

Kleine Anfrage der Fraktion der CDU

Parkraumbewirtschaftung in Bremen

Öffentliche Verkehrsflächen für Autos stehen in zunehmender Konkurrenz zu anderen Nutzungen (Fahrradparken, Lastenfahrräder, Elektroroller, Car-Sharing, E-Ladestationen). Besonders die gestiegene Bedeutung des Fußverkehrs erfordert barrierefreie Gehwegbreiten, die in vielen, vor allem zentralen Lagen, derzeit nicht vorhanden sind. Das Bewohnerparken ist eine geeignete Maßnahme, den Parkdruck aus einzelnen Straßen zu nehmen. Die derzeitige maximale Gebühr von 30,70 Euro wird allerdings nicht dazu beitragen, den Anteil an Autos auf öffentlichen Verkehrsflächen wirksam zu reduzieren, deshalb ist es zu begrüßen, dass der Bund plant, die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr zu überarbeiten. Die Entscheidung über die Höhe der Gebühr soll nach ersten Berichten dabei komplett auf die Länder übertragen werden. Das eröffnet den Kommunen einen großen Spielraum bei der Ausgestaltung der Bewohnerparkgebühren. Die Höhe der Gebühr für das Bewohnerparken sollte vor allem abhängig von den unmittelbar zugänglichen Mobilitätsangeboten (ÖPNV, SPNV, Car-Sharing et cetera) sein. Straßenzüge, die in direkter Nähe zu einer oder mehreren Bushaltestellen liegen, müssen sich von der Gebührenhöhe im Gegensatz zu „abseits“ gelegenen Straßen unterscheiden. Quartiersgaragen können ebenfalls den Parkdruck entschärfen. Gleichzeitig muss die kommunale Stellplatzverordnung überarbeitet werden. Als Kompensation bei Neubauvorhaben für zu errichtende Stellflächen sollten zum Beispiel Jahrestickets für den ÖPNV, Mobilitätskonzepte, Fahrradstellplätze et cetera herangezogen werden. Nur durch Anreize lassen sich Menschen von anderen Mobilitätsformen überzeugen. Das Festhalten an den starren Zonen sollte ebenfalls überwunden werden, da sich die Mobilitätsangebote in einigen Orts- beziehungsweise Stadtteilen immens unterscheiden.

Wir fragen den Senat:

Bewohnerparken

1. Wie viele Bewohnerparkgebiete gibt es in Bremen? Wo befinden sich diese Gebiete und in welchem Verhältnis stehen die Parkplätze jeweils den Anwohnerinnen und Anwohnern und der gesamten Öffentlichkeit zur Verfügung?
2. Welche rechtlichen Voraussetzungen existieren bei der Einrichtung von Bewohnerparkgebieten?
3. Wie hat sich die Anzahl der Bewohnerparkgebiete in Bremen seit 2010 entwickelt?
4. Wie hat sich die Anzahl an Bewohnerparkausweisen seit 2010 in Bremen entwickelt?
5. Welche Untersuchungen bezüglich der Einrichtung neuer Bewohnerparkgebiete wurden seit 2010 mit welchen Ergebnissen durchgeführt?

6. Welche Stadtteilbeiräte haben in den letzten zehn Jahren potenzielle Bewohnerparkgebiete identifiziert und dem Senat vorgeschlagen? Wie wurde mit den Vorschlägen jeweils und im Einzelfall umgegangen?
7. Wie bewertet der Senat die auf Bundesebene angestrebte Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr, die vorsieht, die Entscheidung über die Höhe der Gebühr für das Bewohnerparken auf die Kommunen zu übertragen?
8. Sollten die Kommunen zukünftig über die Höhe der Bewohnerparkgebühren entscheiden dürfen: Welches Gebührenkonzept hält der Senat dafür für sinnvoll?
9. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit ein mobilitätsabhängiges Gebührenkonzept zu entwickeln, das die wohnortnahen vorhandenen Mobilitätsangebote bei einer Gebührenordnung berücksichtigt und die Gebührenhöhe somit nach Straßenzügen beziehungsweise „kleineren“ Quartieren unabhängig staffelt?
10. In welchen Quartieren in Bremen gibt es nach Auffassung des Senats einen Parkraumangel (bitte mit Straßennennung)?
11. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit, belastete Quartiere durch Quartiersgaragen zu entlasten?
12. Inwiefern hat der Senat bereits potenzielle Standorte für Quartiersgaragen identifiziert?
13. Welche Konzepte anderer Kommunen hinsichtlich des Bewohnerparkens sind dem Senat bekannt? Wie bewertet der Senat diese?

Stellplatzverordnung

14. Wie bewertet der Senat das derzeitige Stellplatzortsgesetz?
15. Welchen Änderungsbedarf sieht der Senat?
16. Wie bewertet der Senat die „Zonenregelung“ des Stellplatzortsgesetzes, die Bremen ausschließlich in zwei unterschiedliche Zonen einteilt? Inwiefern beabsichtigt der Senat auch zukünftig an einer solchen Regelung festzuhalten?
17. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit, ein mobilitätsabhängiges Stellplatzortsgesetz zu erarbeiten, das vor allem die wohnortnahen Mobilitätsangebote bei der Schaffung oder Ablöse neuer Stellplätze für Kraftfahrzeuge berücksichtigt?
18. Welche Stellplatzortsgesetze anderer Kommunen sind dem Senat bekannt? Wie bewertet der Senat diese?
19. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit, sogenannte „Mietertickets“ als Kompensation für Stellplätze in das Gesetz mit aufzunehmen? Inwiefern wurde das „Mieterticket“ bereits bei Bauprojekten als Kompensation für Stellplätze für Kraftfahrzeuge in Anspruch genommen?
20. Welchen Zeitplan verfolgt der Senat bei der Überarbeitung des Stellplatzortsgesetzes?

Heiko Strohmann, Silvia Neumeyer, Thomas Röwekamp
und Fraktion der CDU