Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 15 499
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Danny Freymark (CDU)

vom 29. Juni 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Juli 2018)

zum Thema:
Park and Ride

und **Antwort** vom 16. Juli 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Jul. 2018)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/15 499
vom 29. Juni 2018
über Park and Ride

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

Frage 1:

Wie viele Park and Ride-Anlagen wurden in den letzten fünf Jahren in Berlin errichtet (bitte aufgeschlüsselt nach Kalenderjahren und Bezirken)?

Antwort zu 1:

In den letzten fünf Jahren wurden keine Park- and Ride-Anlagen in Berlin errichtet.

Frage 2:

Über wie viele Stellplätze verfügen die jeweiligen Park and Ride-Anlagen (bitte aufgelistet nach Bezirken)?

Antwort zu 2:

Entfällt.

Frage 3:

Welche Kriterien liegen der Entscheidung für einen Standort zur Errichtung einer Park and Ride-Anlage zugrunde, wird diese Entscheidung unter Einbeziehung der ansässigen Bürgerinnen und Bürger getroffen und wenn ja, in welcher Form werden die Bürgerinnen und Bürger mit einbezogen?

Antwort zu 3:

Entfällt.

Frage 4:

Hat der Senat Kenntnis über die standortkonkrete Auslastung der jeweiligen Park and Ride-Anlagen (bitte aufgelistet nach Bezirken)?

Antwort zu 4:

Die in Berlin vorhandenen Park- and Ride-Anlagen liegen in der Zuständigkeit der bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter als Straßenbaulastträger. Sie bewirtschaften die Anlagen und sind für die Gewährleistung der Verkehrssicherungspflicht verantwortlich. Dem Senat liegen keine aktuellen Statistiken und Standortdifferenzierungen zum gegenwärtigen Bestand und zur Ausstattung der vorhandenen Park- and Ride-Anlagen vor.

Frage 5:

Durch welche Maßnahmen ist gewährleistet, dass die vorhandenen Park and Ride-Stellplätze tatsächlich den aus dem Berliner Umland in die Stadt pendelnden Berufstätigen zur Verfügung stehen und nicht zweckentfremdet werden?

Antwort zu 5:

Straßenverkehrsrechtlich gibt es keinen Unterschied zwischen Park- and Ride-Anlagen und anderen Parkplätzen. In der Folge gibt es keine rechtliche Handhabe für eine Differenzierung der Nutzergruppen bezüglich der Stellplatznutzung auf Park- and Ride-Anlagen.

Frage 6:

Hat der Senat Kenntnis über die Zahl der Menschen, die täglich mit dem Auto aus dem Umland zur Arbeit in die Stadt pendeln? Wenn ja, wie hat sich diese Zahl in den letzten fünf Jahren entwickelt und welche Konsequenzen wurden seitens des Senats aus dieser Entwicklung gezogen?

Antwort zu 6:

Der Senat hat lediglich Kenntnis zu der Zahl der Ein- und Auspendler insgesamt auf Basis der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, Stand jeweils zum 30.06. eines Jahres:

Berlin	**Einpendler**	**Auspendler**	**Saldo**
30.06.1998	159.179	95.528	63.651
30.06.2003	193.279	110.999	82.280
30.06.2008	232.126	134.361	97.765
30.06.2013	257.894	153.703	104.191
30.06.2014	266.909	157.447	109.462
30.06.2015	277.424	166.350	111.074
30.06.2016	295.355	173.998	121.357
30.06.2017	309.375	179.977	129.398

Quelle:
https://statistik.arbeitsagentur.de/nn_31966/SiteGlobals/Forms/Rubrikensuche/Rubrikensuche_Suchergebnis_Form.html?view=processForm&resourceId=210358&input_=&pageLocale=de&topicId=882788&region=&year_month=201306&year_month.GROUP=1&search=Suchen (2013-2017)

Als Konsequenz aus der Entwicklung wurde ein regelmäßiger Austausch zwischen den Ländern bzw. Ministerien etabliert und sie nehmen ihre steuernden und strukturellen Aufgaben in dem Themenfeld wahr. So wurden gemeinsame Leitlinien der Siedlungsentwicklung erstellt, die Planung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs inkl. der zugehörigen Abstimmungen zu Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Angeboten abgestimmt, Leitlinien und ein Förderprogramm für Park- and Ride-Anlagen in Brandenburg erarbeitet sowie neue Ansätze, wie in dem Forschungsprojekt „E-Bike-Pendeln“, verfolgt, die explizit auf Arbeitswege und Pendlerverflechtungen zielen. Darüber hinaus hat das Land zusammen mit Brandenburg und der Deutsche Bahn AG über die Rahmenvereinbarung Infrastruktur 2030 (i2030) die Weichenstellungen für einen Ausbau der Schieneninfrastruktur geschaffen.

Frage 7:

Sind seitens des Senats weitere Maßnahmen geplant, um die Zahl der täglich mit dem Auto nach Berlin pendelnden Berufstätigen zu reduzieren und wenn ja, um welche Maßnahmen handelt es sich?

Antwort zu 7:

Berlin und Brandenburg orientieren sich an einem für den Berufsverkehr attraktiven Angebot, insbesondere im Regional- und S-Bahnverkehr. Für bahnferne Wohnstandorte empfiehlt sich eine Pkw- oder aber auch Fahrradnutzung als Zugang zur nächstgelegenen Schienenstrecke (falls ein Bus als Zubringer nicht vorhanden ist) und ein möglichst schneller Umstieg auf den öffentlichen Verkehr, d.h. Schnittstellen zwischen Pkw und Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) sollten im Land Brandenburg liegen, wo in aller Regel freie Flächen eher verfügbar und finanzierbar sind.

Im Berliner Stadtgebiet wird vor allem die Kombination von Fahrrad und ÖPNV im Rahmen eines Investitionsprogramms mit den Berliner Verkehrsbetrieben und der S-Bahn gefördert.

Berlin, den 16.07.2018

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz