

Inhaltsprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität

13. Sitzung
12. Oktober 2022

Beginn: 09.09 Uhr
Schluss: 12.43 Uhr
Vorsitz: Kristian Ronneburg (LINKE)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Felix Reifschneider (FDP) fragt, in welchen weiteren Berliner Bezirken im Rahmen des Projekts „Neue Berliner Luft“ neue Laternenladepunkte entstehen sollten.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) antwortet, das Projekt laufe in den Bezirken Marzahn-Hellersdorf und Steglitz-Zehlendorf seit Mitte des Jahres. SenUMVK sei mit weiteren Außenbezirken, in denen der Schwerpunkt des Vorhabens liege, im Austausch, um das Thema weiter voranzubringen und im Berliner Stadtgebiet 1 000 Ladepunkte zu schaffen. Sobald ein finales Ergebnis vorliege, werde sie dies dem Ausschuss mitteilen.

Felix Reifschneider (FDP) äußert, dass SenUMVK dem ursprünglichen Zeitplan seines Erachtens hinterherhinke. Bis wann und in welchem Verfahren würden die Bezirke ausgewählt?

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) erklärt, sie könne nicht bestätigen, dass der Zeitplan nicht eingehalten werde. Man habe mit Marzahn-Hellersdorf und Steglitz-Zehlendorf beginnen wollen, weitere Ladepunkte seien nachträglich hinzugekommen. Einige Bezirke hätten sich gemeldet, andererseits habe man sich den konkreten Bedarf angesehen. Sie werde noch in diesem Jahr mitteilen, mit welchen Bezirken wie viele Ladepunkte an welchen Stellen eingerichtet würden.

Alexander Kaas Elias (GRÜNE) bittet um Bewertung des Stands des Nachfolgemodells des 9-Euro-Tickets.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) verweist auf die heute und morgen stattfindende VMK. Der Bund habe im Entlastungspaket III 1,5 Mrd. Euro für die Nachfolge vorgesehen. In den Vorgesprächen habe sich abgezeichnet, dass der Bund weitere Regionalisierungsmittel zur Verfügung stellen müsse. In der VMK wolle man sich auf gewisse Eckpunkte für das Nachfolgeticket einigen, insbesondere auf den Preis. Viele Länder hätten sich für 49 Euro im Abo ausgesprochen. Klar sei, dass das Ticket bundesweit gültig sowie digital und analog zu erwerben sein solle. Es werde keine generelle Übertragbarkeit des Tickets geben, Berlin setze sich aber für die Mitnahme eigener Kinder ein. Anvisiert werde der 1. Januar 2023. Sollte dies nicht möglich sein, müsse ein weiteres Datum vor dem 1. März gefunden werden. Das Ticket solle regional mit Firmen- und Sozialtickets ergänzbar sein. Die Länder könnten Gelder hinzugeben, damit diese Tickets bundesweit gültig seien. Die Einigung sei auch davon abhängig, wie schnell der Bund bei den Regionalisierungsmitteln nachkomme.

Alexander Kaas Elias (GRÜNE) stellt die Nachfrage, wie die Staatssekretärin die Chance bewerte, dass vom Bund noch mehr Regionalisierungsmittel kämen, denn man brauche nicht nur ein günstiges einheitliches Ticket, sondern auch den Ausbau des ÖPNV.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) unterstreicht, dass die Länder diesen Punkt in jeder Runde sehr deutlich gemacht hätten; ohne Aufstockung der Regionalisierungsmittel werde es das Ticket so nicht geben können. Notwendig sei eine Konkretisierung des Angebots. Das Land sei bereit, dieses dann zu unterstützen.

Johannes Kraft (CDU) spricht an, dass der Vertrag mit Frau Kreienkamp, der Chefin der BVG, laut Pressemeldungen nicht verlängert werden solle. Welche Gründe gebe es dafür?

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) bestätigt, dass sich der Aufsichtsrat gegen eine Verlängerung des Vertrages ausgesprochen habe. Senator Schwarz solle als Aufsichtsratsvorsitzender die wesentliche Kommunikation in dieser Angelegenheit führen. Daher sehe sie sich nicht in der Rolle, das Thema in der Öffentlichkeit zu vertiefen. Die Gründe seien bereits in der Presse genannt worden. Man brauche mehr Impulse in Richtung Strategie und in weiteren Krisen ein Mitnehmen der Beschäftigten.

Johannes Kraft (CDU) konstatiert, dass der Vertrag noch bis zum 30. September 2023 laufe. Er besorge die Motivation von Frau Kreienkamp in der verbleibenden Zeit, zumal es offensichtlich erhebliche Probleme in wichtigen Bereichen gebe. Gehe die Staatssekretärin davon aus, dass die BVG in dem kommenden Jahr das erreichen könne, was der Senat erwarte?

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) erklärt, es sei ein fairer Weg, über eine Vertragsverlängerung oder Nichtverlängerung frühzeitig zu entscheiden. Über die Motivation wolle sie nicht spekulieren. SenUMVK erwarte, dass man bei den anstehenden Themen weiterhin gut vorankommen werde.

Katalin Gennburg (LINKE) fragt angesichts der Lage am Alexanderplatz, die dramatisch sei, welche Maßnahmen Senat und BVG für die schnellstmögliche Wiederherstellung des normalen Fahrbetriebs auf der U 2 unternähmen und welche Konsequenzen der Senat hin-

sichtlich der Hochhausbauten am Alexanderplatz vor dem Hintergrund der nun erfolgten Sperrung eines Gleises der U 2 und der sowieso schon wegen möglicher Risiken für die U 5 umstrittenen Entscheidung zum Hines-Hochhaus ziehe.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) äußert Bedauern, dass der Betrieb der U 2 aktuell nur eingleisig im Pendelverkehr erfolgen könne. Im Hinblick auf die U 5 habe die BVG ihre Bedenken im Vorfeld sehr deutlich gemacht, was offensichtlich richtig gewesen sei. Das zur U 2 besprochene Risiko sei nunmehr eingetreten. SenUMVK und BVG würden alles dafür tun, damit es nicht zu weiteren Einschränkungen komme. Sollte sich ein weiteres Risiko zeigen, müsse man an der Stelle sehr konsequent handeln. SenUMVK werde das Thema mit SenSBW auch bei anderen Vorhaben am Alexanderplatz und darüber hinaus noch einmal beleuchten und sehr eng begleiten. In Verträgen müsse Vorsorge getroffen werden, dass Geld für die Wiederherstellung solcher Schäden bereitstehe. Anliegen sei, einen sicheren und zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten und Linienunterbrechungen und andere Risiken zu vermeiden. Hinzu kämen reguläre Sanierungsmaßnahmen im Netz, die jetzt bei der U 2 in der Kombination zu einer deutlichen Einschränkung führten. Die Ergebnisse der laufenden statischen Untersuchung seien abzuwarten, um dann zu entscheiden, wie es weitergehen könne und welche weiteren Auflagen für den Betrieb erfolgen müssten.

Katalin Gennburg (LINKE) führt an, dass die Risikoabschätzung für das Hines-Hochhaus strittig gewesen sei und die BVG einen Vertrag mit dem Investor geschlossen habe. Stimme die Staatssekretärin zu, dass es einerseits um millionenschwere Schäden an einem wichtigen U-Bahn-Tunnel gehe, die möglicherweise durch einen Neubau rückgängig gemacht werden könnten, zum anderen aber auch um eigentlich unbezahlbare Mobilitätsgarantien für Millionen von Berlinern, die diesen wichtigen Verkehrsknotenpunkt jeden Tag nutzten, sodass das umstrittene Hines-Hochhausprojekt zumindest erst einmal auf Eis gelegt werden müsste, nachdem schon bei Covivio derartige Probleme an dieser Stelle aufgetreten seien?

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) betont, es sei Sorge dafür zu tragen, dass am Alexanderplatz keine weiteren Schäden einträten und daraus Lehren für die Zukunft gezogen würden. Gleiches gelte im Übrigen für die weitere Bautätigkeit andernorts in der Stadt.

Stephan Machulik (SPD) erkundigt sich nach dem aktuellen Sachstand zur TVO und den anstehenden nächsten Planungsschritten.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) verweist darauf, dass SenUMVK dem Hauptausschuss zuletzt am 14. September über die Fortschritte bei der TVO berichtet habe. Zu den Nachfragen werde ein weiterer Bericht zum 23. November erstellt. Dabei gehe es v. a. um die vierte Teilvorplanungsuntersuchung. SenUMVK müsse sich die Kostenentwicklung angucken und werde den angekündigten Zeitplan fortsetzen. Vorgesehen sei, 2023 in die Planfeststellung zu gehen.

Stephan Machulik (SPD) macht geltend, dass das Planfeststellungsverfahren nicht wie ursprünglich vorgesehen 2022, sondern 2023 eingeleitet werden solle. Wie verlässlich sei die Prognose unter den derzeitigen Bedingungen? Zudem sei die TVO nicht einzeln, sondern zusammen mit der NVT als Mobilitätstrasse zu betrachten. Werde dann auch ein Planfeststellungsverfahren seitens der Bahn eingeleitet? Warum sei es mit der Umsetzung seit 1969 kaum vorangegangen?

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) hebt hervor, dass die NVT neben der TVO ein sehr wichtiges Projekt sei, das zu einer weiteren Verkehrsentslastung beitragen solle. Aufgrund unterschiedlicher Zeitschienen sei es aber nicht möglich, beide in einem Planfeststellungsverfahren zu behandeln, was zu Abstimmungserfordernissen führe. Ansonsten könnte die Planfeststellung der TVO nunmehr nicht eingeleitet werden, wobei das erklärte Ziel 2023 sei. Zugleich solle die NVT weiter vorangetrieben werden.

Harald Laatsch (AfD) fragt, ob es schon ein Konzept gebe, wie dem weiteren Absinken des U-2-Tunnels zu begegnen sei, und welcher Zeitablauf dafür vorgesehen werde.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) wiederholt, dass zunächst das statische Gutachten abzuwarten sei, das den Schaden genau belegen werde. Das Gutachten werde voraussichtlich in zwei Wochen vorliegen. Dann werde SenUMVK gemeinsam mit der BVG bewerten, was dies für die Sicherheit und Aufrechterhaltung des Betriebs bedeute, wie die Schäden behoben und weitere Schäden bei Wiederaufnahme der Bautätigkeit vermieden werden könnten. Überwachungsmaßnahmen seien im Einsatz und würden eng gemonitort.

Brandenburg habe im VBB-Aufsichtsrat zugestimmt, dass der Preis für das Sozialticket zwischen Januar und April abgesenkt werden könne. Damit gebe es eine Grundlage für weitere Berechnungen der Absenkung. SenIAS werde dies für den Nachtragshaushalt anmelden. Die Entlastung sei ein wichtiges Zeichen für alle Inhaber des Sozialtickets. Die reguläre Tarifanpassung für das gesamte VBB-Gebiet zum 1. Januar sei auf den 1. April verschoben worden. Dies sei eine gute Lösung. In den nächsten Wochen werde man Gewissheit haben, wie das 9-Euro-Nachfolgeticket kommen werde. Wenn die Eckpunkte klar seien, werde man sich das Tarifsystem und die weiteren Tickets noch einmal anschauen.

Christian Zander (CDU) erkundigt sich nach dem Fortgang der Angebotsreduzierungen im Busverkehr der BVG, die zunächst bis Oktober hätten gehen sollen.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) betont, dass Berlin keine regulären Angebotskürzungen plane und das Angebot v. a. in den Außenbezirken weiter stärken wolle. Die Angebotsanpassungen seien auf den akuten Fahrermangel zurückzuführen gewesen. Die BVG habe Maßnahmen ergriffen, um mehr Busfahrer/-innen zu gewinnen. Es gebe Anzeichen, dass einige Maßnahmen gut griffen, es lasse sich aber noch nicht sagen, wann der Stand von 100 Prozent wieder erreicht werde. Wichtig sei ein stabiles Verkehrsangebot.

Felix Reifschneider (FDP) fragt, welche preisliche Zielvorstellung SenUMVK für das Sozialticket innerhalb der Spanne zwischen 9 und 19 Euro habe.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) antwortet, dass die genaue Berechnung noch im Gange sei. Klar sei, dass es einen konkreten Preis geben werde. Da die Absenkung eine Entlastung sein solle, würde sie sich für 9 Euro aussprechen.

Harald Laatsch (AfD) bittet um Auskunft, ob das 29-Euro-Ticket zum 31. Dezember aufgegeben werde, wenn der Bund ein Folgeticket zum 1. Januar entwerfe.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) stellt klar, das 29-Euro-Ticket sei eine Übergangslösung bis zum 31. Dezember. Wenn es gelinge, zum 1. Januar nahtlos eine Nach-

folgelösung des Bundes und der Länder zu etablieren, wäre dies ideal. Insofern werde es keine Überschneidungen geben.

Nina Lerch (SPD) erkundigt sich, ob bei der Ausdünnung der Bustakte eine Rotation der betroffenen Linien vorgesehen sei, denn die Ausdünnung werde v. a. in den Randbezirken als einseitige Belastung wahrgenommen.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) führt aus, die BVG habe Linien, bei denen Umfahrungen mit anderen Verkehrsmitteln möglich seien, und Parallelverkehre herangezogen. Bezirksteile hätten dabei nicht abgeschnitten werden sollen. Ziel sei, bald wieder auf 100 Prozent zu kommen, damit man diese Debatte nicht führen müsse. Ein ständiger Wechsel wäre eine betriebliche Herausforderung und für die Fahrgäste nicht günstig.

Stephan Machulik (SPD) fragt nach Erkenntnissen, warum der Krankenstand beim BVG-Busfahrpersonal so hoch sei, während es bei der BVG-Tochter BT offenbar keine Probleme gebe. Mit welchen Maßnahmen könne ein hoher Krankenstand künftig verhindert werden?

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) schildert, der Personalmangel und Krankenstand betreffe nicht nur den Busverkehr. Sie verweise auf die coronabedingte Anspannung der letzten Jahre. Mit der Coronawelle im Herbst werde sich die Lage sicherlich nicht entspannen. Im Übrigen sei die Belastung im Bereich Verkehr generell hoch. Zu den konkreten Krankheitsvorfällen müsste die BVG befragt werden. Aufgabe der BVG sei, die Arbeitsplätze attraktiv zu halten, damit ausreichend Personal gewonnen werden könne.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0026](#)
Erstellung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes Mobil
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0069](#)
Berliner Ladeinfrastruktur für E-Autos Mobil
bedarfsgerecht ausbauen
(auf Antrag der Fraktion der FDP)

Antje Kapek (GRÜNE) verweist darauf, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur im Koalitionsvertrag vereinbart und auch schon in der letzten Wahlperiode auf den Weg gebracht worden sei. Es seien noch große Anstrengungen zu unternehmen, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen, halböffentlichen und privaten Raum anzuregen. Große Teile der Wirtschaft hätten sich bereits auf den Weg gemacht und Elektromobilität als Wirtschaftsfaktor der Zukunft erkannt. Neben Supermärkten und Hochgaragen setzten immer mehr konventionelle Tankstellen auf den Ausbau sog. Schnellladehubs. Die Koalition wolle ein Ladeinfrastrukturkonzept erarbeiten. Wie weit sei die Konzeption vorangeschritten? Welche Gespräche führe der Senat mit der Wirtschaft, um einen schnelleren Ausbau zu erreichen? Sie erwarte in

den nächsten Jahren neue technische Errungenschaften im öffentlichen Straßenland. Insofern sei es richtig, sich jetzt nicht auf eine Technologie festzulegen. Sie gehe davon aus, dass man künftig nicht nur 1 000 neue, sondern nur noch Ladepunkte in allen Bereichen haben werde.

Felix Reifschneider (FDP) betont, es handele sich um ein zentrales Thema, die Bundesregierung habe sich den Ausbau der Elektromobilität auf die Fahnen geschrieben, dazu sei auch ein Ausbau der Ladeinfrastruktur notwendig, bei dem Berlin bislang nur schleppend vorankomme. Die Zulassungszahlen für E-Autos könnten noch schneller steigen. Der Senat unterstelle ein Marktversagen und übernehme den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in staatliche Regie, was seine Fraktion für falsch halte, denn an vielen Orten funktioniere der Ausbau im Wettbewerb durch Konzessionen und Ausschreibungen. Der Staat sollte sich auf seine Kernaufgabe konzentrieren und Standorte schnell genehmigen; einige Bezirke seien dabei sehr schnell, andere sehr langsam. Woran hapere es? Er bedauere, dass Vertreter von Stromnetz und Stadtwerken trotz Einladung nicht erschienen seien. Dies sei ein fatales Zeichen.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) schildert, es bestehe der Auftrag, eine Gesamtstrategie für die Errichtung von Ladeinfrastruktur zu entwickeln. Die Studie Elektromobilität 2025 plus zeige, dass 80 Prozent der Ladevorgänge auf privatem Grund erbracht werden müssten. Insofern sei der entscheidendere Teil, die privaten Akteure mit Wirtschaftsförderung zu aktivieren. Zur Erarbeitung der Gesamtstrategie 2023 sei eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe unter Federführung von SenWiEnBe eingesetzt worden. Was den öffentlichen Raum angehe, befinde man sich in der Umsetzung. Ende August 2022 habe es knapp 2 000 öffentlich zugängliche Ladepunkte in Berlin gegeben. Im Dezember 2021 sei der Betreibervertrag mit den Berliner Stadtwerken geschlossen worden. Diese sollten in Berlin bis zu 1 800 weitere AC/DC- sowie 200 Schnellladepunkte bis 2030 errichten. Die Zahl der Ladepunkte als Indikator für den Erfolg führe angesichts steigender Ladeleistungen in die Irre. Das weitere Konzept stehe in Abhängigkeit vom technologischen Fortschritt. Es gehe darum, die entsprechende KW-Ladeleistung flächendeckend im Stadtgebiet verfügbar zu machen. Dabei komme es darauf an, v. a. auch im privaten Raum Lademöglichkeiten zu schaffen.

Über die Stadtwerke habe man Bundesfördermittel eingeworben. Der Austausch mit der dortigen Geschäftsstelle sei sehr eng. Dabei gehe es darum, v. a. beim Schnellladen voranzukommen. Ubitricity werde als privater Anbieter 1 000 Laternenladepunkte errichten. Seit Anfang 2022 seien acht private Betreiber, die einen Vertrag mit dem Land geschlossen hätten, dabei, Ladeinfrastruktur zu errichten und diese diskriminierungsfrei allen zur Verfügung zu stellen. Die Errichtungsaktivitäten seien am Bedarf orientiert, um einen flächendeckenden Ausbau zu erreichen. Dazu habe man 448 Räume in Berlin ausgemacht. Mit den Bezirken wolle man zu schnelleren Genehmigungen kommen. Ladeinfrastruktur spiele auch beim Ausbau des Sharings eine Rolle; dazu sei SenUMVK mit den Anbietern im Austausch, v. a. mit Blick auf die Außenbezirke. In der Strategie sei die Einbeziehung des Wirtschaftsverkehrs vorgesehen, damit dieser sukzessive auf Elektroantrieb umgestellt werden könne. Bei der Umstellung des BVG-Busverkehrs auf Elektroantrieb spielten die Betriebshöfe, aber auch Unterwegslademöglichkeiten eine Rolle. Sie sei zuversichtlich, dass es gelingen werde, Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht verfügbar zu machen.

Staatssekretär Tino Schopf (SenWiEnBe) macht geltend, dass der Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur II des BMDV vom 8. Juli 2022 vorsehe, dass die Bundesregierung die Möglichkeit einer gesetzlichen Verpflichtung der Länder zur Sicherstellung der Grundversor-

gung an lokaler Ladeinfrastruktur bis Ende 2022 und die Frage einer flankierenden finanziellen Unterstützung durch den Bund, wenn keine ausreichenden, privatwirtschaftlich tragbaren Ladeangebote absehbar seien, prüfen werde. Dass der Staat nicht der geeignete Player sei, die Ladeinfrastruktur voranzubringen, werde vom BMDV anders gesehen als vom Abg. Reifschneider. Die Gesamtstrategie zum Ladeinfrastrukturausbau sei in den Richtlinien der Regierungspolitik verankert und solle 2023 erarbeitet werden. Dabei würden alle Betroffenen und wichtigen Akteure, u. a. Stadtwerke und Stromnetz, von Anfang an eingebunden. Heute finde die nächste Sitzung der Projektgruppe statt, in der das weitere Vorgehen abgestimmt werde.

Die laufenden Aktivitäten in den einzelnen Handlungsfeldern würden wie gewohnt fortgeführt, insbesondere der Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum durch die Stadtwerke. Im privaten, aber öffentlich zugänglichen Raum werde die eMO ihre erfolgreichen Aktivitäten fortführen, u. a. operative Unterstützung bei der Erarbeitung des Gesamtkonzepts, Unterstützung bei der Erstellung einer Potenzialanalyse sowie einzelner Projekte. Es werde weiterhin Runde Tische mit den Bezirken und Wohnungsbaugesellschaften geben. Zielgruppen, z. B. Immobilienunternehmen, Handel, Parkhäuser, Tankstellen, Hochschulen, würden angesprochen und aktiviert. Geplant sei ein Projekt zum Aufbau gesteuerter Ladeinfrastruktur für Taxis. Er verweise auch auf Unterstützung zum Aufbau von Ladehubs, z. B. Parkhaus am Gleisdreieck, sowie von Akku-Wechselstationen durch Nio.

2018 sei das Förderprogramm WELMO gestartet. Mit Stand 30. September 2022 seien 676 Ladepunkte bewilligt worden. Aktuell gebe es 1 925 öffentlich zugängliche Ladepunkte und 11 000 Ladepunkte im privaten, nicht öffentlich zugänglichen Bereich. Zusätzlich entstünden bis Ende 2023 im Rahmen des Projekts „ElMobileBerlin“ bis zu 1 000 neue Ladepunkte an Straßenlaternen. Bis 2030 würden weitere 2 000 Ladepunkte durch die Berliner Stadtwerke sowie weitere 1 360 Ladepunkte durch dritte Betreiber errichtet.

Gernot Lobenberg (eMO) ergänzt, wenn man die Klimaziele im Verkehr erreichen wolle, sei die Elektromobilität ein Teil der Lösung, insbesondere für den Wirtschaftsverkehr und mobilitätseingeschränkte Personen; für die Verkehrswende brauche man auch den ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr. Mit Stand Juni gebe es rund 43 000 elektrische Fahrzeuge in Berlin, dies seien rund 2,5 Prozent aller zugelassenen Fahrzeuge. Jeweils die Hälfte entfalle auf rein elektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybride. Bei den Neuzulassungen seien in Berlin 25 Prozent batterieelektrische Fahrzeuge oder Plug-in-Hybride, in Brandenburg 30 Prozent. Berlin und Brandenburg lägen minimal über dem Bundesdurchschnitt. Experten rechneten mit zurückgehenden Zulassungszahlen, wenn die Förderung im nächsten Jahr reduziert bzw. eingestellt werde. 52 Prozent der batterieelektrischen Fahrzeuge und 60 Prozent der Plug-in-Hybride seien gewerblich zugelassen, während dies bei nur 12 Prozent der Benzin- und Diesel-Fahrzeuge der Fall sei. Die Wirtschaft spiele also bei der Neuzulassung eine wichtige Rolle.

Wichtig sei die Frage, wo die gewerblich zugelassenen Fahrzeuge laden würden. WELMO ziele auf KMU, wo aktuell die größten Haltergruppen seien. 80 Prozent der Fahrzeuge würden zu Hause oder am Arbeitsplatz geladen. In der Regel seien private Ladeinfrastrukturen am Wohnort oder Arbeitsplatz vorhanden oder möglich. Wenn diese nicht vorhanden seien sowie beim Zwischendurchladen bestehe Ladebedarf im öffentlichen Raum, wobei Schnellladen eine immer größere Rolle spiele. Insbesondere Tankstellen und Handel bauten Schnellladeinfrastruktur auf, die auch von denjenigen genutzt werden könne, die zu Hause oder am Arbeitsplatz nicht laden könnten. Das Schwergewicht sei zurzeit im privaten Raum zu sehen.

Investoren sollten motiviert und unterstützt werden. Was die Stadtwerke im öffentlichen Raum machten, sei sehr gut. Grundversorgung sei insbesondere im innerstädtischen Bereich wichtig, in den Außenbezirken seien mehr private Stellplätze vorhanden. Viele lüden ihre Fahrzeuge zu Hause auch über normale Steckdosen, obwohl davon abgeraten werde, allerdings werde das Stromnetz dadurch nicht überlastet, da die Ladeleistung heruntergeregelt sei. Ladepunkte unter 11 KW seien nicht anmeldepflichtig und würden statistisch nicht erfasst. Es gebe in Berlin 11 000 Ladepunkte ab 11 KW. Ab 22 KW seien Ladepunkte genehmigungspflichtig. Bei elektrischen Pkws könne man bereits von einem Massenmarkt mit massivem Wettbewerb sprechen. Bei leichten Nutzfahrzeugen sei das Angebot schon relativ gut, aber noch nicht ausreichend. Nachholbedarf bestehe bei Lkws; hier spielten Ladepunkte an den Autobahnen und Depots von Logistikunternehmen eine große Rolle. Eine Herausforderung sei, die dort erforderlichen hohen Ladeleistungen ans Mittel- oder Hochspannungsnetz anzuschließen, allerdings werde dies in Berlin nur in eingeschränktem Umfang notwendig sein. Beim Busverkehr sei die BVG ein Vorreiter.

Stephan Machulik (SPD) greift auf, dass in den beiden genannten Bezirken in den nächsten Monaten 1 800 Ladepunkte eingerichtet werden sollten. Wie ordne sich die genannte Zahl von 1 000 ein? Die Ladeinfrastruktur solle in die Fläche, also auch in die Außenbezirke gehen. Wann würden entsprechende Baumaßnahmen für das Stromnetz mit den Bezirken geplant und vorbereitet? Inwieweit würden diese mit neuen Trassen für Oberleitungsbusse verbunden? Angesichts der Zahl der Neuzulassungen verschlechtere sich das Verhältnis zu den öffentlich zugänglichen Ladepunkten; 22 Elektrofahrzeuge müssten sich einen Ladepunkt teilen. Die Wirtschaft stelle ihre Fahrzeugflotten massiver um als die Bevölkerung und richte selbst Ladepunkte ein. Wie könne man den Umstieg der Menschen zu Elektromobilität insbesondere in Großraumsiedlungen voranbringen, wenn sich die Ladesituation dort verschärfe? Werde im Konzept ein Schwerpunkt darauf gelegt? Wie viele Ladepunkte würden in den nächsten Monaten und Jahren auf den halböffentlichen Flächen eingerichtet, um auch Carsharingunternehmen eine Möglichkeit zu geben, ihre Fahrzeuge dort über Nacht zu laden? Wie sei hier der Stand der Verhandlungen? Wie werde die Entwicklung bei Wechselbatteriesystemen eingeschätzt? Benötige man die Ladeinfrastruktur auf Dauer?

Felix Reifschneider (FDP) verweist auf die EU-Empfehlungen zum Verhältnis von Ladepunkten/Ladeleistung und E- bzw. Hybridfahrzeugen. Wie sei vor diesem Hintergrund der Stand im öffentlichen Raum? Es sei auch eine staatliche Aufgabe, dass Ladesäuleninfrastruktur flächendeckend zur Verfügung stehe, der Staat müsse aber nicht Betreiber der Ladesäuleninfrastruktur sein. Ein staatlicher Betrieb käme erst infrage, wenn unterversorgte Gebiete nicht privatwirtschaftlich oder in Konzessionsmodellen erschlossen werden könnten. Sinnvoll sei eine Strafbüße, wenn Fahrzeuge länger als vier Stunden an Ladestationen stünden, allerdings falle sie auch nachts an, weil die Ladesäulen keine eichbaren Uhren enthielten, man könne aber nicht erwarten, dass Leute ihr Fahrzeug nachts umparkten. Wie könne man hier zu einer pragmatischen Lösung kommen? An welchen Standorten gebe es Ladestationen bei landeseigenen Wohnkomplexen? Welche Pläne verfolgten die landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften? Der landeseigene Fuhrpark sei noch nicht so stark auf E-Autos umgestellt worden. Welche Pläne würden hier verfolgt, insbesondere bei den Dienstfahrzeugen der Polizei und der Senatsverwaltungen? Die Genehmigungsprozesse in den Bezirken dauerten unterschiedlich lange. Warum sei dies so, und was unternehme der Senat zur Beschleunigung der Genehmigungsprozesse? Welche weiteren Hindernisse gebe es? Reichten die Leitungskapazitäten des Stromnetzes grundsätzlich aus? An welchen Stellen müsste das Stromnetz verstärkt

werden, um massenhaftes Laden im öffentlichen und privaten Bereich zu ermöglichen? Wichtig seien Ladekapazitäten im hochverdichteten innerstädtischen Bereich, wo in der Regel keine eigenen Wallboxen vorhanden seien. Wie wolle der Senat das Laden dort ermöglichen? Treffe zu, dass der Bezirk Mitte beim Laternenladen keine Rolle spielen werde?

Antje Kapek (GRÜNE) knüpft an, es werde in hochverdichteten urbanen Räumen schwer sein, so viele Ladepunkte im öffentlichen Raum anzubieten, dass alle diese Infrastruktur nutzen könnten. Es gebe die Verpflichtung, bei allen Wohnungsneubauprojekten Ladepunkte einzurichten. Gleichwohl brauche man noch technische Innovationen und andere Formen des Ladens. Dabei könne das Wechselbatteriesystem ein Ansatz sein. Werde man in Zukunft zu Induktionsplatten kommen? Die Möglichkeit, die Batterie mit nach Hause zu nehmen und dort aufzuladen, sei praktisch. Die EU-Vorgabe befinde sich in der Überarbeitung, weil das Verhältnis von Pkws und Ladepunkten nicht berücksichtige, dass das Laden auf unterschiedliche Weise erfolgen könne. Das Laden über eine Schnellladeinfrastruktur im halböffentlichen Raum sei für sie zentraler als die Frage, wie viele öffentliche Ladepunkte geschaffen würden. Ladepunkte von Supermärkten könnten tagsüber von Einkaufenden und nachts von Anwohnenden genutzt werden. Die Frage sei, wo die Ausschreibungen und Konzessionen seien und wie die nicht gewerbliche Nutzung ggf. in Kooperation mit der Wirtschaft ausgebaut werden könne. WELMO sei sehr erfolgreich bei der Förderung von Ladeinfrastruktur auf Betriebshöfen und bei Unternehmen. Im Übrigen sei es gefährlich, jetzt Technik für den öffentlichen Raum vorzugeben, weil diese u. U. in einigen Jahren überholt sein könne. Eine Achilles-Ferse sei das Stromnetz, denn Schnellladehubs hingen von der Stromversorgung ab. Wie stehe es ggf. um den Ausbau der Stromversorgung als Grundlage für den Ladeinfrastrukturausbau?

Johannes Kraft (CDU) äußert, dass batterieelektrische Fahrzeuge zumindest eine Brückentechnologie sein könnten, egal wie sie geladen würden. Die Erfahrungen mit öffentlichen Ladesäulen seien in den letzten Jahren wenig befriedigend gewesen; dies habe sich jetzt ein bisschen gebessert. Es habe wenige und oft unzuverlässige Ladepunkte gegeben, das Laden sei sehr teuer gewesen, die Parkplätze seien häufig über vier Stunden hinaus belegt gewesen. Die öffentlichen Ladesäulen müssten so bewirtschaftet werden, dass möglichst viele Fahrzeuge laden könnten. Wenn man die erforderlichen Zahlen öffentlicher und privater Ladepunkte erreichen wolle, stelle sich die Frage, welcher Aufwand für den Ausbau des Nieder- und Mittelspannungsnetzes betrieben werden müsse. Es sei nicht möglich, eine Infrastruktur zu bauen, bei der alle Elektrofahrzeuge gleichzeitig geladen werden könnten. Daher interessiere ihn, ob im Rahmen des Konzepts über ein Lastenmanagement nachgedacht werde. Zu bedenken sei, dass sehr häufig zugelassene Fahrzeuge wie der Renault ZOE nicht schnell geladen werden könnten. Ladeinfrastruktur bei Supermärkten und Parkhausbetreibern sei ein Weg, dass die Anwohner in der Umgebung ihre Fahrzeuge nachts dort laden könnten. Eine andere Möglichkeit sehe er in der hochverdichteten Innenstadt nicht; im öffentlichen Straßenland sei dies nicht zu bewältigen. In Berlin würden nicht mehr Elektrofahrzeuge zugelassen als in anderen Bundesländern, weil die Nutzung nicht so attraktiv sei, obwohl das EmoG den Kommunen viele Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung eröffnet habe, z. B. Ausnahmen bei der Parkraumbewirtschaftung, Benutzung von Busspuren. Welche Überlegungen stelle die Senatsverwaltung an, um die Attraktivität der Nutzung von Elektromobilität zu verbessern?

Nina Lerch (SPD) bemerkt, dass die Wohnungsbaugesellschaften im Bestand eher zögerlich seien, Ladesäulen für Mieter/-innen auf vorhandenen Parkplätzen zur Verfügung zu stellen.

Wenn man die Mobilitätswende erreichen wolle, sollte ein solches Angebot gemacht werden. Wie sei der Stand der Gespräche mit den Wohnungsbaugesellschaften?

Harald Laatsch (AfD) führt an, dass der ADAC von 19,7 Prozent Elektrofahrzeugen bei den Neuzulassungen berichte. Woher rühre die Differenz? Wie hoch sei dabei der Anteil der Car-sharingfahrzeuge? Handele es sich bei den gewerblichen Neuzulassungen um gemischt genutzte oder rein gewerbliche Fahrzeuge? Sei der Steuervorteil der Treiber an dieser Stelle? Es werde häufig über Probleme mit Ladepunkten berichtet. Wie hoch sei die Ausfallquote der Ladepunkte? Wie passe die Parkraumbewirtschaftung mit der Elektromobilität und den Ladepunkten zusammen, wo gebe es Zielkonflikte? Werde die Strafgebühr tatsächlich erhoben, oder sei sie eher theoretischer Natur? Werde sie auch bei privaten Betreibern erhoben? Die Senatorin wolle individuelle Mobilität grundsätzlich beenden, auch die individuelle elektrische Mobilität. Wie passe dies mit dem Ausbau eines Ladepunktenetzes zusammen?

Kristian Ronneburg (LINKE) betont, es sei auch eine soziale Frage, dass die öffentliche Hand im Zusammenspiel mit den Privaten weitere Möglichkeiten für individuelle Elektromobilität schaffe. Man wolle öffentlich zugängliche Ladesäulen auch in Gebieten mit Mehrfamilienhäusern und in Großsiedlungen. Das Projekt der Laternenladesäulen sei interessant. Er erwarte, dass in Marzahn-Hellersdorf ein Schwerpunkt auf Großsiedlungen gelegt werde. Welche Flexibilität gebe es bei der Installation der Ladepunkte im Straßenraum angesichts konkurrierender Radwegeplanungen? Wie viele Stunden am Tag würden die Ladesäulen benutzt? Welcher Investitionsbedarf bestehe zur Verstärkung des Stromnetzes durch den Ausbau der Elektromobilität, und wo sei der Bedarf besonders hoch? Könne ggf. eine entsprechende Antwort nachgereicht werden? Die Kooperation mit den Wohnungsbaugesellschaften sei ein Schlüssel für eine mieter-/innenfreundliche Ladeinfrastruktur. Er sehe hier unterschiedliche Herangehensweisen. Die Wohnungsbaugesellschaften machten Umfragen zum Mobilitätsverhalten der Mieter/-innen. Einen Masterplan gebe es jedoch noch nicht. Es sei angezeigt, dass sich der Senat des Themas gesamthaft annehme. Wie sei der Stand, und wie werde ein einheitliches Vorgehen sichergestellt?

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) legt dar, die genannten 1 000 Laternenladepunkte erstreckten sich schwerpunktmäßig auf Marzahn-Hellersdorf und Steglitz-Zehlendorf, aber auch auf weitere Außenbezirke, mit denen man sich in Gesprächen befinde. Momentan setzten die meisten auf Ladepunkte und Ladesäulen. Zu Wechselbatterien würden auch in Berlin Versuche unternommen. Es sei gut, bei den Technologien auf mehrere Alternativen zu setzen. Sie finde richtig, sich am Ende auf die Ladeleistung und nicht nur auf Ladepunkte zu fokussieren. SenUMVK schätze den Bedarf bei der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur auf 90 000 KW bis 2030. Auf welche Summe man bei den aktuellen Ladepunkten komme, könne sie im Moment nicht sagen. Wenn die gesamte Fahrzeugflotte auf Elektroantrieb umgestellt werden solle, sei der Bedarf überall hoch, aber in den Außenbezirken angesichts des Motorisierungsgrades noch einmal höher. Es sei nicht kundengerecht zu erwarten, dass jemand sein Fahrzeug nachts umparke. Insofern wäre eine Möglichkeit, Strafgebühren nachts nicht zu erheben, wenn jemand länger als vier Stunden parke. Hierzu liefen Gespräche. Sie könne in einer der nächsten Sitzungen weitere Ausführungen dazu machen.

In hochverdichteten Gebieten komme es v. a. darauf an, auch den privaten, aber öffentlich zugänglichen Raum sowie Schnelllademöglichkeiten zu nutzen, da der Platz im öffentlichen Raum begrenzt sei. Die Parkgebühren für E-Sharingfahrzeuge würden ab Anfang 2023 hal-

biert. Dies sei ein Anreiz für Sharingunternehmen, den Anteil der E-Fahrzeuge zu erhöhen. Wie hoch dieser derzeit sei, könne sie nicht sagen, weil die Betreiber keine Zahlen vorgelegt hätten. WeShare werbe damit, dass die Quote bei 100 Prozent liege. An eine Aussage der Senatorin, dass individuelle Elektromobilität nicht stattfinden solle, könne sie sich nicht erinnern; die Senatorin habe allenfalls darauf hingewiesen, dass das Platzproblem auch durch E-Fahrzeuge nicht gelöst werde.

Der große Vorteil des Laternenladens sei u. a., dass keine Tiefbaumaßnahmen erforderlich seien, sondern Laternenmasten genutzt würden, wodurch die Flexibilität höher sei, Ladepunkte zu verrücken, wenn z. B. Konflikte mit Radwegen aufträten. Gleichwohl müsse auch hier vorausschauend mit Blick auf das Radwegenetz geplant werden. Beim Laternenladen fokussiere man sich auch auf Gebiete, in denen Wohnungsbaugesellschaften Bestände hätten, weil dort von einer hohen Auslastung auszugehen sei. Zur Auslastung der bisher installierten Laternenladepunkte werde SenUMVK einen Bericht von Ubitricity für das laufende Quartal bekommen. Lt. Auskunft von Ubitricity hätten sich die Ladepunkte gut etabliert. SenUMVK werde die Erkenntnisse zu gegebener Zeit mitteilen.

Staatssekretär Tino Schopf (SenWiEnBe) schildert, alle wichtigen Akteure seien von Anfang in den Ausbau der Ladeinfrastruktur einbezogen worden. Die Gesamtstrategie, die entwickelt werde, zielen auf die Frage ab, wann und wo man Ladesäulen brauche. Die Verbesserung und Beschleunigung der Genehmigungsprozesse sei ebenfalls Teil der Gesamtstrategie. Es gebe Runde Tische mit den Bezirken, Wohnungsbaugesellschaften und privaten Akteuren. Priorität habe aktuell, sich mit den Wohnungsbaugesellschaften, landeseigenen Flächen und privaten Akteuren, v. a. mit den Supermärkten, auseinanderzusetzen, weil man hier am schnellsten vorankommen könne. Zum landeseigenen Fuhrpark könne er Zahlen nachliefern.

Gernot Lobenberg (eMO) stellt klar, dass etwa 25 Prozent der neu zugelassenen Fahrzeuge elektrisch und im Bestand 50 bis 60 Prozent gewerblich zugelassen seien. Bundesweit seien etwa 40 Prozent der neu zugelassenen Fahrzeuge personengebundene Dienstwagen und etwa 20 Prozent Flottenfahrzeuge. Die ermäßigte Dienstwagenbesteuerung spiele sicherlich eine große Rolle. Er sehe kritisch, Plug-in-Hybriden steuerliche Vorteile zu gewähren, weil der elektrische Fahranteil bei diesen Fahrzeugen relativ gering sei. In China werde viel mit Wechselbatterien gearbeitet, während in Europa und in den USA kein Hersteller auf Wechselbatterien setze, weil die Batterie 40 Prozent der Wertschöpfung ausmache und man dieses Herzstück nicht einem dritten Anbieter an die Hand geben wolle. Wechselbatterien könnten bei Taxis eine Nische sein. Im Westhafen gebe es eine Wechselstation. Nio habe kein für andere Anbieter offenes System, in Nio-Wechselstationen könnten nur Nio-Fahrzeuge behandelt werden. Insofern würden andere Anbieter wahrscheinlich nicht „aufspringen“. Zum Carsharing gebe es keine offiziellen Zahlen, schätzungsweise handele es sich in Berlin um einen E-Anteil von 25 Prozent. Die WeShare-Fahrzeuge seien überwiegend in Weimar zugelassen und zählten nicht in der Berliner Statistik. Auch andere Anbieter hätten Elektrofahrzeuge im Angebot.

Bei Induktion sei der Ladeverlust noch relativ groß. Er sehe hier keinen Vorteil. Das automatisierte und vernetzte Fahren werde schneller kommen als erwartet. Es gebe Überlegungen für teilautomatisiertes Fahren in Städten bis 2025. Diese Fahrzeuge könnten Ladestationen automatisch anfahren und dort geladen werden. Die eMO sei an Beispielen in Berlin beteiligt.

Der Stand bei den Wohnungsbaugesellschaften sei sehr unterschiedlich. Die GEWOBAG habe nach einer Ausschreibung mit Vattenfall einen Vertrag zum Aufbau von mindestens 500 Ladepunkten für Mieter/-innen bis Ende 2024 geschlossen, weitere 1 300 sollten auf Plätzen der GEWOBAG aufgebaut werden. Die eMO nehme am Runden Tisch teil. Es bestehe keine gesamthafte Übersicht, wer in Berlin was, wo und wie viel plane. Man wisse dies nur von den Stadtwerken. Geplant seien daher Cleanroom-Gespräche mit den Wohnungsbaugesellschaften und Wettbewerbern.

Die EU habe den bisherigen Kontext eins zu zehn komplett aufgegeben. Es sei die Rede davon, mit Ladeleistungen zu rechnen. Für jedes neu zugelassene Fahrzeug solle 1 KW Ladeleistung aufgebaut werden, für Plug-in-Hybride 0,66 KW. Es sei noch keine Richtlinie verabschiedet worden, aber in diese Richtung werde es gehen. Zahlen über die Ladeleistung in Berlin habe er im Moment nicht. Aus seiner Sicht konzentriere man sich zu stark auf das öffentliche Laden, denn 80 Prozent der Ladevorgänge fänden dort nicht statt. Ziel müsse sein, die privaten Investoren zu motivieren, zu ertüchtigen und zu fördern, damit sie Ladeinfrastruktur aufbauten, was den öffentlichen Raum auch entlaste.

Man dürfe nicht unterschätzen, wie viele Parkplätze Großwohnsiedlungen hätten. Ziel müsse sein, Ladeinfrastruktur im Verhältnis eins zu drei oder eins zu vier aufzubauen, wo Stellplätze vorhanden seien. Die Fahrzeuge hätten eine Reichweite von ungefähr 300 km, man fahre in Berlin maximal 20, 30 km pro Tag, sodass die Fahrzeuge nicht jeden Tag geladen werden müssten, sondern einmal pro Woche. Wo nicht Ladeinfrastruktur an Stellplätzen aufgebaut werden könne, werde man auf das Schnellladen angewiesen sein. Das Schnellladen erfordere hohe Investitionen und müsse teurer sein als das Laden zu Hause oder am Arbeitsplatz. Die Diskussion, warum Menschen ohne eigene Lademöglichkeit mehr für das Schnellladen zahlen müssten, werde man führen müssen.

Lt. Stromnetz Berlin seien 200 000 Elektrofahrzeuge in Berlin schon heute netzverträglich. Aktuell habe man 43 000. Wo viele Schnellladepunkte aufgebaut würden, müsse das Netz lokal verstärkt werden. Wenn es mehr als 200 000 würden, werde es lokal zu Verstärkungen kommen müssen, insbesondere bei den Schnellladepunkten, in Parkhäusern und Tiefgaragen. Dort sei über ein Lastmanagement nachzudenken, allerdings werde es nicht so sein, dass alle Fahrzeuge gleichzeitig geladen würden. Lastmanagement werde im Projekt Smart eFleets mit BVG, BWB und Stromnetz Berlin ausprobiert.

Antje Kapek (GRÜNE) merkt an, dass die belektro am 9. November in Berlin stattfindet. Es gebe durchaus Autos im normalen Preissegment, die bereits 800 km elektrisch fahren könnten.

Im Weiteren vertagt.

Punkt 3 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0046](#)
Mobil
Ausweitung, Ökologisierung und Digitalisierung der Berliner Parkraumbewirtschaftung
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0079](#)
Mobil
Einsatz innovativer Verkehrs- und Parkleitsysteme in Berlin
(auf Antrag der Fraktion der FDP)

Oda Hassepaß (GRÜNE) schildert, jeder neu erstellte Parkplatz koste zwischen 8 000 und 10 000 Euro, pro Jahr fielen Bereitstellungskosten von ca. 220 Euro für öffentliche Ordnung, allgemeine Verwaltung und bauliche Maßnahmen wie Entwässerung und Reinigung an. Diese Kosten zahle die Gesellschaft, auch diejenigen, die kein Auto hätten, was zwei Drittel der Berliner/-innen seien. Ähnliche Standflächen mit 10 bis 12 m² auf einem Wochenmarkt würden pro Jahr 2 000 Euro kosten. Bisher sei nur der kleinste Teil des Parkraums bewirtschaftet. Die Flächen seien knapp und wertvoll und würden dringend für andere Dinge benötigt: Wohnraum, Grünflächen, Entsiegelung, Treffpunkte von Kindern, Jugendlichen und Seniorinnen/Senioren. Grünflächen seien erforderlich, um der Hitze des Sommers entgegenzuwirken. Ziel der Koalition sei es, die öffentlichen Flächen gerechter, sozialer und effektiver zu verteilen und zu bepreisen. Neue Preise für Anwohnerparken und Kurzzeitparken seien bereits beschlossen worden. Zur Ausweitung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung im S-Bahn-Ring und an Orten mit knappem Platz brauche man effektive Konzepte, um die Einnahmen zu generieren, zudem Digitalisierung, technische Voraussetzungen, eine entsprechende personelle Aufstellung sowie rechtliche Änderungen auf Bundes- und Landesebene. Sie frage nach dem aktuellen Stand.

Felix Reifschneider (FDP) schickt voraus, dass das Bezirksamt Mitte ein tolles Pilotprojekt am Start habe, mit dem man viel Personal einsparen und gleichzeitig die Kontrolldichte effektiv erhöhen könne. Parkraum sei in Berlin angesichts der Flächenkonkurrenz knapp, zumal die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in den letzten Jahren gestiegen sei. Zugleich komme der Ausbau eines nachfragegerechten Parkplatzangebotes bspw. durch Kiezgaragen, Parkhäuser oder Tiefgaragen nicht voran. Für seine Fraktion habe der fließende Verkehr Vorrang vor dem ruhenden Verkehr, dennoch brauche man ein an den tatsächlichen Zahlen ausgerichtetes Parkplatzangebot. Potenzial bestehe beim Parkleitsystem und der Verminderung von Parksuchverkehr; mit intelligenten Systemen käme man hier schneller voran. Vorstellbar seien reservierbare Parkplätze im privaten und öffentlichen Raum, womit man noch am Anfang stehe. Supermarkt- oder Bezirksamtsparkplätze könnten nachts oder stundenweise geöffnet werden.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) berichtet, innerhalb des S-Bahn-Rings würden mittlerweile mehr als 50 Prozent der Parkplätze bewirtschaftet; für die unbewirtschafteten Gebiete lägen Machbarkeitsstudien vor. Die vollständige Bewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Rings solle bis Ende 2026 umgesetzt werden, im Bezirk Mitte bis Ende dieses Jahres. Zudem sollten in diesem Jahr noch Teilgebiete um den Tempelhofer Damm bewirtschaftet werden. Für die Einrichtung – Beschaffung von Parkscheinautomaten, Verkehrszeichenpläne

etc. – würden entsprechende Mittel benötigt, die Anschubfinanzierung bei Parkscheinautomaten erfolge über SIWA-Mittel. Bei der Digitalisierung arbeite SenUMVK eng mit den Bezirken Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg zusammen. Die Koordinierung erfolge über eine Geschäftsstelle. Der Einsatz von Scancars beinhalte ein deutliches Potenzial für die flächendeckende Kontrolle, allerdings brauche man dafür eine rechtliche Grundlage auf der Bundesebene im Hinblick auf das Straßenverkehrsrecht und die Datenschutzbelange. Der Koalitionsvertrag auf Bundesebene sehe dies vor. Gemeinsam mit Hamburg und Baden-Württemberg wolle Berlin das Thema beim BMDV voranbringen. Aktuell seien Scanfahrzeuge nicht für die Parkraumbewirtschaftung im Einsatz, man treffe aber schon Vorbereitungen dafür.

Es seien mehrere Verkehrsleitsysteme im Einsatz, es gebe auch Parkleitsysteme rund um die Messe und das Olympia-Stadion für Großveranstaltungen. Rund zwei Drittel der LSA seien bereits mit einer verkehrsabhängigen Steuerung ausgestattet, an vier Kreuzungen hätten LSA einen automatischen Programmwechsel, um Staubildungen aufzulösen. In Parkhäusern existierten Parkleitsysteme. Die Parkhäuser seien momentan nicht ausgelastet, sodass man nicht über Neubau sprechen müsse; es gehe darum, die vorhandene Infrastruktur besser auszulasten. Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf sei mit privaten Parkhausbetreibern im Gespräch, um günstige und attraktive Abstellmöglichkeiten zu finden. Die Verkehrsinformationszentrale trage ebenfalls zur Verkehrslenkung bei. Es gebe stationäre Verkehrsdetektoren an 220 Messquerschnitten, wo die Verkehrslage erhoben und dann mitgeteilt werde.

Bezirksstadträtin Dr. Almut Neumann (BA Mitte) unterstreicht, die Parkraumbewirtschaftungszone solle mindestens auf das Gebiet des S-Bahn-Rings ausgeweitet werden. Der entsprechende Bereich des Bezirks Mitte sei bereits im Juli 2022 komplett abgedeckt worden. Die letzten geplanten Parkraumbewirtschaftungszonen würden bis Dezember umgesetzt, sodass dann fast der komplette Bezirk bewirtschaftet werde. Es handele sich um 30 Parkzonen mit fast 70 000 öffentlich bewirtschafteten Stellplätzen. Parkraumbewirtschaftungszonen setzten qualifiziertes Personal voraus. Der Bezirk Mitte brauche für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung 323 Beschäftigungspositionen, aktuell seien 193 besetzt. Die Fluktuation sei dort mit 10 Prozent relativ hoch. Die Verwaltungsakademie bilde pro Jahr maximal 60 Parkraumbewirtschaftungskräfte für Berlin aus. Eine Parkraumüberwachungskraft könne max. 200, im Normalfall rund 150 Fahrzeuge pro Stunde kontrollieren, ein Scancar im Durchschnitt 2 000 Fahrzeuge. Scancars seien seit ca. 20 Jahren in anderen europäischen Ländern im Einsatz, man könne die Technologie am Markt einkaufen. Ein Test mit Scancars im Dezember 2021 in Grunewald sei sehr positiv und mit sehr geringer Fehlerquote verlaufen.

Zudem brauche man eine Digitalisierung bei der Ausstellung von Parkausweisen für Anwohner und Ausnahmegenehmigungen sowie ein Upgrade der Software bei den mobilen Datenerfassungsgeräten, allerdings seien die entsprechenden Bemühungen beim LABO noch nicht erfolgreich gewesen. In Mitte würden alle neuen Parkraumbewirtschaftungszonen mit scancarfähigen Automaten ausstattet. Scancars würden derzeit eingesetzt, um die vorhandenen Stellplätze im Rahmen eines Forschungsprojekts bis zum Jahresende konkret zu ermitteln und zu beobachten, wie sich die Einführung der Parkraumbewirtschaftung auswirke. Auf Bundesebene sei eine Erweiterung von § 13 StVO erforderlich, der die digitale Parkberechtigung nur als Ergänzungslösung zum physischen Parkschein betrachte. Im Hinblick auf das Recht auf informationelle Selbstbestimmung brauche man eine Ermächtigungsnorm auf bundes- oder landesgesetzlicher Ebene. Die DSGVO stehe der Einführung der digitalen Parkraumbewirtschaftung im Grundsatz nicht im Wege.

Die Geschäftsstelle Scancar sei im Bezirksamt Mitte angesiedelt und stehe allen Bezirken und Senatsverwaltungen offen. Sie solle mit Mitteln aus dem Investitionsfonds rechtliche Gutachten in Auftrag geben, Pilotprojekte initiieren und den fachlichen Austausch fördern. Sie sei derzeit mit zwei Personen besetzt. Mit SenInnDS wolle man möglichst bis zum Jahresende einen Projektvertrag zu den technischen Fragestellungen schließen. 2023 sollten die Ausschreibungen für die rechtlichen und technischen Gutachten erfolgen. Der weitere Zeitablauf hänge v. a. an den genannten Rechtsreformen. Mit Einführung der digitalen Parkraumbewirtschaftung könne die Beschäftigtenzahl auf 30 bis 40 Kräfte reduziert werden. Die verbleibenden Dienstkräfte könnten eine Weiterentwicklung zum Verkehrsüberwachungsdienst erhalten und für die Verkehrssicherheit tätig werden.

Kristian Ronneburg (LINKE) betont, das Ziel einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf den Bereich innerhalb des S-Bahn-Rings sowie weitere Bereiche sei angesichts der personellen Probleme letztlich nur mit einer Digitalisierung umzusetzen, denn Parkraumbewirtschaftung ohne Kontrolle bringe wenig. Seine Fraktion halte Parkraumbewirtschaftung für ein gutes Instrument, um Anwohner/-innen zu entlasten. Wie könne der Job der Überwachungskräfte angesichts der hohen Fluktuationsrate attraktiver gestaltet werden? In welchen Gebieten außerhalb des S-Bahn-Rings liefen derzeit Untersuchungen zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung? Wie könne der Senat das Ziel erreichen, wenn es in den Bezirken anderslautende politische Beschlüsse oder Bürgerentscheide gebe? Wie könnten die Vorteile der Parkraumbewirtschaftung in der öffentlichen Diskussion deutlicher gemacht werden? Derzeit fehlten noch rechtliche Grundlagen für den Einsatz der Scanfahrzeuge, Beispiele in anderen europäischen Ländern zeigten aber, dass dieses Projekt umsetzbar sei. Welchen Kontakt habe es zu der Datenschutzbeauftragten gegeben, und welche Auffassung vertrete diese dazu? Wie könnten bei künftigen Kontrollen falsche Ahndungen bei Parkberechtigungen von Menschen mit Behinderung vermieden werden? Welche Kontakte gebe es zur Bundesebene im Hinblick auf Rechtsänderungen, und seien diese noch in dieser Wahlperiode realistisch?

Stephan Machulik (SPD) geht davon aus, dass die Parkscheinautomaten großflächig erneuert werden müssten, wenn Scancars eingesetzt würden, sodass Investitionsmittel über die Bezirkshaushalte nachgesteuert werden müssten, allerdings erst, nachdem die rechtlichen Grundlagen geklärt seien. Überraschend sei, dass die Zahl der Parkraumkontrolleure auf 323 erhöht werden müsse, um die Kontrolldichte einzuhalten, und diese künftig als Verkehrsüberwacher eingesetzt werden sollten. Sei die Entgeltstufe derzeit ein Problem, oder reichten die Kapazitäten der Verwaltungsakademie nicht aus? Wäre es klüger, gleich auf Verkehrsüberwacher umzustellen? Welche Planung verfolge der Bezirk Mitte für die Ausweisung und Beschilderung von Parkraumbewirtschaftungsflächen? Könne digitalisiert angezeigt werden, wenn in einem Gebiet keine Parkplätze mehr zur Verfügung stünden? Wie stehe es um die Entlastung der Bürgerämter durch Digitalisierung der Parkvignettenausstellung? Würden Falschparker geahndet, ohne dass Tickets an die Windschutzscheibe geklemmt würden?

Antje Kapek (GRÜNE) legt dar, dass ein Stellplatz in anderen Ländern auch per App gebucht und Parken ohne Bezahlung von Scancars automatisiert an die Bußgeldstelle übertragen werden könne, sodass man keinen Parkscheinautomaten brauche. In Deutschland sei dies nicht so einfach, weil eine StVO-Novelle seitens des BMDV notwendig sei und Datenschutzbelange in Abstimmung mit der Datenschutzbeauftragten beachtet werden müssten. Gleichwohl sei eine datenschutzkonforme Umsetzung möglich, wenn die Kameras lediglich auf die Kennzeichen ausgerichtet seien. Es gehe nicht darum, Personal einzusparen, sondern darum,

das vorhandene Personal von bürokratisierten Verfahren zu entlasten. Bescheide könnten digitalisiert erteilt und die Verfahren beschleunigt werden. Die Mitarbeitenden der Ämter hätten noch viele andere Aufgaben zu erledigen. Was koste ein Scanfahrzeug? Wie viele würden benötigt? Wann würden sich diese amortisieren? Welche Mittel seien im Landeshaushalt dafür zu veranschlagen? Wie schnell könnte eine Ausschreibung mit Blick auf den Markt umgesetzt werden? Wie stehe es um den Einsatz dieser Technik beim fließenden Verkehr zur Überwachung von Luftreinhaltegebieten und Tempo-30-Bereichen? Inwieweit würden die Erfahrungen anderer Länder betrachtet und berücksichtigt?

Felix Reifschneider (FDP) bemerkt, der Stand beim BMDV müsse auf Bundesebene erfragt werden. Wie hoch sei der Krankenstand bei den Parkraumüberwachungskräften? Weshalb sei der Projektvertrag mit SenInnDS noch nicht zustande gekommen, gebe es Differenzen? Parkraumkontrolle sei auch ohne Parkraumbewirtschaftung und außerhalb der dortigen Zeiten erforderlich, um bspw. Schulwegsicherheit zu gewährleisten. Wie stehe es um die Kontrolle von Parkverstößen außerhalb der Parkraumbewirtschaftung? Werde nach der Einrichtung von Parkraumbewirtschaftungszonen überprüft, wie sich der Parkdruck in der Folgezeit entwickelt habe? Wie bewerte der Senat Modelle der Bepreisung des Parkens in Abhängigkeit von der Größe der Fahrzeuge? Denn größere Fahrzeuge wirkten sich stärker auf die Sichtbeziehungen im öffentlichen Straßenland aus. Wie würden Modelle der Reservierung und zeitweisen Vermietung privater oder auch öffentlicher Parkflächen per App bewertet? Wie viele Tief- oder Kiezgaragenplätze gebe es in Berlin? Die Kurzzeit- und Langzeitparkgebühren würden angehoben. Gebe es Pläne für weitere Erhöhungen? Könnten Stellplätze auf Bezirksamtsflächen zu bestimmten Zeiten für die Allgemeinheit freigegeben werden, bzw. welche Hinderungsgründe gebe es? Wer betreibe das Forschungsprojekt? Sei eine Nachfolgephase geplant, und wer finanziere diese ggf.? Lügen Daten zum Parksuchverkehr vor? Wie funktioniere beim Parkleitsystem die Zusammenarbeit mit Brandenburg im Hinblick auf den Pendlerverkehr?

Roman-Francesco Rogat (FDP) macht geltend, dass das Bundesverfassungsgericht zum Recht auf informationelle Selbstbestimmung hohe Hürden aufgestellt habe und der Einsatz von Scanfahrzeugen nach seinem Verständnis anlassbezogen erfolgen müsse. Wie könne eine anlassbezogene Kontrolle sichergestellt werden? Das Gericht unterscheide beim Einsatz von Scanfahrzeugen auch zwischen Schwarz- und Falschparken. Wie könne diese Unterscheidung sichergestellt werden? Welche Technik werde eingesetzt? Würden Kennzeichen gescannt oder Fotos der Fahrzeuge gemacht? Werde mit unterschiedlichen Techniken experimentiert? Eine Autodatenvorratsspeicherung wäre ein Desaster, entsprechende Bedenken müssten ausgeräumt werden.

Harald Laatsch (AfD) weist den Eindruck zurück, dass Autofahrer auf Kosten der Gesellschaft lebten, der eingangs vermittelt worden sei. Die Grundsteuer entspreche ungefähr der Kfz-Steuer, die nur ein Teil der Belastung sei. Insgesamt liege die Last bei etwa 50 Mrd. Euro pro Jahr. Die datenschutzrechtlichen Regelungen seien in Deutschland strenger als in anderen Ländern, weil man Erfahrungen mit zwei Diktaturen gemacht habe. Die Bürger würden über Handys in ihren Bewegungen immer stärker erfasst, künftig offenbar auch beim Parken. Er sehe datenschutzrechtliche Probleme. Der Staat werde zur Datenkrake. Dies werde v. a. bei ostdeutschen Bürgern schlechte Erinnerungen wecken. Bemühungen zur Erstellung von Kiezgaragen erkenne er nicht. Solle ein künstlicher Parkdruck erzeugt werden, um Bürger zu nötigen, Autos abzuschaffen? Wenn Parkhäuser nicht hinreichend genutzt würden und Leute lieber falsch parkten, befänden sich diese vielleicht am falschen Platz. Welche Gründe gebe es

dafür? Durch den Parkplatzrückbau entstehe ein erheblicher Parksuchverkehr. Wie stehe dies im Verhältnis zur Vorstellung einer ökologischen Entwicklung und CO₂-Reduzierung? Wie verträglich sind Parkraumbewirtschaftung und Parken von E-Fahrzeugen an Ladesäulen?

Christopher Förster (CDU) äußert, dass das Thema Autoparken nicht kriminalisiert werden dürfe, wie es nach seinem Gefühl im Beitrag des Herrn Abg. Ronneburg angeklungen sei, gleichwohl sei es nicht in Ordnung, wenn fällige Parkgebühren nicht entrichtet würden. Seine Fraktion kritisiere die angekündigte Gebührenerhöhung für Kurzzeitparken in einer Zeit, in der es um Entlastungen der Bürger gehe, und appelliere an den Senat, diese nicht umzusetzen. Man müsse zur Kenntnis nehmen, dass es auch Menschen gebe, die keine Parkraumbewirtschaftung wollten, v. a. in Gebieten, die keine Verkehrsschwerpunkte seien, und sich dagegen wendeten, dass sich gewisse politische Konstellationen bei den Autofahrern bedienen wollten. Scancarsharing sei eine interessante Möglichkeit, auch um Kapazitäten in den Ämtern verlagern zu können. Seine Fraktion rege an, zusätzlich die Vermüllung in den Fokus zu nehmen und sich nicht nur auf die Parkraumüberwachung zu konzentrieren. Er hoffe auf neue Impulse bei den Verkehrs- und Parkleitsystemen. Mit entsprechenden Apps könnte das Finden von Parkplätzen wesentlich erleichtert werden.

Kristian Ronneburg (LINKE) erklärt, dass er die Unterstellung, er würde Autofahrer/-innen kriminalisieren, entschieden zurückweise. Er habe darauf hingewiesen, dass durch Parkraumbewirtschaftung v. a. Anwohner/-innen entlastet würden und die Koalition auf eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ziele. Die Gebühren seien bislang extrem gering gewesen. Die Koalition wolle sozial gestaffelte Gebühren einführen. Insofern werde mit Augenmaß an die Parkraumbewirtschaftung herangegangen.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) knüpft an, dass von Kriminalisierung keine Rede sein könne; dies sei an keiner einzigen Stelle Sinn und Zweck der ganzen Sache. Außerhalb des S-Bahn-Rings gebe es in Steglitz-Zehlendorf drei, in Spandau vier und in Pankow sechs Parkraumbewirtschaftungszonen, wobei diese Liste sicherlich nicht vollständig sei. Künftig sei noch stärker auf die Vorteile der Parkraumbewirtschaftung mit Anwohnerparkmöglichkeiten hinzuweisen, denn Anwohner/-innen fänden teilweise keine Parkplätze mehr. Der Kontakt zur Bundesebene werde mit Hamburg und Baden-Württemberg fortgesetzt. Der Koalitionsvertrag auf Bundesebene enthalte ein klares Bekenntnis zur digitalen Parkraumbewirtschaftung. Insofern sei sie zuversichtlich, dass eine Regelung gefunden werde. Sie habe von den Parkscheinautomaten gesprochen, die durch die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung neu angeschafft werden müssten. Im Vorgriff auf die Neuregelung würden noch keine Parkscheinautomaten beschafft. Beim Anwohnerparken werde eine Staffelung bspw. nach der Länge der Fahrzeuge überlegt, was in anderen Städten bereits erprobt sei und nach rechtlicher Prüfung dort Bestand habe. Ziel sei momentan, 2023 für das Anwohnerparken 10 Euro pro Monat festzusetzen, was sich im Vergleich zu Gebühren im Bundesgebiet in einem verträglichen Rahmen bewege. Weitere Steigerungen würden aktuell nicht diskutiert.

Die Reservierung auf privaten Flächen sei bei vielen Anbietern möglich, könne aber nicht von SenUMVK gelenkt werden. Bei der Auslastung von Tiefgaragen gebe es noch viele Möglichkeiten rund um die Uhr, insbesondere für Anwohnende. Explizite Zahlen zum Parksuchverkehr in Berlin lägen ihr nicht vor. Sie gehe davon aus, dass die Situation in Berlin nicht deutlich anders sei als in anderen Großstädten. Mit Brandenburg werde in den nächsten Wochen ein Vertrag über konkrete P+R- und B+R-Standorte geschlossen, um den Umstieg v. a. an

Bahnhöfen zu erleichtern. Zu den Gründen des Falschparkens müssten die Betroffenen befragt werden; die Verkehrsregeln seien transparent. Für Verstöße möge es individuelle Gründe geben. Sie sei zurückhaltend, das Thema Vermüllung des öffentlichen Raums auf Scancars auszuweiten. Dieses Thema werde von Waste-Watchers in den Bezirken angegangen.

Bezirksstadträtin Dr. Almut Neumann (BA Mitte) legt dar, die Parkraumüberwachungskräfte hätten einen harten Job, der Krankenstand sei mit 53 Tagen pro Jahr relativ hoch. Zutreffend sei, dass diese Kräfte nur in Parkraumbewirtschaftungsgebieten zu den betreffenden Zeiten unterwegs seien. In den sonstigen Gebieten könne nur wenig Verkehrsüberwachung erfolgen, denn der allgemeine Ordnungsdienst habe noch weitere Aufgaben. An der Bewertung E6 beim Verkehrsüberwachungsdienst würde das Bezirksamt gerne festhalten, ggf. werde es E5. Der Verkehrsüberwachungsdienst könne sich aus den Parkraumüberwachungskräften entwickeln, aber mehr tun, z. B. falsches Parken vor Schulen ahnden und Umsetzungen veranlassen. Der Verkehrsüberwachungsdienst habe die gleichen Zeiten wie der allgemeine Ordnungsdienst, der bereits ab 6 Uhr unterwegs sei. Insofern spreche alles dafür, den Verkehrsüberwachungsdienst zu verstetigen und auszubauen, ggf. auch nur im Bezirk. Es sei noch nicht gelungen, mit SenInnDS und SenFin zu einer Bewertung der Stellen zu kommen.

Angesichts der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts sei eine Herausforderung, zu rechtlichen Regelungen und entsprechenden technischen Lösungen zu kommen, die möglichst datenarm seien. Notwendig seien wahrscheinlich strikte Löschungsfristen und eine strikte Zweckbindung. Daher habe man die Scancar-Geschäftsstelle gegründet. Der Datenschutz sei von Anfang an eingebunden worden und fordere zunächst ein Konzept, das den händischen Prozess digital abbilde. Dann dürften auch keine datenschutzrechtlichen Bedenken bestehen. In den hochverdichteten Innenstadtbezirken bestehe besonderes Interesse, dieses Projekt voranzutreiben. Man brauche zwei Rechtsänderungen, eine Änderung von § 13 StVO und eine Ermächtigungsrundlage für den Grundrechtseingriff, die auch landesgesetzlich möglich wäre. Die Ausgabe der Vignetten in den Bürgerämtern sei in der Tat altertümlich. Es sei wichtig, dass SenInnDS die Möglichkeit für digitale Anwohnenden-Parktickets und digitale Ausnahmegenehmigungen bspw. für Handwerker/-innen schaffe. Dies sei eine Grundvoraussetzung für die digitale Parkraumbewirtschaftung. Zudem brauche man das Upgrade vom LABO.

Bereits jetzt sei es möglich, per App zu bezahlen. Dies werde auch gut angenommen. Über 50 Prozent der Parktickets liefen online. Es sei richtig, Vorsorge zu treffen und neue Automaten aufzustellen, in die das Kennzeichen eingegeben werden könne. Dies sei kein Riesensprung bei den Investitionen im Vergleich zu herkömmlichen Automaten. Ein Scancar koste schätzungsweise 20 000 bis 25 000 Euro, die Technik dazu 100 000 Euro. Der Bezirk Mitte benötige drei bis vier Scancars, die bezirksübergreifend eingesetzt werden könnten. Man könne auch Anbieter fahren lassen, trotzdem müssten die hoheitlichen Aufgaben durch eigene Kräfte abgebildet werden, was u. U. zu Problemen führte. Die Kostendeckung der Parkraumbewirtschaftungszonen sei unterschiedlich. Der Bezirk nehme monatlich je 1 Mio. Euro mit Tickets und Strafzetteln ein, sodass sich die Kosten schnell amortisierten. Bei der Prüfung des fließenden Verkehrs stellten sich andere rechtliche Fragestellungen, sodass man beides nebeneinander betrachten sollte. Die Einbeziehung des Falschparkens habe höhere technische Hürden, weil man dann genau definieren müsse, wo nicht geparkt werden dürfe. Langfristig sei das Ziel, nicht nur Ticketkontrollen vorzunehmen, sondern auch Verkehrsverstöße zu ahnden. Der Bezirk habe sehr wenig eigene Stellplätze, die insbesondere Dienstwagen dienen.

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung sei das richtige Mittel, um den Parksuchverkehr zu reduzieren. Die alten Parkraumbewirtschaftungszonen seien 2018 überprüft worden. Wenn der Parkdruck in Parkraumbewirtschaftungszonen wieder steige, könne eine Gebührenerhöhung ein probates Mittel sein. Die Vermüllung sei ein Riesenproblem, eine Überwachung von Personen durch Kameras allerdings anders zu bewerten als das Scannen von Kfz-Zeichen, wobei die Fotos um das Kennzeichen herum verpixelt würden, sodass Personen nicht zu erkennen seien.

Lorenz Kummert (BA Mitte) ergänzt, der Bezirk sei beim Forschungsprojekt mit dabei. Prof. Dr. Dieter Müller von der Hochschule der Sächsischen Polizei werde dieses wissenschaftlich begleiten. Die Geschäftsstelle solle weitere wissenschaftliche und rechtliche Gutachten heranziehen. Deren Ergebnisse seien abzuwarten. – Um alle Parkflächen zu digitalisieren, müssten 70 000 Scanner eingesetzt werden, was mit sehr hohen Kosten verbunden wäre. Geplant sei, die Ladesäulen im Rahmen eines Pilotprojekts voraussichtlich im nächsten Jahr mit Scannern auszustatten, um gezielt eingreifen zu können, wenn Fahrzeuge nicht lüden oder die Ladezeit überschritten hätten. – Der Aufbau einer digitalen Datenbank zur Ausgabe von Anwohnerparkausweisen wäre zu begrüßen. Ob Strafzettel an die Windschutzscheibe geklemmt würden, entschieden die Dienstkräfte vor Ort. Im Regelfall habe sich dies als mahrender Effekt bewährt. Aktuell koste Parken ohne Parkschein 20 Euro, das Parken für acht Stunden künftig 32 Euro, sodass es attraktiv sei, darauf zu spekulieren, keinen Strafzettel zu bekommen. Dem könne man nur mit einer höheren Kontrolldichte begegnen.

Man habe sich die Erfahrungen in den Niederlanden angesehen. Die aktuell eingesetzten Scancars kämen aus Warschau. Es gebe gute Kontakte. – Die meisten Stellplätze des Bezirks befänden sich auf Schulgeländen. Die Schulen wollten nicht, dass Schulgelände abends von Dritten genutzt würden. – Das Projekt der Scancar-Geschäftsstelle sei längerfristig angelegt, solle aber möglichst schnell erfolgreich abgeschlossen werden. Die Frage der anlassbezogenen Kontrollen solle in Gutachten geklärt werden. – Ladepunkte seien von der Parkraumbewirtschaftung explizit ausgenommen, sodass dort keine Konkurrenz bestehe.

Felix Reifschneider (FDP) fragt, wo P+R-Angebote gemäß dem Vertrag mit Brandenburg entstehen sollten und was der Senat von Vorschlägen halte, dass Menschen, die Falschparker meldeten, an den erhobenen Gebühren in Form einer Belohnung partizipieren sollten.

Staatssekretärin Dr. Meike Niedbal (SenUMVK) antwortet, die Standorte würden nach Abschluss des Vertrages bekanntgegeben. Beim Falschparken seien die vorhandenen Regelungen und der Einsatz der Ordnungsämter der richtige Weg.

Im Weiteren vertagt.

Punkt 4 der Tagesordnung

- | | | |
|----|---|-------------------------------|
| a) | Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 19/0322
Mobilitätshub in Malchow | 0061
Mobil |
| b) | Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 19/0379
Mobilitätshub in Französisch Buchholz | 0074
Mobil |

Vertagt.

Punkt 5 der Tagesordnung

Verschiedenes

Geschäftliches – siehe Beschlussprotokoll.