

Antrag

**der Abgeordneten Detlef Ehlebracht, Dr. Alexander Wolf, Dirk Nockemann,
Andrea Oelschläger, Harald Feineis und Peter Lorkowski (AfD)**

Einzelplan 7.0

Betr.: Attraktive Angebote statt Repressalien – Ausbau der P+R-Plätze

An Lippenbekenntnissen und gut gemeinten Absichtserklärungen mangelt es seitens des rot-grünen Senats nicht, wenn es darum geht, die Autofahrer zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Dass dies tagtäglich an Dringlichkeit zugewinnt, kann ein jeder an den nicht endend wollenden Stauszenarien auf Hamburgs Straßen ablesen.

Nur leider scheitert es an konkreten Maßnahmen, anstelle von gut gemeinten Absichten, um dem auch erfolgversprechend zu begegnen. Daher nehmen auch die repressiven Maßnahmen unter grüner Federführung kontinuierlich zu. Da werden Fahrspuren durch Radschutzstreifen ersetzt, unabhängig davon, ob dies den aktuellen Bedürfnissen und der Verkehrslage entspricht, Parkplätze in großem Umfang vernichtet oder auch Straßen für bestimmte Verkehrsteilnehmer gesperrt.

Attraktive Angebote an den Autofahrer, welche ihn zum Umsteigen auf den ÖPNV bewegen könnten, sind da eher Mangelware. Aber eines gab es, in einem vielversprechenden und ausbaufähigen Bereich, nämlich den P+R-Anlagen. Für diesen Bereich hatte die P+R-Betreibergesellschaft löblicherweise ein Entwicklungskonzept erstellen lassen.

Im P+R-Entwicklungskonzept, vom Senat am 22. Oktober 2013 verabschiedet, der P+R-Betriebsgesellschaft mbH, einer 100-prozentigen Tochter der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV), werden als Ergebnis der zugrunde liegenden Untersuchung dieses P+R-Entwicklungskonzepts verschiedene Punkte betont und als Leitlinien ausgegeben: zum Beispiel „Neubau/Erweiterung von P+R-Anlagen nur in den Außenbereichen entlang der Hauptverkehrsachsen“ oder „P+R Bedarfe bestehen insbesondere in den Außenbezirken mit sehr guter Schnellbahnanbindung sowie an Haltestellen mit direktem Bezug zum BAB-Netz“.

Diese, wie auch viele andere in dem Konzept erwähnten, Leitlinien sind zu begrüßen, bedauerlich ist nur, dass diese nicht gelebt werden. Dies belegen die Zahlen und werfen in diesem Zusammenhang Fragen hinsichtlich des eigentümlichen Abstimmungsverhaltens der Regierungskoalition in der Bürgerschaft auf.

Da haben wir zum einen den Umstand, dass die AfD-Fraktion in der bisherigen Legislaturperiode verschiedene Anträge in die Bürgerschaft eingebracht hat, in der genau die Umsetzung dieser und anderer Leitlinien 1:1 gefordert wurde. Alle Anträge wurden mit fadenscheinigen Begründungen abgelehnt.

Von der AfD-Fraktion beantragt wurden jeweils Großanlagen mit vierstelliger Stellplatzanzahl an den Standorten BAB-Abfahrt Jenfeld (Drs. 21/12664), Bostelbek (Drs. 21/12205) und Hörgensweg (Drs. 21/13077). Alle Vorschläge sahen in den Anträgen jeweils einen BAB-Anschluss sowie einen U/S-Bahn- beziehungsweise Busanschluss ins ÖPNV-Netz vor und liegen, wie gefordert, in den Außenbereichen Hamburgs.

Zum anderen wurde gemäß P+R-Entwicklungskonzept in 2013 festgelegt, dass bis 2021 an die 2.200 P+R-Stellplätze neu erstellt werden sollten. Fünf Jahre später ist es mehr als fraglich, ob dies in den verbleibenden drei Jahren noch zu schaffen sein wird.

Aktuell beträgt der von der P+R-Betreibergesellschaft verwaltete Bestand an P+R-Stellplätzen 7.555.¹ Insgesamt über alle Betreiber stehen 8.621 P+R-Stellplätze zur Verfügung, wobei aktuell 584 aufgrund von Zweckentfremdung nicht nutzbar sind. Bleiben gesamt 8.037 nutzbare Stellplätze per Stand heute.

2011 betrug der Bestand laut Drs. 20/2070 noch 9641 P+R Stellplätze, im Jahr 2013 laut Drs. 20/9662 mit rund 9.300 Stellplätzen bereits 341 weniger. Heißt, dass vor fünf beziehungsweise sieben Jahren der Bestand an P+R-Plätzen um 700 beziehungsweise 1.000 Stück höher lag. Selbst wenn in den kommenden drei Jahren tatsächlich 2.200 Stellplätze errichtet werden sollten, würde der echte Zuwachs nur 1.200 betragen, da mit den verbleibenden 1.000 Plätzen ja nur ein Stand erreicht worden wäre, den wir halt vor sieben Jahren bereits hatten.

Seit 2013 tatsächlich neu errichtet wurde 2016 in Poppenbüttel eine Anlage mit 363 Stellplätzen. Weiterhin konkret geplant ist derzeit nur eine Erweiterung der P+R-Anlage in Harburg um die 200 Stellplätze. Planungsabschluss soll 2019 sein, Fertigstellung dann sicher nicht vor 2020, wenn nicht noch später. Mehr nicht.

Dem entgegen steht der Rückbau der P+R Anlage in Hagenbeck mit 166 Plätzen und in Neugraben mit 150 Plätzen, in Summe 316 weniger. Trotz der Frage „wie viele P+R-Stellplätze werden nach derzeitiger Planung in Zukunft verloren gehen?“ aus Drs. 21/14911 wird versäumt zu erwähnen, dass es, neben dem zuvor aufgeführten Rückbau, gemäß der Leitlinie „P+R-Angebote in der Inneren Stadt (= innerhalb Ring 2) sollten entfallen“ konkrete Überlegungen gibt, die P+R-Flächen in Friedrichsberg (93) und Lattenkamp (55) anderweitig zu nutzen (Drs. 21/11300). Dies beträfe weitere 148 P+R-Stellplätze. In der Summe sind das in absehbarer Zeit 464 Plätze weniger, gegenüber rund 563, die neu errichtet wurden oder konkret in Planung sind. Der Saldo beläuft sich auf 199 zusätzliche P+R-Stellplätze. Das ist weit weg von 2.200, auch vom Minimalziel des Entwicklungskonzepts von 1.700.

Ansonsten gibt es laut Drs. 21/14911 nur unspezifische Allgemeinheiten und Verweise auf die Absichten des Entwicklungsplans hinsichtlich weiterer geplanter P+R-Stellplätze. Mit anderen Worten: es gibt keine in Arbeit befindlichen konkreten Pläne oder gar Antragsstellungen entsprechender Baumaßnahmen.

Unter diesem Eindruck ist es absehbar, dass die eh schon wenig ambitionierten Ansätze nicht einmal die Minimalziele des P+R-Entwicklungsplans erreichen werden. Das ist keine Erfolgsstory, das ist hinsichtlich des Kapazitätsaufbaus im P+R-Bereich ein Armutszeugnis.

Die Bürgerschaft möge daher beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, in welcher unter Berücksichtigung zukünftiger Straßenbauprojekte und der im P+R-Entwicklungsplan formulierten Leitlinien Standorte für XXL-P+R-Parkhäuser ermittelt werden. Wenn auch in der ersten Phase nicht gleich in dieser Größenordnung errichtet, sollten diese zumindest über eine Ausbaureserve bis in den vierstelligen Bereich verfügen.
2. ein Konzept zu entwickeln beziehungsweise den Markt dahin gehend zu untersuchen mit dem Ziel, ein Abrechnungssystem zu etablieren, welches gemeinsam sowohl für den HVV als auch die P+R-Anlagennutzung eine Abrechnung (zum Beispiel monatlich) erstellt. Dies sollte derart funktionieren, dass ein weiteres Lösen von etwaigen Tickets oder Fahrscheinen überflüssig und sowohl für Abo-Nutzer als auch Einmal- beziehungsweise Gelegenheitsnutzer geeignet ist.

¹ Alle nicht ermittelten Zahlen stammen aus den Drs. 21/14911, 21/4925, 21/11300.

3. dafür Mittel in Höhe von 180.000 Euro bereitzustellen und eine Finanzierung durch Entnahme aus EP 7.0 „Öffentliche Straßeninfrastruktur XI“ vorzunehmen.
4. der Bürgerschaft im 3. Quartal 2019 über Fortschritte zu berichten.