

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Detlef Ehlebracht (AfD) vom 11.12.17

und Antwort des Senats

Betr.: Monitoring P+R Konzept 2013

Am 22.10.2013 erfolgte auf der Landespressekonferenz die Vorstellung des P+R Entwicklungskonzeptes, das, aufbauend auf einer Bedarfsanalyse, Qualitätsstandards sowie Ausbau- und Auffassungsempfehlungen beinhaltet. Bei den vorgesehenen Maßnahmen wurde unterschieden in kurzfristige (Inbetriebnahme innerhalb von vier Jahren), mittelfristige (Inbetriebnahme innerhalb von vier bis acht Jahren) und langfristige (Inbetriebnahme innerhalb von zwölf Jahren). Vier Jahre sind um – ein guter Zeitpunkt, Bilanz zu ziehen.

Dies vorausgeschickt frage ich den Senat:

Die Hamburger Verkehrspolitik fördert die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in besonderem Maße. Der öffentliche Verkehr soll in seiner Funktion als Rückgrat der innerstädtischen Mobilität gestärkt werden. Die Mobilitätsangebote sollen effizient gemanagt und miteinander vernetzt werden. Hierzu zählt auch das Angebot von P+R-Anlagen, die Pendler zum möglichst frühzeitigen Umstieg auf U- beziehungsweise S-Bahnen motivieren soll.

Die stagnierende oder sogar rückläufige Verkehrsbelastung auf Hamburger Stadtstraßen zeigt in Verbindung mit den weiter steigenden Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr, dass dieses Konzept bereits jetzt erfolgreich ist. Die Angebotsverbesserung in den Segmenten Park+Ride (P+R) sowie Bike+Ride (B+R) dient der weiteren Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs.

Der Senat arbeitet kontinuierlich an der attraktiven Gestaltung des ÖPNV und informiert die Bürgerschaft regelmäßig über aktuelle Sachstände und Änderungen, wie beispielsweise in der Drs. 21/10211. Mit dem Fahrplanwechsel werden weitere Leistungsverbesserungen auf vielen Linien stattfinden.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der P+R-Betriebsgesellschaft mbH (P+R) wie folgt:

- 1. Gemäß dem P+R Entwicklungskonzept sollten bis heute der Neubau beziehungsweise die Erweiterung von drei P+R-Anlagen realisiert sein und damit 700 zusätzliche Stellplätze zur Verfügung stehen: Ochsenzoll, Poppenbüttel und Rissen oder Harburg. Konnte diese Vorgabe eingehalten werden?*
- 2. Wann wurden die betreffenden Anlagen in Betrieb genommen und wie viele zusätzliche Stellplätze wurden damit geschaffen?*

Die neu errichtete P+R-Anlage Poppenbüttel (Stormarnplatz) wurde zum 1. Oktober 2016 mit 355 Kfz-Stellplätzen in Betrieb genommen. Zuvor hatte die Kapazität 147 Kfz-Stellplätze betragen, sodass 208 zusätzliche Stellplätze geschaffen wurden.

Am Standort Harburg laufen die Planungen für eine Aufstockung der vorhandenen P+R-Anlage um zwei Halbebenen. Die Zahl der Stellplätze soll um circa 200 erhöht werden. Mit einem Baubeginn ist im Jahr 2019 zu rechnen.

Der Standort Rissen wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie betrachtet. Im Übrigen siehe Antwort zu 8. und. Drs. 20/14501.

3. *Falls dies nicht der Fall gewesen sein sollte: was waren die Gründe für die Aufgabe der Entwicklungsziele?*

Siehe Antworten zu 1., zu 2. und zu 8.

4. *Wie viele P+R Stellplätze bestanden am 22.10.2013 und wie viele waren es am 22.10.2017?*

Die gegenwärtige Zahl der P+R-Stellplätze beträgt 8.690. Zur Zahl Ende des Jahres 2013 siehe Drs. 21/9783.

5. *Sind aktuell noch P+R-Stellplätze durch Einrichtungen zur Flüchtlingsunterbringung blockiert?*

Wenn ja: welche sind dies und in welchem Umfang jeweils?

Die P+R-Anlagen Nettelnburg (Friedrich-Frank-Bogen) und Kiwitte moor mit 232 beziehungsweise 303 Stellplätzen werden aktuell von der f & w fördern und wohnen AöR für Zwecke der öffentlich-rechtlichen Unterbringung genutzt.

6. *Gleichfalls sollte innerhalb von vier Jahren die Optimierung der Wegweisung (gegebenenfalls dynamisch) zur besseren Auslastungssteuerung realisiert werden. Für welche P+R-Anlagen wurde dies durchgeführt und inwieweit hatte dies Auswirkungen auf die Auslastung? Bitte für die einzelnen Anlagen detailliert berichten.*

7. *An welchen Anlagen wurde eine dynamische Wegweisung (zum Beispiel an Autobahnabfahrten) realisiert?*

Wenn nein: Wird eine dynamische Wegweisung nicht mehr für erforderlich gehalten?

Im Zuge der Einführung des Qualitätsstandards wurden die örtlichen Beschilderungen verbessert. Dies betrifft insbesondere die Installation dynamischer Belegungsinformationen im Zufahrtbereich der P+R-Anlagen. An den Standorten Langenhorn Nord, Fuhlsbüttel, Ohlsdorf, Poppenbüttel (Parkhaus und Parkplatz), Trabrennbahn, Klein Flottbek, Neuwiedenthal (Parkplatz) und Berne wurden Frei-/Besetzt-Anzeiger neu installiert. An den Standorten Poppenbüttel (Parkhaus), Klein Flottbek, Bahrenfeld und Berne wurden Anzeiger mit Angabe der Stellplatz-Restkapazität installiert.

Zur Untersuchung einer Verbesserung der überörtlichen Wegweisung, mit der eine Auslastungssteuerung erfolgen könnte, wurde, wie in Drs. 20/9662 angekündigt, eine Studie in Auftrag gegeben. Die Studie steht in engem Zusammenhang mit dem mittel- und langfristigen Ausbau von P+R-Plätzen (vergleiche Antwort zu 8.). Die Fertigstellung der beiden Studien ist für das 1. Quartal 2018 vorgesehen, sodass anschließend die weitere Abstimmung und Umsetzung erfolgen kann.

8. *Mittelfristig (Inbetriebnahme innerhalb von vier bis acht Jahren) sollten Neubauten beziehungsweise Erweiterungen von acht Anlagen erfolgen und dafür Flächen in Bergedorf, Berne, Billwerder-Moorfleet, Hagenbecks Tierpark, Harburg, Nettelnburg, Rissen, Steinfurther Allee und Tonndorf mit insgesamt 1.000 bis 1.500 neue P+R-Stellplätzen untersucht werden. An welchen Standorten wurden diese Untersuchungen bisher durchgeführt und mit welchen Ergebnissen?*

Zur Entwicklung einer Konzeption für den mittel- und langfristigen Ausbau von P+R-Plätzen wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt, die für elf Standorte (Ochsensoll, Harburg, Berne, Billwerder-Moorfleet, Hagenbecks Tierpark, Rissen, Tonndorf, Bergedorf, Nettelnburg, Ohlstedt und Hörgensweg) die technisch/baulichen Bedingungen für den Neu- oder Ausbau von P+R-Anlagen untersucht hat.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass ein Ausbau beziehungsweise Neubau an den elf untersuchten Standorten aus technisch/baulicher Sicht vorstellbar ist.

Weitere Planungs- beziehungsweise Untersuchungsschritte sowie eine mögliche Priorisierung sind von den Ergebnissen einer beauftragten verkehrlichen Potenzialanalyse abhängig, deren Ergebnis voraussichtlich im 1. Quartal des Jahres 2018 vorliegen wird.

Für den Standort Harburg hat sich eine Aufstockung des vorhandenen Parkhauses als Vorzugsvariante zum Ausbau des Standortes herausgestellt. Hierfür sind daher die entsprechenden Planungsleistungen beauftragt worden.

9. *Welche Entscheidungen für den Bau neuer P+R-Anlagen wurden aufgrund der Untersuchungen getroffen und wann soll jeweils Baubeginn sein und die Inbetriebnahme erfolgen? Bitte für alle Standorte des Entwicklungskonzeptes berichten.*

Siehe Antwort zu 8.

10. *Sind über das Entwicklungskonzept hinaus, Überlegungen gereift, zum Beispiel aufgrund aktueller Schnellbahn oder Autobahnplanungen noch zusätzliche Standorte in die Prüfung einzubeziehen?*

Wenn ja: welche und mit welchem Ergebnis?

Wenn nein: warum nicht?

11. *Langfristig sollen laut Entwicklungskonzept über die kurz- und mittelfristigen Ausbaustufen hinaus weitere 1.500 P+R-Stellplätze geschaffen werden beziehungsweise abhängig vom Bau der Schnellbahnlinien S21 und S4 noch weitere 1.000 Stellplätze. Die Entscheidungen zum Bau der Bahnstrecken sind mittlerweile getroffen: an welchen Bahnstationen sind die zusätzlichen P+R-Plätze vorgesehen?*

Die Machbarkeitsuntersuchung zu den technisch/baulichen Bedingungen für den Neu- oder Ausbau von P+R-Anlagen beinhaltet mit den Standorten Tonndorf und Hörgensweg zwei Haltestellen, an denen derzeit eine Ausweitung des Schnellbahnangebotes (S4 beziehungsweise S21) geplant wird.

An den geplanten Haltestellen Claudiusstraße und Bovestraße (jeweils S4) ist aufgrund der innenstadtnahen Lage kein P+R-Angebot vorgesehen. Gleiches gilt für die geplante Haltestelle Ottensen (S1) und die im Bau befindliche Haltestelle Elbbrücken (U4, S3).

Die in Bau befindliche Haltestelle Oldenfelde (U1) eignet sich zum einen aufgrund des nachteiligen Standortes im Vergleich zu anderen P+R-Anlagen (Volksdorf, Meendorfer Weg und Berne) sowie aufgrund der ungünstigen Zufahrtssituation (Wohngebiet) nicht für eine neue P+R-Anlage.

12. *Um das P+R System zu benutzen, müssen vom Fahrgast umständlich jeweils eine Parkkarte und eine Fahrkarte an unterschiedlichen Automaten erworben werden. Die Parkkarte muss nach dem Erwerb (am Ausgang des Parkplatzes) dann wiederum im Fahrzeug platziert werden, so ist der Nutzer gezwungen, den Weg zwischen abgestellten Fahrzeug und Ausgang dreimal zurückzulegen. Welche Überlegungen bestehen, das System künftig kundenfreundlicher zu machen, zum Beispiel dann nur noch eine Gebühr zu erheben?*

Für die Einführung der P+R-Entgelterhebung wurde ein freies System ohne Schranken und mit Auslage von Parkscheinen im Fahrzeug konzipiert und festgelegt. Hierfür ist der Erwerb eines Parkscheines spätestens nach Abstellen des Fahrzeuges erforderlich. Die Anordnung der Parkscheinautomaten auf den P+R-Anlagen wurde dabei im Rahmen der Möglichkeiten mit dem Ziel kurzer Wege für die Kundinnen und Kunden optimiert.

Zur Erhöhung des Komforts stehen für häufigere Nutzerinnen und Nutzer Zeitkarten (Jahres- beziehungsweise 30-Tage-Karten) zur Verfügung, die nach Kauf ein Jahr beziehungsweise 30 Tage ohne weitere Verkaufsvorgänge genutzt werden können.

Eine denkbare Zusammenführung von Parkschein und ÖPNV-Fahrschein ist derzeit nicht geplant.

13. Welche Vereinfachungen des Bezahlprozesses ergeben sich durch die Einführung der HVV-Card für die Nutzer der P+R-Anlagen?

Der Vertrieb von P+R-Parkscheinen erfolgt durch die beziehungsweise im Auftrag der P+R. Die Einführung der HVV-Card für ÖPNV-Kundinnen und Kunden bedingt daher derzeit keine Veränderung beim Erwerb von P+R-Parkscheinen.

14. Wird das P+R-Entwicklungskonzept von 2013 angesichts der oben gegebenen Antworten noch als aktuell betrachtet und wann ist mit einer Fortschreibung zu rechnen?

Inzwischen konnten wesentliche Arbeitsaufträge aus dem geltenden P+R-Entwicklungskonzept abgearbeitet beziehungsweise Schritte für weitergehende Entscheidungen vorbereitet werden. Die in Drs. 20/9662 genannten Maßnahmen wurden damit größtenteils umgesetzt beziehungsweise zur weiteren Planung vorbereitet:

- Die P+R-Betriebsgesellschaft wurde als einheitlicher Betreiber etabliert und hat inzwischen die meisten der zur Übernahme vorgesehenen P+R-Anlagen der Bezirke übernommen beziehungsweise wird diese kurzfristig übernehmen.
- Die P+R-Entgelterhebung wird zusammen mit dem definierten Qualitätsstandard mit Beginn des Jahres 2018 auf 26 Anlagen eingeführt sein. Qualitätsstandard und Entgelterhebung müssen damit lediglich noch auf einzelnen bezirklichen Anlagen mit erhöhten Planungs- beziehungsweise Bauaufwendungen beziehungsweise Anlagen die zur öffentlich-rechtlichen Unterbringung genutzt werden, eingeführt werden. Die entsprechenden Planungen laufen bereits.
- Mit der in Planung befindlichen Erweiterung der Anlage Harburg wurde ein Projekt zur Stellplatzerweiterung konkret angeschoben.
- Die Erweiterung des P+R-Angebotes und die Flankierung mit einem Wegweisungssystem werden in entsprechenden Studien untersucht. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im 1. Quartal 2018 vorliegen. Damit wurde die Grundlage für Entscheidungen zum weiteren Ausbau des P+R-Systems in Hamburg im Jahr 2018 gelegt.
- Die Kundeninformation zum Thema P+R wurde ausgebaut. Ab dem ersten Quartal des Jahres 2018 werden die Belegungsdaten vieler Anlagen per Echtzeitabruf zur Verfügung stehen.

Vor diesem Hintergrund sollte eine Fortschreibung des P+R-Konzeptes erst nach Abschluss der laufenden Maßnahmen erfolgen.

15. Ist der Senat der Auffassung, dass mit der aktuell betriebenen Verkehrspolitik (insbesondere der Umgang mit dem P+R-Entwicklungskonzept), der Anteil des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des ÖPNV signifikant reduziert werden kann?

16. Besteht aktuell noch das Ziel des Senats, den motorisierten Individualverkehr zugunsten des ÖPNV zu reduzieren oder hat man dies der Fahrradstadt geopfert?

17. Was wird aktuell zur Attraktivierung des ÖPNV für den Autofahrer getan?

Siehe Vorbemerkung.