

18. Wahlperiode

**Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Christian Hochgrebe (SPD)**

vom 17. August 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. August 2020)

zum Thema:

**Parkraumbewirtschaftung II**

und **Antwort** vom 03. September 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Sep. 2020)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Christian Hochgrebe (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/24582**  
**vom 17. August 2020**  
**über Parkraumbewirtschaftung II**

---

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

Frage 1:

Ist der Senat in der Lage, die in der Koalitionsvereinbarung (KoaV) bis 2021 vorgesehene Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung „mit dem Ziel einer Flächendeckung innerhalb des S-Bahn-Rings“ umzusetzen? Hat der Senat die „rechtlichen, verkehrlichen und personellen Voraussetzungen geprüft“ (Zitat KoaV)?

Antwort zu 1:

Planung, Umsetzung und Betrieb der Parkraumbewirtschaftung liegen im Zuständigkeitsbereich der Berliner Bezirke. Die Zielsetzung aus der Koalitionsvereinbarung wurde in einigen Innenstadtbezirken bereits sehr früh angegangen und durch entsprechende Beschlüsse der Bezirksverordnetenversammlungen (BVV) gestützt.

Eine Prüfung zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung fand 2018/19 im Rahmen des Berliner Luftreinhalteplans statt.

Nach Rücksprache mit den Bezirken wurde daraufhin zur Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Rings das Ziel Ende 2023 definiert (siehe Antwort 3 vom 26. Juni 2020 zur Schriftlichen Anfrage Nr. 18/23803). Die weitere Prüfung erfolgt im Rahmen der für die Einführung notwendigen, teilweise noch laufenden Machbarkeitsstudien.

Frage 2:

Hat der Senat Vorsorge getroffen, dass für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung die finanzielle Unterstützung der Bezirke auch für den Mehrbedarf an Parkraumüberwachungskräften, Mitarbeiter\*innen der Ordnungsämter einschließlich des Mehrbedarfs an Raumkapazitäten und ggf. deren Anmietung gesichert sein muss?

Antwort zu 2:

Da die Parkraumbewirtschaftung im Zuständigkeitsbereich der Berliner Bezirke liegt, können die notwendigen Ressourcen nur von diesen über die jeweiligen Haushaltsanmeldungen und -beratungen abgesichert werden. Bedarfe der Ordnungsämter und Einnahmen aus Parkgebühren sind Bestandteil der bezirklichen Wirtschaftspläne.

Die bis Ende 2021 zusätzlich benötigten Mittel wurden im Berliner Luftreinhalteplan verankert. Der Senat war über den jetzigen Doppelhaushalt bzw. SIWA V mit der Absicherung der größeren Investitionen und Sachkosten unterstützend tätig (siehe Antwort 6 vom 26. Juni 2020 zur Schriftlichen Anfrage Nr. 18/23803).

Die weitere Umsetzung ist abhängig von der zukünftigen Priorisierung der Bezirksämter und den anstehenden Verhandlungen für den Doppelhaushalt 2022/23. Hier wird es darauf ankommen, dass die zusätzlichen Bedarfe bei den Bezirken und der Hauptverwaltung (Bußgeldstelle, LABO) berücksichtigt werden.

Frage 3:

Trifft es zu, dass das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf aufgrund des zusätzlichen Stellenbedarfs von über 100 Stellen für Parkraumüberwachungskräfte und Mitarbeiter\*innen in den Ordnungsämtern (z.B. für die Vignettenstelle) die Parkraumbewirtschaftung für mehrere Jahre gar nicht erweitern werden kann, selbst wenn es von den zuständigen Stadträt\*innen bzw. dem Bezirksamt politisch gewollt wäre?

Antwort zu 3:

Die im S-Bahn-Ring gelegenen, unbewirtschafteten Gebiete des Bezirks sind derzeit Inhalt einer Machbarkeitsstudie. Pandemiebedingt kam es hier zu zeitlichen Verzögerungen (Nachfrageerfassung).

Konkrete Bedarfe (Ausgaben) und Finanzierung (Einnahmen) liegen erst zu einem späteren Zeitpunkt als Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsprüfung vor. Sie sind u.a. abhängig von der Fläche (Erfüllung der StVO-Kriterien) und Art der Bewirtschaftung.

Siehe hierzu auch Antwort zu Frage 2.

Frage 4:

Trifft es zu, dass sich die Maßnahme Parkraumbewirtschaftung in der Wirkungsanalyse sowohl im neuen Luftreinhalteplan als auch im Entwurf des neuen Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (so wie er am Runden Tisch den verkehrspolitischen Sprecher\*innen aller Fraktionen präsentiert wurde) als die Maßnahme mit der besten Wirkung zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele (Saubere Luft, weniger Lärm, Verlagerung des Quell- und Zielverkehr auf den Umweltverbund) erwiesen hat?

Antwort zu Frage 4:

In der Untersuchung der „Wirkungsschätzung und Szenarienberechnung im Rahmen der zweiten Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes Verkehr“ wurden 14 Einzelmaßnahmen und drei Szenarien erstellt und bewertet. Die Einzelmaßnahme „räumliche und kostenseitige Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung“ erhielt dabei die höchste Punktzahl in Bezug auf Verkehrswirksamkeit, Raumordnung sowie Umweltverträglichkeit und war somit die wirksamste der betrachteten Einzelmaßnahmen.

Eine im Rahmen der zweiten Fortschreibung des Berliner Luftreinhalteplans durch den Senat in Auftrag gegebene Untersuchung ergab, dass durch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im gesamten S-Bahn-Ring bei gleichzeitiger Förderung des Umweltverbundes die Fahrleistungen um knapp 10 % gesenkt werden können. Hierdurch sinken die NO<sub>x</sub>-Emissionen um ca. 6,5 %. Die darauf aufbauende Modellierung der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte ergab Rückgänge von 0,5 bis 4 µg/m<sup>3</sup> für das Jahr 2020.

+Da Luftschadstoffgrenzwertüberschreitungen in Berlin nur an verkehrsreichen Straßen auftreten, sind streckenbezogene Maßnahmen für die am höchsten belasteten Straßen auch bei einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung weiter erforderlich. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für Kraftfahrzeuge an hochbelasteten Straßenzügen führt zu einer Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Belastung von bis zu 5 µg/m.

Frage 5:

Stimmt der Senat mit der Aussage des früheren Abteilungsleiters der Verkehrsverwaltung Dr. Kunst in einem Interview des Tagesspiegels überein, dass der Senat die Ausdehnung Parkraumbewirtschaftung, die gut zur polyzentrischen Stadtstruktur Berlins passt, zügig umsetzen sollte, bevor man Diskussionen über eine ergänzende komplizierte und aufwendige City-Maut beginnt?

Antwort zu Frage 5:

Die derzeitigen Prioritätensetzungen des Senats sehen eine zügige Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Rings vor. Dies hat der Senat mit dem Beschluss zum Luftreinhalteplan ausdrücklich bestätigt. Weitere Maßnahmen oder Instrumente sind noch nicht beschlossen.

Frage 6:

Nimmt der Senat hinsichtlich der Ausdehnung der gesamtstädtischen Maßnahme Parkraumbewirtschaftung nur eine passive Position ein, d. h. verzichtet der Senat auf Umsetzung dieser Maßnahme, wenn ein/e Stadtrat/rätin sich aus politischen Gründen weigert, diese Maßnahme umsetzen? Wenn ja, ist dies im Sinne der Verfassung von Berlin bzw. der Einheitsgemeinde Berlin, nach dem die Bezirke die Grundsatzstrategie des Senats umzusetzen haben?

Antwort zu Frage 6:

Planung, Umsetzung und Betrieb der Parkraumbewirtschaftung liegen im Zuständigkeitsbereich der Berliner Bezirke.

Der Senat hat insofern eine aktive Rolle übernommen, als dass er die Förderung der Anschaffung von Parkscheinautomaten abgesichert hat und Anträge bewilligt. Er setzt sich zudem gegenüber den betroffenen und zuständigen Bezirken für eine schnelle Umsetzung ein (siehe Antwort 6 e vom 26. Juni 2020 zur Schriftlichen Anfrage Nr. 18/23803).

Frage 7:

Hat der Senat in Erwägung gezogen, die Überwachung der Parkraumbewirtschaftung effizienter zu gestalten, z. B. durch schnelles Scannen der Kennzeichen von fahrenden Dienstwagen der Ordnungsämter und einer automatisierten Überprüfung, so wie es z. B. die Stadt Amsterdam erfolgreich praktiziert?

Frage 8:

Sofern dies aus datenschutzrechtlichen Gründen derzeit nicht möglich erscheint: Welche Bundesratsinitiativen wären nötig? Betrifft dieses Problem dann auch die Überlegungen des Senats zur City-Maut, oder sehen die von der Senatsverkehrsverwaltung beauftragten Studien zur City-Maut eine City-Maut nach dem „Maut-Häuschen-Modell“ vor, so wie es beim mautpflichtigen Tunnel im Hafen von Lübeck und Rostock praktiziert wird.

Antwort zu Fragen 7 und 8:

Die Fragen 7 und 8 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet

Diese Fragen werden derzeit geprüft, weitere Aussagen sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Frage 9:

Trifft es zu, dass die Zuständigkeit für die Parkraumbewirtschaftung in den neunziger Jahren bei der Senatsverkehrsverwaltung lag und von dieser auch zügig eingeführt und umgesetzt wurde? Warum wurde diese wichtige verkehrspolitische Stellschraube auf die Bezirke verlagert und wer müsste eine Entscheidung treffen, damit die Zuständigkeit wieder bei der Senatshauptverwaltung liegt? Wäre dies aus Sicht des Senats wünschens- und erstrebenswert?

Antwort zu Frage 9:

In den 1990er Jahren lagen u.a. nach dem damaligen Gesetz über die Zuständigkeit der Ordnungsbehörden alle straßenverkehrsbehördlichen Zuständigkeiten und damit auch die Zuständigkeit für die Anordnung einer Parkraumbewirtschaftungszone beim Polizeipräsidenten in Berlin. Dies wurde im Zuge der Reform der Landesämter und verbunden mit einer Verlagerung von Aufgaben in die Bezirke mit dem Gesetz zur Errichtung bezirklicher Ordnungsämter vom 24.06.2004 geändert. Danach wurden den Bezirken im Wesentlichen die Aufgaben im untergeordneten Straßennetz sowie einzelne Aufgaben im übergeordneten Straßennetz, insbesondere Maßnahmen für den ruhenden Verkehr einschließlich der Anordnung von Parkraumbewirtschaftungsgebieten und der damit verbundenen Ausgabe von Bewohnerparkausweisen, zugewiesen. Die Aufgaben der Hauptverwaltung - seinerzeit durch die damalige Verkehrslenkung Berlin wahrgenommen - beziehen sich seither vor allem auf den fließenden Verkehr im Hauptstraßennetz.

Eine Änderung der Zuständigkeitsaufteilung zwischen Bezirks- und Hauptverwaltung im Bereich der Ordnungsaufgaben bedarf einer Änderung des Zuständigkeitskatalogs als Anlage zum Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetz. Angesichts dieser grundsätzlich sachgerechten Aufgabenteilung bestehen derzeit keine Bestrebungen, die Anordnung von Parkraumbewirtschaftungszonen als straßenverkehrsbehördliche Aufgabe der Hauptverwaltung zu deklarieren.

Frage 10:

Ist der Masterplan Parken, der als Entwurf bereits in der letzten Legislaturperiode erarbeitet wurde inzwischen abgeschlossen, so wie es die KoAV fordert?

Antwort zu Frage 10:

Es wird auf die Antwort 6 a / b vom 26. Juni 2020 zur Schriftlichen Anfrage Nr. 18/23803 verwiesen.

Frage 11:

Wie ist der Stand der Erarbeitung einer „Stellplatzobergrenzenverordnung in gut ÖPNV erschlossenen Gebieten“, die bereits im letzten Stadtentwicklungsplan Verkehr 2011 als wichtige Maßnahme neben der Parkraumbewirtschaftung angekündigt wurde und in der KoaV bekräftigt wurde? Gab es in dieser Legislaturperiode hierzu Aktivitäten des Senats und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 11:

Ein Entwurf für eine Stellplatzobergrenzen-Verordnung wurde in einem breiten Beteiligungsverfahren in den Jahren 2008 – 2011 erstellt, vom Senat nicht beschlossen.

Im Rahmen der Fortschreibung des Berliner Mobilitätsgesetzes wird derzeit die Erarbeitung von Vorgaben für die Schaffung von Stellplatzflächen und deren qualitativen Anforderungen als Grundlage der Bauleitplanung diskutiert.

Frage 12:

Warum wird in Berlin im Parkraummanagement nicht mehr vom reinem Anwohnerparken Gebrauch gemacht, wie es in anderen Großstädten üblich ist? Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit die Bezirke Anwohnerparken anordnen können?

Antwort zu Frage 12:

g

Gemäß dem geltenden Leitfaden „Parkraumbewirtschaftung“ des Landes Berlin<sup>1</sup> gilt, dass bei „Nachfrageüberlagerungen von Bewohnern und Berufspendlern oder von Bewohnern und Besuchern von Freizeit-/Gastronomieeinrichtungen [...] die Einrichtung von Bewohnerparkbereichen zweckmäßig sein“ kann. „Da für den öffentlichen Straßenraum Gemeingebrauch gilt, ist das reine Bewohnerparken räumlich zu begrenzen“.

Berlin, den 03.09.2020

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

---

<sup>1</sup>

[https://digital.zlb.de/viewer/rest/image/15501181/leitfaden\\_parkraumbewirtschaftung.pdf/full/max/0/leitfaden\\_parkraumbewirtschaftung.pdf](https://digital.zlb.de/viewer/rest/image/15501181/leitfaden_parkraumbewirtschaftung.pdf/full/max/0/leitfaden_parkraumbewirtschaftung.pdf) S. 17