



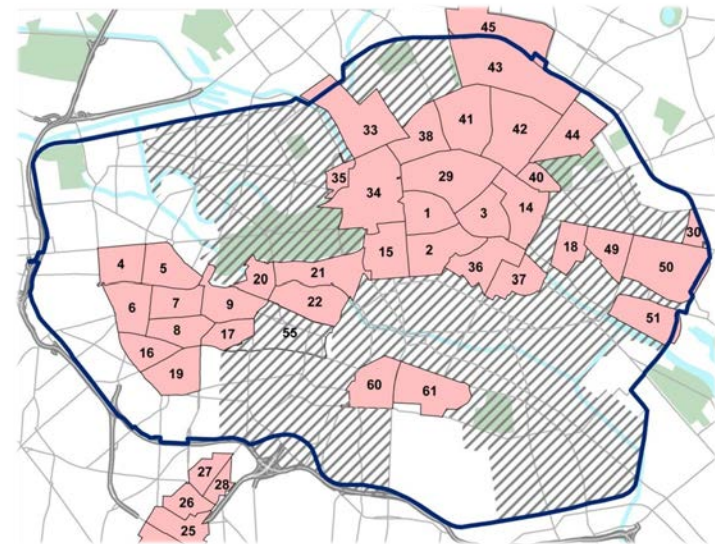
# Platz für die Verkehrswende! Parkraumpolitik in Berlin

Hartmut Reupke, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

## 1. Bewirtschaftung des S-Bahnringes in StEP Verkehr & Koalitionsvertrag verankert

## 2. Wichtiges Instrument des Luftreinhalteplans (LRP) zur Reduzierung der NO<sub>x</sub>-Werte:

- Aktuell 35% des S-Bahnringes bewirtschaftet (= 7% der Fläche Berlins ohne Wasser-, Grünflächen), *rosa*
- Ziel bis Ende 2020: 75% des S-Bahnringes, *schraffiert*
- Ziel bis Ende 2023: 100% des S-Bahnringes, *blau*



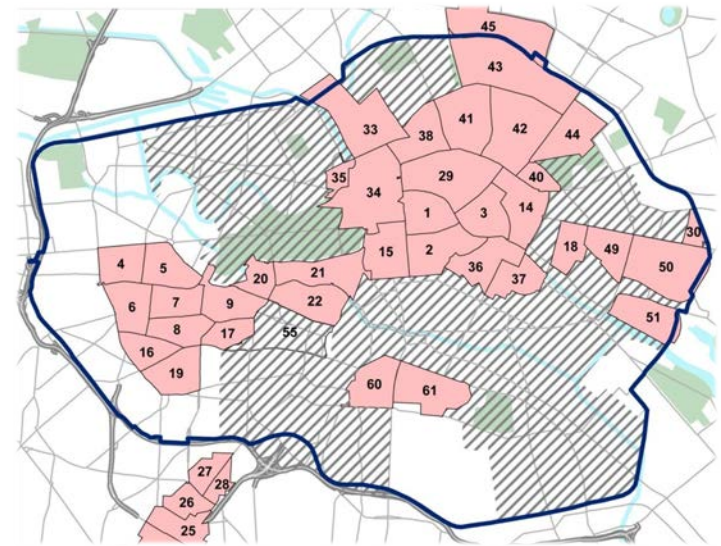
## 3. Aufgabe der Bezirke: Planung, Umsetzung und Betrieb der PRB

## 4. Finanzielle Unterstützung der Bezirke:

- SIWANA: Investitionen (u.a. PSA)
- HH-Mittel 2020/21 für Dienstleistungen

## 5. Komplexer Vorlauf:

- Prüfen der Kriterien der StVO (Vorstudie)
- Verkehrszeichenpläne
- Ausschreibungen
- Einstellung, Ausbildung, Unterbringung der Überwachungskräfte
- Information der AnwohnerInnen, Vignettenvergabe etc.



## 2. Wirkung Parkraumbewirtschaftung im LRP Verkehr und Luftbelastung (Modell)

### Bei 50 % PRB im S-Bahnring

- 1,6 % Verkehr
- 1,1 % Stickoxidemission
- 0,4  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  NO<sub>2</sub> im Mittel
- 14 Prüfabschnitte

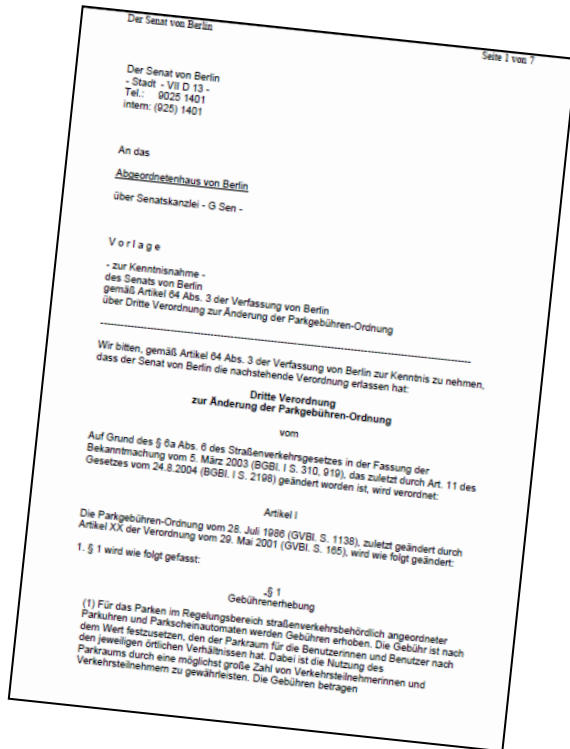
### Bei 100 % PRB (3 €/h + Jobticket + RadInfra)

- 9,6 % Verkehr (ca. - 1 Mrd. Kfz-km/a)
- 6,5 % Stickoxidemission (ca. - 280 t/a)
- 2,3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  NO<sub>2</sub>
- 54 Prüfabschnitte

- Konzentration auf eine schnelle flächenhafte Ausweitung der PRB
- Gebühren sind mit Blick auf die Effizienz eher zweitrangig, dennoch ...



# 3. Aktualisierung der Parkgebührenordnung



Preisstufe 1: 1 €/h → 2 €/h

Preisstufe 2: 2 €/h → 3 €/h

Preisstufe 3: 3 €/h → 4 €/h

- letzte Erhöhung war 2006 -

- **Mitte der 90-er:** Abschaffung der Pkw-Mindeststellplatzzahlen für Neubauten (Hintergrund: Schaffung günstigen Wohnraums)
- **2004:** Entwurf für Stellplatzobergrenzen-Verordnung (nicht beschlossen)
- **Seit 2018:** Umsetzung der beschlossenen Bausteine des MobG,  
→ Umnutzung von Flächen des ruhenden Verkehrs für Radinfra & ÖPNV
- **Aktuell:** MobG-Beteiligung zum Baustein „Neue Mobilität & Wirtschaftsverkehr“ inklusive Themen des ruhenden Verkehrs, wie flächenhafte Parkraumbewirtschaftung, AV Stellplätze, Mobilitätskonzepte bei B-Planverfahren, Flächen etc.
- **Aktuell:** Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg im Rahmen des Brandenburger P+R/B+R-Konzept

# Vielen Dank!

Weitere Informationen unter: [www.berlin.de/sen/uvk](http://www.berlin.de/sen/uvk)

# BACKUP

Weitere Informationen unter: [www.berlin.de/sen/uvk](http://www.berlin.de/sen/uvk)



- **Rebound-Risiko** bei gleichbleibendem Parkraumangebot und günstigen Anwohnervignetten (Bund – Land), **allerdings begrenzt**: flächenhafte PRB und kleinteilige Parkzonen (max. 1 km<sup>2</sup>), Flächenbedarf für Rad-, Ladeinfrastruktur, Miet-Flottensysteme etc.
- **Personalkapazitäten**: Bußgeldstelle, Planungskräfte (SGA), Bezirksämter (Vignetten), Überwachung
- **Sonstige**: Unterbringung Überwachungskräfte, Digitalisierung



- **Mitte:** Vorstudien abgeschlossen, BA-Beschluss, aktuell Vorbereitung einer Umsetzung bis Ende 2021
- **Friedrichshain-Kreuzberg, Neukölln, Tempelhof-Schöneberg:** Machbarkeitsstudie für Restgebiete laufen
- Ziel: Bewirtschaftung der im S-Bahn-Ring gelegenen Restgebiete bis **Ende 2020** (LRP)
- **Charlottenburg-Wilmersdorf** vergibt derzeit Machbarkeitsstudie, bleibt noch ein sehr kleines Randgebiet Pankow/ Treptow-Köpenick zu untersuchen
- Weitere konkrete Planungen außerhalb des S-Bahnringes in **Mitte, Pankow und Tempelhof-Schöneberg**

- **Berlin begrüßt die Bestrebungen** die aktuellen Höchstgrenzen für das Bewohnerparken aufzuheben bzw. deutlich anzuheben.
- Mit Blick auf die Ziele des Luftreinhalteplans: **Konzentration auf eine schnelle flächenhafte Ausweitung** der PRB -> bereits hier sind Wohnervorteile begrenzt (Zonen < 1 km<sup>2</sup>)
- Deutlich höhere Gebühren für Bewohnerparken notwendig, wenn Seltenfahrer ihr Auto abschaffen und Vielfahrer in den privaten Raum verlagert werden sollen.
- Es braucht jedoch **räumliche** (Hyperzentren) **und ggf. auch sozial differenzierte Ansätze**. Noch fehlt der gesetzliche Rahmen, der eine konkrete Prüfung ermöglicht.