

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Wieland Schinnenburg und Dr. Kurt Duwe (FDP)
vom 27.01.12

und Antwort des Senats

Betr.: Ausbaumöglichkeiten und -kosten für Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen

Der Drs. 20/2070 ist die stichprobenartige Auslastung verschiedener Park-and-ride- (P+R) und Bike-and-ride-Anlagen (B+R) auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg zu entnehmen. Dabei fällt auf, dass der überwiegende Anteil der P+R-Anlagen eine Auslastung von über 90 Prozent hat. Die Auslastung der B+R-Anlagen ist geringer, wenngleich einige sehr gut ausgelastet sind (Holstenstraße, Sülldorf, Stellingen et cetera).

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. *Besteht bei folgenden P+R-Parkplätzen die Möglichkeit einer baulichen Erweiterung?*

Wenn ja, welche konkreten Erweiterungsmöglichkeiten bestehen für die einzelnen Parkplätze (etwa Umbau in ein Parkhaus et cetera) und welche Kosten wären damit jeweils verbunden?

- *Barmbek*
- *Dehnhaiide*
- *Fuhlsbüttel*
- *Hagenbecks Tierpark (Lokstedter Grenzstraße und Lokstedter Höhe)*
- *Hasselbrook (Hasselbrookstraße)*
- *Hochkamp*
- *Langenhorn Nord*
- *Mittlerer Landweg*
- *Nettelburg (Nord, Südost und Südwest)*
- *Neuwiedenthal (Rehrstieg)*
- *Niendorf Markt und Niendorf Nord*
- *Poppenbüttel (Tennigkeitweg und Stormarnplatz)*
- *Schnelsen*
- *Stellingen*
- *Wilhelmsburg*

2. *Besteht bei folgenden P+R-Parkhäusern die Möglichkeit einer baulichen Erweiterung?*

Wenn ja, welche konkreten Erweiterungsmöglichkeiten bestehen für die einzelnen Parkhäuser (etwa zusätzliche Ebenen et cetera) und welche Kosten wären damit jeweils verbunden?

- *Bahrenfeld*
- *Bergedorf (Ost und West)*
- *Berne*
- *Elbgaustraße*
- *Harburg*
- *Klein Flottbek*
- *Steinfurther Allee*
- *Wilhelmsburg*

Derzeit wird ein Park-and-ride (P+R)-Entwicklungskonzept erarbeitet, das den jeweiligen P+R-Bedarf an den Bahnhaltstellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) untersucht und gegebenenfalls Erweiterungspotenziale aufzeigt. Abschließende Ergebnisse liegen noch nicht vor. Zu dem möglichen Ausbau der einzelnen P+R-Anlagen kann ohne eine Konzeptplanung keine Aussage über die Machbarkeit einer Erweiterung getroffen werden. Ohne diese Konzeptplanungen sind auch keine Kostenangaben möglich.

Für die S-Bahn-Haltestelle Poppenbüttel liegt eine Vorplanung für ein Parkhaus auf dem P+R-Parkplatz Stormarnplatz mit 390 Stellplätzen vor. Die Kostenschätzung beläuft sich auf etwa 8 Millionen Euro. Im Übrigen siehe Drs. 20/2901.

3. *Welche baulichen Erweiterungsmöglichkeiten bestehen für folgende B+R-Anlagen? Welche Kosten wären mit einer jeweiligen Erweiterung verbunden?*

- *Altona*
- *Bahrenfeld*
- *Bergedorf*
- *Diebsteich*
- *Emilienstraße*
- *Fuhlsbüttel und Fuhlsbüttel Nord*
- *Holstenstraße*
- *Kiwittsmoor*
- *Klein Flottbek*
- *Poppenbüttel*
- *Sternschanze*
- *Sülldorf*
- *Wellingsbüttel*

4. *In Anlage 2 zu Drs. 20/2070 werden für die B+R-Stationen Fischbek, Rothenburgsort und Hamburg Airport (Flughafen) jeweils 0 Abstellplätze angegeben. Gibt es Planungen, hier ein ausgiebiges B+R-Angebot zu schaffen?*

Wenn ja, inwiefern?

Wenn nein, warum nicht?

Die Erkenntnisse über die Erweiterungsmöglichkeiten für Bike-and-ride (B+R)-Anlagen im Umfeld der abgefragten ÖPNV-Haltestellen sind wie folgt dargestellt:

Altona:

Eine Erweiterung erfolgt im Rahmen der Grundinstandsetzung Museumstraße. Die Maßnahme befindet sich in Planung. Kosten können noch nicht genannt werden.

Bahrenfeld, Diebsteich, Emilienstraße, Holstenstraße:

Für eine Erweiterung stehen keine weiteren Flächen zur Verfügung.

Bergedorf; Fuhlsbüttel, Fuhlsbüttel-Nord, Kiwittdamm, Hamburg Airport (Flughafen):

Es wurden keine Erweiterungen von B+R-Anlagen untersucht.

Klein Flottbek:

Eine Erweiterung erfolgte im Jahr 2010. Weitere Flächen stehen nicht zur Verfügung.

Poppenbüttel, Wellingsbüttel:

Erweiterungen sind derzeit nicht geplant.

Sternschanze:

Im Rahmen der Grundinstandsetzung der Straße Sternschanze werden auch die Bereiche der Bahnhofszugänge neu gestaltet und die B+R-Anlagen erweitert. Die Fertigstellung erfolgt voraussichtlich im Jahr 2013.

Sülldorf:

Eine Erweiterung wurde im Jahr 2011 fertiggestellt.

Fischbek:

Der Bau einer abschließbaren B+R-Anlage für 24 Fahrräder ist in diesem Jahr geplant.

Rothenburgsort:

Für eine B+R-Anlage steht derzeit kein Platz auf öffentlichem Grund zur Verfügung. Das zuständige Bezirksamt prüft zurzeit Aufstellmöglichkeiten auf privatem Grund.

5. Einige P+R- und B+R-Anlagen sind teilweise sehr gering ausgelastet.

a) Welche Maßnahmen werden ergriffen, um den Auslastungsgrad wenig frequentierter P+R- und B+R-Anlagen zu erhöhen?

Es gibt keine P+R-Anlagen mit sehr geringer Auslastung, da alle P+R-Anlagen mindestens eine Auslastung von 35 Prozent haben. Der durchschnittliche Auslastungsgrad aller P+R-Anlagen liegt bei 83 Prozent. Inwieweit Maßnahmen zur Erhöhung des Auslastungsgrades sinnvoll sind, wird das P+R-Entwicklungskonzept zeigen, welches derzeit erarbeitet wird. Im Übrigen siehe Antwort zu 2.

b) Gibt es ein Konzept für die Beschilderung dieser Anlagen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja,

aa) wie werden diese Anlagen beschildert? Ist jede Anlage eindeutig als P+R- beziehungsweise B+R-Station gekennzeichnet?

bb) Wie frühzeitig werden Verkehrsteilnehmer auf diese Anlagen über Parkleitsysteme und andere Instrumente hingewiesen?

Einerseits sind einige P+R-Anlagen mit hoher Kapazität bereits im übergeordneten Straßenzulauf durchgehend beschildert. Andererseits sind einige P+R-Anlagen derzeit noch nicht als P+R-Anlage erkennbar und auch nicht im Straßenzulauf beschildert. Eine verbesserte Beschilderung ist Bestandteil des zurzeit in Aufstellung befindlichen P+R-Entwicklungskonzeptes.

B+R-Anlagen liegen üblicherweise in unmittelbarer Nähe der ÖPNV-Haltestellen. Die Notwendigkeit einer gesonderten Beschilderung ist daher im Regelfall nicht gegeben. Bei gering ausgelasteten B+R-Anlagen wäre eine zusätzliche Beschilderung nicht zielführend, da der Grund für die schlechte Auslastung oftmals in der vergleichsweise weiteren Entfernung zur ÖPNV-Haltestelle liegt. Für diese Anlagen werden daher möglichst Alternativstandorte gesucht.

- c) *Wie werden insbesondere Berufspendler auf das vorhandene P+R- und B+R-Angebot aufmerksam gemacht?*

Berufspendler können sich insbesondere im Internet unter www.hamburg.de/parken/294878/park-ride.html und www.hamburg.de/fahrrad/nofl/300376/bike-ride.html über das vorhandene P+R- und B+R-Angebot informieren. Darüber hinaus informieren unter anderem HVV-Netzpläne und besondere P+R-Flyer über das Angebot.

6. *Welche Initiativen gibt es, die Einrichtung von P+R- und B+R-Anlagen an den U-, S- und AKN-Bahnstationen im Hamburger Umland zu fördern und den Auslastungsgrad bestehender Anlagen zu erhöhen?*

Die Facharbeitsgruppe Verkehr der Metropolregion Hamburg hat im Jahr 2009 das „P+R-Konzept für die Metropolregion Hamburg“ erstellt und im Jahr 2011 das „B+R-Konzept für die Metropolregion Hamburg“. Weiterhin wurde die Broschüre „Park+Ride und Bike+Ride – Ein Leitfaden für die Praxis“ erarbeitet und auf der Regionalkonferenz 2011 vorgestellt. Hier wird auf die Möglichkeit der Kofinanzierung aus dem Förderfonds Hamburg/Schleswig-Holstein und Hamburg/Niedersachsen hingewiesen.

P+R- und B+R-Anlagen liegen in der Zuständigkeit der jeweiligen Gemeinde. Eine direkte Einflussnahme Hamburgs auf Anlagen des Umlandes ist daher nicht möglich.