

Bremische Bürgerschaft – SD.NET Vorlagenformular (Ausschüsse und Deputationen)

Ressort:	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung	Verantwortlich:	Hr. Hoffmann Fr. Manâa
Abteilung/Referat:	5 / 50, 53	Telefon:	361-60239 361-19835
Vorlagentyp:	Beschlussvorlage Ausschüsse/Deputationen	Aktenzeichen:	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
öff. / n.öff.:	öffentlich	Wirtschaftlichkeit:	Wählen Sie ein Element aus.

Beratungsfolge	Beratungsaktion
Städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung	Kenntnisnahme
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.

Titel der Vorlage:

Bericht der Verwaltung zum Vorgehen gegen das illegale aufgesetzte Parken zur Gewährleistung der Rettungssicherheit in Bremen

Vorlagentext:

A. Problem

Der Deputierte Jonitz, CDU, bittet um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Straßen werden im Rahmen des ersten Maßnahmenpakets gegen illegales, aufgesetztes Parken umgestaltet (Bitte den sogenannten Betriebsplan für jede Straße skizzieren)?
2. Wie findet die Priorisierung der Straßen statt?
3. Welche weiteren Maßnahmen neben der Repression sind für die Straßen selbst oder in fußläufiger Nähe wann geplant?
4. Wie viele Autos parken derzeit in den jeweiligen Straßen und wie viele werden nach den in Frage 1 beschriebenen Maßnahmen dort noch parken können?
5. Inwiefern wird sich durch die Umsetzung der Betriebspläne der Parkdruck in den angrenzenden Straßen erhöhen und wie wird damit umgegangen?
6. Inwiefern werden in unmittelbarer Nähe zusätzliche Parkplätze geschaffen?
7. Welche Straßen werden nach dem ersten Maßnahmenpaket warum ausgewählt und wann beginnen dort welche Maßnahmen?

B. Lösung

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung beantwortet die Fragen der MoBS-Deputation wie folgt:

Frage 1: Welche Straßen werden im Rahmen des ersten Maßnahmenpakets gegen illegales, aufgesetztes Parken umgestaltet (Bitte den sogenannten Betriebsplan für jede Straße skizzieren)?

In der östlichen Vorstadt/Mitte beginnt das ASV mit der Umsetzung der Rettungssicherheit in folgenden Straßen:

- Hildesheimer Straße
- Hülsenstraße
- Besselstraße
- Linienstraße
- Schweizer Straße
- Bismarckstraße
- Im Krummen Arm
- Mecklenburger Straße
- Lippestraße
- Beim Paulskloster
- Weberstraße
- Sankt-Pauli-Straße
- In der Runken

Die Betriebspläne befinden sich gegenwärtig in der Anhörung mit allen betroffenen Trägern öffentlicher Belange und somit in einem laufenden Verfahren.

Frage 2: Wie findet die Priorisierung der Straßen statt?

Die unterschiedlichen Aufgabenpakete werden nach Dringlichkeit quartiersweise abgearbeitet. Begonnen wurden Maßnahmen zur Gewährleistung der Rettungssicherheit mit den engen und hoch belasteten Wohnstraßen in der Östlichen Vorstadt und im Ortsteil Mitte. Danach folgen Findorff sowie die Neustadt und sukzessive die weiteren betroffenen Ortsteile. Die Straßen werden nach Kriterien der Rettungssicherheit in Abstimmung mit dem Ordnungsamt und der Feuerwehr ausgewählt.

Frage 3. und 4:

Welche weiteren Maßnahmen neben der Repression sind für die Straßen selbst oder in fußläufiger Nähe wann geplant?

Wie viele Autos parken derzeit in den jeweiligen Straßen und wie viele werden nach den in Frage 1 beschriebenen Maßnahmen dort noch parken können?

Oberste Priorität hat die Rettungssicherheit, insofern erscheint die Bewertung als „Repression“ grundsätzlich nicht angemessen. Es muss vermieden werden, dass sich die Feuerwehr bei Alarmfahrten mit ihren großen, schweren Löschfahrzeugen erst Platz verschaffen muss, um den jeweiligen Einsatzort zu erreichen. Auch wenn bei diesen Einsätzen nicht auf Blebschäden bei den Falschparkern Rücksicht genommen wird, können so wertvolle Sekunden verloren gehen. Es findet keine Dezimierung von regulären Stellflächen statt. Bei dem geplanten Vorgehen wird allerdings auch immer mitgeprüft, ob bisher rechtswidrige Zustände durch neue Anordnungen „legalisiert“ werden können; Voraussetzung dafür ist immer auch, dass entsprechende Anordnungen die Gesichtspunkte der Rettungssicherheit und Barrierefreiheit hinreichend waren und rechtlich zulässig sind.

Frage 5: Inwiefern wird sich durch die Umsetzung der Betriebspläne der Parkdruck in den angrenzenden Straßen erhöhen und wie wird damit umgegangen?

Durch die ersten Maßnahmenpakete gegen illegales, aufgesetztes Parken zur zwingenden Herstellung von Rechtssicherheit werden in der Regel weniger Kfz in den betroffenen Straßen untergebracht. Es kann daher zu Verlagerungseffekten des ruhenden Verkehrs in angrenzende Straßen kommen, so dass der Parkdruck dort erhöht wird. Eine generelle Aussage dazu, wie hoch dieser Effekt jeweils ist, kann nicht pauschal getroffen werden. Das hängt von unterschiedlichen Faktoren ab, u.a. von den räumlichen Verhältnissen und dem bestehenden Parkdruck im Umfeld sowie von der Anzahl der Fahrzeuge, die aufgrund der Maßnahmen nicht mehr in der betroffenen Straße Platz finden.

Folgender Hinweis ist im Zusammenhang mit Parkdruck zu bedenken: Grundsätzlich ist bekannt, dass ein erhöhter Parkdruck bewirkt, dass alternative Parkoptionen außerhalb des öffentlichen Raums verstärkt genutzt werden. So erfolgt z.B. die Anmietung oder Reaktivierung von privaten Stellplätzen und Garagen, sofern verfügbar. Auch kommt es bei erhöhtem Parkdruck in manchen Fällen zur Aufgabe von privaten Pkw, wenn alternative Mobilitätsoptionen für die individuellen Mobilitätsbedürfnisse verfügbar und akzeptabel sind. Bei Wohnungswechseln im Rahmen der üblichen Fluktuation werden tendenziell Haushalte mit mehr Pkw durch Haushalte mit weniger oder keinem Pkw ersetzt. Auch werden auswärtige Pkw (Pendler und Bremer Binnenpendler) andere Park-Standorte nutzen. Der Parkdruck erhöht sich damit nicht unbedingt im erwarteten Maße, da die Anzahl der Pkw im Quartier insgesamt abnimmt. Im Rahmen der Umsetzung von Parken in Quartieren wird das Angebot für alternative Mobilität (Carsharing, Lastenradstellplätze etc.) im betroffenen Quartier verbessert. Darüber hinaus werden aber auch Optionen zur Schaffung von alternativen Parkoptionen geprüft (siehe Frage 6).

Im Rahmen von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr in einzelnen Straßen, mit denen das regelwidrige Parken aus Gründen der Rettungssicherheit kurzfristig unterbunden werden muss, können in der Regel keine Maßnahmen zur Reduzierung des Parkdrucks ergriffen werden. Bei dem geplanten Vorgehen wird allerdings auch immer mitgeprüft, ob bisher rechtswidrige Zustände durch neue Anordnungen „legalisiert“ werden können; Voraussetzung dafür ist immer auch, dass entsprechende Anordnungen die Gesichtspunkte der Rettungssicherheit und der Barrierefreiheit hinreichend waren und rechtlich zulässig sind.

Frage 6: Inwiefern werden in unmittelbarer Nähe zusätzliche Parkplätze geschaffen?

Die Schaffung alternativer Parkmöglichkeiten ist als Teil des Konzepts „Parken in Quartieren“ vorgesehen. Die Einrichtung von Quartiersgaragen soll in Stadtteilen mit hohem Parkdruck geprüft werden. Auch die Nutzungsoptionen von privaten und halböffentlichen Parkflächen sollen untersucht werden. Zur (Teil-) Finanzierung von Quartiersgaragen sind im Rahmen der „Klimaschutzstrategie 2038“ der Freien Hansestadt Bremen und der Handlungsschwerpunkte des Senats (sogenannte „Fastlane-Maßnahmen“) Mittel vorgesehen. Um eine zielorientierte und effektive Verwendung dieser Mittel zu gewährleisten und die Umsetzung von „Parken in Quartieren“ zu unterstützen wird in Kürze eine Studie zum Quartiersparken in Auftrag gegeben. Ziel ist die systematische Identifizierung geeigneter Standorte sowie die Durchführung von vier groben Machbarkeitsstudien. Darüber hinaus sollen Nutzungs-konzepte für private und halböffentliche Parkflächen entwickelt werden (z.B. für die nächtliche Nutzung von Supermarktparkplätzen durch Anwohner).

Die Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen für Pkw in „unmittelbarer Nähe“, um Maßnahmen zur Rettungssicherheit zu kompensieren, ist in der Regel aufgrund fehlender geeigneter Flächen und von Nutzungskonkurrenzen, z.B. Flächenbedarfe für den Wohnungsbau, voraussichtlich nur selten möglich.

Im Zusammenhang mit der Schaffung von zusätzlichen Quartiersgaragen und Parkplätzen ist zu berücksichtigen, dass diese Angebote kostenpflichtig sein werden. Die Herstellungskosten für einen Stellplatz in einer Quartiersgarage müssen kostendeckend über die Nutzungsentgelte finanziert werden.

Frage 7: Welche Straßen werden nach dem ersten Maßnahmenpaket warum ausgewählt und wann beginnen dort welche Maßnahmen?

Siehe Punkt 2: die Straßen werden auch weiterhin nach zwingenden Kriterien der Rettungssicherheit in Abstimmung mit dem Ordnungsamt und der Feuerwehr ausgewählt.

C. Alternativen

Werden nicht vorgeschlagen.

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Keine

E. Beteiligung/Abstimmung

Der BdV ist mit dem Senator für Inneres und Sport abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Der BdV ist zur Veröffentlichung geeignet.

Beschlussempfehlung:

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.