

Entwurf für einen Antrag im Abgeordnetenhaus

Parkraummanagement durchführen

Das Abgeordnetenhaus möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, ein modal-split-wirksames Parkraummanagement mit folgenden Zielen, Stoßrichtungen und Maßnahmen¹ durchzuführen:

Ziele

1. Verkehrsmittelwahl (Modal Split) in Richtung Umweltverbund verschieben
2. Aufenthalts- und Lebensqualität erhöhen
3. Gerechte Kostenbelastung
4. Verkehrssicherheit erhöhen.

Überblick der Stoßrichtungen

1. Den Kfz-Bestand verringern durch Reduzierung der Kfz-Zulassungen.
2. Den Bestand an Parkplätzen
 - a. verringern durch Umnutzung
 - b. besser ausnutzen durch allgemeine Nutzung von Privatparkplätzen der Handlungseinrichtungen, Firmen usw.
3. Die bewirtschafteten Parkraumzonen schrittweise auf das gesamte Stadtgebiet ausdehnen
4. Die Parkgebühren gestaffelt und schrittweise erhöhen
5. Die Gebühren für Bewohnerparkplätze nach Flächenbedarf und Umweltschäden staffeln
6. Das Verwarnungsgeld für Verstöße erhöhen und konsequent erheben

MASSNAHMEN

Die zur Zielerreichung erforderlichen Maßnahmen sind nach Zuständigkeiten und Handlungsfeldern geordnet.

¹ Quellen und Inspiration:

- Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR: PUSH&PULL - „Parkraummanagement und Anreize als erfolgreiche und bewährte Strategien für energieeffizienten städtischen Verkehr“, 2015
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Parkraumbewirtschaftung – Nutzen und Effekte, 2016
- Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (difu) + tippingpoints – Agentur für nachhaltige Kommunikation i. A. von Agora Verkehrswende: Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis, 2018
- BMVI: Mobilität in Deutschland (MiD), 2017
- TU Dresden: Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV), 2018

Vorgabe des Senats, Umsetzung durch die Bezirke

Flächennutzung

Die Autoabstellflächen werden in allen Ortsteilen jährlich um 10% reduziert, bis ein stadt- und umweltverträgliches Maß erreicht ist. Sie werden umgestaltet zu Fahrradstellplätzen, Straßenbahntrassen, Busspuren, Gehweg- oder Grünflächen.

Beim Umgestalten von Straßenraum werden möglichst wenige Kfz-Parkplätze eingerichtet und diese möglichst gebündelt, zum Beispiel auf besonders breiten Straßen. Das Parken im Straßenraum der Umgebung wird dann durch geeignete Maßnahmen unterbunden.

Um die Auslastung von öffentlich zugänglichen Parkhäusern und Tiefgaragen zu erhöhen, werden in deren Nähe Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum umgebaut, je nach Bedarf zu Gehwegen, Radverkehrsanlagen, gebührenpflichtigen Kurzzeitparkplätzen, Liefer- oder Ladezonen, Taxihalteplätzen oder Grünflächen.

Parkraumbewirtschaftungszonen

Flächendeckend im ganzen Stadtgebiet von Berlin werden innerhalb von vier Jahren schrittweise Parkraumbewirtschaftungszonen eingerichtet. Auf die bisher üblichen detaillierten Untersuchungen wird verzichtet, um die Einführung der Parkraumbewirtschaftung zu beschleunigen.

- | | |
|------------------|---|
| 1.Jahr Gebiet A | Innerhalb des S-Bahn-Rings |
| 2.Jahr Gebiet B1 | Außerhalb des S-Bahn-Rings in den Ortsteilkernen, im 1-km-Umkreis von S-Bahn- und U-Bahn-Stationen und in Wohngebieten mit dichter Bebauung |
| 3.Jahr Gebiet B2 | Im 1-km-Abstand von Wald-, Park- und Erholungsgebieten |
| 4.Jahr Gebiet B3 | Wohn- und Siedlungsgebiete abseits von B1 und B2. |

Der Senat beschafft die notwendigen Parkscheinautomaten. Die Bezirke veranlassen das Aufstellen der Parkscheinautomaten und das Einziehen der Gebühren.

Bewohnerparkausweise

Gem. § 6 (3) der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) ist von der Landesregierung eine Gebührenordnung nach § 6a Absatz 5a Satz 1 bis 4 des Straßenverkehrsgesetzes zu erlassen und die bisher auf 30,70 €/Jahr begrenzte Gebühr für Bewohnerparkausweise ab dem kommenden Jahr deutlich und jährlich stufenweise zu erhöhen.

Die Jahresgebühr wird fahrzeugabhängig nach folgenden Kriterien festgelegt:

- Länge des Fahrzeugs: je länger umso höher
- Leistung oder Gewicht: je mehr umso höher

Die Gewichtung der Kriterien ist so zu wählen, dass in der letzten Stufe die Gebühren für einen großen elektrischen SUV um ein Mehrfaches höher sind als für einen benzinbetriebenen Kleinwagen mit vergleichsweise wenig Leistung.

Für Zweitwagen sind die Gebühren zu verdoppeln.

Um einen Anreiz zum Wechsel des Verkehrsmittels zu schaffen, wird die durchschnittliche Jahresgebühr jährlich schrittweise auf einen Zielwert in Anlehnung an die ÖPNV-Monatskarte erhöht.

Soziale Sonderregelungen, zum Beispiel für Schwerbehinderte, werden angepasst.

Firmenparkplätze

Die Verfahren bei Ausnahmegenehmigungen am Betriebssitz („Betriebsvignette“ bei unabweisbarem Bedarf) und bei Ausnahmegenehmigungen zur Verrichtung bestimmter Tätigkeiten (soziale Dienste, bestimmte Gewerbe) in den Parkraumbewirtschaftungsgebieten („Handwerkerparkausweis“) werden beibehalten.

Angestrebt wird, auch „Privatparkplätze“ von Firmen, Handelseinrichtungen, Behörden usw. in die Parkraumbewirtschaftung einzubeziehen, allen Nutzern zur Verfügung zu stellen und damit besser auszulasten. Die rechtlichen Grundlagen hierfür werden geprüft, die Verhandlungen mit den Eigentümern geführt, auch über die Einnahmeverteilung.

Überwachung und Gebührenverwendung

Die Einhaltung der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen wird stärker kontrolliert. Die Verwarnungsgelder werden konsequent kassiert. In den Ordnungsämtern werden die personellen Voraussetzungen dafür geschaffen.

Als Anreiz für ausreichende Kontrollen dürfen die Bezirke das Verwarnungsgeld behalten. Dieses soll zur Finanzierung von Maßnahmen genutzt werden, die die Autofahrer zum Fahren mit dem ÖPNV, zum Zufußgehen oder Radfahren veranlassen.

Kfz-Zulassung

Die Anzahl der Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen wird pro Jahr auf die Hälfte der im Vorjahr ausgelaufenen Zulassungen begrenzt. Dies ist nicht davon abhängig, wie zahlungskräftig die Antragsteller sind. Zu prüfen ist, ob es dafür rechtliche Hindernisse gibt und – wenn ja – wie diese zu beseitigen sind.

Planung und Umsetzung durch den Senat

Flächennutzung

Geprüft wird, Regelungen über die Einbeziehung von Privatparkplätzen der Firmen, Handelseinrichtungen, Behörden usw. in das Mobilitätsgesetz aufzunehmen.

Parkgebühren-Ordnung

Die Parkgebühren werden so angehoben, dass sie deutlich höher sind als die Fahrpreise für den ÖPNV. Sie werden, nach Gebieten gestaffelt, in den vier Jahren der Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftungszonen stufenweise auf nachstehende Zielwerte erhöht.

Die Berliner Parkgebühren-Ordnung wird entsprechend geändert:

- | | |
|-----------|--|
| Gebiet B3 | 15 €/Tag, bei Stundenabrechnung 6 €/Stunde;
das ist etwa das Doppelte einer Tageskarte BC (7,40 €) oder ABC (7,70 €).
Zugrunde gelegt wird nur eine Person, als Anreiz für die Mitnahme weiterer Personen; das ist der angestrebten Regelung für die im Land Brandenburg liegende Zone C gleichgestellt. |
| Gebiet B2 | 30 €/Tag, das Doppelte von B3, bei Stundenabrechnung 8 €/Stunde. |
| Gebiet B1 | 30 €/Tag oder 8 €/Stunde. |

Gebiet A 50 bis 80 €/Tag oder 10 bis 15 €/Stunde.

Die Gebühren können je nach Nachfrage und Zahlungsbereitschaft auch innerhalb einer Parkzone in der Höhe gestaffelt werden, um zum Beispiel bei Veranstaltungsorten mit prestigebewachten, zahlungskräftigen Kunden den Höchstsatz zu verlangen.

Außerdem können Mindestparkzeiten vorgegeben und je nach Aufenthaltszweck mit höheren oder ermäßigten Gebühren belegt werden, zum Beispiel abends in Mitte 40 € für drei Stunden. Das verringert die Parkdauerüberschreitungen und den Bußgeldaufwand.

Lieferverkehr wird auf Viertelstundenbasis abgerechnet: 2,50 € im Gebiet A, 2 € in den Gebieten B1 und B2, 1,50 € in den Gebieten B3 und – nach Abstimmung mit dem Land Brandenburg – C.

Die Gebühren werden ganztags erhoben, es gibt keine Nachtpause.

Abstimmung des Senats mit dem Land Brandenburg

Parkgebühren-Ordnung

Um die nötige Steuerungswirkung zu erzielen, müssen die Parkgebühren in den Außenbezirken von Berlin und in den zum Land Brandenburg gehörenden Kommunen des Tarifgebiets C aufeinander abgestimmt werden. Zur Staffelung in Berlin passt folgende Regelung:

Gebiet C Außerhalb des Stadtgebiets im 1-km-Umkreis von S-Bahn-, U-Bahn- und Regionalbahn-Stationen 15 €/Tag, bei Stundenabrechnung 6 €/Stunde; das ist etwa das Doppelte einer Tageskarte BC (7,40 €) oder ABC (7,70 €). Zugrunde gelegt wird nur eine Person, als Anreiz für die Mitnahme weiterer Personen.

Einflussnahme des Senats auf Änderung bundesweiter Regelungen:

Straßenverkehrs-Ordnung: Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dürfen ab 10 m vor Fußgängerüberwegen nur Fahrzeuge bis zu einer Höhe von 1,50 m parken oder halten.

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung: Modal-Split-Änderung als Ziel bei Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung, Verzicht auf detaillierte Untersuchungen.

Bußgeldkatalog: Verwarnungsgeld doppelt so hoch wie die jeweils fällige Parkgebühr, jedoch mindestens 60 € wie beim Schwarzfahren (heute nur 5 € bis maximal 25 €). Öffnungsklausel nach oben für die Kommunen.

Technische Lösungen zur einfachen und kostenarmen Erhebung der Parkgebühren (zum Beispiel Pauschalabrechnung, Handyparken) sowie zur Kennzeichnung der erfolgten Bezahlung (zum Beispiel Vignetten) weiterentwickeln.

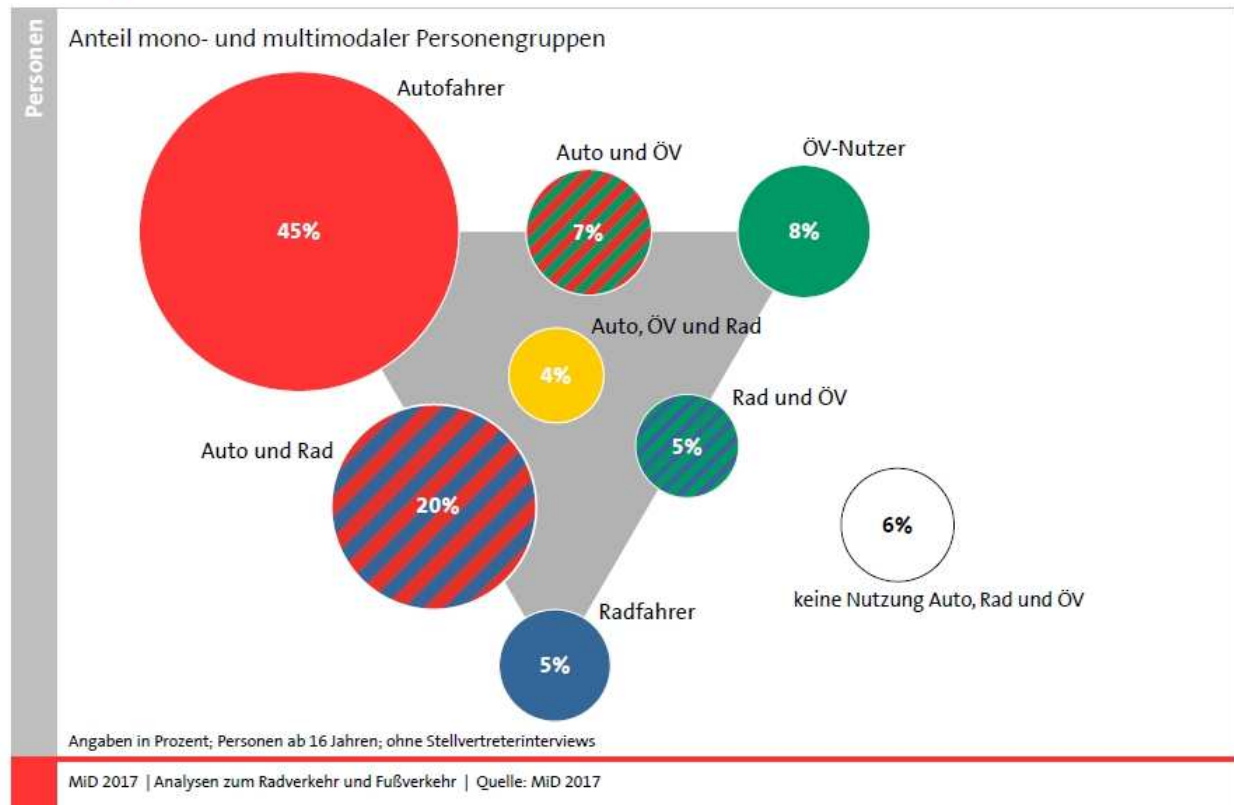
BEGRÜNDUNG

Alternativen zum Auto erreichen viele gar nicht

Nach der „Erhebung Mobilität in Deutschland“, die 2017 im Auftrag des BMVI durchgeführt wurde, fahren in Deutschland nach eigenen Angaben 45% der Autofahrer ausschließlich Auto:

3 Nutzergruppen: Fahrradfahren ein altersübergreifendes Phänomen

Abbildung 14



Die fehlende Erfahrung mit anderen Verkehrsmitteln hindert diese gewohnheitsmäßigen Nur-Autofahrer nicht daran, über Bahnen und Busse zu mäkeln und Radfahren gefährlich zu finden. Nur-Autofahrer sind auch mit dem besten Angebot an ÖPNV und Radwegen nicht zu locken; sie werden es gar nicht bemerken.

Ihnen muss man das Autofahren unbequemer machen und sie an den gesellschaftlichen Kosten beteiligen. Durch ein reduziertes Parkplatzangebot und Parkgebühren werden Autofahrer motiviert, zu Fuß zu gehen, Fahrrad zu fahren oder Bahnen und Busse zu nutzen. Denn wenn eine bequeme Gewohnheit unbequem wird oder Geld kostet, kommt sie auf den Prüfstand.

Nur so lässt sich die Anzahl der zugelassenen Pkw verringern und Trend zu immer größeren, höher motorisierten und schwereren Pkw beim verbleibenden Bestand brechen.

Ziele des Landes Berlin

Die Koalitionsvereinbarung 2016 – 2021 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 erlassen.

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.“

§4 Abs. 3 des Mobilitätsgesetzes fordert eine bessere Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs.

Pkw-Bestand und -zulassung

Der Pkw-Bestand in Berlin ist von etwa 1,09 Mio im Jahr 2008 auf 1,21 Mio im Jahr 2018 gestiegen. Dies sind etwa 320 Pkw/1000 Einwohner und damit immer noch der niedrigste Wert in Deutschland. Bei gestiegener Einwohnerzahl, auch aus Gegenden mit mehr Autobesitz, und einem um etwa 70.000 Kfz gestiegenen Bestand in den letzten vier Jahren ist der spezifische Wert etwa gleich geblieben. Die Zuziehenden bringen also nicht alle ihre Autos mit, sondern passen sich an.

Bei einer angenommenen Lebensdauer von 10 Jahren werden jährlich 10% des Bestands, also etwa 120.000 Pkw abgemeldet (verschrottet oder nach auswärts verkauft). Ob der Pkw-Halter ein neues Auto anschafft, wird davon abhängen, wie überzeugend die Vorteile des Autoverzichts sind: Vergleich der Parkgebühren mit den ÖV-Fahrpreisen, Zeitvergleich der Parkplatzsuche mit der ÖV-Fahrzeit, Flexibilität und Gesundheitsförderung des Radfahrens, Leihfahräder, auch für Lastentransporte, preiswerte Miet- und Carsharing-Angebote. Ein Teil der Pkw-Halter kann veranlasst werden, das ausgemusterte Auto nicht zu ersetzen.

Parkraummanagement

Das derzeitige betriebene Tempo der Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung reicht nicht aus. Allein mit dem Erheben der aktuell gültigen Gebühren sind die Ziele (Modal-split-Veränderung, Aufenthaltsqualität, Kostengerechtigkeit, Verkehrssicherheit) nicht zu erreichen. Hierfür ist u. a. ein umfassendes Parkraummanagement erforderlich.

Gewöhnlich beschweren sich Betroffene, wenn ein neues Parkraummanagement eingeführt werden soll, doch der anfängliche Widerstand schlägt in Befürwortung um, wenn sie die Wirkung sehen und die erhöhte Lebensqualität allgemein und für sich selbst spüren.

Parkraummanagement trägt zur häufigeren Nutzung des Umweltverbunds und damit zu höherer Aufenthaltsqualität im Straßenraum bei. Nach der Antwort des Senats vom 14.08.2019 auf die Abgeordnetenfrage zu Parkraumbewirtschaftung und Luftreinhaltung lässt sich sowohl in Berlin als auch in anderen Städten nachweisen, dass die Luftqualität in Parkraumbewirtschaftungszonen besser geworden ist.

Parkraummanagement hat ein gutes Wirkungs-Akzeptanz-Verhältnis. Bezahlpflichtiges Parken wird eher akzeptiert und führt zu stärkerem Rückgang der Autobenutzung als andere Maßnahmen.

Flächennutzung

Nach einer Erhebung der Technischen Universität Dresden von 2015 (Städtevergleich) wurden in Berlin Pkw zu 41,0 % in Garagen, unter Carports oder auf privaten Stellplätzen geparkt, 54,5 % im öffentlichen Raum und 4,5 % unterschiedlich.

Öffentlicher Raum hat einen hohen Wert. Wenn er zum Parken genutzt wird, muss dafür bezahlt werden. Das trifft auch für Straßen oder Flächen in Wohnnähe zu. Ein Grundrecht auf

einen entgeltfreien Parkplatz gibt es nicht. Jede Abstellabsicht beansprucht 15 bis 30 Quadratmeter Straßenland, und der durchschnittliche Autofahrer nutzt jeden Tag zwei bis fünf verschiedene Parkplätze.

Reduzieren der Kfz-Parkplätze im öffentlichen Raum

Übermäßiges Parkplatzangebot macht Autofahren attraktiv und behindert alle: Fußgänger, Radfahrer, Nutzer des öffentlichen Verkehrs und auch Autofahrer. Weil in den Städten über viele Jahre hinweg zusätzliche Kfz-Parkmöglichkeiten geschaffen wurden, haben die Staus zugenommen.

Zum modal-split-wirksamen Parkraummanagement gehört daher auch eine Reduzierung der Parkplätze. Städte wie Amsterdam, Zürich und Kopenhagen haben nach Angaben des Deutschen Instituts für Urbanistik das Parkraumangebot in den Innenstädten drastisch reduziert, sind aber attraktiv und erleben einen wirtschaftlichen Aufschwung.

Untersuchungen haben gezeigt, dass es keine Beziehung zwischen dem Parkplatzangebot und dem Erfolg eines Einkaufsbereichs gibt. Menschen, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommen, gehen häufiger und in mehr Geschäfte als Menschen, die mit dem Auto kommen.

Das Verringern der Parkplätze im öffentlichen Raum wird dazu führen, dass unter anderem auf private Stellplätze in Höfen, Tief- und anderen Garagen ausgewichen wird und dortige Reserven genutzt werden, auch wenn die privaten Besitzer dafür Miete kassieren.

Ausdehnen der Parkraumbewirtschaftung auch ohne aufwändige Untersuchungen

Im größten Teil der Stadt Berlin können Autos immer noch gebührenfrei abgestellt werden. In Gebieten ohne Parkraumbewirtschaftung wurde die Anzahl der Stellplätze nicht oder nur unwesentlich reduziert.

In den bewirtschafteten und gut überwachten Gebieten, zum Beispiel Prenzlauer Berg, werden keine Flächen mehr illegal zum Parken genutzt, und es gibt freie legale Parkplätze. Die Bewirtschaftung hat also die Chance auf einen freien Parkplatz gesteigert, den Parksuchverkehr verringert, aber damit das Verkehrsmittel Auto wieder attraktiver gemacht.

Nach § 45 Abs. 1 StVO müssen Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen verkehrlich begründet sein. Sie kommen in Frage, wenn der Parkdruck hoch ist und verschiedene Nutzergruppen (z. B. Bewohner, Kunden und Beschäftigte) um die knappen Stellplätze konkurrieren. Dazu muss das Parkraumangebot, dessen Auslastung und der Parkraumbedarf analysiert, neues Personal eingestellt und ausgebildet, Parkscheinautomaten europaweit ausgeschrieben und die Finanzierung geklärt werden. Nach Einschätzung des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg ist das Einführen einer Parkraumbewirtschaftung ein aufwändiger, etwa zwei Jahre dauernder politischer und bürokratischer Prozess, bei dem vom Planungsbeginn bis zur Entscheidung viele Personen und Institutionen zu beteiligen sind.

In der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, erlassen vom Bundesministerium für Verkehr ... (BMVI), heißt es: „Parkuhren und Parkscheinautomaten sind *vor allem* dort anzuordnen, *wo kein ausreichender Parkraum* vorhanden ist und deshalb erreicht werden muss, dass möglichst viele Fahrzeuge nacheinander für möglichst kurze genau begrenzte Zeit parken können. ... Vor der Anordnung von Parkuhren und Parkscheinautomaten sind die Auswirkungen auf den fließenden Verkehr und auf benachbarte Straßen zu prüfen. ... Parkraumbewirtschaftung empfiehlt sich nur dort, wo eine wirksame Überwachung gewährleistet ist“. Das Oberverwaltungsgericht Berlin stellte 2008 in einem Gerichtsverfahren folgenden Leitsatz auf: „Werden Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen auf der Grundlage einer flächenhaften, straßenübergreifenden Konzeption angeordnet, müssen die rechtssatz- mäßigen

Voraussetzungen für jede der getroffenen Anordnungen und damit auch in Bezug auf jede Straße, die in das Gebiet einbezogen worden ist, vorliegen.“

Diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift erfasst zwar bei weitem nicht die aktuelle Lage, schließt aber mit der Formulierung „*vor allem ... wo kein ausreichender Parkraum ...*“ nicht aus, auch aus übergeordneten Gründen wie Stadt- und Umweltverträglichkeit, Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, Parkräume zu bewirtschaften. Die vom Senat auf seiner Internetseite beschriebenen Ziele liegen flächendeckend vor, so dass auch ohne Einzelnachweis dem Gerichtentscheid entsprochen wird.

Das Einrichten einer neuen Bewirtschaftungszone veranlasst die Autofahrer zunächst, in benachbarte gebührenfreie Gebiete auszuweichen. Damit verlagert sich der Parkdruck und begründet das weitere Einrichten von Bewirtschaftungszone.

Beim Ausdehnen der bewirtschafteten Gebiete wird daher ein schrittweises Vorgehen nach Dringlichkeit vorgeschlagen, das die gesamte Stadt erfasst.

Gebührenhöhe

In Deutschland sind Parkgebühren und Bewohnerparkausweise im internationalen Vergleich außerordentlich niedrig. Im benachbarten Ausland werden mit deutlich höheren Parkgebühren erhebliche Überschüsse erzielt, die zweckgebunden für Maßnahmen des Umweltverbundes verwendet werden.

Die Herstellungskosten für einen Stellplatz am Straßenrand liegen bei 8.000 bis 10.000 €, die Unterhaltskosten bei etwa 220 € pro Jahr, in der Summe in Berlin 70 Mio € pro Jahr. Diese Beträge werden bei weitem nicht von der Kfz-Steuer gedeckt und letztlich von allen Berliner Einwohnern bezahlt, auch von den Nicht-Autofahrern.

Die Gebühren sind offensichtlich zu niedrig, um den auch vom Senat gewünschten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) zu haben. Sie halten viele Autofahrer nicht davon ab, in die Innenstadt und in die Ortsteilzentren zu fahren.

Das Land Berlin kann seine Parkgebühren-Ordnung in eigener Zuständigkeit ändern. Sinnvoll ist ein abgestimmtes Vorgehen mit dem Land Brandenburg hinsichtlich der Parkraumbewirtschaftungszone und der gestaffelten Gebührenhöhe.

Einnahmenverwendung

Die Bezirke müssen die bei Kontrollen kassierten Verwarnungsgelder an den Senat abliefern. Damit besteht für sie kein Anreiz zu kontrollieren.

Es besteht keine Pflicht dazu, die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung für die Instandhaltung und Bewirtschaftung des Parkraums einzusetzen. Sie können zur Finanzierung von Maßnahmen genutzt werden, die die Autofahrer zum Fahren mit dem ÖPNV, zum Zu-fußgehen oder Radfahren veranlassen.

Bewohnerparkplätze

Die derzeitigen Anreize, sich mit einem kleinen Pkw zu bescheiden, anstatt sich ein überdimensioniertes SUV anzuschaffen, reichen offensichtlich nicht aus, da Leistung und Gewicht neu zugelassener Pkw seit Jahren steigen. Effizienzgewinne werden daher nicht umweltwirksam, sondern überkompensiert (Rebound-Effekt).

Lange bekannt ist der Zusammenhang zwischen der Anzahl der Stellplätze pro Wohnung und dem Kfz-Besitz: In den am dichtesten besiedelten Altbauquartieren mit den im Verhältnis zur Bewohneranzahl wenigsten Stellplätzen ist auch der Kfz-Besitz am geringsten. Außerdem gibt es einen deutlichen Zusammenhang zwischen Kfz-Besitz und Wohlstand. Wohlhabende haben oft selbst dann Autos, wenn sie zentral wohnen und bestens an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. Das geht auch aus der Antwort des Senats vom 06.09.2019 auf eine Abgeordnetenfrage zum Motorisierungsgrad in Berlin (S 18 / 18 942) hervor. Mit dem Wohlstand steigt auch die Zahl der Zweit- und Drittwagen.

Wer in einer Parkzone wohnt und dort gemeldet ist, erhält auf Antrag beim Bezirksamt einen "Bewohnerparkausweis" und kann damit in seiner Zone für eine Verwaltungsgebühr von 20,40 € zwei Jahr lang unentgeltlich parken. Damit werden die anfallenden Kosten bei weitem nicht gedeckt. Deshalb muss gem. § 6 (3) der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) von der Landesregierung eine Gebührenordnung nach § 6a Absatz 5a Satz 1 bis 4 des Straßenverkehrsgesetzes zu erlassen um die bisher auf 30,70 €/a begrenzte Gebühr für einen Bewohnerparkausweis erhöhen zu können.

Für niedrig motorisierte Kleinwagen, die sich auch Leute mit wenig Geld leisten können, werden erheblich geringere Gebühren fällig als für teure, überdimensionierte SUVs. Daher ist eine fahrzeugabhängige Gebührenhöhe der Bewohnerparkausweise, die kleine, leichte und schwach motorisierte Pkw bevorzugt, sozial gerecht, schafft einen Anreiz, kleine Fahrzeuge zu bevorzugen und dient so dem Klimaschutz. Kürzere Fahrzeuge benötigen außerdem weniger Platz. Bei einer Lebensdauer eines Pkw von 10 Jahren werden jedes Jahr 10% der Pkw ersetzt. 10% der Berliner Autobesitzer können sich also jährlich für ein kleineres Fahrzeug (oder ein anderes Verkehrsmittel) entscheiden.

Firmenparkplätze

Handelseinrichtungen und Firmen stellen ihre „Privatparkplätze“ meist unentgeltlich ihren Mitarbeitern und Kunden zur Verfügung. Nach Geschäftsschluss wird das Parken dort zum Teil weiterhin erlaubt, zum Teil aber auch verboten und die Flächen sogar abgesperrt. So wird zu bestimmten Zeiten die Parkraumbewirtschaftung in angrenzenden Gebieten umgangen oder vorhandener Parkraum der allgemeinen Nutzung entzogen.

Es gibt keine Hinweise darauf, dass Unternehmen weniger investieren oder gar abwandern, weil es nicht genügend Parkplätze gibt. Werden Autoparkplätze von Unternehmen in Fahrradabstellplätze umgebaut, nutzt dies auf gleicher oder kleinerer Fläche viel mehr Firmenbeschäftigten.

Firmenbeschäftigte, denen an ihrem Arbeitsort ein Parkplatz garantiert ist, fahren weitaus häufiger mit dem Privatwagen zur Arbeit als solche ohne oder mit begrenzten Parkmöglichkeiten. Die beschränkte oder ausschließliche Verfügbarkeit bezahlter Parkplätze führt zu einer deutlichen Veränderung im Fahrverhalten von Autofahrern.

Überwachung

Eine wirksame und für die Bezirke wirtschaftliche Parkraumbewirtschaftung gibt es nur mit intensiver, personalaufwändiger Überwachung. Der Bezirk Pankow nimmt mehr Gebühren aus Bußgeldern ein als aus Parkscheinen. Wegen der geringen Parkgebühren und Bußgelder wird zum Überwachen gering qualifiziertes, niedrig bezahltes Personal eingesetzt, das keine anderen Außendienstaufgaben der Ordnungsämter erledigen darf. Effektiver für die öffentliche Ordnung wäre, mit Erhöhung der Gebühren und Bußgelder die Mitarbeiter zu qualifizieren, besser zu bezahlen und auch für andere Kontrollaufgaben einzusetzen.

Die Höhe des Verwarnungsgeldes bei Parkverstößen ist auch nach der vom BMVI nachträglich sabotierten Erhöhung 2020 mit 10 € bis maximal 55 € recht gering und stellt im Vergleich zu den mindestens 60 € beim Schwarzfahren im ÖV eine unangemessene Ungleichbehandlung

zugunsten der Autofahrer dar. Die rechtssicher wirksame Änderung des Bußgeldkatalogs ist auf Bundesebene zu veranlassen.

Verkehrssicherheit

Mit dem gestiegenen Kfz-Bestand ist gemäß „Verkehrssicherheitslage“ des Polizeipräsidiums Berlin vom 11. März 2019 die Anzahl der Verkehrsunfälle von 2005 bis 2018 um etwa 19% gestiegen. Das Suchen einer Parklücke führt nicht nur zu zusätzlichen Kosten für die Fahrer (mehr Zeit und Kraftstoff), sondern auch zu negativen Effekten für die Gesellschaft wie Luftverschmutzung, Lärm und mehr Unfällen.

Parkraummanagement und besonders die damit verbundene Durchsetzung von Vorschriften und Gesetzen tragen zur Verkehrssicherheit bei, indem sie dafür sorgen, dass Fußgänger an Übergängen und alle Verkehrsteilnehmer an Kreuzungen besser zu sehen sind