

Bürgerantrag gegen mobil.pünktchen in Bremen-Mitte (Kohlhökerstraße und Charlottenstraße) – Schreiben der Anwohner Jessika Buch und Fritz Schnapper vom 6.12.2014 (Posteingang OA Mitte 18.12.2014)

Anwohner der Charlottenstraße haben sich mit einem Bürgerantrag gegen die im November 2014 vom Beirat Mitte beschlossenen mobil.pünktchen an den Standorten Charlottenstraße (Ecke Wulwesstraße) und Kohlhökerstraße (Ecke Rutenstraße) gewandt.

Wesentliches Argument der beiden Anwohner aus der Charlottenstraße ist, dass der Parkdruck hoch ist (s. o.a. Schreiben an das Ortsamt Mitte/östl. Vorstadt) und kein Bedarf nach weiteren Car-Sharing-Autos gesehen wird. Zudem wird eine erneute Beirats-Behandlung gefordert, die auch am 26.1. stattfinden wird.

Sachstand

Der Beirat Mitte hat in ausgiebiger Diskussion am 24. November 2014 verschiedene Standorte für mobil.pünktchen im Bereich Bremen-Mitte beschlossen.

Die Standorte wurden zuvor in Abstimmung mit dem Ortsamt, aber auch Feuerwehr ausgewählt, um hierüber einerseits eine Entlastung des Parkdrucks zu erzielen und andererseits die Standorte an „hotspots“ für Feuerwehr und Müllfahrzeuge so anzulegen, dass durch Gehwegnasen die üblicherweise behindernd zugeparkten Einmündungsbereiche freigehalten werden.

Beide von den Anwohnern angesprochenen Bereiche sind Problemzonen für die Feuerwehr und Müllabfuhr.

Es gibt einen Bedarf nach weiteren Car-Sharing-Stationen im „Viertel“. Die Zahl der Car-Sharing-Nutzer hat sich in Bremen seit 2008/2009 rund verdoppelt – und soll sich auch zur Entlastung des Straßenraums – bis 2020 noch einmal verdoppeln. Der Zuwachs erfolgt auch in den Innenstadtbereichen, womit auch eine Erhöhung der Zahl der Car-Sharing Fahrzeuge einhergehen muss.

Der Car-Sharing Anbieter cambio führt jährliche Nutzerbefragungen durch, bei denen auch der PKW Bestand abgefragt wird. Derzeit ist cambio der einzige in Bremen aktive Car-Sharing Anbieter, der solche Befragungsergebnisse vorlegt. Die aktuelle Befragung von 2014 zeigt, dass 38% der Neukunden zuvor ein Auto im Haushalt hatten, nach der Nutzung von Car-Sharing geht dieser Wert

auf 10% zurück – 28% der neuen Nutzerinnen und Nutzer haben also ihr Auto abgeschafft. Angesichts von über 40 Nutzerinnen und Nutzern pro Car-Sharing Auto ergibt sich, dass rund 11 private PKW durch jedes Car-Sharing Auto abgeschafft wurden. Dieses trägt zur Entlastung im Parkraum und im Parkraumsuchverkehr bei – ein wesentliches Kriterium zur straßenverkehrsrechtlichen bedeutsamen ‚Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs‘.

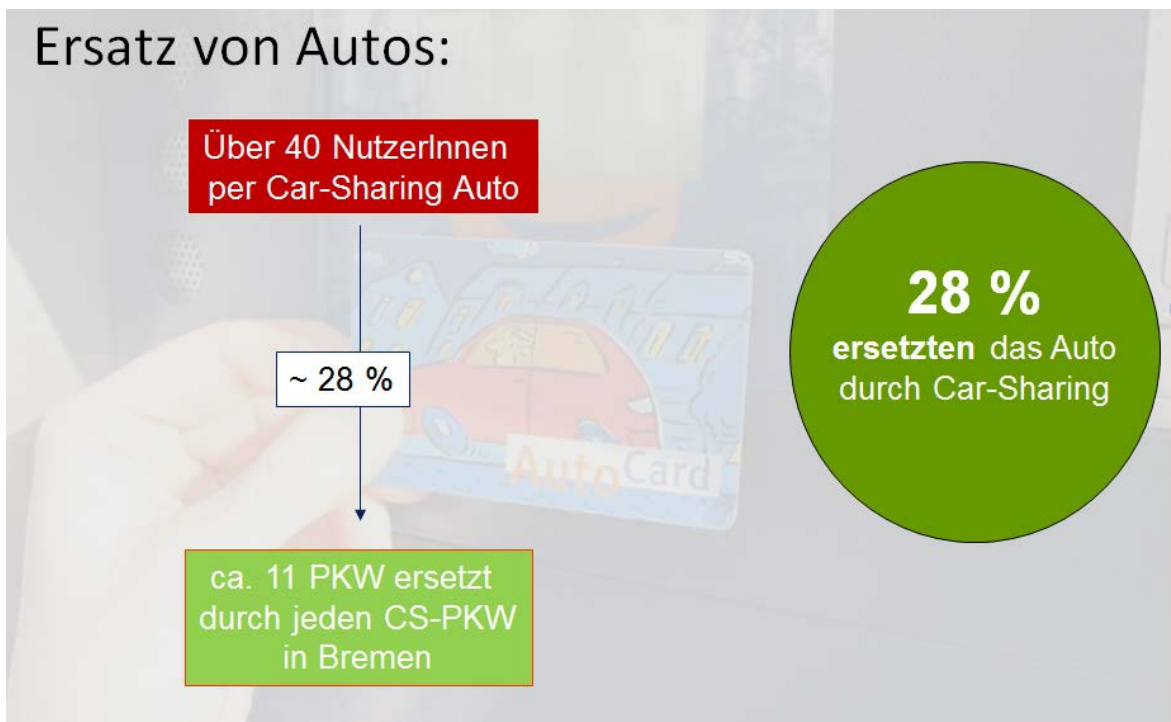
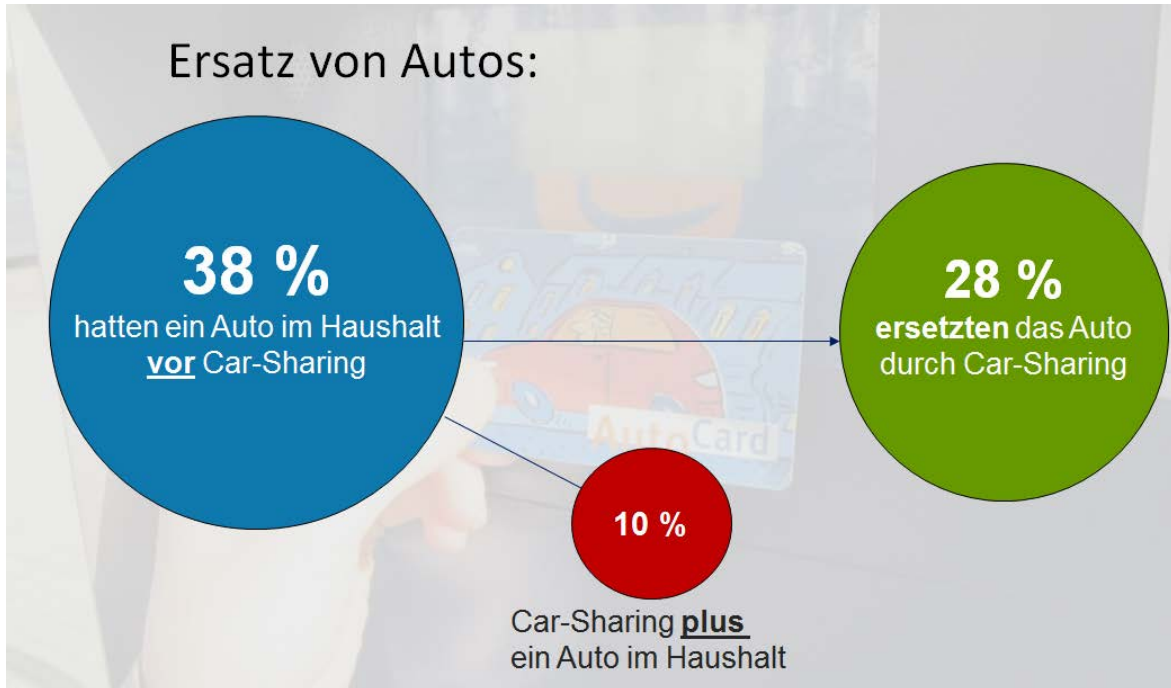


Abbildung1: Nutzerbefragung 2014 Cambio Bremen: a) Autobesitz bei NeukundInnen, b) Ersetzquote in Bezug auf die Nutzerzahlen pro Car-Sharing Fahrzeug (eigene Grafik)

Zum Entwurf Charlottenstraße

Zum Standort Charlottenstraße sind mehrere Varianten angedacht und geprüft worden. Hierbei hat sich gezeigt, dass kein regelkonformes Abstellen eines PKW zwischen Einmündung und Baum möglich ist, ohne in die Schleppkurve von Großfahrzeugen (Müllabfuhr, Feuerwehr) zu ragen (s.a. Abb. 2). Das gilt schon für ‚normale‘ und gut geparkte PKW. Wenn dort überbreite PKW stehen oder Fahrzeuge nicht direkt am Bord geparkt sind, sind die Behinderungen noch deutlich größer.

Derzeit haben Großfahrzeuge erhebliche Probleme in diesem Bereich.



Abb.2:
Die Müllabfuhr muss hier mehrfach rangieren (mit Einweisung), um in die Charlottenstr. einfahren zu können.

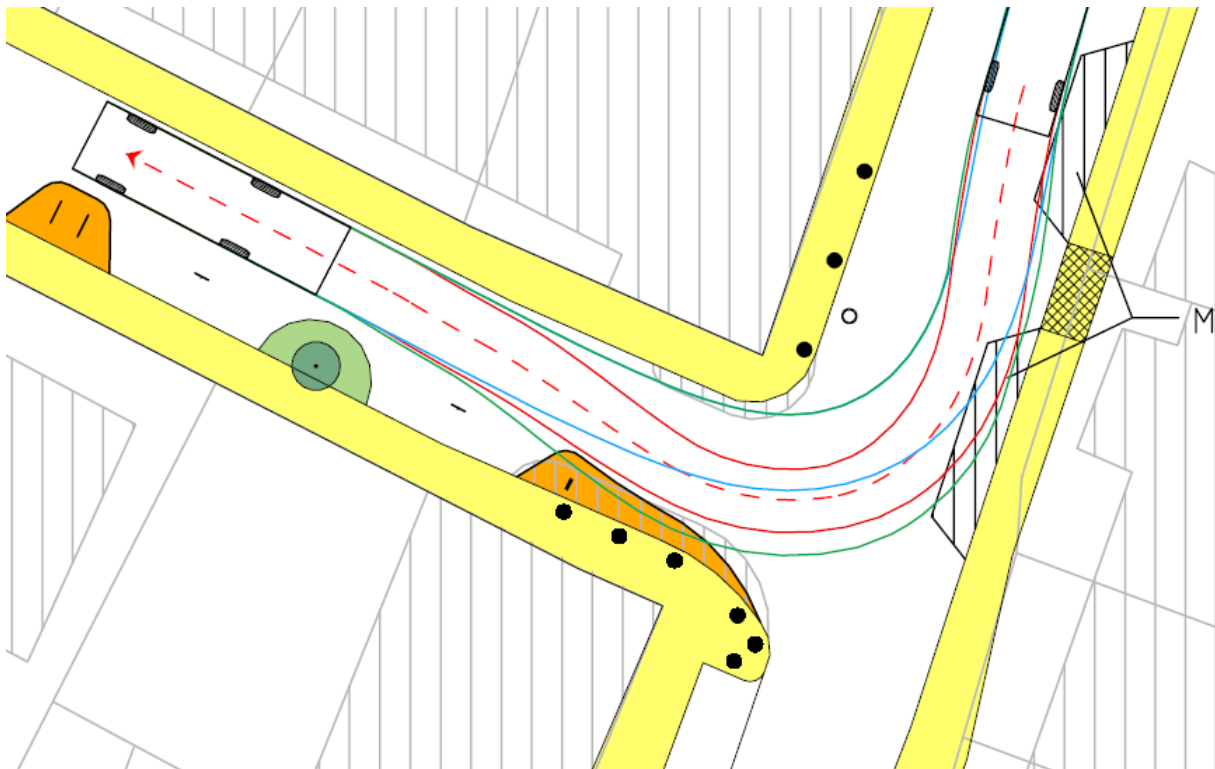


Abb.3: Verworfenen Planungsvariante, da Schleppkurven über möglichen CS-Stellplatz läuft (grüne Linie) – nicht genehmigungsfähig, daher kann hier auch kein ‚normales‘ Parken angeordnet werden. (Schleppkurvenprüfung durch Büro BPR)

Es wurde eine Planungsvariante entwickelt und dem Beirat vorgestellt, die zwei Car-Sharing-Plätze (übliche mobil.punktchen Konfiguration) hinter dem Baum vorsieht, eingefasst durch eine Gehwegnahe mit zwei zusätzlichen Fahrradbügeln (Abb. 4). Die Einmündung wird so gestaltet, dass die Bordsteinlinie genau den Anforderungen der Schleppkurven Müllabfuhr / Feuerwehr folgen. Es können hier vier Fahrradbügel und die mobil.punkt-Stele installiert werden (außerhalb der Schleppkurve). Es besteht in diesem Bereich hoher Bedarf nach Fahrradparken.



Der Beirat hat mit Mehrheit einen Kompromiss beschlossen, der nur einen Car-Sharing-Stellplatz vorsieht und keine Gehwegnahe mit Fahrradständern, sondern hier eine Minimallösung mit Poller vorsieht (Abb. 5).

Beschlussprotokoll:

„Der Beirat votiert mehrheitlich für die Einrichtung von nur einem Stellplatz“



Fazit: Der Beschluss des Beirates ist bereits ein Kompromiss, um zum Einen das Car-Sharing-Angebot in diesem Bereich zu verbessern, wenngleich auch erst nur um ein Car-Sharing-Fahrzeug. Hierdurch kann jedoch schon eine Entlastung um etwa 10 PKW im Umfeld erzielt werden. Zum Anderen kann im Zuge der Maßnahme auch der Einmündungsbereich so umgestaltet werden, dass Großfahrzeuge hier störungsfreier um die Ecke kommen. Derzeit ist dieser Bereich eine besondere Problemzone. Die Schleppkurven sind durch ein Ingenieurbüro (BPR) nach den gängigen Richtlinien berechnet worden und nicht „Verhandlungsmasse“.

Kohlhökerstraße (Einmündung Rutenstraße)



*Abb. 5:
Kohlhökerstraße (von Einmündung
Rutenstr. Aus),
rechts ist die Anlage des
mobil.pünktchens geplant*

Hier wurde eine Standardlösung vorgeschlagen, die zwei Car-Sharing-Fahrzeuge vorsieht, sowie eine Einfassung durch Gehwegnasen, zum Einen entsprechend den Schleppkurven direkt an der Einmündung, zum Anderen am anderen Ende mit zwei Fahrradbügeln.

Auf Wunsch der Feuerwehr wurden auf der gegenüberliegenden Seite Poller eingeplant, um die ausreichenden Breiten für die Schleppkurven freizuhalten. Hier wird derzeit weit aufgesetzt und behindernd auf dem Gehweg geparkt (nicht angeordnet!).

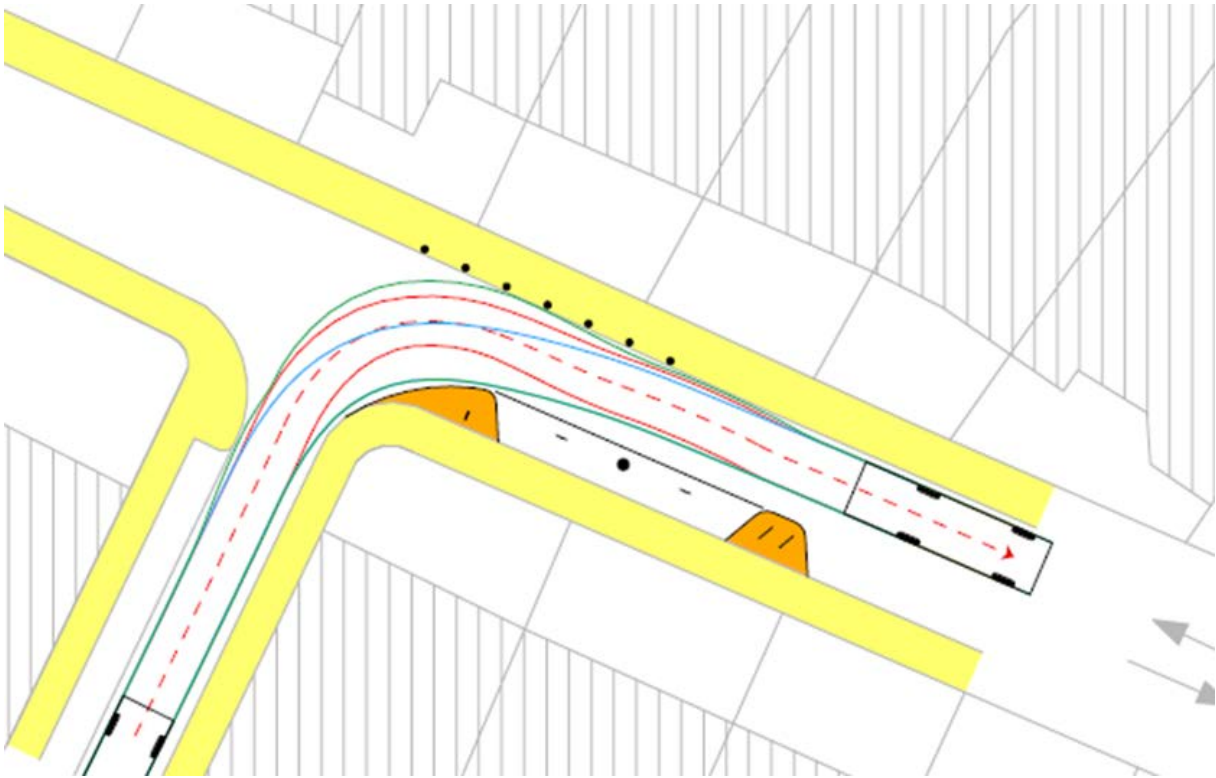


Abb. 6: die dem Beirat vorgestellte Planungsvariante

Der Beirat hat beschlossen, hier zunächst nur Platz für ein Car-Sharing-Fahrzeug anzulegen und auf die zweite Nase mit den Fahrradbügeln zu verzichten und eine Minimallösung mit einem Poller vorzusehen.

Aus dem Protokoll: „ Der Standort soll auf einen Stellplatz reduziert werden mit der Option eines zweiten Stellplatzes für eine spätere Einführung. Die Gestaltung soll mit nur einer Gehweg Nase ausgeführt werden; die zweite Abgrenzung erfolgt durch einen Gummi-Poller“.

Fazit: Auch hier ist bereits eine Minimallösung beschlossen worden. Die Anforderungen der Feuerwehr sind nicht verhandelbar.

gez

Glottz-Richter