einzelbausteine +: barrierefreie Radabstellplätze



Abbildung: Fahrradparken in der Bahnstadt
Heidelberg. Quelle: www.zukunft-mobilitaet.de,
Foto: Dirk Schmidt @Quimby, CCO 1.0

Fahrradstellplatzsatzung Mannheim:
<https://www.mannheim.de/sites/default/files/2021-03/Fahrradstellplatzsatzung.pdf>

Fahrradparken Kamen: https://www.fahrrad-kamen.de/pdf/konzept_fahradabstellanlagenkonzept_schwerpunkt_zentrale_innenstadt_endfassung.pdf



Einzelbausteine +: Lastenrad



Abbildung: Lastenrad-Einweihung der Naussaischen Heimstätte, Frankfurt
Quelle: www.zukunft-mobilitaet.de,
Foto: NHW / Sabine Antonius



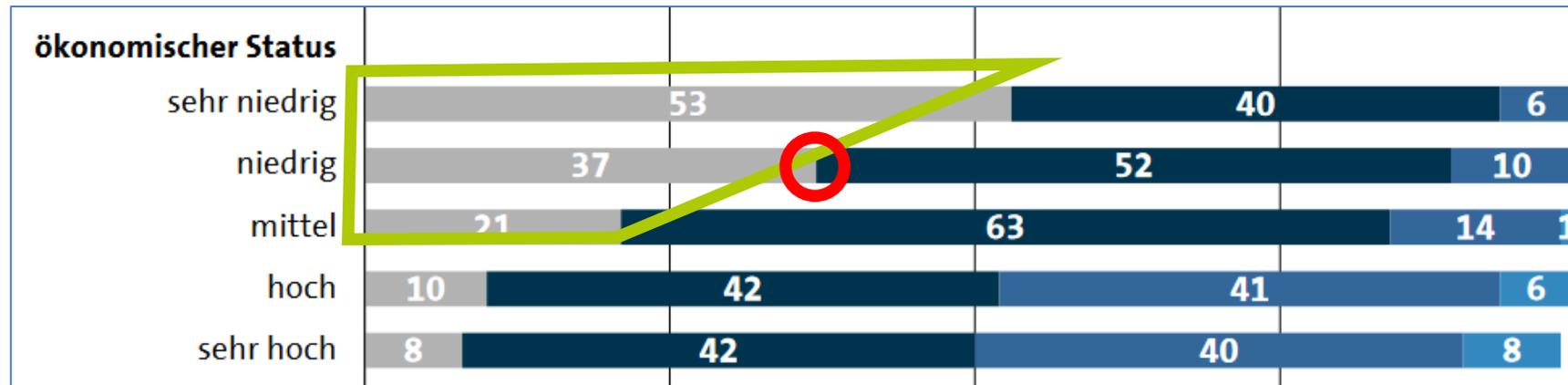
Abbildung: Freies Lastenrad Jülich
Quelle: <https://www.juelich.de/lastenrad>
Foto: Voker Göbels

Stellplatzsatzung Taufkirchen (§7, Satz (2), §8, (4)):
<https://www.taufkirchen-mucl.de/stellplatzsatzung>



Einzelbausteine +: Reduktion im geförderten Wohnungsbau

kein Auto 1 Auto 2 Autos 3 Autos und mehr



Beispielsatzung: Stuttgart (§2, Satz (2))

<https://www.stuttgart.de/medien/ibs/Stellplatz-Ausfertigung.pdf>

Quelle: MID 2018, Ergebnisbericht, S. 35. Online abrufbar unter:

http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf



Standortspezifische Ermittlung des Stellplatzbedarfs

Haushalte

Die 50 neuen Wohneinheiten werden überwiegend für Singles mit mittlerem Einkommen geplant. Die entsprechenden Faktoren sind 0,9 bzw. 1,0 (Kapitel 3.7).

Quartierstyp

Nutzungsmischung

In der Umgebung sind vier Nicht-Wohnnutzungsarten zu finden: Bildung, Gesundheit, Kultur und Gewerbe. Bei drei und mehr ist ein Faktor zwischen 0,8 und 0,9 angemessen (Kapitel 3.3).

Bus

Bei einer Entfernung von unter 150 Metern zu einer Bushaltestelle mit hohem Takt liegt der Faktor zwischen 0,7 und 0,9 (Kapitel 3.4).

Schiene

Bei einer Entfernung zwischen 300 und 600 Metern zu einer U-Bahnhaltestelle mit geringem Takt liegt der Faktor zwischen 0,9 und 1,0 (Kapitel 3.5).

Reisezeit

Im Stadtkontext liegt hier eine mittlere ÖPNV-Reisezeit ins Zentrum vor. Der Faktor kann 0,8 bis 0,9 betragen (Kapitel 3.6).

Nahversorgung

Bei einer Gehzeit zum nächsten Supermarkt unter fünf Minuten sollte der Faktor zwischen 0,7 und 0,9 gewählt werden (Kapitel 3.2).

Das Anwendungsbeispiel auf einen Blick

Basisfaktor 0,8	}	=	Schlüssel 0,47
X Nahversorgung 0,9		=	Wohneinheiten 50
X Nutzungsmischung 0,9		=	Pkw 24
X Bus 0,9			<div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;"> Mobilitätskonzepte ersetzen XX Pkw </div>
X Schiene 1,0			<div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;"> vorhandene Garagen Platz für XXX Pkw </div>
X Reisezeit 0,9			<div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; text-align: center;"> notwendige Stellplätze 24 - XX - XXX </div>
X Haushaltgröße 0,9			
X Einkommen 1,0			

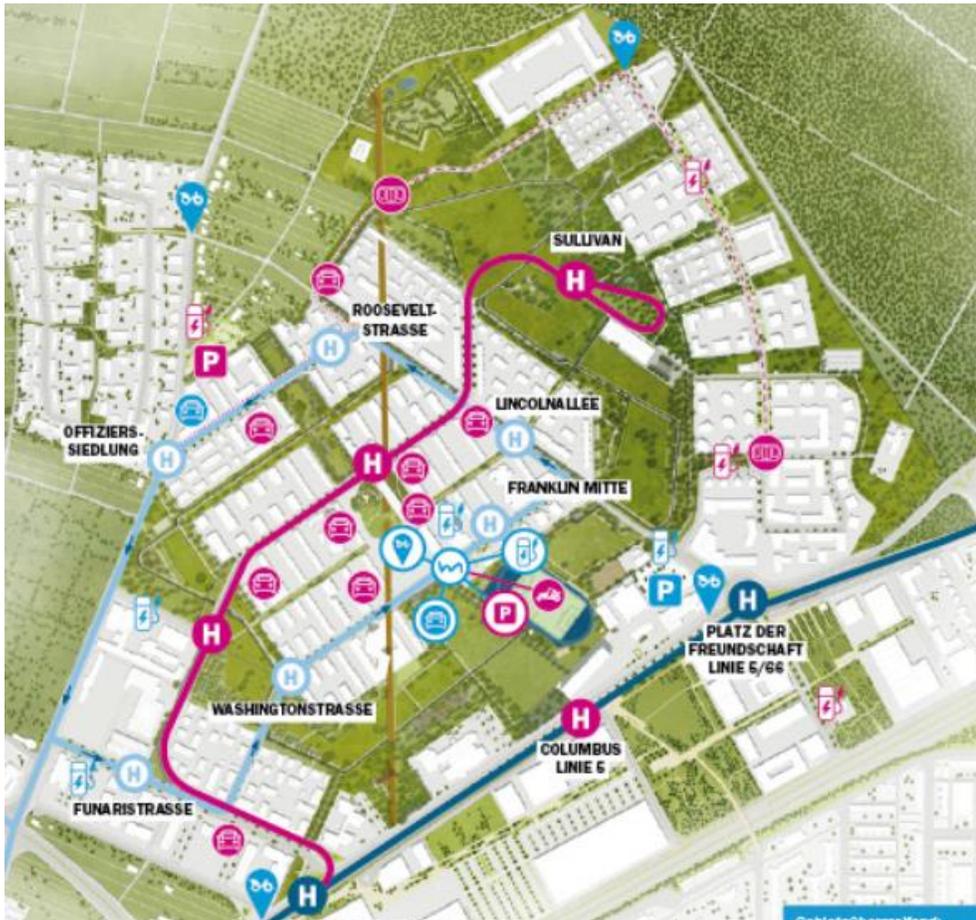
Nicht jeder der berechneten Pkw braucht einen neuen Stellplatz. Durch Nutzung neuer Mobilitätsangebote und freier Kapazitäten kann der Bedarf weiter sinken. In welchem Umfang, werden die Praxis und weitere Forschungen zeigen.

Pkw-Besitz im Wohnungsbau: Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel. Hamburg 2021.

Quelle: <https://lebendigestadt.de/pdf/Stellplatz-Publikation-Lebendige-Stadt.pdf>



Reduktion durch Mobilitätskonzept: Franklin, Mannheim (B-Plan 2015)



Legende ÖPNV

- Umgesetzt**
 - Buslinie 67 (Vorlaufbetrieb bis zur Inbetriebnahme neue Stadtbahn in 2023)
 - Haltestelle Buslinie 67 (Vorlaufbetrieb bis zur Inbetriebnahme neue Stadtbahn in 2023)
 - Stadtbahnlinie 5
 - Haltestelle Stadtbahnlinie 5
- Geplant**
 - Neue Stadtbahnlinie mit Umstieg Bensheimer Straße (ohne Umstieg ab 2027) **2023**
 - Haltestelle neue Stadtbahnlinie **2023**
 - RABus (autonomer Shuttle) **2023-2024**
 - Basiseroute RABus **AB 2022**
 - Erweiterungsrouten RABus **AB 2023**

Legende Privat-PKW

- Umgesetzt**
 - Öffentlich nutzbare Ladesäule
 - Sammelparkfläche (Öffentliche Besucherstellplätze)
- Geplant**
 - Sammelparkfläche (Öffentliche Besucherstellplätze) **AB 2022**
 - Öffentlich nutzbare Ladesäule **FORTLAUFEND**

Legende Leihfahrzeuge

- Umgesetzt**
 - Mobilitätszentrale / Nachbarschaftsoase
 - Carsharing FRANKLIN Mobil
 - VRNnextbike
- Geplant**
 - E-Lastenrad FRANKLIN Mobil **2022**
 - Carsharing FRANKLIN Mobil **FORTLAUFEND**

Mobilitätskonzept Franklin:

Mobilitätskosten als Erschließungskosten definiert (§123 BauGB)

Stellplatzreduktion bei Inanspruchnahme MMM auf freiwilliger Basis

Stellplatzschlüssel laut LBO 1,0 - aktuell: 0,87

Gründung Mobilitätsgesellschaft



Zukunft: Mobilität ins Haus holen



Ohboy, Hotel und
Apartmenthaus, Malmö 2017

Quelle:
www.baunetzwissen.de/beton/objekte/wohnen-mfh/ohboy-hotel-und-wohnhaus-in-malmoe-5592043
.de / Abruf am 8.2.20





-
1. Projektvorstellung BuWoMo
 2. Warum Autoreduktion?
 3. Stellplatzreduktion – Handlungsfelder und Good Practice
 - 4. Herausforderungen am Beispiel Baden-Württemberg**
 5. Was bringt's? Evaluation von Stellplatzsatzungen

Anhang:

Weiterführende Materialien



Herausforderung: Stellplatzbaupflicht - Beispiele



Vielfalt Ladenburg (B-Plan 2010)

1,0 / WE < 80qm

1,5 / WE > 80qm

Bedarfserhebung unter
Interessenten/Mitgliedern: 0,9

Radabstellplätze: 2,0 <> 2,8



Karlsruhe (o.S.)

20 WE/Stpl, 6 davon als Doppelparker

Gründungskosten 1,2 Mio bei 5,6
Baukosten gesamt (75.000 je Stpl)

3 Stellplätze durch Baulastnachweis
ausgelagert > Verzicht Doppelparker



Münstertal (o.S.)

Münstertal, Quartier Fischmatte
Sehr gute Nahversorgung, sehr gute
Anbindung an den ÖPNV

Ortsbild, Versiegelung

Pionier Mobilität (Carsharing,
Lastenrad)



-
1. Projektvorstellung BuWoMo
 2. Warum Autoreduktion?
 3. Stellplatzreduktion – Handlungsfelder und Good Practice
 4. Herausforderungen am Beispiel Baden-Württemberg
 5. Was bringt's? Evaluation von Stellplatzsatzungen

Anhang:

Weiterführende Materialien



Arbeitsauftrag: Evaluation (z.B. Stellplatzäquivalenzen)



- Frankfurt (Leitfaden Stellplatzsatzung) **1:5** (S. 13)
- Freiburg (Stellplatzsatzung) **1:7**, §5, Abs. (2), S. 7
- Hannover (Stellplatzsatzung) **1:4**, §3, Abs. (3), S. 4

- Bremen, Rebecca Karbaumer / Vortrag Konferenz DEPOMM (03/21): **1:2**
- Bislang keine Evaluation, nur Hypothesen > Forschung



Aktuelle Evaluationen von Mobilitätskonzepten

- **Stuttgart / Quartier Rosenstein (Siedlungswerk GmbH/Weeber + Partner):**

- <https://www.siedlungswerk.de/sites/default/files/seite-anhang/17747-weeberpartner-evaluation-mobilitatskonzept-kurzfassung-endbericht-20201111.pdf>

- **Bremen (Senatsverwaltung für Bauen und Umwelt/Team Red):**

- https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiU-IKI393xAhXG_rslHfSjDC0QFjAAegQIBRAD&url=https%3A%2F%2Fwww.bauumwelt.bremen.de%2Fsixcms%2Fmedia.php%2F13%2F210421_Team%252BRed_StellpIOG%252BMobilitaetskonzepte%252BEvaluation%252B2020.pdf&usg=AOvVaw285HoQVWdulAKW7J5EtPxQ

- **Darmstadt / Lincolnsiedlung (Universität Frankfurt):**

- <http://publikationen.ub.uni-frankfurt.de/frontdoor/index/index/docId/51590>

- **Hamburg / Ottensen (DifU/Deutsches Institut für Urbanistik):**

- https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/576874/1/Diskussionspapier_Beteiligung_final.pdf

- **Bielefeld / Reallabor „Mobilista Sennestadt“ (ILS Forschung):**

- https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjG2q3E4d3xAhWihP0HHbQfDEcQFjAAegQIBRAD&url=http%3A%2F%2Fmobilista.sennestadt.de%2Fdetails%2Fkinderleicht-busfahren-mit-dem-sennestadtticket.html%3Ffile%3Dfiles%2Fmobilista%2Fbilder%2FSennestadtTicket%2FSennestadtTicket_MobiliSta-Websit.pdf&usg=AOvVaw1RkPBVRM1oQFVdTC2yo1Ni



Aktuelle Evaluationen von Mobilitätskonzepten (I)

- Siedlungswerk GmbH, Stuttgart / Evaluation: Weeber + Partner, Stuttgart (2020)
 - Befragung: 125 WE, davon Teilnahme: 40 Haushalte
 - Ein Drittel nutzt bereits alternative Verkehrsmittel
 - 50% haben es in Zukunft vor
 - 23 Haushalte (ca. 60%) nutzen Carsharing
 - Davon 2/3 sind erst nach Einzug Carsharing-Mitglied geworden
- **Hohes „Umstiegspotential“ nach Umzug**
- **Tendenz: ca. 50% sind zukünftig interessiert an alternativer Mobilität**

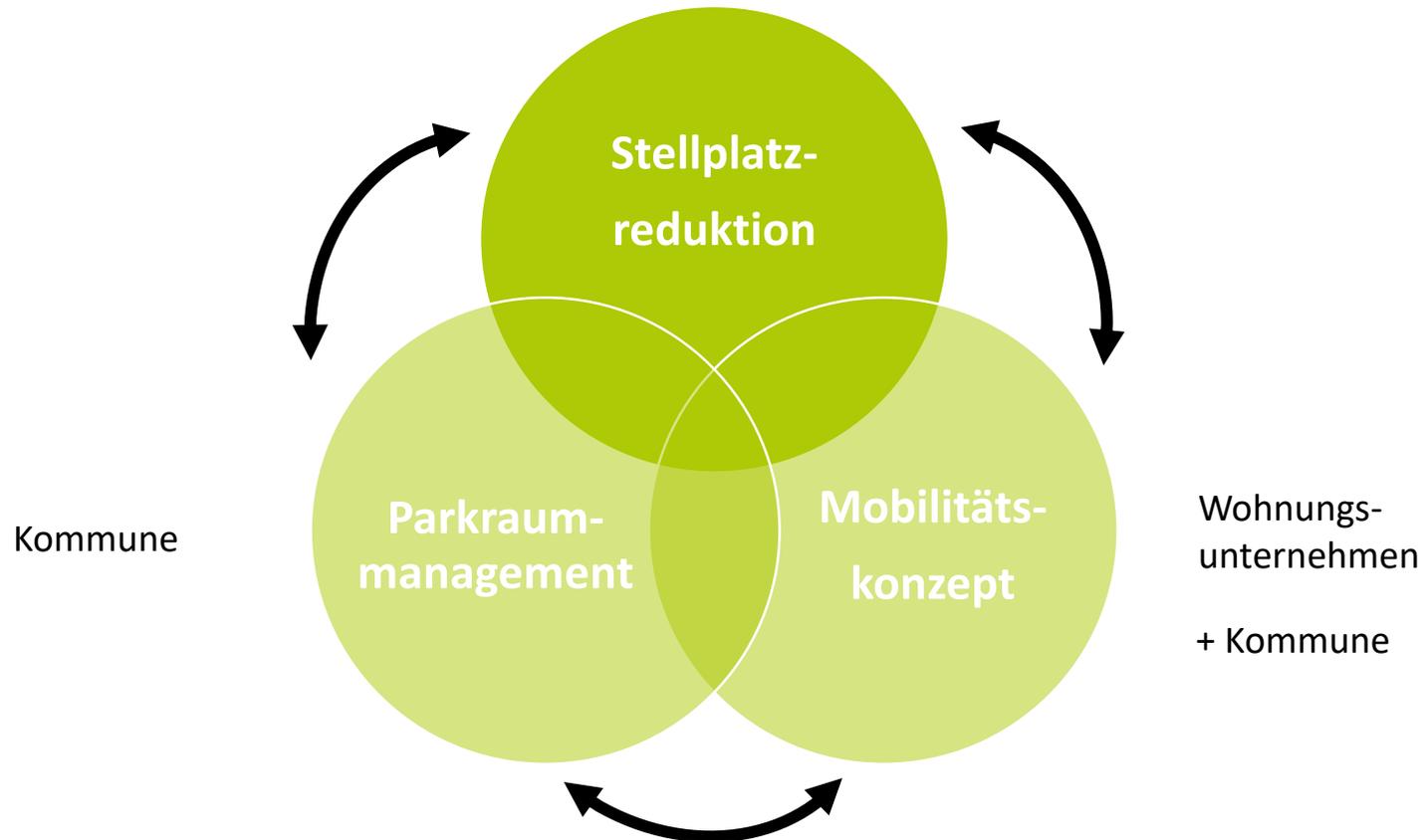


Aktuelle Evaluationen von Mobilitätskonzepten (II)

- Bremen (Senatsverwaltung für Bauen u. Umwelt / Team Red) – Evaluation von Wohnbauten mit Mobilitätskonzepten (2021):
 - **Anteil der PKW-freien Haushalte liegt um 18% höher** (Wohnimmobilien mit Mobilitätskonzept/Mobi-Maßnahmen)
 - **Anteil an ÖPNV-Zeitkarten-Inhabern liegt um 10% höher**
 - **Effekt auf Verkehrsmittelwahl:**
 - PKW wird weniger häufig genutzt (minus 11%)
 - Fahrrad und ÖPNV häufiger (je 7%)
 - Aber: Geringer Bekanntheitsgrad - nur ca. 1/3 der Bewohner*innen (vor Bezug) kannten Mobilitätskonzept > **Kommunikation und Information als wichtige Bausteine von Mobi-Konzepten!**



Wechselwirkungen beachten!





Fragen

- Welche Erfahrungen haben Sie in Ihrer Kommune mit Stellplatzreduktion (B-Plan, Stellplatzsatzung, Einschränkungssatzung)?
- Welche Herausforderungen bestehen bei der Erstellung von Ortssatzungen?
- Müssen wir das Wort „Stellplatzsatzung“ durch den Begriff „Mobilitäts-Bau-Satzung“ ersetzen?
- Wie kann eine regelmäßige Evaluation und Nachjustierung verankert werden?

Weiterführende Materialien:

- [Flyer „Stellplatzsatzungen“](#), Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität, www.intelligentmobil.de
- [Mobilitätskonzepte in Neuen Wohnquartieren](#) (2022). Hrg: Bayrisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, München (Bearbeitung: Deutsches Institut für Urbanistik)
- [Berechnungstool](#) zur Kosten-Nutzen-Rechnung von Mobilitätskonzepten (Deutsches Institut für Urbanistik i.A. des Bayrisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr)
- [Plattform „Kommunale Stellplatzsatzungen“](#) des Zukunftsnetz Mobilität NRW / dort u.a. Musterstellplatzsatzung NRW



Wohnen
und **Mobilität**

Bundesweites Netzwerk



Danke

für Ihre Aufmerksamkeit!

Angelika Jäkel
Architektin Dr.-Ing.
Regionalkoordination Baden-Württemberg
Projekt »Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität«

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Kreisverband Karlsruhe e.V.
Kronenstraße 9
76131 Karlsruhe
Fon +49 163 255 1870

angelika.jaekel@vcd.org
www.intelligentmobil.de

Veränderungsprozesse im Verkehr kommunizieren: Mut haben zum Diskurs

- Push-Maßnahmen zu kommunizieren benötigt sorgfältige Planung
- Kontext vermitteln: Motivation und Darstellung von Fähigkeiten sind nicht ausreichend, um Klimaschutzziele zu erreichen
- Klimaschutzziele in Verbindung mit Planungszielen (z. B. Bewohnerparken) transparent und nachvollziehbar kommunikativ verknüpfen
- Überzeugende Fakten aufzeigen, Gegenpositionen evaluieren, echte Diskurse und Debatten eingehen
- Kommunikation muss in alle Schritte der Erstellung einer nachhaltigen Mobilitätsplanung integriert werden



Kompetenznetz
KLIMA MOBIL

Steckbrief 6

Handlungsfeld:
Kommunikation

Sie haben Fragen zur Kommunikation? Sprechen Sie uns gerne an!

Neue Mobilität kommunizieren und erlebbar machen:
Kommunen als Lebens- und Wirtschaftszentren sind die tragenden Säulen des Klimaschutzes. Sie leisten hier bereits sehr viel, sei es beim Energiemanagement, bei der Sanierung ihres Gebäudebestandes oder bei der Energieversorgung. Klimaschutz im Verkehr betrifft alle und weckt nicht selten Widerstände. Das erfordert Kommunikation, Debatten und Diskurs. Überzeugen können Sie nur, wenn Sie eine ehrliche Debatte eingehen, Fachargumente sachgerecht und zielgruppengerecht kommunizieren und bereit sind, zielstrebig und mutig voran zu gehen.

Überzeugen, bewegen, Vorbild sein
Kommunikation muss insbesondere hinsichtlich restriktiver Maßnahmen, wie sie beim Klimaschutz im Verkehr notwendig sind, sorgfältig geplant werden.
Nur Motivation (z.B. Preisvorteil ÖPNV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr), Gelegenheit (z.B. gut ausgebautes Radnetz) oder Fähigkeiten (z.B. die Handhabung digitaler Lösungen) allein bewirken keine nachhaltige Änderung des individuellen Mobilitätsverhaltens oder die Bereitschaft kommunaler Gremien, mutig voran zu gehen.
Genau hier setzt eine erfolgreiche Klimakommunikation an. Sie bespielt Emotionen, arbeitet mit Bildern und bietet Gelegenheiten zum Umdenken und -steigen im Alltag.
Erfolgreiche Klimakommunikation zeigt Vorbilder auf, informiert über neue Angebote und nutzt digitale Medien. Sie integriert die Bürgerschaft und kommunale Gremien gleichermaßen.

Leitbild entwickeln
In einer Kommune wird immer kommuniziert. Sei es durch das „Blättele“, Bekanntgaben, die lokale Presse, soziale Medien oder von Mensch zu Mensch. Es muss entschieden werden, ob und wie entsprechende Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr in bestehende Leitbilder integriert werden, oder ob zum Beispiel eine eigene Kampagne für eine geplante Maßnahme entwickelt wird.
Eine passende PR-Konzeption dient nicht nur als Orientierungs- und Identifikationshilfe, sondern ist später auch der Gradmesser für gelungene Bürgerbeteiligung (z. B.: Welche Anwohner oder welches Gewerbe sind betroffen? Welche Argumente werden vorgebracht? Wie sieht die Rechtslage aus? etc.).
Die Kommunikation dient der Maßnahme, nicht umgekehrt: Wofür steht die Maßnahme und wie wird sie für wen kommuniziert? Die entscheidende Herausforderung liegt dabei in der ganzheitlichen Betrachtung von Mobilitätsbedürfnissen und Klimaschutz in Ihrer Kommune.⁴

11/2020 | Kompetenznetz Klima Mobil 1

Wie Kommuniziert das Kompetenznetz?

- Schwerpunkt: Regionale Ansprechpartner
- Netzwerkarbeit, Austausch fördern
- Digitales Informationsmaterial
 - Handlungsfelder- und Themenbezogene Steckbriefe
 - Förderinformationen
 - Praxisbeispiele
 -
- Veranstaltungen
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



**Downloads und Publikationen –
Kompetenznetz Klima Mobil –
Klimaschutz bewegt: www.klimaschutzbewegt.de**

Kommunikationsinitiative: Platzgewinn fürs Klima

- Parkraummanagement ist schwer zu kommunizieren, die Diskussionen oft emotional und wenig faktenbasiert geführt werden.
- Mit der Kommunikationsinitiative wird ein Toolkit erstellt, das Kommunen befähigt, selbst zum Thema Parkraummanagement zu kommunizieren.
- Zusammen mit der erfahrenen Agentur „fairkehr GmbH“ erstellen wir Kommunikationsangebote und Produkte, die Kommunen dabei helfen sollen, in der Kommunikation weiter zu kommen

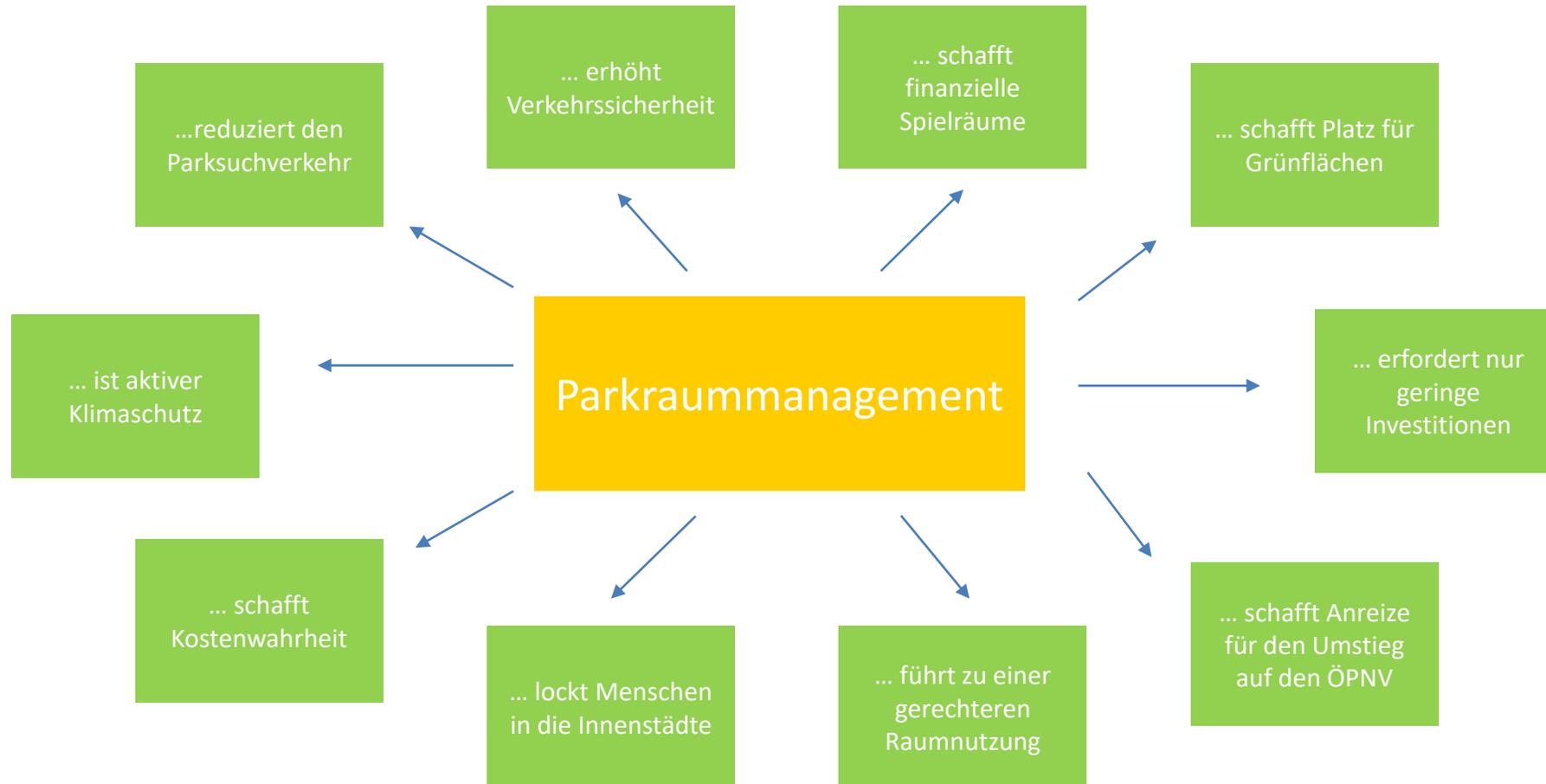


**PLATZGEWINN
FÜRS KLIMA**



Zu finden unter
[www.klimaschutz-
bewegt.de/kommunikation](http://www.klimaschutzbewegt.de/kommunikation)

Wer Parkraummanagement kommunizieren will, braucht gute Argumente.



Wir machen Sie fit!

Die guten Argumente zum Parkraummanagement liegen auf dem Tisch. Jetzt müssen sie nur noch richtig kommuniziert werden.

Wir unterstützen Sie dabei

- die Politik, kommunale Gremien und die Bevölkerung für das Thema Parkraummanagement zu sensibilisieren
- die Akzeptanz für restriktive Maßnahmen im kommunalen Verkehr zu erhöhen
- die positiven Auswirkungen des Parkraummanagements zu vermitteln
- die geplanten Maßnahmen im Parkraummanagement erfolgreich umzusetzen

Wir machen Sie fit!

Wir geben Ihnen unterschiedliche Materialien an die Hand, die Sie bei Ihrer Kommunikation unterstützen.

Sie erhalten fertige Materialien, die

- Zeit und Ressourcen schonen
- vielfältig einsetzbar sind
- positive und klare Botschaften transportieren
- inhaltlich geprüfte, sachliche Informationen in eine bürgernahe Sprache übersetzen
- direkt einsetzbar sind und sich an das 1x1 der Öffentlichkeitsarbeit halten

Diskussionsfragen

- Welche Themen werden in den Gemeinderäten beim Thema Parken am meisten diskutiert? Welche Argumente könnten hier am besten beim Thema Parkraummanagement weiterhelfen?
- Welches sind die größten Herausforderungen bei der Adressierung der betroffenen Interessensgruppen bei der Einführung von Parkraummanagement (z. B. Einzelhandel, Anwohner...)
- Welches sind die erfolgsversprechenden Kommunikationsformate auf kommunaler Ebene beim Thema Parken? Warum?

Mutig voran

beim Klimaschutz im Verkehr

www.klimaschutz-bewegt.de

Adrian Messe
Kompetenznetz Klima Mobil, Strategische Kommunikation
adrian.messe@nvbw.de