In der Senatssitzung am 15. Dezember 2020 beschlossene Fassung

Antwort des Senats
auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP
vom 29. September 2020

„Situation der Park-and-Ride-Parkplätze in Bremen“

Die Fraktion der FDP hat folgende Kleine Anfrage an den Senat gerichtet:

„P+R-Anlagen können den innerstädtischen Verkehr nachhaltig entlasten und die CO2-Belastung der Stadt reduzieren. Hierfür muss jedoch das P+R-Konzept nachhaltig aufgestellt und überarbeitet werden. Zudem muss es sich stetig an die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen anpassen. Nur wenn die Potenziale der P+R-Stationen voll ausgeschöpft werden, tragen sie zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt und der Quartiere bei. Je besser die Parkanlagen an das überregionale Straßennetz und an den ÖPNV angebunden sind, desto attraktiver sind sie und nur dann werden sie auch ihr volles Potenzial entfalten. Zudem sollten P+R-Anlagen stets ein Baustein des kommunalen Parkraumkonzeptes und -Managements sein. Im Hinblick auf die Elektromobilität sollten P+R-Anlagen zudem Ladekapazitäten für Elektrofahrzeuge vorhalten und die Ladeinfrastruktur zügig ausbauen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Wie viele P+R-Plätze stehen derzeit in Bremen zur Verfügung und wie hat sich die Situation in den letzten zehn Jahren entwickelt? Bitte nach P+R-Station aufschlüsseln.
2. Wie viele P+R-Plätze stehen derzeit im Bremer Umland zur Verfügung und wie hat sich die Situation in den letzten zehn Jahren entwickelt?
3. Wie hoch ist derzeitig die Auslastung der einzelnen P+R-Stationen und wie hat sich die Auslastung in den letzten zehn Jahren entwickelt? Bitte nach P+R-Station aufschlüsseln.
4. Liegen dem Senat Informationen vor, zu welchen Tageszeiten P+R für durchschnittlich wie viele Stunden genutzt wird? Bitte für die einzelnen P+R-Parkplätze und die einzelnen Wochentage darstellen.
5. In wessen Eigentum befinden sich die P+R-Parkplätze in Bremen und im Bremer Umland? Welche finanzielle Unterstützung wird den Betreibern der P+R-Parkplätzen gewährt?
6. Mit welchen durchschnittlichen Kosten müssen Besucher und Pendler rechnen, um von den P+R-Stationen zur Innenstadt zu gelangen?
7. Wie bewertet der Senat den Bedarf an geeigneten Park-and-ride-Parkplätzen, sind weitere P+R-Flächen in Bremen geplant und wenn ja, in welchem Umfang?
8. Welche Ausbaupläne gibt es für P+R-Flächen, die häufig überlastet bzw. sehr stark frequentiert sind? Gibt es Gespräche mit den angrenzenden Gemeinden bezüglich eines Ausbaus von P+R-Flächen über die Bremer Gemeindegrenzen hinaus? Bitte nach P+R-Flächen einzeln aufschlüsseln
9. Wie können aus der Wesermarsch und aus dem Osten kommende Pendler besser an eine P+R-Station angebunden werden?

10. Wie gut sind die P+R-Flächen an den ÖPNV, die Bremer Innenstadt und die Gesamtstadt angebunden und welchen Optimierungsbedarf, auch hinsichtlich der Tarifstrukturen, sieht der Senat hier?
11. Plant der Senat eine (kostenlosen) P+R-Shuttle (Direkt-Shuttle) in die Bremer Innenstadt und wenn ja, wann ist hiermit zu rechnen?
12. Wie viele witterungsgeschützte Fahrradabstellplätze stehen auf den jeweiligen P+R-Flächen zur Verfügung?
13. Wie viele P+R-Parkplätze sind mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge ausgestattet? Welche Planungen gibt es bezüglich des Ausbaus von Elektroladesäulen auf P+R-Flächen?
14. Welche Innovationen sind in Zukunft in Zusammenhang mit P+R-Parkplaÿtzen geplant?
15. Inwieweit gibt es für Bremen ein aktuelles P+R-Konzept, das den zukünftigen Herausforderungen gerecht wird und inwieweit ist das Konzept in das gesamtstädtische Parkraummanagement integriert?
16. Welche Informationen über das Nutzerverhalten aktueller Nutzer des P+R-Systems in der Metropolregion liegen dem Senat vor? Wie regelmäßig werden diese Informationen erhoben?
17. Welche Informationen liegen dem Senat über das Verhalten von Nichtnutzern des P+R-Systems und den jeweiligen Hemmschwellen bei der Nutzung des P+R Systems vor?
18. Gibt es seitens des Senates oder des Betreibers aktuelle Umfragen zum Nutzerverhalten und zur Attraktivität des P+R-Angebotes. Wenn ja sind diese öffentlich einsehbar. Wenn nein, sind solche Umfragen geplant?
19. Wie hoch sind aktuell die Mittel bzw. wie hoch ist das gesamte Etat für Innovationen und für den Ausbau von P+R-Anlagen sowie für die Anbindung an die Innenstadt?
20. Wie hoch schätzt der Senat die aktuelle CO2-Einsparung durch Nutzung des gegenwärtigen P+R-Angebots ein?
21. Welche CO2-Einsparpotenziale sieht der Senat jeweils für die geplanten Verbesserungsmaßnahmen im P+R-Angebot? Bitte geschätztes CO2-Einsparpotenzial pro Maßnahme und Standort angeben.“

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung: Im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes wird ein integriertes B+R und P+R - Konzept erarbeitet.

1. **Wie viele P+R-Plätze stehen derzeit in Bremen zur Verfügung und wie hat sich die Situation in den letzten zehn Jahren entwickelt? Bitte nach P+R-Station aufschlüsseln.**

P+R - Station	**Anzahl Stellplätze**
Bremen-Blumenthal Bahnhof	29
Bremen-Farge Bahnhof	26
Bremen-Vegesack Bahnhof	100
Bremen-Schönebeck Bahnhof	190
Bremen-St. Magnus Bahnhof	75
Bremen-Lesum Bahnhof	168
Bremen-Burg Bahnhof	170
Use Akschen/Stapelfeldstraße	126
Bremen-Mahndorf Nord	71
Bremen-Mahndorf Süd	131
Sielhof	500
Norderländer Straße (Grolland)	243
Roland Center	201
Borgfeld	180
Summe	2.210

In den letzten 10 Jahren gab es keine Kapazitätsveränderungen.

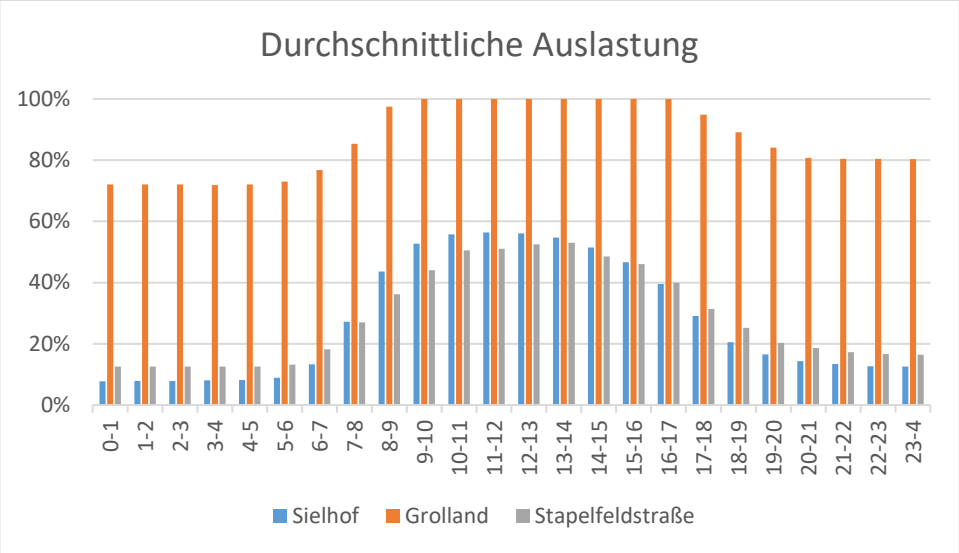
2. Wie viele P+R-Plätze stehen derzeit im Bremer Umland zur Verfügung und wie hat sich die Situation in den letzten zehn Jahren entwickelt?

P+R - Station	**Anzahl Stellplätze**
Bahnhof Dreye	22
Bahnhof Kirchweyhe	277
Bahnhof Barrien	36
Bahnhof Syke	246
Bahnhof Brake	59
Kirchhammelwarden	44
Elsfleth	24
Berne	40
Lilienthal (Falkenberg)	180
Sagehorn	111
Ottersberg	83
Sottrum	112
Osterholz-Scharmbeck	178
Ritterhude	60
Langwedel	65
Etelsen	85
Achim	231
Thedinghausen	36
Leeste Busplatz	42
Ganderkesee	24
Hude	130
Delmenhorst Sandhausen	30
Delmenhorst Bahnhof Heidkrug	53
Delmenhorst-Stickgras Pultern	50
Delmenhorst Museum	15
Delmenhorst Bahnhof	155
Delmenhorst Tiergarten	10
Delmenhorst Stadion	80
Summe	2.478

Über die Entwicklung der P+R-Stellplätze im Bremer Umland in den letzten zehn Jahren liegen keine Informationen vor.

3. Wie hoch ist derzeitig die Auslastung der einzelnen P+R-Stationen und wie hat sich die Auslastung in den letzten zehn Jahren entwickelt? Bitte nach P+R-Station aufschlüsseln.

Die Auslastung der P+R-Flächen ist recht unterschiedlich und hängt von verschiedenen Faktoren ab. Für die P+R-Flächen Sielhof, Use Akschen/Stapelfeldstraße und Norderländer Straße (Grolland) wurde für eine repräsentative Woche im September 2020 folgende Auslastungen festgestellt:



An anderen P+R-Anlagen sind keine automatischen Erfassungsgeräte installiert.

Über die Entwicklung der Auslastung P+R-Anlagen in den letzten zehn Jahren liegen keine Informationen vor, da die dynamischen Daten nicht langfristig gespeichert werden.

4. Liegen dem Senat Informationen vor, zu welchen Tageszeiten P+R für durchschnittlich wie viele Stunden genutzt wird? Bitte für die einzelnen P+R-Parkplätze und die einzelnen Wochentage darstellen.

Wie lange einzelne Kfz auf einem P-R Parkplatz stehen, wird nicht erfasst. Allgemein wird der Umschlag auf P+R-Plätzen im Tagesverlauf als gering eingeschätzt. Die Hauptzielgruppe sind Berufspendler, so dass eine lange Nutzungsdauer von ca. 10 Stunden angenommen wird. In der Literatur wird angenommen, dass der Umschlag auf P+R – Plätzen ca. 1-1,2 je Tag beträgt[1].

[1] Umweltbundesamt: Vertiefende Analyse der Vor- und Nachteile von P+R Teilbericht, 2018

5. In wessen Eigentum befinden sich die P+R-Parkplätze in Bremen und im Bremer Umland? Welche finanzielle Unterstützung wird den Betreibern der P+R-Parkplätzen gewährt?

Fast alle P+R-Plätze sind im Eigentum der Stadt. Davon sind einige in die Verwaltung von Dritten abgegeben worden. Erhaltungspflichtig ist die Stadt und hier weitestgehend das ASV, aber z. B. auch die Uni Bremen, Werder Bremen am Weserstadion und die Senatorin für Wissenschaft und Häfen mit bremenports im Bereich des Hemelinger Hafen.

Die o.g. P+R Anlagen im Bremer Umland sind grundsätzlich im Eigentum der JEWEILIGEN Gemeinde/Stadt

Für den bedarfsgerechten Ausbau der P+R-Anlagen erhalten die Gebietskörperschaften Förderungen vom Land Niedersachsen und vom ZVBN.

6. Mit welchen durchschnittlichen Kosten müssen Besucher und Pendler rechnen, um von den P+R-Stationen zur Innenstadt zu gelangen?

Der Preis richtet sich nach dem jeweils gültigen VBN-Tarif; so kostet innerhalb der Tarifzone „100“ Bremen ein Einzelticket Erwachsene Preisstufe „I“ 2,85 €, ein Abschnitt als 4er Ticket 2,60 €. Das MIA-Ticket kostet 56,10 € monatlich und das MIAPlus-Ticket 62,60€ monatlich.

7. Wie bewertet der Senat den Bedarf an geeigneten Park-and-Ride-Parkplätzen, sind weitere P+R-Flächen in Bremen geplant und wenn ja, in welchem Umfang?

Die Auswertungen zeigen, dass die Auslastung unterschiedlich ist und es derzeit noch Kapazitäten auf den vorhandenen Flächen gibt. Verkehrsplanerisch ist es wünschenswert, die Pendlerverkehre möglichst frühzeitig abzufangen.

In Bremen selbst ist der ÖPNV wohnungsnah gestaltet, so dass die Notwendigkeit von P+R minimiert wird. Sollte die vorhandene Verbindung nicht direkt ans Ziel führen, so besteht ein Anschluss an weiterführenden Angeboten. Ziel ist es nicht den P+R auf Bremer Stadtgebiet zu fördern, sondern den ÖPNV und Radverkehr in Kombination (B+R) zu entwickeln. MIV, der in der Region auf Bremen gerichtet ist, sollte zunächst die regionalen ÖV-Angebote nutzen.

Ein Ausbau und eine Attraktivierung der Bike+Ride-Plätze wird als erforderlich angesehen, auch um vereinzelte gut ausgelastete P+R-Anlagen, wie am Bahnhof Bremen-Burg, zu entlasten. Diesem Thema wird sich verstärkt in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2023-2027 gewidmet werden.

8. Welche Ausbaupläne gibt es für P+R-Flächen, die häufig überlastet bzw. sehr stark frequentiert sind? Gibt es Gespräche mit den angrenzenden Gemeinden bezüglich eines Ausbaus von P+R-Flächen über die Bremer Gemeindegrenzen hinaus? Bitte nach P+R-Flächen einzeln aufschlüsseln.

Zu den P+R-Flächen in Bremen siehe oben.

Für P+R-Anlagen im Bremer Umland ist dem Senat bekannt, dass zur Zeit Vorhaben am neuen Standort des Bahnhofs Sagehorn und in Achim in Planung sind. Außerdem

wird sich diesem Thema im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2023-2027 gewidmet.

9. Wie können aus der Wesermarsch und aus dem Osten kommende Pendler besser an eine P+R-Station angebunden werden?

Einpendler*innen aus dem LK Osterholz in die Bremer Innenstadt können das P+R-Angebot an den nächstgelegenen Stationen der Regio-S-Bahn, des RE, der Straßenbahnlinie 4 und der Regiobusse, die insbesondere zwischen Tarmstedt, Worpswede und Lilienthal (zus. zur Straßenbahn direkt über die Universität) mit attraktiven Takten verkehren, nutzen.

Einpendler*innen aus dem LK Wesermarsch stehen die P+R-Plätze entlang der Linie RS4 zur Verfügung.

Weiterhin stehen auch die P+R-Plätze in Bremen-Grolland (Norderländer Straße), Bf. Burg und Use Akschen zur Verfügung. Diese Station soll im Rahmen des Aktionsprogramms Innenstadt aufgewertet werden.

10. Wie gut sind die P+R-Flächen an den ÖPNV, die Bremer Innenstadt und die Gesamtstadt angebunden und welchen Optimierungsbedarf, auch hinsichtlich der Tarifstrukturen, sieht der Senat hier?

Alle Bremer P+R-Plätze sind an mindestens einer schienengebundenen Linie angebunden. Die P+R-Plätze im Bremer Umland befinden sich an den dort gelegenen Bahnhöfen des SPNV. Somit besteht eine gute Anbindung an die Bremer Innenstadt.

Dem Thema Optimierungsbedarf in der Region wird sich verstärkt in der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans sowie in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2023-2027 angenommen werden. Tariflich ist der ÖPNV in Bremen inzwischen vereinheitlicht. Somit sind die Fahrtkosten auch zwischen Bremen-Nord und der Innenstadt die gleichen wie in Bremen-Stadt.

11. Plant der Senat eine (kostenlosen) P+R-Shuttle (Direkt-Shuttle) in die Bremer Innenstadt und wenn ja, wann ist hiermit zu rechnen?

Aufgrund der zuvor genannten guten Anbindungen mit dem ÖPNV und bestehender B+R- und P+R-Verknüpfungen sind Shuttleverkehre zurzeit nicht vorgesehen.

Auf Parkplätzen am Innenstadtrand besteht die Möglichkeit das ParkTicket Plus zu erwerben. Dies berechtigt zu Gratisnutzung des ÖPNV im Innenstadtbereich.

12. Wie viele witterungsgeschützte Fahrradabstellplätze stehen auf den jeweiligen P+R-Flächen zur Verfügung?

P+R - Station	**Überdachte Fahrradabstellplätze**	**Freistehende Fahrradabstellplätze**
Bremen-Blumenthal Bahnhof	60	12
Bremen-Farge Bahnhof	40	0
Bremen-Vegesack Bahnhof	143	5
Bremen-Schönebeck Bahnhof	52	4
Bremen-St. Magnus Bahnhof	20	28
Bremen-Lesum Bahnhof	88	52
Bremen-Burg Bahnhof	110	44
Bremen-Mahndorf	86	252
Sielhof	120	0
Norderländer Straße	56	0
Roland Center	74	0
Borgfeld	20	0
Bahnhof Kirchweyhe	Insgesamt 684	
Bahnhof Syke	Insgesamt 320	
Elsfleth	Insgesamt 70	
Berne	Insgesamt 81	
Lilienthal	80	9
Sagehorn	74	0
Ottersberg	304	
Sottrum	114	0
Osterholz-Scharmbeck	133	
Langwedel	164	
Etelsen	94	
Thedinghausen	0	30
Ganderkesee	57	
Delmenhorst Bahnhof Heidkrug	91	
Delmenhorst Bahnhof	376	

13. Wie viele P+R-Parkplätze sind mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge ausgestattet? Welche Planungen gibt es bezüglich des Ausbaus von Elektroladesäulen auf P+R-Flächen?

Bei den P+R-Plätzen der Brepark sind keine Ladestationen installiert. Im ZVBN Pilotprojekt „Elektromobilität - Ausstattung von Bus- und Bahnstationen im Landkreis Osterholz mit Stellplätzen für e-bikes/pedelecs (eB+R) und e-cars (eP+R)“ 2015 – 2021 wurde die Erfahrung gemacht, dass die Nachfrage nach Elektroladesäulen an P+R-Stellplätzen sehr gering ist.

14. Welche Innovationen sind in Zukunft in Zusammenhang mit P+R-Parkplätzen geplant?

Aktuell sind keine Innovationen geplant. Diesem Thema wird sich jedoch verstärkt bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2023-2027 gewidmet.

15. Inwieweit gibt es für Bremen ein aktuelles P+R-Konzept, das den zukünftigen Herausforderungen gerecht wird und inwieweit ist das Konzept in das gesamtstädtische Parkraummanagement integriert?

Wie zuvor bereits erwähnt werden Schwerpunkte auf die Entlastung von P+R Plätzen durch den Ausbau und die Attraktivierung von B+R-Angeboten gelegt. Auf die bestehenden attraktiven Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV/SPNV Systems sei hier nochmals hingewiesen.

16. Welche Informationen über das Nutzerverhalten aktueller Nutzer des P+R-Systems in der Metropolregion liegen dem Senat vor? Wie regelmäßig werden diese Informationen erhoben?

Es liegen keine dezidierten Informationen zum Nutzerverhalten vor. Die P+R-Nachfrage stellt nur einen sehr geringen Teil der gesamten Verkehrsnachfrage dar. Daher sind P+R-Daten in den Haushalts- und Verkehrsbefragungen (SrV, MiD) nur mit sehr geringen Stichproben enthalten. Um das Nutzerverhalten zu erfassen, müssen auch Nutzer*innen von nicht offiziellen P+R-Parkplätzen (Wohngebiete, Supermarkt-Parkplätze, etc.) befragt werden. Die dazu notwendigen Daten sind nicht vorhanden.

Am Bahnhof Burg wurde in den letzten Jahren eine Einsteigerbefragung durchgeführt. 90% der befragten waren im ÖPNV-System unterwegs, 10% sind mit dem Fahrrad oder Pkw angereist. 60% der P+R-Nutzer sind mit dem Pkw aus Bremen angereist.

17. Welche Informationen liegen dem Senat über das Verhalten von Nichtnutzern des P+R-Systems und den jeweiligen Hemmschwellen bei der Nutzung des P+R Systems vor?

Auf nationaler Ebene gibt es wenig Forschungsergebnisse zu der Thematik.

An der Erasmus Universität Rotterdam wurden 2007/08[2] die Wirkung von P+R-Plätzen in Rotterdam und Den Haag untersucht. Der Kern der Befragung richtete sich

[2] Mingardo, Giuliano: Transport and environmental effects of rail-based Park and Ride: evidence from the Netherlands, In: Journal of Transport Geography Volume 30, Juni 2013, Seiten 7–16

darauf, wie die Nutzer sich verhalten würde, wenn die P+R-Anlage nicht existieren würde. Das Fazit der Studie ist, dass P+R-Anlagen einen Teil des ÖPNV und des Radverkehrs im ersten Teil der Wegstrecke auf den MIV verlagern. Ohne den P+R-Parkplatz hätte ein größerer Teil der Befragten den Gesamtweg mit dem ÖPNV bzw. dem Fahrrad zurückgelegt. Dieser negative Effekt hinsichtlich der zusätzlichen Fahrleistung und somit der Fahrzeugemissionen, trifft v.a. bei peripheren P+R-Anlagen (an Stadträndern) zu.

Zu ähnlichen Ergebnissen kommen auch andere Studien. So können P+R – Angebote dazu beitragen, dass Wege die vormals komplett mit dem ÖV oder den nMIV gemacht wurden, nun auf einem Teilweg auf den MIV verlagert wurden. [3]

18. Gibt es seitens des Senates oder des Betreibers aktuelle Umfragen zum Nutzerverhalten und zur Attraktivität des P+R-Angebotes. Wenn ja sind diese öffentlich einsehbar. Wenn nein, sind solche Umfragen geplant?

Es gibt keine aktuelle Umfrage zum Nutzerverhalten.

19. Wie hoch sind aktuell die Mittel bzw. wie hoch ist das gesamte Etat für Innovationen und für den Ausbau von P+R-Anlagen sowie für die Anbindung an die Innenstadt?

Die BREPARK verfügt derzeit über keinen Etat für Innovationen oder den Ausbau von P+R-Anlagen. Aber allein für die Unterhaltung der bestehenden Anlagen werden jährlich 6stellige Summen aufgewendet. Dabei fließen ca. 90% der genannten Mittel in die Erhaltung und Verbesserung der P+R Anlagen.

20. Wie hoch schätzt der Senat die aktuelle CO2-Einsparung durch Nutzung des gegenwärtigen P+R-Angebots ein?

Dazu können keine konkreten Aussagen getroffen werden. Die CO_2-Wirkung hängt davon ab, ob die Nutzung eines P+R-Angebots damit verglichen wird, ob die gesamte Strecke mit dem Pkw, öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Rad zurückgelegt würde, bzw. mit der Nutzung von Bike+Ride. Zudem kann der Anteil induzierter Verkehre nicht abgeschätzt werden. Die o.g. Studie der Erasmus Universität Rotterdam und Literaturrecherche legt nahe, dass P+R-Anlagen nicht zwangsläufig zu einer CO_2-Einsparung führen, da die Anzahl der Wege, welche sonst im Rahmen des Umweltverbundes getätigt worden wären, nun mit dem MIV erfolgen.

Eine Fallstudie aus Dortmund kommt zu ähnlichen Ergebnissen. Durch P+R könnten 2030 ca. 13.000 Fahrzeugkilometer täglich innerstädtisch verlagert werden. Dies entspräche einen überschlägigen Flottenaustoß von etwa 664 t CO_2 pro Jahr. Bei Einbeziehung sämtlicher gegenläufiger Effekte, wird dieser Beitrag jedoch wieder marginalisiert.[4]

[3] Umweltbundesamt: Vertiefende Analyse der Vor- und Nachteile von P+R Teilbericht, 2018

[4] Umweltbundesamt: Vertiefende Analyse der Vor- und Nachteile von P+R Teilbericht, 2018

21. Welche CO2-Einsparpotenziale sieht der Senat jeweils für die geplanten Verbesserungsmaßnahmen im P+R-Angebot? Bitte geschätztes CO2-Einsparpotenzial pro Maßnahme und Standort angeben.

Der Senat sieht CO_2-Einsparungspotenziale insbesondere bei der Verbesserung des Bike+Ride-Angebots in Bremen.