Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 25 308
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)

vom 21. Oktober 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Oktober 2020)

zum Thema:

Parkplatzsituation Wohngebiet Altglienicker Höfe und umgebende Straßen – Treptow-Köpenick

und **Antwort** vom 02. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Nov. 2020)

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
Stadtentwicklung und Wohnen

Herrn Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25308
vom 21.10.2020
über Parkplatzsituation Wohngebiet Altglienicker Höfe und umgebende Straßen – Treptow-Köpenick

---

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 vollständig aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Frage zukommen zu lassen und hat daher den Bezirk Treptow-Köpenick um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie ist in die nachfolgende Antwort eingeflossen.

Frage 1:
Wie viele Stellplätze sind tatsächlich errichtet worden, bzw. entstanden durch Einbeziehung von öffentlichen Stellplätzen in den angrenzenden Straßen? Konkret: Wie viele unterirdische Stellplätze wurden erstellt, wie viele oberirdische Stellplätze auf dem durch den B-Plan trennscharf festgelegten Areal wurden errichtet und wie viele Stellplätze entstanden durch die Einbeziehung von Stellflächen in den umgebenden Straßen?

Antwort zu 1:
Das genehmigte Vorhaben umfasst – bezogen auf die Parkmöglichkeiten - 280 Stellplätze in Tiefgaragen und 145 oberirdische Stellplätze.

Frage 2:
Ist jeder Wohneinheit automatisch, also im Mietpreis enthalten, jeweils 1 Stellplatz zugewiesen, oder müssen die Stellflächen gemietet werden?

a. Wenn sie angemietet werden müssen, wie hoch ist der Preis für einen unterirdischen Stellplatz, wie hoch für einen oberirdischen Stellplatz?

Frage 3:
Wenn die Stellplätze angemietet werden müssen; wie viele der Stellplätze sind aktuell vermietet?

Frage 4:
Aus welchem Grund werden die Stellplätze den Mietern nicht als inklusiver Bestandteil des Wohnungsmietvertrages überlassen?

Antwort zu 2 bis 4:
Diese Fragen kann allein die Vorhabenträgerin beantworten. Weder dem Senat noch dem Bezirk liegen entsprechende Informationen vor.

Frage 5:
Offensichtlich kommt es durch den Umstand, dass nicht jede Mietpartei über einen Stellplatz auf dem Areal der Altglieniker Höfe verfügt, zu einer unzufriedenstellenden Parkraumsituation in den umgebenden Straßen. Es herrscht offenbar seit dem Bezug aller Wohnungen eine starke Konkurrenzsituation um die vorhandenen, öffentlich zugänglichen und kostenfreien Straßenstellplätze. Es kommt zu erhöhtem Parkplatzsuchverkehr, den es vor dem Bau der Altglieniker Höfe nicht gab. Welche Lösung dieser unzufriedenstellenden Situation für die Bewohnern des Gesamtgebietes um die Altglieniker Höfe gedenkt der Bezirk Treptow-Köpenick zu schaffen?

Antwort zu 5:
Mit dem 8. Gesetz zur Änderung der BauO Bln von 4.07.1997 (in Kraft seit 1.11.1997) wurde die Stellplatzpflicht in Berlin abgeschafft. Seither hat die Bezirksverwaltung keine Rechtsgrundlage für Forderungen nach Stellplätzen im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens.

Die verkehrlichen Auswirkungen wurden jedoch im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens betrachtet. Nachzulesen in der Begründung zum Bebauungsplan:

XV - 29bVE – Bebauungsplan
XV - 29bVE – Begründung

Im Zuge dessen wurde von einem Motorisierungsgrad von 400-500 Pkw/ 1.000 Einwohnende ausgegangen. Dieser liegt deutlich über dem Berliner Durchschnitt. Für das Wohngebiet wurde mithin ein Schlüssel von 1,03 Stellplätzen je Wohneinheit vorgesehen. Das Bezirksamt sieht sich nicht in der Pflicht, für Zweit- oder Drittwagen je Haushalt öffentliches Land oder Mittel zur Verfügung zu stellen.

Frage 6:
Durch die hohe Stellplatznachfrage speziell in der Schönefelder Chaussee und in der Ortolfstraße auf Höhe der Altglieniker Höfe kommt es in der Schönefelder Chaussee immer wieder zu gefährlichen Situationen, wenn insbesondere Kinder plötzlich zwischen parkenden Autos auf die Straße laufen, z.B. um diese zu überqueren. In der relativ schmalen Ortolfstraße kommt es ebenfalls immer wieder zu unübersichtlichen Situationen, hier insbesondere durch die dort verkehrenden BVG-Busse in Kombination mit parkenden Fahrzeugen. Wie verträgt sich die jetzige Situation speziell in der Schönefelder Chaussee, die ja z.B. auch schon im sog. Kinderstadtplan Berlin – Altglienicke Südwest / Rudow Südost (https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/erziehung/download/kinderstadtplan_schule_pegasuseck.pdf) als „Gefahrenstelle - Entlang der stark befahrenen Schönefelder Chaussee gibt es nur sehr wenige gesicherte Überquerungsmöglichkeiten. Diese liegen sehr weit auseinander.“ aufgeführt wurde, mit der sogenannten „Vision Zero“ des Berliner Senats?

Frage 7:
Wie soll künftig verhindert werden, dass es in diesem Bereich (Pkt 6) zu Unfällen speziell mit Kindern und Fußgängern generell kommt, insbesondere wo auf der gegenüberliegenden Seite z.B. lt Kinderstadtplan ein Rodelhügel, Kletterbäume und auch Ballspielplätze und Spielwiesen zu finden sind und darüber hinaus auch eine KITA in der Gustelstraße?

Antwort zu 6 und 7:
Zunächst ist zu erwähnen, dass nach § 45 Abs. 9 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo es wegen der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Nur wenn auf Grund der besonderen örtlichen Umstände des Einzelfalles eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erheblich übersteigt, dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs angeordnet werden. Die öffentliche Sicherheit und Ordnung umfasst neben den Grundrechten auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Grundgesetz (GG)) und Eigentum auch den Schutz vor Einwirkungen des Straßenverkehrs, die das örtlich zumutbare Maß überschreiten.

Die „Vision Zero“ ist eine grundsätzliche Zielstellung, das Unfallgeschehen in einer Stadt so zu minimieren, dass es gegen „null“ geht. Das Erreichen dieses Ziels hängt vor allem von einem verkehrsgerechten Verhalten aller Verkehrsteilnehmer ab. Das Bezirksamt hat in den letzten Jahren zur Qualifizierung von baulichen Gegebenheiten intensiv davon Gebrauch gemacht, finanzielle Mittel aus dem Sonderprogramm Fußgängerüberwege und Querungshilfen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr in Anspruch zu nehmen. Insbesondere in der Schönefelder Chaussee sind mehrere Querungshilfen neu entstanden. Für eine mögliche, weitere Querungshilfe in der Schönefelder Chaussee auf Höhe der Altglienicker Höfe (Maßholderweg) wurde durch den Bezirk eine Prüfung durch die zuständige Arbeitsgruppe bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz veranlasst. Vorbehaltlich einer Straßenverkehrsbehördlichen Anordnung und Mittelbereitstellung wird es nach der Einrichtung dieser Querungshilfe, ggf. in Kombination mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung, möglich sein, die jeweils gegenüberliegende Straßenseite leichter und sicherer zu erreichen.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass nach Kenntnis des Senats in der Ortolfstraße weitaus weniger Fahrzeugverkehr zu verzeichnen ist. Auf Höhe Betulaweg (Altglienicker Höfe) wurden mehrere Z 283 StVO (absolutes Halteverbot) angeordnet. Folglich ist die Sichtbeziehung zwischen zu Fußgehenden und Fahrzeugführern wesentlich verbessert. Ein Antrag zwecks Anordnung eines Fußgängerüberweges an dieser Stelle ist beim Verkehrsmanagement bisher nicht eingegangen.

Frage 8:
Welche Lösungsansätze verfolgen Senat, Bezirk und auch Stadt und Land in Bezug auf die künftige Verkehrssituation / Parksituation im Zusammenhang mit dem Stadt und Land-Projekt Hassoweg/Nelkenweg, das mit 240 Wohneinheiten (https://www.stadtundland.de/Bauen/Neubau/Treptow-Koepenick/in-planung/Hassoweg-Nelkenweg.php) in relativer Nähe zu den Altglieniker Höfen entstehen wird und die derzeitige Situation eher noch verschärfen dürfte?

a. Wie viele KFZ-Stellplätze werden dort entstehen?
b. Wie viele dieser Stellplätze werden auf bzw. unter dem zu bebauenden Areal entstehen?
c. Wie viele als zum Projekt zugehörig geltenden Stellplätze werden sich im öffentlichen Straßenland befinden?
d. Werden die dort entstehenden Stellplätze fest zugehörig zu den einzelnen Wohneinheiten sein?

Antwort zu 8:
Diese Frage kann allein die Vorhabenträgerin beantworten. Weder dem Senat noch dem Bezirk liegen entsprechende Informationen vor.

Frage 9:
Welche Lösung ebenfalls in der Fragestellung Verkehrsaufkommen und Parksituation bieten der Bezirk Treptow-Köpenick und Degewo den Bewohnern des Bereichs Schönefelder Chaussee / Wegedornstraße und umgebenden Straßen in Bezug auf die Stellplatznachfrage für die gerade in der Fertigstellung befindlichen 164 Wohnungen in der Schönefelder Chaussee 26-38 bzw. Wegedornstraße 119-123 an, wo es nach den Angaben auf der Projekthomepage (https://www.degewo.de/wachstum/neubau/treptow-koepenick/schoenefelder-chaussee-26-38-wegedornstr-119-123/) offiziell nur 31 Stellplätze geben soll?

Antwort zu 9:
Der dem Bezirksamt vorgelegte Bauantrag enthielt 65 Stellplätze in einer Tiefgarage. Dies entspricht 0,4 Stellplätzen je Wohnung. Das Land Berlin verfolgt die Zielstellung der Förderung des Umweltverbundes. Im Rahmen dessen wird auch die dieses Wohngebiet erschließende Buslinie 164 ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 verstärkt, sodass eine gute ÖPNV-Erschließung gegeben ist.

Frage 10:
Sieht der Senat bzw. das Bezirksamt TK in der aktuellen und künftigen Situation des massiven Neubaus von Wohnraum in Altglienicke, aber auch generell in TK und in Berlin, die Wiedereinführung der in den 1990er Jahren abgeschafften „Stellplatzsatzung“ als ein sinnvolles und überlegenswertes Instrument an, um bauwillige Investoren zur Schaffung von Stellplätzen zu verpflichten, bzw. durch Ausgleichszahlungen für nicht geschaf-fene Stellplätze den Bau von Kiezgaragen etc. zu fördern?

a. Wenn Nein, welche Hauptargumente sprechen aus der Sicht der Verwaltung gegen eine Wiedereinführung einer „Stellplatzsatzung“, die über die aktuellen Regelungen des §50 BauO Bln hinaus geht?

Antwort zu 10:
Die KFZ-Stellplatzpflicht ist gemäß § 49 Abs. 1 BauO Bln nicht gänzlich entfallen. Die Ausführungsvorschrift Stellplätze vom 15. Juli 2020 sieht daher u.a. Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende vor. Das Land Berlin hat bereits 1997 die allgemeine KFZ-Stellplatzpflicht abgeschafft um den Bau von günstigem Wohnraum zu fördern. Tiefgaragen führen zu besonders hohen Investitions- und Betriebskosten, Hochbauten beanspruchen wertvolle Flächen. Eine pauschale Verpflichtung zum Bau von Stellplätzen birgt ohne die Berücksichtigung lokaler Rahmenbedingungen das Risiko, die Motorisierung der Berliner Haushalte und deren Pkw-Nutzung zu fördern. Grundsätzlich führt die Bereitstellung privater Stellplätze nicht zwingend zu weniger Parkdruck im Straßenraum. Eine fehlende Zahlungsbereitschaft ist besonders dort ausgeprägt, wo Straßenparken kostenlos ist und wenig überwacht wird. Auch führen geringe Bewohnerparkgebühren nicht zu den erhofften Verlagerungen in den privaten Raum. Im Rahmen der Fortschreibung des Berliner Mobilitätsgesetzes wird aktuell das nachhaltige Zusammenspiel von privatem und öffentlichem (Park-) Raum diskutiert.

Aus Sicht des Bezirks Treptow-Köpenick ist die Wiedereinführung einer Stellplatzsatzung nicht dazu geeignet, die Verkehrsqualität in der wachsenden Stadt Berlin zu verbessern. Dies kann nur dadurch erfolgen, dass der Umweltverbund gefördert und dadurch die private Pkw-Nutzung reduziert wird. Dieses verkehrspolitische Ziel verfolgt das Land Berlin. Die im Rahmen des Forschungsprojektes „Mobilität in Städten – SrV 2018“ für

Berlin durch die TU Dresden erhobenen Zahlen zeigen, dass Berlin hier auf einem guten Weg ist. Der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist seit 2013 von 30 % auf 26 % zurückgegangen.

Berlin, den 02.11.2020

In Vertretung

Wenke Christoph
.....
Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Wohnen