

# Bremische Bürgerschaft – SD.NET Vorlagenformular (Plenum)

<b>Vorlagentyp:</b>	Drucksache Stadt	<b>Verweis:</b>	(zu Drs. 20/125 S)
<b>Dokumententyp:</b>	Bericht einer Deputation	<b>Urheber:</b>	Wählen Sie ein Element aus.
<b>Parlament:</b>	Bremische Bürgerschaft (Stadtbürgerschaft) - 20. WP	<b>Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 1:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
<b>Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 2:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	<b>Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 3:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
<b>Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 4:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	<b>Unterzeichnende inkl. Fraktion/Gruppe 5:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

## Titel:

## Änderungsantrag zum Bürgerantrag

## Sachverhalt/Frage/Aktuelle Stunde:

Die Initiative Platz da! hat einen Bürgerantrag gestellt. Die erforderlichen Unterschriften wurden gesammelt. Der Antrag wurde am 12.05.2020 in der Stadtbremischen Bürgerschaft beraten (Drucksache 20/125 S) und zur Beratung und Berichterstattung an die städtischen Deputationen für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung (federführend) und Inneres überwiesen.

Die Beschlussempfehlung des Bürgerantrags lautet:

1. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, geltende Parkverbote durchzusetzen. Dazu ist mehr Kontrollpersonal einzusetzen, sind häufigere und stadtweit Kontrollen durchzuführen und Fahrzeuge konsequent abzuschleppen, sodass in den innenstadtnahen Stadtteilen bis 2020 der Anteil illegal parkender Autos dauerhaft mindestens unter 10 Prozent gesenkt wird. Der Senat hat der Stadtbürgerschaft regelmäßig über die aktuellen Zahlen zu berichten.
2. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, bis 2022 eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung zu realisieren und dafür innerhalb von zwölf Monaten unter Beteiligung der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung ein Konzept zu erstellen und der Stadtbürgerschaft vorzulegen. Orientierung für die Preisgestaltung sollen dabei die Preise des ÖPNV sein.
3. Bremen soll zukünftig wesentlich mehr Geld in den Fuß- und Radverkehr investieren, um Vorreiterstadt in Sachen zukunftsweisender Mobilität zu werden. Orientierung für den Umfang der Investitionen soll die Fahrradstadt Kopenhagen sein, die jährlich pro Bürger oder Bürgerin 36 Euro in den Radverkehr investiert. Zur Finanzierung sollen die Überschüsse der Parkraumbewirtschaftung herangezogen werden.

Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung hat am 02.10.2020 den Antrag abschließend beraten, berichtet der Stadtbremischen Bürgerschaft und empfiehlt, den Bürgerantrag wie folgt zu ändern und anzunehmen:

1. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, geltende Parkverbote durchzusetzen. Dazu ist mehr Kontrollpersonal einzusetzen, sind häufigere und stadtweit Kontrollen durchzuführen und Fahrzeuge im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens (Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit

unter Abwägung der Einzelfallumstände) konsequent abzuschleppen, sodass der Anteil illegal parkender Autos bis Ende 2022 dauerhaft mindestens unter 10 Prozent gesenkt wird. Dies ist durch strichprobenartige Erhebungen zu belegen. Das Ordnungsamt ist bis Ende 2022 für die Überwachung des ruhenden Verkehrs entsprechend aufzustocken, anzustreben sind mindestens 100 Außendienstkräfte. Der Senat hat der Deputation für Inneres regelmäßig über die aktuellen Zahlen zu berichten.

2. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, bis zum Ende der Legislatur in den innenstadtnahen Stadtteilen (Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen, Findorff, Walle, Neustadt) eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen, vorrangig bis Ende 2022 in den Gebieten mit sehr hohem Handlungsbedarf und anschließend in den Gebieten mit hohem Handlungsbedarf, soweit die jeweils zuständigen Beiräte dem zustimmen. Die Prioritäten richten sich dabei nach den bestehenden Einschränkungen für die Barrierefreiheit, Freiheit der Gehwege und der Zufahrt für Rettungsfahrzeuge. Indikator für den Handlungsbedarf ist die im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 ermittelte Stellplatznachfrage. Dafür ist innerhalb von zwölf Monaten unter Beteiligung der örtlichen Beiräte und damit der Wohnbevölkerung und auf Beschluss der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung ein Konzept zu erstellen und der Stadtbürgerschaft vorzulegen. Orientierung für die Preisgestaltung für Fremdarker\*innen sollen dabei die Preise des ÖPNV und für Bewohner\*innen die soziale Verträglichkeit und der wirtschaftliche Wert der beparkten Fläche bzw. der wirtschaftliche Vorteil der Parkenden und die Höhe der Kosten für Parken auf Privatgrund sein. Dabei sind Regelungen unter anderem für Handwerk und Pflegedienste einzurichten.

3. Um vor allem die neu zu planenden Wohnviertel von ruhendem Verkehr zu entlasten, wird der Senat aufgefordert, auf die Planung und Umsetzung von kostenpflichtigen Quartiersparkplätzen und -garagen hinzuwirken.

4. Bremen soll, wie bereits im Doppelhaushalt 2020/2021 angelegt, zukünftig wesentlich mehr Geld in den sogenannten Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, öffentliche Verkehrsmittel, Carsharing sowie Maßnahmen zur Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel) investieren, um Vorreiterstadt in Sachen zukunftsweisender Mobilität zu werden. Dabei sind insbesondere für den Radverkehr 36 Euro pro Person und Jahr anzustreben und der Fußverkehrsetat merklich zu erhöhen.

5. Zur Finanzierung der Parkraumüberwachung und der Schwerpunktsetzung des sogenannten Umweltverbundes, sollen unter anderem die Überschüsse der Parkraumbewirtschaftung herangezogen werden.

#### Begründung:

Zu 1.:

Die Durchsetzung der bestehenden Parkverbote erfolgt im Rahmen der personellen Möglichkeiten. Mit den heutigen Personalkapazitäten kann der Kontrolldruck nicht dauerhaft flächendeckend im erforderlichen Maße aufrechterhalten werden.

Ein Abschleppen von Fahrzeugen darf nur im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens erfolgen.

Zur Durchsetzung der geltenden Parkverbote ist mehr Kontrollpersonal erforderlich. Hierzu erfolgt eine Konkretisierung (mindestens 100 Außendienstkräfte).

Zu 2.:

Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung bis 2022 ist nicht umsetzbar, weshalb eine Priorisierung erforderlich ist.

Die Einstellung zusätzlichen Personals benötigt einen längeren Vorlauf und eine Einarbeitungszeit. Der Einführung von Bewohnerparken muss nach der Straßenverkehrsordnung eine umfassende Parkraumuntersuchung vorausgehen. Zudem ist die Erarbeitung eines Betriebsplans erforderlich, der vom zuständigen Stadtteilbeirat beschlossen werden muss.

Die Preise des ÖPNV können eine Orientierung für das Parken von Besuchern sein. Die Preisgestaltung für das Bewohnerparken sollte sich jedoch aus anderen Werten ableiten.

In der Regel sollte das Parken im öffentlichen Straßenraum teurer sein als in Parkieranlagen, um eine Steuerungswirkung und Entlastung des öffentlichen Straßenraums zu erreichen.

Zu 3.:

In vielen Bestandsquartieren dominiert der ruhende Kfz-Verkehr den öffentlichen Straßenraum. In neuen Wohnvierteln können Quartiersparkplätze und -garagen eine hohe Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im öffentlichen Straßenraum sicherstellen.

Zu 4.:

Eine Reduzierung des MIVs kann am besten im Zusammenspiel aller alternativen Verkehrsmittel erreicht werden, daher sollte die Förderung nicht auf den Fuß- und Radverkehr beschränkt bleiben.

Zu 5.:

Eine Ausweitung des erforderlichen Personals bei der Verkehrsüberwachung erfordert eine Gegenfinanzierung. Inwieweit diese aus den Überschüssen der Parkraumbewirtschaftung sichergestellt werden kann, wird im Rahmen des unter 2. geforderten Konzepts ermittelt.

### **Beschlussempfehlung:**

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung empfiehlt der Stadtbürgerschaft, den Bürgerantrag in geänderter Form anzunehmen.