

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

Fachliche und rechtliche Voraussetzungen zum
Bewohnerparken



Abbildung 1: Bildnachweis Domaschke (VES)



Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

Inhalt

1. Hintergrund der Untersuchung	3
2. IST-Zustand Umfeld Flughafen	3
2.1 Allgemeines zu den Stadtteilen und Nutzungsstruktur	3
2.2 Gebiets- und Strukturdaten	4
2.2.1 Einwohner	5
2.2.2 Beschäftigte.....	5
2.2.3 Pkw-Besitz	6
2.2.4 Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr	7
2.3 Zusammenfassung Parkraum	7
2.3.1 Parkraumangebot.....	8
2.3.2 Parkraumauslastung.....	9
2.3.3 Differenzierung Parkdauer und Nutzergruppen.....	13
2.4 Konfliktanalyse und Voraussetzungen Parkraumbewirtschaftung	18
3. Ableitung von Maßnahmen	19
3.1 Definition Ziele Parkraumbewirtschaftung und Schlussfolgerung für das Flughafen Umfeld	19
3.2 Einführung von Bewirtschaftungsgebieten	20
3.3 Details Bewirtschaftung.....	21
3.4 Mögliche Verdrängungseffekte auf Nachbarquartiere	21
3.5 Flankierende Maßnahmen	22
4. Ergebnis erweiterte Bürgerinformation mit Umfrage	22
5. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung	27
6. Zusammenfassung	27

Anhang



Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

1. Hintergrund der Untersuchung

Seit dem Jahr 2013 wurden umfangreichen Schritte zur Neuorganisation der Parkraumbewirtschaftung vollzogen. Alle maßgeblichen fachbehördlichen Kompetenzen liegen nunmehr in der Verantwortung einer Behörde, der Behörde für Inneres und Sport. Zum 1. Mai 2014 wurde die Abteilung Parkraum-Management beim LbV der Behörde für Inneres und Sport eingerichtet. Diese ist seit dem 1. Februar 2015 Teil des neuen LbV-Fachgebietes Verkehrs-Management.

Eine bedeutende Rolle spielen die straßenverkehrsbehördlichen Belange, da wesentliche Maßnahmen der Bewirtschaftung vor Ort auf straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen der Polizei basieren. Der LbV hat hier keine eigene Anordnungscompetenz. Unter dem gemeinsamen Dach der Behörde für Inneres und Sport besteht eine enge Zusammenarbeit zwischen LbV und den Straßenverkehrsbehörden der Polizei, dies im Übrigen auch bei der Überwachung des ruhenden Verkehrs. Die Polizei überwacht überall dort, wo der LbV nicht tätig ist bzw. auch zu den Zeiten, an denen die LbV Beschäftigten nicht im Dienst sind.

Die Erfahrungen aus der Neuorganisation sind ausgesprochen positiv. Wesentliche Ziele, welche im Jahr 2013 mit Drucksache 20/7125 formuliert wurden, konnten auf diesem Wege erfolgreich umgesetzt werden. Mit Hinblick auf andere deutsche Großstädte hat der LbV weitreichende konzeptionelle Ansätze aufgestellt. Dazu gehört die gezielte Überprüfung von Gebieten bzgl. Bewohnerparken. Jährlich werden ca. drei Gebiete untersucht. 2018 sind bzw. waren dies der Bereich Fuhlsbüttel rund um den Airport, Sternschanze/Karolinenviertel sowie das Billstedter Zentrum.

Auf Druck der betroffenen Bürger wurde durch die Behördenleitung der BIS die Überprüfung des Flughafen Umfeldes beschlossen. Hintergrund sind zahlreiche Bürgerbeschwerden die z.B. im Rahmen eines Regionalausschusses am 13.11.2017 sowie eine Petition „Bewohnerparken in Fuhlsbüttel“ mit 1028 Gesamtunterzeichnern und 732 Unterzeichnern (rund 5,32% der Einwohner) aus dem Postbezirk 22335. Die Untersuchung wird bzw. wurde in Abstimmung mit dem örtlichen Polizeikommissariat 34 und der dortigen Straßenverkehrsbehörde, dem Bezirksamt Nord als auch dem Flughafen Hamburg durchgeführt.

2. IST-Zustand Umfeld Flughafen

2.1 Allgemeines zu den Stadtteilen und Nutzungsstruktur

Trotz seiner vom Hamburger Zentrum entfernten Lage, verfügt der 1913 eingegliederte Stadtteil Fuhlsbüttel über eine gute Anbindung, auch durch den nahegelegenen Flughafen und die dorthin verkehrenden Busse und Bahnen.

Die Alters- und Haushaltsstruktur entspricht fast dem Hamburger Durchschnitt, im Vergleich zum gesamten Bezirk Hamburg-Nord ist die Bevölkerung durch einen höheren Anteil älterer Personen sowie Mehrpersonenhaushalte gekennzeichnet. In Fuhlsbüttel liegen vergleichsweise viele Vier- und Mehr-Raum-Wohnungen. Das Kaufpreisniveau für Eigentumswohnungen weist zwar eine starke Dynamik auf, liegt aber auf einem im Vergleich zum Bezirk Hamburg-Nord unterdurchschnittlichen Niveau.

Benachbart an Fuhlsbüttel liegt der an der Landesgrenze Hamburgs liegende Stadtteil Langenhorn. Dieser ist durch Mehrpersonenhaushalte, insbesondere auch Familien, mit wachsender Tendenz gekennzeichnet. Das Wohnungsangebot ist durch Ein- und Zweifamilienhäuser bzw. Wohnungen mit vier und mehr Räumen gekennzeichnet. Eigentumsbildung ist in Langenhorn zu vergleichsweise günstigen Konditionen möglich. Der Bezirk strebt an, die bestehenden Wohnungsbaupotenziale zu nutzen, um Haushalten auch mit Eigentumswunsch adäquate Angebote zu bieten. Bei guter ÖPNV-Anbindung besteht ein deutliches Nachverdichtungspotential. Der

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

Krohnstieg beherbergt zahlreiche Läden und Dienstleistungsangebote u.a. im Krohnstieg Center oder dem Einkaufszentrum Langenhorner Markt.

Der Stadtteil Ohlsdorf, bekannt durch den Friedhof Ohlsdorf, ist nur geringfügig mit der Justizvollzugsanstalt Fuhlsbüttel Untersuchungsgebiet enthalten. Ebenfalls nur marginal enthalten ist der Stadtteil Alsterdorf mit der Siedlung rund um den Alsterberg und Suhrenkamp.

2.2 Gebiets- und Strukturdaten

Die Strukturdaten werden anhand eines Datensatzes des Statistikamts Nord analysiert. Die Daten wurden 2016 erhoben. Ausnahme bilden die Einwohnerzahlen, hierzu liegt ein Datensatz aus 2017 vor. Es handelt sich um die aktuellsten, verfügbaren Daten (Stand: 09.04.2018). Die kleinräumigere Unterteilung erfolgt anhand der statistischen Gebiete.

Die Einteilung des Untersuchungsgebietes des östlichen Flughafenumfeldes kann dieser Abbildung entnommen werden:

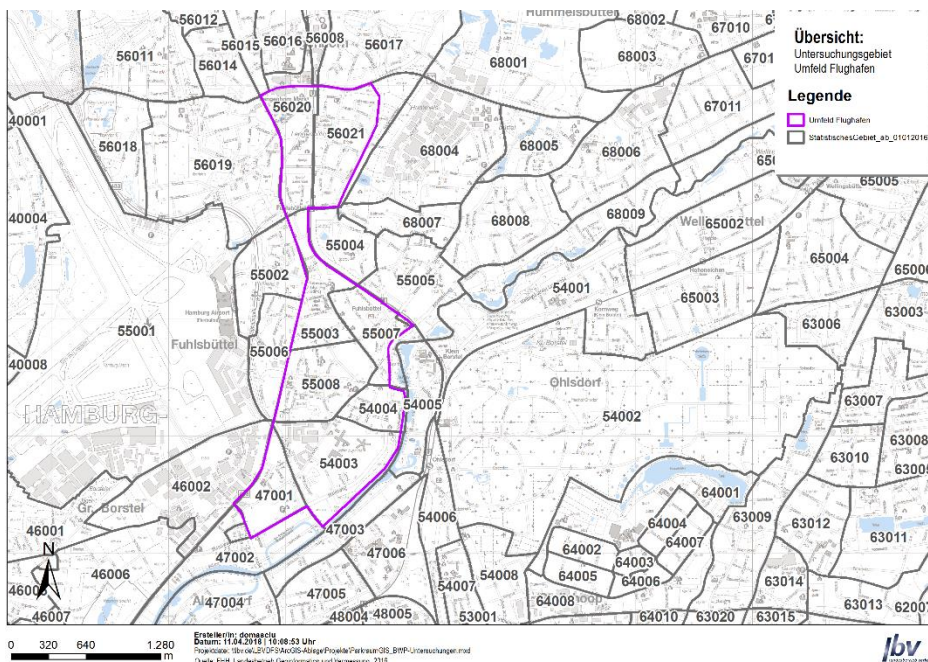


Abbildung 2: Überblick statistische Gebiete

Statistisches Gebiet	Interne Bezeichnung	Stadtteil
56021	Döbenplatz	Langenhorn
56020	Langenhorn Markt	Langenhorn
55008	Ratsmühlendamm	Fuhlsbüttel
55007	Wacholderweg	Fuhlsbüttel
55003	Schlehdornweg	Fuhlsbüttel
54004	Ahornkamp	Fuhlsbüttel
54003	JVA	Ohlsdorf
47001	Alsterberg	Alsterdorf

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

Mit Ausnahme der statistischen Gebiete Döbenplatz, Langenhorn Markt und Alsterberg sind alle Gebiete vollständig im Untersuchungsgebiet enthalten. Nachfolgenden werden die genannten Gebiete anteilig betrachtet. Das Untersuchungsgebiet hat eine Nord-Süd-Ausdehnung von ca. 3800 Metern und eine maximale Ost-West-Ausdehnung von ca. 1200 Metern.

2.2.1 Einwohner

Durchschnittlich leben ca. 1988 Menschen in den jeweiligen acht Bereichen – insgesamt sind es 15.902 betroffene Einwohner. Das Gebiet Ratsmühlendamm liegt mit 2759 Einwohnern deutlich über dem Durchschnitt, ähnliches gilt für den Bereich Alsterberg Ahornkamp (jeweils über 2300 Einwohner). Die geringste Einwohnerzahl weist das statistische Gebiet rund um die JVA auf (1254 Einwohner). Die Einwohnerdichte ist hier mit 20 Einwohnern je ha konsequenterweise am niedrigsten. Durchschnittlich liegt dieser Wert bei ca. 60 Einwohnern je ha. Der Bereich Ahornkamp bildet mit 133 Einwohnern je ha, bedingt durch die dichte Mehrfamilienhausbebauung, eine Ausnahme. Der Bereich Alsterberg liegt mit 91 Einwohnern je ha ebenfalls über dem Durchschnitt. Die Bereiche Döbenplatz und Langenhorn Markt liegen mit jeweils 40 Einwohnern je ha unterhalb des Mittels, bedingt durch die lockere Bebauung, bzw. den größeren Ladenflächenanteil. Insgesamt herrscht eine lockere bis gemischte Bebauung vor.

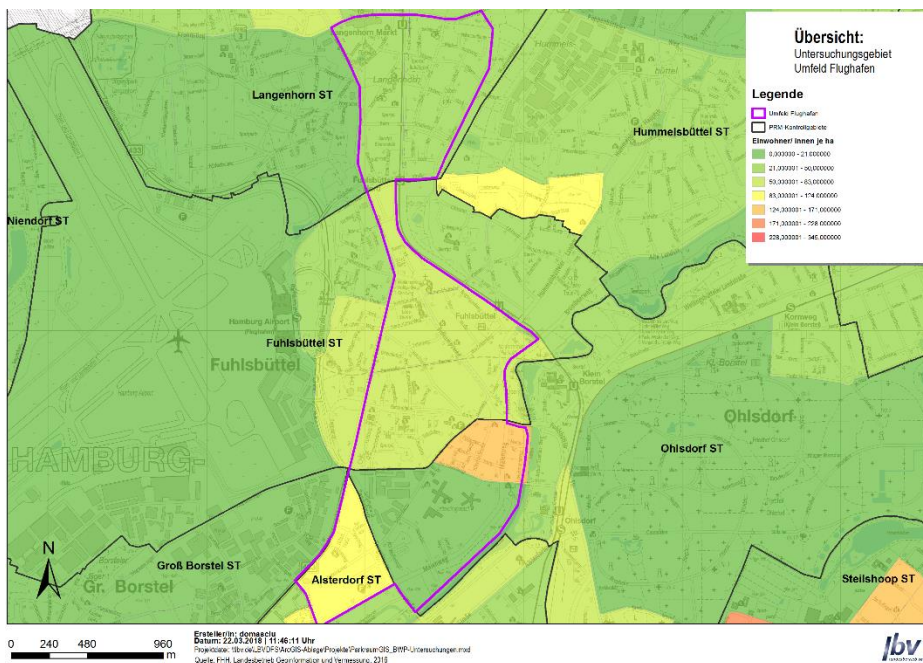


Abbildung 3: Einwohnerdichte je Hektar im Untersuchungsgebiet

2.2.2 Beschäftigte

Die Leistungsempfängerquote (Anteil der Arbeitslosen (SGB III + SGB II) insgesamt an der Gesamtbevölkerung) im Untersuchungsgebiet liegt im Mittel bei 3,2%, wobei die Abschnitte Wacholderweg mit 1,9% und Langenhorn Markt (4,1%) und Alsterberg (4,2%) davon stärker abweichen. Im Vergleich zu anderen Stadtteilen liegt im Untersuchungsgebiet eine niedrige Arbeitslosenquote vor.

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

Basierend auf einem Datensatz der BWVI haben 7299 Menschen ihren Arbeitsort innerhalb des Untersuchungsgebiets. Durch den Philips-Standort, insb. mit der medizinischen Sparte, in Röntgenstraße als auch der JVA, Richter-Helm BioLogics GmbH und euroShell Deutschland GmbH arbeitet die Hälfte aller Beschäftigten (3787 Bes.) im Umfeld JVA – gefolgt vom Wacholderweg mit 1062 Beschäftigten, bedingt durch zahlreichen Geschäfte im diesen Teil des Erdkampsweg. Der Mittelwert liegt bei 912 Beschäftigten je Bereich, wobei im Ahornkamp (155 Bes.) und rund um den Döbenplatz (190 Bes.) die wenigsten Beschäftigten zu finden sind. Der Flughafen Hamburg stellt mit etwa 15.000 Beschäftigten den größten Arbeitgeber in direkter Nachbarschaft dar (https://www.hamburg-airport.de/de/zahlen_daten_fakten.php).

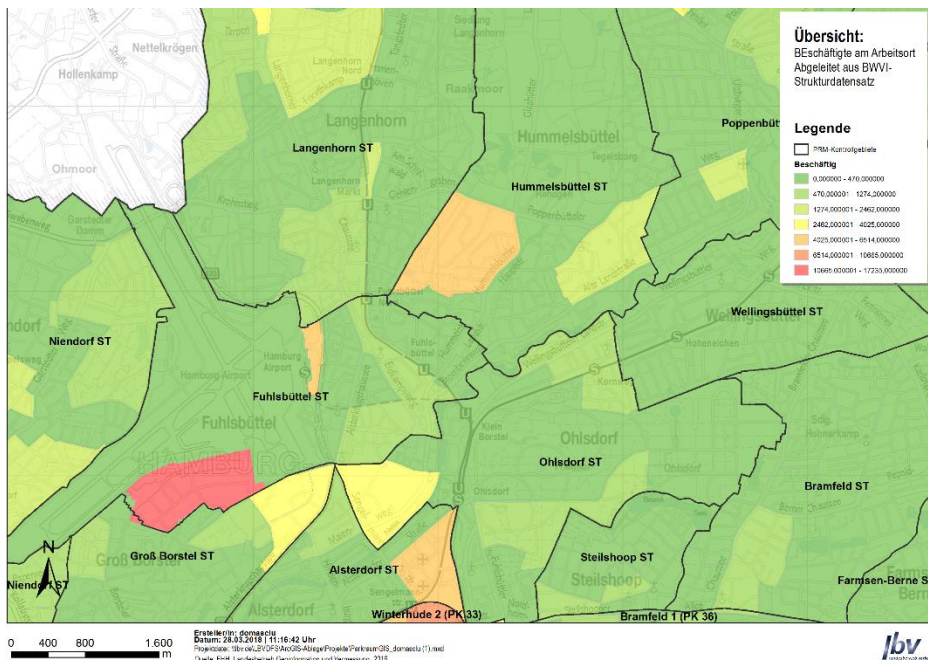


Abbildung 4: Beschäftigte am Arbeitsort

2.2.3 Pkw-Besitz

Insgesamt sind ca. 5215 private PKW im Untersuchungsgebiet angemeldet. Im Mittel sind dies 652 Fahrzeuge je Abschnitt. Die meisten sind rund um den Ratsmühlendamm zugelassen und lediglich 373 private Fahrzeuge rund um die JVA. Bezogen auf die Fahrzeugdichte je 1000 Einwohner liegt das Untersuchungsgebiet im Bereich der Werte für ganz Hamburg (338 Fzg./1000 Einw.) und des Bezirks Nord (320 Fzg./1000 Einw.). In den Bereichen JVA und Alsterberg liegt die Dichte mit 297 Fzg., bzw. 277 Fzg. etwas darunter und rund um den Ratsmühlendamm (348 Fzg./1000 Einw.) sowie den Wacholderweg (367 Fzg./1000 Einw.) leicht darüber. Eine übermäßige Besitzquote liegt demnach nicht vor, zudem ist die Fahrzeugdichte relativ homogen im Gebiet verteilt.

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

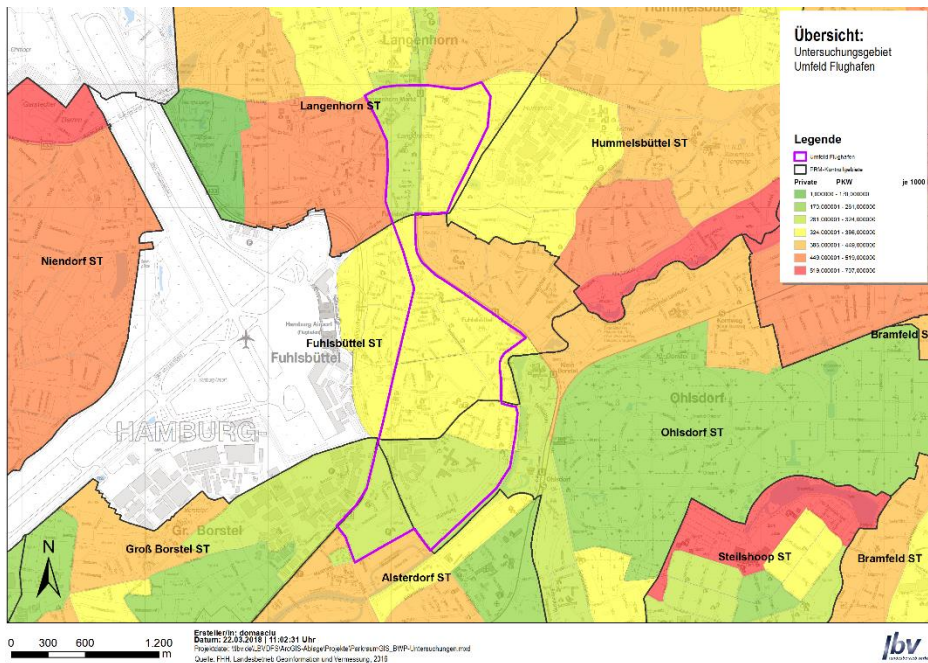


Abbildung 5: Privater PKW-Besitz je 1000 Einwohner

2.2.4 Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr

Das Untersuchungsgebiet verfügt über eine gute Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr. Die U-Bahnstationen der Linie U1 Fuhlsbüttel, Fuhlsbüttel Nord und Langenhorn Markt sind direkt im Untersuchungsgebiet zu erreichen. Fußläufig sind auch die S-Bahnhöfe Ohlsdorf und Hamburg Airport zugänglich. Weiterhin besteht Anschluss an das Linienbusnetz mit den Linien 23, 39, 118, 172, 174, 292 im südlichen Bereich und im nördlichen Bereich mit den Bus-Linien 24, 172, 192, 193 sowie 292.

2.3 Zusammenfassung Parkraum

Aufgrund der dezentraleren Lage des Untersuchungsgebietes wurden im Rahmen der vom LBV für andere Gebiete Hamburgs beauftragten Parkstandsinventarisierung Ende 2014 keine Parkstände im Untersuchungsgebiet durch das Ingenieurbüro Argus erfasst. Im Rahmen der Kennzeichenerhebung am 17.07.2018 (KW29) durch das, vom LBV beauftragte, Ingenieurbüro VTT wurde das Parkraumangebot stichprobenartig für den Gesamtbereich auf beiden Seiten der jeweiligen Erhebungsrouten erfasst. Die Erhebungstermine liegen ca. eine Woche nach dem von Airport Hamburg prognostizierten Fluggäste-Peak. Die, von den Bewohnern aufgeführten, Fremdparker aus Niedersachsen (Sommerferien: 28.06. - 08.08.2018), Schleswig-Holstein (Sommerferien: 09.07. - 18.08.2018) und Dänemark (Sommerferien: 02.07. - 10.08.2018) sollten jedoch aufgrund der dortigen Ferien vorhanden sein. Die Hamburger Sommerferien-Reisende, 05.07. bis 15.08.2018, sind ebenfalls berücksichtig.

Die Parkraumnachfrage, d.h. Auslastung und Nutzergruppen (Parkdauer) wurde ebenfalls aufgenommen und anschließend ausgewertet. Es handelt sich bei dieser Aufnahme um eine klassische Kennzeichenerhebung. Die Zählungen erfolgen am 17.07.2019 auf zwei Routen in acht Rundgängen (9 Uhr, 11 Uhr, 13 Uhr, 15 Uhr, 17 Uhr, 19 Uhr, 21 Uhr, 23 Uhr und). Anhand der Zähl-

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

zeitpunkte lassen sich die anonymisiert aufgenommenen Kennzeichen bestimmten Nutzergruppen zuordnen. Aufgrund der erwarteten Problematik von parkenden Fluggästen wurde ergänzend am Donnerstag, den 19.07.2018, ein weiterer Rundgang gegen 11 Uhr gemacht. Dadurch können mit höherer Wahrscheinlichkeit Fahrzeuge von Flughafenutzern, Parkvorgänge von über zwei Tagen, identifiziert werden. Leider kann nicht zwischen nicht bewegten Fluggäste- und Bewohnerfahrzeugen unterschieden werden.

Die südliche Erhebungsrouten zieht sich von Ohlsdorf (Justus-Strandes-Weg) über das Umfeld Am Hasenberg, die Straße Olendörp in Richtung Erdkampsweg und Farnweg. Im Norden verläuft die Erhebung quasi von der Tangstedter Landstraße durch die Siedlung rund um den Döbenplatz zur Flughafenstraße und Langenhorner Chaussee.

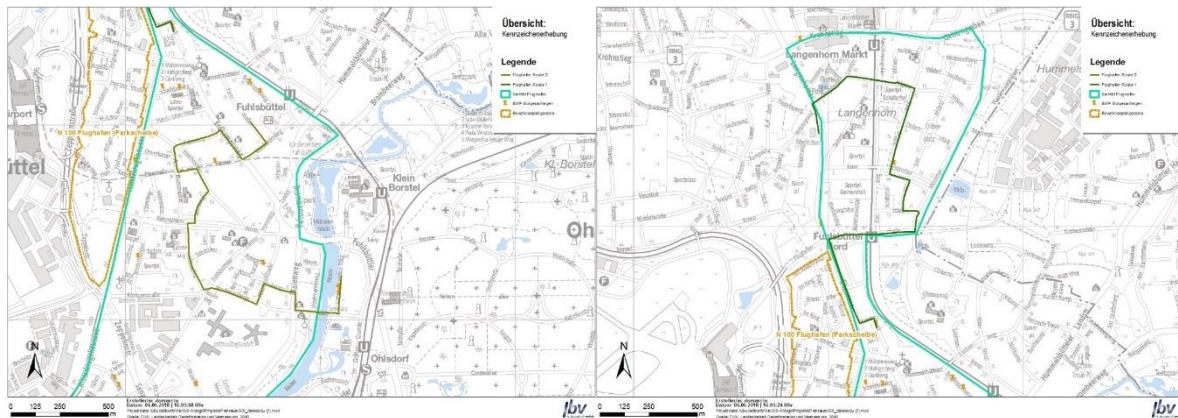


Abbildung 6: Süd- & nördl. Erhebungsrouten, von links nach rechts

2.3.1 Parkraumangebot

Das Parkraumangebot wurde nicht vollumfänglich erhoben. Es ist davon auszugehen, dass annähernd etwa 4000 Parkstände im Untersuchungsgebiet vorhanden sind. Stichprobenartig wurden davon etwa 662 Parkstände umfassend betrachtet, also etwa 16%.

Da viele Parkplätze in Längsaufstellungen angeordnet sind, können je nach Fahrzeuggröße und die Art des Parkens unterschiedlich viele Fahrzeuge in den Parkbereichen parken. Bei der Erhebung wird von durchschnittlich großen Pkw ausgegangen, die einen Parkplatz einnehmen würden. Das heißt es wird unterschieden zwischen z.B. einem Wohnwagen der zwar nur ein Fahrzeug entspricht, aber insgesamt 2 Parkplätze einnimmt (Bericht VTT).

Auf der nördlichen Route wurden folgende Parkstände in den jeweiligen Straßen erhoben:

Straßenabschnitt	Parkstände Straßenseite Kennzeichenerhebung	Parkstände im gesamten Straßenabschnitt
Kurveneck	19	26
Langenhorner Chaussee Süd	32	71
Flughafenstraße	67	102
Moorreye	9	18
Kielstück	11	11
Ahlfeld	24	29



Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

Beim Schäferhof	14	14
Willersweg	53	69
Höpen	16	16
Tannenweg	17	17
Tangstedter Landstraße	22	56
Langenhorner Chaussee Nord	17	32
Gesamt	301	461

Analog dazu stellt sich das Angebot in der südlichen Route wie folgt dar:

Straßenabschnitt	Parkstände Straßenseite Kennzeichenerhebung	Parkstände im gesamten Straßenabschnitt
Justus-Strandes-Weg	31	71
Am Hasenberge Ost	26	53
Maienkamp	6	16
Ahornkamp	25	48
Rübenhofstraße	12	20
Am Hasenberge West	45	111
Fuhlsbütteler Damm	9	9
Olendörp	52	101
Eibenweg	19	21
Heschredder	21	40
Etzestraße	11	22
Am Blumenacker	12	24
Ferhsweg	33	66
Erdkampsweg	25	47
Wacholderweg	16	29
Farnstraße	18	35
Gesamt	361	713

Der Flughafen Hamburg stellt insgesamt 11.931 Stellplätze für Reisende o.ä. zu verschiedenen Tarifen bereit. Zu den stark nachgefragten Zeiten, z.B. den hier betrachteten Sommerferien, sind je nach Attraktivität der Anlage für Airport-Nutzer pro Tag 18,00 € (P8-9) bis 28,00 € (P4 und P5) zu zahlen. Für sieben Tage sind es zu dieser Zeit 110,00 € (P8-9), 120,00 € (P1) und 200,00 € (P4 und P5). Die einzelnen Stellplatz-Kapazitäten der neun Anlagen und deren Auslastungen können der Abbildung 10 entnommen werden. Über 10.000 Stellplätze in Anlagen stehen im direkten Flughafenumfeld zur Verfügung. Neben den Anlagen des Flughafens stehen in der Obenhauptstraße 1200 Stellplätze durch den Anbieter Easy Airport Parking bereit. Für 24 Stunden sind hier 25,00 € zu bezahlen, längere Standzeiten sind verhältnismäßig günstiger, z.B. sieben Tage für 78,00 €. Ergänzend bietet PMS Park&Fly für 20,00 €, bzw. 35,00 €, weitere Stellplätze in einem Außenbereich, bzw. einer Tiefgarage in der Langenhorner Chaussee. Die Preise für eine Woche Parken sind ähnlich zur Preisgestaltung bei Easy Airport Parking.

2.3.2 Parkraumauslastung

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

Nach VTT zeigt die Auslastung des Parkraums am 17.07.2019 über den gesamten Untersuchungszeitraum einen typischen Verlauf für die Art von Gebiet in dem die Erhebung stattfindet. Zu Beginn der Erhebung ab 9 Uhr ist die Auslastung fast beim Maximum und liegt zwischen 75% und 79%. Bis zum Nachmittag ca. 15 Uhr nimmt der Auslastungsgrad tendenziell ab und hat ein minimalen Wert von 65% bis 73%. Nach dem Minimum steigt der Auslastungsgrad bis zum Abend, wo er sein Maximum erreicht, der zwischen 72% und 82% liegt. Dieser Verlauf ist typisch für Wohngebiete, bei denen morgens und abends eine maximale Auslastung vorliegt und mittags bzw. nachmittags ein Minimum. Allerdings herrscht ein relativ konstanter Parkdruck und die Änderungen über den Tag sind marginal. Folgende Grafiken zeigen die Auslastung an der jeweiligen Erhebungsrouten:

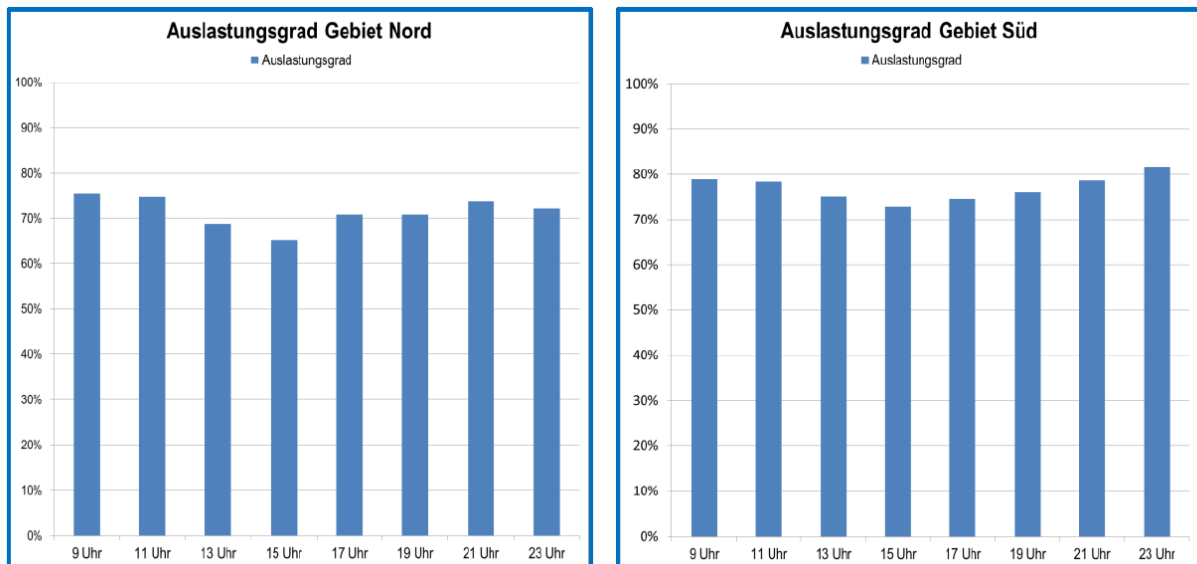


Abbildung 7: Auslastungsgrad der Untersuchungsgebiete (Quelle: Bericht VTT)

Wie bereits erwähnt, lässt sich der typische Trend von Wohngebieten mit den Schwerpunkten zu den Randzeiten erkennen, wobei dieser Trend weit weniger ausgeprägt ist, als anzunehmen. Weiterhin scheint die Auslastung auf beiden Routen hoch zu sein, jedoch ist diese zu allen Erhebungszeitpunkten im Gesamtbereich nicht kritisch, bzw. liegt keine gefühlte Vollausslastung von mehr als 85% vor. Die Auslastung ist aber auf den Abschnitten der Routen sehr unterschiedlich, sodass die Problematik kleinräumiger betrachtet werden muss.

Kritisch belastet scheinen auf der nördlichen Route insb. Straßen in Flughafen Nähe zu sein, so waren die Straßen Kielstück, Flughafenstraße und Kurveneck mehrfach zu 100% ausgelastet. Demgegenüber stehen die Straßen im nördlichen Bereich Döbenplatz, wobei hier die Straße Wiltersweg mit einer sehr geringen Auslastung, teilweise unter 20%, besonders auffällt, was nach VTT auf die nur einseitige Wohnbebauung zurückführbar ist. Die einzelnen Belegungsgrade lassen sich der Abbildung 8 entnehmen. Die rote Färbung der einzelnen Straße weist auf eine erhobene Auslastung von über 85% hin, d.h. hier kann von Parkraummangel gesprochen werden. Orange zeigt eine kritische Belastung zwischen 70% und 85% an, hier ist nicht zwingend von Parkraummangel zu sprechen. Gerade tagsüber ist diese Auslastung in Wohngebieten eher atypisch und deutet auf eine Nutzung durch andere Nutzergruppen als Bewohner hin. Die grünen

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

Färbungen symbolisieren eine unkritische Auslastung. In erster Linie die dunkelgrüne Markierung weist auf eine sehr geringe Auslastung hin.

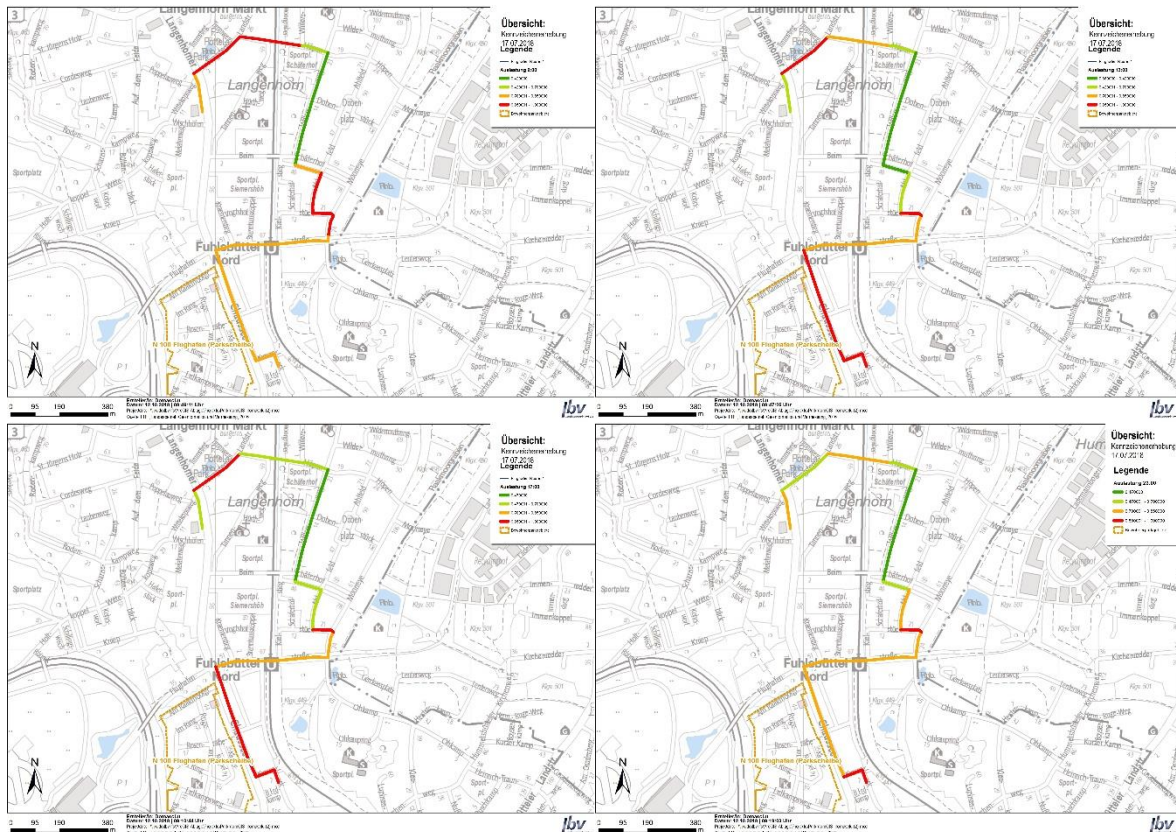


Abbildung 8: Auslastung nördl. Bereich um 9:00, 13:00, 17:00 & 23:00 Uhr; von links nach rechts (Basis: Daten VTT)

Auf der südlichen Erhebungsrouten sind weniger Unterschiede zwischen den einzelnen Abschnitten erkennbar (siehe Abbildung 9). Die Bereiche Ahornkamp und JVA scheinen zu vielen Zeiten kritisch ausgelastet zu sein, d.h. über 85% der Parkstände sind belegt. Primär zum Zeitpunkt, morgens und abends, wenn die Bewohner typischerweise parken, besteht ein Parkraumangel. Um 23:00 Uhr sind es sogar ca. 90%. In den Gebieten Schlehdornweg und Wacholderweg sind die verfügbaren Parkstände ebenfalls in den Randzeiten, morgens und abends, zu knapp über 80% stärker beparkt. Der Bereich Ratsmühlendamm stellt sich trotz der geringen Distanz zum Flughafen als wenig kritisch dar. Der Parkraum ist stetig zwischen 65 und 70% belegt.

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19



Abbildung 9: Auslastung südl. Bereich um 9:00, 13:00, 17:00 & 23:00 Uhr; von links nach rechts (Basis: Daten VTT)

Die Auslastung in den Parkmöglichkeiten am Flughafen stellt sich wie folgt in Abbildung 10 dar. In der betrachteten Woche, ca. eine Woche nach der vom Flughafen erwarteten höchsten Nachfrage, sind im Mittel 72% über alle Stellplätze der verschiedenen Anlagen belegt. Die flughafennahen Parkhäuser P1 und P8-9 weisen konstant über die gesamte Woche nur weniger freie Parkplätze auf. Zum Zeitpunkt der Kennzeichenerhebung am 17.07.2018 sind auch in P5 99% der Stellplätze belegt. Diese Auslastung sinkt darauffolgenden Tagen. Bis auf die verhältnismäßig teurere Anlage P4 sind alle flughafennahen Parkhäuser sehr stark ausgebucht. Auffällig sind die geringen Auslastungsquoten der ergänzenden Parkflächen, Südportal, Spelterstraße und Nettelkrögen.

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

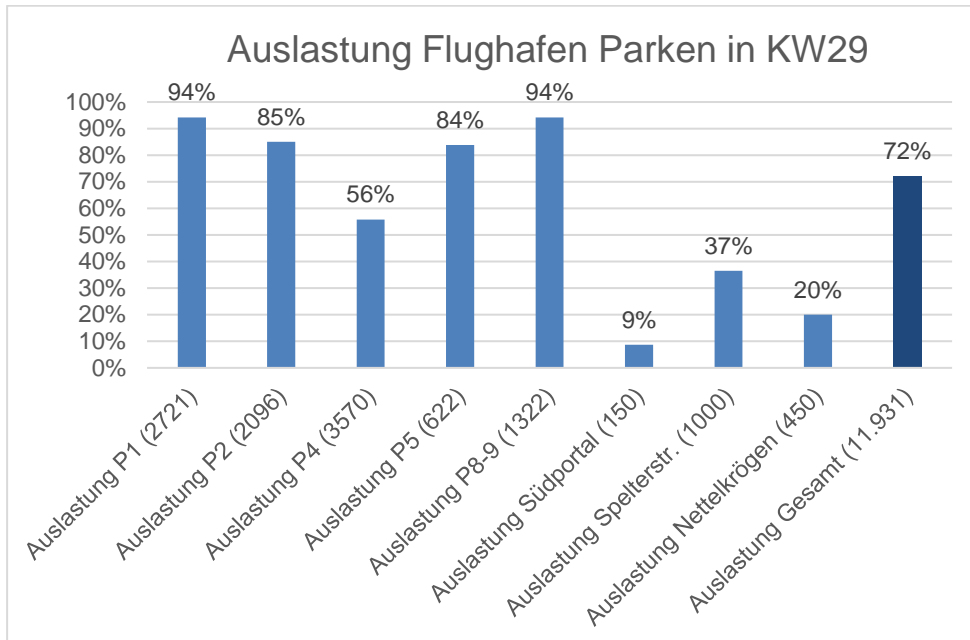


Abbildung 10: Auslastung Flughafen Parken (Anzahl Stellplätze); Quelle: Flughafen Hamburg Konsortial- und Service

Zusammengefasst ist der öffentliche Parkraum zum Zeitpunkt der Erhebung für ein durch Wohnbebauung geprägtes Gebiet verhältnismäßig stark ausgelastet. Insb. in den Abschnitten rund um den Justus-Strandes-Weg, Erdkampsweg und Flughafenstraße ist die Parkplatzsuche zu allen Tageszeiten schwierig. In weiterer fußläufiger Entfernung ist jedoch Parkraum verfügbar. Auch die Parkhäuser des Flughafens weisen hohe Auslastungszahlen auf. In Kombination mit den ergänzenden Angeboten, Spelterstraße etc., ergibt sich jedoch eine ausreichende Kapazität, d.h. im Mittel standen ca. 3300 Stellplätze zur freien Verfügung.

Anzumerken ist, dass im bereits bestehenden Bewohnerparkgebiet bei mehreren Ortsterminen eine wesentlich geringere Auslastung im Parkraum festgestellt wurde als in den direkten Nachbarstraßen ohne Bewirtschaftung mit Parkscheibe. Es liegen keine strukturellen Unterschiede zwischen N100 und dem Untersuchungsgebiet vor. Auch die Straßen in der Zone N101, z.B. Timm-Kröger-Weg, Preetzer Straße und Im Ring, sind primär durch Einzelhausbebauung geprägt. Ergänzend sind dort wenige Ladengeschäfte, Supermärkte und Restaurants vorhanden.

2.3.3 Differenzierung Parkdauer und Nutzergruppen

Die anonymisierte Kennzeichenerfassung wurde an einem Dienstag in den Schulsommerferien von Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Dänemark durchgeführt. Die Dauer der Parkvorgänge wurde insgesamt alle zwei Stunden, über 14 Stunden hinweg, zwischen 09:00 Uhr bis zum letzten Durchgang 23:00 Uhr erhoben. Zur Identifikation der eigentlichen Problematik, der abgestellten Fahrzeuge von Fluggästen, wurde zwei Tage später am Donnerstag um 09:00 Uhr ein weiterer Rundgang vorgenommen. Die Dauer der Parkvorgänge wurde in fünf Kategorien eingeteilt:

- Kurzzeitparker (bis zu 4 Stunden)
- Langzeitparker (zwischen 4-8 Stunden)
- Dauerparker (zwischen 8-32 Stunden)

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

- Nicht definierte Gruppe (fehlende Start oder Endzeit)

Im Einzelnen stellt sich die Situation in einzelnen Abschnitten der Erhebungsrouten wie folgt dar:

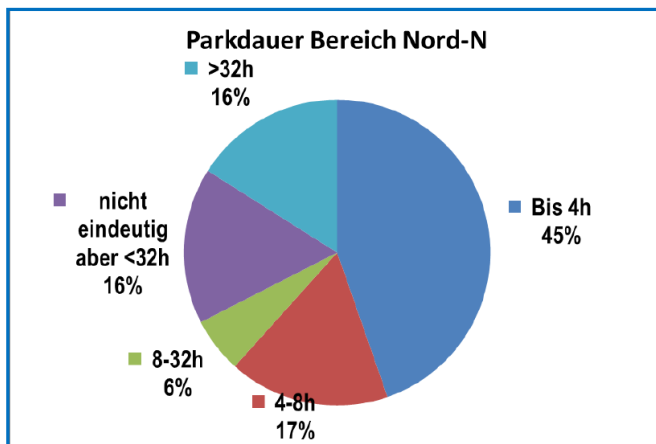


Abbildung 11: Parkdauern Bereich Langenhorn Markt & Döbenplatz (VTT Bericht)

Der Anteil der Fahrzeuge, die im gesamten Erhebungs-Zeitraum nicht bewegt werden beträgt 16%, neben nicht bewegten Bewohnerfahrzeugen könnte es sich hier um parkende Flugreisende handeln. Der Anteil der Kurzzeitparker überwiegt in diesen Bereichen, was u.a. an der belebten Tangstedter Landstraße mit ihren zahlreichen Läden liegt (siehe Abbildung 12).

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19



Abbildung 12: Tangstedter Landstraße (Bildnachweis: LBV VES1)

Nach Abbildung 13 stellt sich die Lage u.a. in den Straßen Flughafenstraße, Kielstück und Ahlfeld ähnlich zum nördlichen Bereich dar. Der Anteil von Kurzzeitparken ist etwas geringer und die Parkvorgänge über 32 Stunden machen fast ein Viertel der Gesamtparkvorgänge aus, was sicherlich auf die direkte Nähe zu den Terminals zurückzuführen ist.

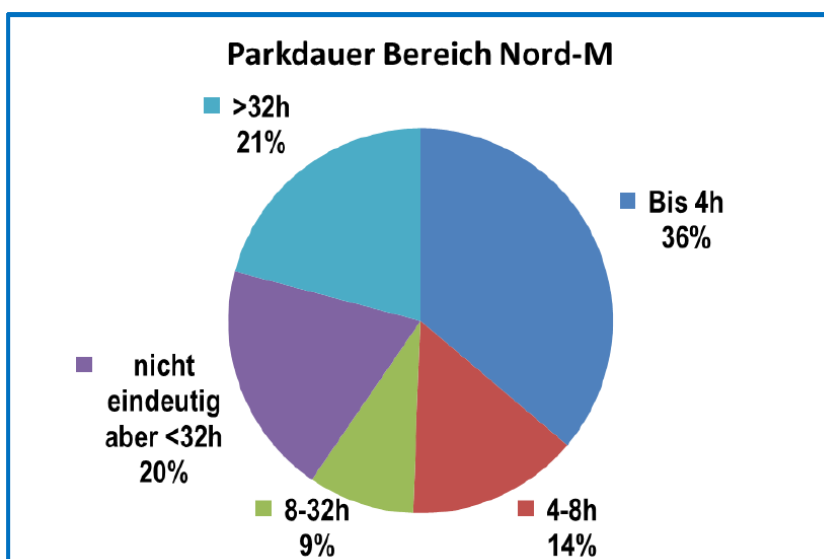


Abbildung 13: Parkdauern Bereich Döbenplatz (VTT Bericht)

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

Im südlichen Teil der Erhebungsrouten, genauer der Langenhorner Chaussee und dem Kurvенеck, liegt der Anteil der Dauerparker noch höher. Insgesamt parken hier nahezu 50% Fahrzeuge länger als 8 Stunden. Die Laufweite zum Flughafen bedingt, dass 24% der Fahrzeuge länger als 32 Stunden stehen. Der Anteil von Kurzzeitparkern ist empfindlich geringer als in den anderen Straßen. Ferner sind mit 24% mehr Parkvorgänge als in den anderen Abschnitten aller Routen nicht zu zuordnen (vgl. Abbildung 14).

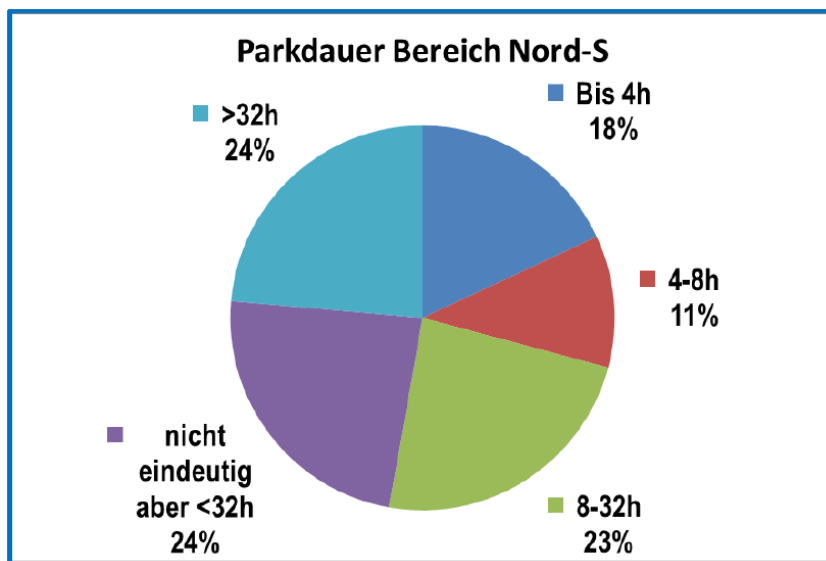


Abbildung 14: Parkdauern Bereich Schlehdornweg (Bericht VTT)

Auf der nördlichen Kennzeichen-Erhebungsrouten sind ca. 30% der Parkstände dauerhaft, d.h. mehr als 32 Stunden durch das selbe Fahrzeuge belegt. Auffällig ist hier die Langenhorner Chaussee, dort sind von 49 betrachteten Parkständen 18 dauerhaft belegt. Auch in der Flughafenstraße und der Straße Höpen sind von 67 Parkständen 30, bzw. von 16 Parkständen sechs dauerhaft durch jeweils ein Auto besetzt. Im Willersweg hingegen sind nur 7 von 46 Parkständen langfristig besetzt, wobei hier generell eine sehr geringe Auslastung von etwa 20% vorherrscht.

Im Bereich der statistischen Gebiete Schlehdornweg und Wacholderweg, hier wurden die Straßen Fehrsweg, Erdkampsweg und Wacholderweg und Farnstraße begangen, sind ca. 43% der Parkstände durch Kurzzeitparker belegt. Ca. 18% sind länger als 32 Stunden belegt. Abbildung 15 zeigt die Anteile der verschiedenen Nutzergruppen. Die Belastung durch dauerparkende Fluggäste scheint weniger hoch zu sein, als in anderen Bereichen.

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

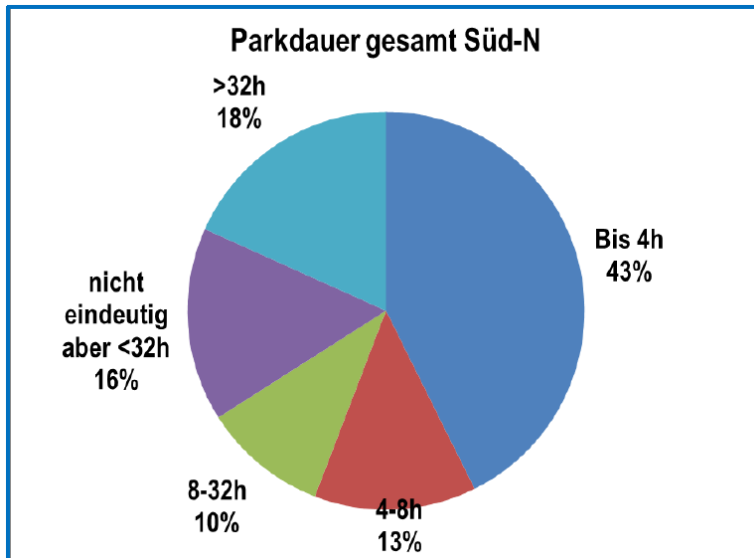


Abbildung 15: Parkdauern Schlehdornweg & Wacholderweg (Bericht VTT)

Im Bereich rund um den Ratsmühlendamm ist die Belegung durch Fahrzeuge mit Parkzeiten über 32 Stunden wesentlich höher, 29% der Parklücken sind durch diese Fahrzeuge belegt. Generell kommt es eher zum längeren Parken, so parken 16% der Autos zwischen vier und acht Stunden sowie 15% bis zu 32 Stunden. Weiteres ergibt sich aus dieser Grafik:

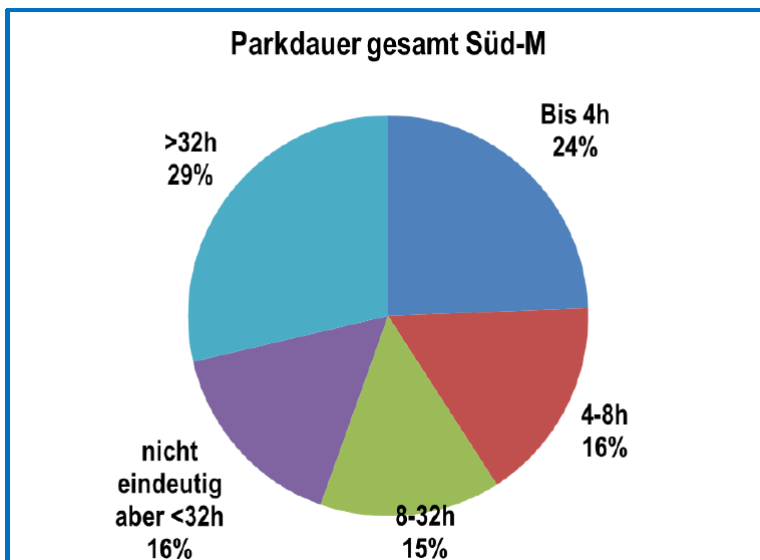


Abbildung 16: Parkdauern Schlehdornweg & Ratsmühlendamm (Bericht VTT)

Ebenfalls hoch ist die Belastung durch über 32 Stunden abgestellte Fahrzeuge im Bereich Ahornkamp und JVA. Die Belastung durch Bahnpendler, Parkdauer zwischen 8-32 Stunden, ist widererwarten trotz der Nähe zur S- und U-Bahn-Station Ohlsdorf mit 12% relativ niedrig und nicht prägend. Insgesamt ist die Zusammensetzung der Parkdauern gleichmäßiger verteilt.

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

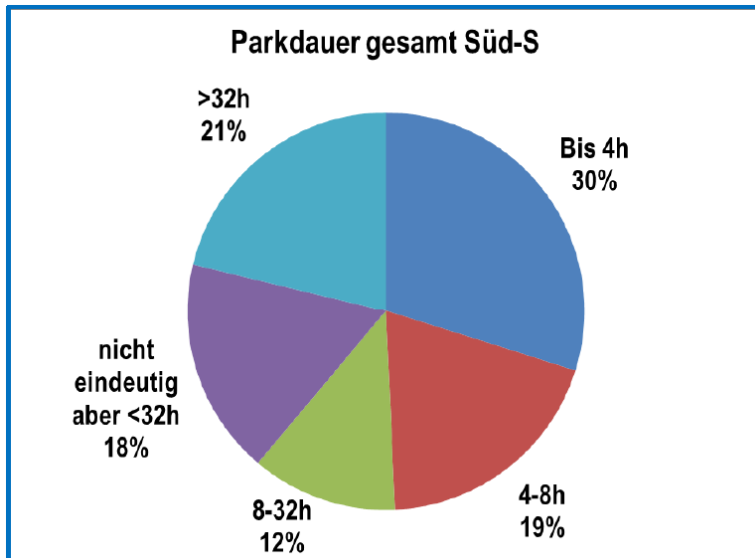


Abbildung 17: Parkdauern Ahornkamp & JVA (Bericht VTT)

Im Mittel sind auf dieser Erhebungsrouten 36% der Parkstände von Fahrzeugen belegt, die dort über 32 Stunden abgestellt sind. Es findet also wenig Fluktuation im Parkraum statt. Zusätzlich sind viele Parkstände über acht Stunden besetzt. Auffällig ist, dass in der Etzestraße sieben der elf erhobenen Parkstände für mehr als 32 Stunden belegt sind. Sechs Parkstände sind sogar für 48 Stunden belegt, was sich mit den Bürgerbeschwerden zu dieser Straße deckt. Auch in der Rübenhofstraße sind neun von zwölf Parkständen dauerhaft belegt. 19 von 31 Parkständen im Justus-Strandes-Weg sind über 32 Stunden belegt, dies entspricht ca. 60%. Möglicherweise werden hier vermehrt Fahrzeuge abgestellt und die Reise zum Terminal wird mit der nahen S-Bahn fortgesetzt. Diese Annahme deckt sich gleichermaßen mit den Beobachtungen der Bewohner des Justus-Strandes-Wegs.

Die Aufnahme der Fahrzeuge, die nach 17 Uhr geparkt haben, bzw. nach 19, bzw. 21 Uhr, zeigt, dass ca. 35% der Parkstände auf der südlichen Route durch eine bewohnertypische Verhaltensweise belegt werden. Analog dazu sind es auf der nördlichen Erhebungsrouten 36%. Es scheint abends keine Übernachtung der Bewohner nach Parkraum aufzutreten, wenn auch dieser Effekt abseits der Sommerferien stärker sein könnte. VTT hat ebenfalls herausgearbeitet, dass der Großteil der langfristigen Parkvorgänge eher durch auswärtige Kennzeichen hervorgerufen wird. Stark betroffen von dieser Problematik sind die Flughafenstraße, Langenhorner Chaussee, Kielstück, Justus-Strandes-Weg, Etzestraße sowie Rübenhofstraße. Anders als von einigen Betroffenen beschrieben, wurde keine Häufung von ausländischen Kennzeichen dokumentiert.

2.4 Konfliktanalyse und Voraussetzungen Parkraumbewirtschaftung

Insgesamt besteht in einzelnen Abschnitten des Untersuchungsgebietes eine angespannte, Parksituation, zeitlich lässt sich dabei keine Abgrenzung machen. Ein typischer Trend der Auslastung über den Tag mit Spitzen in den Randzeiten ist nicht ersichtlich, d.h. der Parkdruck ist über den Tag fast konstant. Besonders rund um die Tangstedter Landstraße, dem Wohngebiet zwischen Beim Schäferhof und Flughafenstraße, der Langenhorner Chaussee, rund um den Erdkampsweg



Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

sowie den Gebieten JVA und Ahornkamp liegt ein stärkerer Parkdruck vor. Rund um den Döbenplatz besteht nur eine geringe Auslastung im Parkraum. Generell findet eine Belegung zu über 100% selten statt, fußläufig ist immer Parkraum verfügbar. Im Unterschied zu dichter besiedelten Gebieten, wie z.B. Sternschanze oder Billstedt, ist die Bereitschaft z.B. zwei Nachbarstraßen weiter zu parken niedriger.

Weiterhin bestehen in allen Abschnitten Nachfrageüberlagerungen zwischen Gruppen mit verschiedenen Parkdauern, besonders in Nähe zum Flughafen oder zum ÖPNV-Haltestellen steigt der Anteil der Dauerparker (mehr als 24 Stunden Parkzeit). Eine stärkere Belastung durch Pendler – Langzeitparken am Tag – besteht kaum. Auffällig ist weiterhin, dass die Auslastung im bereits bewirtschafteten Bewohnerparkgebiet wesentlich geringer ist.

Die vorhandene Parkraumbewirtschaftung, z.B. in der Flughafenstraße oder im vorhandenen Bewohnerparkgebiet, zeigt bereits eine verkehrslenkende Wirkung, hier bestehen freie Kapazitäten. Eine Erweiterung des öffentlichen Parkraumangebotes ist bei der vorhandenen Nutzungsdichte als auch der geplanten Nachverdichtung nicht möglich. Gleichzeitig wäre dies mit dem Ziel der Stadt Hamburg, die zusätzliche Flächeninanspruchnahme für Verkehrsflächen zu begrenzen, nicht vereinbar (vgl. Drs. 21/7748).

Durch eine verstärkte Nutzung der freien Kapazitäten des Flughafenangebots durch eine Verdrängung der gebietsfremden Dauerparker kann der Parkdruck im Untersuchungsgebiet auf ein verträgliches Maß gesenkt werden. Mit einer Parkraumbewirtschaftung in Form von Parkscheibenpflicht verbunden mit Bewohnerparken könnte eine Reduzierung des Dauerparkens erreicht werden. Der Einführung einer Parkscheibenpflicht scheint nur in wenigen Straßen zielführend zu sein, da in Wohngebieten keine hohe Fluktuation im Parkraum gegeben ist. Der Großteil des Untersuchungsgebiets ist durch Wohnbebauung geprägt.

3. Ableitung von Maßnahmen

3.1 Definition Ziele Parkraumbewirtschaftung und Schlussfolgerung für das Flughafen Umfeld

Die direkte Nähe zum Flughafen sowie die stetige Entwicklung hin zu günstigen Flugreisen fördert das Parken durch Fluggäste in den Wohnlagen im Umfeld des Flughafens. Es kommt zu einem für Wohngebiete untypisch hohem Parkdruck, auch wenn dieser nicht flächendeckend über 85% liegt. In locker bebauten Straßen kommt es jedoch vermutlich schneller zu einer gefühlten Auslastung des Parkraums, da die Bewohner gerne nahe ihres Einfamilienhauses parken möchten. Es bestehen Nachfrageüberlagerungen zwischen verschiedenen Nutzergruppen. Mit dem Ziel einer attraktiven Quartiersentwicklung sollte in den Wohnlagen ein wirksamer Schutz vor gebietsfremden Dauerparkern erstellt werden und die Parksituation für Kurzzeitparker und Bewohner damit optimiert werden. Anderweitig realisierbare MIV-Verkehre, insb. Transfers zum Flughafen, sollten durch die Parkraumbewirtschaftung auf den ÖPNV, Taxis oder in die bestehenden Anlagen des ruhenden Verkehrs gelenkt werden.

Unter Berücksichtigung der verschiedenen Nutzergruppen wird Bewohnerparken nach der Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 45 Absatz 1 bis 1e, x (StVO) mit einer Mischparkregelung für Teile des Untersuchungsgebiet Flughafen Umfeld empfohlen. Aufgrund der homogenen Gebietsstruktur ist eine einheitliche Bewirtschaftung zielführend. In den überwiegend durch Wohnbebauung geprägten Bereichen gilt es das gebietsfremde Dauerparken zu unterbinden. Eine effiziente Kurzzeitparkregelung ist aufgrund der fehlenden Einzelhandelsdichte nicht erforderlich. Hier sollte

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

eine Mischparkregelung mit Parkscheibenpflicht eingeführt werden. In den durch Läden geprägten Straßen Erdkampsweg (ab Ecke Fehrsweg) und der Tangstedter Landstraße kann das Kurzzeitparken möglicherweise durch eine Parkscheinregelung gefördert werden, was hier eine höhere Fluktuation erzeugt als bei Parkscheibenpflicht. Durch die Ausgabe der Bewohnerparkausweise werden die Bewohner bei der Parkplatzsuche in beiden Fällen bevorrechtigt.

3.2 Einführung von Bewirtschaftungsgebieten

Die geplanten Bewohnergebiete sollen möglichst groß sein, um den Bewohnern eine hohe Flexibilität bei der Parkplatzsuche zu geben. Die einschlägige Verwaltungsvorschrift zur StVO sieht jedoch generell, auch bei Großstädten mit mehr als einer Millionen Einwohner, eine maximale Ausdehnung von 1000 Metern vor. Zusätzlich sollen unnötige Kurzfahrten innerhalb eines Gebietes durch eine begrenzte Ausdehnung vermieden werden. Die Abgrenzung der Bewohnerparkgebiete ist verständlicher, wenn diese entlang von Hauptverkehrsstraßen oder anderen spürbaren Grenzen, Grünflächen, Gewässer etc., erfolgt.

Für das Untersuchungsgebiet scheinen hier fünf Bewohnerparkgebiete ein verträglicher Ansatz zu sein, insb. mit Hinblick auf die Ausdehnungsrestriktion und den teilweise niedrigen vorhandenen Parkdruck. Es ergeben sich folgende Zuschnitte (Anmerkung: Der finale Zuschnitt wird in Abbildung 21 dargestellt.):

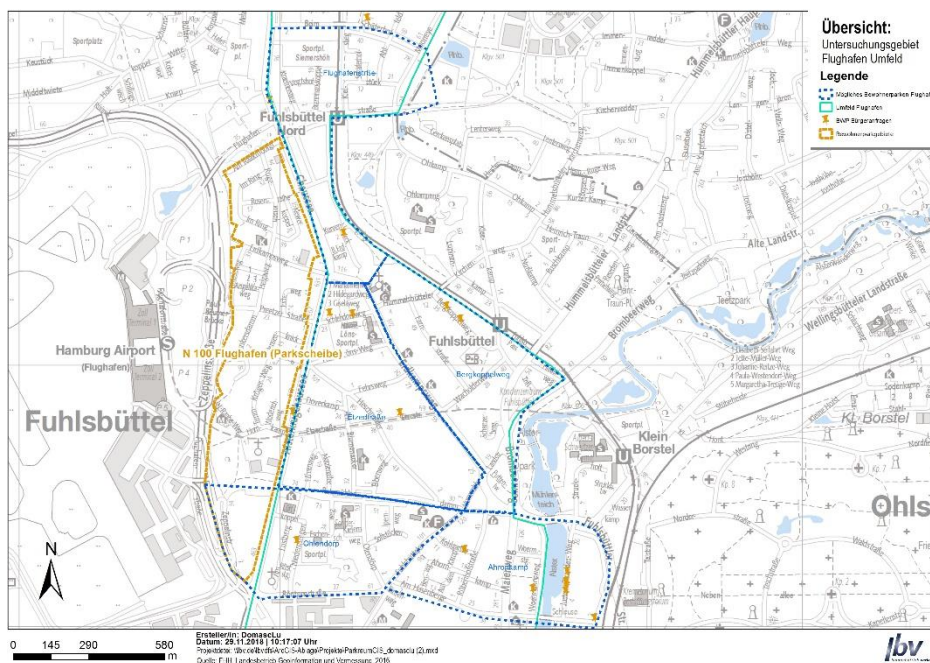


Abbildung 18: Erster Entwurf der Bewohnerparkgebiete

Aufgrund des niedrigen Parkdrucks rund um den Döbenplatz, z.B. Willersweg, wird dieser Bereich nicht beim Bewohnerparken berücksichtigt. Ebenfalls nicht berücksichtigt wird der Bereich südlich der Röntgenstraße und der Straße Am Hasenberge. Hier liegt zwar eine leichte Beschwerdelage seitens der Bewohner vor, allerdings deuten die unkritischen Ergebnisse der Kennzeichenerhebung in den anderen Abschnitten darauf hin, dass die Parksituation nicht sehr kritisch ist. Auch



Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

liegt dieser Bereich rund um die JVA nicht im direkten Umfeld des Flughafens oder einer S-Bahnhaltestelle. Eine Verdrängung in die beiden genannten Bereiche oder die nicht betrachteten Bereiche rund um den Ohkamp oder Wittekopsweg ist möglich, eine Beobachtung der Bereiche nach Einführung von Bewohnerparken ist erforderlich. Die Online-Umfrage schafft hier bedeutende Erkenntnisse (s. Kap. 4).

Das nördlichste Bewohnerparkgebiet, hier vorerst „Flughafenstraße“ genannt, zieht sich von den Straßen Beim Schäferhof über die Langenhorner Chaussee und endet südlich der Einbahnstraße Kurveneck. Richtung Osten grenzt sich dieses Gebiet durch die U-Bahn Linie, bzw. die bauliche Änderung hinter der Moorreye ab. Südlich grenzen die beiden Bewohnerparkgebiete „Bergkoppelweg“ und „Etzestraße“, wobei diese sich durch den Erdkampsweg abgrenzen. Das Gebiet „Etzestraße“ verläuft weiterhin entlang des bestehenden Bewohnerparkgebiets N100 als auch entlang des Ratsmühlendamm. Das Gebiet „Bergkoppelweg“ beinhaltet die Straßen innerhalb der U-Bahnlinie und dem Brombeerweg/Ratsmühlendamm. Angrenzend an diese Bewohnerparkgebiet „Bergkoppelweg“ beinhaltet das Bewohnerparkgebiet „Ahornkamp“ die Straßen zwischen Ratsmühlendamm, Fuhlsbüttler Straße, Im Grünen Grunde, Am Hasenberge und Fuhlsbüttler Damm. Das letzte Bewohnerparkgebiet „Olendörp“ beschränkt sich über die Röntgenstraße, Fuhlsbüttler Damm, Ratsmühlendamm und Zeppelinstraße, diese wird nun hier integriert anstatt in das Gebiet N100, wie derzeit.

Die Umrisse der einzelnen Bewohnerparkgebiet können sich im Rahmen der angedachten Befragung der Bewohner noch ändern. Im Rahmen des Ermessensspielraums der Überwachungskräfte muss das Parken durch Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweisen auch in benachbarten Zonen möglich sein.

Allein aus der Untersuchung heraus empfiehlt sich im Sinne der Förderung des lokalen Einzelhandels im Erdkampsweg, zwischen Fehrsweg und Hummelsbüttler Landstraße als auch in der Tangstedter Landstraße die Bewirtschaftung mittels Parkscheinautomaten. Diese Einführung bedürfte einer engen Abstimmung mit den ansässigen Ladengeschäften und ist unabhängig vom Bewohnerparken. Die Parkscheibe verhindert lediglich das Langzeitparken, eine hohe Fluktuation kann nur mittels Parkscheinautomaten erreicht werden, d.h. Kurzzeitparker, z.B. Kunden, können zügig und zielnah eine Parklücke finden. Dies könnte weiterhin den Parkdruck in den Nachbarstraßen senken. Hier bedürfte es einer Kommunikation mit den Gewerbetreibenden.

3.3 Details Bewirtschaftung

Um das Dauerparken und den Flughafen-Parken entgegenzuwirken und das Kurzzeitparken zu fördern, sollen verschiedene Maßnahmen eingeführt werden. Angepasst an die bereits vorhandene Bewohnerparkzone N100 „Flughafen“, werden die fünf zusätzlichen Bewohnerparkzonen mit einer Parkscheibenpflicht und einer Höchstparkdauer von 3-5 Stunden angeordnet. Vorgesehen ist ein Bewirtschaftungszeitraum von 9:00 bis 20:00 Uhr.

3.4 Mögliche Verdrängungseffekte auf Nachbarquartiere

Es ist anzunehmen, dass Verdrängungseffekte im nördlichen, um die Langenhorner Chaussee und südlichen Bereich, Röntgenstraße und im weiteren Verlauf der Alsterkrugchaussee, der Bewohnerparkzone auftreten. Zusätzlich könnten die Gebiete um die S- und U-Bahnhaltestelle Fuhlsbüttel oder Ohlsdorf im östlichen Gebiet verstärkt als Parkraum von nicht-Bewohnern genutzt werden, dies gilt zu beobachten. Einige Bewohner beklagen bereits jetzt die komplizierte Parksituation im Bereich Ohkamp oder Wittekopsweg



Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

Die verdrängten Nutzergruppen dürften die anreisenden Fluggäste sein. Welche zuvor im öffentlichen Straßenraum die Kombination aus Pkw und anschließenden Umstieg auf das ÖPNV-Netz oder Taxi nutzten, könnten idealerweise entweder auf die Parkplätze am Flughafen ausweichen oder an andere S-Bahnstationen umsteigen.

Es ist zu beobachten, inwieweit sich die Parksituation auf die umliegenden Wohngebiete auswirkt. Die östlich der U-Bahn-Station Fuhlsbüttel liegende vorherrschende Einzelhausbebauung könnte unter der Verdrängung leiden. Bei ersten Untersuchungen ist der Bereich nördlich des Bewohnerparkgebiet um den Döbenplatz als nicht kritisch eingestuft wurden, eine Erhöhung des Parkdrucks könnte auftreten, wäre aber mit den dann bewirtschafteten Gebieten nicht in Vergleich zu setzen. Ergänzend wird es zu weiteren Schärfung der Parksituation entlang der S1-Haltestpunkte kommen.

3.5 Flankierende Maßnahmen

Ziele der Maßnahmen sollten sein, die Parkplatzsituation für die Anwohner zu entschärfen und die nicht ansässigen Nutzer, besonders die „Flughafenfahrer“ auf die entweder am Flughafen vorgesehenen gebührenpflichtigen Parkplätze umzulenken oder für zukünftige Fahrten das Taxi oder den ÖPNV zu nutzen. Das Bewohnerparken kann keine Änderung des Mobilitätsverhalten im Quartier bewirken, bzw. fördert ggf. die Pkw-Nutzung. Zu bedenken wäre die eventuelle zusätzliche Einführung von Parkscheinbewirtschaftung im Erdkampsweg und in der Tangstedter Landstraße.

4. Ergebnis erweiterte Bürgerinformation mit Umfrage

Mit der zuvor beschriebenen Untersuchung wurden die fachlichen Grundlagen für die zu treffende Entscheidung und deren Umsetzung geschaffen. Die darauffolgende Umfrage dient in erster Linie dazu, die Stimmung der Betroffenen zum geplanten Verfahren zu erfassen und im Umkehrschluss auch zu erfahren, wie diese die Parksituation derzeit finden. Weiterhin ergeben sich Optionen, um die Grenzen der Gebiete genauer zu ziehen (wo parken Sie etc.). Ferner soll auch die Möglichkeit geboten werden, Anmerkungen zu machen, auch wenn diese in vielen Fällen von der eigentlichen Thematik abweichen werden. Ausdrücklich ist es nicht Ziel eine statistisch signifikante Erhebung, bzw. signifikante Ergebnisse zu einzelnen Fragestellungen zu erhalten. Vielmehr wird ein grobes Stimmungsbild Resultat der Umfrage sein.

Die oben dargelegten Ergebnisse wurden im Rahmen einer erweiterten Bürgerinformation veröffentlicht. Die Ergebnisse wurden zuvor am 22.01.2019 im betroffenen Verkehrsausschuss Hamburg-Nord vorgestellt. Zwischen dem 08.-31.03.2019 bestand die Möglichkeit, sich an einer Online-Umfrage, bzw. mit ausgelegten analog Exemplaren, zu beteiligen. Durch eine Postwurfsendung über die Deutsche Post AG werden Haushalte (Adresszeile: An sämtliche Haushalte) mit Informationen zum Bewohnerparken-Vorhaben beliefert. Dieses Informationsschreiben enthält auch die anonymen und individuellen Zugangsdaten für die Online-Befragung. Diese wird mit dem Tool IDEV durch das Statistik-Amt Nord durchgeführt. Benutzer können sich nur einmalig mit Ihrer Kennung anmelden, sodass nur die ausgewählten Haushalte die Möglichkeit haben teilzunehmen. Eine Weitergabe der Postwurfsendung ist nicht auszuschließen. Die Umfrage kann nicht personenbezogen werden und wird auf einem Server in Mecklenburg-Vorpommern über das SAN gehostet. Nach Auslieferung der Postwurfsendung wird die Abstimmung ca. 2 Wochen möglich sein. Anschließend wird eine CSV-Datei mit allen Umfrage Ergebnissen an den LBV übermittelt und durch VES1 ausgewertet. Zu keinem Zeitpunkt sind personenbeziehbare Daten

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

im Umlauf oder auswertbar. Die Postwurfsendung deckte ungefähr 13.600 Haushalte ab. Leider sind aus unbekanntem Gründen seitens der Post nicht alle Exemplare eingeworfen. Hier bedarf es einer Optimierung beim nächsten Verfahren. Insgesamt sind hier 1197 Rückmeldungen von den ca. 13.600 verteilten Flyern eingegangen, davon sind 1188 auswertbar. Die Rückmeldung auf das Vorhaben ist gemessen an der möglichen Anzahl der verteilten Flyer relativ niedrig, im Vergleich zu der durchgeführten Abendveranstaltung (Regionalausschuss, 25.03.2019) mit 100-150 überwiegend älteren Teilnehmern konnte jedoch eine ausreichende Beteiligung erzielt werden.

Die meisten Teilnehmenden sind männlich (56,1%) und 41,8% der Teilnehmenden sind weiblich. Meist sind die Teilnehmenden 30-50 (38,5%) bzw. 50-65 Jahre (32,9%) alt. 12,2% sind etwas jünger mit 19-30 Jahren. 15,4% der Teilnehmenden sind älter als 65 Jahre. Die Altersstruktur in den Stadtteilen ist damit relativ gut abgebildet.

96% sind in den betroffenen Bereichen wohnhaft, darunter 13 Betriebe. Insgesamt wurde die Umfrage relativ gleichverteilt in den Bereichen ausgefüllt. Die Teilnahme-Schwerpunkte, bzgl. der Frage, wo die Bewohner regelmäßig bevorzugt parken, stellen sich wie folgt dar: Alsterkrugchaussee (87 Stk.), Hermann-Löns-Weg (65 Stk.), Heschredder (59 Stk.); Etzestraße (45 Stk.) und Im Grünen Grunde (44 Stk.). Wobei z.B. die Alsterkrugchaussee nur rund 7,4% der Gesamtumfrage ausmacht. In 138 Fällen ist keine Ortsnennung hinterlegt.

Es lässt sich herausarbeiten, dass 95,5% der Beteiligten ein Auto besitzen oder nutzen, 3,3% tun dieses nicht. 82,3% besitzen laut Umfrage keinen privaten Stellplatz. Dies ist gemessen an der vorgefundenen lockeren Bebauung eine sehr hohe Quote. Nur 15,7% haben einen privaten Garagenplatz o.ä.

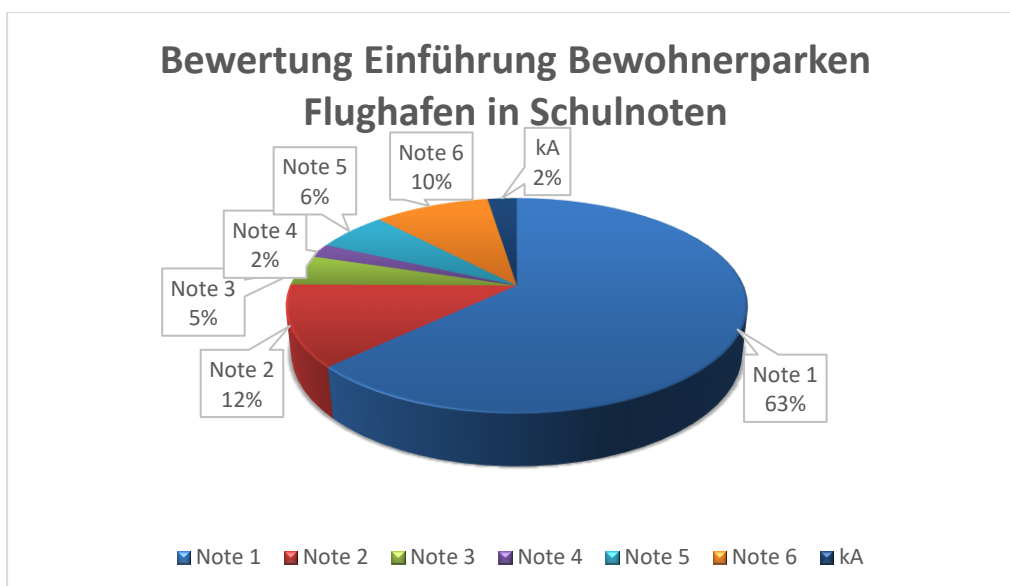


Abbildung 19: Bewertung Vorhaben; n=1188

Gezeigt ist hier die Bewertung der Frage, wie die Bewohner insgesamt die Absicht, das Bewohnerparken mit Parkscheibenpflicht in den fünf zusätzlichen Bewohnerparkgebieten einzuführen

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

in Schulnoten bewerten. **75% finden das Vorhaben gut bis sehr gut**, 7% geben Note 3-4 und 16% geben Note 5-6. Die negativen Bewertungen gehen auf den zu weiten Gebietszuschnitt ein, in Ihren Wohnstraßen, z.B. Etzestraße oder Ahornkamp gäbe es Parkplatzmangel. Andere Bewohner in den o.g. Straßen berichten von starkem Parkplatzmangel.

Ebenfalls sollte die auch die Parksituation bewertet werden. Generell wurde diese als schwierig eingestuft, insbesondere abends, wobei hier die meisten Bewohner Parkraum nachfragen und vor allem während der Schulferien.

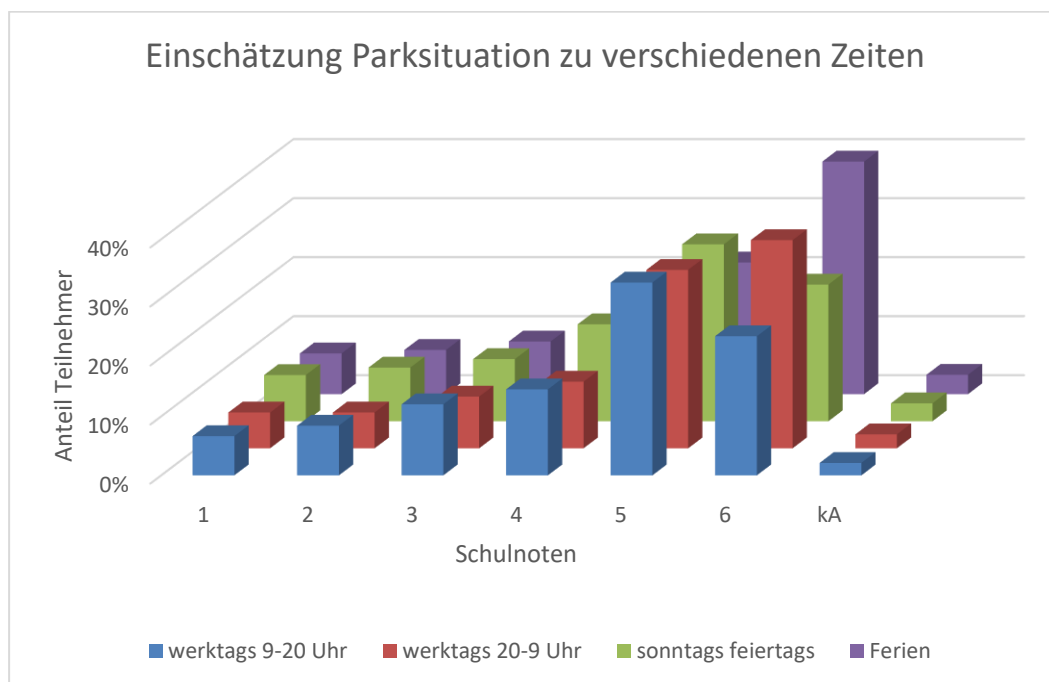


Abbildung 20: Bewertung Parkdruck; n=1188

Die Mittelwerte der Bewertung der jeweiligen Zeiten (werktags 9-20 Uhr, 20-9 Uhr, sonntags/feiertags und in den Ferien) liegen bei 4,3, 4,6, 4,3, bzw. 4,6. In der Detail-Betrachtung ergeben sich werktags tagsüber u.a. in den Straßen Alsterkrugchaussee (Durchschnittliche Bewertung zu allen Zeiten: 5,2), Niedernstegen (Durchschnittliche Bewertung zu allen Zeiten: 5,0) und Im Grünen Grunde (Durchschnittliche Bewertung zu allen Zeiten: 5,1) viele sehr schlechte Bewertungen. In den Abendstunden werktags finden sich Häufungen der Note 6 u.a. in den Straßen Fuhlsbüttler Damm (Durchschnittliche Bewertung zu allen Zeiten: 4,4), Hermann-Löns-Weg (Durchschnittliche Bewertung zu allen Zeiten: 4,9) und Woermannsweg (Durchschnittliche Bewertung zu allen Zeiten: 4,1). Besonders viele sehr negative Bewertungen (Note 6) bzgl. des Parkraum mangels sonntags und feiertags vergeben u.a. die Parkenden in den Straßen Kurveneck (Durchschnittliche Bewertung zu allen Zeiten: 5,2), Heschredder (Durchschnittliche Bewertung zu allen Zeiten: 4,4) sowie Hermann-Löns-Weg und Alsterkrugchaussee. Neben den meisten hier genannten Straßen wird die Parksituation in den Ferien oft in den folgenden Straßen mit Note 6 bewertet: Am Blumenacker (Durchschnittliche Bewertung zu allen Zeiten: 4,0), Etzestraße (Durchschnittliche Bewertung zu allen Zeiten: 3,7), Flughafenstraße (Durchschnittliche Bewertung zu allen Zeiten: 4,5), Schlehdornweg (Durchschnittliche Bewertung zu allen Zeiten: 4,7) und Ratsmühlendamm (Durchschnittliche Bewertung zu allen Zeiten: 3,2).



Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

Weitere Fragen zielten auf die gewünschte Höchstparkdauer ab, wobei die Optionen drei, vier oder fünf Stunden zur Auswahl standen. Die gewünschte Höchstparkdauer wird von 37% der Befragten mit 5 Stunden, von 35% mit 3 Stunden; von 23% mit 4 Stunden angegeben. Unter Kontrollgesichtspunkten ist eine Höchstparkdauer von 3 Stunden zielführend, da hier in einer Schichtzeit eine zweifache Kontrolle möglich ist. Weiterhin beabsichtigen 83% der Autonutzer die Beantragung eines Bewohnerparkausweises. Diese Größe ist hilfreich für die Schätzung der Bewohnerparkausweise. Die mögliche Ausnahmegenehmigung für Gewerbetreibende wird von 16,8% mit Note 1; von 28,5% mit Note 2; von 19,3% mit Note 3; von 9,8% mit Note 4; von 7,6% mit Note 5 und von 14,2% mit Note 6 eingeordnet. Grundsätzlich scheint dieses Instrument als fair empfunden zu werden.

Zur Schätzung der kritischen Frage der Besucherparkausweise kann herausgearbeitet werden, dass 77% der Befragten regelmäßig Besuch habender überwiegend mit dem Auto anreist. 63% bekommen 1-2-mal die Woche solchen Besuch. Über ein Fünftel der Beteiligten haben sich bei dieser Frage enthalten, was die Brisanz der Besucherregelung und deren Überwachungscharakter deutlich macht.

Die befragten 13 Gewerbetreibenden bewerten das Vorhaben mit Note 3. Die Ausnahmegenehmigung wird mit durchschnittlich 3,6 benotet. Es wird also deutlich, dass die Maßnahme dem Grunde nach auch von den Gewerbetreibenden vor Ort getragen wird.

Die zahlreichen teilweise auch sehr konstruktiven Hinweise und Anmerkungen können nicht ausführlich beschrieben werden. Deutlich wird jedoch, dass die Parksituation im Vergleich zu innerstädtischen Stadtteilen entspannt ist, was auch in vielen Bereichen, z.B. Ahornkamp oder Etzesstraße, bemerkt. Dabei werden die zusätzliche Bürokratie sowie die Kosten von 30,00 € je Jahr als kritisch empfunden. Die Herausnahme einzelner Straßen ist nicht zweckmäßig und in den nicht realisierten Bereichen, Willersweg, Ohkamp, Langenhorner Chaussee oder südliche Teile Alsterkrugchaussee, wird jedoch ebenfalls Bewohnerparken, bzw. die Ausweitung, gefordert. Lediglich im Bereich Lupinenkamp erfolgt eine Anpassung, bzw. eine Erweiterung auf die genannte Straße. Die U-Bahn-Trasse hat hier nur eine begrenzte Trennwirkung. Das inoffizielle P+R findet auf beiden Seiten, Bergkoppelweg und Lupinenkamp, der Station gleichermaßen statt. Allerdings wird an Kommentaren in den Grenzstraßen deutlich, dass hier, z.B. beim Schäferhof (N101 „Flughafenstraße“) eine gefühlte Grenze des Flughafenparkdrucks erreicht ist. Weitere Themen die angesprochen werden, sind die regelmäßige Kontrollen mit der Möglichkeit abzuschleppen, da die Bewohner*innen richtigweise erkennen, dass die Bußgelder im Vergleich zu den Parkgebühren am Flughafen wesentlich zu niedrig sind. Ergänzend stoßen die relativ eng gesteckten Zonen auf Unmut. Hier ist eine ähnliche Ermessensspielraumpraxis wie auf St. Pauli erforderlich. Nachfolgende Grafik stellt die Gebietszuschnitte nach der Umfrage mit 1188 Beteiligten dar:

Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

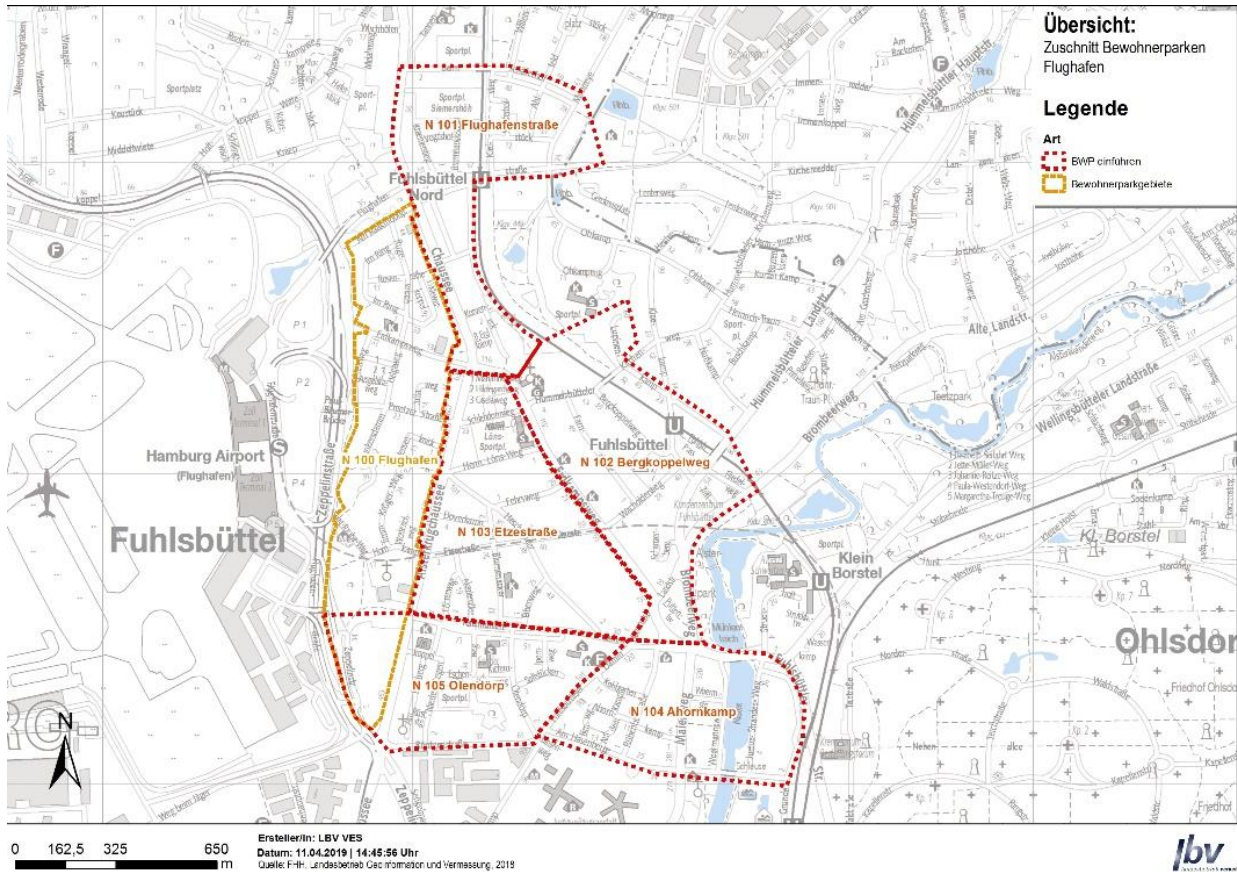


Abbildung 21: Finaler Zuschnitt Bewohnerparken Flughafen

Der angestrebte Zuschnitt der fünf Bewohnerparkzonen wird durch die Umfrage grundsätzlich bestätigt mit Ausnahme der Verschiebung im Bereich N102 „Bergkoppelweg“. Im Sinne einer zweifachen Kontrolle ist eine Höchstparkdauer von 3 Stunden zielführend, die Befragung hatte hier keine maßgeblich andere Tendenz ergeben. Besonders aufgrund der zahlreichen Befürchtungen von Verdrängungseffekte gilt es die umliegenden Gebiete nach Einführung zu beobachten. Hier kann ggf. ohne Untersuchung eine Anpassung erfolgen, da durch die Umfrage und die Ergebnisse dieser Untersuchung ausreichend Erkenntnisse vorliegen.



Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

5. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Bei einer Betrachtung der Wirtschaftlichkeit ist eingangs darauf hinzuweisen, dass die Erhebung von Parkgebühren nicht vorgesehen ist. Lediglich die möglichen Umsatzerlöse aus Ordnungswidrigkeitenverfahren und der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen (30 Euro p.A.) sind zu betrachten:

Gebiet	Parkstände	Einnahmen/a OWI	Einnahmen/a BewPA	Ausgaben Kontrolle/a
N100	750		19.050,00€	-
N101-105	Ca. 4000		109.200,00€	-
Summe	4750	1.130.969,00€	128.250,00€	164.689,20 €

Dargestellt sind die geschätzten Einnahmen und Ausgaben zum geplanten Vorhaben. Aufgrund der schwierigen Datenlage – fehlende Parkstandsinventurdaten, wenige Vergleichsgebiete, fehlende statistische Erfassung OWI bei Polizei – ist keine genauere Aussage möglich. Die Einnahmen aus Ordnungswidrigkeiten (OWI) bemisst sich anhand von verschiedenen Referenzgebiete, u.a. St. Pauli, Blankenese, Bergedorf und Harburg, ergänzt um Minderungsfaktoren aufgrund der nicht gegebenen Vergleichbarkeit. Mögliche Mehreinnahmen der Polizei durch Abschleppvorgänge sind nicht berücksichtigt. Die Einnahmen der Ausgabe der Bewohnerparkausweise (BewPA) ergeben sich aus den Zulassungszahlen im Gebiet. Dieser Größe stehen vermutlich Ausgaben in derselben Höhe gegenüber. Gegenübergestellt wurden die Kosten für die Überwachung der Bereiche. Es wurde zugrunde gelegt, dass ein Mitarbeiter (TV-L 5) ca. 400 Parkstände betreut. Unter Berücksichtigung des üblichen Kontrollzyklus und der Kosten für Personalführung etc. ergibt sich die dargestellte Größe. Fixkosten, z.B. Anschaffungskosten Beschilderung, wurden in diesem Ansatz im Sinne von „sunk costs“ nicht berücksichtigt.

6. Zusammenfassung

Auf Grundlage der Empfehlungen und Beschlüsse aus dem politischen Raum, zahlreicher Bürgerbeschwerden und einer Petition zu gebietsfremden Dauerparkern wurde Anfang 2018 die Untersuchung bzgl. Bewohnerparkens im östlichen Umfelds des Flughafens beschlossen. Die zu untersuchenden These war, dass die direkte Nähe zum Flughafen sowie die stetige Entwicklung hin zu günstigen Flugreisen das Parken durch Fluggäste im Umfeld des Flughafens fördere und so ein Parkraumangel für Bewohner bestünde.

Es wurde ein Untersuchungsgebiet in den Stadtteilen Langenhorn, Fuhlsbüttel, Ohlsdorf und Alsterdorf festgelegt – jeweils Bezirk Hamburg-Nord. Dieses Gebiet ist Wohnort von ca. 15.000 Hamburger*innen bei einer eher lockeren Wohnbebauung. Gleichzeitig arbeiten zahlreiche Menschen



Parkraumuntersuchung Umfeld Flughafen 2018/19

in diesem Teil der Stadt, z.B. rund um die JVA Fuhlsbüttel. Die ca. 15.000 Beschäftigten am Flughafen haben ebenfalls Einfluss auf die betrachteten Straßen. Bezogen auf die Mobilität ist das Auto mutmaßlich prägend für die Bewohner, wobei kein überdurchschnittlicher Pkw-Besitz ersichtlich und eine gute ÖPNV-Anbindung vorzufinden ist.

Schätzungsweise sind ca. 4000 Parkstände im Untersuchungsgebiet eingerichtet. Die zur Sommerferienzeit 2018 durchgeführte Kennzeichenerhebung deckte ca. 16% dieser Parkstände ab, wobei diese Stichprobe Rückschlüsse auf den Großteil des Untersuchungsgebietes zulässt. Zusammengefasst ist der öffentliche Parkraum zum Zeitpunkt der Erhebung für ein eher durch Wohnbebauung geprägtes Gebiet verhältnismäßig stark ausgelastet. Insb. in den Abschnitten rund um den Justus-Strandes-Weg, Erdkampsweg und Flughafenstraße ist die Parkplatzsuche zu allen Tageszeiten schwierig. In fußläufiger Entfernung ist jedoch Parkraum verfügbar. Auch die Parkhäuser des Flughafens weisen hohe Auslastungszahlen auf. In Kombination mit den ergänzenden Angeboten ergibt sich eine ausreichende Kapazität. Auffällig ist, dass im bereits bestehenden Bewohnerparkgebiet N100 bei mehreren Ortsterminen eine wesentlich geringere Auslastung im Parkraum festgestellt wurde als in den direkten Nachbarstraßen ohne Bewirtschaftung mit Parkscheibe.

Neben Fahrzeugen von Bewohnern und Kurzzeitparkern gibt es erhebliche Anzahl von Fahrzeugen, die länger geparkt werden als 32 Stunden. Bestimmte Straßen in günstiger Entfernung und Anbindung zum Flughafen sind hier hervorzuheben. Zusätzlich handelt es sich dabei um Pkw mit auswärtigen Kennzeichen. Eine Häufung von ausländischen Kennzeichen wurde nicht festgestellt.

Die aufgestellte These des Parkdrucks konnte bestätigt werden. Der Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 45 Absatz 1 bis 1e, x (StVO) folgend wird die Einrichtung von fünf zusätzlichen Bewohnerparkgebieten empfohlen. Eine Parkscheibenpflicht mit einer Höchstparkdauer von 3 Stunden während einer Bewirtschaftungszeit von täglich 9 bis 20 Uhr ist zielführend, da auf eine Vermeidung von Dauerparkvorgängen abgezielt wird. Eine durchgeführte Umfrage mit 1188 Bewohner*innen bestätigt grundsätzlich den geplanten Zuschnitt des Bewohnerparkens. Ca. 75% stehen laut der Umfrage dem Vorhaben positiv gegenüber und bestätigen die festgestellte untypisch schwierige Parksituation. Nach Einführung der Maßnahme sind die umliegenden Bereiche bzgl. möglicher Verdrängungseffekte zwingend zu beobachten. Die Empfehlung des LBV ist, nach einer Positiventscheidung durch die federführende BIS im Wege einer straßenverkehrsbehördlichen Anordnung umzusetzen.