



**SHP** Ingenieure



# Freie Hansestadt Bremen – Optimierung der innerstädtischen Parkraumbewirtschaftung

- Stand: 29.01.2018 -

Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover  
Telefon 0511.3584-450  
Telefax 0511.3584-477  
info@shp-ingenieure.de  
www.shp-ingenieure.de

# Gliederung

- Arbeitsprogramm
- Zusammenfassung Parkraumerhebung und Analysen
- Maßnahmen
- Zusammenfassung / Ausblick

# Arbeitsprogramm

## Analyse der vorhandenen Parkraumsituation

Parkraumbestandsanalyse  
Analyse der Parkraumbewirtschaftung  
Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der Parkscheinautomaten

Parkraumbewirtschaftung anderer Städte

## Parkraumerhebung

Erhebung der Auslastung des Parkraumes  
Differenzierte Auswertung nach Werktag und Wochenende

Potential Handyticket

Analyse

Konzept

## Maßnahmenentwicklung

Differenzierung und Anpassung der Parkraumbewirtschaftung  
Optimierung der Parkraumbewirtschaftung  
Auswirkungsbetrachtung

Erstellung eines Umsetzungskonzeptes

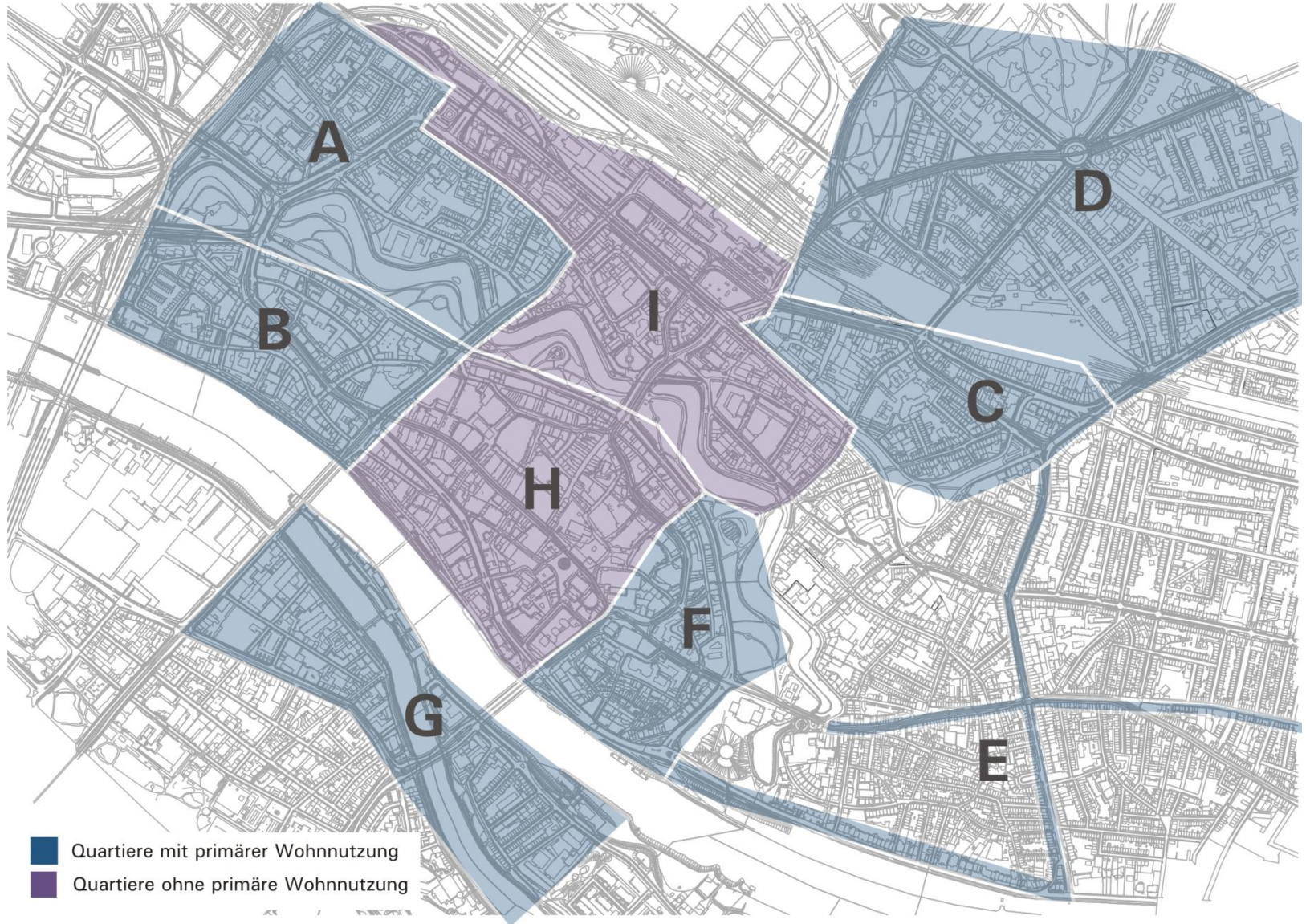
# ZUSAMMENFASSUNG PARKRAUMERHEBUNG UND ANALYSEN



# Zahlen, Daten, Fakten

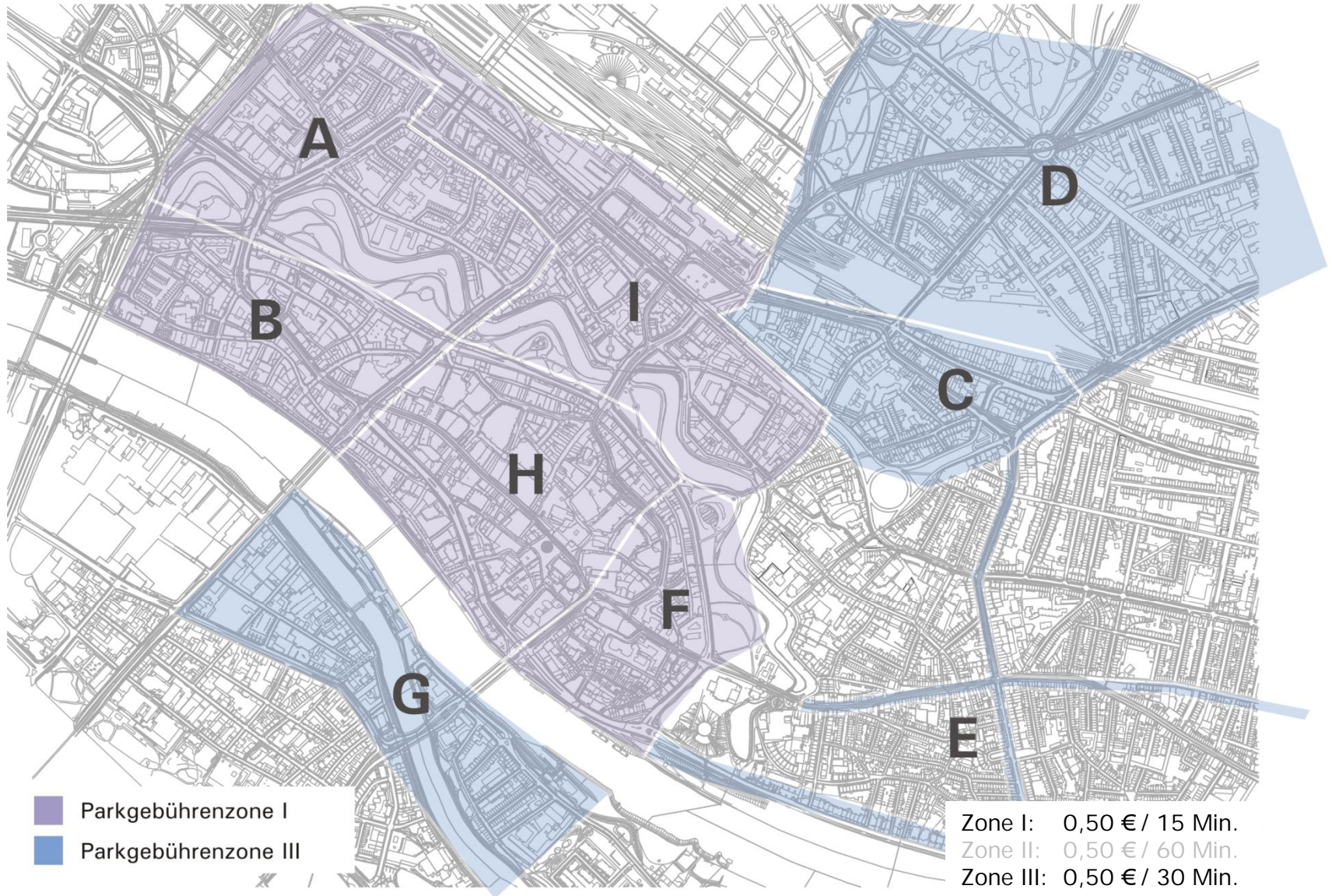
- Erhebung von rd. 4.600 Parkständen wochentags (Do) und am Wochenende (Sa)
- Aufnahme von ca. 80 (!) verschiedenen Bewirtschaftungsarten
- Einsatz und Koordinierung von rd. 25 Erhebern
- Aufteilung des Untersuchungsgebiets in 20 Routen
  - Notwendigkeit von rd. 200 Erhebungsrundgängen
  - insgesamt rd. 520 km Erhebungskilometer
- Auswertung der Erhebungsergebnisse:
  - Auslastung
  - Klassifizierung der Parkvorgänge
  - Zuordnung zu Nutzergruppen
  - Herkunftsräume
  - ...

# Einteilung Untersuchungsgebiets in Quartiere

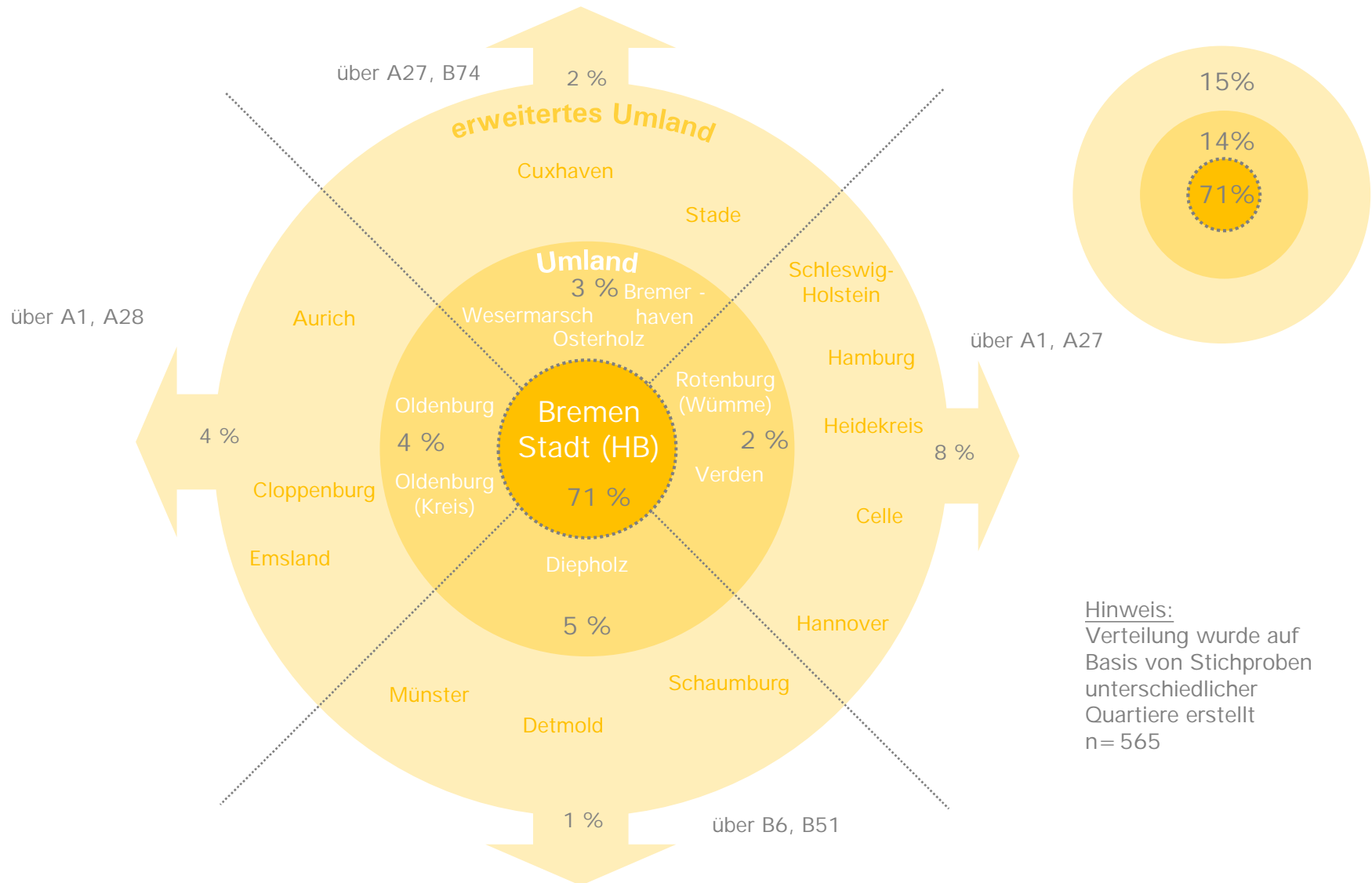




# Parkgebührenzonen



# Herkunft Fahrzeughalter nach Landkreisen gesamtes Untersuchungsgebiet

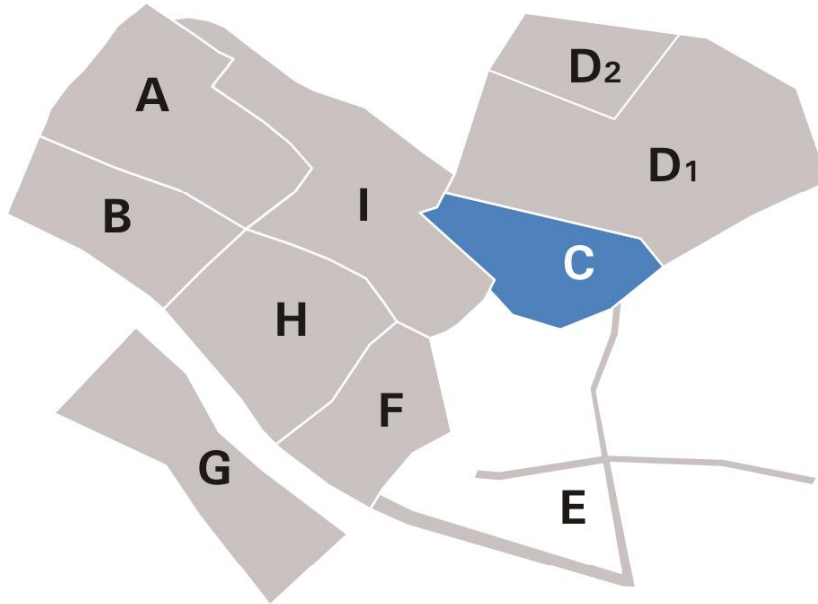


Hinweis:  
Verteilung wurde auf Basis von Stichproben unterschiedlicher Quartiere erstellt  
n= 565

# Steckbrief Quartier C | Donnerstag (10.11.16)

**C** Parkstände  
250

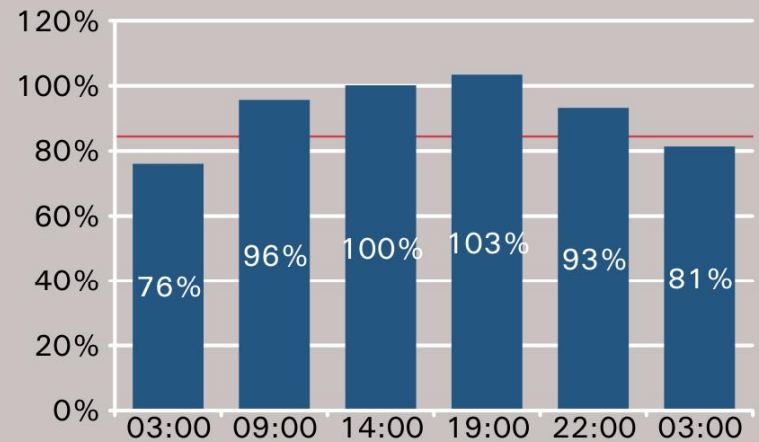
Ø Auslastung  
91%



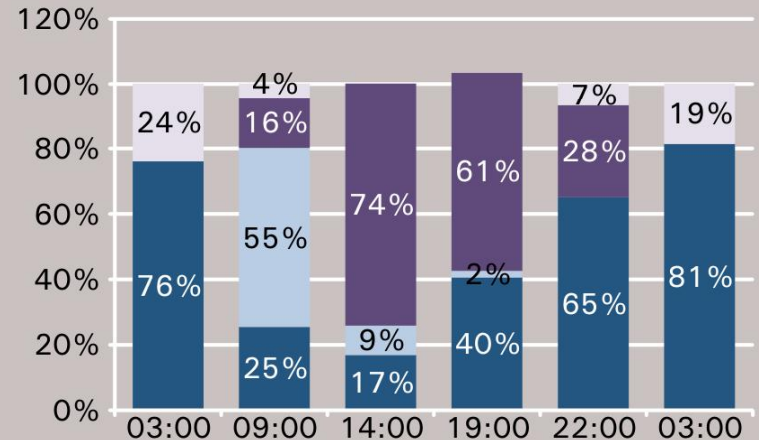
## Nutzergruppen

- Bewohnerverkehre
- Berufs- und Ausbildungsverkehre
- Besucher- und Wirtschaftsverkehre
- freie Stellplätze

## Auslastung



## Verteilung der Nutzergruppen

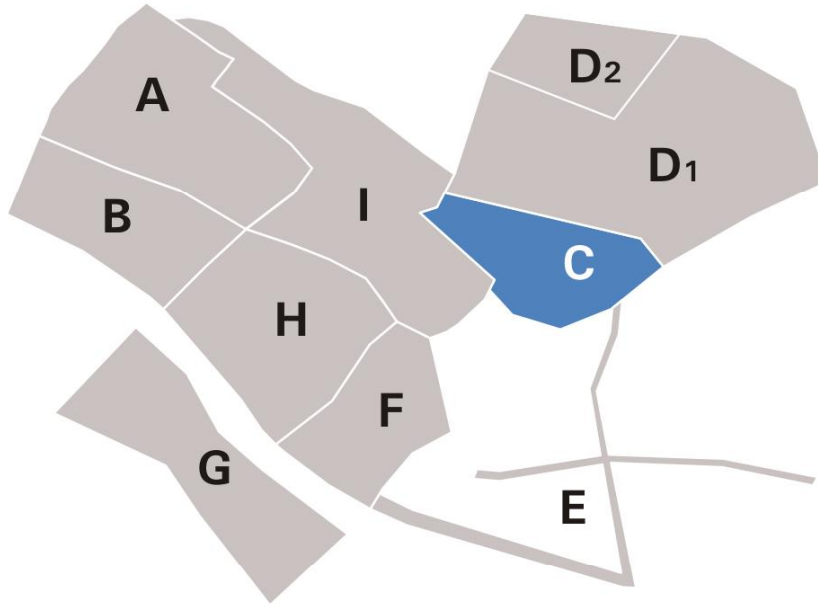




# Steckbrief Quartier C | Samstag (12.11.16)

**C** Parkstände  
250

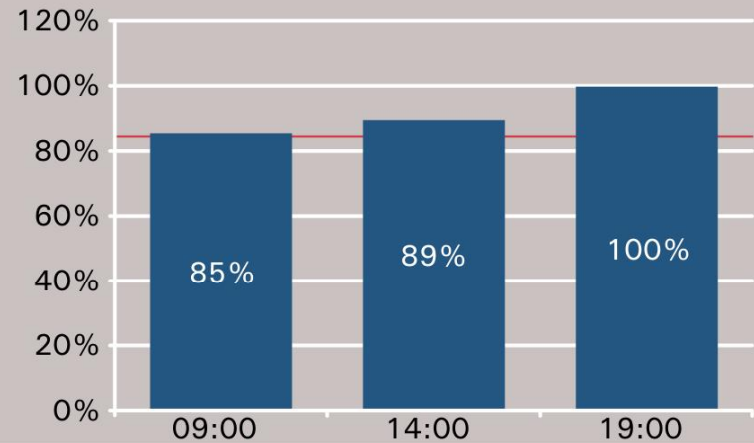
Ø Auslastung  
91%



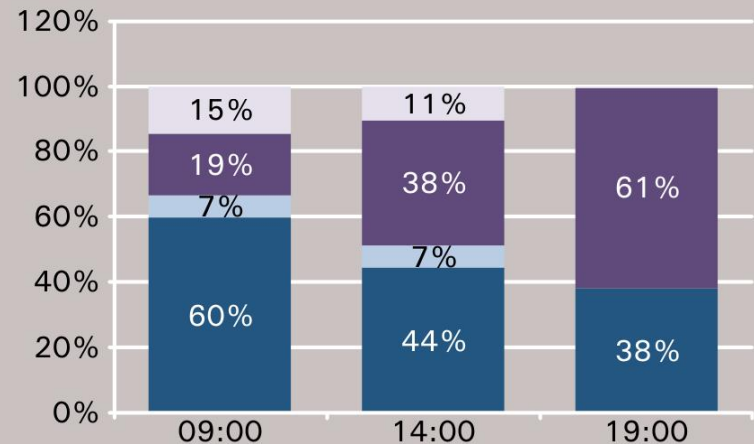
## Nutzergruppen

- Bewohnerverkehre
- Berufs- und Ausbildungsverkehre
- Besucher- und Wirtschaftsverkehre
- freie Stellplätze

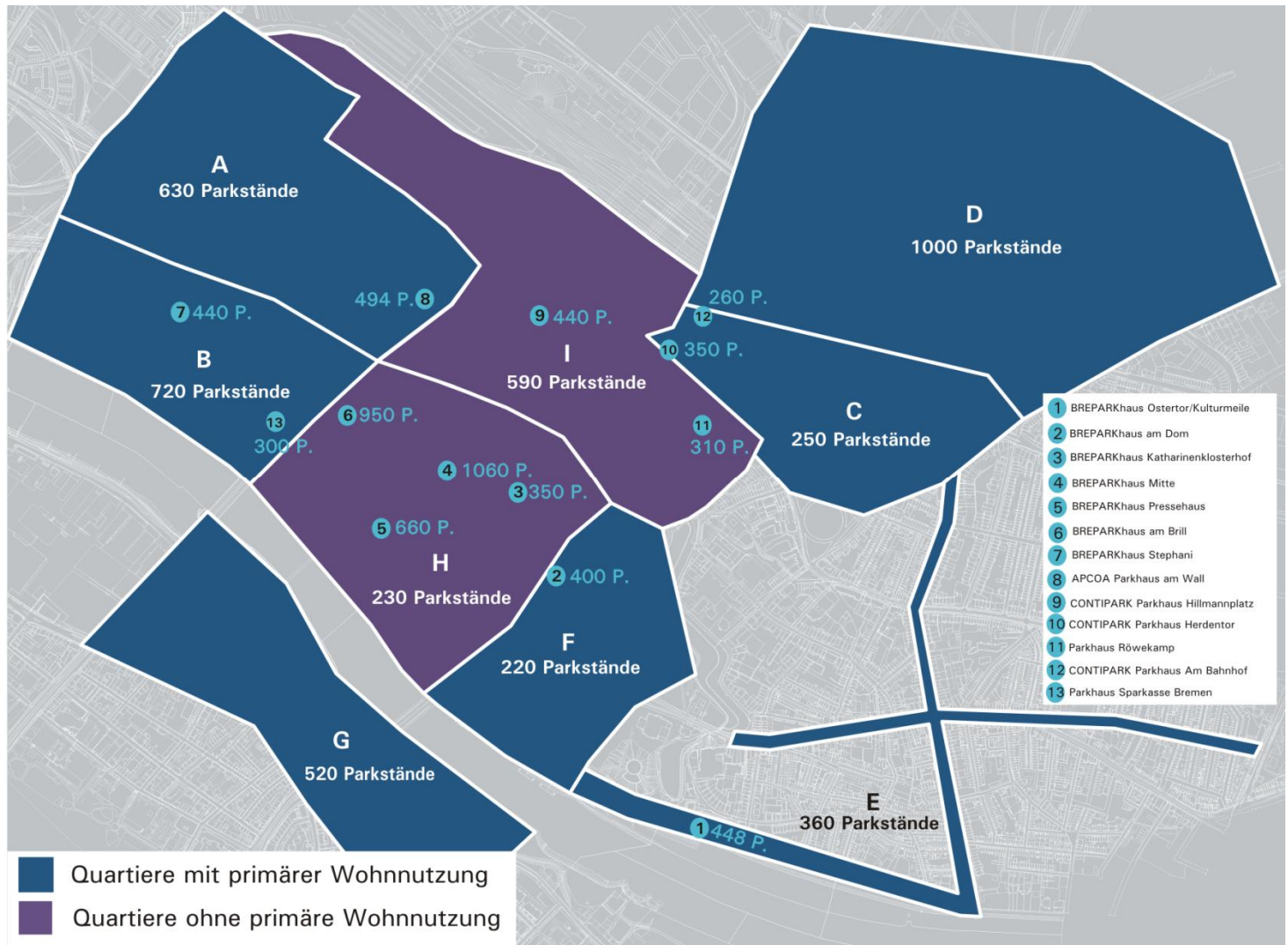
## Auslastung



## Verteilung der Nutzergruppen



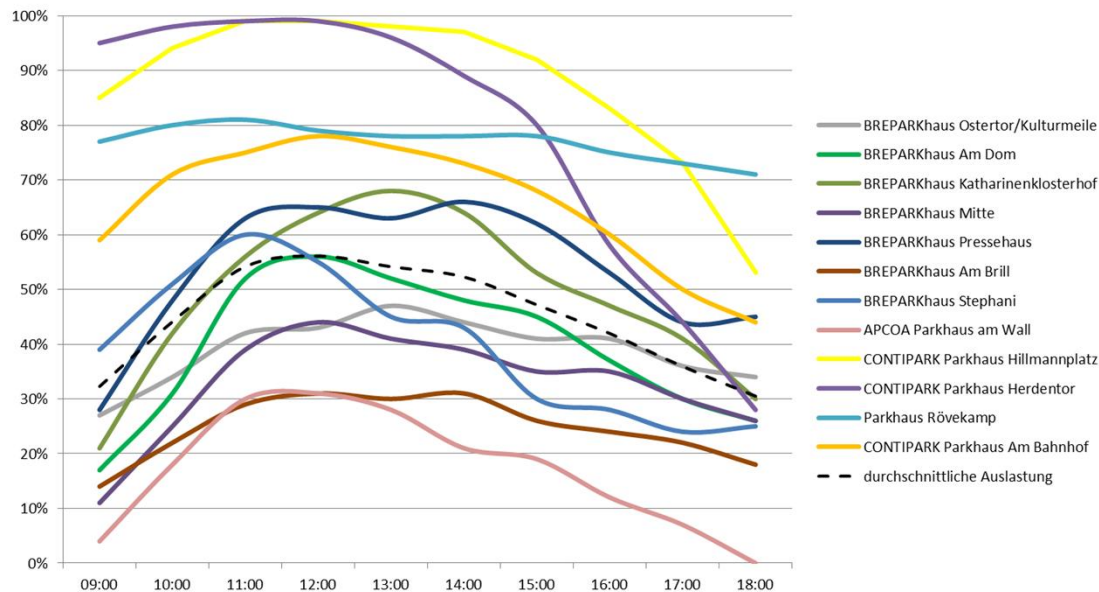
# Parkraumkapazitäten Quartiere und Parkhäuser



# Parkraumkapazitäten Quartiere und Parkhäuser

## Auslastung Mittwoch, 08.03.2017

Nr.	Parkhaus	Kapazität	09:00 %	10:00 %	11:00 %	12:00 %	13:00 %	14:00 %	15:00 %	16:00 %	17:00 %	18:00 %
1	BREPARKhaus Ostertor/Kulturmeile	448	27%	34%	42%	43%	47%	44%	41%	41%	36%	34%
2	BREPARKhaus Am Dom	400	17%	31%	52%	56%	52%	48%	45%	37%	30%	26%
3	BREPARKhaus Katharinenklosterhof	350	21%	42%	56%	64%	68%	64%	53%	47%	41%	30%
4	BREPARKhaus Mitte	1060	11%	25%	39%	44%	41%	39%	35%	35%	30%	26%
5	BREPARKhaus Pressehaus	660	28%	48%	63%	65%	63%	66%	62%	53%	44%	45%
6	BREPARKhaus Am Brill	950	14%	22%	29%	31%	30%	31%	26%	24%	22%	18%
7	BREPARKhaus Stephani	440	39%	51%	60%	55%	45%	43%	30%	28%	24%	25%
8	APCOA Parkhaus am Wall	494	4%	18%	30%	31%	28%	21%	19%	12%	7%	0%
9	CONTIPARK Parkhaus Hillmannplatz	440	85%	94%	99%	99%	98%	97%	92%	83%	73%	53%
10	CONTIPARK Parkhaus Herdentor	350	95%	98%	99%	99%	96%	89%	80%	58%	44%	28%
11	Parkhaus Rövekamp	310	77%	80%	81%	79%	78%	78%	78%	75%	73%	71%
12	CONTIPARK Parkhaus Am Bahnhof	260	59%	71%	75%	78%	76%	73%	68%	60%	50%	44%
Untersuchungsgebiet		6162	32%	44%	54%	56%	54%	52%	47%	42%	36%	31%





## Zwischenfazit Parkraumanalyse

- moderate Parkraumauslastung im Bremer Innenstadtgebiet (Auslastungsereignisse über > 85% nur vereinzelt)
- wenige Überlastungserscheinungen
- gute Wechselwirkung zwischen Besucher-/Wirtschaftsverkehren und Bewohnerverkehren
- Auslastung zur Mittagszeit (Samstag) rund um den Innenstadtkern merklich höher
- Korrelation zwischen Auslastung und Höhe Parktarif
- konstant hohe Auslastungen in den östlichen Quartieren (C, D und E)
- Trennwirkung natürlicher Barrieren (hier: Weser) merklich spürbar (s. "Quartier G")

## Zwischenfazit Parkraumanalyse | Parkhäuser

- Parkhäuser im Untersuchungsgebiet nur mäßig ausgelastet, viele Kapazitäten vorhanden
- Parkhäuser mit zeitweiser Vollauslastung (z.B. Contipark Hillmannplatz) auf gehobenen Anteil fest vermieteter Stellplätze zurückzuführen
- höchste Auslastung der Parkhäuser an Werktagen zur Mittagszeit (rd. 55%)  
→ deutlich früher als der öffentliche Straßenraum

# Einnahmen der PSA (2015)



## Zwischenfazit | Wirtschaftlichkeit Parkscheinautomaten

- stagnierende Einnahmeentwicklung
- große Spannweite der Einnahmen (zwischen 1,50 € und 56.000 €)
- tendenziell sinken Einnahmen mit größerer Entfernung zum Zentrum
- Einnahmen von PSA in Bewohnerparkgebieten in der Regel geringer
- die PSA im Untersuchungsgebiet (184) generieren 70% aller Einnahmen
- geschätzte jährliche Kosten von 1,4 Mio. € (mit Überwachung) bzw. 0,24 Mio. € (ohne Überwachung) werden durch Einnahmen gedeckt

# Städtevergleich Parkraumbewirtschaftung

Stadt	Bereich	Zeitraum Bewirtschaftung	Tarife	Höchstparkdauer
Bremen	Innenstadtbereich nicht flächendeckend bewirtschaftet	werktags, Mo-Fr zw. 8-20, Sa 8-18 Uhr	2,00 €/h (Tarifzone I)	i.d.R. 2 h
Hamburg	Innenstadtbereich bewirtschaftet	werktags, Mo-Sa zw. 9 und 20 Uhr	2,50 €/h	i.d.R. 1 h
München	Altstadt (Blaue Zone) und angrenzende Gebiete bewirtschaftet	werktags, Mo-Sa zw. 8 und 23 Uhr	2,50 €/h; ab 19 Uhr 1,00 €/h	1h
Hannover	Innenstadt (Tarifzone I) bewirtschaftet	werktags, Mo-Sa zw. 9 und 20 Uhr	1,80 €/h	2,5 h
Braunschweig	Innenstadt ganzheitlich bewirtschaftet	werktags, Mo-Sa zw. 8/9 und 20 Uhr	1,20 – 1,80 €/h	3 h
Bielefeld	Innenstadtbereich bewirtschaftet	werktags, Mo-Fr zw. 8 und 19 Uhr (Sa Parkscheibe)	1,20 €/h (Tarifzone I)	i.d.R. 3h
Stuttgart	Innenstadtbereich (City-Zone)	werktags, Mo-Sa zw. 8 und 22 Uhr	3,50 €/h	i.d.R. 1h
Nürnberg	Innenstadtbereich bewirtschaftet	werktags, Mo-Sa zw. 8 und 20 Uhr	2,50 €/h	i.d.R. 2h

# Zusammenfassung Städtevergleich

- Parktarife (höchste Bewirtschaftungszone) liegen im preislichen Mittelfeld
- Bewirtschaftungszeiträume in Vergleichsstädten samstags ausgedehnter
- Höchstparkdauer insbesondere im Großstadtvergleich (München und Hamburg) noch sehr hoch
- Anteil an Bewohnerparken liegt im gehobenen Mittelfeld
- Parkraumbewirtschaftung (PSA) stellt sich (im Vergleich mit Berlin) unter den getroffenen Annahmen kostendeckend dar



# MAßNAHMEN

# Vorgehen Maßnahmenentwicklung

## Verkehrspolitische Ziele (VEP 2025)

*Zielfeld 1: Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer/innen stärken*

2. Verbessern der Aufenthaltsqualität für Fußgänger/innen
7. Aufwerten und attraktives Gestalten von öffentlichen Räumen

*Zielfeld 4: Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote im Umweltverbund zwischen Bremen und der Region verbessern*

4. Verlagern des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr und Verbessern der Anbindung der bremischen Stadtteile sowie der benachbarten Städte und Gemeinden an den SPNV (inkl. P+R und B+R in Bremen und in der Region)

*Zielfeld 6: Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren*

2. Reduzieren von verkehrsbedingtem Lärm

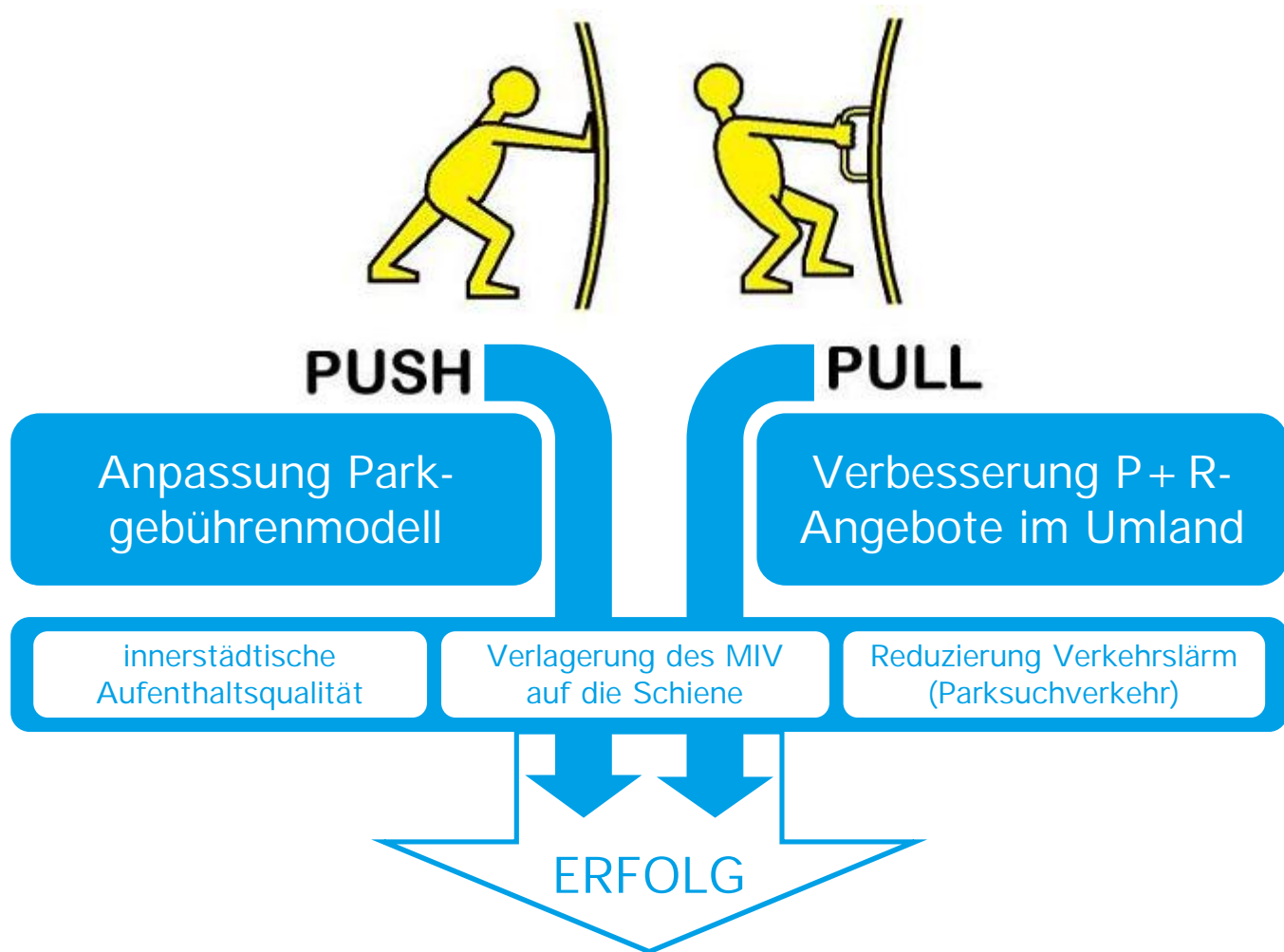
## Maßnahmen Handlungskonzept

G.1	Parkraumkonzept Innenstadt	Für Teile der Innenstadt wird ein Parkraumkonzept erstellt. Die Parkraumbewirtschaftung wird ausgeweitet.
-----	----------------------------	---



# Vorgehen Maßnahmenentwicklung

## Beispiel Wirksamkeit von Maßnahmen



# Maßnahmenentwicklung





# Maßnahmen

## Anpassung des Parkgebührenmodells

- Erhöhung Parkgebühren von 0,60 € je angefangene 15 (Zone I), 30 (Zone III) bzw. 60 Minuten (Zone II) denkbar
- Anpassung Höchstparkdauern
- Erweiterung Zone I auf die östlich liegenden Quartiere (C und E) denkbar

Erläuterung Umsetzungsmaßnahmen (v.l.n.r.)

- neuer Parkscheinautomat
- Aktualisierung PSA-Information
- neues Schild
- Aktualisierung Schild





# Maßnahmen

## Erhöhung Parkgebühren (gesamte Parkraumbewirtschaftung)

### Vorschlag Erhöhung

Bereich	Gebühr heute	Gebühr Vorschlag	Tarif	Gebühr 1 h heute	Gebühr 1 h Vorschlag
Zone I	0,50 €	0,60 €	je 15 Min.	2,00 €	2,40 €
Zone III	0,50 €	0,60 €	je 30 Min.	1,00 €	1,20 €
Zone II	0,50 €	0,60 €	je 60 Min.	0,50 €	0,60 €

### Vergleich

- Im Vergleich der Großstädte ist die vorgeschlagene Erhöhung angemessenen  
(Parkgebühren 1 Stunde in Hamburg und München: 2,50 €)
- Anpassung entspricht einer Erhöhung um 20%
- Im Vergleich mit den Parkhäusern in der Bremer Innenstadt stellt eine Erhöhung eine wünschenswerte anwachsende Diskrepanz zu den Parkhausgebühren dar (1 Stunde: 1,60 €)



# Maßnahmen

## Einführung Tagesticket (vereinzelte Bereiche)

### Vorschlag

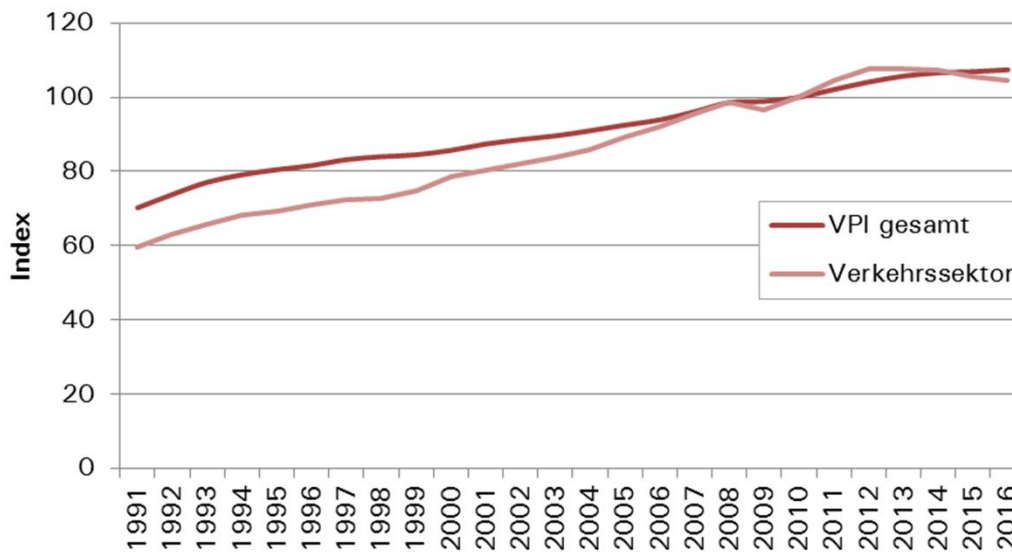
- In vereinzelten Bereichen (aufgrund bestimmter Nutzungen) kann die Einführung von Tagestickets sinnvoll sein
- Das Anbieten dieser Tagestickets ist in allen Einzelfällen zu prüfen
- Folgende Preisstruktur wird für die Tagestickets empfohlen:
  - Tarif I: 6,00 €
  - Tarif II: 3,00 €
  - Tarif III: 4,00 €
- Zu beachtende Hinweise bei der Umsetzung von Tagestickets sind dem Umsetzungskonzept zu entnehmen



# Maßnahmen

## Erhöhung Parkgebühren (gesamte Parkraumbewirtschaftung)

### Betrachtung Verbraucherpreisindex



- Anstieg des Verbraucherpreisindex um ca. 15% in den letzten 10 Jahren



# Maßnahmen

## Erhöhung Parkgebühren (gesamte Parkraumbewirtschaftung)

### Konflikte / Verdrängungseffekte

- Erwartung, dass ein geringer Anteil an Parkvorgängen in die Parkhäuser verlagert werden (genügende Kapazitäten vorhanden → lediglich Verlagerungseffekte zu erwarten)
- Parkgebührendiskrepanz zwischen Parkhäusern und öffentl. Straßenraum sind erwünscht (Hinweise Parkraumbewirtschaftung) und zielführend

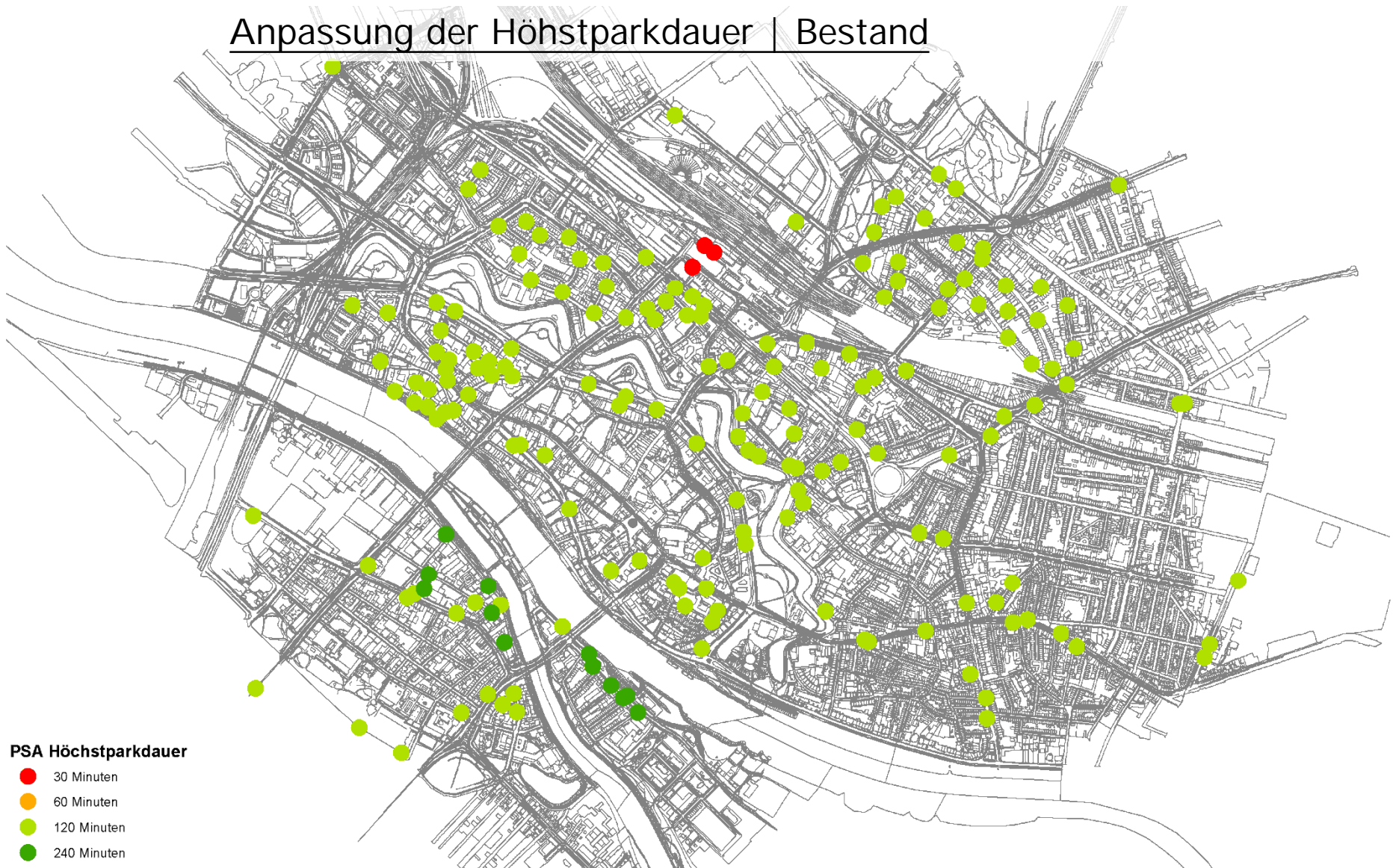
### Abschätzung Einnahmepotential

- Unter Berücksichtigung von möglichen Verlagerungen/ Verdrängungen (10%) kann mit einem Mehreinnahmepotential von rd. 220.000 € gerechnet werden
- mögliche Verlagerungen von Parkvorgängen in Parkhäuser stellen für die Stadt keinen finanziellen Verlust dar



# Maßnahmen

## Anpassung der Höchstparkdauer | Bestand



PSA Höchstparkdauer

- 30 Minuten
- 60 Minuten
- 120 Minuten
- 240 Minuten



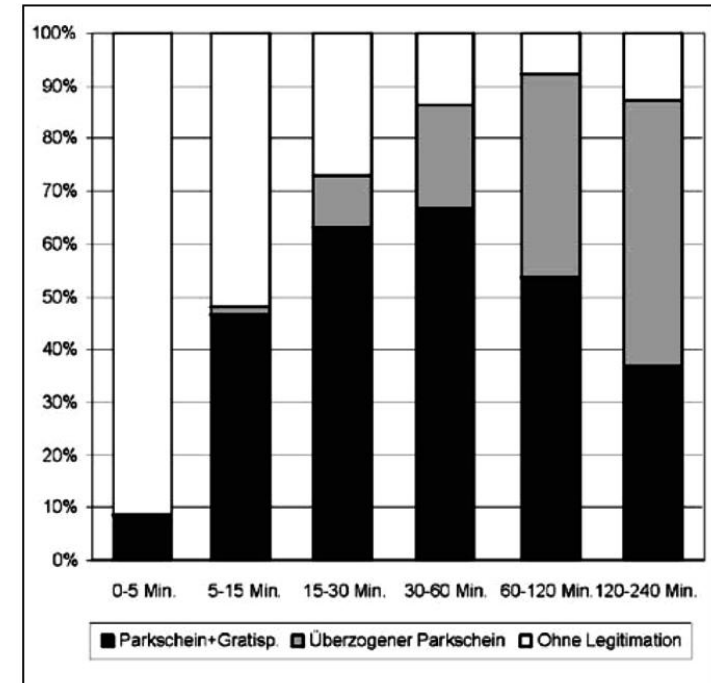


# Maßnahmen

## Anpassung der Höchstparkdauer

### Exkurs

- Instrument der Höchstparkdauer umstritten
- Hohe Höchstparkdauern werden beim gebührenpflichtigen Parken i.d.R. kaum ausgeschöpft. (mittlere Parkdauer: 39 Min.)
- Bei kürzeren Parkdauern nehmen die Anteile „überzogener Parkschein“ tendenziell ab,



**Bild 31:** Regelkonformität von Kurzzeitparkvorgängen in den untersuchten Straßenabschnitten der Fallbeispielstädte differenziert nach Parkdauerklassen

Quelle: BASt Heft 145: aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland



# Maßnahmen

## Anpassung der Höchstparkdauer

### Vorschlag

- Die in der Regel geltende Höchstparkdauer von 120 Minuten könnte insbesondere in Zone I flächendeckend auf 90 Minuten reduziert werden
- Prüfung ob Bereiche mit Höchstparkdauern von 240 Minuten (11 Standorte, alle südlich der Weser) verkürzt werden sollten

### Begründung

- in vielen hochausgelasteten Abschnitten führt eine höhere Wechselfrequenz zu einem höheren Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum (→ Abdeckung Verkehrsspitzen)
- dieser verkehrliche Effekt wirkt erst ab Höchstparkdauern unterhalb  $< 120$  Minuten, da Anteil der Parkvorgänge  $> 120$  nur minimal ist
- Die Auslastungsanteile von Parkhäusern und der Stellplatzangebote im öffentlichen Raum können so stärker ausgeglichen werden



# Maßnahmen

## Anpassung der Höchstparkdauer

### Konflikte / Verdrängungseffekte

- Verdrängungseffekte oder Konflikte sind nicht zu erwarten, da die Änderungen der Rahmenbedingungen das Parkverhalten der Nutzer nur marginal verändert
- ein minimaler Anstieg von Parkverkehren ist möglich

### Mehreinnahmepotential

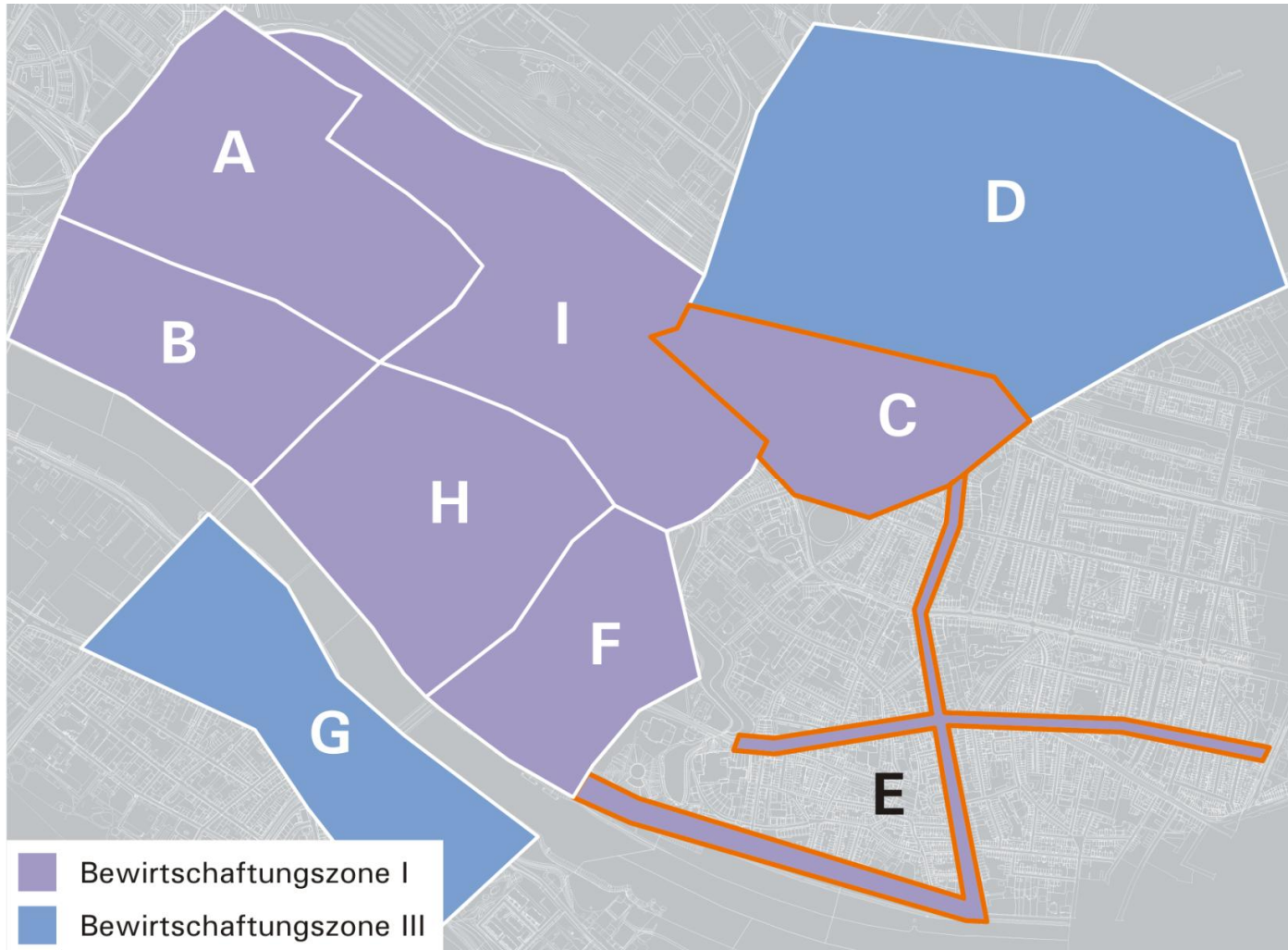
- höhere Wechselfrequenz und Abnahme der Anteile von Parkraumnutzern mit überzogenem Parkschein
- Mehreinnahmepotential von rd. 55.000 €/ Jahr





# Maßnahmen

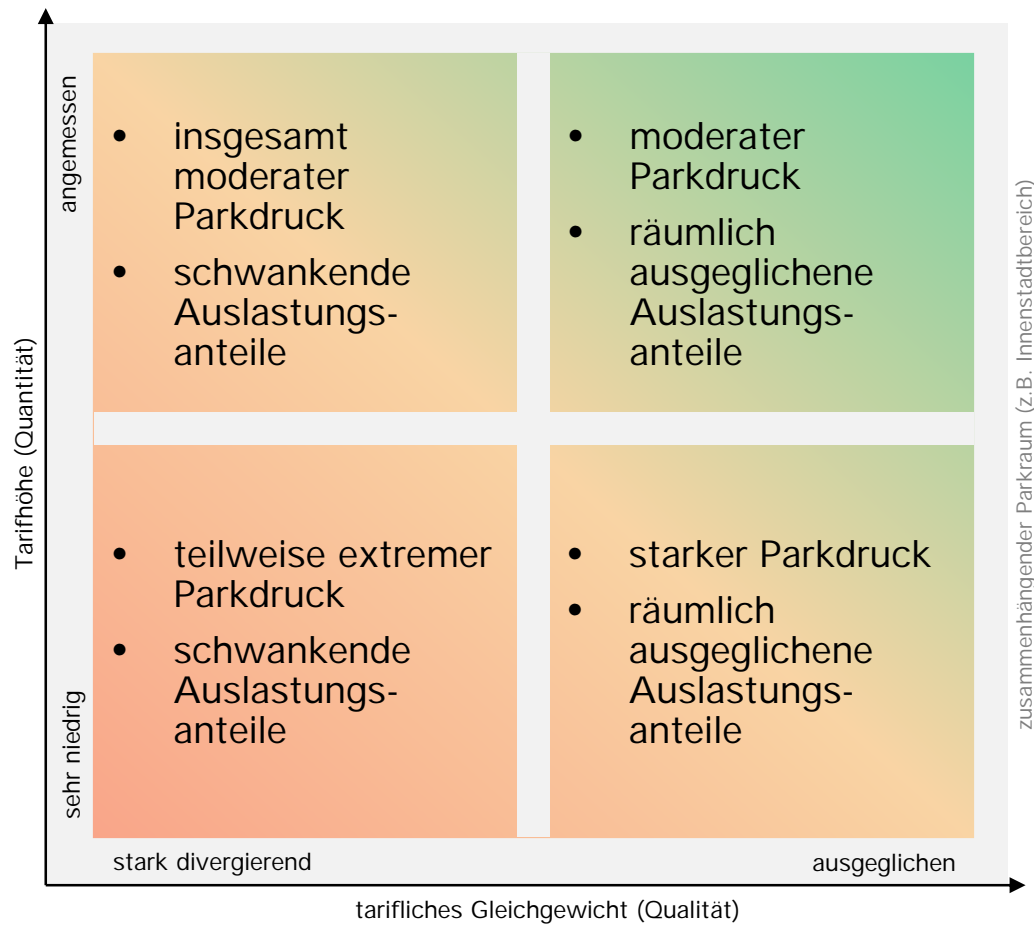
## Erweiterung Zone I





# Maßnahmen

## Wirkung Parktarif und tarifliches Gleichgewicht im Modell





# Maßnahmen

## Erweiterung Parkgebührenzone I

### Begründung

- Gebiete C und E sind durch hohen Parkdruck und eine starke Konkurrenzsituation charakterisiert → Anpassung des Parktarifs als gängige und wirkungsvolle Praxis den Druck zu mindern
- Schaffung eines tariflichen Gleichgewichts innerhalb des innerstädtischen öffentlichen Parkraums → Ausgleich Auslastung

### erweiterte Zielsetzung

- Wertschätzung des öffentlichen Raums („Parken darf etwas kosten“)
- Weniger Kfz-Verkehr in der Innenstadt (zukunftsorientierte Mobilität)
- Herbeiführung von Verlagerungseffekten auf Verkehrsträger des Umweltverbundes



# Maßnahmen

## Erweiterung Parkgebührenzone I

### Konflikte / Verdrängungseffekte

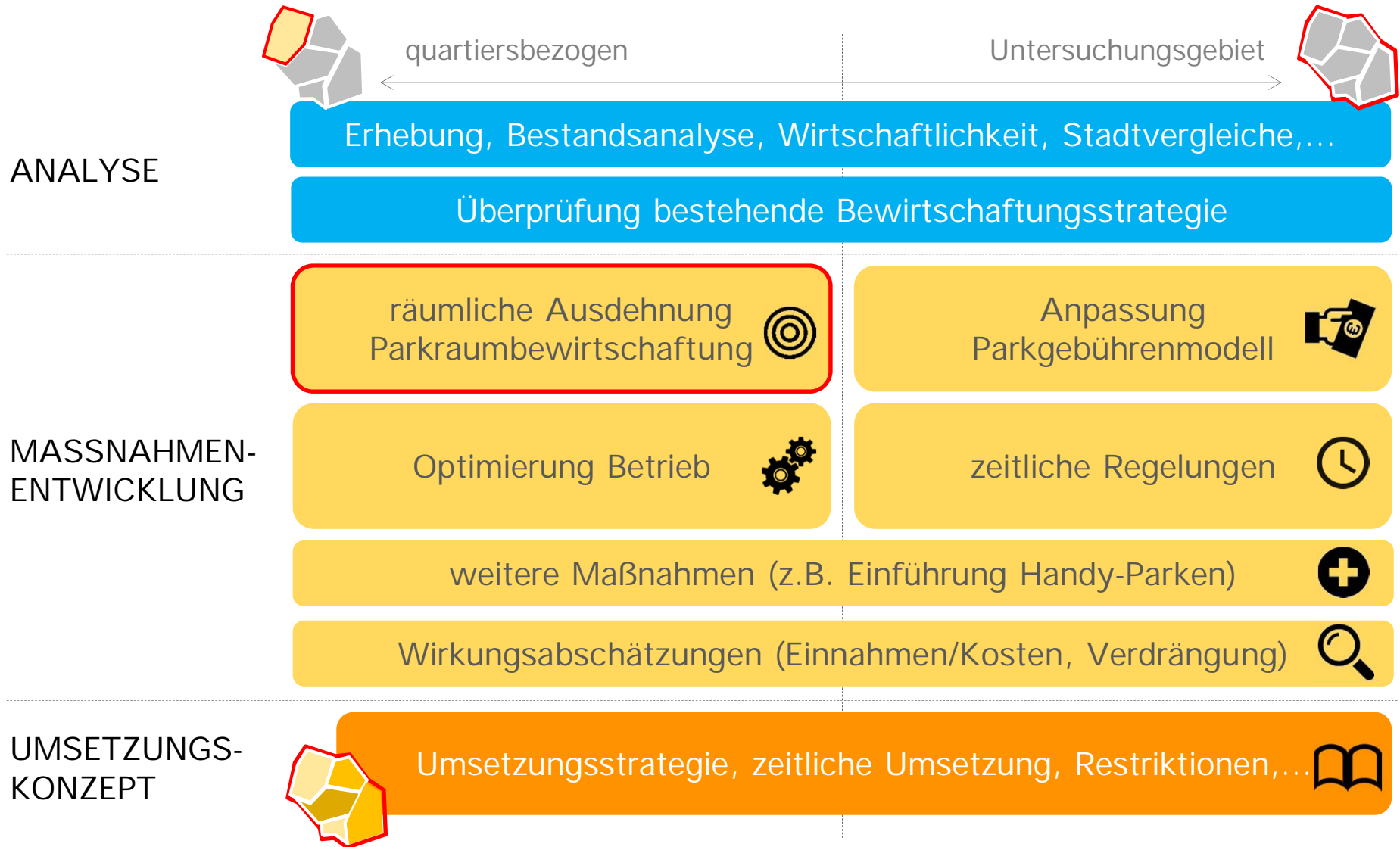
- Verdrängungseffekte in sensible Nachbarschaftsräume sind trotz hohem Parkdruck in den Wohngebieten nicht auszuschließen
- Annäherung der Auslastung zwischen den innerstädtischen Quartieren der Zone I zu erwarten
  - separate Untersuchung zum ruhenden Verkehr im Ostertorviertel erforderlich (s. *Umsetzungskonzept*)

### Mehreinnahmepotential

rd. 260.000 €



# Maßnahmenentwicklung







# Maßnahmen

## Ausdehnung der Bewirtschaftung

### Ansätze

- Identifizierung gebührenfreier Parkstände (Frei Parken) zur Prüfung der Umwandlung in finanzielle Bewirtschaftung (→ großteilige Maßnahmen zw. 50 und 150 Parkständen)
- Identifizierung Parkstände mit zeitlicher Bewirtschaftung (z.B. eingeschränktes Halteverbot) zur Prüfung der Umwandlung in finanzielle Bewirtschaftung (→ kleinteilige Maßnahmen zw. 5 und 50 Parkständen)



# Maßnahmen

## Ausdehnung der Bewirtschaftung

### Verkehrliche Begründungen für Ausdehnung der Bewirtschaftung

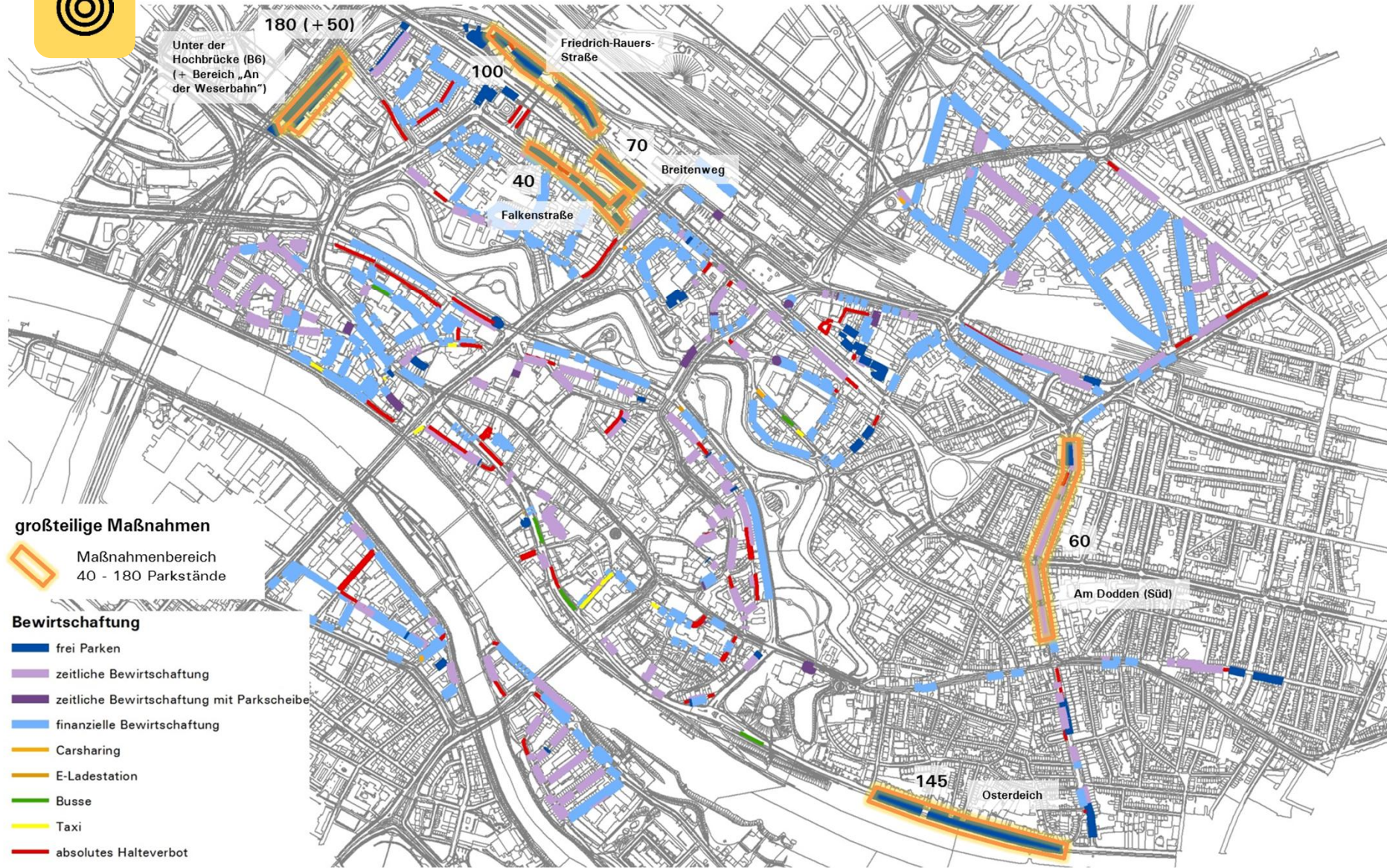
#### 1. Verkehrspolitische Ziele

- Minimierung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Modal-Split-Transformation (Sensibilisierung für Verkehrsträger des Umweltverbundes)
- Verringerung Emissionen (Lärm, Abgase)

#### 2. verkehrliche Begründung (lokale Ebene)

- Vermeidung stark divergierender Parkraumauslastungen (→ Umsetzung von Lückenschlüssen / konsistente Bewirtschaftung)
- Umsetzung zielgerichteter Bewirtschaftungsmaßnahmen bei Auslastungen von Teilbereichen ab ca. 80%
- Entgegenwirkung verkehrlicher Missstände durch hohen Parkdruck

# Maßnahmen | Ausdehnung der Bewirtschaftung - großteilig







# Maßnahmen

## Ausdehnung der Bewirtschaftung

### berücksichtigte Faktoren bei der Abschätzung von Einnahmepotentialen (Rechenmodell)

- Kapazität (Anzahl Parkstände)
  - Bewirtschaftungszeitraum (h)
  - Gebühr pro Stunde (Euro)
  - Anzahl Tage (Werk- und Samstage) (Tage)
  - zu erwartende Auslastung (%)
  - Verlagerungs- / Verdrängungsfaktor (%)
  - natürliche Einnahmenminimierung (Parken ohne Legitimation oder Parkschein, Reibungsverluste, Defekte) (%)
- 

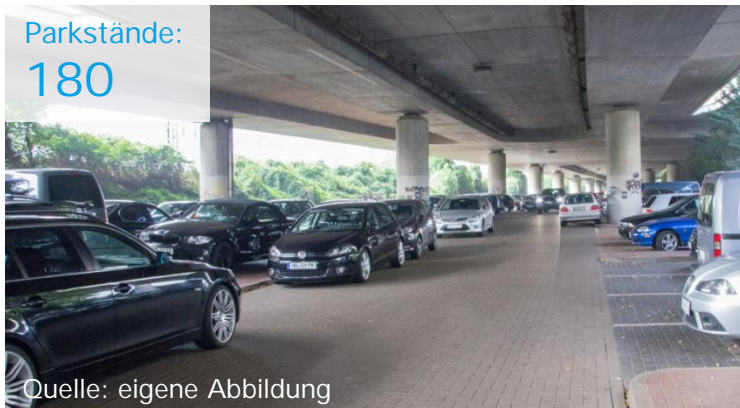
➤ Einnahmepotential / Jahr



# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | großteilig

Bereich unter der Hochbrücke (B6) | Quartier A



## Ist-Zustand

- sehr hohe Auslastung vormittags (teilw. illegitimes Parken) / sehr geringe Auslastung nachmittags und abends
- starker Anteil Bildungsverkehr (→ Nähe zu Bildungseinrichtungen gegeben)
- Voraussetzungen für eine Bewirtschaftung der Straße „An der Weserbahn“ werden nachfolgend dargestellt



# Maßnahmen



## Bereich unter der Hochbrücke (B6) | Quartier A

### Maßnahmenvorschläge

- finanzielle Bewirtschaftung mit Tarif II (0,50 €/ 60 Min.) denkbar (→ kongruent zur Parkraumbewirtschaftung in Hochschulnähe)
- Bewirtschaftungszeitraum: Mo-Fr, 08:00 - 18:00 Uhr
- zusätzlich Tagestickets (für Berufsschüler oder Angestellte) erhältlich; Preisvorschlag: 3,00 €

### Konflikte / Verdrängungseffekte

- Verdrängungen in umliegende Bereiche östlich der B6 nicht wahrscheinlich, geltendes Anwohnerparken oder bauliche Barrieren (→ Ausweichen auf Umweltverbund wahrscheinlich)
- vereinzelte Parkvorgänge westlich der B6 aufgrund antizyklischer Ganglinien unkritisch
- Prüfung Einrichtung Bewohnerparkzone im Bereich Landwehrstr. zur Unterbindung von Verdrängungen sinnvoll

### Einnahmepotential

- rd. 119.000 €/ Jahr  
(PSA: 11.000 € | Tagestickets: 108.000 €)







# Maßnahmen

## Ausdehnung der Bewirtschaftung | großteilig

### Bereich „An der Weserbahn“ | Quartier A



### Voraussetzung für eine Bewirtschaftung

- Bestandsaufnahme des „Wilden Parkens“ und verkehrliche Problematiken qualifizieren (→ Konzepterarbeitung)
- Grenzen zwischen Fahrbahn, Parkraum, und Nebenflächen müssen für den Verkehrsteilnehmer ersichtlich sein (z.B. mittels Markierungen)
- das Freihalten von Rettungswegen muss gewährleistet sein
- hohe Überwachungsfrequenz (strenge Sanktionierung bei verkehrlichem Fehlverhalten)
- Bewirtschaftung erst nach Anpassung der Infrastruktur möglich



# Maßnahmen



## Bereich „An der Weserbahn“ | Quartier A

### Maßnahmenvorschläge (kongruent zu vorheriger Maßnahme)

- finanzielle Bewirtschaftung mit Tarif II (0,50 €/ 60 Min.) denkbar (→ kongruent zur Parkraumbewirtschaftung in Hochschulnähe)
- Bewirtschaftungszeitraum: Mo-Fr, 08:00 - 18:00 Uhr
- zusätzlich Tagestickets (für Berufsschüler oder Angestellte) erhältlich; Preisvorschlag: 3,00 €

### Konflikte / Verdrängungseffekte

- s. Konflikte / Verdrängungseffekte Maßnahme unter der Hochbrücke
- Einbußen von Parkständen denkbar

### Einnahmepotential

- rd. 35.000 €/ Jahr





# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | großteilig

Friedrich-Rauers-Straße | Quartier I



## Ist-Zustand

- durchschnittliche Auslastung werktags bis 13:00 bei 100 %  
Tagesschnitt: werktags: 85% | am Wochenende 75%
- dominierende Nutzergruppe: Beruf/Ausbildung



# Maßnahmen



## Friedrich-Rauers-Straße | Quartier I

### Maßnahmenvorschläge

- finanzielle Bewirtschaftung mit Tarif I (0,50 €/ 15 Min.) denkbar, Bewirtschaftungszeitraum: Mo-Fr, 08:00 - 18:00 Uhr
- Prüfung zur Einführung eines Tagestickets mit Tarif 1 (6,00 €/ Tag)
- Höchstparkdauer: 120 Minuten

### Konflikte / Verdrängungseffekte

- Verdrängungen in südliche Bereiche wahrscheinlich, sofern Frei-Parken-Bereiche (Falkenstraße und unter der Hochstraße Breitenweg) unbewirtschaftet bleiben
- Verdrängungen in nördliche Bereiche unwahrscheinlich wg. der Gleistrasse als Barriere

### Einnahmepotential

- PSA: 111.000 €/ Jahr







# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | großteilig

Breitenweg (Unter der Hochstraße) | Quartier I



## Ist-Zustand

- kostenfreie Parkstände in guter fußläufiger Lage zum Bahnhof und zum Zentrum
- hohe Auslastung





# Maßnahmen



## Breitenweg (Unter der Hochstraße) | Quartier I

### Maßnahmenvorschläge

- finanzielle Bewirtschaftung mit Tarif I (0,50 €/ 15 Min.) denkbar
- Bewirtschaftungszeitraum: Mo-Fr 08:00 - 20:00 Uhr  
Sa 09:00 - 18:00 Uhr
- Höchstparkdauer: 120 Minuten

### Konflikte / Verdrängungseffekte

- Verdrängungen in benachbarte Frei-Parken-Bereiche (Falkenstraße und Friedrich-Rauers-Str.) wahrscheinlich, sofern diese unbewirtschaftet bleiben
- Bewirtschaftung u.a. in vielen Nutzungskonkurrenzen und sehr guter ÖPNV-Alternativen zu begründen
- Prüfung der Integration in Bewohnerparkzone H um genügend Parkstände für Anwohner zur Verfügung zu stellen

### Einnahmepotential

- PSA: 105.000 €/ Jahr  
(Inv.-Kosten: 45.000 €  $\triangleq$  5 PSA)

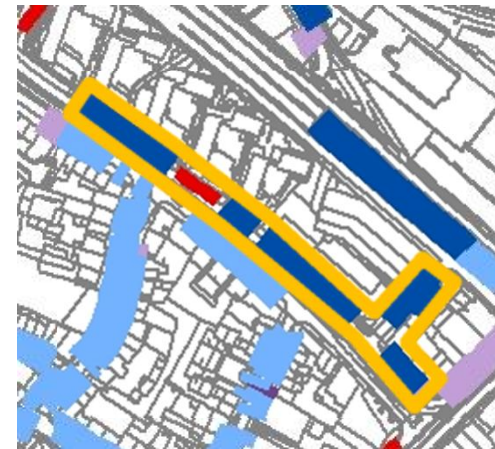




# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | großteilig

Falkenstraße | Quartier I



## Ist-Zustand

- sehr hohe Auslastung: wochentags und samstags bei 100%
- Anteile der Nutzergruppen gleichermaßen zwischen Bewohner-, Besucher- und Wirtschafts- sowie Berufsverkehr gemischt



# Maßnahmen



## Falkenstraße | Quartier I

### Maßnahmenvorschläge

- finanzielle Bewirtschaftung mit Tarif I (0,50 €/ 15 Min.) denkbar
- Bewirtschaftungszeitraum: Mo-Fr 08:00 - 20:00 Uhr  
Sa 09:00 - 18:00 Uhr
- Höchstparkdauer: 120 Minuten
- Bewohnerparkzone (Zone H) auf die Nordseite der Falkenstr. ausweiten

### Konflikte / Verdrängungseffekte

- Verdrängungen unwahrscheinlich, sofern großteilige Maßnahmen (Westbereich) gemeinsam umgesetzt werden
- Erweiterung der Bewohnerparkzone auf nördlichen Bereich würde Parkraumnachfrage der Anwohner sicherstellen und Kontingente gegenüber Wirtschafts- und Berufsverkehr sichern

### Einnahmepotential

- PSA: 39.000 €/ Jahr  
(Berücksichtigung Anwohnerparken)

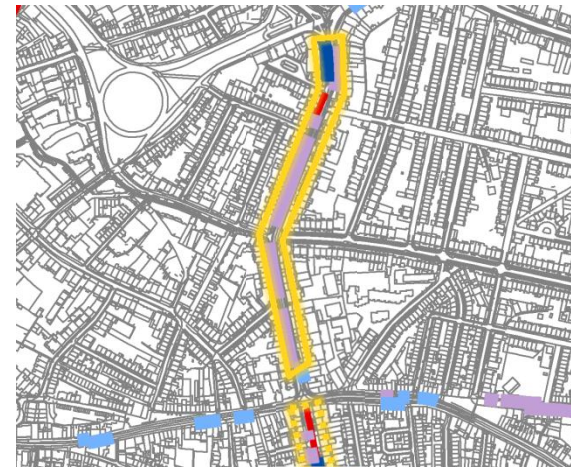




# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | großteilig

Bereich Am Dobben (Süd) | Quartier E



Betrachtung ggf. auf  
Sielwall erweitern

## Ist-Zustand

- ganzzeitig sehr hohe Auslastung, vielmals überlastet
- vormittags viel Bewohnerparken, nachmittags bis abends stark ansteigender Besucher- und Wirtschaftsverkehrsanteil
- absolutes Halteverbot zwischen 7:00-8:30 und 15:00-19:00 wird nicht durchgesetzt





# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | großteilig

Bereich Am Dobben (Süd) | Quartier E







# Maßnahmen



## Bereich Am Dobben (Süd) | Quartier E

### Maßnahmenvorschläge

- gebührenpflichtige Bewirtschaftung während Zeiten mit eingeschränktem Halteverbot (Mo-Fr: 08:30-15:00) mit Tarif III (0,50 €/30 Min.) denkbar
- Bewirtschaftung am Samstag (08:00-12:00)
- anzusetzende Höchstparkdauer: 60 Minuten
- Einhaltung des absoluten Halteverbots kontrollieren

### Konflikte / Verdrängungseffekte

- Verdrängungen in die Wohngebiete des Ostertors nicht auszuschließen – allerdings wenig Aussicht auf einen Stellplatz da allgemein hoher Parkdruck im Ostertor vorhanden
- die Aufrechterhaltung von Anliefererverkehren (z.B. Beschilderung „Lieferverkehr frei zwischen...“) ist bei Umsetzung von Maßnahmen zu berücksichtigen

### Einnahmepotential

- PSA: 54.000 €/Jahr

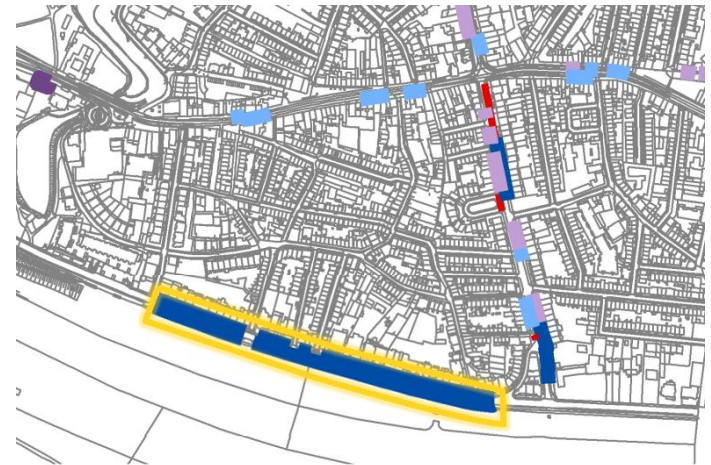




# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | großteilig

Bereich Osterdeich | Quartier E



## Ist-Zustand

- nahezu ganzzzeitliche Vollauslastung
- vormittags viel Bewohnerverkehr, nachmittags bis abends stark ansteigender Besucher- und Wirtschaftsverkehrsanteil (Annahme: zusätzlich vergleichsweise starker Anteil an Freizeitverkehren)



# Maßnahmen



## Bereich Am Osterdeich | Quartier E

### Maßnahmenvorschläge

- finanzielle Bewirtschaftung mit Tarif III (0,50 €/ 30 Min.) denkbar
- Bewirtschaftungszeitraum: Mo-Fr 08:00 - 18:00 Uhr  
Sa 08:00 - 12:00 Uhr
- Höchstparkdauer: 120 Minuten

### Konflikte / Verdrängungseffekte

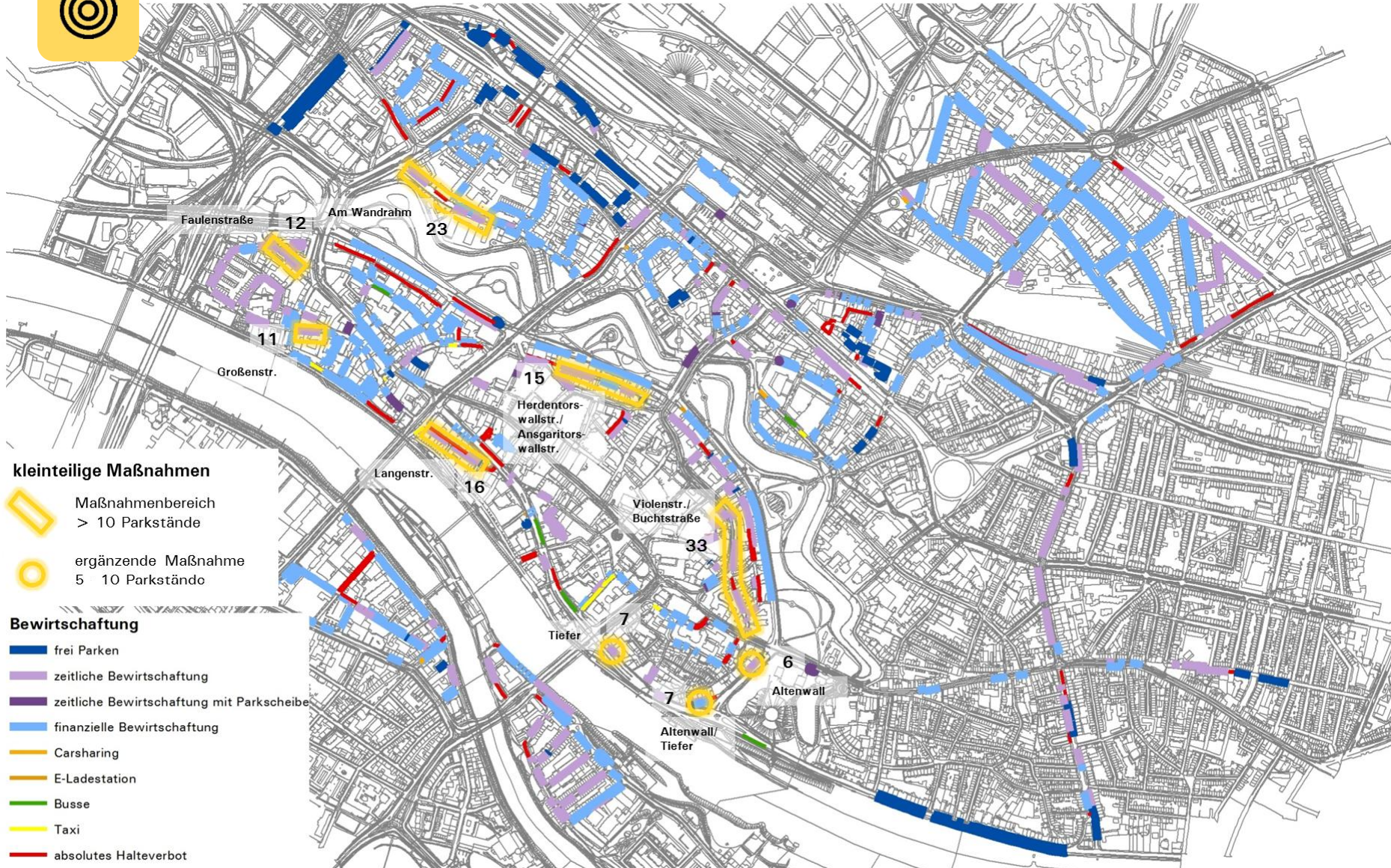
- Verdrängungen in benachbarte Quartiere möglich, allerdings allgemein hoher Parkdruck im Stadtteil Ostertor vorhanden  
→ Aussicht auf Stellplatz im inneren des Quartiers eher gering
- Wegfall von Parkständen für Bewohner des Quartiers
- allgemein kritische Begleitumstände sind bzgl. des Parkens für den Bereich Ostertor/Osterdeich tiefergehend zu diskutieren

### Einnahmepotential

- PSA: 109.000 €/ Jahr







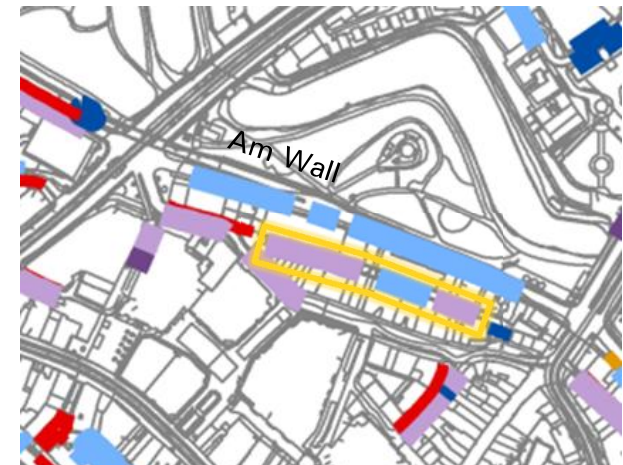




# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | kleinteilig

Bereich Herdentorswallstr./ Ansgaritorswallstr. | Quartier H



## Ist-Zustand

- eingeschränktes Halteverbot (Mo-Fr 08 - 18 Uhr, Sa 08 - 12 Uhr)
- eher geringe Auslastung im westlichen Teil / stärkere Auslastung im östlichen Teil. Bewirtschafteter Bereich sehr stark ausgelastet (Einnahmen von rd. 22.000 € pro Jahr bei 7 Parkständen)

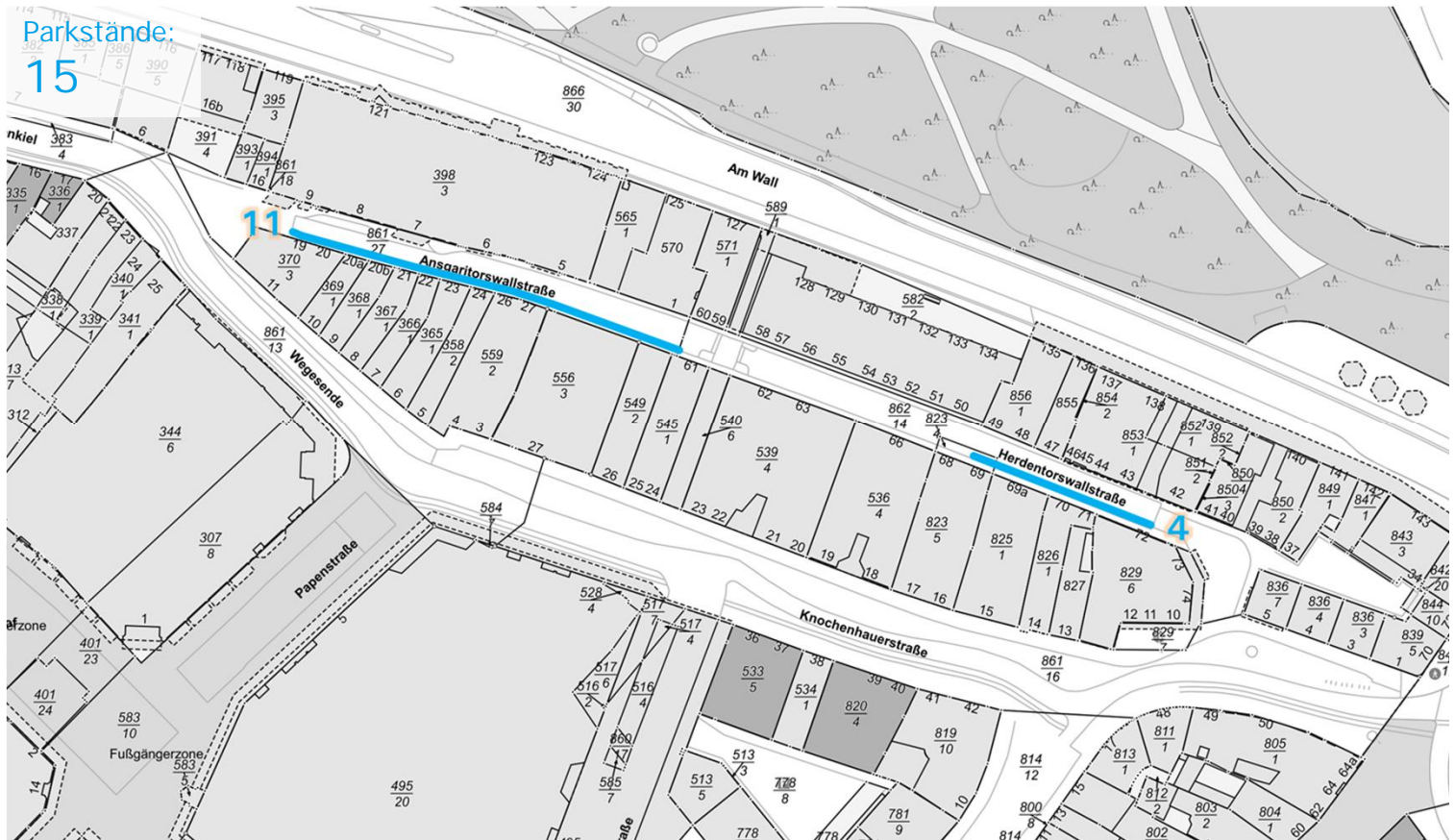




# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | kleinteilig

Bereich Herdentorswallstr./ Ansgaritorswallstr. | Quartier H





# Maßnahmen

Bereich Herdentorswallstr./ Ansgaritorswallstr. |  
Quartier H



## Maßnahmenvorschläge

- finanzielle Bewirtschaftung mit Tarif I (0,50 €/ 15 Min.) denkbar
- Bewirtschaftungszeitraum: Mo-Fr 09:00 - 20:00 Uhr  
Sa 09:00 - 18:00 Uhr
- Höchstparkdauer: 120 Minuten

## Konflikte / Verdrängungseffekte

- aufgrund hoher Auslastung der benachbarten bewirtschafteten Bereiche und einer sichtbaren Nachfrage sind keine Verdrängungseffekte (oder Konflikte) zu erwarten (Modifikation wirkt als „Pull-Faktor“)

## Einnahmepotential

- PSA: 15.000 €/ Jahr

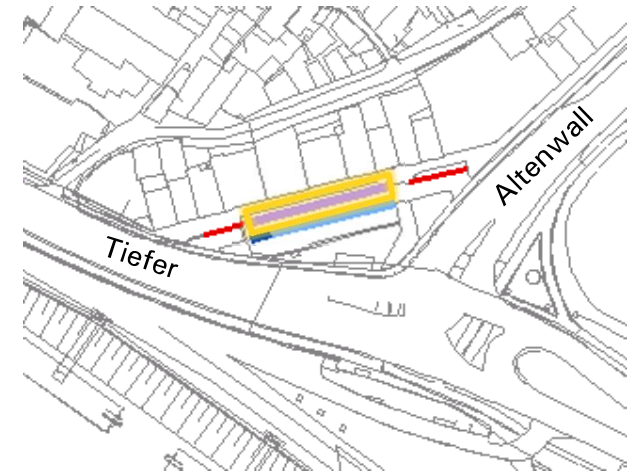




# Maßnahmen

## Ausdehnung der Bewirtschaftung | kleinteilig

### Bereich Altenwall/ Tiefer | Quartier F



### Ist-Zustand

- eingeschränktes Halteverbot (Mo-Fr 08 - 16 Uhr)
- stärkere Auslastung wochentags abends und am Wochenende nachmittags bis abends (insbesondere Wirtschafts-/Besucherverkehr)
- benachbarter finanziell bewirtschafteter Bereich sehr stark ausgelastet (Einnahmen: rd. 42.000 € bei 12 Parkständen)



# Maßnahmen

Bereich Altenwall/ Tiefer | Quartier F



## Maßnahmenvorschläge

- finanzielle Bewirtschaftung mit Tarif I (0,50 €/ 15 Min.) denkbar
- Bewirtschaftungszeitraum: Mo-Fr 09:00 - 20:00 Uhr  
Sa 09:00 - 18:00 Uhr
- Höchstparkdauer: 120 Minuten

## Konflikte / Verdrängungseffekte

- aufgrund hoher Auslastung der benachbarten bewirtschafteten Bereiche und einer sichtbaren Nachfrage sind keine Verdrängungseffekte (oder Konflikte) zu erwarten, vielmehr wirkt Modifikation als „Pull-Faktor“

## Einnahmepotential

- PSA: 18.000 €/ Jahr  
(bei sehr geringen Investitionen;  
PSA bereits vorhanden)

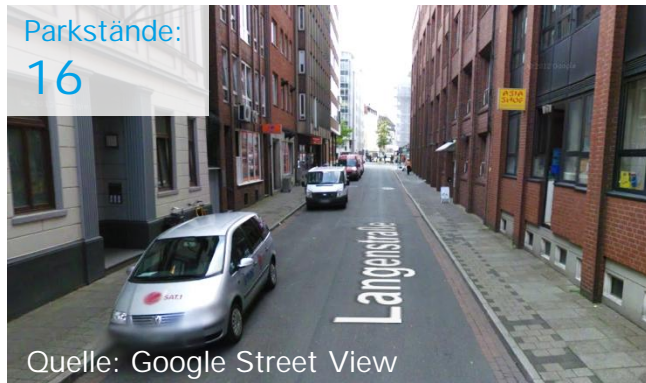




# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | kleinteilig

Bereich Langenstraße | Quartier H



## Ist-Zustand

- eingeschränktes Halteverbot (Mo-Fr 08 - 18, Sa 8 – 12 Uhr)
- teilweise rückwärtige Eingänge der gewerblichen Nutzungen für Anlieferungen (Schlachte & Martinistraße)
- Auslastung während eingeschr. Halteverbot sehr gering < 20%  
Auslastung außerhalb eingeschr. Halteverbot sehr hoch > 100%
- fast ausschließlich Besucher-/ Kundenverkehre







# Maßnahmen

Bereich Langenstraße | Quartier H

Maßnahmenvorschläge



- finanzielle Bewirtschaftung mit Tarif I (0,50 €/ 15 Min.) denkbar
- Bewirtschaftungszeitraum: Mo-Fr 12:00 - 20:00  
Sa 12:00 - 18:00
- Höchstparkdauer: 90 Minuten

- belassen d. eingeschränkten Halteverbots von 8-12 Uhr f. Lieferverkehre

Konflikte / Verdrängungseffekte

- gute funktionale Aufteilung zwischen Anlieferung und Parken möglich, keine Konflikte bzgl. des Verkehrsablaufs zu erwarten
- da zusätzliche zeitliche Parkraumkontingente angeboten werden, finden keine Verdrängungen statt
- nördlicher Bereich mit eingeschr. Halteverbot/ Taxi-Stellplätzen bleibt bestehen

Einnahmepotential

- PSA: 34.000 €/ Jahr

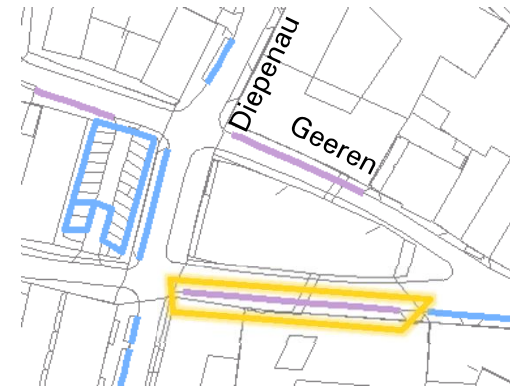




# Maßnahmen

## Ausdehnung der Bewirtschaftung | kleinteilig

### Bereich Großenstraße | Quartier B



### Ist-Zustand

- eingeschränkte Halteverbotszone (Parken nur in gekennzeichneten Flächen)
- Bereich zwischen zwei bewirtschafteten Flächen und den Bewohnerparkzonen A und B
- Auslastung an Vor- und Nachmittag mäßig (35%), stärkerer Anstieg zur Abendzeit werk- und samstags (bis 70%)
- vorherrschend Bewohner (nachts) und Kunden-/ Besucherverkehre



# Maßnahmen

Bereich Großenstraße | Quartier H

## Maßnahmenvorschläge



- finanzielle Bewirtschaftung mit Tarif I (0,50 €/ 15 Min.) denkbar
- Bewirtschaftungszeitraum: Mo-So: 0:00-24:00 Uhr (kongruent zu benachbarten Bewirtschaftung)
- Höchstparkdauer: 120 Minuten
- Erweiterung der Bewohnerparkzone A oder B um diesen Bereich sinnvoll

## Konflikte / Verdrängungseffekte

- Aufrechterhaltung der eingeschränkten Halteverbotszone aus verkehrstechnischen oder funktionalen Gründen nicht erforderlich
- zusätzliche zeitliche Parkraumkontingente führen zu Entspannungen in den angrenzenden Bewohnerparkzonen

## Einnahmepotential

- PSA: 4.500 €/ Jahr (über Vergleich umliegende PSA)

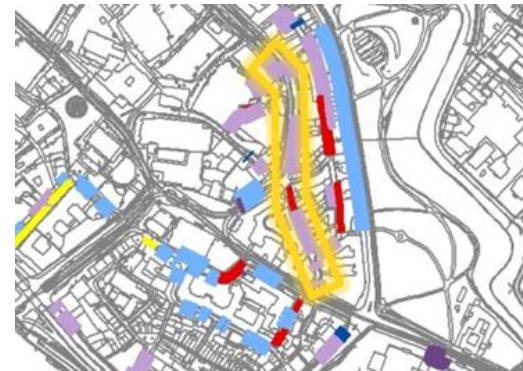




# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | kleinteilig

Bereich Violenstraße/Buchtstraße | Quartier F



## Ist-Zustand

- eingeschränkte Halteverbotszone (teils ganzzeitig, teils Mo-Fr 8-18 und Sa 8-12)
- vorhandene Nutzungen: insbesondere Einzelhandel
- nachts kaum ausgelastet, moderate Auslastung tagsüber, nach 18 Uhr stark ansteigende Auslastung
- insbesondere Besuch- und Wirtschaftsverkehre

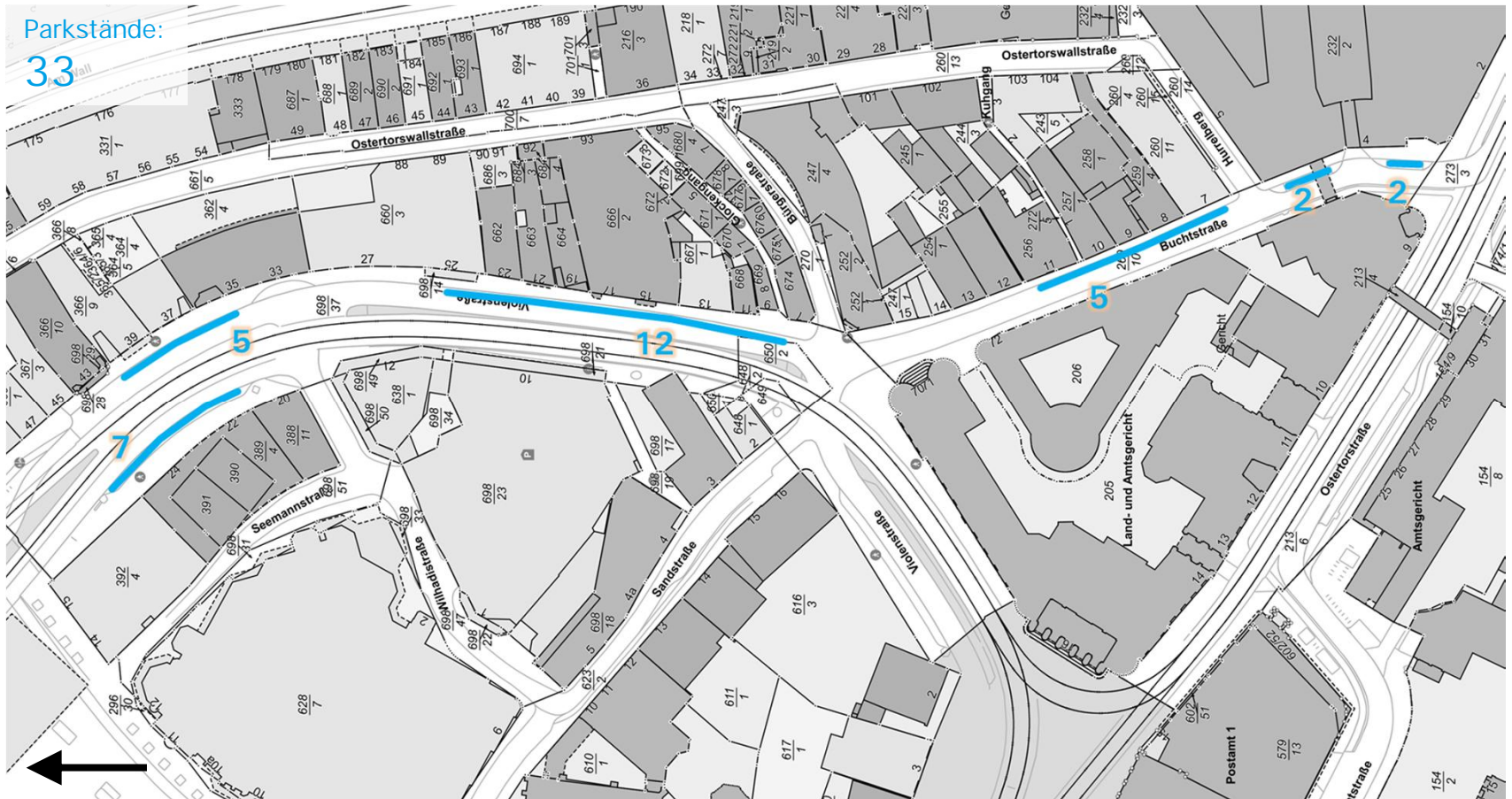




# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | kleinteilig

Bereich Violenstraße/Buchtstraße | Quartier F





# Maßnahmen

Bereich Violenstraße/Buchtstraße | Quartier F



## Maßnahmenvorschläge

- finanzielle Bewirtschaftung mit Tarif I (0,50 €/ 15 Min.) denkbar
- Bewirtschaftungszeitraum: Mo-Fr: 09 - 20:00 / Sa: 9 - 18 Uhr (kongruent zu benachbarten Bewirtschaftung)
- Höchstparkdauer: 120 Minuten

## Konflikte / Verdrängungseffekte

- Aufrechterhaltung der eingeschränkten Halteverbotszone aus verkehrstechnischen oder funktionalen Gründen prinzipiell nicht erforderlich
- Überprüfung ob eine Vielzahl Liefervorgängen besteht (→ ggf. belassen d. eingeschränkten Halteverbotszone am Vormittag)

## Einnahmepotential

- PSA: 68.000 €/ Jahr (bei voller Bewirtschaftung)

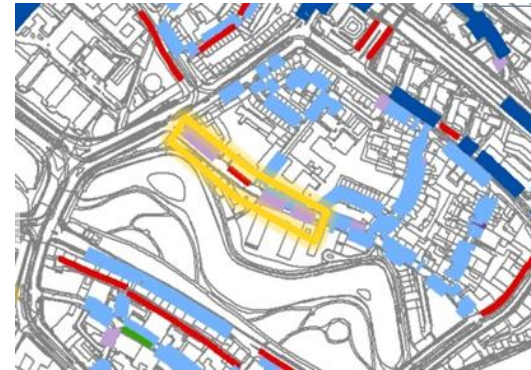




# Maßnahmen

## Ausdehnung der Bewirtschaftung | kleinteilig

### Bereich Am Wandrahm | Quartier A



### Ist-Zustand

- eingeschränktes Halteverbot (westlicher Bereich Bewohnerparkzone H)
- vorhandene Nutzungen: Wohnen (inkl. Seniorenresidenz)
- westlicher Teil (Bereich Bewohnerparkzone) ganztägig stark ausgelastet, östlicher Teil vor Seniorenresidenz gering ausgelastet
- primär Wohnverkehre, untergeordnet Besucherverkehre

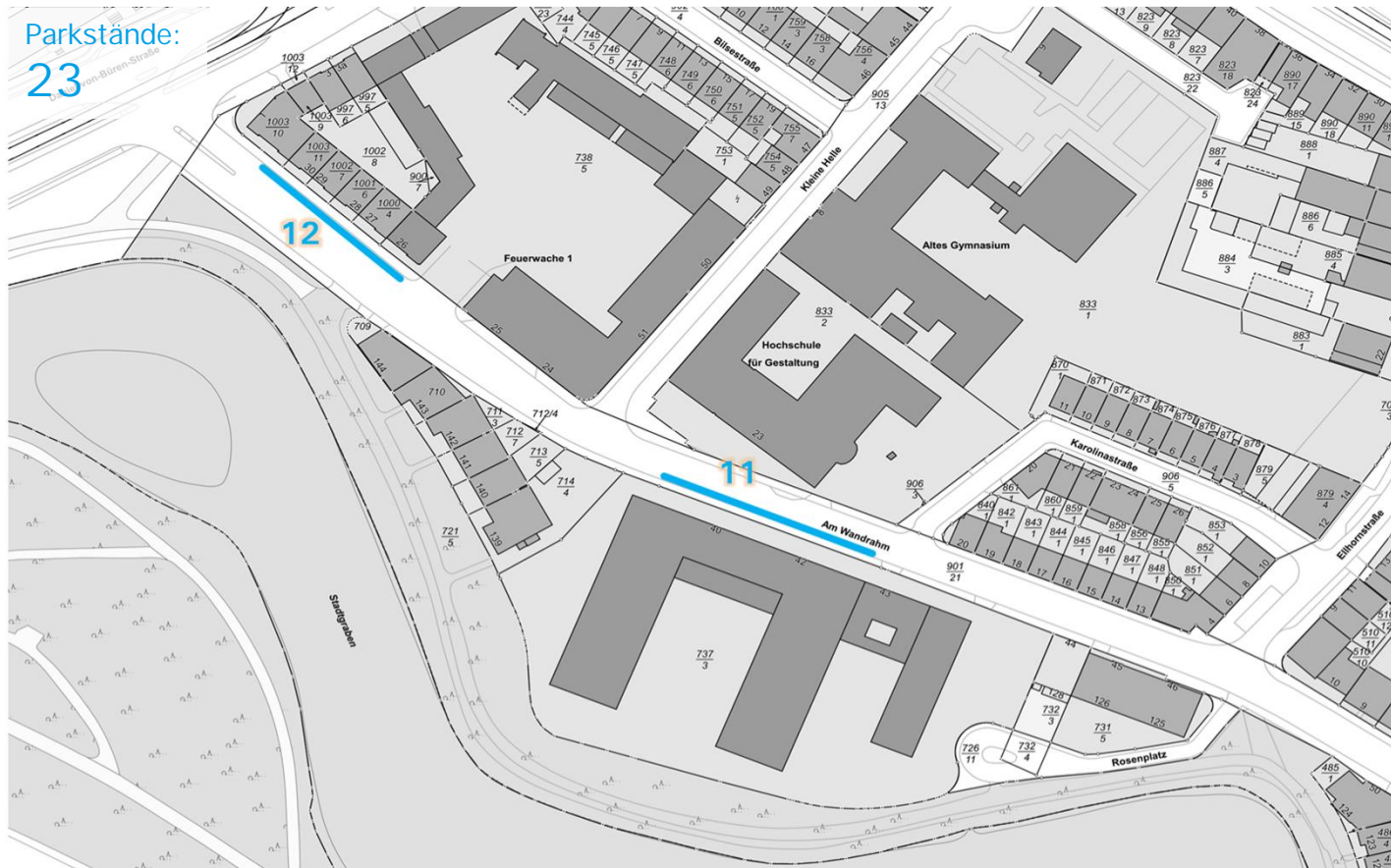




# Maßnahmen

## Ausdehnung der Bewirtschaftung | kleinteilig

### Bereich Am Wandrahm | Quartier A





# Maßnahmen

Bereich Am Wandrahm | Quartier A

## Maßnahmenvorschläge

- finanzielle Bewirtschaftung der westlichen Parkstände (12) mit Tarif I (0,50 €/ 15 Min.) (Erhalt der Bewohnerparkzone)
- Bewirtschaftungszeitraum: Mo-Fr: 09 - 20:00 / Sa: 9 - 18 Uhr (kongruent zu benachbarten Bewirtschaftung)
- Höchstparkdauer: 120 Minuten

## Konflikte / Verdrängungseffekte

- Bewirtschaftung der Haltezonen vor Seniorenresidenz eher kritisch, da Begleitgewerbe (Anlieferungen, Pflege, Krankentransporte, etc.) Platz benötigt
- Bewirtschaftung des westlichen Teils unkritisch

## Einnahmepotential

- PSA: 9.000 €/ Jahr



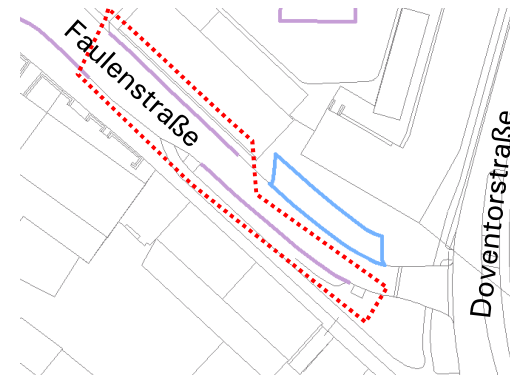
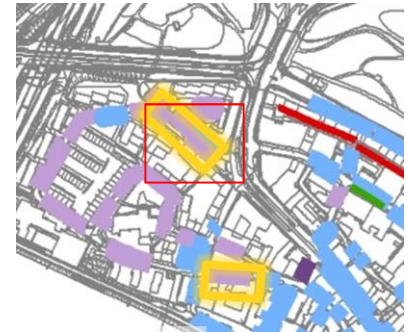




# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | kleinteilig

Bereich Faulenstraße | Quartier B



## Ist-Zustand

- eingeschränktes Halteverbot (Mo-Fr 08:00-18:00, Sa 08:00-12:00) (teilweise Bewohnerparkzone A)
- vorhandene Nutzungen: Wohnen, teilw. Einzelhandel im EG
- ganztägig starke Auslastung (rd. 90%)
- primär Wohnverkehre, untergeordnet Kunden-/Besucherverkehre



# Maßnahmen

Bereich Faulenstraße | Quartier B

Maßnahmenvorschläge



- lediglich Belastung von Besucher- oder Kundenverkehren
- finanzielle Bewirtschaftung mit Tarif I (0,50 €/ 15 Min.) denkbar (Erhalt der Bewohnerparkzone)
- Bewirtschaftungszeitraum: Mo-So: 0-24 Uhr (kongruent zu benachbarten Bewirtschaftung)
- Höchstparkdauer: 120 Minuten

Konflikte / Verdrängungseffekte

- kein Nutzungskonflikt erkennbar
- Bewirtschaftung ermöglicht längeres Einkaufen

Einnahmepotential

- PSA: 15.000 €/ Jahr (aus benachbarter Bewirtschaftung abgeleitet)

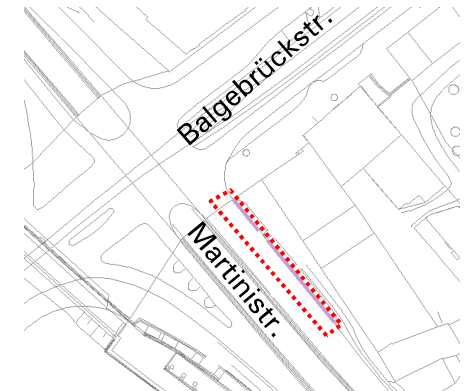




# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | kleinteilig

Bereich Tiefer | Quartier F



## Ist-Zustand

- eingeschränktes Halteverbot (Mo-Fr: 08-18 Uhr, Sa: 08-12 Uhr)
- vorhandene Nutzungen: Dienstleistungen und Wohnen
- Auslastung tagsüber nur mäßig, nach Ende eingeschr. Halteverbot voll ausgelastet
- primär Kunden- und Besucherverkehre

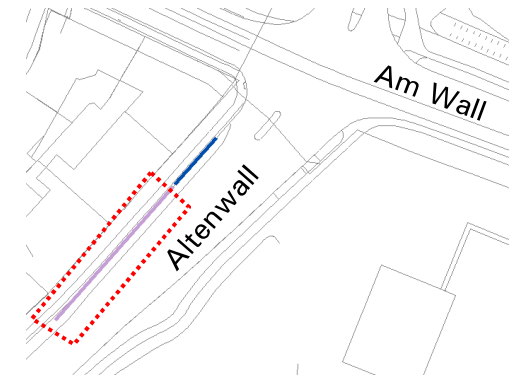
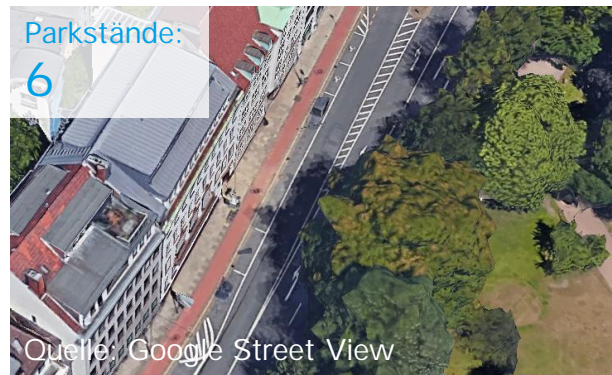




# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | kleinteilig

Bereich Altenwall | Quartier F



## Ist-Zustand

- eingeschränktes Halteverbot (8:00 - 16:00 Uhr)
- vorhandene Nutzungen: Einzelhandel, Dienstleister, Konsulate
- Auslastung wochentags eher mäßig (zum Abend steigend), am Wochenende voll ausgelastet
- nahezu ausschließlich Kunden- und Besucherverkehre





# Maßnahmen



## Bereich Altenwall | Quartier F

### Maßnahmenvorschläge

- finanzielle Bewirtschaftung mit Tarif I (0,50 €/ 15 Min.) denkbar  
Bewirtschaftungszeitraum:           Mo-Fr:    09-20 Uhr  
  Sa:        09-18 Uhr  
(kongruent zu benachbarten Bewirtschaftung)
- Höchstparkdauer: 120 Minuten

### Konflikte / Verdrängungseffekte

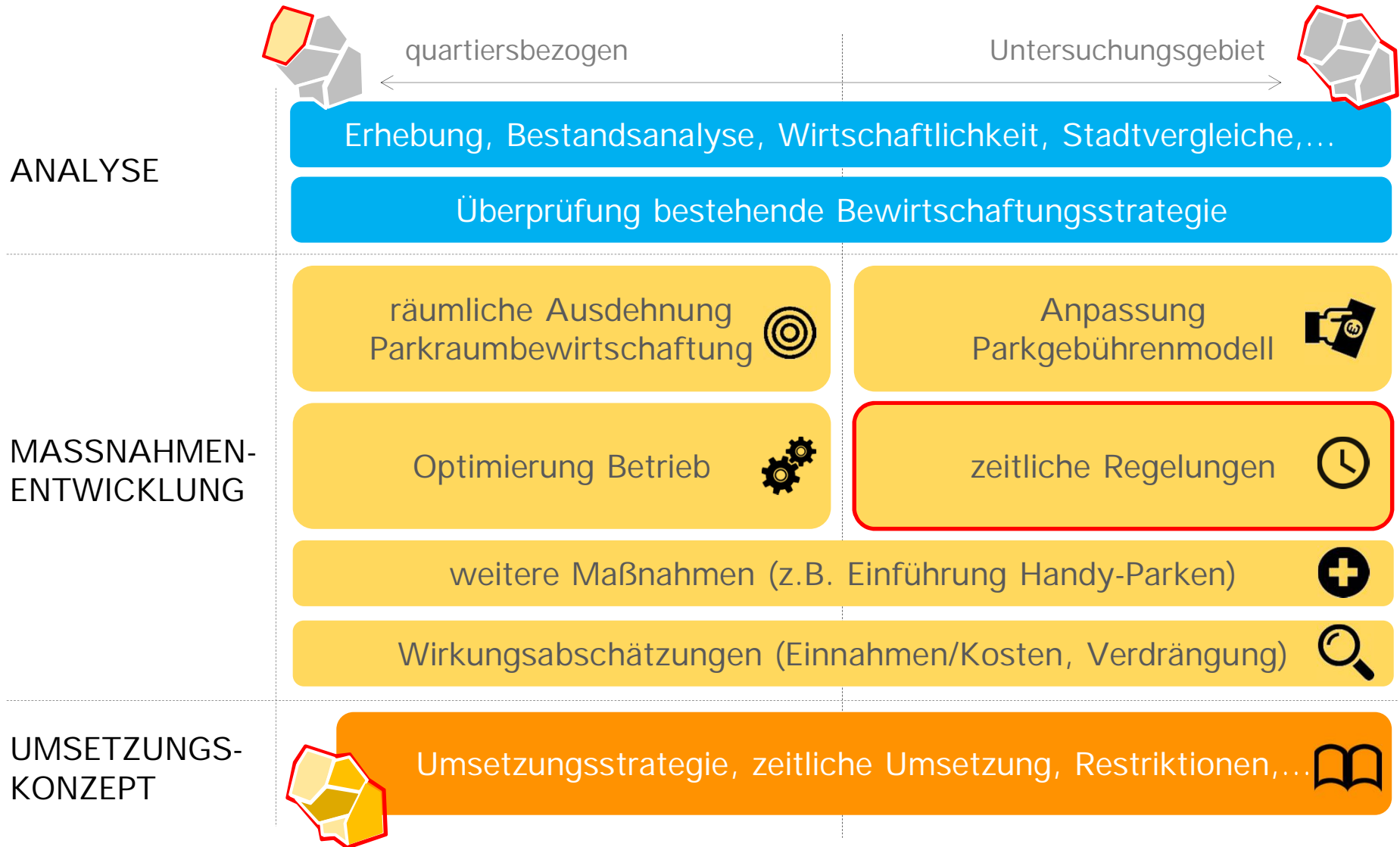
- kein Nutzungskonflikt erkennbar, da kein lieferintensives Gewerbe

### Einnahmepotential

- PSA: 14.000 €/ Jahr  
(aus benachbarter Bewirtschaftung abgeleitet)



# Maßnahmenentwicklung





# Maßnahmen

## Anpassung zeitliche Regelungen

### Ist-Zustand

- teilweise sehr exklusive zeitliche Regelungen für bestimmte Bereiche der gebührenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung
- im Städtevergleich verhältnismäßig kurze Bewirtschaftungszeiten für den Samstag

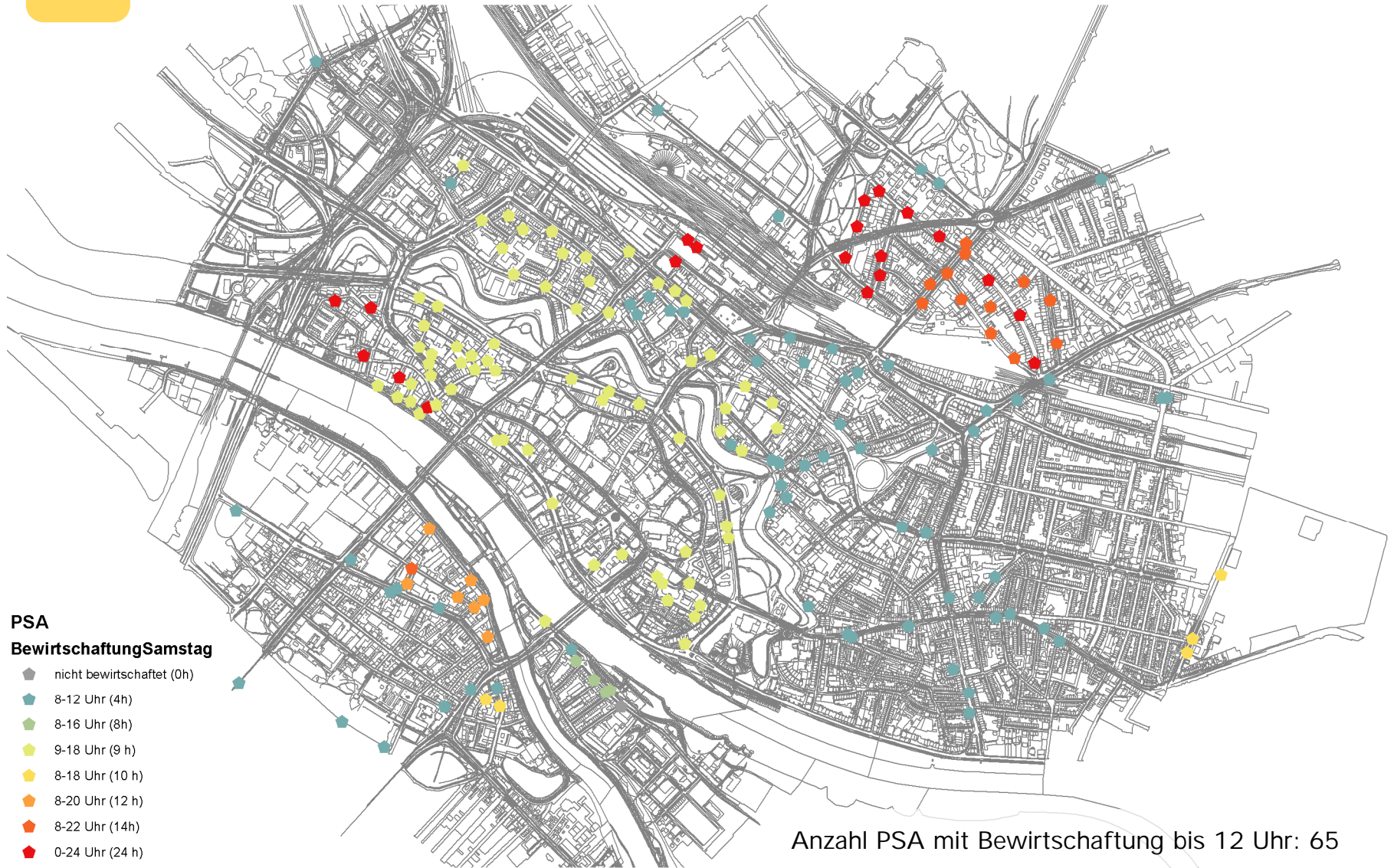
Bestand Bewirtschaftungszeiten (je PSA)

Montag bis Freitag																								Samstag																								Sonntag																								Anzahl		
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	innerhalb	außerhalb	Σ
																																																																								1	0	1
																																																																								10	16	26
																																																																								76	156	232
																																																																								1	0	1
																																																																								1	0	1
																																																																								3	1	4
																																																																								45	23	68
																																																																								12	0	12
																																																																								4	13	17
																																																																								4	3	7
																																																																								1	0	1
																																																																								11	3	14
																																																																								10	1	11



# Maßnahmen

## Überprüfung zeitliche Regelungen





# Maßnahmen

## Anpassung zeitliche Regelungen

### Maßnahmenvorschlag

- pauschale Verlängerung der Bewirtschaftungszeiten an Werktagen nicht notwendig
- Verlängerung der Bewirtschaftung am Samstag bis zunächst 18 Uhr für alle gebührenpflichtigen Bereiche der Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet (Anzahl: 65)
- Zusammenfassung der **rot** markierten Gruppen (Effekt: größere Akzeptanz und weniger Verunsicherung der Verkehrsteilnehmer)
- Umsetzungsschwerpunkt stellt den Bereich Ostertor dar

### Konflikte / Verdrängungseffekte

- Verlagerung Parkverkehre in benachbarte Parkhäuser denkbar
- Verdrängung in die Außenbezirke je nach Standort differenziert zu bewerten

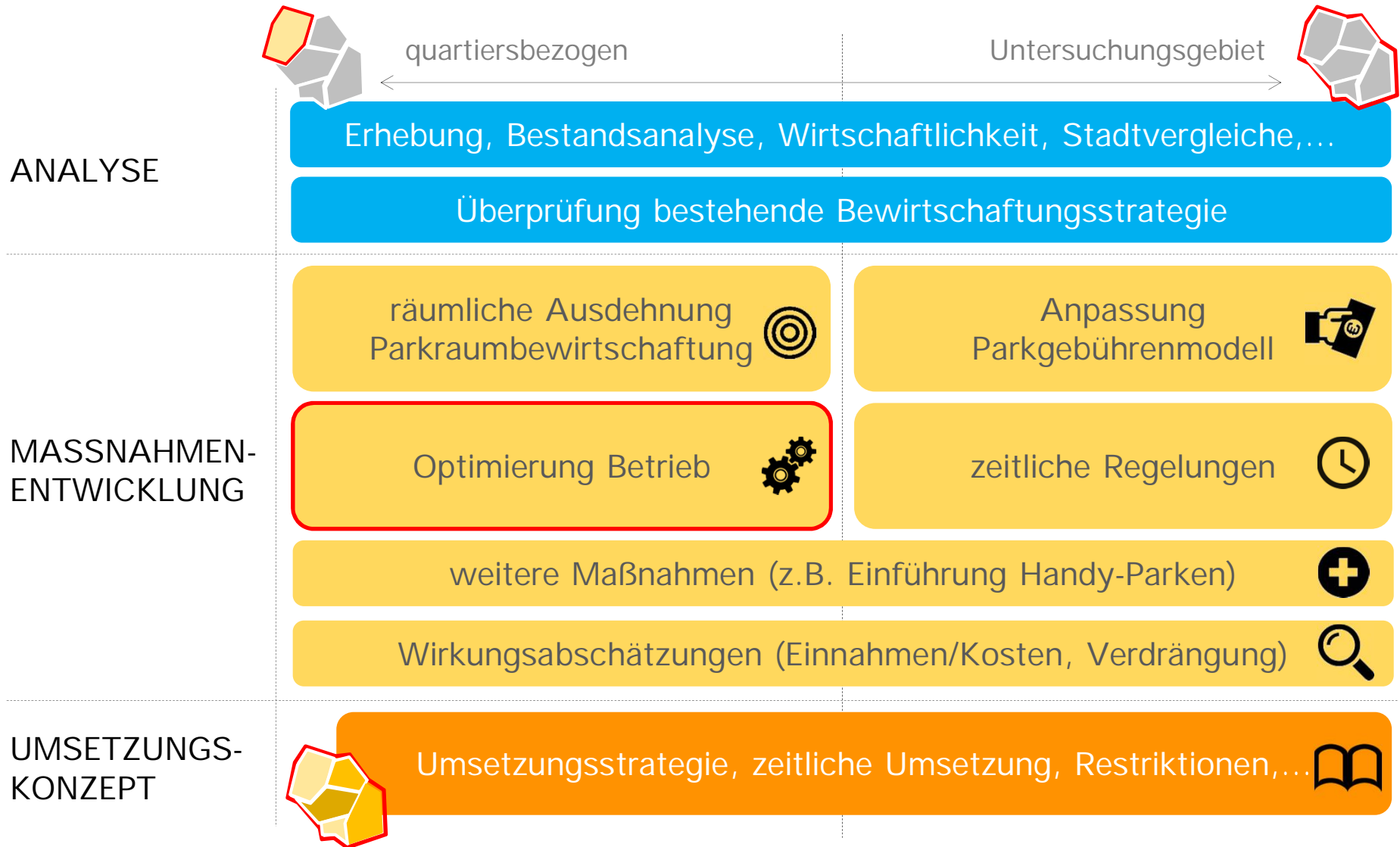
### Einnahmepotential

158.000 € / Jahr





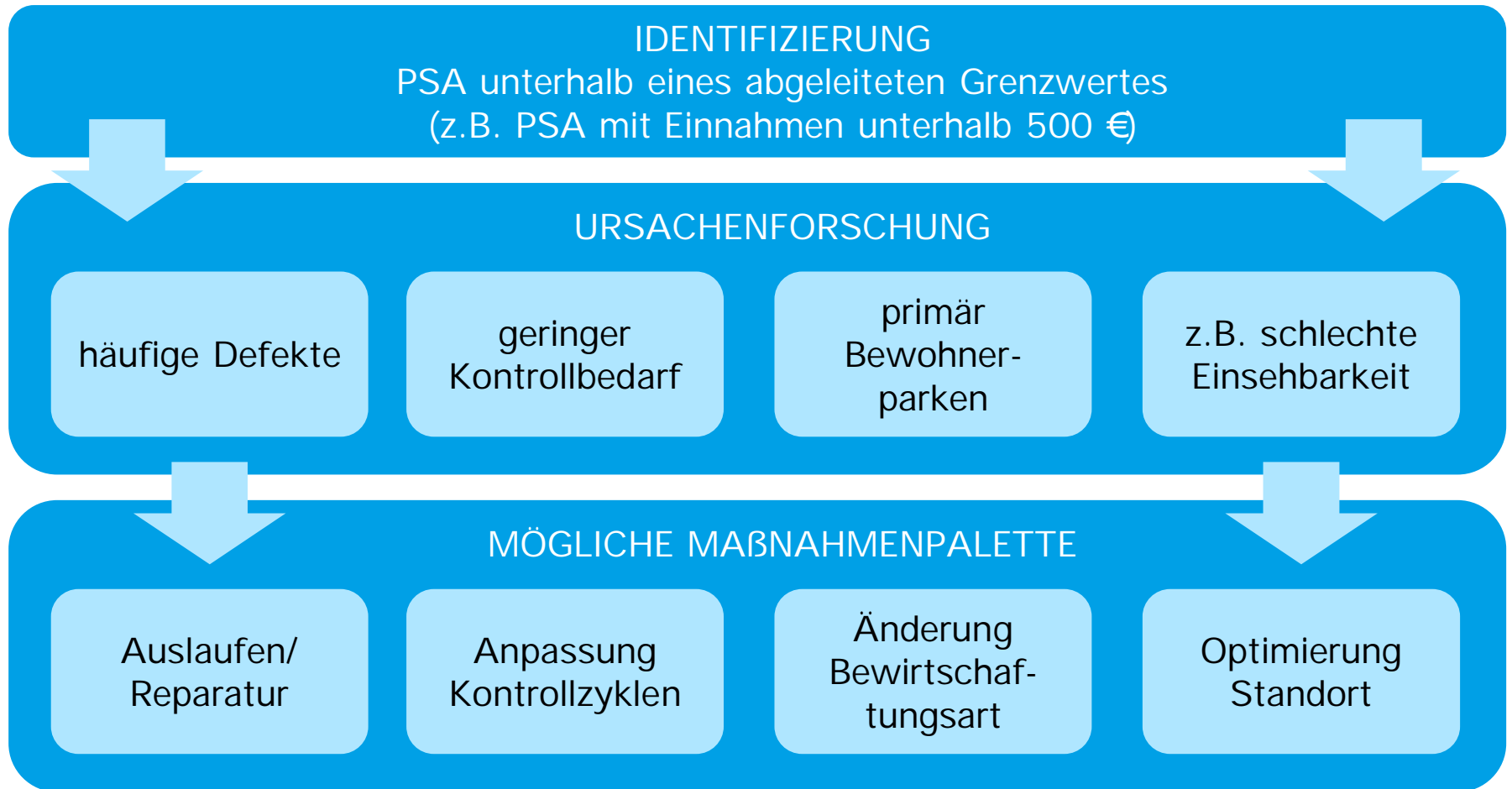
# Maßnahmenentwicklung





# Maßnahmen

## Optimierung des Betriebs

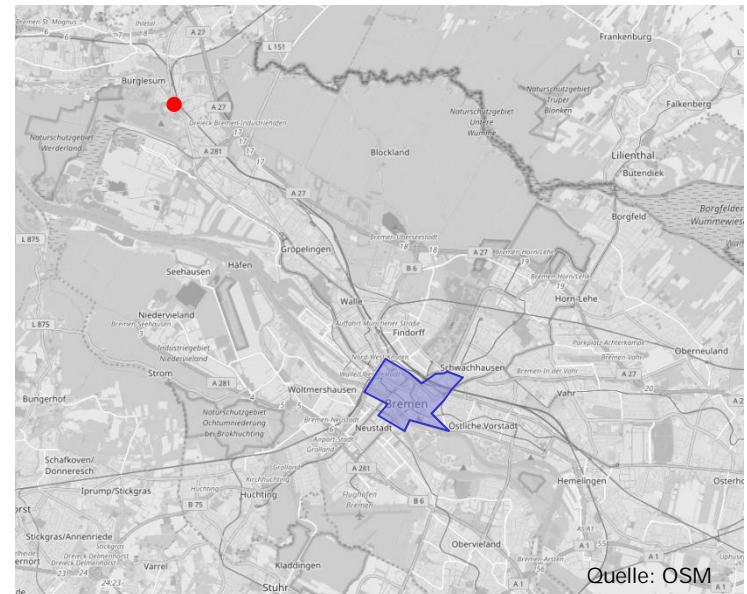




# Maßnahmen

## Optimierung des Betriebs

### Burger Heerstr. (Bremen-Burg)



### Ist-Zustand (PSA-Nr.: 393)

#### Einnahmen

2015: 702 € (100 € / Parkstand)

2016: 268 € ( 38 € / Parkstand)



# Maßnahmen

## Burger Heerstr. (Bremen-Burg)

### Ursachenforschung

- Wodurch ist der starke Einbruch der Einnahmen zu erklären?
  1. Parken ohne Legitimation (keine wirkungsvollen Kontrollen)
  2. Defekt

### Handlungsempfehlung

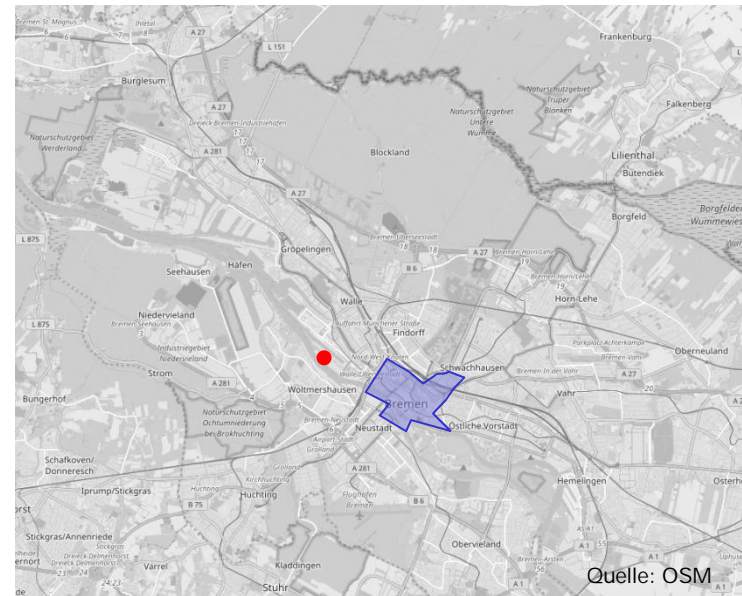
- Prüfung, ob ein Defekt in 2016 vorgelegen hat
- Sofern höhere Einnahmen nur durch aufwendige Kontrollzyklen generiert werden (hier: exponierte Lage), sollte der Parkscheinautomat abgebaut werden
- Prüfung, ob
  - zeitliche Bewirtschaftung mit Parkscheibe oder
  - Frei-Parken-Zone sinnvoll



# Maßnahmen

## Optimierung des Betriebs

### Hoerneckestraße (Überseestadt)



### Ist-Zustand (PSA-Nr.: 463, 464, 465, 466)

#### Einnahmen

2015: 596 € ( 8 € / Parkstand)  
2016: 1.355 € (18 € / Parkstand)





# Maßnahmen

## Hoerneckestr. 4 (Überseestadt)

### Ursachenforschung

- Wodurch sind die geringen Einnahmen zu erklären?
  1. wenige Nutzer, kostenfreie Ausweichräume (→ kein Parkdruck)
  2. hohe Anzahl an Parkvorgängen ohne Legitimation
  3. unpassende Bewirtschaftungsparameter (Höchstparkdauer)

### Handlungsempfehlung

- weitere Entwicklung der Überseestadt abwarten (Tendenz Einnahmen steigend)
- Parkraumbewirtschaftung im Umfeld der Überseestadt überprüfen und ggf. vorhandene „Lücken“ schließen
- Die Höchstparkdauer (heute 60 Min.) verdoppeln
- ggf. Anpassung der Kontrollzyklen

# Maßnahmenentwicklung





# Maßnahmen

## Implementierung Handy-Parken

### Maßnahmenvorschlag

- Es wird die Möglichkeit geschaffen, dass alle Parkvorgänge im öffentlichen Straßenraum mittels bargeldloser Bezahlung abgerechnet werden können (→ Einstieg in die Kommune 4.0)

### Hinweise zur Umsetzung

- die Einführung des Handyparkens ist gründlich vorzubereiten und bereichsübergreifend zu koordinieren (Gründung Arbeitskreis)  
→ zeitnahe politischer Beschluss ist anzustreben
- begleitende und zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit sollte Voraussetzung für die Etablierung des Handyparkens sein



# Maßnahmen

## Implementierung Handy-Parken

### Konflikte / Verdrängungseffekte

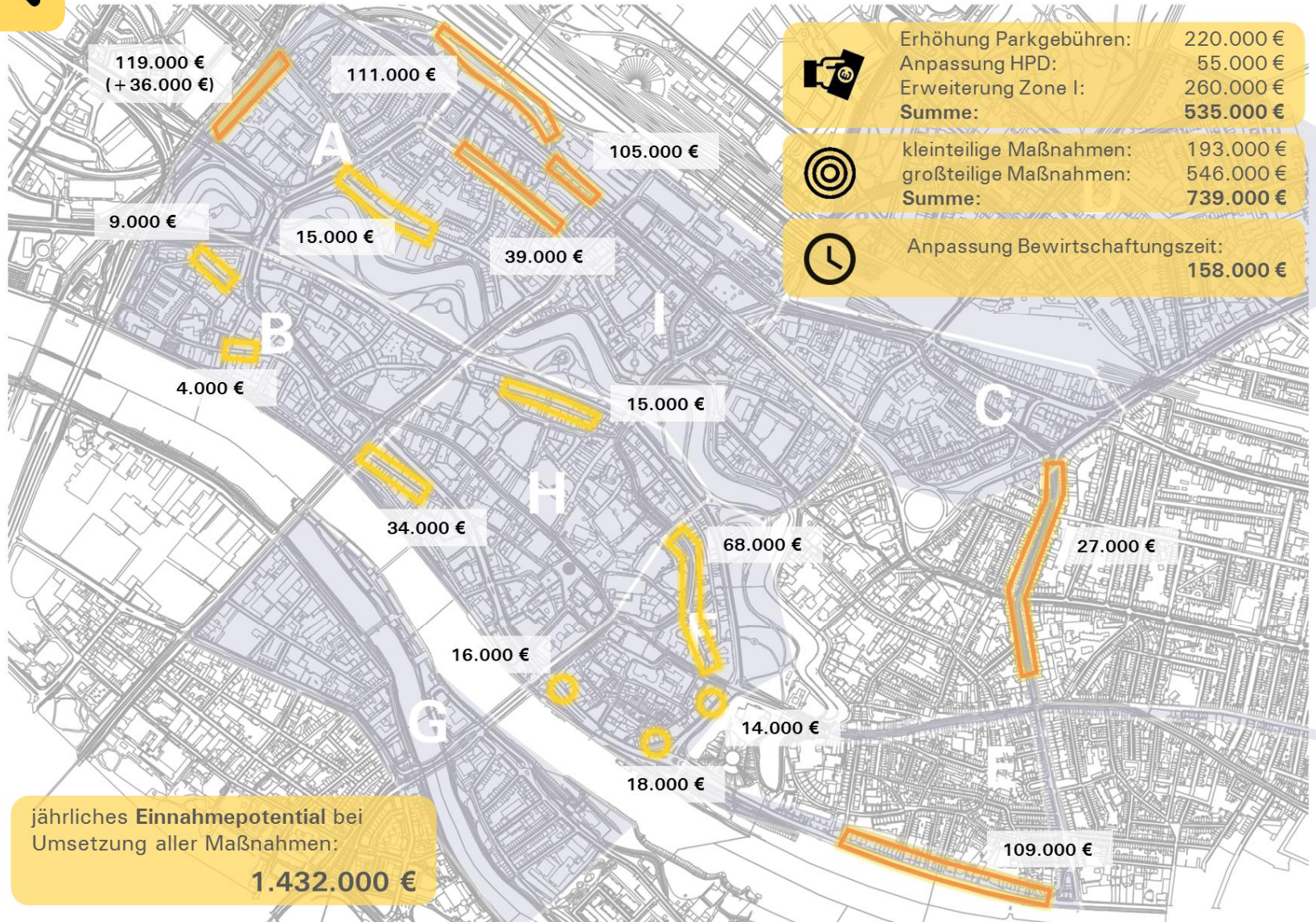
- Verdrängungseffekte sind nicht zu erwarten, da die Schwelle für den Parkverkehr niedriger gesetzt wird
- für das Überwachungspersonal sind zusätzliche Schulungen notwendig

### Einnahmepotential

- ein direktes Einnahmepotential ist nicht zu beziffern
- schnelle Amortisierung getätigter Investitionen und ggf. zusätzlicher Betriebskosten zu erwarten, da Zahlungsmoral durch niedrighschwellige Bezahlssysteme und genauer Abrechnungsmethodik steigt
- Anteil überzogener Parkscheine sinkt



# Maßnahmen | Einnahmen

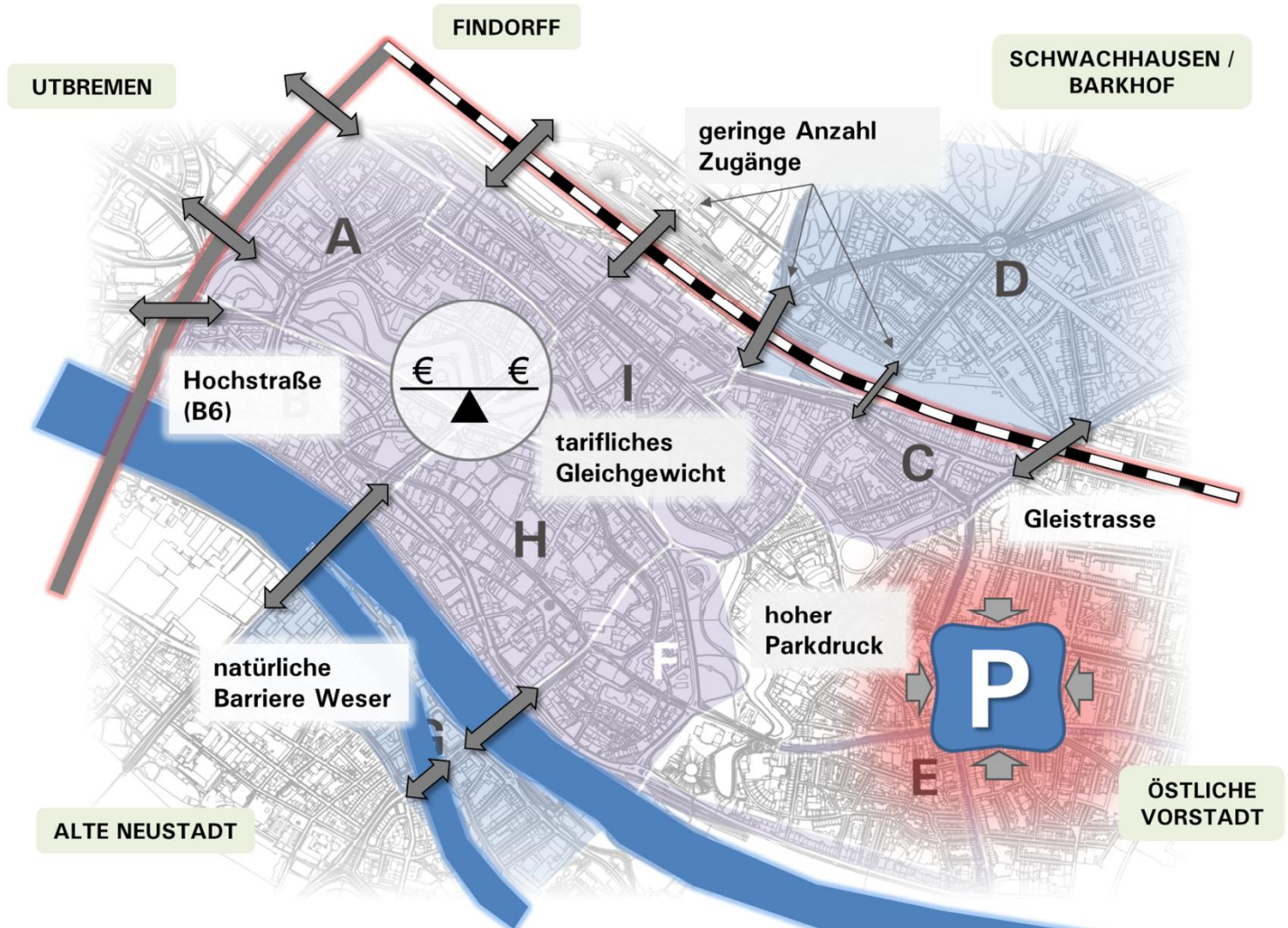






# Maßnahmen | Bewertung Verdrängung Parkverkehr

Inwieweit kann es zu einer relevanten Verdrängung des innenstadtorientierten Parkverkehrs in die Außenbezirke kommen?





## Maßnahmen | Kosten









### Positionen Investitionskosten

- neue Parkscheinautomaten (rd. 50 | 415 Tsd. €)
- neue Beschilderung (rd. 300 | 10 Tsd. €)
- Erneuerung Beschilderung (rd. 450 | 13 Tsd. €)
- Aktualisierung PSA-Info (rd. 180 | 9 Tsd. €)
- Information und Marketing (pauschal | 20 Tsd. €)

### Abschätzung Investitionskosten

Kosten für Neuinvestitionen liegen im Bereich von 500.000 €  
(Personalkosten sind nicht mitberücksichtigt)

# Maßnahmen | Übersicht

Maßnahmengruppe	Maßnahme	Einnahmepotential	Investitionskosten	Wirtschaftlichkeit (Faktor - 1. Jahr)	Konfliktpotential	Umsetzungshinweis
	Anpassung Parkgebührenmodell					
	Erhöhung Parkgebühren	220.000 €	3.100 €	↑	🟡	vor 'Erweiterung Zone I' umsetzen
	Anpassung Hochstparkdauern	55.000 €	3.100 €	↑	🟢	
	Erweiterung Zone I	260.000 €	3.100 €	↑	🔴	nach 'Erhöhung Parkgeb.' umsetzen
	Ausdehnung Parkraumbewirtschaftung - großteilig					
	Unter der Hochbrücke (B6)	119.000 €	82.100 €	→	🟡	Maßnahmenbündel "A"
	An der Weserbahn	35.000 €	36.400 €	→	🟡	Maßnahmenbündel "A"
	Friedrich-Rauers-Straße	111.000 €	64.200 €	→	🟢	Maßnahmenbündel "A"
	Falkenstraße	39.000 €	27.500 €	→	🟢	Maßnahmenbündel "A"
	Breitenweg (Unter der Hochbrücke)	105.000 €	36.400 €	→	🟢	Maßnahmenbündel "A"
	Am Dobben	27.000 €	45.700 €	→	🔴	Maßnahmenbündel "B"
	Osterdeich	109.000 €	91.700 €	→	🔴	Maßnahmenbündel "B"
	Ausdehnung Parkraumbewirtschaftung - kleinteilig					
	Altenwall/Tiefer	18.000 €	100 €	↑	🟢	
	Herdentorswallstr./ Ansgaritorswallstr.	15.000 €	9.200 €	→	🟢	
	Tiefer	16.000 €	9.100 €	→	🟢	
	Violenstr./ Buchtstr.	68.000 €	27.400 €	→	🟢	
	Langenstr.	34.000 €	18.200 €	→	🟢	
	Großenstr.	4.000 €	9.100 €	→	🟢	
	Faulenstr.	15.000 €	9.100 €	→	🟢	
	Am Wandrahm	9.000 €	9.100 €	→	🟢	
	Altenwall	14.000 €	9.100 €	→	🟢	
	zeitliche Regelungen					
	Verlängerung der Bewirtschaftung bis 18 Uhr	158.000 €	13.000 €	↑	🟡	Umsetzung erst bei Neustrukturierung d. Behörde
	Zusammenfassung von Bewirtschaftungszeitzonen	0 €	k.A.	k.A.	🟢	nur nachgelagert sinnvoll bei Modifikation eines Standorts
	Optimierung Betrieb					
	weitere Maßnahmen					
	Hoerneckestraße (PSA: 463, 464, 465, 466)	k.A.	k.A.	positiv	🟢	
	Bürger Heerstraße (PSA: 393)	k.A.	k.A.	positiv	🟢	
	Etablierung Handy-Parken	k.A.	k.A.	positiv	🟢	
	Öffentlichkeitsarbeit (Umsetzungskonzept)	k.A.	20.000 €	k.A.	🟢	
	Parkraumuntersuchung Ostertor (Umsetzungskonzept)	k.A.	25.000 €	k.A.	🟢	Untersuchung zur weiteren Begründung von Maßnahmen sinnvoll
		1.431.000 €	551.700 €			

# UMSETZUNGSKONZEPT

# Maßnahmenentwicklung

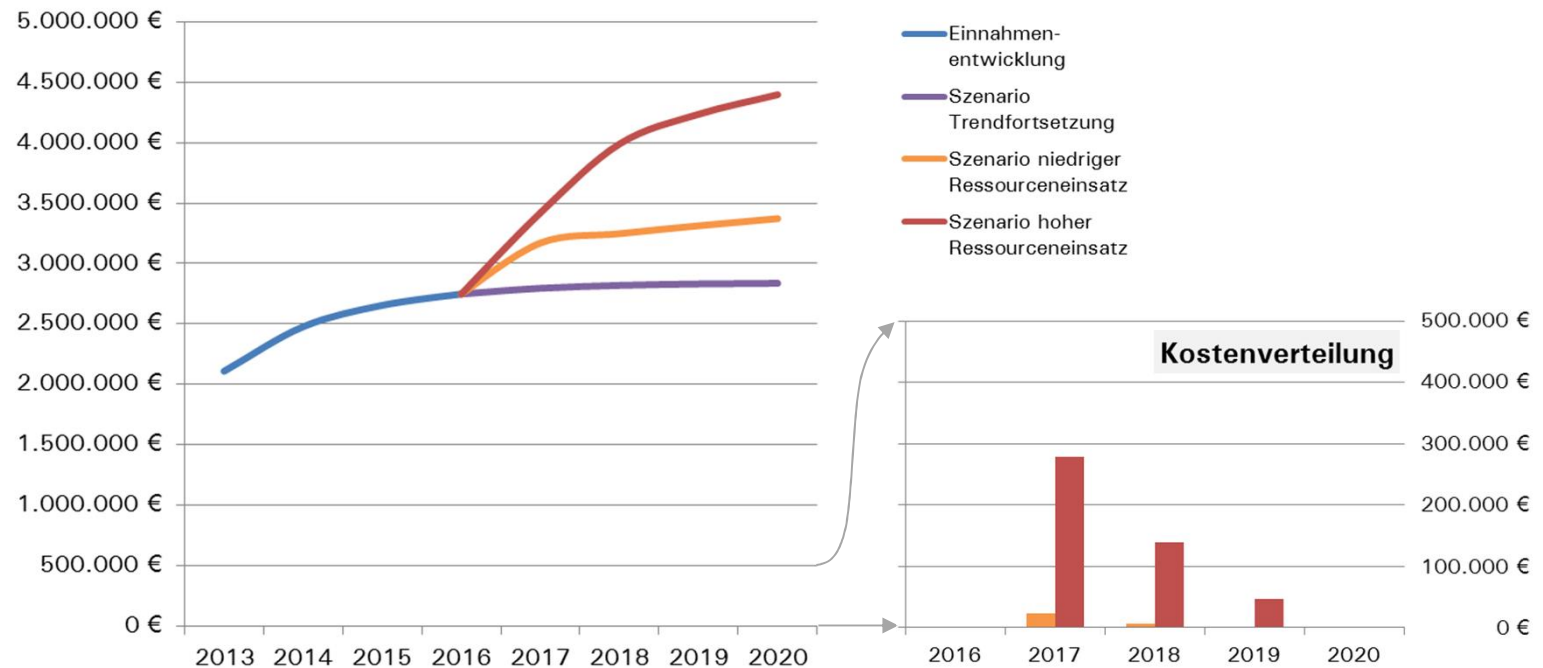






# Umsetzungskonzept

## AGENDA 2020 - Szenarien| Einnahmen



Szenario Trendfortsetzung: keine Maßnahmen oder Investitionen

Szenario niedriger Ress.-E.: Umsetzung Maßnahmen im Bereich Gebührenmodell

Szenario hoher Ress.-E.: stetige Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen



# Umsetzungskonzept

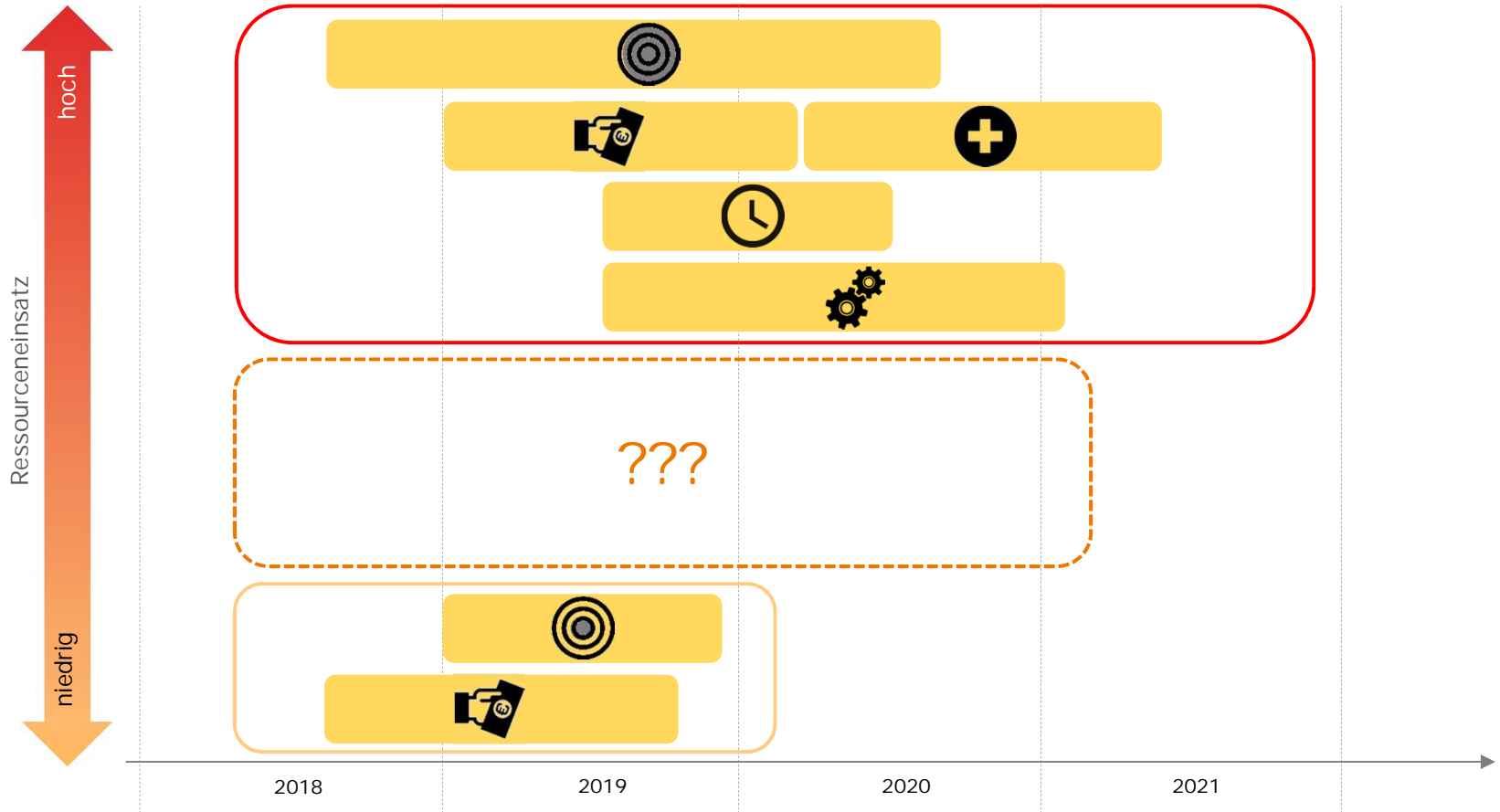
## AGENDA 2020 - Umgang mit steigenden Überschüssen

- die steigenden Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung sollten in die Förderung von MIV-Alternativen einfließen (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) und Instrumente zur Reduzierung des innerstädtischen MIVs (P + R)
- über die Verwendung der gestiegenen Überschüsse sollte die Öffentlichkeit informiert werden



# Umsetzungskonzept

## AGENDA 2020 – Umsetzung / zeitliche Abfolge





# Umsetzungskonzept

## AGENDA 2020 – Umsetzung / zeitliche Abfolge

- es bestehen grundsätzlich keine themenübergreifende Abhängigkeiten  
→ Umsetzung Baukastenprinzip möglich
- aus betriebswirtschaftlicher Perspektive sind kostenintensivere Maßnahmen (z.B. Investition in PSA) voranzustellen  
(→ frühzeitigere Amortisationsmöglichkeit)
- sofern Maßnahmenbündel nicht gleichzeitig umgesetzt werden können, sollte die Umsetzung prinzipiell von innen nach außen erfolgen



# Umsetzungskonzept

## AGENDA 2020 – Zuständigkeiten und Monitoring

- die Zuständigkeiten zur Koordinierung und Durchführung der Maßnahmen sind klar zu regeln
- die Zusammenarbeit mit privaten Dienstleistern (z.B. BREPARK) ist anzustreben
- Instrumente des Monitorings sind zu installieren (z.B. jährlicher Bericht über die Umsetzungen von Maßnahmen und die Entwicklungen von Einnahmen und Kosten)





# Umsetzungskonzept

## Anpassung Parkgebührenmodell

### Inhalte

1. Erhöhung Parkgebühren (Erhöhung auf 0,60 € / Parkeinheit)
2. Einführung von Tagestickets
3. Anpassung Höchstparkdauern (Verkürzung auf 90 Minuten)
4. Erweiterung Zone I (Quartiere C und E)

### Hinweise Umsetzung

- Erhöhungen von Parkgebühren und Veränderungen von Zonierungen sind frühzeitig und begründet zu kommunizieren
- für das Ostertor ist eine gestaffelte Umsetzung zu empfehlen (erst Parkgebühren, dann Zonenerweiterung) um Preisanstiege nutzerverträglich zu gestalten
- Anpassung der Höchstparkdauern kann auch zeitlich gestaffelt erfolgen (von innen nach außen)
- Anpassung der Reihenfolge der Parktarife ist zu diskutieren





# Umsetzungskonzept

## Hinweise zur Einführung von Tagestickets



- Tagestickets sollten nicht pauschal angeboten werden sondern nur in den Gebieten, wo eine vorhandene Nutzung dieses rechtfertigt. Die Tarifhöhe für Tagestickets (Zone I) ist so gewählt, dass diese leicht oberhalb der Kosten für ein Tagesticket im Parkhaus liegt (→ Anreiz zur Verlagerung von Parkverkehren).
- Bei einem Angebot von Tagesticketes ist die gleichzeitige Aufrechterhaltung der geltenden Höchstparkdauer zu berücksichtigen (außer der Erwerber von Tagestickets).
- Die Geltungsdauer des Tickets bezieht sich jeweils auf den gegebenen Bewirtschaftungszeitraum bzw. auf den abgedruckten Kalendertag. (Kein geltender Anspruch auf einen Parkstand außerhalb der Bewirtschaftungszeit)
- Die potentiellen Nutzer sind auf verschiedenen Informationskanälen über die Änderungen bzw. Angebote der Parkraumbewirtschaftung zu informieren.



# Umsetzungskonzept

## Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung

### Inhalte

1. 5 großteilige Maßnahmen ( $\Sigma = 560$  Parkstände)
2. 9 kleinteilige Maßnahmen ( $\Sigma = 130$  Parkstände)

### Hinweise Umsetzung

- die Umsetzung der westlichen (Doventor) und östlichen (Ostertor) großteiligen Maßnahmen sind jeweils zeitgleich zu erfolgen (Verhinderung von Verdrängungseffekten)
- kleinteilige Maßnahmen mit minimalen Ressourceneinsatz und ohne Vorbereitungsaufwand sind unmittelbar umzusetzen (z.B. Maßnahme Tiefer/Altenwall)





# Umsetzungskonzept

## Anpassung zeitliche Regelungen



### Inhalte

1. Verlängerung des Bewirtschaftungszeitraums am Samstag bis 18 Uhr (u.U. bis 20 Uhr)
2. bei Bedarf Vereinheitlichung der Bewirtschaftungszeiträume sinnvoll

### Hinweise Umsetzung

- bei Anpassung der zeitlichen Regelungen ist eine funktionierende Kontrolle des Parkraums sicherzustellen
- die Anpassungen der zeitlichen Regelungen sollten nach Neuordnung der städtischen Parkraumüberwachung erfolgen (Verlängerung des systematischen Bewirtschaftungszeitraums bis 20 Uhr erst mit neuem Schichtmodell möglich)



# Umsetzungskonzept

## Optimierung Betrieb

### Inhalte

- Optimierung von bewirtschafteten Bereichen mit nicht kostendeckenden Einnahmen (siehe Beispielbereiche)  
(→ Verdichtung anstatt Diffusion)

### Hinweise Umsetzung

- zur weiteren Optimierung des Betriebs sind für weitere „defizitäre“ Bereiche Handlungsoptionen zu erarbeiten und zeitnah umzusetzen
- in Bereichen, in denen sich eine konsequente Überwachung als zu kostenintensiv darstellt (ineffiziente Kontrollgänge), sollten mittelfristig alternative Bewirtschaftungsformen gefunden werden







# Umsetzungskonzept

## zusätzliche Maßnahmen | Handyparken

### Inhalte

- Etablierung Handyparken im öffentlichen Straßenraum

### Umsetzungsstrategie

1. politischer Beschluss zur Implementierung
2. Auswertung hausinterner Erfahrungen mit digitaler Parkraumbewirtschaftung (BREPARK)
3. Konsultation plattformübergreifende Anbieter (z.B. *smartparking*) oder Ausschreibung zur Auswahl eines Primäranbieters
4. Vertragsabschluss
5. Marketing und PR





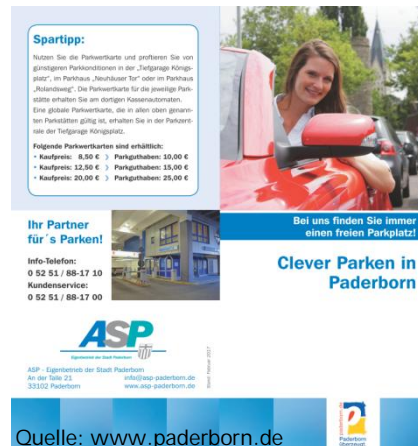
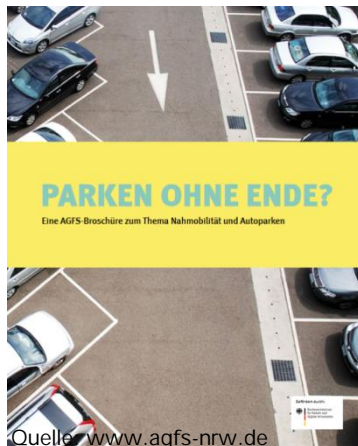
# Umsetzungskonzept

## zusätzliche Maßnahmen | Öffentlichkeitsarbeit

### Inhalte

- die Themen der Parkraumbewirtschaftung sollten mittels Broschüren, Internetauftritten und Zeitungsartikeln eine Plattform finden
- „Lernziel“ der Öffentlichkeit: die Parkraumbewirtschaftung ist ein Instrument zur Erreichung der gesteckten verkehrspolitischen Oberziele

### Umsetzungsbeispiele





# Umsetzungskonzept

zusätzliche Maßnahmen | weitergehende Untersuchungen

## Inhalte

- Um der Parkraumproblematik im Bereich Ostertor nachhaltig und vollumfänglich zu begegnen ist eine tiefergehende Quartiersuntersuchung zu empfehlen (z.B. Berücksichtigung soziodemographische Effekte), dessen Betrachtung über die klassischen Instrumentarien der Parkraumbewirtschaftung hinaus geht.

VIELEN DANK FÜR DIE  
AUFMERKSAMKEIT

DR.-ING. PETER BISCHOFF  
SEBASTIAN GROB M.SC.