



Nachherbefragung der Berliner Bezirksverwaltungen und Expertenworkshop

**Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 10
im Forschungs- und
Entwicklungsvorhaben „Parken Berlin“**

Projektleitung:

Michael Lehmbrock

Autoren:

Angelika Uricher

Statistische Auswertung:

Christa Rothäusler

Organisation und Textverarbeitung:

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

Straße des 17. Juni 112
10623 Berlin

Telefon: 030/39001-252
Telefax: 030/39001-251
E-Mail: lehmbrock@difu.de

Sitz Berlin, AG Charlottenburg, HRB 114959 B
Steuer-Nr. 27/601/51911
Geschäftsführer: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann

Partner:

LK Argus GmbH
Novalisstraße 10
10115 Berlin

VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH
Tempelhofer Damm 1-8
12101 Berlin

Bezirksamt Mitte von Berlin
Karl- Marx-Allee 31
10178 Berlin

Inhalt

1. Einordnung der Nachherbefragung der Berliner Bezirksverwaltungen und des Expertenworkshops in das Gesamtprojekt.....	5
2. Nachherbefragung der Berliner Bezirksverwaltungen	5
2.1 Veranlassung und Aufgabenstellung.....	5
2.2 Methodik, Auswahl und Rücklauf	5
2.3 Ergebnisse	8
2.3.1 Auswertung der Rückmeldungen zu den Planspielen	15
2.4 Fazit.....	17
3. Expertenworkshop zur Evaluation.....	19
3.1 Veranlassung und Aufgabenstellung.....	19
3.2 Teilnehmerinnen und Teilnehmer	19
3.3 Ablauf	20
3.4 Ergebnisse	21
3.4.1 5-Punkte-Programm	21
3.4.2 Fiskalische Fragen und Probleme	24
3.4.3 Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung in Berlin zu einem gesamtstädtischen Steuerungsinstrument	26
3.4.4 Weitere Vorgehensweise.....	29
Anhang.....	30
■ Tabellen	
■ Fragebogen	
■ Anschreiben	
Verzeichnis der Abbildungen	
1: Involvierung im Projekt ParkenBerlin.....	8
2: Erhalt der Flyer	9
3: Veränderungen beim Thema Parkraumbewirtschaftung	10
4: Interesse am Thema Parkraumbewirtschaftung	10
5: Themen im Zusammenhang mit Parkraumbewirtschaftung.....	11
6: Themen im Zusammenhang mit Parkraumbewirtschaftung und Verfolgung des Projektverlaufs.....	12
7: Beitrag der Planspiele und Pilotvorhaben zur Verbesserung der Umsetzungs- chancen von Parkraummanagement.....	13

8: Verbesserung der Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung durch das Planspiel und Involvierung in das Projekt	14
9: Beitrag der Planspiele und Pilotvorhaben zur Verbesserung der Umsetzungschancen von Parkraummanagement und Projektinvolvierung.....	15
10: Beurteilung des Planspiels durch die Planspielerinnen und Planspieler.....	16
11: Beitrag des Verhandlungsworkshops zur Klarheitgewinnung	17

1. Einordnung der Nachherbefragung der Berliner Bezirksverwaltungen und des Expertenworkshops in das Gesamtprojekt

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 eine Nachherbefragung der Berliner Bezirksverwaltungen und einen Expertenworkshop zur Projektevaluation durch.

In diesem Bericht werden die Ergebnisse der Nachherbefragung aller Berliner Bezirksverwaltungen und des Expertenworkshops dokumentiert, in dem die Projektergebnisse vorgestellt und diskutiert wurden. Die Ergebnisse dieses Arbeitspakets flossen ein in die Arbeitspakete 11 (Dissemination in Berlin) und AP 12 (Dissemination außerhalb Berlins).

2. Nachherbefragung der Berliner Bezirksverwaltungen

2.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Nachdem zu Beginn des Vorhabens die Hemmfaktoren bei der Umsetzung von Konzepten des Parkraummanagements bei den Berliner Bezirksverwaltungen erhoben wurden, ist die Aufgabe der Nachherbefragung zu überprüfen, inwiefern die in den Bezirken Berlin Pankow und Berlin Köpenick durchgeführten Planspiele und die Ergebnisse der Pilotvorhaben einen Beitrag zur Förderung der Umsetzungschancen geleistet haben.

2.2 Methodik, Auswahl und Rücklauf

Bei der Nachherbefragung wurde angestrebt, möglichst aus allen 12 Berliner Bezirken jeweils von mindestens einem Vertreter der zuständigen vier Aufgabengebiete (Planungsamt, Straßenverkehrsbehörde, Ordnungsamt und Bürgeramt) einen ausgefüllten Fragebogen zu erhalten.

Aus den Rückmeldungen der Vorherbefragung der Verwaltung konnten 44 Adressen von zuständigen Personen in diesen Dienststellen erfasst werden. Der Rücklauf der Vorherbefragung ergab, dass dies die Personen sind, die sich als zuständig ansehen. Davon ausgehend wurde die Grundgesamtheit definiert als diejenigen, die für das Thema Parkraumbewirtschaftung zuständig sind und sich davon angesprochen fühlen. Eine Verwaltungsanalyse der insgesamt zuständigen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen in den Bezirksämtern z.B. auf Basis der Produktkostenermittlung bzw. Produktvergleichsberichte war aus Datenschutzgründen nicht möglich. Ob es über die 44 angeschriebenen Personen hinaus weitere zuständige Personen gibt, ist deshalb nicht bekannt. Es wurde keine Stichprobe gezogen.

Insgesamt wurden 44 Fragebogen am 25. Juni 2009 per E-mail direkt an die ausgewählten zu befragenden Personen verschickt. Von diesen 44 Befragten nahmen neun Perso-

nen als Planspieler/innen an den beiden Planspielen teil, die im Rahmen dieses Projekts in Pankow und Köpenick durchgeführt wurden, vier waren Projektpartner.

Der Befragungszeitraum betrug insgesamt 2 Wochen. Bis zu dessen Ende wurden 18 ausgefüllte Fragebogen abgegeben, was einer Rücklaufquote von 41 Prozent entspricht. Die Rücklaufquote ist damit im Vergleich zu anderen Verwaltungsbefragungen hoch.

Tabelle 1 zeigt den Rücklauf der ausgefüllten Fragebogen aus den einzelnen Bezirken. Nicht teilgenommen haben zwei Bezirke, die Parkraumbewirtschaftung nicht durchführen und auch nicht planen diese einzuführen und ein Bezirk der bereits bewirtschaftet aber keine Ausweitung plant. Aus den Bezirken, die am Planspiel teilnahmen bzw. Projektpartner sind¹, ist der Rücklauf insgesamt deutlich höher als aus anderen Bezirken. Insgesamt ergibt sich eine Übergewichtung der aktiv am Projekt beteiligten Bezirke, die bei der Interpretation der Befragungsergebnisse berücksichtigt werden muss.

Tabelle 1: Anzahl der ausgefüllten Fragebogen aus den einzelnen Bezirken*

Bezirk	Anzahl der abgegebenen Fragebogen
Charlottenburg-Wilmersdorf	1
Friedrichshain-Kreuzberg	1
Lichtenberg	-
Marzahn-Hellersdorf	1
Mitte	4
Neukölln	2
Pankow	4
Reinickendorf	1
Spandau	1
Steglitz-Zehlendorf	-
Tempelhof-Schöneberg	-
Treptow-Köpenick	3

*Quelle: Eigene Darstellung.

Die Zuordnung der ausgefüllten Fragebogen nach Bezirkstypen² in Anlehnung an die Vorherbefragung der Verwaltung im Herbst 2008 und Aufgabengebiete zeigt, dass der Rücklauf im Vergleich der Bezirkstypen nach den Aufgabengebieten relativ ausgewogen ist. Die Planungsämter sind in den Bezirkstypen 1 und 2 etwa gleich häufig vertreten. Von den vier Aufgabenbereichen stammt jeweils knapp die Hälfte der Nennungen von Planungsämtern. Diese sind damit insgesamt überproportional vertreten, aber nicht auf einen Bezirkstyp konzentriert. Die Nennungen der anderen Aufgabenbereiche sind im Bezirkstyp 1 unterschiedlich häufig vertreten. Die Straßenverkehrsämter sind dort genau so häufig vertreten wie die Planungsämter, Ordnungsämter und Bürgerämter dagegen


1 Planspielteilnehmer/innen: Bezirke Pankow und Treptow-Köpenick, Projektpartner: Bezirk Mitte.

2 Typ 1: Bezirke, in denen flächenhafte gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftung bereits eingeführt ist (mit PRB); Typ 2: Bezirke, in denen noch keine Parkraumbewirtschaftung umgesetzt wurde, sich aber Gebiete mit intensiver Parkraumnachfrage und damit potenzielle Erweiterungsgebiete befinden (PRB in Planung); Typ 3: Bezirke in denen derzeit kein akuter Handlungsbedarf besteht (ohne PRB).

deutlich unterrepräsentiert. Im Bezirkstyp 2 besteht dagegen ein Übergewicht der Nennungen von Ordnungsämtern. Insofern ist der Rücklauf im Bezirkstyp 2 verzerrt zugunsten der Planungsämter und Ordnungsämter. Insgesamt zeigen sich hier ähnliche Ergebnisse bei der Zuordnung der ausgefüllten Fragebogen nach Bezirkstypen und Aufgabengebieten wie in der Vorherbefragung der Verwaltung. Aus Datenschutzgründen wird auf eine differenzierte Auswertung der Befragungsergebnisse zu den einzelnen Bezirken verzichtet.

Tabelle 2: Befragte nach Bezirkstypen und Aufgabengebieten

		Bezirk			Gesamt
		Typ 1 PRB bereits eingeführt (mit PRB)	Typ 2 Hoher Parkdruck, pot. Erweiterungsgebiet (PRB in Planung)	Typ 3 Kein akuter Handlungsbedarf (ohne PRB)	
Frage 2: welchem Aufgabengebiet sind Sie zugeordnet?	Planungsamt	3	3	1	7
	Straßenverkehrsbehörde	3	2	-	5
	Ordnungsamt	1	3	-	4
	Bürgeramt	-	2	-	2
Gesamt		7	10	1	18



Der Schwerpunkt der in diesem Bericht dokumentierten Nachherbefragung liegt auf der Projektevaluation, d.h. inwieweit das Projekt Parken Berlin bis jetzt einen Beitrag zur Verbesserung der Umsetzungschancen von Parkraummanagement geleistet hat. Der Fragebogen gliedert sich in zwei Teile. Der erste Teil – die Fragen eins bis elf – richten sich an alle Befragten, der zweite Teil – die Fragen 12 bis 16 – richten sich nur an die Planspieler- und Planspielerinnen.

Gegenstand des Fragebogens (siehe Anhang) waren folgende Themenkomplexe:

- Intensität der Beteiligung der Befragten im Projekt und verfügbare Informationen
- Veränderungen bei der Parkplatzsituation und der Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken im letzten Jahr
- Themenschwerpunkte, die die Befragten im Zusammenhang mit Parkraumbewirtschaftung besonders interessieren

Von den insgesamt 16 Fragen beziehen sich vier auf die Beteiligung am Projekt, weitere vier auf die Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken, zwei Fragen auf die Gesamtbewertung des Projekts und zwei Fragen auf das Amt bzw. den Aufgabenbereich der befragten Person. Die Planspieler und Planspielerinnen wurden zusätzlich gebeten, die

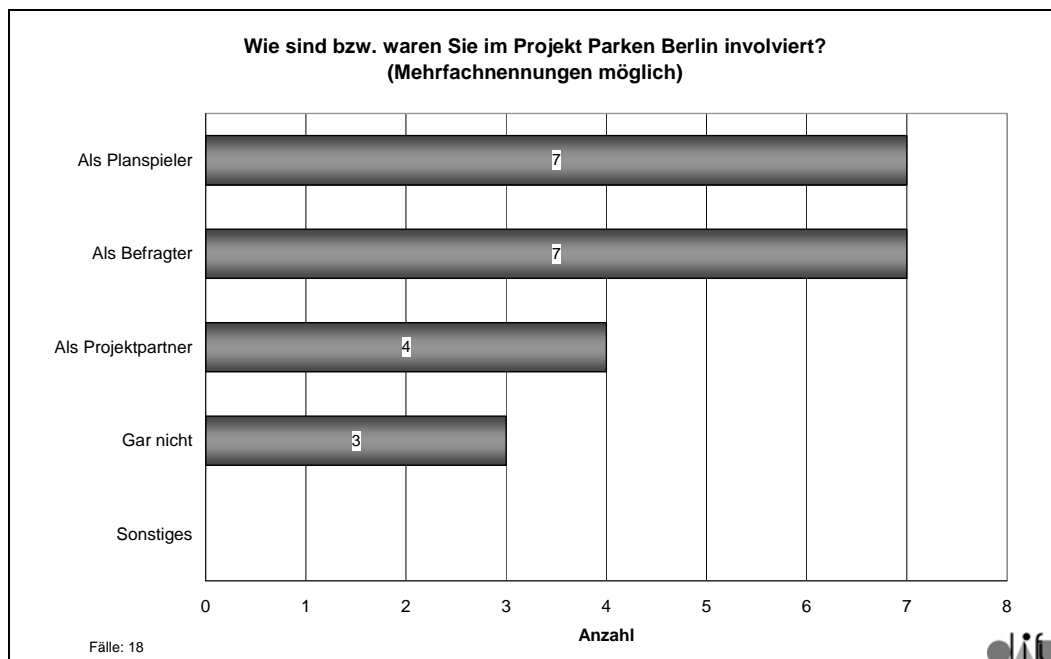
Durchführung des Planspiels, den damit verbundenen Arbeitsaufwand und den erzielten Nutzen zu bewerten.

Bereits bei den Erhebungen zur Vorherbefragung zeigte es sich, dass der ursprünglich geplante Vergleich von Vorher- und Nachherbefragung wegen der geringen Fallzahlen nicht realisiert werden konnte. Entsprechend wurde beim Aufbau des Fragebogens die „Evaluation der Planspiele und Pilotvorhaben“ in den Vordergrund gestellt.

2.3 Ergebnisse

Wie Abbildung 1 zeigt, haben die Planspieler und Planspielerinnen den deutlichsten Bezug zum Projekt. Knapp 40 Prozent der abgegebenen Fragebogen stammen von dieser Gruppe. Ebenso häufig antworteten auch diejenigen, die lediglich als Befragte bei der Vorherbefragung in das Projekt involviert waren. Zwei Befragte waren rein als Partner am Projekt beteiligt, zwei Planspieler gaben zusätzlich ihre Beteiligung als Projektpartner an. Knapp 20 Prozent antworteten, dass sie gar nicht in das Projekt involviert waren, beantworteten den Fragebogen aber trotzdem. Dieses Ergebnis zeigt, dass die Bewertungen überwiegend von denjenigen abgegeben wurden die eine aktive Rolle im Rahmen des Projekts innehatten und an der Bearbeitung direkt beteiligt waren³.

Abbildung 1: Involvierung im Projekt ParkenBerlin

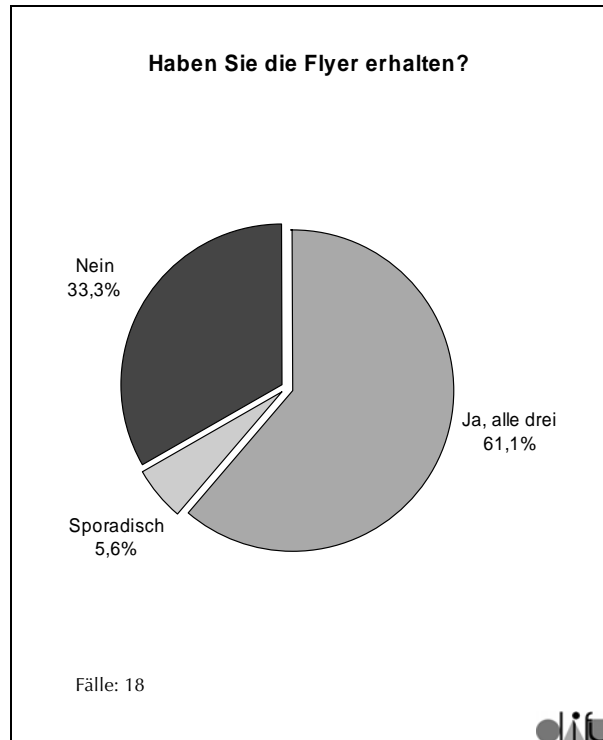


Die Verteilung der Flyer hat überwiegend gut funktioniert (siehe Abbildung 2). Auf den ersten Blick erstaunlich ist, dass dennoch ein Drittel der Befragten angab, diese nicht er-

³ Das betrifft zwar nur die Hälfte der Befragten. Von diesen Befragten wurden aber zwei Drittel aller Fragen beantwortet, von den anderen 50 Prozent Befragten nur ein Drittel.

halten zu haben. Das kann möglicherweise als ein Hinweis auf die Grenzen der Email-Zustellung in Verwaltungen gewertet werden. Die personalisierte Adresse von Emails ist im Einzelfall möglicherweise weniger effektiv als der verwaltungsinterne Postumlauf.

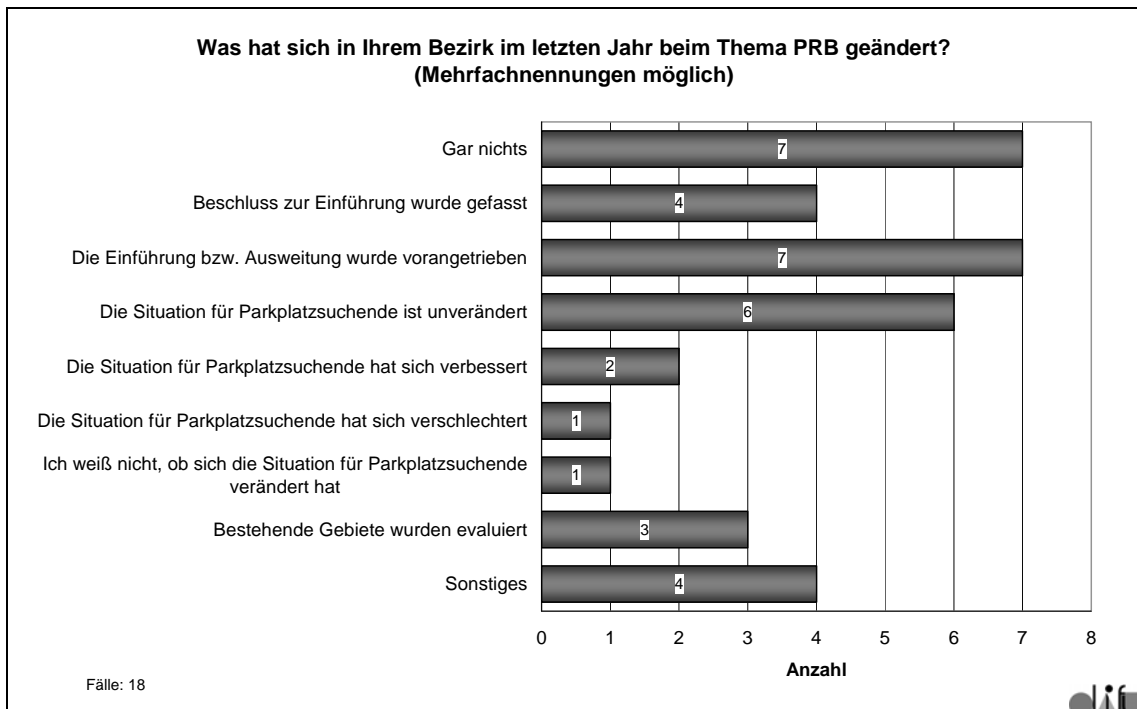
Abbildung 2: Erhalt der Flyer



Bei der Frage danach, ob die Angeschriebenen häufigere Informationen oder Themen vermisst haben, gaben drei der acht Personen an, die diese Frage beantworteten, sehr zufrieden zu sein und Nichts vermisst zu haben. Eine der acht Antworten lautete „häufigere Informationen“ vermisst zu haben. Zwei Hinweise bezogen sich darauf, dass es wünschenswert wäre, noch stärker auf die Praxis einzugehen und die Möglichkeiten und Grenzen des fachlichen Handelns in der Verwaltung bedingt durch politischen Willen stärker zu thematisieren. Es zeigte sich auch, dass die hohe zeitliche Belastung der Befragten berücksichtigt werden muss und sie teilweise auch deshalb keine Zeit hatten sich intensiver damit zu beschäftigen.

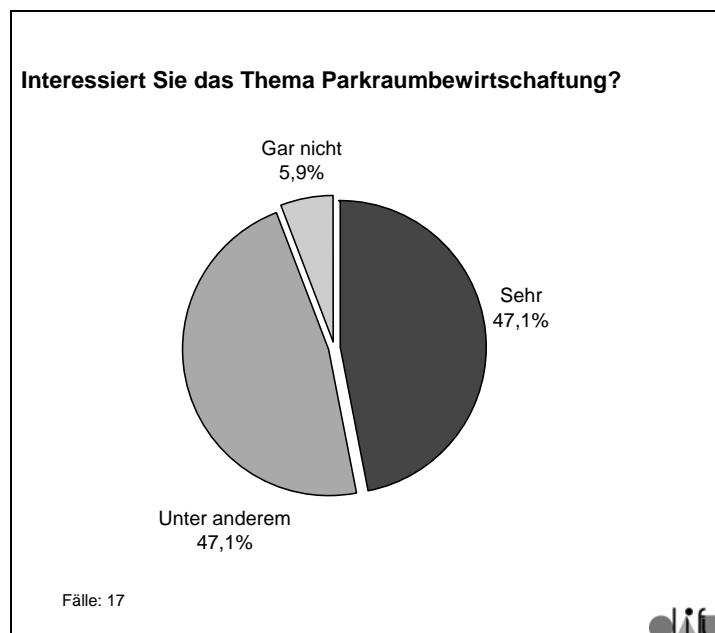
Abbildung 3 zeigt inwieweit die Parkraumbewirtschaftung in den Berliner Bezirken im vergangenen Jahr vorangetrieben wurde. Von insgesamt 35 Nennungen wurde 14mal angegeben, dass die Parkraumbewirtschaftung von der Bezirksverwaltung bzw. Politik vorangetrieben wurde (Beschluss zur Einführung wurde gefasst, Einführung/Ausweitung wurde vorangetrieben, bestehende Gebiete wurden evaluiert). Diese Antworten zeigen, dass die Umsetzung und Verbesserung der Parkraumbewirtschaftung in einigen Berliner Bezirken aktuelle Themen sind. 13mal und damit fast genau so häufig wurde aber auch geantwortet, dass sich nichts verändert habe (Antworten „gar nichts“ und „die Situation für Parkplatzsuchende“ ist unverändert).

Abbildung 3: Veränderungen beim Thema Parkraumbewirtschaftung



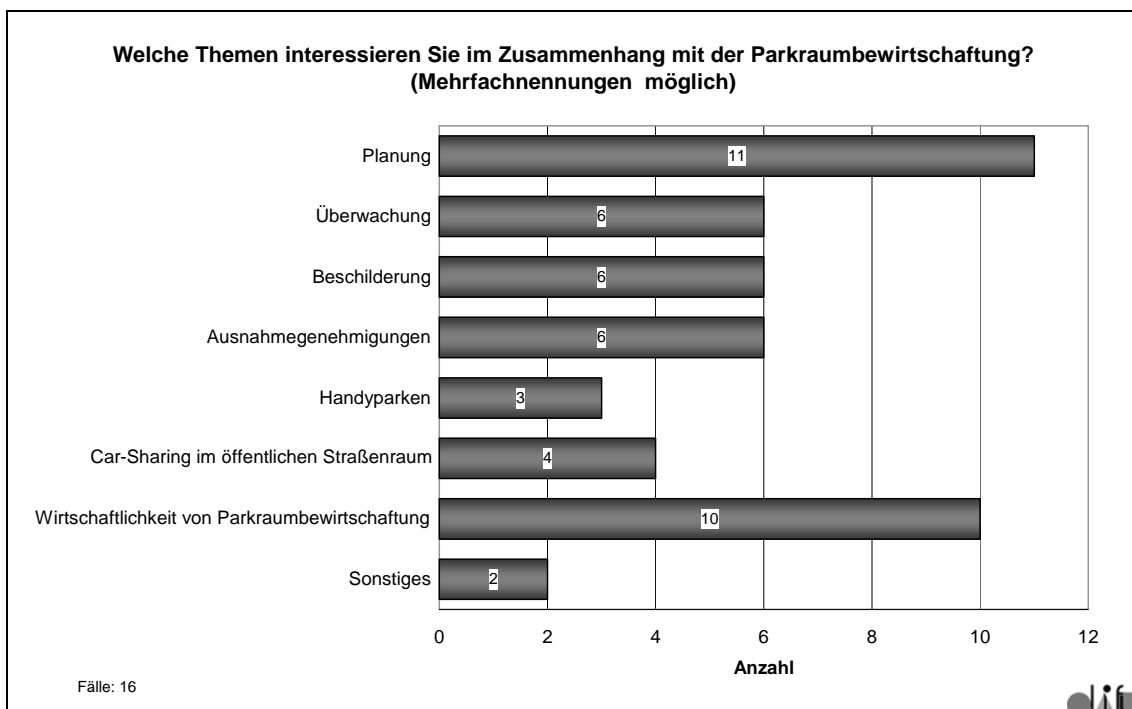
Die Antworten darauf, ob das Thema Parkraumbewirtschaftung die Befragten direkt interessiert, bestätigen nochmals die Antworten auf obige Frage nach den Veränderungen im letzten Jahr, da jeweils fast die Hälfte der Befragten angab, das Thema interessiere sie sehr oder zumindest unter anderem (siehe Abbildung 4).

Abbildung 4: Interesse am Thema Parkraumbewirtschaftung



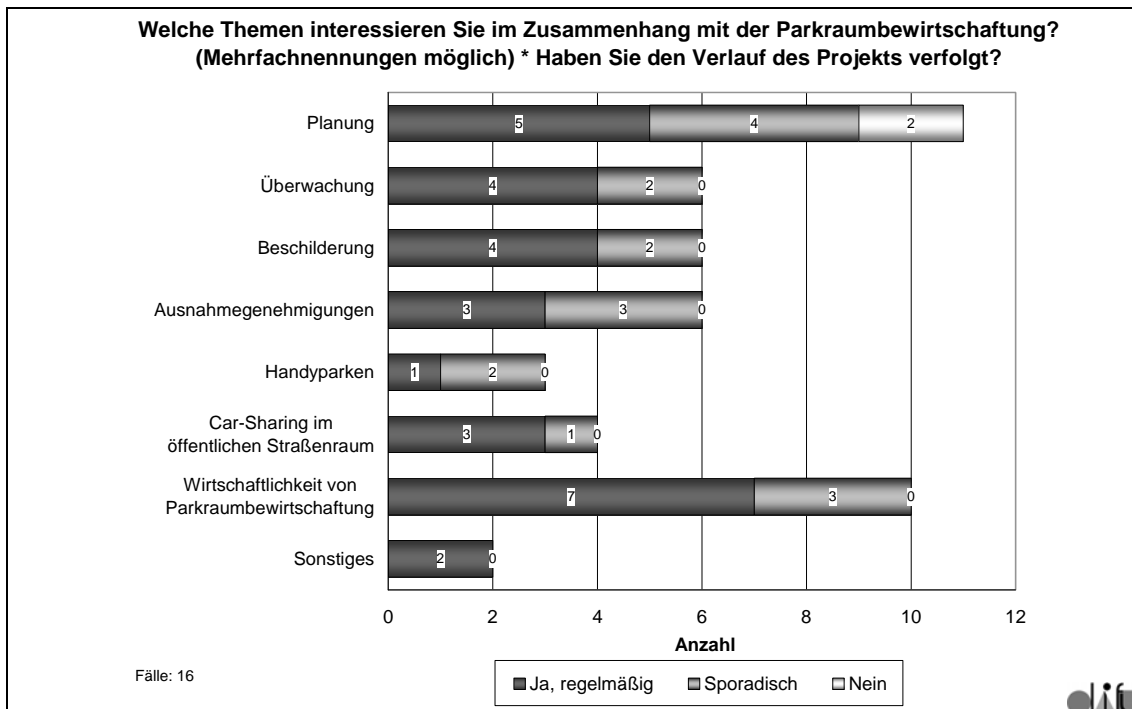
Insbesondere die Themen Planung und Wirtschaftlichkeit stoßen auf großes Interesse bei den Befragten, wie Abbildung 5 zeigt. Auch in anderen Arbeitspaketen des Projektes (Planspiele, Erfahrungsaustausch in Hamburg, wirtschaftliches Parkraummanagement, Expertenworkshop zur Evaluation) zeigte sich immer wieder, dass die Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit bei der Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung eine entscheidende Rolle spielen. Interessant ist auch das Interesse der Verwaltung am Thema „Car-Sharing im öffentlichen Straßenraum“. Obwohl dieses neue Thema in den unterschiedlichen Befragungen verschieden wahrgenommen wurde, bleibt doch im Ergebnis, dass sowohl die Bewohner und Gewerbetreibenden als auch die Verwaltungen darin eine Möglichkeit zur Verbesserung des Straßenumfeldes sehen.

Abbildung 5: Themen im Zusammenhang mit Parkraumbewirtschaftung



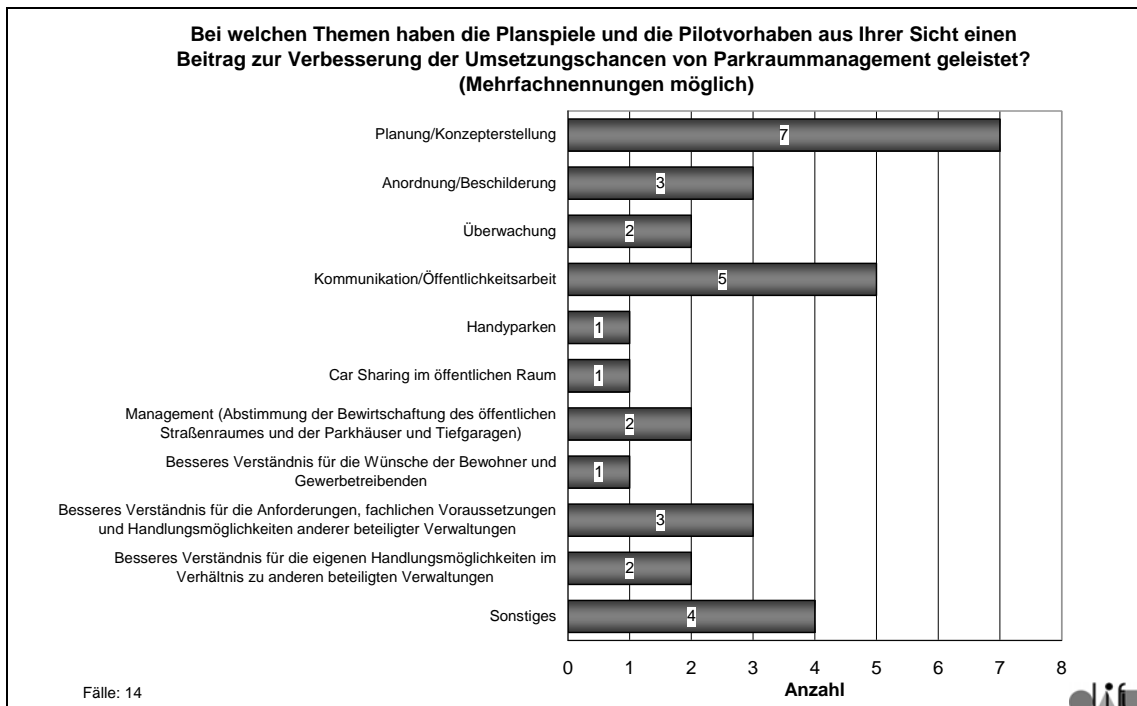
Die Frage danach, wie intensiv die Themen der Parkraumbewirtschaftung im Projektverlauf verfolgt wurden, bestätigt noch einmal das große Interesse an den beiden Themen Planung und Wirtschaftlichkeit durch diejenigen die regelmäßig oder sporadisch den Verlauf verfolgten. Die Anteile der Nennungen unterscheiden sich kaum in diesen beiden Gruppen (siehe Abbildung 6).

Abbildung 6: Themen im Zusammenhang mit Parkraumbewirtschaftung und Verfolgung des Projektverlaufs



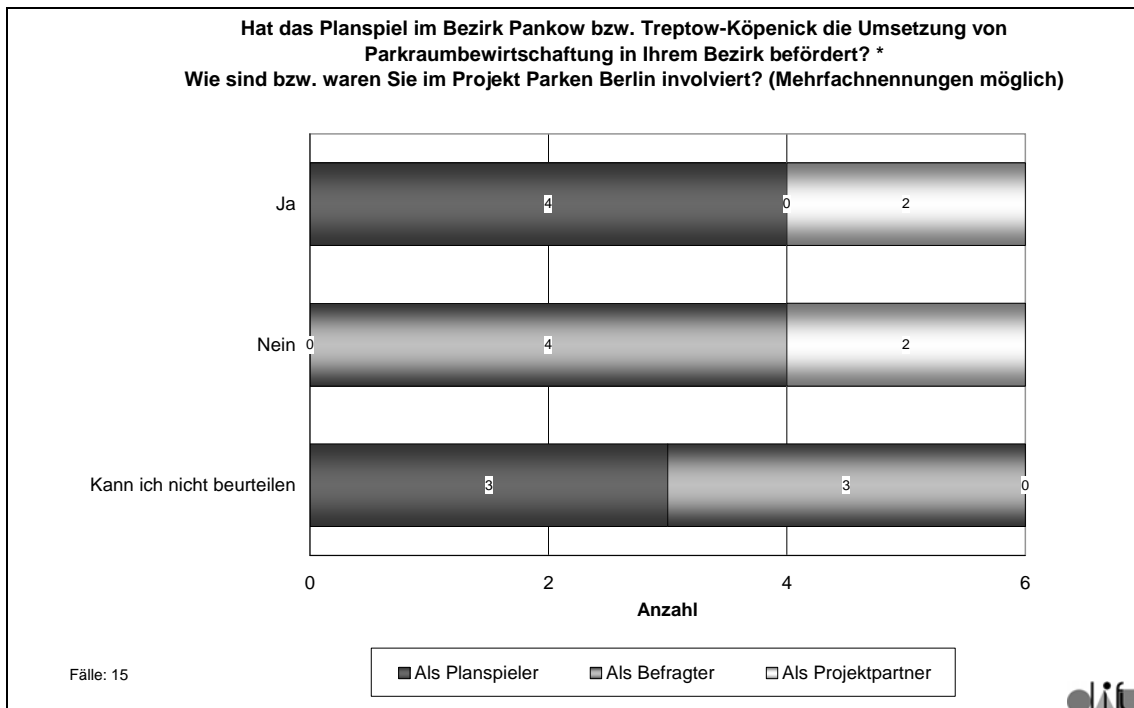
Die Bewertung der Planspiele und Pilotvorhaben durch alle Befragten einschließlich Planspielern und Projektpartnern in Abbildung 7 zeigt, dass die Planspiele vor allem bei den Themen „Planung und Konzepterstellung“ sowie „Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ als sehr hilfreich eingeschätzt werden. Beim Thema „besseres Verständnis für die Anforderungen, fachlichen Voraussetzungen und Handlungsmöglichkeiten anderer beteiligter Verwaltungen zu entwickeln“ wurde der Beitrag der Planspiele durch die Befragten als nicht so hoch eingeschätzt, wie von der Projektgruppe angenommen.

Abbildung 7: Beitrag der Planspiele und Pilotvorhaben zur Verbesserung der Umsetzungschancen von Parkraummanagement



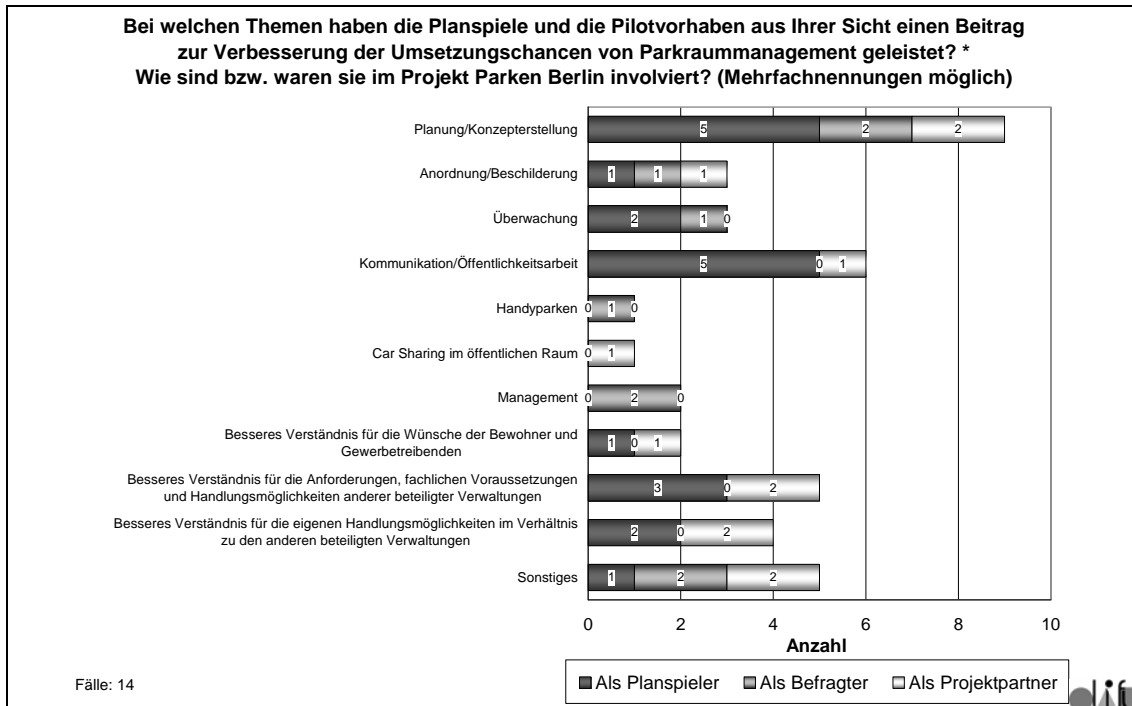
Die Antworten dazu, ob die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung durch Planspiele gefördert wurde, hängen auch von der Rolle der Befragten ab. Erwartungsgemäß sind die Unterschiede der Antworten in Abhängigkeit von der Rolle deutlich. Vier der sieben Planspieler gaben an, dass die Umsetzung dadurch befördert wurde, drei können dies nicht beurteilen. Von den Befragten ohne Projekt- oder Planspielbezug gaben vier von sieben Personen an, dass die Umsetzung nicht befördert wurde, drei können dies nicht beurteilen. Von den Projektpartnern gaben zwei an, dass die Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung befördert wurde und zwei, dass sie nicht befördert wurde. Hier zeigt sich eindeutig, dass die Wirkung der Planspiele von den Teilnehmern sehr viel positiver gesehen wird als von denjenigen, die nicht direkt beteiligt waren, sondern nur davon gehört hatten (siehe Abbildung 8). Daraus kann gefolgert werden, dass die Öffentlichkeitsarbeit über die Planspiele und Dissemination nicht sehr effizient war.

Abbildung 8: Verbesserung der Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung durch das Planspiel und Involvierung in das Projekt



Auch die Auswertung der Frage, bei welchen Themen die Planspiele und Pilotvorhaben einen Beitrag zur Verbesserung der Umsetzungschancen von Parkraummanagement geleistet haben zeigt noch einmal, dass die Ergebnisse stark von den Planspielteilnehmern bestimmt sind (siehe Abbildung 9).

Abbildung 9: Beitrag der Planspiele und Pilotvorhaben zur Verbesserung der Umsetzungschancen von Parkraummanagement und Projektinvolvierung



2.3.1 Auswertung der Rückmeldungen zu den Planspielen

Im Folgenden werden die Antworten der Planspieler und Planspielerinnen zusammengefasst ausgewertet. Von sieben Planspielteilnehmern gaben fünf an, dass der Arbeitsaufwand für sie im Rahmen der Planspiele vor deren Beginn nicht überschaubar war. Diese Rückmeldung erhielt das Planspielteam teilweise auch bereits während der Durchführung der Workshops. Am Ende der Planspiele wurde dieser Aufwand jedoch aus Sicht der meisten Planspieler als durch den Nutzen gerechtfertigt beurteilt.

Die Unterstützung durch das Planspielteam bei der Abarbeitung der Aufgaben für die Verwaltung im Rahmen des Planspiels wurde von sechs der sieben Planspieler als gut bewertet. Ein Planspieler, der an den Workshops selbst nicht teilgenommen hatte, beurteilte sie mit teils/teils.

Die Unterstützung durch die anderen Planspielerinnen und Planspieler und Kollegen/Vorgesetzten in den Bezirksämtern bei der Abarbeitung der Aufgaben für die Verwaltung im Rahmen des Planspiels wurde von drei der sieben Planspielteilnehmer als gut, von den anderen vier mit teils/teils bewertet.

Positiv fällt bei dieser und der vorhergehenden Frage auf, dass von keinem Teilnehmer die Unterstützung durch die Kollegen und Vorgesetzten sowie das Difu Team als unzureichend beurteilt wurde.

Von den sieben Planspielern bewerten sechs die Aufarbeitung der Planspielerggebnisse durch das Planspielteam als hilfreich. Dazu wurden u.a. folgende Kommentare geäußert:

- Dadurch war ein zusätzlicher Blick von außen gegeben.
- Zuvor hatte ich keine bzw. nur wenige Kenntnisse, die Anleitung und Planspielhandbücher waren sehr hilfreich
- Die Aufarbeitung der Planspielergebnisse war hilfreich, weil sie vorhanden, übersichtlich und abrufbar waren
- Die Aufarbeitung der Planspielergebnisse war hilfreich, weil sie mundgerecht serviert wurden

Abbildung 10: Beurteilung des Planspiels durch die Planspielerinnen und Planspieler

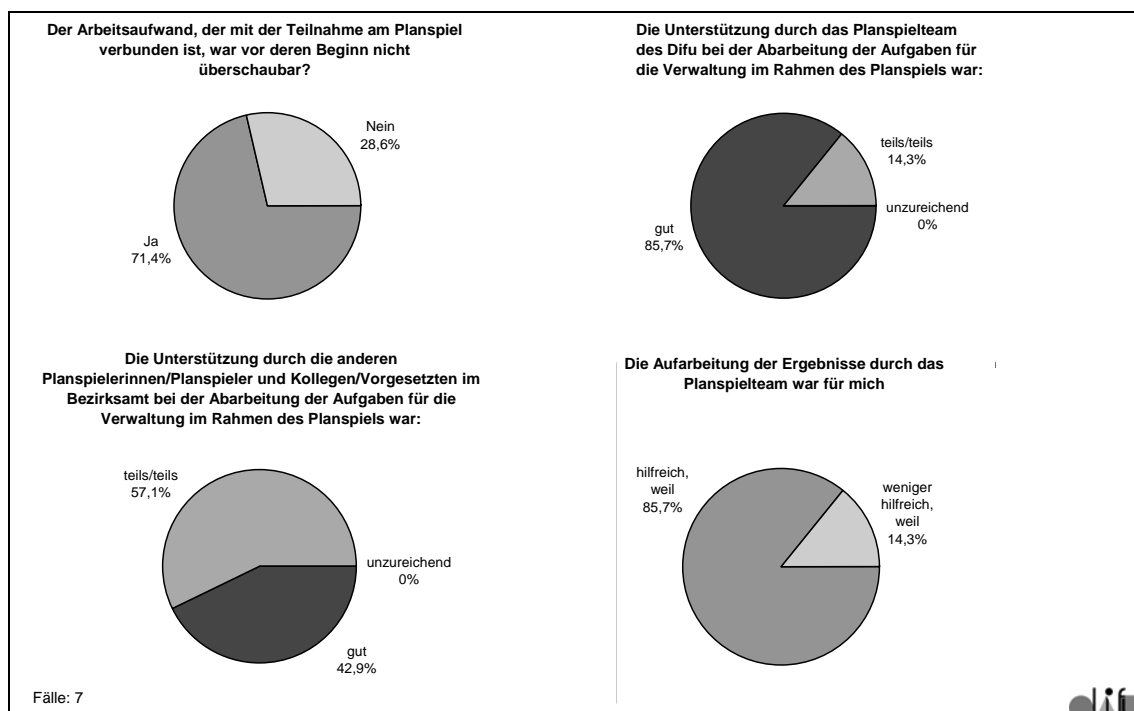
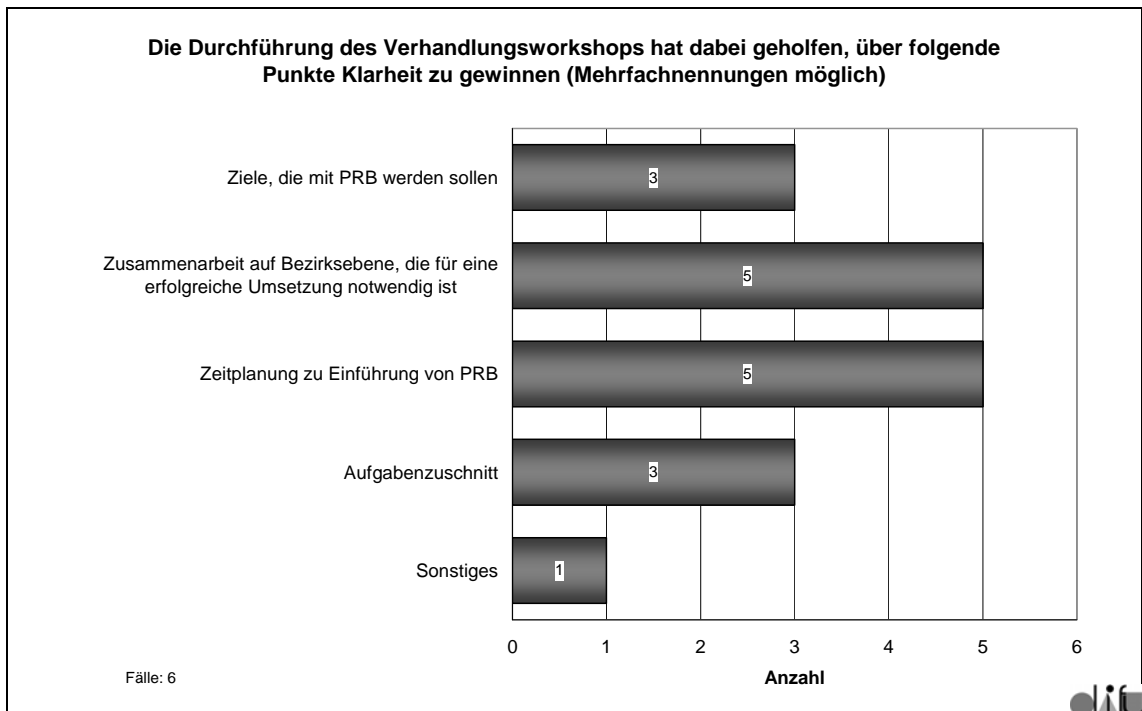


Abbildung 11 zeigt, dass die Planspiele zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung insbesondere für die Zusammenarbeit auf Bezirksebene, die für eine erfolgreiche Umsetzung notwendig ist und bei der Zeitplanung zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung hilfreich waren. Üblicherweise werden die einzelnen Aufgabengebiete innerhalb einer Verwaltungseinheit sukzessive nacheinander abgearbeitet, während bei der im Planspiel gewählten Vorgehensweise alle mit dem Thema beschäftigten Ämter bzw. Verwaltungsmitarbeiter von Beginn an beteiligt waren und so ihre Probleme und Sichtweisen von Anfang an mit einbringen konnten (siehe Bericht „Planspiel zur Vorbereitung und Durchführung der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Pankow von Berlin“ und Bericht „Planspiel zur Vorbereitung und Durchführung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt Köpenick im Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin; Ergebnisberichte zum Arbeitspaket 3 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“). Dies wurde am Ende des Planspiels von den Teilnehmern als großer Vorteil gesehen.

Abbildung 11: Beitrag des Verhandlungsworkshops zur Klarheitgewinnung



2.4 Fazit

Die Ergebnisse der Nachherbefragung der Verwaltung zeigen, dass sie überwiegend die bei dem Thema aktiven Personen und ins Projekt eingebundenen Bearbeiter angesprochen hat. Von dieser Gruppe wurde die Hälfte der Fragebogen zurückgeschickt, die zwei Drittel der insgesamt beantworteten Fragen enthalten. Offensichtlich ist das der Personenkreis in den Berliner Bezirksverwaltungen, für den Parkraumbewirtschaftung und die die damit verbundenen Probleme aktuelle Themen sind.

Es zeigte sich, dass die Antworten die Meinung der Kompetenten und Interessierten repräsentieren. Rückblickend wäre es sinnvoll gewesen, mehr Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Projekts Parken Berlin zu betreiben, um das Projekt über den Kreis der Aktiven hinaus stärker bekannt zu machen (z. B. regelmäßige Informationen per E-mail oder eine eigene Webseite).

Grundsätzlich ist bei derartigen Befragungen zu berücksichtigen, dass die Arbeitsbelastung der zuständigen Bearbeiter in den Verwaltungen in der Regel hoch ist, so dass die Fragebogen möglichst einfach gestaltet sein sollten, damit sie ohne große Recherchen von den Befragten ausgefüllt werden können.

Es zeigte sich, dass der Rücklauf verbessert werden kann, wenn die zu Befragenden direkt per E-mail angeschrieben werden und die ausgefüllten Fragebogen auch auf diesem Wege wieder zurückschicken können.

Von einigen der Befragten wurde angeregt, die Problematik der Möglichkeiten und insbesondere Grenzen der Verwaltung durch politische Vorgaben stärker beim Thema Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung zu beachten.

Der politische Wille spielt insbesondere bei der Frage nach der Wirtschaftlichkeit von Parkraumbewirtschaftung eine zentrale Rolle. Besteht für die Bezirke die Gefahr, dass Parkraumbewirtschaftung für die öffentliche Hand nicht kostendeckend ist, wird die Einführung in der Regel durch die politischen Verantwortlichen abgelehnt.

Das Thema Car Sharing im öffentlichen Straßenraum ist nicht nur bei den befragten Bewohnern und Gewerbetreibenden sondern auch bei den aktiven Verwaltungsmitarbeitern ein aktuelles Thema. Das Potenzial, das es für die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Straßenraumes bietet, könnte stärker genutzt werden.

Die Auswertung der Fragen zu den Planspielen zeigte, dass die Teilnahme daran vor allem bei der Bearbeitung der Themen „Planung und Konzeption von Parkraumbewirtschaftung“ sowie „Gestaltung der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit“ hilfreich war.

Bei der Überarbeitung des StEP Verkehr Berlin bzw. Erstellung eines Masterplans Parken sollte überlegt werden, ob Planspiele oder ähnliche Mediationsverfahren als Bestandteil eines Programms zur Förderung der Parkraumbewirtschaftung empfohlen werden sollten.

Die Planspielerinnen selbst profitierten insbesondere durch die Zusammenarbeit auf Bezirksebene und bei der Zeitplanung zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung von ihrer Teilnahme an den Planspielen .

Insgesamt kann die vom Difu im Projekt Parken Berlin angewandte Art und Weise der Konzeption und Durchführung bei den Planspielen als zum Thema (Einführung von Parkraumbewirtschaftung) passend bewertet werden. Der Verlauf der Planspiele war erfolgreich, wie die abschließenden Präsentationen in den zuständigen politischen Gremien zeigten.

3. Expertenworkshop zur Evaluation

3.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Der Workshop zur Bewertung der Projektergebnisse durch ausgewählte Experten der Berliner Bezirksverwaltungen und Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ist Bestandteil des Arbeitspakets 10.

Er fand am 09.06.2009 im Deutschen Institut für Urbanistik statt.

Anlass für den Workshop waren folgende Gründe:

- Darstellung der Berliner Erfahrungen aus dem Vorhaben ParkenBerlin und aus der Verwaltungspraxis hinsichtlich Verfahrensweisen sowie Erfolgs- bzw. Hemmfaktoren
- Diskussion der Projektergebnisse
- Diskussion neuer Vorgehensweisen zur verbesserten Implementation von Parkraumkonzepten
- Vorbereitung der Fachtagung zum Projektabschluss. Dort sollen die Projektergebnisse vor Vertretern der Bezirkspolitik und -verwaltung, der Senatsverwaltung und weiteren interessierten Akteuren präsentiert werden.

3.2 Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Im Rahmen der Vorbereitung dieses Expertenworkshops wurde in einem internen Termin bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung das Konzept abgestimmt und darüber beraten, wer an diesem Workshop teilnehmen sollte. Um offen und konstruktiv diskutieren zu können, wurde empfohlen, dass nicht mehr als 15 Personen teilnehmen sollten. Da die Weiterentwicklung des Instruments Parkraumbewirtschaftung und Einbindung in den StEP – Verkehr – Prozess ein wichtiges Anliegen des Projekts ist, war die Teilnahme der zuständigen Personen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung auf jeden Fall notwendig. Für die Umsetzung sind jedoch die Bezirke zuständig. Aufgrund der erfolgreich durchgeführten Planspiele in den beiden Bezirken Pankow und Treptow-Köpenick, die die Einführung von Parkraumbewirtschaftung mittlerweile beschlossen haben (Pankow) bzw. prüfen (Treptow-Köpenick) erschien es zielführend, die Vertreter/Planspieler zum Workshop einzuladen.

Die Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit von Parkraumbewirtschaftung zeigten, dass über die Kosten und Einnahmenverteilung teilweise erhebliche Unklarheiten herrschen. Daraus ergab sich die Idee, diese Problematik zusammen mit den zuständigen Vertretern der Senatsverwaltung für Finanzen zu diskutieren. Aus Zeitgründen konnte leider kein Vertreter teilnehmen, dafür wurden die Zusammenhänge bezüglich der Einnahmen aus Parkraumbewirtschaftung und Verteilung der Mittel zwischen Bezirken, Polizeipräsident und Senatsverwaltung für Finanzen schriftlich dargestellt und für den Workshop zur Verfügung gestellt.

Tabelle 3: Teilnehmerinnen und Teilnehmer und Teilnehmerinnen des Expertenworkshops

Herr Kunst	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilungsleiter Verkehr
Herr Horn	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Referatsleiter Verkehrspolitik
Herr Krey	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umsetzung Projekte StEP Verkehr
Herr Frey	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Oberste Straßenverkehrsbehörde
Frau Trieb	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Oberste Straßenverkehrsbehörde
Herr Diekmann	Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz, III D
Frau Szulzewsky	Bezirksamt Treptow-Köpenick, Stadtplanungsamt und Planspielerin
Herr Lexen	Bezirksamt Pankow, Leiter Tiefbauamt und Planspieler
Herr Lehmann-Tag	Bezirksamt Pankow, Straßenverkehrsbehörde und Planspieler
Herr Herting	Bezirksamt Pankow, Kommissarischer Leiter SE Finanzen
Herr Lehmbrock	Projektteam (Leiter), Deutsches Institut für Urbanistik
Herr Dittrich	Projektteam, Bezirksamt Mitte von Berlin
Herr Heinrichs	Projektteam, LK Argus GmbH
Herr Giehler	Projektteam, Verkehrsmanagementzentrale Berlin
Frau Uricher	Projektteam, Deutsches Institut für Urbanistik

3.3 Ablauf

Der halbtägige Workshop wurde mit einer Darstellung des Projekts ParkenBerlin eröffnet.

Herr Lehmbrock stellte Ziel, Inhalt und Methodik des Projekts kurz vor. Er wies insbesondere auf den Anlass des Workshops hin. Ziel des Workshops war erstens die Vorbereitung der geplanten Veranstaltung zum Projektabschluss, die vor Vertretern der Berliner Politik stattfinden und diesen Handlungsempfehlungen für die Organisation zur besseren Wirkung von Parkraumbewirtschaftung in der gesamten Stadt geben soll. Das zweite Ziel war die Weiterentwicklung des Instruments Parkraumbewirtschaftung und Einbindung in den StEP-Verkehr-Prozess.

Anschließend stellten Herr Lehmbrock und Herr Heinrichs anhand eines Fünf-Punkte-Programms (siehe Tabelle 1) die zentralen Ergebnisse des Projekts Parken in Berlin vor. Sie gingen insbesondere auf die Zusammenhänge, Hemmfaktoren und Lösungsansätze ein.

Danach wurden folgende Themen diskutiert:

- Ziele und Absichten zur Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung in Berlin zu einem gesamtstädtischen Steuerungsinstrument,
- fiskalische Fragen und Probleme ,
- gesamtstädtische Steuerungswirkung von Parkraumbewirtschaftung,
- Instrumente/Akzeptanz.

Der Ablauf des Erfahrungsaustauschs ist in Tabelle 4 ersichtlich. Die gesamte Veranstaltung wurde von Michael Lehmbrock, Projektleiter ParkenBerlin, moderiert.

Tabelle 4: Ablauf des Expertenworkshops zur Evaluation der Projektergebnisse und Vorbereitung der Abschlussveranstaltung*

TOP 1	Begrüßung, Einleitung und Vorstellung des Projekts Parken in Berlin
TOP 2	5-Punkte Programm Wirtschaftliche Transparenz und Einnahmenverwendung Instrumente optimieren und Akzeptanz steigern Zuständigkeiten effizienter gestalten Marketing für die Ziele der Parkraumbewirtschaftung Masterplan Parken in Berlin
TOP 3	Diskussion
TOP 4	Fazit und Überlegungen zur verbesserten Implementation von Parkraumkonzepten

*Quelle: Eigene Darstellung.

3.4 Ergebnisse

3.4.1 5-Punkte-Programm

Das Fünf-Punkte-Programm enthält die zentralen Ergebnisse des Projekts Parken in Berlin.

Wirtschaftliche Transparenz

Parkraumbewirtschaftung hat verkehrsplanerische und verkehrssteuernde Ziele. Bei der Einrichtung von Parkzonen ist jedoch die Wirtschaftlichkeit aus folgenden Gründen ein entscheidendes Kriterium.

- Die Politik sorgt sich um einen ausgeglichenen Bezirkshaushalt.
- Teile der Öffentlichkeit vermuten „Abzocke“. Einnahmen sind nicht zweckgebunden.
- Die Überwachungskräfte stellen fest, dass ihre Erträge im Bezirk gar nicht ankommen.
- Eine (geeignete) Evaluierung findet nicht statt, trotz knapper Haushaltslage. Deshalb gibt es nur unzureichende Erkenntnisse zur Wirtschaftlichkeit.

Relevante Faktoren für die Wirtschaftlichkeit sind vor allem die Einnahmen aus Parkscheingebühren und Verwarnungs- und Bußgeldern. Dazu kommen die Gebühren für Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen.

Die Ausgaben werden zur Einrichtung und zum Betrieb der Parkraumbewirtschaftung sowie zur Überwachung des ruhenden Verkehrs getätigt. Dazu kommen in geringem Maße Ausgaben für die Antragsbearbeitung und Ausgabe der Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen.

Die Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit von Parkraumbewirtschaftung haben gezeigt, dass über die Einnahmenverteilung Unklarheit herrscht und geeignete Analyseinstrumente zur Evaluation derzeit nicht vorhanden sind. Vorhandene Instrumente für die Analyse der Wirtschaftlichkeit sind derzeit auf Landesebene der Produktvergleichsbericht und auf Bezirksebene der Wirtschaftsplan. Der Rahmen wird durch den zweistufigen Verwal-

tungsaufbau in Berlin vorgegeben. Danach finanzieren sich die Bezirke über eine Globalsumme, die vom Senat berechnet und zugewiesen wird. Auf dieser Grundlage wird der Bezirkshaushalt aufgestellt

Grundgedanke des Produktvergleichsberichts ist es, wettbewerbsähnliche Bedingungen zwischen den Bezirken zu schaffen. Dazu ermittelt die Senatsverwaltung Budgets für alle Verwaltungsprodukte, die gegenüber der Öffentlichkeit erbracht werden (Prinzip „Menge mal Preis“). Die Zuweisung der Mittel erfolgt auf Basis der mittleren Kosten (Median). Die Untersuchungen zeigten jedoch, dass die Produktkosten in den Bezirken nicht einheitlich sind und Parkscheingebühren-Einnahmen nicht erfasst werden. Außerdem sagen Durchschnittskosten nichts über Erfolg oder Effizienz aus (höherer Aufwand bedeutet nicht unbedingt Ineffizienz). Eine Effizienzkontrolle ist deshalb auf dieser Grundlage nicht möglich.

Der „Wirtschaftsplan Parkraumüberwachung“ stellt eine Art Bezirklicher „Schattenhaushalt“ dar. Er enthält die Prognose der Einnahmen und Ausgaben für die kommenden zwei Jahre. Überschüsse aus der Parkraumbewirtschaftung fließen in den Bezirkshaushalt. Die Untersuchungen dazu zeigten, dass (Einnahme-)Vorgaben für den Wirtschaftsplan oft politisch sind. Aussagekräftig ist daher nur die nachträgliche Abrechnung. Verwarnungs- und Bußgelder werden nicht erfasst, in der Abrechnung fehlen die Umlagekosten. Auch auf dieser Basis ist eine Effizienzkontrolle derzeit nicht möglich.

Die Aussagen zur Einnahmenverteilung, die im Rahmen des Projekts erfasst wurden, unterscheiden sich erheblich voneinander. Die erste Aussage lautet: Verwarnungsgelder fließen dem Bezirk in voller Höhe zu. Die zweite Aussage lautet: Verwarnungs- und Bußgelder kommen dem Bezirk ab dem 3. Jahr nur zu, wenn die Einnahmeerwartung übertroffen wird. Darüber hinaus wurde in einer dritten Aussage festgestellt, dass Einnahmeerhöhungen den Median nur unterproportional steigern, weil auch andere Bezirke den Median mitbilden. Der betroffene Bezirk erhält somit - ceteris paribus - rund 85 % der zusätzlichen Einnahmen. Im Ergebnis wird festgestellt:

- Parkraumbewirtschaftung ist (fast) immer kostendeckend.
- Ohne Verwarnungs- und Bußgelder kann sie für den Bezirk defizitär sein.
- Intransparenz führt zu großer Unsicherheit bei den politischen Entscheidungsträgern.

Mögliche Lösungsansätze für diese Problematik sind ein Prozess begleitendes Qualitätsmanagement, in dem ein vollständiges Analyseinstrument sowie eine effiziente Überwachungsstrategie entwickelt und die verkehrlichen Effekte berücksichtigt werden. Außerdem muss der Verbleib der Verwarnungs- und Bußgelder geklärt werden, um Prognosesicherheit erreichen zu können. Gegebenfalls ist die Anpassung des Verteilungsschlüssels zur Vermeidung von künstlichen Defiziten auf Bezirksebene notwendig.

Instrumente optimieren und Akzeptanz steigern

Bei der Optimierung der Instrumente und der damit angestrebten Akzeptanzsteigerung spielen insbesondere die Einfachheit und Verständlichkeit der Beschilderung sowie die Differenzierung der Gebührenhöhe und damit verbunden eine entsprechende Überwa-

chung eine große Rolle. Eine verbesserte Internetpräsentation, die Weiterentwicklung der Regelungen für private Besucher (von der Gäste- zur Besuchervignette) und einfache Antragsverfahren sowie die Verbesserung der Überwachung sind weitere Möglichkeiten der Akzeptanzsteigerung.

Die untersuchte Gebührenerhöhung in Berlin-Mitte zeigte folgende Effekte: Der Erwerb der Parkscheine ging um rund 25 Prozent zurück. Die mittlere Parkdauer an PSA ging von 2,5 Std. auf 1-1,5 Std. zurück (Parkdauerklasse 0-60 Min.: vorher 20 Prozent, nachher 50-60 Prozent). Die Einnahmen aus Parkscheingebühren stiegen jedoch um 24 Prozent. Die Kurzparker in der Tiefgarage „Staatsoper“ stiegen um 84-100 Prozent an, aber die Parkraumnachfrage im öffentlichen Straßenraum sank dagegen kaum (-3 %).

Die Ergebnisse zeigen, dass verkehrslenkende Effekte der Gebührenerhöhung erkennbar sind, aber unter den heutigen Rahmenbedingungen deutlich schwächer als erwartet ausfallen. Wesentliche Ursachen dafür sind die mangelnde Kostentransparenz für die Nutzer und die mangelnde Kontrollintensität und Sanktionsmöglichkeiten. Deshalb sollten die Parkscheinautomaten und Gebiete deutlicher gekennzeichnet und die hochpreisigen Gebiete intensiver überwacht werden. Der Bußgeldkatalog sollte an die höheren Parkscheingebühren angepasst werden.

Eine Verbesserungsmöglichkeit in den Innenstadtgebieten mit hohem Parkdruck stellt die Einrichtung von Car-Sharing Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum dar. Diese Angebote werden gut angenommen, ein Problem stellt derzeit noch der hohe Anteil der Fremdparker dar.

Zuständigkeiten effizienter gestalten

Die Zuständigkeit für die Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung bei den Bezirken hat zu einer ungleichen räumlichen Verteilung und auch innerhalb der Bezirke zu teilweise gegenläufigen Aktivitäten in den verschiedenen zuständigen Ressorts geführt. Die Grenzen der Parkraumbewirtschaftungszonen an den Bezirksgrenzen haben nicht immer zu sinnvollen räumlichen Abgrenzungen geführt. Diese ungünstigen Abgrenzungen führen zu Verdrängungseffekten in benachbarte, nicht bewirtschaftete Gebiete, was zu großen Akzeptanzproblemen in der dortigen Bevölkerung führt. Die verkehrssteuernde Wirkung der Parkraumbewirtschaftung wird dadurch sowohl in den Bezirken als auf Ebene der Gesamtstadt beeinträchtigt. Unsicherheiten über die „Auskömmlichkeit“ des vom Senat gesetzten Finanzrahmens der Parkraumbewirtschaftung erschweren die Einführung bei einem Teil der Bezirke zusätzlich.

Um hier weiter zu kommen, ist eine bessere Koordination der Konzeptentwicklung aus Sicht der Bezirke und aus Sicht von Senstadt erforderlich. Die verkehrssteuernde Wirkung eines gesamtstädtischen Parkraumkonzeptes sollte geprüft werden. Förderlich wäre eine Zusage des Senats an die Bezirke, im Zweifel den bezirklichen Verlust eines verkehrlich sinnvollen Parkraumkonzeptes aus den Bußgeldeinnahmen auszugleichen.

Marketing für die Ziele der Parkraumbewirtschaftung

Aus Sicht eines Marketings für Parkraumbewirtschaftung ist es notwendig, die Vorteile vor allem für Bewohner und Besucher kleinräumig aber auch gesamtstädtisch darzustellen.. - im Zusammenhang mit dem StEP Verkehr, der Lärmaktions -und Luftreinhalteplanung. Damit kann auch dem Vorwurf der „Abzocke“ begegnet werden. Der Zugang zu Informationen über die Regelung der Parkraumbewirtschaftung sollte einfacher sein. Durch zumindest teilweise Einnahmenezweckbindung kann die Akzeptanz erhöht werden.

Masterplan Parken Berlin

Als eine Möglichkeit, die Implementation von Parkraumbewirtschaftung in Berlin zu verbessern, wird die Erstellung eines Masterplans Parken vorgeschlagen, in dem neben konzeptionellen Themen auch Organisations- und Kommunikationsprozesse, Marketing und Evaluation enthalten sind. Im Einzelnen betrifft dies folgende Punkte:

- Konzeption einer flächenhaften Parkraumbewirtschaftung mit Verankerung im StEP Verkehr,
- Weiterentwicklung der Instrumente für einfaches Parken mit guter Akzeptanz,
- Werbung und Akzeptanzförderung für ein Parkraummanagement mit gesamtstädtischer Wirkung,
- effiziente Umsetzung mit einer verbesserten Aufgabenteilung und Zuständigkeit,
- Evaluation des Verwaltungsvollzugs,
- Weiterentwicklung der Kommunikationsprozesse und Konkretisierung der Verfahren (z.B. mit Handlungsanleitungen und Planspielen),
- Bildung eines ParkRats mit Vertretern der Bezirke, des Senats, Interessenverbänden etc. (wie FahrRat).

3.4.2 Fiskalische Fragen und Probleme

Es wird Bezug genommen auf den Vortrag zur wirtschaftlichen Transparenz und Einnahmenverwendung und auf die schriftlich vorgelegten Erläuterungen von SenFin zum Thema "Mittelfluss der Einnahmen aus Parkraumbewirtschaftung zwischen Bezirken und der Senatsverwaltung für Finanzen" (siehe Tabelle 5). Die Parkraumbewirtschaftung „rechnet“ sich für das Land Berlin, die Zusammenhänge sind aber sehr kompliziert.

Tabelle 5: Erläuterung der Senatsverwaltung für Finanzen zum Thema "Mittelfluss der Einnahmen aus Parkraumbewirtschaftung zwischen Bezirken und der Senatsverwaltung für Finanzen"

1. Wirtschaftsplan Parkraumüberwachung

Seit Inkrafttreten des Ordnungsämtererrichtungsgesetz (OÄErrG) am 1.9.2004 hat jeder Bezirk einen eigenen Wirtschaftsplan für den Bereich der Parkraumüberwachung ab 2005 aufzustellen. Die laufenden Einnahmen (Gebühreneinnahmen aus den Parkscheinautomaten) und Ausgaben (Personal- und Sachkosten) im Zusammenhang mit der Parkraumüberwachung werden daher nicht im Haushalt gebucht. Als Einnahme in den Haushalt fließen die erwirtschafteten Überschüsse aus dem Wirtschaftsplan (Titel „121 09 – Gewinnablieferung aus der Parkraumbewirtschaftung“). Diese Überschüsse werden nicht (in Form einer sog. Einnahmenvorgabe) auf die Globalsumme angerechnet und stehen den Bezirken damit als eigene Einnahmen für alle Ausgaben zur Verfügung. (Für den unwahrscheinlichen Fall einer Unterdeckung aus dem Wirtschaftsplan ist dieser im Gegenzug aber auch über den Titel „682 09 – Zuschuss für Aufgaben im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung“ aus eigenen Bezirksmitteln auszugleichen.)

Da Parkraumbewirtschaftungszonen nur in solchen Gebieten eingerichtet werden sollen, in denen ein hoher Parkraumdruck besteht, können die Bezirke mit gesicherten Gebühreneinnahmen rechnen. Bei vernünftiger Ausgestaltung der Rahmenbedingungen (Bewirtschaftungszeiten, -räume und -kosten sowie Gebührenkalkulation) ist ebenfalls sicher mit Überschüssen aus den Wirtschaftsplänen für den Haushalt zu rechnen. Dies belegen auch die aktuellen Überschüsse der Bezirke für das Jahr 2008.

2. Einnahmen aus Geldbußen und Verwarnungsgeldern aus der Parkraumbewirtschaftung

Geldbußen und Verwarnungsgelder die aus den Parkraumbewirtschaftungszonen resultieren - sind nicht Teil des Wirtschaftsplans. Die Anzeigen werden von den bezirklichen Außendienstmitarbeitern per Mobilien-Daten-Erfassungsgerät (MDE) an den Polizei-Präsidenten (PolPräs) übermittelt. Dieser kümmert sich dann um die weitere Ahndung und kehrt die Einnahmen an die Bezirke aus. Dort sind die Einnahmen auf dem Titel „112 02 - Geldbußen und Verwarnungsgelder aus der Parkraumbewirtschaftung“ zu verbuchen. Mehreinnahmen verbleiben den Bezirken für zwei Jahre. Danach werden sie auf der Grundlage der Ist-Beträge als Einnahmenvorgabe den Bezirken vorgegeben und vermindern damit die Globalsummenzuweisung an die Bezirke. Sie fließen damit dem Landeshaushalt zu.

Die Kontrolle der Parkraumbewirtschaftungszonen gehört zu den o.g. Rahmenbedingung und den damit verbundenen Kosten. Die Kontrollen steigern die Zahlungsbereitschaft der „Parker“ und damit auch die Überschüsse aus den Wirtschaftsplänen. Die Kontrollkosten sind damit über die Wirtschaftspläne vollständig ausgeglichen, wie auch die Zahlen aus 2008 belegen. Eine zusätzliche Beteiligung der Bezirke an den beim PolPräs vereinnahmten Geldbußen und Verwarnungsgeldern ist nicht erforderlich.

*Quelle: E-Mail der Senatsverwaltung für Finanzen vom 2.6.2009.

Es wird erläutert, dass die Einnahmen aus Parkscheinen komplett bei den Bezirken bleiben. Die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern gehören jedoch zur vorgaberelevanten Einnahmekategorie E 03. Dies bedeutet, dass Mehreinnahmen mit einer zeitlichen Verzögerung zu einer Erhöhung der Einnahmenvorgaben des Finanzsenators führen. Wie stark die Vorgabe erhöht wird, hängt von zwei Faktoren ab:

1. der Einnahmenentwicklung der vergangenen Jahre,

2. dem Zuweisungsschlüssel des jeweiligen Bezirks (für den Bezirk Pankow liegt er bei rund acht Prozent).

Damit ergibt sich für Bezirke, die Parkraumbewirtschaftung neu einführen oder erweitern und damit auch ihre Überwachung intensivieren, folgende Einnahmeerwartung:

Phase 1: Die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern fließen den Bezirken in voller Höhe zu (abzüglich einer Bearbeitungsvergütung für die zentrale Bußgeldstelle).

Phase 2: Die Einnahmenvorgaben werden vom Senat periodisch (alle zwei Jahre) an die erzielten Einnahmen der vergangenen Jahre angepasst. Zusätzliche Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern in Pankow würden die Einnahmekategorie E 3 des Landes Berlin insgesamt erhöhen. Die Vorgabe für diesen Einnahmeposten würde für die Folgejahre um den entsprechenden Betrag steigen. Wie stark die Vorgabe für die jeweiligen Bezirke steigt, hängt vom Zuweisungsschlüssel ab.

Hierzu ein fiktives Rechenbeispiel: In Berlin werden pro Jahr 1.000 Euro aus Verwarnungs- und Bußgeldern eingenommen. Sollte der Bezirk Pankow durch die Überwachung in neuen Parkzonen 100 Euro p.a. zusätzlich einnehmen, würde dies die Gesamteinnahmen bei ansonsten unveränderten Rahmenbedingungen auf 1.100 Euro p.a. erhöhen. Die Einnahmenvorgabe für Pankow steigt bei einem angenommenen Zuweisungsschlüssel von 8 % in diesem Beispiel von 80 Euro (=acht Prozent von 1.000 Euro) auf 88 Euro (= acht Prozent von 1.100 Euro). Dem Bezirk werden damit acht Euro weniger zugewiesen. D.h. von 100 Euro Einnahmen würden dem Bezirk nur noch 92 Euro zufließen.

Phase 3: Die bezirklichen Zuweisungsschlüssel werden evtl. im Jahr 2014 angepasst. In diesem Zusammenhang ist es möglich, dass dem Bezirk wieder zufließende Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern gänzlich wegfallen.

Es besteht Einigkeit darin, dass die Regelung der Finanzen sehr intransparent ist. Das System hat zwar verschiedene Anreize zur Einführung bzw. Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung. Diese sind aber durch die bestehende Intransparenz nicht leicht zu erkennen. Sinnvoll wäre eine offizielle Ausarbeitung der geschilderten Zusammenhänge durch SenFin und Weitergabe an die Bezirke, damit die politischen Entscheidungsträger auf Bezirksebene eine verlässliche Grundlage für ihre Entscheidungen bekommen.

In der Diskussion wurde auch deutlich, dass die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Gebieten, in denen sie aus planerischer Sicht sinnvoll ist, nicht daran scheitern darf, dass im betreffenden Bezirk Risiken für den Bezirkshaushalt entstehen. Da die Bewirtschaftung insgesamt mehr als kostendeckend ist, ist ein System zu entwickeln, das „künstliche“ Defizite für einzelne Bezirke verhindert.

3.4.3 Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung in Berlin zu einem gesamtstädtischen Steuerungsinstrument

Gesamtstädtische Steuerungswirkung

Parkraumbewirtschaftung wird derzeit in Berlin nicht systematisch ausgeweitet. In anderen europäischen Großstädten ist Parkraumbewirtschaftung als ein wichtiges verkehrli-

ches Instrument anerkannt. Berlin gehört bei der Umsetzung in diesem Vergleich nicht zur Spitze.

Als Grundlage für ein Erfolg versprechendes Marketingkonzept und um verlässliche Prognosen erstellen zu können, ist die Erarbeitung einer systematischen Wirkungsanalyse von Parkraumbewirtschaftung sinnvoll. Derzeit ist es schwierig, Aussagen zur gesamtstädtischen Steuerungswirkung zu treffen. Als Anwendungsgebiet für Vorher-Nachher-Betrachtungen bietet sich die geplante Einführung von neuen Parkzonen in Prenzlauer Berg an. Vom Bezirk wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass dies wünschenswert ist, aber nicht vom Bezirk allein geleistet werden kann.

Die Karte zu den potenziell zu bewirtschaftenden Gebieten im StEP Verkehr von 2003 beruht auf der Strukturdatenprognose 2015. Bei der derzeitigen Aktualisierung des StEPs Verkehr wäre die Darstellung einer Gebietskulisse für den Entwicklungszeitraum 2025 möglich. Die Realisierung der Ausweitung von Parkraumbewirtschaftung sollte jedoch auf die tatsächliche Entwicklung abgestellt werden.

Es stellte sich heraus, dass die Bezirke zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung finanzielle Unterstützung benötigen. Die Ausführungen von SenFin zeigen, dass Berlin ca. 10 Mio. Euro Gewinn/Jahr mit Parkraumbewirtschaftung macht. Ein Teil davon könnte zweckgebunden zur Finanzierung weiterer Gutachten eingesetzt werden.

Es wird diskutiert, ob die Bündelung aller Aufgaben im Rahmen der Durchführung von Parkraumbewirtschaftung (Planung, Marketing, Betrieb) in einer Gesellschaft eine Erfolg versprechende Möglichkeit wäre, um eine bessere gesamtstädtische Steuerungswirkung erreichen zu können. Dies könnte möglicherweise in Form eines Eigenbetriebs Parkraumbewirtschaftung umgesetzt werden.

SenGUV wünscht sich eine bessere Absprache zwischen den Bezirken bei der Einrichtung von Parkraumbewirtschaftung, um gesamtstädtisch besser glaubhaft zu sein.

Die anwesenden Vertreter der Bezirke und von SenStadt vertreten übereinstimmend die Meinung, dass eine Anweisung der Bezirke zur Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung gegen deren Willen zwar rechtlich ggf. möglich wäre, aber nicht funktionieren würde.

Eine zielführendere Vorgehensweise wäre es, wenn es gelänge, alle potenziell Interessierten in einem gemeinsamen Willensbildungsprozess zusammenzubringen.

Leitfaden Parkraumbewirtschaftung Berlin

Es wird der Vorschlag gemacht, den Leitfaden Parkraumbewirtschaftung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung fortzuschreiben. Dort sollten auch Fragen der konkreten praktischen Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung behandelt werden (z.B. Test der Einführung im Rahmen eines Planspiels).

Beschilderung

Zum 1.09.09 tritt die neue StVO in Kraft. Danach ist die „positive Zonenbeschilderung“ für Parkraumbewirtschaftung mit Zeichen 314/1 (Beginn der Zone) und 314/2 (Ende der Zone) zulässig, wodurch eine Vielzahl an Verkehrszeichen eingespart werden kann. Lediglich Haltverbote in den Parkzonen müssen dann noch durch Verkehrszeichen ausgewiesen werden. Ob auch diese künftig durch Markierungen ersetzt werden können, hängt von dem positiven Ausgang eines dreijährigen Pilotversuchs in Hamburg ab. Danach sollen absolute Haltverbote durch eine ununterbrochene gelbe Linie und eingeschränkte Haltverbote durch eine unterbrochene gelbe Linie geregelt werden. Damit entfielen vollends der vielfach beklagte Schilderwald in Parkzonen.

Ausnahmeregelungen

Der erwünschte positive Effekt der Parkraumbewirtschaftung ginge verloren, wenn die Freistellung von der Parkgebührenpflicht durch Ausnahmegenehmigungen nicht grundsätzlich restriktiv erfolgen würde.

Die ausführlichen Diskussionen der letzten Jahre zeigen, dass es beim Thema Besucherregelung keine absolut „gerechte“ Lösung gibt. Insgesamt hat sich das bestehende System der Ausnahmegenehmigungen für auswärtige Besucher von Bewohnern in Parkraumzonen aber bewährt. Großzügigere Regelungen würden die verkehrlich gewünschte Wirkung der Parkraumbewirtschaftung konterkarieren, weil die Gefahr eines Missbrauchs durch dauerparkende Berufspendler besteht und zudem relevante Einnahmehausfälle entstünden. Ausnahmegenehmigungen für Besucher aus Brandenburg werden aus den vorgenannten Gründen deshalb weiterhin abgelehnt.

Die aktuellen Regelungen zu Ausnahmegenehmigungen für Handwerker und Gewerbetreibende wurden Ende 2008 einvernehmlich mit IHK und Handwerkskammer neu festgelegt. Bis dahin waren grundsätzlich alle Einsätze in den beantragten Parkzonen nachzuweisen. Ausnahmegenehmigungen werden jetzt wie folgt erteilt: Für die zurückliegenden acht Wochen müssen je Fahrzeug fünf Arbeitseinsätze im Bereich der Parkraumbewirtschaftung eines Bezirks nachgewiesen werden, um für alle Parkzonen dieses Bezirkes eine Ausnahmegenehmigung zu erhalten. Bei derzeit sechs Bezirken mit flächenhafter Parkraumbewirtschaftung sind damit nur noch maximal 30 Nachweise vorzulegen. Ein Bezirk übernimmt hierbei federführend auch die Antragsbearbeitung für Zonen der anderen Bezirke. Existenzgründer können bei glaubhaft begründeter Erfordernis eine zunächst auf wenige Monate befristete Ausnahmegenehmigung erhalten und während dieser Zeit Nachweise sammeln.

Car-Sharing im öffentlichen Straßenraum

Um spürbare verkehrliche Effekte aufgrund von Car-Sharing erreichen zu können, müssten nach Auffassung von SenStadt in der Berliner Innenstadt ca. 1000 entsprechende Stellplätze zur Verfügung stehen. In anderen europäischen Großstädten wie Amsterdam wird dies schon praktiziert. In Deutschland ist eine solche Ausweitung mit den momen-

tan geltenden Regelwerken jedoch nicht machbar. Dennoch sollte Berlin dem Thema offensiv begegnen und ein entsprechendes Konzept für Carsharing-Standorte erstellen. Bisher wird in der Regel nur auf Anfragen von Unternehmen reagiert.

Zum Problem Fremdarker auf reservierten Car-Sharing Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum informiert Herr Frey darüber, dass der Polizeipräsident die Umsetzung von Fremdparkern auf reservierten Car-Sharing Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum in seinen Katalog mit aufgenommen hat. Dies ist eine sehr wirksame Maßnahme zur Akzeptanzsteigerung.

3.4.4 Weitere Vorgehensweise

Am Ende des Workshops wurde die Gestaltung der geplanten Fachveranstaltung zum Projektabschluss mögliche Inhalte und die zu erreichende Zielgruppe nochmals intensiv diskutiert. Ziel dieser Abschlussveranstaltung aus Projektsicht ist es, die Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung in Berlin zu fördern. Dazu müssen insbesondere die Entscheidungsträger aus dem Abgeordnetenhaus, auf Ebene der Senatsverwaltung sowie in den Bezirken eingebunden werden. Dort sollen deshalb Handlungsempfehlungen an die Politik in Form eines fünf Punkte Programms gerichtet werden. Dazu wird das in diesem Workshop vorgestellte fünf Punkte Programm um die hier dargestellten Ergebnisse ergänzt. Folgende Themenbereiche werden behandelt:

- Wirtschaftliche Transparenz und Einnahmenverwendung,
- Instrumente optimieren und Akzeptanz steigern,
- Zuständigkeiten effizienter gestalten,
- Marketing für die Ziele der Parkraumbewirtschaftung,
- Masterplan Parken in Berlin.

Die Abschlussveranstaltung wird am 19. Oktober im Difu, Ernst Reuter Haus stattfinden. Folgende Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen dazu eingeladen werden:

- Staatssekretärin für Verkehr und Stadtplanung,
- zuständige Stadträtinnen und Stadträte der Berliner Bezirke für die Planung/Konzepterstellung von Parkraumbewirtschaftung und Überwachung (Ordnungsämter),
- Verkehrspolitische Sprecherinnen und Sprecher der Fraktionen im Abgeordnetenhaus,
- Senatsverwaltung,
- Projektgruppe.

Anhang

Tabelle 6: Involvierung im Projekt ParkenBerlin

		Anzahl	Prozent
Frage 1: Wie sind bzw. waren Sie im Projekt Parken Berlin involviert? (Mehrfachnennungen möglich)	Als Planspieler	7	38,9
	Als Befragter	7	38,9
	Als Projektpartner	4	22,2
	Gar nicht	3	16,7
	Sonstiges	-	-
Gesamt		18	100



Tabelle 7: Verfolgung des Projektverlaufs

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Frage 2: Haben Sie den Verlauf des Projekts verfolgt?	Ja, regelmäßig	8	44,4	44,4	44,4
	Sporadisch	6	33,3	33,3	77,8
	Nein	4	22,2	22,2	100
Gesamt		18	100	100	




Tabelle 8: Erhalt von Flyern

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Frage 3: Haben Sie die Flyer erhalten?	Ja, alle drei	11	61,1	61,1	61,1
	Sporadisch	1	5,6	5,6	66,7
	Nein	6	33,3	33,3	100
Gesamt		18	100	100	




Tabelle 9: Vermisstes

		Anzahl	Prozent
Frage 4: Was haben Sie vermisst?	Häufigere Infos	1	12,5
	Themen	-	-
	Sonstiges	7	87,5
Gesamt		8	100




Tabelle 10: Veränderungen beim Thema Parkraumbewirtschaftung

		Anzahl	Prozent
Frage 5: Was hat sich in Ihrem Bezirk im letzten Jahr beim Thema Parkraumbewirtschaftung geändert? (Mehrfachnennungen möglich)	Gar nichts	7	38,9
	Beschluss zur Einführung wurde gefasst	4	22,2
	Die Einführung bzw. Ausweitung wurde vorangetrieben	7	38,9
	Die Situation für Parkplatzsuchende ist unverändert	6	33,3
	Die Situation für Parkplatzsuchende hat sich verbessert	2	11,1
	Die Situation für Parkplatzsuchende hat sich verschlechtert	1	5,6
	Ich weiß nicht, ob sich die Situation für Parkplatzsuchende verändert hat	1	5,6
	Bestehende Gebiete wurden evaluiert	3	16,7
	Sonstiges	4	22,2
Gesamt		18	100




Tabelle 11: Interesse am Thema Parkraumbewirtschaftung

		Anzahl	Prozent
Frage 6: Interessiert Sie das Thema Parkraumbewirtschaftung?	Sehr	8	44,4
	Unter anderem	8	44,4
	Gar nicht	1	5,6
	Ohne Antwort	1	5,6
Gesamt		18	100




Tabelle 12: Themen im Zusammenhang mit Parkraumbewirtschaftung

		Anzahl	Prozent
Frage 5: Welche Themen interessieren Sie im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung? (Mehrfachnennungen möglich)	Planung	11	68,8
	Überwachung	6	37,5
	Beschilderung	6	37,5
	Ausnahmegenehmigungen	6	37,5
	Handyparken	3	18,8
	Car-Sharing im öffentlichen Straßenraum	4	25,0
	Wirtschaftlichkeit von Parkraumbewirtschaftung	10	62,5
	Sonstiges	2	12,5
Gesamt		16	100



Tabelle 13: Beitrag der Planspiele und Pilotvorhaben zur Verbesserung der Umsetzungschancen von Parkraummanagement

		Anzahl	Prozent
Frage 8: Bei welchen Themen haben die Planspiele und die Pilotvorhaben aus Ihrer Sicht einen Beitrag zur Verbesserung der Umsetzungschancen von Parkraummanagement geleistet? (Mehrfachnennungen möglich)	Planung/Konzepterstellung	7	50,0
	Anordnung/Beschilderung	3	21,4
	Überwachung	2	14,3
	Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit	5	35,7
	Handyparken	1	7,1
	Car Sharing im öffentlichen Raum	1	7,1
	Management (Abstimmung der Bewirtschaftung des öffentlichen Straßenraumes und der Parkhäuser und Tiefgaragen)	2	14,3
	Besseres Verständnis für die Wünsche der Bewohner und Gewerbetreibenden	1	7,1
	Besseres Verständnis für die Anforderungen, fachlichen Voraussetzungen und Handlungsmöglichkeiten anderer beteiligter Verwaltungen	3	21,4
	Besseres Verständnis für die eigenen Handlungsmöglichkeiten im Verhältnis zu den anderen beteiligten Verwaltungen	2	14,3
	Sonstiges	4	28,6
Gesamt		14	100




Tabelle 14: Verbesserung der Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung durch das Planspiel

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Frage 9: Hat das Planspiel im Bezirk Pankow bzw. Treptow-Köpenick die Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung in Ihrem Bezirk befördert?	Ja	4	22,2	25,0	25,0
	Nein	7	38,9	43,8	68,8
	Kann ich nicht beurteilen	5	27,8	31,3	100
	Unbeantwortet	2	11,1		
Gesamt		18	100	100	




Tabelle 15: Überschaubarkeit des Arbeitsaufwands

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Frage 12: Der Arbeitsaufwand, der mit der Teilnahme am Planspiel verbunden ist, war vor deren Beginn nicht überschaubar	Ja	5	27,8	71,4	71,4
	Nein	2	11,1	28,6	100
	Unbeantwortet	11	61,1		
Gesamt		18	100	100	




Tabelle 16: Beurteilung der Unterstützung durch das Planspielteam des Difu

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Frage 13: Die Unterstützung durch das Planspielteam des Difu bei der Abarbeitung der Aufgaben für die Verwaltung im Rahmen des Planspiels war	gut	6	33,3	85,7	85,7
	teils/teils	1	5,6	14,3	100
	unbeantwortet	11	61,1		
Gesamt		18	100	100	




Tabelle 17: Beurteilung der Unterstützung durch Planspielteilnehmende und Kollegen/Vorgesetzte im Bezirksamt

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Frage 14: Die Unterstützung durch die anderen Planspielerinnen/Planspieler und Kollegen/Vorgesetzten im Bezirksamt bei der Abarbeitung der Aufgaben für die Verwaltung im Rahmen des Planspiels war	gut	3	16,7	42,9	42,9
	teils/teils	4	22,2	57,1	100
	unbeantwortet	11	61,1		
Gesamt		18	100	100	




Tabelle 18: Aufarbeitung der Ergebnisse

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Frage 15: Die Aufarbeitung der Ergebnisse durch das Planspielteam war für mich	hilfreich	6	33,3	85,7	85,7
	weniger hilfreich	1	5,6	14,3	100
	unbeantwortet	11	61,1		
Gesamt		18	100	100	




Tabelle 19: Beitrag des Verhandlungsworkshops zum Gewinn von mehr Klarheit

		Anzahl	Prozent
Frage 16: Die Durchführung des Verhandlungsworkshops hat dabei geholfen, über folgende Punkte Klarheit zu gewinnen: (Mehrfachnennungen möglich)	Ziele, die mit Parkraumbewirtschaftung erreicht werden sollen	3	50,0
	Zusammenarbeit auf Bezirksebene, die für eine erfolgreiche Umsetzung notwendig ist	5	83,3
	Zeitplanung zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung	5	83,3
	Aufgabenzuschnitt	3	50,0
	Sonstiges	1	16,7
Gesamt		6	100




Tabelle 20: Kreuztabelle Beiträge der Pilotvorhaben und Planspiele zur Verbesserung von Parkraummanagement und Involvierung ins Projekt

Frage 8: Bei welchen Themen haben die Planspiele und die Pilotvorhaben aus Ihrer Sicht einen Beitrag zur Verbesserung der Umsetzungschancen von Parkraummanagement geleistet? (Mehrfachnennungen möglich)	Als Planspieler		Als Befragter		Als Projektpartner		Gesamt	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Planung/Konzepterstellung	5	71,4	2	33,3	2	50,0	7	50,0
Anordnung/Beschilderung	1	14,3	1	16,7	1	25,0	3	21,4
Überwachung	2	28,6	1	16,7			2	14,3
Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit	5	71,4			1	25,0	5	35,7
Handyparken			1	16,7			1	7,1
Car Sharing im öffentlichen Raum					1	25,0	1	7,1
Management (Abstimmung der Bewirtschaftung des öffentlichen Straßenraumes und der Parkhäuser und Tiefgaragen)			2	33,3			2	14,3
Besseres Verständnis für die Wünsche der Bewohner und Gewerbetreibenden	1	14,3			1	25,0	1	7,1
Besseres Verständnis für die Anforderungen, fachlichen Voraussetzungen und Handlungsmöglichkeiten anderer beteiligter Verwaltungen	3	42,9			2	50,0	3	21,4
Besseres Verständnis für die eigenen Handlungsmöglichkeiten im Verhältnis zu den anderen beteiligten Verwaltungen	2	28,6			2	50,0	2	14,3
Sonstiges	1	14,3	2	33,3	2	50,0	4	28,6
Gesamt	7	100	6	100	4	100	14	100



Tabelle 21: Kreuztabelle Verbesserung der Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung durch das Planspiel und Involvierung ins Projekt

Frage 9: Hat das Planspiel im Bezirk Pankow bzw. Treptow-Köpenick die Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung in Ihrem Bezirk befördert?	Als Planspieler		Als Befragter		Als Projektpartner		Gesamt	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Ja	4	57,1			2	50,0	4	26,7
Nein			4	57,1	2	50,0	6	40,0
Kann ich nicht beurteilen	3	42,9	3	42,9			5	33,3
Gesamt	7	100	7	100	4	100	15	100





Tabelle 22: Kreuztabelle Themen im Zusammenhang mit Parkraumbewirtschaftung und Verfolgung des Projektverlaufs

Frage 7: Welche Themen interessieren Sie im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung? (Mehrfachnennungen möglich)	Frage 2: Haben Sie den Projektverlauf verfolgt?											
	Ja, regelmäßig			Sporadisch			Nein			Gesamt		
	Anzahl	Zeilen-%	Spalten-%	Anzahl	Zeilen-%	Spalten-%	Anzahl	Zeilen-%	Spalten-%	Anzahl	Zeilen-%	Spalten-%
Planung	5	45,5	62,5	4	36,4	66,7	2	18,2	100	11	100	68,8
Überwachung	4	66,7	50,0	2	33,3	33,3				6	100	37,5
Beschilderung	4	66,7	50,0	2	33,3	33,3				6	100	37,5
Ausnahmegenehmigungen	3	50,0	37,5	3	50,0	50,0				6	100	37,5
Handyparken	1	33,3	12,5	2	66,7	33,3				3	100	18,8
Car-Sharing im öffentlichen Straßenraum	3	75,0	37,5	1	25,0	16,7				4	100	25,0
Wirtschaftlichkeit von Parkraumbewirtschaftung	7	70,0	87,5	3	30,0	50,0				10	100	62,5
Sonstiges	2	100	25,0							2	100	12,5
Gesamt	8	50,0	100	6	37,5	100	2	12,5	100	16	100	100



Anschreiben

Berlin, Juni 2009

Sehr geehrte/r Frau/Herr ...,

das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) in Berlin führt zurzeit das Projekt „Parkraummanagement in Berlin“ durch. Das Projekt wird in der Initiative „Mobilität 21 – Beispiele für innovative Verkehrslösungen“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.

Das Projekt „Parkraummanagement in Berlin“ beschäftigt sich mit der Erhebung und Systematisierung von Hemmfaktoren gegenüber der weiteren Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Zu diesem wurden die Bezirksverwaltungen im Herbst 2008 zum Thema Parkraumbewirtschaftung befragt.

Sie waren alle mehr oder weniger stark in das Projekt involviert. Deshalb würden wir uns vor Projektabschluss sehr über eine Rückmeldung Ihrerseits freuen und gerne von Ihnen wissen, ob und inwieweit wir mit unseren Arbeiten zu einer Verbesserung bei der Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung in Ihrem Bezirk beitragen konnten.

Wir bitten Sie dazu den anhängenden Fragebogen persönlich auszufüllen und anschließend bis zum **10.07.09** an uns zurück zu senden. Bitte reichen Sie den Fragebogen nicht an andere Stellen weiter, auch dann nicht, wenn diese Ihrer Meinung nach die Fragen besser beantworten könnten. Sie haben die Möglichkeit, entsprechende Hinweise im Fragebogen selbst anzugeben.

Die Beantwortung der Fragen ist selbstverständlich freiwillig, alle Angaben werden anonym behandelt. Die (anonymisierten) Antworten werden ausgewertet, aufbereitet und fließen in das Forschungsprojekt ein.

Sollten Sie Fragen zum Forschungsprojekt oder Fragebogen haben, steht Frau Uricher Ihnen gern unter untenstehender Telefonnummer bzw. E-mail Adresse zur Verfügung.

Wir bedanken uns ganz herzlich für Ihre Mitarbeit!

Mit freundlichen Grüßen

i. A. Angelika Uricher

Angelika Uricher
Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)
Tel: 030/39001-240
E-Mail: Uricher@difu.de

Fragebogen

**Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“
der Förderinitiative Mobilität 21
des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
– Nachher-Befragung der Berliner Bezirksämter zur Parkraumbewirtschaftung –**

1. Wie sind bzw. waren Sie im Projekt Parken Berlin involviert? (Mehrfachnennungen möglich)

- Als Planspielerin/Planspieler
- Als Befragter bei der Vorherbefragung der Bezirksverwaltungen
- Als Projektpartner
- Gar nicht
- Sonstiges:

2. Haben Sie den Verlauf des Projekts verfolgt?

- Ja, regelmäßig
- Sporadisch
- Nein

3. Haben Sie die Flyer erhalten?

- Ja, alle drei
- Sporadisch
- Nein

4. Was haben Sie vermisst? (Mehrfachnennungen möglich)

- Häufigere Infos
- Themen (bitte nennen!)
-
-
-
- Sonstiges:

5. Was hat sich in Ihrem Bezirk im letzten Jahr beim Thema Parkraumbewirtschaftung geändert? (Mehrfachnennungen möglich)

- Gar nichts
- Beschluss zur Einführung wurde gefasst
- Die Einführung bzw. Ausweitung wurde vorangetrieben
- Die Situation für Parkplatzsuchende ist unverändert
- Die Situation für Parkplatzsuchende hat sich verbessert
- Die Situation für Parkplatzsuchende hat sich verschlechtert
- Ich weiß nicht, ob sich die Situation für Parkplatzsuchende verändert hat
- Bestehende Gebiete wurden evaluiert
- Sonstiges:

6. Interessiert sie das Thema Parkraumbewirtschaftung?

- Sehr
- Unter anderem
- Gar nicht

(Falls „Gar nicht“, weiter mit Frage 10)

7. Welche Themen interessieren Sie im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung? (Mehrfachnennungen möglich)

- Planung
- Überwachung
- Beschilderung
- Ausnahmegenehmigungen
- Handyparken
- Car-Sharing im öffentlichen Straßenraum
- Wirtschaftlichkeit von Parkraumbewirtschaftung
- Sonstiges:

8. Bei welchen Themen haben die Planspiele und die Pilotvorhaben aus Ihrer Sicht einen Beitrag zur Verbesserung der Umsetzungschancen von Parkraummanagement geleistet? (Mehrfachnennungen möglich)

- Planung/Konzepterstellung
- Anordnung/Beschilderung
- Überwachung
- Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit
- Handyparken
- Car Sharing im öffentlichen Raum
- Management (Abstimmung der Bewirtschaftung des öffentlichen Straßenraumes und der Parkhäuser und Tiefgaragen)
- Besseres Verständnis für die Wünsche der Bewohner und Gewerbetreibenden
- Besseres Verständnis für die Anforderungen, fachlichen Voraussetzungen und Handlungsmöglichkeiten anderer beteiligter Verwaltungen
- Besseres Verständnis für die eigenen Handlungsmöglichkeiten im Verhältnis zu den anderen beteiligten Verwaltungen
- Sonstiges:

9. Hat das Planspiel im Bezirk Pankow bzw. Treptow-Köpenick die Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung in Ihrem Bezirk befördert?

- Ja
- Nein
- Kann ich nicht beurteilen

10. Welcher Organisationseinheit bzw. welchem Amt gehören Sie an?

.....

11. Welchem Aufgabenbereich sind Sie zugeordnet?

.....

Nur für Planspielerinnen/Planspieler

Diese Art der Planspiele war für alle Beteiligten neu. Im Folgenden sind einige Fragen zum Aufbau und methodischen Vorgehen formuliert, deren Beantwortung hilfreich für die Weiterentwicklung der Methode ist:

- 12. Der Arbeitsaufwand, der mit der Teilnahme am Planspiel verbunden ist, war vor deren Beginn nicht überschaubar.**
- Ja
 - Nein
- 13. Die Unterstützung durch das Planspielteam des Difu bei der Abarbeitung der Aufgaben für die Verwaltung im Rahmen des Planspiels war**
- gut
 - teils/teils
 - unzureichend
- 14. Die Unterstützung durch die anderen Planspielerinnen/Planspieler und Kollegen/Vorgesetzten im Bezirksamt bei der Abarbeitung der Aufgaben für die Verwaltung im Rahmen des Planspiels war**
- gut
 - teils/teils
 - unzureichend
- 15. Die Aufarbeitung der Ergebnisse durch das Planspielteam war für mich**
- hilfreich, weil
 - weniger hilfreich weil
- 16. Die Durchführung des Verhandlungsworkshops hat dabei geholfen, über folgende Punkte Klarheit zu gewinnen:**
- Ziele, die mit Parkraumbewirtschaftung werden sollen
 - Zusammenarbeit auf Bezirksebene, die für eine erfolgreiche Umsetzung notwendig ist
 - Zeitplanung zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung
 - Aufgabenzuschnitt
 - Sonstiges:

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.