

## **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](http://www.hamburg.de/parken/294878/park-ride.html) und [www.hamburg.de/fahrrad/nofl/300376/bike-ride.html](http://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 Fondsfonds 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.