

Antrag

**der Abgeordneten Dirk Nockemann, Dr. Alexander Wolf, Thomas Reich,
Marco Schulz, Olga Petersen und Krzysztof Walczak (AfD)**

Einzelplan 7.1

Betr.: Weniger Stau durch alternative P+R-Stellplätze

Am 22. Oktober 2013 wurde vom Senat das P+R-Entwicklungskonzept verabschiedet. Im Pressearchiv von Hamburg.de ist hierzu zu lesen: *„In Hamburg gibt es derzeit 49 P+R-Plätze an 40 Schnellbahnhaltestellen mit insgesamt rund 9.100 P+R-Plätzen. Die Stellplätze werden gut angenommen, und an vielen Standorten ist die Kapazitätsgrenze bereits erreicht.“*

In ihrem aktuellen Koalitionsvertrag bekräftigen die Regierungsparteien nach wie vor die Gültigkeit des P+R-Entwicklungskonzeptes mit folgender Aussage: *„Die Koalitionspartner wollen im Dialog mit der Metropolregion zusätzliche Standorte für P+R-Stationen identifizieren und das Verkehrsleitsystem weiterentwickeln. P+R-Stationen sollen mit E-Ladepunkten ausgestattet werden. Parktickets für Park+Ride sollen mit HVV-Tickets kombiniert werden. Das Park+Ride-Angebot soll proaktiv in Navigationssysteme, Karten-Apps und Parkleitsysteme integriert werden. Das Instrumentarium der P+R-Förderung durch die Metropolregion Hamburg wird auf Grundlage des regionalen P+R-Entwicklungskonzeptes fortentwickelt.“*

Darüber hinaus wurde im P+R-Entwicklungskonzept von 2013 bekanntgegeben, dass bis 2021 1.700 bis 2.200 P+R-Stellplätze neu in Betrieb genommen werden sollten, demzufolge sollte die Stellplatzkapazität des Hamburger P+R-Angebotes seit Anfang 2021 bei 10.800 bis 11.300 Stellplätzen liegen. Tatsächlich ist die Stellplatzzahl gemäß der Kennzahlen des Haushaltsplans seit 2013 auf heute nur noch 8.600 gesunken. Gemäß der derzeitigen Prognose wird die Anzahl der P+R-Plätze in den nächsten Jahren bis über den Legislaturwechsel sogar noch weiter zurückgehen. Die Absichtserklärungen aus dem Koalitionsvertrag scheinen also mal wieder nicht das Papier wert zu sein, auf dem sie gedruckt wurden.

Im Text „214/2020 Vertiefende Analyse der Vor- und Nachteile von P+R Teilbericht“, der vom Umweltbundesamt herausgegeben wurde, wird festgestellt, dass Gebührenpflichten von P+R-Stellplätzen nicht ohne Kenntnisse von Nutzen-Kosten-Bilanzen sowie Nachfrageelastizitäten festgelegt werden sollten. Dennoch wurde in Hamburg 2018 eine allgemeine Gebührenpflicht für P+R-Plätze eingeführt, um damit die Stellplatzqualität als auch die Gesamtkapazität des P+R-Angebotes zu erhöhen.

Obwohl die Stellplatzzahl für P+R seither weiter sinkt, ist die Auslastung der noch vorhandenen P+R-Stellplätze im gleichen Zeitraum von 62,9 Prozent im Jahr 2019 auf zuletzt nur noch 37,6 Prozent im Jahr 2021 zurückgegangen. Der Landesbetrieb Verkehr deutet in seinem Haushaltsplan an, dass die in den letzten Jahren zurückgegangenen Einnahmen aus Parkgebühren maßgeblich auf die Lockdownmaßnahmen zurückzuführen seien, was genauso auch für die Auslastung der P+R-Stellplätze gelten müsste. Dem widerspricht jedoch die Tatsache, dass etwa die noch gebührenfrei nutzbaren P+R-Stellplätze am Lattenkamp, neben einigen anderen P+R-Anlagen, in diesem Zeitraum eine Steigerung der Auslastung bis an die Kapazitätsgrenze erfahren haben.

Hinzu kommt, dass trotz sinkender Neuzulassungszahlen in den vergangenen Jahren die Gesamtzahl der in Hamburg angemeldeten Pkws kontinuierlich angewachsen ist. Seit 2013 mit 738.610 angemeldeten Pkws ist die Zahl auf 813.847 im November 2022, also um gut 10 Prozent in knapp zehn Jahren angewachsen. Dieser Realität hat sich die Hamburger Politik zu stellen. Es ist nicht ersichtlich, dass sich die Kfz-Verkehrsstärke in den kommenden Jahren, wie von der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende in den Kennzahlen der Produktgruppe 301.01 prognostiziert, um 4 Prozent pro Jahr verringern wird. Den tatsächlichen Zahlen zufolge wird der Kfz-Verkehr in Hamburg weiter anwachsen, deshalb ist es von immenser Bedeutung, das P+R-Angebot am Stadtrand weiter auszubauen, um zumindest die Pendlerströme so gut wie möglich auf den ÖPNV umzulenken.

Wie schon in der vergangenen Haushaltsdebatte angemerkt, besteht bis 2025 und im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der S-Bahn-Linie 4, für die gemäß Entwicklungskonzept weitere 2.000 bis 2.500 Stellplätze im P+R-Bereich entstehen sollen, ein mittelfristiges Stellplatzdefizit Hamburgs im P+R-Bereich von circa 4.600 bis 5.700 Stellplätzen, also über 50 Prozent des derzeitigen Bestandes. Die AfD-Fraktion fordert daher seit Jahren, Parkhausgroßanlagen mit vierstelliger Stellplatzanzahl in den Einfahrtbereichen der Stadt zum Beispiel an der BAB-Abfahrt Jenfeld (Drs. 21/12664), Bostelbek (Drs. 21/12205) und Hörgensweg (Drs. 21/13077) zu errichten. Zur Haushaltsdebatte von 2021 brachte die AfD-Fraktion den Antrag (Drs. 22/4497) ein, der die Festlegung geeigneter Standorte derartiger Parkhäuser und die Einführung eines kombinierten hvv- und P+R-Tarifsystems forderte, wie es damals schon im Koalitionsvertrag vorgesehen war.

Da eine entsprechende Festlegung bisher ausblieb, sich im Zuge der derzeitigen Straßensanierungsplanung jedoch ein neuer Verkehrsbrennpunkt abzeichnet, stellt die AfD-Fraktion diesmal den konkreten Antrag zur Errichtung eines P+R-Parkhauses auf dem Horner Kreisel. Mit diesem Parkhaus könnte die zu erwartende Mehrbelastung der Straßen am Ende der A 24, die aufgrund der geplanten Spurreduzierung der Rodigallee erwartet wird, kompensiert werden. Diese P+R-Station stellt einen geeigneten Ansatzpunkt dar, um die im P+R-Entwicklungskonzept formulierten Planungsziele als auch die im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien formulierten Zielsetzungen endlich glaubwürdig in Angriff zu nehmen und ließe sich darüber hinaus mit einem überschaubaren Zeit- und Kapitalrahmen umsetzen.

Vor diesem Hintergrund möge die Bürgerschaft beschließen:

1. unter Berücksichtigung der im P+R-Entwicklungsplan formulierten Leitlinien sowie der im Koalitionsvertrag formulierten Absichtserklärungen auf dem Horner Kreisel ein P+R-Parkhaus mit mindestens 500 Stellplätzen und einem Busbahnhof im Erdgeschoss errichten zu lassen,
2. für die Errichtung des Parkhauses einen Zeitrahmen bis 2025 festzulegen,
3. im Haushaltsplan 2023/2024 für die Umsetzung dieses Vorhabens im Einzelplan 7.1, Aufgabenbereich 301.01 für die Jahre 2023 und 2024 eine Summe von jeweils 5.000.000 Euro bereitzustellen und diese Mittel entsprechend im Aufgabenbereich 301.02 „Ausbau Radverkehr BfdRuF“ sowie bei der Einzelmaßnahme „Umbau Rodigallee/Jüthornstraße“ zu kürzen.
4. entsprechend der im Koalitionsvertrag formulierten Absichten die P+R-Gebühren in die hvv-Tarife zur Vereinfachung der P+R-Nutzung zu integrieren.