

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dennis Thering (CDU) vom 13.02.19

und Antwort des Senats

Betr.: Pendlerabzocke und Stauförderung nach Art des rot-grünen Hauses – Kosten und Nutzen der P+R-Gebühren im Jahr 2018

Seit Ende Juli 2014 ist die Nutzung bestimmter Park-and-ride(P+R)-Anlagen auf Beschluss des damaligen SPD-Senats nur noch gegen Gebühr möglich. Nach und nach werden seither weitere Standorte mit der Gebührenpflicht überzogen. Ursprünglich sollte die Gebührenpflicht bereits im vorvergangenen Jahr auf alle weiteren P+R-Anlagen in Hamburg ausgedehnt werden. Dieses fragwürdige Ziel sollte dann im vergangenen Jahr erreicht werden, wie der Senat im Sommer 2017 in der Antwort auf eine CDU-Anfrage einräumte (siehe Drs. 21/9882).

Die Einführung der Gebührenpflicht wurde vom Senat vor allem mit Verbesserungen in den Bereichen Qualität und Sicherheit sowie einem zukünftigen Kapazitätsausbau gerechtfertigt. Insbesondere letzterer ist bis in das Frühjahr 2018 unzureichend erfolgt, wie mehrere CDU-Anfragen (Drs. 21/516, 21/2242, 21/3044, 21/5888, 21/8274, 21/9882, 21/11956, 21/12289) ergeben hatten. Seit der Einführung der Gebührenpflicht wurde nur eine einzige zusätzliche P+R-Anlage, 2016 in Poppenbüttel, eröffnet. Im Gegenzug wurde beispielsweise die P+R-Anlage Hagenbecks Tierpark/Lokstedter Höhe mit 166 Stellplätzen, die eigentlich nur vorübergehend für die Flüchtlingsunterbringung zweckentfremdet werden sollte, Ende Juli 2016 klammheimlich sogar dauerhaft geschlossen und für ein Wohnungsbauvorhaben umgewidmet, wie erst durch eine weitere CDU-Anfrage (Drs. 21/4925) aufgedeckt wurde. Unter dem Strich standen Frühjahr 2018 im Vergleich zu der Zeit vor der Einführung der Gebührenpflicht und unter Einbeziehung der für die Flüchtlingsunterbringung zweckentfremdeten Anlagen damit statt wie im Januar 2014 9 052 nur noch 8 005 P+R-Stellplätze in Hamburg zur Verfügung. Dabei hatte der SPD-Senat in Drs. 20/9662 noch verkündet, dass „in der Summe (...) nach einer ersten Abschätzung Potentiale für bis zu 2.350 neue P+R-Stellplätze“ bestehen. Auch im März 2017 hatte der Senat in Drs. 21/8274 nochmals bekräftigt, dass „das P+R-Entwicklungskonzept (...) einen mittelfristigen Ausbau von rund 2.000 Stellplätzen in den kommenden Jahren“ vorsieht.

Weil der Senat also weit davon entfernt ist, sein eigenes Versprechen vom Kapazitätsausbau einzuhalten, ist es umso absurder, dass der Senat die P+R-Anlagen am Lattenkamp in Winterhude (55 P+R-Stellplätze) schließen will und die P+R-Anlage Friedrichsberg (93 P+R-Stellplätze) in Barmbek-Süd bereits geschlossen hat. Ein CDU-Antrag (Drs. 21/11262) zur Abwendung dieser Stellplatzvernichtung wurde in der Bürgerschaftssitzung vom 20. Dezember 2017 mit den Stimmen von SPD, GRÜNEN und LINKEN abgelehnt.

Bezeichnend ist auch, dass der der Senat in der Antwort auf eine CDU-Anfrage (Drs. 21/9810) im Sommer 2017 einräumen musste, dass ausgerechnet die P+R-Betriebsgesellschaft mbH selbst P+R-Stellplätze an Gewerbetakunden vermietet und damit gegenüber dem tieferen Sinn einer P+R-Anlage, der Förderung des Umstiegs vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), zweckentfremdet. Zudem kann Hamburg eingedenk des gebrochenen Kapazitätsversprechens sowie des weiterhin immens hohen Stauniveaus auf keinen einzigen P+R-Stellplatz verzichten – auf 148 wie in Friedrichsberg und Lattenkamp zusammen schon gar nicht.

Öffentlich ist die P+R-Abzocke des SPD-Senats bisher zudem hauptsächlich in Form des verursachten Abschreckungseffekts aufgefallen, der sich durch einen massiven Rückgang der Auslastung in den betroffenen P+R-Anlagen auszeichnet. Nimmt man die aktiven P+R-Anlagen, so ist deren Auslastung seit dem letzten Jahr vor der Gebührenerhebung (2013) von 85,5 Prozent auf 67 Prozent (2017) gesunken. Absoluter Spitzenreiter ist Neuwiedenthal mit einem Minus von 66 Prozentpunkten. Auch der Rückgang um 43 Prozentpunkte in Neugraben, der mit 854 Stellplätzen zweitgrößten P+R-Anlage in ganz Hamburg, ist ein sehr schlechtes Zeichen.

Weil sich diese Negativentwicklung früh abzeichnete, kam auch der ADAC Hansa bereits Ende April 2015 zu einem vernichtenden Urteil und sprach mit Blick auf die P+R-Gebühren von einem „verkehrspolitischen Flop“. Dies war damals umso bemerkenswerter, als dass der ADAC seinerzeit selbst 5 Prozent der Anteile an der P+R-Betriebsgesellschaft mbH hielt.

Mehrmals schon ist deutlich geworden, dass, wie es die Drs. 21/516, 21/2242, 21/5888 21/8274, 21/11956 und 21/12289 eindrucksvoll bestätigt hatten, Kosten und Nutzen bei der Gebührenerhebung in einem schlechten Verhältnis stehen. Demnach waren bis Ende 2017 Gebühreneinnahmen in Höhe von rund 6,3 Millionen Euro erzielt worden. Dem standen seit Ende Juli 2014 allerdings Ausgaben in Höhe von rund 22,2 Millionen Euro gegenüber, woraus sich im Saldo ein Minus von rund 16 Millionen Euro ergab.

Aus diesen Gründen und weil die P+R-Gebühren von einem frühzeitigen Umstieg vom Auto auf die Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) abhalten, hatte sich die CDU-Fraktion mehrfach (unter anderem mit Drs. 21/2367 und mit Drs. 21/6458) für die sofortige Abschaffung der P+R-Gebühren eingesetzt. Diese Anträge wurden von SPD und GRÜNEN in der Bürgerschaft abgelehnt. Es gilt daher umso mehr, zu bilanzieren, was die P+R-Gebühren seit ihrer Einführung vor rund viereinhalb Jahren für die Pendler und die Mobilität in Hamburg gebracht haben.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Ein vielfältiges Mobilitätsangebot schafft die Voraussetzungen dafür, auf die umfangreiche Nutzung eines eigenen Autos zu verzichten. 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 Pendlerinnen und Pendler zum möglichst frühzeitigen Umstieg auf U- beziehungsweise S-Bahnen motivieren soll. Kernziel des P+R-Entwicklungskonzeptes ist, durch kontinuierliche Qualitätsverbesserungen die P+R-Anlagen für die Nutzerinnen und Nutzer besser nutzbar und attraktiver zu gestalten und gleichzeitig einen einheitlichen Qualitätsstandard zu erzielen. Weiterhin soll eine verkehrliche Steuerungswirkung erreicht werden, indem der Fremdarkeranteil derjenigen, die nicht den Übergang auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nutzen, reduziert wird. Der Senat arbeitet kontinuierlich an der Angebotsentwicklung und -erweiterung.

Vor diesem Hintergrund hat die P+R-Betriebsgesellschaft mbH (P+R) zum 01.01.2019 die Kosten für eine P+R-Jahreskarte von 200 Euro auf 100 Euro gesenkt und damit besonders attraktive Konditionen für die regelmäßige Nutzung geschaffen.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der P+R und der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) wie folgt:

I. Kosten

1. *Welche Instandsetzungs- beziehungsweise Sanierungs- und/oder baulichen Maßnahmen wurden im Jahr 2018 in den gebührenpflichtigen P+R-Anlagen durchgeführt und was haben diese jeweils gekostet?*

Im Jahr 2018 wurden umfangreiche Instandsetzungsmaßnahmen auf der P+R-Anlage Bahrenfeld abgeschlossen. Die Kosten hierfür belaufen sich auf insgesamt 740 000 Euro.

2. *Wie haben sich die Betriebskosten der gebührenpflichtigen P+R-Anlagen im Jahr 2018 entwickelt?*

Der Jahresabschluss für das Jahr 2018 wurde noch nicht durch die Gesellschafterversammlung festgestellt, sodass die finalen Zahlen noch nicht vorliegen.

3. *Laut Drs. 21/12289 waren zum 1. März 2018 zwölf Vollzeitstellen bei der P+R-Betriebsgesellschaft mbH vorhanden, die seinerzeit mit zwölf Personen bei 11,8 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) besetzt waren. Wie hat sich der Personalbestand der P+R-Betriebsgesellschaft mbH jeweils an den Stichtagen 1. Juli 2018 sowie 1. Januar 2019 dargestellt und wie stellt er sich aktuell dar? Bitte jeweils die Stellenzahl, die Beschäftigtenzahl und die Zahl der VZÄ angeben.*

	Anzahl Vollzeitstellen	Anzahl Beschäftigte	Zahl der Vollzeitäquivalente
1. Juli 2018	12	12	11,8
1. Januar 2019	13	13	12,8
13. Februar 2019	13	13	12,8

4. *Wie haben sich die Personalkosten der P+R-Betriebsgesellschaft mbH im Jahr 2018 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*

Siehe Antwort zu 2.

5. *Laut Drs. 21/2242 werden der P+R-Betriebsgesellschaft mbH im Rahmen eines „Geschäftsbesorgungsvertrages“ seit 2003 Mitarbeiter der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) zur Verfügung gestellt. Laut Drs. 21/5888 handelte es sich im Oktober 2016 um eine Betriebsaufsicht und acht weitere Mitarbeiter, die allesamt in Vollzeit arbeiten, sowie eine Teilzeitkraft. Laut Drs. 21/11956 waren es im Februar 2018 eine Betriebsaufsicht und neun Beschäftigte in Vollzeit sowie eine Teilzeitkraft. Hat sich an diesem Personalumfang bis heute etwas geändert?*

Wenn ja, was genau und wie lautet der aktuelle Personalumfang?

Nein.

6. *Auf welche Summen beliefen sich die Personalkosten für die der P+R-Betriebsgesellschaft mbH im Jahr 2018 auf der Basis des Geschäftsbesorgungsvertrages zur Verfügung gestellten HOCHBAHN-Mitarbeiter?*
7. *Auf welche Summe beliefen sich die Miet- und anderen Nebenkosten, die durch die Personalgestellung im Jahr 2018 angefallen sind?*
8. *Wie hoch waren beziehungsweise sind die Kosten für die von der P+R-Betriebsgesellschaft mbH im Jahr 2018 fremdvergebenen Aufträge?*
9. *Laut der PowerPoint-Präsentation (PPP) aus dem Protokoll Nummer 20/31 des Verkehrsausschusses vom 7. Januar 2014 sollen die P+R-Anlagen wiedererkennbare Qualitätsstandards wie Videoüberwachung,*

Notrufanlagen und eine „wahrnehmbare Präsenz“ von Servicepersonal aufweisen. Welchen Kosten sind in den gebührenpflichtigen P+R-Anlagen im Jahr 2018 angefallen für

- a) *Beschaffung und Installation neuer Anlagen zur Videoüberwachung sowie neuer Notrufanlagen?*
 - b) *den Betrieb sämtlicher Anlagen zur Videoüberwachung und sämtlicher Notrufanlagen?*
 - c) *Servicepersonal zur Erzeugung einer „wahrnehmbaren Präsenz“?*
10. *Laut der Senatsantwort auf Frage 6. der Drs. 20/11361 wird die Einhaltung der Gebührenpflicht durch „regelmäßige Bestreifungen der Park-and-ride-Anlagen durch spezielle Streifen der Hochbahn-Wache kontrolliert werden“.*
- a) *Wie hat sich der Personalbestand dieser speziellen Streifen der Hochbahn-Wache an den Stichtagen 1. Januar 2018 sowie 1. Januar 2019 dargestellt und wie stellt er sich aktuell dar? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie jeweils die Stellenzahl, die Beschäftigtenzahl und die Zahl der VZÄ angeben.*
 - b) *Wie hoch sind die Personalkosten, die für diese speziellen Streifen im Jahr 2018 angefallen sind? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*
11. *Welche Kosten sind im Jahr 2018 für das Marketing im Zusammenhang mit der Gebührenpflicht angefallen?*

Siehe Antwort zu 2. und Drs. 21/11956.

12. *Das Lösen der Parkscheine soll vorrangig über Automaten erfolgen.*

- a) *Wie viele Fahrkartenautomaten wurden im Rahmen der Gebührenerhebung im Jahr 2018 angeschafft?*

Fünf.

- b) *Welche Kosten sind 2018 für Beschaffung und Installation der Fahrkartenautomaten angefallen?*

28 000 Euro.

- c) *Welche Kosten sind 2018 für Wartung und Betrieb der Fahrkartenautomaten angefallen?*

Siehe Antwort zu 2.

13. *Laut Drs. 21/5888 war das Lösen der Parkscheine mit dem Smartphone im Oktober 2016 nicht möglich. Allerdings habe seinerzeit eine „kontinuierliche Marktbeobachtung“ stattgefunden, eine Entscheidung zur Ausweitung sei aber damals noch nicht getroffen worden. Laut der Senatsantwort auf Drs. 21/9882 sprächen „gegen die Einführung der Möglichkeit eines LöSENS der Parkscheine mit dem Smartphone (...) nicht nur die mit diesem Vertriebsweg verbundenen Kosten, sondern auch die Tatsache, dass zusätzliche Kosten beziehungsweise Umstellungen notwendig sind, um die Kontrollierbarkeit von Parkscheinen sicherzustellen“.*

- a) *Wurden die „mit diesem Vertriebsweg verbundenen Kosten“ ermittelt?*

Wenn ja, wann, durch wen und wie lautet das Ergebnis der entsprechenden Kostenschätzung und/oder Kostenberechnung?

Wenn nein, auf welcher Datenbasis beruht die Einlassung des Senats diesbezüglich in Drs. 21/9882 bei Frage 5. inklusive Unterfragen?

- b) *Wurden die „zusätzlichen Kosten“, die für Umstellungen notwendig wären, um die Kontrollierbarkeit von Parkscheinen sicherzustellen, ermittelt?*

Wenn ja, wann, durch wen und wie lautet das Ergebnis der entsprechenden Kostenschätzung und/oder Kostenberechnung?

Wenn nein, auf welcher Datenbasis beruht die Einlassung des Senats diesbezüglich in Drs. 21/9882 bei Frage 5. inklusive Unterfragen?

Bei den Angaben in Drs. 21/9882 handelt es sich um qualitative Aussagen. Es liegen dementsprechend keine Berechnungen vor, die als Kostenschätzungen und/oder Kostenberechnungen bezeichnet werden können.

- c) *Hat sich an der in Drs. 21/9882 mitgeteilten Entscheidung gegen das Lösen der Parkscheine mit dem Smartphone zwischenzeitlich etwas geändert?*

Wenn ja, was?

14. *Gibt es weitere Kosten, die in den mit den Fragen 1. bis 13. dieser Anfrage erhobenen Kosten nicht enthalten sind und die im Zusammenhang mit der Gebührenerhebung entstanden sind?*

Wenn ja, welche sind dies genau und wie haben sich diese Kosten im Jahr 2018 entwickelt?

Nein. Im Übrigen siehe Drs. 21/8274.

15. *In Drs. 21/11956 ging der Senat für das 2018 von Kosten für die Entgelterhebung in Höhe von 432 000 Euro aus.*

- a) *Welche Kosten für die Entgelterhebung sind 2018 im Ist angefallen?*

Siehe Antwort zu 2.

- b) *Welche Planwerte der Kosten für die Entgelterhebung gelten jeweils für die Jahre 2019 und 2020?*

2019: 454 000 Euro

2020: 462 000 Euro

16. *In welcher Höhe erfolgte im Jahr 2018 durch bzw. an die P+R-Betriebsgesellschaft mbH eine Überschussabführung beziehungsweise ein Verlustausgleich?*

Im Jahr 2018 hat die P+R für das Geschäftsjahr 2017 einen Überschuss in Höhe von 270 000 Euro an die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement (HGV) abgeführt.

17. *Hat sich die Einführung der P+R-Gebühren aus Sicht des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörden unter dem Gesichtspunkt der bisherigen Kosten rentiert?*

Ja. Im Übrigen siehe Drs. 21/5888.

II. Nutzen

18. *Wie haben sich die Bruttoeinnahmen aus dem gesamten Kartenverkauf im Jahr 2018 entwickelt?*

2 536 000 Euro.

19. *Für welche Zwecke wurden die im Jahr 2018 erwirtschafteten Bruttoeinnahmen aus dem gesamten Kartenverkauf verwendet?*

Siehe Drs. 21/5888.

20. *Mit Bruttoeinnahmen in welcher Höhe aus dem gesamten Kartenverkauf rechnet der Senat beziehungsweise rechnen die zuständigen Behörden im Jahr 2019 und in welchen Produktgruppen welcher Aufgabenbereiche welcher Einzelpläne sind diese Kosten im Haushaltsplan 2019/2020 jeweils veranschlagt?*

Aus dem Verkauf von Karten wurden als Planwerte für das Jahr 2019 Bruttoeinnahmen in Höhe von 2 318 000 € prognostiziert. Im Übrigen siehe Drs. 21/8274.

21. *Wie viele Tages-, Monats- und Jahreskarten wurden 2018 verkauft?*

Jahr	Tages- und Mehr-Tage-Karte	30-Tage-Karte	Jahreskarte
2018	777 065	30 191	813

22. *Mit wie vielen verkauften Tages-, Monats- und Jahreskarten rechnet der Senat beziehungsweise rechnen die zuständigen Behörden im Jahr 2019 und in welchen Produktgruppen welcher Aufgabenbereiche welcher Einzelpläne sind diese Kosten im Haushaltsplan 2019/2020 jeweils veranschlagt?*

Zu den prognostizierten Erträgen aus dem Verkauf von Karten siehe Antwort zu 20. Im Übrigen siehe Drs. 21/5888.

23. *Wie haben sich die Bruttoeinnahmen aus dem Automatenverkauf im Jahr 2018 entwickelt?*

2 373 000 Euro.

24. *Wie haben sich die Bruttoeinnahmen aus dem Verkauf der Jahreskarten im Jahr 2018 entwickelt?*

163 000 Euro.

25. *Wie viele P+R-Stell-/Parkplätze wurden seit dem 1. Juli 2014 in Hamburg neu geschaffen und wie viele davon sind jeweils kostenlos oder gebührenpflichtig? Bitte für die Jahre 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 und das laufende Jahr separat aufschlüsseln.*

Siehe Drs. 21/8274.

26. *Wie viele P+R-Stell-/Parkplätze werden in den Jahren 2019 und 2020 jeweils wo neu geschaffen und wie viele davon werden gebührenfrei oder gebührenpflichtig sein?*

Für das Jahr 2020 ist die Aufstockung der P+R-Anlage Harburg um 200 entgeltpflichtige Stellplätze vorgesehen. Im Übrigen siehe Antwort zu 32.

27. *Laut der PPP aus dem Protokoll Nummer 20/31 des Verkehrsausschusses vom 7. Januar 2014 sind mit der Gebührenpflicht folgende Zielsetzungen verbunden:*

- *„Verlagerung von heutigen P+R-Nutzern auf Anlagen mit geringerer MIV-Fahrt-Entfernung oder – bei kurzen Strecken – auch auf Fahrrad oder Buszubringer. Dadurch Vergrößerung des Angebotes für Nutzer, die auf P+R angewiesen sind.“*
- *„Reduzierung von Fremdparkern. Hierdurch Bereitstellung von P+R-Kapazitäten für weitere Pendler.“*
- *„Gerechtigkeit zum entgeltpflichtigen B+R-Angebot.“*

Laut Drs. 21/516 aus dem Mai 2015 wurden diese Zielsetzungen zum damaligen Zeitpunkt allesamt erreicht. Im November 2015 (Drs. 21/2242), im Februar 2016 (Drs. 21/3044), im Oktober 2016 (Drs. 21/5888), im März 2017 (Drs. 21/8274) und im Februar 2018 (Drs. 21/11956) wurde diese Einschätzung jeweils mit Verweis auf Drs. 21/516

bestätigt. Allerdings konnte der Senat in keiner seiner bisherigen Antworten Zahlenmaterial beziehungsweise Daten anführen, die diese Einschätzung nachvollziehbar machen.

- a) Inwiefern wurde das Ziel „Verlagerung von heutigen P+R-Nutzern auf Anlagen mit geringerer MIV-Fahrt-Entfernung oder – bei kurzen Strecken – auch auf Fahrrad oder Buszubringer. Dadurch Vergrößerung des Angebotes für Nutzer, die auf P+R angewiesen sind.“ erreicht und welche konkreten Zahlen lassen für und/oder gegen die Zielerreichung anführen?
- b) Inwiefern wurde das Ziel „Reduzierung von Fremdparkern. Hierdurch Bereitstellung von P+R-Kapazitäten für weitere Pendler.“ erreicht und welche konkreten Zahlen lassen für und/oder gegen die Zielerreichung anführen?
- c) Inwiefern wurde das Ziel „Gerechtigkeit zum entgeltpflichtigen B+R-Angebot.“ erreicht und welche konkreten Zahlen lassen für und/oder gegen die Zielerreichung anführen?

Entsprechend dem Bürgerschaftlichen Ersuchen Drs. 21/14849 ist für das Jahr 2019 eine Evaluation zur Erreichung der im P+R-Entwicklungskonzept (Drs. 20/9662) mit der Einführung der Entgeltspflicht verfolgten Ziele vorgesehen. Im Übrigen siehe Drs. 21/11956.

- 28. Hat sich die Einführung der P+R-Gebühren aus Sicht des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörde unter dem Gesichtspunkt des Nutzens rentiert?

Ja. Im Übrigen siehe Antwort zu 17.

III. Sonstiges

- 29. Wie viele P+R-Stell-/Parkplätze wurden seit dem 1. Juli 2014 in Hamburg wo genau gestrichen? Bitte für 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 und das laufende Jahr separat aufschlüsseln.
- 30. Welche P+R-Anlagen in Hamburg unterliegen aktuell und seit wann genau der Gebührenpflicht?
- 31. Wie hat sich die Zahl der P+R-Stell-/Parkplätze in Hamburg seit 2014 entwickelt? Bitte jeweils zu den Stichtagen 1. Januar 2014, 1. Januar 2018 sowie 1. Januar 2019 und aktuell angeben.

P+R-Anlage	Entgeltspflicht seit	Stellplätze 2017	Stellplätze 2018	Stellplätze 2019*
Bahrenfeld	01.01.2018	248	247	246
Bergedorf (Palette)	28.07.2014	183	183	180
Bergedorf (Parkhaus)	28.07.2014	405	405	410
Berne	01.04.2015	193	189	189
Elbgaustraße	01.04.2015	280	265	270
Friedrichsberg	-	93	93	93
Fuhlsbüttel	01.10.2016	39	38	38
Hagenbecks Tierpark	14.01.2019	102	102	116
Harburg	28.07.2014	892	900	908
Hochkamp	-	93	93	93
Horner Rennbahn	01.04.2015	180	180	174
Kiwittsmoor	-	303	303	303
Klein Flottbek	01.01.2018	255	255	255
Langenhorn Markt	01.04.2015	459	459	439
Langenhorn Nord	01.10.2016	98	98	98
Lattenkamp	-	55	55	55
Meiendorfer Weg	28.07.2014	263	255	255
Mittlerer Landweg	-	90	90	90

P+R-Anlage	Entgeltspflicht seit	Stellplätze 2017	Stellplätze 2018	Stellplätze 2019*
Nettelburg (Nord)	14.01.2019	234	234	234
Nettelburg (Süd-Ost)	28.07.2014	267	267	261
Nettelburg (Süd-West)	28.07.2014	107	107	107
Neugraben	28.07.2014	854	854	854
Neuwiedenthal (Parkhaus)	28.07.2014	157	147	147
Neuwiedenthal (Parkplatz)	28.07.2014	57	57	57
Niendorf Markt	-	114	113	113
Ohlsdorf	01.10.2016	252	234	233
Ohlstadt	-	51	51	51
Poppenbüttel (Parkhaus)	01.10.2016	355	363	367
Poppenbüttel (Parkplatz)	12.07.2017	110	91	91
Rahlstedt	28.07.2014	329	329	328
Schnelsen	-	100	100	100
Steinfurter Allee	28.07.2014	354	354	351
Trabrennbahn	01.01.2018	90	90	90
Veddel (Parkhaus)	28.07.2014	439	439	438
Veddel (Parkplatz)	28.07.2014	225	225	225
Volksdorf	28.07.2014	364	356	355
		8 690	8 621	8 614

* Die Zahlen für das Jahr 2019 sind unverändert und werden für das gesamte Jahr 2019 angenommen.

Geringfügige Veränderungen von Stellplatzanzahlen ergeben sich unter anderem aus der Erweiterung von Fahrradsammelschließanlagen in P+R-Anlagen, Anpassungen im Zuge der Einführung des Qualitätsstandards, durch die Herstellung normgerechter Parkstände mit einer Breite von 2,50 Meter, zum Beispiel im Rahmen von Grundinstandsetzungen oder durch Nutzung einzelner Stellplätze für betriebliche Zwecke, wie zum Beispiel Streugutkisten oder Ähnliche.

Im Übrigen siehe Drs. 21/9783.

32. *Wie wird sich die Zahl der P+R-Stell-/Parkplätze nach den Plänen des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörden bis zum Ende dieser Wahlperiode entwickeln?*

Im P+R-Entwicklungskonzept wurden weitere Vorschläge für den zukünftigen Ausbau von P+R dargestellt. Zur Konkretisierung erfolgte die Erstellung entsprechender Machbarkeitsstudien. Entscheidungen zu einzelnen Standorten und Stellplatzzahlen erfolgen auf dieser Basis und unter Berücksichtigung der verkehrlichen Notwendigkeiten.

Im Übrigen siehe Drs. 21/15852.

33. *Zum Beantwortungszeitpunkt von Drs. 21/11956 galt an insgesamt 22 P+R-Anlagen an 18 U- oder S-Bahn-Haltestellen die Gebührenpflicht. An welchen P+R-Anlagen wurde die Gebührenpflicht seit Anfang Februar 2018 aufgehoben oder eingeführt? Bitte den genauen Zeitpunkt und die jeweiligen Gründe der Aufhebung bzw. Einführung angeben.*

Die Entgeltspflicht wurde an keinem Standort aufgehoben. Im Übrigen siehe Antwort zu 29. bis 31.

34. *Laut des P+R-Entwicklungskonzeptes des Senats aus Drs. 20/9662 sollte ein Großteil der bis dahin von den Bezirken bewirtschafteten P+R-Anlagen in die Bewirtschaftung durch die P+R-Betriebsgesellschaft mbH übergehen. Wie viele weitere bezirkliche P+R-Anlagen sind seit Drs.*

21/11956 in die Bewirtschaftung durch die P+R-Betriebsgesellschaft mbH überführt worden, bei welchen ist dies aktuell geplant und wie viele bezirkliche P+R-Anlagen gibt es aktuell noch?

Die bis dahin bezirkliche P+R-Anlage Hagenbecks Tierpark wurde im abgefragten Zeitraum in die Bewirtschaftung durch die P+R übernommen. Die Zahl der bezirklichen Anlagen beträgt aktuell fünf. Die Übernahme der bezirklichen P+R-Anlagen Hochkamp, Mittlerer Landweg, Schnelsen und Ohlstedt durch die P+R ist für dieses Jahr vorgesehen.

35. *Welche P+R-Anlagen im Einzugsgebiet des HVV, die sich nicht auf Hamburger Stadtgebiet befinden, gibt es aktuell? Wie viele Stell-/Parkplätze gibt es dort jeweils, wie viele davon sind gebührenpflichtig und wie genau stellen sich die Gebühren bei Tages-, Monats- und Jahreskarten dar?*

Siehe Anlage.

36. *In welchem Planungs- und/oder Baustadium befinden sich die P+R-Anlagen Ochsenzoll, Rissen und Harburg, deren Inbetriebnahme laut der PPP aus dem Protokoll Nummer 20/31 des Verkehrsausschusses vom 7. Januar 2014 „kurzfristig“ beziehungsweise innerhalb von vier Jahren geplant war und wie viele Stellplätze sollen damit nach den aktuellen Planungen geschaffen werden? Haben sich insbesondere Veränderungen im Vergleich zu den Einlassungen des Senats aus den Drs. 21/516, 21/2242, 21/3044, Drs. 21/5888, Drs. 21/8274 und Drs. 21/11956 ergeben?*

Siehe Antwort zu 32.

37. *Vom 1. September 2015 bis zum 15. Oktober 2015 war es möglich, die sogenannte 30-Tage-Karte zum Standardpreis von 20 Euro zu erwerben, dafür aber abweichend 45 Tage die P+R-Anlagen nutzen zu dürfen. Dieses Sonderangebot wurde in Drs. 21/1591 als „Marketing-Aktion mit dem Ziel der Kundengewinnung und der Kundenbindung“ bezeichnet. Hauptzielgruppen waren demnach potenzielle Kunden, „die in der Vergangenheit – vor Einführung der Entgeltspflicht – die Erfahrung gemacht hatten, dass sie wegen der häufig übervollen Anlagen dort keinen Platz fanden.“ Laut Drs. 21/2242 wurden in dem oben genannten Aktionszeitraum 2 536 30-Tage-Karten verkauft. Die Marketingkosten für diese Rabattaktion beliefen sich auf 11 000 Euro, die Kosten für Plakate und Schaltung von Anzeigen auf jeweils 2 000 Euro und die Personalkosten auf 7 000 Euro (siehe Drs. 21/3044). Wurden seit Drs. 21/5888 weitere Rabattaktionen aufgelegt?*

Wenn ja, mit welchen Ergebnissen und zu welchen Kosten?

Nein.

38. *Wird es weitere Rabattaktionen geben?*

Wenn ja, wann, in welcher Form und zu welchen Kosten?

Derzeit sind keine Rabattaktionen geplant.

39. *Auf welchen P+R-Anlagen in Hamburg mit jeweils welchen Park-/Stellplatz-Kapazitäten sind aktuell noch Flüchtlingsunterkünfte eingerichtet?*

Flüchtlingsunterkünfte und andere von f & w fördern und wohnen AöR errichtete Einrichtungen befinden sich aktuell noch auf der P+R-Anlage Kiwitmoor, welche 303 Stellplätze umfasst.

40. *In wessen Eigentum befinden sich die Hamburger P+R-Anlagen? Bitte für jede Anlage separat angeben.*

Die P+R ist Eigentümerin der Fläche und des Parkhauses der P+R-Anlage Bahrenfeld. Im Übrigen siehe Drs. 21/11956.

41. Wie hat sich die Auslastung der P+R-Anlagen in Hamburg 2018 entwickelt? Bitte für jede Anlage separat angeben.

Die der von der P+R betriebenen P+R-Anlagen wiesen im Jahr 2018 folgende durchschnittliche Auslastung aus:

Zeitraum	Gesamt 2018
Bahrenfeld	57%
Bergedorf Palette	90%
Bergedorf Parkhaus	84%
Berne	66%
Elbgaustraße	55%
Fuhlsbüttel	92%
Harburg	91%
Horner Rennbahn	46%
Klein Flottbek	45%
Langenhorn Markt	65%
Langenhorn Nord	86%
Lattenkamp	98%
Meiendorfer Weg	33%
Nettelburg (Süd-Ost)	44%
Nettelburg (Süd-West)	44%
Neugraben	39%
Neuwiedenthal (Parkplatz)	75%
Neuwiedenthal (Parkh.)	27%
Niendorf Markt	99%
Ohlsdorf	80%
Poppenbüttel (Parkhaus).	51%
Poppenbüttel (Parkplatz).	88%
Rahlstedt	59%
Steinfurther Allee	73%
Trabrennbahn	34%
Veddel (Parkplatz)	42%
Veddel (Parkhaus)	31%
Volksdorf	39%

42. Wann wurde die Auslastung der P+R-Anlagen letztmalig erhoben und wie lauten die entsprechenden Auslastungswerte? Bitte für jede Anlage separat angeben.

Die Auslastung der P+R-Anlagen kann bereits heute auf den meisten Anlagen in Echtzeit ermittelt werden. Perspektivisch gilt dies für alle P+R-Anlagen in Hamburg. Die von der P+R betriebenen P+R-Anlagen hatten in der ersten Februar-Hälfte folgende Auslastungen:

Bahrenfeld	65%
Bergedorf (Palette)	100%
Bergedorf (Parkhaus)	94%
Berne	73%
Elbgaustraße	61%
Fuhlsbüttel	89%
Hagenbecks Tierpark	39%
Harburg	95%
Horner Rennbahn	51%
Klein Flottbek	47%
Langenhorn Nord	82%
Langenhorn Markt	73%
Lattenkamp	100%
Meiendorfer Weg	36%
Nettelburg (Süd-Ost)	64%
Nettelburg (Süd-West)	48%

Neugraben	46%
Neuwiedenthal (Parkpl.)	98%
Neuwiedenthal (Parkh.)	29%
Niendorf Markt	100%
Ohlsdorf	87%
Poppenbüttel (Parkh.)	68%
Poppenbüttel (Parkpl.)	97%
Rahlstedt	67%
Steinfurther Allee	98%
Trabrennbahn	38%
Veddel (Parkplatz)	49%
Veddel (Parkhaus)	48%
Volksdorf	73%

43. *Mit Drs. 21/2242 hat der Senat mitgeteilt, dass mittelfristig geplant sei, die Auslastungssituation der P+R-Anlagen dauerhaft technisch zu erfassen und den Nutzern zur Verfügung zu stellen. Dafür wurde laut Drs. 21/5888 in den drei Pilotanlagen Veddel, Berne und Horner-Rennbahn eine Frei-/Besetzt-Erfassung eingerichtet. An welchen P+R-Anlagen wird die Auslastung aktuell in Echtzeit ermittelt?*

An folgenden P+R-Anlagen wird die Auslastung aktuell in Echtzeit ermittelt:

Bahrenfeld
Bergedorf Parkhaus
Bergedorf Palette
Berne
Elbgaustraße
Fuhlsbüttel
Hagenbecks Tierpark
Harburg
Horner Rennbahn
Klein Flottbek
Langenhorn Nord
Meiendorfer Weg
Nettelburg (Süd-Ost)
Nettelburg (Süd-West)
Neugraben
Neuwiedenthal Parkhaus
Neuwiedenthal Parkplatz
Ohlsdorf
Poppenbüttel Parkplatz
Poppenbüttel Parkhaus
Rahlstedt
Steinfurther Allee
Trabrennbahn
Veddel Parkhaus
Volksdorf

Anlage

Haltestelle	Stellplätze	Gebühren Tag [in Euro]	Gebühren Monat [in Euro]	Gebühren Jahr [in Euro]
Agathenburg	12			
Ahrensburg	553			
Ahrensburg Ost	56			
Ahrensburg West	80			
Altengörs	14			
Alveslohe	37			
Apensen	25			
Ashausen	234			
Aumühle	80			
Bad Bramstedt	100			
Bad Oldesloe	629			
Bad Oldesloe	42	2,80	40,-	480,-
Bad Segeberg	130			
Bardowick	140			
Bargstedt	22			
Bargteheide	163			
Barmstedt	24			
Bönningstedt	28			
Brest-Aspe	10			
Büchen (Gebühren geplant: 2,-/Tag; 20,-/Monat; 200,-/Jahr)	309			
Buchholz i. d. Nordheide	737			
Buchholz i. d. Nordheide	620	1,50	20,-	210,-
Buxtehude	562			
Buxtehude	200	1,-	18,-	140,-
Dannenberg Ost	50			
Dauenhof	34			
Dollern	40			
Ellerau	40			
Elmshorn	499			
Fahrenkrug	8			
Garstedt (Gebühren geplant: 2,- /Tag; 40,-/Monat)	379			
Gartenholz	27			
Großenaspe	4			
Großhansdorf	62			
Halstenbek	165			
Hammah	39			
Handeloh	15			
Harsefeld	112			
Hasloh	48			
Henstedt-Ulzburg	50			
Himmelpforten	107			
Hittfeld	103			
Hoisbüttel	108			
Holm-Seppensen	18			
Holstentherme Dodenhof	36			
Horneburg	338			
Horst	38			
Kaltenkirchen	244			
Kaltenkirchen Süd	50			
Klecken	319			
Krupunder	75			
Kutenholz	8			
Langeln	6			

Haltestelle	Stellplätze	Gebühren Tag [in Euro]	Gebühren Monat [in Euro]	Gebühren Jahr [in Euro]
Lauenburg	46			
Lentförhden	15			
Lüneburg	672	7,-	42,-	420,-
Maschen	245			
Meckelfeld	95			
Meeschensee	25			
Mölln	32			
Müssen	11			
Neu Wulmstorf	584			
Neukloster	178	1,-	15,-	120,-
Norderstedt Mitte (Gebühren geplant: 2,-/Tag; 40,-/Monat)	424			
Pinneberg	390			
Quickborn	211			
Quickborn Süd	80			
Quickborner Straße (Gebühren ge- plant: 2,-/Tag; 40,-/Monat)	22			
Radbruch	37			
Ratzeburg	51			
Reinbek	176			
Reinfeld	200	20,-	110,-	180,-
Rickling	24			
Ruschwedel	6			
Schwarzenbek	228			
Sparrieshoop	18			
Sprötze	35			
Stade	540	2,-	20,-	120,-
Stade	145	2,-		
Stelle	176			
Thesdorf	360			
Tornesch	146			
Tostedt	612			
Ulzburg Süd	150			
Wahlstedt	20			
Wakendorf	10			
Wedel	160			
Wiemersdorf	6			
Winsen An der Kleinbahn	534	3,-	30,-	290,-
Winsen Schützenstraße	92			
Wohltorf	80			