

Mitteilung – zur Kenntnisnahme –

Kiezparkhäuser für lebenswerte und verkehrssichere Kieze
Drucksachen 19/1757 und 19/2018

Der Senat von Berlin
MVKU IV A 1
9025-1628

An das
Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei – G Sen –

Mitteilung

- zur Kenntnisnahme -
über Kiezparkhäuser für lebenswerte und verkehrssichere Kieze
 - Drucksachen Nr. 19/1757 und 19/2018
-

Der Senat legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 21.11.2024 Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert, das Potential von halböffentlichen Sammelanlagen für Kraftfahrzeuge in Bestandsquartieren, insbesondere in der Nähe von ÖPNV-Stationen, intensiver zu heben und so den Parkdruck und die für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum benötigten Flächen zu reduzieren.

Hierzu wird der Senat aufgefordert, aufbauend auf die Ergebnisse der dafür vom Senat zu beauftragenden Untersuchung, in Kooperation mit den Bezirken und mit den Eigentümern bestehender Parkhäuser, Parkflächen zu schaffen, in denen Anwohnerinnen und Anwohner Langzeitparkplätze nutzen können. Hierbei ist insbesondere auch die Integration zentraler E-Ladeinfrastruktur zu berücksichtigen, um die Antriebswende voranzubringen und die Ziele eines lokal emissionsfreien MIV zu erreichen.

Der Senat soll hierzu ein Konzept erarbeiten, wie diese Ziele umgesetzt werden können. Dieses Konzept soll Bestandteil des übergeordneten Konzepts der Parkraumbewirtschaftung sein.

Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 30. Juni 2025 mit Angabe möglicher Standorte, der Zahl der zu erwartenden Stellplätze und der Vorlage eines Umsetzungskonzeptes zu berichten.“

Hierzu wird berichtet:

Erläuternd wird darauf hingewiesen, dass im Folgenden die Formulierungen „halböffentliche Sammelanlagen“, „Parkhäuser“ und „Langzeitparkplätzen“ einheitlich unter dem Begriff „öffentlich zugängliche private Parkflächen“ zusammengefasst werden .

Der Senat teilt das Bestreben, das private Potential in Bestandsquartieren intensiver für das Bewohnerparken zu heben.

Das im Land Berlin bestehende Bild stellt sich wie folgt dar:

- Da das Land Berlin zugleich eine polyzentrische Flächenstadt mit sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Bedarfen ist, muss eine Potentialbetrachtung diesem Umstand Rechnung tragen. Das bedeutet, dass Räume in die Betrachtung einbezogen werden sollten, in denen ein hoher Parkdruck herrscht, und ggf. zusätzlich Übergänge zum ÖPNV bestehen.
- Im Land Berlin existiert ein großer Unterschied zwischen den Gebühren für Parken im öffentlichen Raum und den Gebühren für Stellplätze in privaten Anlagen. In bewirtschafteten Gebieten kostet ein Bewohnerparkausweis 10,20 €/Jahr, während bspw. die Parkplatzmiete der Gewobag je nach Lage zwischen 55-65 €/Monat liegt. Auch beim derzeit oft zitierten „Feierabendparken“ (beschränktes Parken in den Nachtstunden) kostet das Parken um 30 €/Monat (Bsp. aus Düsseldorf). Ohne preisliche Konkurrenzsituation zwischen privatem und öffentlichen Raum ist ein Anreiz zur Nutzung von Kiezparkhäusern nur dort gegeben, wo ein erheblicher Parkdruck besteht.
- Das Land Berlin besitzt keine eigenen öffentlichen Parkhäuser und somit auch keine eigenen Betreiberstrukturen und keine etablierten Bezahl- und Kontrollsysteme, auf die zurückgegriffen werden könnte.
- Die private Betreiberlandschaft ist mit Blick auf Parkraumangebote und ergänzende Dienstleistungen (Bewirtschaftung, Kontrolle) zudem vielfältig und unübersichtlich.
- Aus Forschung und Austauschrunden mit der Branche ist bekannt, dass die Parkhäuser im Land Berlin größtenteils nicht ganzjährig ausgelastet sind. Ausnahmen bilden die Weihnachtszeit oder Großevents. Viele Betreiber bieten deshalb bereits günstiges Dauerparken selbst in zentraler Lage an.
- Weiterhin können verschiedene Initiativen in der Stadt beobachtet werden, wo private Stellplatzangebote in Berlin bereits für Bewohnerinnen und Bewohner und andere

Nutzungen geöffnet werden. Gespräche mit Anbietern bestätigen weitere Planungen, u.a. auch in Zusammenarbeit mit dem Einzelhandel .

Eine Potentialbetrachtung bedarf damit aus Sicht des Senats neben der Identifizierung potentieller Flächen (z.B. über Auswertung von GIS-Karten, Satellitenbildern oder Erhebungen durch Branchenverbände) auch noch weiterer Analysen: Die identifizierten Flächen müssen hinsichtlich weiterer Kriterien (z.B. Kapazitäten, Eigentumsverhältnisse, Zugänglichkeit etc.) bewertet werden. Zudem bedarf es einer Analyse der Auslastungsdaten.

Aufgrund der Größe des Landes Berlin und der Vielzahl der öffentlich zugänglichen Parkflächen einerseits wie auch der bewirtschafteten und unbewirtschafteten Pkw-Parkflächen im öffentlichen Straßenland andererseits bietet es sich aus Sicht des Senats daher an, den Fokus zunächst auf konkrete Teilgebiete der Stadt (Parkzonen, Lebensweltlich orientierte Räume) zu legen, um diese dann auf andere Gebiete skalieren zu können. Die konkreten Teilgebiete sind vor dem Hintergrund konkreter Planungen bzw. Bedarfsmeldungen zu betrachten und entsprechende Potentiale im privaten Raum sind systematisch zu erfassen und zu erschließen.

Um gemeinsam mit den Bezirken und ggf. weiterer Verfahrensverantwortlichen die systematische Erschließung dieser Potentiale sicherzustellen, wird daher wie folgt vorgegangen:

1. Identifizierung von Modellräumen mit Handlungserfordernis (aus max. 3 Bezirken):
Mit Blick auf die notwendigen Kriterien, „Preisliche Konkurrenzsituation“ und „Parkraumangel“, soll auf Ergebnisse des laufenden eUVM-Projekts¹ zurückgegriffen werden. Zudem sollen Gebiete mit hohem Parkdruck auch mit Blick auf den Übergang zum ÖPNV oder drohendem Wegfall von Parkflächen im öffentlichen Raum in Abstimmung mit den Bezirken und auf Grundlage der Erfahrungen der Ordnungsämter bzw. auf Grund laufender Planungen ausgewählt werden. Ergebnis: Modellräume sind definiert und das weitere Vorgehen ist mit den Bezirken abgestimmt
2. Potentialerhebung (theoretische Potentialbetrachtung, ohne Zählungen):
Erfassung potentieller alternativer Parkflächen durch Auswertung von GIS-Karten, Satellitenbildern oder Erhebungen durch Branchenverbände in den Modellkiezen inkl. Erhebung der Anzahl der dortigen Parkplätze insgesamt. Auch Kontaktaufnahme mit den Betreibern sowie ggf. ausgewählten Dienstleistern der Parkraumbewirtschaftung (z.B. Wemolo, ampido) und Durchführung von Interviews zu Erfahrungen mit Auslastung, Freiflächenpotentialen und deren Erschließung.

¹ <https://www.berlin.de/weniger-dicke-luft/projekte-und-massnahmen/parkdatenanalyse/>

Ergebnis: Dokumentation der Kapazität vorhandener Parkflächen im öffentlichen und privaten Raum inkl. grober Beurteilung hinsichtlich der Entlastungspotentiale für den öffentlichen Raum

3. Potentialerschließung:

Untersuchung von Handlungsfeldern und Maßnahmen unterschieden nach Hauptverwaltung, Bezirken, privaten Akteuren, um die Potentiale zu erschließen, inkl. rechtlicher Bewertung sowie zu betrachtender Fragestellungen (Kompatibilität der Nutzungen, Zugang, Kontrolle, Bezahlung) und Klärung von Randbedingungen, die erfüllt sein müssen, damit die Ansätze Erfolg versprechen.²

Ergebnis: Übersicht möglicher Ansätze, Maßnahmen und Randbedingungen inkl. rechtlicher Bewertung

4. Empfehlungen:

Erstellen eines Kurzberichts mit Empfehlungen unter Berücksichtigung der Erkenntnisse zu Potentialerfassung und möglicher Maßnahmen als Grundlage für weitere Abstimmungen und politische Entscheidungen.

Ergebnis: Kurzbericht mit Empfehlungen

Für die Durchführung dieser Arbeitsschritte ist beabsichtigt, einen Dienstleister zu binden. Das Auftragsvolumen wird auf ca. 150.000 € geschätzt. Es wird angestrebt, den Kurzbericht mit Empfehlungen dem Abgeordnetenhaus 2026 vorzulegen. Die Umsetzung hängt dabei von den in künftigen Haushaltsplänen und Finanzplanungen für den Gesamthaushalt insgesamt verfügbaren Mitteln ab.

Die Steuerung des Arbeitsprozesses und des Dienstleisters erfolgt durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Zur Begleitung ist eine Steuerungsgruppe mit Teilnehmenden aus den folgenden Organisationen vorgesehen:

- Bezirksämter, in denen die Modellgebiete liegen,
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (wegen Zusammenhang zu Leitfaden Quartiersgaragen und ggf. Handlungsbedarf im Zusammenhang mit Nachverdichtung),
- Ggf. Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe in Verbindung mit der eMO (wegen Einbindung von Unternehmen mit öffentlich zugänglichen Parkflächen sowie Integration E-Ladeinfrastruktur)
- Industrie- und Handelskammer IHK (wegen Ansprache von Unternehmen mit öffentlich zugänglichen Parkflächen).

Die Umsetzung der Maßnahmen ist nicht Teil dieses Vorhabens. Hier geht es um die Identifikation von Lösungsansätzen und daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen .

² Das Thema Ladeinfrastruktur wird allerdings unabhängig von der Potentialfrage für das Bewohnerparken bereits durch die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe in Verbindung mit der eMO aktiv behandelt und vorangetrieben.

Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Für die Durchführung der Arbeiten ergeben sich für die Beauftragung eines externen Dienstleistungsunternehmens Auswirkungen auf die Ausgaben im Kapitel 0730 in Höhe von 150.000 € ab Beginn der Durchführung der Arbeitsschritte im Rahmen des zur Verfügung stehenden Budgets.

Es ergeben sich keine Auswirkungen auf die Einnahmen.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Die Aufgabe wird nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten und personellen Ressourcen in die Umsetzung gebracht.

Wir bitten, den Beschluss damit als erledigt anzusehen.

Berlin, den 24.06.2025

Der Senat von Berlin

Kai Wegner
Regierender Bürgermeister

Ute Bonde
Senatorin für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt