

Parken in den Quartieren aus Sicht der Wirtschaft

Eine Unternehmensbefragung

Die Stadt Bremen hat sich vorgenommen, den ruhenden Verkehr in den Stadtteilen neu zu ordnen. Etwaige Behinderungen für Müllabfuhr, Feuerwehr und Krankenwagen, aber auch für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen, die durch aufgesetztes (bisher geduldetes) Parken entstehen, sollen abgebaut werden. Im Rahmen der Unternehmensbefragung „Parken in den Quartieren“ hat die Handelskammer Bremen – IHK für Bremen und Bremerhaven Unternehmen aus den bremischen Stadtteilen zu den erwarteten Folgen und Konsequenzen der Maßnahmen aus Sicht der Wirtschaft befragt. Insgesamt haben 75 Betriebe aus Handel, Gastgewerbe, Ladenhandwerk und Dienstleistungen in Bremen an der Befragung teilgenommen.

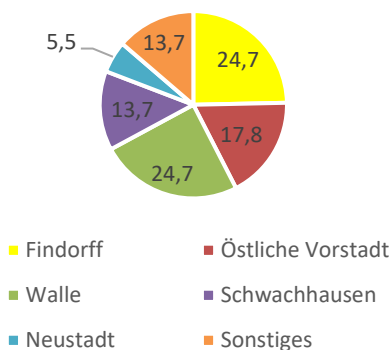
Mit dem Bewohnerparken gilt zukünftig die Maßgabe: Ein Bewohner – eine Sonderparkberechtigung. Diese kostet gegenwärtig 30 Euro p. a. Eine deutliche Erhöhung dieser Gebühr ist allerdings bereits in der Diskussion.

Gewerbetreibende und ihre Mitarbeiter gehören nicht zu den Bewohnern. Der Gewerbetreibende selbst kann zukünftig eine - mit 88,50 Euro p. a. kostenpflichtige - Ausnahmegenehmigung beantragen. Für jeden Betrieb, der auf den Pkw angewiesen ist, wird es aber nur eine Genehmigung geben. Die Mitarbeiter müssten dann auf das Fahrrad oder den ÖPNV umsteigen oder einen bewirtschafteten Parkplatz nutzen, der aber eine maximale Parkdauer von zwei Stunden ausweisen soll. Freie Plätze, auf denen das kostenlose Parken wie bisher geduldet wird, wird es nicht mehr geben.

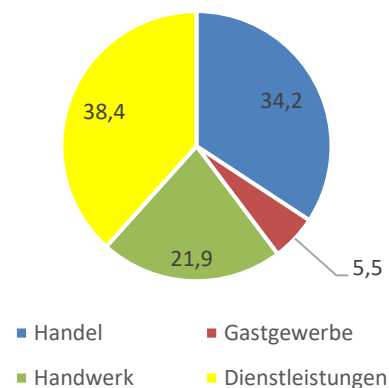
Besuchende Handwerker und Pflegedienste können Ausnahmegenehmigungen für ihre Einsatzorte, nicht aber für ihren gewerblichen Standort beantragen. Insgesamt ist davon auszugehen, dass in jedem Stadtteil, in dem das Bewohnerparken umgesetzt wird, hundert und mehr der bisher geduldeten Stellplätze wegfallen. Für die Kunden des Einzelhandels können Kurzzeitparkbereiche ausgewiesen werden, die außerhalb der Öffnungszeiten dann aber wieder dem Bewohnerparken dienen würden.

Die Maßnahme „Bewohnerparken“ ist für die Stadtteile Findorff, Östliche Vorstadt sowie für Teile von Schwachhausen, der Neustadt und Walle vorgesehen. Am Beispiel des Stadtteils Findorff wird aktuell deutlich, welche Folgen die Einführung des Bewohnerparkens für das bereits knappe Stellplatzangebot haben kann. Von rund 1.770 Parkplätzen im gesamten betroffenen Bereich könnten nach ersten Schätzungen deutlich mehr als die bisher prognostizierten 250 geduldeten Stellplätze wegfallen.

In welchem Stadtteil ist Ihr Unternehmen ansässig?

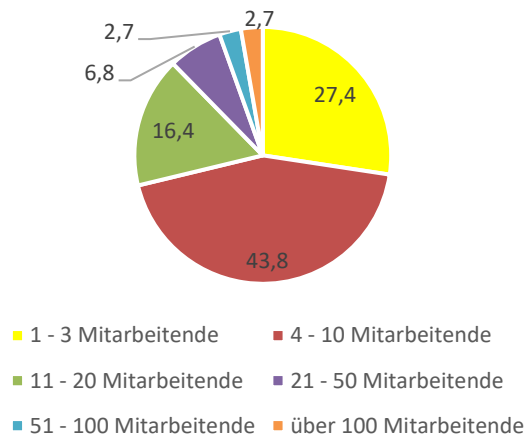


Welcher Branche gehört Ihr Betrieb an?



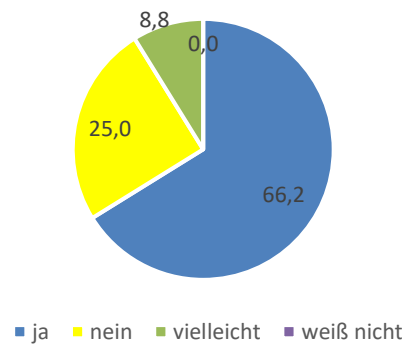
Gerade in den Stadtteilen Bremens gibt es zahlreiche kleine, oft auch inhabergeführte Unternehmen. Die eher geringere Größe der Ladenlokale lässt aber nur bedingt einen Rückschluss auf die Anzahl der Mitarbeitenden zu. So meldeten 43,8 % der Teilnehmenden eine Mitarbeiterzahl von 4 - 10 Personen. 16,4 % der Unternehmen gaben an, 11 - 20 Mitarbeitende zu beschäftigen. Bemerkenswert ist, dass rund ein Drittel der Umfrageteilnehmenden an anderer Stelle sagte, aus einem Großraum von bis zu 40 Kilometern um Bremen herum einzupendeln.

Wie viele Mitarbeitende (Sie eingeschlossen) arbeiten in Ihrem Betrieb?



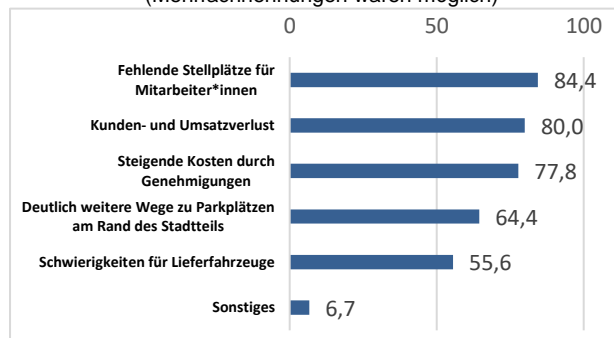
66,2 %, der Teilnehmenden sehen mit der Umsetzung des Bewohnerparkens ein Problem auf sich zukommen. 25 % der Teilnehmenden erachten dieses Thema offenbar als unproblematisch. 8,8 % der Teilnehmenden sehen „vielleicht“ Probleme auf ihr Unternehmen zukommen.

Sehen Sie mit der Umsetzung des Bewohnerparkens Probleme auf Ihr Unternehmen zukommen?



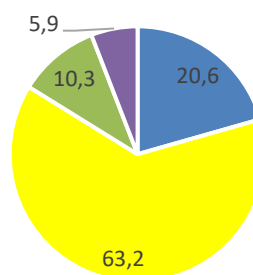
84,4 % der befragten Unternehmen, die Probleme erkennen, erwarten, dass mit der Einführung eines Bewohnerparkens die bisherigen Stellplätze für das eigene Personal fehlen werden. 80 % der Befragten fürchten einen Kunden- und Umsatzverlust. Nahezu gleichauf (77,8 %) ist die Sorge um steigende Kosten durch Genehmigungen. 64,4 % fürchten deutlich weitere Wege zu den Parkplätzen, und mehr als die Hälfte der Teilnehmenden sieht Schwierigkeiten für Lieferfahrzeuge. Bei dieser Frage waren Mehrfachnennungen möglich. Die gleichmäßig hohen Prozentzahlen zeigen, dass die Problemlage aus Sicht der Unternehmen vielschichtig ist.

Falls ja, welche Probleme erwarten Sie genau? (Mehrfachnennungen waren möglich)



Auf die Frage, ob die Aufenthaltsqualität durch die Einführung des Bewohnerparkens aus Sicht der Wirtschaft steigen würde, gab es ein sehr klares Votum. 63,2 % der Teilnehmenden erwarten nicht, dass mit der Einführung des Bewohnerparkens zusätzliche Kundinnen und Kunden und zusätzliche Einnahmen zu generieren sind. 20,6 % der Teilnehmenden sehen dies als möglich an.

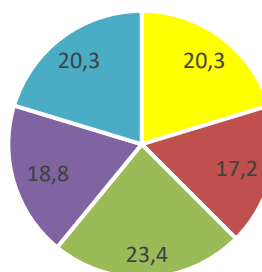
Können Sie sich vorstellen, dass die Aufenthaltsqualität durch die Einführung des Bewohnerparkens so steigt, dass Sie zusätzliche Kund*innen begrüßen und zusätzlichen Umsatz generieren können?



■ ja ■ nein ■ vielleicht ■ weiß nicht

Wie viele Mitarbeitende (inkl. Ihrer Person) sind auf den Pkw angewiesen, um den Arbeitsplatz zu erreichen? Auf diese Frage haben 23,4 % der Teilnehmenden geantwortet, dass bis zu 50 % der Mitarbeitenden einen Pkw benötigen. Mit 20,3 % waren ähnlich viele Antwortende der Meinung, dass bis zu 100% der Belegschaft auf den Pkw angewiesen sei. Ein erheblicher Anteil der Unternehmen, die an der Umfrage teilgenommen haben, sehen den PKW-Stellplatzbedarf bei bis zu 50 oder sogar bei bis zu 100 %.

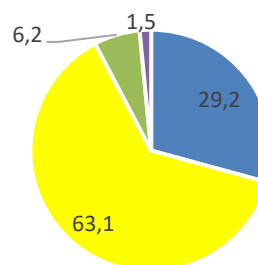
Wie viele Ihrer Mitarbeiter*innen (inkl. Ihrer Person) sind auf den Pkw angewiesen, um den Arbeitsplatz zu erreichen?



■ keiner ■ bis zu 25 %
 ■ bis zu 50 % ■ bis zu 75 %
 ■ die gesamte Belegschaft

Auf die Frage, ob eine einzige Sonderparkerlaubnis für die Unternehmen der Wirtschaft ausreicht, gab es ebenfalls ein klares Bild. 63,1 % der Teilnehmenden gaben an, dass eine einzige Sonderparkerlaubnis nicht ausreichend wäre. Dem gegenüber konnten sich 29,2 % vorstellen, mit einer Sonderparkerlaubnis zurecht zu kommen.

Könnten Sie mit einer (einzigen) Sonderparkerlaubnis für sich und die Mitarbeitenden Ihres Unternehmens zurechtkommen?



■ ja ■ nein ■ vielleicht ■ weiß nicht

Bei den offenen Fragen, die eine längere textliche Rückmeldung zuließen, wurde deutlich, dass die Anfahrt nach Bremen mit dem Pkw für viele Befragte ohne Alternative ist. Mehrere Teilnehmende wiesen darauf hin, dass sich die Anreise zum innerbremischen Arbeitsplatz mit dem ÖPNV durch Fußwege, Wartezeiten und Umstiege auf bis zu zwei Stunden summieren würde. Zum Teil wurden die Preise im ÖPNV als zu hoch empfunden, gleichzeitig wurden die Anbindungen und Taktfrequenzen - insbesondere ins Umland Bremens - von vielen Teilnehmenden deutlich bemängelt. In Einzelfällen gab es auch Hinweise auf die mangelnde Attraktivität und Sauberkeit des ÖPNV. Einige wenige Rückmeldungen wiesen allerdings auch auf die Notwendigkeit zum Wandel und auf die Chancen hin, die sich für die städtischen Zentren ergeben könnten.

Fazit:

Im Ergebnis wird deutlich, dass das Parken in den Quartieren eine vielschichtige Problemlage darstellt. Nach Einschätzung der Handelskammer wird der Verlust von geduldeten Parkplätzen die Parkplatzzuche erheblich verschärfen und damit auch den Parksuchverkehr für Besucher, Mitarbeitende und Anwohner deutlich erhöhen. Der damit einhergehende Parkdruck wird sich nicht nur auf den Einzelhandel, sondern auch auf alle anderen Bereiche der Quartierswirtschaft auswirken. Nebenlagen, die bisher eine Chance zum geduldeten Kurzzeitparken geboten haben, werden für die Stellplatzsuche verloren gehen. Es wird befürchtet, dass auch die Kundenfrequenz an den Hauptstraßen unter dem Bewohnerparken leiden wird.

Es reicht nach Einschätzung der Handelskammer nicht aus, das Modell des Bewohnerparkens einzuführen, ohne angemessene Alternativen für die Stadtteilwirtschaft anzubieten. Ansonsten würde die lebendige Vielfalt und die gewachsene Attraktivität der Geschäftslagen gefährdet. Es muss jetzt darum gehen, gemeinsam, offen und dialogorientiert mit der Stadtteilwirtschaft am Modell des Bewohnerparkens zu arbeiten und die berechtigten Sorgen der Wirtschaft ernst zu nehmen. Die Individualität der Stadtteile muss in diesem Dialog eine besondere Rolle spielen. Eine Musterlösung für alle Quartiere wird den einzelnen Stadtteilen nicht gerecht. Ebenso muss das aktuelle Urteil des Verwaltungsgerichtes zu einzelnen Straßenzügen, in denen bisher aufgesetzt geparkt wird, sachgerecht und mit Augenmaß umgesetzt werden. Echte Problemlagen und Standorte, in denen das aufgesetzte Parken durchaus legalisiert werden kann, sind deutlich voneinander zu differenzieren.

Dort, wo es möglich ist, sollte der Aufbau von Quartiersgaragen geprüft werden. Dabei sollte der Wechsel auf Angebote der Nahmobilität wie E-Bikes oder auf den ÖPNV mitgeplant werden. Ebenso wären aber auch zusätzliche „Car Sharing“-Angebote zu prüfen. Mit Blick auf den hohen Anteil der Arbeitnehmer aus dem Umland muss zudem generell eine deutliche Verbesserung der überregional wirkenden Mobilitätsangebote erreicht werden. Die Park-and-Ride-Angebote am Stadtrand sind nicht nur auszubauen, sondern auch weiter aufzuwerten. Der Wechsel vom Pkw auf den ÖPNV muss dabei auch preislich attraktiv sein. Die Stadt sollte daher gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben aus den Nachbargemeinden und dem Umland an einem Konzept arbeiten, das einen noch besseren Übergang zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern ermöglicht. Eine Neuordnung des Bewohnerparkens auf Quartiersebene ohne Berücksichtigung der Verflechtung mit benachbarten Quartieren und ohne Würdigung der jeweiligen Stadt-Umland-Beziehung wird auch langfristig keine nachhaltige Lösung bieten. Es gilt daher, die Quartiersmaßnahmen in einen übergeordneten Kontext zu stellen und nicht isoliert zu planen und umzusetzen.