

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Sven Kohlmeier (SPD)**

vom 16. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Januar 2020)

zum Thema:

Verkehrswende in Berlin: Wie steht es um/ an Park-and-Ride-Anlagen?

und **Antwort** vom 03. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Feb. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sven Kohlmeier (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22255
vom 16. Januar 2020
über Verkehrswende in Berlin: Wie steht es um/an Park-and-Ride-Anlagen?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie viele Park-and-Ride-Anlagen gibt es in Berlin (Aufgeschlüsselt nach Anzahl der Parkplätze, Bezirk, sowie dezidiert nach Lokalisation in der Grenzregion des Tarifbereichs A zu B, bzw. B zu C)?

Frage 2:

Wie hoch ist die Auslastung der Park-and-Ride-Anlagen (Aufgeschlüsselt nach Anzahl der Parkplätze, Bezirk, sowie dezidiert nach Lokalisation in der Grenzregion des Tarifbereichs A zu B, bzw. B zu C)?

Frage 3:

Wie hoch ist der Bedarf an Park-and-Ride-Anlagen in Berlin (Aufgeschlüsselt nach Bezirk, sowie dezidiert nach Lokalisation in der Grenzregion des Tarifbereichs A zu B, bzw. B zu C)?

Frage 4:

Wie viele zusätzliche Park-and-Ride-Anlagen werden in den nächsten Jahren in Berlin errichtet (Aufschlüsselung nach Bezirk, Anzahl der zusätzlichen Parkplätze, Jahr, voraussichtlichen Kosten, sowie dezidiert nach Lokalisation in der Grenzregion des Tarifbereichs A zu B, bzw. B zu C)?

Antwort zu 1 und 4:

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Für die Planung und den Betrieb der P+R-Anlagen (Park+Ride-Anlagen) sind die Bezirke zuständig. Im Rahmen der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/18133 zur Zukunft der P+R-Parkplätze in Berlin vom 21.03.2019 wurden die der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vorliegenden Rückmeldungen der Bezirke zu diesen Themen zusammengefasst. Neue Erkenntnisse liegen dem Senat nicht vor.

Es bestehen aktuell von Seiten des Senats keine konkreten Planungen für einen Ausbau des P+R-Angebots in Berlin.

Frage 5:

Hält der Senat die Errichtung zusätzlicher Park-and-Ride-Anlagen für sinnvoll, um Pendlerinnen und Pendlern das Pendeln in die Innenstadt durch nahegelegene Bahnhöfe zu erleichtern und durch das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel die Straßen Berlins zu entlasten? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5:

Der Errichtung von Park and Ride- (P+R) und Bike and Ride-Anlagen (B+R) wird grundsätzlich eine Verlagerungswirkung der Pendlerverkehre auf den öffentlichen Verkehr zugetraut.

Der Senat vertritt jedoch die Auffassung, dass P+R-Anlagen an den wohnortnächsten Bahnhöfen oder Haltepunkten des öffentlichen (Schienen-) Verkehrs anzulegen sind. Nur dann sind die Straßenentlastung und die Auslastung des ÖPNV-Angebotes (Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs) optimal.

Das heißt, dass für Pendlerinnen und Pendlern aus Brandenburg die Anlagen möglichst in Brandenburg errichtet werden sollten. Aus diesem Grund steht der Senat derzeit in engem Austausch mit dem Land Brandenburg und stimmt sich bezüglich des Ausbaus von P+R-Parkplätzen im Umland ab.

In Berlin selbst besteht stärker als in Brandenburg das Problem, ausreichende und geeignete Flächen in Bahnhofsnähe zu finden und für P+R verfügbar zu machen (konkurrierende höherwertige Nutzungen). Zudem soll zusätzlicher Pkw-Verkehr in den verdichteten Gebieten vermieden werden.

In Anbetracht der großen Potenziale bei der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV befasst sich das Land Berlin schwerpunktmäßig mit der Realisierung von Bike and Ride-Anlagen, auch vor dem Hintergrund des im Rahmen des Berliner Mobilitätsgesetzes beschlossenen Ausbau der Radinfrastruktur.

Auch der gültige Nahverkehrsplan verfolgt u.a. das Ziel die Erreichbarkeit des nächsten Bahnhofs weiter auszubauen. Zudem wird das gemeinsam mit dem Land Brandenburg laufende Projekt i2030 zur maßgeblichen Verbesserung der Pendlersituation in der Metropolregion beisteuern.

Frage 6:

Ist das Errichten einer Park-and-Ride-Anlage am alten Kaulsdorfer Güterbahnhof eine Voraussetzung für die Erteilung einer Baugenehmigung (Siehe hierzu insbesondere S. 35-37 des Bebauungsplans 10-20 zum Bahnhof Kaulsdorf)? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 6:

Nein, im Rahmen der Festlegungen des Bebauungsplans 10-20 werden keine öffentlichen oder Flächen besonderer Zweckbestimmung für P+R gesichert. Unabhängig davon wären diese auch nicht Teil einer Baugenehmigung, sondern wären als öffentliche Parkfläche durch den Bezirk Marzahn-Hellersdorf herzustellen.

Frage 7:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 7:

Nein.

Berlin, den 03.02.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz