

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Richard Seelmaecker (CDU) vom 09.11.21

### **und Antwort des Senats**

**Betr.:** Verdrängungseffekte in und durch Bewohnerparkzonen – Ist es Senator Tjarks gelungen, das Autofahrer-Abkassier-Perpetuum-mobile zu erfinden?

**Einleitung für die Fragen:**

*Wir haben regelmäßig auf die vom grünen Verkehrssenator bewusst ignorierten Probleme von Hamburgs Autofahrern hingewiesen: Immer weniger und teurere Parkplätze bei einer immer größer werdenden Anzahl an Personenkraftwagen (siehe Drs. 22/5180), schlecht organisierte Baustellen und ein Senator, der schulterzuckend das daraus resultierende Stauchaos als unabdingbare Konsequenz einer von ihm selbst propagierten und den Bürgern aufgezwungenen Veränderung ihres persönlichen Mobilitätsverhaltens darstellt. Anstatt sich an dem Bedarf der Hamburger zu orientieren und einen vernünftigen Mobilitätsmix zu ermöglichen, werden die Probleme der auf Kraftfahrzeuge angewiesenen Menschen, wie zum Beispiel Handwerker, Pflegekräfte, Gerichtsvollzieher, Ärzte, Polizeibeamte, Feuerwehrleute und Gewerbetreibende, ignoriert, insbesondere wenn sie im Schichtdienst arbeiten oder außerhalb der Stadt wohnen.*

*Die neuesten Schwierigkeiten schafft der Senat mit der sukzessiven Ausweitung der Bewohnerparkzonen, in denen selbst Bewohner mit Parkausweis häufig keine, oder nur sehr schwierig, Parkplätze finden, da die Parkstände teilweise um 100 Prozent geringer sind als die Anzahl der ausgegebenen Ausweise (siehe Drs. 22/5954) und der Senat es auch weiterhin für opportun hält, Parkplätze auf öffentlichem Grund abzuschaffen, weil es „nur so gerecht“ sei. Nun folgt der nächste Streich auf dem Weg zum totalen Verkehrschaos in Hamburg. In einer Pressemitteilung vom 27.10.2021 verkündet der Senat die mögliche Einführung zweier weiterer Bewohnerparkgebiete in den Hochburgen grüner Wählerklientel, Hoheluft-West (42,9 Prozent) und Eimsbüttel-Ost (Eimsbüttel 44,6 Prozent). Zur Begründung wird nicht von der Partei der GRÜNEN, sondern von der unter grüner Führung stehenden Verkehrsbehörde ausgeführt: „Hintergrund der möglichen Einführung der zwei neuen Zonen im Bewohnerparkgebiet sind die Verdrängungseffekte aus benachbarten Bewohnerparkgebieten, insbesondere aus „Eimsbüttel/Altona Nord“.*

*Die potenzielle Einführung der neuen Bewohnerparkgebiete ist somit die Konsequenz der negativen Auswirkungen von benachbarten Bewohnerparkgebieten. Diese wären offenkundig vermeidbar, würde mehr Parkraum geschaffen werden, um den notwendigen Stellplatzbedarf abzudecken. Folgte man hingegen der Logik des Senats, dürften weite Teile Hamburgs bald aus nahtlos ineinander übergehenden Bewohnerparkgebieten bestehen, für die es jeweils unterschiedliche Ausweise, Verwaltungsvorgänge, Schilder und vor allem hohe Gebührenansprüche der Stadt gegen die geplagten Autofahrer geben wird.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

**Einleitung für die Antworten:**

Die zuständige Behörde erreichen viele Anregungen zum Bewohnerparken, zum Beispiel Voten von Bezirksversammlungen und Stadtteilgremien sowie Beschwerden und/oder Anregungen aus der örtlichen Bevölkerung.

Mit Beschluss der Bezirksversammlung Hamburg-Nord, BV-Drs. 21-2698, wurde einstimmig mit den Stimmen der Fraktionen der GRÜNEN, der SPD, der CDU, der Fraktion DIE LINKE, der FDP und der Gruppe der AfD beschlossen: „Das vorsitzende Mitglied der Bezirksversammlung setzt sich bei der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) dafür ein, dass noch in der aktuellen Legislaturperiode der Bürgerschaft in ganz Hoheluft-Ost Bewohnerparkgebiete mit Parkraumbewirtschaftung eingerichtet werden. Grund dafür ist die auch aufgrund von „Fremdparkenden“ angespannte Parksituation in diesem besonders dicht besiedelten Teil des Bezirks.“

Ferner wurde mit Beschluss der Bezirksversammlung Hamburg-Nord, BV-Drs. 21-1488 mit den Stimmen der Fraktionen der GRÜNEN, der SPD, der CDU und der Fraktion DIE LINKE mehrheitlich beschlossen: „Das vorsitzende Mitglied der Bezirksversammlung setzt sich bei der zuständigen Fachbehörde dafür ein, dass noch in der aktuellen Legislaturperiode der Bürgerschaft Bewohnerparkgebiete mit Parkraumbewirtschaftung in Eppendorf eingerichtet werden.“

Die Bezirksversammlung Wandsbek hat durch Beschluss der BV-Drs. 20-7324 vom 09 Mai 2019 einstimmig beschlossen: „Die zuständige Fachbehörde wird gebeten zu prüfen, ob die Voraussetzungen für das Einrichten von Besucherparkzonen in den Straßen Granitweg, Kieselweg, Quarzweg, Hasenhoop, Basaltweg, Tennigkeitsweg, Grotenbleeken und Langenstücken gegeben sind.“

Zu Beginn der Einführung eines Bewohnerparkgebietes steht eine Einschätzung des Landesbetrieb Verkehr (LBV), die eine Auswertung der vorhandenen Strukturdaten (Einwohnerdaten, Verkehrsdaten et cetera) vorsieht. Sofern diese Betrachtung zu dem Schluss führt, dass die Einführung des Bewohnerparkens positiven Einfluss auf die Verfügbarkeit von Parkraum für die Bewohnerinnen und Bewohner hat, erfolgt im Auftrag des LBV eine Erfassung der im betreffenden Gebiet parkenden Fahrzeuge. Untersucht wird die Parksituation auf ausgewählten Routen innerhalb des betreffenden Gebietes an unterschiedlichen Tagen und zu unterschiedlichen Uhrzeiten. Die hieraus resultierenden Erkenntnisse ermöglichen eine Auswertung dahin gehend, zu welchen Teilen der ruhende Verkehr aus Kurzzeitparkenden, Bewohnenden und nicht im Gebiet wohnenden Langzeitparkenden besteht. Sofern durch die Einführung von Bewohnerparken positive Effekte zugunsten von Bewohnenden und Kurzzeitparkenden und damit auch zugunsten von Gewerbetreibenden, die Dienstleistungen im Gebiet erbringen, möglich erscheint, wird der konkrete Vorgang zur Planung und Umsetzung des Bewohnerparkens begonnen.

Im Übrigen siehe Drs. 22/5954.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

**Frage 1:** *Wie und durch wen werden Verdrängungseffekte gemessen? (Bitte nach Bewohnerparkzonen auflisten.)*

**Frage 2:** *Was genau konstituiert einen Verdrängungseffekt? (Bitte genaue Messmaßstäbe angeben.)*

**Antwort zu Fragen 1 und 2:**

Die Einschätzung und die konkreten Erhebungen vor Ort erfolgen unabhängig davon, ob in einem benachbarten Quartier bereits das Bewohnerparken existiert. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

**Frage 3:** *Gibt es diesbezüglich unterschiedliche Standards zwischen den Bezirken und Bewohnerparkzonen?*

*Falls ja, warum?*

*Falls nein, warum nicht?*

**Antwort zu Frage 3:**

Die Erhebung der Parksituation und auch die späteren Kontrollen des Parkraum-Managements erfolgen nach einheitlichen Standards und Kriterien, wobei die Kontrollen bedarfsgerecht gesteuert werden. Im Übrigen siehe Vorbemerkung

**Frage 4:** *Wie viele Messungen wurden wann (Datum und Uhrzeit) und wo (genauer Ort) jeweils durchgeführt? (Bitte nach Bewohnerparkzonen und Gebieten, aus denen Bewohnerparkzonen werden sollen, auflisten.)*

**Antwort zu Frage 4:**

Für das geplante Bewohnerparkgebiet im Bezirk Eimsbüttel wurden die in der Vorbemerkung beschriebenen Erhebungen zur Parkraumauslastung an folgenden Tagen auf folgender Route durchgeführt:

Die Kennzeichenerhebung Eimsbüttel Ost, Hoheluft West wurde am 19. und 22. Juni 2021 im Zwei-Stunden-Takt, beginnend um jeweils 4 Uhr, letzter Erhebungszeitpunkt 2 Uhr des Folgetages, durchgeführt. Die Route umfasst eine Länge von 2,5 km und durchläuft das Gebiet von der Heckscherstraße über die Contastraße, Wrangelstraße und Bismarckstraße bis zum Eppendorfer Weg Ecke Osterstraße.

Eine Statistik im Sinne der Fragestellung wird im LBV nicht geführt. Eine händische Auswertung aller Untersuchungsberichte der durchgeführten Messungen ist in der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

**Frage 5:** *Wie, wann und durch wen werden Bewohnerparkzonen nach ihrer Einführung evaluiert? Was haben bisherige Evaluationen ergeben? Falls keine Evaluationen nach Einführung der Bewohnerparkzonen stattfinden, warum nicht?*

**Antwort zu Frage 5:**

Eine Untersuchung der Auswirkungen des Bewohnerparkens in einem Quartier kann nach einer Eingewöhnungsphase von einem Jahr erhoben werden, um gesicherte Ergebnisse zu generieren. Die Evaluierung erfolgt in Form einer erneuten Erhebung der Parksituation, wie vor Einführung des Bewohnerparkens. Aufgrund der durch die Corona-Pandemie atypischen Verkehrssituation wurden die Untersuchungen bisher nicht durchgeführt. Es ist geplant, die Untersuchungen jetzt vorzunehmen, nachdem die atypische Situation nicht mehr in dem Ausmaß vorherrscht.

Darüber hinaus berichten die vom LBV eingesetzten Kontrollkräfte auch ihre persönlichen Eindrücke zur Situation im jeweiligen Gebiet. Aus diesen Erkenntnissen und aus den Erkenntnissen zu den erteilten Ordnungswidrigkeiten und den Parkgebühreneinnahmen, die wiederum ein Abbild der gebuchten Parkzeit sind, erhält der LBV schon jetzt und auch in den vorhergehenden Jahren einen guten Eindruck über die Wirkung der diversen Maßnahmen, so auch zum Bewohnerparkgebiet.

**Frage 6:** *Mit welcher Begründung hat die zuständige Behörde wann die Einrichtung eines Bewohnerparkgebietes im Krügers Redder in Bramfeld abgelehnt? Bitte konkret darlegen.*

**Antwort zu Frage 6:**

Siehe BV-Drs. 21-3221 und 21-3564 der Bezirksversammlung Wandsbek.