

Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 10. Dezember 2013**Park-and-ride- und Bike-and-ride-Angebot in Bremen**

Zur Entlastung wichtiger Verkehrsstraßen und unserer Innenstädte sowie im Hinblick auf den Klimaschutz müssen mehr Pendler bei ihren täglichen Fahrten zu ihren Arbeitsplätzen zu einem möglichst frühzeitigen Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn bewegt werden. Funktionsfähige Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen sind zur Erreichung dieses Ziels ein wichtiger Baustein. Neben Fragestellungen der Sicherheit und Sauberkeit der Stellplätze ist vor allem dem Thema Benutzerfreundlichkeit eine besondere Bedeutung beizumessen. So müssen sich potenzielle Nutzer jederzeit unkompliziert mittels moderner Kommunikationsmittel über die Anzahl der freien Parkplätze informieren und weitere Informationen über die sich anschließende Nutzung des ÖPNV beschaffen können. Täglich pendeln etwa 103 000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Bremen ein. Im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten in der Anzahl der Pendler pro Park-and-ride-Stellplatz schneidet Bremen nach letzten Berechnungen der Agentur für Arbeit außerordentlich schlecht ab: Kommen in Bremen 32,6 Pendler auf einen Stellplatz, sind es in Hannover 23,4, in Hamburg 17,6 und in München nur 12,0. Das Park-and-ride- und Bike-and-ride-Angebot für Pendler muss daher in Bremen erhöht und verbessert werden. Da insbesondere Pendlerströme vor Landesgrenzen keinen Halt machen, ist eine verstärkte länderübergreifende Koordinierung und Zusammenarbeit bei der Umsetzung von Park-and-ride-Konzepten notwendig. Gemeinsam mit den betroffenen niedersächsischen Umlandgemeinden müssen mittel- und langfristige Maßnahmen zur Förderung von Park-and-ride sowie Bike-and-ride besser aufeinander abgestimmt werden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Wo sind wie viele Pendlerparkplätze (jeweils für Park-and-ride und Bike-and-ride) in Bremen, Bremerhaven und im niedersächsischen Umland (20 km Umkreis) eingerichtet?
2. Gibt es Bestrebungen des Senats, die Zahl der Pendlerparkplätze zu erhöhen?
3. Welche Maßnahmen hat der Senat in den letzten zehn Jahren ergriffen, um die Zahl der Pendlerparkplätze und die Qualität der Plätze zu erhöhen?
4. Wie hoch ist die Auslastung der bestehenden Park-and-ride- und Bike-and-ride-Parkplätze?
5. In welchem baulichen Zustand befinden sich die Park-and-ride- und Bike-and-ride-Parkplätze?
 - a) Sind gegebenenfalls eine nicht ausreichende Qualität oder falsche Standorte der Parkplätze Ursache für eine schlechte Ausnutzung?
 - b) Hat es seit der ADAC-Studie aus dem Jahr 2009 qualitative Verbesserungen an den Parkplätzen gegeben?
6. In welchem Umfang haben Gespräche mit den niedersächsischen Umlandgemeinden zur Ausweitung der Pendlerparkplätze stattgefunden?
7. Gibt es seitens des Senats ein Konzept, gemeinsam mit den niedersächsischen Umlandgemeinden das Parkplatzangebot für Pendler auszuweiten? Wenn ja, warum wurde dies bisher nicht umgesetzt?

8. Gibt es in Bremen oder Bremerhaven Pläne wie in Hamburg, Park-and-ride-Parkplätze zukünftig kostenpflichtig zu betreiben?
9. Welche Maßnahmen plant der Senat gegebenenfalls gemeinsam mit der BSAG in Bezug auf die Benutzerfreundlichkeit einzuleiten, insbesondere mit Blick auf moderne Kommunikationsmöglichkeiten?

Heiko Strohmann, Silvia Neumeyer,
Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU

D a z u

Antwort des Senats vom 28. Januar 2014

1. Wo sind wie viele Pendlerparkplätze (jeweils für Park-and-ride und Bike-and-ride) in Bremen, Bremerhaven und im niedersächsischen Umland (20 km Umkreis) eingerichtet?

Die nachfolgenden Tabellen enthalten eine Übersicht über die vorhandenen Park-and-ride- (P+R) bzw. Bike-and-ride-Plätze (B+R) in Bremen, Bremerhaven und im niedersächsischen Umland:

Tabelle 1: P+R an Bahnhöfen und Haltestellen des SPNV
und des ÖPNV (ZVBN 2012)

	Linien (an Bahnstationen werden nur die Linien des SPNV genannt)	Anzahl P+R Stellplätze
Bremen, Klagenfurter Straße	20,21,22,28,6	150
Bremen, Bremen-Lesum	RS1	168
Bremen, Norderländer Straße	1,5,2,8,N1	240
Bremen-Vegesack	RS1	104
Bremen, Roland-Center	1,113,201,204,214,227,52,55,57,58,8,A ST,N1,N6	1700 ¹
Bremen-St.Magnus	RS1	75
Bremen-Oslebshausen	RS1	199
Bremen, Bremen-Neustadt	R6,RS3	15
Bremen-Blumenthal	RS1	28
Bremen-Burg	RS1, RS2	260
Bremen-Schönebeck	RS1	202
Bremen, Bremen-Farge	RS1	28
Bremen-Mahndorf	RS1	211
Bremen „AG Weser“	3	100
Bremen, Borgfeld	30,32,4,4S,630,670,N4,N63,N67	185
Bremen, Sielhof	4,5,N4	469
Bremen-Aumund	RS1	40
Stadt Bremerhaven, Bremerhaven-Lehe	RX2, RX2, RS2, R2	130
Bremerhaven Hbf	RX2, RX2, RS2, R2, R3	172
Stadt Delmenhorst, Heidkrug	RS3	53
Stadt Delmenhorst, Delmenhorst	RX1,RX13, RS3, RS4, R6, IC	85
Bassum, Bassum	RX2, RS2	195
Stuhr, ZOB Brinkum	101,102,120,150,226,55,AST,N12	81
Syke, Syke	RX2, RS2	225
Syke, Barrien	RS2	41
Twistringen, Twistringen	RX2, RS2	162
Weyhe, Kirchweyhe	RX2, RS2	279

¹) Parkplätze des Roland-Centers können von Park-and-ride-Kunden genutzt werden.

Name	Linien (an Bahnstationen werden nur die Linien des SPNV genannt)	Anzahl P+R Stellplätze
Weyhe, Dreye	RS2	40
Ganderkese, Bookholzberg	RS3	24
Ganderkese, Schierbrok	RS3	16
Hude(Old), Wüstring	RS3	12
Hude(Old), Hude	RX1, RX13, RS3, RS4, IC	130
Grasberg, Kreuzung	612,616,630,N63	41
Hambergen, Lübberstedt	RS2	67
Hambergen, Oldenbüttel	RS2	138
Osterholz-Scharmbeck, Osterholz-Scharmbeck	RX2,RS2	178
Ritterhude, Ritterhude	RS2	96
Schwanewede, Klinikum Bremen-Nord/Beckedorf	RS1	39
Achim	RX1,RX8, RS1	231
Achim, Baden (Kr Verden)	RS1	64
Dörverden	RX1, RX8	55
Langwedel	R1, RS1	65
Langwedel, Etelsen	RS1	85
Ottersberg	R4	83
Oyten, Sagehorn	R4	111
Verden (Aller)	RX1, RX8, RS1, IC	216
Berne, Berne	RS4	39
Brake (Unterweser)	RS4	30
Elsfleth, Elsfleth	RS4	26
Stadland, Rodenkirchen	RS4	70
Nordenham	RS4	106
Beverstedt, Stubben	RS2	95
Land Wursten, Dorum (Weserm)	R2	27
Loxstedt	RS2	56
Nordholz	R2	26
	SUMME	7.763

Tabelle 2: B+R an Bahnhöfen im Land Bremen (SPNV)

Nr.	Bahnstation / Straßenbahn-/ Bushaltestelle	Linien	überdacht						freistehend						Radstation/Sammel-schließanlage			Boxen		SUMME		
			Bügel		Vorderradh.		Bügel		Vorderradh.		Bügel		Bügel		Anzahl		Anzahl		Auslastung absolut	Auslastung prozentual		
			Anzahl	Auslast.	Anzahl	Auslast.	Anzahl	Auslast.	Anzahl	Auslast.	Anzahl	Auslast.	Anzahl	Auslast.	Anzahl	Auslast.	Anzahl	Auslast.				
1.	Bremen-Walle	RS1	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	31	86,11%	
2.	Bremen-Ostbehausen	RS1	16	0	0	0	30	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52	40	76,92%	
3.	Bremen-Burg	RS1, RS2	110	96	0	0	44	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	14	168	114	67,86%
4.	Bremen-Lesum	RS1	92	69	0	0	32	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8	132	99	75,00%
5.	Bremen-St. Magnus	RS1	20	18	0	0	28	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	30	62,50%
6.	Bremen-Schönebeck	RS1	52	18	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	56	22	39,29%	
7.	Bremen-Vegesack	RS1	0	0	139	55	0	0	0	5	0	150	44	0	0	0	0	0	294	99	33,67%	
8.	Bremen-Aumund	RS1	40	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	24	60,00%	
9.	Klinikum Bremen-Nord/Beckedorf	RS1	40	12	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	56	12	21,43%	
10.	Bremen-Blumenthal	RS1	60	4	0	0	12	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	72	8	11,11%	
11.	Bremen Mühlenstraße	RS1	0	0	0	0	20	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	2	10,00%	
12.	Bremen Kreinsloger	RS1	40	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	12	30,00%	
13.	Bremen Turnerstraße	RS1	12	5	0	0	20	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	13	40,63%	
14.	Bremen-Farge	RS1	40	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	25	62,50%	
15.	Bremen-Sebaldsbrück	RS1	0	0	0	0	34	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	33	97,06%	
16.	Bremen-Mahndorf	RS1	0	0	0	0	146	80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	146	80	54,79%	
17.	Bremen-Hemelingen	RS2	70	44	60	7	36	5	6	3	0	0	0	0	0	0	0	0	172	59	34,30%	
18.	Bremen Neustadt	RS3, R6	0	0	0	0	50	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	33	66,00%	
19.	Bremen-Oberneuland	R4	0	0	0	0	72	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	72	42	58,33%	
20.	Bremen Hbf	alle	0	0	0	0	80	80	0	0	1600	1050	0	0	0	0	0	0	1680	1130	67,26%	
21.	Bremerhaven-Wulsdorf	RS2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00%	
22.	Bremerhaven Hbf	RX2, RS2, R2, R3	128	85	0	0	42	23	0	0	104	16	51	51	51	51	51	51	325	145	44,62%	
23.	Bremerhaven-Lehe	RX2, RS2, R2	144	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	32	100,00%	
24.	Borgfeld (Strab-/Bushaltestelle)	4, 4S, 30, 32	100	114	0	0	56	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	156	143	91,67%	
25.	Sebaldsbrück/Segelsbrück (Straßenbahn/Bus)	2, 10, 21, 33, 34, 37, 44	48	27	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	68	27	39,71%	
ges.	Auslastungsquote		1048	632	199	62	742	399	11	3	1854	1110	109	61	109	61	109	61	3963	2267	57,20%	
			60,3%				53,8%			27,3%									59,9%		56,0%	

Quelle: Agentur BahnStadt, im Auftrag (ZVBN 2012).

Tabelle 3: B+R an Bahnhöfen und Haltestellen des SPNV und des ÖPNV
in der Region Bremen und Bremerhaven (ZVBN 2012)

Name	Linien (an Bahnstationen werden nur die Linien des SPNV genannt)	Anzahl B+R-Plätze
Stadt Delmenhorst, Heidkrug	RS3	91
Stadt Delmenhorst	RX1,RX13, RS3, RS4, R6, IC	376
Bassum	RX2, RS2	130
Bassum, Bramstedt (b. Syke)	RX2, RS2	20
Syke, Barrien	RX2, RS2	95
Syke	RX2, RS2	320
Twistringen	RX2, RS2	338
Weyhe, Kirchweyhe	RX2, RS2B	684
Weyhe, Dreye	RS2	22
Ganderkesee	R6	57
Ganderkesee, Hoykenkamp	RS3	15
Ganderkesee, Schierbrok	RS3	34
Ganderkesee, Bookholzberg	RS3	100
Hatten, Sandkrug	RX12	168
Hude(Old)	RX1, RX13, RS3, RS4, IC	277
Hude(Old), Wüstring	RS3	94
Grasberg, Kreuzung	612,616,630,N63	44
Hambergen, Lübberstedt	RS2	140
Hambergen, Oldenbüttel	RS2	122
Osterholz-Scharmbeck	RX2, RX8, RS2	133
Ritterhude	RS2	135
Schwanewede, Klinikum Bremen-Nord	RS1	60
Achim, Baden (Kr Verden)	RS1	156
Achim	RX1, RX8, RS1	436
Langwedel	RS1, R1	164
Langwedel, Etelsen	RS1	94
Ottersberg, Ottersberg	R4	304
Oyten, Sagehorn	R4	74
Verden (Aller)	RX1, RX8, R5, IC	138
Berne, Berne	RS4	81
Brake (Unterweser)	RS4	40
Elsfleth	RS4	70
Nordenham,	RS4	50
Beverstedt, Stubben	RS2	112
Beverstedt, Lunestedt	RS2	135
Land Wursten, Wremen	R2	70
Land Wursten, Dorum	R2	94
Loxstedt	RS2	76
Nordholz	R2	84
Schiffdorf, Geestenseth	R3	46
Schiffdorf, Wehdel	R3	30
Schiffdorf, Sellstedt	R3	52
	SUMME	5.761

Tabelle 4: B+R an Haltestellen des ÖPNV in der Stadtgemeinde Bremen
(Stand 2012)

Nr. Name	Typ	Stell- plätze	Da- ch	Beleuchtung	Zustan- d	Auslastung 1	Auslastung 2
BR01 Gerhard-Rohifs-Straße	2	23	-	01. Feb	1	30,40%	21,70%
BR02 Gustav-Heinemann- Bürgerhaus	Keine Aussagen möglich, war zum Zeitpunkt der Gutachtenerarbeitung Baustelle.						
BR03 Helsingborger Platz	3	8	+	1	2	25,00%	37,50%
BR04 Auf dem Krümpel	3	18	+	2	1	16,7	5,6
BR05 Burgdammer Postweg	1	10	-	3	3	0,00%	30%
BR06 An Smidts Park	2	8	-	1	3	62,50%	62,50%
BR07 Mittelsbürener Landstraße	3	44	-	1	2	2,30%	0,00%
BR08 Ritterhuder Heerstraße	3	16	-	2	1	62,5 %	50 %
BR09 Gröpelingen (2 Anlagen)	3	84	+	1	1	76,5 %	63,1 %
		50	-			62 %	56 %
BR10 Lindenhof	3	52	-	1	1	53,8 %	53,8 %
BR11 Waller Straße	1	40	-	1	2	10 %	5 %
BR12 Waldau-Theater	3	12	-	1	1	41,7 %	50 %
BR13 Hermann-Ritter-Straße	B+R-Anlage wurde aufgrund einer Änderung der Streckenführung überflüssig, kann abgebaut werden.						
BR14 Norderländer Straße	3	56	+	2	1	33,9 %	44,6 %
BR15 Bardenflethstraße	3	6	+	1	1	100 %	50 %
		11	-	2	3	0,0 %	0,0 %
BR16 Friedhof Huchting	3	20	+	1	1	130 %	60 %
		3				66,6 %	66,6 %
BR17 Roland Center	3	74	+	1	1	89,2 %	62,2 %
BR18 Bürgerpark	3	104	-	1	1	21,2 %	24 %
BR19 Kulenkampffallee	3	20	+	2	1	20 %	40 %
BR20 Riensberg	3	40	+	1	1	20 %	22,5 %
BR21 Berufsbildungswerk	3	20	+	2	1	60 %	45 %
BR22 Am Stern	2	42	-	1	2	26,2 %	50 %
BR23 Borgfeld (3 Anlagen)	3	80	+	1	1	60 %	37,5 %
		20	+			165 %	135 %
		56	-			58,9 %	25 %
BR24 Am Lehester Deich (2 Anlagen)	3	70	tw	1	1	120 %	54,3 %
		20	-			75 %	50 %
BR25 Horner Kirche	3	8	-	1	1	62,5 %	37,5 %
BR26 Horner Mühle (3 Anlagen)	3	28	+	1	1	132,1 %	92,9 %
		16	-		2	143,8 %	87,5 %
		32	-		2	78,1 %	78,1 %
BR27 Gustav-Radbruch-Straße	3	16	+	2	1	65,0 %	35,0 %
BR28 Sebaldsbrück	3	68	tw	1	1	29,4 %	19,1 %
BR29 Segelsbrück	3	20	+	2	1	50 %	40 %
BR30 Kurt-Huber-Straße	3	20	+	2	1	10 %	0,0 %

BR31 Erkelenzer Straße	3	12	-	1	1	0,0 %	0,0 %
BR32 Georg-Bitter-Straße	3	16	-	2	1	37,5 %	31,3 %
BR33 Weserwehr	3	14	+	2	1	28,6 %	14,3 %
BR34 Schweizer Eck	Anlage auf ehemaliger Wendeschleife wurde im Zuge der Verlängerung der Linie 1 aufgegeben. Die Nachnutzung der Wendeschleifenfläche befindet sich noch in der Planung, entsprechend ist momentan noch keine Neuerrichtung möglich.						
BR35 Bruchhauser Straße	3	16	-	1	1	43,8 %	50 %
BR36 Habenhauser Brückenstraße	Keine ersichtliche B+R-Anlage vorhanden.					0,0 %	16,7 %
BR37 Borgwardstraße	3	10	-	1	2	50 %	60 %
BR38 Kattenturm Mitte	3	48	+	1	1	25 %	20,8 %
BR39 Klinikum Links der Weser (2 Anlagen)	3	18	-	1	1	72,2 %	44,4 %
		16		2		44,4 %	31,3 %
BR40 Sielhof	3	120	+	1	1	20 %	15,7 %
BR41 Huckelriede	Keine Aussagen möglich, war zum Zeitpunkt der Gutachtenerarbeitung Baustelle.						
BR42 Heukämpendamm (2 Anlagen)	3	24	+	1	1	66,6 %	20,8 %
		12	-			41,7 %	41,7 %
BR43 Twiedelftsweg	3	20	+	2	1	135 %	95 %

Summe	1.541		Kriterien:			
Typ	1 Vorderradklemme ohne Rahmenanschlussmöglichkeit	2 Vorderradhalter/klemme mit Rahmenanschlussmöglichkeit	3 Anlehnbügel	4 Fahrradbox		
Dach	+: vorhanden		-: nicht vorhanden		tw: teilweise	
Beleuchtung	1: gut	2: mäßig	3: schlecht			
Zustand	1: gut		2: mäßig		3: schlecht	

Quelle: Planungsbüros „plan-werkStadt“ mit „VIA-Köln“, im Auftrag Senator für Umwelt, Bau und Verkehr.

2. Gibt es Bestrebungen des Senats, die Zahl der Pendlerparkplätze zu erhöhen?

Ziel des Senats ist die Entwicklung einer Gesamtstrategie zum Mobilitätsmanagement mit einem Handlungskonzept im Rahmen des zurzeit in Aufstellung befindlichen Verkehrsentwicklungsplans. Unter der Prämisse der Erhaltung und Stärkung des Wirtschaftsstandortes Bremen wird angestrebt, den Anteil der Ein- und Auspendler im ÖPNV, im SPNV und im Radverkehr zu optimieren. Dabei werden die vorhandenen Park-and-ride- sowie die Bike-and-ride-Standorte als ein Baustein des Mobilitätsmanagements überprüft und bewertet.

Für die Stadt Bremerhaven gibt es seitens des Magistrats derzeit keinen konkreten Beschluss, die Anzahl der Park-and-ride-Plätze zu erhöhen. Am Bahnhof Bremerhaven-Lehe ist geplant, einen Teil der überdachten Bike-and-ride-Plätze zu einem Fahrradkäfing umzubauen, um die Angebote an abschließbaren Bike-and-ride-Plätzen zu erhöhen. Abhängig von der Nachfrageentwicklung wird vorbehaltlich entsprechender Beschlüsse im Grundsatz angestrebt, die Angebote auszuweiten (z. B. Park-and-ride am Bahnhof Bremerhaven-Lehe), im Zusammenhang mit der Sanierung des Bahnhofs Bremerhaven-Wulsdorf ist beabsichtigt, dort neue Park-and-ride- und Bike-and-ride-Angebote zu schaffen. Im Zuge des barrierefreien Umbaus von Bushaltestellen ist zur Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV vorgesehen, bedarfsorientiert (z. B. in städtischen Randlagen) Bike-and-ride-Anlagen zu errichten.

3. Welche Maßnahmen hat der Senat in den letzten zehn Jahren ergriffen, um die Zahl der Pendlerparkplätze und die Qualität der Plätze zu erhöhen?

Im Zuge der Ausbaumaßnahmen an Straßenbahn- und Eisenbahnstrecken wurden neue und zusätzliche Park-and-ride- sowie Bike-and-ride-Plätze geschaffen. So z. B. an den Linien 3 (Weserwehr – Gröpelingen), 4 (Arsten – Borgfeld) und 6 (Flughafen – Universität) sowie an folgenden Bahnhöfen der RS 1 (Regio-S-Bahnlinie 1: Bremen-Farge – Verden): Farge, Blumenthal, Klinikum Bremen-Nord, Aumund und Mahndorf.

Der Magistrat der Stadt Bremerhaven hat im Rahmen seiner Zuständigkeit in den letzten zehn Jahren die (unter Angaben zu Frage 1) genannten Park-and-ride-/Bike-and-ride-Angebote am Bahnhof Bremerhaven-Lehe und die Bike-

and-ride-Angebote am Hauptbahnhof Bremerhaven geschaffen. Darüber hinaus wirken Bremen und Bremerhaven als Verbandsglieder des Aufgabenträgers für den straßengebundenen ÖPNV, dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) zusammen mit den anderen Verbandsgliedern am Nahverkehrsplan mit, der Ende 2012 für den Zeitraum 2013 bis 2017 von der Verbandsversammlung beschlossen wurde. Somit sind der fachliche Austausch und damit verbundene Abstimmungen zu allen Themen des Nahverkehrsplans sichergestellt.

4. Wie hoch ist die Auslastung der bestehenden Park-and-ride- und Bike-and-ride-Parkplätze?

Die Auslastung Bike-and-ride-Plätze im Land Bremen enthalten die Tabellen 2 und 4. Für die Bike-and-ride-Plätze in der Region lagen keine Auslastungszahlen vor. Systematische Erhebungen zur Auslastung der Park-and-ride-Anlagen liegen bereits längere Zeit zurück und stellen daher – auch nach entsprechenden Angebotserweiterungen – nicht mehr die derzeitige Situation dar. Die Anlagen sind erfahrungsgemäß im Jahresdurchschnitt zu ca. 50 bis 70 % ausgelastet. Ganzjährig hoch ausgelastet sind einige Anlagen entlang der RS 1, u. a. an den Bahnhöfen Burg, Lesum, Schönebeck und Farge. Aus Beobachtungen lässt sich abschätzen, dass die Auslastung der Park-and-ride-Anlagen am Hauptbahnhof Bremerhaven sowie am Bahnhof Bremerhaven-Lehe bei rund 90 % liegt. Die aktuelle Auslastung der Anlagen Sielhof, Grolland und Use Akschen ist im Internet unter verkehrsinfo.bremen.de einsehbar.

5. In welchem baulichen Zustand befinden sich die Park-and-ride- und Bike-and-ride-Parkplätze?

- a) Sind gegebenenfalls eine nicht ausreichende Qualität oder falsche Standorte der Parkplätze Ursache für eine schlechte Ausnutzung?

Die Park-and-ride- wie auch die Bike-and-ride-Anlagen sind in einem guten baulichen Zustand. Die Anlagen sind gut erreichbar und liegen in der Regel in unmittelbarer Nähe der Haltestellen und Bahnsteigzugänge.

- b) Hat es seit der ADAC-Studie aus dem Jahr 2009 qualitative Verbesserungen an den Parkplätzen gegeben?

Der ADAC hat in seiner Studie in der Stadt Bremen 2 839 und in der Region 3 622 Park-and-ride-Stellplätze erfasst. Zusammen also 6 461. Aktuell gibt es 7 763 Park-and-ride-Plätze in der Stadtregion, davon 3 989 in der Stadtgemeinde Bremen.

Nach diesen Zahlen hat es einen nennenswerten Zuwachs an Park-and-ride-Plätzen seit 2009 gegeben.

Am Bahnhof Bremerhaven-Lehe ist das Angebot an Park-and-ride-Plätzen mit hohen qualitativen Anforderungen erweitert worden. Das Bike-and-ride-Angebot am Hauptbahnhof Bremerhaven ist mit zusätzlichen abschließbaren Angeboten (Fahrradkäfig und -boxen) deutlich erweitert worden. In Bremen wurden insgesamt 36 anmietbare kostenpflichtige Fahrradschließboxen an drei Bahnhöfen und zwei Haltestellen aufgestellt.

6. In welchem Umfang haben Gespräche mit den niedersächsischen Umlandgemeinden zur Ausweitung der Pendlerparkplätze stattgefunden?

Es wird auf die Beantwortung der Frage 3 verwiesen. Der ZVBN koordiniert und führt Gespräche mit den Gemeinden über die Ausweitung der Bike-and-ride-/Park-and-ride-Plätze an den Stationen. 2013 wurden z. B. in der Gemeinde Weyhe am Bahnhof Dreye 24 Bike-and-ride-Plätze und 22 Park-and-ride-Plätze dem Verkehr übergeben sowie 35 neue Pkw-Stellplätze am Bahnhof Kirchweyhe. Für 2014 hat z. B. die Stadt Osterholz-Scharmbeck eine Erweiterung des Bike-and-ride-Angebots um 81 Fahrradstellplätze geplant, hier auch mit einem Anschluss für Elektromobilität. Auch bei den Bushaltestellen unterstützt der ZVBN seine Mitgliedsgemeinden bei der Verbesserung der intermodalen Verknüpfungsinfrastruktur.

7. Gibt es seitens des Senats ein Konzept, gemeinsam mit den niedersächsischen Umlandgemeinden das Parkplatzangebot für Pendler auszuweiten? Wenn ja, warum wurde dies bisher nicht umgesetzt?

Das gemeinsame Konzept zur Entwicklung des ÖPNV in Bremen und der Region ist der Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Dort ist Park-and-ride bzw. Bike-and-ride ein Bestandteil des Haltestellenkonzeptes und der Bahnhofsumfeldgestaltung.

8. Gibt es in Bremen oder Bremerhaven Pläne, wie in Hamburg Park-and-ride-Parkplätze zukünftig kostenpflichtig zu betreiben?

Der privat betriebene Park-and-ride-Platz in Vegesack sowie die Radstationen am Bremer Hauptbahnhof, in Vegesack sowie die abschließbaren Fahrradparkplätze in Bremerhaven sind bereits heute kostenpflichtig. Pläne, die Kostenpflicht auszuweiten, sind nicht bekannt und werden derzeit auch nicht angestrebt.

9. Welche Maßnahmen plant der Senat, gegebenenfalls gemeinsam mit der BSAG in Bezug auf die Benutzerfreundlichkeit einzuleiten, insbesondere mit Blick auf moderne Kommunikationsmöglichkeiten?

Die vorhandenen Anlagen sind benutzerfreundlich. Sie sind in der Regel im Verkehrsnetz ausgeschildert und entsprechend gekennzeichnet sowie im Internet (www.Verkehrsinfo.bremen.de), (per Fahrrad und zu Fuß/Bike-and-ride bzw. Pkw-Verkehr/Park-and-ride) dargestellt. Eine Weiterentwicklung der Kommunikation der ÖPNV-/SPNV-Angebote wird grundsätzlich angestrebt. Welche Möglichkeiten es gibt, internetbasierte Buchungs- und Bezahlssysteme für Verkehrsmittel einzusetzen, wird geprüft.