Staats- und Universitätsbibliothek Bremen
Staats-archiv Bremen
BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksache / Bremische Bürgerschaft, Stadtbürgerschaft 9. Wahlperiode: 1975-79

(11.6.1979) Drucksache 9/588

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Visual Library

BREMISCHE BÜRGERSCHAFT
Stadtbürgerschaft
9. Wahlperiode

Drucksache 9 / 588 S

Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 10. Mai 1979

Verbesserung der Verkehrssituation in Wohngebieten

Wir fragen den Senat:

Welche Maßnahmen oder Initiativen hat der Senat ergriffen oder für die nächsten Jahre geplant, um eine weitere Verkehrsberuhigung in Wohngebieten insbesondere durch

- Verminderung gebietsfremden Durchgangsverkehrs
- Verminderung der Abgase
- Vermeidung von Lärmbelästigung
- Schaffung von Parkplätzen für Anwohner, einschließlich Behinderter
- Höhe des Ausnutzungsgrades der Kurzparkmöglichkeiten in Einkaufsbereichen

zu verbessern?

Armgort, Kähler und Fraktion der SPD

Dazu

Antwort des Senats vom 11. Juni 1979

Die ständig zunehmende Motorisierung der Bevölkerung hat zusammen mit der ebenfalls zunehmenden Fahrtenhäufigkeit und Fahrtenlänge auch in Bremen zu Verkehrssituationen geführt, die sich zusammengefaßt wie folgt beschreiben lassen:

- Die Hauptverkehrsachsen zwischen den Wohngebieten einschließlich der außerbremischen Wohngebiete und den Arbeitsplätzen sind überlastet, andererseits aber nur noch beschränkt ausbaufähig.
- Als Folge der überlasteten oder aber auch nur unbequemen Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen versuchen Kraftfahrzeugführer, über Wohn- und Wohnsammelstraßen schneller ihr Ziel zu erreichen.
- Da im Bereich der Arbeitsplätze im allgemeinen Stellflächen für Kraftfahrzeuge fehlen, werden angrenzende Wohnstraßen als Parkstraßen benutzt.
- Einkaufsbereiche werden vom Parkplatzsuchverkehr erheblich belastet und teilweise auch überlastet.

Die Öffentlichkeit fordert aus diesem Grund in den letzten Jahren Maßnahmen gegen den die Wohnqualität und die Verkehrssicherheit mindernden Durchgangsverkehr in Wohngebieten, gegen die Benutzung von Wohnstraßen durch sogenannte „Fremdparker" und die damit für die Anwohner verbundene Verschlechterung der Parkplatzsituation, aber auch gegen die zunehmende Überlastung der Einkaufsbereiche insbesondere der Innenstadt. Der Senat ist in Übereinstimmung mit diesen Forderungen bestrebt, unter Berücksichtigung der finanziellen und rechtlichen Gegebenheiten alle Möglichkeiten zu nutzen, die nachteiligen Folgen der Motorisierung zu mindern. Soweit dazu Rechtsänderungen notwendig sind, unterstützt der Senat alle Gesetzgebungsvorhaben, die diesem Ziel dienen.

Im einzelnen:

1. Verkehrsberuhigung sowie Minderung von Lärm und Abgasen in Wohngebieten

   Mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen in Wohngebieten soll zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Verminderung von Abgas- und Lärmbelästigungen und zur Erhöhung der Lebensqualität darauf hingewirkt werden, daß Fremdverkehr aus den Wohnstraßen herausgehalten und auf tangierende, gegebenenfalls auch in ihrer Leistungsfähigkeit zu steigernde Verkehrsstraßen abgedrängt und der Ziel- und Quellverkehr zu mäßiger Geschwindigkeit und Fahrweise angehalten wird. Das soll durch folgende Maßnahmen und Initiativen geschehen:

   1.1 Mit der Realisierung des von den Ressorts Bauwesen und Inneres im November 1977 erarbeiteten Konzepts „Verkehrsberuhigung in Wohngebieten" wird im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel in diesem Jahr begonnen werden. Zur Zeit werden mit den beteiligten Ortsämtern und Ämtern für Beiratsangelegenheiten Art und Umfang der durchzuführenden Maßnahmen abgestimmt. Mit den Bauarbeiten soll spätestens Ende dieses Monats begonnen werden.

   Im Rahmen der allerdings sehr engen verkehrsrechtlichen Vorschriften wird der Senat auch verkehrsregelnde und verkehrsbeschränkende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung einsetzen, soweit Haushaltsmittel nicht oder nicht mehr zur Verfügung stehen oder dies aus anderen Gründen zweckmäßig und sinnvoll erscheint. Darüber hinaus werden verkehrslenkende Maßnahmen vorzugsweise dann eingesetzt werden, wenn durch die Veränderung der Verkehrsführung in baulich veränderten Straßen eine Verkehrsverlagerung in andere, ebenfalls schützenswerte Wohnstraßen zu befürchten ist.

   1.2 Da bauliche Maßnahmen bei der Vielzahl der bereits vorgetragenen Wünsche nach Verkehrsberuhigung in absehbarer Zeit nicht ausreichend finanzierbar sein werden, kommt einer Verbesserung der Rechtsgrundlagen für verkehrsregelnde und verkehrsbeschränkende Maßnahmen besondere Bedeutung zu. Der Senat unterstützt daher nachdrücklich den Erlaß des im Entwurf vorliegenden Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes. Mit diesem Gesetzentwurf sollen die rechtlichen Möglichkeiten geschaffen werden, um unter anderem das regelmäßige Parken von schweren Lkw, von Kraftfahrzeuganhängern und Omnibussen in Wohngebieten über Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen zu verbieten. Ferner soll der Gesetzentwurf klarstellen, daß die bereits in § 6 des geltenden Straßenverkehrsgesetzes enthaltene Verordnungsermächtigung für den Bundesverkehrsminister auch die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigten Wohnzonen erfaßt, daß sie Verkehrsbeschränkungen und -verbote zum Schutz von Wohngebieten gegen Lärm und Abgase auch während des Tages zuläßt und daß sie Beschränkungen des Straßenverkehrs zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens und zur Erprobung geplanter verkehrssichernder Regelungen ermöglicht. Soweit es nach Inkrafttreten des Gesetzes bzw. nach Änderung der Straßenverkehrsordnung zur Umsetzung dieser Regelungen noch entsprechender Verwaltungsmaßnahmen bedarf, wird der Senat frühzeitig die dafür notwendigen Prüfungen und Untersuchungen einleiten, damit die Möglichkeiten des Gesetzes unverzüglich genutzt werden können. Der Senat weist in diesem Zusammenhang allerdings auch darauf hin, daß zu einer Beachtung der gesetzlichen oder behördlichen Ge- und Verbote eine ausreichende polizeiliche Überwachung erforderlich ist, so daß eine Verstärkung insbesondere der den ruhenden Verkehr überwachenden Polizeikräfte erforderlich werden wird.

   1.3 Durch die Verringerung der Verkehrsbelastung in den Wohngebieten erwartet der Senat auch eine Verringerung der Lärm- und Abgasbelästigungen.

   Zwar führen Geschwindigkeiten unter 50 km/h in der Regel zu einer höheren Lärmbelastung und auch zu einer höheren Abgasentwicklung, doch wird durch die Verringerung der Verkehrsvorgänge insgesamt eine

Verminderung des Lärm- und Abgasniveaus erreicht. Darüber hinaus ist nachgewiesen, daß eine Verminderung der Durchfahrtsgeschwindigkeiten in Wohnstraßen zu einer Verringerung der Unfälle mit Fußgängern und auch zu einer Verringerung der Unfallfolgen bei derartigen Kollisionen führt.

Der Senat begrüßt ferner die Absicht der zuständigen Bundesministerien, den Verkehrslärm auch stärker an der Quelle, also am Kraftfahrzeug selbst zu bekämpfen. Dazu ist allerdings die — häufig langwierige — Änderung von Richtlinien der Europäischen Gemeinschaften erforderlich.

1.4 Einen weiteren Schutz insbesondere auch der Wohngebiete wird das Gesetz zum Schutz vor Verkehrslärm bringen, für dessen baldigen Erlaß der Senat eintritt. Dieses Gesetz wird u. a. Immissionsgrenzwerte, differenziert nach Gebietsarten, festlegen, die bei dem Bau und der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen nicht überschritten werden dürfen, ohne daß Ausgleichszahlungen erforderlich werden. Ferner wird den Planungsträgern die Verpflichtung auferlegt, bereits im Planfeststellungsverfahren, an denen der Bürger beteiligt ist, über Lärmschutzmaßnahmen zu beschließen. Bremen berücksichtigt bereits seit längerer Zeit die Belange des Lärmschutzes im Rahmen der vorhandenen rechtlichen Möglichkeiten bei der Durchführung entsprechender Planungsvorhaben.

2. Schaffung von Parkplätzen für Anwohner, einschließlich Behinderter

Die Schaffung von Parkplätzen für Anwohner und Behinderte ist nach den bisherigen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften unzulässig. Behinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung erhalten allerdings schon jetzt Ausnahmegenehmigungen zum Parken in Fußgängerbereichen während der zugelassenen Ladezeiten sowie zum Parken in Ladezonen und an Parkuhren ohne jede zeitliche Begrenzung. Darüber hinaus sind im Bereich der engeren und weiteren Innenstadt überbreite Parkplätze für Rollstuhlfahrer angelegt und besonders gekennzeichnet worden. Ohne rechtliche Sanktionsmöglichkeit kann allerdings eine Nutzung dieser Parkmöglichkeiten durch andere Kraftfahrzeugführer nicht geahndet werden.

2.1 Der unter Ziffer 1.2 genannte Gesetzentwurf wird eine Ermächtigung enthalten, Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen für Blinde und Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung zu reservieren. Der Senat hat Änderungsanträge unterstützt — und wird das auch weiter tun —, die darauf abzielten, mit einer weit gefaßten gesetzlichen Formulierung großzügig zu helfen. Leider konnten diese Änderungsanträge bisher nicht durchgesetzt werden, so daß das Ergebnis des Gesetzgebungsverfahrens zunächst abgewartet werden muß.

2.2 Der Gesetzentwurf wird ferner die Möglichkeit schaffen, versuchsweise Anwohnern im öffentlichen Verkehrsraum Parkplätze vorzuhalten, um letztlich auch dadurch das Wohnumfeld zu verbessern. Der Senat hatte in den Beratungen einer direkten Ermächtigung zur Schaffung derartiger Parksonderrechte den Vorzug gegeben, ist aber andererseits der Meinung, daß auch mit einer Ermächtigung zur Durchführung von Versuchen, wie sie sich nach dem derzeitigen Verhandlungsstand abzeichnet, ausgekommen werden kann.

Jedenfalls wird der Senat von den gegebenen Ermächtigungen Gebrauch machen, sobald das Gesetz in Kraft getreten ist. Priorität werden dabei die Wohngebiete genießen, die, in der Nähe von Arbeitsplätzen oder Einkaufsbereichen gelegen, vom Fremdparkverkehr erheblich belastet sind.

3. Erhöhung des Ausnutzungsgrades der Kurzparkmöglichkeiten in Einkaufsbereichen

Der unter Ziffer 1.2 genannte Gesetzentwurf trägt auch einer langjährigen Forderung des Senats Rechnung, die Parkuhrgebühr anzuheben, um diese Gebühr dem Wert des Parkraums für den Benutzer angemessen anzupassen. Nach dem jetzigen Stand der Beratungen wird die zulässige Obergrenze der Gebühr bei DM 1,— je angefangene halbe Stunde liegen. Da gerade in

Einkaufsbereichen der Bedarf an Kurzparkmöglichkeiten aufgrund nur beschränkt zur Verfügung stehender öffentlicher Flächen stets im Widerspruch zum leistbaren Angebot stehen wird, sieht der Senat in einer angemessenen Erhöhung der Parkuhrgebühr eine zusätzliche Möglichkeit zur Steuerung des Parkplatzbedarfs und zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl. Nach Inkrafttreten des Gesetzes wird der Senat nach Beratung mit den Fachbehörden und den Interessenverbänden entscheiden, in welchen Bereichen und in welchem Umfang die Parkuhrgebühr angehoben wird.

Druck: Hans Krohn, Bremen