

A N T R A G

**der Abg. Richard Seelmaecker, Dr. Anke Frieling, David Erkalp, Dennis Thering,
Prof. Dr. Götz Wiese (CDU) und Fraktion**

Haushaltsplan-Entwurf 2021/2022

Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Aufgabenbereich 300 Steuerung und Service

Produktgruppe 300.01 Steuerung und Service

Aufgabenbereich 301 Verkehr und Mobilitätswende

Produktgruppe 301.01 Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten

Produktgruppe 301.04 Zentrale Programme Verkehr und Straßenwesen

Einzelplan 9.2 Allgemeine Finanzwirtschaft

Aufgabenbereich 283 Zentrale Finanzen

**Betr.: Pendeln pushen, Stau stoppen, mehr Mobilität möglich machen – Zahl der
P+R-Stellplätze endlich deutlich erhöhen**

Hamburg ist das pulsierende Herz einer Metropolregion mit über fünf Millionen Einwohnern. Die Straßen und Schienenwege von, durch und nach Hamburg sind die Lebensadern für das wirtschaftliche und das öffentliche Leben in diesem pulsierenden Ballungsgebiet. Allerdings hat die Straßeninfrastruktur vielerorts ihre Kapazitätsgrenzen erreicht und zum Teil, insbesondere zu den Stoßzeiten, bereits weit überschritten. Die „Stautadt Hamburg“ wuchs daher bis zur Corona-Pandemie unaufhaltsam. Trotz eines zwischenzeitlich deutlich zu erkennenden Rückgangs der Verkehrsstärken speziell auf den Bundesstraßen und -autobahnen hat der Straßenverkehr insbesondere im Zuge etwaiger Lockerungen immer wieder rasch zugenommen. Zudem ist aktuell davon auszugehen, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) aufgrund des von den Menschen vermuteten geringeren Infektionsrisikos i.Vgl. zu bspw. öffentlichen Verkehrsmitteln auch in den kommenden Jahren seinen Anteil an den insgesamt zurückgelegten Wegen entgegen früherer Prognosen vorerst halten wird. Umso wichtiger ist, das Pendeln bzw. den Umstieg vom eigenen Auto auf die „Öffis“ durch gezielte Anreize weiterhin attraktiv zu halten. Ein ausreichendes Angebot an Park+Ride (P+R)-Stellplätzen ist ein wichtiger Baustein eines solchen Ansatzes. Unter dem Strich stehen aktuell im Vergleich zu der Zeit vor den 2014 von der SPD eingeführten P+R-Gebühren

nur 8.405 P+R-Stellplätze in Hamburg zur Verfügung statt wie im Januar 2014 noch 9.052. Die Schaffung von 200 zusätzlichen Stellplätzen durch die längst überfällige Aufstockung der Parkpalette am Bahnhof Harburg ist insofern nur der sprichwörtliche Tropfen auf den heißen Stein.

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, nur um dieses Versprechen danach abermals zu brechen.

Der entschlossene Ausbau der P+R-Kapazitäten ist beim Kampf gegen die Staustadt allerdings alternativlos. Die Zahl der Stellplätze muss unverzüglich und in der Folge stetig über die kommenden Jahre sichtbar erhöht werden. Dieser Strategiewechsel muss folgerichtig auch im Haushalt durch eine Veränderung der entsprechenden Zielkennzahl sowie, korrespondierend dazu, mit einer Erhöhung der dafür vorgesehenen Investitionsmittel abgebildet werden.

Die Bürgerschaft möge daher beschließen:

Der Wert der Kennzahl B_301_01_001 1. „Stellplätze in P+R-Anlagen“ der Produktgruppe 301.01 „Regionale und überregionale Verkehrsangelegenheiten“ des Aufgabenbereichs 301 „Verkehr und Mobilitätswende“ im Einzelplan 7.1 wird für das laufende und die folgenden Jahre folgendermaßen neu festgelegt:

Plan 2021: 8.750 statt 8.405

Plan 2022: 9.500 statt 8.605

Plan 2023: 10.000 statt 8.606

Plan 2024: 11.000 statt 9.005

Zu diesem Zweck wird bei den Investitionen des Aufgabenbereichs 301 Verkehr und Mobilitätswende der Ansatz für Auszahlungen des Programms „Anlagen des Parkraummanagements“ für das Jahr 2021

um 1.404.000 Euro

und für das Jahr 2022

um 2.950.000 Euro

erhöht.

Zur Gegenfinanzierung wird im Einzelplan 9.2 bei den Investitionen des Aufgabenbereichs 283 Zentrale Finanzen der Ansatz für Auszahlungen des Programms „Zentrale Verstärkung Investition“ für das Jahr 2021

um 1.404.000 Euro

und für das Jahr 2022

um 2.950.000 Euro

abgesenkt.