

Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 24. November 2016

Innenstadtparken: Wo geht was?

Die Bremer Innenstadt ist zentraler Einzelhandelsstandort und zugleich attraktiver Erlebnis-, Arbeits- und Wohnort. Zudem ist sie wichtiger Knotenpunkt für den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Individualverkehr.

Um die Potenziale der Innenstadt besser auszuschöpfen und ihre städtebauliche Qualität weiter zu steigern, werden derzeit diverse Maßnahmen diskutiert und geprüft – u. a. innerstädtische Parkhäuser umzunutzen oder abzureißen. Zwingend sicherzustellen ist dabei eine leistungsfähige verkehrliche Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer. Idealerweise gelingt in diesem Zusammenhang auch die sinnvolle und längst überfällige Verzahnung innerstädtischer Quartiere.

Nach dem Scheitern der Tiefgaragenpläne unter dem Wall, wodurch das zentrale Innenstadtparken an den Rand hätte verlagert werden können, stellt sich erneut die Frage, wie das Stellplatzangebot anzupassen ist, um innerstädtische Attraktivierung und Erreichbarkeit zugleich sicherzustellen.

Dabei ist unter Zugrundelegung der aktuellen innerstädtischen Parksituation um den zentralen Stadtkern und Betrachtung der Parkhäuser Am Bahnhof, Am Brill, Am Wall, Herdentor, Hillmannplatz, Katharinenklosterhof, Mitte, Ostertor, Pressehaus, Musicaltheater, Stephani und Violenstraße zu prüfen, wo überhaupt welche Parkkapazitäten benötigt werden und welche verkehrlichen und wirtschaftlichen Veränderungen der Parkraumbewirtschaftung sinnvoll sind.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt nach Nutzung und Verkehrszweck (Berufs-, Kunden- und Lieferverkehr) in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?
2. Wie viele Stellplätze gibt es jeweils auf Parkplätzen im zentralen Innenstadtkern und in den oben genannten Parkhäusern?
3. Wie viele Stellplätze sind in welchem Bereich jeweils durch Anwohnerparker belegt?
4. Wo gibt es in zentraler Innenstadtlage jeweils wie viele Behindertenstellplätze? Wie viele Behindertenparkplätze stehen in den oben genannten Parkhäusern jeweils zur Verfügung?
5. Wie viele Kurzzeitparkplätze, die über Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden, gibt es jeweils an welchen Standorten?
6. Welche Aufnahmekapazität haben die oben genannten innerstädtischen Parkhäuser jeweils?
 - a) Wie viele Stellplätze sind dort jeweils durch Dauerparker belegt?
 - b) Wie viele Frauenparkplätze stehen in den einzelnen Parkhäusern jeweils zur Verfügung?
 - c) Wie viele extra große Parkplätze gibt es in den Parkhäusern jeweils?
7. Wie hat sich die Auslastung der oben genannten Parkhäuser in den vergangenen fünf Jahren jeweils prozentual entwickelt?

8. Wie stellt sich die prozentuale Auslastung der oben genannten Parkhäuser für die vergangenen zwölf Monate jeweils einzeln im Tagesverlauf – differenziert nach Normalwerktagen (montags bis freitags) sowie Samstagen – dar?
9. Wie ist die durchschnittliche Parkdauer in den oben genannten Parkhäusern jeweils?
10. Wie bewertet der Senat das Angebot an zur Verfügung stehendem Parkraum und die Nachfragesituation?
11. Inwiefern und mit welchem Ergebnis findet ein Vergleich des Parkraumangebots und -managements mit Referenzstädten statt?
12. Wie bewertet der Senat den Zustand und – mit Blick auf das Sicherheitsempfinden – auch das Erscheinungsbild der oben genannten Parkhäuser?
13. Welche Entwicklungs- und Optimierungspotenziale sieht der Senat bei der Auslastung und Bewirtschaftung des Parkraums sowie bei der Schaffung neuer Stellplatzangebote in fußläufiger Entfernung zur Kerninnenstadt?
14. Wie bewertet der Senat die Gebührenstruktur für die Nutzung des Parkraums? Sind Maßnahmen zur Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit, wie beispielsweise Möglichkeiten der Bezahlung des Parktickets per Smartphone, angedacht?
15. Wie bewertet der Senat die Einführung einer „Brötchentaste“ auch im Innenstadtbereich, die ein kostenloses 15-minütiges Parken erlaubt?
16. Wie viele Stromtankstellen und Carsharing-Plätze gibt es in zentraler Innenstadtlage, und inwiefern ist geplant, das Angebot um welche weiteren Kapazitäten auszubauen?

Rainer W. Buchholz, Dr. Magnus Buhlert,
Lencke Steiner und Fraktion der FDP

D a z u

Antwort des Senats vom 10. Januar 2017

1. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt nach Nutzung und Verkehrszweck (Berufs-, Kunden- und Lieferverkehr) in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?

Aussagen zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens in der Innenstadt, differenziert nach Nutzung und Verkehrszweck in den vergangenen fünf Jahren, liegen nicht vor. Mithilfe des Verkehrsmodells Bremen ist es jedoch grundsätzlich möglich, diese Veränderung im Verkehrsaufkommen, unterschieden nach den entsprechenden Wegezwecken, zu ermitteln. Der Analysefall des Verkehrsmodells aus dem Jahr 2010 wird derzeit auf das Jahr 2015 fortgeschrieben. Nach Abschluss der Fortschreibung ist dann ein entsprechender Vergleich des Verkehrsaufkommens für die beiden betrachteten Jahre möglich.

Grundsätzlich hat sich das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt in den letzten fünf Jahren nicht wesentlich verändert. Der durch die Bremerinnen und Bremer bedingte Verkehr ist mit 3,5 Wegen je Person und Tag konstant geblieben.
2. Wie viele Stellplätze gibt es jeweils auf Parkplätzen im zentralen Innenstadtkern und in den oben genannten Parkhäusern?
4. Wo gibt es in zentraler Innenstadtlage jeweils wie viele Behindertenstellplätze? Wie viele Behindertenparkplätze stehen in den oben genannten Parkhäusern jeweils zur Verfügung?
6. Welche Aufnahmekapazität haben die oben genannten innerstädtischen Parkhäuser jeweils?
 - a) Wie viele Stellplätze sind dort jeweils durch Dauerparker belegt?
 - b) Wie viele Frauenparkplätze stehen in den einzelnen Parkhäusern jeweils zur Verfügung?
 - c) Wie viele extra große Parkplätze gibt es in den Parkhäusern jeweils?
7. Wie hat sich die Auslastung der oben genannten Parkhäuser in den vergangenen fünf Jahren jeweils prozentual entwickelt?

Über die Anzahl der Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in der Bremer Innenstadt liegen keine detaillierten Daten vor. Derzeit wird eine Erhebung der Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in der Bremer Innenstadt durchgeführt. Die Ergebnisse der Erhebung werden voraussichtlich im ersten Quartal 2017 vorliegen.

Die Anzahl der Pkw-Stellplätze in den Parkhäusern insgesamt und die in Frage 4, 6 und 7 erfragte Anzahl der Stellplätze für Menschen mit Behinderungen, Dauerparker und Frauen sowie extra große Stellplätze können der folgenden Tabelle entnommen werden. Die Angaben resultieren aus Anfragen bei den Parkhausbetreibern BREPARK GmbH, Contipark Parkgaragen GmbH, Apcoa Parking Deutschland GmbH und der Hausverwaltung Parkhaus Rövekamp:

Parkhaus	Betreiber	Stellplätze					Veränderung der Auslastung*
		Insgesamt	Dauerparker	XXL-Stellplätze	Behinderte	Frauen	
Am Bahnhof	Contipark	322	k.A.	-	2	9	k.A.
Am Brill	Brepark	950	178	77	12	16	-7%
Am Wall	Apcoa	494	150	k.A.	3	-	k.A.
Herdentor	Contipark	350	k.A.	-	-	13	k.A.
Hillmannplatz	Contipark	440	k.A.	-	2	30	k.A.
Katharinenklosterhof	Brepark	350	65	-	3	-	-1%
Mitte	Brepark	1060	187	-	6	24	-6%
Ostertor / Kulturmeile	Brepark	448	316 (davon 130 Anwohner)	-	4	12	-6%
Pressehaus	Brepark	660	120	-	7	14	+1%
Rövekamp	Rövekamp Hausverw.	ca. 370	k.A.	2	6	16	k.A.
Stephani	Brepark	440	221 (davon 45 Anwohner)	-	5	7	+5%
Violenstraße	Brepark	400	115	72	5	7	-8%

* 2011-2015

In einer aktuell durchgeführten Erhebung der Behindertenstellplätze im Stadtgebiet Bremen wurden für den Stadtteil Mitte ca. 140 allgemein zugängliche Behindertenstellplätze im Straßenraum und in öffentlichen Parkgaragen erfasst. Eine kartenbasierte Übersicht mit allen Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen kann auf der Internetseite der VerkehrsManagementZentrale Bremen (VMZ) (<http://vmz.bremen.de/parken/behinderteparken.html>) abgerufen werden.

Die Veränderung der Auslastung liegt für die Parkhäuser der BREPARK zwischen + 5 % und - 8 % im Zeitraum von 2011 bis 2015. Bei den Werten ist jedoch zu berücksichtigen, dass Auslastungsschwankungen durch temporäre Ereignisse wie Umbaumaßnahmen in einzelnen Parkhäusern oder Einschränkungen der verkehrlichen Erreichbarkeit (z. B. 2015 bedingt durch die Sperrung des Walls beim Parkhaus Violenstraße) regelmäßig auftreten.

Die Parkhausbetreiber Contipark, Apcoa und Hausverwaltung Parkhaus Rövekamp haben zu der Frage keine Angaben gemacht.

- Wie viele Stellplätze sind in welchem Bereich jeweils durch Anwohnerparker belegt?

Es gibt sieben Zonen mit Bewohnerparkregelungen im Innenstadtbereich zwischen Weser und Hauptbahnhof. Die Anzahl der Pkw-Stellplätze in den jeweiligen Bewohnerparkgebieten wird im Rahmen der in Antwort zur Frage 2 genannten Erhebung ermittelt. In den Bewohnerparkgebieten ist während der Bewirtschaftungszeiten das Parken mit Parkberechtigung und mit Parkschein erlaubt.

- Wie viele Kurzzeitparkplätze, die über Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden, gibt es jeweils an welchen Standorten?

Aussagen zur Anzahl der Kurzzeitstellplätze, die über Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden, können für die Innenstadt nach Abschluss der in Antwort zur Frage 2 genannten Erhebung getroffen werden.

8. Wie stellt sich die prozentuale Auslastung der oben genannten Parkhäuser für die vergangenen zwölf Monate jeweils einzeln im Tagesverlauf – differenziert nach Normalwerktagen (montags bis freitags) sowie Samstagen – dar?

Im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen wurde die Auslastung der Parkhäuser in der Bremer Innenstadt im Tagesverlauf für einen Normalwerktag und einem Samstag ausgewertet. Deutlich wird, dass auch zu Spitzenzeiten sowohl montags bis freitags als auch samstags noch Stellplätze in der Innenstadt frei sind. Die maximale Auslastung über alle Parkhäuser der Innenstadt liegt bei etwa 55 bis 60 %. Zu beachten ist, dass die Auslastung der einzelnen Parkhäuser Unterschiede aufweisen. Die Parkhäuser in direkter Nähe zur Domsheide können samstags zur Spitzenstunde auch eine hohe Auslastung von über 80 % erreichen.

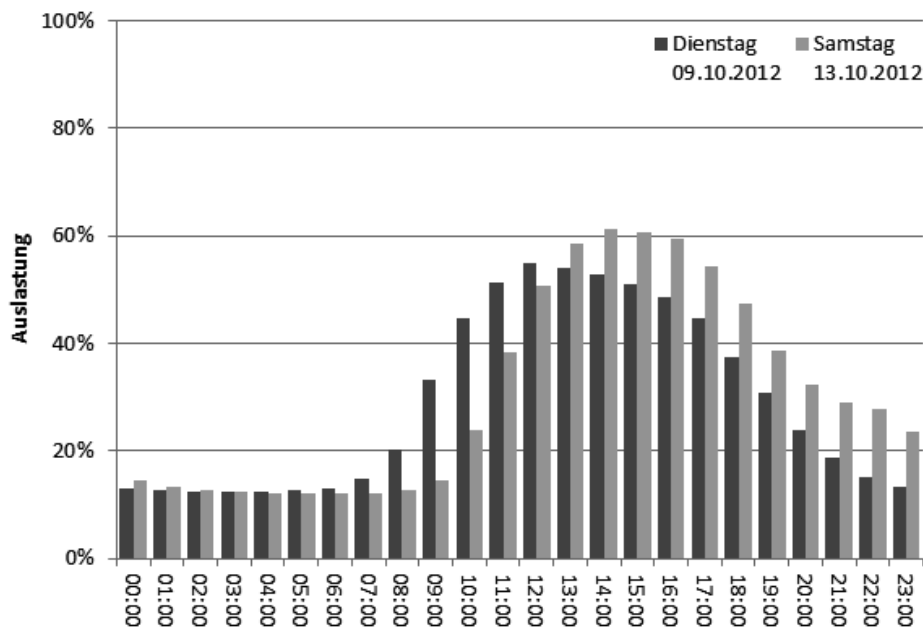


Abbildung: Auslastung der Parkhäuser in der Bremer Innenstadt im Tagesverlauf (Quelle: Verkehrsentwicklungsplan [VEP] 2025).

Eine differenzierte Auswertung der Auslastung im Tagesverlauf je Parkhaus liegt nicht vor und kann aus Wettbewerbsgründen laut Betreiber auch nicht veröffentlicht werden. Nach Angaben der Betreiber beträgt die durchschnittliche Auslastung des Parkhauses Am Wall 40 % und der Parkhäuser Herdentor, Am Bahnhof und Hillmannplatz über 90 %.

9. Wie ist die durchschnittliche Parkdauer in den oben genannten Parkhäusern jeweils?

Die durchschnittliche Parkdauer hängt von vielen Parametern ab, insbesondere von der Lage und dem Verhältnis zwischen Kurzzeit- und Dauerparker. In den City-Parkhäusern der BREPARK beträgt die durchschnittliche Parkdauer ca. 1,5 bis zwei Stunden, in den anderen Parkgaragen rd. drei Stunden.

10. Wie bewertet der Senat das Angebot an zur Verfügung stehendem Parkraum und die Nachfragesituation?

Im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 wurde in der Analyse (VEP-Broschüre, Seite 54) festgestellt, dass in der Bremer Innenstadt im Vergleich mit Hannover, Leipzig und Nürnberg deutlich mehr Stellplätze in Relation zur Einzelhandelsverkaufsfläche vorhanden sind. Das Angebot an Parkplätzen ist deutlich höher als die Nachfrage.

11. Inwiefern und mit welchem Ergebnis findet ein Vergleich des Parkraumangebots und -managements mit Referenzstädten statt?

Im Verkehrsentwicklungsplan Bremen wurde das Stellplatzangebot in Parkhäusern in Bremen mit anderen Großstädten verglichen. Bremen bietet danach mehr öffentliche Stellplätze in Parkhäusern als beispielsweise Leipzig oder Nürnberg. Hannover hingegen weist – allerdings bei deutlich mehr Innenstadtverkaufs-

fläche – eine höhere Zahl öffentlich zugänglicher Stellplätze in Parkhäusern auf. Gemessen an der vorhandenen Verkaufsfläche hat Bremen im Vergleich mit den drei Städten die höchste Anzahl an Parkhausstellplätzen.

Das Verhältnis von einem Stellplatz pro 21,5 m² Verkaufsfläche in Bremen ist sogar höher als die typische Stellplatzanzahl von innerstädtischen Shoppingcentern, die durchschnittlich einen Stellplatz pro 24 m² Verkaufsfläche aufweisen. Zusätzliche Verkaufsflächen in der Bremer Innenstadt sind somit auch mit wenigen zusätzlichen Stellplätzen in Abhängigkeit von der Nähe zu vorhandenen Parkhäusern durchaus marktfähig.

	Einwohner (2010)	Innenstadt- verkaufs-fläche [qm]	Stellplätze in Parkhäusern	Verkaufsfläche pro Stellplatz [qm]
Bremen	547.000	136.000	6.338	21,5
Hannover	523.000	244.000	9.400	26,0
Leipzig	523.000	170.000	5.500	30,9
Nürnberg	506.000	190.000	5.500	34,5

12. Wie bewertet der Senat den Zustand und – mit Blick auf das Sicherheitsempfinden – auch das Erscheinungsbild der oben genannten Parkhäuser?

Die Parkhausbetreiber sind für den Zustand und das Erscheinungsbild der Parkhäuser verantwortlich. Die BREPARK investiert regelmäßig in die Instandhaltung und Modernisierung ihrer Parkhäuser. So wurden z. B. die Parkhäuser Katharinenklosterhof, Violenstrasse, Ostertor/Kulturmeile und Am Brill in den zurückliegenden fünf Jahren umfassend saniert und nach einem einheitlichen Gestaltungskonzept modernisiert. Das Parkhaus Stephani wurde 2007 eröffnet und gehört zu den modernsten und hellsten Parkhäusern in Bremen. Das Sicherheitsempfinden der Parkkunden wird dabei durch helle Farben und die Ausstattung mit moderner und energieeffizienter LED-Beleuchtung positiv beeinflusst. Aussagen zu anderen Betreibern liegen nicht vor. Dort ist jedoch auch erkennbar, dass, wenn auch weniger als seitens der BREPARK, Investitionen hinsichtlich einer Verbesserung des Erscheinungsbilds stattfinden. Die Häuser der BREPARK befinden sich insgesamt in einem deutlich optisch besseren Erscheinungsbild als die der anderen Betreiber.

13. Welche Entwicklungs- und Optimierungspotenziale sieht der Senat bei der Auslastung und Bewirtschaftung des Parkraums sowie bei der Schaffung neuer Stellplatzangebote in fußläufiger Entfernung zur KernInnenstadt?

Wie im Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 dargestellt, sind die in den Parkhäusern in der Innenstadt zur Verfügung gestellten Pkw-Stellplätze für die heutige Nachfrage ausreichend. Die Auslastungsgrade zeigen, dass im Wesentlichen ganzjährig hinreichend freie Parkkapazitäten vorhanden sind.

Für die Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in der Bremer Innenstadt wird derzeit ein Konzept zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung erarbeitet. Im Rahmen dieser Untersuchung werden alle Pkw-Stellplätze sowie deren Nutzung im täglichen Verlauf erhoben. Auf Basis der Erhebungsergebnisse werden Handlungsmaßnahmen zur Verbesserung der Parkraumnutzung in der Bremer Innenstadt hergeleitet.

14. Wie bewertet der Senat die Gebührenstruktur für die Nutzung des Parkraums? Sind Maßnahmen zur Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit, wie beispielsweise Möglichkeiten der Bezahlung des Parktickets per Smartphone, angedacht?

Die Parkentgelte der BREPARK für die Parkhäuser liegen im Vergleich zu anderen Großstädten im unteren Mittelfeld. Durch die 30-Minuten-Taktung wird außerdem die Tarifgerechtigkeit für den Kunden erhöht. Die Parktickets der BREPARK können bereits seit 2012 mit dem Handy bezahlt werden. Für den Kunden fallen dabei neben dem Parktarif gegebenenfalls zusätzliche Kosten für die SMS an.

Die Frage zur Gebührenstruktur für das Parken im öffentlichem Straßenraum sowie die mögliche Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit sind Bestandteile der in der Antwort zu Frage 13 erläuterten Untersuchung.

15. Wie bewertet der Senat die Einführung einer „Brötchentaste“ auch im Innenstadtbereich, die ein kostenloses 15-minütiges Parken erlaubt?

Die „Brötchentaste“, d. h. ein kostenloses 15-minütiges Parken, kann ein geeignetes Instrument des Parkraummanagements für kleinräumige Einkaufsgebiete sein, um die Erreichbarkeit von anliegenden Läden – z. B. Bäcker, Apotheke, Banken – zu verbessern. Der Innenstadtbereich von Bremen weist in der Regel eine entsprechende Einzelhandelsstruktur mit Parkmöglichkeiten im direkten Umfeld der Läden nicht auf. Vor diesem Hintergrund wird das Parken der Innenstadtbesucher in den Parkhäusern konzentriert. Für Besorgungen mit nur einem kurzen Zeitbedarf stehen Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung. In den Parkhäusern werden die Parkentgelte je 30 Minuten, im öffentlichen Straßenraum je 15 Minuten berechnet.

16. Wie viele Stromtankstellen und Carsharing-Plätze gibt es in zentraler Innenstadtlage, und inwiefern ist geplant, das Angebot um welche weiteren Kapazitäten auszubauen?

Im Innenstadtbereich sind derzeit 16 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge vorhanden. Zu dieser Zahl kommen noch private Ladestationen in privaten Garagen, Carports und Betriebshöfen. Hierfür gibt es in der Regel keine Genehmigungs- oder Anzeigepflicht.

Im Umfeld der in der Kleinen Anfrage genannten Parkhäuser/Innenstadtbereich gibt es derzeit insgesamt 45 Carsharing-Stellplätze, neun davon im öffentlichen Straßenraum und 36 in Parkhäusern oder anderen privaten Flächen.

Der Ausbau des Angebots erfolgt durch privatwirtschaftliche Unternehmen. Vonseiten der Verwaltung werden dazu die erforderlichen Randbedingungen geschaffen.

