

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oliver Friederici (CDU) und Cornelia Seibeld (CDU)

vom 17. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Januar 2020)

zum Thema:

Park+Ride-Parkplätze in Steglitz-Zehlendorf?

und **Antwort** vom 30. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Feb. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Cornelia Seibeld (CDU) und
Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22181
vom 17. Januar 2020
über Park+Ride-Parkplätze in Steglitz-Zehlendorf?

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

Frage 1:

Strebt der Senat an im Bezirk Steglitz-Zehlendorf neue P+R-Parkplätze zu schaffen bzw. bestehende für eine Ausbauplanung vorzusehen?

Antwort zu 1:

Der ruhende Verkehr liegt im Aufgabenbereich der Berliner Bezirke. Im März 2019 meldete der Bezirk Steglitz-Zehlendorf eine gut ausgelastete Park+Ride-Anlage (P+R-Anlage) am Bahnhof Wannsee mit circa. 40 Plätzen (siehe Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/18133). Planungen im Bereich P+R wurden vom Bezirk nicht kommuniziert, und bestehen auch nicht auf Senatsseite.

Frage 2:

Ist dem Senat bekannt, bzw. steht oder tritt er in Verhandlungen mit Brandenburg ein, um P+R-Parkplätze auf der Landesgrenze Berlin-Brandenburgs oder alleinig auf dem Gebiet des Nachbarbundeslandes zu schaffen?

Antwort zu 2:

Der Senat steht in engem Austausch mit dem Land Brandenburg zu diesem Thema.

Frage 3:

Wie sieht die Strategie des Senats im Südwesten Berlins aus hinsichtlich der Bewältigung der wachsenden Pendlerströme aus und nach Brandenburg?

Frage 4:

Hegt der Senat weitere Ausbaupläne verkehrlicher Art um die Pendlerströme zu kanalisieren, zu bündeln oder durch den Einsatz neuer Verkehrsmittel- oder -angebote?

Antwort zu 3 und 4:

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Mit dem gültigen Nahverkehrsplan verfolgt der Senat das Ziel, den öffentlichen Personennahverkehr auszubauen. Das gemeinsam mit dem Land Brandenburg laufende Projekt i2030 umfasst u.a. auch Teilprojekte im Südwesten Berlins, welche die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs verbessern sollen:

- Der RE1 soll im Abschnitt Brandenburg/Havel - Potsdam - Berlin - Frankfurt/Oder von einem 30- auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet werden und wird mit dem Verkehrsvertrag vom Netz-Elbe-Spree mit längeren Fahrzeugen ausgestattet.
- Für die Potsdamer Stammbahn laufen Untersuchungen zur Wiederinbetriebnahme mit neuen Stationen am Europarc, Düppel-Kleinmachnow und Zehlendorf-Süd.
- Für die S-Bahn-Linie 25 laufen Untersuchungen zur Verlängerung von Teltow Stadt nach Stahnsdorf Sputendorfer Straße mit Zwischenhalt an der Iserstraße.
- Begleitend zu den Maßnahmen im Schienenverkehr soll das Busnetz in Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf angepasst werden, um bessere Verknüpfungen zur erzielen.

Ergänzend sollen Radschnellverbindungen (RSV) die Attraktivität des Radverkehrs verbessern. Angesprochen werden insbesondere radfahrende Pendlerinnen und Pendler, die weite Strecken im Berliner Stadtgebiet zügig und weitestgehend ohne Zwischenstopps zurücklegen wollen. Radschnellverbindungen stellen somit eine attraktive Alternative zum Auto dar, insbesondere bei der Verbindung von Umland und Stadt. Im Südwesten Berlins verlaufen zwei der insgesamt 12 vom Senat zur weiteren Planung ausgewählten Trassenkorridore:

- Die Route Königsweg-Kronprinzessinnenweg (RSV 3) führt durch den Grunewald in Richtung Wannsee/Potsdam.
- Die Teltowkanalroute (RSV 6) führt durch die Bezirke Tempelhof-Schöneberg und Steglitz-Zehlendorf entlang des Teltowkanals.

Mit der baulichen Umsetzung ist nicht vor 2024 zu rechnen.

Mit Blick auf den Pendlerverkehr bestehen derzeit keine konkreten Straßenplanungen für den Südwestraum.

Bezüglich P+R-Anlagen vertritt der Senat die Auffassung, dass diese grundsätzlich an den wohnortnächsten Bahnhöfen oder Haltepunkten des öffentlichen (Schienen-) Verkehrs anzulegen sind. Nur dann sind die Straßenentlastung und die Auslastung des Angebotes des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) optimal. Das heißt, dass für Pendlerinnen und Pendler 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. Des Weiteren wurde im Rahmen des Berliner Mobilitätsgesetzes ein massiver Ausbau der Radinfrastruktur beschlossen.

Ergänzend zu dem geplanten Pedelec-Korridor beabsichtigt das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf gesicherte und frei zugängliche Fahrradstellplätze zu errichten. Angedacht sind S-Bahnhof Wannsee, S-Bahnhof Mexikoplatz, S-Bahnhof Zehlendorf-Süd, U-Bahnhof Krumme Lanke (Ost) und U-Bahnhof Krumme Lanke (West). Das Bezirksamt ist für Fahrradabstellanlagen als Anlagen des ruhenden Verkehrs zuständig und kann über den aktuellen Sachstand informieren.

Frage 5:

Was hält der Senat grundsätzlich von Anwohnerparkzonen in von den Pendlerverkehren belasteten Wohn- sowie mischgenutzten Wohn- und Geschäftsgebieten?

Frage 6:

Zu 5. ergänzend: Welche Regionen im Südwesten Berlins wären hier denkbar?

Antwort zu 5 und 6:

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Für die Planung und Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung sind die Bezirke verantwortlich. Viele Gebiete mit hohem Parkdruck werden bereits bewirtschaftet oder sind Teil laufender Planungen. Hierzu gehören bisweilen auch stark belastete Bereiche um U- und S-Bahnhöfe. Parkraumbewirtschaftung und eine entsprechende Überwachung reduzieren i.d.R. den Parkdruck, verbessern die Verkehrssicherheit und entlasten die Anwohnenden.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO § 45) gibt als Kriterien für die Einführung von Parkraumbewirtschaftung Parkdruck und Nutzerkonkurrenz vor (z. B. Bewohnerinnen/Bewohner, Kundeninnen/Kunden und Beschäftigte). Werden diese Kriterien an ÖPNV-Knotenpunkten erfüllt, wird Parkraumbewirtschaftung auch hier als sinnvolle Maßnahme angesehen.

Die Voraussetzungen für die Einführung neuer Parkzonen werden in lokalen Machbarkeitsstudien geprüft. Eine pauschale Aussage kann somit nicht erfolgen.

Berlin, den 30.01.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz