

<b>Anregung</b>	Datum: 07.07.2016
<b>Dorit Osadzin (Interessenvertretung der Lehrer der "ecolea Internationale Schule Rostock") Einwohnerfragestunde zum Parkraumbewirtschaftungskonzept</b>	
Beratungsfolge:	
Datum	Zuständigkeit
06.07.2016	Kenntnisnahme

### Sachverhalt:

Verkehrs- und Parkraumplanung sind wichtige Bestandteile einer integrierten Stadtentwicklung. Die Parkraumplanung umfasst die Struktur, die räumliche Verteilung, den Umfang und die Steuerung des Parkraumangebotes.

Die Reaktionen der Betroffenen auf die Parkraumbewirtschaftung sind individuell verschieden und räumlich differenziert. Es gibt allgemein erwünschte Auswirkungen (z. B. die Reduzierung des Parkraumsuchverkehrs und die Verbesserung der Parkchancen der Bewohner), aber auch unerwünschte Auswirkungen, die gerade jetzt die Unternehmen und ihre Angestellten in Warnemünde zu spüren bekommen.

Oberstes verkehrspolitisches Ziel ist es, die zum Teil widersprüchlichen Ansprüche des Verkehrssystems, an seine Stadt- und Umweltverträglichkeit und an seine Leistungsfähigkeit in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht zu einem vernünftigen Ausgleich zu bringen. Dass dem meiner Meinung nach nicht so ist, machen meine Problemfragen deutlich, um deren Beantwortung ich bitte:

1. Warum ist es nicht möglich, dass es innerhalb der Hansestadt Rostock, besonders im Stadtteil Warnemünde gemäß § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO zu einer Freistellung von der Parkgebührenpflicht durch Ausnahmegenehmigungen für ansässige Geschäfte, Betriebe, Praxen und Einrichtungen, wie z. B. Bildungsträger, Kindergärten und soziale Betreuungseinrichtungen kommt, um ein friedvolles, integratives Miteinander von Wirtschaft, Tourismus und Wohnen zu ermöglichen?
2. Weshalb ist Rostock nicht in der Lage, wie z. B. die Stadt Berlin, in der ein ähnliches Parkplatzbewirtschaftungssystem existent ist, ihren Bürgern und Unternehmen gleichsam gerecht zu werden, indem der Ermessensspielraum des § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO über Betriebsvignetten und Gästevignetten ausgeschöpft wird, obwohl Berlin ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen hat?
3. Welche genaue und aktuelle Statistik/ Erfassung zur Anzahl von ortsansässigen Unternehmen, die Parkplätze in Warnemünde benötigen und damit gegebenenfalls Ausnahmegenehmigungen beantragen würden, gibt es, die den Schluss zulassen, dass laut Vorlage der Hansestadt Rostock Nr. 2014/AN/5250-01 (SN) vom 31.01.2014 „die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zu Regelfall wird“?

4. Weshalb hat die Stadt, bevor alternative Parkmöglichkeiten oder wirkliche Alternativen im ÖPNV geschaffen wurden, die Parksituation so verschärft, dass ein Parken ab dem 01.05.2016 nur noch stark befristet und gebührenpflichtig im Verkehrsraum Warnemünde möglich ist?
5. Welche kurzfristigen Überlegungen kann die Stadt den Unternehmen und speziell uns Lehrern der Ecolea/ Internationale Schule Warnemünde aufzeigen, um eine Übergangslösung zu schaffen?
6. Welche differenzierten kurzfristigen Lösungsansätze, die nicht erst 2025 umgesetzt werden, wie in der Broschüre zur Stadtentwicklung auf S. 14 angeführt, kann die Stadt den Unternehmen der Stadt und ihren Angestellten anbieten? Damit nicht gemeint ist die Aussage von Herrn Matthäus im Rahmen der Veranstaltung zur Verkehrsstrukturentwicklung in Warnemünde am Montag, den 27.06.2016: „Wir suchen nach alternativen Standorten für Parkflächen für „park und ride“ und planen ein eventuelles Parkhaus unter den Dünen“. Bitte benennen Sie auch ein Zeitfenster.
7. Welches Stellplatzangebot und welche kostengünstigen, arbeitnehmerfreundlichen ÖPNV-Angebote hat die Stadt, um ein wirkliches Angebot für die Angestellten der Warnemünder Unternehmen darzustellen?
8. Wie gehen sie mit dem Vorwurf um, dass die Stadt durch die Wegrationalisierung der Parkplätze am Kirchplatz und in der Seestraße die prozentuale Bereitstellung von Anwohnerplätzen, die ja am Tage 50% und in den Abendstunden 75% ausmachen sollen, gezielt beeinflusst hat, um diese Quotierung zu gewährleisten?
9. Warum ist ein kostenfreies Parken im Anwohnerbereich in der Zeitspanne von 9 bis 15 Uhr nicht mehr möglich, wenn es doch über Jahre hinweg eine geeignete Maßnahme gewesen ist, um ein Integrieren der arbeitenden Bevölkerung in den Warnemünder Wirtschaftsalltag zu ermöglichen? Soll diese eine Dauerlösung oder nur eine saisonbedingte Maßnahme ein?
10. Wie können Sie den gewonnenen Eindruck entkräften, dass ein Ungleichgewicht der Verkehrsraumüberwachung des Ordnungsamtes der Hansestadt Rostock zwischen Stadtmitte, KTV, Reutershagen, Südstadt und dem entgegen in Warnemünde besteht, das den Schluss zulässt, dass die Maßnahmen nicht nur verkehrlich begründet sind, sondern mit dem überwiegenden Ziel der Einnahmeerhöhung eingeführt wurden und damit rechtsfehlerhaft wären und so dem geltenden Straßenverkehrsrecht zuwiderlaufen?
11. Warum gibt es Verständigungsschwierigkeiten und damit verbunden auch Verbindungs- und Anbindungsprobleme zwischen dem städtischen Unternehmen RSAG und z. B. REBUS, die dem Bürger eine stressfreie und verlässliche Bewältigung eines funktionierenden Alltags- und Berufslebens ermöglichen (z. B. nicht korrespondierender Anschlussverkehr, kompletter, temporärer Wegfall von Stadtbahn, nicht Genehmigung des Anfahrens von gleichen Haltestellen durch oben genannte Unternehmen wie z. B. REBUS)?

Die Parkraumbewirtschaftung der Hansestadt sollte einen Ausgleich schaffen zwischen allen, die den Verkehrsraum nutzen. Deshalb hoffe ich, dass wir miteinander eine Lösung finden, die auch die Wirtschaft in Rostock berücksichtigt und damit auch mich und meine Kolleg/innen der ecolea.

gez.  
Dorit Osadzin