

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Andreas Baum (PIRATEN)**

vom 08. Juli 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Juli 2015) und **Antwort**

„Zweite-Reihe-Parken“ und Zuparken von Ladezonen, Rad- und Busspuren (II) - Nachfragen zur Drs. 17/16199

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

1. Wie viele Unfälle kamen in den Jahren seit 2010 unter Beteiligung von Fahrzeugen zu Stande, die in der „zweiten Reihe“, auf Radstreifen, Radwegen oder Busspuren hielten oder parkten? (Bitte aufschlüsseln nach Jahren, Bezirken und genannten Verstößen.)

Zu 1.: Eine Auskunft zu dieser Frage ist nicht möglich, weil die entsprechenden Daten statistisch nicht erfasst werden.

2. Wie viele Verstöße wegen Haltens oder Parkens auf Radwegen wurden in den Jahren seit 2010 jeweils in den Bezirken festgestellt? (Bitte aufschlüsseln nach Jahren und Bezirken.)

Zu 2.: Die festgestellten Verstöße können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Verstöße, die tatörtlich nicht zweifelsfrei zuzuordnen waren, laufen unter „unbekannt“.

Bezirk	2010	2011	2012	2013	2014
Charlottenburg-Wilmersdorf	224	295	267	301	455
Friedrichshain-Kreuzberg	1.607	3.591	3.896	3.867	2.575
Lichtenberg	387	421	324	302	456
Marzahn-Hellersdorf	74	128	75	112	106
Mitte	1.146	1.412	1.446	1.962	2.141
Neukölln	328	391	440	651	546
Pankow	1.323	1.777	1.541	1.398	1.121
Reinickendorf	243	335	304	315	313
Spandau	237	253	346	309	276
Steglitz-Zehlendorf	282	713	870	618	380
Tempelhof-Schöneberg	1.504	2.136	1.712	1.581	1.593
Treptow-Köpenick	297	388	367	317	408
unbekannt	15	11	17	21	26
Gesamtergebnis	7.667	11.851	11.605	11.754	10.396

3. Wie viele „Schwerpunkteinsätze bezüglich des verkehrswidrigen Haltens bzw. Parkens in der ‚zweiten Reihe‘ und auf Radfahrstreifen oder Sonderfahrstreifen für den Linienverkehr“ – wie in der Antwort auf Frage 10 der Drs. 17/16199 genannt – wurden in den Jahren seit 2010 unter Beteiligung welcher Behörden und anderer Institutionen durchgeführt? (Bitte aufschlüsseln nach Jahren, Bezirken und genannten Verstößen.)

4. Wie viele Verstöße wegen Haltens oder Parkens in der „zweiten Reihe“, auf Radstreifen, Radwegen, Busspuren oder Ladezonen wurden in den Jahren seit 2010 im Rahmen dieser Schwerpunkteinsätze festgestellt? (Bitte aufschlüsseln nach Jahren, Bezirken und genannten Verstößen.)

Zu 3. und 4.: Eine Auskunft zu diesen Fragen ist nicht möglich, da seitens der bezirklichen Ordnungsämter und der Polizei Berlin entsprechende Daten statistisch nicht erfasst werden.

5. Ist eine die Ausweitung dieser Schwerpunkteinsätze geplant, und wenn nein, warum nicht?

Zu 5.: Die Mehrzahl der Kontrollen erfolgt im Rahmen des täglichen Streifendienstes des Allgemeinen Ordnungsdienstes (AOD) der bezirklichen Ordnungsämter. Die Entscheidung über ergänzende Schwerpunkteinsätze, die teilweise auch mit der Polizei Berlin durchgeführt werden, treffen die bezirklichen Ordnungsämter in Abhängigkeit von der entsprechenden Lagesituation und ihren personellen Kapazitäten.

Vor dem Hintergrund, dass sich die Polizei Berlin im Rahmen der Verkehrsüberwachung insbesondere auf die Bekämpfung der Hauptunfallursachen konzentriert, ist eine Ausweitung dieser Schwerpunkteinsätze nicht geplant. Die bezirklichen Ordnungsämter bzw. die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG AöR) werden jedoch auch künftig anlassbezogen sowie nach Maßgabe freier Kapazitäten angemessen unterstützt.

6. Wie viele Privatanzeigen gegen Verstöße wegen Haltens oder Parkens in der „zweiten Reihe“, auf Radstreifen, Radwegen, Busspuren oder Ladezonen sind in den Jahren seit 2010 bei Ordnungsämtern und Polizeidirektionen eingegangen? (Bitte aufschlüsseln nach Jahren, Bezirken bzw. Direktionen und genannten Verstößen.)

7. Wie viele dieser Privatanzeigen gegen Verstöße wegen Haltens oder Parkens in der „zweiten Reihe“, auf Radstreifen, Radwegen, Busspuren oder Ladezonen haben in den Jahren seit 2010 zu Verwarn- und Bußgeldverfahren geführt? (Bitte aufschlüsseln nach Jahren, Bezirken und genannten Verstößen.)

Zu 6. und 7.: Eine Auskunft zu diesen Fragen ist nicht möglich, da seitens der bezirklichen Ordnungsämter und der Polizei Berlin entsprechende Daten statistisch nicht erfasst werden.

8. Im Ende 2013 durchgeführten Online-Dialog „Radfahren in Berlin: Abbiegen? Achtung! – Sicher über die Kreuzung“ lag der Beitrag zur Oranienstraße als „Radfahrerhölle“ wegen der vielen Verstöße wegen Haltens oder Parkens in der „zweiten Reihe“ und in den Lieferzonen mit über 200 Zustimmungen auf Platz 3 der TOP-Liste „Radverkehr allgemein“. Welche Maßnahmen werden Senat, Polizei und der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ergreifen, um diese gefährliche Situation zu entschärfen, und wann ist damit zu rechnen?

Zu 8.: Die in der Oranienstraße aus den Halt- und Parkverstößen resultierende angespannte Verkehrssituation ist der Polizei Berlin bekannt. Insofern wird dieser Straßenzug bereits regelmäßig in die polizeilichen Verkehrsüberwachungsmaßnahmen einbezogen. Hauptaugenmerk wird auf das verkehrswidrige Halten bzw. Parken in „zweiter Reihe“ sowie in Ladezonen gelegt.

Im Rahmen der Zuständigkeit des bezirklichen Ordnungsamtes für den ruhenden Verkehr werden Kontrollen im Bereich der Oranienstraße durch den Allgemeinen Ordnungsdienst (AOD) nach Maßgabe der personellen Ressourcen durchgeführt.

9. Wann werden wirksame Maßnahmen gegen das Zuparken des erst kürzlich eingerichteten Radstreifens auf der Turmstraße im Bezirk Mitte ergriffen, und welche Maßnahmen sind geplant?

Zu 9.: Die in der Turmstraße befindlichen Schutzstreifen für den Radverkehr werden seit deren Einrichtung in den Jahren 2013/2014 regelmäßig durch die Polizei Berlin sowohl im täglichen Streifendienst als auch im Rahmen von zielgerichteten Einsätzen – zum Teil im Verbund mit dem Ordnungsamt Mitte – überwacht. Gemeinsame Kontrollmaßnahmen fanden zuletzt im April 2015 statt.

Für einen nachhaltigen Erfolg der Freihaltung der Schutzstreifen für den Radverkehr wären regelmäßige Verkehrskontrollen auch in diesem Straßenzug neben der Polizei Berlin auch durch den Allgemeinen Ordnungsdienst (AOD) des bezirklichen Ordnungsamtes notwendig, die aber aufgrund der derzeitigen personellen Situation des Außendienstes ausgeschlossen sind.

10. Wie bewertet der Senat die Förderung von Lastenfahrrädern für den innerstädtischen Einzelhandel und Lieferverkehr, um Probleme mit zugeparkten Lieferzonen und in der „zweiten Reihe“ parkenden Lieferfahrzeuge zu beheben?

11. Welche Maßnahmen plant der Senat, um den Einsatz von Lastenrädern für den innerstädtischen Einzelhandel und Lieferverkehr zu fördern?

Zu 10. und 11.: Lastenfahrräder können einen sinnvollen Beitrag im städtischen Wirtschaftsverkehr leisten. Die physische Beschaffenheit des Fahrrads bedingt aber, dass es nicht in allen Bereichen des Wirtschaftsverkehrs sinn-

voll einsetzbar ist. Einschränkungen ergeben sich u. a. aus den Anforderungen der Transporte (z. B. Distanz, Zeitbedarf) und den zu transportierenden Gütern (z. B. Gewicht, Volumen). Der Fokus des Fahrradeinsatzes wird für die Akteure im Wirtschaftsverkehr immer auf eher kleinen, leichten Gütern bzw. dem Transport eventuell darüber hinausgehender Güter oder von Personen über vergleichsweise kurze Strecken liegen. Vor diesem Hintergrund sind auch die Reduktionspotenziale, bezogen auf den gesamten Wirtschaftsverkehr, sowohl hinsichtlich des Verkehrsaufkommens als auch der -leistung, eher gering.

Die Reduktionen können aber gerade in den Bereichen auftreten, in denen ein besonders hoher Nutzen aus gesamtstädtischer Perspektive erzielt werden kann. Die Entlastung hochverdichteter innerstädtischer Wohnquartiere von Lieferverkehren, die „Entschleunigung“ des Wirtschaftsverkehrs auf der letzten Meile, verbunden mit allen positiven Effekten bezogen auf Lärm- und Schadstoffemissionen und die Verkehrssicherheit, sind einige wichtige Punkte, welche insbesondere im dichten, städtischen Umfeld zum Tragen kommen. Vor diesem Hintergrund fördert und unterstützt der Senat die verstärkte Nutzung von Lastenrädern durch den intensiven Austausch mit Unternehmen, Verbänden, (nationalen und europäischen) Projekten sowie dem zuständigen Bundesministerium.

Generell dürfen allerdings auch Lastenfahrräder Lieferzonen zweckentsprechend nutzen. Eine intensivere Nutzung dieser Verkehrsmittel löst damit nicht zwangsläufig die beschriebene Problemlage.

12. Hat der Senat mit dem in der Radverkehrsstrategie angekündigten Modellprojekt „Einkaufen mit dem Fahrrad - Fahrradfreundliche Einkaufsstraße“ begonnen, und wenn nein, warum nicht?

Zu 12.: Formal wurde das Modellprojekt „Einkaufen mit dem Fahrrad - Fahrradfreundliche Einkaufsstraße“ ressourcenbedingt noch nicht begonnen. Elemente dieses Modellprojekts werden allerdings im Rahmen der Strategie Fahrradparken aktuell aktiv mit aufgenommen.

13. Wie bewertet der Senat die Forderung der Online-Petition „Machen Sie das Zuparken teurer, Herr Verkehrsminister!“¹, die Bußgelder für Falschparker*innen auf gängiges EU-Niveau von 80 – 130 Euro anzuheben?

Zu 13.: Die an den Bundesverkehrsminister gerichtete online-Petition war dem Senat bisher nicht bekannt.

In diesem Zusammenhang wird auf Folgendes hingewiesen:

Bereits mit dem Neuerlass der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) im Jahr 2013 wurden die Regelsätze für Verstöße gegen die Vorschriften für die Nutzungen von Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit angemessen erhöht.

Im Zusammenhang mit der Reform des Verkehrszentralregisters (seit Mai 2014: Fahreignungsregister) haben ferner Bundestag und Bundesrat die Bundesregierung zu einer Überarbeitung der BKatV im Hinblick auf das Gefüge der Regelsätze aufgefordert. Das Bundesverkehrsministerium hat daraufhin im Jahr 2014 eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe eingerichtet. Im Rahmen dieser Arbeitsgruppe sollen alle Tatbestände der BKatV auf ihre unterschiedlich gewichteten Zuwiderhandlungen und ihre Verhältnismäßigkeit untereinander hin überprüft und gegebenenfalls entsprechend angepasst werden. Ergebnisse der Arbeitsgruppe wurden den Ländern bisher nicht übermittelt. Diese Ergebnisse sind zuerst abzuwarten.

14. Wie bewertet der Senat die Tatsache, dass zum 1. Juli 2015 das „erhöhte Beförderungsentgelt“ für Fahren ohne gültigen Fahrschein von 40 auf 60 Euro erhöht wurden, die Bußgelder für Falschparken jedoch unverändert bleiben?

Zu 14.: Die Bußgelder für das Falschparken im Straßenverkehr stehen nicht in einem Zusammenhang mit dem „erhöhten Beförderungsentgelt“ für Fahren ohne gültigen Fahrschein im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und sind daher nicht miteinander vergleichbar.

15. Plant der Senat eine Bundesratsinitiative zur Anhebung der Verwarn- und Bußgelder für Falschparker*innen, und wenn nein, warum nicht?

Zu 15.: Nein, auf die Antwort zu Frage 13. wird verwiesen.

Berlin, den 20. Juli 2015

In Vertretung

Bernd Krömer
Senatsverwaltung für Inneres und Sport

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Juli 2015)

¹ <https://www.openpetition.de/petition/online/machen-sie-das-zuparken-teurer-herr-verkehrsminister>