

Beschluss des Beirats Mitte vom 22. Januar 2018

## **zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung in der Freien Hansestadt Bremen**

Für eine Bestandsanalyse wurde in mehreren Rundgängen zu verschiedenen Zeiten der vorhandene Parkraum in der Bremer Innenstadt mit angrenzenden Quartieren (für den Bereich des Ortsteiles Mitte die Straßenzüge Ostertorsteinweg, Sielwall, Am Dobben und Auf den Häfen) ermittelt und bewertet.

Die Analyse kommt für die Innenstadt zu dem Ergebnis, dass die erhobenen Stellplätze moderat, die Parkhäuser jedoch nur mäßig ausgelastet seien. Die Straßenzüge im Ortsteil Ostertor wiesen nahezu durchgängig eine fast hundertprozentige Auslastung auf.

Folgende Maßnahmen werden zur Erreichung der Ziele „Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger, attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raumes, Lärmreduzierung sowie Ausweitung der Bewirtschaftung“ vorgeschlagen: Erhöhung der Parkgebühren um 20 %, Veränderung der Höchstparkdauer, Verdrängung des ruhenden Verkehrs in die Parkhäuser sowie eine Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung.

Nach Auffassung des Beirats Mitte greift die Studie in vieler Hinsicht zu kurz. Der Fokus scheint auf einer simplen Preisanpassung zu liegen und die vorgeschlagenen Maßnahmen sind nach Ansicht des Beirats eher kleinteilig und wenig innovativ. Es gibt Fragen, die die Studie nicht hinreichend beantwortet. Es wird nicht erörtert, wozu die zusätzlich generierten Mittel verwendet werden sollen.

### Beschluss:

Der Beirat stimmt den vorgeschlagenen Maßnahmen „Erhöhung der Gebühren“ und „Zonenausweitung“ (mit Ausnahme Osterdeich und Am Dobben), die eine Verdrängung des ruhenden Verkehrs von der Straße in die Parkhäuser zum Ziel haben, unter Berücksichtigung der nachfolgend genannten Erfordernisse zu:

- Attraktivitätssteigerung der Parkhäuser durch einen Strauß von kombinierten Einzelmaßnahmen (z. B. verbesserter Service mit elektronischer Parkplatzzuweisung und Verfeinerung der Beschilderung, ein stimmiges neues Marketingkonzept, Optimierung des Park & Ride-Systems in Verbindung mit dem ÖPNV)
- Eine aktualisierte Auslastungsstudie für die Parkhäuser
- Osterdeich und der Bereich Am Dobben dürfen keinesfalls in die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung einbezogen werden
- Erarbeitung eines in einen größeren Kontext eingebundenen Gesamtkonzepts, das die gesamten Verkehre in der Innenstadt und innovative Maßnahmen zur Reduzierung der Pkw-Verkehre in der Innenstadt berücksichtigt.
- Eine tiefere Untersuchung der Parksituation im gesamten Ostertor
- Verwendung der zusätzlich generierten Mittel für Infrastrukturmaßnahmen, die helfen, den Pkw-Verkehr zu reduzieren.

## Bremische Bürgerschaft – SD.NET Vorlagenformular (Ausschüsse und Deputationen)

<b>Ressort:</b>	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau	<b>Verantwortlich:</b>	Claudia Stürck
<b>Abteilung/Referat:</b>	51; 50; 53	<b>Telefon:</b>	361 50456
<b>Vorlagentyp:</b>	Beschlussvorlage Ausschüsse/Deputationen	<b>Aktenzeichen:</b>	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
<b>öff. / n.öff.:</b>	öffentlich	<b>Wirtschaftlichkeit:</b>	WU-Übersicht ist beigefügt.

Beratungsfolge	Beratungsaktion
Städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung - WP. 20	Zustimmung
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.
Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.

### **Titel der Vorlage:**

Optimierung der Parkraumbewirtschaftung

### **Vorlagentext:**

#### **A. Problem**

Die Bremer Innenstadt weist ein großes Angebot an öffentlich zugänglichen Parkmöglichkeiten auf. So stehen etwa 5.000 Parkstände im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung, die sich im Hinblick auf Bewirtschaftungsarten und –Zeiten teilweise sehr deutlich unterscheiden. Dies erschwert eine verkehrslenkende und effiziente Nutzung der Parkplätze in der Bremer Innenstadt. Ein Großteil der Parkplätze im öffentlichen Raum wird mit Parkscheinautomaten (PSA) bewirtschaftet. Diese werden von der BREPARK im Auftrag des Amtes für Straßen und Verkehr (ASV) betrieben. Knapp die Hälfte dieser Automaten entfällt auf das Gebiet der Bremer Innenstadt. Die übrigen verteilen sich auf das weitere Stadtgebiet.

Überdies werden in zwölf innerstädtischen Parkhäusern über 6.000 kostenpflichtige Stellplätze zur Verfügung gestellt. Die Parkhäuser werden von unterschiedlichen Gesellschaften (u.a. der BREPARK) betrieben.

In vielen innerstädtischen und innenstadtnahen Bereichen, in denen Anwohner und Innenstadtbesucher um den knappen Parkraum konkurrieren, sind Bewohnerparkzonen eingerichtet worden.

Im Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplanes VEP Bremen 2025, beschlossen durch die Stadtbürgerschaft am 23.09.2014 (Drs. 18/609 S), wird im Maßnahmenfeld G „Ruhender Kfz-

Verkehr“ als Maßnahme G.1 die Erstellung eines Parkraumkonzeptes Innenstadt genannt. Im Wortlaut heißt es: „Für Teile der Innenstadt wird ein Parkraumkonzept erstellt. Die Parkraumbewirtschaftung wird ausgeweitet“ (VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN BREMEN 2025: S.169).

Im Regierungsprogramm für die aktuelle Legislaturperiode wird dem Thema Parken und Parkraumbewirtschaftung aus verkehrsplanerischer Sicht eine Schlüsselfunktion zugeschrieben – nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Überlegungen zur Umsetzung einer autofreien bzw. –armen Bremer Innenstadt. Eine flächendeckende in sich schlüssige Parkraumbewirtschaftung ist für eine lenkungswirksame und effiziente Nutzung der Parkplätze im öffentlichen Raum sowohl in der Innenstadt als auch in den innenstadtnahen Bereichen unabdingbar.

Das Regierungsprogramm sieht vor, den Parkraum konsequent zu bewirtschaften. Und zwar auch in den innenstadtnahen Bereichen. Darüber hinaus sollen die Parkgebühren in der Innenstadt als verkehrslenkende Maßnahme angepasst werden. Ein wichtiger Maßstab hierfür ist die Höhe der Parkgebühren in vergleichbaren Großstädten“.

Die aktuelle Verordnung über Parkgebühren ist am 01.06.2006 in Kraft getreten. Damit sind die Parkgebühren in der Stadtgemeinde Bremen seit über dreizehn Jahren unverändert und entsprechend anzupassen. Die letztmalige grundlegende Fortschreibung des Parkraumkonzeptes für die Innenstadt erfolgte 2003.

Mit der Absicht, die Parkraumbewirtschaftung und Überwachung in der Innenstadt zu optimieren, sollte ein Bewirtschaftungskonzept erarbeitet werden, das über ein abgestuftes flächendeckendes Parkraummanagement ein geeignetes Mittel für eine lenkungswirksame und effiziente Nutzung des vorhandenen Parkraumangebots im öffentlichen Raum darstellt und gleichzeitig die Nutzung der in den Parkhäusern vorhandenen Stellplätze, die gegenwärtig nicht ausreichend genutzt werden, fördern kann.

## **B. Lösung**

Im Juli 2016 wurde dementsprechend ein Planungsbüro mit der Erarbeitung eines Konzepts für die verkehrliche und wirtschaftliche Optimierung der innerstädtischen Parkraumbewirtschaftung beauftragt.

Das Untersuchungsgebiet umfasste die Innenstadt (Altstadt und Bahnhofsvorstadt) und Teile der angrenzenden Stadtteile Schwachhausen, Ostertor und Neustadt (siehe Abbildung 1).

Untersuchungsziel und Untersuchungsraumes wurden im Vorfeld mit Vertretern der Ortsämter und Beiräte von Mitte, Schwachhausen, Neustadt und West sowie des ASV und der Handelskammer abgestimmt.

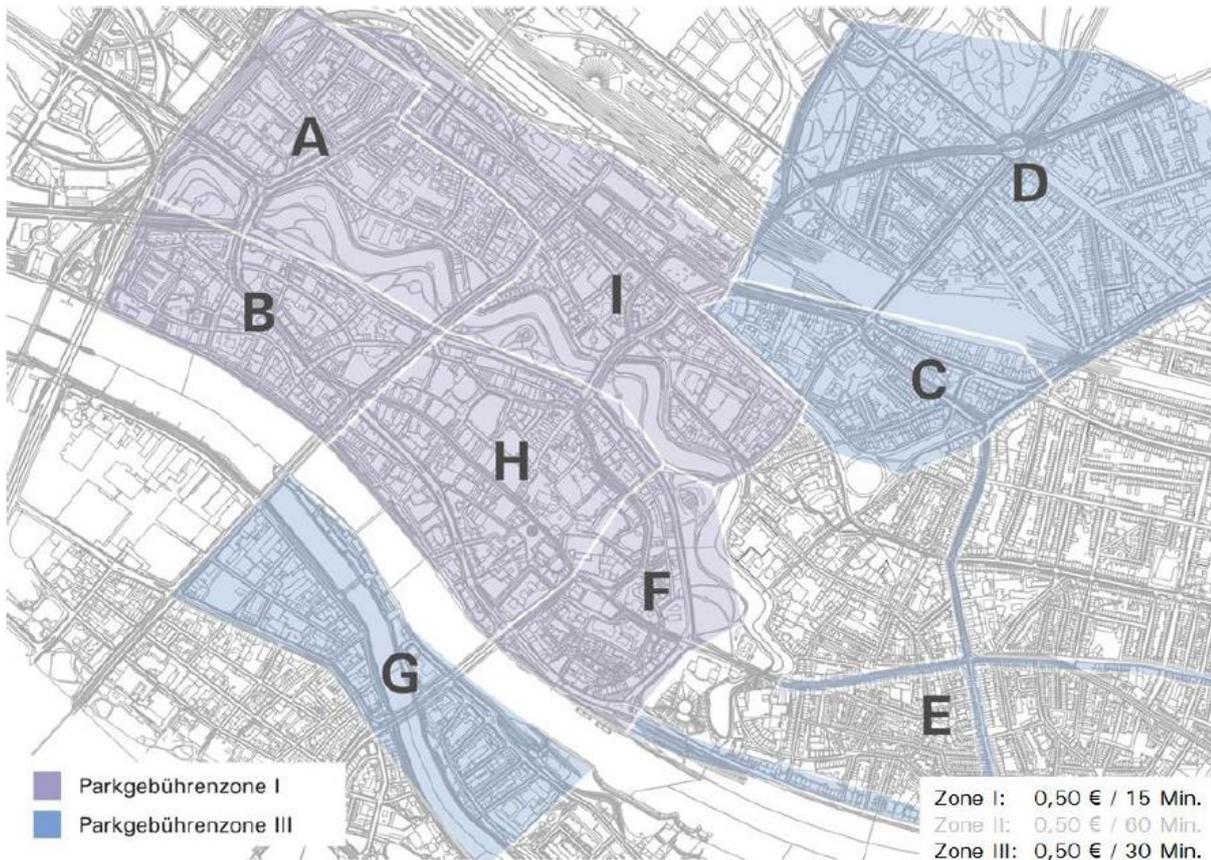


Abb. 1: Untersuchungsgebiet Parkraumbewirtschaftung mit Zuordnung der Parkgebühren

Da in der Innenstadt von Bremen die Nachfrage nach Parkplätzen größer ist als das Angebot, wurde bereits 2003 eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt.

Ziel der Parkraumbewirtschaftung ist eine effiziente Nutzung des vorhandenen Parkraumangebotes durch die Einführung einer Gebührenpflicht und einer Höchstparkdauer. Dadurch wird erreicht, dass die vorhandenen Parkplätze insbesondere den Kunden und Besuchern aber auch den Bewohnern der Innenstadt zur Verfügung stehen. Durch die Begrenzung der Parkzeit wird zudem der Umschlag je Parkplatz erhöht.

Aber auch in den innenstadtnahen Wohngebieten wie z.B. im Ostertor besteht die Notwendigkeit für die Parkraumbewirtschaftung. Aufgrund der dichten Bebauung verfügen die Gebäude dort in aller Regel nicht über private Stellplätze auf dem Grundstück, so dass die Bewohner auf den Straßenraum als Parkplatz für ihren Pkw angewiesen sind. Auch hier reicht das Parkraumangebot nicht aus, um allen Interessengruppen (Bewohner, Kunden, Pendler) gerecht zu werden.

Der Bedarf für eine entsprechende Ausweitung der bewirtschafteten Bereiche im Innenstadtbereich wurde durch die durchgeführten qualitativen und quantitativen Erhebungen und die darauf aufbauende gutachterliche Stellungnahme des beauftragen Büros festgestellt. Ausdrücklich empfiehlt das Gutachten die Ausweitung der abgestuften flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung unter Einbeziehung der innenstadtnahen Bereiche.

Insgesamt verfolgt Bremen mit der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung das Ziel, die Innenstadt als Einkaufs- und Wohnstandort zu stärken und damit ihre Attraktivität auch langfristig zu sichern. Daneben versteht Bremen die Parkraumbewirtschaftung auch als eine entscheidende Möglichkeit der Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl im Stadtbereich zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds, also zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel wie Bus und Straßenbahn, den Rad- und Fußverkehr und das Carsharing.

Vorteile bringt die Parkraumbewirtschaftung vor allem für:

- i. Die Gewerbetreibenden, weil ihre Kunden leichter freie Parkplätze finden und
- ii. Die Innenstadt insgesamt, weil weniger Lärm und Abgase entstehen, wenn durch die Parkraumbewirtschaftung die Parksuchverkehre und die Autofahrten insgesamt reduziert werden. Gerade die Parksuchverkehre können dabei in Abhängigkeit von der Lage, der Nutzungsintensität sowie der Nachfrage- und Angebotsstruktur teilweise beachtliche Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen erreichen und somit die Verkehrsqualität im Zielgebiet entscheidend herabsetzen.
- iii. Die Bewohner, sofern Bewohnerparken ausgewiesen ist, weil sie leichter wohnungsnah einen freien Parkplatz finden,

Die Untersuchung wurde von einer Projektgruppe mit Beteiligung des ASV, der BREPARK und des Senators für Inneres fachlich begleitet. Die Ergebnisse der Untersuchung und die nachstehenden Empfehlungen des beauftragten Planungsbüros wurden am 25.09.2017 Vertretern der o.g. Ortsämtern und Beiräten sowie der BREPARK, der Handelskammer und des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vorgestellt.

Vom Beirat Mitte wurde am 22. Januar 2018 im Rahmen seiner Stellungnahme zu den Ergebnissen der Untersuchung und den Empfehlungen des beauftragten Planungsbüros ein Beschluss gefasst, in dem grundsätzlich den vorgeschlagenen Maßnahmen, „die eine Verdrängung des ruhenden Verkehrs von der Straße in die Parkhäuser zum Ziel haben, unter Berücksichtigung der nachfolgend genannten Erfordernisse“ zugestimmt wird (vgl. Stellungnahme des Beirates Mitte in der Anlage 2).

## 1. Empfehlungen des Planungsbüros

Zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung wurden vom Gutachter folgende Maßnahmengruppen identifiziert:

- Anpassung des Parkgebührenmodells
- Räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung
- Zeitliche Regelungen der Parkraumbewirtschaftung
- Optimierung des Betriebs der Parkraumbewirtschaftung

### I. Anpassung des Parkgebührenmodells

Die derzeit gültige Verordnung über die Parkgebühren in Bremen ist am 01.06.2006 in Kraft getreten. In der Stadtgemeinde Bremen bestehen drei Gebührenzonen. In der Zone 1 (u.a. Altstadt, Bahnhofsvorstadt) betragen die Gebühren 0,50 € je angefangenen 15 Minuten, in der Zone 2 (Universität) 0,50 € je angefangenen 60 Minuten und in der Zone 3 (übriges Stadtgebiet) 0,50 € je angefangenen 30 Minuten.

#### I a. Anpassung der Parkgebühren

Nach Empfehlung des beauftragten Ingenieurbüros sind die Parkgebühren auf 0,60 € je angefangene 15 Minuten in Zone 1, je angefangene 60 Minuten in Zone 2 und je angefangene 30 Minuten in Zone 3 anzupassen.

Diese gutachterlichen Empfehlungen stammen aus dem Januar 2018. Abweichend davon wird von der Verwaltung zur Aktualisierung der nunmehr 2 Jahre alten Empfehlung vorgeschlagen, die Erhöhung aus übergeordneten verkehrspolitischen Gründen wie z.B. Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch Verringerung des Parksuchverkehrs und der Attraktivierung des Umweltverbunds die Parkgebühren auf 1,00 € je angefangene 20 Minuten in Zone 1 anzupassen.

Die künftigen Parkgebühren in den einzelnen Zonen können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

	Parkgebühren <i><u>Bestand seit</u></i> <i><u>2006</u></i>	Parkgebühr <i><u>neu</u></i>	je angefangenen
Zone 1 (u.a. Altstadt, Bahnhofsvorstadt)	0,50 € / 15 min.	1,00 €	20 Min.

Die Parkgebühr beträgt somit künftig beispielsweise für eine Stunde Parken im öffentlichen Straßenraum in der Innenstadt 3,00 €. Im Vergleich dazu betragen die Parkgebühren in den innerstädtischen Parkhäusern der BREPARK je angefangene 30 Minuten 1,00 €, d.h. eine Stunde Parken kostet dort 2,00 €.

Städte wie beispielsweise Utrecht, die schon lange und erfolgreich eine Parkraumbewirtschaftung im Sinne einer autofreien bzw. –armen Innenstadt umsetzen und diesbezüglich im Europäischen Vergleich seit langem eine Vorreiterrolle einnehmen, erheben Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum, die mit umgerechnet ca. 1,35 Euro pro 15 Minute<sup>1</sup> weit über den vorgeschlagenen 1,00 € für 20 Minuten in den innerstädtischen Bereichen liegen. Auch wenn damit im europäischen Vergleich die Erhöhung der Parkgebühren in Bremen erst einmal gering erscheint, wird mit der Anpassung ein mit anderen Städten wie Stuttgart, Nürnberg oder Hamburg vergleichbares Gebührenniveau im Innenstadtbereich (vgl. Städtevergleich Parkraumbewirtschaftung in der Anlage 1) erreicht.

Aktuell hat der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart im März eine Neufassung der Parkgebührensatzung beschlossen, um die Parkgebühren im Innenstadtbereich (City) zum 1. Juli dieses Jahres zu erhöhen. Die Kosten für das Parken im Innenstadtbereich sollen auf 4,60 Euro in der ersten Stunde erhöht werden<sup>2</sup>. Auch die Landeshauptstadt Düsseldorf arbeitet an einem neuen Parkraumkonzept. Die Kosten für das Parken im Innenstadtbereich sollen danach von 2,90 Euro pro Stunde auf 4 Euro erhöht werden. Das Konzept sieht ebenfalls vor, nachts eine Parkgebühr von fünf Euro zu erheben<sup>3</sup>.

Nach herrschender Meinung wird mit der hier in Bremen vorgesehenen Erhöhung sowohl eine erste Lenkung des Parkverkehrs in die preiswerteren Parkhäuser erreicht werden, wie auch zugleich die Erreichbarkeit des Einzelhandels in der Innenstadt in fußläufiger Nähe der Ladengeschäfte erleichtert.

<sup>1</sup> Die Stadt Utrecht berechnet in der Innenstadt als Hochtarifzone zurzeit 5,35 Euro für 60 Minuten, und 37,50 Euro für eine Tageskarte. In den innenstadtnahen Bereichen werden 4.13 Euro pro Stunde berechnet, und 28,85 Euro für eine Tageskarte (Stand vom 30.09.2019. Quelle: <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/kosten>). Die Stadt Groningen berechnet derzeit 4,00 Euro für 60 Minuten. (Stand 30.10.2019. Quelle: <https://gemeente.groningen.nl/parkeertarieven>).

<sup>2</sup> <https://www.stuttgart.de/item/show/273273/1/9/689106?>

<sup>3</sup> <https://www.duesseldorf.de/aktuelles/news/detailansicht/newsdetail/anwohnern-das-parken-erleichtern.html>

Im Zusammenhang mit dem Bestreben um eine zukunftsfähige und stadtverträgliche Gestaltung des innerstädtischen Verkehrs vor dem Hintergrund der fortschreitenden Umsetzung der autofreien Innenstadt und der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist eine regelmäßige Anpassung der Parkgebühren an die Kostenentwicklung mit Zustimmung der Fachdeputation vorzunehmen.

Abb. 2 veranschaulicht die ungleiche Preisentwicklung der VBN-Tarife und Parkgebühren in Bremen in den vergangenen Jahren.

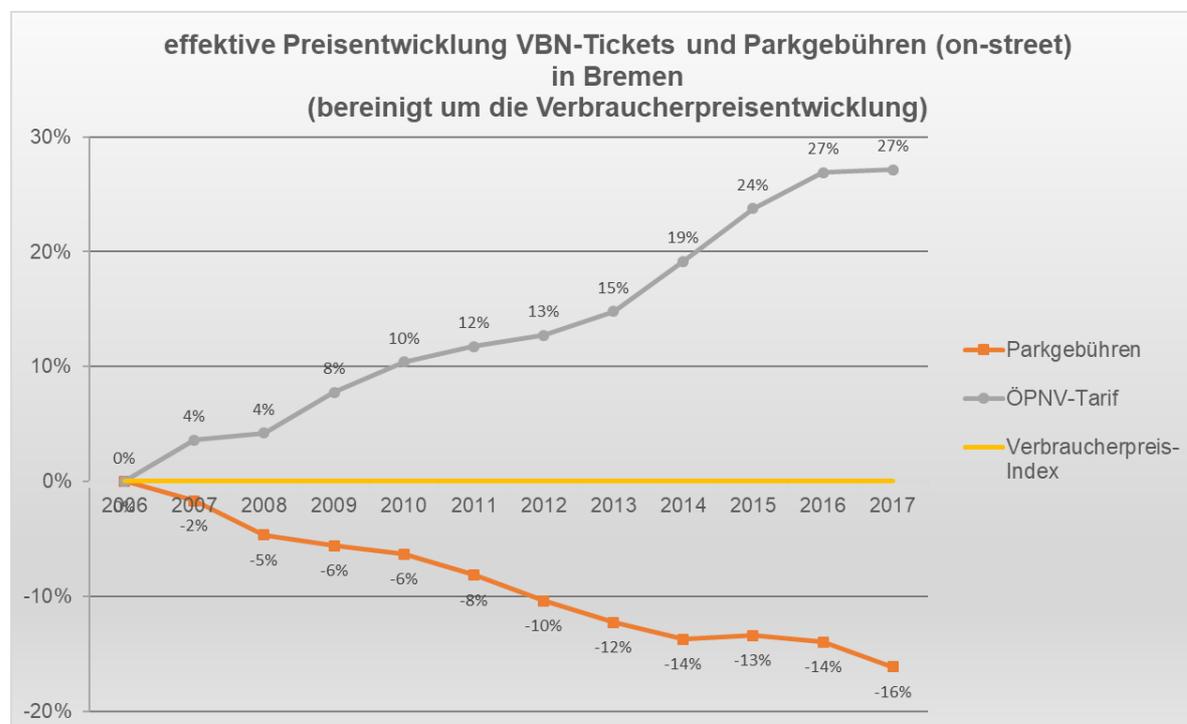


Abb. 2: Vergleich der effektiven Preisentwicklung der VBN-Tarife und Parkgebühren in Bremen

#### I b. Einführung eines Tagestickets

Um ein gebührenpflichtiges Parken über die derzeitige Parkhöchstdauer von i.d.R. 120 Minuten hinaus im öffentlichen Straßenraum zu ermöglichen, soll die Einführung eines Tagestickets für das Parken erfolgen. Als Gebührenmodell ist vorgesehen, dass in der Zone 1 die Parkgebühr für das Tagesticket 11,00 beträgt.

In diesem Zusammenhang wird an dieser Stelle allerdings darauf hingewiesen, dass das vorliegende Gutachten noch nicht mögliche Überlegungen im Zusammenhang mit einer autofreien bzw. armen Innenstadt berücksichtigt hat, sondern entsprechende Überlegungen – erst im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Berücksichtigung finden.

Um hier aber trotz Einführung eines Tagestickets einen erste lenkungswirksamen Effekt zu erzielen, wird vorgeschlagen, sich bei der Festsetzung des Tarifs für das Tagesticket für das Parken in der Innenstadt sowohl an den Preisen für ein Tagesticket im VBN (8,30 Euro für 1 Person, 11,00 Euro für 2 Personen, Preisstufe 1 Stand ab 1.1.2020) als auch an einem Tagesticket für die Parkhäuser der BREPARK (12,00 Euro Stand Nov 2019) anzunähern.

Die Parkgebühren für das künftige Tagesticket können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

	Tagesticket <i>neu</i>
Zone 1 (u.a. Altstadt, Bahnhofsvorstadt)	11,00 €

Das Tagesticket soll nicht pauschal in den einzelnen Gebührenzonen angeboten werden, sondern nur in kleinräumigen Bereichen, in denen die vorhandenen Nutzungen ein solches Angebot auch rechtfertigen. Dieses sind z.B. Bereiche, in denen entsprechend dem vorliegenden Konzept das kostenfreie Parken in eine Bewirtschaftung überführt werden soll. Darüber hinaus liegen der Verwaltung insbesondere aus der Überseestadt bereits mehrere Anfragen vor, in denen in bewirtschafteten Gebieten ein Bedarf nach längerem Parken besteht. Das Tagesticket gilt nur innerhalb des Bewirtschaftungszeitraumes und für den Kalendertag, der auf dem Ticket abgedruckt ist.

#### I c. Anpassung der Höchstparkdauer

Die Parkhöchstdauer auf den gebührenpflichtigen Stellplätzen beträgt nahezu flächendeckend 120 Minuten. Die Gutachter empfehlen, die Parkhöchstdauer flächendeckend im Bereich der Innenstadt (Zone 1, ca. 190 Parkscheinautomaten) von 120 Minuten auf 90 Minuten herabzusetzen.

Mit der Herabsetzung der Parkhöchstdauer kann in den stark nachgefragten Gebieten die Wechselfrequenz der Stellplätze erhöht werden. Dieses bewirkt in den hochausgelasteten Abschnitten ein höheres Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum, welches zu einer besseren Erreichbarkeit der Innenstadt führt. Somit steht ein höheres Parkraumangebot für Kurzparker für Besorgungen im nahen Umfeld zur Verfügung, während Parkvorgänge mit einer höheren Parkdauer in die Parkhäuser verlagert werden können.

#### I d. Erweiterung der Zone 1

Die Zone 1 entsprechend der Parkgebührenverordnung umfasst im Wesentlichen die Innenstadt mit den Stadtteilen Altstadt und Bahnhofsvorstadt, während der innerstädtisch gelegene Ortsteil Ostertor zur Zone 3 zählt.

Zur Schaffung eines tariflichen Gleichgewichtes innerhalb des innerstädtischen öffentlichen Parkraumes wird von den Gutachtern vorgeschlagen, die Zone 1 auch auf den Ortsteil Ostertor (Bereich C und E in Abb. 1) auszuweiten. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass eine tiefere Quartiersuntersuchung, dessen Betrachtung über die klassischen Instrumentarien der Parkraumbewirtschaftung hinausgeht, erforderlich wäre, um der Parkraumproblematik im Bereich Ostertor nachhaltig und vollumfänglich zu erfassen und Maßnahmen zu entwickeln.

## II. Räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung – großteilige Maßnahmen

Von dem Gutachter wurden sieben großteilige Maßnahmenbereiche mit 50 bis 150 Stellplätzen in der Innenstadt identifiziert, auf denen derzeit ein gebührenfreies Abstellen von Pkws möglich ist. Zur Schaffung eines konsistenten flächendeckenden Parkbewirtschaftungssystems wurden die einzelnen Bereiche dahingehend geprüft, ob und wie eine Integration der Flächen in das bestehende Bewirtschaftungskonzept erfolgen kann. Auf Grund der Nähe zu einander und der möglichen Wechselwirkungen hinsichtlich

verdrängter Parkvorgänge werden die Einzelmaßnahmen in drei Maßnahmenbündel zusammengefasst.

#### II a. Maßnahmenbündel A1 (Parkfläche unterhalb Hochbrücke B6 und An der Weserbahn)

Einführung einer gebührenpflichtigen Bewirtschaftung für die Parkflächen unterhalb der Hochbrücke der B6 und entlang der Straße An der Weserbahn mit insgesamt rd. 245 Stellplätzen.

- Für die Parkfläche unterhalb der Hochbrücke der B6, die ca. 180 Parkstände umfasst, wird eine gebührenpflichtige Bewirtschaftung von Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr entsprechend der Zone 2 (auf Grund der Nähe zum AFZ und weiteren Ausbildungsstätten) nach Parkgebührenverordnung vorgesehen. Die Gebührenhöhe wäre damit kongruent zur Parkraumbewirtschaftung im Bereich der Universität. Als Ergänzung wird für diesen Parkbereich auch die Einführung eines Tagestickets vorgeschlagen.
- An der Weserbahn befinden sich ca. 65 Stellplätze. Diese Stellplätze sind nach der Empfehlung der Gutachter analog zu den Parkflächen unterhalb der B6 zu bewirtschaften. Voraussetzung dafür ist jedoch die infrastrukturelle Umsetzung eines differenzierten Straßenraumkonzeptes, um die Parkbereiche eindeutig zu kennzeichnen.
- Ein übermäßiges Verdrängen von Parkvorgängen in umliegende Bereiche wird vom Gutachter als nicht wahrscheinlich und vereinzelte Parkvorgänge westlich der B6 (z.B. Utbremen) auf Grund antizyklischer Ganglinien von Parkvorgängen von Bewohnern und Schülern/Auszubildenden als unkritisch eingeschätzt. Gleichwohl wird die Einführung einer Bewirtschaftung durch Vorher-Nachher-Zählungen inkl. angrenzender Bereiche evaluiert, um die mögliche Veränderung des Parkdrucks in den angrenzenden Wohnquartieren zu untersuchen. Sollte der Parkdruck zunehmen, wird die Einrichtung von Bewohnerparkzonen zur Entlastung von ortsfremdem Parkverkehr geprüft.

#### II b. Maßnahmenbündel A2 (Friedrich-Rauers-Str., Breitenweg und Falkenstr.)

Einführung einer gebührenpflichtigen Bewirtschaftung entsprechend Zone 1 für Parkflächen in der Friedrich-Rauers-Str., in der Falkenstr. und unterhalb der Hochstraße am Breitenweg mit insgesamt rd. 210 Stellplätzen.

- Für die ca. 100 Stellplätze in der Friedrich-Rauers-Str wird vom Gutachter eine gebührenpflichtige Bewirtschaftung von Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr angeregt. Um auch längeres Parken z.B. für Berufstätige zu ermöglichen, sollte für die Parkfläche der Erwerb eines Tagestickets ermöglicht werden.
- Für die Stellplätze unterhalb der Hochstraße am Breitenweg (ca. 70 Stellplätze) soll eine Bewirtschaftung von Montag bis Samstag erfolgen. Im Rahmen der Einführung der Bewirtschaftung ist die Integration der Stellplätze in die Bewohnerparkzone H zu prüfen, um auch weiterhin den Anwohnern ausreichend Parkstände zur Verfügung zu stellen.
- Die 40 Parkstände auf der Nordseite der Falkenstraße sollen laut Gutachterempfehlung künftig von Montag bis Samstag bewirtschaftet werden. Dabei ist ebenfalls zu prüfen, ob die Bewohnerparkzone H auch auf die Nordseite der Falkenstraße ausgeweitet werden sollte.

## II c. Maßnahmenbündel B (Am Dobben und Osterdeich)

Als Maßnahmenbündel B wird vom Gutachter die gebührenpflichtige Bewirtschaftung von Stellplätzen entlang der Straße Am Dobben sowie am Osterdeich mit insgesamt rd. 205 Stellplätzen auf Basis der Gebührenzone 1 in Betracht gezogen.

- Entlang der Straße Am Dobben befinden sich rd. 60 Stellplätze, für die außerhalb der Hauptverkehrszeit (absolutes Halteverbot) eine gebührenpflichtige Bewirtschaftung Montag bis Freitag von 8.30 Uhr bis 15.00 Uhr und Samstag von 8.00 Uhr bis 12.00 Uhr vorgeschlagen wird.
- Für 145 Stellplätze entlang des Osterdeiches wird eine Bewirtschaftung von Montag bis Samstag während der vorstehenden Zeiten vorgeschlagen.

Wenn gleich die Integration der genannten Straßen in ein Bewirtschaftungskonzept konsequent wäre, überwiegen jedoch auf Grund des erheblichen Parkdruckes durch die Bewohner\*innen in den Quartieren die Nachteile einer Bewirtschaftung. Daher wird eine Bewirtschaftung hier vorerst nicht erwogen.

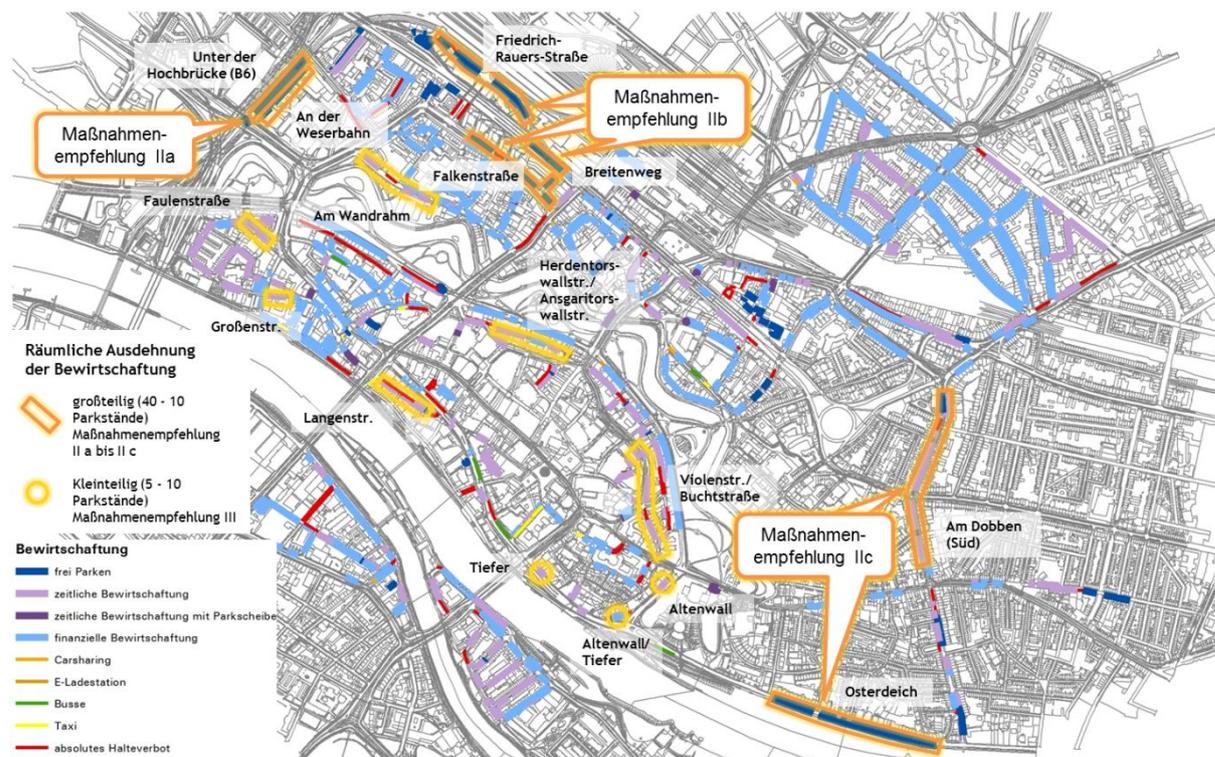


Abb. 2: Einzelmaßnahmen der räumlichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung

## III. Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung – kleinteilige Maßnahmen

Vom Gutachter wurden neun kleinteilige Bereiche mit bis zu 40 Parkständen aufgezeigt, die hinsichtlich der Ausdehnung der Bewirtschaftung insbesondere im direkten Innenstadtbereich in Frage kommen. Der Großteil der betrachteten Bereiche ist heute mit eingeschränktem Halteverbot bewirtschaftet.

## IV. Zeitliche Regelungen der Parkraumbewirtschaftung

Ergebnis der Untersuchung ist, dass im Untersuchungsgebiet vielschichtige zeitliche Regelungen für den Bereich des gebührenpflichtigen Parkens vorzufinden sind. Oftmals

hängen die unterschiedlichen Regelungen jedoch mit der spezifischen Nutzungsstruktur vor Ort zusammen, wenngleich die Nutzerfreundlichkeit bei einer fehlenden Konsistenz abnimmt. Eine Zusammenfassung von Bewirtschaftungszeiten zur Reduzierung von unterschiedlichen Regelungen sollte ggf. bei gegebenen Anlässen (z.B. Erneuerung Beschilderung) überprüft werden.

Grundsätzlich ist eine Anpassung der Bewirtschaftungszeiten an Werktagen aus gutachterlicher Sichtweise nicht notwendig, da die vorhandene Bewirtschaftung bis 20 Uhr im Kernbereich und im umgebenden Bereich bis 18 Uhr als sinnvoll zu beurteilen ist.

Bei den Bewirtschaftungszeiten an Samstagen ist dagegen eine Ausweitung sinnvoll. In vielen Bereichen in direkter Nachbarschaft zum Kernbereich ist eine Bewirtschaftung lediglich von 8 bis 12 Uhr vorgesehen (insbesondere nordöstlich der Innenstadt mit Schwerpunkt Ostertor). Da die Ladenöffnungszeiten an Samstagen schon seit Längerem bis in die Abendstunden ausgeweitet worden sind, ist eine kongruente Bewirtschaftungszeit bis 18 Uhr bzw. ggf. bis 20 Uhr eine sinnvolle und regulierende Maßnahme des Parkraums im öffentlichen Straßenraum.

#### V. Optimierung des Betriebs der Parkraumbewirtschaftung

Die Einnahmen je Parkscheinautomat nehmen im Durchschnitt mit zunehmender Entfernung vom Zentrum ab. Gründe dafür sind mehr Bewohnerparken, geringerer Parkdruck und vornehmlich Gebührenzone 3. Um Handlungsempfehlungen für Parkscheinautomaten mit sehr geringen Einnahmen abzuleiten, hat der Gutachter exemplarisch zwei Standorte analysiert. Grundsätzlich empfiehlt der Gutachter, wenn die dauerhaft geringen Einnahmen nicht durch technische Defekte oder ungünstige Standorte des Parkscheinautomaten erklärbar sind oder nur durch Anpassung der Kontrollzyklen erhöht werden könne, die Überprüfung der Umstellung auf andere Bewirtschaftungsformen, z.B. mit Parkscheibe.

## 2. Handlungskonzept

Auf Basis der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung und der vorstehend ausgeführten Empfehlungen des Planungsbüros sowie unter Berücksichtigung der Ergebnispräsentation am 25.09.2017 gegenüber den beteiligten Ortsämtern und Beiräten sowie der BREPARK, der Handelskammer und dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, sowie der Stellungnahme des Beirates Mitte vom 22.01.2018 beabsichtigt die Verwaltung folgendes Handlungskonzept umzusetzen:

### I. Anpassung des Parkgebührenmodells

- Maßnahmenempfehlung I a. (Anpassung der Parkgebühren)
- Maßnahmenempfehlung I b. (Einführung eines Tagestickets)

Die Anpassung der Parkgebühren und die Möglichkeit für bestimmte Gebiete ein Tagesticket anzubieten werden zum nächst möglichen Datum umgesetzt. Für die erforderliche Novellierung der Parkgebührenverordnung wird eine entsprechende Senatsvorlage vorgelegt (vgl. Anlage 2).

### Maßnahmenempfehlung I c. (Anpassung der Höchstparkdauer)

Die Reduzierung der Parkhöchstdauer von 120 auf 90 Minuten an Parkscheinautomaten in der Innenstadt wird ab 2020 umgesetzt.

### Maßnahmenempfehlung I d. (Erweiterung der Zone 1)

Die Maßnahmenempfehlung zur Erweiterung der Zone 1 auf den Ortsteil Ostertor wird von der Verwaltung im vorgelegten Handlungskonzept nicht weiterverfolgt. Derzeit beschäftigt sich das Horizon 2020 geförderte Projekt SUNRISE „Parken in Quartieren“ mit der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung. Aufbauend auf den Ergebnissen der Einführung im Zuge dieses Projektes wird eine Ausweitung auch im Zusammenhang mit den Überlegungen zu einer autofreien bzw. –armen Bremen Innenstadt geprüft werden.

## II. Räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung – großteilige Maßnahmen

- Maßnahmenempfehlung II a. (Parkfläche unterhalb Hochbrücke B6 und An der Weserbahn)

Für die Umsetzung des Maßnahmenbündels A1 (Parkfläche unterhalb der Hochbrücke der B6 und entlang der Straße An der Weserbahn) wird die Verwaltung das Maßnahmenbündel – insbesondere auch im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Umsetzung einer autofreien bzw. –armen Innenstadt – im Detail prüfen und die Umsetzung mit begleitender Evaluation ab 2020 durchführen.

- Maßnahmenempfehlung II b. (Friedrich-Rauers-Str., Breitenweg und Falkenstr.)

Eine Bewirtschaftung dieser Straßen ist nur im Zusammenhang möglich, da ansonsten nicht gewollte Verdrängungs- und Verlagerungseffekte entstehen. Die Verwaltung wird das Maßnahmenbündel – insbesondere auch im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Umsetzung einer autofreien bzw. –armen Innenstadt – im Detail prüfen und die Umsetzung mit Beteiligung des Beirates durchgeführt. Eine Umsetzung ist für 2020 vorgesehen.

- Maßnahmenempfehlung II c. (Am Dobben und Osterdeich)

Die Einführung einer Bewirtschaftung im Bereich Am Dobben und am Osterdeich wird im Handlungskonzept nicht berücksichtigt. Eine Bewirtschaftung ist nur im Zusammenhang mit einem eigenständigen Quartierskonzept zu prüfen und wird zurzeit nicht weiterverfolgt.

## III. Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung – kleinteilige Maßnahmen

Die Einzelmaßnahmen der kleinteiligen räumlichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung entsprechend den Empfehlungen des Planungsbüros werden von der Verwaltung – insbesondere auch im Zusammenhang mit den Überlegungen zur Umsetzung einer autofreien bzw. –armen Innenstadt – sukzessiv geprüft und ggf. ab 2020 umgesetzt.

## IV. Zeitliche Regelungen der Parkraumbewirtschaftung

Die Verlängerung der Bewirtschaftungszeiten an Samstagen bis 18 bzw. ggf. 20 Uhr an ca. 65 Parkscheinautomaten in direkter Nachbarschaft zum Kernbereich wird sukzessiv ab 2020 umgesetzt.

## V. Optimierung des Betriebs der Parkraumbewirtschaftung

Die Standorte von Parkscheinautomaten mit geringen Einnahmen werden von der Verwaltung sukzessive überprüft. Ggf. werden alternative Bewirtschaftungsformen mit höherer wirtschaftlicher Effizienz eingesetzt.

## VI. Einführung Handy-Parken

Bremen beabsichtigt, mit der Erhöhung der Parkgebühren auch das Handyparken in Zone 1 einzuführen. Darunter wird eine technische Bezahlmöglichkeit von Parkgebühren mittels Mobiltelefon verstanden. Die Gebühr wird dabei über ein elektronisches System mit dem Kraftfahrer abgerechnet und der Kommune zur Verfügung gestellt. Folgende Prozesse laufen beim Parken ab:

- i. Wenn der Nutzer einen Parkprozess beginnt, meldet er dies beim Systembetreiber an (per Anruf oder SMS vom Mobiltelefon)
- ii. Der Systembetreiber übermittelt die Daten, z.B. Kennzeichen, Parkzone und Parkvorgang zu einer bundesweit einheitlichen Plattform
- iii. Die bundeseinheitliche Plattform stellt die Daten zu den Parkvorgängen kostenfrei für die Kommune zur Verfügung
- iv. Auf die Plattform greifen die Ordnungskräfte zu, indem Sie ein Kennzeichen abfragen
- v. Als Ergebnis wird zurückgeliefert, ob und in welcher Parkzone das Kennzeichen registriert ist und wie lange der Parkvorgang noch bezahlt ist. Ist das Ergebnis der Prüfung negativ wird ein Bußgeld verhängt.

Mit einer zunächst versuchsweisen und nun in die Straßenverkehrsordnung übernommenen Regelung zur Bezahlung von Parkvorgängen u.a. mittels Handy wird bereits in mehreren deutschen Städten das Handy-Parken praktiziert oder vorbereitet, u.a. auch in Lübeck und Hamburg.

## C. Alternativen

## D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Mit der Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen sind zusätzliche wiederkehrende Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung zu erzielen. Die im nachfolgenden genannten Mehreinnahmen sind im Vergleich zum Gutachten konservativ geschätzt und berücksichtigen eine erst teilweise unterjährige Erlöswirkung.

In 2022 können Mehreinnahmen von geschätzt 654.000 € ggü. 2019 erzielt werden.

Dem gegenüber stehen einmalige Kosten für die Einrichtung der jeweiligen Bewirtschaftung in 2021 in Höhe von 314.400 € und in 2022 in Höhe von 130.350 €. Mehreinnahmen ab 2022 von 654.000 T€ stehen einmaligen Kosten in den ersten beiden Jahren von rd. 445.000 € gegenüber.

Hinzu kommen die Personalkosten für die Einstellung von 3 Mitarbeiter:innen (1 Stelle bei SKUMS, 2 Stellen beim ASV) für die Konzeption und Umsetzung bzgl. einer Neuausrichtung von Instrumenten der Parkraumbewirtschaftung.

Erwartete Personalausgaben ab 2022	in €
	2022
3,0 VZÄ	241.462
Sachkosten pauschal (3 VZÄ)	28.950
<b>Summe</b>	<b>270.412</b>

Aus den Maßnahmen entsprechend dem Handlungskonzept resultieren folgende geschätzte Einnahmen und Kosten aufgeteilt in die Jahre 2022 und 2023 ff:

Maßnahme		Jährliche Mehreinnahmen [€] ggü. 2019	Kosten [€] (einmalig)	
			2022	2023
I a./ I b.	Anpassung der Parkgebühren inkl. Einführung Tagesticket	245.000	32.500	-
I c.	Reduzierung der Parkhöchstdauer von i.d.R. 120 auf 90 Minuten in der Innenstadt (bei vollständige Umsetzung)	40.000	16.100	-
II a.	Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung entsprechend Maßnahmenbündel A1 (Parkfläche unterhalb Hochbrücke B6 und An der Weserbahn)	134.000	-	130.350
II b.	Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung entsprechend Maßnahmenbündel A2 (Friedrich-Rauers-Str., Breitenweg und Falkenstr.)	145.000	141.000	-
III.	Ausdehnung entsprechend der kleinteiligen Maßnahmen (bei vollständiger Umsetzung)	65.000	110.500	-
IV.	Verlängerung der Bewirtschaftungszeiten an Samstagen in Nachbarschaft des Kernbereiches bis 18 bzw. 20 Uhr	25.000	14.300	-
<b>Summe</b>		<b>654.000</b>	<b>314.400</b>	<b>130.350</b>

Die Kosten für die Anpassung der Parkgebühren inkl. Einführung eines Tagestickets (Maßnahme I a./b.) von ca. 32.500 € fallen in 2022 an und resultieren aus der technischen Umstellung der Parkscheinautomaten.

Die Kosten für die Reduzierung der Parkhöchstdauer in der Innenstadt (Umstellung von ca. 190 Parkscheinautomaten) (Maßnahme I c.) belaufen sich auf rd. 16.100 € und fallen in 2022 an.

Die Kosten für die Ausweitung der bewirtschafteten Gebiete entsprechend Maßnahmenbündel A1 (Maßnahme II a.) in Höhe von 130.350 € resultieren im Wesentlichen aus der Anschaffung von 13 zusätzlichen Parkscheinautomaten und der begleitenden Beschilderung und fallen in 2023 an.

Die Kosten für die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung entsprechend Maßnahmenbündel A2 (Maßnahme II b.) in Höhe von 141.000 € resultieren im Wesentlichen aus der Anschaffung von 14 zusätzlichen Parkscheinautomaten und der begleitenden Beschilderung und fallen in 2022 an.

Die Kosten für die kleinteilige Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung (Maßnahme III.) in Höhe von 110.500 € (bei vollständiger Umsetzung aller Einzelmaßnahmen) resultieren im Wesentlichen aus der Anschaffung von 11 zusätzlichen Parkscheinautomaten und der begleitenden Beschilderung und fallen in 2022 an.

Die Kosten für die Verlängerung der Bewirtschaftungszeiten in direkter Nachbarschaft zum Kernbereich (ca. 65 Parkscheinautomaten) (Maßnahme IV.) in Höhe von 14.300 € resultieren aus der Umstellung der Parkscheinautomaten und der begleitenden Erneuerung der Beschilderung und fallen in 2022 an.

Bremen beabsichtigt, mit der Erhöhung der Parkgebühren auch das Handyparken in Zone 1 einzuführen. Es ist beabsichtigt, für die Kontrolle und Überwachung des Handy-Parkens die von den Mitarbeiter:innen des Ordnungsamtes verwendeten Endgeräte zu nutzen. Die Technik im Ordnungsamt für die Verkehrsüberwachung wird bis Ende 2021 technisch angepasst und bezüglich Handy-Parken kompatibel gestaltet.

Bremen beabsichtigt, die Automaten mittelfristig auf einen bargeldlosen Betrieb mittels kontaktlosem Bezahlen umzustellen. Erste Automaten werden im Hulsberg Viertel zum Einsatz kommen und ihr Betrieb erprobt werden. Eine entsprechende Ausweitung des kontaktlosen Bezahlens soll auf Grundlage des Probetriebs geprüft werden.

Die benötigten investiven Mittel in Höhe von 314.400 € für 2022 bei der Haushaltsstelle 3687/790 22-6 „Maßnahmen im Rahmen der Optimierung der Parkraumbewirtschaftung“ werden durch Nachbewilligung aus der Haushaltsstelle 3687.884 10-7 „Investive Zuweisungen an das Sondervermögen Infrastruktur/Verkehr (ASV)“ zur Verfügung gestellt. Die Einsparung erfolgt jeweils in Höhe von 157.200 € bei den Maßnahmen „Stärkung des Radverkehrs“ und „Erhaltung und Anpassung von Straßen“. Für 2023 werden die benötigten Mittel in Höhe von 130.350 € durch Mehreinnahmen bei der Haushaltsstelle 3687/111 43-4 „Einnahmen aus dem Betrieb aus Parkuhren“ finanziert.

Für die zusätzlichen erforderlichen Mittel ab 2022 wird die Erteilung einer veranschlagten Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 444.750 € bei der Haushaltsstelle 3687/884 11-5 „Investive Zuweisung ans das Sondervermögen Infrastruktur / Verkehr („BgA)“ beim Senator für Finanzen beantragt.

Die Personalkosten ab 2022 werden ebenfalls aus den aus der Erhöhung der Parkgebühren in Verbindung mit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und Anpassung der Parkhöchstdauer resultierenden Mehreinnahmen finanziert. Das Einnahmerisiko trägt der Produktbereich.

Das Thema Parkraumbewirtschaftung betrifft Männer wie Frauen. Eine spezifische Gender Relevanz ist nicht erkennbar.

### **E. Beteiligung/ Abstimmung**

Die Untersuchung wurde von einer Projektgruppe unter Beteiligung des ASV, der BREPARK und des Senators für Inneres fachlich begleitet. Die Ergebnisse der Untersuchung und die vorstehenden Empfehlungen des beauftragten Planungsbüros wurden im Anschluss Vertretern der o.g. Ortsämtern und Beiräte sowie der BREPARK, der Handelskammer und des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vorgestellt.

### **F. Öffentlichkeitsarbeit/ Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz**

Geeignet.

### **Beschlussempfehlung:**

1. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung nimmt die Ergebnisse der Untersuchung zur Kenntnis.
2. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung stimmt dem von der Verwaltung vorgeschlagenen Handlungskonzept zu, nimmt die Kostenermittlung für das Handlungskonzept zur Kenntnis und stimmt der vorgesehenen Finanzierung und Umsetzung der darin genannten Maßnahmen, einschließlich der Refinanzierung von drei Stellen zu.
3. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung nimmt zur Kenntnis, dass eine Anpassung der Parkgebühren auf Grundlage der Parkgebührenordnung entsprechend der allgemeinen Kostenentwicklung erfolgen kann.
4. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung nimmt die durch den Senat beschlossene Novellierung der Parkgebührenverordnung zur Kenntnis.
5. Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau bei dem Senator für Finanzen die haushaltsrechtlichen Ermächtigungen einzuholen.



**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

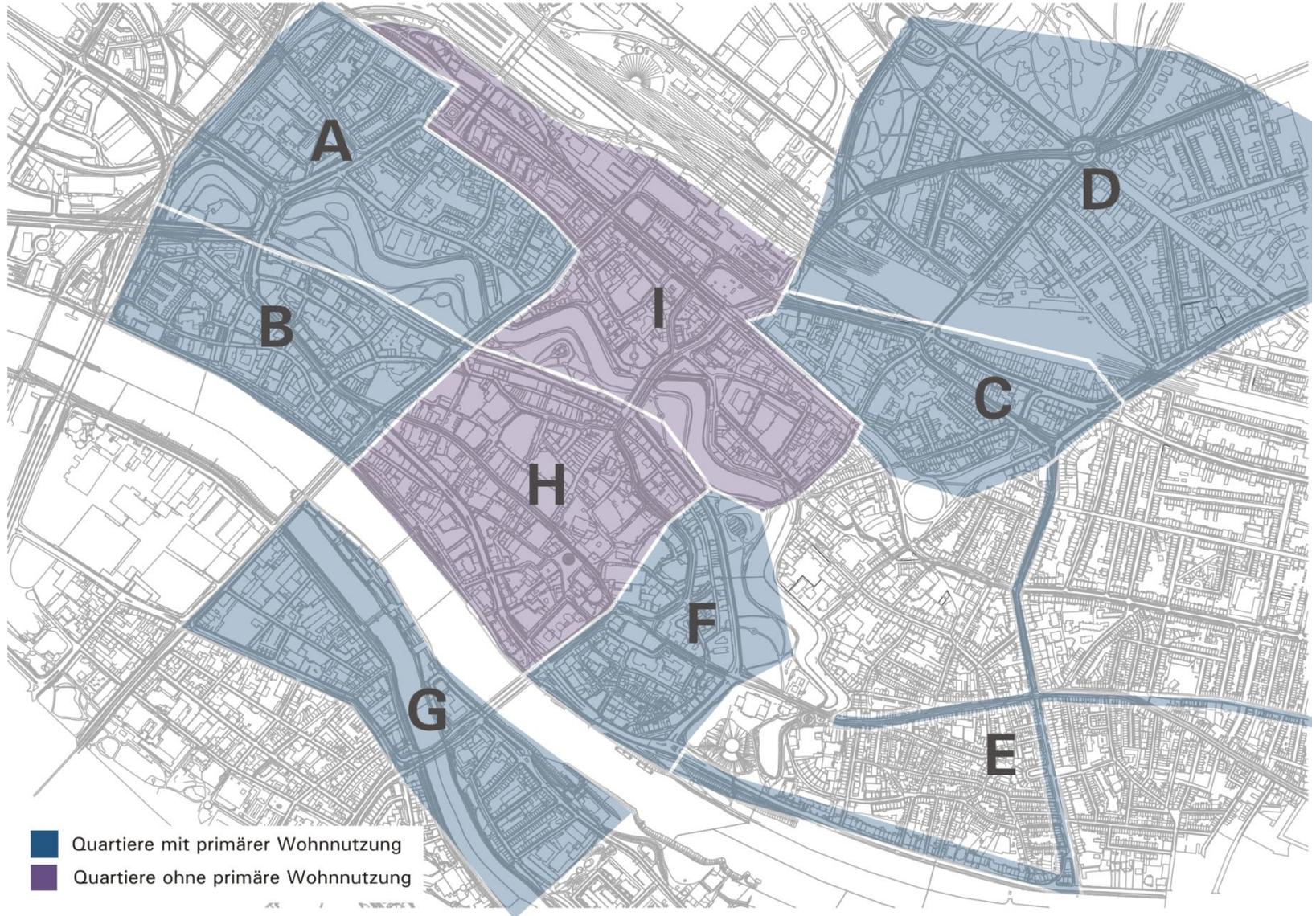
Erstellung eines Umsetzungskonzeptes

# ZUSAMMENFASSUNG PARKRAUMERHEBUNG UND ANALYSEN

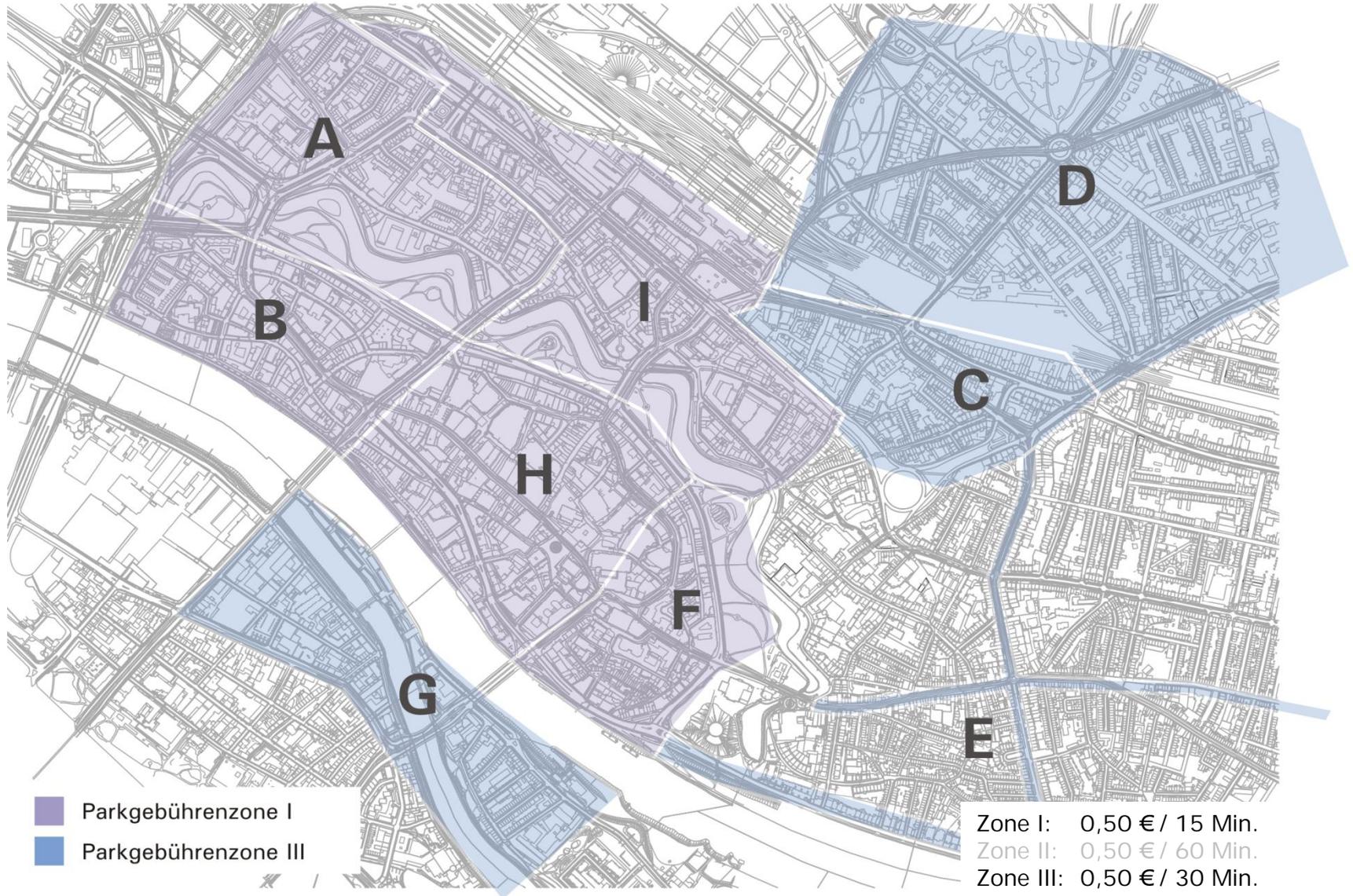
# Zahlen, Daten, Fakten

- 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
  - ...

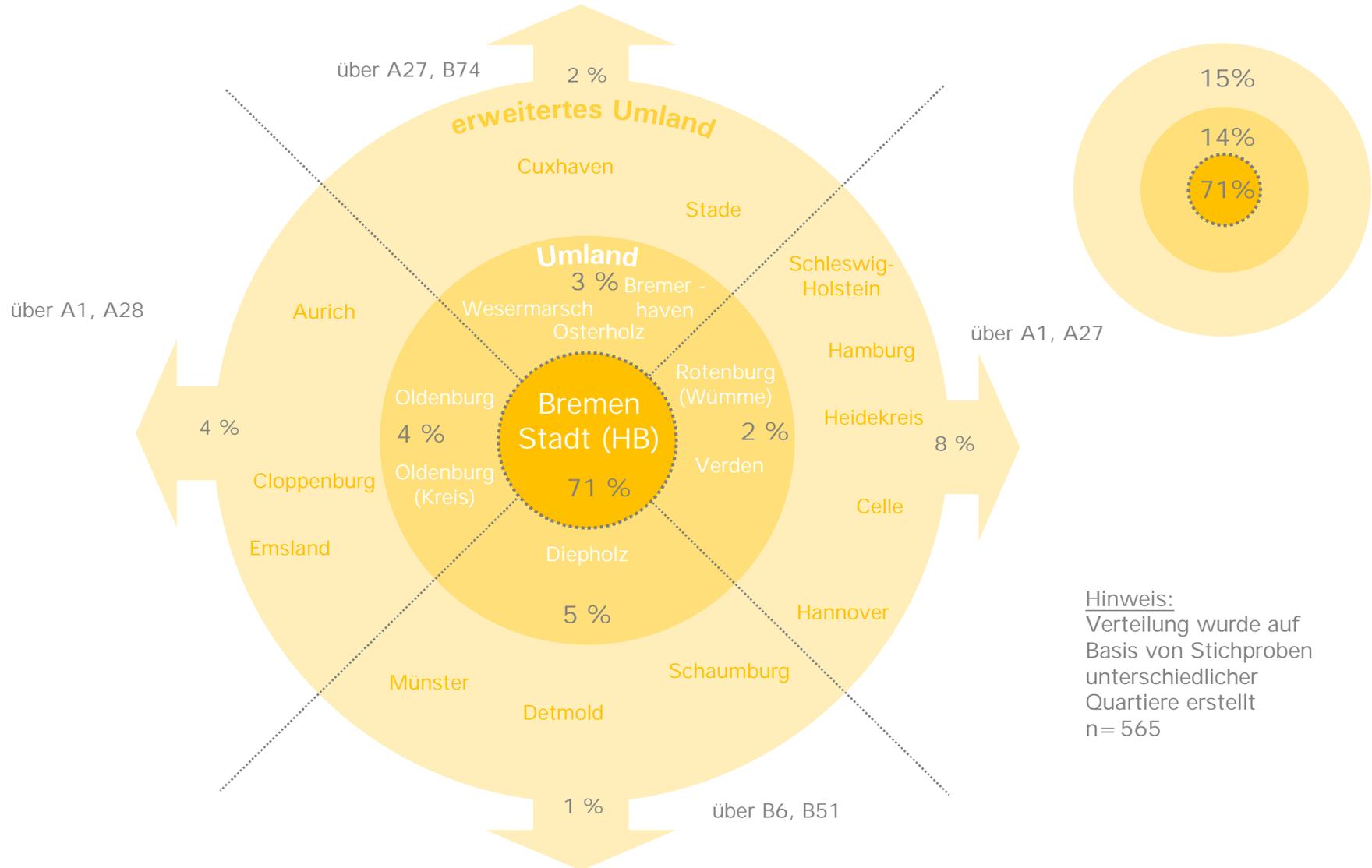
# Einteilung Untersuchungsgebiets in Quartiere



# Parkgebührenzonen



# Herkunft Fahrzeughalter nach Landkreisen gesamtes Untersuchungsgebiet

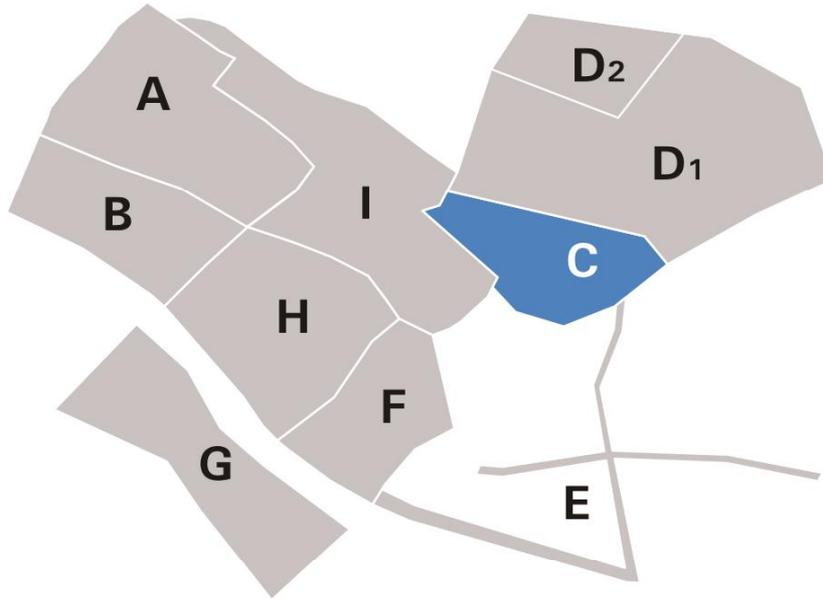


Hinweis:  
Verteilung wurde auf Basis von Stichproben unterschiedlicher Quartiere erstellt  
n= 565

# Steckbrief Quartier C | Donnerstag (10.11.16)

**C** Parkstände  
250

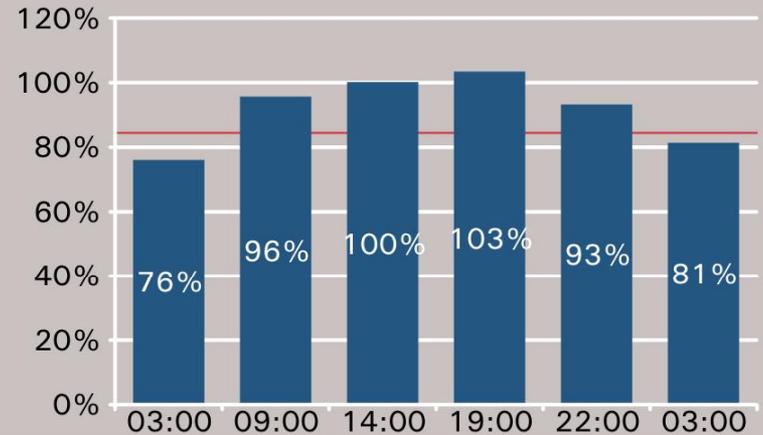
Ø Auslastung  
91%



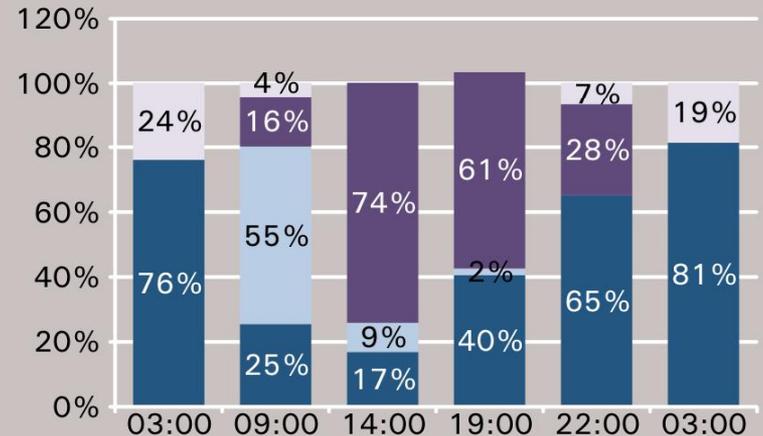
## Nutzergruppen

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

## Auslastung



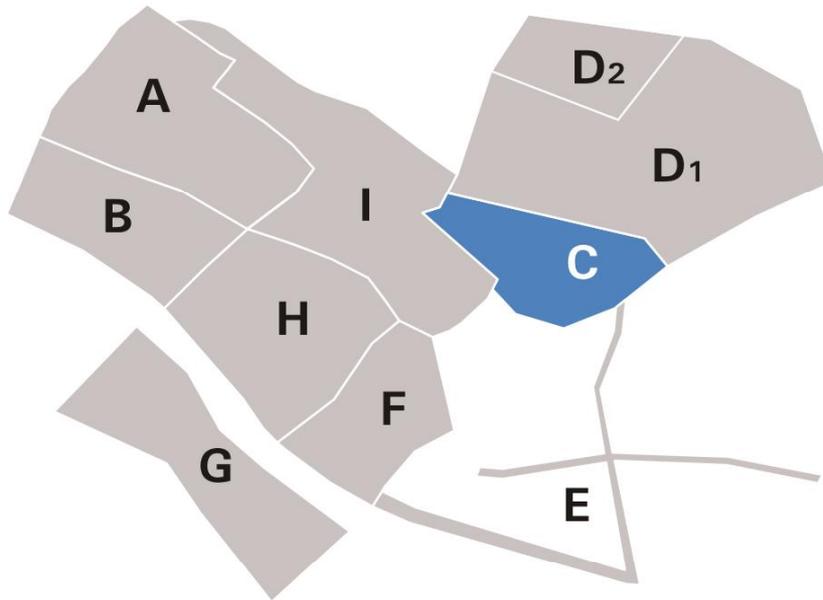
## Verteilung der Nutzergruppen



# Steckbrief Quartier C | Samstag (12.11.16)

**C** Parkstände  
250

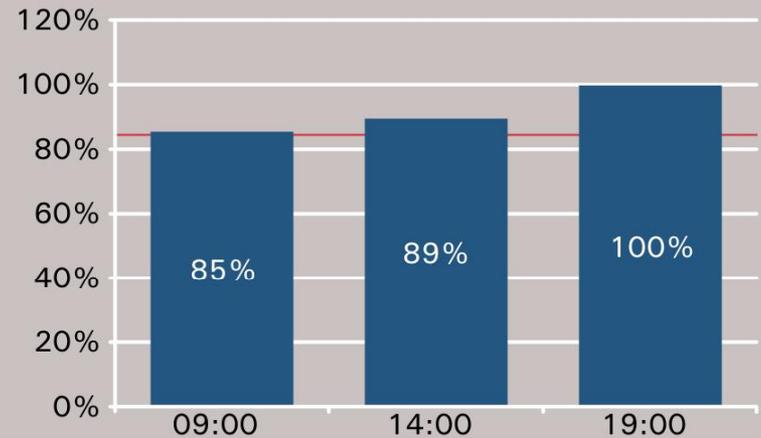
Ø Auslastung  
91%



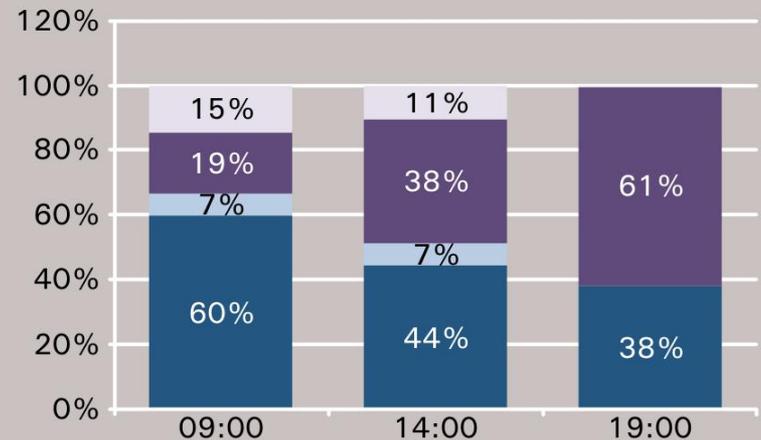
## Nutzergruppen

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

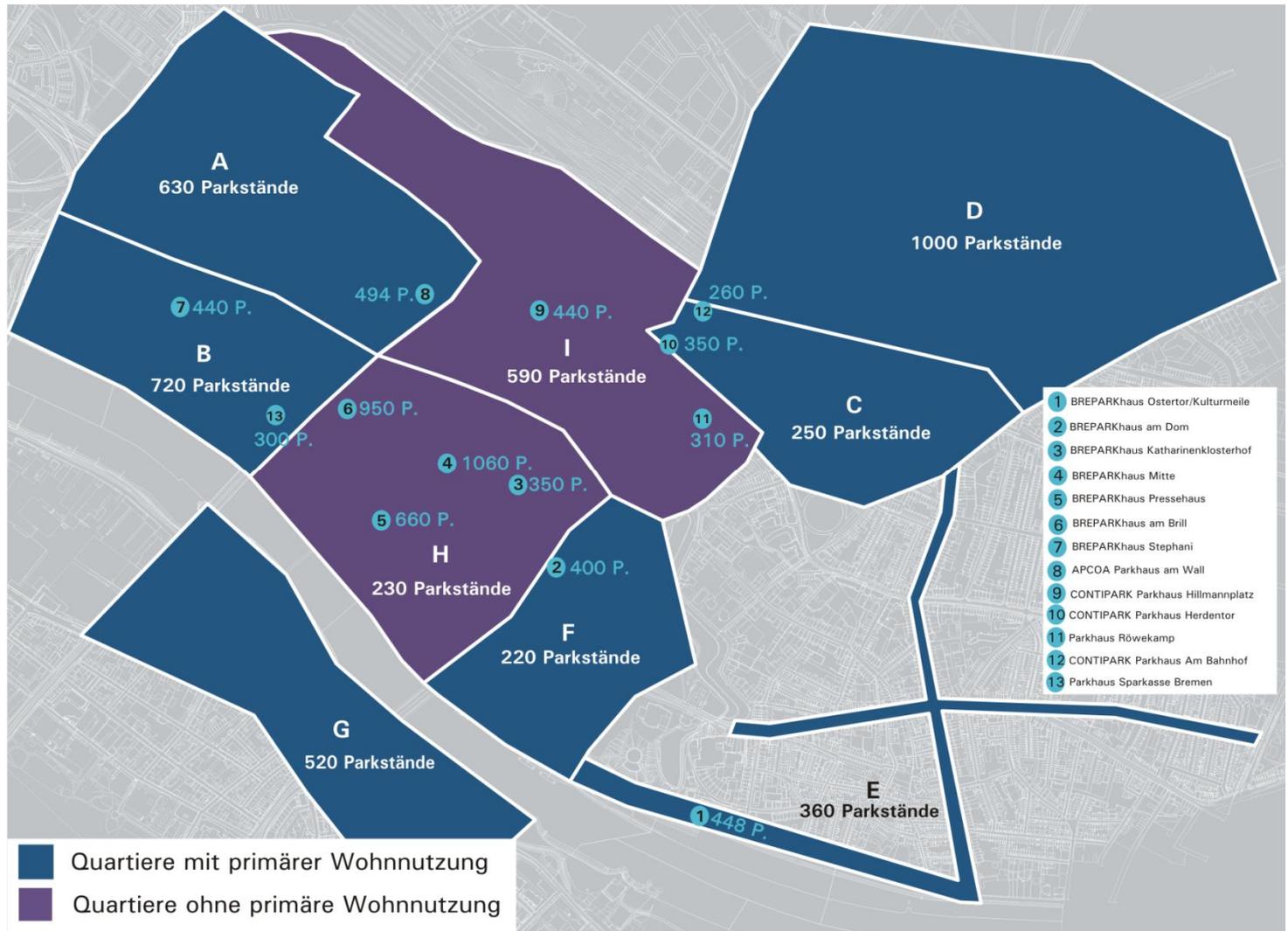
## Auslastung



## Verteilung der Nutzergruppen



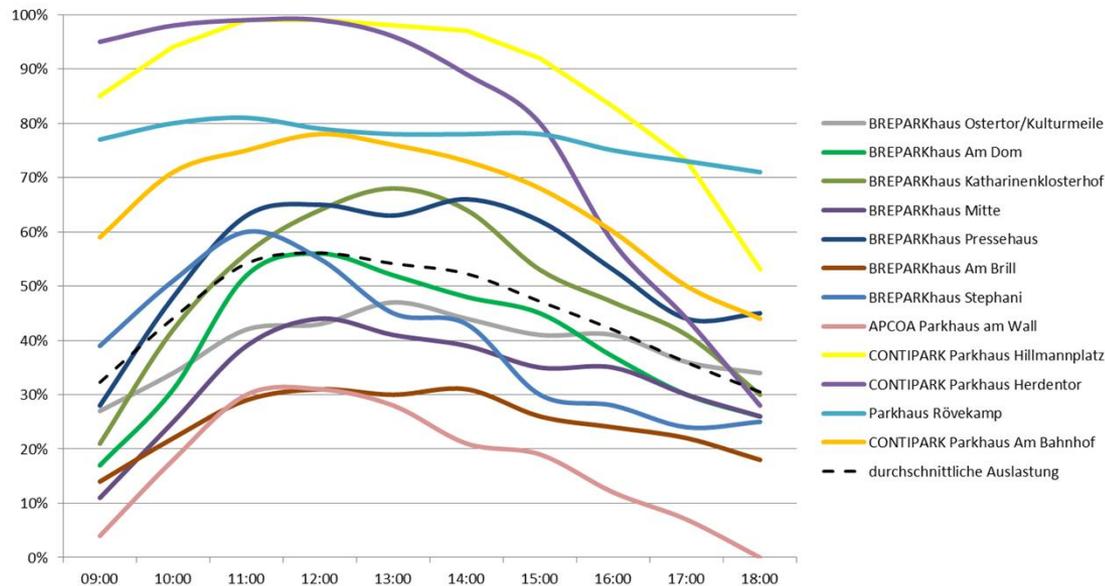
# Parkraumkapazitäten Quartiere und Parkhäuser



# 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*

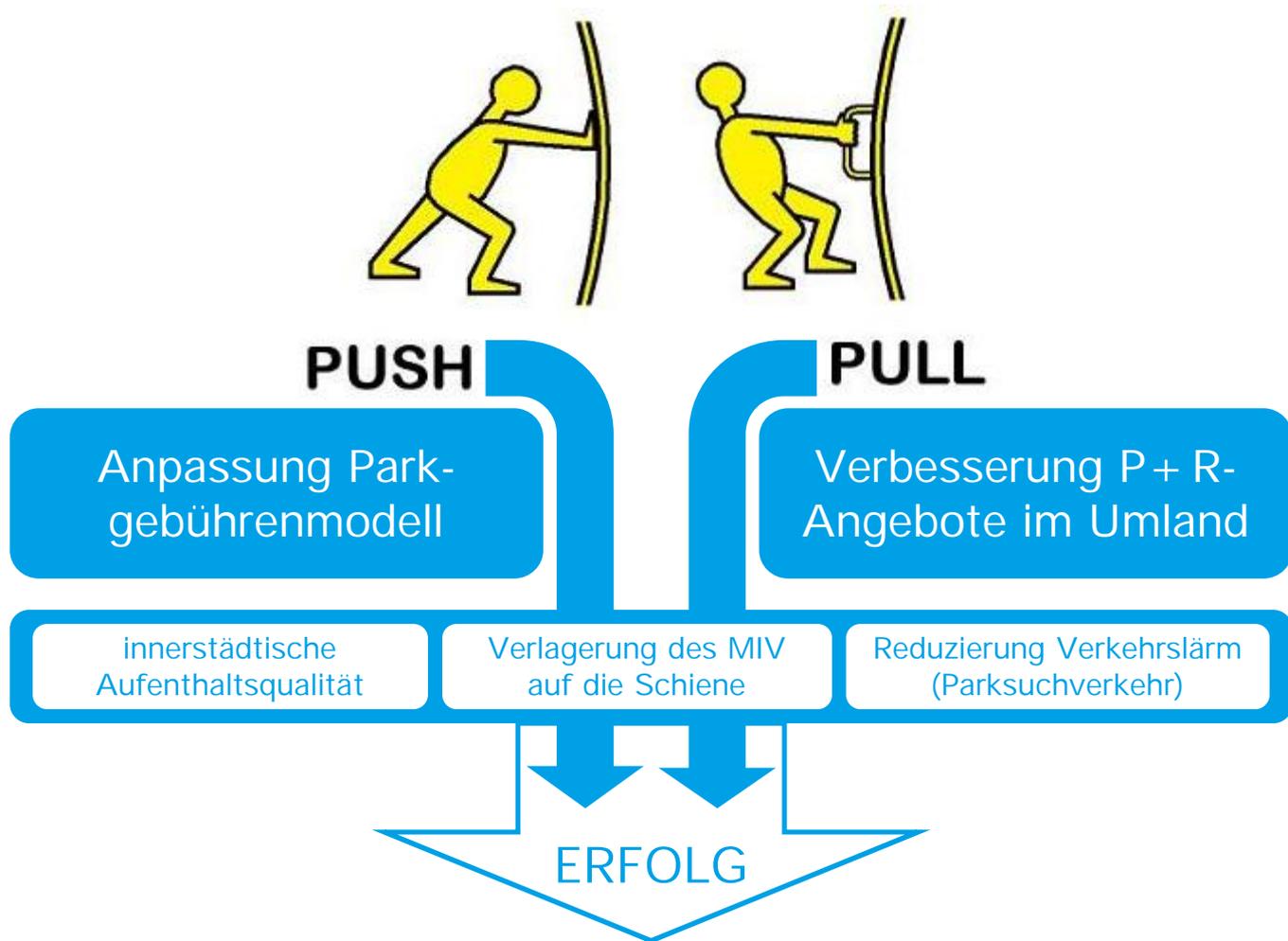
2. Reduzieren von verkehrsbedingtem Lärm

## 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

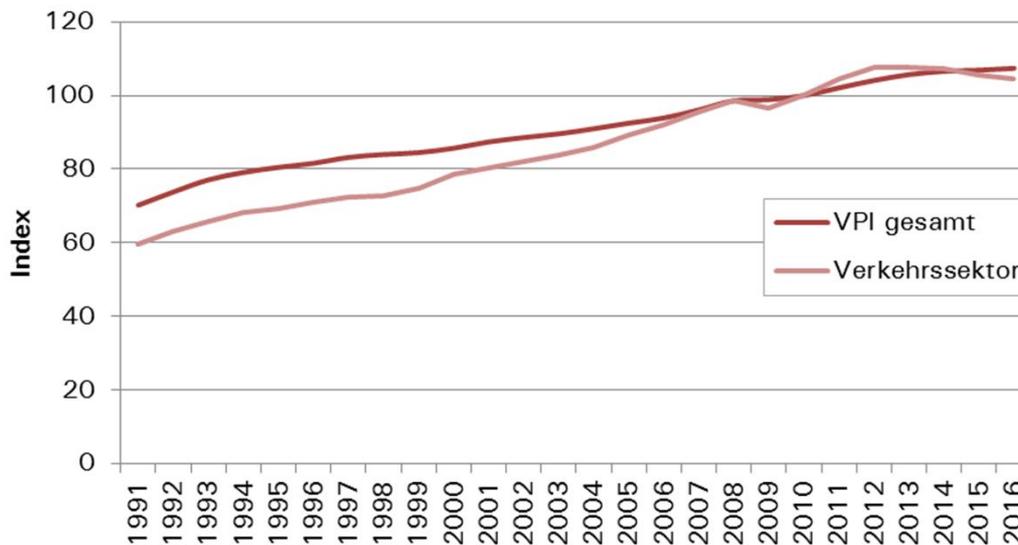
- In vereinzelten Bereichen (aufgrund bestimmter Nutzungen) kann die Einführung von Tagestickets sinnvoll sein
- Das Anbieten dieser Tagestickets ist in allen Einzelfällen zu prüfen
- Folgende Preisstruktur wird für die Tagestickets empfohlen:
  - Tarif I: 6,00 €
  - Tarif II: 3,00 €
  - Tarif III: 4,00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

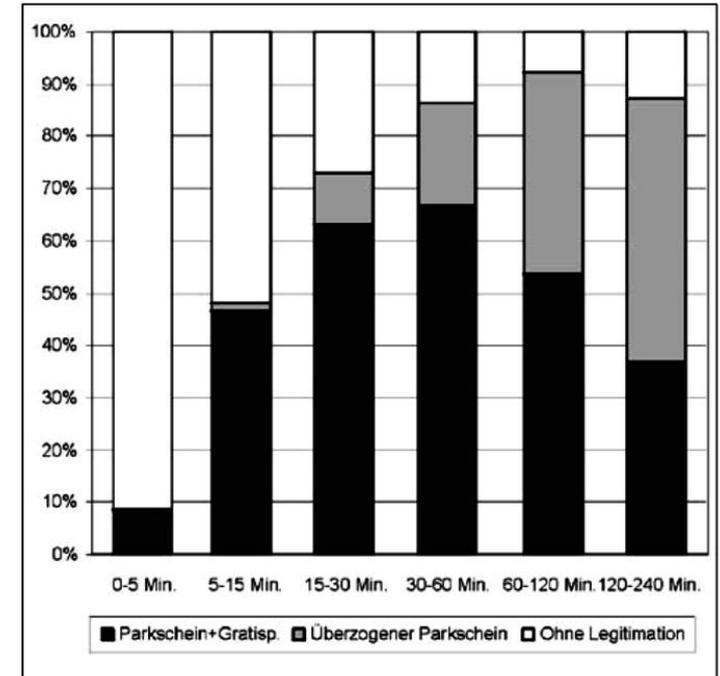


# Maßnahmen

## 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

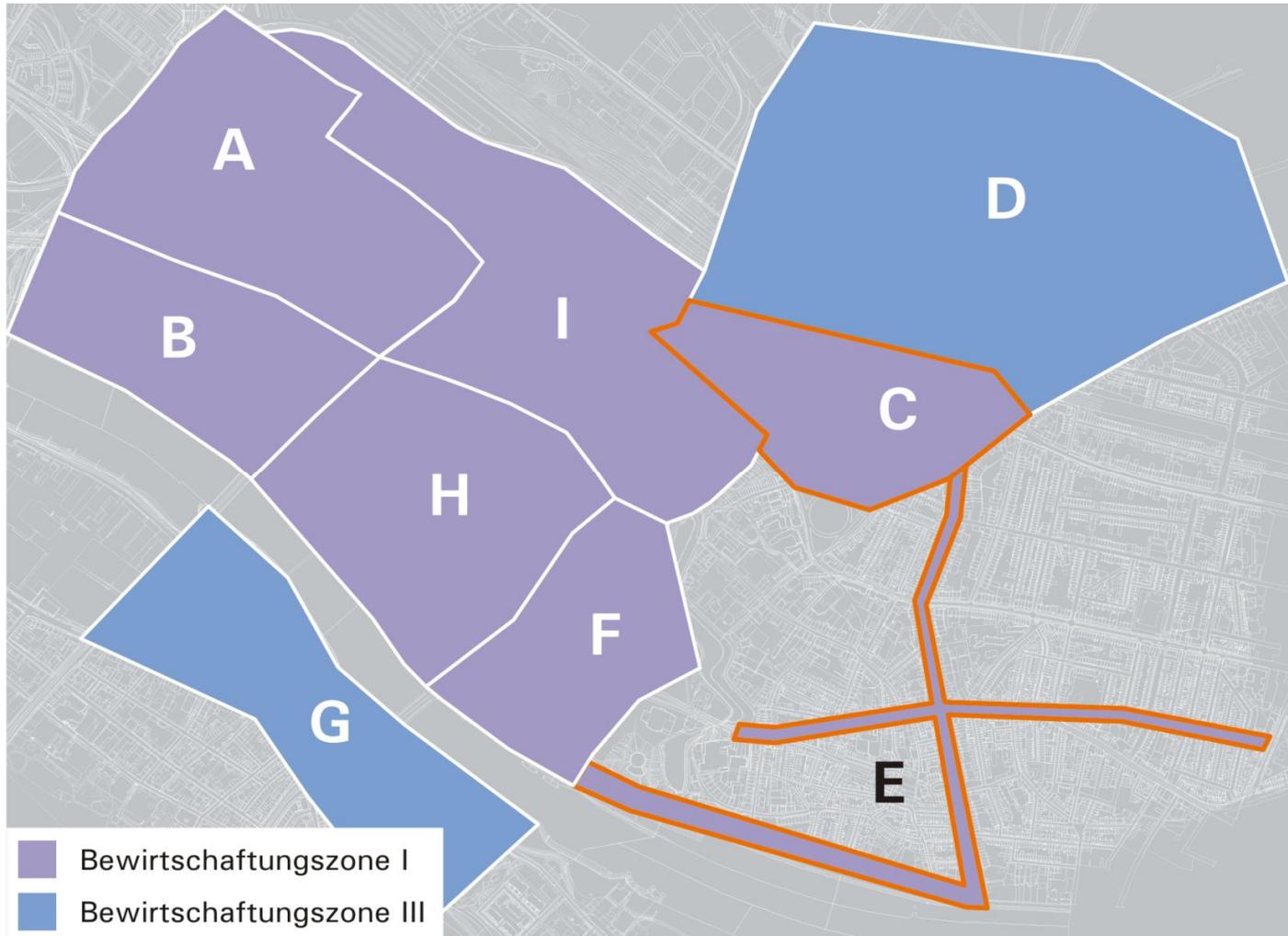
- höhere Wechselfrequenz und Abnahme der Anteile von Parkraumnutzern mit überzogenem Parkschein
- Mehreinnahmepotential von rd. 55.000 €/ Jahr





# Maßnahmen

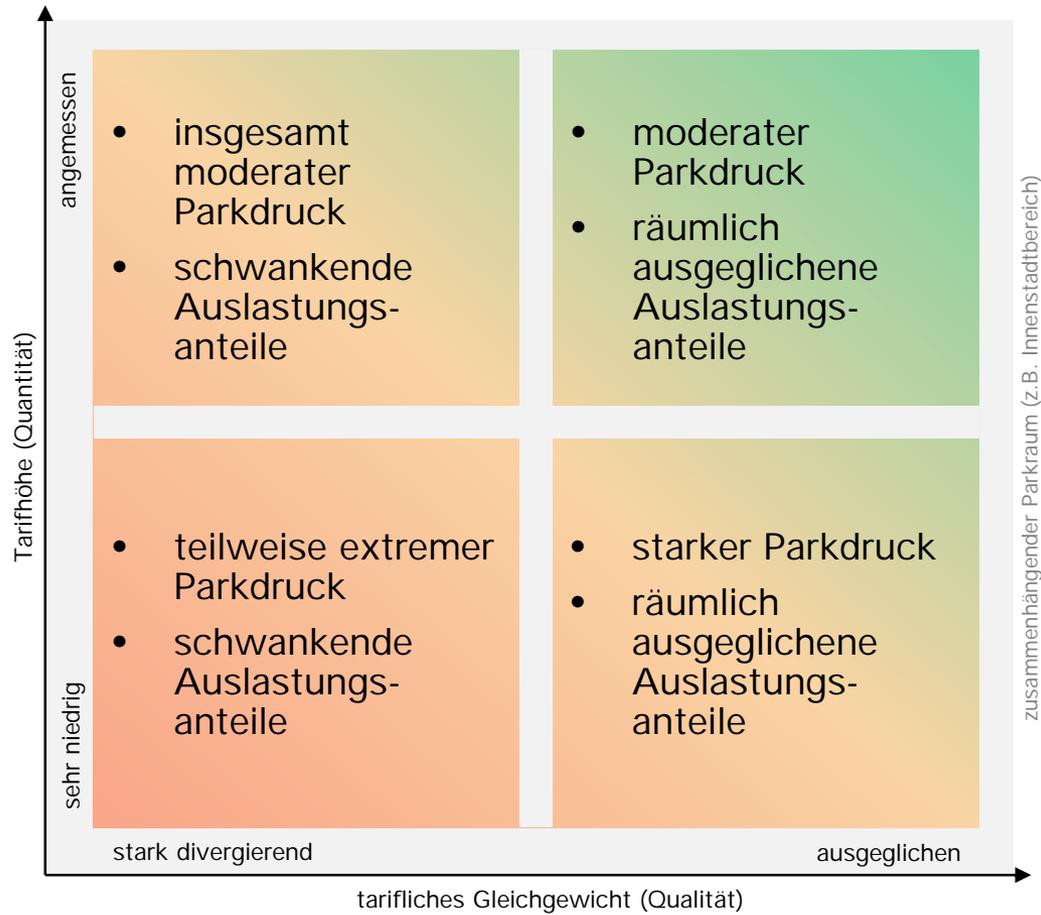
## Erweiterung Zone I





# 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

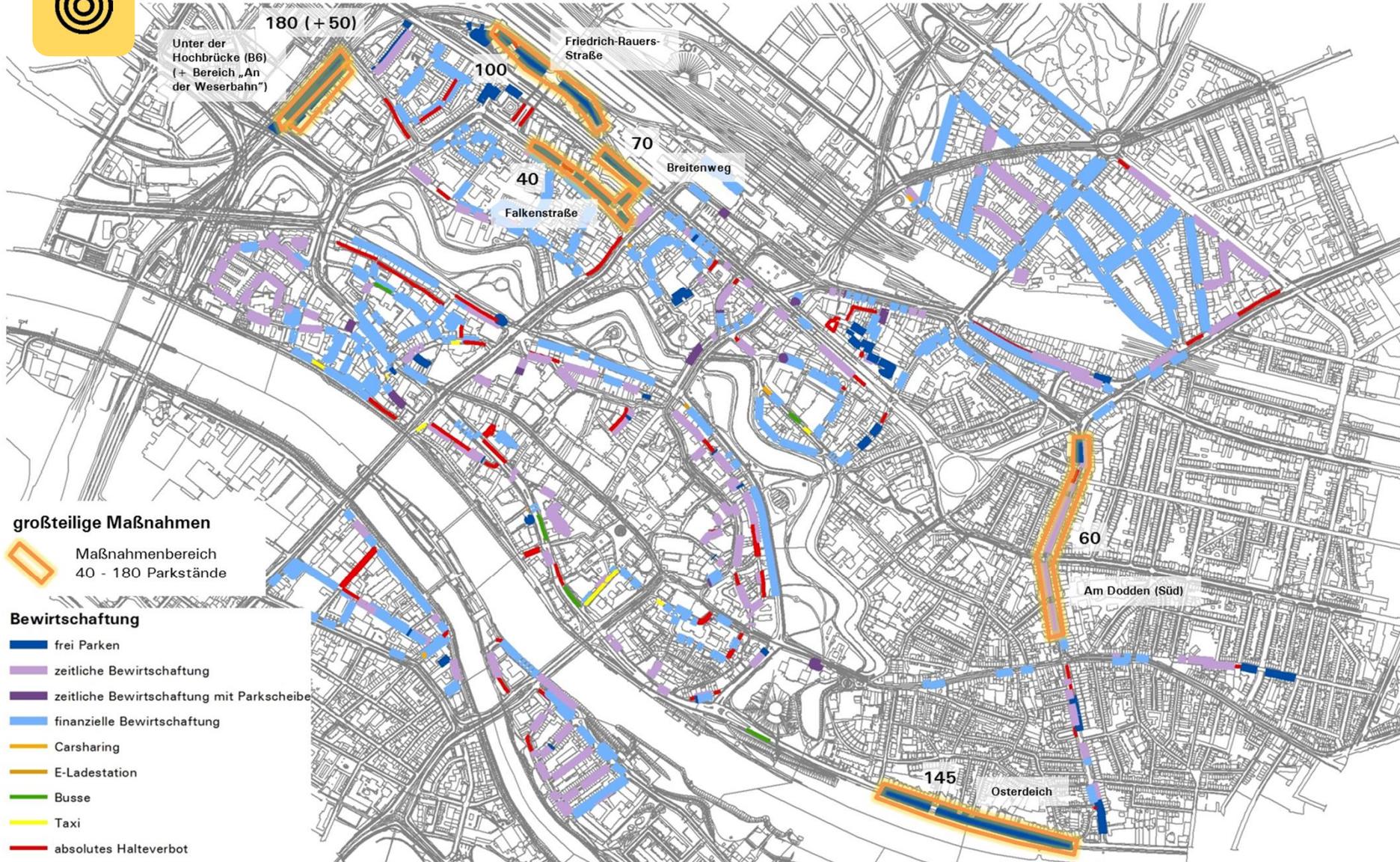
#### 1. Verkehrspolitische Ziele

- 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) (%)
- 

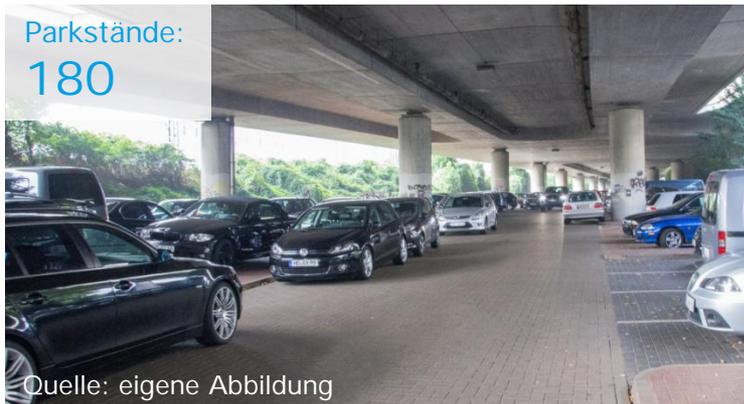
➤ Einnahmepotential / Jahr



# 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

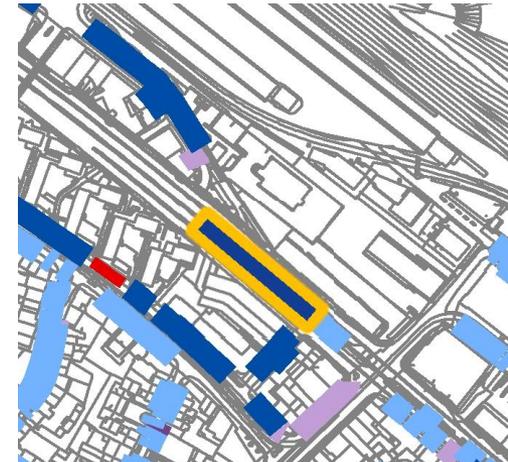




# Maßnahmen

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 €  $\approx$  5 PSA)

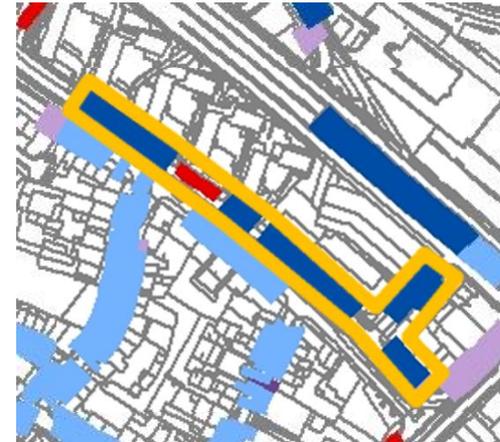




# Maßnahmen

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



## Falkenstr. | 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

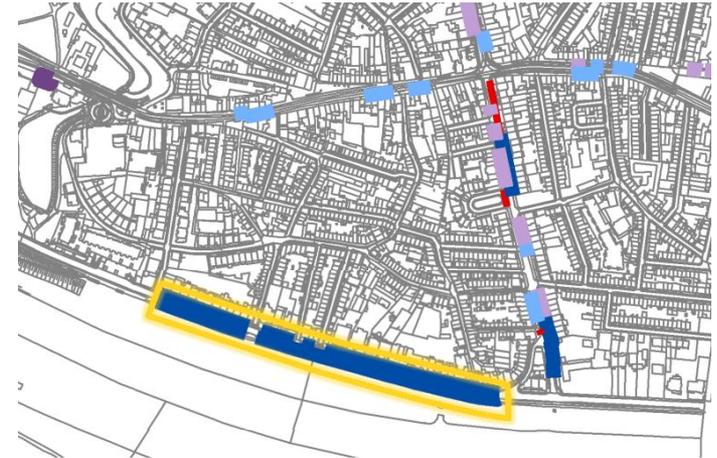




# Maßnahmen

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

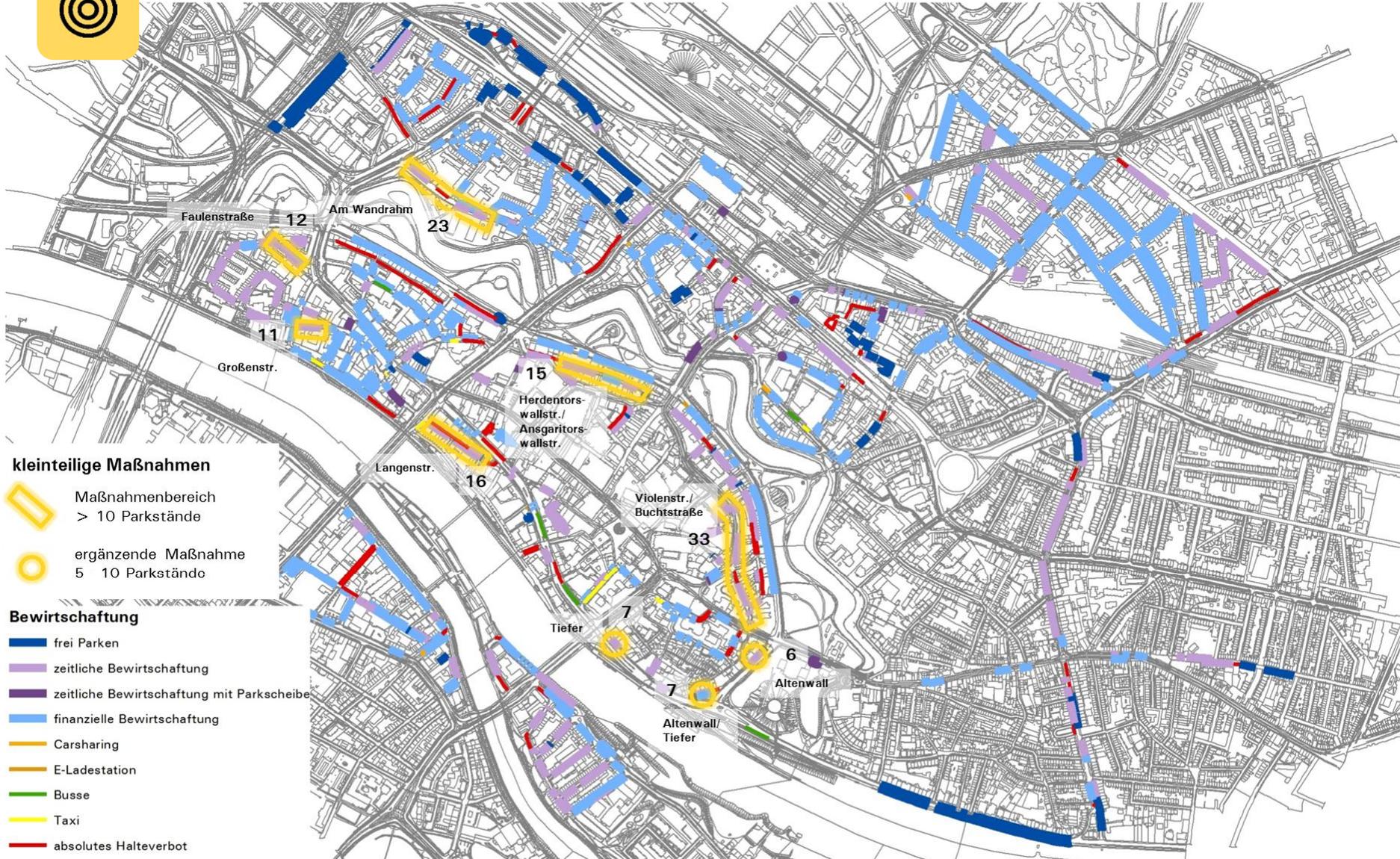
### Konflikte / Verdrängungseffekte

- 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



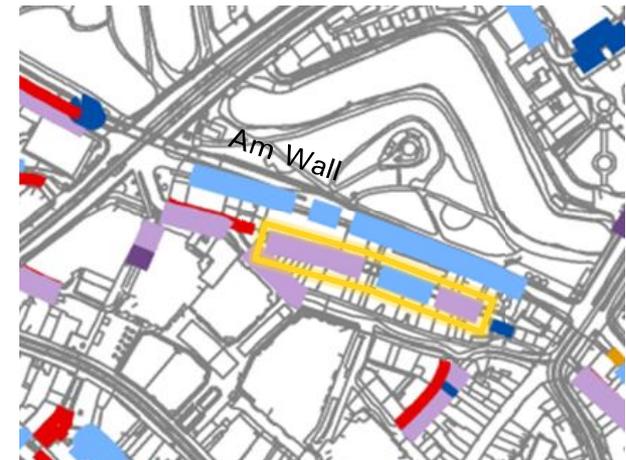




# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | kleinteilig

Bereich Herdentorswallstr./ Ansgaritorswallstr. | Quartier H



## Ist-Zustand

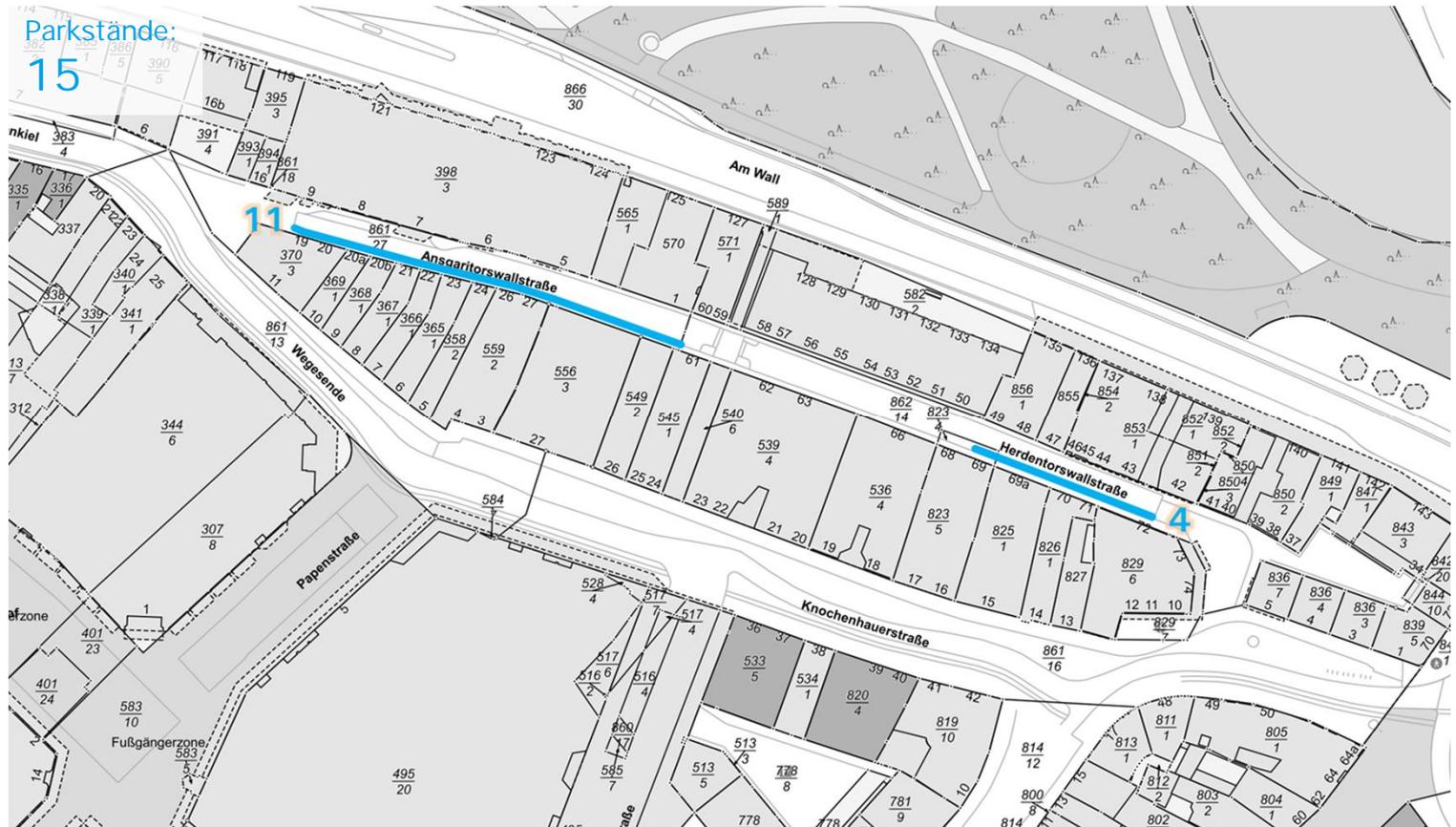
- eingeschränktes Halteverbot (Mo-Fr 08 - 18 Uhr, Sa 08 - 12 Uhr)
- eher geringe Auslastung im westlichen Teil / stärkere Auslastung im östlichen Teil. Bewirtschafteter Bereich sehr stark ausgelastet (Einnahmen von rd. 22.000 € pro Jahr bei 7 Parkständen)



# 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

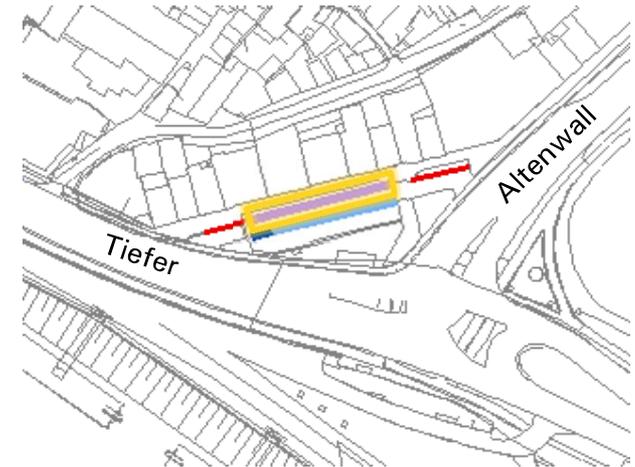




# Maßnahmen

## 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)

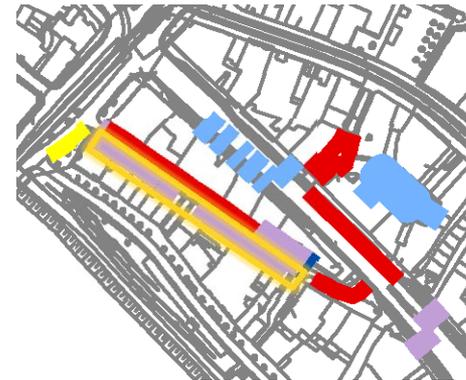




# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | kleinteilig

Bereich Langenstraße | Quartier H



## Ist-Zustand

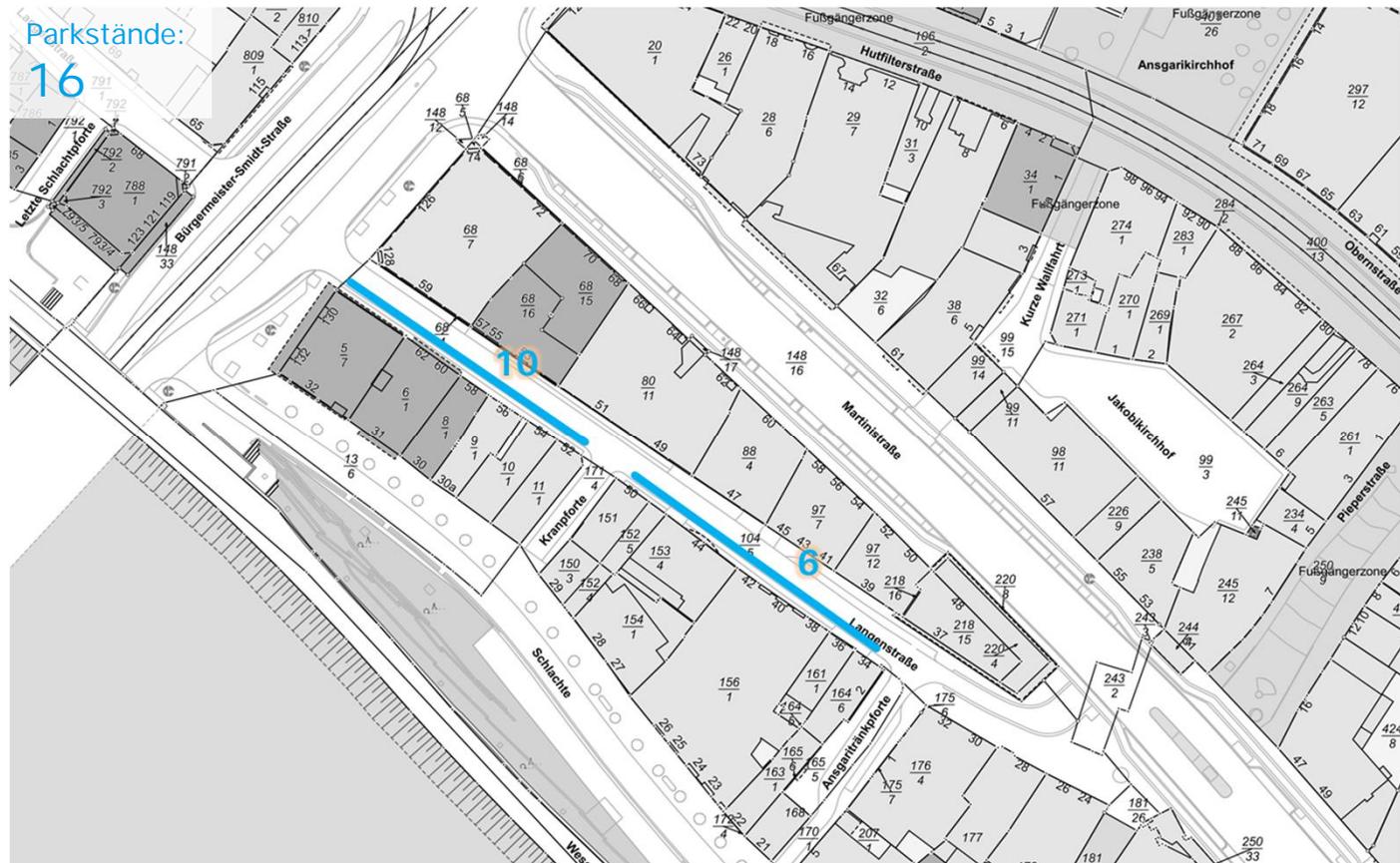
- eingeschränktes Halteverbot (Mo-Fr 08 - 18, Sa 8 – 12 Uhr)
- teilweise rückwärtige Eingänge der gewerblichen Nutzungen für Anlieferungen (Schlachte & Martinistraße)
- Auslastung während eingeschr. Halteverbot sehr gering < 20%  
Auslastung außerhalb eingeschr. Halteverbot sehr hoch > 100%
- fast ausschließlich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



# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | kleinteilig

Bereich Langenstraße | Quartier H





# 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

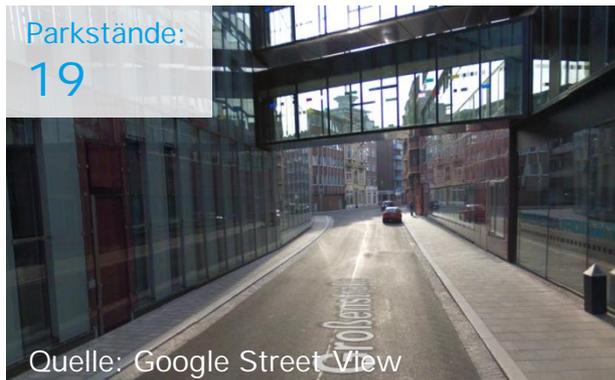




# Maßnahmen

## 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)

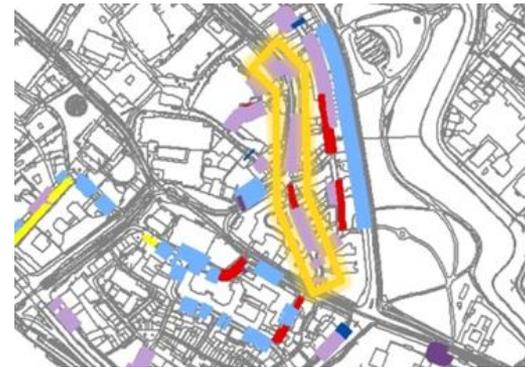




# Maßnahmen

Ausdehnung der Bewirtschaftung | kleinteilig

Bereich Violenstraße/Buchtstraße | Quartier F



## Ist-Zustand

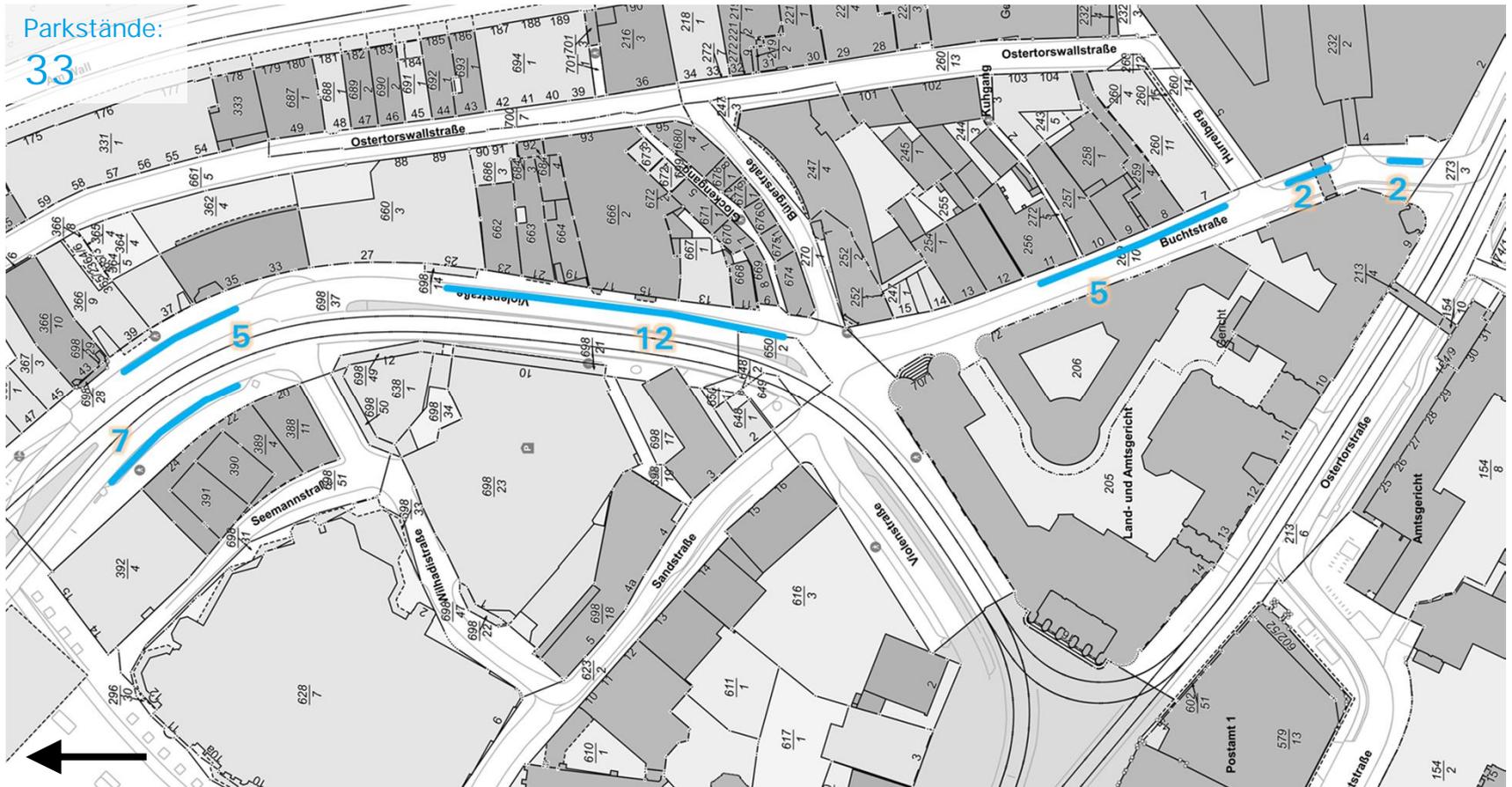
- eingeschränkte Halteverbotszone (teils ganzzzeitig, teils Mo-Fr 8-18 und Sa 8-12)
- vorhandene Nutzungen: insbesondere Einzelhandel
- nachts kaum ausgelastet, moderate Auslastung tagsüber, nach 18 Uhr stark ansteigende Auslastung
- insbesondere Besuch- und Wirtschaftsverkehre



# 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)

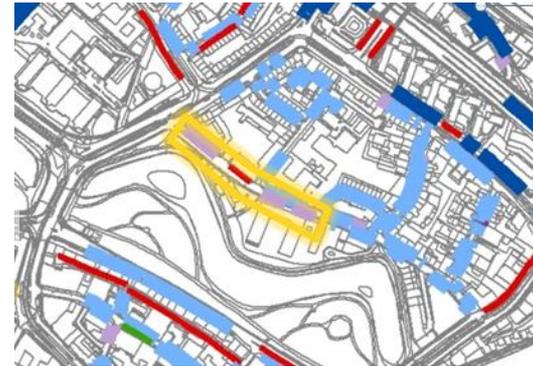




# Maßnahmen

## Ausdehnung der Bewirtschaftung | kleinteilig

### Bereich Am Wandrahm | Quartier A



### Ist-Zustand

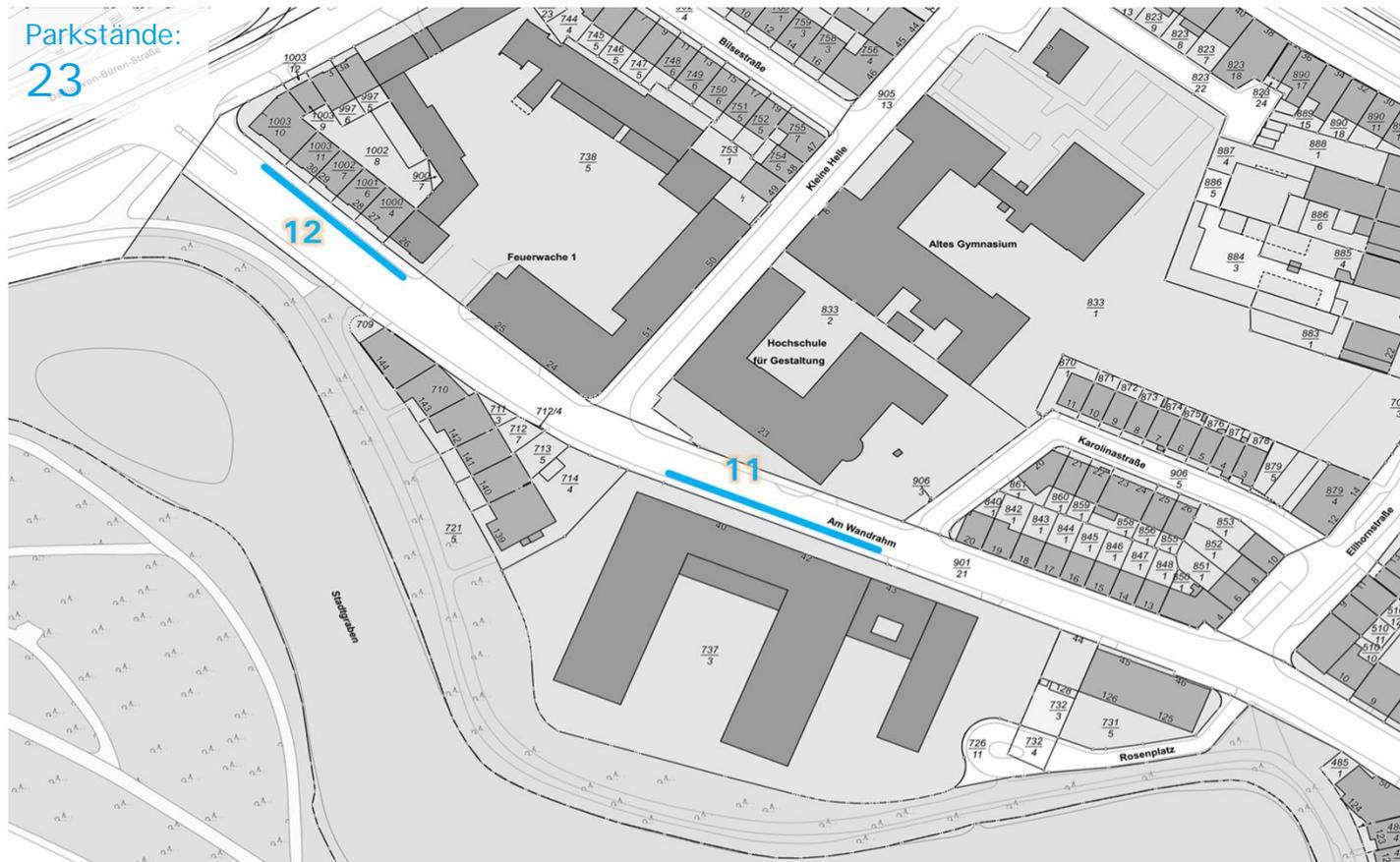
- eingeschränktes Halteverbot (westlicher Bereich Bewohnerparkzone H)
- vorhandene Nutzungen: Wohnen (inkl. Seniorenresidenz)
- westlicher Teil (Bereich Bewohnerparkzone) ganztägig stark ausgelastet, östlicher Teil vor Seniorenresidenz gering ausgelastet
- primär Wohnverkehre, untergeordnet Besucherverkehre



# 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

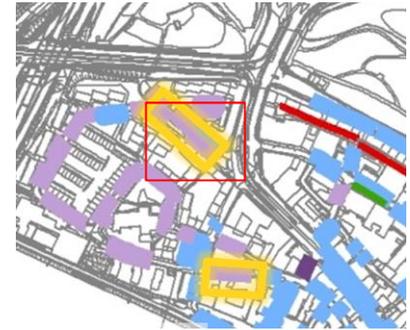




# Maßnahmen

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)

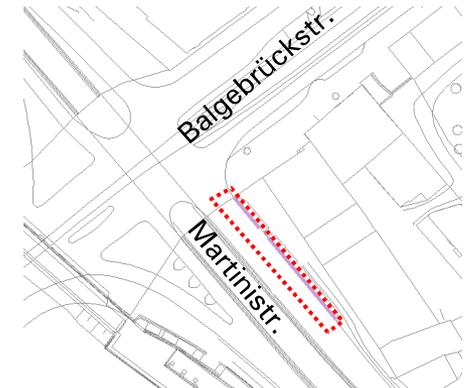
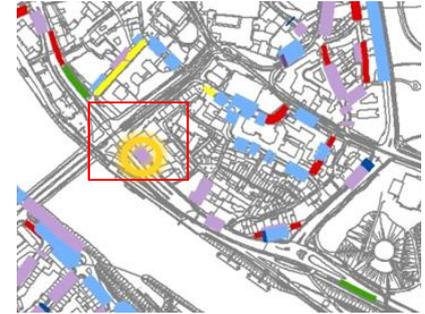




# Maßnahmen

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

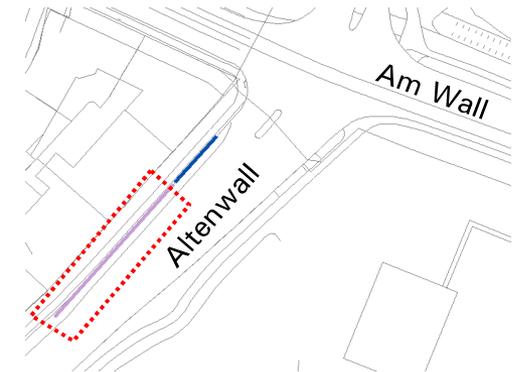
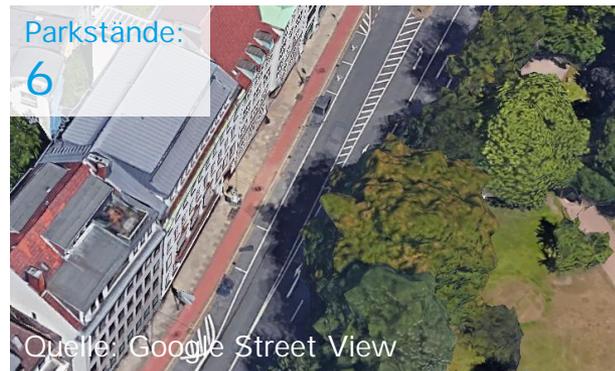




# Maßnahmen

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

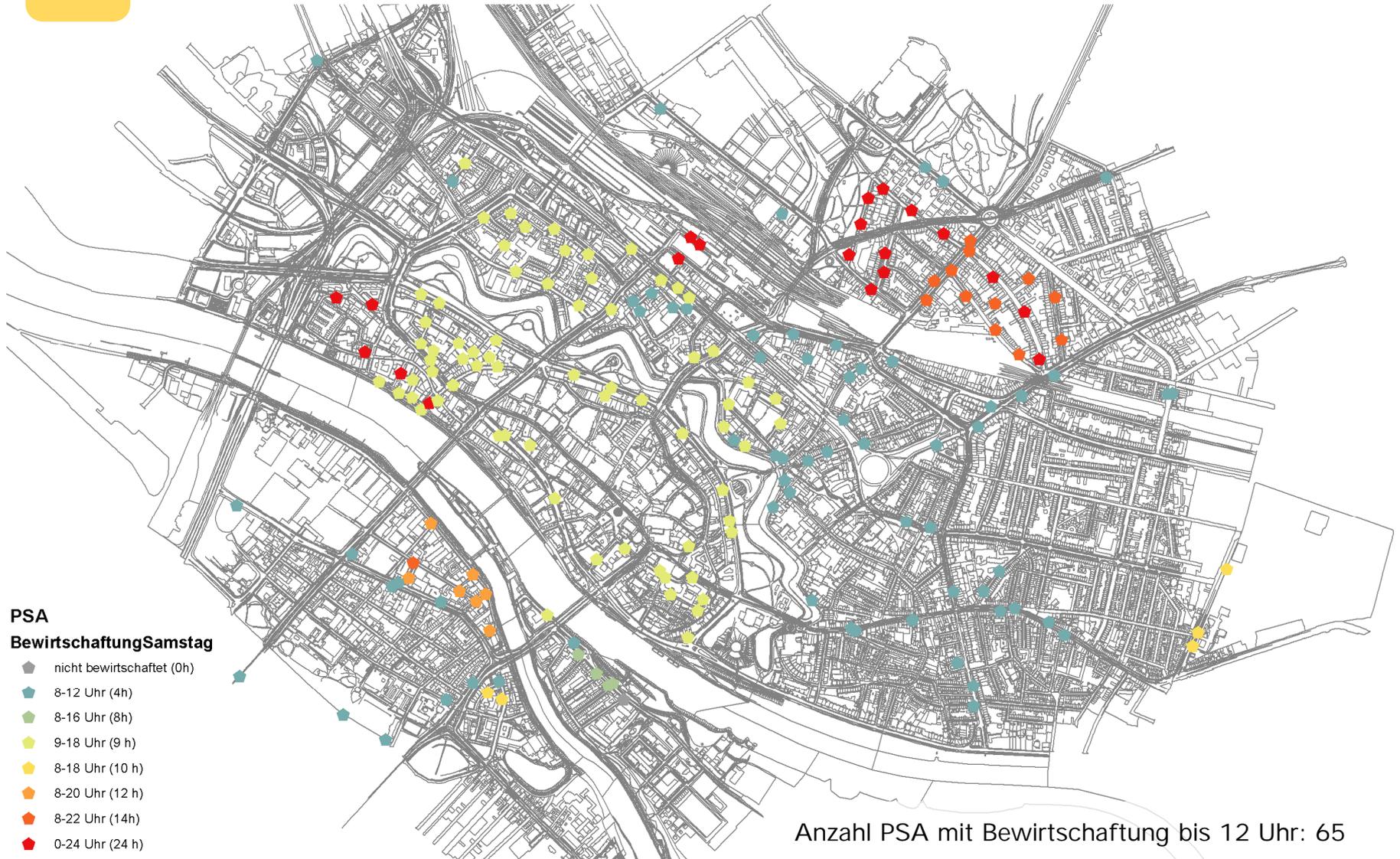
Bestand Bewirtschaftungszeiten (je PSA)

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
7-17																																																																	1	0	1							
8-18																																																																		10	16	26						
8-18																		8-12																														76	156	232																								
8-18																		8-13																														1	0	1																								
8-20																			8-12																														1	0	1																							
8-20																			8-16																															3	1	4																						
9-20																			9-18																															45	23	68																						
8-22																								8-22																																		12	0	12														
8-18																		8-18						8-18										4	13	17																																						
8-20																			8-20						8-20										4	3	7																																					
8-22																								8-22										8-22										1	0	1																												
8-22																			0-24					0-24														0-24										11	3	14																								
0-24																								0-24																								0-24																								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

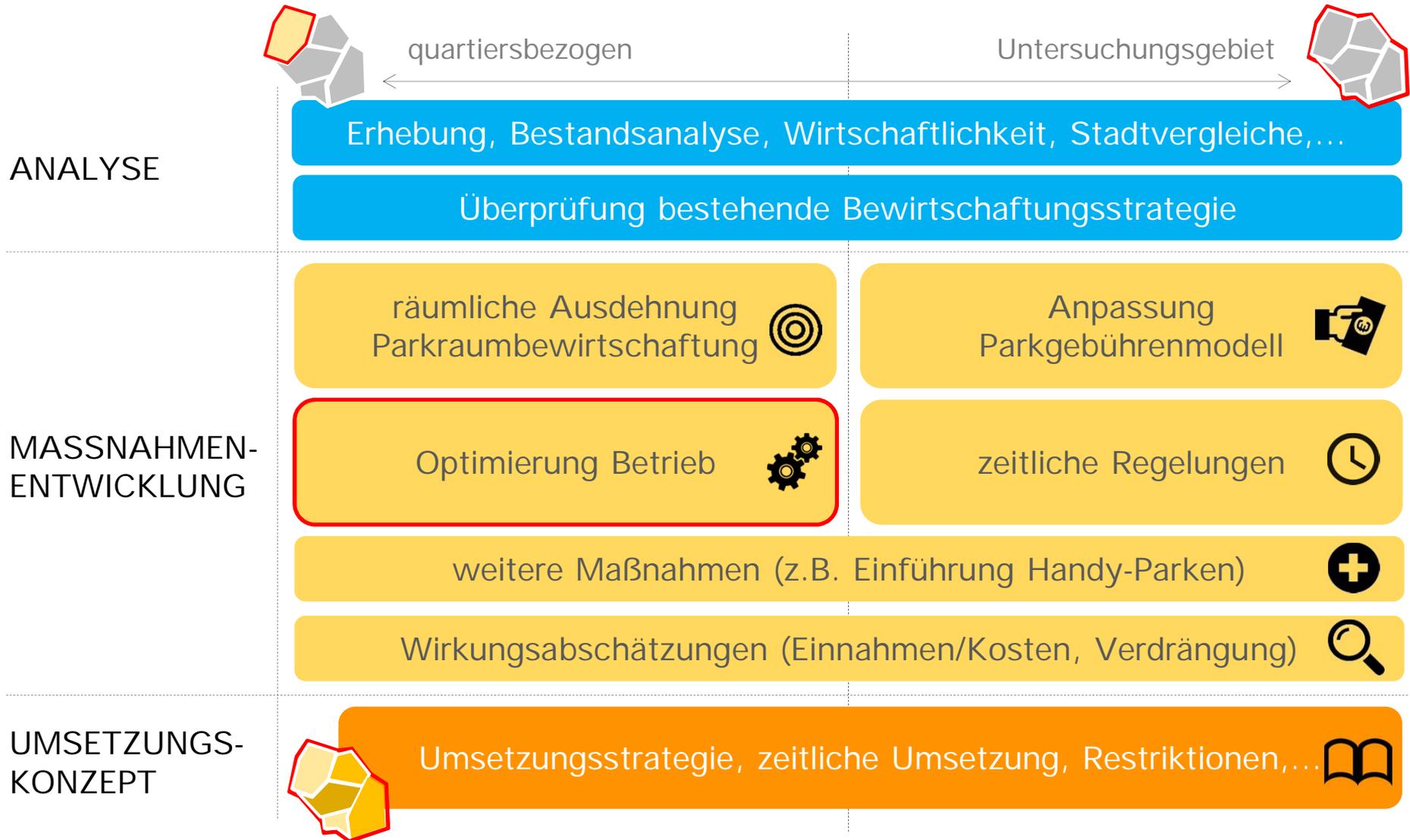
- Verlagerung Parkverkehre in benachbarte Parkhäuser denkbar
- Verdrängung in die Außenbezirke je nach Standort differenziert zu bewerten

### Einnahmepotential

158.000 € / Jahr



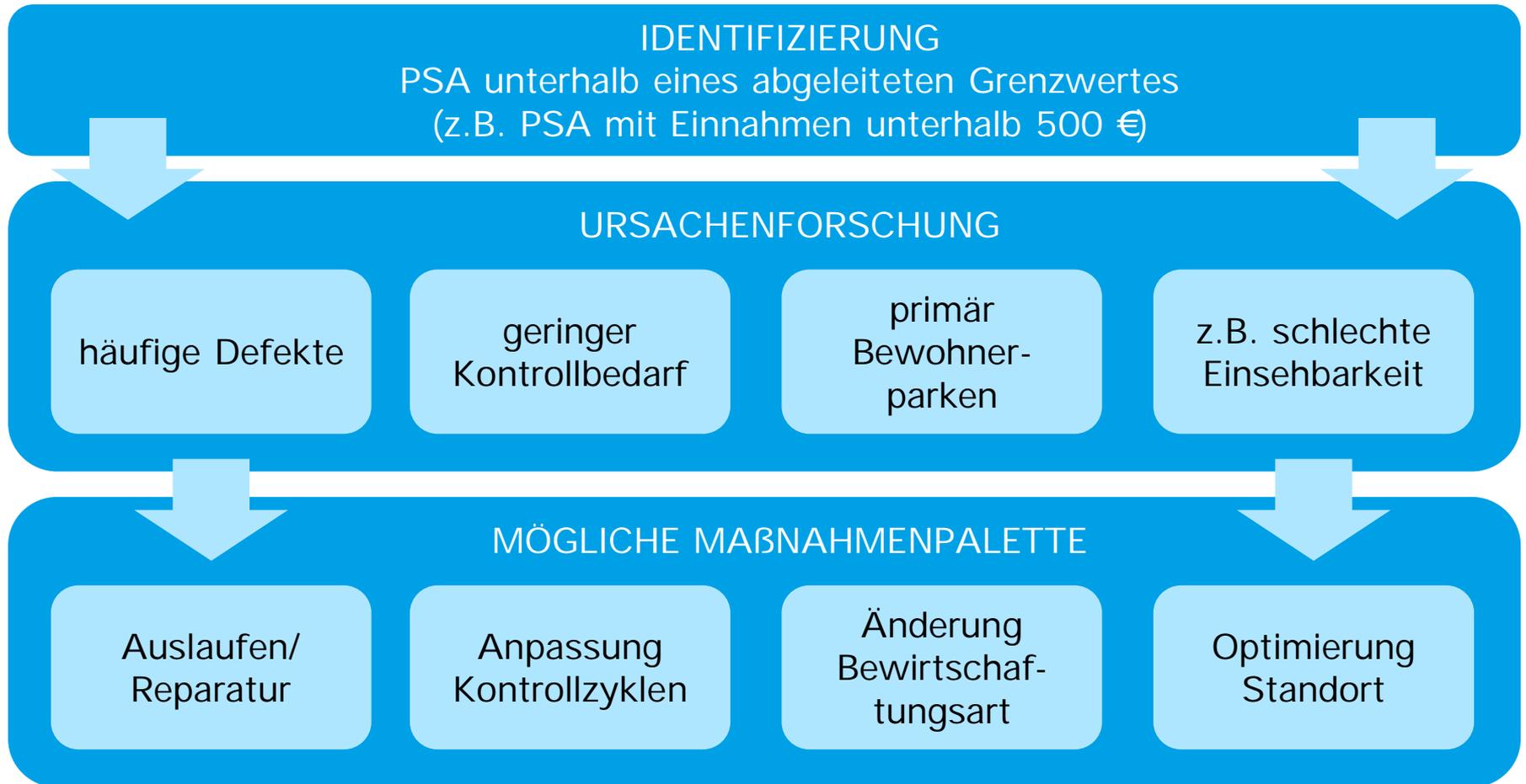
# Maßnahmenentwicklung





# Maßnahmen

## Optimierung des Betriebs

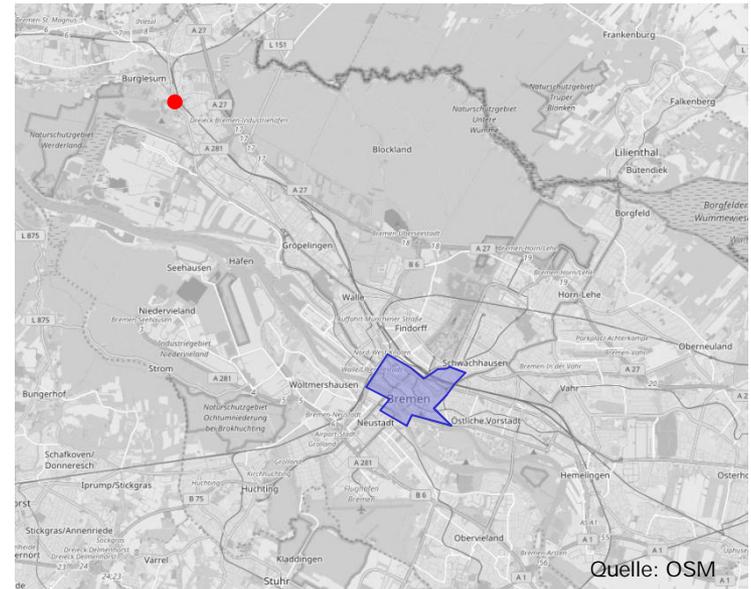




# Maßnahmen

## 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

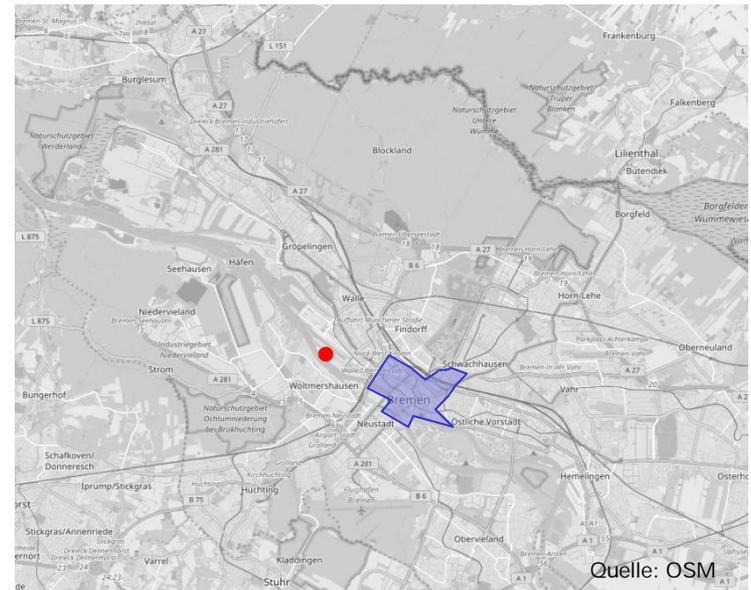
- Prüfung, ob ein Defekt in 2016 vorgelegen hat
- Sofern höhere Einnahmen nur durch aufwendige Kontrollzyklen generiert werden (hier: exponierte Lage), sollte der Parkscheinautomat abgebaut werden
- Prüfung, ob
  - zeitliche Bewirtschaftung mit Parkscheibe oder
  - Frei-Parken-Zone sinnvoll



# 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

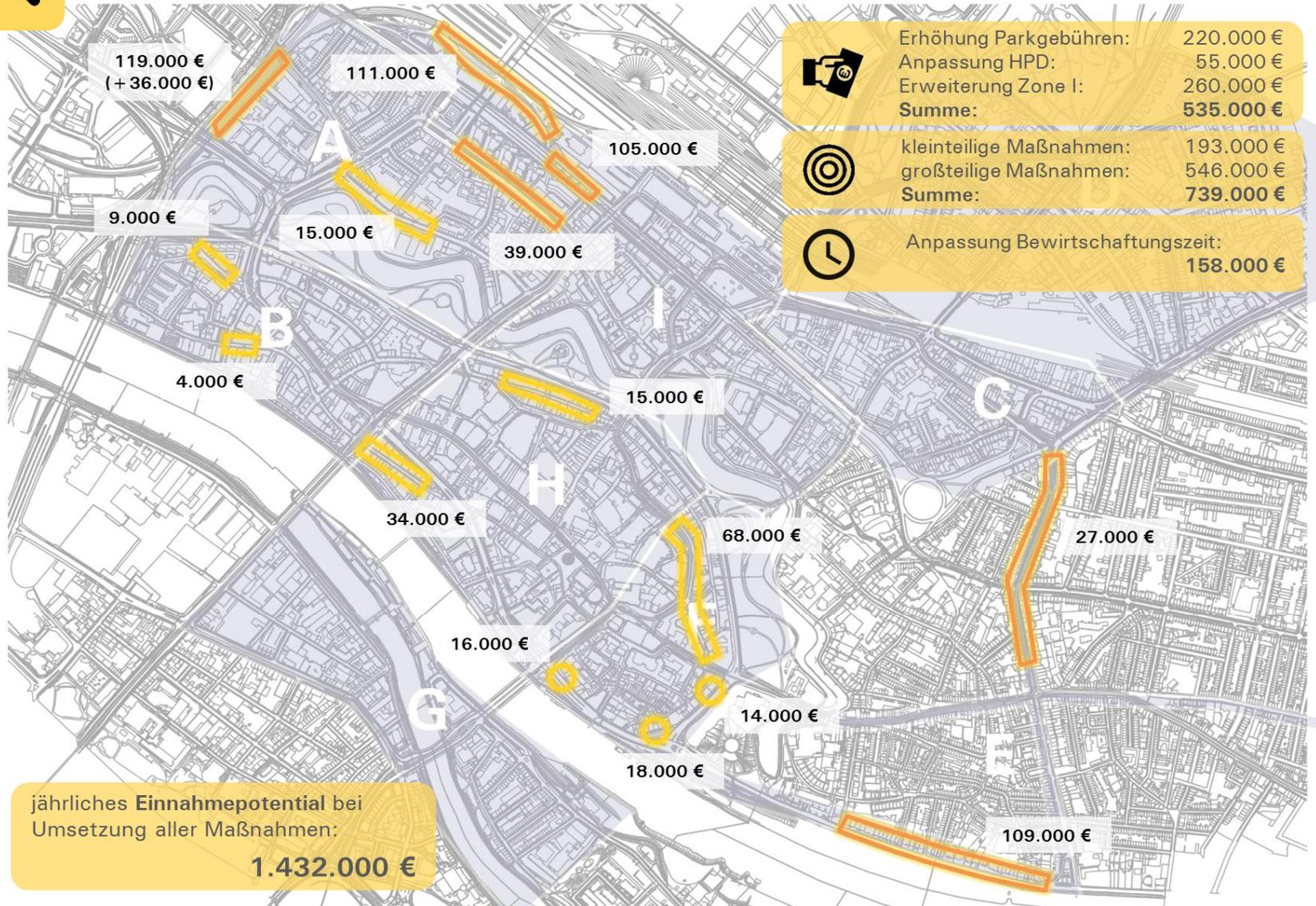
- Verdrängungseffekte sind nicht zu erwarten, da die Schwelle für den Parkverkehr niedriger gesetzt wird
- für das Überwachungspersonal sind zusätzliche Schulungen notwendig

### 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



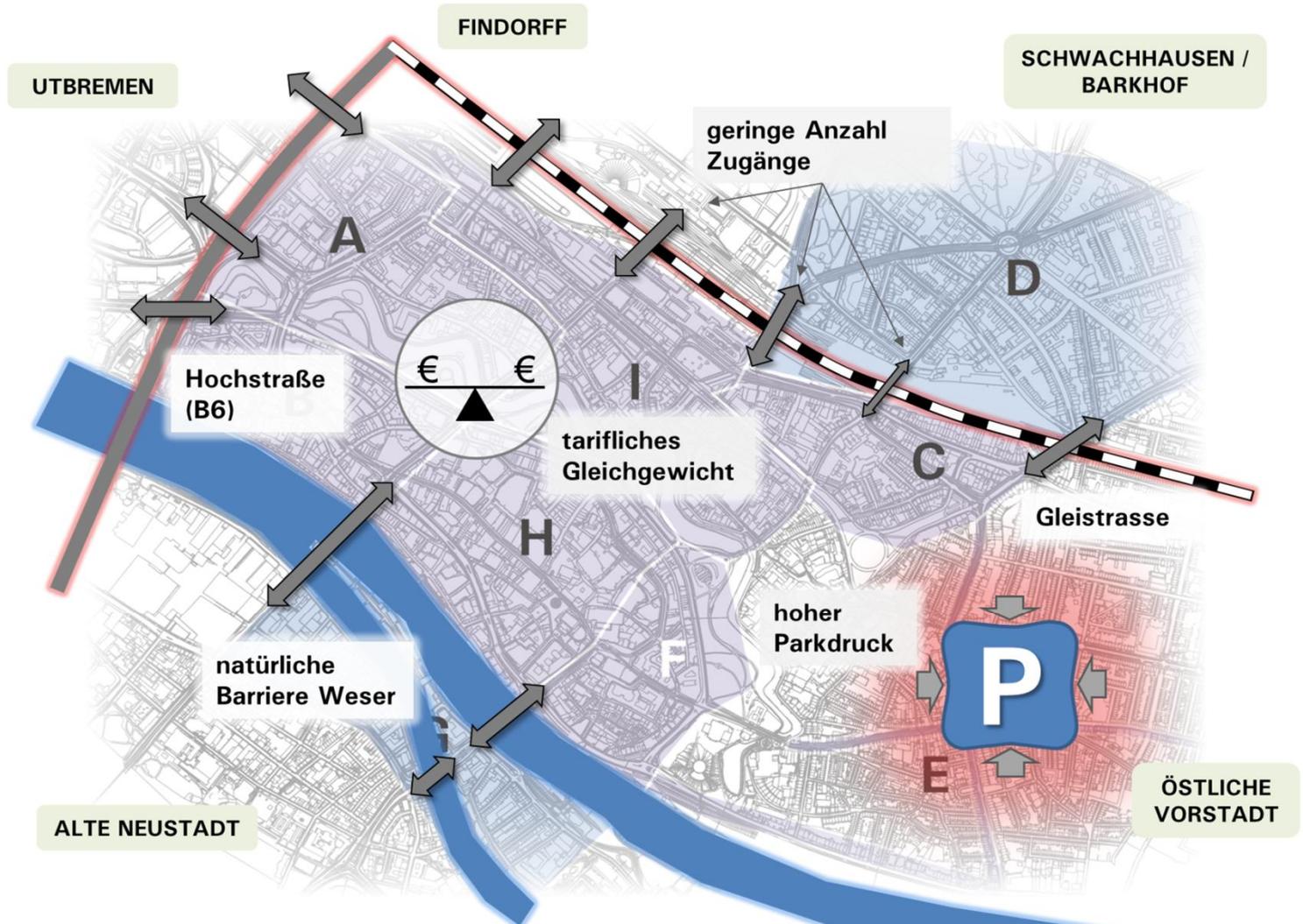
# Maßnahmen | Einnahmen





# 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

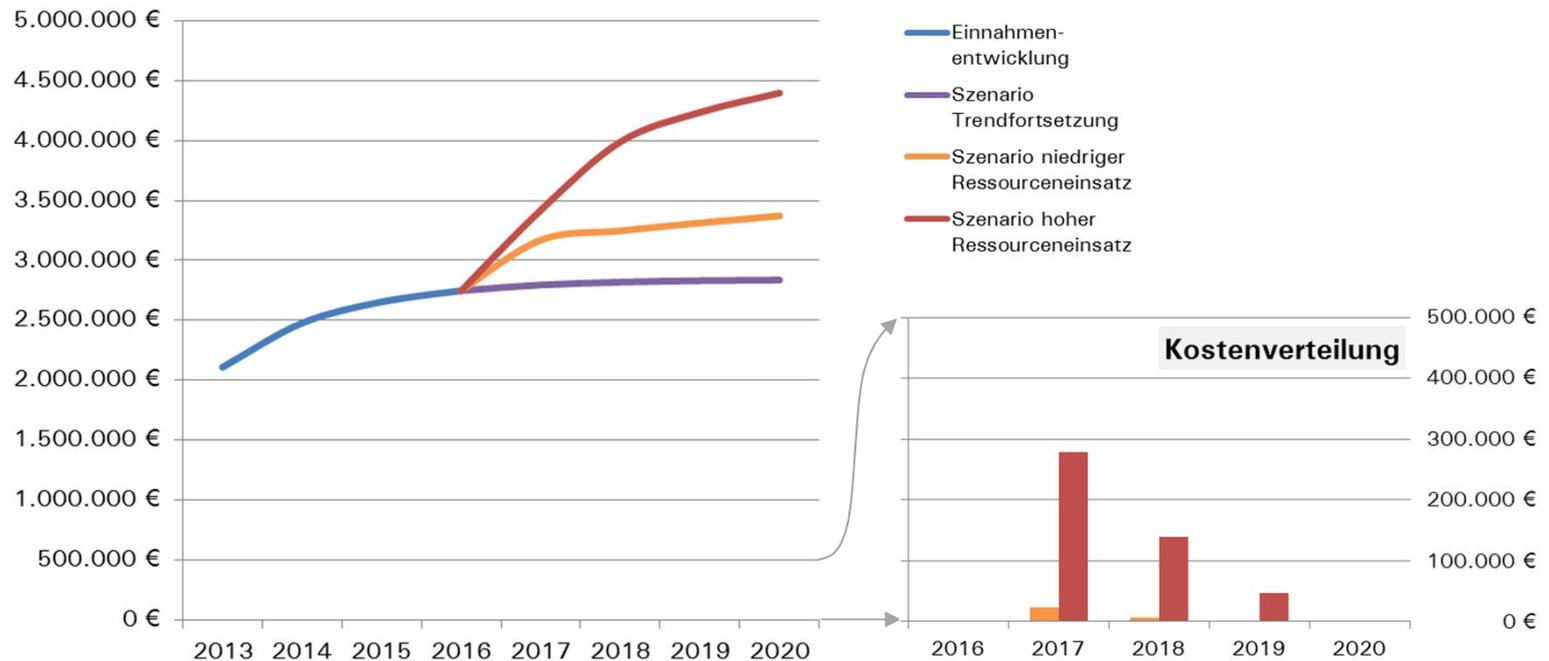
# Maßnahmenentwicklung





# 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

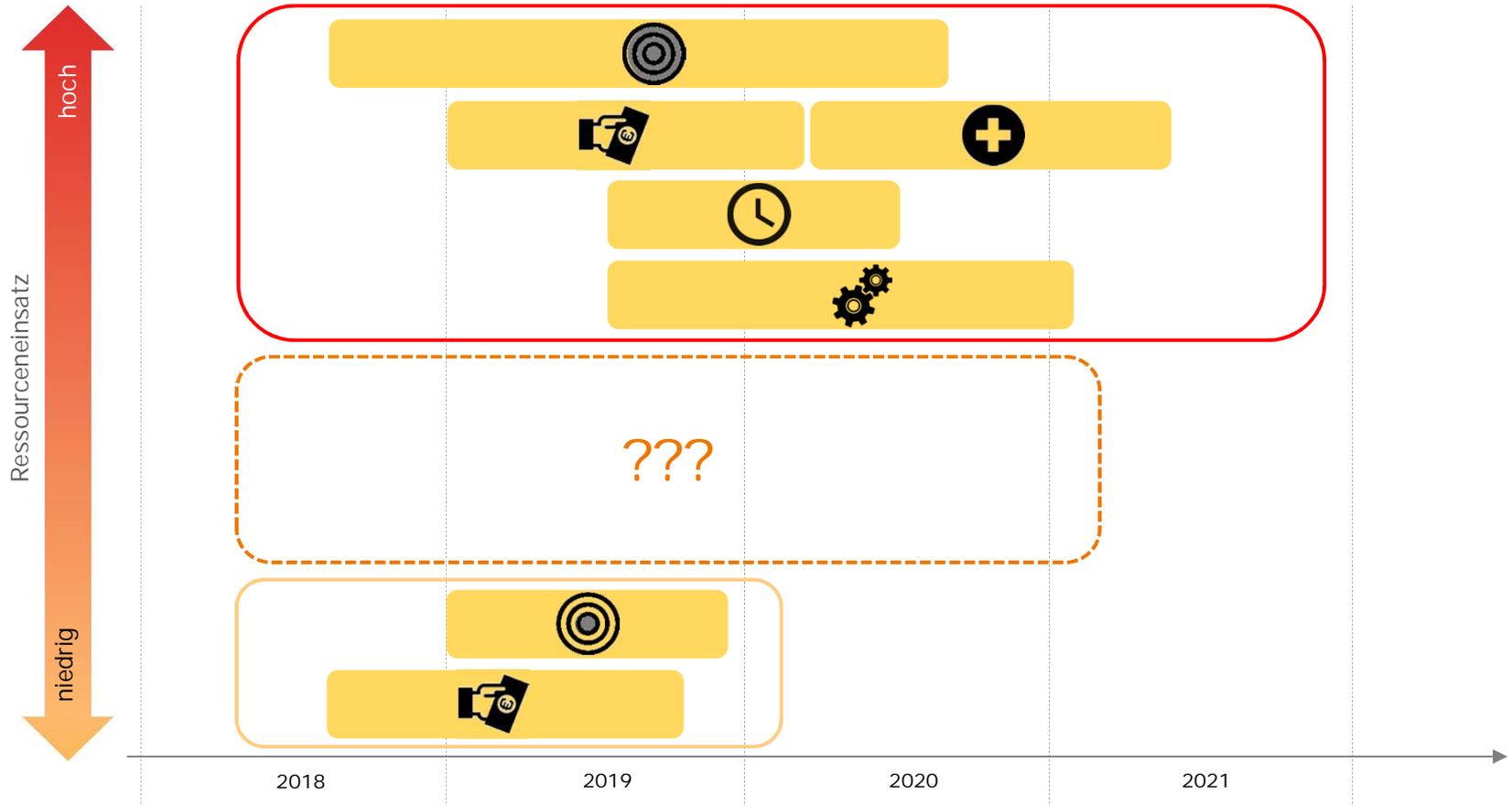
## AGENDA 2020 - Umgang mit steigenden Überschüssen

- 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

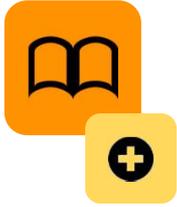
### Inhalte

- 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



Quelle: [www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)

**Spartipp:**  
Nutzen Sie die Parkwertkarte und profitieren Sie von günstigeren Parkkonditionen in der „Tiefgarage Königplatz“, im Parkhaus „Juchhäuser Tor“ oder im Parkhaus „Niederweg“. Die Parkwertkarte für die jeweilige Parkstätte erhalten Sie am dortigen Kassensystem.  
Eine große Mehrwertkarte, die in allen oben genannten Parkstätten gültig ist, erhalten Sie in der Parkersale der Tiefgarage Königplatz.

Folgende Parkwertkarten sind erhältlich:  
• Kaufpreis: 8,00 € | Parkgebühren: 10,00 €  
• Kaufpreis: 12,50 € | Parkgebühren: 15,00 €  
• Kaufpreis: 20,00 € | Parkgebühren: 25,00 €

**Ihr Partner für's Parken!**  
Info-Telefon: 0 52 51 / 88-17 10  
Kundenservice: 0 52 51 / 88-17 00

**ASP**  
Eigentümer der Stadt Paderborn  
ADP - Eigenbetrieb der Stadt Paderborn  
Am Weißen Weg 23 | info@asp.paderborn.de  
33102 Paderborn | www.asp.paderborn.de

**Clever Parken in Paderborn**  
Bei uns finden Sie immer einen freien Parkplatz!

Quelle: [www.paderborn.de](http://www.paderborn.de)



# 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.

## Anlage 4: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

### Anlage zur Vorlage:

Datum 12.07.2021

Stand: 12.07.2021

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

**Ausweitung von Bewohnerparkregelungen und Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung**

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit  betriebswirtschaftlichen  
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung  Barwertberechnung  Kosten-Nutzen-Analyse  
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse  ÖPP/PPP Eignungstest  Sensitivitätsanalyse  Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung : 2021

Betrachtungszeitraum (Jahre): 3,5 Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Keine Erhöhung der Parkgebühren und keine Veränderung der Parkraumbewirtschaftung	3
2	Neukonzipierung Parkraumbewirtschaftung und keine Einstellung von zusätzlichem Personal	2
3	Neukonzipierung Parkraumbewirtschaftung und Einstellung von zusätzlichem Personal	1

### Ergebnis

#### 1. Keine Erhöhung der Parkgebühren und kein Veränderung der Parkraumbewirtschaftung

Es findet keine Umsteuerung des Verkehrs in Richtung Umweltverbund und in die Parkhäuser statt

#### 2. Neukonzipierung Parkraumbewirtschaftung und keine Einstellung von zusätzlichem Personal

Es findet eine temporäre Umsteuerung in sehr geringem Umfang statt. Da der Prozess mit den bestehenden Personalressourcen nicht begleitet und weiterentwickelt werden kann, könnte dieser Effekt nach kurzer Zeit entweder verpuffen und Fehlentwicklungen nicht gegengesteuert werden, ggf. scheitert die Umsetzung, da dies ohne zusätzliches Personal nicht leistbar ist.

#### 3. Neukonzipierung Parkraumbewirtschaftung und Einstellung von zusätzlichem Personal

Mit einer Neukonzipierung der Parkraumbewirtschaftung kann ein gesamter Prozess mit vielen verschiedenen Maßnahmen der Umsteuerung des Verkehrs auf den Umweltverbund zur Entlastung der Stadtteile weiterentwickelt und gesteuert werden, wenn zusätzliches Personal zur Verfügung steht. Fehlentwicklungen könnten früh erkannt und das Parkraumbewirtschaftungskonzept kann entsprechend der verkehrspolitischen Ziele ausgeweitet werden.

Das Ressort empfiehlt die Variante 3 (s. auch weitergehende Erläuterung).

### Weitergehende Erläuterungen

Bremen hat seine verkehrspolitischen Ziele– wie z.B. die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und der sukzessiven Reduzierung des Parkraums insbesondere in der Innenstadt und in den innenstadtnahen Wohnquartieren - im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 festgelegt.

Der vom Senat beschlossene VEP 2025 hatte im Bereich der Parkraumpolitik folgende Ziele festgelegt:

- Mehr Straßenraum und höhere Verkehrssicherheit für Fußgänger durch Reduzierung des illegalen Parkens und Schaffung zusätzlicher Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums für Fußgänger und auch Radfahrer, wobei angestrebt wird, Stellplätze insbesondere in der Innenstadt verstärkt von der Straße in die innerstädtischen Parkhäuser zu verlagern;
- Reduktion des Kfz–Verkehrs sowie Erhöhung des Anteils der Verkehrsträger des Umweltverbundes am Gesamtverkehr („Modal Split“).

Die Abwicklung der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung als Projekt ist erforderlich, um die Ziele zu erreichen. Die Senatorin für Umwelt, Mobilität, Klimaschutz, Stadtentwicklung und Wohnungsbau beauftragte dementsprechend 2017 eine Untersuchung für die Abgrenzung der parkraumbewirtschafteten Gebiete. Die erfolgte Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebiets ist auf Grundlage der vorliegenden Studie aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten insofern nachzuvollziehen, als eine Abgrenzung von Bewirtschaftungsgebieten unter Berücksichtigung absehbarer

## Anlage 4: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

### Anlage zur Vorlage:

Datum 12.07.2021

Verlagerungseffekte vorgenommen wird, und dies zusätzliche Kosten durch nachträgliche Änderungen zu vermeiden.

Dabei stehen bei der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung vor allem die verkehrlichen Lenkungseffekte im Vordergrund.

Weil mit der Parkraumbewirtschaftung einerseits der motorisierte Individualverkehr bereits bei seiner Entstehung gezielt und selektiv beeinflusst wird und andererseits auch ein wichtiger Beitrag zur Aufrechterhaltung der für die Stadt notwendigen Mobilitätsbedürfnisse geleistet werden kann, stellt sie eine wichtige und vordringliche Maßnahme des Bremer Verkehrsentwicklungsplans dar.

Diese Annahme basiert auf den Erfahrungen, die andere Städte mit einer großflächigen Parkraumbewirtschaftung gemacht haben. So führte in Wien die ab 1993 eingeführte großflächige Parkraumbewirtschaftung zu einer Verringerung der Stellplatzauslastung in den bewirtschafteten Bereichen. Darüber hinaus veränderte sich die Verkehrsmittelwahl der Wienerinnen und Wiener in den parkraumbewirtschafteten Bezirken grundsätzlich im Sinne der im Masterplan Verkehr 2003 definierten Ziele. Nachstehend ist die verkehrliche Wirkung der großflächigen Parkraumbewirtschaftung im 1. Wiener Bezirk zusammengefasst (vgl. auch Stadtplanung Wien, Werkstattbericht Nr. 19: Parkraumbewirtschaftung in Wien):

- Rückgang der Stellplatzauslastung auf unter 100%.
- Reduktion des ein- und ausströmenden Verkehrs im gesamten 1. Bezirk um ca. 10% (in der Zeit 6 bis 10 Uhr beim einströmenden Verkehr in den Bereich innerhalb des Wiener Ringes sogar um 15%).
- Einen bedeutenden Rückgang des Parkplatzsuchverkehrs im 1. Bezirk auf ein Drittel.
- Eine starke Reduktion der Pkw-Verkehrsleistung insgesamt im 1. Bezirk (um ca. 20%).
- Keine signifikante zusätzliche Belastung der Parkraumsituation in den Randbereichen zum 1. Bezirk.

Die zentrale Stellgröße für die Erreichung der verkehrsplanerisch-politischen Ziele und der wirtschaftlichen Effizienz einer Parkraumbewirtschaftung in Bremen ist die stete Weiterentwicklung der verschiedenen Instrumente zur Steuerung zahlreicher Einzelmaßnahmen bzgl. des Parkraumbangebots und der Parkraumnachfrage. Nur mit zusätzlichem Personal kann die Chance zur Gestaltung der Verkehrswende genutzt, entsprechende Empfehlungen erarbeitet bzw. umgesetzt werden. Im Rahmen der Erarbeitung des zum Beschluss vorgelegten Handlungskonzepts wurde daher auch ein neues Personalbedarfsschema erstellt, das es Bremen erlaubt, die Stellplatzpolitik proaktiv zur Gestaltung der Verkehrswende zu nutzen, und entsprechende Empfehlungen erarbeitet. Vor diesem Hintergrund wurde wie in der Beschlussvorlage für die Sitzung des Senats am 17. März erläutert ein zusätzlicher Personalmehrbedarf von 3 VZÄs ermittelt.

Dieser Personaleinsatz ist unabdingbar, um die Maßnahmen umzusetzen.

Unter Beachtung der Ausgaben für neue Parkscheinautomaten und diesen 3 VZÄ verbleibt ein Ertrag aus der Parkraumbewirtschaftung, der in Verbindung mit den 3 VZÄ zu einer räumlichen Erweiterung führen soll.

Ohne das zusätzliche Personal können diese Effekte nicht erreicht werden, da eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Verbindung mit der Einrichtung von Bewohnerparken dann nicht umgesetzt werden kann.

## Anlage 4: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

### Anlage zur Vorlage:

Datum 12.07.2021

#### Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

Ende 2023

#### Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Kennzahl
1	Einstellung des Personals bis 3/2021	3 Stellen
2	Erreichung der Zielzahl Personenkilometer BSAG (durch Umstieg auf den ÖPNV) in Mio.	550 (525 + 5 % Steigerung gegenüber 2019)
3	Erreichung der Zielzahl im Radverkehr (durch Umstieg auf das Rad, Zielzahl RadfahrerInnen von/zur Innenstadt in Mio.) Referenzzählstelle: Wilhelm-Kaisen-Brücke (Ost und West) als zur Innenstadt nächstgelegene Zählstelle	3,742 (Zunahme um 1 % gegenüber 2019 = 3,705)
4	Erarbeitung eines Konzeptes zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung inkl. Bewohnerparken	Beschlussvorlage bis Frühjahr 2021

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 6 zu § 44 LHO:  die Schwellenwerte werden nicht überschritten /  
 die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

#### Ausführliche Begründung