

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)

vom 20. November 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. November 2017)

zum Thema:

Nutzen und Zustand der Berliner Park & Ride-Parkplätze

und **Antwort** vom 01. Dezember 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Dez. 2017)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/ 12738
vom 20.11.2017
über Nutzen und Zustand der Berliner Park&Ride-Parkplätze

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

Frage 1:

Über wie viele Park&Ride-Plätze (P&R) verfügt das Land Berlin derzeit jeweils in den 12 Bezirken mit welchen Kapazitäten? A) Welche Plätze verfügen derzeit aus welchen Gründen nur über eine eingeschränkte Kapazität an Parkplätzen?

Frage 2:

Welche dieser Plätze verfügen zudem über entsprechende Abstellmöglichkeiten für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge?

Frage 4:

Welche Auswirkungen hat der gestiegene Anteil an „Sport Utility Vehicles“ (SUV) auf die Parkplatz-Kapazitäten vor Ort?

Frage 5:

Welche Pendler-Bewegungen registriert das Land Berlin auf diesen P&R-Plätzen in den zentralen Morgenstunden (6 bis 9 Uhr) sowie Abendstunden (16 bis 20 Uhr)?

Frage 6:

Welche Erkenntnisse hat der Senat über den Zustand a) der jeweiligen Parkplatz-Markierungen sowie b) die vorhandene Straßenbeleuchtung?

Antwort zu 1, 2, 4, 5, 6:

Die in Berlin vorhandenen P&R-Plätze liegen in der Zuständigkeit der bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter als Straßenbaulastträger. Sie bewirtschaften die Anlagen und sind für die Gewährleistung der Verkehrssicherungspflicht verantwortlich. Der Senatsverwaltung liegen daher keine aktuellen Statistiken und Standortdifferenzierungen zum gegenwärtigen Bestand und zur Ausstattung der vorhandenen P&R-Anlagen vor. Auf die erfolgte Abfrage der Bezirke gingen vereinzelt Hinweise und Informationen ein, die eine Beantwortung der Fragen mit Blick auf die Gesamtstadt nicht erlauben.

Entsprechend einer statistischen Abschätzung aus dem Jahr 2015 gab es in Berlin ca. 5.000 P&R-Parkplätze. Aufgrund der politischen Zielsetzung des Landes Berlin, dass P&R-Anlagen an der Stadtgrenze im Land Brandenburg anzusiedeln sind, um Autofahrende so früh wie möglich zum Umsteigen auf den öffentlichen Personenverkehr zu animieren, gab es in den letzten Jahren keine Aktivitäten zur Förderung von P&R-Anlagen in Berlin.

Frage 3:

Welche dieser Plätze verfügen zudem über entsprechende Abstellmöglichkeiten für Elektroautos mit entsprechender Ladeinfrastruktur?

Frage 7:

Welche Pläne verfolgt das Land Berlin zur Nachrüstung von P&R-Plätzen mit entsprechender Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge?

Antwort zu 3. 7:

Pkw-Pendler aus dem Land Brandenburg verfügen an ihrem Wohnort in der Regel über einen Stellplatz auf privatem Grund, auf dem ein Anschluss an das öffentliche Stromnetz vorhanden ist oder hergestellt werden kann. Die Reichweiten der heute am Markt angebotenen Elektro-Pkw sind ausreichend für einen Großteil der Pendel-Distanzen. Die Reichweite der künftigen Pkw-Modelle wird zudem noch deutlich höher liegen. Die lange, meist einen Zeitraum von 8-9 Stunden übersteigende Parkzeit von Pendler-Pkw überschreitet die erforderliche Ladezeit meist um ein Vielfaches. Dabei wird eine mit hohen Investitions- und Betriebskosten verbundene Ladeinfrastruktur für andere Nutzer blockiert. In Berlin sind aus diesen Gründen keine Stellplätze auf P&R-Anlagen mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet und eine entsprechende Nachrüstung ist auch nicht geplant.

Frage 8:

Welche Erkenntnisse hat der Senat über die Auslastung von P&R am S-Bahnhof Altglienicke durch Flugreisende des Flughafens Schönefeld, die dort ihre Fahrzeuge für die Dauer ihrer Reise kostenfrei abstellen und eine ursprüngliche Nutzung als P&R blockieren?

Antwort zu 8:

Hierzu liegen keine Erkenntnisse vor. Im BBI Businesspark – Gewerbegebiet für den Flughafen Schönefeld (Alexander-Meißner-Straße, Ludwig-Prandtl-Straße, Melitta-Schiller-Straße, Gebrüder-Hirth-Straße) – ist jedoch ein privater Parkplatz für den

Flughafen Schönefeld mit Shuttle zum Flughafen, welcher durch die Fluggäste genutzt und gut angenommen wird, vorhanden.

Frage 9:

Welche Erkenntnisse hat der Senat über die Zweckentfremdung von P&R durch „wilde“ Fahrzeug-Entsorgung“?

Antwort zu 9:

Hierzu liegen keine systematischen Erkenntnisse vor.

Der Bezirk Treptow-Köpenick berichtet hierzu, dass die P&R-Plätze regelmäßig durch den Außendienst des Ordnungsamtes kontrolliert werden. An Fahrzeuge ohne amtliches Kennzeichen wird ein „Gelbpunkt“ angebracht, die entsprechende Anzeige gefertigt und an das Amt für rationalisierte Ordnungsangelegenheiten (RegOrd in Lichtenberg) weitergeleitet. Je nach Auslastung des Parkplatzes und Länge der beobachteten Standzeit können entsprechende Fahrzeuge auch umgesetzt werden.

Frage 10:

Wie gewährleistet das Land Berlin die Sicherstellung der Parkplatz-Kapazitäten für reguläre Berufspendler, die ihr Auto dort nur stundenweise von Montag bis Freitag abstellen?

Antwort zu 10:

Straßenverkehrsrechtlich gibt es keinen Unterschied zwischen P&R-Plätzen und anderen Parkplätzen. In der Folge gibt es keine rechtliche Handhabe für eine Differenzierung der Nutzergruppen bezüglich der Stellplatznutzung auf P&R-Anlagen.

Frage 11:

Welche Pläne verfolgt der Senat, kostenfreie P&R-Möglichkeiten in kostenpflichtige Plätze umzuwandeln?

Antwort zu 11:

Seitens des Senats gibt es hierzu keine Pläne und seitens der Bezirke sind keine Pläne zur Umwandlung kostenfreier P&R-Plätze in kostenpflichtige Plätze bekannt.

Frage 12:

Welchen Standpunkt vertritt der Senat im Rahmen seiner Verkehrs- und Infrastrukturpolitik gegenüber der Aussage, dass ein Ausbau von P&R für eine Verbesserung der Verkehrssituation nicht geeignet wäre, da ein solches Vorgehen verkehrlich wenig wirksam und überdies sehr teuer wäre?

Frage 13:

Welchen Standpunkt vertritt das Land Berlin gegenüber dem Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL), das weitere P&R-Angebote im Tarifbereich BC für erforderlich hält?

Frage 14:

Inwieweit soll dieses Thema im Zuge einer neuen gemeinsamen Landesplanung berücksichtigt werden?

Antwort zu 12, 13, 14:

P&R-Plätze im Bereich des Landes Berlin sind durch hohe Kosten für den Grunderwerb, den Betrieb und die Unterhaltung gekennzeichnet. Gleichzeitig besteht eine deutliche und weiter zunehmende Flächenkonkurrenz im Umfeld von Stationen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Dem gegenüber ist der verkehrliche Nutzen solcher Anlagen gerade an hochbelasteten Achsen gering (möglicher Neukundenzuwachs und Entlastung der Straßen vom Individualverkehr).

Grundsätzlich sollten P&R-Plätze an den wohnortnächsten Bahnhöfen oder Haltepunkten des öffentlichen (Schienen-)Verkehrs angelegt sein, da dann die Entlastung der Straßen am größten und die Auslastung des ÖPNV-Angebotes am besten ist. Das heißt, dass für Pendler aus Brandenburg die Anlagen möglichst in Brandenburg errichtet werden sollten. Für die Realisierung von P&R-Anlagen sind – in Brandenburg – die Gemeinden zuständig. Brandenburg hat hierzu einen Leitfaden entwickelt und stellt entsprechende Fördermittel zur Verfügung. Berlin befasst sich vor dem Hintergrund oben genannter Einschätzungen und der großen Potenziale bei der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV schwerpunktmäßig mit der Realisierung von Bike&Ride-Anlagen.

Die Länder und Ministerien tauschen sich in dieser Frage regelmäßig aus und nehmen ihre steuernden und strukturellen Aufgaben im Rahmen der gemeinsamen Leitlinien der Siedlungsentwicklung, der Planung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs inklusive der zugehörigen Abstimmungen zu Schienenpersonennahverkehr Angeboten sowie neuen Ansätzen, wie in dem Forschungsprojekt „E-Bike-Pendeln“, die explizit auf Arbeitswege und Pendlerverflechtungen zielen, konsequent wahr.

Berlin, den 01.12.2017

In Vertretung

Jens – HoLger Kirchner

.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz