

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Statzkowski (CDU)**

vom 03. März 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. März 2020)

zum Thema:

**Es droht mehr Verkehrslärm in Wohngebieten – Autobahndreieck Funkturm
Teil 19**

Park and Ride in Westend

und **Antwort** vom 16. März 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. März 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Andreas Statzkowski (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22828

vom 03. März 2020

**über Es droht mehr Verkehrslärm in Wohngebieten – Autobahndreieck Funkturm
Teil 19**

Park and Ride in Westend

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

Frage 1:

Welche verkehrliche Bedeutung hat der S-Bahnhof Westkreuz im Rahmen der S- und U-Bahnhöfe Berlins?

Antwort zu 1:

Die verkehrliche Bedeutung ist primär geprägt durch die Umsteigemöglichkeit zwischen der Ringbahn und den auf der Stadtbahn verkehrenden Linien. Die Bedeutung für die lokale Erschließung über den einzigen Zugang Richtung Westen ist dagegen nicht besonders ausgeprägt. Insbesondere, für die Wohnbebauung in der Umgebung liegen andere Bahnhöfe günstiger.

Frage 2:

Wie beurteilt der Berliner Senat den baulichen Zustand des S-Bahnhofs Westkreuz?

Antwort zu 2:

Hierzu liegen keine eigenen Erkenntnisse vor, unterhaltungspflichtige Eigentümerin ist die Deutsche Bahn.

Frage 3:

Wie beurteilt der Berliner Senat die verkehrliche Anbindung des S-Bahnhofs Westkreuz in das System des ÖPNV und in den Individualverkehr?

Antwort zu 3:

Der Bahnhof ist, von der sehr positiv zu beurteilenden Umsteigefunktion innerhalb der S-Bahn abgesehen, auch gut an das Busnetz angebunden, tagsüber mit dem Bus 104, in das Nachtbusnetz mit dem N 42.

Es gibt keine unmittelbare Anbindung von Stationen des Schienenverkehrs in den motorisierten Individualverkehr (MIV). Durch die Zugänglichkeit von Bahnhöfen aus dem Straßenland heraus ist es jedoch grundsätzlich möglich, vom MIV auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) über zu wechseln.

Frage 4:

Welche Maßnahmen sind aus Sicht des Berliner Senats möglich, um die Situation zu verbessern und aus dem Standortvorteil am Ende der AVUS, am Autobahndreieck Funkturm und am Kreuzungspunkt der S-Bahn stärkeren Nutzen zu ziehen?

Antwort zu 4:

Die Umsteigesituation innerhalb der S-Bahnsystems ist bereits exzellent. Ein Standortvorteil durch die Lage am Ende der AVUS (Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße) ist nicht ersichtlich, da die AVUS entlang der S-Bahnlinie S 7 verläuft und das Westkreuz von deren Bahnhöfen innerhalb des Systems direkt und zudem umsteigefrei zu erreichen ist. Die Bahnhöfe entlang der S 7 sind zudem ebenfalls in das Netz des ÖPNV eingebunden, so dass sich die Notwendigkeit erübrigt, den Bahnhof Westkreuz über die AVUS mit dem MIV zu erreichen.

Frage 5:

Welchen Wert misst der Berliner Senat dem System von Park and Ride zur Verringerung des Individualverkehrs in der Innenstadt bei?

Frage 6:

Welchen Wert hat aus Sicht des Berliner Senats ein möglicher Standort Westkreuz für das Park and Ride System Berlins und zur Verringerung des Individualverkehrs in die Innenstadt Berlins?

Antwort zu 5 und 6:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 5 und 6 gemeinsam beantwortet.

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 zugebilligt.

Jedoch vertritt der Senat 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 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.

Da ein frühzeitiger Umstieg auf den ÖPNV und die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs Ziele des Senats sind, wird ein Mehrwert eines Standortes Westkreuz in Frage gestellt: Einsparungen im MIV durch einen vermehrten Umstieg auf den ÖPNV (attraktive Direktverbindung) müssten hierbei das zusätzliche MIV-Aufkommen, welches vorher durch den Umweltverbund abgedeckt wurde, und die Belastung der Nachbarschaft deutlich übertreffen. Eine entsprechende Analyse würde auf einer Vielzahl von Annahmen aufbauen.

Frage 7:

Wo wäre in unmittelbarer Nähe ein Standort für ein mögliches Parkhaus für ein Park and Ride Standort?

Frage 8:

Inwieweit wäre im Zusammenhang mit dem Umbau des Autobahndreiecks Funkturm die Schaffung eines Parkhauses für Park and Ride denkbar, finanzierbar und wünschenswert?

Antwort zu 7 und 8:

Der Umbau des Autobahndreiecks Funkturm liegt in der Verantwortung des Eigentümers, dem Bund. Dieser ist ausschließlich für Fernverkehrsanlagen zuständig, lokale P+R-Anlagen gehören nicht dazu. Das Land Berlin besitzt keine städtischen Parkhäuser und beabsichtigt das auch nicht. Alle Parkhäuser befinden sich in privatem Besitz. Siehe dazu auch die Antwort auf Frage 4.

Berlin, den 16.03.2020

In Vertretung

S t r e e s e

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz