

Bewohnerparken in Schwachhausen: Die Mobilitätswende geht nur mit den Bürgerinnen und Bürgern

Der Beirat möge beschließen:

- Die Senatorin für Stadtentwicklung und Umweltschutz wird aufgefordert, abweichend von den Mehrheitsbeschlüssen der Klimaenquete -Kommission der Bürgerschaft jeden Versuch zu unterlassen, das Bewohnerparken in Schwachhausen ohne Beiratsbeteiligung durchzusetzen
- die Senatorin wird aufgefordert, dem Kerngedanken des Bewohnerparkens zu folgen, der darin besteht, für die Anwohner:innen die Chance zu vergrößern, einen wohnnahen Parkplatz zu finden
- die Senatorin wird aufgefordert, insbesondere für die Einpendler ohne Parkausweisberechtigung Lösungen für das Parken der PKW zu finden (St. Josef-Stift etc.)

Begründung

Der im nachfolgenden zitierte Auszug aus dem Minderheitsvotum der SPD zur Klimaenquete der Bürgerschaft fasst die Begründung für den o.g. Beschluss in zutreffenden Weise zusammen.

Textergänzungen in rot.

Mobilitätswende muss überzeugen statt anordnen

Eine Überbewertung erfahren im Bericht der Enquetekommission nach Auffassung der SPD (**des Beirates**) hingegen sogenannte Push-Maßnahmen, durch die mit ordnungsrechtlichen Maßnahmen so- wie der Verteuerung eine Reduzierung des Fahrzeugbestandes sowie des fahrzeuggebundenen Individualverkehrs durchgesetzt werden sollen (z.B. durch einen Bewohnerparkausweis für 365 € pro Jahr ohne Parkplatzgarantie).

Für die SPD (**wie auch für den Beirat Schwachhausen**) ist es aber ein Gebot der demokratischen Kultur und Teilhabe, durch Überzeugung und in einer möglichst hohen Übereinstimmung mit den betroffenen Menschen und Akteuren zu Entscheidungen über die Gestaltung des Arbeits- und Lebensumfeldes zu kommen. Das gilt im Besonderen für die Mobilität und die Gestaltung der Stadträume.

Die große Bedeutung, die die Pendlerverkehre für die CO₂-Einsparung darstellen, wird dadurch unterstrichen, dass 72% der Einpendler:innen nach Bremen und 86% der Einpendler:innen nach Bremerhaven für den Arbeitsweg das Auto nutzen. Eine effiziente CO₂-Minderungsstrategie im Pkw-Verkehr muss deshalb zum einen vorrangig die Pendler- und Berufsverkehre adressieren und den Umweltverbund stärker darauf ausrichten, diese Verkehre aufzunehmen.

Mobilitätswende geht nur mit den Bürger:innen¹⁹⁷

Für die SPD (**und den Beirat**) ist es eine demokratische Selbstverständlichkeit die

Bürger:innen in ihrem Stadtteil und Wohnumfeld einzubeziehen und zu beteiligen. Bürgerbeteiligung ist eine Anforderung und für Politiker:innen der Bürgerschaft aber auch für die Beiräte sicher häufig eine große

Anstrengung. Wer aber die Menschen nicht überzeugen will, verliert sie und schwächt die Demokratie. Erfolgreiche Klimaschutzpolitik aber braucht eine starke Demokratie. Anordnungen schwächen die Bereitschaft zum Engagement, Anordnungspolitik stärkt am Ende Kräfte, die den Klimawandel (und anderes) leugnen.

Überzeugende politische Gestaltung ist beim Anwohnerparken im Quartier gefordert. Dabei dient die Einrichtung von Zonen des Bewohnerparkens nicht in erster Linie dem Klimaschutz, sondern der Neuverteilung des städtischen Raums, ist also Stadtentwicklungspolitik. Der Kerngedanke des Bewohnerparkens besteht darin, Quartiere mit hoher Parkraumbelastung von externen Verkehren zu entlasten und damit für die Anwohner:innen die Chance zu vergrößern, einen wohnnahen Parkplatz zu finden. Für die Anwohner:innen ist das grundsätzlich ein positiver Ansatz. Tatsächlich haben die jüngsten Diskussionen über das Bewohnerparken in den dafür vorgesehenen Quartieren jedoch zu einer verbreiteten Ablehnung und zu Spaltungen unter den Bewohner:innen geführt. Wer Bewohnerparken wirklich will, darf in dieser Situation kein weiteres „Öl ins Feuer gießen“.

Die mehrheitlich gefasste Empfehlung aus der Enquetekommission zu einer flächendeckenden Einführung des Anwohnerparkens ignoriert den Überzeugungsbedarf und die notwendige Bürgerbeteiligung. Gleichzeitig wird kein Vorschlag unterbreitet, wie die erforderliche Bereitstellung von Parkfläche für die zahlenden Nutzer:innen gewährleistet werden soll. Stattdessen wird sogar eine jährliche Reduzierung der vorhandenen Parkplätze um 3–6% empfohlen – zusätzlich zur Reduzierung des StVO-widrigen aufgesetzten Parkens. Verschärft wird dieses Vorgehen obendrein durch den Vorschlag einer zentral festzulegenden flächendeckenden Einstiegsgebühr von 100 € für die Parkberechtigung, die bis 2030 auf jährlich 365 € anwachsen soll. Ausnahmen oder Nachlässe sollen nur geprüft werden und sind somit kein unbedingter Bestandteil des Vorschlags. Im Ergebnis wird so der grundsätzlich gute Gedanke des Bewohnerparkens durch hohe Gebühren und die zusätzliche Reduktion vorhandener (legaler) Parkplätze zu einem „Push“-Instrument zur Reduzierung des Autobesitzes umfunktioniert.

Der Beitrag solcher Vorschläge zu einem wirksamen Klimaschutz wird zwar gerne behauptet, ist aber in keiner Weise plausibel oder sogar mit belastbaren Daten begründet.

Stattdessen hat sich in der Enquetekommission die Empfehlung durchgesetzt, die Beteiligung der Beiräte bei der Einführung des Bewohnerparkens auszuhebeln und durch einen Beschluss der Bürgerschaft flächendeckend Fakten zu schaffen - abweichend von der Ende 2020 in der Bremischen Bürgerschaft beschlossenen

Festlegung, in Bremen „in den innenstadtnahen Stadtteilen (Mitte, Östliche Vorstadt, Schwachhausen, Findorff, Walle, Neustadt) eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen, (...) soweit die jeweils zuständigen Beiräte dem zustimmen“ (Drucksache 20/320 S). Unabhängig von der Frage, ob ein solches Vorgehen mit den gesetzlich verbrieften Rechten der Beiräte vereinbar ist, wird damit politisch ein Eckpfeiler bremsischer Stadtteildemokratie unnötig infrage gestellt. Klimaschutzpolitisch ist eine solche Empfehlung kontraproduktiv, da in den nächsten Jahren nicht nur wegen der erforderlichen Rückführung des aufgesetzten Parkens, sondern auch wegen des Ausbaus der elektrischen Ladeinfrastruktur sowie der dafür nötigen Parkplatzreduzierungen in den Wohnstraßen komplizierte Entscheidungen anstehen. In einer solchen Situation keine Rücksicht auf die Anliegen der Bürger:innen in den Quartieren nehmen zu wollen, kann nicht funktionieren und wird von der SPD (und dem Beirat) auch nicht mitgetragen. Die SPD lehnt deshalb die Empfehlung der Klimaenquetekommission, das Bewohnerparken über ein Ortsgesetz ohne Beteiligung der Beiräte und der Anwohnerinnen und Anwohner zu regeln, ab. **Der Beirat schließt sich dieser Ablehnung an.**

¹⁹⁷ Dieses Unterkapitel des Sondervotums bezieht Stellung zur (Reduktions-)Zielsetzung für die Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum und zum Thema Bewohnerparken, vor allem hinsichtlich der Ausgestaltung der Gebühren, der (fehlenden) sozialverträglichen Staffelung sowie der Bürger- und Beirätebeteiligung. Es geht auf die Forderungen im Abschnitt „Umgestaltung des öffentlichen Raums – weniger Autos, mehr Menschen, sichere Mobilität für alle“ (befindlich im Kapitel „Gestaltung und Steuerung des Motorisierten Individualverkehrs“) des Berichts der Enquetekommission ein.