

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Florian Graf (CDU)**

vom 05. März 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. März 2019)

zum Thema:

**Zukunft der P+R-Parkplätze in Berlin**

und **Antwort** vom 21. März 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. März 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Florian Graf (CDU)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/18133**  
**vom 05. März 2019**  
**über Zukunft der P+R-Parkplätze in Berlin**

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die 12 Berliner Bezirke um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele P+R-Parkplätze an welchen Standorten existieren aktuell jeweils in den 12 Bezirken mit welchen Kapazitäten? (Bitte detaillierte Auflistung)

Frage 2:

Welche Kenntnisse hat der Senat über die Auslastung der einzelnen P+R-Parkplätze in den 12 Bezirken?

Frage 3:

Wie viele P+R-Parkplätze wurden in den letzten drei Jahren an welchen Standorten jeweils in den 12 Bezirken zurückgebaut respektive umgewidmet? (Bitte detaillierte Auflistung mit Nennung der neuen Flächennutzung)

Frage 4:

Wie viele P+R-Parkplätze sollen an welchen Standorten jeweils in den 12 Bezirken künftig zurückgebaut respektive umgewidmet werden? (Bitte detaillierte Auflistung mit Nennung der geplanten Flächennutzung)

Antwort zu 1 bis 4:

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

Da die Bezirke in der Regel für Planung und Betrieb der P+R-Anlagen zuständig sind, liegen dem Senat keine aktuellen Daten vor.

2013 wurden in Berlin 44 P+R-Anlagen erfasst mit rund 5.000 Parkplätzen. In Brandenburg bestanden zeitgleich an weiteren 116 Bahnhöfen und Stationen ca. 22.000 P+R-Plätze<sup>1</sup>.

Die aus der Abfrage der Bezirke vereinzelt eingegangenen Hinweise und Informationen erlauben eine Beantwortung der Fragen, jedoch keine Rückschlüsse auf die Gesamtstadt.

Tabelle 1: Zusammenfassung der Bezirksrückmeldungen

Bezirk	Anzahl der Standorte	Stellplätze	Auslastung	Geplanter Rückbau / Umwidmung
Mitte	Keine	-	-	-
Friedrichshain-Kreuzberg	Keine	-	-	-
Pankow	S-Bhf. Buch	196	vollständig	-
	S-Bhf. Pankow Heinersdorf	332	nicht ganz vollständig	-
Charlottenburg-Wilmersdorf	S- und U-Bhf. Jungfernheide	nicht bekannt		
	S- und U-Bhf. Bundesplatz			
	S- und U-Bhf. Heidelberger Platz			
	U-Bhf. Breitenbachplatz			
Spandau	Heerstr./ Gärtnereiring	-	-	-
	Falkenseer Chaussee/ Flurende	-	-	-
Steglitz-Zehlendorf	Bahnhof (Bhf.) Wannsee	ca. 40	sehr gut ausgelastet	-
Tempelhof-Schöneberg	S-Bhf. Schichauweg	75	Auslastung wird nicht erfasst (keine fundierte Aussage möglich). Subjektiv betrachtet werden alle Parkplätze intensiv genutzt und sind ausgelastet.	-
	S-Bhf. Buckower Chaussee	63		Planfestgestelltes Bahngelände, Rückbau voraussichtlich aller Stellplätze aufgrund des Bauvorhabens Dresdner Bahn
	S-Bhf. Lichtenrade (Stein-/ Nuthestr.)	120		B-Plan 7-87, Umnutzung einer Teilfläche für Wohnungsbau und Einzelhandel, Anzahl der wegfallenden Stellplätze noch nicht zu beziffern
	S-Bhf. Marienfelde (Bahnstr.)	50		-
	S- und U-Bhf. Tempelhof	60		-
	U-Bhf. Alt-Mariendorf (Reißeckstr.)	125		Städtebauliches Konzept liegt vor, Entwicklung zum Wohnungsbau. Ob alle Stellplätze oder nur Teilflächen entfallen, wird im weiteren Prozess präzisiert.
	S-Bhf. Priesterweg	87		-

<sup>1</sup> IHK-Kongress „Verkehrsprobleme gemeinsam lösen“, 18.05.2015 / Stat. Landesamt

Neukölln	U-Bhf. Rudow "Rudower Spinne"	44		Wegen Bauarbeiten der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) ist die Fläche aktuell auf 50 % bis Ende 2019 reduziert. Nach 2020 wird ebenfalls nur die Hälfte der Fläche als P+R genutzt werden, da die Restfläche für überdachte Radabstellanlagen (B+R) umgenutzt wird.
Treptow-Köpenick	S-Bhf. Grünau	80	100 %	-
	S-Bhf. Altglienicke	450	100 %	Bau eines Kongresscenters geplant
	Schöneicher Str./ Dahlwitzer Landstr.	60	100 %	-
Marzahn-Hellersdorf	S-Bhf. Ahrensfelde	-	ausgelastet	Rückbau nicht geplant
	S-Bhf. Mehrower Allee			
	S-Bhf. Raoul-Wallenberg-Str.			
	S-Bhf. Marzahn			
	U-Bhf. Hönow			
	U- und S-Bhf. Wuhletal			
	U-Bhf. Elsterwerdaer Platz			
	S-Bhf. Mahlsdorf			
	S-Bhf. Kaulsdorf			
S-Bhf. Biesdorf				
Lichtenberg	S-Bhf. Wartenberg (Egon-Erwin-Kisch-Str.)	nicht bekannt	Erfahrungsgemäß kann, außer an Wochenenden, von einer Volllastung ausgegangen werden, jedoch nicht belegt.	-
	S-Bhf. Hohenschönhausen (unter Falkenberger Brücke)			-
	S-Bhf.- Lichtenberg (Einbecker Str.)			Sofern eine vertragliche Regelung des Landes Berlin mit der BVG zustande kommt, werden am Bf. Lichtenberg ca. 23 von ca. 55 Stellplätzen entfallen.
Reinickendorf	U-Bhf. Otisstr. (Scharnweberstr. zwischen Auf- und Abfahrt der Bundesautobahn (BAB) 111)	93	sehr gut	-
	S-Bhf. Wittenau Ausgang Schlitzer Str.	24	sehr gut	-
	S-Bhf. Hermsdorf Ausgang Schloßstr.	97	sehr gut	-
	S-Bhf. Waidmannslust Ausgang Jean-Jaures-Str.	36	sehr gut	-
	U-Bhf. Schloßstr. (Schloßstr. 9)	80	sehr gut	Rückbau aufgrund Wohnnutzung geplant, vorhabenbezogener Bebauungsplan 12-VE1

Rückbau bzw. Umwidmungen von P+R-Flächen seit 2016 wurden keine gemeldet.

Frage 5:

An welchen Standorten sollen jeweils in den 12 Bezirken neue P+R-Parkplätze entstehen? (Bitte detaillierte Auflistung)

Frage 7:

Welche konkreten Maßnahmen verfolgt der Senat zur Unterstützung der Bezirke bei der Schaffung neuer P+R-Parkplätze inner- und außerhalb Berlins?

Antwort zu 5 und 7:

Die Fragen 5 und 7 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Berlin hat mit 321.000 Einpendelnden (Stichtag 30. Juni 2018) deutlich geringere Einpendlerzahlen als andere deutsche Großstädte. Park & Ride kann daher zur Verbesserung der Verkehrssituation nur einen geringen Beitrag leisten. Der hohe Flächen- und Finanzierungsbedarf steht dabei nicht in angemessenem Verhältnis zur Zahl der Nutzenden.

P+R-Anlagen sollen grundsätzlich an den wohnortnächsten Bahnhöfen oder Haltepunkten des öffentlichen (Schienen-) Verkehrs angelegt werden, da dann die Entlastung der Straßen am größten und die Auslastung des Angebotes des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am besten ist. Das heißt, dass für Pendlerinnen und Pendlern aus Brandenburg die Anlagen möglichst in Brandenburg errichtet werden sollten.

In den Stadtrandlagen von Berlin und mit zunehmender Nähe zum S-Bahn-Ring besteht das Problem, ausreichende und geeignete Flächen in Bahnhofsnähe zu finden und für Park + Ride verfügbar zu machen (konkurrierende höherwertige Nutzungen). In Anbetracht der großen Potenziale bei der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV befasst sich das Land Berlin derzeit schwerpunktmäßig mit der Realisierung von Bike + Ride-Anlagen.

Der Senat verfolgt unter anderem auch mit dem gültigen Nahverkehrsplan das Ziel, den Öffentlichen Personennahverkehr so auszubauen, dass Menschen in Berlin ausreichend Alternativen auffinden, nicht auf das Auto angewiesen zu sein, um den nächsten Bahnhof zu erreichen.

Frage 6:

An welchen Standorten ist die Schaffung neuer P+R-Parkplätze in Kooperation mit den Gemeinden in Brandenburg außerhalb der Stadtgrenze geplant?

Antwort zu 6:

Die Errichtung und Sicherstellung des Betriebs von P+R-Flächen ist in Brandenburg eine kommunale Aufgabe. Das Land Brandenburg plant und betreibt keine eigenen P+R-Standorte, bietet jedoch den Kommunen eine investive Förderung. Aktuell wird vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) im Auftrag des Landes Brandenburg eine Bedarfsanalyse durchgeführt und der Leitfaden zu „P+R und B+R“ überarbeitet. Ergebnisse sollen voraussichtlich noch vor dem 3. Quartal 2019 vorgestellt werden. Eine

Abstimmung mit dem Land Berlin und den Stadtbezirken ist Bestandteil des Auftrags des VBB.

Der Bezirk Reinickendorf hat hierzu wie folgt mitgeteilt:

Die Gemeinde Glienicke / Nordbahn hat im Rahmen des Niederbarnimer Arbeitskreises einen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit den Gemeinden Hohen Neuendorf, Mühlenbeck und Schildow unterzeichnet, der die gemeinsame Beantragung von Fördermitteln für die Erarbeitung eines interkommunalen Verkehrskonzeptes beinhaltet.

Frage 8:

Welches Konzept verfolgt der Senat zur Entlastung der Berliner Stadtgebiete vom Pendlerverkehr vor dem Hintergrund, dass immer weniger P+R-Parkplätze zur Verfügung stehen?

Antwort zu 8:

Das Land Berlin baut den ÖPNV stetig aus. Das gemeinsam mit dem Land Brandenburg laufende Projekt i2030 umfasst 8 Teilprojekte zur maßgeblichen Verbesserung der Pendlersituation in der Metropolregion. Des Weiteren wurde im Rahmen des Berliner Mobilitätsgesetzes ein massiver Ausbau der Radinfrastruktur beschlossen. Hierzu gehören neben sicheren Radwegen auch Bike + Ride-Stellplätze an ÖPNV-Knotenpunkten. Parallel hierzu dehnen sich flexible Sharing-Angebote auch über den inneren S-Bahnring hinweg aus. Berliner Binnenpendlerinnen und Binnenpendler erhalten so eine Alternative zur Nutzung von privaten Pkw.

Eine stete Angebotsverbesserung von ÖPNV, Bike + Ride und Park + Ride wird auch im Brandenburger Umland angestrebt, so dass auch Einpendlerinnen und Einpendlern aus dem Brandenburger Umland eine Alternative geboten wird.

Parallel zu den fördernden Maßnahmen werden viele Gebiete mit hohem Parkdruck von den Bezirken bereits bewirtschaftet oder entsprechende Maßnahmen befinden sich in Planung. Hierzu gehören auch ÖPNV-Knotenpunkte. Durch Bewirtschaftung und Überwachung wird der Parkdruck reduziert, die Verkehrssicherheit gewährleistet und Anwohnerinnen und Anwohner werden entlastet (siehe Antwort zu 5 bis 7).

Berlin, den 21.03.2019

In Vertretung  
Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz