



Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Analyse des ruhenden Kfz-Verkehrs

Impressum

Auftraggeber:

Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

-Referat 50

Ansgaritorstr. 2

28195 Bremen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft

Stadt- und Verkehrsplaner



Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Aachen/Berlin



Dieser Bericht ist eine Zwischendokumentation im Bearbeitungsprozess des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (Stand der Bearbeitung: Februar 2013).

Bearbeitung der Zwischendokumentation:

Nils Weiland

Hinweis

Bei allen Planungsprojekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	6
2	Parkraumangebot und –nachfrage in der Innenstadt	7
2.1	Parkgebühren in der Innenstadt	10
2.2	Bewertung des Angebotes sowie der Gebühren im Städtevergleich	11
2.3	Parkraumnachfrage an Normalwerktagen (Mo.-Fr.) und Samstagen.....	11
2.4	Parkraumnachfrage von einzelnen Parkbauten.....	12
2.4.1	Parkraumnachfrage normalwerktags (Mo.-Fr.).....	12
2.4.2	Parkraumnachfrage samstags	14
2.4.3	Parkraumnachfrage nachts.....	15
2.5	Zusammenfassendes Fazit	16
3	Park+Ride-Anlagen in Bremen	17
4	Parkdruck in den Quartieren	19
4.1	Methodische Grundlagen	19
4.2	Gebiete mit vorhandener Bewohnerparkregelung.....	20
4.3	Analyse des Parkdrucks.....	21
4.4	Stellplatznachfrageanalysen in einzelnen Quartieren	22
4.4.1	Stellplatznachfrage	22
4.4.2	Gebiete mit hoher Parkraumnachfrage.....	25
4.4.3	Stellplatznachfrage in ausgewählten Beispielquartieren	25
4.5	Zusammenfassendes Fazit	30
	Quellen	31
	Anhang A: Übersicht über Parkbauten	32
	Anhang B: Belastungskurve der Bürgerweide	33
	Anhang C: Stellplatznachfrage der einzelnen Zellen	34
	Anhang D: Nutzergruppennachfrage ausgewählter Zellen	43

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Parkregelungen zum Parken im Straßenraum.....	7
Abb. 2:	Parkraumkapazitäten in Parkbauten (Parkhäusern/Tiefgaragen) und größeren Parkplätzen	8
Abb. 3:	In das Parkleitsystem sind sowohl die Bürgerweide als auch die Parkhäuser in der Innenstadt integriert.....	9
Abb. 4:	Parkgebühren Stundensatz	10
Abb. 5:	Parkgebühren Tagessatz.....	10
Abb. 6:	Auslastung der Parkhäuser in der Bremer Innenstadt im Tagesverlauf (ohne Bürgerweide) ...	12
Abb. 7:	Auslastung der Parkbauten normalwerktags zur Spitzenzeit mittags	13
Abb. 8:	Auslastung samstags nachmittags.....	14
Abb. 9:	Auslastung werktags nachts	15
Abb. 10:	Quartiere mit Bewohnerparkregelung im Bereich der Bremer Innenstadt	20
Abb. 11:	Stellplatznachfrage der verschiedenen Nutzergruppen im Tagesverlauf in Gesamt-Bremen ..	22
Abb. 12:	Spezifische Stellplatznachfrage im Bereich um die Innenstadt, 15-16 Uhr	23
Abb. 13:	Spezifische Stellplatznachfrage durch Bewohner im Bereich um die Innenstadt, 15-16 Uhr ...	24
Abb. 14:	Spezifische Stellplatznachfrage durch Nichtbewohner im Bereich um die Innenstadt, 15-16 Uhr	24
Abb. 15:	Stellplatznachfrage der verschiedenen Nutzergruppen in Buntentor im Tagesverlauf	26
Abb. 16:	Stellplatznachfrage der verschiedenen Nutzergruppen in Findorff im Tagesverlauf	27
Abb. 17:	Stellplatznachfrage der verschiedenen Nutzergruppen in Ostertor Nord im Tagesverlauf	28
Abb. 18:	Stellplatznachfrage der verschiedenen Nutzergruppen im Schnoorviertel im Tagesverlauf	29

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Stellplatzangebot im Vergleich mit Großstädten ähnlicher Größe.	11
Tab. 2:	Park+Ride-Anlagen in Bremen.....	17

1 Einführung

Das Thema ruhender Kfz-Verkehr ist in Bremen lokal sehr unterschiedlich einzuschätzen und kann im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans nur generell behandelt werden. Die Analysen zum ruhenden Kfz-Verkehr liefern einerseits eine Bestandsanalyse der Parkraumkapazitäten und Parkraumbewirtschaftung in der Bremer Innenstadt. Hier wird eine nahezu vollständige Parkraumbewirtschaftung bereits seit vielen Jahren praktiziert und in einem breiten Maße akzeptiert. Dies ist notwendig, um den qualifizierten Stellplatzbedarf abdecken zu können. Insgesamt stehen in öffentlichen Parkhäusern und Parkplätzen in der Bremer Innenstadt etwa 7.000 Stellplätze zur Verfügung. Nördlich des Bahnhofs kommen gut 3.000 Stellplätze hinzu. Eine Bewertung dazu erfolgt in Kap. 2. Die Park & Ride-Anlagen in Bremen werden anschließend in Kap. 3 dargestellt und analysiert.

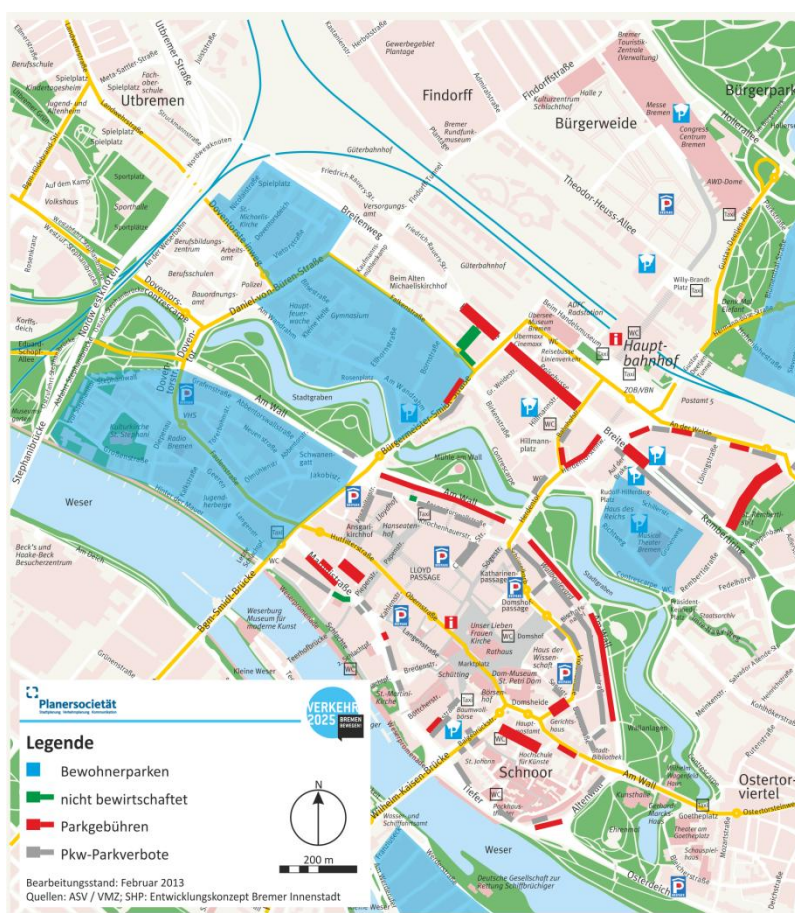
Parken ist aber nicht nur direkt für die Innenstadt ein Thema von Bedeutung, sondern auch in Wohnquartieren mit hoher Bebauungsdichte und Nutzungsmischung ist z.T. in Bremen ein hoher Parkdruck vorhanden. Basierend auf dem Verkehrsmodell werden deshalb auf der Ebene von Verkehrszellen, Bereiche ermittelt, in denen ein hoher Parkraumdruck existiert. Außerdem wird dargestellt, welche Nutzergruppen zu den verschiedenen Tageszeiten jeweils die Stellplatznachfrage dominieren. Anhand des aus dem Verkehrsmodell ermittelten Quell- und Zielverkehrs einer Verkehrszelle wird die Nachfragedichte sowie der jeweilige Bedarf der verschiedenen Nutzergruppen (Bewohner, Kunden und Besucher, Arbeitskräfte etc.) berechnet. Dadurch lassen sich Gebiete eruieren, für die ein hoher Parkraumdruck festzustellen ist. Zusammen mit Nutzungs- und Quartiersanalysen und den wahrgenommenen Problem- und Handlungsdruck der Bewohner lassen sich Gebiete heraus kristallisieren, die ein Potenzial bzw. die Notwendigkeit für ein differenziertes Parkraummanagement besitzen. Dies kann dann weitergehend im Rahmen von vertiefenden Parkraumkonzepten (Ansätze: Bewirtschaftung, Bewohnerparken¹, Quartiersgaragen, Freihalten von Rettungswegen etc.) untersucht werden, die aber nicht Bestandteil der Mängel- und Chancenanalyse im Rahmen des VEP sind.

¹ In einigen Bereichen mit hohem Parkdruck existieren bereits Bewohnerparkregelungen oder werden bald umgesetzt werden (z.B. Vegesack). Dies sind aber häufig Einzelfalllösungen. Der VEP soll hier eine Grundlage schaffen, wo noch weiterer Optimierungsbedarf für Gebiete mit hohem Parkdruck besteht.

2 Parkraumangebot und –nachfrage in der Innenstadt

Im Bremer Stadtteil Mitte stehen insgesamt mehrere Tausend öffentlich zugängliche Pkw-Stellplätze zur Verfügung. In manchen Gebieten der Altstadt und der Bahnhofsvorstadt ist die Nutzung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum (zumindest zeitweise) den Bewohnern vorbehalten. In den übrigen Straßen sind rund 400 öffentliche Kfz-Stellplätze vorhanden, darüber existieren 24 unbewirtschaftete und 314 Stellplätze im Straßenraum innerhalb zeitlich befristeter Parkverbotsstreifen (vgl. SHP 2013: Innenstadtverkehrskonzept). Eine Übersicht über das Parken im Straßenraum gibt Abb. 1.

Abb. 1: Parkregelungen zum Parken im Straßenraum

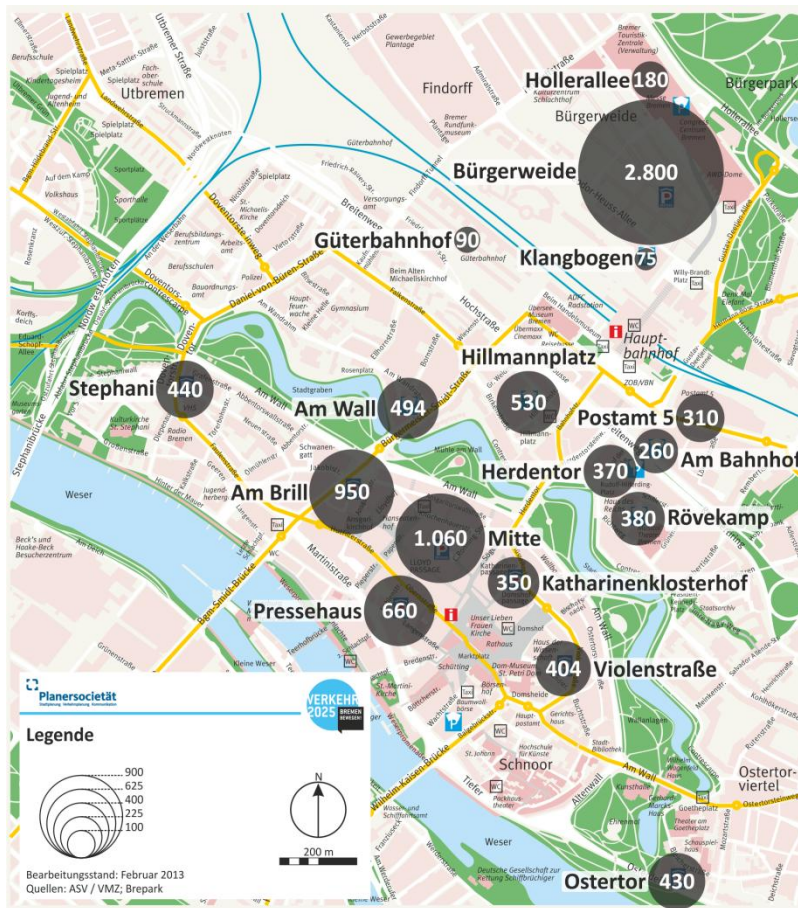


Eigene Darstellung. Kartengrundlage: bremen.de/stadtplan

In Parkbauten werden in Bremen-Mitte 6.640 Stellplätze bereitgehalten, davon rund 58% in der Altstadt. Am Güterbahnhof (90 Stellplätze) und nördlich des Bahnhofs kommen auf dem Großparkplatz Bürgerweide (inkl. Kurzzeitparkplatz Klangbogen) sowie im Parkhaus Hollerallee 3.055 Stellplätze hinzu. Die Kapazität auf der Bürgerweide steht allerdings bei Veranstaltungen nicht oder nur teilweise zur Verfügung. Diese gut 3.000 Stellplätze dienen primär Messe- und Veranstaltungsbesuchern und Bahnkunden sowie Anwohnern. Für Besucher der Innenstadt

hat die Bürgerweide eine vernachlässigbare Bedeutung. Die Kapazitäten der Parkhäuser und Großparkplätze zeigt Abb. 2.²

Abb. 2: Parkraumkapazitäten in Parkbauten (Parkhäusern/Tiefgaragen) und größeren Parkplätzen



Eigene Darstellung. Kartengrundlage: bremen.de/stadtplan

Bremen verfügt über ein dynamisches Parkleitsystem, in das sowohl öffentliche und private Parkhäuser (insgesamt 13 Parkhäuser mit über 5.500 Stellplätzen) in der Innenstadt als auch der Parkplatz Bürgerweide eingegliedert sind.

Das Parkleitsystem ist mit 141 dynamischen Schildern an 71 Standorten ausgerüstet und verfügt somit im Innenstadtbereich über ausreichend Anzeigen, die den Kfz-Fahrer direkt bis zu den Parkhauseinfahrten leiten. Es bietet dem fremden Kfz-Fahrer in Bremen eine gute Orientierung und führt ihn zuerst statisch, später dynamisch zu den grob unterteilten Parkbereichen (Altstadt, Wall, Hauptbahnhof, Messe, Ostertor/Kulturmeile). Eine weitere Differenzierung durch Anzeige einzelner Parkhäuser erfolgt nur vereinzelt oder in direkter Nähe der Parkhauseinfahrten. Die Ausstattung ist insgesamt als ausreichend anzusehen; punktuell könnten weite-

² Daneben gibt es weitere kleinere Parkhäuser (z.B. ein Parkhaus für Kunden von Aldi, Spar, Sixt und Avis auf der Nordseite des Bahnhofs oder ein nicht öffentliches Parkhaus in der Balgebrückstraße) und Parkplätze, zu denen keine Zahlen vorliegen und deren Nachfrage im Einzelnen nicht untersucht wurden.

re Anzeigen Sinn machen, z.B. vom Breitenweg kommend vor der Kreuzung Herdentorsteinweg. Hierdurch könnte die Orientierung noch weiter verbessert und Parksuchverkehre weiter reduziert werden.

Bei Großveranstaltungen auf der Bürgerweide werden auf den Schildern neben der Wegweisung auch Angaben zu Art und Dauer der Veranstaltung gemacht sowie Besonderheiten wie z.B. eingeschränkte Parkplatzverfügbarkeit weitergegeben.

Die VerkehrsManagementZentrale Bremen (VMZ) bietet auf seinem Internetauftritt laufend aktualisierte Auslastungszahlen der Straßen in Bremen sowie der einzelnen Parkhäuser, der Bürgerweide und einiger Park-and-Ride-Anlagen. Außerdem sind hier alle Baustellen im Straßenraum verzeichnet, so dass die VMZ eine gute Informationsquelle für Autofahrer in Bremen darstellt.

Abb. 3: In das Parkleitsystem sind sowohl die Bürgerweide als auch die Parkhäuser in der Innenstadt integriert.



Bildquelle: BTZ Bremer Touristik-Zentrale (www.bremen-tourismus.de)

Die Parkhäuser in zentraler Nähe zur Altstadt bieten hohe Kapazitäten (58% der Gesamtkapazitäten in Parkbauten). Dadurch wird zum einen eine gute Autoerreichbarkeit der City sichergestellt, zum anderen entsteht dadurch aber auch viel Parkverkehr zur und in der Altstadt. Beim Parkhaus Mitte zeigt sich auch, dass die Erschließungssituation deutlich verbessert werden sollte, da es aufgrund der ungünstigen Erschließungssituation zu Hauptgeschäftszeiten sowohl für Fußgänger als auch für Kfz-Fahrer immer wieder zu Wartezeiten führt.

Während das Parkangebot innerhalb der Wallanlagen in öffentlicher Hand ist, existieren in der Bahnhofsvorstadt mehrere private Parkhäuser. Eine Übersicht über alle Parkhäuser, die Stellplatzzahl, Öffnungszeiten, Gebühren und Betreiber findet sich in Anhang A.

Für Menschen mit Behinderungen gibt es in allen Parkhäusern behindertengerechte Parkplätze. Darüber hinaus befinden sich in mehreren Straßen vereinzelt Behindertenstellplätze, insgesamt knapp 50 Stellplätze, in 7 Brepark-Parkhäusern befinden sich 37 weitere Behindertenstellplätze und auf dem Großparkplatz Bürgerweide rund 90 Behindertenstellplätze. Diese stehen allerdings während des Freimarkts nicht zur Verfügung.

Bremen verfügt für Menschen mit Elektrofahrzeugen über ein vergleichsweise gut ausgebautes Angebot an Ladestationen. In den Parkhäusern Am Brill, Mitte und Stephani stehen rund ein Dutzend Stromladesäulen zur Verfügung. Diese wurden gemeinsam mit der swb AG als Elektrotankstellen eingerichtet, bei denen noch kostenlos Ökostrom getankt werden kann. Außerdem betreibt die swb AG noch etwa 10 weitere Ladestationen in Bremen sowie 10 Stromtankstellen im Umland. Darüber hinaus existieren nur punktuelle Ladestationen, z.B. von der RWE Effizienz GmbH.

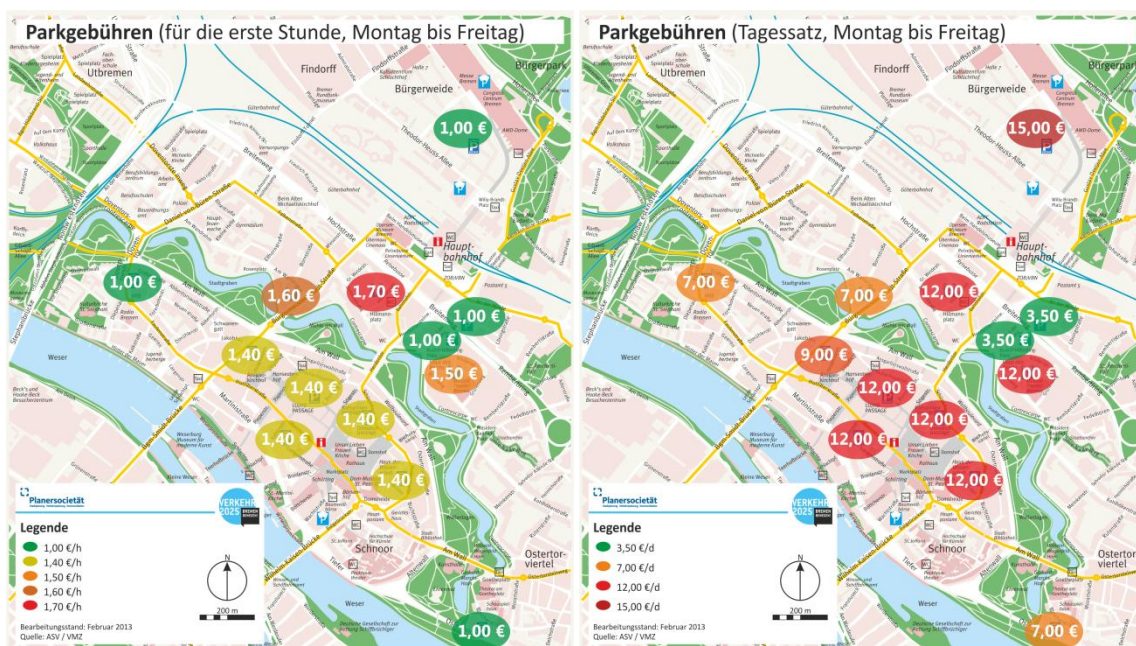
Das Angebot konzentriert sich auf die zentrumsnahen Stadtteile. In den Außengebieten, wie zum Beispiel in Oberneuland oder Hemelingen zeigen sich hingegen Lücken in der Abdeckung.

2.1 Parkgebühren in der Innenstadt

Im Bereich der Altstadt sind die Stellplätze im Straßenraum montags bis freitags von 9 bis 20 Uhr und samstags bis 18 Uhr bewirtschaftet. Das Parken kostet 2,00 € pro Stunde, die Höchstparkdauer beträgt zwei Stunden. Die Gebühren der Parkhäuser sind in den Abb. 4 (Stundensätze) bzw. Abb. 5 (Tagessätze) dargestellt.

Abb. 4: Parkgebühren Stundensatz

Abb. 5: Parkgebühren Tagessatz



Eigene Darstellung. Kartengrundlage: bremen.de/stadtplan

In unmittelbarer Nähe zur Altstadt kostet die erste Stunde in Parkhäusern 1,40 €, der Tagessatz beträgt hier 12,00 €. Die etwas weiter entfernt liegenden Parkhäuser sind mit 1,00 € für die erste Stunde bzw. 7,00 € pro Tag etwas günstiger. Einige der privaten Parkhausbetreiber weichen von diesem Muster ab und verlangen teilweise höhere Stundensätze von bis zu 1,70 € für die erste Stunde. Die Tagessätze liegen allerdings in den beiden Contipark-Parkhäusern am Breitenweg bei nur 3,50 €.

In den Parkhäusern Am Brill und Violenstraße bietet Brepark gegen Aufpreis breitere Stellplätze an („Komfortparken“). Dauerparkplätze in den Brepark-Parkhäusern der Innenstadt sind für 100-160 € zu mieten. Auf der Bürgerweide kostet ein Stellplatz 39,50 € pro Monat.

2.2 Bewertung des Angebotes sowie der Gebühren im Städtevergleich

Tab. 1 zeigt das Stellplatzangebot und die Parkgebühren in Parkhäusern im Vergleich mit anderen Großstädten. Zu beachten ist, dass Stellplätze im Straßenraum nicht berücksichtigt sind. Bremen bietet mehr öffentliche Stellplätze in Parkhäusern als beispielsweise Leipzig oder Nürnberg. Nur Hannover weist – allerdings auch mit mehr Innenstadtverkaufsfläche eine höhere Zahl öffentlich zugänglicher Stellplätze in Parkhäusern auf. Bezogen auf die Verkaufsfläche weist Bremen die höchste Anzahl an Parkhaus-Stellplätzen pro Verkaufsfläche auf. Das Verhältnis von einem Stellplatz pro 21,5 m² Verkaufsfläche in Bremen liegt sogar besser als die durchschnittliche Stellplatzanzahl von innerstädtischen Shopping-Centern, die durchschnittlich einen Stellplatz pro 24 m² Verkaufsfläche aufweisen.

Die Parkgebühren in City-Lage liegen in Städten vergleichbarer Größe, z.B. Hannover, bei bis zu 2,00 € für die erste Stunde. Im erweiterten Zentrum liegen die Preise in Bremen hingegen in der gleichen Größenordnung wie in anderen Städten.

Tab. 1: Stellplatzangebot im Vergleich mit Großstädten ähnlicher Größe.

	Einwohner (2010)	Innenstadt-verkaufsfläche in qm	Stellplätze in Parkhäusern	Verkaufsfläche pro Stellplatz in qm	Parkgebühren	
					City	Erweitertes Zentrum
Bremen	547.000	136.000	6.338	21,5	1,40 €/h	1,00-1,70 €/h
Hannover	523.000	244.000	9.400	26,0	1,00-2,00 €/h	1,10 €/h
Leipzig	523.000	170.000	5.500	30,9	1,00-2,00 €/h	0,50-1,50 €/h
Nürnberg	506.000	190.000	5.500	34,5	1,30-1,80 €/h	1,00-1,40 €/h

Quelle: Internetauftritt der jeweiligen Städte.

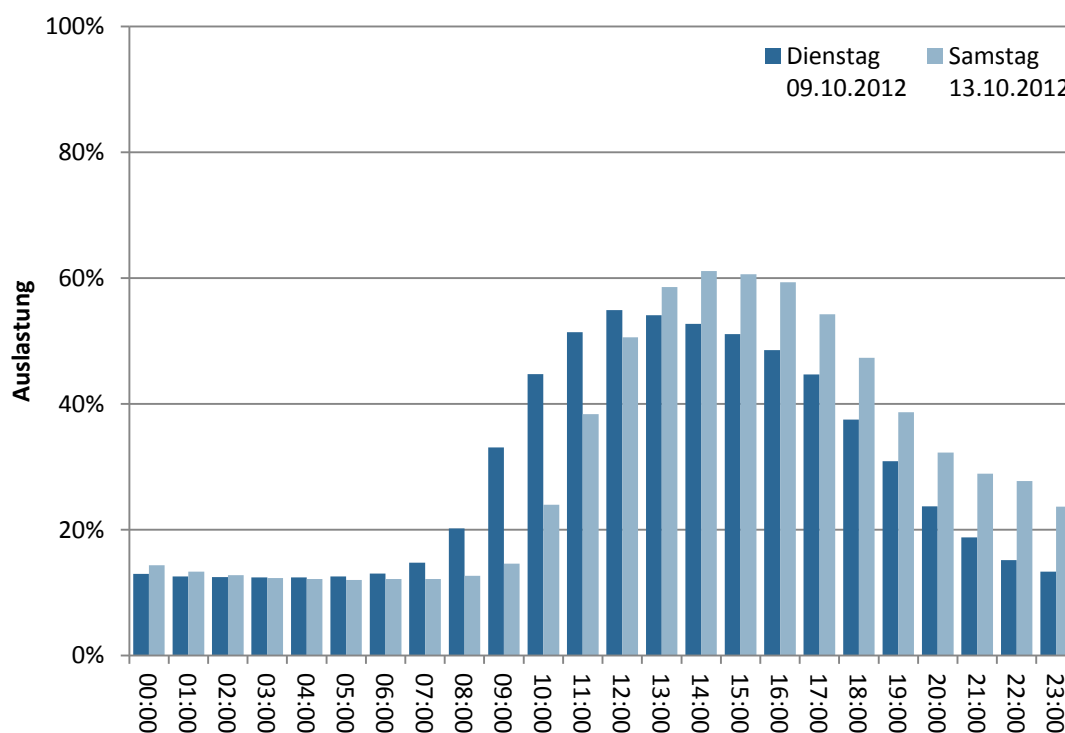
2.3 Parkraumnachfrage an Normalwerktagen (Mo.-Fr.) und Samstagen

Die Auslastung der Parkraumnachfrage wurde exemplarisch für vier Tage im Oktober 2012 durch Daten des Amtes für Straßen und Verkehr untersucht. Alle Erhebungstage waren normale Tage (ohne besondere Veranstaltungen wie z.B. Freimarkt, allerdings war am 2. Samstag die

Bürgerweide aufgrund der Aufbauarbeiten für den Freimarkt gesperrt). Sie stehen damit repräsentativ auch für andere Monate (bis auf die Adventswochen). Für einige kleinere Parkhäuser und Parkplätze lagen keine Belastungszahlen vor. Aufgrund ihrer geringen Größe werden diese hier nicht weiter berücksichtigt.

In Abb. 6 ist die Gesamtauslastung an zwei Stichtagen (Dienstag und Samstag) ohne Bürgerweide abgebildet (die Auslastungskurve der Bürgerweide findet sich in Anhang B). Auch zu Spitzenzeiten sind sowohl normalwerktags (Mo.-Fr.) als auch samstags noch viele Kapazitäten frei; die maximale Auslastung liegt bei etwa 55-60 %. Nachts sind etwa 10-15 % der Stellplätze belegt. Samstags steigt die Auslastungskurve später an als den anderen Werktagen und erreicht auch die maximale Auslastung zu einem späteren Zeitpunkt. Der Einkaufs- und Freizeitverkehr spielt samstags eine größere Rolle als an den anderen Werktagen von Montag bis Freitag; beim Berufsverkehr verhält es sich entgegengesetzt.

Abb. 6: Auslastung der Parkhäuser in der Bremer Innenstadt im Tagesverlauf (ohne Bürgerweide)



Eigene Darstellung.

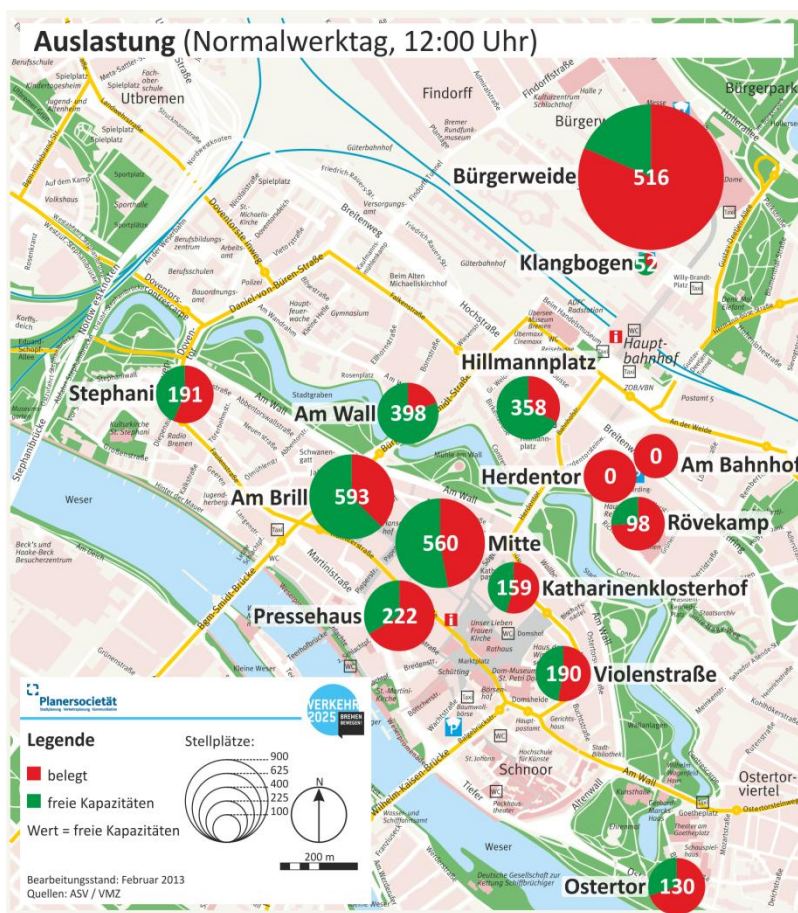
2.4 Parkraumnachfrage von einzelnen Parkbauten

2.4.1 Parkraumnachfrage normalwerktags (Mo.-Fr.)

In der Bremer Innenstadt sind auch in der Spitzenstunde ausreichend Parkkapazitäten vorhanden, nur wenige Parkhäuser erfahren eine sehr hohe Auslastung. Zur Spitzenstunde um 12 Uhr sind 2.900 Stellplätze frei, davon 1.700 Stellplätze in der Altstadt und 1.200 Stellplätze in der

näheren Umgebung. Die beiden Contipark-Parkhäuser mit dem günstigsten Tagessatz von 3,50 € sind voll ausgelastet. Insgesamt lassen sich zwischen den Parkhäusern deutliche Auslastungsunterschiede erkennen, was spezifische Gründe haben kann (fehlende Nähe zum Ziel, Höhe der Parkgebühr, Zufahrtsmöglichkeit, Qualität der Parkbauten etc.). Zum einen liegen einzelne Parkhäuser ungünstig zur Altstadt. Dies gilt beispielsweise für das Parkhaus „Stephani“ (57% maximale Auslastungsgrad um 12 Uhr). Zum anderen schrecken hohe Parkgebühren ab, wie zum Beispiel beim Parkhaus „Hillmannplatz“ (32% Auslastung um 12 Uhr). Auch eine umständliche Anfahrt, wie beim Parkhaus „Rövekamp/Musicaltheater“ (74% Auslastung um 12 Uhr), kann ein Grund für eine geringere Auslastung sein.

Abb. 7: Auslastung der Parkbauten normalwerktags zur Spitzenzeit mittags



Eigene Darstellung. Kartengrundlage: bremen.de/stadtplan

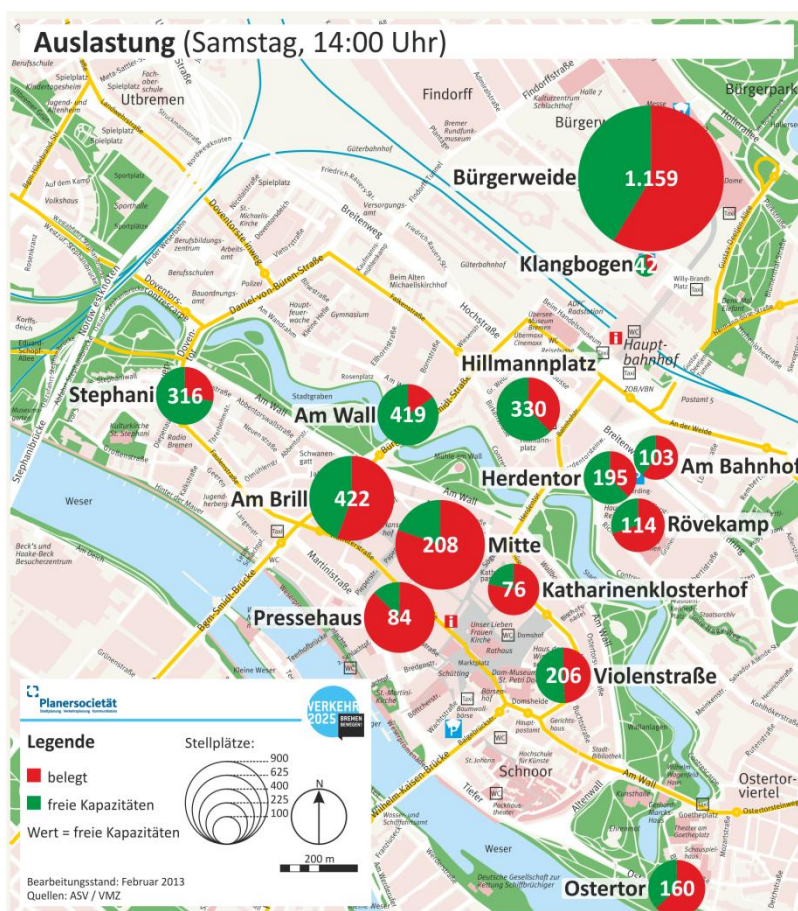
Aufgrund der geringen Tagessätze in den Parkhäusern am Breitenweg ist hier von einer hohen Anzahl an Langzeitparkern, insbesondere Berufstätigen, aber auch Anwohnern (vgl. Abb. 9) auszugehen. Brepark bietet in ihren Anlagen im Bremer Zentrum 1.110 Stellplätze für Dauerparker an. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer von Brepark-Kunden beträgt etwa zweieinhalb Stunden.

Außerhalb der Innenstadt sind auf der Bürgerweide einschließlich Klangbogen knapp 570 Stellplätze frei.

2.4.2 Parkraumnachfrage samstags

Insgesamt sind samstags in der Spitzenstunde um 14 Uhr in den ausgewerteten Parkhäusern etwa 2.630 Stellplätze frei. Zu diesem Zeitpunkt sind nur knapp 60 % der Stellplätze belegt. In der Altstadt ist die Auslastung samstags höher als werktags. Hier sind einige Parkhäuser zu über drei Vierteln ausgelastet. Bei keinem der Parkhäuser ist jedoch eine Überlastung festzustellen, im Gegensatz zur Spitzenstunde an Werktagen (Parkhäuser am Breitenweg). Die Auslastung verteilt sich samstags gleichmäßiger auf die verschiedenen Parkhäuser.

Abb. 8: Auslastung samstags nachmittags



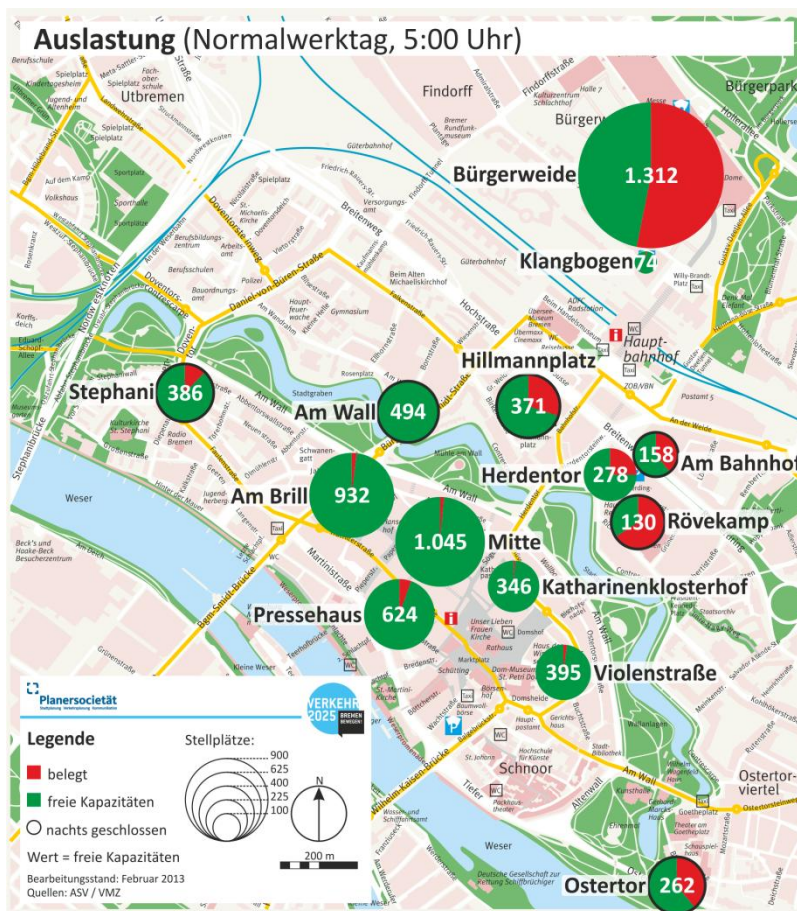
Eigene Darstellung. Kartengrundlage: bremen.de/stadtplan

Auf der Bürgerweide sind samstagnachmittags etwa 1.160 Stellplätze frei. Bei Veranstaltungen und Messen erfährt die Bürgerweide teilweise eine hohe Auslastung. Eine Sperrung der Bürgerweide hat an Samstagen vernachlässigbare Auswirkungen auf die Parkhäuser der Innenstadt.

2.4.3 Parkraumnachfrage nachts

Einige Parkhäuser sowie die Bürgerweide haben für das Parken nachts durch Anwohner eine relativ hohe Bedeutung. Neben der Bürgerweide weisen das Parkhaus Stephani in der westlichen Altstadt, mehrere Parkhäuser in der Bahnhofsvorstadt und das Parkhaus Ostertor eine für diese Tageszeit vergleichsweise hohe Belastung auf. Das Parkhaus Rövekamp erfährt eine Auslastung von über 50 %. Auffällig ist, dass oftmals jene Parkhäuser auch über Nacht genutzt werden, die nachts geschlossen sind und erst morgens um 6:30 Uhr oder 7:00 Uhr wieder öffnen. Viele der durchgehend geöffneten Parkhäuser werden hingegen kaum genutzt.

Abb. 9: Auslastung werktags nachts



Eigene Darstellung. Kartengrundlage: bremen.de/stadtplan

2.5 Zusammenfassendes Fazit

In der Bremer Innenstadt sind für gewöhnliche Werktage ausreichend Parkkapazitäten vorhanden. Auch zu Spitzenzeiten lassen sich in allen Bereichen freie Kapazitäten finden. Die Parkraumnachfrage ist laut Brepark in den letzten Jahren etwas rückläufig. Der Großteil der Stellplätze in der Innenstadt wird in Parkhäusern bereitgestellt und befindet sich in öffentlicher Hand, was beides grundsätzlich positiv einzuschätzen ist. Die Stellplätze im Straßenraum sind ebenfalls nahezu komplett bewirtschaftet. Viele Parkhäuser liegen zentral in der Altstadt und das Parkleitsystem ist gut aufgebaut, allerdings erzeugen zentralgelegene Parkplätze auch viel Parkverkehr in der Altstadt. Die ungünstige Erschließungssituation des Parkhauses Mitte führt insbesondere zu Hauptgeschäftszeiten sowohl bei den Fußgänger- als auch beim Kfz-Verkehr zu Wartezeiten. Hierzu sind im Innenstadtverkehrskonzept mehrere Varianten untersucht worden. Im Zuge der Neuordnung des Ansgaritors soll auch über eine Veränderung des Parkplatzangebotes nachgedacht werden. Die Erschließungsprobleme eines so zentralen Parkhauses zeigen, dass eine Konzentration der Parkbauten eher am Rand der Altstadt die Probleme weiter verringern könnte.

Bei den Stellplatzzahlen und Parkgebührensätzen befindet sich Bremen im Städtevergleich im Mittelfeld, teilweise werden in anderen Großstädten in Citylage auch höhere Gebühren verlangt.

Die Bürgerweide hat eine wichtige Pufferfunktion z.B. für Messebesucher, steht allerdings nicht bei Veranstaltungen zur Verfügung.

3 Park+Ride-Anlagen in Bremen

Auf Bremer Stadtgebiet stehen dauerhaft 4.310 Stellplätze auf P+R-Anlagen zur Verfügung, die eine Weiterfahrt zur Innenstadt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglichen. Auf der Anlage „Mercedes-Benz/Atlas-Elektronik“ in Hemelingen kommen an Samstagen 500 weitere Stellplätze hinzu. Bei Veranstaltungen auf der Bürgerweide werden an der Universität über 1.000 Stellplätze zur Verfügung gestellt, bei Veranstaltungen im Weserstadion 5.000 Stellplätze auf zwei Parkplätzen. Im Umland sind außerdem 2.010 Stellplätze vorhanden. Die Nutzung der Park-and-Ride-Anlagen ist kostenlos.

Tab. 2: Park+Ride-Anlagen in Bremen

Park+Ride-Anlage	Stellplätze	ÖV-Linien, Fahrtzeit (Hbf.)	Anmerkungen
Hansator/Überseestadt	500	Linie 3; 8 Min.	nur bei Veranstaltungen im Weserstadion / Messe
Use Akschen/AG Weser	100	Linie 3; 15 Min.	
Richtung West gesamt	100-600		
Hemelinger Hafendamm	4.500	Linien 2, 10; 10 Min.	nur bei Veranstaltungen im Weserstadion
Mercedes-Benz/Atlas Elektronik	500	Linie 3; 25 Min.	nur samstags
Richtung Ost	0-5.000		
Borgfeld	180	Linie 4; 33 Min.	
Uni I	629	Linie 6; 18 Min.	6:00 - 20:00 Uhr
Uni II (Klangenfurter Str.)	148	Linie 6; 18 Min.	
Universität	1.050	Linie 6; 18 Min.	Nur bei Veranstaltungen auf der Bürgerweide
Richtung Nord-Ost gesamt	957-2.007		
Grolland (Norderländer Str.)	234	Linien 1, 8; 14 Min.	
Roland-Center (Huchting)	1.700	Linien 1, 8; 16 Min.	
Sielhof	469	Linie 4; 12 Min.	
Richtung Süd gesamt	2.403		
Bahnhof Burg	260	Regio-S-Bahn; 13 Min.	
Bahnhof Lesum	168	Regio-S-Bahn; 16 Min.	
Bahnhof St.Magnus	75	Regio-S-Bahn; 18 Min.	
Bahnhof Schönebeck	190	Regio-S-Bahn; 21 Min.	
Bahnhof Vegesack	100	Regio-S-Bahn; 24 Min.	
Bahnhof Blumenthal	29	Regio-S-Bahn; 33 Min.	
Bahnhof Farge	26	Regio-S-Bahn; 43 Min.	
Richtung Nord gesamt	848		
Gesamt	10.858		
davon dauerhaft	4.308		

Eigene Darstellung. Angaben: brepark.de, bsag.de/4767.php

Bezüglich der Gesamtzahl an Stellplätzen ist das Angebot gut, allerdings sind die Kapazitäten nicht immer an der richtigen Stelle verfügbar. Einige der Anlagen sind voll ausgelastet, zum Beispiel in Bremen-Nord, was zeigt, dass das Angebot hier attraktiv ist, sehr gut angenommen wird und Bedarf für weitere Stellplätze besteht. Teilweise verhindern hier die unzureichenden Kapazitäten eine Nutzung durch weitere Autofahrer. Aus Richtung Osten kommend müssen an

Werktagen Park-and-Ride-Anlagen im Nordosten oder links der Weser angesteuert werden. Da die Nachfrage nicht überall befriedigt werden kann, weist das bestehende Angebot in seiner räumlichen Verteilung Mängel auf.

4 Parkdruck in den Quartieren

Die Parkraumnachfrage in den einzelnen Stadtteilen und Quartieren ist sehr unterschiedlich. Aus den unterschiedlichen Bebauungs- und Bevölkerungsdichten und den verschiedenen Nutzergruppen der einzelnen Quartiere ergeben sich differenzierte Problemstellungen für den ruhenden Verkehr. Dem entsprechend sind die Beeinträchtigungen (z.B. für den Fußverkehr) oder die notwendigen Erfordernisse (z.B. Bewohnerparkregelungen) sehr differenziert zu bewerten. Der VEP nimmt auf der Grundlage einer Modellrechnung eine Bewertung des Parkdrucks in den einzelnen Quartieren vor. Es sollen Gebiete identifiziert werden, in denen ein hoher Parkdruck entsteht. Zusammen mit weitergehenden Quartiers- und städtebaulichen Analysen können gezielte Untersuchungen zur Einführung von Bewohnerparkregelungen oder anderer Parkkonzeptionen zusammen mit den Ortsbeiräten sowie den Bürgerinnen und Bürgern vorgenommen werden.

4.1 Methodische Grundlagen

Anhand von Einwohnerzahl, Motorisierung, Arbeitsplätze, publikumsintensive Einrichtungen und anderer Größen wird im Verkehrsmodell für jede Verkehrszelle das Quell- und Zielverkehrsaufkommen des Pkw-Verkehrs für die verschiedenen Verkehrszwecke (Arbeiten, Einkaufen, Freizeit usw.) ermittelt. Daraus wird unter Berücksichtigung der spezifischen Ganglinien die Parkraumnachfrage der verschiedenen Verkehrszwecke auf Ebene der Verkehrszellen errechnet. Die Werte der verschiedenen Verkehrszwecke werden anschließend addiert, um die gesamte Stellplatznachfrage zu errechnen und Gebiete mit hoher Parkraumnachfrage identifizieren zu können. Nach Division durch die Fläche der Verkehrszelle (größere Wasserflächen wurden heraus gerechnet) ergibt sich die spezifische Stellplatznachfrage in Pkw pro Hektar.

Da bei der Berechnung der Stellplatznachfrage verschiedene Annahmen, Vereinfachungen und Annäherungen getroffen werden, stellt das erläuterte Verfahren nur eine grobe Annäherung an die Realität dar und ist nur zur Identifizierung von möglichen Problemgebieten geeignet. In diesen könnte eine Parkraumerhebung im Gebiet sinnvoll sein, um adäquate Maßnahmen zur Senkung des Parkdrucks zu entwickeln. Parkraumerhebungen ermöglichen sehr detaillierte Analysen einzelner Quartiere und sind weniger ungenau als die Berechnung der Stellplatznachfrage über das Verkehrsmodell.

Abweichungen der Berechnung zur Realität ergeben sich unter anderem durch folgende Vereinfachungen:

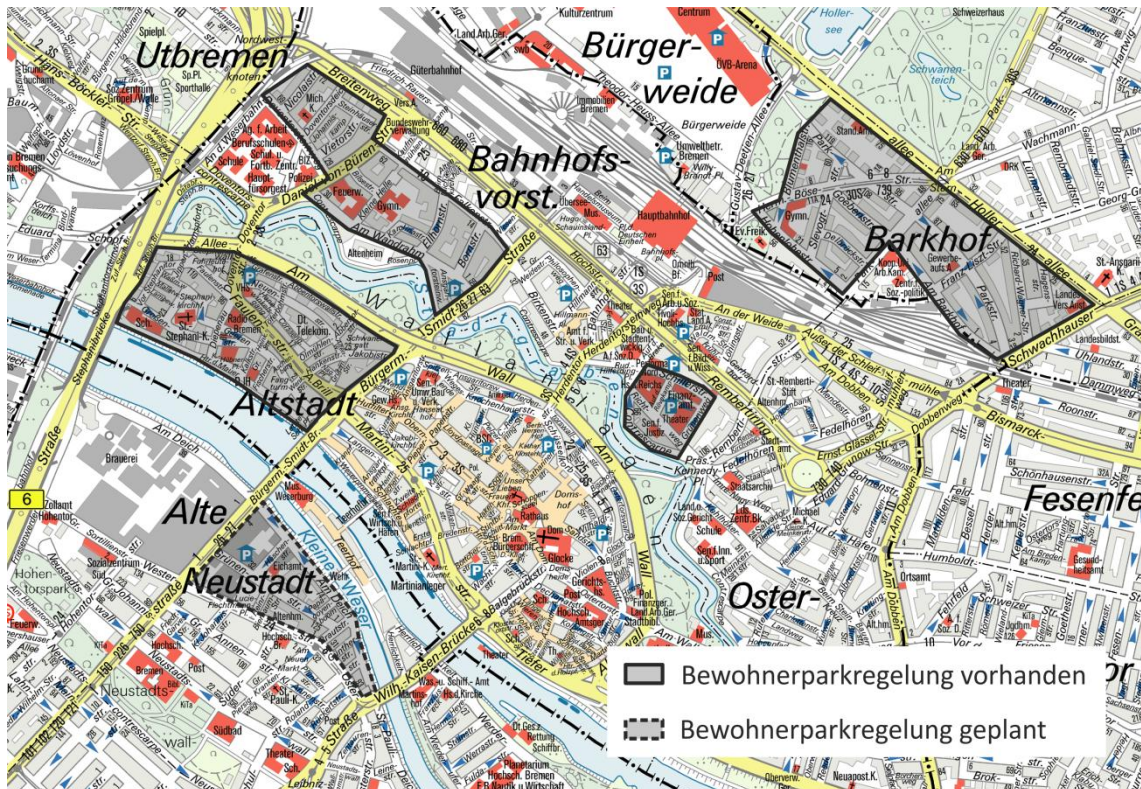
- Pauschalisierte Ganglinien der einzelnen Nutzergruppen für Gesamt-Bremen (z.B. hat der Einkaufsverkehr in die Innenstadt die gleiche Ganglinie wie zu einem Supermarkt)
- Die örtliche Bebauungsstruktur (Anzahl Stellplätze im Straßenraum, auf Parkplätzen, in Parkhäusern und auf privatem Eigentum) wird nicht berücksichtigt.

- Bestehende Bewohnerparkregelungen konnten im Modell nicht berücksichtigt werden. Daher ist die Nachfrage durch Nichtbewohner in betroffenen Gebieten eine rein theoretische Größe. In der Realität werden Nichtbewohner (z.B. Beschäftigte) Quartiere mit Bewohnerparkregelung von vornherein meiden, da hier wenig Hoffnung besteht, im Straßenraum parken zu können, sondern auf Parkhäuser oder Straßenräume benachbarter Zellen ausweichen. Induzierte Wechselwirkungen und Verdrängungseffekte benachbarter Zellen können nicht berücksichtigt werden.
- Der Wert für den Bewohnerverkehr wird über die in der Zelle gemeldeten Fahrzeuge ermittelt. Daher ist die Bezeichnung „Bewohner“ im Sinne von „vor Ort gemeldetes Fahrzeug“ zu verstehen. So lässt sich z.B. der Bewohnerwert an der Universität (siehe Anhang D) erklären, der dienstlichen Fahrzeugen entspricht.

4.2 Gebiete mit vorhandener Bewohnerparkregelung

Gebiete mit Bewohnerparkregelung sind nachfolgend dargestellt. Bewohnerparkregelungen bestehen derzeit vor allem in der Altstadt, Bahnhofsvorstadt sowie im Umfeld der Innenstadt. Ab April 2013 ist neben dem gekennzeichneten Bereich in der Alten Neustadt die Einführung einer Bewohnerparkregelung auch im Quartier Wilmannsberg in Vegesack geplant.

Abb. 10: Quartiere mit Bewohnerparkregelung im Bereich der Bremer Innenstadt



Quelle: Eigene Darstellung. Kartengrundlage: Stadtplan 1:10000.

4.3 Analyse des Parkdrucks

Das Bremer Stadtbild ist zumindest in den innenstadtnahen Stadtteilen durch eine verdichtete, aber sehr kleinteilige Bebauung geprägt. Dies gilt vor allem für den sogenannten Bremer Haustyp, wie er zum Beispiel in der Neustadt, der östlichen Vorstadt, Findorff oder Walle häufig anzutreffen ist. Dort ergibt sich eine hohe Bevölkerungsdichte und gleichzeitig eine geringe Anzahl an Parkplätzen auf Privatgrundstücken. Daraus resultiert ein hoher Parkdruck in diesen Quartieren, so dass teilweise auch Rettungswege zugeparkt werden. In einigen Quartieren kommt es durch externe Nutzergruppen (Beschäftigte, Kunden und Besucher) zu einer erhöhten Stellplatznachfrage. Auch in Gebieten mit geringer Wohnnutzung kann es durch ortsfremde Fahrzeuge zu einer hohen Stellplatznachfrage kommen. Meist (z.B. bei Einkaufszentren) wird diese in solchen Gebieten aber durch Parkhäuser oder Tiefgaragen abgefangen.

Aufgrund der Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrszwecke lässt sich die Parkraumnachfrage für verschiedene Nutzergruppen getrennt darstellen. Beispielhaft erläutert und analysiert werden die Nutzungsdiagramme von vier Quartieren untersucht, in denen die Bewohner unter hohem Parkdruck leiden: Buntentor, Findorff, Ostertor Nord und das Schnoorviertel. Nutzerdiagramme für weitere ausgewählte Quartiere finden sich in Anhang D.

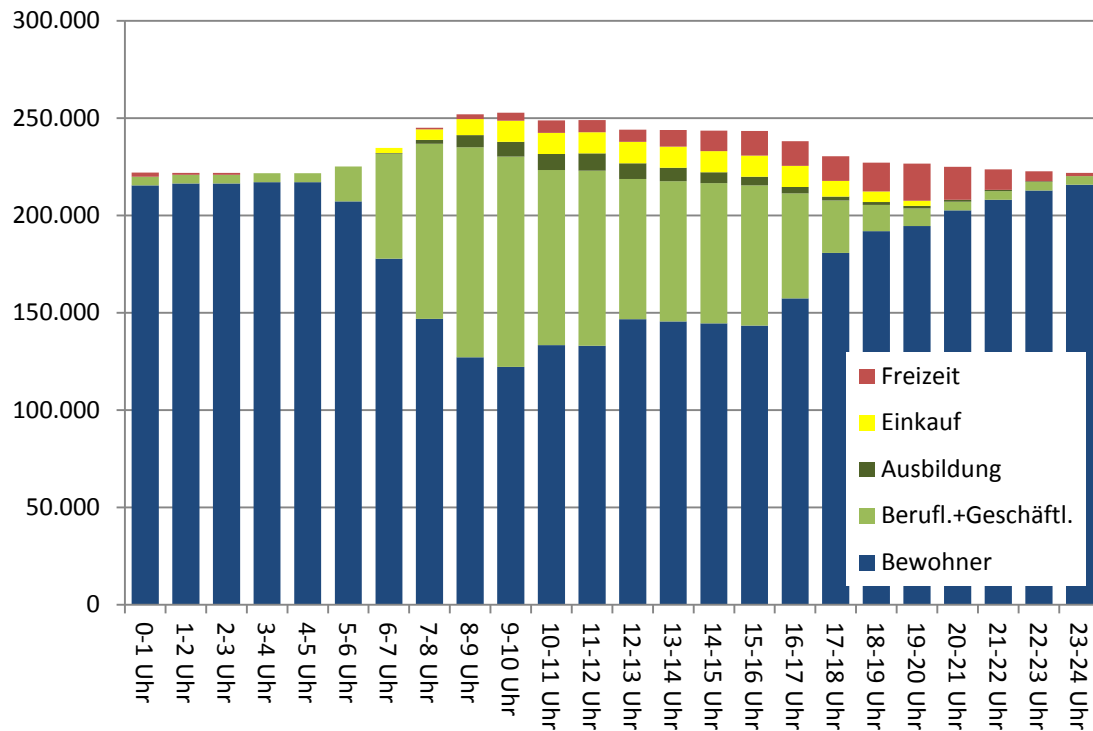
Im Tagesverlauf ergibt sich die höchste Stellplatznachfrage zwischen 8 Uhr morgens und 16 Uhr nachmittags. Gleichzeitig ergibt sich aus der Ganglinie für Wohnnutzung am Spätnachmittag das höchste Zielverkehrsaufkommen; zu dieser Zeit kehren viele Bewohner wieder von der Arbeit zurück nach Hause. Für die Analyse der Parkraumnachfrage wurde daher der Zeitraum 15-16 Uhr gewählt, da hier mit einem großen Konflikt zwischen noch anwesenden Nichtanwohnern und wiederkehrenden Anwohnern zu rechnen ist.

In den Karten (Kap. 4.4.1) dargestellt wird daher nur die Nachfrage für 15-16 Uhr an einem Werktag. Dabei wird sowohl die Gesamtnachfrage als auch eine Differenzierung nach Bewohnern und Nichtbewohnern abgebildet. Aufgrund des hohen Parkdrucks in den Innenstadtbereichen wird in den Karten ausschließlich dieser Ausschnitt dargestellt. Karten des gesamten Stadtgebiets sowie für weitere Uhrzeiten finden sich in Anhang C. Zwischen der Spitzenstunde (9-10 Uhr) und dem in Kap. 4.4.1 untersuchten Zeitraum 15-16 Uhr ergeben sich dabei nur geringfügige Unterschiede.

Gesamtnachfrage

In Bremen liegt die Stellplatznachfrage tagsüber knapp 15% höher als nachts. Morgens zwischen 6 und 10 Uhr fahren viele Berufstätige aus dem Umland in die Stadt ein. Mittags geht die Anzahl an Berufstätigen wieder leicht zurück, aber erst ab 16 Uhr findet ein kontinuierlicher Rückgang der Parknachfrage statt.

Abb. 11: Stellplatznachfrage der verschiedenen Nutzergruppen im Tagesverlauf in Gesamt-Bremen



Quelle: Eigene Darstellung.

4.4 Stellplatznachfrageanalysen in einzelnen Quartieren

4.4.1 Stellplatznachfrage

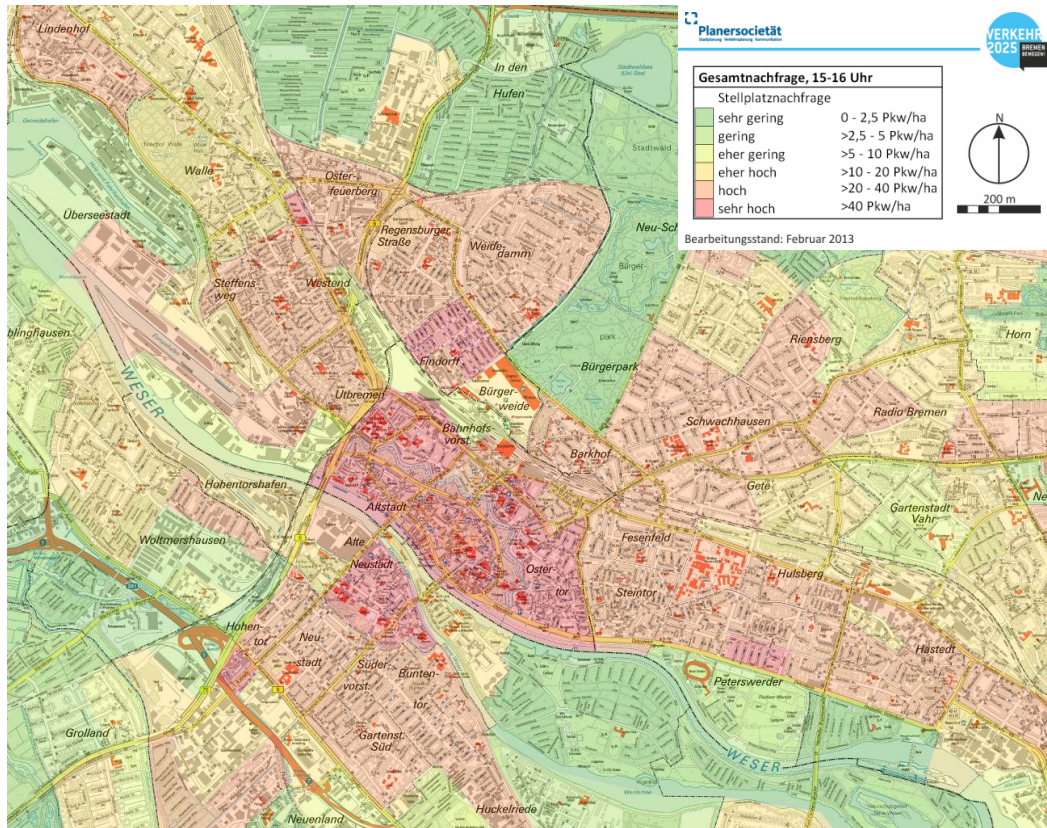
Die Stellplatznachfrage ist im Innenstadtbereich erwartungsgemäß sehr hoch, in den umliegenden Wohnvierteln meist etwas geringer, insgesamt aber immer noch hoch. Nach außen hin verringert sich die Nachfrage im Allgemeinen (Abb. 12). In Bremen-Nord ist die gleiche Tendenz für das Vegesacker Zentrum zu erkennen. Im Vegesacker Zentrum ist die Nachfrage hoch, in den umliegenden Quartieren durchschnittlich und in den übrigen Wohngebieten in Bremen-Nord meist gering.

Die Stellplatznachfrage **durch Bewohner** hängt zum größten Teil von der Bevölkerungsdichte, aber auch von Pkw-Affinität der Bewohner ab. Diese ist in der Innenstadt geringer als in den anderen Quartieren.

Die Stellplatznachfrage durch Nichtbewohner ist neben dem Innenstadtbereich, den Nahversorgungs- und Einkaufszentren, den Arbeitsplatzschwerpunkten sowie an der Universität hoch bis sehr hoch. Eine erhöhte Nachfrage besteht auch an einigen Bereichen des Hafens sowie in Gewerbe- und Industriegebieten, wobei das Mercedes Werk hervorsticht. Zu berücksichtigen ist, dass z.B. an Einkaufszentren ein Großteil der Nachfrage durch Parkhäuser abgedeckt wird,

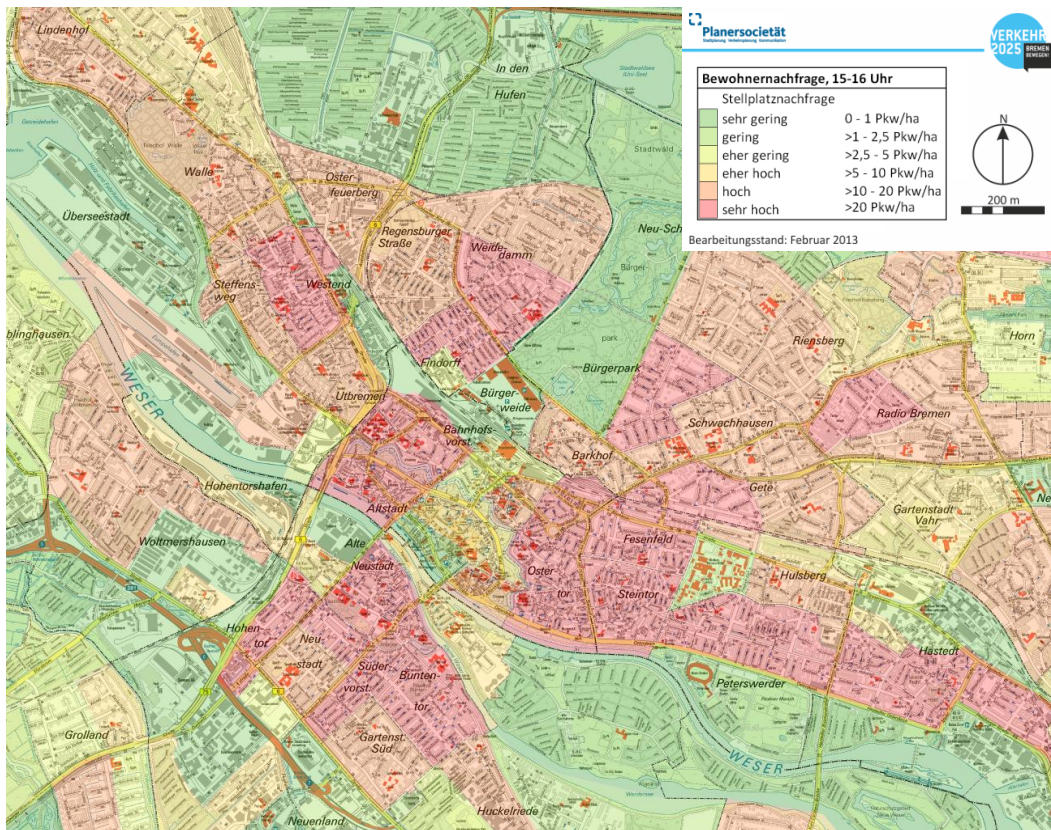
so dass eine hohe Nachfrage nicht zwangsläufig auch einen hohen Parkdruck im Straßenraum mit sich bringt.

Abb. 12: Spezifische Stellplatznachfrage im Bereich um die Innenstadt, 15-16 Uhr



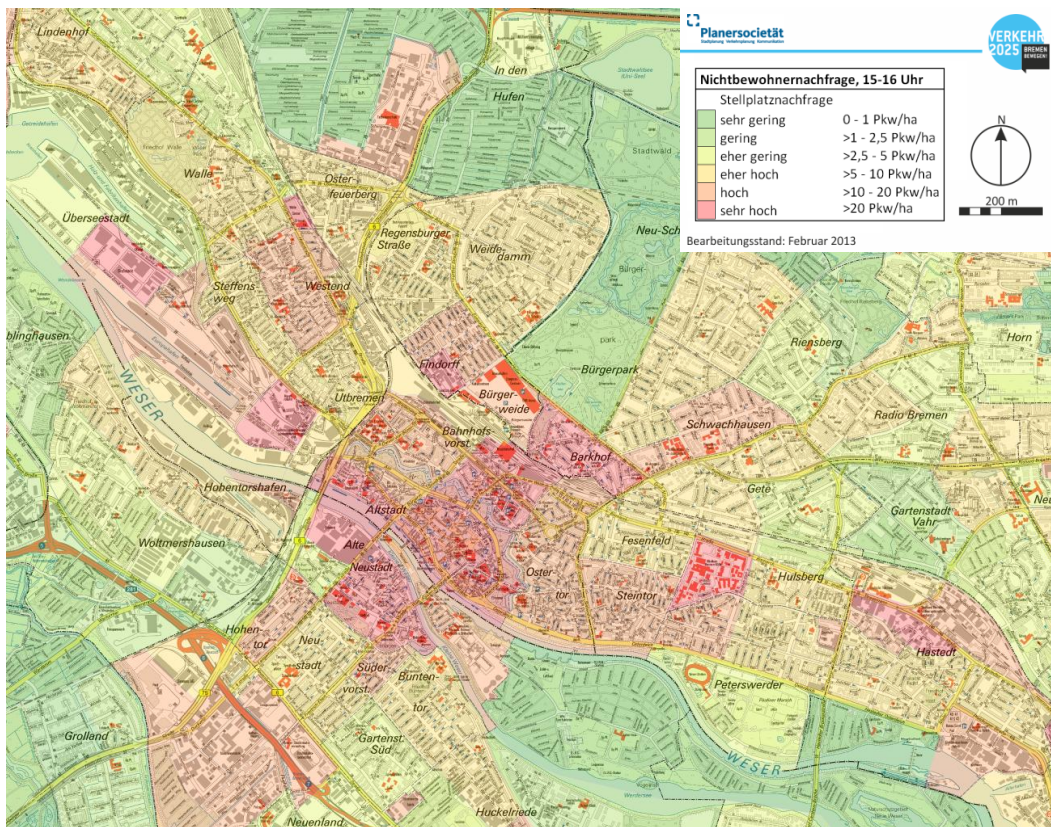
Quelle: Eigene Darstellung. Kartengrundlage: Stadtplan 1:10000.

Abb. 13: Spezifische **Stellplatznachfrage durch Bewohner** im Bereich um die Innenstadt, 15-16 Uhr



Quelle: Eigene Darstellung. Kartengrundlage: Stadtplan 1:10000.

Abb. 14: Spezifische **Stellplatznachfrage durch Nichtbewohner** im Bereich um die Innenstadt, 15-16 Uhr



Quelle: Eigene Darstellung. Kartengrundlage: Stadtplan 1:10000.

4.4.2 Gebiete mit hoher Parkraumnachfrage

Gebiete mit hoher Parkraumnachfrage sind tendenziell für vertiefende Konzepte zur Parkraumsteuerung interessant, sofern noch nicht vorhanden. Aus den Analysekarten geht hervor, dass in folgenden Stadtteilen und Quartieren eine hohe Stellplatznachfrage sowohl durch Bewohner als auch durch Nichtbewohner besteht (jeweils > 10 Pkw/ha):

- Altstadt-West
- Schnoorviertel
- Westend
- Findorff zwischen Hemmstraße und Eickedorfer Straße
- Bahnhofsvorstadt
- Barkhof
- Schwachhausen Bereich um Georg-Gröning-Straße
- Ostertor, Steintor
- Alte Neustadt, Hohentor
- Vegesacker Zentrum

Folgende Zellen weisen zwar eine sehr hohe Nachfrage (> 20 Pkw/ha) durch Bewohner, aber keine außergewöhnliche Nachfrage durch Nichtbewohner auf (< 10 Pkw/ha):

- Neustadt, Südervorstadt, Buntentor
- Fesenfeld
- Peterswerder nördlich Osterdeich
- Hastedt zwischen Osterdeich und Heerstraße
- Schwachhausen Bereich um Wachmannstraße und Hartwigstraße
- Findorff zwischen Fürther Straße und Bürgerpark
- Vereinzelte Gebiete in Bremen-Ost, z.B. Radio Bremen Bereich um Scharnhorststraße

Anmerkung: Die Einteilung erfolgt anhand von Grenzwerten. Daher kann auch in Quartieren, die hier nicht aufgeführt sind, ein ähnlich hoher Parkdruck herrschen, wie in hier aufgeführten Gebieten. Das liegt u.a. an der Bebauungsstruktur sowie der Anzahl der privaten Stellplätze auf privatem Grund. Zum Beispiel herrscht auch in den Stadtteilen Walle und Schwachhausen allgemein eine erhöhte Stellplatznachfrage durch Anwohner.

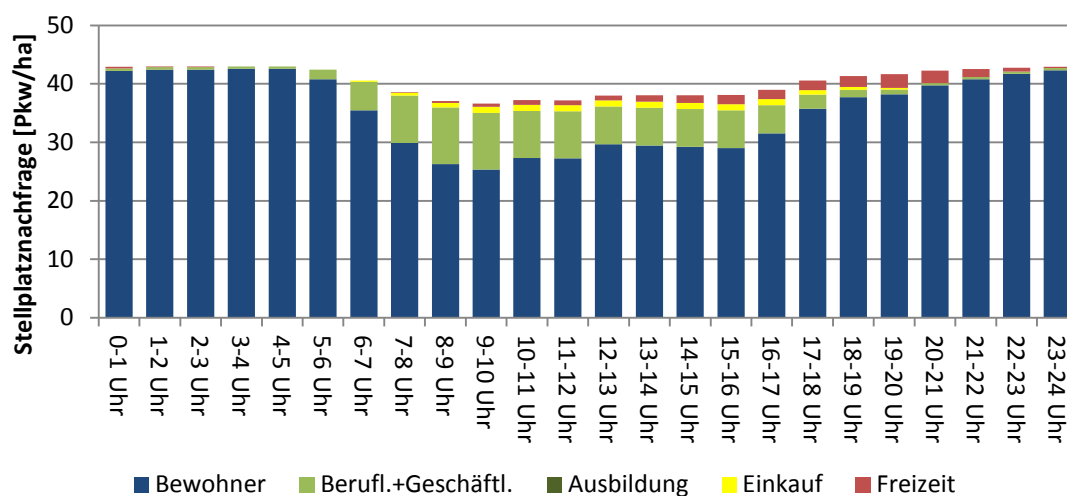
4.4.3 Stellplatznachfrage in ausgewählten Beispielquartieren

Nachfolgend werden einzelne Quartiere hinsichtlich der Stellplatznachfrage tiefergehend analysiert. Diese Fälle können aber nicht pauschalisiert und 1:1 auf andere Viertel mit ähnlicher Nutzungsstruktur übertragen werden. Die Schwere der Problematik in einem Stadtteil hängt nicht nur von der Nutzungsstruktur, sondern auch davon ab, wie hoch die Stellplatznachfrage allgemein ist.

4.4.3.1 Beispiel Buntentor

Am Buntentor herrscht eine hohe Stellplatznachfrage (zwischen 30-40 Pkw/ha). Der Großteil der Nachfrage entsteht vor allem durch Anwohner. Im Verlauf des Morgens verlassen viele Bewohner das Quartier. Gleichzeitig fahren zwar insbesondere Berufstätige ein, allerdings in geringerem Maße, so dass der Parkdruck sinkt. Vor- und nachmittags ergibt sich hier bis zu 40% weniger Nachfrage durch Bewohner als nachts. Die Stellplatznachfrage steigt ab 16 Uhr wieder erkennbar, da nun verstärkt Bewohner ins Quartier zurückkehren. Im Laufe des Abends erhöht sich der Parkdruck kontinuierlich, während der Anteil an Nichtbewohnern sinkt.

Abb. 15: Stellplatznachfrage der verschiedenen Nutzergruppen in Buntentor im Tagesverlauf



Quelle: Eigene Darstellung.

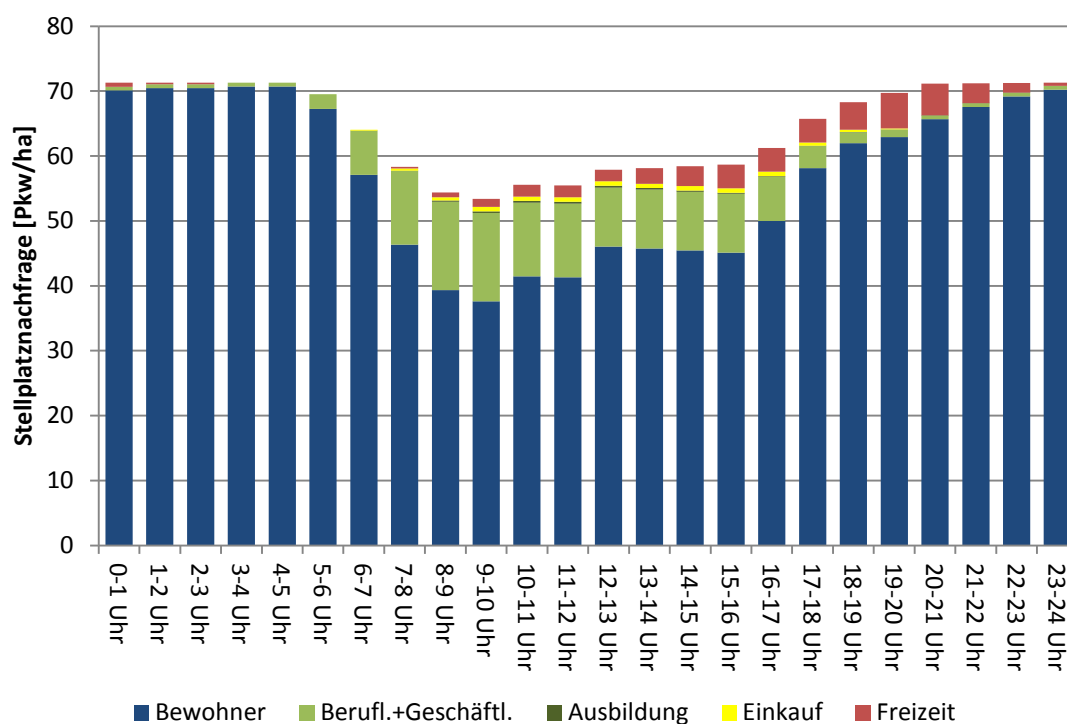
4.4.3.2 Beispiel Findorff zwischen Hemmstraße und Eickedorfer Straße

Das Gebiet zwischen Hemmstraße und Eickedorfer Straße ist aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte, den engen Straßen sowie den kaum vorhandenen Kapazitäten auf Privatgrundstücken durch eine extrem hohe Stellplatznachfrage geprägt (weitestgehend am Tag über 50 Pkw/ha, abends sogar mit über 60 Pkw/ha), die vermutlich nicht vollständig durch die Stellplätze im Straßenraum erfüllt werden kann. Der Großteil der Nachfrage entsteht durch Anwohner. Tagsüber ist die Nachfrage durch Bewohner nur halb so hoch wie nachts, deshalb sinkt die Gesamtnachfrage, obwohl Auswärtige ins Quartier einfahren. Insgesamt ist aber auch tagsüber der Parkdruck sehr hoch. Es ist wahrscheinlich, dass nicht die gesamte Nachfrage in dieser Verkehrszelle aufgenommen werden kann. Wenn die Bewohner nachmittags zurückkehren, ist die Gesamtstellplatznachfrage noch so hoch, dass sich nicht für alle sofort ein freier Platz finden wird. Im Laufe des Abends steigt die Nachfrage dann noch weiter an. Für Findorff ist zu beachten, dass zeitweise auch durch hohe Auslastung der Bürgerweide z.B. bei Messen

oder bei der Sperrung der Bürgerweide aufgrund von Veranstaltungen weiterer Parkdruck entsteht, der aber hier nicht mit abgebildet werden kann.

In Gebieten mit extremem Parkdruck ergibt sich der größte Konflikt nicht zum Zeitpunkt der größten Nachfrage, da hier nur noch wenige neue Fahrzeuge zufließen. Die größte Problematik entsteht, wenn nachmittags der Rückfluss ins Gebiet in größerem Maße einsetzt und die Nachfrage stark zunimmt.

Abb. 16: Stellplatznachfrage der verschiedenen Nutzergruppen in Findorff im Tagesverlauf



Quelle: Eigene Darstellung.

In Anhang D sind weitere Quartiere mit dominierender Wohnnutzung aufgeführt:

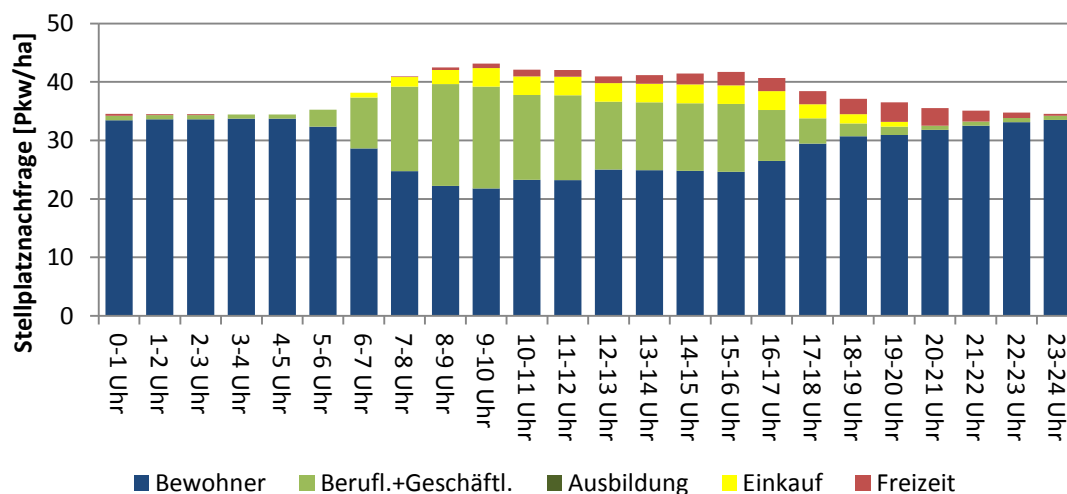
- Neue Vahr Südwest
- Peterswerder Nienburger Straße
- Peterswerder Stolberger Straße
- Findorff zwischen Hemmstraße und Eickedorfer Straße

4.4.3.3 Beispiel Ostertor Nord

Am Ostertor herrscht eine hohe Stellplatznachfrage mit Werten zwischen 30-40 Pkw/ha. Im Nordteil ist tagsüber die Nachfrage durch auswärtige Nutzer in etwa so hoch wie die durch Anwohner.

Im Laufe des Morgens fahren mehr Berufstätige von außerhalb in das Quartier ein, als Bewohner, die dieses verlassen. Dadurch ergibt sich die höchste Nachfrage im Verlauf des Vormittags. Eine besondere Problematik ergibt sich, wenn nachmittags verstärkt Bewohner zurückkehren. Zu dieser Zeit sind noch viele Stellplätze durch Auswärtige belegt, die erst später ausfahren. Erst im Laufe des Abends ergeben sich dann verstärkt freie Parkplätze.

Abb. 17: Stellplatznachfrage der verschiedenen Nutzergruppen in Ostertor Nord im Tagesverlauf



Quelle: Eigene Darstellung.

In Anhang D sind weitere Quartiere mit Nutzungsmischung und erhöhtem Nichtbewohneranteil aufgeführt:

- Vegesack Sager Straße
- Altstadt-West Am Wall (Bewohnerparkregelung vorhanden)
- Ostertor-Mitte
- Bahnhofsvorstadt-West (Bewohnerparkregelung vorhanden)
- Ostertor-Süd
- Alte Neustadt-Mitte (Bewohnerparken ab 1. April 2013)

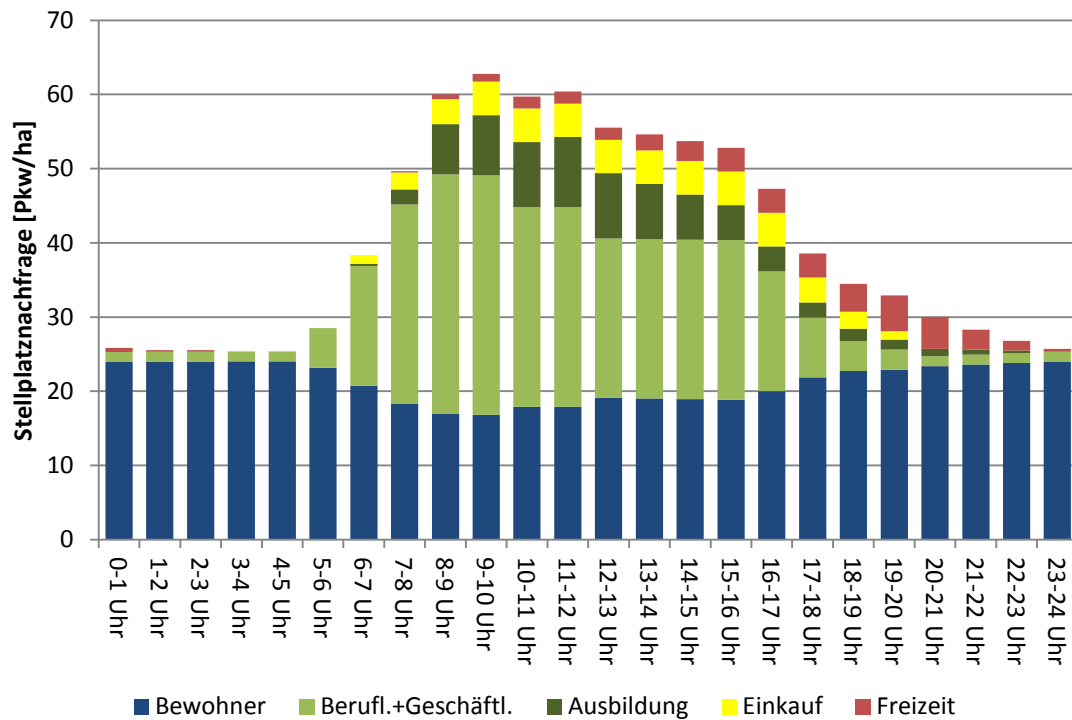
4.4.3.4 Beispiel Altstadt-Schnoorviertel

Im Schnoorviertel herrscht eine niedrigere Stellplatznachfrage durch Bewohner als in den bereits angesprochenen Quartieren, die aber immer noch als hoch zu bezeichnen ist (ca. 20-25 Pkw/ha). Tagsüber steigt die Nachfrage durch Nichtbewohner aber auf fast 60 Pkw/ha sehr stark an.

Nachts ist die Stellplatznachfrage im Schnoorviertel im Vergleich zu den vorangehenden Beispielquartieren eher gering. Im Laufe des Morgens nimmt die Nachfrage durch Bewohner ab, allerdings steigt gleichzeitig die Nachfrage durch Nichtbewohner sehr stark an. Tagsüber liegt die Gesamtnachfrage daher etwa 150% über der nächtlichen Nachfrage. Ab 16 Uhr nimmt der

Parkdruck wieder erkennbar ab. Ein ähnliches Niveau wie am frühen Morgen wird aber erst spätabends wieder erreicht. In Wohnquartieren mit einer ähnlichen Nachfragestruktur bestehen daher oft Bewohnerparkregelungen.

Abb. 18: Stellplatznachfrage der verschiedenen Nutzergruppen im Schnoorviertel im Tagesverlauf



Quelle: Eigene Darstellung.

In Anhang D sind weitere Quartiere mit hoher Nutzungsmischung und sehr hohem Nichtbewohneranteil aufgeführt:

- Vegesack Sager Straße
- Altstadt-West Am Wall (Bewohnerparkregelung vorhanden)
- Ostertor-Mitte
- Bahnhofsvorstadt-West (Bewohnerparkregelung vorhanden)
- Ostertor-Süd
- Alte Neustadt-Mitte (Bewohnerparken ab 1. April 2013)

4.5 Zusammenfassendes Fazit

In Bremen finden sich einige Viertel mit einer für die Bewohner problematischen Parksituation, für die sich nach tiefergehenden Untersuchungen unter Umständen Instrumente der Parkraumsteuerung anbieten könnten. Zu unterscheiden sind hierbei grundsätzlich zwei Typen:

1. Quartiere, in denen eine sehr hohe Nachfrage durch Bewohner besteht und in denen nur ein geringer Teil der Stellplatznachfrage von Nichtbewohnern ausgeht.
2. Viertel mit hoher Nutzungsmischung, in der Nichtbewohner einen entscheidenden Teil zum hohen Parkdruck beitragen.

Für diese beiden Typen sind aufbauend auf den Analysen des VEP differenzierte Maßnahmen zu entwickeln, die sich immer an den individuellen Situationen im Stadtteil orientieren müssen. Eine Übersicht der in Frage kommenden Viertel ist in 4.4.2 dargestellt, wobei die Listen nicht vollständig sein müssen, da die vorliegenden Mittel und die angewandte Methodik nur eine grobe Abschätzung zulassen.

Quellen

ERA (2005): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs. Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2005.

IVV (2012): Ausgangsdaten aus dem Verkehrsmodell

Senat (2011): Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 12.10.2011 „Ruhender Verkehr in der Bremer Innenstadt“

SHP (2013): Innenstadtverkehrskonzept

VMZ (2012): VerkehrsManagementZentrale, Ansprechpartner Hr. Teich: Auslastungszahlen für Stichtage

Stadtplan 1:10000.

Gespräche mit Parkhaus-Betreibern

Internet

VerkehrsManagementZentrale Bremen (zuletzt abgerufen März 2013)

<http://vmz.bremen.de/parken>

Internetauftritt verschiedener Städte (Okt. 2012)

hannover.de

leipzig.de

nuernberg.de

swb AG (Febr. 2013)

<http://www.swb-gruppe.de/verantwortung/swb-und-umwelt/stromtankstellen-raum-bremen.php>

KELAG-Kärntner Elektrizitäts-Aktiengesellschaft: E-Tankstellen-Finder (Febr. 2013)

<http://e-tankstellen-finder.com/at/de/elektrotankstellen>

Brepark (Febr. 2013)

<http://www.brepark.de/>

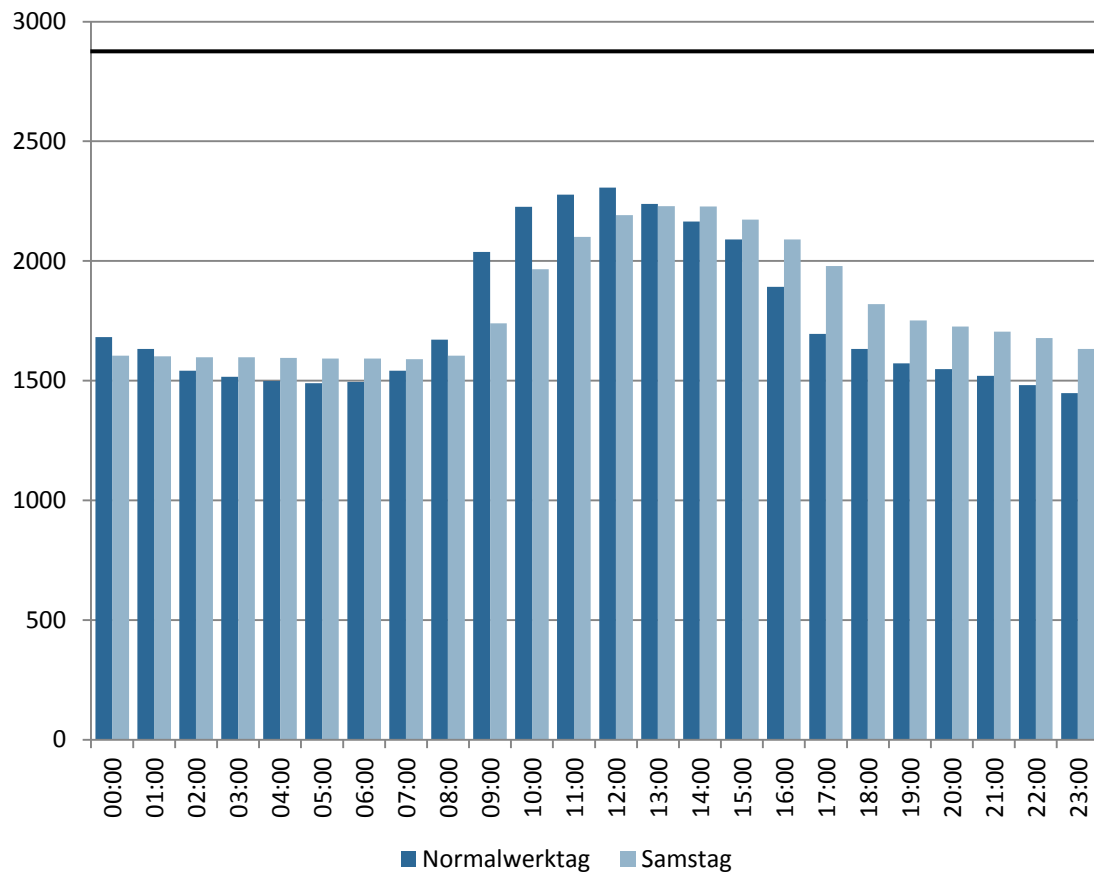
Anhang A: Übersicht über Parkbauten

Parkhaus	Stell- plätze	Öffnungszeiten	Stun- densatz	Tages- satz	Betreiber	Anmerkungen
Am Bahnhof	260	6:30 – 22:00 Uhr	1,00 €	2,50 €	Contipark	
Am Brill	950	durchgehend	1,40 €	12,00 €	Brepark	
Am Wall	494	6:30 – 23:00 Uhr	1,20 €	7,00 €	Apcoa	
Bürgerweide	2800	durchgehend	1,00 €	4,00 €	Brepark	Bei Veranstaltungen teilweise gesperrt
Güterbahnhof	90	K.A.	K.A.	K.A.	Brepark	
Herdentor	370	durchgehend	1,00 €	2,50 €	Contipark	
Hillmannplatz	530	6:30 – 0:00 Uhr	1,70 €	12,00 €	Contipark	Ab: 5,00 €/Tag
Hollerallee	180	durchgehend	1,00 €	5,00 €	Messe Bremen	
Katharinenklosterhof	350	durchgehend	1,40 €	12,00 €	Brepark	
Klangbogen (Bürgerweide)	75	durchgehend	1,00 €	3,00 €/h	Brepark	Kurzzeitparkplätze
Mitte	1060	durchgehend	1,40 €	12,00 €	Brepark	
Ostertor/Kulturmeile	430	7:00 – 2:00 Uhr	1,00 €	7,00 €	Brepark	
Postamt 5	310	K.A.	K.A.	K.A.	Brepark	
Pressnhaus	660	durchgehend	1,40 €	12,00 €	Brepark	
Rövekamp/Musicaltheater	380	6:00 – 21:00 Uhr	1,50 €	12,00 €	Musicaltheater	Theatergäste: 3,00 €
Stephani	440	7:00 – 1:00 Uhr	1,00 €	7,00 €	Brepark	
Violenstraße	404	durchgehend	1,40 €	12,00 €	Brepark	

Anmerkung: Parkgebühren beziehen sich auf Hauptverkehrszeit.

Anhang B: Belastungskurve der Bürgerweide

Bei Veranstaltungen auf der Bürgerweide (z.B. Freimarkt) stehen die Stellplätze nicht oder nur teilweise zur Verfügung. Nachts sind etwa 55 % der Stellplatzkapazitäten belegt, tagsüber 75-80 %. Es lässt sich ableiten, dass die Anwohner der Bürgerweide diese in größerem Umfang zum Abstellen ihrer Fahrzeuge nutzen, da für den angrenzenden Bereich Findorffs auch eine sehr hohe Stellplatznachfrage ermittelt wird (Vgl. Kap. 4.4.3.2).



Anhang C: Stellplatznachfrage der einzelnen Zellen

Spitzennachfrage der einzelnen Zellen

Gesamtnachfrage, 3-4 Uhr

Gesamtnachfrage, 9-10 Uhr

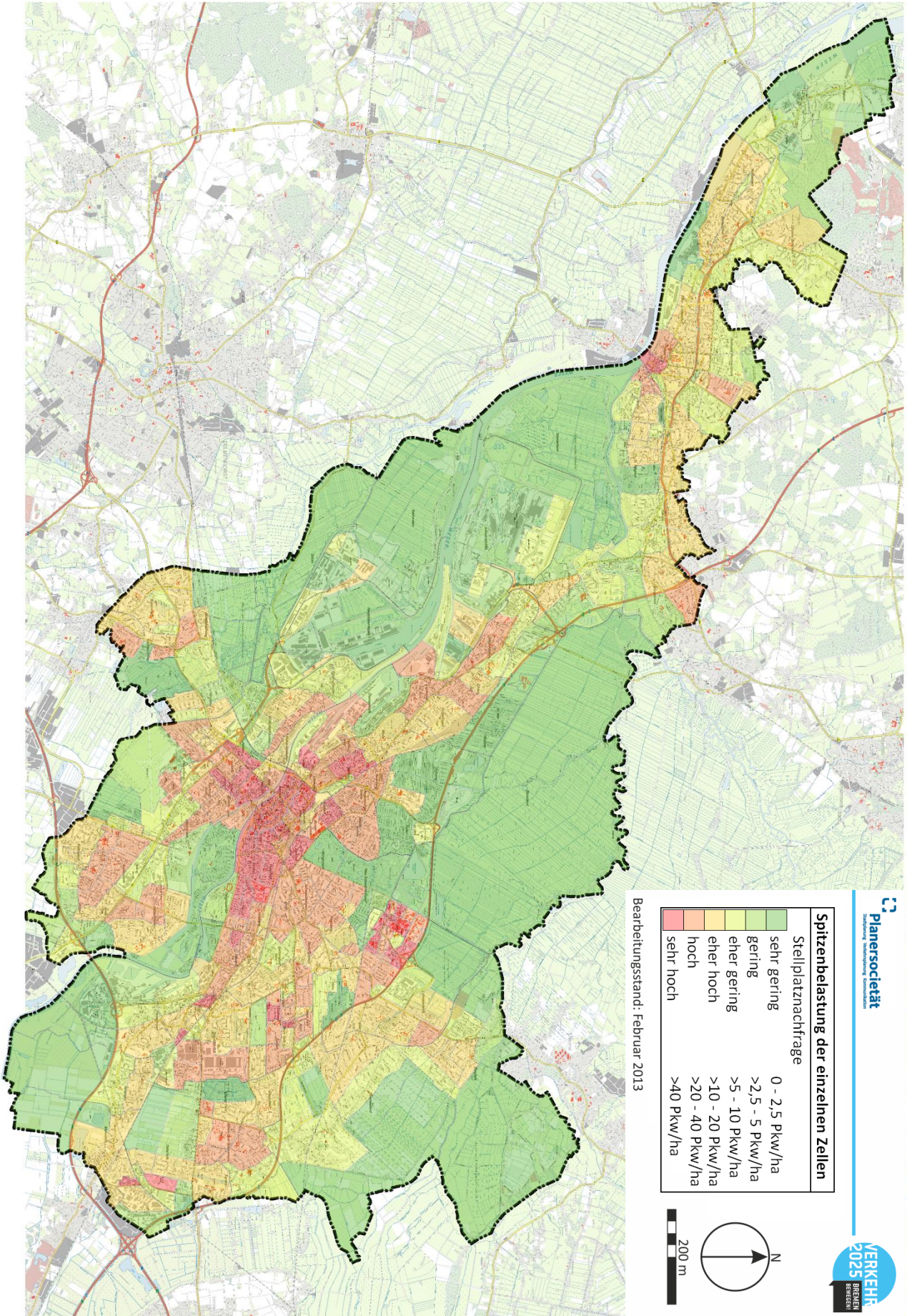
Bewohnernachfrage, 9-10 Uhr

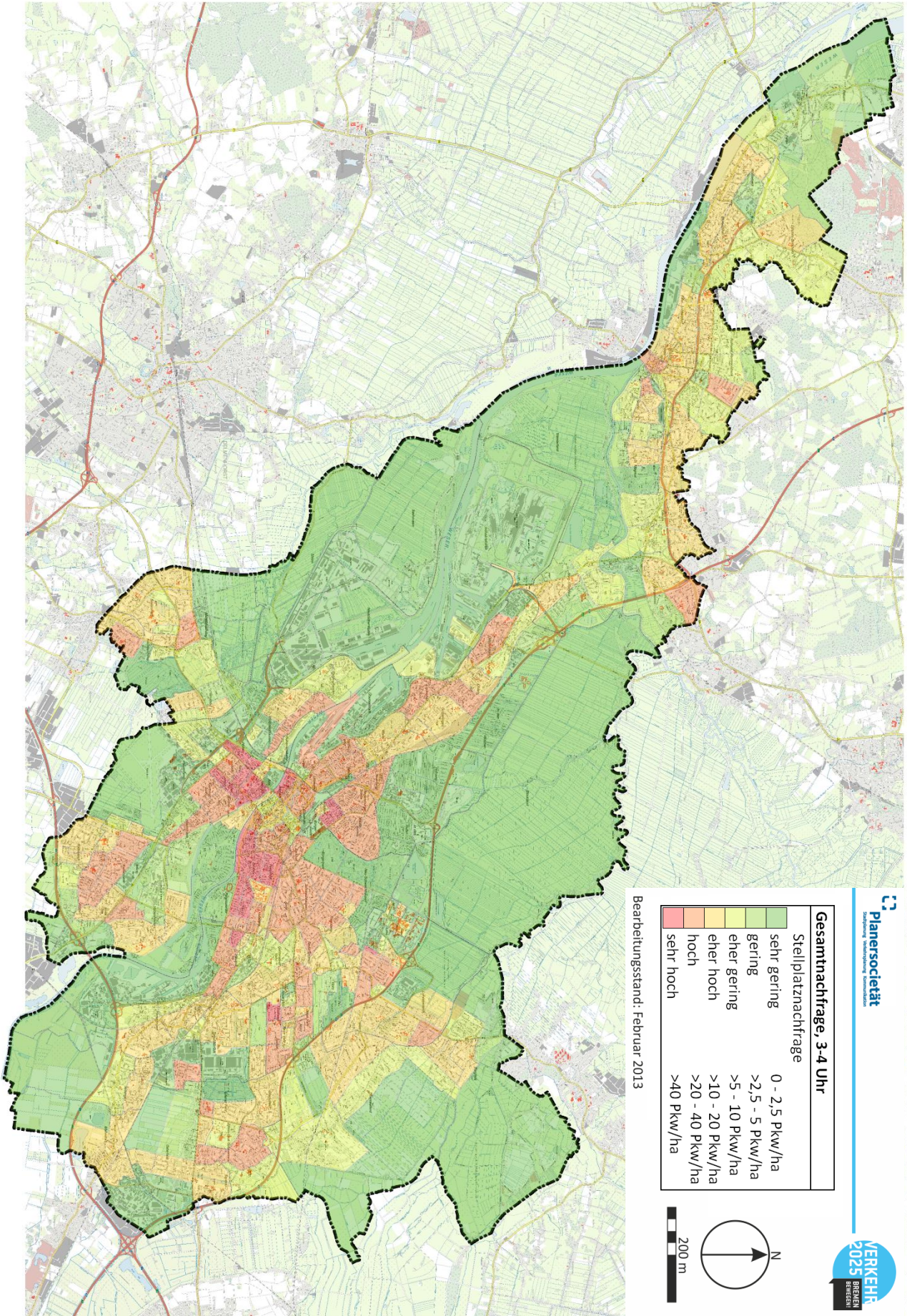
Nichtbewohnernachfrage, 9-10 Uhr

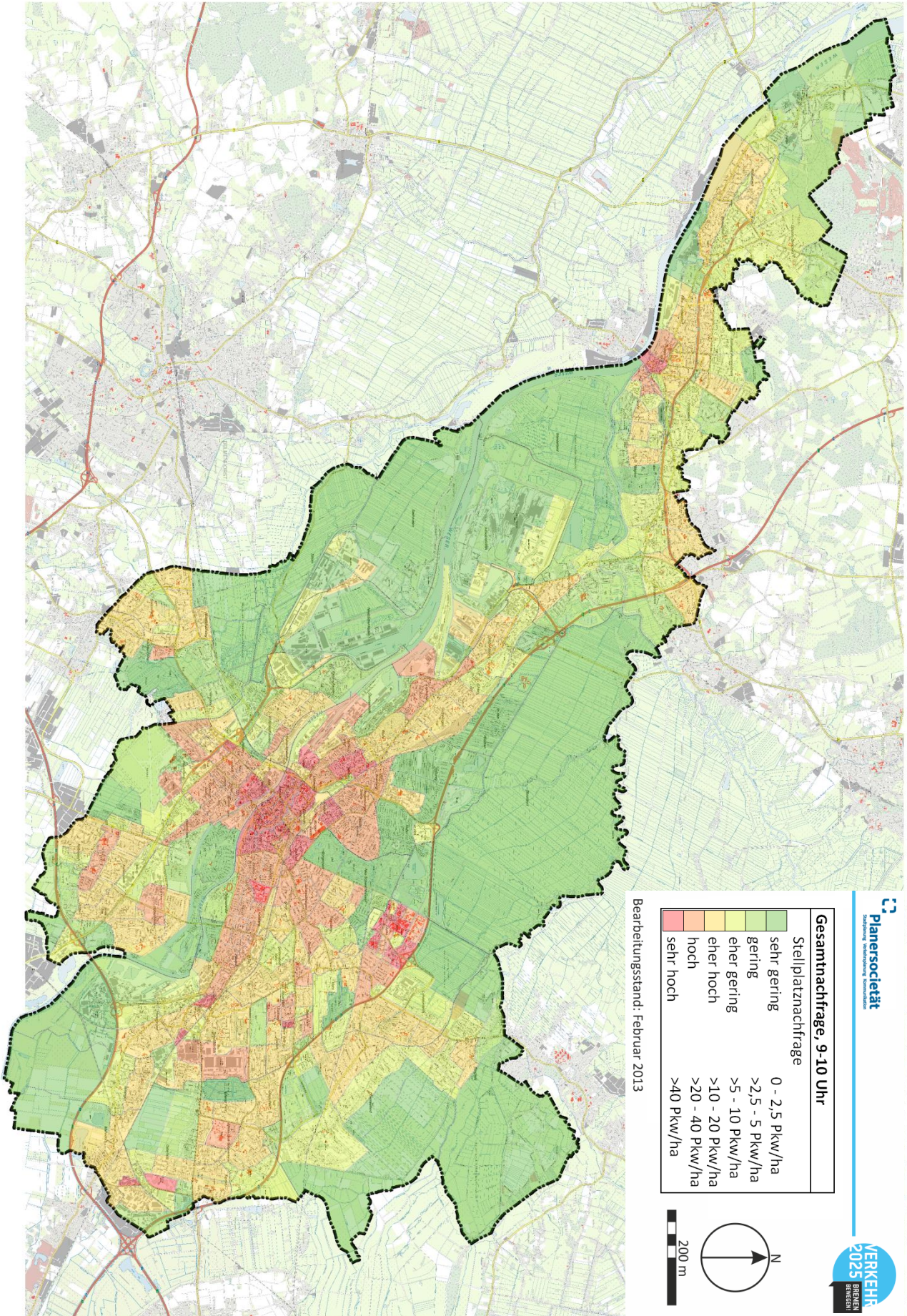
Gesamtnachfrage, 15-16 Uhr

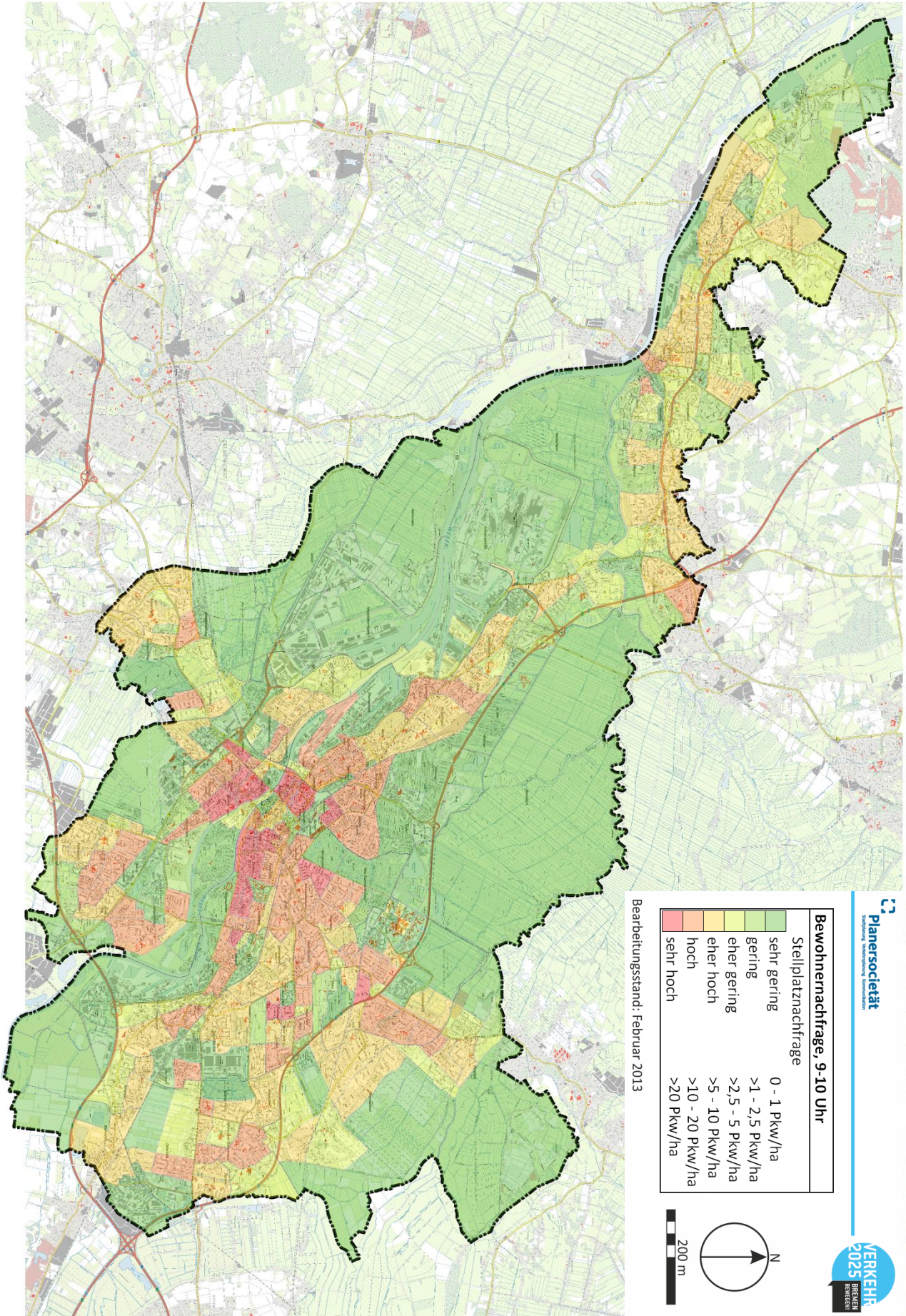
Bewohnernachfrage, 15-16 Uhr

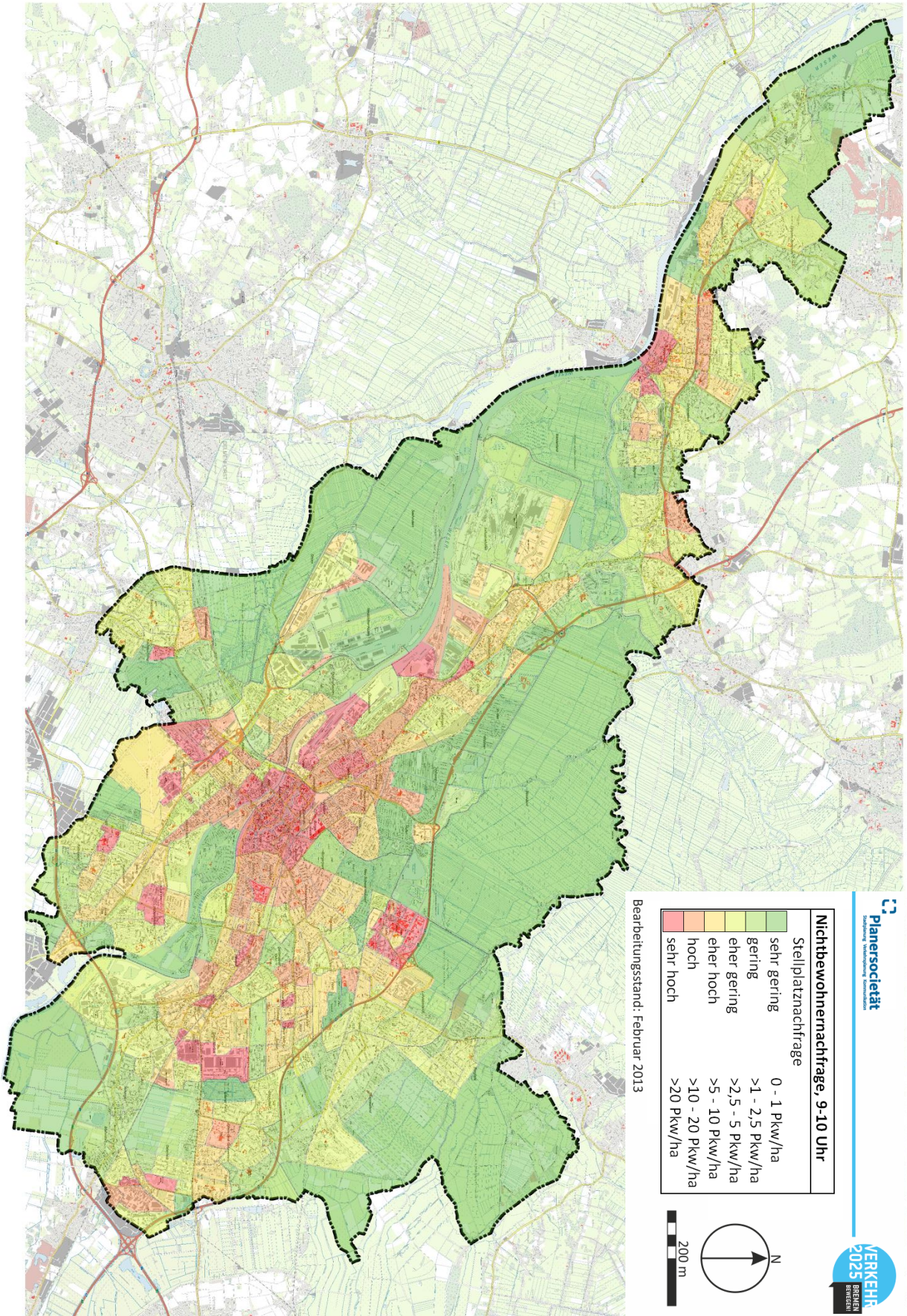
Nichtbewohnernachfrage, 15-16 Uhr

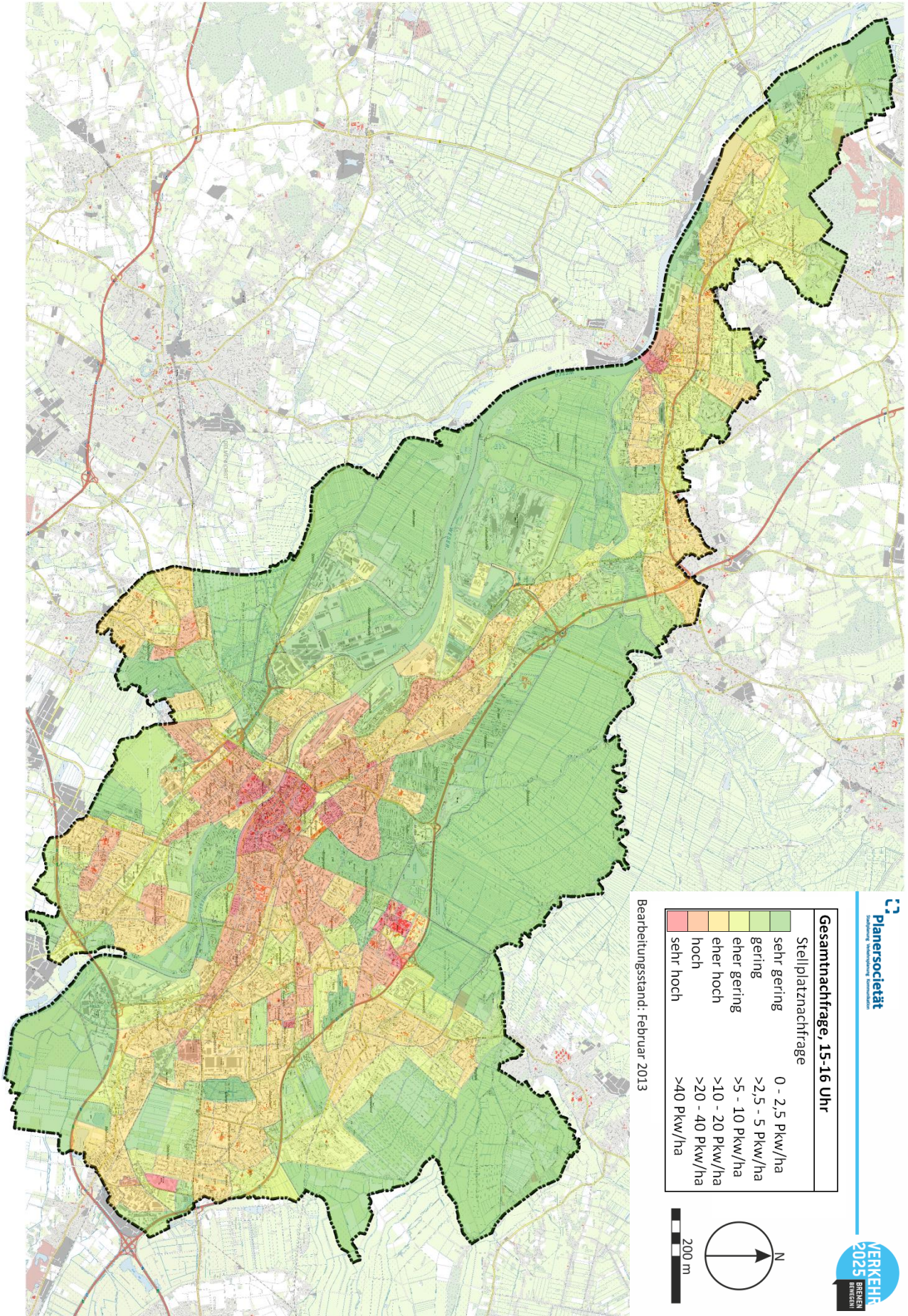


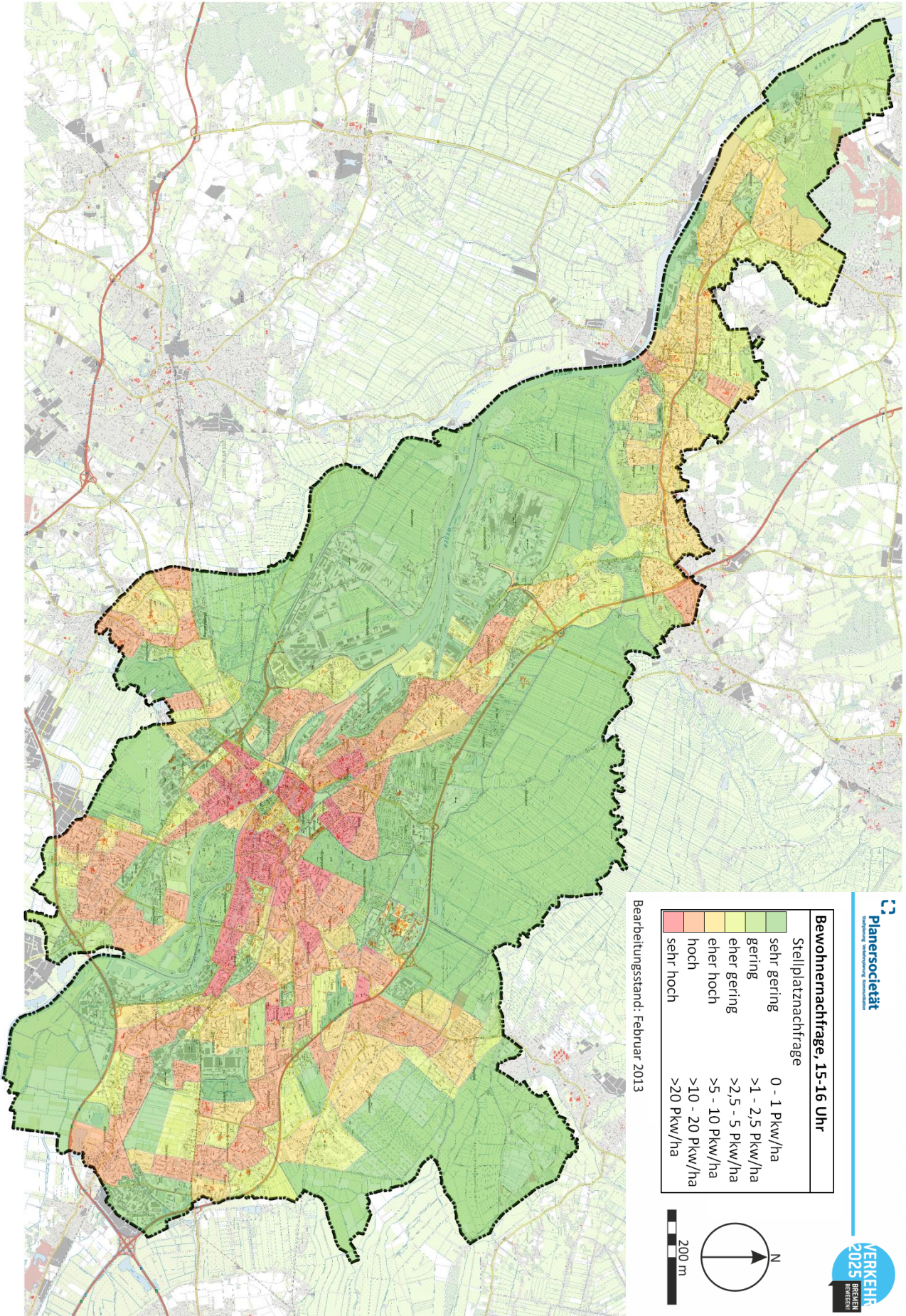


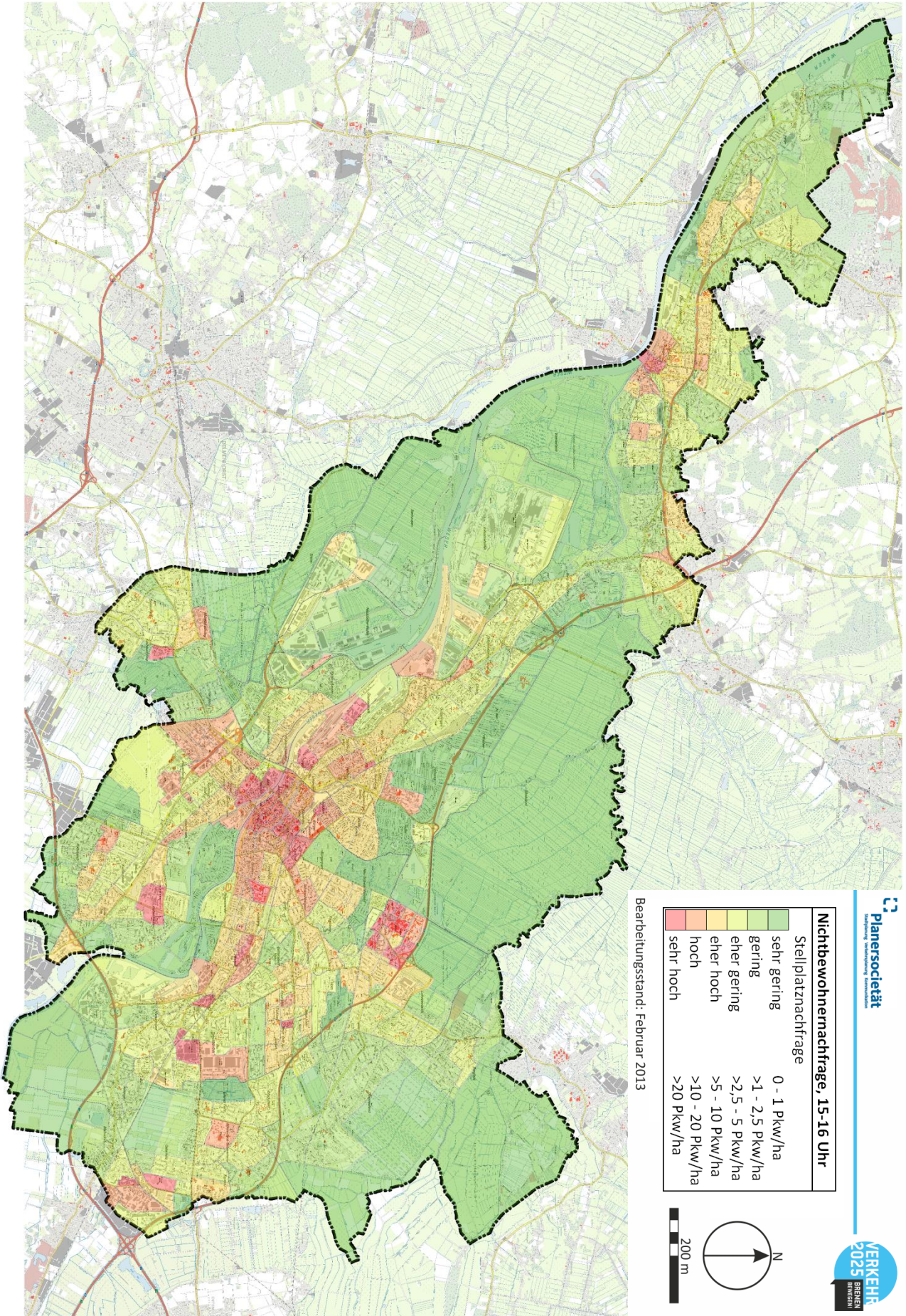








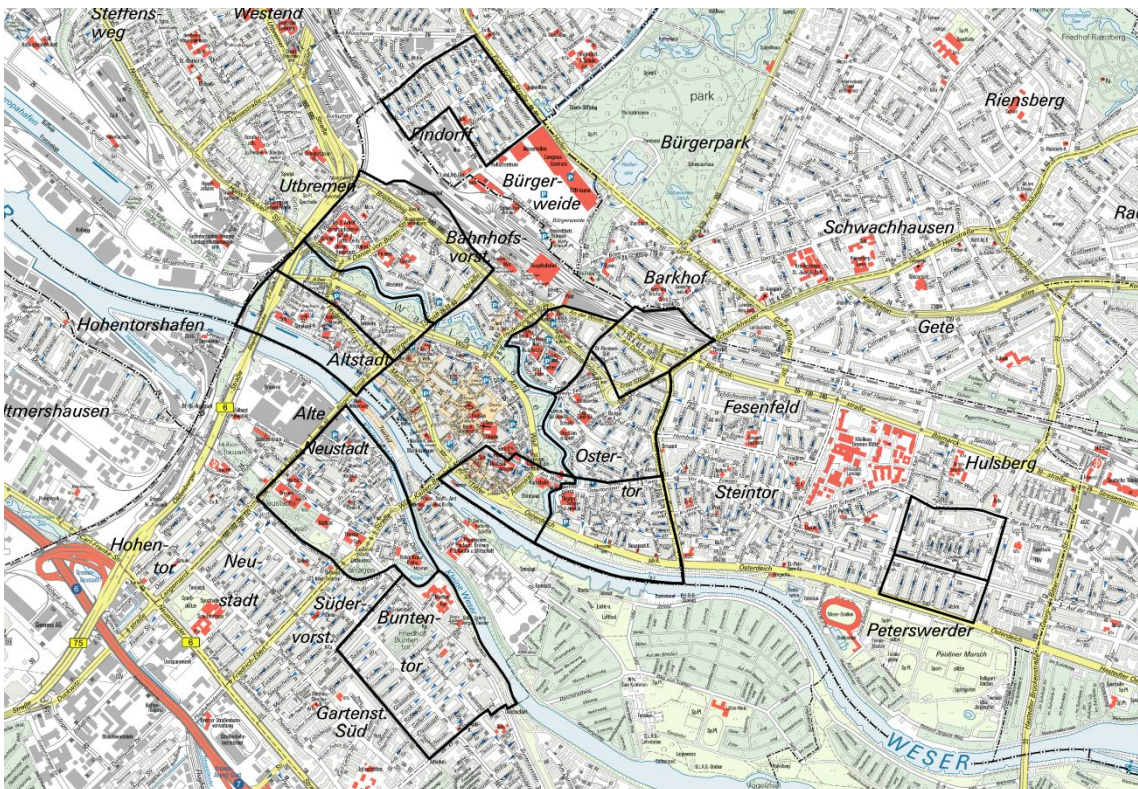




Anhang D: Nutzergruppennachfrage ausgewählter Zellen

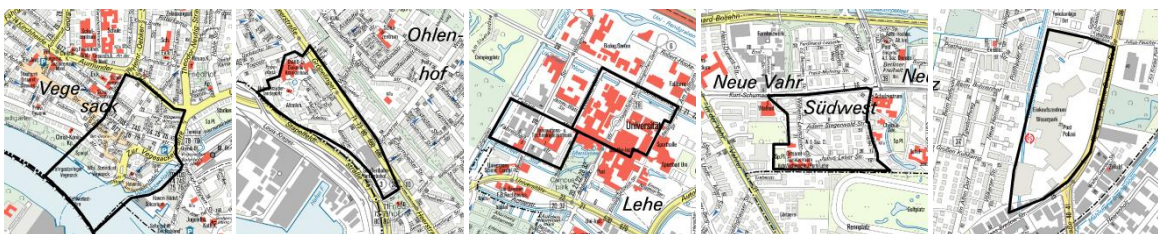
Untersuchte Quartiere sind in den folgenden Abbildungen durch schwarze Umrandung markiert:

Reihenfolge der Zellen, wie sie im Anhang aufgeführt sind: Buntentor, Peterswerder Nienburger Straße, Peterswerder Stolberger Straße, Findorff zwischen Hemmstraße und Eickedorfer Straße, Ostertor-Nord, Altstadt-West Am Wall, Ostertor-Mitte, Bahnhofsvorstadt-West, Ostertor-Süd, Alte Neustadt-Mitte, Altstadt-West Diepenau, Bahnhofsvorstadt-Ost, Altstadt-Schnoorviertel.



Eigene Darstellung. Kartengrundlage: Stadtplan 1:10000

Von links nach rechts: Vegesack Sager Straße, Ohlenhof Depot, Lehe: Innovations- und Technologiezentrum, Lehe: Universität-Nord, Neue Vahr Südwest, Weserpark

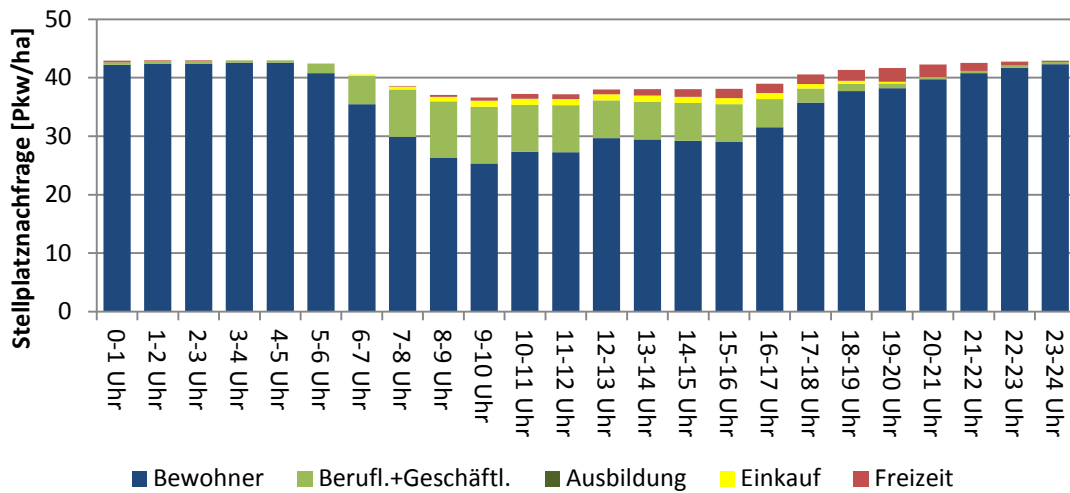


Eigene Darstellung. Kartengrundlage: Stadtplan 1:10000

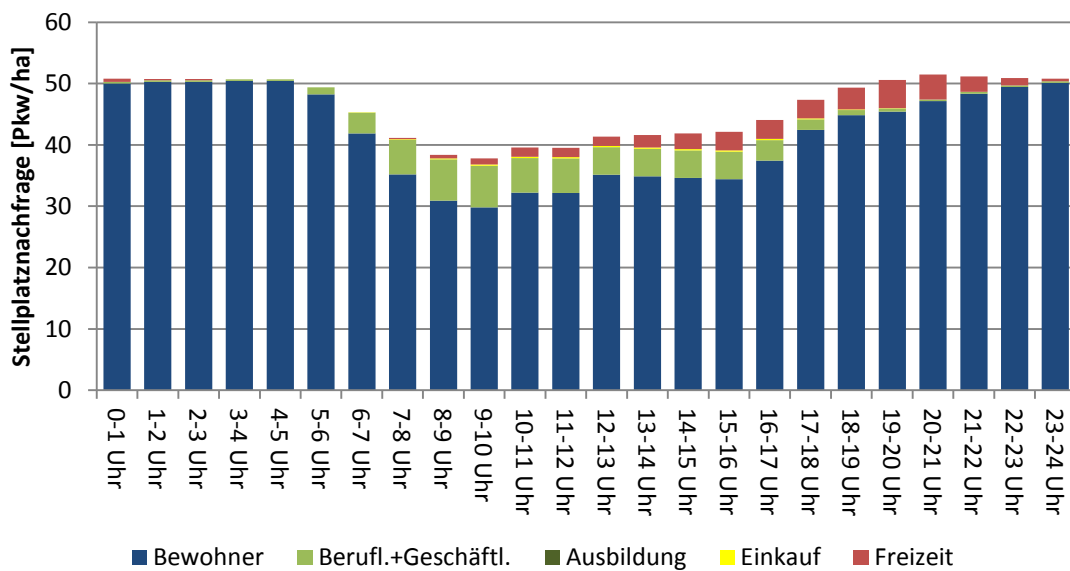
Quartiere, in denen die Wohnnutzung dominiert

Diese Gebiete erfahren nachts die höchste Stellplatznachfrage, so dass sich abends bei Rückkehr der Bewohner eine problematische Parkraumsituation einstellen kann.

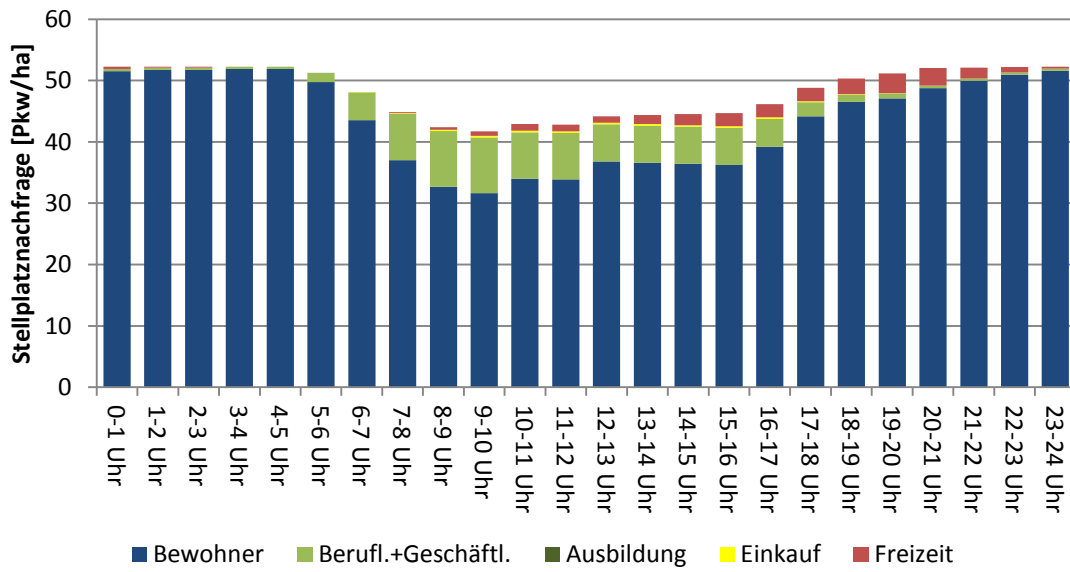
Buntentor



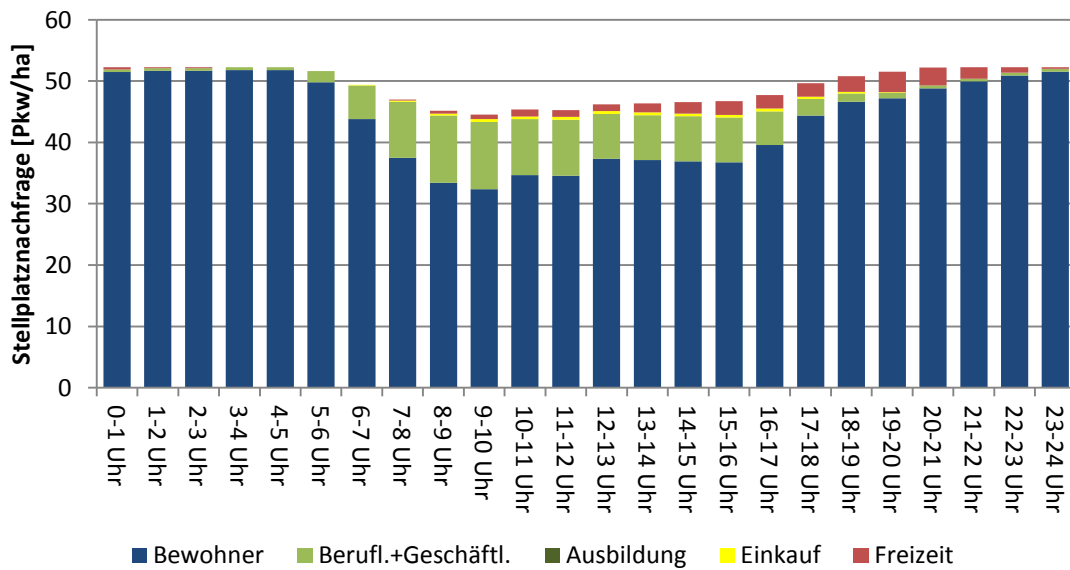
Neue Vahr Südwest



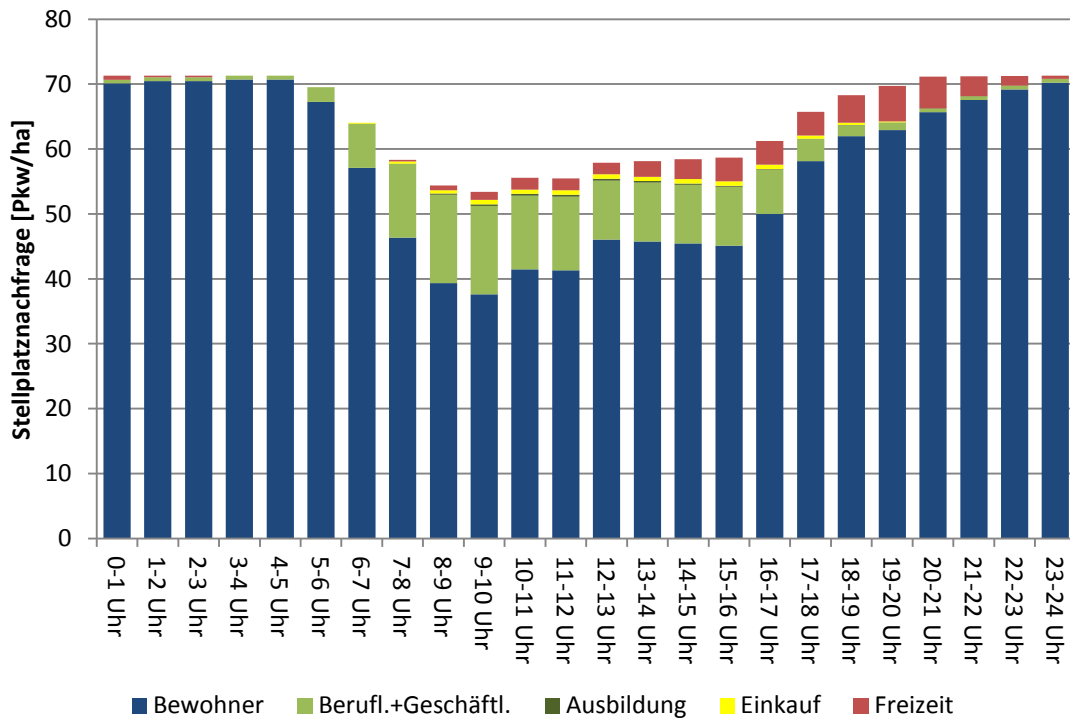
Peterswerder Nienburger Straße



Peterswerder Stolberger Straße



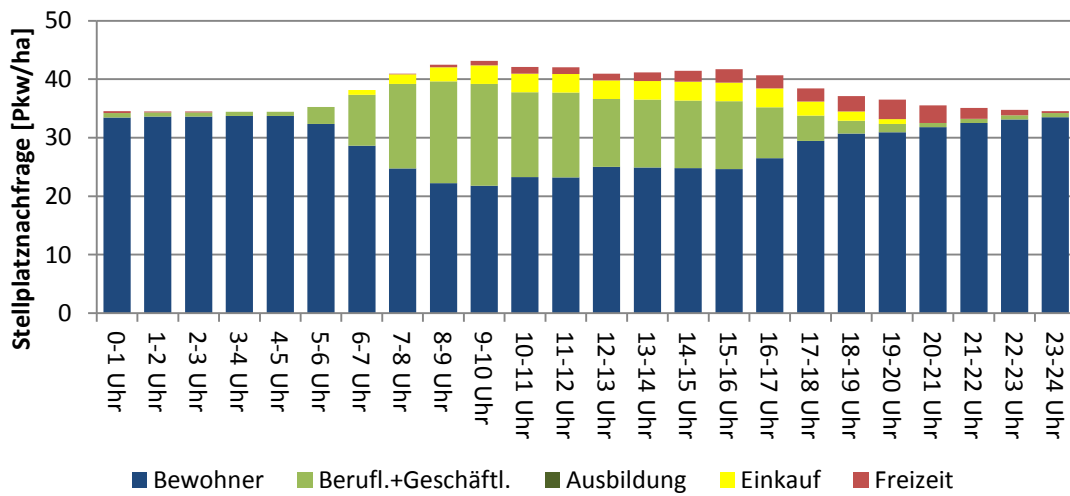
Findorff zwischen Hemmstraße und Eickedorfer Straße



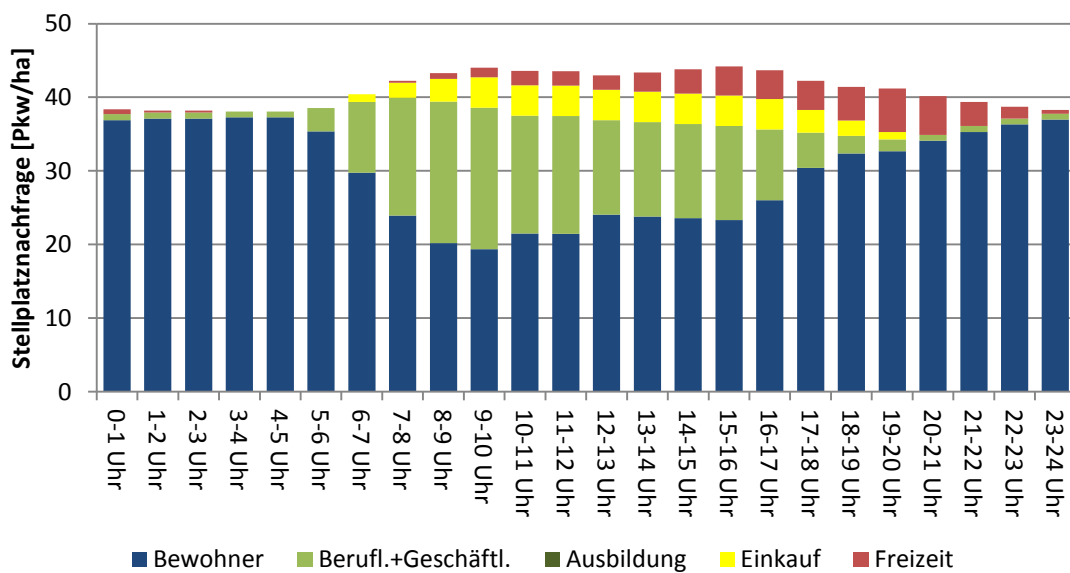
Quartiere mit Nutzungsmischung und mit erhöhtem Nichtbewohneranteil

In diesen Gebieten besteht eine sehr hohe Stellplatznachfrage durch Bewohner. Vormittags fahren mehr Auswärtige in das Gebiet ein als Bewohner ausfahren, so dass sich tagsüber der höchste Parkdruck einstellt.

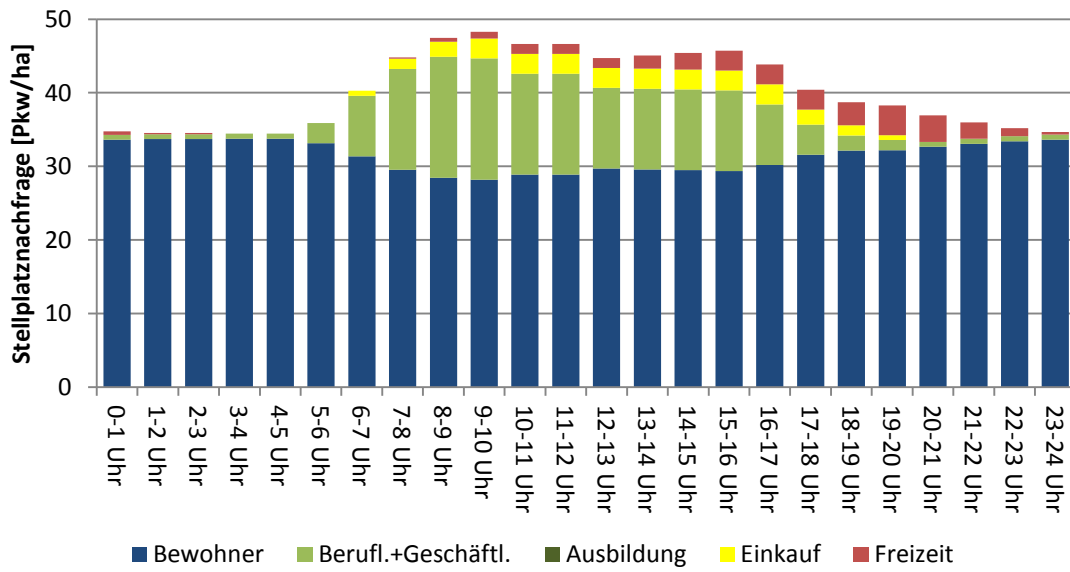
Ostertor-Nord



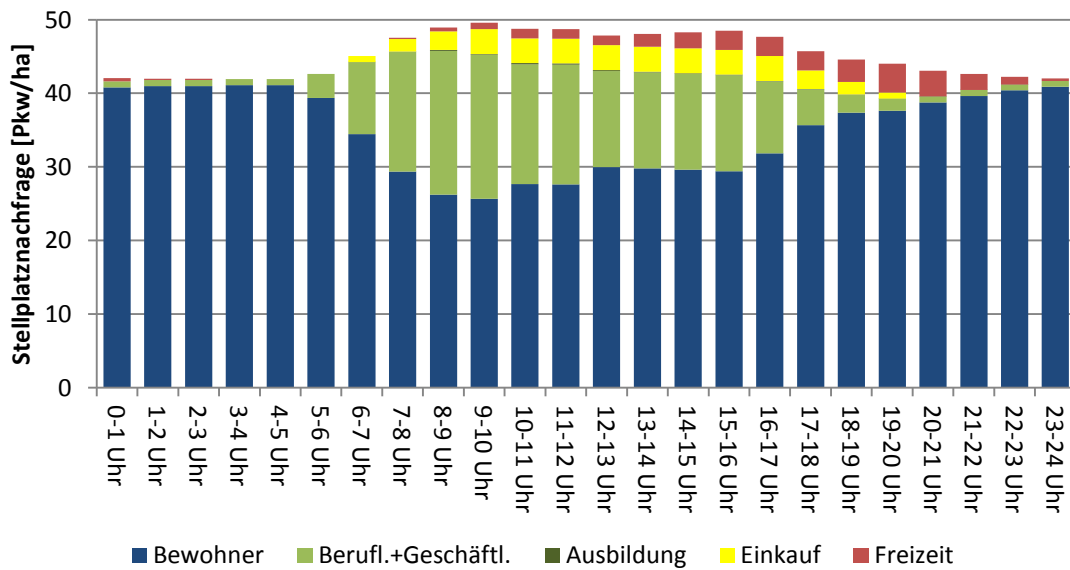
Vege sack Sager Straße



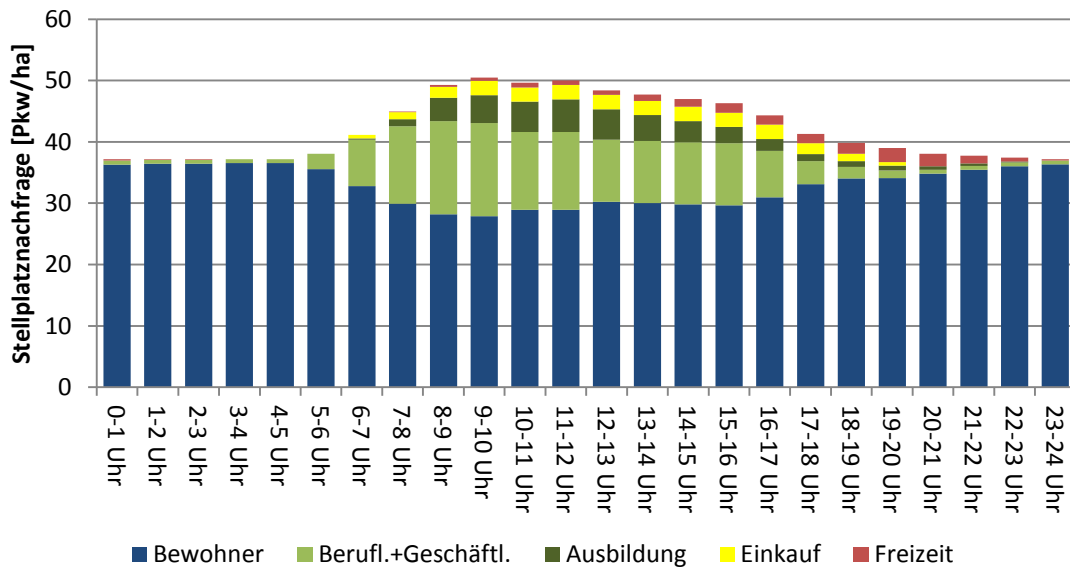
Altstadt-West Am Wall



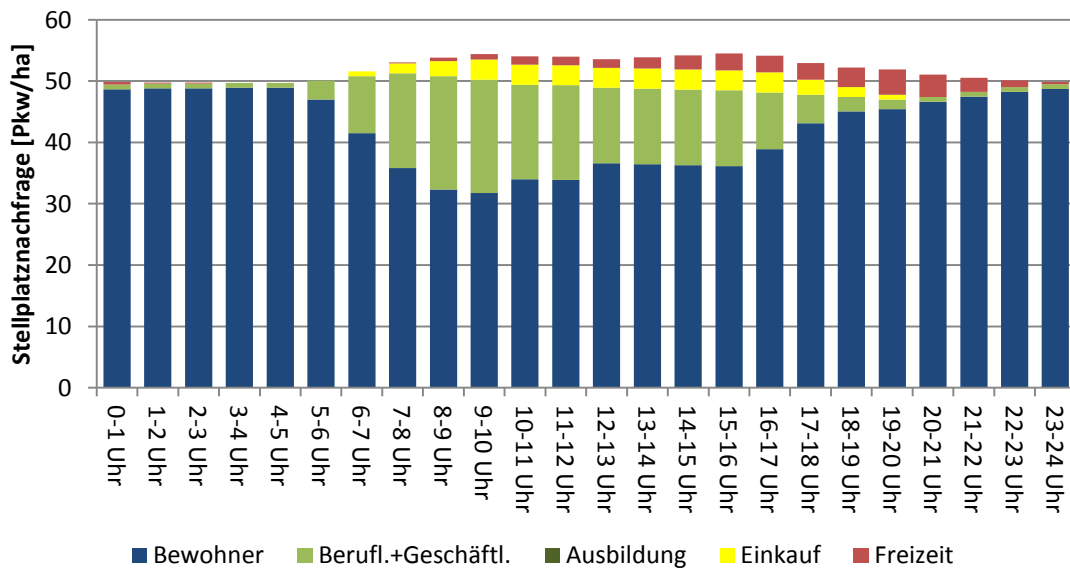
Ostertor-Mitte



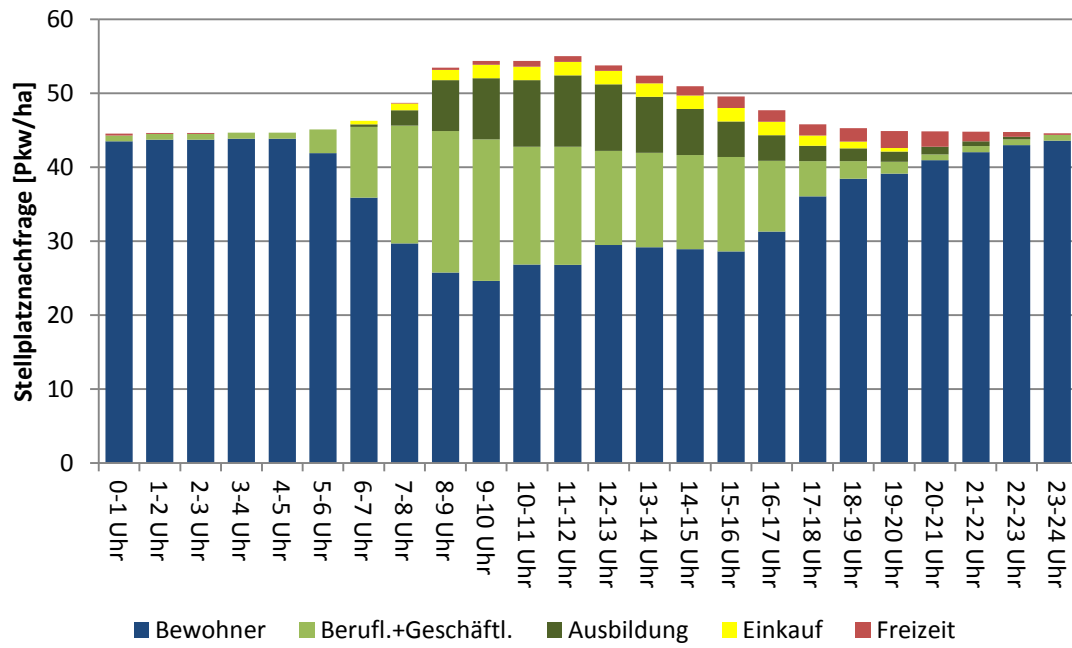
Bahnhofsvorstadt-West



Ostertor-Süd



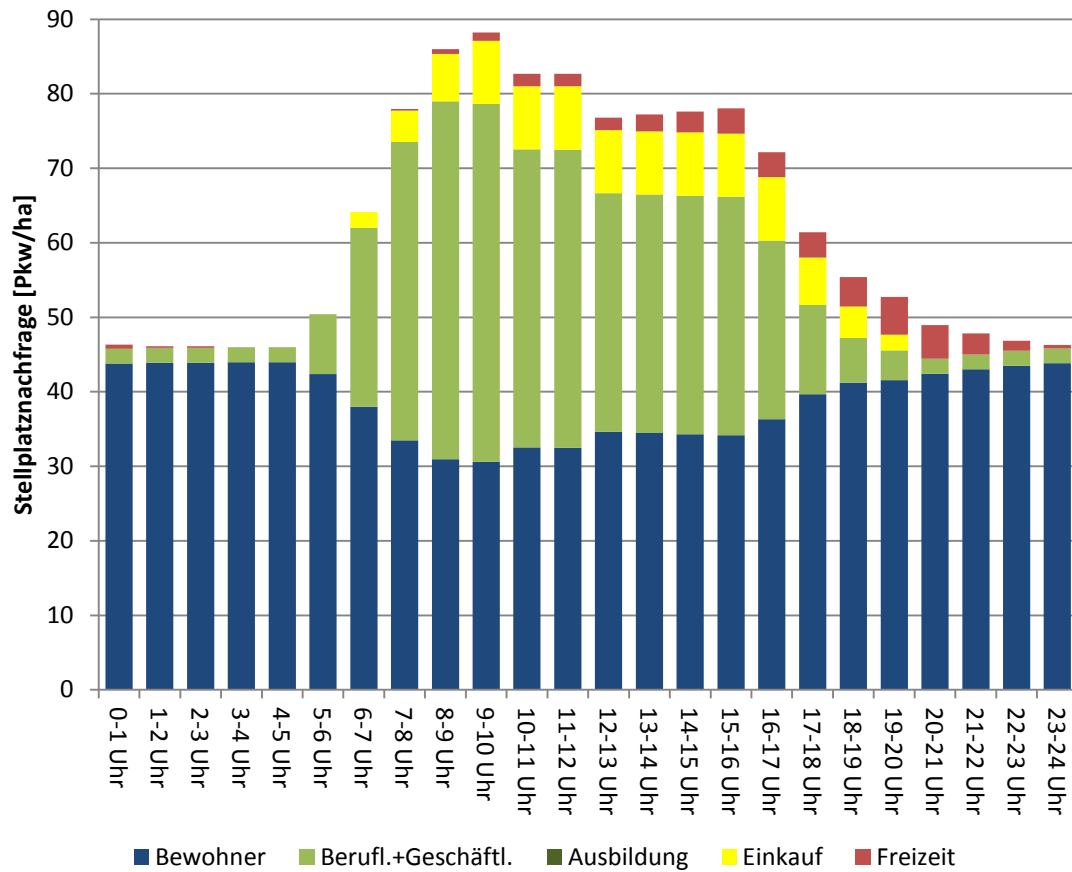
Alte Neustadt-Mitte



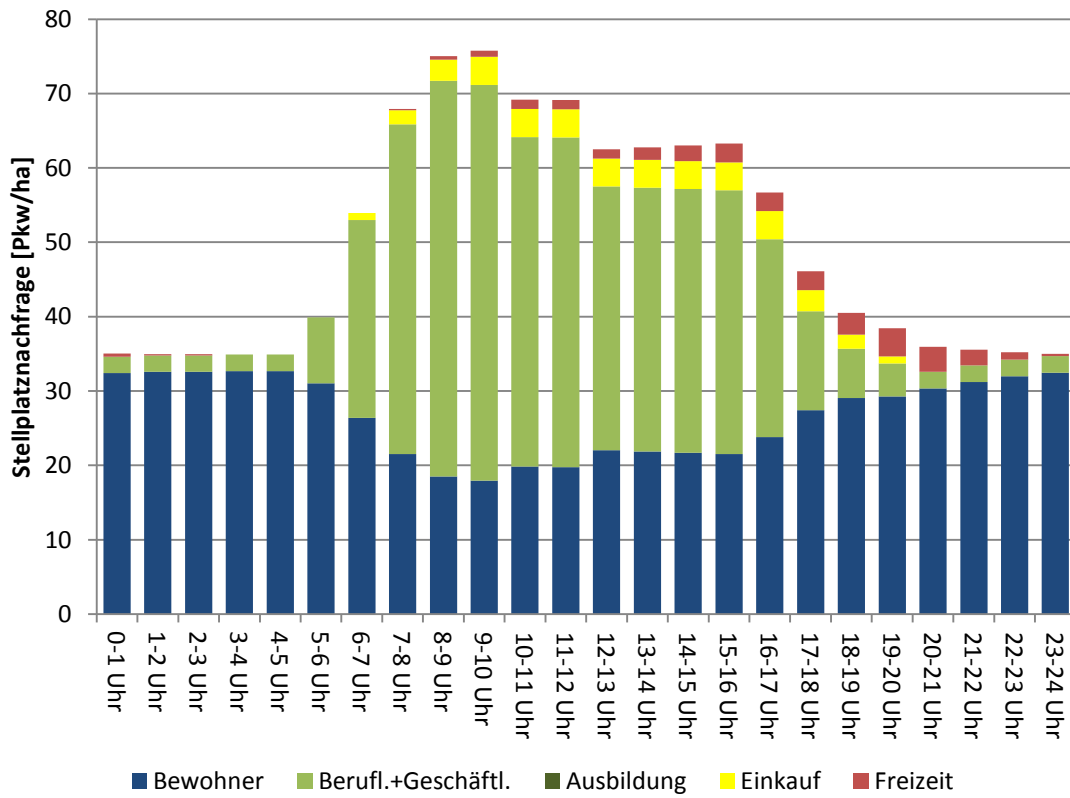
Quartiere mit Nutzungsmischung mit sehr hohem Nichtbewohneranteil

Diese Gebiete haben eine erhöhte Parknachfrage durch Bewohner. Tagsüber dominieren allerdings die Nichtbewohner deutlich die Stellplatznachfrage.

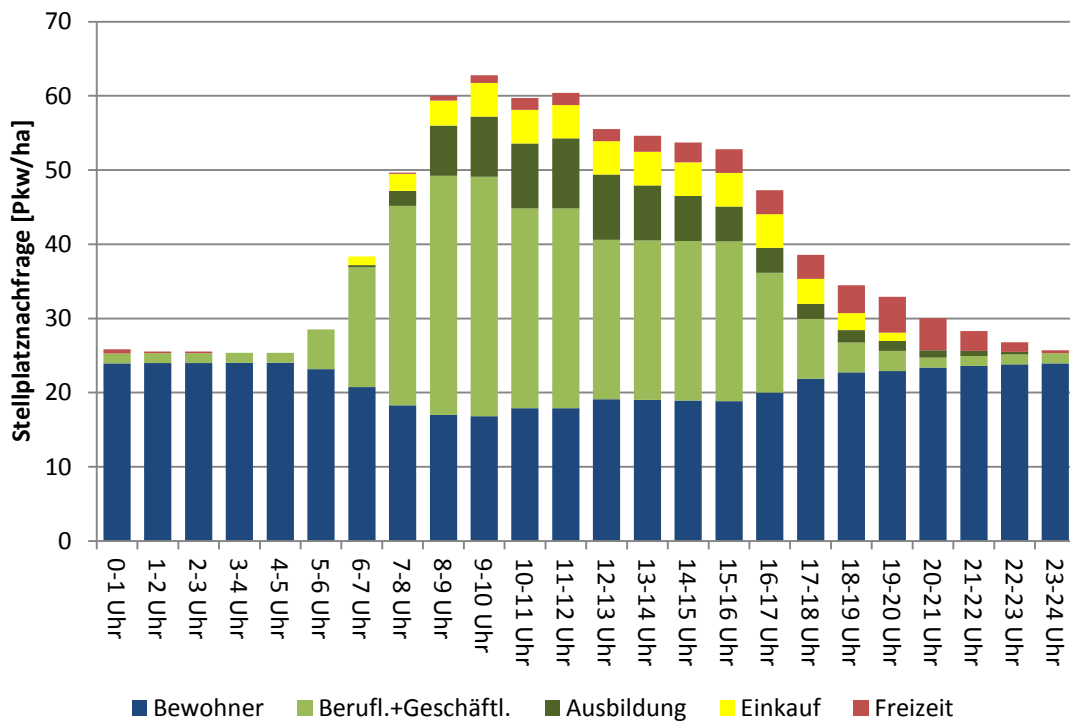
Altstadt-West Diepenau



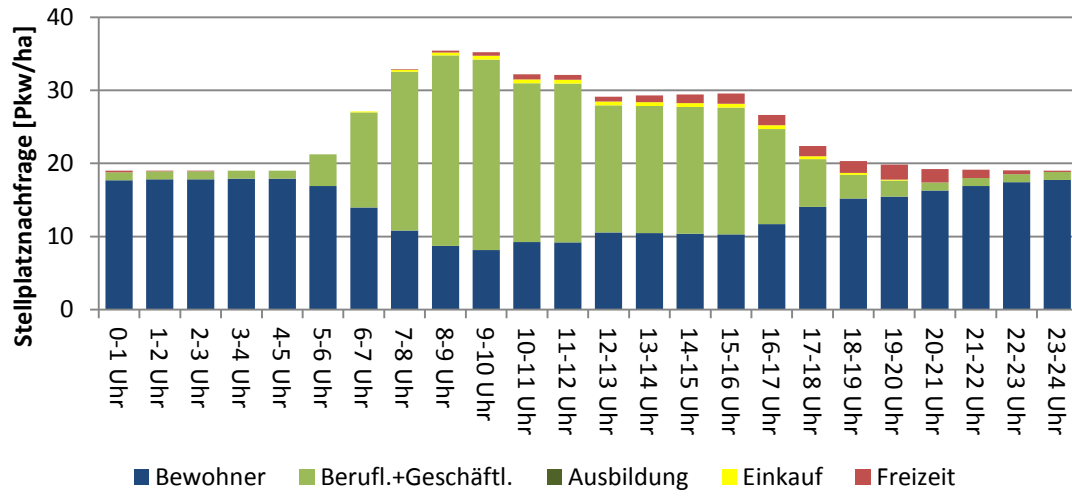
Bahnhofsvorstadt-Ost



Altstadt-Schnoorviertel



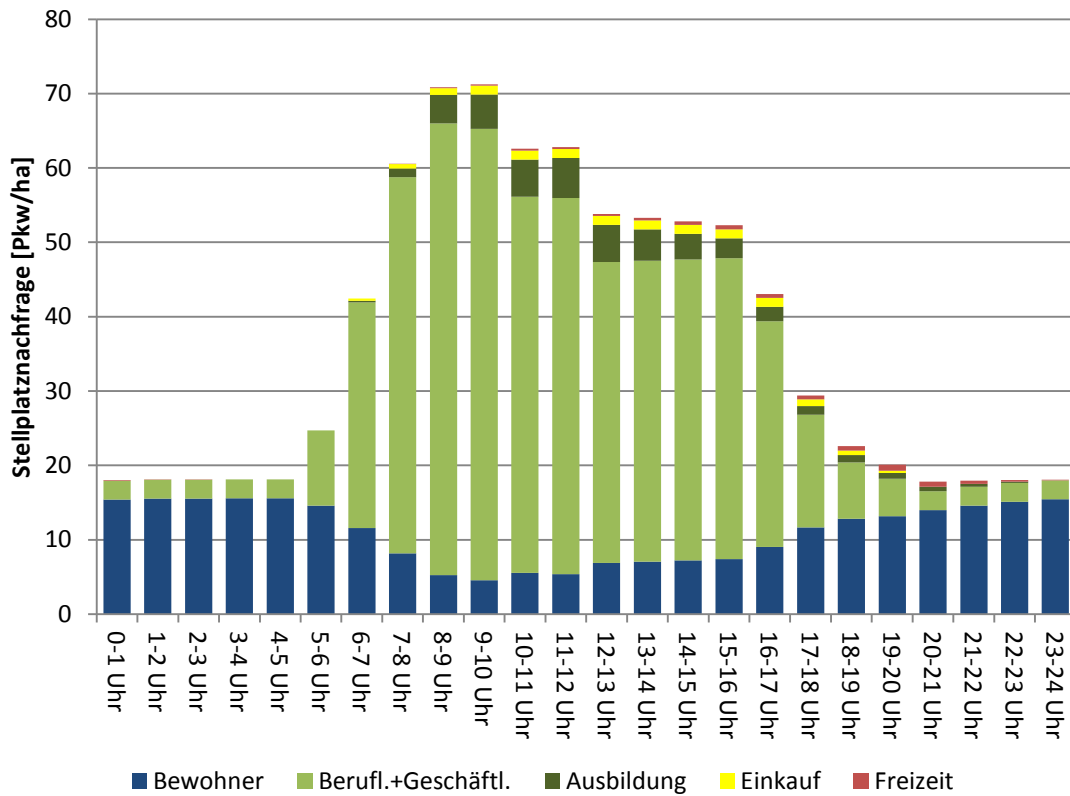
Ohlenhof Depot



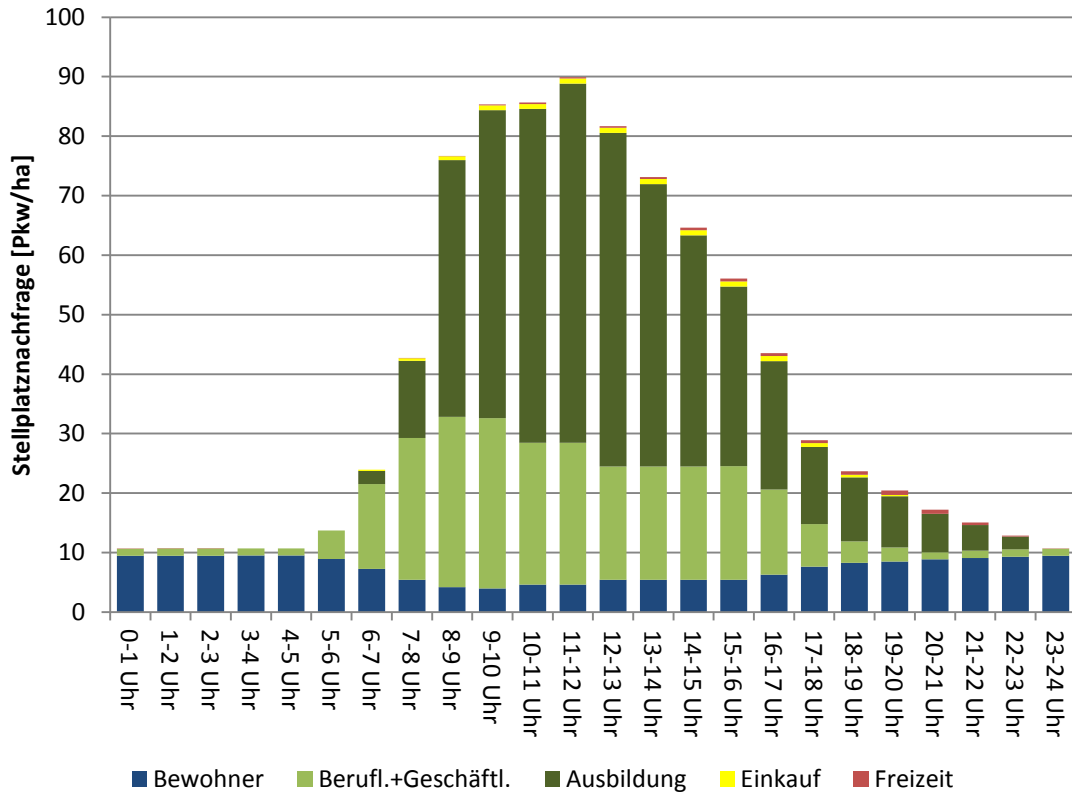
Quartiere mit hohem Parkdruck ohne Wohnnutzung

Diese Gebiete sind oft durch größere Stellplatzanlagen gekennzeichnet, die ein adäquates Parkraumangebot sichern. Daher besteht hier i.d.R. kein Handlungsbedarf.

Lehe: Innovations- und Technologiezentrum



Lehe: Universität-Nord



Weserpark

