

Kleine Anfrage der Fraktion der CDU

Umsetzung des Konzepts „Parken in Quartieren“

Mit dem Konzept zum „Parken in Quartieren“ verfolgt der Senat Bovenschulte den Anspruch, das regelwidrige Gehwegparken stadtweit zu unterbinden und zugleich Rettungssicherheit und Barrierefreiheit zu gewährleisten. In der Realität zeigt sich jedoch ein anderes Bild: Die Umsetzung erfolgt unkoordiniert, intransparent und ohne nachvollziehbare Systematik. Die betroffenen Beiräte und Anwohner werden häufig unzureichend einbezogen, relevante Daten zu Auswahl und Priorisierung der Maßnahmen können nicht nachvollzogen werden und konkrete Aussagen zur Wirkung der Maßnahmen auf angrenzende Straßen fehlen weitgehend. Darüber hinaus besteht erheblicher Klärungsbedarf hinsichtlich der tatsächlichen Zielsetzung, der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen und der Einbindung alternativer Mobilitätsangebote. Auch die ressortübergreifende Zusammenarbeit innerhalb des Senats erscheint unklar.

Wir fragen den Senat:

(Bitte bei der Beantwortung keine Fragen miteinander verbinden!)

1. Auf welcher konkreten Datenbasis und anhand welcher Erfahrungen wurden die Straßen in Stufe 1 des Konzeptes identifiziert? Welche konkreten Straßen wurden in Stufe 1 aufgenommen und mit welcher fachlichen Begründung jeweils?
2. Nach welchen Kriterien erfolgte die Priorisierung der Maßnahmen in den betroffenen Straßen bzw. Stadtteilen?
3. Auf welchen Wegen, zu welchen Zeitpunkten und mit welchen Mitteln wurden die Beiräte sowie die betroffenen Anwohner über die Maßnahmen informiert? Welche Kommunikationsmaßnahmen sind für die noch folgenden Stufen vorgesehen und zu welchem Zeitpunkt bzw. konkreten Datum? (Bitte pro Straße oder Quartier angeben)
4. Inwiefern wurden vor Umsetzung der Maßnahmen die möglichen Auswirkungen auf benachbarte Straßen oder Quartiere geprüft, insbesondere hinsichtlich:
 - a) Verlagerung des Parkdrucks
 - b) Veränderung der Rettungssicherheit
 - c) Auswirkungen auf die Barrierefreiheit
 - d) Entstehung neuer Problemlagen

5. Wie viele Fahrzeuge haben in welchen Straßen vor Umsetzung des Konzepts „Parken in Quartieren“ geparkt und wie viele Stellplätze stehen dort nach Umsetzung des Konzepts tatsächlich noch zur Verfügung?
Sofern sich die Anzahl reduzierter Stellplätze nicht mit der ursprünglichen Nutzung deckt: Welche belastbaren Erkenntnisse hat der Senat darüber, wohin die betroffenen Fahrzeuge verdrängt wurden und welche Auswirkungen dies auf angrenzende Quartiere hat?
6. Welche Erkenntnisse liegen dem Senat über die Zunahme von Suchverkehren im Umfeld der neu geregelten Straßen vor? Der Senat wird gebeten, darzulegen:
 - a) Wie viele zusätzliche Fahrten durch Parksuchverkehr durchschnittlich pro Tag entstehen,
 - b) wie hoch die CO₂-Emissionen je Fahrt oder Fahrzeug geschätzt werden,
 - c) ob aus Sicht des Senats dieses Konzept – unter dem Gesichtspunkt der realen Emissionswirkung – einen klimapolitischen Nutzen entfaltet oder faktisch kontraproduktiv ist.
7. Was empfiehlt der Senat konkret den Anwohnern der Straßen der Stufe 1, die auf ihr Fahrzeug angewiesen sind, z. B. für die Fahrt zur Arbeit, zur Pflege von Angehörigen oder zur Versorgung von Kindern – insbesondere, wenn ihnen weder alternative Stellplätze noch zumutbare ÖPNV-Alternativen etc. zur Verfügung stehen?
8. Wie viele barrierefreie Parkplätze wurden im Rahmen der Umsetzung tatsächlich zusätzlich geschaffen, z. B. für mobilitätseingeschränkte Personen – und wie viele regelkonforme Stellplätze insgesamt sind dabei entfallen?
9. Wie viele Beschwerden von Bürgern, Beiräten oder Verbänden sind dem Senat seit Beginn der Umsetzung des Konzepts bekannt geworden – und wie viele davon betrafen konkret fehlende Information, Verdrängungseffekte oder unzureichende Parkmöglichkeiten für Anwohnende?
10. Wie wird die Einhaltung der neu geschaffenen Parkregeln kontrolliert, wie viele Bußgelder wurden in den betroffenen Quartieren seit Umsetzung des Konzepts verhängt, und wie bewertet der Senat den damit verbundenen Verwaltungsaufwand?
11. Wie viele Haushalte in den betroffenen Quartieren haben Zugang (bitte die Entfernung zu den jeweiligen Straßen und Carsharing-Punkten bzw. Haltestellen) zu Carsharing-Angeboten?
12. Der Senat wird gebeten, exemplarisch darzulegen, wie lang die durchschnittlichen Fahrtzeiten zu den Hauptverkehrszeiten sind – jeweils mit Arbeitsbeginn um 7:00 Uhr und Feierabend um 16:00 Uhr, an allen Wochentagen von Montag bis Sonntag – einmal mit dem privaten Pkw (unter Annahme staufreier Bedingungen) und einmal mit dem öffentlichen Nahverkehr (unter Annahme planmäßiger Verbindungen ohne Verspätungen), jeweils ausgehend vom Wohnort Bremen-Findorff (Goesselstraße), für folgende typische Pendelstrecken:

- a) Findorff – Bremen-Blumenthal (Arbeitsort Gewerbegebiet Farge-Ost),
- b) Findorff – Güterverkehrszentrum (GVZ) Bremen,
- c) Findorff – Osterholz (Hansalinie, DHL-Frachtzentrum).

Der Senat wird gebeten, für jeden Wochentag und für beide Verkehrsmittel jeweils konkret anzugeben:

- Um wie viel Uhr eine Person in Findorff aufbrechen muss, um pünktlich um 7:00 Uhr ihren Arbeitsplatz zu erreichen,
- zu welcher Uhrzeit diese Person nach Arbeitsende um 16:00 Uhr frühestens wieder zu Hause in Findorff ist,
- wie viele Minuten bzw. Stunden sie täglich insgesamt jeweils unterwegs ist (Hin- und Rückfahrt zusammen).

Darüber hinaus wird der Senat gebeten, die genannten Pendelzeiten zwischen ÖPNV und MIV zu vergleichen und zu bewerten, insbesondere im Hinblick auf die Zumutbarkeit, Alltagstauglichkeit und Belastbarkeit dieser Wege – auch für Berufstätige mit Schichtarbeit, Wochenendarbeit oder familiären Versorgungsaufgaben, für die der Umstieg auf den ÖPNV aus zeitlichen oder organisatorischen Gründen faktisch keine gleichwertige Alternative darstellt.

13. Vor dem Hintergrund der in Frage 12 erfragten tatsächlichen Fahrtzeiten und Pendelbelastungen:
Welche Antwort gibt der Senat einem Bürger aus Findorff der feststellt: „Das Auto ist für mein persönliches Leben alternativlos“?
Wie begegnet der Senat dem Wunsch nach Mobilitätssicherheit bei gleichzeitigem Wegfall von wohnortnahen Parkmöglichkeiten?
14. Wie bewertet der Senat die Tatsache, dass insbesondere Personen mit unregelmäßigen Arbeitszeiten – etwa Pflegekräfte, Schichtarbeiter, Alleinerziehende oder Berufspendler ohne ÖPNV-Anbindung – durch den Verlust wohnortnaher Parkplätze faktisch von Mobilität ausgeschlossen werden oder in erhebliche persönliche Belastung geraten?
Sieht der Senat in seiner Verkehrspolitik ein sozial ausgewogenes Gesamtkonzept, das diesen Lebensrealitäten gerecht wird – und wenn ja: worin genau besteht es?
15. Was empfiehlt der Senat den Anwohnern von Straßen der Stufe 1, die auf ihr Auto angewiesen sind und keine Möglichkeit haben auf den ÖPNV auszuweichen?
16. Wie ist die zeitliche und organisatorische Planung der Stufe 3 ausgestaltet?
17. Wie und wann werden Beiräte und Anwohnerschaft einbezogen?
18. Welche finanziellen Mittel stehen für die Umsetzung zur Verfügung, insbesondere auch für begleitende Maßnahmen?
19. Wie erfolgt die Prüfung von Möglichkeiten zur Erhaltung von Stellplätzen, z. B. durch bauliche Anpassungen?

20. Welche verbindlichen Absprachen wurden zwischen den beteiligten Ressorts getroffen? (Bitte Beteiligte, Inhalt und Datum der Vereinbarung aufführen)
21. Welche Schritte zur Einführung von Bewohnerparken sind konkret vorgesehen?
22. In welchen Quartieren soll wann welche Form von Bewohnerparken eingeführt werden?
23. Wie werden die jeweiligen Beiräte in den Prozess eingebunden?
24. Mit welchen Maßnahmen soll Carsharing – über die Einrichtung von mobil.punkten hinaus – gefördert werden?
25. Welche finanziellen Mittel stehen hierfür wann zur Verfügung?
26. In welchem zeitlichen Rahmen sollen diese Maßnahmen umgesetzt werden?
27. An welchen Standorten sind in den kommenden drei Jahren neue mobil.punkte geplant?
28. Wie sollen diese jeweils ausgestattet sein?
29. Welche Haushaltsmittel sind für Einrichtung, Wartung und Betrieb dieser Standorte vorgesehen?

Beschlussempfehlung:

Michael Jonitz, Dr. Wiebke Winter und Fraktion der CDU