

Antrag

**der Abgeordneten Dennis Thering, Richard Seelmaecker, Jörg Hamann,
Franziska Rath, Dennis Gladiator (CDU) und Fraktion**

zu Drs. 21/19472

**Betr.: Stau stoppen, Verkehrsfluss verbessern – Parkplatzprobleme auf Basis
einer „Parkdruckskala“ umfassend, zielgerichtet und nachhaltig lösen**

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Mobilität ist für eine Millionenmetropole wie Hamburg aber zugleich auch von existentieller Bedeutung für das öffentliche Leben und das wirtschaftliche Wohlergehen. Zu welchen Anteilen mit welchen Verkehrsmitteln die Menschen ihre Mobilitätsbedürfnisse befriedigen, ist keinesfalls irrelevant. Je mehr Autofahrer auf die verschiedenen Verkehrsmittel des sogenannten Umweltverbundes umsteigen, desto besser. Die Verlagerung vom „Motorisierten Individualverkehr“ (MIV) auf öffentliche und umweltschonendere Verkehrsmittel darf die Politik aber nicht mit der Brechstange erzwingen. Zwänge und Verbote kommen einer bevormundenden Verkehrserziehung gleich und schaden der Mobilität in Gänze.

Dies gilt auch und gerade beim „ruhenden Verkehr“. Denn obwohl die Zahl der in Hamburg zugelassenen Personenkraftwagen (Pkws) alleine zwischen Januar 2011 bis Dezember 2019 von 725 845 auf 796 755 (Drs. 21/19464) gestiegen ist und sich ein neuer Höchststand bereits andeutet¹, haben die SPD-geführten Senate seit 2011 und bis Ende 2019 im Saldo über 3 000 öffentliche Parkplätze in Hamburg vernichtet. Außerdem wurden die öffentlichen Parkgebühren um über 60 Prozent erhöht. Diese Holzhammermethoden sind zutiefst mobilitätsfeindlich. Der „Oberhammer“ der verkehrten Verkehrspolitik waren und sind die 2014 eingeführten Zwangsgebühren für die P+R-Anlagen in Hamburg. Laut mehrerer CDU-Anfragen (Drs. 21/16191, 21/12289, 21/9882, 21/8274, 21/5888, 21/3044, 21/2242, 21/516) ist die Auslastung der betroffenen Parkhäuser seit Einführung der Gebührenpflicht katastrophal niedrig. So ist in jenen P+R-Anlagen, in denen seit Juli 2014 und bis Anfang 2019 die Gebührenpflicht eingeführt wurde, im Vergleich zum letzten Jahr ohne Gebührenpflicht ein Auslastungsrückgang von fast 24 Prozentpunkten im Durchschnitt zu verzeichnen. Und statt, wie versprochen, die P+R-Kapazitäten gegenüber 9 052 Anfang 2014 um 2 350 (Drs. 20/9662) auf über 11 000 Stellplätze auszuweiten, hat der Senat seit der Einführung der P+R-Gebühren unter dem Strich sogar rund 400 P+R-Stellplätze gestrichen. Hinzukommt kommt ein stetig anwachsender Mangel an Park- und Stellplätzen, der durch die zum Jahresende 2013 mit den Stimmen von SPD und GRÜNEN beschlossene Abschaffung der generellen Stellplatzpflicht bei privaten Wohnungsbauvorhaben verursacht wird.

Fest steht: SPD und GRÜNE haben durch diese beispiellose Antiautofahrerpolitik den Parkdruck extrem erhöht, die Parkplatzsituation deutlich verschlechtert und die für die Umwelt, den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit gleichermaßen schädlichen

¹ So wurden laut Daten des Statistikamtes Nord von Januar bis Ende November 2019 bereits 143 479 fabrikneue Kraftfahrzeuge (Kfz) in Hamburg zugelassen, darunter alleine 126 440 Pkws. Siehe „Monatszahlen – Verkehr“ unter <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/transport-verkehr/>, letzter Zugriff: 09.01.20.

Parksuchverkehre massiv verstärkt. All dies kann und darf nicht Ziel einer an den Menschen orientierten Verkehrspolitik sein. Um der Parkplatzproblematik in Hamburg wirkungsvoll entgegenzutreten, bedarf es eines entsprechend umfassenden Maßnahmenbündels. Der mit Drs. 21/19472 vorgelegte Antrag erfüllt diesen Anspruch nicht.

Die Bürgerschaft möge statt des Petitums aus Drs. 21/19472 folgenden Beschluss fassen:

1. Die Hamburgische Bürgerschaft gibt das politische Ziel aus, Pkw-Park- und -Stellplätze nicht länger aus ideologischen Beweggründen unter Verwendung pseudomoralischer Argumente zu reduzieren, sondern Pkw-Park- und -Stellplätze in Hamburg zukünftig ausschließlich in Abhängigkeit von einem valide festgestellten, lokalen Bedarf bereitzustellen.

Der Senat wird aufgefordert,

1. eine Parkdruckskala für Hamburg zu entwickeln, auf der alle Stadtteile in Abhängigkeit ihres jeweiligen realen Verhältnisses aus Angebot und Nachfrage nach Kfz-Park- und -Stellplätzen einzuordnen sind. Die Parkdruckskala ist nach der Entwicklung umgehend zu veröffentlichen.
2. In die Berechnung der Parkdruckskala sind unter anderem folgende Daten aufzunehmen:
 - a) Die stadtteilbezogenen Salden der seit 2011 weggefallenen und neu entstandenen Kfz-Park- und -Stellplätze.
 - b) Die auf die Ebene der Stadtteile runtergebrochenen Kfz-Zulassungszahlen seit 2011.
 - c) Die auf die Stadtteile runtergebrochene Entwicklung der Ein- und Auspendler unter Berücksichtigung der Verkehrsmittelwahl.
 - d) Die zahlenmäßige Entwicklung der in den Stadtteilen angeordneten Abschleppvorgänge und der dort jeweils verteilten „Knöllchen“ für ordnungswidrig abgestellte beziehungsweise geparkte Kfz.
3. aufbauend auf der Parkdruckskala und unter Einbindung der bezirklichen Stellen ein Maßnahmenpaket zur spürbaren Minderung der Parkplatznot in den Stadtteilen und damit in der gesamten Stadt vorzulegen. Kernbestandteile sollten hierbei mindestens sein:
 - a) In Anlehnung an den „Historischen Parkplatzkompromiss“ der Stadt Zürich ist ein Konzept zu entwickeln, das eine Verschiebung oberirdischer Parkplätze in unterirdische Anlagen vorsieht. Der Verschiebung oberirdischer Parkplätze in unterirdische Anlagen ist die Zahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze mit Stand vom 7. März 2011 als Mindestwert zugrunde zu legen. Ein Element dieses Konzepts ist die Durchführung einer Machbarkeitsstudie bezüglich der Errichtung von Quartiersgaragen.
 - b) Die sofortige Abschaffung der P+R-Gebühren sowie weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Auslastung der P+R-Anlagen.
 - c) Die 2014 außer Kraft gesetzte Stellplatzverordnung ist umgehend wieder zu beschließen und in der Hamburgischen Bauordnung verbindlich zu verankern. Die Stellplatzverordnung ist hierbei mit der verbindlichen Vorgabe von 0,8 Pkw-Stellplätzen pro Wohnung zu versehen.
 - d) Die Prüfung der Einführung einer flexiblen Regelung für die Parkplatzverpflichtung, bei der die politischen bezirklichen Gremien die Verantwortung bekommen, selbst für ihre Stadtteile und/oder Quartiere die Anzahl der Stellplätze pro Wohneinheit festzulegen. Dies soll auch der Stärkung der Bezirksparlamente dienen.