

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

vom 24. August 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. August 2026)

zum Thema:

Wie viele Pkw-Stellplätze sind in Berlin weggefallen?

und **Antwort** vom 10. Sept. 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Sept. 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/27027
vom 24.08.2026
über Wie viele Pkw-Stellplätze sind in Berlin weggefallen?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft teilweise Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die infravelo GmbH sowie die Berliner Bezirke um Stellungnahmen gebeten, welche bei der nachfolgenden Beantwortung entsprechend gekennzeichnet wiedergegeben werden. In den Antworten werden die fachlichen Begriffe „Parkstände“ (öffentlicher Straßenraum), Stellplätze (privater Raum) und Parkplätze/-flächen (allgemein) benutzt.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

In Berlin werden seit Jahren Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum reduziert oder umgewidmet, etwa durch Radverkehrsanlagen, Fahrradbügel, Lieferzonen, Ladeinfrastruktur, Parklets, Außengastronomie, Baustellen, Mobilitätsstationen, Kiezblocks oder sonstige Verkehrsversuche. Für Anwohner, Gewerbetreibende, Pflegedienste, Handwerker und mobilitätseingeschränkte Menschen ist entscheidend, ob dieser Wegfall transparent erfasst, begründet und gegebenenfalls durch Ersatzangebote ausgeglichen wird.

Frage 1:

Wie viele Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sind in Berlin seit dem 1. Januar 2023 entfallen? Bitte nach Jahren und Bezirken aufschlüsseln.

Frage 2:

Aus welchen wesentlichen Gründen sind diese Stellplätze entfallen, insbesondere durch Radverkehrsanlagen, Fahrradabstellanlagen, Liefer- und Ladezonen, Ladeinfrastruktur, Parklets, Außengastronomie, Baustellen, Mobilitätsstationen, Kiezblocks, Poller, Modalfilter oder sonstige Verkehrsversuche?

Frage 3:

Wie viele neue Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sind im selben Zeitraum geschaffen worden? Bitte nach Jahren und Bezirken aufschlüsseln.

Antwort zu 1 bis 3:

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die erfragten Parkflächen werden nicht systematisch erfasst, so dass keine vollständigen und belastbaren Daten für Berlin vorliegen. Zudem kann die Anzahl der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum nur geschätzt werden: Ausschlaggebend sind hierbei unter anderem Straßenbreite, Baumbestand, Anordnung und Fahrzeuggröße. Bei der Digitalisierung von Parkflächen stellt auch der Umgang mit dem sogenannten „tolerierten (Falsch-) Parken“ vielerorts Kommunen vor Herausforderungen¹: Nicht flächendeckend ausreichende Überwachungskapazitäten führen zu einer falschen Wahrnehmung des legalen Angebots. Ferner ändert sich in einer dynamischen Stadt, wie Berlin, die Anzahl der Parkplätze ständig. Berlinweit fällt dies jedoch auf Grund der hohen Anzahl an Straßenparkplätze (mehr als eine Million) nicht ins Gewicht. Auch auf Ebene der Parkzonen, welche in Berlin durchschnittlich zwischen 1.200 und 2.000 Parkstände umfassen, bleiben leichte Schwankungen ohne messbare Wirkung.

Die Berliner Bezirke haben Folgendes zurückgemeldet (ergänzt um Einzelprojekte des Landes):

Bezirk (Parkraumangebot Stand 2023) ²	Zahl der weggefallenen Parkstände im öffentlichen Straßenraum nach Ursache (siehe Legende)				Neu geschaffene oder nach Baustellen wieder freigegebene Parkstände im öffentlichen Straßenraum			
Jahr	2023	2024	2025	06/2026	2023	2024	2025	06/26
Charlottenburg- Wilmerdorf (rund 144.300 Parkstände)	„Eine entspr. Statistik wird vom Bezirk nicht geführt. Parkplätze stellen keine eigenständig gewidmeten Flächen dar, sondern sind Bestandteil des öffentlichen Straßenraums. Die bisherige Nutzung einzelner Flächen zum Parken begründet keinen Anspruch auf deren dauerhafte Aufrechterhaltung. Der Entfall bzw. die Verlagerung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum erfolgt in der Regel im Rahmen von Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Anpassung des Straßenraums. Wesentliche Gründe sind insbesondere die Förderung des Fuß- und Radverkehrs, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Schaffung von Flächen für den Lieferverkehr sowie Maßnahmen zur Klimaanpassung und der Förderung der Aufenthaltsqualität.“							
Friedrichshain- Kreuzberg (rund 58.200 Parkstände)	„Eine entspr. Statistik wird vom Bezirk nicht geführt.“							
		R: 104* B: 270***		R: 200**				

¹ Rückmeldungen aus entsprechenden Fachforen

² eUVM-Forschungsprojekt, Endbericht, Anlage 3: <https://www.berlin.de/weniger-dicke-luft/projekte-und-massnahmen/parkdatenanalyse/>

Lichtenberg (rund 99.200 Parkstände)	„Eine entspr. Statistik wird vom Bezirk nicht geführt. Das Bezirksamt sieht als wesentliche Gründe in Lichtenberg die Radverkehrsanlage in der Siegfriedstraße und die Fahrradstraße Hentigstraße / Cäsarstraße.“						
			R: 27**	R: 83***			
Mahrsdorf (rund 132.700 Parkstände)	„Im Bezirksamt werden keine entsprechenden Statistiken über den Zu- oder Abgang von Pkw-Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum geführt.“						
Mitte (rund 79.000 Parkstände)	„In Berlin Mitte wurden in 2023 und 2024 im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätsgesetzes, wie bei der Einrichtung von sicheren Querungsstellen für den Fußverkehr sowie Radverkehrsanlagen, Parkplätze für schätzungsweise 600 Pkw dauerhaft einer anderen Nutzung zugeführt. Dies entspricht einem Anteil von weniger als 1 %. Eine Auflistung nach einzelnen Maßnahmen ist nicht abschließend möglich. Zusätzlich in den Jahren 2023 und 2024 ca. 116 Standorten Parklets oder Schankvorgärten angeordnet. Parkraum wird dauerhaft und temporär aufgrund verschiedenster Gründe nicht mehr von Pkw genutzt, dazu gehört die dauerhafte Festlegung von Parkraum für den fließenden Verkehr oder als Parkraum für andere Fahrzeugarten als Pkw, Halt- und Parkverbote für alle Fahrzeuge sowie Sondernutzungen im öffentlichen Straßenland wie z. B. Baustelleneinrichtungen. Die Planungsvorgaben des Landes Berlin, inkl. des Mobilitätsgesetzes und des Klimaanpassungsgesetzes, priorisieren grundsätzlich die Klimaanpassung und den Umweltverbund gegenüber dem motorisierten Individualverkehr sowie den fließenden Verkehr gegenüber dem ruhenden Verkehr. Das Bezirksamt Mitte priorisiert daher im begrenzten öffentlichen Raum wie folgt: Der fließende Verkehr inkl. Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV sowie Liefer- und Wirtschaftsverkehr muss gewährleistet werden. Darüber hinaus verfügbare Flächen können für weitere Funktionen, wie Klimaanpassung, Aufenthalt, Gewährleistung des ÖPNV, Stellflächen für spezifische Fahrzeuge oder Zwecke (ÖPNV, Lieferverkehr, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen) oder allgemeinen ruhenden Kfz-Verkehr genutzt werden. Der Umweltverbund genießt Vorrang. Alternativen für das Abstellen von Kfz bestehen in der Regel durch Nutzung von Abstellflächen auf privaten Grundstücken und in privaten Anlagen.“			„Im Rahmen einzelner Maßnahmen entsteht auch neuer Parkraum. Dieser wird nicht statistisch erfasst. Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt stellt kein berlinweites, einheitliches System für die systematische Aktualisierung und Auswertung des Parkraums zur Verfügung.“			
		B:50****	B: 100****	B:50****			B: 15****
Neukölln (rund 85.000 Parkstände)	„Mangels statistischer Erfassungen können die Fragen nicht beantwortet werden. Frage 2 listet bereits mögliche Gründe für den Wegfall von Stellplätzen auf. Eine gesonderte Statistik wird auch hier nicht geführt.“						
Pankow (rund 137.300 Parkstände)	„Das SGA Pankow führt hierzu keine statistische Erhebung.“						
			R: 48**	R: 72**		10***	
Reinickendorf (rund 101.900 Parkstände)	„Eine Statistik im Sinne der Fragestellung wird nicht geführt.“						
Spandau (rund 86.000 Parkstände)	„Der Verlust von Parkplätzen ist Bestandteil von Abwägungen im Zuge der jeweiligen Vorgangsbearbeitung. Die Behörde trifft hier			„Das Bezirksamt erfasst die direkte oder indirekte Schaffung von Pkw-Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum sonstige Ersatzangebote nicht			

	jeweils im Einzelfall eine Ermessensentscheidung, ob und wie viele Stellplätze tatsächlich wegfallen müssen. Es wird versucht, diese Zahl möglichst gering zu halten. Eine statistisch auswertbare Datensammlung liegt nicht vor. Es ist ein wesentlicher Grundsatz jeder SV-Anordnung, dass nur in dem unvermeidbar notwendigen Umfang in den Verkehrsraum beschränkend eingegriffen wird. Dazu gehört auch der ruhende Verkehr.“	statistisch. Allerdings hat das Bezirksamt in den letzten Jahren gezielt darauf hingewirkt oder Maßnahmen ergriffen, um zusätzlichen Parkraum zu schaffen, darunter: - die Abschaffung der nicht benötigten Busspur in der Wilhelmstraße, - die Reaktivierung eines Parkhauses in Haselhorst, - Schaffung von zusätzlichem Parkraum durch Anordnung v. Schrägparken, z.B. am Haselhorster Damm sowie - die Einführung von Parkverboten für LKW. Das Bezirksamt strebt weiterhin an, wo möglich zusätzlichen Parkraum anzubieten.“
Steglitz-Zehlendorf (rund 137.500 Parkstände)	„Grundsätzlich kann es immer mal wieder vorkommen, dass durch verkehrsrechtliche Maßnahmen Parkplätze entfallen. Beispiele hierfür sind vor allem Maßnahmen, die der Erhöhung der Schulweg- bzw. Fußverkehrs-sicherheit dienen, wie die Anlage von Querungshilfen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen. Darüber hinaus kann vereinzelt auch der Einbau von Radbügeln oder Jelbi-Stationen zum Wegfall weniger Pkw-Parkstände führen. An manchen Örtlichkeiten muss das Gehwegparken auf unbefestigten Flächen aus Gründen des Baumschutzes abgeordnet werden. Neue Radfahrstreifen, die durch den Senat angeordnet wurden, haben auch zu einer Reduzierung von Parkplätzen geführt. Eine exakte Anzahl der entfallenen Parkstände kann nicht mitgeteilt werden. Bei Fahrradstraßen versucht der Bezirk, im Rahmen der rechtlichen Rahmenbedingungen möglichst viele Parkplätze zu erhalten.“	„Es kann berichtet werden, dass im Bereich des Platzes des 4. Juli durch Veränderung der Parkordnung zusätzliche Stellplätze geschaffen wurden. Im Zusammenhang mit der Einrichtung des Radfahrstreifens in der Thielallee wurde im Bereich der Einmündung der Thielallee in die Straße Unter den Eichen ebenfalls durch Änderung der Parkordnung zusätzliche Stellplätze geschaffen. „
Treptow-Köpenick (rund 129.400 Parkstände)	„Eine entspr. Statistik wird vom Bezirk nicht geführt.“	
Tempelhof-Schöneberg (rund 100.000 Parkstände)	„Das Bezirksamt weist darauf hin, dass es sich in vielen Bereichen ganz überwiegend nicht um amtlich markierte oder ausgewiesene Parkplätze (wie Parkflächenmarkierungen nach der Straßenverkehrsordnung) handelt. Es wird vielmehr im Regelfall lediglich das Parken am rechten Fahrbahnrand (bzw. im Rahmen der allgemeinen straßenrechtlichen Zulässigkeit) ausgeübt. Aus diesem Grund sind bezirksseitig keine flächendeckenden, statistischen Erfassungen oder Bilanzen über den konkreten Bestand, den Wegfall oder die Neuschaffung einzelner Parkmöglichkeiten in dieser Form vorhanden.“	

Abkürzungen

R: Radverkehrsanlagen, Fahrradabstellanlagen

B: Baustellen

Ergänzungen zu Einzelprojekten aus SenMVKU V

*BV RVA Otto-Braun-Str., Schlesische Str., Köpenicker Str., Ende BV Köpenicker Str: voraus. bis Ende 2026

**BV RVA HansasträÙe: temporäre Stellplätze (Z286 mit Mo-Fr 7-19h, Sa 7-13h), Ende BV: voraus. bis Ende 2026.

***Petersburger Straße. Im Jahr 2024 sind zusätzlich zu den 270 Stellplätzen 250 Stellplätze weggefallen, die nicht in die Statistik mitaufgenommen wurden. Diese 250 Stellplätze waren „wilde Stellplätze“ auf Grünflächen mit Baumstandorten (gem. StVO nicht ausgewiesen, jedoch vom Bezirk geduldet). Mit Ende der Baumaßnahme (2027) werden 140 Stellplätze wieder zur Verfügung gestellt.

****Krausenstraße: Mit dem nächsten Bauabschnitt (vgl. Anfang 2027) werden baustellenbedingt weitere 30 Stellplätze weggefallen. Mit Ende der Baumaßnahme (2027) werden weitere 55 Stellplätze wieder zur Verfügung gestellt.

Bezüglich der Lieferflächen wird ergänzend auf die Antworten zur Schriftlichen Anfrage 19/26726 verwiesen. Lieferflächen sind in der Regel nur zu bestimmten Zeiten für Lieferverkehre reserviert. Eine Auflistung der Ladepunkte (ein Parkstand pro Ladepunkt) nach Bezirken und Betriebsjahr ist im Energieatlas des Landes Berlin abrufbar.³ Die Flächen werden für Kfz-Parken während des Ladevorgangs genutzt. Abstellflächen für Mikromobilität können im Geoportal des Landes Berlin eingesehen werden. Eine Erfassung der umgenutzten Parkstände erfolgt in dieser Darstellung nicht. Die infravelo GmbH informiert, dass auch hier kein berlinweiter Vorher-Nachher-Vergleich zu entfallenen Parkplätzen vorliegt. Zudem variiert der Wegfall an Kfz-Parkplätzen je nach Straßenraum, örtlichen Rahmenbedingungen und den jeweiligen Planungszielen erheblich. Auch im Rahmen des Baustellenmanagements erfolgt keine Erfassung entfallender Pkw-Parkplätze im öffentlichen Raum. Diese ist rechtlich auch nicht verpflichtend. Eine belastbare Aufschlüsselung nach Jahren und Bezirken ist daher auf Grundlage der derzeit vorhandenen Daten nicht möglich. Ein Überblick über die aktuellen Baustellen ist im Geoportal des Landes Berlin veröffentlicht.⁴

Frage 4:

Wie viele Stellplätze wurden im selben Zeitraum durch Parkhäuser, Quartiersgaragen, Tiefgaragen, Park-and-Ride-Anlagen oder sonstige Ersatzangebote geschaffen?

Frage 5:

Verfügt der Senat über eine zentrale, fortlaufend aktualisierte Stellplatzbilanz für Berlin? Wenn ja: Wo ist diese einsehbar? Wenn nein: Warum nicht?

Frage 12:

Plant der Senat, künftig bei größeren Umgestaltungen des Straßenraums eine öffentlich nachvollziehbare Vorher-Nachher-Bilanz der Stellplätze zu erstellen?

Antwort zu 4, 5 und 12:

Die Fragen 4, 5 und 12 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die erfragten Ersatzangebote, sowie Parkplätze im öffentlichen und privaten Raum werden nicht systematisch und fortlaufend erfasst. Hierzu liegen weder dem Senat noch den Bezirksämtern belastbare Zahlen vor.

Eine digitale berlinweite Erfassung aller Parkflächen im öffentlichen Straßenraum erfolgte erstmals 2022/23 im Rahmen des Berliner eUVM-Forschungsprojektes. Die Ergebnisse sind im

³ <https://energieatlas.berlin.de> : Diagrammansicht – Elektromobilität - öffentlicher und privater Raum – „zu den Diagrammen“, oben: Filterfunktion und „Daten herunterladen“

⁴

[https://gdi.berlin.de/viewer/main/?MAPS={"center":\[389920,5819697\],"zoom":2}&LAYERS=\[{"id":"hintergrund_default_grau","visibility":true,"transparency":0},{"id":"planb_ereignisse:ereignisse","visibility":true,"transparency":0}\]](https://gdi.berlin.de/viewer/main/?MAPS={)

Geoportal des Landes Berlin veröffentlicht⁵. 2025 wurden diese Daten in das OpenStreetMap (OSM)-Format übertragen und aktualisiert. Ein Vergleich der Daten bietet sich jedoch nicht an, da die Methodik überarbeitet wurde. Die Veröffentlichung des neuen Datensatzes wird bis Ende 2026 angestrebt.

Eine fortlaufende, zentrale Datenpflege ist zum heutigen Stand mit einem hohen manuellen Aufwand verbunden: Hierzu gibt es aktuell keine entsprechenden Prozesse, daher ist er Aufwand beim Vorhandensein von Prozessen bisher nicht absehbar. Selbst bei einer Automatisierung von Prozessen sind weiterhin noch eine händische Prüfung und Anpassung erforderlich. Daher kann erst durch eine berlinweite Digitalisierung von Anordnungen und einer Automatisierung bei der Anpassung vorhandener Geodaten eine entsprechende Datenpflege ermöglicht werden.

Da Parkplätze keine eigenständig gewidmeten Flächen darstellen, sondern Bestandteil des öffentlichen Straßenraums sind, besitzen sie keine eigene Kategorie bei den Verkehrsflächen. Das Land Berlin besitzt zudem keine öffentlich zugänglichen Parkhäuser. Die Verkehrsinformationszentrale des Landes Berlin gibt auf ihrer Internetseite einen Überblick über die landeseigenen P+R-Anlagen und die öffentlich zugänglichen Parkhäuser (in privater Hand).⁶

Ergänzung aus dem Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf

„Im genannten Zeitraum sind keine Stellplätze durch Einrichtungen dieser Art geschaffen worden. Zeitnah geplant ist u.a. in Wannsee an der B1 die Ausweisung von Flächen, die ausschließlich für Fahrzeuge, die als Pkw zugelassen sind, zu schaffen.“

Ergänzung aus dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf

„Der Bezirk Marzahn-Hellersdorf ist durch seine großen Plattenbauquartiere geprägt. Der Großteil des Parkplatzumbaus findet daher nicht im öffentlichen Straßenraum statt, sondern auf Flächen großer Wohnungsbaugesellschaften. Im Rahmen von Wohnungsneubauprojekten entstehen neue Stellplätze primär durch private Bauträger oder Wohnungsbaugesellschaften, nicht durch den Bezirk. Beispielhaft wurden im Quartier Stadtgut Hellersdorf (Fertigstellung: Frühjahr 2023) durch die Gesobau zwei Parkhäuser mit ca. 750 Stellplätzen sowie ca. 140 Außenstellplätze errichtet. Die Parkhäuser werden von der Gesobau bewirtschaftet, die Außenstellplätze liegen teilweise in Privatstraßen und stehen ausschließlich Anwohnenden zur Verfügung. Bei zukünftigen Projekten – insbesondere in Gebieten mit guter ÖPNV-Anbindung – wird der Fokus vermehrt auf Fahrradabstellplätze gelegt. Stellplätze für Pkw werden bei Einzelbauvorhaben aus räumlichen Gründen und finanziell bedingt durch Tiefgaragen

5

[https://gdi.berlin.de/viewer/main/?MAPS={\"center\":\[389920,5819697\],\"zoom\":2}&LAYERS=\[{\"id\":\"hintergrund_default_grau\",\"visibility\":true,\"transparency\":0},{\"id\":\"parkplaetze:parkplaetze_aussen\",\"visibility\":true,\"transparency\":0},{\"id\":\"parkplaetze:parkplaetze\",\"visibility\":true,\"transparency\":0}\]](https://gdi.berlin.de/viewer/main/?MAPS={\) (Link ändert sich ggf. zeitnah)

⁶ <https://viz.berlin.de/verkehr-in-berlin/parken/parkhaeuser-und-parkplaetze/>

bereitgestellt, um den bestehenden Parkdruck nicht zu verstärken und die Akzeptanz für weitere notwendige Wohnbebauung zu erhöhen. Kommt es zu einer vertraglichen Einigung, ist auch geplant, Parkplätze von Supermärkten zu nutzen (sog. „Feierabendparken“, Beispiel: Helene-Weigel-Platz). Eine konkrete Gesamtzahl neuer Stellplätze kann nicht genannt werden, da diese von den jeweiligen Bauträgern und vorhandenen Rahmenbedingungen abhängt.“

Frage 6:

Welche Behörden oder Stellen erfassen den Wegfall, die Umwidmung und die Neuschaffung von Pkw-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum?

Antwort zu 6:

Rückmeldung aus dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf

„Pkw-Parkplätze stellen keine eigenständig gewidmeten Flächen dar, sondern sind Teil des öffentlichen Straßenraums. Die Erfassung derartiger Veränderungen erfolgt daher nicht. Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Frage 1 verwiesen.“

Rückmeldung aus dem Bezirksamt Reinickendorf

„Im Zusammenhang mit entsprechenden bezirklichen Maßnahmen erteilt die Straßenverkehrsbehörde die verkehrsrechtliche Anordnung und der Fachbereich Straßen setzt diese Maßnahmen um.“

Rückmeldung aus dem Bezirksamt Pankow und Marzahn-Hellersdorf

„Das SGA Pankow führt hierzu keine statistische Erhebung.“

Rückmeldung aus dem Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf

„Eine systematische Erfassung über den Wegfall oder die Neuschaffung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum erfolgt nicht. Sollte es im Zusammenhang mit einer Einziehung von öffentlichen Verkehrsflächen zu einer Umwidmung von Flächen (Widmung / Einziehung) vom öffentlichen Straßenland kommen, so wird dieser Widmungsvorgang im Fachbereich Verwaltung des Straßen- und Grünflächenamtes erfasst.“

Rückmeldung aus dem Bezirksamt Neukölln

„Im Straßen- und Grünflächenamt Neukölln stehen für eine statistische Gesamterfassung keine personellen Kapazitäten zu Verfügung.“

Frage 7:

Gibt es berlinweit einheitliche Kriterien, nach denen vor dem Wegfall von Pkw-Stellplätzen die Auswirkungen auf Anwohner, Gewerbetreibende, Handwerk, Pflege, Lieferverkehr, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Besucher geprüft werden?

Antwort zu 7:

Verkehrsrechtliche Anordnungen, die zum Entfall von Parkplätzen führen (können), erfolgen zur Gefahrenabwehr. Die Verletzung geschützter Individualinteressen ist hierbei regelmäßig nicht gegeben, denn bei den straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen von Verkehrszeichen/Verkehrseinrichtungen handelt es sich um Allgemeinverfügungen. Bedarfsgerecht werden Parkplätze für Schwerbehinderte oder auch Lieferverkehrsflächen an einer anderen Örtlichkeit ersatzweise angeordnet und gekennzeichnet. Maßgeblich ist die bundesrechtliche Straßenverkehrs-Ordnung.

Eine Bestandsgarantie in Form frei zugänglicher Parkplätze auf der öffentlichen Straße gibt es im Übrigen nicht. Der Anliegergebrauch umschließt als Erfordernis in erster Linie den Zugang des Grundstücks zur Straße und seine Zugänglichkeit von der Straße her. Nicht zum rechtlich geschützten Anliegergebrauch zählen dagegen Bequemlichkeit und Leichtigkeit des Zu- und Abgangs. Der Anlieger muss den Gemeingebrauch Dritter sowie Behinderungen und andere, den Gemeingebrauch tatsächlich einschränkende Maßnahmen hinnehmen, die aus dem Zweck und dem allgemeinen Gebrauch der Straße folgen, solange die Straße als Verkehrsmittler zur angemessenen Nutzung des Grundstücks erhalten bleibt. Anlieger haben daher keinen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen, Wegen oder Plätzen unmittelbar vor einem Grundstück oder in dessen „angemessener Nähe“ eingerichtet werden oder erhalten bleiben (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 6. August 1982 zum Aktenzeichen BVerwG 4 C 58.80).

Ergänzung aus dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf

„Die Umgestaltung des Straßenraums erfolgt grundsätzlich nach den geltenden Regelwerken, Leitfäden und Ausführungsvorschriften im Land Berlin.“

Ergänzung aus dem Bezirksamt Reinickendorf und Pankow

„Da es sich jeweils um eine Einzelfallprüfung handelt, erfolgt die Einbindung der zuvor genannten Akteure anhand des prüfungsgegenständlichen Vorgangs.“

Ergänzung aus dem Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg

„Soweit im Rahmen von bezirklichen Planungen (wie etwa Verkehrsregelungen, Baumaßnahmen oder Mobilitätsprojekten) verkehrsrechtliche Anordnungen getroffen werden, erfolgen diese im Einzelfall unter Beachtung der geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen und der Beteiligung der zuständigen Fachstellen. Übergeordnete Gesamtstrategien, berlinweite Kriterienkataloge oder digitale Parkleitsysteme fallen in die Zuständigkeit der zuständigen Senatsverwaltung.“

Ergänzung aus dem Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf

„Einheitliche Kriterien für den Wegfall von Pkw-Parkplätzen gibt es nicht. Die Umgestaltung des Straßenraums richtet sich nach den geltenden gesetzlichen und technischen Vorschriften wie StVO, BerlStrG, MobG, AV Geh- und Radwege, RaSt06 und erfolgt unter Berücksichtigung lokaler Anforderungen im Einzelfall.“

Ergänzung aus dem Bezirksamt Neukölln

„Einheitliche Kriterien gibt es nach Kenntnis des SGA Neukölln nicht: Der Wegfall von PKW-Parkplätzen ist immer die Folge einer abgewogenen Planungsentscheidung, unabhängig davon welcher Planungsansatz dazu führte und in der Folge zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen kann, durch z.B. sichere, barrierefreie Überwege und bessere Sichtbeziehungen.“

Ergänzung aus dem Bezirksamt Mitte

„Derartige berlinweite Kriterien sind nicht bekannt.“

Ergänzung aus dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf

„Seit der Abschaffung der pauschalen Stellplatzpflicht im Berliner Baurecht muss keine konkrete Stellplatzanzahl mehr nachgewiesen werden. Es existieren keine berlineinheitlichen Kriterien nach denen die Auswirkungen bei einem Wegfall von Stellplätzen geprüft werden. Nur das Mobilitätsgesetz (MobG) bietet hinsichtlich Verkehrswende und Parkraummanagement noch einen begrenzten rechtlichen Rahmen, alle weitergehenden Entscheidungen obliegen den Bezirken und sind Einzelfallentscheidungen.“

Ergänzung der infravelo GmbH

„Beim Neubau, Umbau und Ausbau von Radverkehrsanlagen wird der vorhandene Straßenraum umgestaltet und umgebaut. Dabei berücksichtigt die Planung die Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden. Ziel ist es, eine Planung zu entwickeln, die die Anforderungen der Verkehrssicherheit, die unterschiedlichen Nutzungsansprüche im Straßenraum sowie die geltenden technischen Regelwerke miteinander in Einklang bringt. Im Ergebnis kann dies dazu führen, dass vereinzelt Stellplätze entfallen müssen – insbesondere an Engstellen oder hochfrequentierten Stellen wie Kreuzungsbereichen. Dies erfolgt nicht pauschal, sondern auf Grundlage einer sorgfältigen Prüfung der örtlichen Gegebenheiten. Dabei werden die Belange des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs ebenso berücksichtigt wie die Bedürfnisse von Anwohnenden, Gewerbetreibenden, mobilitätseingeschränkten Menschen, Rettungsdiensten und dem öffentlichen Nahverkehr. Dabei fließen auch Erkenntnisse zum Parkdruck im Umfeld sowie die Parkraumbewirtschaftung in die Bewertung ein. Die Planung erfolgt in enger Abstimmung mit den zuständigen Bezirksämtern, Fachbehörden und weiteren Beteiligten, um eine ausgewogene Lösung für den vorhandenen Straßenraum zu entwickeln und danach zur Anordnung eingereicht. Bei dieser werden i.d.R. die Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten. Gründe für den Entfall von Stellplätzen können sein:

- Die Verbesserung der Verkehrssicherheit – etwa durch bessere Sichtbeziehungen im Bereich von Fußgängerüberwegen, Haltestellen oder an Kreuzungen
- Die Einrichtung von Liefer- und Ladezonen für die Gewerbetreibenden und Lieferdienste, um Halte- und Parkvorgänge in zweiter Reihe zu vermeiden und den Verkehrsfluss zu verbessern
- Räumliche Engstellen, an denen die vorhandene Straßenraumbreite nicht ausreicht, um alle Nutzungsansprüche gleichzeitig zu berücksichtigen.“

Frage 8:

Werden Feuerwehr, Polizei, Rettungsdienste, Ordnungsämter, Wirtschaftsverbände oder Anwohnervertretungen vor umfangreichen Stellplatzumwidmungen beteiligt?

Frage 9:

Wie bewertet der Senat die Auswirkungen des Stellplatzwegfalls auf Parksuchverkehr, Lieferverkehr, Pflegedienste, Handwerksbetriebe und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen?

Antwort zu 8 und 9:

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Rückmeldung aus dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf

„Bei umfangreicheren Veränderungen des öffentlichen Straßenraums erfolgt die Beteiligung betroffener Stellen im Rahmen der üblichen Planungs- und Anhörungsverfahren. Hierzu können unter anderem Feuerwehr, Polizei, Rettungsdienste, bezirkliche Fachämter sowie weitere betroffene Akteure gehören. Eine gesonderte Beteiligung allein aufgrund der Umgestaltung oder des Entfalls von Pkw-Stellplätzen erfolgt nicht.“

Rückmeldung aus dem Bezirksamt Lichtenberg

„Seitens der Straßenverkehrsbehörde Lichtenberg werden im Rahmen der Zuständigkeit, lediglich die Polizeidirektion 3 sowie der Straßenbaulastträger im Anhörungsverfahren involviert. Allerdings gibt es seitens SenMVKU – Abt. VI mit Schreiben vom 17. Juli 2026 eine neue Information zur Ergänzenden Ausführungsvorschrift zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) über die Beteiligung der Berliner Feuerwehr. Darin wird mitgeteilt, dass es als notwendig erachtet wird, die Kenntnisnahme und Beteiligung der Berliner Feuerwehr vor dem Erlass von verkehrsrechtlichen Anordnungen als Bestandteil des Anordnungsverfahrens rechtlich zu verankern. Insofern wurde eine entsprechende Ergänzung zur VwV-StVO entwickelt und mit der Senatsinnenverwaltung abgestimmt. Die ergänzende Ausführungsvorschrift ist zum 18.07.2026 in Kraft getreten.“

Rückmeldung aus dem Bezirksamt Reinickendorf

„Eine entsprechende Beteiligung findet statt.“

Rückmeldung aus dem Bezirksamt Treptow-Köpenick

„Polizei, Rettungsdienste, Ordnungsämter, Wirtschaftsverbände, Anwohnenden-Vertretungen und weitere Akteure werden entsprechend ihrer Betroffenheit und fachlichen Zuständigkeit beteiligt.“

Rückmeldung aus dem Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf

„Im Rahmen des Erlasses einer VRAO ist regelmäßig die Polizei anzuhören. Werden Flächen dauerhaft dem Verkehr entzogen, ist zusätzlich die Feuerwehr mit in den Kreis der Anhörungspartner aufzunehmen. Darüber hinaus besteht keine Verpflichtung zur Beteiligung weiterer Stellen. Im Zusammenhang mit größeren Maßnahmen obliegt es der Entscheidung des Bezirks inwieweit hier im Rahmen der Planung, Wirtschaftsverbände oder die Anwohnenden im Rahmen von Öffentlichkeitsveranstaltungen / Beteiligungswerkstätten mit eingebunden werden.“

Rückmeldung aus dem Bezirksamt Neukölln

„Eine Beteiligung der genannten Institutionen ist immer abhängig von Größe und Umfang einer Maßnahme.“

Rückmeldung aus dem Bezirksamt Mitte

„Über verkehrliche Projekte wird durch das Bezirksamt informiert. Anregungen und Rückmeldungen von Anwohnenden, Gewerbetreibenden oder Verbänden werden entgegengenommen und fließen in die Entscheidungsfindung ein. Vor jeder verkehrsrechtlichen Anordnung der Straßenverkehrsbehörde, auch bei jeder Maßnahme im ruhenden Verkehr, werden Polizei und Straßenbaulastträger angehört.“

Rückmeldung aus dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

„Die Berliner Polizei wird im Zuge von verkehrsrechtlichen Anordnungen angehört. Die Berliner Feuerwehr wird bei Maßnahmen angehört, die ihre Belange betreffen. Gewerbetreibende, Anwohnende und ggf. Wirtschaftsverbände werden bei größeren Maßnahmen im Straßenland beteiligt.“

Rückmeldung aus dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf

„Im Zusammenhang mit umfangreichen Baumaßnahmen, die über einen längeren Zeitraum oder erhebliche, auch kurzfristige Auswirkungen auf die Anzahl der Stellplätze haben, sind die Verursacher wie auch der Bezirk bemüht, die Betroffenen einschließlich der Anwohnenden rechtzeitig und umfassend zu informieren sowie Alternativen aufzuzeigen. Oft gehen entsprechende Baumaßnahmen mit verkehrsrechtlichen Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde einher. Dabei werden grundsätzlich die Polizei, bei stark verkehrseinschränkenden Maßnahmen auch die Feuerwehr angehört und bei Bedarf das

Ordnungsamt in Kenntnis gesetzt. Weitere Informations- und Mitspracherechte entstehen im Bebauungsplanverfahren durch die Bürgerbeteiligung und die Beteiligung der öffentlichen Träger. Von der Nutzungsänderung von Stellplätzen ist die Feuerwehr nicht betroffen. Die Sicherung von Zufahrten und Stellflächen sind über die Brandschutzkonzepte geregelt, deren Umsetzung stets gewährleistet sein muss.“

Rückmeldung aus dem Bezirksamt Spandau

„Fragen zu Zuständigkeiten, Regularien und Beteiligung können nur einzelfallbezogen beantwortet werden.“

Allgemein gilt: Der Zugang für Feuerwehr, Polizei und Rettungsdienste wird durch ordnende Maßnahmen in der Regel verbessert, da das Falschparken reduziert wird. Entsteht durch einen hohen Wegfall an Parkständen ein lokal erhöhter Parkdruck, können Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung unterstützend wirken: So hat das Berliner eUVM-Projekt in den untersuchten Gebieten mit hohem Stellplatzwegfall (bspw. Parkzonen 65, 85, 92) feststellen können, dass die Parkraumbewirtschaftung trotz Wegfalls an Parkständen zu einer Reduzierung des Parkdrucks geführt hat. Handwerksbetriebe und Pflegedienste melden regelmäßig, dass in Wohngebieten ohne Bewirtschaftung, das Parken am schwierigsten ist. Dies erklärt sich teilweise dadurch, dass dort neben kiezfremden Dauerparkenden auch die Fahrzeuge der Bewohnenden öfter auch tagsüber stehen bleiben und durch größere Fahrzeuge mehr Fläche pro Fahrzeug benötigt wird.

Bezüglich Wirtschaftsverkehren und Menschen mit Behinderungen wird u.a. auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

Frage 10:

Welche Maßnahmen plant der Senat, um Parksuchverkehr durch digitale Parkrauminformation, Parkleitsysteme oder Echtzeitdaten zu reduzieren?

Antwort zu 10:

Es wird auf die Antwort zur Schriftlichen Anfrage Nr. 19/26729 verwiesen.

Frage 11:

Welche Rolle spielen Quartiersgaragen, unterirdische Parkmöglichkeiten, Supermarktparkplätze außerhalb der Geschäftszeiten und Park-and-Ride-Angebote in der Strategie des Senats zur Kompensation wegfallender Stellplätze?

Antwort zu 11:

Die Verfügbarkeit von kostenlosem oder günstigem Bewohnerparken im öffentlichen Straßenraum hat im Laufe der letzten Jahrzehnte in Berlin vielfältige Erwartungshaltungen geschaffen.

Lösungsansätze, wie das sogenannte „Feierabendparken“ auf Supermarktplätzen (Mehrfachnutzung), sind ein sinnvoller Ansatz, jedoch nicht kostenlos, so dass diese nicht für jeden interessant und nutzbar sind. Die Berliner P+R-Anlagen eignen sich grundsätzlich nicht für das nächtliche Bewohnerparken: Sie befinden sich fast ausschließlich im öffentlichen Straßenraum, meist am Stadtrand ohne kontinuierliche Bebauung, und sind durch das Verkehrszeichen 316 „Parken und Reisen (Park and Ride)“ auf eine entsprechende multimodale Wegekette ausgelegt. Eine nächtliche Öffnung für Bewohnende birgt zudem das Risiko einer Fehlnutzung tagsüber, welche die Verfügbarkeit für Pendelnde stark einschränkt. Dies kann bereits ohne eine entsprechende Freigabe auf zentrumsnahen P+R-Anlagen in Berlin beobachtet werden.

Berlin, den 10.09.2026

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt