



Planspiele zur Vorbereitung und Durchführung der Parkraumbewirt- schaftung im Bezirk Pankow von Berlin (Prenzlauer Berg) und im Bezirk Treptow-Köpenick (Altstadt)

Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 3
im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben
„ParkenBerlin“

Berlin, September 2009

Projektleitung:

Michael Lehmbrock

Autoren:

Thomas Preuß

Angelika Uricher

Michael Lehmbrock

Unter Mitarbeit von:

Doris Becker

„ParkenBerlin“ ist ein Forschungs- und Entwicklungsvorhaben der Förderinitiative Mobilität 21 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Förderkennzeichen 650013/2007

Deutsches Institut für Urbanistik GmbH

Sitz Berlin, AG Charlottenburg, HRB 114959 B

Geschäftsführer: Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann

Arbeitsbereich Umwelt und Verkehr

Straße des 17. Juni 112

10623 Berlin

Telefon: 030/39001-252

Telefax: 030/39001-241

E-Mail: lehmbrock@difu.de

Partner:

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10

10115 Berlin

VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

Tempelhofer Damm 1-8

12101 Berlin

Bezirksamt Mitte von Berlin

Mathilde Jacob Platz 1

10551 Berlin

Inhalt

1.	Anlass, Ziele, Methode, Regeln und Setting der Planspiele	5
1.1	Anlass der Planspiele	5
1.2	Ziele der Planspiele	5
1.3	Planspiel-Methode	5
1.4	Planspielregeln	7
1.5	Aufgabenverteilung in den Planspielen	7
1.6	Planspielteilnehmerinnen und -teilnehmer.....	9
1.7	Planspielhandbuch: fachliche Orientierung und Arbeitsprogramm	10
2.	Planspielablauf	11
2.1	Vorbereitungsphase.....	11
2.2	Planspielauftakt	12
2.3	Bearbeitung der Planspielaufgaben	12
2.4	Verhandlungsworkshop.....	13
2.5	Auswertungsphase	14
3.	Räumlicher Bezug der Planspiele, Hot Spots und Szenarien	14
3.1	Planspielraum Prenzlauer Berg.....	15
3.2	Planspielraum Altstadt Köpenick.....	16
4.	Szenarien zum Parkraumangebot in der Altstadt Köpenick.....	19
5.	Planspielaufgaben	20
6	Parkraumbewirtschaftung nach dem Berliner Modell als Anknüpfungspunkt für die Planspiele	21
7.	Ergebnisse der Planspiele Prenzlauer Berg und Altstadt Köpenick.....	25
7.1	Planspielergebnisse Prenzlauer Berg	25
7.2	Planspielergebnisse Altstadt Köpenick.....	38
8.	Gesamtergebnis der Planspiele	54
8.1	Planerische Konzepte	55
8.2	Beschilderung.....	55

8.3	Überwachung.....	56
8.4	Bürgerbeteiligung, Information und Kommunikation	56
8.5	Entwicklung einer Zeit- und Maßnahmenplanung.....	56
8.6	Klärung von Aufgaben und Zuständigkeiten.....	57
8.7	Evaluation und Effizienz der Parkraumbewirtschaftung.....	57
9.	Eignung der Planspielmethode zur Unterstützung der Verwaltung bei Vorbereitung und Einführung einer Parkraumbewirtschaftung	57
9.1	Feedback der Planspielteilnehmerinnen und -teilnehmer	57
9.2	Eignung der Planspielmethode aus der Sicht der Forschungsgruppe	58
10.	Zusammenfassung	60
	Literatur	61

1. Anlass, Ziele, Methode, Regeln und Setting der Planspiele

1.1 Anlass der Planspiele

Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) führte im Rahmen des Verbundprojekts „ParkenBerlin – Parkraummanagement in Berlin“ (Förderkennzeichen: 650013/2007), unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität 21 im Zeitraum 2008 bis 2009 je ein Planspiel zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung in Prenzlauer Berg (Bezirk Pankow von Berlin) und in der Altstadt Köpenick (Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin) durch.

1.2 Ziele der Planspiele

Die Planspiele in zwei Berliner Bezirken verfolgten zwei Hauptziele:

1. Erprobung eines Verfahrens zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung u.a. zu Aufgaben und Umsetzungsmöglichkeiten seitens der Verwaltung,
2. Erprobung der Planspielmethode zur Erarbeitung von Problemlösungen und zur Förderung der Handlungskompetenz innerhalb der Verwaltung.

Somit standen in den Planspielen einerseits inhaltliche Aspekte des ruhenden Verkehrs, Fragen der organisatorischen Ausgestaltung von Prozessen und Verwaltungsaufgaben sowie der internen und öffentlichen Kommunikation und Ämterzusammenarbeit im Mittelpunkt. Andererseits wurde aus forschungsmethodischer Sicht der Frage nachgegangen, inwieweit sich Planspiele zur Unterstützung der Verwaltung bei der Bearbeitung komplexer und projektorientierter Aufgaben eignen.

Damit entsprechen die Ziele der Planspiele der Zielstellung des Gesamtvorhabens ParkenBerlin, in dessen Rahmen in verschiedenen, teils eng miteinander verknüpften Arbeitspaketen Hemmfaktoren im Bereich des ruhenden Verkehrs identifiziert und Lösungsansätze zur Überwindung bestehender Hemmnisse erarbeitet wurden.

1.3 Planspiel-Methode

Die Planspiel-Methode wird generell zur Abschätzung möglicher Haupt- und Nebenwirkungen beabsichtigter neuer Vorschriften, Verfahren, Instrumente oder Strategien eingesetzt.

Im Forschungsvorhaben ParkenBerlin war der Testgegenstand zweier eigenständiger Planspiele die Vorbereitung und Durchführung der Parkraumbewirtschaftung in zuvor definierten Gebieten in Prenzlauer Berg (Bezirk Pankow von Berlin) und in der Altstadt Köpenick (Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin).

An den Planspielen nahmen authentische Vertreter/innen maßgeblicher Akteursgruppen entsprechend ihrer Funktion in der Realität an den Planspielen teil. Dieses waren in beiden Bezirken Vertreter/innen der Bezirksverwaltungen mit voraussichtlichen Zu-

ständigkeiten für die Parkraumbewirtschaftung. Im Planspiel in der Altstadt Köpenick nahmen zusätzlich Vertreter von Seiten der Bewohner, der Gewerbetreibenden und des Tourismusvereins teil, die in einem „Beirat Verkehrskonzept Altstadt Köpenick“ den Bezirksstadtrat für Bauen und Stadtentwicklung beraten. Eine Besonderheit des Planspiels in Prenzlauer Berg ward die Teilnahme eines Vertreters der Kommunalpolitik in Person Bezirksstadtrats und Leiters der Abteilung Öffentliche Ordnung.

Für das Planspiel wurden verbindliche Regeln vereinbart. Planspielgegenstand und Planspielaufgaben wurden in einem von allen Planspielteilnehmer/innen beschlossenen Planspielhandbuch festgelegt.

Es wurde von der Grundannahme ausgegangen, die Parkraumbewirtschaftung würde in den zuvor definierten Gebieten eingeführt. Typischerweise bauten die zu erprobenden Vorgehensweisen bei der Vorbereitung und Einführung der Maßnahmen zwar auf realen Verhältnissen auf, die Planspiele und ihre Ergebnisse bleiben aber letztlich unverbindliche Experimente. Alle im Rahmen des Spiels erarbeiteten Empfehlungen oder Beschlüsse blieben nur Fiktion. Dennoch war beabsichtigt, dass von den Planspielen Impulse und Anregungen für das Handeln der tatsächlich befugten Entscheidungsorgane ausgehen.

Die Planspielteilnehmer/innen erarbeiteten unter der Annahme der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in einem zuvor definierten Gebiet konkrete Lösungsansätze in den Aufgabenbereichen „Planerisches Konzept“, „Beschilderung“, „Parkraumüberwachung“, „Bürgerbeteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation“, „Klärung von Aufgaben und Zuständigkeiten“ sowie „Zeit- und Maßnahmenplanung“. Hierbei wurden Vor- und Nachteile verschiedener Prinzipien und Vorgehensweisen ämterübergreifend erörtert und bewertet.

Die Umsetzung möglicher Beschlüsse lag außerhalb des Spiels und war einer sich ggf. anschließenden Vermittlung der Planspielergebnisse innerhalb des Planspielraumes und der von einer Umsetzung betroffenen Akteure vorbehalten.

Vor dem Beginn beider Planspielen konnte erwartet werden, dass Impulse aus den Planspielen wirksam werden,

- falls die Bezirksverordnetenversammlung des Bezirks Pankow auf der Basis eines fachlichen fundierten Bewirtschaftungskonzepts die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in einem Gebiet beschließen sollte
- falls die Verwaltung und die verantwortlichen Stadträte im Bezirksamt Treptow-Köpenick anstreben sollten, vorbereitende Untersuchungen zur Machbarkeit einer Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt Köpenick durchzuführen bzw. zu beauftragen.

Die Planspiele verfolgten bewusst nicht den Ansatz, die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie oder eines Bewirtschaftungskonzepts ersetzen zu wollen.

Vielmehr ging es in den Planspielen darum, die Vor- und Nachteile bestimmter Bewirtschaftungsprinzipien zu bewerten sowie Schlussfolgerungen für ein koordiniertes Verwaltungshandeln, für Information und Kommunikation sowie in Bezug auf verwaltungs-

organisatorischen Anforderungen vor, während und nach der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung zu erarbeiten.

Die Planspiele sollten damit die Möglichkeit eröffnen, zahlreiche für die Bezirksverwaltungen mit der Umsetzung eines Konzepts zur Parkraumbewirtschaftung verbundenen Aspekte in einem geschützten Raum bzw. Rahmen durchzuspielen und zu erörtern.

1.4 Planspielregeln

Um einen geregelten Planspielablauf zu gewährleisten, wurden vor Beginn des Planspiels einige Grundregeln zum Rahmen des Planspiels sowie zum Verhalten und zur Rolle der Planspielteilnehmer/innen vereinbart:

- Planspielteilnehmerinnen/-teilnehmer diskutieren auf gleicher Ebene (Augenhöhe).
- Closed-shop-Verfahren: das Planspiel findet in einem „geschützten“ Raum statt. Planspielzwischenergebnisse werden nicht an Personen außerhalb der am Planspiel Beteiligten gegeben.
- Es werden Spielaufgaben bearbeitet, die in einem vorher beschlossenen Planspielhandbuch festgelegt sind. In die Bearbeitung von Planspielaufgaben können – sofern erforderlich und nach Absprache – weitere Fachleute aus dem Bezirksamt einbezogen werden.
- Das Verfahren kann im Nachhinein nur aus wichtigem Grund in Frage gestellt werden.
- Das Planspiel wird extern durch das Difu moderiert.
- Die Planspielerinnen und Planspieler sind stellvertretende Akteure ihrer entscheidenden Organisation. Im Spiel übertragen sie ihre Praxis auf neue Situationen.
- Der Leitfaden Parkraumbewirtschaftung von Berlin¹ und die Parkgebührenordnung von Berlin² sind wichtiger Teil des Spielgegenstands. Das heißt, sie werden im Spiel angewandt und im Ergebnis werden ggf. Probleme der Anwendung festgehalten.

1.5 Aufgabenverteilung in den Planspielen

Die Planspielleitung inkl. Vorbereitung, Durchführung und Auswertung der Planspiele in den Berliner Bezirken Pankow und Köpenick oblag einer dreiköpfigen Forschungs-

1 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.), Leitfaden Parkraumbewirtschaftung, Berlin 2004.

2 Vierte Verordnung zur Änderung der Parkgebühren-Ordnung, vom 1. August 2006, GVBl., S. 882; verkündet: 8.8.2006 (Parkgebührenordnung des Landes Berlin).

gruppe im Deutschen Institut für Urbanistik GmbH (Difu). Zur Planspielleitung zählten die folgenden Arbeitsinhalte:

- Planung des Planspielablaufs (Abstimmung in den Bezirken, Auswahl der Akteure, Konkretisierung des Planspielgegenstandes, Zeitplanung),
- Erstellung der Planspielhandbücher und Abstimmung mit den Planspielteilnehmer/innen,
- Durchführung der Planspiel-Auftaktveranstaltungen,
- Betreuung der Bezirksverwaltungen sowie anderer Akteure bei der Bearbeitung der Planspielaufgaben,
- Moderation der Planspiel-Verhandlungsworkshops,
- Zusammenfassung der Arbeitsergebnisse der Planspielteilnehmer/innen in Form von Präsentationen,
- Mitwirkung bei der Präsentation der Planspielergebnisse durch die Planspieler/innen vor Vertreter/innen der Bezirkspolitik,
- Auswertung der Planspielergebnisse und Erstellung der Ergebnisberichte.

Die beiden beteiligten Bezirksverwaltungen Berlin übernahmen im Rahmen der Planspiele folgende Aufgaben:

- Teilnahme des zentralen Ansprechpartners aus der Verwaltung an Vorbereitungs-terminen,
- koordinierende Funktion des zentralen Ansprechpartners innerhalb der Verwaltung bzw. zwischen den Verwaltungen während der gesamten Planspieldauer,
- Mitwirkung des zentralen Ansprechpartners aus der Verwaltung bei der Festlegung des geeigneten Untersuchungsgebietes für die Planspiele,
- Bereitstellung von vorhandenen Planungsunterlagen, Gutachten und Daten mit Bezug zum ruhenden Verkehr,
- Bereitstellung von Tagungsräumen und -technik für die Workshops
- Auswahl der Planspielteilnehmer/innen in den betroffenen Ämtern (bzw. zusätzlich in Treptow Köpenick Auswahl geeigneter Planspielteilnehmer/innen aus dem „Beirat Verkehrskonzept Altstadt Köpenick“ beim Bezirksstadtrat für Bauen und Stadtentwicklung),
- Aktive Mitwirkung bei der Abstimmung der Planspielhandbücher und Abstimmung mit den Planspielteilnehmer/innen u.a. Darstellung der eigenen Ergebnisse zu den Planspielaufgaben, Kommentierung der Ergebnisse anderer Planspielteilnehmer/innen sowie Diskussion entlang gemeinsamer Fragestellungen,
- Bearbeitung der Planspielaufgaben von Seiten der Planspielteilnehmer/innen laut zuvor abgestimmtem Planspielhandbuch und fristgerechte Übergabe der Ergebnisse an Planspielleitung,

- Mitwirkung aller Planspielteilnehmer/innen bei Planspiel-Auftaktveranstaltungen und Planspielverhandlungsworkshops,
- Mitwirkung bei der Präsentation der Planspielergebnisse durch die Planspieler/innen vor Vertreter/innen der Bezirkspolitik.

1.6 Planspielteilnehmerinnen und -teilnehmer

Bei der Auswahl der Planspielteilnehmerinnen und -teilnehmer wurde darauf geachtet, dass alle potenziell an der Einführung der Parkraumbewirtschaftung beteiligten Organisationseinheiten der Bezirksämter mitwirken.

Aus dem Bezirksamt Pankow (Planspiel Prenzlauer Berg) waren je ein/e Vertreter/in von folgenden Ämtern bzw. Organisationseinheiten am Planspiel beteiligt. Dabei handelte es sich meist um Leiter/innen bzw. deren Stellvertreter/in:

- Tiefbauamt,
- Straßenverkehrsbehörde,
- Ordnungsamt,
- Bürgeramt,
- Pressestelle,
- Bezirksstadtrat und Leiter der Abteilung Öffentliche Ordnung.

Außerdem war im Planspiel Prenzlauer Berg als sachverständiger Experte ein Vertreter eines Büros für Verkehrsplanung beim Verhandlungsworkshop anwesend.

Für Verwaltungsplanspiele eher untypisch war im Planspiel Prenzlauer Berg die Beteiligung eines Vertreters der politischen Leitungsebene. Dieses bereitete jedoch in Bezug auf die Einhaltung der Planspielregel (u.a. gleiche Augenhöhe) keine Probleme. Vielmehr unterstützte diese Konstellation die verwaltungsinternen Informationsflüsse während des Planspiels.

Aus dem Bezirksamt Treptow-Köpenick (Planspiel Altstadt Köpenick) waren je ein/e Vertreter/in von folgenden Ämtern bzw. Organisationseinheiten am Planspiel beteiligt:

- Stadtplanungsamt, vorbereitende Bauleitplanung,
- Ordnungsamt,
- Straßenverkehrsbehörde,
- Bürgeramt (nur Phase 2).

In Phase 1 des Planspiels nahmen außerdem drei Vertreter „Beirats Verkehrskonzept Altstadt Köpenick“ teil:

Als sachverständiger Experte fungierte ein Mitarbeiter des Deutschen Instituts für Urbanistik GmbH (Difu).

Im Gegensatz zum Planspiel in Prenzlauer Berg wurde das Planspiel in der Altstadt Köpenick in zwei Phasen gegliedert. Während im Planspiel Phase 1 neben Verwaltungsangestellten auch Mitglieder des im Jahr 2007 beim Bezirksstadtrat für Bauen und Stadtentwicklung eingerichteten Beratungsgremiums, dem „Beirat Verkehrskon-

zept Altstadt Köpenick“ teilnahmen, waren am Planspiel Phase 2 ausschließlich Vertreterinnen und Vertreter des Bezirksamtes Treptow-Köpenick beteiligt. Grund hierfür ist die starke thematische Fokussierung von Phase 2 auf verwaltungsorganisatorische Fragestellungen.

Damit waren je Planspiel sechs Personen (Prenzlauer Berg, Altstadt Köpenick Phase 1) bzw. vier Personen (Altstadt Köpenick Phase 2) beteiligt.

Von Seiten der mit Aspekten der Parkraumbewirtschaftung befassten Organisationseinheiten waren somit in beiden Planspielen die Straßenverkehrsbehörde (u.a. zuständig für straßenverkehrsrechtliche Anordnung, Beschilderung), das Ordnungsamt (u.a. zuständig für Parkraumüberwachung) und das Bürgeramt (u.a. zuständig für Erteilung von Anwohner-Vignetten) beteiligt. Außerdem waren die für konzeptionelle Fragen des ruhenden Verkehrs zuständigen Verwaltungseinheiten (Tiefbauamt im Bezirksamts Pankow; Stadtplanungsamt, vorbereitende Bauleitplanung im Bezirksamts Treptow-Köpenick) beteiligt.

1.7 Planspielhandbuch: fachliche Orientierung und Arbeitsprogramm

Ein Planspielhandbuch mit allen notwendigen Informationen über Rahmen und Inhalt bildete die Grundlage für jedes der beiden Planspiele. Es diente der fachlichen Orientierung, Nachschlagewerk und Arbeitsprogramm. Der gemeinsame Beschluss der Handbücher durch die Planspielteilnehmer/innen verliehen ihnen Gültigkeit und Verbindlichkeit für den Teilnehmerkreis.

Die Planspielhandbücher waren folgendermaßen aufgebaut:

- Teil A:
 - Hintergrund und Rahmen des Planspiels,
 - Methode Planspiel,
 - Planspielablauf,
 - Spielregeln,
 - Mitwirkende,
 - Planungsraum
- Teil B:
 - Planspielaufgaben,
- Teil C:
 - tabellarische Übersichten der Planspielaufgaben und der zuständigen Bearbeiter/innen,
- Teil D:

- Übersicht über die Adressen der Mitwirkenden (Planspielteilnehmer/innen, Expert/innen, Moderatorinnen und Moderatoren),
- Zeitplanung,
- Teil E:
 - ausgewählte weiterführende Literatur zum Thema Parkraumbewirtschaftung.

Die Planspielhandbücher und die darin festgelegten Arbeitsaufgaben der Planspielteilnehmer/innen wurden jeweils in den Auftaktworkshops detailliert festgelegt und beschlossen.

Für das Planspiel Phase 2 in der Altstadt Köpenick wurde nach der oben dargestellten Gliederung ein separates Planspielhandbuch erstellt.

2. Planspielablauf

Im Zentrum aller Planspiele standen zwei Workshops (halbtägiger Auftaktworkshop, ganztägiger Verhandlungsworkshop) sowie eine Ergebnispräsentation, an denen alle Planspielteilnehmer/innen sowie das Difu-Planspielteam mitwirkten.

2.1 Vorbereitungsphase

Dem eigentlichen Planspielauftakt ging jeweils eine etwa dreimonatige konzeptionelle Vorbereitungsphase im Difu voraus. Diese diente der Sichtung von relevanten Planungen, Daten und Statistiken zum ruhenden Verkehr, die eine Grundlage für die Erarbeitung eines Planspiel-Designs bildeten. Hierbei wurden auch Vorschläge für die Abgrenzung des im Planspiel zu betrachtenden Gebiets entwickelt. Dieses mündete schließlich in einen ersten Planspielhandbuch-Entwurf, der etwa einen Monat vor Planspielauftakt mit einem zentralen Ansprechpartner der Verwaltung erörtert wurde.

Abbildung 1: Ablauf des Planspiels zur Parkraumbewirtschaftung in Prenzlauer Berg*



*Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik, 2009.

2.2 Planspielaufakt

Das eigentliche Planspiel startete jeweils mit einem Auftaktworkshop, in welchem die Ziele, Regeln und Aufgaben des Planspiels mit den Planspielbeteiligten erörtert wurden. Grundlage hierfür war der zuvor vom Difu erarbeitete Planspielhandbuch-Entwurf. Zu allen zu behandelnden Bereichen wurde einführend erläutert, worin der jeweilige Beitrag und die Funktion für eine Parkraumbewirtschaftung bestehen könnten. Darauf aufbauend wurden Arbeitsaufträge formuliert. Im Rahmen des Auftaktworkshops wurden die Arbeitsaufträge den jeweiligen Bearbeiterinnen und Bearbeitern zugewiesen. Die Arbeitsaufträge waren an diejenigen Personen aus dem Kreis der Planspielakteure gerichtet, die von ihrer tatsächlichen Zuständigkeit mit den jeweiligen Aufgaben befasst werden würden (als Vertreter des jeweiligen Amtes).

2.3 Bearbeitung der Planspielaufgaben

An den Auftaktworkshop schloss sich eine intensive Arbeitsphase von ca. vier Wochen an. Die Arbeitsaufträge betrafen in der Regel die Erarbeitung von Vorlagen oder Vermerken zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung zu dem in der Aufgabe beschriebenen Handlungsbereich. Dabei waren Lösungsvorschläge zu entwickeln und darüber hinaus mögliche Defizite oder Probleme im Zusammenhang mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung zu benennen. An die Arbeitsaufträge waren Listen von zu behandelnden Aspekten sowie ggf. Fragen angefügt, die als Orientierung und Gedankenstütze dienen sollen. Die Ergebnisse aller Planspielaufgaben wurden vor dem Verhandlungsworkshop allen Planspielbeteiligten zugestellt. Die zentrale Planspielaufgabe stellte jeweils die Erarbeitung eines Bewirtschaftungsvorschlags für ein räumlich abge-

grenztes Gebiet (planerischen Konzept) dar. Auf dieser Grundlage wurden dann von den Vertreterinnen und Vertretern der anderen am Planspiel beteiligten Verwaltungen Vorlagen mit Lösungsvorschlägen u.a. für die Beschilderung und zur Parkraumüberwachung erarbeitet.

Im Planspiel Prenzlauer Berg wurden darüber hinaus Arbeitsaufgaben zur Rolle des Bürgeramtes zur sowie für Bürgerbeteiligung, Information und Kommunikation bearbeitet.

2.4 Verhandlungsworkshop

Im Verhandlungsworkshop wurden die von den Planspielerinnen und -spielern erarbeiteten Lösungsvorschläge für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung vorgestellt und erörtert. Hierfür wurden von der Planspielleitung die Arbeitsergebnisse der Plan-spielteilnehmer/innen in ppt-Präsentationen umgesetzt.

An diesen Workshopteil schloss sich eine gemeinsame Diskussion von Vor- und Nachteilen des vorgeschlagenen Bewirtschaftungskonzepts an, die in die Aspekte „planerisches Konzept“, „Beschilderung“, „Überwachung“ sowie „Bürgerbeteiligung, Information und Kommunikation“ (nur Planspiel Prenzlauer Berg) gegliedert war.

Im Anschluss daran kommentierte der Experte aus verkehrsplanerischer Sicht das vorgeschlagene Konzept.

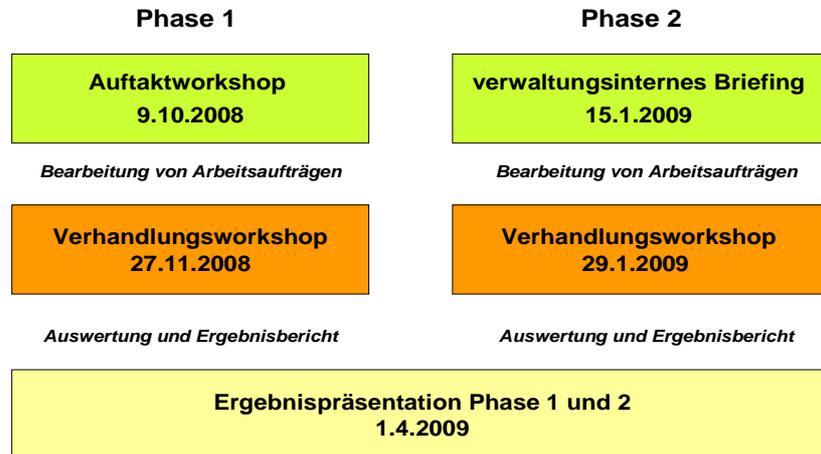
Daran schloss sich die Erörterung möglicher Variationen des Konzeptes der Parkraumbewirtschaftung sowie neuer bzw. erweiterter Lösungsansätze an. Es wurden diesbezügliche Vorschläge, neue Aspekte bzw. mögliche Konfliktpunkte festgehalten.

Mit dem Ziel der Entwicklung eines Maßnahmen- und Zeitplans wurden dann im Planspiel Prenzlauer Berg gemeinsam die Eckpunkte für die Bildung eines ämterübergreifenden Teams zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung festgelegt. In einem weiteren Tagesordnungspunkt wurden mögliche Kriterien für die Evaluation der Parkraumbewirtschaftung erörtert.

Im Planspiel Altstadt Köpenick schloss sich an die erste Phase mit eher inhaltlich-konzeptionellem Inhalt (planerisches Konzept, Beschilderung, Überwachung) eine zweite Phase mit Fokussierung auf verwaltungsorganisatorische Aspekte der Vorbereitung und Einführung der Parkraumbewirtschaftung an. Im Mittelpunkt standen die Zeit- und Maßnahmenplanung sowie die verwaltungsinterne Zuordnung von Aufgaben und Zuständigkeiten bei der Erfüllung der komplexen Verwaltungsaufgabe Parkraumbewirtschaftung.

Die Verhandlungswshops wurden jeweils durch eine Schlussbesprechung mit Feedback der Planspielteilnehmer/innen sowie mit organisatorischen Vereinbarungen zum weiteren Vorgehen abgeschlossen.

Abbildung 2: Ablauf des Planspiels zur Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt Köpenick, Phase 1 und 2*



*Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik, 2009.

2.5 Auswertungsphase

An die Verhandlungswshops schloss sich im Difu jeweils die Auswertung der Arbeitsergebnisse an. Alle Planspielergebnisse wurden strukturiert in Berichtsform aufbereitet und den Verwaltungen zur Verfügung gestellt.

Die Planspielergebnisse wiederum wurden von den Planspielteilnehmer/innen und der Difu-Planspielleitung gemeinsam öffentlich präsentiert. Diese Abschlusspräsentationen fanden am 14.7.2009 vor dem Ausschuss für Öffentliche Ordnung, Verkehr und Verbraucherschutz der Bezirksverordnetenversammlung Pankow bzw. am 1.4.2009 vor dem Ausschuss für Stadtplanung und Verkehr der Bezirksverordnetenversammlung Treptow-Köpenick statt.

3. Räumlicher Bezug der Planspiele, Hot Spots und Szenarien

Im Folgenden werden die Betrachtungsräume in Prenzlauer Berg und der Altstadt Köpenick beschrieben, mit denen sich die Planspielteilnehmer/innen anhand der vorgegebenen Planspielaufgaben auseinandergesetzt haben. Dabei werden zum einen die betreffenden Gebiete räumlich abgegrenzt.

Im Planspielraum Prenzlauer Berg wurden dabei besondere Problemlagen des ruhenden Verkehrs mit Hilfe sogenannter Hot Spots beschrieben.

Für die Altstadt Köpenick wurden Szenarien des (sich perspektivisch verändernden) Parkraumangebots auf öffentlichem Straßenland und auf privat bewirtschafteten Parkplätzen gebildet. Hiermit wurde zukünftig angestrebten Bautätigkeiten in Form des Schließens von Baulücken (momentane Nutzung als Parkplätze) sowie der Errichtung eines größeren Auffangparkplatzes Rechnung getragen.

3.1 Planspielraum Prenzlauer Berg

Um die konzeptionelle Arbeit in einem für das Planspiel überschaubaren räumlichen Rahmen zu halten, wurde im Vorbereitungsworkshop ein Betrachtungsgebiet ausgewählt. Die Auswahl erfolgte auf der Basis von sieben Vorschlägen für sogenannte räumliche Hot Spots in Prenzlauer Berg, die durch bestimmte Problemlagen des ruhenden Verkehrs gekennzeichnet sind. Dabei wurden die folgenden Gebiete betrachtet:

- S-Bahnhof Schönhauser Allee (Einkaufen),
- Max-Schmeling-Halle (Veranstaltungen),
- Oderberger Straße (Gastronomie und Flohmarkt/Trödelmarkt),
- Helmholtzplatz (Gastronomie),
- Kollwitzplatz (Gastronomie und Wochenmarkt),
- Fröbelstraße/Diesterwegstraße (Behördenzentrum und Vivantes-Klinikum Prenzlauer Berg),
- Grüne Stadt und Thälmannpark (Wohnen).

Nach Abstimmung mit den Planspielteilnehmerinnen und -teilnehmern wurde schließlich für das Planspiel der Hot Spot „Kollwitzplatz“ ausgewählt. Das Planspielgebiet wurde folgendermaßen abgegrenzt: Schönhauser Allee im Westen, Danziger Straße im Norden, Prenzlauer Allee im Osten und Metzger Straße im Süden.

Der Kollwitzplatz bildet den Kern des Gebietes und ist neben dem Bereich rund um den Wasserturm (insbesondere Rykestraße, Knaackstraße) auch der touristisch am stärksten frequentierte Teil des betrachteten Gebiets. Die Bebauung wurde 1875 abgeschlossen. Der Platz wurde von 1885 bis 1887 als typischer gründerzeitlicher Schmuckplatz gestaltet. Im Zweiten Weltkrieg wurden einige Häuser zerstört bzw. beschädigt.

Im gesamten Gebiet rund um den Kollwitzplatz ist von einem Wohnanteil von 80 bis 90 Prozent auszugehen. Wie im gesamten Ortsteil Prenzlauer Berg wird auch im Gebiet rund um den Kollwitzplatz mit dem weiteren Zuzug von Bewohnern gerechnet, was insbesondere angesichts des meist zahlungskräftigen Klientels perspektivisch zur weiteren Erhöhung des Pkw-Besatzes führen wird. Nach grober Einschätzung des Tiefbauamtes resultiert die Parkraumnachfrage abhängig von Gebiet und Tageszeit bis zu 80 Prozent aus Bewohnern. Neben dem Kollwitzplatz gibt es im Gebiet mit dem Wasserturmplatz einen weiteren einseitig angebauten Stadtplatz.

Gewerbliche oder Gastronomienutzungen befinden sich vorwiegend im Erdgeschoss der Gründerzeitbebauung. Erdgeschossnutzungen entfallen etwa zur Hälfte auf Gast-

ronomiebetriebe, von denen wiederum viele auch einen Schankvergarten bewirtschaften.

Arbeitsplätze bestehen im Gebiet überwiegend eingestreut, die Beschäftigtenzahlen sind zwar vergleichsweise gering, sind aber dennoch von hoher Bedeutung für das Parkgeschehen.

Abbildung 3: Kollwitzstraße in Höhe Kollwitzplatz*



*Foto: Thomas Preuß, Berlin 2008.

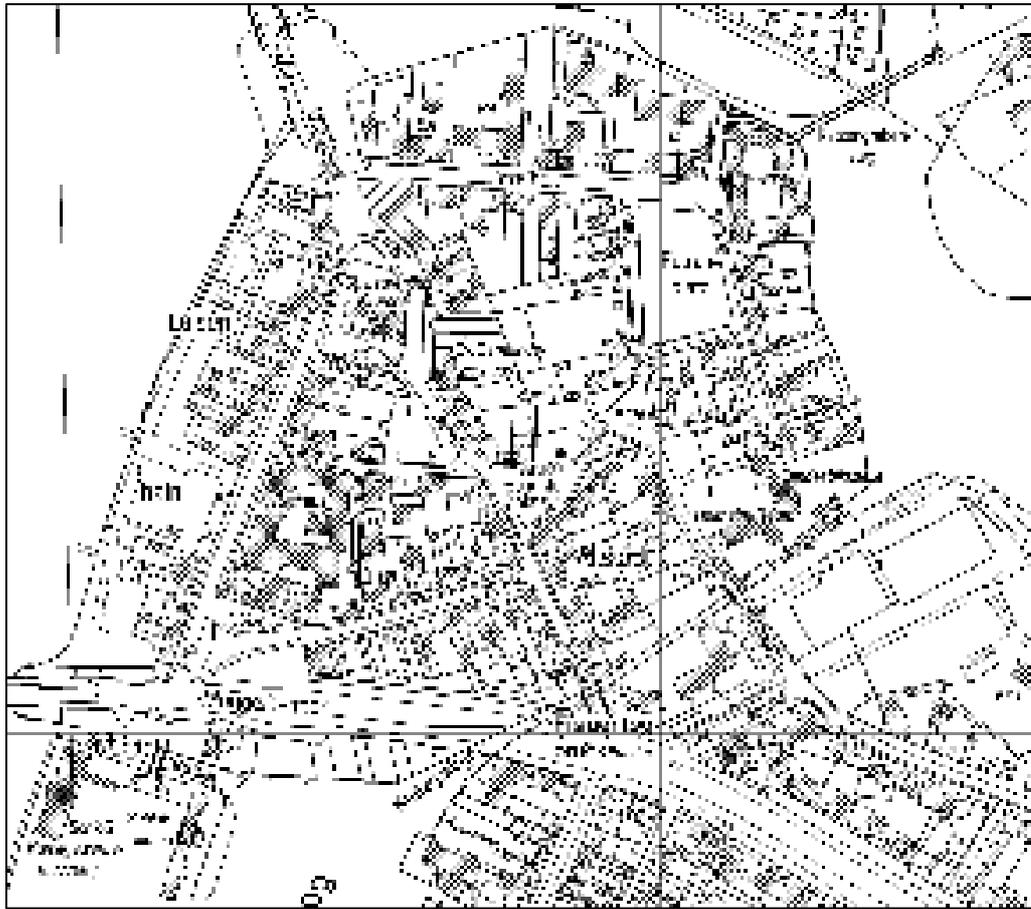
Die Parkraumsituation am Kollwitzplatz verschärft sich an Donnerstagen und Samstagen noch durch dann stattfindende Wochenmärkte. Eine punktuell und in bestimmten (Abend- und Nacht-)Zeiten hohe Parkplatznachfrage besteht im Zusammenhang mit Veranstaltungen in der Kulturbrauerei und im Pfefferwerk.

Die Konkurrenz um Parkplätze spielt sich überwiegend zwischen Bewohnern und Kneipenbesuchern am Abend ab, insbesondere abends zwischen 18.00 Uhr und 22.00 Uhr. An das Bezirksamt werden besonders häufig Beschwerden über fehlende Parkplätze im Gebiet rund um den Kollwitzplatz gerichtet.

3.2 Planspielraum Altstadt Köpenick

Die Altstadt Köpenick umfasst eine Fläche von etwa 15 Hektar. Im Gebiet wohnen derzeit rund 1.000 Einwohner. Im Gebiet leben – verglichen mit dem Berliner Durchschnitt – viele junge Menschen und Familien mit Kindern. Der Anteil der über 65-Jährigen Bewohner liegt weit unter dem Durchschnitt. Das durchschnittliche Einkommen der Bewohner liegt deutlich über dem Bezirksdurchschnitt. Es wird von einem im Berliner Vergleich hohen Pkw-Besatz von 435 Fahrzeugen je 1.000 Einwohnern ausgegangen.

Abbildung 4: Untersuchungsgebiet Altstadt Köpenick*



*Quelle: Karte von Berlin, M: 1:3000, hrsg. von SenStadt, Berlin 2003, verändert durch Difu, Berlin 2008.

Die Köpenicker Altstadt mit ihrer eher kleinstädtisch geprägten Baustruktur hat in den vergangenen Jahren stark an Attraktivität gewonnen. Perspektivisch kann, auch in Anbetracht der bestehenden Potenziale für Lückenbebauungen mit einem Bevölkerungszuwachs gerechnet werden. Gleichzeitig kann davon ausgegangen, dass dadurch Baulücken (wie jüngst an der Lüdersstraße) einer Zwischennutzung für privat bewirtschaftete Stellplätze entzogen werden.

Die Sanierung der Altstadt umfasste verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs, zur Minderung des Verkehrslärms, zur Förderung des Fußgängerverkehrs und zur Geschwindigkeitsreduzierung. Als verkehrslenkende Maßnahmen wurden – überwiegend als Einbahnstraßen – Erschließungsschleifen für den Bewohner-, Besucher, Kunden- und Anlieferverkehr eingerichtet.

Das gegenwärtige System der Verkehrslenkung stellt insbesondere gebietsfremde Pkw-Nutzer mitunter vor Orientierungsprobleme. Schmale Straßenquerschnitte, enge Kurvenradien und beidseitig ausgewiesene Stellplätze führen in Teilen der Altstadt zu Problemen für den Lieferverkehr mit Lkw.

In der Altstadt Köpenick bestehen verschiedene Beschäftigungsschwerpunkte (vgl. Abbildung 6). Hervorzuheben sind die Standorte Alt-Köpenick 21 (Rathaus Köpenick) mit etwa 260 Beschäftigten, Freiheit 15/16 mit 88 Beschäftigten, Alter Markt mit 20 Beschäftigten, Amtsstraße 1 mit 37 Beschäftigten sowie Jägerstraße 1 mit neun Beschäftigten. Neben diesen Schwerpunkten sind im gesamten Untersuchungsgebiet kleinere Unternehmen, Einzelhandelsgeschäfte und Gastronomiebetriebe ansässig.

Abbildung 5: Straße Alt-Köpenick, Blick aus Richtung Norden*



*Foto: Thomas Preuß, Berlin 2008.

Im Untersuchungsgebiet sind öffentlich zugängliche Stellplätze auf öffentlichem Straßenland, auf bewirtschafteten und nicht bewirtschafteten privaten Flächen (Baulücken) und auf öffentlich gewidmeten Parkplätzen vorhanden (vgl. Abbildung 6).

Auf vier Flächen, die in absehbarer Zeit einer Lückenbebauung zugeführt werden könnten, besteht im Moment ein Angebot von 170 privat bewirtschafteten Stellplätzen. Darüber hinaus bestehen entlang mehrerer Wohnblöcke und auf einem Parkplatz 108 öffentlich gewidmete Stellplätze, die auch zukünftig Bestand haben sollen. Straßenbegleitend sind in der Altstadt Köpenick im öffentlichen Straßenraum 264 Stellplätze vorhanden, von denen einige als Kurzzeitparkplätze ausgewiesen sind. Auf privaten Grundstücken besteht – zugeordnet zu Wohnungen und Gewerbebetrieben – ein weiteres nicht-öffentliches Stellplatzpotenzial.

Seit geraumer Zeit bestehen im Bezirksamt Vorstellungen zur Entwicklung eines Auffangparkplatzes an der Landjägerstraße mit 250 Pkw-Stellplätzen. Derzeit wird auf einem Teil der betreffenden Fläche ein privat bewirtschafteter Parkplatz mit 90 Stellplätzen betrieben.

Insbesondere für den Fall einer Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt Köpenick bedeutsam ist eine Betrachtung möglicher Ausweichbereiche insbesondere von parkenden Berufspendlern, die aufgrund des begrenzten Parkraumangebots im öffentlichen Raum bereits jetzt genutzt werden.

4. Szenarien zum Parkraumangebot in der Altstadt Köpenick

Um verschiedene mögliche bauliche Entwicklungen und deren Auswirkungen auf das Stellplatzangebot abbilden zu können, wurden daher Szenarien gebildet.

Im Status quo wurde von insgesamt 560 Stellplätzen ausgegangen, davon:

- 264 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum in der Altstadt,
- 100 privat bewirtschaftete Stellplätze auf Baulücken in der Altstadt (Rosenstraße, Grünstraße 5/6, Jägerstraße (neben Schüßlerplatz)),
- 90 privat bewirtschaftete Stellplätze auf dem Parkplatz an der Landjägerstraße,
- 106 öffentlich gewidmete Stellplätze an der Amtsstraße und Müggelheimer Straße.

Es wurden drei Szenarien zum Parkraumangebot in der Altstadt Köpenick beschrieben. Diese berücksichtigen die Parkraumangebote im öffentlichen Straßenraum, auf privat bewirtschafteten Stellplätzen auf Baulücken sowie auf einem möglicherweise einzurichtenden Auffangparkplatz:

- Szenario A: Baulücken bebaut, Auffangparkplatz Landjägerstraße realisiert,
- Szenario A': Baulücken bebaut, Auffangparkplatz Landjägerstraße realisiert, Stellplatzzahl im öffentlichen Straßenraum reduziert,
- Szenario B: Baulücken bebaut, Auffangparkplatz Landjägerstraße nicht realisiert.

Unberücksichtigt blieb das Stellplatzangebot auf privaten Grundstücken, das den dort bestehenden Wohnungen und Gewerbebetrieben zugeordnet ist.

Auf der Basis der oben dargestellten Grundannahmen und der Variationen der Stellplatzpotenziale bei Stellplätzen auf Baulücken und sonstigen öffentlich gewidmeten Stellplätzen ergibt sich im Vergleich zum Status quo bei Szenario A eine Erhöhung um 60 Stellplätze, bei Szenario A' eine Verringerung um sechs Stellplätze und bei Szenario B eine Verringerung um 100 Stellplätze.

Tabelle 1: Vergleich des Stellplatzpotenzials der Szenarien A, A', B und dem Status quo*

	Stellplätze öff. Straßenland	Stellplätze Baulücken	Stellplätze öff. gewidmet	Summe Stellplätze
Szenario A	264	-	250+106	620
Szenario A'	200	-	250+106	556
Szenario B	264	90	106	460
Status quo	264	100+90	106	560

*Quelle: Eigene Darstellung, Berlin 2008.

5. Planspielaufgaben

Die Planspielaufgaben wurden in Teil B des jeweiligen Planspielhandbuchs näher dargestellt. Die Darstellungen beginnen jeweils mit grundlegenden Ausführungen, Erläuterungen sowie Informationen über mögliche Vorgehensweisen bzw. Gestaltungsvarianten. Daran anschließend werden die Arbeitsaufgaben formuliert.

Grundsätzlich waren alle Bearbeiterinnen und Bearbeiter gehalten, sich – bezogen auf ihre Zuständigkeit – mit den Hemmungsfaktoren im Zusammenhang mit Parkraumbewirtschaftung auf folgenden Ebenen auseinanderzusetzen:

- in der Planungsphase im eigenen Amt,
- in der Planungsphase in der Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen Ämtern (Straßenverkehrsbehörde, Ordnungsamt, Presseamt, ggf. weiteren Ämtern),
- in der Planungs- und Durchführungsphase bei den betroffenen Bürgern.

Besondere Bedeutung kam der Entwicklung eines planerischen Konzepts für eine Parkraumbewirtschaftung zu. Dieses sollte die in der Praxis angewandten Prinzipien der Parkraumbewirtschaftung aufgreifen: Mischparken (Berliner Modell) bzw. die Elemente reines Bewohnerparken und Kurzzeitparken mit Parkschein. Das planerische Konzept war der Anknüpfungspunkt für die Ausarbeitungen der Planspielteilnehmerinnen und -teilnehmer in den Aufgabenbereichen Beschilderung, Parkraumüberwachung (sowohl in den Planspielen Prenzlauer Berg und Altstadt Köpenick) sowie Bürgerbeteiligung, Information und Kommunikation (nur im Planspiel Altstadt Köpenick).

Der Aufgabenbereich „Bürgerbeteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation“ wurde im Planspiel Prenzlauer Berg behandelt, da parallel zum Planspiel von Seiten des bezirklichen Pankow eine Machbarkeitsstudie zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Prenzlauer Berg beauftragt wurde.

Das Arbeitsprogramm sowohl der Planspiele Prenzlauer Berg und Altstadt Köpenick enthielt folgende drei Aufgabenbereiche:

- Planerisches Konzept zur Parkraumbewirtschaftung mit Aufgabe/n zu
 - ▲ Planerisches Konzept (u.a. straßengenaue Darstellung von Bewirtschaftungsprinzip und Bewirtschaftungszeiten)
- Konzept der Beschilderung mit Aufgaben zu
 - ▲ Beschilderungsformen
 - ▲ Bewertung von Beschilderungsvarianten
 - ▲ Wirkungskontrolle/Evaluation
- Konzept der Parkraumüberwachung mit Aufgaben zu
 - ▲ Organisation des Personaleinsatzes
 - ▲ Wirkungskontrolle/Evaluation

Im Planspiel Prenzlauer Berg wurde zusätzlich folgende Aufgabe bearbeitet:

- Konzept für Bürgerbeteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation mit Aufgaben zu
 - ▲ Bürgerbeteiligung, Information und Kommunikation gegenüber Öffentlichkeit und Medien (vor und während der Einführung der Parkraumbewirtschaftung)
 - ▲ Team zur Koordinierung der Parkraumbewirtschaftung (vor, während und nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung)
 - ▲ Öffentlichkeitsarbeit nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung

Das Arbeitsprogramm der Phase 2 des Planspiels Altstadt Köpenick fokussierte auf folgende verwaltungsorganisatorische Aspekte der Vorbereitung und Einführung der Parkraumbewirtschaftung mit den Aufgaben:

- Zeit- und Maßnahmenplanung für die Vorbereitung und Einführung der Parkraumbewirtschaftung mit den Aufgaben
 - Zeit- und Maßnahmenplanung von Vorbereitung bis Einführung der Maßnahme
 - Schnittstellen zwischen Verwaltung sowie Bezirkspolitik und Öffentlichkeit
 - Aufgaben und Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung bei der Vorbereitung und Einführung der Parkraumbewirtschaftung mit den Aufgaben
 - Aufgabenverteilung und notwendige Ressourcen innerhalb der Verwaltung
 - wichtige Schnittstellen für die laufende Aufgabenerfüllung
 - Koordinierungsteam für die Vorbereitungsphase.
- 6. Parkraumbewirtschaftung nach dem Berliner Modell als Anknüpfungspunkt für die Planspiele**

Die Planspiele knüpften an das in Berlin überwiegend praktizierte Mischprinzip (sogenanntes Berliner Modell) an.

Danach wird in einem begrenzten Gebiet die Parkraumbewirtschaftung flächendeckend eingeführt. Grundsätzlich darf auf allen Parkständen in der Parkraumbewirtschaftung entweder mit gültigem Parkschein oder Vignette geparkt werden. Eine Höchstparkdauer ist nicht vorgesehen. Die Kennzeichnung erfolgt durch die sogenannte positive Beschilderung mit Zeichen 314 StVO (Parkplatz) und Zusatzzeichen „mit Parkschein

oder Bewohnerparkausweis für Zone (Nr.)“. Das Gebiet wird mit Parkscheinautomaten ausgestattet. Der Vorteil dieses Mischparkens liegt darin, dass außer den Bewohnern auch Nichtbewohnern das Lang- und Kurzparken prinzipiell möglich ist.

Grundsätzlich ist es möglich, in Bereichen mit ausgeprägter Einzelhandelsnutzung Kurzparkbereiche und in Bereichen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung Bewohnerparkzonen auszuweisen, um gebietsspezifischen Besonderheiten gerecht werden zu können.

Auch das Bewohnerparken in Gebieten mit verdichteter Wohnnutzung mit angrenzenden Arbeitsplatzkonzentrationen oder mit angrenzenden besucherintensiven Nutzungen war Gegenstand der Arbeiten zum Konzept der Parkraumbewirtschaftung in den Planspielen. Hier würden keine Parkmöglichkeiten für Besucher des Gebiets (ausgenommen Besucher mit Gästevignette sowie Ausnahmegenehmigungen entsprechend § 46 StVO) bestehen. Bewohnerparkzonen erhalten eine negative Beschilderung „eingeschränktes Haltverbot“ (Zeichen 286-10/-20 StVO in Verbindung mit Zusatzzeichen „Wochentag-Wochentag, x-x h, Bewohner mit Parkausweis für Zone xy frei“).

Die Gebietsabgrenzung erfolgt grundsätzlich anhand der erhobenen Parkraumauslastung und Nutzerkonkurrenz tags und nachts einerseits und anhand möglichst natürlicher/stadtstruktureller Begrenzungen andererseits.

Variationsmöglichkeiten in den Planspielen bestanden bei der Optimierung des Stellplatzangebots im öffentlichen Straßenraum, bei der Einrichtung von Ladezonen, bei der Festlegung der Bewirtschaftungszeiten, bei der Staffelung der Gebührenhöhe, bei der Abgrenzung der Teilgebiete der Parkraumbewirtschaftung sowie bei den Wahl der Regelungsprinzipien (z.B. Mischparken, Getrenntparken, Parkschein, Parkscheibe).

Einen Überblick über geeignete Bewirtschaftungsformen für unterschiedliche Nachfragecharakteristiken enthalten auch ein von der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung herausgegebener Leitfaden zur Parkraumbewirtschaftung⁴ sowie Tabelle 2.

Tabelle 3 zeigt die Vor- und Nachteile dieses Modells für die einzelnen Nutzergruppen im Vergleich zum Ist-Zustand ohne Bewirtschaftung.

4 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.), Leitfaden Parkraumbewirtschaftung, Berlin 2004.

Tabelle 2: Geeignete Bewirtschaftungsformen für unterschiedliche Nachfragecharakteristiken*

Nachfragecharakteristik	Bewirtschaftungsform		Erwartbare Auswirkungen
	Kurzbezeichnung	Parkregelung	
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte, Parkdruck und Konkurrenz zwischen Nutzergruppen (z.B. Bewohner und Beschäftigte)	Mischparken	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parkscheinautomat ■ 0,25 Euro je Viertelstunde ■ Mo-Fr 9-20 Uhr, Sa 9-18 Uhr ■ Bewohner mit Parkausweis frei 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verlagerung von Berufspendlern ■ geringerer Parkdruck ■ erhöhte Parkchancen für Bewohner und Kurzzeitparker ■ verringerter Parksuchverkehr
Gebiete in zentralen Lagen, mit hohem Parkdruck, starker Konkurrenz zwischen Nutzergruppen (z.B. Bewohner, Beschäftigte, Kunden) und guter ÖV-Erschließung		<ul style="list-style-type: none"> ■ Parkscheinautomat ■ 0,50 Euro je Viertelstunde ■ Mo-Fr 9-20 Uhr, Sa 9-18 Uhr ■ Bewohner mit Parkausweis frei 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verlagerung von Berufspendlern ■ geringerer Parkdruck ■ erhöhte Parkchancen für Bewohner und Kurzzeitparker ■ verringerter Parksuchverkehr
Zentrale Geschäftsgebiete mit besonders hohem Parkdruck, besonders starker Konkurrenz zwischen Nutzergruppen (z.B. Bewohner, Beschäftigte, Kunden, Touristen) und hervorragender ÖV-Erschließung		<ul style="list-style-type: none"> ■ Parkscheinautomat ■ 0,75 Euro je Viertelstunde ■ Mo-Fr 9-20 Uhr, Sa 9-18 Uhr ■ Bewohner mit Parkausweis frei 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verlagerung von Berufspendlern ■ geringerer Parkdruck ■ erhöhte Parkchancen für Bewohner und Kurzzeitparker ■ verringerter Parksuchverkehr
Oben genannte Gebiete mit großem Anteil Gastronomie-/Freizeitnutzung	Mischparken	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parkscheinautomat ■ 0,25 Euro/0,50 Euro/0,75 Euro je Viertelstunde ■ täglich 9-22/24 Uhr* ■ Bewohner mit Parkausweis frei 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verlagerung von Berufspendlern ■ geringerer Parkdruck ■ erhöhte Parkchancen für Bewohner und Kurzzeitparker ■ verringerter Parksuchverkehr ■ Beschäftigtenparken der Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen wird verlagert
Ausgeprägte Einzelhandelsnutzung	Kurzparken (mit Ladezone)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parkscheinautomat ■ 0,25 Euro/0,50 Euro/0,75 Euro je Viertelstunde ■ Höchstparkdauer 2 Stunden** ■ Mo-Fr 9-20 Uhr, Sa 9-18 Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verlagerung von Berufspendlern und Bewohnern (tagsüber) ■ geringerer Parkdruck ■ erhöhte Parkchancen für Kunden ■ verringerter Parksuchverkehr ■ verbesserte Bedingungen für den Lieferverkehr
Verdichtete Wohnnutzung mit angrenzenden Arbeitsplatzkonzentrationen oder mit angrenzenden besucherintensiven Nutzungen	Bewohnerparken	<ul style="list-style-type: none"> ■ eingeschränktes Halteverbot ■ Geltungszeit in Abhängigkeit von den Nutzungen ■ Bewohner mit Parkausweis ... frei 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verlagerung von Berufspendlern ■ Erhöhte Parkchancen für Bewohner

* Die Geltungsdauer soll in Abhängigkeit von der Örtlichkeit festgelegt, zunächst probeweise eingeführt und durch Begleituntersuchungen überprüft werden.

** Die Festlegung der Höchstparkdauer erfolgt in Abhängigkeit von der örtlichen Situation.

*Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.), Leitfaden Parkraumbewirtschaftung, Berlin 2004 sowie Vierte Verordnung zur Änderung

der Parkgebühren-Ordnung, vom 1. August 2006, GVBl., S. 882; verkündet: 8.8.2006 (Parkgebührenordnung des Landes Berlin).

Tabelle 3: Vor- und Nachteile des „Berliner Modells“ für die verschiedenen Nutzergruppen*

Nutzergruppe	Vorteile	Nachteile
Bewohner	Vergrößerung der Parkchancen Reduzierung des Parksuchverkehrs Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Überquerungsmöglichkeiten von Fußgängern Verbesserung der Verkehrsbedingungen für Radfahrer Rückgewinnung von Grün- und Aufenthaltsflächen im Straßenraum	Gebühren (vor dem 1.8.2008 30,71 Euro pro Jahr bzw. 51,10 Euro für zwei Jahre; ab dem 1.8.2008 einheitlich 20,40 Euro für 2 Jahre)
Beschäftigte und Auszubildende	Parken ist nach wie vor möglich	Gebühren (0,25 Euro bis 0,75 Euro pro 15 Min. nach ParkGebO)
Kunden	Erleichterung der Zugänglichkeit mit dem Pkw Vergrößerung der Parkchancen Reduzierung des Parksuchverkehrs Verbesserung der Verkehrsbedingungen für Radfahrer	Gebühren (0,25 Euro bis 0,75 Euro pro 15 Min. nach ParkGebO)
Gewerbebetrieb	Erleichterung der Zugänglichkeit mit dem Pkw Vergrößerung der Parkchancen für betriebliche Fahrzeuge Reduzierung des Parksuchverkehrs	Gebührenpflichtige Ausnahmegenehmigung 90 Euro pro Jahr 130 Euro für 2 Jahre 160 Euro für 3 Jahre
Lieferanten	Erleichterung der Zugänglichkeit mit dem Pkw Be- und Entladen ist erlaubt Einrichtung von Ladezonen möglich	
Dienstleister	Erleichterung der Zugänglichkeit mit dem Pkw Vergrößerung der Parkchancen Reduzierung des Parksuchverkehrs	Gebührenpflichtige Ausnahmegenehmigung 90 Euro pro Jahr 130 Euro pro 2 Jahre 160 Euro pro 3 Jahre
Private Gäste	Erleichterung der Zugänglichkeit mit dem Pkw Vergrößerung der Parkchancen Reduzierung des Parksuchverkehrs	Gebührenpflichtige Ausnahmegenehmigung (nur für Nichtberliner, in Mitte sind auch Brandenburger Fahrzeuginhaber aus dem Berliner Umland ausgeschlossen) vor dem 1.8.2008 15 Euro für bis zu 3 Wochen 30 Euro für bis zu 3 Monaten ab dem 1.8.2008: z.B. 10,20 Euro für bis zu 3 Tage 13 Euro für bis zu 1 Woche 15 Euro für bis zu 2 Wochen
Gäste von Freizeit- und Gastronomieeinrichtungen	Erleichterung der Zugänglichkeit mit dem Pkw Vergrößerung der Parkchancen Reduzierung des Parksuchverkehrs Verbesserung der Verkehrsbedingungen für Radfahrer	Gebühren (0,25 Euro bis 0,75 Euro pro 15 Min. nach ParkGebO)

*Quelle: Eigene Zusammenstellung nach Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Leitfaden Parkraumbewirtschaftung, Berlin 2004 sowie Vierte Verordnung zur Änderung der Parkgebühren-Ordnung, vom 1. August 2006, GVBl., S. 882; verkündet: 8.8.2006 (Parkgebührenordnung des Landes Berlin).

7. Ergebnisse der Planspiele Prenzlauer Berg und Altstadt Köpenick

7.1 Planspielergebnisse Prenzlauer Berg

Im Folgenden werden die Planspielergebnisse, strukturiert nach den Aufgabenbereichen im Planspiel, dargestellt. Weiterhin werden mögliche Variationsmöglichkeiten der von den Planspielteilnehmerinnen und -teilnehmern erarbeiteten Lösungsansätze dargestellt. Hierfür werden die Ergebnisse der Vorlagen der einzelnen Bearbeiter, die Diskussionsbeiträge zu den Vor- und Nachteilen bestimmter Vorgehensweisen sowie das fachliche Statement des beteiligten Experten zusammengeführt. Ergänzend zu den fachlich fokussierten Ausführungen zu den einzelnen Handlungsbereichen werden im Weiteren verwaltungsorganisatorisch-fachliche Lösungsansätze für die erfolgreiche Einführung einer Parkraumbewirtschaftung dargestellt. Schließlich werden die Planspielergebnisse in Bezug auf die notwendige Evaluation der Parkraumbewirtschaftung dargelegt. Von methodischem Interesse sind schlussendlich die von den Planspielteilnehmer/innen zurück gespiegelten Einschätzungen in Bezug auf das Planspiel als solches.

7.1.1 Planerisches Konzept für eine Parkraumbewirtschaftung

Das planerische Konzept zur Parkraumbewirtschaftung wurde vom Tiefbauamt des Bezirksamts Pankow erarbeitet.

Da im Gebiet die Parkraumnachfrage aus der Wohnnutzung stark dominiert und die Pkw-Ausstattung der Haushalte vergleichsweise hoch ist, bestehen Parkraumkonkurrenzen insbesondere mit Besuchern des Gebiets, mit Beschäftigten sowie mit im Gebiet ansässigen Gewerbebetrieben (hoher Gastronomieanteil). Für die Konzeption spielte der Bewohnerschutz daher eine bedeutende Rolle. Als eher unbedeutend wurde das Kurzzeitparken eingestuft, da es im Gebiet keine besonderen Konzentrationen des Einzelhandels gibt.

Daher wurde eine Kombination aus Mischparken nach dem Berliner Modell und reinem Bewohnerparken vorgesehen. Die Bewirtschaftungsform wurde jeweils straßenbezogen dargestellt, ebenso die damit verbundene Bewirtschaftungszeit (11.00 – 24.00 Uhr an allen Wochentagen) und die Höhe der Parkgebühren (wie in Berlin üblich 0,25 Euro, 0,50 Euro oder 0,75 Euro pro Viertelstunde).

Die für das Gebiet straßengenau vorgeschlagenen Grundprinzipien der Bewirtschaftung resultierten aus folgenden straßenräumlichen Gegebenheiten bzw. Problemlagen des ruhenden und fließenden Verkehrs:

- Das Besucherparken mit Parkschein wird an den ohnehin durch den Verkehr belasteten Hauptverkehrs- und Haupterschließungsstraßen konzentriert und mit Bewohnerparken (mit Bewohnervignette, mit einer zuvor zu beantragenden Gästevignette, mit Ausnahmegenehmigungen entsprechend § 46 StVO) kombiniert. Damit würde das Mischparken nach dem Berliner Modell zum Einsatz kommen.

Abbildung 6: Planerisches Konzept für eine Parkraumbewirtschaftung im Planspielgebiet*



Legende:

Gebietsauswahl: Kollwitzplatz und angrenzendes Gebiet
 Abgrenzung: Schönhauser Allee im Westen, Danziger Straße im Norden, Prenzlauer Allee im Osten,
 Metzer Straße im Süden



Mischparken



Mischparken

Reines Bewohnerparken

*Quelle: Ergebnisvorlage aus dem Tiefbauamt Pankow.

- In den stark durch Wohnen geprägten Erschließungsstraßen soll reines Bewohnerparken eingeführt werden. Hier bestehen keine Parkmöglichkeiten für Besucher des Gebiets (ausgenommen Besucher mit Gästevignette sowie Ausnahmegenehmigungen entsprechend § 46 StVO).

Abweichend vom Berliner Modell wurden vonseiten des Tiefbauamtes geringfügige Modifikationen vorgeschlagen, die den Parksuchverkehr im Gebiet reduzieren könnten. So sollte die Parkgebühr an den Hauptverkehrsstraßen mit Mischparken geringer als in den Haupterschließungsstraßen sein (z.B. in der Schönhauser Allee 0,25 Euro und in der Kollwitzstraße 0,50 Euro je Viertelstunde). Das aus Sicht von Gewerbe und Einzelhandel wichtige Besucherparken mit Parkschein kann zusätzlich gefördert werden, indem dieses an den Hauptverkehrsstraßen z.B. von 11.00 bis 18.00 Uhr ausschließlich, also unter Ausschluss des Bewohnerparkens, stattfinden kann. Dies hätte allerdings für die Bewohner den Nachteil, dass am Vormittag ein Wegfahrzwang besteht. Für Gewerbe und Einzelhandel hätte das den Vorteil, dass während der Hauptgeschäftszeiten keine Bewohner die Parkmöglichkeiten für Kunden blockieren.

Die vorhandenen Ladezonen sollten bestehen bleiben und die Beschilderung der Parkraumbewirtschaftung wird integriert.

Von grundlegender Bedeutung für die Machbarkeit der Parkraumbewirtschaftung war die Frage, ob bei einem derart hohen Anteil reinen Bewohnerparkens und den daraus resultierenden geringen Einnahmen aus Parkgebühren das Gesamtkonzept finanziell tragfähig wäre. Ein zu erwartendes Defizit hätte zur Folge, dass das Konzept nicht wie vorgeschlagen realisiert werden kann.

Das reine Bewohnerparken hätte zur Folge, dass in den betroffenen Straßen tagsüber Parkplätze in nennenswertem Umfang ungenutzt bleiben. Dieser Umstand erscheint Parkplatzsuchenden ohne Wohnervignette, Gästevignette oder sonstige Ausnahmegenehmigung entsprechend § 46 StVO schwer vermittelbar.

Bei der Entscheidung, in welchen Straßen Mischparken eingeführt wird, sollte die Umschlaghäufigkeit an den Parkständen besonders berücksichtigt werden.

Nach Einschätzung der Planspielteilnehmerinnen und -teilnehmer sollte das Gesamtkonzept inklusive dem planerischen Konzept ein Jahr nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung daraufhin überprüft werden, ob die Ziele der Parkraumbewirtschaftung erreicht werden.

In der Diskussion wurden geringfügigen Veränderungen der Bewirtschaftungsprinzipien angeregt, u.a. für ein Mischparken im Abschnitt Kollwitzplatz der Wörther Straße sowie in der Sredzkistraße in Höhe der Kulturbrauerei und für ein Bewohnerparken in der nördlichen Knaackstraße.

7.1.2 Beschilderung

Das Konzept für die Beschilderung der Straßenverkehrsbehörde (straßenverkehrsbehördliche Stellungnahme mit Verkehrszeichenplan) baut auf dem planerischen Konzept des Tiefbauamts auf.

Die vorgeschlagene Beschilderung orientierte sich an den rechtlichen Vorgaben der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der im Jahr 2008 aktuellen Fassung der StVO. Das Parken wird im Wesentlichen durch Zeichen 286 (eingeschränktes Halteverbot) und Zeichen 314 (Parkplatz) plus Zusatzzeichen geregelt.

Abbildung 7: Konzept der Beschilderung für eine Parkraumbewirtschaftung im Planspielgebiet (Teilausschnitt)*



Legende:

Reines Bewohnerparken

(ohne Farbeintrag) Straßen mit Bewirtschaftung

Z 314-10/-30/-20 mit Z*

Zz* Zz „Mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone xy 9-24h“

G Gaststätte

- Beschilderung des reinen Bewohnerparkens durch:
Z 286-10/-30/-20
Zz „9-24h“
Zz „Bewohner mit Parkausweis für Zone xy frei“
- An den Beginn/Ende der Ladezonen schließt sich jeweils Z 314-10 bzw. -20 mit Zz* an.
- Parkscheinautomatenstandorte alle 50m (nicht eingetragen).

*Quelle: Ergebnisvorlage der unteren Straßenverkehrsbehörde Pankow.

Es wurde zwischen reinem Bewohnerparken und Mischparken unterschieden. Maßgeblich für die Beschilderung war die Funktion des jeweiligen Straßenabschnitts. Die vorhandene Beschilderung des ruhenden Verkehrs wurde komplett aufgenommen und entsprechend der beabsichtigten Bewirtschaftung angepasst (vorhandene Schilder blau dargestellt, notwendige Veränderungen rot dargestellt).

Vonseiten der bezirklichen Straßenverkehrsbehörde wurden geringfügige Modifikationen des planerischen Konzepts angeregt wie das Mischparken an der Wörther Straße und reines Bewohnerparken an der Metzer Straße. Weiterhin wurde vorgeschlagen, das gesamte Gebiet von 9 Uhr bis 24 Uhr zu bewirtschaften, um eine gewisse Vereinheitlichung mit den Bewirtschaftungszeiten im angrenzenden Bezirk Mitte zu erreichen. Es wurde darauf hingewiesen, dass reines Bewohnerparken vor allem in Straßen mit vielen Restaurants schwer durchsetzbar erscheint.

In der Diskussion des Beschilderungsvorschlags wurde außerdem gefordert, dass auf einfache Beschilderung geachtet werden sollte.

Eine Schilder sparende Zonenbeschilderung wurde nicht gewählt, da diese in Berlin bis dato nicht praktiziert wurde. Außerdem wurde das Problem gesehen, dass Kraftfahrer nach Einfahrt in eine Parkzone die Beschilderung vergessen könnten, was wiederum einen erhöhten Überwachungsaufwand nach sich zöge.

Der Vorschlag setzte sich dezidiert mit dem Thema Ladezonen auseinander. Deren Einrichtung sollte in Tempo-30-Zonen restriktiv gehandhabt werden. Grundsätzlich wurden Ladezonen nur sehr sparsam z.B. bei großen Geschäften vorgesehen. Im Nebenstraßennetz wurden Ladezonen angeordnet, wenn z.B. im Nahbereich des Geschäfts keine Gehwegüberfahrten mit abgesenktem Bordstein vorhanden waren. In jedem Fall wurde eine Einzelfallprüfung für erforderlich gehalten.

In der Diskussion wurde betont, dass eine einfache Beschilderung als Zonenbeschilderung wünschenswert wäre, hierfür jedoch frühzeitige Abstimmungen mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung notwendig seien.

7.1.3 Überwachung

Das Konzept für die Parkraumüberwachung wurde in einer Ergebnisvorlage des Ordnungsamtes im Bezirksamt Pankow dargestellt. Es fokussierte auf die Organisation des Personaleinsatzes.

Zur Berechnung des Personalbedarfs (vgl. Abbildung 8) für das ausgewählte Gebiet wurde die im Leitfaden „Parkraumbewirtschaftung“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung veröffentlichte Formel zur Personalbedarfsermittlung angewendet. Demnach würden für die Überwachung im Planspielgebiet 19 Vollzeitstellen benötigt. Im Falle der Einstellung von Teilzeitkräften entstünde ein erheblich höherer Koordinationsaufwand im laufenden Betrieb.

Bei der Personalbedarfermittlung wurde davon ausgegangen, dass die Mitarbeiter das Gebiet in Einzelstreife begehen und ein Überwachungsturnus von zwei Stunden eingehalten wird. Die Zahl der zu überwachenden Parkstände (2.145 Stück) und die Länge der zu überwachenden Strecke (Kontrollstrecke: 15.600 Meter, Überprüfungsstrecke je Stunde: 3.600 Meter) wurden geschätzt.

Die Berechnung lag zugrunde, dass die Überwachungskräfte der Parkraumüberwachung die Einhaltung der §§ 12, 13 StVO (Halten/Parken, Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit) überprüfen. Notwendige Arbeitszeiten für die Kontrolle der Plaketten für die Umweltzone, für die Erteilung von Auskünften und die Inaugenscheinnahme der Parkscheinautomaten sind nicht Bestandteil der Berechnung.

Abbildung 8: Berechnung des Personalbedarfs für die Parkraumüberwachung im Planspielgebiet*

Berechnung der erforderlichen Überwachungskräfte						
A. Basisdaten						
Überprüfung je Kfz in Sekunden	Anzeigenfertigungszeit in Minuten	Nichtbeachtungsquote	Anzahl der Parkstände			
5	2	10 %	2.145 (geschätzt)			
B. Zeitaufwand – Streckenlänge						
Kontrollstrecke in Metern (reduziert)	Überprüfungsstrecke je Stunde (m)	Dauer 1 Tour in Minuten (reduzierte Kontrollstrecke/Strecke je Stunde)				
15.600	3.600	260				
C. Berechnung für 2 Studenturnus						
Kontrollzeit je Woche in Stunden	Studenturnus	=	Touren je Woche	:	Tage je Woche	Touren täglich
91	2	=	45,5	:	7	6,5
Zeitaufwand in Minuten je Tour						
Prüfzeit:			Anzeigenfertigung			
5 Sek. X	2.145 Kfz =	179 Minuten	2 Minuten	x	214 Kfz	= 428 Minuten
	Dauer 1 Tour +	<u>260 Minuten</u>				
		439 Minuten				
D. Berechnung der benötigten Überwachungskräfte						
	6,5 Touren	x	439 Minuten	=	2.853,5 Min./Tag	
			Anzeigenfertigung	+	428,0 Min./Tag	
				=	3.281,5 Min./Tag	
				x	7 Tage	= 22.970,5 Min./Woche
	22.970,5 Min./Woche	x	51 Wochen	=	1.171.495,5 Min./Jahr	: 63.345 JAM = 18,49 Überwachungskräfte
Anzahl der notwendigen Überwachungskräfte: 19						

*Quelle: Ergebnisvorlage aus dem Ordnungsamt Pankow.

Die Kräfte der Parkraumüberwachung würden innerhalb des Ordnungsamtes eine eigene Einheit bilden. Hinsichtlich der Personaleinteilung, der Arbeitszeitgestaltung und der Überwachungsrouninen wurden folgende organisatorische Lösungen vorgeschlagen:

- Personal überwacht stets den gleichen Bereich,
- die Dienstkräfte bestimmen die Laufwege selbst,

- rotierende Schichten,
- Überwachung erfolgt im Doppelschichtbetrieb (Frühschicht: 10.00 – 17.54 Uhr und Spätschicht: 17.00– 0.54 Uhr),
- Überwachung erfolgt an allen Wochentagen,
- Einsatz eines Koordinators je Schicht.

Der Vorschlag der Bewirtschaftung an allen Wochentagen von 11.00 – 24.00 Uhr würde einen Zweischicht-Betrieb gestatten. Im Falle einer Ausweitung der Bewirtschaftung auf 9.00 – 24.00 Uhr wäre ein Dreischicht-Betrieb erforderlich, der mit höherem Personalaufwand und höheren Personalkosten verbunden wäre.

Folgende Aufgaben müssten die beiden erforderlichen Koordinatoren übernehmen: Dienstenteilung, Anwesenheitsmeldung, Urlaubsplanung, Kontrolle der Pausenzeiten, Geräteausgabe und Abgabe, Bearbeitung von Ad-hoc-Meldungen der Außendienstmitarbeiter, Mitarbeitergespräche, Bürgergespräche, Bearbeiten von Widersprüchen (im Rahmen des Verwarnungs- und Bußgeldverfahrens). Zusätzlich zu den Koordinatoren wäre unbedingt eine Person erforderlich, die alle Aufgaben im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsplan bearbeitet.

Die Vorlage enthielt darüber hinaus Vorschläge für die Schaffung der räumlichen und technischen Infrastruktur für die Parkraumüberwachung, u.a. zur Unterbringung der zusätzlichen Überwachungskräfte sowie zur Einrichtung von Arbeitsräumen für zwei Koordinatoren.

In der Diskussion des Vorschlags der Parkraumüberwachung wurde betont, dass innerhalb des Bezirksamtes frühzeitig die Ziele der Parkraumüberwachung (z.B. Effizienz der Überwachung) geklärt werden sollten.

Die Aufgaben der Koordinatoren müssten zu einem frühen Zeitpunkt sorgfältig festgelegt und beschrieben werden. Den Koordinatoren sollte eine herausragende Bedeutung bei der Sicherstellung der Effizienz der Parkraumüberwachung zukommen; dafür müssten diese qualifiziert werden.

Während des Betriebs der Parkraumbewirtschaftung sollte eine enge Rückkopplung zwischen Ordnungsamt und Straßenverkehrsbehörde erfolgen, um bei etwaiger Falschbeschilderung nachsteuern zu können.

Es wurde angemerkt, dass eine Selbstbestimmung der Laufwege des Personals bei einem gleichzeitigen Zwei-Stunden-Turnus nur möglich wäre, wenn tatsächlich ausreichend Personal zur Verfügung stünde. In der Praxis der Überwachung erscheine allerdings eine unterschiedliche Intensität bei reinem Bewohnerparken im Vergleich zu Mischparken sinnvoll.

Außerdem wurde angesprochen, dass die Effizienz der Überwachung durch wechselnde Intervalle der Rundgänge, Wiederholungen in kürzeren Abständen, zufällige Auswahl der Routen und eine Berücksichtigung der örtlichen Überlastung durch Falschparker bei der Routenplanung verbessert werden kann. Die daraus folgende zusätzliche Aufgabe der Koordinatoren „Planung der Rundgänge“ wurde abgelehnt, da sie eine Überforderung wäre und die Personalführung mit zusätzlichen Konflikten belastet werden würde.

In der Diskussion wurde darauf hingewiesen, dass bei einer möglichen Ausdehnung der Bewirtschaftungszeit von früh 9 Uhr (statt wie vorgeschlagen Beginn 11 Uhr) eine dritte Schicht erforderlich wäre. Diesbezüglich müsste jedoch die finanzielle Tragfähigkeit geklärt werden.

7.1.4 Bürgerbeteiligung, Information und Kommunikation

Das Konzept für die Bürgerbeteiligung, Information und Kommunikation wurde in einer Ergebnisvorlage der Pressestelle und des Bürgeramts im Bezirksamt Pankow sowie des Bezirksstadtrats und Leiters der Abteilung Öffentliche Ordnung erarbeitet.

Bei den Überlegungen zur Bürgerbeteiligung, Information und Kommunikation wurde von einer möglichen Umsetzung der Maßnahme Parkraumbewirtschaftung ggf. Anfang 2010 ausgegangen. Daher sollte kurzfristig mit vorbereitenden Arbeiten begonnen werden, um die Bewohner rechtzeitig zu informieren und die Akzeptanz für die Maßnahme zu fördern. Grundsätzlich erschien die Erarbeitung einer Themenseite im Internetauftritt des Bezirksamtes Pankow (unter www.berlin.de/pankow) sinnvoll. Darüber hinaus sollten Zwischenergebnisse sowie die vom Bezirk beauftragte Machbarkeitsstudie über das Internet und in den Medien kommuniziert werden. Die Pressestelle sollte umgehend mit der Sammlung von Bildmaterial mit Bezug zur Parkraumbewirtschaftung (Schilder, Automaten usw.) beginnen.

Im Zusammenhang mit der Thematik wurden Aktivitäten für die Zielgruppen Bezirkspolitik, Bevölkerung und Fachöffentlichkeit sowie Medien für erforderlich gehalten. Diese sollten in Form von Infoblättern, Flyern, Internet, Wochenblatt und in Form von Veranstaltungen erfolgen.

Zu den einzelnen einzusetzenden Medien wurden konkrete Vorschläge unterbreitet.

So sollten die Medien mittels Medieninformationen des Bezirksamtes über Zwischenergebnisse, die Machbarkeitsstudie und ggf. Befragungen sowie Erhebungen informiert werden. Im Rahmen der Reihe „Informationen aus dem Rathaus“ im Lokalblatt „Berliner Woche“ könnten regelmäßig Berichte über den Projektverlauf veröffentlicht werden.

Das Internet würde sich für eine Themenseite eignen. Hierfür könnte von der Pressestelle zunächst Recherchen von Webinhalten zum Thema Parkraumbewirtschaftung sowie die Zusammenstellung relevanter Unterlagen und Informationen geleistet werden. Nach Absprache mit dem zuständigen Bezirksstadtrat könnten diese Inhalte zum Zeitpunkt der Präsentation der Machbarkeitsstudie in BVV-Ausschüssen online gestellt und durch einen Teaser auf der Startseite des Bezirksamtes prominent platziert werden. Die Seiteninhalte würden ständig aktualisiert sowie die Einrichtung eines Internetforums durch die Pressestelle und die Landesredaktion von www.berlin.de geprüft werden. Sukzessive sollten auch Merkblätter und Antragsformulare in das Internet eingestellt werden.

Darüber hinaus wurde die Herstellung verschiedener Druckerzeugnisse vorgeschlagen. Hierbei wurde an eine professionell erstellte Publikation für die betroffenen Haushalte gedacht, für die entsprechende Mittel bereitgestellt werden müssten. Die Verteil-

lung dieser Publikation wäre gemeinsam mit der jährlichen Zustellung der Lohnsteuerkarten im Oktober/November über das Amt für Bürgerdienste denkbar. Weiterhin können einfache Infoblätter als Einleger zur Bezirksbroschüre produziert und über das Bürgeramt Prenzlauer Berg an die Bewohner verteilt werden.

Im Weiteren wurden Vorschläge für die Information und Kommunikation auf Ebene der Bezirkspolitik dargestellt.

So sollten das Bezirksamt sowie die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Pankow und die politischen Ausschüsse durch eine Beschlussvorlage zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung selbst direkt in die Verantwortung für die Entscheidung genommen werden. Dem sollte eine intensive Debatte und Meinungsbildung in den Parteien, in den BVV-Fraktionen sowie in den BVV-Ausschüssen vorausgehen. Diese Meinungsbildung und Debatte könnte in Form einer „Informations- und Werbetour“ durchgeführt werden, an der sich auch wissenschaftlich beratende und verkehrsplanerische Institutionen beteiligen. Insbesondere von der Einbeziehung authentischer und uneigennütziger Akteure mit Praxiserfahrungen würden überzeugende Argumente zum Vorher-Nachher-Vergleich und damit zu den Vorteilen der Einführung der Parkraumbewirtschaftung erwartet.

Als weitere wichtige Zielgruppe sollte die Fachöffentlichkeit angesprochen werden. Hierfür wird die Durchführung eines Fachforums zum Thema „Parkraumbewirtschaftung – Vor- und Nachteile, Chancen und Grenzen, Lösung oder Irrweg“ vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung vorgeschlagen. Hierfür sollen Interessenverbände und Multiplikatoren wie ADAC, VCD, Stadt- und Raumplaner, Verkehrsplaner, die DE-HOGA, der Einzelhandelsverband, der Pro Prenzlauer Berg e.V., die IHK und weitere Interessenverbände als Teilnehmer gewonnen werden.

Die Bürgerämter im Bezirk Pankow (Prenzlauer Berg, Pankow, Weißensee) sollte in Bezug auf eine gelungene Information und Kommunikation eine wichtige Rolle spielen. Sie besäßen eine wichtige Schnittstellenfunktion zur Öffentlichkeitsarbeit, zum Ordnungsamt und zur Straßenverkehrsbehörde. Sie fungierten als erste Anlaufstelle für Bürger, die im Bereich der betroffenen Zone(n) in Pankow gemeldet sind und sind zugleich Auskunftsstelle für die Erteilung einfacher Auskünfte. Eine zentrale Rolle spielten sie als antragnehmende Dienststelle bei der Ausgabe von Anträgen für Wohnervignetten, Gästevignetten und Ausnahmegenehmigungen. In den Bürgerämtern wäre zu prüfen, welche Anträge direkt durch das Bürgeramt bearbeitet werden (z.B. Bearbeitung Wohnervignettenanträge, Parkausweisvergabe, Gebührenerhebung) und welche Anträge ggf. an die bezirkliche Straßenverkehrsbehörde (z.B. Anträge von Betrieben, Anträge auf Ausnahmegenehmigung) weitergeleitet werden. Darüber hinaus besteht wie oben dargestellt die Möglichkeit, über die Bürgerämter während der Vorbereitungs- bzw. Einführungsphase Informationsmaterial zu verteilen sowie Informationsmaterialien direkt anzubieten.

In der Diskussion der Planspielteilnehmerinnen und -teilnehmer wurden die konzeptionellen Vorschläge um zahlreiche Aspekte ergänzt. So wurde die frühzeitige und intensive Ansprache und Einbeziehung der im Gebiet lebenden Bewohner als zentrales Element einer gelungenen Bürgerbeteiligung, Information und Kommunikation herausgearbeitet. Es sollte sorgfältig geprüft werden, zu welchem Zeitpunkt das Bezirksamt in

die Kommunikation mit Bewohnern und Gewerbetreibenden eintritt. Zudem sollte der Informationsfluss von der ersten öffentlichen Information bis zum Zeitpunkt der Einführung der Parkraumbewirtschaftung kontinuierlich aufrechterhalten werden. Es sollten insbesondere Bürgerveranstaltungen in den verschiedenen Teilräumen des Untersuchungsgebiets durchgeführt werden, um für Akzeptanz für Parkraumbewirtschaftung zu werben. Nach Vorliegen eines Bewirtschaftungskonzepts sollte selbiges als Vorschlag in gebietsweisen Bürgerversammlungen kommuniziert werden, um gemeinsam mit den Bürgern die sinnvolle Ausgestaltung bzw. Modifikationen des Konzepts zu diskutieren. Denkbar wäre, den gebietsweisen Bürgerversammlungen eine größere Auftaktveranstaltung, unter anderem mit einer Podiumsdiskussion mit Experten, auch von außerhalb Berlins, vorzuschalten. In jedem Falle sollte für alle öffentlichen Veranstaltungen ein neutraler Moderator vorgesehen werden. In den Veranstaltungen soll darauf geachtet werden, dass die zahlreichen vorhandenen Befürworter einer Parkraumbewirtschaftung ausreichend zu Wort kommen. Daher sollten Befürworter gezielt zu den Bürgerversammlungen eingeladen werden.

Ergänzend zum Konzeptvorschlag wurde ein Pressegespräch als geeignetes Format vorgeschlagen, um die vom Bezirksamt geplanten Maßnahmen und Vorgehensweisen der Parkraumbewirtschaftung frühzeitig zu kommunizieren.

In der Phase der Einführung bzw. nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung sollte ein leistungsfähiges Beschwerdemanagement gewährleistet werden, wofür qualifizierte Mitarbeiter erforderlich wären. Die Zuständigkeit für das Beschwerdemanagement sollte in einer Hand liegen.

Die Durchführung der Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation wurde von den Planspielteilnehmerinnen und -teilnehmern als Teamaufgabe gesehen. Ein ämterübergreifendes Team mit Vertreter/innen von Tiefbauamt, Straßenverkehrsbehörde, Ordnungsamt und Bürgeramt sollte in der Phase zwischen Vorliegen des Konzepts und einem Jahr nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung koordinierende Funktion haben und auch alle Belange der Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligung und Kommunikation abstimmen und steuern.

7.1.5 Weitere Planspielergebnisse

Im Verlauf des Verhandlungsworkshops rückten weiter fachliche Aspekte, die zuvor nicht im Planspielhandbuch vereinbart waren, in den Fokus der Erörterungen.

Dazu zählten sowohl das weitere organisatorische Vorgehen der Verwaltung bei der Vorbereitung und Einführung der Parkraumbewirtschaftung als auch mögliche Kriterien für die spätere Evaluierung der Maßnahme.

Diese Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt.

Organisatorisch-fachliche Ansätze für eine erfolgreiche Einführung der Parkraumbewirtschaftung

Im Mittelpunkt der Überlegungen zu organisatorisch-fachlichen Ansätzen für eine erfolgreiche Vorbereitung und Einführung sowie die frühe Phase des Betriebs der Parkraumbewirtschaftung stand die Zusammenarbeit der verschiedenen Ämter des Bezirks Pankow.

In diesem Zusammenhang wurden Eckpunkte für die Bildung eines ämterübergreifenden Teams skizziert, das als zeitlich begrenztes Projekt der Verwaltung für die Einführung der Parkraumbewirtschaftung ins Leben gerufen werden kann. Unter dem Arbeitstitel „Team Bewirtschaftungsmanagement“ sollte diese zeitlich befristete Struktur wesentliche Aufgaben der Kommunikation und Prozesskoordination übernehmen.

In diesem Team sollten folgende Ämter vertreten sein:

- a) vor der Einführung: Straßenverkehrsbehörde, Ordnungsamt, Tiefbauamt, Bürgeramt, Pressestelle,
- b) nach der Einführung: Straßenverkehrsbehörde, Ordnungsamt, Tiefbauamt.

Nach Einschätzung der Planspielteilnehmerinnen und -teilnehmer sollte das Team spätestens zum Zeitpunkt des BVV-Beschlusses über die Einführung der Parkraumbewirtschaftung gebildet werden. Es sollte im 14-tägigen Turnus bis sechs Monate nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Steuerungsrunden zusammentreffen und könnte danach in einem größeren Turnus tagen. Es wurde davon ausgegangen, dass das Team mindestens bis zu dem Zeitpunkt besteht, an welchem die Ergebnisse der Überprüfung der Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung (Nachuntersuchung) vorliegen (vorgesehen ein Jahr nach Einführung).

Im Laufe des Betriebs der Parkraumbewirtschaftung sollte dann das Ordnungsamt sukzessive alle Steuerungsaufgaben der Parkraumbewirtschaftung dauerhaft übernehmen, insbesondere auch die Sicherstellung der Effizienz sowie die Steuerung des Inkassodienstes. Hierzu wäre noch festzulegen, wie innerhalb des Ordnungsamtes die Verantwortlichkeiten für diese Aufgabe zugewiesen werden. Zur Diskussion stand, ob diese Aufgabe den Koordinatoren oder einer dafür einzustellenden Sachgebietsleiter/in übertragen werden sollte.

Abbildung 9: Zeit- und Maßnahmenplan für die Einführung der Parkraumbewirtschaftung*

Aufgaben nach Vorlage der Machbarkeitsstudie	Monat	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Abnahme des Konzepts der Machbarkeitsstudie		■																		
Erstellung von Informationsmaterial für die Bürgerversammlungen			■	■																
Einladung zur und Durchführung der Bürgerversammlung				■																
Einarbeitung von Hinweisen aus der Bürgerversammlung					■	■	■													
Beschluss der BVV zur Einführung einer Zone								x												
Ausschreibung (EU weit) und Vergabe der Parkscheinautomaten									■	■	■	■	■	■	■					
Aufstellen der Parkscheinautomaten																■	■	■	■	■
Erstellen eines Beschilderungsplans und Anordnung der Beschilderung Organisation und Vorbereitung der Überwachung PRB und Rekrutierung der Überwachungskräfte, Qualifizierung und Beschaffung techn. Ausstattung									■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Kriterien zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen erstellen									■	■	■	■	■	■						
Aufgabenverteilung und Qualifizierung zur Erteilung von Vignetten									■	■	■	■	■	■						
Anträge zur Erteilung von Vignetten entgegennehmen																	■	■	■	■
Begleitende Öffentlichkeitsarbeit zur Einführung und Einführungszeitpunkt																	■	■	■	■



benötigter Zeitraum zur Bearbeitung der Aufgabe
Zeitfenster, das sich für die Bearbeitung der Aufgabe aus den anderen Aufgaben ergibt, tatsächlicher geringerer Zeitbedarf siehe Text

*Quelle: Eigene Darstellung.

Es wurde ein Zeit- und Maßnahmenplan für das Team entwickelt, ausgehend vom geplanten Zeitpunkt der Einführung von Parkraumbewirtschaftung (vgl. Abbildung 9)

Das Tiefbauamt müsste mit eigenem Personal im laufenden Geschäft die Planungsgrundlagen schaffen, und zwar in enger Rückkopplung mit dem Feedback zum unterbereiteten Konzeptvorschlag aus den Bürgerversammlungen.

Nach Beschlussfassung der BVV zur Umsetzung des geplanten Konzepts wäre für die Beschaffung und Aufstellung von Parkscheinautomaten eine europaweite Ausschreibung notwendig. Der Zeitraum bis zur Vergabeentscheidung würde voraussichtlich einen Zeitraum von sechs Monaten beanspruchen, anschließend würden mindestens zwei Monate für die Aufstellung der Parkscheinautomaten benötigt.

Mit Vorliegen des planerischen Konzepts könnten die Arbeiten für die straßenverkehrliche Anordnung (u.a. Beschilderung) beginnen, die drei Monate dauern. Hierfür wären im genannten Zeitraum in der Straßenverkehrsbehörde drei zusätzliche Arbeitskräfte notwendig (u.a. für das Zeichnen von Karten). Die Betriebsabläufe, die der Meldung von Beschilderungsfehlern, -beschädigungen sowie von Nutzungsveränderungen (die eine geänderte Beschilderung erfordern) dienen, sollten frühzeitig zwischen Ordnungsamt und Straßenverkehrsbehörde geregelt werden.

Als Engpass könnte sich die Rekrutierung des Überwachungspersonals (im Planspielgebiet 19 Vollzeitkräfte) erweisen. Diese Einschätzung resultierte aus negativen Erfahrungen in Berlin-Mitte, wo auf Weisung des Senats vorrangig auf Personal aus dem Stellenpool zurückgegriffen werden musste, das sich aber in der Mehrzahl als ungee-

ignet für die Aufgabe erwies. Die Folge könnte auch in Pankow sein, dass unter den Berliner Status-quo-Bedingungen mit einem sehr langen Zeitraum von zwölf Monaten für Personalrekrutierung gerechnet werden müsste. Zusätzlich zur Personalrekrutierung wurde es für wichtig erachtet, dass in der Phase von sechs Monaten vor der Einführung bis zur Einführung neben der Personalrekrutierung auch eine Qualifizierung des Personals (insbesondere im Ordnungsamt: Angestellte Parkraumkontrolle, Koordinatoren, Sachgebietsleiterin/Sachgebietsleiter) erfolgt, um eine effiziente Parkraumbewirtschaftung zu erreichen.

Es soll in jedem Fall nach Lösungsansätzen gesucht werden, die eine größtmögliche Verkürzung des Zeitraums zwischen BVV-Beschluss und Einführung der Maßnahme bewirken. Anderenfalls würden unnötige Verzögerungen auch die Öffentlichkeitsarbeit erschweren. Gegenüber den Bewohnern und Gewerbetreibenden im Gebiet müsse in der Phase zwischen BVV-Beschluss und dem Start der Bewirtschaftung die Parkraumbewirtschaftung mit ihren zu erwartenden positiven Effekten kontinuierlich kommuniziert werden. Dieses wird umso schwieriger, je länger die „Wartephase“ dauert.

Kriterien zur Evaluation der Parkraumbewirtschaftung

Mögliche Kriterien für eine Evaluation der Parkraumbewirtschaftung wurden im Planspiel diskutiert, jedoch zeigte sich, dass in Anbetracht der Fülle von Aufgaben und neuen Sachverhalten eine Detaildiskussion zum Planspielzeitpunkt eine Überforderung der beteiligten Verwaltungsmitarbeiter dargestellt hätte.

Dennoch wurde eine Reihe von Evaluationsansätzen herausgearbeitet.

Einigkeit herrschte darin, dass im Bezirksamt frühzeitig ein Konsens über die mit der Maßnahme verknüpften Ziele erreicht werden soll. Weiterhin herrschte Übereinstimmung darin, dass bei der Ausschreibung des Betriebs der Parkraumbewirtschaftung bereits Evaluationskriterien berücksichtigt werden müssen.

Für eine sinnvolle Evaluation wären in jedem Fall Datenerfassungen und Erhebungen im laufenden Betrieb notwendig, da nur auf dieser Basis wirksam gesteuert werden kann.

Es wurde in diesem Zusammenhang vor dem Hintergrund der Praxis in anderen Berliner Bezirken festgestellt, dass in folgenden relevanten Bereichen die Datengrundlagen begrenzt sind:

- Möglichkeiten einer gebietsdifferenzierten Statistik der Ausnahmegenehmigungen,
- Möglichkeiten einer Statistik der Bußgeldbescheide,
- Möglichkeiten einer Statistik der Überwachungstätigkeiten.

Daher erschien klärungsbedürftig, welche Daten aus Parkscheinautomaten, Mobilten Datenerfassungsgeräten bzw. welche Daten der Bußgeldstelle in welcher Güte generiert werden sollen. Diese Aspekte wären bereits bei der Beschaffung von Geräten und Software unbedingt zu berücksichtigen.

Grundsätzlich denkbar wären aber auch Erfassungen durch die Überwachungskräfte selbst. Im Zusammenhang mit der Erfassung gebietsbezogener Daten wurde auf per-

sonalvertretungsrechtliche Hürden insofern hingewiesen, als eine Leistungskontrolle der Mitarbeiter auf der Basis gebietsbezogener Daten ausgeschlossen werden muss.

Es wurde für zweckmäßig gehalten, dass die Evaluationskriterien vom Team Bewirtschaftungsmanagement entwickelt werden. Die Evaluation sollte dann dauerhaft bei den Koordinatoren bzw. Sachgebietsleiterin/Sachgebietsleiter im Ordnungsamt angesiedelt werden.

7.2 Planspielergebnisse Altstadt Köpenick

Das Planspiel Altstadt Köpenick verlief in zwei Phasen. Während in der ersten Planspielphase fachlich-inhaltliche Aspekte zum planerischen Konzept, zur Beschilderung und zur Überwachung erörtert wurden, standen in Phase 2 des Planspiels verwaltungsorganisatorischen Lösungsansätze wie eine Zeitplanung sowie die Festlegung von Aufgaben und Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung für die erfolgreiche Vorbereitung und Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Vordergrund.

Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse beider Planspielphasen dargestellt.

7.2.1 Planerisches Konzept für eine Parkraumbewirtschaftung

Das planerische Konzept zur Parkraumbewirtschaftung in den Szenarien A (Baulücken bebaut, Auffangparkplatz Landjägerstraße realisiert), A' (Baulücken bebaut, Auffangparkplatz Landjägerstraße realisiert, Stellplatzzahl im öffentlichen Straßenraum reduziert) und B (Baulücken bebaut, Auffangparkplatz Landjägerstraße nicht realisiert) wurde vom Stadtplanungsamt, vorbereitende Bauleitplanung im Bezirksamt Treptow-Köpenick unter Beteiligung der Beiratsmitglieder erarbeitet.

Da im Gebiet die Parkraumnachfrage aus der Wohnnutzung stark dominiert und die Pkw-Ausstattung der Haushalte vergleichsweise hoch ist, bestehen Parkraumkonkurrenzen insbesondere mit Besuchern des Gebiets, mit Beschäftigten (insbesondere des Bezirksamtes) sowie mit im Gebiet ansässigen Gewerbe- und Gastronomiebetrieben. Für die Konzeption spielte der Bewohnerschutz daher eine bedeutende Rolle. Bedeutend für das gesamte Gebiet ist ebenso das Kurzzeitparken im Zusammenhang mit dem überwiegend kleinteiligen Einzelhandel.

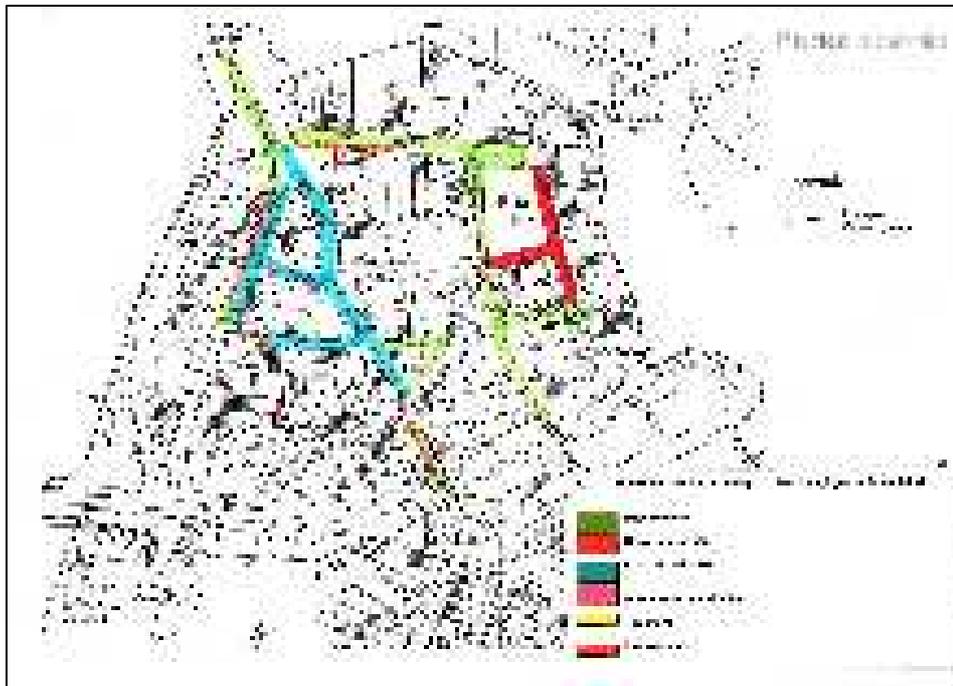
Für jedes Szenario wurde eine straßengenaue Darstellung der Bewirtschaftung und der räumlichen Zuordnung von Parken-Tatbeständen in tabellarischer Form und in Karten erstellt (vgl. beispielhaft die Karte für Szenario A in Abbildung 10).

In allen drei Szenarien gleichermaßen wurden verschiedene funktional-räumliche Zuordnungen zur Organisation des ruhenden Verkehrs (Fußgängerzone, Ladezonen, Behindertenstellplätze, Taxistände) weitgehend so übernommen, wie sie bereits im Jahr 2004 eingeführt wurden.

Das planerische Konzept unterschied in allen drei Szenarien gleichermaßen zwischen Bereichen mit Mischparken und Bereichen mit reinem Anwohnerparken. In allen Szenarien sollte eine einheitliche Parkgebühr von einem Euro je Stunde gelten. Die Be-

wirtschaftung sollte einheitlich von Montag bis Freitag in der Zeit von 9.00 bis 18.00 Uhr erfolgen.

Abbildung 10: Planerisches Konzept für eine Parkraumbewirtschaftung im Planspielgebiet, Szenario A*



*Quelle: Ergebnisvorlage aus dem Stadtplanungsamt Treptow-Köpenick.

Die Bereiche mit reinem Anwohnerparken wurden auf der Grundlage einer im Jahr 2003 durchgeführten vorbereitenden Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung ausgewählt, in welcher die in der Altstadt vorhandenen Privatgrundstücke im Hinblick auf vorhandene Stellplätze bzw. Stellplatzpotenziale untersucht ermittelt wurden.

In den zentral gelegenen Straßenzügen sollten aufgrund der dort ansässigen Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe und wegen der besonderen touristischen Anziehungskraft Kurzzeitparkzonen mit einer Höchstparkdauer von zwei Stunden eingerichtet werden. Hier sollte in den Szenarien A und A' kostenlose Parken vorgesehen werden, in Szenario B dagegen Kurzzeitparken gegen Gebühr.

Für die Szenarien A (Baulücken bebaut, Auffangparkplatz Landjägerstraße realisiert), A' (Baulücken bebaut, Auffangparkplatz Landjägerstraße realisiert, Stellplatzzahl im öffentlichen Straßenraum reduziert) und B (Baulücken bebaut, Auffangparkplatz Landjägerstraße nicht realisiert) wurden jeweils eigene Bewirtschaftungsformen der einzelnen Straßen vorgeschlagen, wobei hierbei primär deren unterschiedliche Struktur und die vorhandenen Nutzungseinrichtungen berücksichtigt wurden. Zu diesem Zweck wurden die für die Straßen typischen Nachfragecharakteristiken, Nutzungsdichten, Parkdruck, Konkurrenzen zwischen einzelnen Nutzergruppen, Konzentrationen von Wohnen, Einzelhandel und Gastronomie sowie Arbeitsplatzkonzentrationen abgeprüft. Die Altstadt wurde hierfür in 15 Straßenzüge unterteilt, die teilweise wiederum in verschiedene Abschnitte untergliedert wurden.

Aus der Sicht des Stadtplanungsamtes erschien das Szenario A', das eine Reduzierung des Stellplatzangebots im öffentlichen Straßenraum und die Realisierung des neuen Auffangparkplatzes an der Landjägerstraße zugrunde legt, als Vorzugsszenario, da beim Vorhandensein eines Auffangparkplatzes nicht jede Fläche in der Altstadt für Parken belegt werden müsste und somit Gestaltungsmöglichkeiten für öffentliche Aufenthaltsbereiche oder zur Verbesserung der Gastronomiebedingungen (z.B. Schankgärten) entstünden.

Der Vertreter der Gewerbetreibenden im Beirat stand einer Reduzierung des Stellplatzangebots skeptisch gegenüber, da dieses nicht im Interesse von Einzelhandel, Gastronomie und deren Kunden sei.

Aus Vereinfachungsgründen wurden in den Szenarien die Stellplätze auf privaten Grundstücken, die direkt den Wohn- und Gewerbenutzungen zugeordnet sind, nicht berücksichtigt. Im Falle der Vorbereitung der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung würde dieses Stellplatzpotenzial jedoch erhoben und berücksichtigt werden.

Zum planerischen Konzept wurde eine intensive und teils kontroverse Diskussion geführt. Gegen das Ausweisen von Bewohnerparken in einem Teilbereich der Altstadt sprach sich die Straßenverkehrsbehörde aus, da aufgrund der begrenzten Größe der Altstadt den Bewohnern dieses Bereiches die Parkplatzsuche im gesamten Untersuchungsgebiet zugemutet werden könnte. Das Ordnungsamt wiederum legte Wert auf eine einheitliche und leicht durchführbare Überwachung wie z.B. beim Mischparken. Als weiteres Argument wurde eingebracht, dass in Gebieten mit reinem Bewohnerparken keine Einnahmen aus Parkgebühren erzielt werden können, was wiederum auch Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme habe. Schließlich wurde dahingehend Übereinstimmung erzielt, dass eine abschließende Beurteilung in Bezug auf die Einrichtung von reinen Bewohnerparkbereichen erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen kann, wenn aktuelle Daten zum Stellplatzpotenzial auf privaten Grundstücken vorliegen, die finanzielle Machbarkeit der Gesamtmaßnahme betrachtet sowie der tatsächlich notwendige Stellplatzbedarf für die gesamte Altstadt ermittelt wurde.

In Bezug auf das Kurzzeitparken kamen die Planspielteilnehmerinnen und -teilnehmer überein, dass auf Kurzparkzonen generell verzichtet werden sollte. Gleichzeitig sollte angestrebt werden, das Langzeitparken auf den neuen Parkplatz an der Landjägerstraße zu lenken.

In Bezug auf die Bewirtschaftungszeiten wurde eine Diskussion mit dem Ziel geführt, einem gemeinsam getragenen Vorschlag zu entwickeln, da bislang das planerische Konzept (Montag bis Freitag, 9.00 bis 18.00 Uhr) und der Vorschlag für die Überwachung (Montag bis Samstag, 9.00 bis 19.00 Uhr) von unterschiedlichen Zeiten ausgegangen waren. Dabei sollte die Bewirtschaftungszeit sowohl Anforderungen der Hauptnachfrage, des Regelungszwecks und der Überwachung genügen. Es wurden die Zeiten der Stellplatzkonkurrenz zwischen Beschäftigten/Berufspendlern, Kunden (unter Berücksichtigung der Ladenöffnungszeiten), Bewohnern (insbesondere Parkplatzbedarf nach Feierabend) und Restaurantgästen (Nachfrage vorwiegend abends) erörtert.

Ein weiterer für die Parkraumbewirtschaftung wesentlicher Aspekt bestünde in der gemeinsamen Betrachtung der Bewirtschaftungszeiten und Gebührenhöhen in der Alt-

stadt sowie für den ggf. neu einzurichtenden Parkplatz an der Landjägerstraße. So würden die Gebühren für die Parkraumbewirtschaftung in Berlin durch eine Gebührenordnung vorgegeben. Kriterien für die Gebührengestaltung des neuen Parkplatzes an der Landjägerstraße sollten einerseits daran orientiert sein, den Beschäftigten der Verwaltung keine Dauerparkmöglichkeiten zu eröffnen, aber andererseits Besuchern der Altstadt mit längerer Verweildauer günstige Parkmöglichkeiten anzubieten.

Im Planspiel wurde für das Bewirtschaftungsgebiet eine einheitliche Gebührenhöhe von einem Euro je Stunde angenommen. In der Altstadt müsste mindestens genauso lange wie auf dem Parkplatz an der Landjägerstraße bewirtschaftet werden. In jedem Falle sollten diese Aspekte in einer gesondert zu vergebenden Studie geklärt werden.

Im Planspiel werden schließlich folgende Bewirtschaftungszeiten für die Altstadt Köpenick gemeinsam festgelegt:

- Montag bis Freitag: 9.00 bis 19.00 Uhr,

Samstag:

- ▲ in Szenario A und A' (jeweils mit neuem Parkplatz an der Landjägerstraße) keine Bewirtschaftung der Altstadt,
- ▲ in Szenario B (ohne neuen Parkplatz an der Landjägerstraße) Bewirtschaftung der Altstadt von 9.00 bis 12.00 Uhr.

Unabhängig von den Überlegungen zur Parkraumbewirtschaftung müsste nach Einschätzung der Planspielerinnen und -spieler eine separate Lösung zur Lenkung des ruhenden Verkehrs bei Events in der Altstadt gefunden werden.

7.2.2 *Beschilderung*

Das Konzept für die Beschilderung baute auf dem zuvor dargestellten planerischen Konzept auf. In einer Ergebnisvorlage der Straßenverkehrsbehörde des Bezirksamtes Treptow-Köpenick wurden zwei Planvarianten erarbeitet, die jeweils straßenverkehrsbehördliche Stellungnahmen und Verkehrszeichenskizzen beinhalten. Dabei unterscheiden sich die Planvarianten 1 und 2 in der grundsätzlichen Wahl der Beschilderungsform.

In beiden Planvarianten wurde davon ausgegangen, dass das gesamte Gebiet der Altstadt mit Parkscheinautomaten ausgestattet wird. Darin unterschied sich die Vorlage von den Vorstellungen des Stadtplanungsamtes, wonach in den Szenarien A und A' in den Kurzparkbereichen kostenlose Parken mit Parkscheibe vorgesehen wurde. Stattdessen sollte ein etwaiges kostenloses Kurzzeitparken in dem entsprechenden Bereich durch eine Begrenzung der Höchstparkdauer an den Parkscheinautomaten realisiert werden. Weiterhin wurden, abweichend vom planerischen Konzept in beiden Planvarianten, zwei Taxistände (am Ärztehaus, an der Fußgängerzone) sowie zwei Schwerbehinderten-Parkplätze (Böttcherstraße, Schüßlerplatz) vorgesehen.

Die Verkehrszeichenskizze für Planvariante 1 sieht die Beschilderung der folgenden Tatbestände vor:

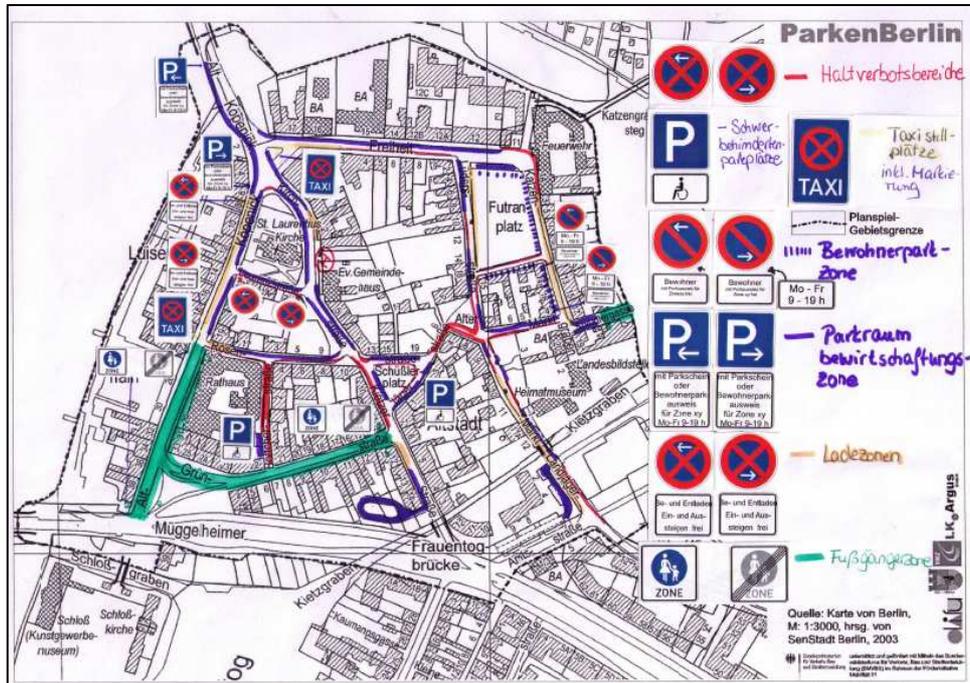
- Haltverbotsbereiche (Zeichen 283-10/-20 StVO),

- Schwerbehindertenparkplätze (Zeichen 314 StVO in Verbindung mit Zeichen 1044-10 StVO),
- Taxistellplätze, mit Markierung (Zeichen 229 StVO in Verbindung mit Zeichen 295 StVO),
- Bewohnerparkzone, negative Beschilderung (Zeichen 286-10/-20 StVO in Verbindung mit Zusatzzeichen „Mo-Fr, 9-19 h, Bewohner mit Parkausweis für Zone xy frei“),
- Mischparken nach Berliner Modell (Zeichen 314-10/-20 StVO in Verbindung mit Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone xy Mo-Fr 9-19 h“),
- Ladezone (Zeichen 283-10/-20 StVO in Verbindung mit Zusatzzeichen „Be- und Entladen Ein- und Aussteigen frei“),
- Fußgängerzone (Zeichen 242 bzw. Zeichen 243-40 StVO).

Die vorgeschlagene Beschilderung orientierte sich an den rechtlichen Vorgaben der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der aktuellen Fassung der StVO. Alle bestehenden Ladezonen wurden in den Plan integriert. Obwohl aus der Verkehrszeichenskizze für Planvariante 1 eine Kennzeichnung von Bewohnerparkzonen ersichtlich ist, wurde aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde eine Ausschilderung als Bewohnerparkzone für nicht notwendig erachtet. Zum einen würden zu viele Beschilderungstatbestände die Überwachung erschweren, zum anderen erscheint in Anbetracht der geringen Größe der Altstadt eine Parkplatzsuche für Bewohner in der gesamten Altstadt als zumutbar.

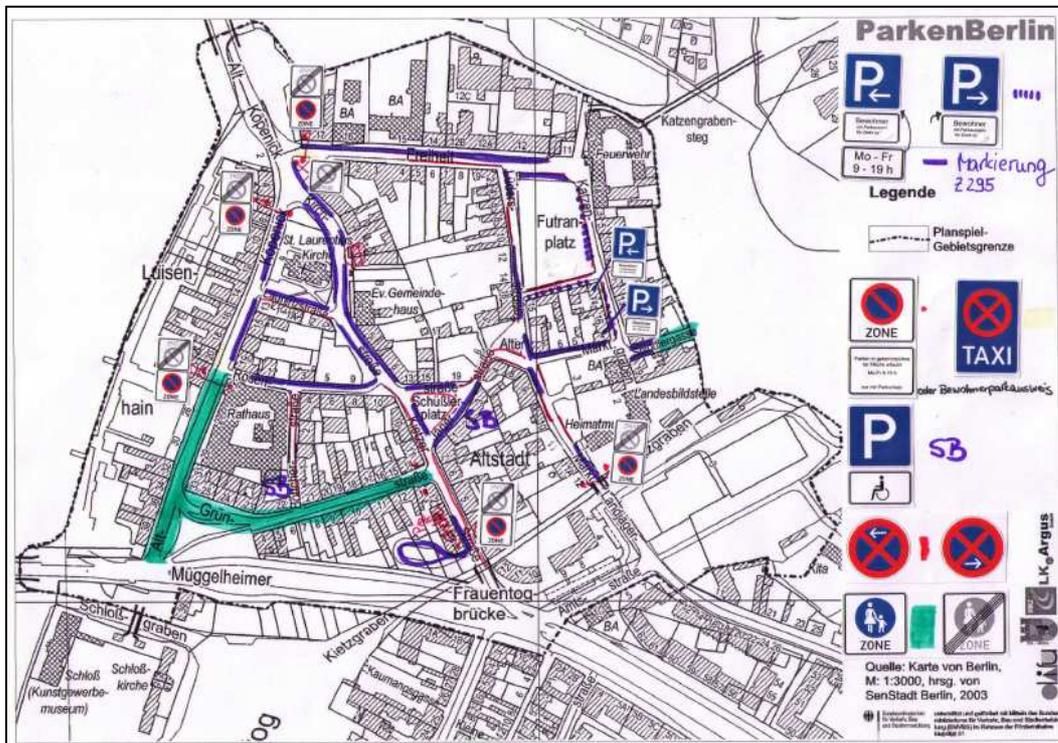
Als Nachteil der Planvariante 1 wurde das Erfordernis der Aufstellung vieler Verkehrszeichen gesehen. Die Vorteile bestünden darin, dass ein Vergessen der Beschilderung nach der Einfahrt in das Gebiet verhindert würde und dass die gewählte Beschilderungsform bei den Verkehrsteilnehmern in Berlin bekannt sei.

Abbildung 18: Verkehrszeichenskizze zur Beschilderung im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung, Planvariante 1*



*Quelle: Ergebnisvorlage aus der Straßenverkehrsbehörde Treptow-Köpenick.

Abbildung 19: Verkehrszeichenskizze zur Beschilderung im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung, Planvariante 2*



*Quelle: Ergebnisvorlage aus der Straßenverkehrsbehörde Treptow-Köpenick.

Die Verkehrszeichenskizze für Planvariante 2 sieht die Beschilderung der folgenden Tatbestände vor:

- Haltverbotsbereiche (Zeichen 283-10/-20 StVO),
- Schwerbehindertenparkplätze (Zeichen 314 StVO in Verbindung mit Zeichen 1044-10 StVO),
- Taxistellplätze, mit Markierung (Zeichen 229 StVO in Verbindung mit Zeichen 295 StVO),
- Bewohnerparkzone, negative Beschilderung (Zeichen 314 StVO in Verbindung mit Zusatzzeichen „Mo-Fr, 9-19 h, Bewohner mit Parkausweis für Zone xy“),
- Mischparken, mit Zonenbeschilderung (Zeichen 290/ Zeichen 292 StVO in Verbindung mit Zusatzzeichen „Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt, Mo-Fr 9-19 h nur mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis Nr. xy“ Zeichen 295 StVO), Parkstände markiert bzw. Ladezone in den nicht gekennzeichneten Flächen, in denen der § 12 StVO nicht greift,
- Fußgängerzone (Zeichen 242 bzw. Zeichen 243-40 StVO).

Auch in Planvariante 2 wurde in der Verkehrszeichenskizze eine Bewohnerparkzone dargestellt, wird jedoch aus den schon in Planvariante 1 genannten Gründen für nicht notwendig erachtet. In der Parkraumbewirtschaftungszone würden alle Parkstände mit einer Fahrbahnmarkierung (Farbe oder Markierungsnägel) gekennzeichnet, wodurch alle nicht markierten Bereiche folgerichtig Ladezonen wären. Die Fahrbahnmarkierung von Stellplätzen wurde für die geeignete Variante der Kennzeichnung gehalten, da bei Nichtmarkierung sämtliche Ausnahmen in der Altstadt einzeln geregelt werden müssten. Aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde war für den Vorschlag des Stadtplanungsamtes, das Parken im Bereich Schüßlerplatz zu beschränken, kein triftiger Grund gegeben.

Der Vorteil der Planvariante 2 wurde darin gesehen, dass weniger Verkehrszeichen erforderlich sind. Ein Nachteil der Zonenbeschilderung bestünde darin, dass Verkehrsteilnehmer nach der Einfahrt in das Gebiet die Beschilderung vergessen können. Zudem müssten alle Parkstände auf der Fahrbahn markiert werden. Momentan wäre eine Zonenbeschilderung im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung nicht möglich, da die oberste Straßenverkehrsbehörde (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung) dieser Beschilderungsform nicht zustimmen würde. Grund hierfür ist, dass man im Falle einer Zonenbeschilderung von dem in Berlin vorherrschenden Prinzip der positiven Beschilderung abweichen müsste. Da in der Novelle der StVO eine positive Zonenbeschilderung der Parkraumbewirtschaftung vorgesehen ist, sollte diese neue Rechtslage abgewartet werden.

In der Diskussion befürworteten die Planspielteilnehmer/innen generell eine Beschilderung, die einfach lesbar und mit möglichst wenig Verkehrszeichen umzusetzen ist. Dabei wurde deutlich, dass die bisher in Berlin praktizierte Beschilderung insbesondere dort zu schwer verständlichen Schilderbäumen führt, wo sich verschiedene Parken-Tatbestände überlagern. Hier könnte eine Zonenbeschilderung zu einer Vereinfachung und zur Reduzierung der Zahl der Verkehrszeichen führen.

Diskutiert wurde auch über die tatsächliche Notwendigkeit einer Fahrbahnmarkierung von Stellplätzen bei der Zonenbeschilderung (Zonen-Halteverbot). Im Gegensatz zum Vorschlag der Straßenverkehrsbehörde könnten auch die nicht Parken-bezogenen Sachverhalte (z.B. Ladezonen) beschildert bzw. markiert werden. Alle anderen Verbote laut StVO wie z.B. Parkverbot vor abgesenktem Bordstein oder Parkverbot im Kreuzungsbereich würden ohnehin ständig gelten. Aus Sicht des Stadtplanungsamts erschien eine Fahrbahnmarkierung in Verbindung mit der Zonenbeschilderung für nicht praktikabel, da sie das historische Stadt- bzw. Straßenbild stören würde. Zudem bestünden auch bautechnische Probleme bei Markierungen auf Kopfsteinpflaster.

Die Zonenbeschilderung an sich wurde von den Planspielbeteiligten für einen guten Beschilderungsansatz gehalten, da sie eine sparsame Beschilderung ermöglicht. Insbesondere die mit der StVO-Novelle zu erwartende positive Zonenbeschilderung der Parkraumbewirtschaftung (neues blaues P-Schild für Zonen-Parken) wäre ernsthaft zu prüfen.

7.2.3 Überwachung

Das Konzept für die Parkraumüberwachung wurde vom Ordnungsamt des Bezirks Treptow Köpenick, dargestellt. Basis hierfür waren Berechnungen sowie Überlegungen zur Organisation des Personaleinsatzes.

Zur Berechnung des Personalbedarfs für das ausgewählte Gebiet wurde die im Leitfaden „Parkraumbewirtschaftung“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung veröffentlichte Formel zur Personalbedarfsermittlung (unter Berücksichtigung von Überprüfungszeit je Kfz, Anzeigenfertigungszeit, Nichtbeachtungsquote, Anzahl der Parkstände, Zeitaufwand für Streckenlänge, Ermittlung notwendige Jahresarbeitsminuten) angewendet. Demnach würden für die Überwachung im Planspielgebiet je nach Anzahl der zu überwachenden Stellplätze zwischen 2,6 (bei 260 Stellplätzen) und 2,9 (bei 560 Stellplätzen) Vollzeit-Dienstkräfte benötigt. Den Berechnungen wurden eine Weglänge der Überprüfungsstrecke von insgesamt 3.110 Metern, ein Zwei-Stunden-Überwachungsturnus und eine Überwachung von Montag bis Samstag in der Zeit von 9.00 Uhr bis 19:00 Uhr zugrunde gelegt. Hierbei wurde festgestellt, dass die Auswirkungen der zwischen den einzelnen Szenarien variierenden Stellplatzzahl auf die notwendige Anzahl der Überwachungskräfte eher gering wären. Im Hinblick auf mögliche Personalausfälle und eine angestrebte Kontinuität des Überwachungsgeschehens wird die Einstellung von drei neuen Dienstkräften für optimal gehalten.

Die Überwachung könnte im Zwei-Schicht-System mit jeweils zwei Dienstkräften organisiert werden, wenn die Überwachung durch eine Dienstkraft aus dem Allgemeinen Ordnungsdienst (AOD) (für die Überwachung in der Fußgängerzone) verstärkt werden würde. Die Koordinierung der neu einzustellenden Überwachungskräfte, wozu auch die Dienstplanung, Schichteinteilung und Arbeitsorganisation zählen, würde von bereits vorhandenen Mitarbeitern des AOD übernommen werden. Personalkapazitäten hierfür bestünden, sofern in nächster Zeit keine weiteren Parkraumbewirtschaftungszonen eingerichtet würden. Die Zusammenarbeit mit den Koordinatoren und dem Streifen-dienst würde den Regeln des AOD unterliegen.

Notwendig wäre in jedem Fall eine Erprobungsphase für die neuen Überwachungskräfte in ihrem Einsatzgebiet, die durch die Koordinatoren zu begleiten wäre.

In Bezug auf die räumliche Infrastruktur wurde davon ausgegangen, dass die bereits für die Mitarbeiter des Außendienstes bestehenden zentralen Arbeits-, Sozial- und Aufenthaltsräume im Dienstgebäude des Ordnungsamtes von den Dienstkräften in der Altstadt mitgenutzt werden könnten. Von dort wäre die Altstadt Köpenick sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Für Pausenzeiten und Toilettengänge stünde das Rathaus Köpenick zur Verfügung.

Die Wirtschaftlichkeit der Überwachung (Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der Parkraumüberwachung) müsste nach Einschätzung in jedem Fall berechnet bzw. prognostiziert werden.

In der Diskussion wurde angeregt, zur Steigerung der Effizienz der Überwachung wechselnde Intervalle der Rundgänge, Wiederholungen in kürzeren Abständen, eine zufällige Auswahl der Routen, am tatsächlichen Parkgeschehen orientiert unter Berücksichtigung der örtlichen Überlastung durch Falschparker bei der Routenplanung zu praktizieren.

Die Planspielteilnehmerinnen und -teilnehmer hielten es weiterhin für sinnvoll, den Überwachungskräften auch positiv besetzte Aufgaben zu übertragen, um deren Wahrnehmung in der Öffentlichkeit aufzuwerten. Dazu könnten touristische Informationen, Informationen zum Parken in der Altstadt oder zum Handyparken zählen. Für diesen Zweck wären den Überwachungskräften geeignete Informationsmaterialien wie z.B. Flyer zur Verfügung zu stellen.

7.2.4 Erstellung einer Zeit- und Maßnahmenplanung

Für die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt Köpenick wurde in Planspiel Phase 2 ein Zeit- und Maßnahmenplan entwickelt, der im Anschluss an den Verhandlungsworkshop nochmals zwischen den Ämtern abgestimmt wurde. Es wurden die einzelnen Verfahrensschritte zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung dargestellt und hierfür die einzelnen fachlichen Zuständigkeiten der Fachämter (Federführung, Beteiligung) benannt. Auf diese Weise werden in vielen Bereichen Schnittstellen deutlich, die zu klären oder ggf. neu festzulegen sind.

Der Zeit- und Maßnahmenplan integriert neben den am Planspiel beteiligten Ämtern auch das Tiefbauamt, das nicht unmittelbar am Planspiel mitgewirkt hat. Die im Planspiel präsentierten und diskutierten Planungsansätze wurden in Abstimmung mit dem Tiefbauamt aufgestellt und präzisiert.

Die Zeit- und Maßnahmenplanung geht von einem Bearbeitungsbeginn im August 2009 aus und endet im Juni 2011 mit dem Beginn der Parkraumbewirtschaftung (vgl. Tabelle 4). Es werden drei Bearbeitungsphasen unterschieden:

- Konzeptphase von August 2009 (Ausschreibung Machbarkeitsstudie) bis September 2010 (BVV-Beschluss),
- Umsetzungsphase von Oktober 2010 bis Mai 2011, in die Phase fallen alle für einen Start der Parkraumbewirtschaftung notwendigen Arbeiten in den Berei-

chen Beschilderung, Überwachung, Vignetten/Ausnahmegenehmigungen und Öffentlichkeitsarbeit,

- Einführungsphase ab Juni 2011.

Es wurde angeregt, dass das Stadtplanungsamt während der Konzeptphase (bis zum BVV-Beschluss) die Koordination sämtlicher Tätigkeiten übernehmen sollte und danach das Ordnungsamt koordinierend tätig wird. Des Weiteren sollte es nach einem positiven BVV-Beschluss ein Meeting der Vertreterinnen und Vertreter der betroffenen Ämter geben.

Als notwendig wurde die frühzeitige Beteiligung der Straßenverkehrsbehörde bereits bei der Vorbereitung der Ausschreibung der Machbarkeitsstudie insbesondere bei der abgestimmten Formulierung der Aufgabenstellung erachtet.

Aus der Sicht des Bürgeramtes erschien eine frühzeitige Einbindung in die Vorbereitungsmaßnahmen notwendig, da die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bereits vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung mit u.a. Belangen der bzw. Anfragen zur Vignettenvergabe sowie Ausnahmegenehmigungen und Befreiungen konfrontiert würden.

Es wurde ein Zeitraum von acht Monaten zwischen einem BVV-Beschluss zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung und dem Start der Parkraumbewirtschaftung eingeplant.

Unmittelbar nach dem BVV-Beschluss würden Ordnungsamt, Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt und Bürgeramt zeitgleich mit der Realisierung ihrer Aufgaben beginnen. Es werden die folgenden Zeitbedarf bzw. Prioritäten in der Bearbeitung von Aufgaben genannt:

- Tiefbauamt benötigt einen Bearbeitungszeitraum von vier Monaten für die Umsetzung des Beschilderungskonzepts bzw. Aufstellung von Parkscheinautomaten,
- Bürgeramt sollte nach BVV-Beschluss die Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Vignettenvergabe beginnen,
- Straßenverkehrsbehörde benötigt für die Erstellung des Beschilderungskonzepts einen Bearbeitungszeitraum von drei Monaten unmittelbar ab BVV-Beschluss,
- Ordnungsamt benötigt einen Bearbeitungszeitraum von sechs Monaten,
- Straßenverkehrsbehörde sollte unmittelbar nach BVV-Beschluss mit den Vorbereitungen zur Vergabe von Ausnahmegenehmigungen beginnen,
- Straßenverkehrsbehörde sollte die Schulung des Personals für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen zwei Monate im Anschluss an BVV-Beschluss sowie zwei Monate vor Einführung der Maßnahme durchführen (Zeitraumen insgesamt vier Monate).

Das Ordnungsamt würde insbesondere für die Rekrutierung und Schulung von Überwachungspersonal mit einem Zeitraum von sechs Monaten die längste Umsetzungszeit beanspruchen. Dadurch entstünde für die anderen Ämter ein Zeitpuffer zum Auffangen etwaiger Verzögerungen bei der Realisierung ihrer Aufgaben.

7.2.5 *Beschreibung von Aufgaben und Klärung von Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung*

Ebenfalls in Planspiel Phase 2 wurden die Aufgaben zur Vorbereitung und Einführung der Parkraumbewirtschaftung und bezüglich der Zuständigkeiten innerhalb der Bezirksverwaltung zugeordnet. Sie stehen in engem Zusammenhang mit der Zeit- und Maßnahmenplanung.

Die Erstellung der *Machbarkeitsstudie bzw. des Bewirtschaftungskonzepts* sollte in Verantwortung des Stadtplanungsamts und des Tiefbauamts erfolgen. Hierzu zählen neben der Erarbeitung der Aufgabenstellung, der Angebotseinholung und Beauftragung auch die Abstimmung sowie Ämter- und Verkehrsbeiratsbeteiligung. Weiterhin wären im Falle eines wirtschaftlich positiven Ergebnisses der Machbarkeitsstudie weitere Maßnahmen zu veranlassen. Auch sei eine frühzeitig öffentliche Informationsveranstaltung zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung vorzusehen. Weiterhin müssten im Rahmen der Abwägung ggf. Überarbeitungen und Änderungen in das Bewirtschaftungskonzept eingearbeitet werden. Schließlich wären eine Bezirksamts-Beschluss und ein BVV-Beschluss vorzubereiten.

Für die *Erstellung des Beschilderungsplans* wäre die untere Straßenverkehrsbehörde verantwortlich. Der Beschilderungsplan wäre auf der Grundlage der Planungsvorgaben aus der Machbarkeitsstudie zu erstellen. Hierbei wäre die Mitwirkung anderer Fachämter insbesondere zu Fragen der Anzahl, Qualität und Lage der Verkehrsschilder unter Beachtung des geltenden Verkehrskonzeptes für die Altstadt notwendig.

In Verantwortung des Tiefbauamts würde die *Aufstellung der Verkehrsschilder* gemäß dem angeordneten Verkehrszeichenplan erfolgen. Ebenfalls das Tiefbauamt wäre für die Ausschreibung zur *Beschaffung von Parkscheinautomaten* zuständig, wobei hier Aspekten der Gerätekonfiguration, des Betriebs, der Überwachung und der notwendigen Anzahl von Automaten und ggf. der Integration des Handyparkens zu berücksichtigen wären. Auch hier müssten andere Fachämter mitwirken.

Für die *Einführung der Parkraumüberwachung* und die *Organisation der Überwachungskräfte* wäre das Ordnungsamt verantwortlich. Hierzu zählen die Ämterkoordination für die Maßnahmen zur Vorbereitung der Parkraumbewirtschaftung nach dem BVV-Beschluss, die Rekrutierung und Schulung von Überwachungspersonal, die Erarbeitung von Überwachungsszenarien auf Basis des Verkehrszeichenplans, die Erarbeitung von Dienstplänen sowie die Planung der Organisation des Betriebs der Überwachung und schließlich die Beschaffung der technischen Ausstattung des Überwachungspersonals (u.a. mobile Datenerfassungsgeräte).

Tabelle 5: Zuständigkeiten der Ämter für Aufgaben zur Vorbereitung und Einführung der Parkraumbewirtschaftung*

Arbeitsaufgaben/ Klärung der Zuständigkeiten	Stadtplanung	Tiefbauamt	Ordnungsamt/ Straßenverkehrs- behörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	Pressestelle/ Bereich BzBm	Bemerkungen
<u>Machbarkeitsstudie/</u> <u>Wirtschaftlichkeitsbetrachtung</u> <u>Fachliche Bearbeitung</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausschreibung/Beauftragung ▪ Mitwirkung ▪ Bürgerinformation <ul style="list-style-type: none"> - Vorbereitung Veranstaltung - Fachliche Durchführung - Teilnahme ▪ Beteiligung/Vorstellung Ausschuss Stapl/Verkehr und Umwelt ▪ BA-Beschluss ▪ BVV-Beschluss 	<p style="text-align: center;">x</p>	<p style="text-align: center;">x</p>	<p style="text-align: center;">x</p> <p style="text-align: center;">x</p> <p style="text-align: center;">x</p> <p style="text-align: center;">x</p>	<p style="text-align: center;">x</p> <p style="text-align: center;">x</p> <p style="text-align: center;">x</p>	<p style="text-align: center;">x</p> <p style="text-align: center;">x</p> <p style="text-align: center;">x</p>	<p style="text-align: center;">x</p>	<p>Im Rahmen der Bearbeitungsphase sollten Vertreter des Verkehrsbeirats Altstadt zwingend beteiligt werden.</p> <p>Federführung Stapl/TBA.</p> <p>Die beteiligten Fachämter haben hier nur fachliche Zuarbeiten/Hilfestellungen zu leisten.</p>
Beschilderungsplan Erstellung auf Grundlage der Machbarkeitsstudie/Konzept Anordnung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beauftragung/Bearbeitung ▪ Mitwirkung 	<p style="text-align: center;">x</p>	<p style="text-align: center;">x</p>	<p style="text-align: center;">x</p>	<p style="text-align: center;">x</p>			<p>Federführung Straßenverkehrsbehörde, Mitarbeit anderer Fachämter</p>
Umsetzungsphase Konzept/Beschilderungsplan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Parkscheinautomaten <ul style="list-style-type: none"> - Ausschreibung/ Beschaffung/Betriebung ▪ Mitwirkung 	<p style="text-align: center;">x</p>	<p style="text-align: center;">x</p>	<p style="text-align: center;">x</p>	<p style="text-align: center;">x</p>			<p>Federführung TBA, Mitarbeit Hilfe-stellung anderen Fachämter</p>

Arbeitsaufgaben/ Klärung der Zuständigkeiten	Stadtplanung	Tiefbauamt	Ordnungsamt/ Straßenverkehrs- behörde	Ordnungsamt	Bürgeramt	Pressestelle/ Bereich BzBm	Bemerkungen
Überwachung/Organisation Überwachungskräfte/Schulung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beauftragung ▪ Koordination ▪ Durchführung/Personalverant- wortlichkeit/äußere Bedin- gungen 				x x x			
Ausnahmegenehmigungen Befreiung/Gewerbetreibenden Vignetten/Anwohner-vignetten <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fachliche Zuständigkeit Bear- bei- tung/Zustimmung/Ablehnung ▪ Ausführungshilfen/ Bürgernähe ▪ Inhaltliche Vorklä- rung/Formulare ▪ Sonderfälle 		x	x x x x	x	x		Federführung Straßenverkehrsbehörde Bürgernähe/ Ausgaben Bürgeramt
Öffentlichkeitsinformation zur Einführung PRB-Flyer <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung Flyer/Beauftragung ▪ Mitwirkung ▪ Verteilung/Vergabe 	x	x	x	x	x	x	Federführung Stapl Fachliche Mitwirkung Fachämter Presseinfo

*Quelle: Planspielunterlagen Bezirksamt Treptow-Köpenick.

Für die *Erteilung von Vignetten, Ausnahmegenehmigungen und Befreiungen* wären die untere Straßenverkehrsbehörde und das Bürgeramt zuständig. Zu den Aufgaben zählt hier insbesondere die Bearbeitung von Anträgen von Anwohnern und Gewerbetreibenden auf Basis verbindlicher Kriterien, der Empfehlungen der Machbarkeitsstudie und der tatsächlich gegebenen Parkraumsituation. Das Bürgeramt würde alle Anträge annehmen sowie die Anträge auf Ausnahmen und Befreiungen zur fachlichen Bearbeitung an die untere Straßenverkehrsbehörde weiterleiten. Die Anträge auf Bewohnervignetten würden beim Bürgeramt bearbeitet werden. Weiterhin wäre das Personal vor der Bearbeitung der neuen Aufgaben zu schulen. Weiterhin müssten die internen Bearbeitungsprozeduren, Formulare etc. abgestimmt werden. Bei der Erteilung von Vignetten, Ausnahmegenehmigungen und Befreiungen wird mit einer Arbeitsspitze, von etwa fünf Monaten gerechnet.

In Verantwortung des Stadtplanungsamts würde der Aufgabenbereich *Öffentlichkeitsarbeit und Fachinformationen* liegen. Hier wäre u.a. ein Flyer zur laufenden Information der Öffentlichkeit auf der Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zu erarbeiten. Außerdem wären unter Mitwirkung der anderen Fachämter Aktivitäten der Öffentlichkeitsarbeit zu organisieren und zu steuern.

Tabelle 5 zeigt eine Gesamtschau von Aufgaben und Zuständigkeiten innerhalb der Bezirksverwaltung. Innerhalb des Bezirksamtes wären drei verschiedene Stadträte vom „Projekt Parkraumbewirtschaftung“ betroffen, die einen generellen Konsens über den Beginn der Vorbereitungen zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Beauftragung Machbarkeitstudie) erzielen müssen. Das Bezirksamt müsste Planungsmittel im benötigten Umfang zur Verfügung stellen, damit das Stadtplanungsamt in die Ausschreibung der Machbarkeitsstudie gehen könnte. Das Stadtplanungsamt hat in der Zielvereinbarung der vorbereitenden Bauleitplanung für das Jahr 2009 den Beginn des Projekts Parkraumbewirtschaftung angegeben, sodass vorbehaltlich einer Zustimmung des zuständigen Ausschuss für Stadtplanung und Verkehr in der BVV die erforderlichen Planungsmittel beantragt werden könnten.

Kurzfristig sollte durch die Verwaltung eine erste Abschätzung der im Rahmen der Einführung der Parkraumbewirtschaftung entstehenden Kosten vorgenommen werden. Hierfür wurde vom Stadtplanungsamt (vorbereitende Bauleitplanung) eine erste Aufstellung von Kostenpositionen und entsprechenden Ressortzuständigkeiten vorgenommen.

Ergänzend zur Aufstellung in Tabelle 5 sollte nochmals überprüft werden, inwiefern ggf. zusätzliche Personalressourcen bei folgenden Fachämtern erforderlich wären (vgl. Tabelle 6):

- in der Straßenverkehrsbehörde für die Bearbeitung von Ausnahmegenehmigungen,
- im Bürgeramt für die Bearbeitung der eingehenden Anträge auf Erteilung von Anwohner-vignetten,
- im Ordnungsamt für die Parkraumkontrolle/Überwachung der Parkraumbewirtschaftung.

In jedem Fall würde – unabhängig vom Einsatz bestehenden Personals oder der Neueinstellung von Personal – in allen Ämtern Schulungsbedarf in Bezug auf die zu erfüllenden neuen Aufgaben bestehen.

Tabelle 6: Aufstellung von finanzierungsrelevanten Arbeitsaufgaben und Ressortzuständigkeiten*

Arbeitsaufgabe	Ressortzuständigkeit	Hinweise
Technische Machbarkeitsstudie/Wirtschaftsbetrachtung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beauftragung ▪ Bearbeitung ▪ Öffentlichkeitsarbeit/Veranstaltung 	Abt. Bauen und Stadtentwicklung	Mittel für die <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beauftragung Machbarkeitsstudie ▪ Öffentlichkeitsarbeit/ Flyer, Präsentation ▪ Durchführung Öffentliche Veranstaltung/ Werbung
Beschilderungsplan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beauftragung 	Abt. Abteilung Personal, Finanzen, Wirtschaft, Kultur und Organisationsangelegenheiten, Ordnungsamt/ Straßenverkehrsbehörde Mitwirkung TBA	Mittel für die <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beauftragung des Beschilderungsplans
Umsetzungsphase <ul style="list-style-type: none"> ▪ Parkscheinautomaten Ausschreibung/Betreibung ▪ Verkehrsbeschilderung/ Beschaffung ▪ Beschaffung der Kontrollgeräte ▪ Personalfindung 	Abt. Bauen und Stadtentwicklung, TBA Abt. Abteilung Personal, Finanzen, Wirtschaft, Kultur und Organisationsangelegenheiten, Ordnungsamt	Mittel für die <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beauftragung/ Ausschreibung ▪ Beschaffung der Parkscheinautomaten ▪ Beschaffung/Ankauf Verkehrsschilder ▪ Mittel für den Einbau Parkscheinautomaten/ Verkehrsschilder ▪ Beschaffung/Ankauf der Kontrollgeräte ▪ Personalmittel Überwachungskräfte
Überwachung/Organisation Überwachungskräfte/Schulung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beauftragung ▪ Mitarbeiterschulung Ordnungsamt und Bürgeramt 	Abt. Abteilung Personal, Finanzen, Wirtschaft, Kultur und Organisationsangelegenheiten, Ordnungsamt Abt. Bürgerdienste, Bildung und Sport, Bürgeramt	Mittel für die <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schulung der Kräfte im Bereich Ordnungsamt und Bürgeramt ▪ Personal- und Sachmittel
Ausnahmegenehmigungen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausgabe/Bearbeitung der Vignetten und Ausnahmegenehmigungen 	Abt. Abteilung Personal, Wirtschaft, Kultur und Organisationsangelegenheiten, Ordnungsamt/Straßenverkehrsbehörde Abt. Bürgerdienste, Bildung und Sport Bürgeramt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bearbeitung durch avisiert das vorhandene Personal; ggf. sind jedoch auch Neueinstellungen erforderlich
Öffentlichkeitsinformation <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beauftragung Erarbeitung Flyer zur Information der Bevölkerung 	Abt. Bauen und Stadtentwicklung, Stapl	Mittel für die <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beauftragung/ Bearbeitung

*Quelle: Planspielunterlagen Bezirksamt Treptow-Köpenick.

8. Gesamtergebnis der Planspiele

In den Planspielen Prenzlauer Berg und Altstadt Köpenick wurde mit Vertreterinnen und Vertretern aus verschiedenen Ämtern der Bezirksverwaltung (sowie im Planspiel Altstadt Köpenick zusätzlich mit Vertretern des „Beirats Verkehrskonzept Altstadt Köpenick“) die Vorbereitung und Einführung eines Parkraummanagements in zuvor definierten Planspielgebieten simuliert. Für die Altstadt Köpenick wurden zudem drei verschiedene Szenarien des Parkraumangebots entwickelt, die die sich hierfür zukünftig verändernden Rahmenbedingungen berücksichtigen.

Es wurden in beiden Planspielen Arbeitsaufträge in den Bereichen planerisches Konzept, Beschilderung, Überwachung (sowie in Prenzlauer Berg zusätzlich Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbe-

teilung und Kommunikation) bearbeitet. In einer zweiten Phase wurden Planspiel Altstadt Köpenick zusätzlich verwaltungsorganisatorische Aufgaben und Zuständigkeiten sowie der zeitliche Ablauf der Vorbereitung der Einführung der Parkraumbewirtschaftung bearbeitet. Die Diskussion in den Planspielen verlief entlang von Konzeptvorschlägen des bezirklichen Tiefbauamts (Planspiel Prenzlauer Berg) bzw. des Stadtplanungsamts (Planspiel Altstadt Köpenick), auf deren Basis wesentliche umsetzungsbezogene Aspekte der Beschilderung, Überwachung sowie von Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligung und Kommunikation entwickelt wurden. Somit bildete die an einem zuvor definierten Planspielraum orientierte konzeptionelle Arbeit die Grundvoraussetzung für die Struktur und Reihenfolge der Planspieldiskussion. An die Behandlung dieser eher inhaltlich-konzeptionellen Fragestellungen schloss sich in beiden Planspielen die Erörterung verwaltungsorganisatorischer Aspekte der Einführung der Parkraumbewirtschaftung an.

Die Planspiele wurden vom Difu fachlich ausgewertet. Die Planspielergebnisse wurden von den Planspielteilnehmer/innen und der Difu-Planspielleitung vor den zuständigen Ausschüssen der Bezirksparlamente von Berlin-Pankow und Berlin-Treptow-Köpenick präsentiert.

Zwischenzeitlich mündeten die im Planspiel Prenzlauer Berg gewonnenen Erkenntnisse in konkrete Aktivitäten der Verwaltung zur Vorbereitung der Parkraumbewirtschaftung. Im Bezirk Pankow wurde im Juni 2009 ein Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung gefasst. Im Bezirk Treptow-Köpenick laufen momentan abteilungsübergreifende Abstimmungen hinsichtlich möglicher vorbereitender Unsuchungen zur Parkraumbewirtschaftung, die u.a. auf Ergebnissen des Planspiels aufbauen.

8.1 Planerische Konzepte

Nach Abschluss der Diskussionen in den Planspielen sehen die planerischen Konzepte für Prenzlauer Berg eine Kombination aus Mischparken nach dem Berliner Modell und reinem Bewohnerparken sowie in der Altstadt Köpenick – vorbehaltlich weiterer Prüfungen – das Mischparken nach dem Berliner Modell vor. In Prenzlauer Berg Straßengenau wurden die Bewirtschaftungszeiten und die Höhe der Parkgebühren straßengenau und differenziert nach Hauptverkehrsstraßen, Haupterschließungsstraßen und Erschließungsstraßen (mit überwiegend Wohnen) dargestellt. Für die Altstadt Köpenick wurden Bewirtschaftungszeiten und Gebührenhöhe einheitlich festgelegt, wobei hier zusätzlich auf eine sinnvolle Abstimmung mit der Bewirtschaftung des eventuell zu realisierenden Entlastungsparkplatzes zu achten wäre. In beiden planerischen Konzepten wurde auf die Ausweisung von Kurzzeit-Parkplätzen verzichtet.

8.2 Beschilderung

Im Gebiet Prenzlauer Berg sowie in der erste Beschilderungsvariante für die Altstadt Köpenick sollte die Beschilderung im Wesentlichen durch Zeichen 286 (eingeschränktes Halteverbot) und Zeichen 314 (Parkplatz) plus Zusatzzeichen geregelt werden. In Prenzlauer Berg würde zwischen reinem Bewohnerparken und Mischparken unterschieden, während die gesamte Altstadt Köpenick mit Parkscheinautomaten ausgestattet werden würde. Während in Prenzlauer Berg wie in der bisherigen Berliner Praxis auf eine Beschilderungsvariante nach dem Prinzip der Zonenbeschilderung verzichtet wurde, sieht die zweite Beschilderungsvariante für die Altstadt Köpenick eine Zonenbeschilderung im Wesentlichen mit Zeichen 290 und Zeichen 292 in Verbindung mit Zusatzzeichen vor.

Der Vorteil der Zonenbeschilderung wurde darin gesehen, dass weniger Verkehrszeichen erforderlich sind. Ein Nachteil der Zonenbeschilderung bestünde darin, dass Verkehrsteilnehmer nach der Einfahrt in das Gebiet die Beschilderung vergessen können.

In beiden Planspielen sprachen sich die Planspielteilnehmer/innen für eine sparsame und einfache Beschilderung aus. In Planspiel Altstadt Köpenick wurde die Erwartung geäußert, dass die mit der StVO-Novelle zu erwartende positive Zonenbeschilderung der Parkraumbewirtschaftung (neues blaues P-Schild für Zonen-Parken) ernsthaft geprüft werden würde.

8.3 Überwachung

Die Konzepte für die Parkraumüberwachung fokussierten auf die Organisation des Personaleinsatzes. Nach Berechnungen der Planspielteilnehmer/innen würden in Prenzlauer Berg 19 Vollzeitstellen und in der Altstadt Köpenick 2,5 bis drei Vollzeitstellen benötigt. Für beide Gebiete wurde ein Zwei-Schicht-Betrieb vorgesehen. Weiterhin wurden wichtige Aspekte der Rekrutierung, Schulung, Ausstattung und Unterbringung der neu einzustellenden Überwachungskräfte bearbeitet. In beiden Planspielen wurden die Überwachung und die Bewirtschaftungszeiten als wesentliche, vertieft zu untersuchende Einflussfaktoren für die Wirtschaftlichkeit der Gesamtmaßnahme identifiziert.

8.4 Bürgerbeteiligung, Information und Kommunikation

In einer separaten Planspielaufgabe wurden im Planspiel Prenzlauer Berg Aktivitäten in Bezug auf Bürgerbeteiligung, Information und Kommunikation für die Zielgruppen Bezirkspolitik, Bevölkerung und Fachöffentlichkeit sowie Medien beschrieben. Als Informationsmedien sollen das Internet, Infoblätter, Flyer und Zeitungen eingesetzt werden. Besonderer Stellenwert bei der Kommunikation wird Veranstaltungen beigemessen, die sich an die Bezirkspolitik, die Bevölkerung, an die Fachöffentlichkeit sowie an die Medien richten. Großes Augenmerk wird auf die Diskussion des Entwurfs des Konzepts der Parkraumbewirtschaftung in Bürgerversammlungen gelegt. Außerdem wurde die Rolle der Bürgerämter als Anlaufstelle für die Bürger und als Schnittstelle zwischen den Ämtern definiert.

Im Planspiel Altstadt Köpenick wurden einzelne Aspekte der Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit der Klärung von Aufgabe und Zuständigkeiten erörtert.

8.5 Entwicklung einer Zeit- und Maßnahmenplanung

Fragen der Zeit- und Maßnahmenplanung wurden im Planspiel Prenzlauer Berg spontan im Verhandlungsworkshop diskutiert. Die Diskussion eines von den Planspielteilnehmer/innen entwickelten Zeitplans identifizierte die Rekrutierung von Personal für die Parkraumüberwachung als möglichen zeitlichen Engpass.

Im Planspiel Altstadt Köpenick wurde die Zeit- und Maßnahmenplanung im Rahmen einer separaten Planspielaufgabe entwickelt. Hier wurden eine Konzeptphase von August 2009 (Ausschreibung Machbarkeitsstudie) bis September 2010 (BVV-Beschluss), eine Umsetzungsphase von Oktober 2010 bis Mai 2011 sowie eine Einführungsphase ab Juni 2011 angenommen. Als relevante Maßnahmenpakete wurden die Erstellung der Machbarkeitsstudie und der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, die Erstellung des Beschilderungsplans, die Realisierung von Beschilderung und Parkscheinautomaten, die Vorbereitung und Organisation der Parkraumüberwachung, die Erteilung von Vignetten, Ausnahmegenehmigungen und Befreiungen sowie die Öffentlichkeitsarbeit zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung identifiziert. Alle Maßnahmenpakete wurden mit

Einzelmaßnahmen untersetzt. Des Weiteren wurde der zeitliche Ablauf der Maßnahmenumsetzung dargestellt.

8.6 Klärung von Aufgaben und Zuständigkeiten

Die Aufgaben und Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Parkraumbewirtschaftung wurden im Planspiel Prenzlauer Berg spontan im Verhandlungsworkshop diskutiert. Als besondere Herausforderungen hierbei wurden die flexible Bereitstellung personeller Ressourcen und das ämterübergreifende Zusammenwirken beschrieben. Letzteres ließe sich mit einem ämterübergreifenden Team mit zuvor festgelegten Arbeitsweisen, Beteiligten und Zuständigkeiten in idealer Weise lösen.

Im Planspiel Altstadt Köpenick Im Planspiel Altstadt Köpenick wurden in einer separaten Planspielaufgabe für die betroffenen Ämter – Stadtplanung, Straßenverkehrsbehörde, Ordnungsamt, Tiefbauamt, Bürgeramt – Aufgaben sowie Zuständigkeiten formuliert. Hierbei wurden zahlreiche Schnittstellen zwischen den Ämtern deutlich gemacht. Die koordinierende Funktionen innerhalb der Verwaltung wurde für den Vorbereitungsprozess angeregt für das Stadtplanungsamt (bis zu einem BVV-Beschluss) und für das Ordnungsamt (nach einem BVV-Beschluss). Auf Basis der Klärung von Zeitplanung, Aufgaben und Zuständigkeiten konnten erste Schritte für eine Vorbereitung der Parkraumbewirtschaftung wie z.B. die Veranlassung einer Machbarkeitsstudie, notwendige Abstimmungen zwischen den Stadträten und die Abschätzung aller für die Einführung der Parkraumbewirtschaftung notwendigen Kosten identifiziert werden.

8.7 Evaluation und Effizienz der Parkraumbewirtschaftung

Aspekte der Effizienz der Parkraumbewirtschaftung und Fragen der hierfür erforderlichen Datenbereitstellung während des Betriebs der Parkraumbewirtschaftung wurden vonseiten der Difu-Forschungsgruppe als Diskussionspunkte in beide Planspiele eingebracht, erschienen jedoch aus Sicht der Planspielerteilnehmer/innen in Anbetracht der Fülle von zu berücksichtigenden neuen Aspekten im Zusammenhang mit der insgesamt komplexen Materie zum jetzigen Zeitpunkt als nicht prioritär. Gleichwohl wurde die Bedeutung einer effizienten Umsetzung der Maßnahmen und der Festlegung operationeller Ziele der Parkraumbewirtschaftung von den Planspielerinnen und Spielern anerkannt.

Von Seiten der Forschungsgruppe wurde auf die Bedeutung einer Evaluation und ggf. Anpassung der Parkraumbewirtschaftung ca. ein Jahr nach Start der Parkraumbewirtschaftung hingewiesen. Hierbei sollten Aspekte der Zielerreichung in Bezug auf Wirtschaftlichkeit, Akzeptanz, Anpassung des Überwachungsmodus und verkehrliche Wirkungen berücksichtigt werden.

9. Eignung der Planspielmethode zur Unterstützung der Verwaltung bei Vorbereitung und Einführung einer Parkraumbewirtschaftung

9.1 Feedback der Planspielteilnehmerinnen und -teilnehmer

Am Ende des Verhandlungswshops gaben die Planspielerteilnehmer/innen beider Planspiele ihr Feedback zur Planspielmethode und zum Planspielablauf. Im Wesentlichen wurden ähnlich lautende Einschätzungen abgegeben, so dass das Feedback aus beiden Planspielen im Folgenden zusammengefasst wird.

Als positiv wurde eingeschätzt, dass der Workshop den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus den einzelnen Verwaltungen eine gute Gelegenheit bot, ämterübergreifend Lösungen zu erarbeiten. Gelobt wurde die offene und konstruktive Diskussionsatmosphäre. Dieses sei in der Regel im routinemäßigen Verwaltungsbetrieb nicht möglich.

Gesondert wurde herausgestellt, dass die Regel der Kommunikation auf Augenhöhe in den Planspielen optimal erfüllt werden konnte. Dieses bezog sich sowohl auf die Zusammenarbeit mit verwaltungsexternen Akteuren außerhalb der Verwaltung (Beiratsmitglieder in Treptow-Köpenick) als auch auf das Zusammenwirken von Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeitern unterschiedlicher Hierarchiestufen (in den Bezirken Pankow und Treptow-Köpenick).

Nach Einschätzung der Planspielteilnehmer/innen bot das Planspiel eine gute Möglichkeit, Einblick in die Aufgaben anderer Ämter zu erhalten und wichtige Schnittstellen im Verwaltungshandeln zu erkennen.

Als besonders hilfreich wurde die starke Praxisorientierung des Planspiels bewertet. Hier wurden die Erwartungen übertroffen, was nach Meinung der Planspielteilnehmer/innen auch auf die starke Fokussierung auf ein überschaubares Betrachtungsgebiet zurückzuführen ist. Zugleich wurde hervorgehoben, dass die starke Praxisorientierung für eine „gelungene Erdung“ einer wissenschaftlichen Methode gesorgt hätte, mit der sie anfangs nicht vertraut waren.

Gleichzeitig war für einige Planspielteilnehmer/innen überraschend, welche Fülle von Sachverhalten und abwägungsrelevanten Faktoren trotz der Überschaubarkeit des Betrachtungsraumes im Zusammenhang mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung beachtet und diskutiert werden müssen.

Besonders erkenntnisreich war für die Planspielteilnehmenden die gemeinsame Entwicklung eines Zeit- und Maßnahmenplans. Hier wurden organisatorische und inhaltliche Verzahnungen deutlich, aber auch mögliche Engpässe und Probleme.

Weiterhin wurde Methodenklarheit zum Umgang mit gutachtlichen Empfehlungen zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung geschaffen. So wurde z.B. der Stellenwert der gemeinsamen Abwägung von planerischen Empfehlungen und Bürgerrückmeldungen zur Ausgestaltung der Maßnahme deutlich, die maßgeblich die Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung beeinflussen kann.

Als besonders hilfreich und auch notwendig wurden die von der Planspielleitung bzw. den Experten eingespeisten Hintergrundinformationen zur Parkraumbewirtschaftung, die Aufbereitung der Planspielergebnisse in geeigneten ppt-Präsentationen sowie die professionelle Moderation eingeschätzt.

9.2 Eignung der Planspielmethode aus der Sicht der Forschungsgruppe

Aus Sicht der Forschungsgruppe hat sich die Planspielmethode und die gemeinsam mit den Planspielteilnehmer/innen aus den Bezirken Pankow und Treptow-Köpenick praktizierte Vorgehensweise in den Workshops als ein geeigneter Ansatz erwiesen, frühzeitig und ämterübergreifend Hemmfaktoren und Lösungsansätze bei der Vorbereitung und Einführung der Parkraumbewirtschaftung zu identifizieren und diskutieren.

Die an den konkreten räumlichen Gegebenheiten und Problemlagen orientierte Vorgehensweise und die schlichte Tatsache, dass Vertreter/innen verschiedener Ämter in einem „geschützten“ Raum bei angemessener Moderation und Begleitung entlang einer gemeinsamen Aufgabenstel-

lung gemeinsam und auf gleicher Augenhöhe diskutieren konnten, ermöglichte eine konzentrierte Rückkopplung von Lösungsansätzen, Bedenken und Ideen im Interesse einer zielgerichteten Problembearbeitung.

Es ist hervorzuheben, dass die aktive inhaltlich-konzeptionelle Mitbestimmung von Seiten der Planspielerteilnehmer/innen ein ganz wesentliches, Planspiel tragendes Element darstellte. Grundlage hierfür war der vom Difu-Planspielteam für jedes Planspiel erarbeitete Entwurf des Planspielhandbuchs.

Die Auseinandersetzung der Planspielerteilnehmer/innen mit der planerischen Konzeption, der Beschreibung, der Parkraumüberwachung sowie mit Fragen der Bürgerbeteiligung, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit ermöglichte es insbesondere den Vertreter/innen der Verwaltung, sich im Team prospektiv und einer Spielsituation auf die bevorstehende Lösung einer komplexen Verwaltungsaufgabe vorzubereiten. Durch die gemeinsame Arbeit an zuvor vereinbarten Aufgabenstellungen wurde die Aneignung neuen Fachwissens mit einer Verbesserung des Verständnisses für Motivationen und Arbeitsweisen der eigenen und anderer Verwaltungseinheiten kombiniert.

Die positive, auf Erkenntnisgewinn gerichtete und von den Planspielteilnehmenden wesentlich selbst ausgelöste Eigendynamik in den Verhandlungsworkshop wurde besonders bei der Entwicklung eines Zeitplans für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung sowie bei der Erörterung von Arbeitsweisen, Aufgaben und Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung deutlich. Insbesondere hier ist im Ergebnis der Planspiele eine Erhöhung der Handlungskompetenz der betroffenen Verwaltungen zu erwarten.

Die Planspielerteilnehmer/innen in die Lage versetzt, selbst Alternativen zu einem in der Verwaltung oft üblichen sukzessiven Abarbeiten von Aufgaben in den einzelnen Verwaltungseinheiten zu entwerfen, um so ein projektorientiertes und zeiteffizientes Handeln modellhaft vorzustrukturieren.

Die Verwaltungen können nun das im Planspiel erworbene Know how bei der bevorstehenden Einführung der Parkraumbewirtschaftung einsetzen.

Die hier angewandte Planspiel-Methode hat sich aus Sicht der Forschungsgruppe als geeignet erwiesen

- für die Heranführung der Verwaltung an die neue, komplexe, projektorientierte Verwaltungsaufgabe Parkraumbewirtschaftung,
- für das Erkennen von Eigenlogik, Motivationen und Handlungsrahmen der (anderen) Akteure verstehen,
- für die Entwicklung eines besseren Verständnisses für die Handlungsmöglichkeiten und Interaktionen der beteiligten Ämter,
- für das Erkennen und den Abbau von Hemmnissen im Verwaltungshandeln,
- für die Erörterung ökonomischer Logiken und zur Kalkulation von Personal- und Ressourcenaufwand sowie
- für die Identifizierung von Umsetzungsschritten auf der Basis der Klärung von Zeitplanung, Aufgaben und Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung.

Als Kernerkenntnisse für den erfolgreichen Einsatz der Planspielmethode bei der Unterstützung der Verwaltung bei Vorbereitung und Einführung der Parkraumbewirtschaftung lassen sich festhalten:

- verbindliche Vereinbarung und Einhaltung zuvor vereinbarter Planspielregeln zur Wahrung von gleichberechtigter Planspielpartizipation und zur Wahrung einer „geschützten“ Arbeitsatmosphäre,
- Auswahl einer überschaubaren Zahl von Planspielteilnehmer/innen unter intensiver Einbeziehung der betroffenen Verwaltungen,
- intensive Abstimmung von Planspielaufgaben mit den zuständigen Bearbeiter/innen, um Überforderungen und Verweigerung zu vermeiden,
- Auswahl eines überschaubaren und an der Arbeitsrealität der Planspielteilnehmer/innen orientierten Untersuchungsraumes, um das Interesse der Experten vor Ort zu wecken,
- Formulierung quantitativ und qualitativ überschaubarer Planspielaufgaben, um zeitliche Überforderung und unnötige Komplexität zu vermeiden,
- Aufbereitung von Ergebnisse der Planspielaufgaben durch die Planspielleitung, um mit Hilfe geeigneter Präsentationen die Referate der Planspielteilnehmer/innen sowie die Diskussion im Verhandlungsworkshop zu unterstützen,
- laufende Rückkopplung des Planspielgeschehens innerhalb der Verwaltung und in Richtung Verwaltungsleitung sowie Kommunalpolitik, ohne Planspielergebnisse vor Planspielabschluss preiszugeben,
- öffentliche Präsentation der Planspielergebnisse der Planspielteilnehmer/innen, um zum Abschluss des Planspiels Impulse für die Umsetzung von Planspielergebnissen zu setzen.

10. Zusammenfassung

Die Vorbereitung und Durchführung der Parkraumbewirtschaftung war der Testgegenstand zweier eigenständiger Planspiele in Prenzlauer Berg (Bezirk Pankow von Berlin) und in der Altstadt Köpenick (Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin) im Forschungsvorhaben ParkenBerlin. Gleichzeitig wurde erprobt, inwieweit sich die Planspielmethode zur Erarbeitung von Problemlösungen und zur Förderung der Handlungskompetenz innerhalb der Verwaltung eignet.

An den Planspielen nahmen authentische Vertreter maßgeblicher Akteursgruppen entsprechend ihrer Funktion in der Realität an den Planspielen teil. Dieses waren in beiden Bezirken Vertreter/innen der Bezirksverwaltungen mit voraussichtlichen Zuständigkeiten für die Parkraumbewirtschaftung. Im Planspiel in der Altstadt Köpenick nahmen zusätzlich Vertreter von Seiten der Bewohner der Gewerbetreibenden und des Tourismusvereins teil, die in einem „Beirat Verkehrskonzept Altstadt Köpenick“ beim Bezirksstadtrat für Bauen und Stadtentwicklung mitwirken.

Für das Planspiel wurden verbindliche Regeln vereinbart. Planspielgegenstand und Planspielaufgaben wurden in einem von allen Planspielteilnehmer/innen beschlossenen Planspielhandbuch festgelegt.

Die Planspiele bauten auf realen Verhältnissen auf, die Planspiele und ihre Ergebnisse blieben aber letztlich unverbindliche Experimente. Dennoch war beabsichtigt, dass von den Planspielen Impulse und Anregungen für das Handeln der tatsächlich befugten Entscheidungsorgane ausgehen.

Die Planspielteilnehmer/innen erarbeiteten unter der Annahme der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in einem zuvor definierten Gebiet konkrete Lösungsansätze in den Aufgabenbereichen „Planerisches Konzept“, „Beschilderung“, „Parkraumüberwachung“, „Bürgerbeteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation“, „Klärung von Aufgaben und Zuständigkeiten“ sowie „Zeit- und Maßnahmenplanung“. Hierbei wurden Vor- und Nachteile verschiedener Prinzipien und Vorgehensweisen ämterübergreifend erörtert und bewertet.

Im Ergebnis beider Planspiele hat sich die angewandte Methode für die Unterstützung der Verwaltung bei der Vorbereitung und Einführung einer Parkraumbewirtschaftung als geeignet erwiesen.

In beiden Bezirken mündeten die in den Planspielen gewonnenen Erkenntnisse in konkrete Aktivitäten der Verwaltung zur Vorbereitung der Parkraumbewirtschaftung. Im Bezirk Pankow wurde zwischenzeitlich ein Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung gefasst. Die Verwaltungen können nun das im Planspiel erworbene Know-how bei der bevorstehenden Einführung der Parkraumbewirtschaftung einsetzen. Im Bezirk Treptow-Köpenick laufen abteilungsübergreifende Abstimmungen hinsichtlich möglicher vorbereitender Unsicherheiten zur Parkraumbewirtschaftung, die auf Ergebnissen des Planspiels aufbauen.

Literatur

Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin, Köpenick Altstadt/Kietz Vorstadt- ein Sanierungsgebiet am Wasser. Zwischenbilanz der Sanierung, Berlin 2001.

Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin (Hrsg.), Sanierungsgebiet Köpenick Altstadt/ Kietz Vorstadt. Bilanz der Stadterneuerung, Berlin 2005.

Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin (Hrsg.), diverse Informationsblätter zur Stadterneuerung in Treptow-Köpenick.

BSM Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung mbH, Gutachten zu den privaten Stellplätzen in der Altstadt Köpenick 2003.

Henschel, Peter: Straßenverkehrsrecht, Verlag C.H. Beck, 37. Aufl. München 2003.

Homepage des Bezirksamts Mitte.

Homepage des Bezirksamts Charlottenburg-Wilmersdorf.

Homepage des Bezirksamtes Pankow.

Internetangebot der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zum Thema Parkraumbewirtschaftung: www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/parkraumbewirtschaftung.

Kaden, Lutz: Analyse und Bewertung der Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung speziell in den Abend- und Nachtstunden, genehmigte Dissertation an der TU Berlin, Berlin 2006.

Lehmbrock, Michael, Preuß, Thomas, Uricher, Angelika, Arbeitsprogramm für das Planspiel „Vorbereitung und Durchführung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt Köpenick“ im Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin (Planspielhandbuch), Berlin 2008.

- Lehmbrock, Michael, Preuß, Thomas, Uricher, Angelika, Arbeitsprogramm für das Planspiel „Vorbereitung und Durchführung der Parkraumbewirtschaftung in Prenzlauer Berg“ im Bezirk Pankow von Berlin (Planspielhandbuch), Berlin 2009.
- Lehmbrock, Michael, Preuß, Thomas, Uricher, Angelika, Planspiel zur Vorbereitung und Durchführung der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Pankow von Berlin, Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 3 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“, Berlin 2009.
- Lehmbrock, Michael, Preuß, Thomas, Uricher, Angelika, Planspiel zur Vorbereitung und Durchführung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt Köpenick im Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin. Phase 1, Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 3 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“, Berlin 2009.
- Lehmbrock, Michael, Preuß, Thomas, Uricher, Angelika, Planspiel zur Vorbereitung und Durchführung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt Köpenick im Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin. Phase 2, Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 3 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“, Berlin 2009.
- Mitteilungen des Stadtplanungsamtes Treptow-Köpenick, Frau Szulzewski, 2008.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Informationen zur Parkraumbewirtschaftung in Berlin, Flyer, Berlin Dezember 2006.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Leitfaden Parkraumbewirtschaftung, Berlin 2004.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Verkehrlenkung Berlin (VLB), Richtlinien für die Erteilung von Vignetten und Ausnahmegenehmigungen für Betriebe.
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in der Fassung des Inkrafttretens vom 1.1.2008, letzte Änderung durch: Siebzehnte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 28. November 2007 (BGBl. I/2007, Nr. 61, S. 2774, ausgegeben zu Bonn am 7. Dezember 2007).
- Straßenverkehrsgesetz (StVG) in der Fassung des Inkrafttretens vom 18.4.2008, letzte Änderung durch Gesetz zur Änderung seeverkehrsrechtlicher, verkehrsrechtlicher und anderer Vorschriften mit Bezug zum Seerecht vom 8. April 2008 (BGBl. I/2008, Nr. 15, S. 706, ausgegeben zu Bonn am 17. April 2008).
- Vierte Verordnung zur Änderung der Parkgebühren-Ordnung, vom 1. August 2006, GVBl., S. 882; verkündet: 8.8.2006 (Parkgebührenordnung des Landes Berlin).
- Verwaltungsvorschrift zu §45 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen.