

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)**

vom 19. Juni 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Juni 2023)

zum Thema:

**Grundrecht Parkplatz? - Geht der Erhalt von Parkplätzen vor  
Verkehrssicherheit und ÖPNV-Beschleunigung?**

und **Antwort** vom 06. Juli 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Juli 2023)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/15904  
vom 19. Juni 2023  
über Grundrecht Parkplatz? - Geht der Erhalt von Parkplätzen vor Verkehrssicherheit und  
ÖPNV-Beschleunigung?

---

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

Frage 1:

Welche bundes- und landesrechtlichen Vorschriften gelten für die Planung und Anordnung von Verkehrsinfrastrukturen, und welche Grundsätze bezüglich erforderlichen Abwägungen der verschiedenen Belange, die in einer Planung miteinander in Einklang gebracht werden müssen, beispielsweise Verkehrssicherheit, Parkplatzangebot, Leistungsfähigkeit für den fließenden Verkehr (MIV, Wirtschaftsverkehr, Rad- und Fußverkehr und ÖPNV), ökologische Aspekte, Klimaanpassung etc., sind dabei zu beachten?

Antwort zu 1:

Die Verkehrsinfrastruktur umfasst sämtliche physischen Komponenten einer Infrastruktur, die unter anderem das Straßen- und Schienennetz und die Wasserstraßen mit allen Brücken, Tunnel, Haltestellen, Häfen und sonstigen Bauwerken und Anlagen sowie Beschilderungen, Fahrbahnmarkierungen etc. umfasst.

Diesbezüglich gelten besondere bundes- oder landesgesetzlichen Fachregelungen. Für den Bau oder die Änderung von Verkehrswegen ist in vielen Fällen eine Planfeststellung oder Plangenehmigung erforderlich. Beispielsweise gilt für Straßen § 17 S. 1 Bundesfernstraßengesetz bzw. § 22 Berliner Straßengesetz, für den Bau von Eisenbahnen § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz, für Straßenbahnen § 28 Abs. 1 S. 1 Personenbeförderungsgesetz, für den Aus- oder Neubau von Bundeswasserstraßen § 14 Abs. 1 S. 1 Bundeswasserstraßengesetz und für Flughäfen § 8 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz.

In den vorgenannten und den sonstigen Planungsverfahren besteht jeweils regelmäßig ein weites Planungsermessen. Bei der Ausübung des Ermessens ist insbesondere im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, dass das einschlägige Fachplanungsgesetz besondere Planungsschranken aufstellen kann, beispielsweise die Bindung an die Linienführung durch den Bundesminister für Verkehr, § 16 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Als Ermessensgrenzen sind auch stets die Grundrechte der durch den Plan betroffenen Personen zu beachten. Zudem kann der Gesetzgeber die Ausübung des Planungsermessens in bestimmte Richtungen leiten, indem er im jeweiligen Fachplanungsgesetz besondere Entscheidungsprogramme vorgibt. Im Übrigen folgen Abwägungs- und Optimierungsgebote auch allgemein aus dem Umweltrecht, insbesondere aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz und dem Bundesnaturschutzgesetz.

Das Ziel des Abwägungsvorgangs ist es, eine gerechte Abwägung aller wesentlichen Gesichtspunkte zu ermöglichen. Zur Präzisierung hat die Rechtsprechung einige Grundsätze entwickelt: Danach muss (erstens) eine Abwägung überhaupt stattfinden, (zweitens) in die Abwägung an Belangen eingestellt werden, was nach Lage der Dinge eingestellt werden muss sowie (drittens) weder die Bedeutung der öffentlich und privaten Belange verkannt, noch (viertens) der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen werden, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht (BVerwG, NJW 1975, 1373). Die Planfeststellungsbehörde hat unter Zurückstellung der als weniger gewichtig bewerteten Belange zu entscheiden.

Je schwerer die Beeinträchtigung der Belange der von der Planung Betroffenen wiegt, umso gewichtiger müssen die am gesetzlichen Planungsziel orientierten Belange sein, die für das Vorhaben streiten.

Frage 2:

Wie muss ein Abwägungsprozess erfolgen und dokumentiert werden, um eine rechtssichere Planung, die auch gerichtlichen Überprüfungen standhält, zu garantieren?

Antwort zu 2:

Der Abwägungsprozess erfolgt nach den oben genannten Grundsätzen. Bei planfeststellungsbedürftigen Anlagen ist hinsichtlich der Dokumentation zunächst auf § 73 Abs. 4 S. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz hinzuweisen, wonach Einwendungen gegen den ausgelegten Plan schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde, die den Plan ausgelegt hat, erhoben werden müssen. Hinsichtlich des Planfeststellungsbeschlusses gilt das Bestimmtheitserfordernis aus § 37 Abs. § 1 Verwaltungsverfahrensgesetz.

Frage 3:

Liegt ein Abwägungsausfall vor, wenn vorab ohne Betrachtung des konkreten Einzelfalls und ohne Abwägung der sonstigen Bedarfe und Interessen, pauschal für alle verkehrlichen Planungen und Anordnungen entschieden wird, dass keine oder nur eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen entfallen darf?

Antwort zu 3:

Ein Abwägungsausfall kann denkllogisch erst vorliegen, wenn die Planungsbehörde eine abschließende Entscheidung über eine geplante Maßnahme trifft. Ein solcher Verfahrensabschluss liegt aber nicht vor, wenn die Planungsbehörde aus einer Vielzahl laufender Planungsverfahren einige Verfahren herausfiltert, um diese dann einer besonderen Überprüfung zu unterziehen. Die Bestimmung der für diese Auswahl maßgeblichen Kriterien stellt keine Abwägungsentscheidung in diesem Sinne dar.

Im Übrigen liegt ein Abwägungsausfall regelmäßig vor, wenn die Planungsbehörde verkennt, dass eine Abwägung zu erfolgen hat, z.B. auch dann, wenn die Behörde sich rechtsirrig für gebunden hält. Der Fall, dass im Rahmen der Abwägung nicht alle abwägungsrelevanten Belange ermittelt und in die Abwägung eingestellt werden, wird stattdessen als Abwägungsdefizit bezeichnet.

Frage 4:

Welche Konsequenzen können aus einem Abwägungsausfall folgen, wenn entsprechende Planungen gerichtlich beanstandet werden?

Antwort zu 4:

Behördliche Maßnahmen können grundsätzlich erst dann gerichtlich beanstandet werden, wenn eine abschließende Entscheidung getroffen wurde bzw. deren Umsetzung erfolgte. Ein vorbeugender Rechtsschutz ist nur ausnahmsweise für den Fall zulässig, dass auch verwaltungsgerichtlicher Eilrechtsschutz keinen hinreichenden Schutz böte.

Frage 5:

Wie stellt der Senat die Beschleunigung des ÖPNV sicher, insbesondere die Ausweisung zusätzlicher Bussonderfahrstreifen?

Frage 6:

Wie soll in Vorhaben im Sinne der Frage 5 vorgegangen werden, wenn die Ausweisung von Bussonderfahrstreifen nur zulasten vorhandener Fahrstreifen und/oder Parkplätzen erfolgen kann?

Antwort zu 5 und 6:

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine rechtssichere Beschleunigung des ÖPNV ist Ziel des Berliner Senats. Diese kann sowohl durch straßenverkehrsbehördliche als auch bauliche Maßnahmen erreicht werden.

Welche Maßnahme im Einzelfall sinnvoll und erforderlich ist, wird straßenverkehrsbehördlich auf der Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit geprüft. Einbezogen und miteinander abgewogen werden hierbei die örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten, die dargelegten Beeinträchtigungen des ÖPNV sowie evtl. Auswirkungen auf die Interessen aller am Verkehr Teilnehmenden.

Frage 7:

Gibt es einen individuellen, rechtlich einklagbaren Anspruch auf Parkplätze bzw. Parkraum im öffentlichen Raum im näheren Umfeld um den jeweiligen Wohnort oder Arbeitsplatz einer Person?

Antwort zu 7:

Schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie blinde Menschen haben gegenüber der Straßenverkehrsbehörde Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung, ob ihnen vor der Wohnung und/oder der Arbeitsstätte ein Parkplatz vorzubehalten ist. Rechtsgrundlage für die Erteilung einer entsprechenden Sonderparkberechtigung ist § 45 Abs. 1b S. 1 Nr. 2 StVO (BVerwG, NJW 1995, 473); im Falle einer Reduzierung des verkehrsbehördlichen Regelungsermessens auf Null, besteht ein unmittelbarer Anspruch.

Frage 8:

Wie viele Parkplätze gibt es in Berlin im öffentlichen Raum, welche Erhebungen oder Erkenntnisse bezüglich des Parkplatzangebots im öffentlichen Raum liegen dem Senat für einzelne Bezirke oder Stadtteile vor?

Antwort zu 8:

In Berlin sind die Bezirke für den ruhenden Verkehr verantwortlich. Daher liegen dem Senat bisher keine flächendeckenden Daten vor.

Frage 9:

Wie viele Parkhäuser gibt es in Berlin und wie schätzt der Senat deren durchschnittliche Auslastung ein?

Antwort zu 9:

Das Land Berlin besitzt und betreibt keine öffentlichen Parkhäuser. Im Übrigen wird auf die Antwort auf die Fragen 1 bis 4 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/11739 verwiesen.

Dem Land Berlin liegen keine Daten zur Auslastung der Parkhäuser vor.

Frage 10:

Wie viele Parkplätze im privaten oder halböffentlichen Raum gibt es in Berlin?

Antwort zu 10:

Für private Parkflächen liegen keine Daten vor. Flächen sind i.d.R. nicht zugänglich und somit nachträglich nicht einfach zu erfassen.

Frage 11:

Wie schätzt der Senat insgesamt das Angebot an öffentlichen, halböffentlichen und privaten Parkmöglichkeiten ein?

Frage 12:

Auf welchen Zahlen, Daten und Erkenntnissen beruht diese Einschätzung im Sinne der Frage 11?

Antwort zu 11 und 12:

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da die Daten für öffentliche Parkflächen im Straßenland derzeit nicht flächendeckend vorliegen (siehe Antwort zu Frage 8) und das private Angebot nicht bekannt ist (siehe Antwort zu Frage 10) können hierzu keine datenfundierte Aussagen gemacht werden.

Frage 13:

Wie definiert der Senat Parkdruck und wie wird dieser festgestellt? In welchen Berliner Bezirken bzw. Ortsteilen / Gebieten herrscht hoher Parkdruck, wo niedriger Parkdruck?

Antwort zu 13:

Vor Einführung von Parkraumbewirtschaftungszonen werden im Rahmen von Machbarkeitsstudien Parkdruck und Nutzerkonkurrenz als Voraussetzungen für eine Bewirtschaftung untersucht.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) empfiehlt einen Grenzwert von 80 % Auslastung<sup>1</sup>, an dem sich beauftragte Planungsbüros i.d.R. unter Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten und Planungen orientieren.

Frage 14:

Welche Möglichkeiten sieht der Senat den Parkdruck zu verringern?

Antwort zu 14:

Die verkehrsplanerischen Möglichkeiten sind vielfältig und einander ergänzend. Sie reichen von einem weiteren Ausbau des Umweltverbunds über eine effizientere Nutzung bestehender Angebote im privaten bzw. halböffentlichen Raum bis hin zu einer Bewirtschaftung von Parkständen in dichten Zentren.

Frage 15:

An welchen Straßenabschnitten, Plätzen und Örtlichkeiten in Berlin beabsichtigt der Senat zusätzlichen Parkraum zu schaffen?

Frage 16:

An welchen Straßenabschnitten, Plätzen und Örtlichkeiten in Berlin beabsichtigt der Senat vorhandenen Parkraum zu reduzieren?

Frage 17:

Welche Flächen stehen nach Einschätzung des Senats zur Verfügung und eignen sich für die Schaffung von zusätzlichem Parkraum?

---

<sup>1</sup> FGSV: Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012, S. 42

Antwort zu 15 bis 17:

Die Fragen 15 bis 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Dem Senat liegen hierzu keine Angaben vor. Straßenabschnitte werden anlassbezogen (Sanierung/Grundinstandsetzung, straßenverkehrsbehördliche Anordnungen) gemäß den jeweils geltenden Standards geplant.  
Siehe im Übrigen die Antwort zu Frage 8.

Frage 18:

In welchem Verhältnis stehen Parkraum, Raum für neuen Wohnungsbau, Platzbedarfe für Spielplätze und Sportflächen und Grünflächenbedarfe zueinander, und wie werden diese untereinander abgewogen und priorisiert?

Frage 19:

Welchem Grundsatz folgt der Senat bei der Verteilung des öffentlichen Raumes im Land Berlin?

Antwort zu 18 und 19:

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die genannten Platzbedarfe und Nutzungsarten beziehen sich auf den gesamten öffentlichen Raum. Derartige Sachverhalte werden über die gesamtstädtischen Planwerke erarbeitet und festgelegt, daher wird auf die gültigen Flächennutzungs- und Stadtentwicklungspläne (Wohnen 2030, Mobilität und Verkehr, Klima 2.0, Zentren 2030, Wirtschaft) und die dortigen Vorgaben verwiesen.

Berlin, den 06.07.2023

In Vertretung

Dr. Claudia Elif Stutz  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt