

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 26. April 2010

Verbesserung der Parksituation in Bremen

Zu wenige Parkplatzmöglichkeiten in engen Wohnstraßen einiger Stadtteile Bremens führen vermehrt zu Konflikten. Zum einen werden Bürgersteige und Fahrradwege zugeparkt, sodass Menschen mit Kinderwagen oder auch Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer nicht ausreichend Platz auf den Gehwegen haben. Auch müssen Radfahrende von den Radwegen auf die Fahrbahn ausweichen. Dies ist mit einer erhöhten Unfallgefahr verbunden. Zum anderen stellen falsch geparkte Pkw ein Problem für die Zufahrt von Rettungsfahrzeugen dar.

Wir fragen den Senat:

1. Wie viele Bußgeldbescheide wurden wegen Verstößen gegen das absolute Parkverbot in welchen Stadtteilen verhängt?
2. Wie hoch ist dabei die Anzahl der auswärtigen Pkw?
3. Wie viele Pkw wurden seit der Ankündigung der Innenbehörde vom 11. März 2010 wegen Behinderung von Rettungswegen abgeschleppt, und wie bewertet der Senat diese Zahl?
4. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, die Parksituation für Pkw in dicht bewohnten Bremer Stadtteilen, wie u. a. der Neustadt und dem Ostertor-/Steintorviertel, positiv zu verändern bzw. die Nachfrage nach Parkplätzen zu verringern?
5. Wie bewertet der Senat das „Anwohnerparken“, und in welchen Stadtteilen bzw. Straßen in Bremen gibt es dies bereits bzw. kann es grundsätzlich eingerichtet werden?
6. Wie bewertet der Senat flächensparende „automatische Parksyste-me/-häuser“, die auf weniger Raum für mehr Pkw Parkmöglichkeiten bieten? Gibt es in den betroffenen Stadtteilen Flächen, um solche Parkhäuser bei Bedarf zu bauen?

Dr. Maike Schaefer, Björn Fecker,
Dr. Matthias Güldner und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

Antwort des Senats vom 8. Juni 2010

1. Wie viele Bußgeldbescheide wurden wegen Verstößen gegen das absolute Parkverbot in welchen Stadtteilen verhängt?

Der bundeseinheitliche Tatbestandskatalog für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten sieht allein bei Parkverstößen 40 unterschiedliche Tatbestände vor, die von den einschreitenden Beamtinnen und Beamten bzw. Parkraumüberwacherinnen und Überwachern unterschieden werden müssen.

In der Annahme, dass es in der Anfrage um die aufgeführten Problemfelder Gehwegparken, Radwegparken, Beeinträchtigung der Rettungswege und Parken im Halteverbot geht, wurden im Jahr 2009 40 026 Verstöße durch das Stadtamt und die Polizei Bremen angezeigt. Eine Differenzierung nach Stadtteilen ist nicht möglich, da dieses Statistikkriterium in der Bußgeldstelle nicht besteht. Die genannte Zahl bezieht sich daher auf das gesamte Stadtgebiet.

Für den Zeitraum Januar bis April 2010 wurden nach den genannten Kriterien 12 019 Verstöße angezeigt.

2. Wie hoch ist dabei die Anzahl der auswärtigen Pkw?

Aus der bestehenden Statistik der Bußgeldstelle kann nicht ohne unverhältnismäßig hohen Aufwand ermittelt werden, wie viele Parkverstöße auf auswärtige Kraftfahrzeuge entfielen.

3. Wie viele Pkw wurden seit der Ankündigung der Innenbehörde vom 11. März 2010 wegen Behinderung von Rettungswegen abgeschleppt, und wie bewertet der Senat diese Zahl?

Abschleppvorgänge werden grundsätzlich statistisch nicht erfasst. Für die Maßnahmen im Steintor wurden ausnahmsweise Abschleppvorgänge gezählt.

Seit Ankündigung der Innenbehörde, die Rettungswege im Steintorviertel freizuhalten, wurden bis zum 15. Mai 2010 67 Abschleppvorgänge gezählt.

Eine Alternative zur Kontrolle der Durchfahrtswege durch Stadtamt und Polizei, die Verwarnungen und Abschleppmaßnahmen beinhaltet, wird nicht gesehen, da die Rettungssicherheit im Viertel gewährleistet sein muss. Die Maßnahmen konzentrieren sich auf Fahrzeuge, die in Kreuzungsbereichen den Rettungsfahrzeugen die Durchfahrt unmöglich machen und werden begleitet von Aufklärungsmaßnahmen, die insbesondere durch die Medien erfolgen. Der Beirat Mitte/Östliche Vorstadt unterstützt die Kontrollen ausdrücklich.

4. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, die Parksituation für Pkw in dicht bewohnten Bremer Stadtteilen, wie u. a. der Neustadt und dem Ostertor-/Steintorviertel, positiv zu verändern bzw. die Nachfrage nach Parkplätzen zu verringern?

Durch die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel und des Fahrradverkehrs werden wesentliche Beiträge zur Verringerung des Kraftfahrzeugaufkommens geleistet. Gleichwohl ist in den dicht bewohnten, innenstadtnahen Stadtteilen Parkdruck in den öffentlichen Straßenräumen mangels ausreichender privater Kfz-Abstellmöglichkeiten festzustellen, wodurch Konflikte zwischen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern und parkenden Fahrzeugen entstehen. Zur Verbesserung der Parksituation bestehen grundsätzlich die Möglichkeiten, die Nachfrage nach Stellplätzen durch gezielte Angebote wie Carsharing zu reduzieren, das Stellplatzangebot durch Bewohnerparken zu reglementieren – siehe Frage 5 – oder es möglichst flächensparend in den Quartieren zu erweitern, siehe Frage 6. Die Machbarkeit dieser Möglichkeiten muss quartiersbezogen bewertet werden.

Carsharing besitzt ein enormes Entlastungspotenzial für die Parkraumsituation – vor allem für die dicht bebauten Innenstadtquartiere. Diese besondere Rolle des Carsharing ist auch von UN HABITAT und OECD erkannt worden und hat Bremen zur Auswahl als „Urban Best Practice“ auf der Weltausstellung EXPO 2010 in Shanghai geführt. Die räumliche Verteilung des Car-Sharing beim Bremer Carsharing-Anbieter cambio zeigt den Schwerpunkt der Nachfrage in den Stadtteilen mit hervorragender ÖPNV- und Fahrradbindung und zugleich hohem Parkdruck.

Anfang Mai 2010 gibt es rund 5700 Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer in Bremen – die bereits über 1000 private und Firmen-Pkw ersetzt haben. Aneinandergereiht wären das rund fünf Kilometer innerstädtischer Parkraum. Wenn man den gleichen Effekt mit Parkgaragen erreichen wollte, müssten 10 bis 25 Mio. € investiert werden.

Dieses Entlastungspotenzial soll – wie im Carsharing-Aktionsplan von den Deputationen für Bau und Verkehr sowie für Umwelt und Energie im September

2009 beschlossen – weiter erschlossen werden. Es ist ein einmütiges Ziel, bis zum Jahr 2020 mindestens 20 000 Carsharer in Bremen mit den entsprechenden Entlastungseffekten zu erreichen, was in etwa einer Vervierfachung der Zahl gegenüber 2009 bedeutet.

Die Auswertung der ersten mobil.punkte nach zwei Jahren Betriebszeit hat gezeigt, dass die dort stationierten zehn Fahrzeuge in der Umgebung 95 Pkw ersetzt haben – also zu einer deutlichen Entlastung beigetragen haben.

Im Juni werden zunächst drei mobil.punkt-Stationen neu eingerichtet und eine bestehende erweitert:

- Admiralstraße,
- Birkenstraße,
- Straßburger Straße/Elsässer Straße,
- Am Dobben (Erweiterung von bislang fünf auf zwölf Fahrzeuge).

Im Frühherbst werden vier weitere Stationen neu eingerichtet:

- Georg-Gröning-Straße,
- Rembertiring,
- Tannhäuserplatz,
- Thedinghauser Straße.

Es wird erwartet, dass die dort stationierten insgesamt etwa 25 Carsharing-Fahrzeuge in den kommenden Jahren über 200 private (und Firmen-) Fahrzeuge im jeweiligen Umfeld ersetzen können, was rund einem Kilometer Parkraum entspräche.

Zur weiteren Erschließung der Entlastungspotenziale des Carsharing müssen die bestehenden Hemmnisse in der Ausweitung der Carsharing-Nutzung überwunden werden. Diese bestehen vor allem

- in der in Deutschland noch immer fehlenden Möglichkeit, Carsharing-Stationen (analog zu Taxiständen) in einem einfachen Verfahren anordnen zu können. Städte wie Brüssel und London zeigen, wie sehr durch die Ausweitung des öffentlichen (und damit gut sichtbaren) Stationsnetzes Carsharing gefördert werden kann,
- in einem noch immer niedrigen Bekanntheitsgrad von Carsharing in Deutschland. Die Unterstützung des Carsharings gerade in der EXPO-Zeit wird durch eine intensive Öffentlichkeits- und Medienkampagne begleitet.

5. Wie bewertet der Senat das „Anwohnerparken“, und in welchen Stadtteilen bzw. Straßen in Bremen gibt es dies bereits bzw. kann es grundsätzlich eingerichtet werden?

Bewohnerparkregelungen schränken die Stellplatzverfügbarkeit für bestimmte Nutzergruppen ein. Nach einer Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Jahre 2002 dürfen in einem Bewohnerparkgebiet werktags zwischen 9.00 und 18.00 Uhr nicht mehr als 50 %, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % der zur Verfügung stehenden Parkplätze für die Bewohner reserviert werden. Parkregelungen für Bewohner, denen das Mischungsprinzip (Bewohner, Besucher, Wirtschaftsverkehr) zugrunde liegt, sind dabei nicht ausschließlich auf die Privilegierung der Anwohner gerichtet.

Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und aufgrund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner eines städtischen Quartiers regelmäßig keine Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.

Als unabdingbare Voraussetzung für die Einrichtung eines Bewohnerparkgebietes müssen genügend legale Parkflächen zur Verfügung stehen, um den Bedürfnissen der Bewohner gerecht zu werden. Andernfalls würde in Anbetracht der knappen Parkraumressource eine erheblich höhere Anzahl an Erlaubnissen (gebührenpflichtiger Parkausweis) ausgestellt als Parkplätze zur Verfügung stehen.

Bei der Planung des Bewohnerparkens müssen die Belange aller Nachfragegruppen, wie Bewohner, Gewerbetreibende, Kunden, Besucher, Lieferverkehr, berücksichtigt und gegeneinander abgewogen werden. Um die Funktionsfähigkeit der Quartiere zu gewährleisten ist es notwendig, dass ein Ausgleich zwischen den gegensätzlichen Ansprüchen hergestellt werden kann.

Verdrängungen von Parkverkehren in angrenzende Gebiete sind möglichst zu vermeiden. Bei Parkraummangel im gesamten Stadtteil führt die Herauslösung eines Teilbereiches zu einer Verlagerung und damit Verschärfung des Parkdrucks in anderen Bereichen.

Das Bewohnerparkkonzept kann auf Dauer nur Wirkung entfalten, wenn eine kontinuierliche Überwachung des ruhenden Verkehrs sichergestellt ist.

Die Parksituation in stark belasteten Wohnquartieren wurde durch Einrichtung von zehn Bewohnerparkgebieten verbessert. Diese sind im Einzelnen:

Zone A: Gebiet Stephaniviertel (Diepenau),

Zone B: Gebiet Stephaniviertel (Schlachte),

Zone C: Gebiet Richtweg,

Zone D: Gebiet Barkhofviertel (Blumenthalstraße),

Zone E: Gebiet Barkhofviertel (Delbrückstraße),

Zone F: Gebiet Barkhofviertel (Am Barkhof),

Zone G: Gebiet Werderstraße,

Zone H: Gebiet Am Wandrahm,

Zone J: Gebiet Doventor,

Zone K: Gebiet Neuenstraße.

Bewohnerparken kann nicht in jedem Fall von Parkraumknappheit als geeignetes Instrument eingesetzt werden. In Gebieten, wie dem Ostertorviertel oder dem Steintorviertel, würde ein Bewohnerparkkonzept wegen der im Vergleich zum Anwohnerbedarf geringen legalen Abstellmöglichkeiten im Straßenraum in der Regel nicht unmittelbar zu einer Verbesserung der Parksituation für die Bewohner führen. Die Eignung eines Gebiets für die Einrichtung eines Bewohnerparkkonzeptes sollte einer Untersuchung vorbehalten bleiben.

In den Stadtteilen, in denen der Parkdruck sehr hoch ist und der Wunsch nach Anwohnerparken immer wieder geäußert wird, prüft der Senat mit den Beiräten und der interessierten Öffentlichkeit, wie die Parksituation entschärft bzw. ob Anwohnerparken eingeführt werden kann.

6. Wie bewertet der Senat flächensparende „automatische Parksyste-me/-häuser“, die auf weniger Raum für mehr Pkw Parkmöglichkeiten bieten? Gibt es in den betroffenen Stadtteilen Flächen, um solche Parkhäuser bei Bedarf zu bauen?

Automatische Parksyste-me benötigen eine geringe Erschließungsfläche im Verhältnis zur Parkfläche. Nach Herstellerangaben ist davon auszugehen, dass auf einer gegenüber dem konventionellen Parkhaus vergleichbaren Fläche bis zur doppelten Menge an Fahrzeugen parken können. Auch auf kleinen Grundflächen ab 50 m², bei entsprechendem Zuschnitt des Grundstücks, kann ein automatisches Parksyste-m errichtet werden.

Als Quartiers- oder Anwohnergarage für Nutzer mit einer Mietvertragsbindung lässt eine solche Anlage Akzeptanz durch die Nutzer erwarten, da ein fester Nutzerkreis sich an die geänderten Bedingungen eines automatischen Parksyste-ms gewöhnen wird. Dazu bieten diese Systeme vereinfachte Ein- und Ausfahrten und sicherere Stellplätze (Diebstahl, Wetter, Vandalismus) für das Fahrzeug.

Bei einem öffentlich zugänglichen, automatischen Parksyste-m, das in der Hauptsache von Kurzzeitparkern genutzt wird, bedeutet die Nutzung einen Umgewöhnungsprozess, da Kurzzeitparker Parkscheinautomaten oder Schrankenanlagen gewöhnt sind. Zusätzlich kann es eine Hemmschwelle sein, das Fahrzeug

einem automatischen System anzuvertrauen. Wegen des niedrigen Bekanntheitsgrads dieser Systeme ist bei Kurzzeitparkern eine geringere Akzeptanz zu erwarten.

Für den Betrieb eines Parkhauses ist die Zugriffszeit (Dauer der Ein- bzw. Ausparkvorgänge) maßgebend, die laut Herstellern bei automatischen Parksyste-men zwischen zwei und vier Minuten liegt. Die Wartezeit wird für den Parkkunden als noch akzeptabel eingeschätzt. Die Zugriffszeit beschränkt die stündlich möglichen Einpark- und Ausparkvorgänge. Ob die Leistungsfähigkeit für ein öffentliches Parkhaus auch bei hoher Nachfrage ausreichend ist, muss objektbezogen bewertet werden.

Gestalterisch können die Fassaden automatischer Parksyste-me sowohl bei kleineren Anwohner- und Quartiersgaragen als auch bei größeren Anlagen an die Umgebung angepasst werden. Ebenso sind Photovoltaik-elemente und Begrünungen möglich.

Als Flächen für automatische Parksyste-me kommen in erster Linie Standorte bestehender Parkierungsanlagen infrage. Für die Brepark könnten sich eigene Immobilien als mögliche Erweiterung von Standortkapazitäten für automatische Parkierungsanlagen anbieten wie die Quartiersgarage Lübecker Straße und der öffentliche Parkplatz über der Quartiersgarage Hohenpfad. An diesen Stand-orten könnten die vorhandenen Tiefgaragen bestehen bleiben und durch auto-matische Parksyste-me ergänzt werden. Nach überschlägigen Berechnungen der Brepark erscheint der wirtschaftliche Betrieb eines automatischen Parksyste-ms jedoch nur bei einer Förderung der Herstellungskosten möglich. Förderfähigkeit, Wirtschaftlichkeit, städtebauliche Verträglichkeit und die verkehrliche Erschlie-ßung müssten einzelfallbezogen bewertet werden.

