***IG NAHVERKEHR***

LandesArbeitsGemeinschaft Berlin –- Verkehrsforum

Entwurf 31.05.2019

**Parkraumbewirtschaftung**

**Anlass**

Alle Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den öffentlichen Verkehr werden nur erfolgreich sein, wenn gleichzeitig die derzeit sehr komfortablen Bedingungen für den Motorisierten Individualverkehr auf ein umweltverträgliches, wirtschaftlich und sozial gerechtes Maß reduziert werden (z. B. weniger Fahrspuren, keine unentgeltlichen und insgesamt weniger Abstellplätze).

Erheblichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat die sogenannte „Parkraumbewirtschaftung“. Damit ist das gebührenpflichtige Autoabstellen („Parken“) im öffentlichen Straßenraum gemeint. Zu klären ist auch, wie mit dem Autoabstellen an Verkehrsstationen (Abstellen und Fahren, englisch „Park and Ride“) sinnvoll umzugehen ist.

**Ziele der Parkraumbewirtschaftung**

Leicht gekürzt aus der Internetseite der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Sen UVK)

* **Effizientes Parken**
In vielen innerstädtischen Straßenräumen Berlins ist die Nachfrage nach Parkflächen erheblich höher als das Parkflächenangebot. Daraus folgt ein umfangreicher Parksuchverkehr, der bereichsweise 20 bis 30% des gesamten Autoverkehrs beträgt. Die Parkraumbewirtschaftung verändert Parkflächenangebot und die Parkflächennachfrage und führt so zu einer ausgeglichenen Parkraumbilanz ("effizientes Parken").
* **Stadt- und Umweltverträglichkeit**
Auch der „ruhende Verkehr“, das Parken, soll effizient und zugleich stadt- und umweltverträglicher organisiert werden. Die Parkraumbewirtschaftung verringert die Lärm- und Abgasbelastungen durch den Parksuchverkehr. Das Parkflächenangebot konkurriert mit Fuß- und Radverkehr, Öffentlichem Personennahverkehr, Wirtschaftsverkehr, Freiraum und Grün. Die Aufenthalts- und Gestaltungsqualität des öffentlichen Raumes wird durch Kfz-Stellplätze oft beeinträchtigt.
* **Zufriedene Bewohner und zufriedene Gewerbetreibende**
Eine Parkraumbewirtschaftung nützt in erster Linie den Bewohnern, aber auch den Kunden, Besuchern und Lieferanten des bewirtschafteten Gebiets. Die Dauerparker (vor allem Beschäftigte) werden zum Benutzen von Bahn und Bus veranlasst. In manchen Fällen können Stellplatzflächen für andere Nutzungen zur Verfügung gestellt werden, etwa für Ladezonen, Radfahrstreifen oder Fahrradabstellplätze.

**Stand der Parkraumbewirtschaftung**

Laut Antwort des Senats vom 25.03.2019 auf eine Abgeordneten-Anfrage

Aktuell gibt es 48 Parkraumbewirtschaftungszonen. Seit 2016 sind 12 hinzugekommen.

Für Planung und Umsetzung sind die Bezirke zuständig. Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg, Neukölln und Tempelhof-Schöneberg planen neue Bewirtschaftungszonen innerhalb des S-Bahnrings bis 2021, Tempelhof-Schöneberg und Pankow außerhalb des S-Bahnrings.

Die Koalitionsvereinbarung sieht vor, die Parkraumbewirtschaftung auszudehnen, in der Innenstadt flächendeckend bis 2021, einen Masterplan Parken zu erarbeiten und eine Verordnung mit dem Ziel der Begrenzung von Stellplätzen zu erarbeiten. Dieser Verpflichtung ist der Senat bisher nicht nachgekommen. Er kann auch keine Aussage zur Dauer der Erarbeitung und zu den Eckpunkten machen.

Der Senat schätzt die „Einführung von Parkraumbewirtschaftungszonen in Gebieten mit hohem Parkdruck“ als zielführend ein. „Hierzu gehören auch Gebiete außerhalb des S-Bahn-Rings und in der Nähe von Knotenpunkten des öffentlichen Personennahverkehrs.“

Nach der Parkgebühren-Ordnung (ParkGebO) sind die Parkgebühren von 0,25 € bis 0,75 € je angefangener Viertelstunde gestaffelt, je nach Parkdauer und örtlich vorhandener Nachfrage nach Parkmöglichkeiten. „Die Gebühren wurden seit 2006 nicht erhöht. Die Angemessenheit der Gebührenhöhe bzw. eine mögliche Erhöhung der Gebühren wird derzeit im Kontext des Luftreinhalteplans diskutiert.“

Zur Frage nach regulierenden Maßnahmen, um den Anreiz zu vermeiden, mit dem Auto aus der Tarifzone C zu Bahnhöfen der Tarifzone B zu fahren, gibt der Senat keine Meinung preis. Er deutet nur an, Abstimmungen mit Brandenburg „bei der Konzeption des Prozesses“ zu berücksichtigen.

**Bewirtschaftungsgebiete**

Laut Internetseite von SenUVK gibt es zwei größere Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung: in Mitte/Prenzlauer Berg und in Charlottenburg/Tiergarten. Außerdem vier örtlich begrenzte Gebiete in Kreuzberg, Friedrichshain, Friedenau/Steglitz und Spandau.

Wer in einer Parkzone wohnt und dort gemeldet ist, erhält auf Antrag beim Bezirksamt einen "Bewohnerparkausweis" und kann damit in seiner Zone das ganze Jahr über parken. Wer als Handwerker generell auf den Einsatz von Kraftfahrzeugen in Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung angewiesen ist, kann auf Antrag unter bestimmten Voraussetzungen einen Handwerkerparkausweis erhalten.

**Bewertung der Situation**

Die Anzahl der Stellplätze wurde nicht oder nur unwesentlich reduziert.

Die Gebühren sind offensichtlich zu niedrig, da sie Autofahrer nicht davon abhalten, in die Innenstadt zu fahren.

Im größten Teil der Stadt können Autos gebührenfrei abgestellt werden.

Von einer besseren Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs, wie sie in §4 Abs. 3 des Mobilitätsgesetzes gefordert wird, ist noch nichts zu merken.

**Vorschlag für Eckpunkte der Parkraumbewirtschaftung**

Flächendeckend im ganzen Stadtgebiet von Berlin Parkscheinautomaten aufstellen und Gebühren erheben. Innerhalb von 4 Jahren schrittweise ausdehnen: 1. Innerhalb des S-Bahn-Rings 2. Außerhalb des S-Bahn-Rings in den Ortsteilkernen und im 1-km-Umkreis von S-Bahn- und U-Bahn-Stationen 3. Im 1-km-Abstand von Wald-, Park- und Erholungsgebieten 4. Restliche Gebiete (das bedeutet, in jeder Nebenstraße).

Einen Teil der heute gekennzeichneten „Parkplätze“ umgestalten zu Fahrradstellplätzen.

Bei Straßenraumumgestaltung keine Autoabstellplätze, höchstens für besondere Nutzungszwecke (z. B. Mobilitätseingeschränkte).

Gebühren deutlich höher als die Fahrpreise für den ÖPNV und gestaffelt: 1. Innerhalb des S-Bahn-Rings 10 € pro Stunde 2. Außerhalb des S-Bahn-Rings in den Ortsteilkernen und im 1-km-Umkreis von S-Bahn- und U-Bahn-Stationen 8 € pro Stunde 3. Im 1-km-Abstand von Wald-, Park- und Erholungsgebieten 6 € pro Stunde 4. In den restlichen Gebieten 4€ pro Stunde. Mindestpreis (Grundpreis) 10 €. Kein Tageshöchstbetrag (heute 9 €).

In Abstimmung mit Brandenburg in der Tarifzone C im 1-km-Umkreis von S-Bahn- und Regionalbahn-Stationen 6 € pro Stunde.

Bewohnerparkausweise doppelt so teuer wie ÖPNV-Monats- oder Jahreskarten.

Handwerkerparkausweise halb so teuer wie ÖPNV-Monats- oder Jahreskarten.

Lieferverkehr auf Viertelstundenbasis abrechnen: 2,50 €, 2 €, 1,50 €, 1 €.

In Parkhäusern und Tiefgaragen halb so teuer wie im öffentlichem Straßenland, um deren Auslastung zu erhöhen.

Gebühren ganztags erheben, keine Nachtpause.

Stärkere Kontrolle. Verwarnungsgeld doppelt so hoch wie die jeweils fällige Parkgebühr, mindestens 60 € wie beim Schwarzfahren (heute nur 5 € je Stunde bis max.25 €).

Parkgebührenordnung und Bußgeldkatalog entsprechend ändern.

Ein „Masterplan Parken“, der dies alles regelt, wäre wünschenswert. Die Maßnahmen können aber auch ohne „Masterplan“ umgesetzt werden. Allerdings wird eine Verordnung notwendig sein.

*Zu diskutierende Fragen:*

* *Werden dann noch Vignetten gebraucht?*
* *Wer ein eigenes Grundstück mit Garage besitzt oder eine private Garage gemietet hat, zahlt keine Gebühren. Wer sich kein Eigenheim oder keine eigene Garage leisten kann, zahlt. Ist das gerecht?*

**Park+Ride**

Laut Antwort des Senats vom 25.03.2019 auf eine Abgeordneten-Anfrage

In Berlin gibt es 44 P+R-Anlagen (wobei 38 namentlich genannt sind) mit 5.000 Stellplätzen. Mit Abstand die meisten Stellplätze haben die Anlagen am S Altglienicke (450), S Pankow-Heinersdorf (330) und S Buch (200), die übrigen zwischen 125 und 25 Stellplätzen. Innerhalb des S-Bahn-Rings gibt es keine. Zuständig sind die Bezirke. Außerdem gibt es in Brandenburg 22.000 Stellplätze an 116 Stationen.

Aufgeschlüsselt nach der Lage:

* 4 an S- und U-Stationen des S-Bahn-Rings (Jungfernheide, Heidelberger Platz, Bundesplatz, Tempelhof)
* 5 an Stationen der Regional- und S-Bahn (Wannsee, Hohenschönhausen, Ahrensfelde, Lichtenberg, Mahlsdorf)
* 20 an den Radialstrecken der S-Bahn
* 7 an U-Bahnstationen außerhalb des S-Bahn-Rings
* 2 an Bushaltestellen in der Nähe der Stadtgrenze (Heerstraße, Falkenseer Chaussee).

Den meisten P+R-Anlagen bescheinigen die Bezirke sehr gute bis vollständige Auslastung, bis auf Pankow-Heinersdorf („nicht ganz vollständig“). An 6 Stellen wurde oder wird die Anzahl der Stellplätze verringert.

Weiter schreibt der Senat (leicht gekürzt):

„Der hohe Flächen- und Finanzierungsbedarf steht nicht in angemessenem Verhältnis zur Zahl der Nutzenden.

P+R-Anlagen sollen grundsätzlich an den wohnortnächsten Bahnhöfen oder Haltepunkten des öffentlichen (Schienen-) Verkehrs angelegt werden, da dann die Entlastung der Straßen am größten und die Auslastung des Angebotes des ÖPNV am besten ist. 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.

Der Senat verfolgt unter anderem auch mit dem gültigen Nahverkehrsplan das Ziel, den ÖPNV so auszubauen, dass Menschen in Berlin ausreichend Alternativen finden, nicht auf das Auto angewiesen zu sein, um den nächsten Bahnhof zu erreichen.

Das Land Brandenburg plant und betreibt keine eigenen P+R-Standorte, bietet jedoch den dafür zuständigen Kommunen eine investive Förderung. Bis zum 3. Quartal 2019 wird vom VBB eine Bedarfsanalyse durchgeführt und der Leitfaden P+R und B+R überarbeitet.“

Diesem Standpunkt können wir uns voll anschließen. Die Aktivitäten der Bezirke zum Umbau der P+R-Anlagen in B+R-Anlagen müssen verstärkt werden, besonders bei den Anlagen am S-Bahn-Ring und an innenstadtnahen Standorten wie z. B. S+U Lichtenberg, U Breitenbachplatz und S Priesterweg. Neue P+R-Anlagen sollten grundsätzlich nicht errichtet werden, die vorhandenen sind mit voller Gebührenhöhe in die Parkraumbewirtschaftung einzubeziehen.