

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Andreas Baum (PIRATEN)

vom 13. Mai 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Mai 2015) und **Antwort**

„Zweite-Reihe-Parken“ und Zuparken von Ladezonen, Rad- und Busspuren

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Wie untergliedern sich die im Jahr 2014 registrierten 2.878.146 Ordnungswidrigkeiten (siehe Drs. 17/15305) im ruhenden Verkehr, aufgeschlüsselt nach:

- a. Verstößen gegen Halte- und Parkverbote;
- b. unberechtigtem Halten oder Parken auf Kurzzeit- oder gebührenpflichtigen Parkplätzen;
- c. unberechtigtem Halten oder Parken auf Parkplätze für Menschen mit Behinderung;
- d. unberechtigtem Halten oder Parken auf Radspuren;
- e. unberechtigtem Halten oder Parken auf Busspuren;
- f. unberechtigtem Halten oder Parken in der „zweiten Reihe“;
- g. unberechtigtem Halten oder Parken in Ladezonen oder für den Lieferverkehr vorgesehenen eingeschränkten Halteverbotszonen
- h. unberechtigtem Halten oder Parken auf Rad- oder Gehwegen?

Zu 1.:

- a) Es wurden 21.743 Halt- sowie 2.856.403 Parkverstöße festgestellt.
- b) Es wurden 1.348.109 Verstöße im Bereich von Kurzzeitparkplätzen oder gebührenpflichtigen Parkplätzen festgestellt.
- c) Es wurden 28.228 Verstöße des unberechtigten Haltens oder Parkens auf Parkplätzen für Menschen mit Behinderung festgestellt.
- d) Es wurden 12.531 Verstöße auf Radfahrstreifen festgestellt.
- e) Es wurden 18.563 Verstöße auf Sonderfahrstreifen für den Linienverkehr (Busspur) festgestellt.
- f) Es wurden 53.592 Verstöße des unberechtigten Haltens oder Parkens in „Zweiter Reihe“ festgestellt.
- g) Verstöße des unberechtigten Haltens oder Parkens in Liefer- bzw. Ladezonen sind nicht als eigenständige Tatbestände im Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog für Verkehrsordnungswidrigkeiten ausgewiesen, so dass hierüber keine Aussagen getroffen werden können.

h) Es wurden 221.523 Verstöße des unberechtigten Haltens oder Parkens auf Rad- oder Gehwegen festgestellt.

2. Wie viele Verstöße wegen Haltens oder Parkens in der „zweiten Reihe“, auf Rad- oder Busspuren sowie in Ladezonen oder für den Lieferverkehr vorgesehenen eingeschränkten Halteverbotszonen wurden in den Jahren seit 2010 jeweils in den Bezirken festgestellt? (Bitte aufschlüsseln nach Jahren, Bezirken und genannten Verstößen.)

Zu 2.: Die Daten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Verstöße des unberechtigten Haltens oder Parkens in Liefer- bzw. Ladezonen sind nicht als eigenständige Tatbestände im Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog für Verkehrsordnungswidrigkeiten ausgewiesen, so dass hierüber keine Aussagen getroffen werden können.

Die örtliche Zuordnung der Feststellung von Verstößen erfolgt über die zum Vorgang erfasste Postleitzahl. Unkorrekte Postleitzahlen werden als Örtlichkeit „unbekannt“ aufgeführt.

Jahr/festgestellte Verstöße	2010	2011	2012	2013	2014
(Rad-) Schutzstreifen	6.148	6.493	7.539	9.198	12.531
Charlottenburg-Wilmersdorf	205	312	211	3.804	6.723
Friedrichshain-Kreuzberg	58	136	91	323	1.295
Lichtenberg	581	374	212	198	221
Marzahn-Hellersdorf	483	2.020	3.159	1.007	10
Mitte	591	288	338	1.490	2.041
Neukölln	29	8	32	359	678
Pankow	143	118	105	514	622
Reinickendorf	2.923	2.290	2.233	585	100
Spandau	496	316	269	123	68
Steglitz-Zehlendorf	127	100	104	425	462
Tempelhof-Schöneberg	198	241	201	200	281
Treptow-Köpenick	40	24	28	21	11
unbekannt	274	266	556	149	19
„Zweite Reihe“	51.337	61.769	62.851	57.915	53.592
Charlottenburg-Wilmersdorf	12.864	16.249	15.058	13.050	11.933
Friedrichshain-Kreuzberg	6.681	6.581	7.646	7.729	7.906
Lichtenberg	585	623	551	667	759
Marzahn-Hellersdorf	248	393	322	246	208
Mitte	9.211	12.154	12.875	10.107	9.231
Neukölln	10.013	11.100	11.138	12.570	11.749
Pankow	4.396	6.173	5.543	5.864	5.248
Reinickendorf	1.330	1.529	1.728	1.666	1.264
Spandau	767	821	876	837	827
Steglitz-Zehlendorf	1.046	1.048	1.994	1.093	754
Tempelhof-Schöneberg	3.207	4.144	4.143	3.180	2.583
Treptow-Köpenick	941	919	938	882	1.108
unbekannt	48	35	39	24	22
Sonderfahrstreifen	17.274	17.130	20.226	20.354	18.563
Charlottenburg-Wilmersdorf	3.277	4.110	5.613	5.587	5.028
Friedrichshain-Kreuzberg	408	329	531	603	466
Lichtenberg	290	297	256	241	288
Marzahn-Hellersdorf	1	3		2	3
Mitte	2.974	2.569	2.778	2.875	3.031
Neukölln	466	596	641	715	736
Pankow	324	399	366	391	446
Reinickendorf	104	90	82	155	162
Spandau	528	562	456	341	207
Steglitz-Zehlendorf	2.294	2.127	2.605	2.537	2.721
Tempelhof-Schöneberg	6.418	5.986	6.817	6.862	5.402
Treptow-Köpenick	180	53	62	36	67
unbekannt	10	9	19	9	6

3. Wie bewertet der Senat die Gefährdung des fließenden Verkehrs und insbesondere von Radfahrer*innen durch Halten oder Parken in der „zweiten Reihe“?

Zu 3.: Das Halten oder Parken in „zweiter Reihe“ ist im dichten Großstadtverkehr – in Abhängigkeit von der jeweils konkreten Verkehrssituation – regelmäßig mit erheblichen Behinderungen des Fließverkehrs verbunden. Bei entsprechendem Verkehrsaufkommen können aus den notwendigen Fahrstreifenwechseln im Einzelfall auch Gefährdungslagen resultieren, wenn die an der durchgehenden Weiterfahrt gehinderten Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer bei ihren Ausweichmanövern den erforderlichen Sorgfaltspflichten nicht nachkommen. Dies gilt gleichermaßen für Radfahrerinnen und Radfahrer, die jedoch im Falle eines Verkehrsunfalls deutlich verletzungsanfälliger sind.

4. Wie viele Verwarn- oder Bußgelder wurden in den Jahren seit 2010 wegen Haltens oder Parkens in der „zweiten Reihe“, auf Rad- oder Busspuren sowie in Ladezonen oder für den Lieferverkehr vorgesehenen eingeschränkten Halteverboten verhängt? (Bitte aufschlüsseln nach Jahren und genannten Verstößen.)

Zu 4.: Detaillierte Aussagen zu Verkehrsordnungswidrigkeiten können seitens der Bußgeldstelle nur für einen rückwirkenden Zeitraum von 14 Monaten getroffen werden, da ältere Datenbestände aus Kapazitätsgründen und datenschutzrechtlichen Gründen ausgelagert bzw. gelöscht werden.

Im Zeitraum der letzten 14 Monate (18.03.2014 bis 17.05.2015) wurden nachfolgende Verwarn- bzw. Bußgelder verhängt:

	„Zweite Reihe“	Sonderfahr-streifen	(Rad-) Schutz-streifen
Eingänge insgesamt	60.836	22.141	16.364
davon Verwarnungsgeldangebot	56.263	19.567	14.453
davon Bußgeldbescheid	4.111	938	733

Verstöße des unberechtigten Haltens oder Parkens in Liefer- bzw. Ladezonen sind nicht als eigenständige Tatbestände im Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog für Verkehrsordnungswidrigkeiten ausgewiesen, so dass hierüber keine Aussagen getroffen werden können.

Reihe“, auf Rad- oder Busspuren sowie in Ladezonen oder für den Lieferverkehr vorgesehenen eingeschränkten Halteverboten verhängt? (Bitte aufschlüsseln nach Jahren und genannten Verstößen.)

5. Welche Einnahmen wurden aus Verwarn- oder Bußgeldern wegen Haltens oder Parkens in der „zweiten

Zu 5.: Unter Bezugnahme auf die Antwort zu Frage 4 kann nur der Zeitraum der letzten 14 Monate ohne die Liefer- bzw. Ladezonen benannt werden.

	„Zweite Reihe“	Sonder-fahrstreifen	(Rad-) Schutzstreifen
Summe der Zahlungseingänge in €	1.393.923,30	658.757,12	376.167,32

6. Wie viele mündliche Verwarnungen wurden in den Jahren seit 2010 wegen Haltens oder Parkens in der „zweiten Reihe“, auf Rad- oder Busspuren sowie in Ladezonen oder für den Lieferverkehr vorgesehenen eingeschränkten Halteverboten ausgesprochen? (Bitte aufschlüsseln nach Jahren und genannten Verstößen.)

ständige Tatbestände im Bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog für Verkehrsordnungswidrigkeiten ausgewiesen, so dass hierüber keine Aussagen getroffen werden können.

Zu 6.: Die Erteilung von mündlichen Verwarnungen bei Verkehrsordnungswidrigkeiten wird statistisch nicht erfasst.

Jahr/ Anzahl der Umsetzungen	2010	2011	2012	2013	2014
„Zweite Reihe“	441	430	349	236	282
(Rad-) Schutzstreifen	213	154	172	124	134
Sonderfahrstreifen	6.784	7.447	7.979	8.498	8.212

7. Wie viele Fahrzeuge wurden in den Jahren seit 2010 wegen Haltens oder Parkens in der „zweiten Reihe“, auf Rad- oder Busspuren sowie in Ladezonen oder für den Lieferverkehr vorgesehenen eingeschränkten Halteverboten abgeschleppt? (Bitte aufschlüsseln nach Jahren und genannten Verstößen.)

8. Wie bewertet der Senat die Kapazitäten der bezirklichen Ordnungsämter, um gegen Verstöße im ruhenden Verkehr, insbesondere gegen Halten und Parken in der „zweiten Reihe“, auf Rad- oder Busspuren sowie in Ladezonen oder für den Lieferverkehr vorgesehenen eingeschränkten Halteverboten vorzugehen?

Zu 7.: Die Daten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Verstöße und daraus resultierende Umsetzungen wegen des unberechtigten Haltens oder Parkens in Liefer- bzw. Ladezonen sind nicht als eigen

Zu 8.: In den zurückliegenden Jahren haben die bezirklichen Ordnungsämter zahlreiche weitere Aufgaben übertragen bekommen, ohne für deren Vollzug ergänzendes Personal erhalten zu haben.

Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen des „Basisprogramms Ordnungsämter 2015“ im zurückliegenden Jahr eine Bestandsaufnahme aller den Ordnungsämtern übertragenen Aufgaben vorgenommen. Im Ergebnis soll durch Geschäftsprozessoptimierungen und durch Entscheidungen der Politik über das künftige Aufgabentableau sowie über die personelle und sächliche Ausstattung der Ordnungsämter diese Diskrepanz überwunden werden.

9. Wie geht die Polizei gegen das Halten und Parken in der „zweiten Reihe“, auf Rad- oder Busspuren sowie in Ladezonen oder für den Lieferverkehr vorgesehenen eingeschränkten Halteverboten vor?

Zu 9.: Die Polizei Berlin ist sich der Notwendigkeit einer kontinuierlichen Überwachung der genannten Halt- und Parkverstöße bewusst. Obwohl sich die polizeiliche Verkehrsüberwachung schwerpunktmäßig auf die Bekämpfung der Hauptunfallursachen im fließenden Verkehr konzentrieren muss, finden gezielte Kontrollen sowohl im täglichen Streifendienst als auch im Rahmen örtlicher Schwerpunktaktionen statt. Bei festgestellten Verstößen kommt neben der Einleitung von Verkehrsordnungswidrigkeitenverfahren regelmäßig auch die Umsetzung verkehrsbehindernd abgestellter Fahrzeuge in Betracht.

10. Führen Ordnungsämter oder Polizeidirektionen Schwerpunkteinsätze gegen das Halten und Parken in der „zweiten Reihe“, auf Rad- oder Busspuren sowie in Ladezonen oder für den Lieferverkehr vorgesehenen eingeschränkten Halteverboten durch oder gibt es Überlegungen dazu?

Zu 10.: Die Kontrolle in Bezug auf das Halten und Parken in der „zweiten Reihe“, auf Radfahrstreifen oder Sonderfahrstreifen für den Linienverkehr sowie in Ladezonen oder für den Lieferverkehr vorgesehenen eingeschränkten Halteverboten erfolgt im Rahmen der Verkehrsüberwachung durch den Allgemeinen Ordnungsdienst der bezirklichen Ordnungsämter anlassbezogen bzw. nach den vorhandenen personellen Kapazitäten im Streifendienst. Darüber hinaus erfolgen – in unregelmäßigen Abständen – in einigen Bezirken auch Schwerpunktkontrollen bezüglich des verkehrswidrigen Haltens bzw. Parkens in der „zweiten Reihe“ und auf Radfahrstreifen oder Sonderfahrstreifen für den Linienverkehr.

Des Weiteren werden Schwerpunkteinsätze auch gemeinsam durch die Polizei Berlin mit den bezirklichen Ordnungsämtern und/oder den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG AöR) durchgeführt.

11. Welche Ausnahmeregelungen zum Halten in der „Zweiten Reihe“ gibt es für Paket- und Lieferdienste?

Zu 11.: Bundesweit geltende Ausnahmeregelungen ergeben sich aus § 35 Absatz 7a der Straßenverkehrsordnung (StVO). Um dem Infrastrukturauftrag des Bundes hinsichtlich der Grundversorgung der Bevölkerung mit Universaldienstleistungen Rechnung zu tragen, dürfen bestimmte Postdienstleistungsunternehmen im unmittelbaren Nahbereich eines Briefkastens, der von einem Haltverbot überlagert wird, zu dessen Leerung unter Nachweis der Berechtigung auf der Fahrbahn auch in zweiter Reihe kurzfristig parken. Darüber hinaus gehende Regelungen gibt es nicht; Ausnahmegenehmigungen für Paket- oder Lieferdienste zum Halten oder Parken in zweiter Reihe werden in Berlin generell nicht erteilt.

12. Sind dem Senat Dienstanweisungen an die zuständigen Ordnungsämter bekannt, das Halten von Paket- oder Lieferdiensten in der „zweiten Reihe“ zu tolerieren bzw. nicht zu ahnden, und wenn ja, welche?

Zu 12.: Nein.

13. Hält der Senat die bestehenden Ladezonen oder für den Lieferverkehr vorgesehenen eingeschränkten Halteverbote für ausreichend, um das Halten von Paket- oder Lieferdiensten in der „zweiten Reihe“ zu verhindern?

Zu 13.: Vor dem Hintergrund der unter anderem durch Internethandel stetig zunehmenden Tätigkeiten von Paket- und Lieferdiensten wäre eine Ausweitung von Lade- und Lieferzonen ortsbezogen in besonders belasteten Straßenabschnitten zur Gewährleistung eines geordneten, flüssigen Verkehrsablaufs durchaus wünschenswert. Die Einrichtung und Ausweisung derartiger Bereiche liegt in der Zuständigkeit der Bezirksämter und wird dort auch im Hinblick auf den Bedarf jeweils im Einzelfall geprüft. Nicht immer ist jedoch im nur begrenzt zur Verfügung stehenden, nicht beliebig erweiterbaren Straßenraum eine Realisierung möglich, weil auch die Interessen anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und spezielle örtliche Gegebenheiten angemessen zu berücksichtigen sind.

14. Wie bewertet der Senat die Möglichkeit, Ladezonen oder für den Lieferverkehr vorgesehene eingeschränkte Halteverbote farblich oder durch Piktogramme effektiver zu kennzeichnen?

Zu 14.: Die Kennzeichnung von Ladezonen erfolgt auf der Grundlage der bundesweit gültigen StVO. Ladezonen bzw. für den Lieferverkehr vorgesehene eingeschränkte Haltverbotsbereiche werden durch Beschilderung mit dem Zeichen 283 StVO mit dem Zusatzzeichen „Be- und Entladen frei“ eindeutig gekennzeichnet und sind hinreichend erkennbar.

Farbliche Markierungen oder Piktogramme sind nach der StVO für solche Kennzeichnungen nicht vorgesehen und aus Sicht des Senats aufgrund der oben beschriebenen eindeutigen Erkennbarkeit auch nicht erforderlich.

Berlin, den 28. Mai 2015

In Vertretung

Bernd Krömer
Senatsverwaltung für Inneres und Sport

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Juni 2015)