

## **Antrag**

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

### **Haushaltsplan-Entwurf 2019/2020**

#### **Einzelplan 7 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation**

Aufgabenbereich 268 Steuerung und Service mit Stabsbereich und Planfeststellung

Produktgruppe 268.01 Steuerung und Service

Produktgruppe 268.02 Stabsbereich Norddeutsche Zusam., Marketing, Tourismus

Aufgabenbereich 269 Verkehr und Straßenwesen

Produktgruppe 269.01 Übergeordnete Verkehrsangelegenheiten,  
-entwicklung, Mobilität

**Betr.: Stadtentwicklung durch Verkehrsplanung – Parkraumangel in Wohn-  
vierteln durch „Quartiersgaragen“ lindern, oberirdische Parkplätze für  
Quartiersentwicklung freimachen**

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 keineswegs irrelevant. Je mehr Autofahrer auf die verschiedenen Verkehrsmittel des sogenannten Umweltverbundes umsteigen, desto besser. Diese Verlagerung vom sogenannten motorisierten Individualverkehr (MIV) auf öffentliche und umweltschonendere Verkehrsmittel darf die Politik aber nicht mit der Brechstange erzwingen. Zwänge und Verbote, wie aktuell beim Thema Diesel zu beobachten, kommen einer bevormundenden Verkehrserziehung gleich. Diese geht aber zielsicher an den Mobilitätsbedürfnissen vieler Menschen schnurstracks vorbei.

Dies gilt auch und gerade beim „ruhenden Verkehr“. Die SPD-geführten Senate haben seit 2011 im Saldo über 2.300 öffentliche Parkplätze in Hamburg vernichtet und die öffentlichen Parkgebühren um über 60 Prozent erhöht. Diese Holzhammermethoden sind mobilitätsfeindlich. Der „Oberhammer“ der verkehrten Verkehrspolitik sind die 2014 eingeführten Zwangsgebühren für die P+R-Anlagen in Hamburg. Zusammen haben diese Maßnahmen die für die Verkehrssicherheit, die Umwelt und den Verkehrsfluss gleichermaßen schädlichen Parksuchverkehre massiv befeuert. Dies kann und darf nicht Ziel einer an den Menschen orientierten Verkehrspolitik sein.

Neben einer sofortigen Abschaffung der P+R-Gebühren wäre die Errichtung sogenannter Quartiersgaragen eine zeitgemäße Reaktion auf die in immer mehr Wohnvierteln prekärer werdende Parkraumproblematik. „Quartiersgaragen“ sind Einrichtungen, die auf die Bewohner bestimmter Wohngebieten und der dort spezifischen Stellplatznachfrage ausgelegt und in ein Konzept zur Verkehrsberuhigung eingebunden

sind. Diese Großgaragen werden in den meisten Fällen zwar privat betrieben, aber aus übergeordneten Motiven staatlich bzw. städtisch gefördert.<sup>1</sup>

**Die Bürgerschaft möge daher beschließen:**

Für die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie bezüglich der Errichtung von Quartiersgaragen wird der Ansatz des Kontenbereichs „Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit“ der Produktgruppe 269.01 „Übergeordnete Verkehrsangelegenheiten, -entwicklung, Mobilität“ im Jahr 2019

von                    42.507.000 Euro

um                    300.000 Euro

auf                    42.807.000 Euro

erhöht.

Zur Gegenfinanzierung wird der Ansatz des Kontenbereichs „Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit“ der Produktgruppe 268.02 Stabsbereich Norddeutsche Zusammenarbeit, Marketing, Tourismus im Jahr 2019

von                    6.821.000 Euro

um                    300.000 Euro

auf                    6.521.000 Euro

abgesenkt.

Die Ergebnispläne sind entsprechend anzupassen.

---

<sup>1</sup> Siehe unter anderem hier: [https://difu.de/sites/difu.de/files/bericht\\_difu\\_parkhaeuser\\_0.pdf](https://difu.de/sites/difu.de/files/bericht_difu_parkhaeuser_0.pdf), letzter Zugriff: 26.10.18.