

Untersuchung der Parkraumbewirtschaftung im Berliner Stadtteil Prenzlauer Berg

Kurzstudie

Sören Bergmann

8. Juli 2020

Zusammenfassung

In dem vorliegenden Bericht untersuche ich die aktuelle Parkraumbewirtschaftung in dem Stadtteil Prenzlauer Berg in Pankow, Berlin.

Hier die Ergebnisse in Kürze:

- Momentan stellt die Gemeinschaft einen bedeutenden Teil (ca. 21%) der öffentlichen Verkehrsfläche PKW-Haltern zum Abstellen ihres privaten Kfz zur Verfügung. Den PKW-Besitzern wird damit ermöglicht, Ihre Lebensqualität zu steigern. Im Bereich Prenzlauer Berg kommen nach [3] auf 100 Haushalte 37 Stellplätze. 63% der Anwohner genießen demzufolge nicht das Privileg, öffentlichen Raum zum Abstellen ihrer PKW nutzen zu können. Die Gemeinschaft nimmt dabei Einschränkungen ihrer Grundbedürfnisse wie unbehinderte Mobilität, Sicherheit für Leib und Leben und anderes in Kauf (siehe Kapitel 2.3).
- Diese solidarische Handlung ist erst einmal positiv zu bewerten, da private Kfz für einige Haushalte und besondere Berufsgruppen durchaus eine große Erleichterung darstellen können (siehe Kapitel 2.2).
- Durch die aktuelle Verteilung der öffentlichen Flächen wird dieser solidarische Ansatz aber gestört: Zum Einen wird durch die Widmung eines derart großen Anteils der öffentlichen Fläche als Kfz-Stellplatz die Gemeinschaft so stark eingeschränkt, das ein ausgewogenes gesellschaftliches Kosten-Nutzen-Verhältnis zu bezweifeln ist (siehe Kapitel 2).
- Zum Anderen gibt es für knapp zwei Drittel der Haushalte im Stadtteil Prenzlauer Berg keinen öffentlichen Stellplatz. Die vorhandenen Stellplätze werden nach einer Art "Wild-West-Prinzip" verteilt: Jeder der möchte, bekommt einen Anwohnerparkausweis, auch wenn die Zahl der ausgegebenen Parkausweise die Anzahl der Stellplätze überschreitet. Es haben diejenigen einen Vorteil, die Ihren PKW nur selten benutzen oder besonders hartnäckig bei der Parkplatzsuche sind. (siehe Kap. 2.3)

Folgende Ansätze für eine alternative Parkraumbewirtschaftung diskutiere ich im abschließenden Teil des Berichts:

- Reduktion der als PKW-Stellplatz ausgewiesenen Flächen zugunsten von entsiegelten Freiflächen, Haltezonen für Lieferverkehr, großzügigeren Gehwegen und Fahrbahnen, etc.: Wenn man die Größe der als Kfz-Stellplatz ausgewiesenen Fläche um 30% reduzieren würde, hätte die Gemeinschaft einen enormen Mehrwert. Gleichzeitig würde sich an der vormals eh schon ungerechten Verteilung der Privilegien nicht viel ändern. Hier ist aufgrund der Besonderheiten der einzelnen Kieze eine lokale Betrachtung notwendig (siehe Kapitel 4.1).
- Limitierung der Anwohnerausweise auf die Anzahl der vorhandenen Stellplätze (siehe Kapitel 4.2)
- Eine Prüfung der Vergabe von Stellplätzen nach bestimmten Kriterien würde den Verteilungskampf und den Parkplatzsuchverkehr reduzieren. Dies ist ein sehr strittiges

Thema und bedarf einer sorgfältigen Abwägung. Als leicht überprüfbare Kriterien ließen sich z.B. geringer Flächenverbrauch und Leistung von Kfz als Positiv-Kriterien für einen Anwohnerparkausweis überlegen. Auch soziale Kriterien, vergleichbar wie bei der Vergabe von WBS, Elterngeld, Bafoeg etc., lassen sich denken. Um den Mehraufwand für das Amt zu kompensieren könnte man die Gültigkeit der Ausweise verlängern und den Aufwand bei der Prüfung anderer Vorgänge reduzieren (Kap. 4.3).

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Gewinner und Verlierer der aktuellen Parkraumpolitik	5
2.1	Kurze Erläuterung der aktuellen Parkraumpolitik	5
2.2	Vorteile aus gesellschaftlicher Sicht	6
2.3	Nachteile aus gesellschaftlicher Sicht	6
2.4	Vorteile aus privater Sicht	8
2.5	Nachteile aus privater Sicht	8
2.6	Fazit	8
3	Statistische Daten zu PKW-Stellflächen in unseren Kiezen	9
3.1	Anzahl öffentlicher PKW-Stellplätze	9
3.2	Flächenverteilung	9
3.3	PKW-Stellplätze vs. zugelassene KfZ	11
4	Handlungsmöglichkeiten	11
4.1	Reduktion der gewidmeten Fläche für PKW	11
4.2	Limitierung der ausgegeben Anwohnerparkausweise	12
4.3	Bedarfsprüfung bei der Gewährung von öffentlichen Stellplätzen	12
4.4	Definition fester Schlüssel zur Flächenverteilung	13
	Literatur	14

1 Einleitung

In dieser Studie möchte ich die aktuelle Bewirtschaftung des öffentlichen Verkehrsraumes in meinem Stadtteil Prenzlauer Berg betrachten und dabei mein Hauptaugenmerk auf die PKW-Stellflächen im öffentlichen Raum legen. Ihnen widmet das Bezirksamt einen bedeutenden Teil der öffentlichen Fläche.

Was macht die PKW-Stellplätze und Ihre Bewirtschaftung so besonders, dass ich Sie eigens untersuche? Zum einen fällt auf, dass diese so gewidmeten Gebiete durch ihre Nutzung das Leben im Kiez für nahezu alle Beteiligten bedeutend einschränkt: Durch die verengte parkenden Autos wird die Fahrbahn verengt worunter wiederum der fließende Verkehr leidet. Lieferanten und Paketzusteller und andere wichtige Dienste finden keinen Platz zum Abstellen ihres Fahrzeuges, Notärzte, Feuerwehr und Polizei kommen langsamer voran, die Liste lässt sich nahezu beliebig fortsetzen.

Zum anderen haben die so genutzten Stellflächen für die Öffentlichkeit keinerlei Mehrwert, der Mehrwert beschränkt sich auf die jeweiligen Fahrzeughalter, die ihren Besitz dort abstellen.

Im folgenden untersuche ich genauer, wer bei dieser Aufteilung in welcher Art profitiert bzw.

verliert. Weiterhin untersuche ich alternative Konzepte zur bisherigen Parkraumbewirtschaftung und lege dabei meinen Hauptaugenmerk auf eine effektivere Raumnutzung, von der ein möglichst großer Teil der Bevölkerung profitiert und keinem unzumutbare Härten auferlegt werden. Da die Definitionen von "Unzumutbar", "Nutzen", "Einschränkung" etc. durchaus Gegenstand diverser Diskussionen ist, erhebe ich keinen Anspruch auf Allgemeingültigkeit meiner Aussagen.

2 Gewinner und Verlierer der aktuellen Parkraumpolitik

"Die Freiheit besteht darin, das man alles das tun kann, was einem anderen nicht schadet"

Matthias Claudius

Wie in der Einleitung schon erwähnt, stellt die Gesellschaft einigen Haltern von KfZ im untersuchten Gebiet öffentlichen Raum zur Verfügung, damit sie diesen zum Abstellen Ihres privaten Fahrzeuges nutzen können.

In diesem Kapitel möchte ich kurz sowohl auf die gesellschaftlichen als auch auf die privaten Kosten und Nutzen dieser Praxis eingehen. Es geht hierbei häufig um subjektives Empfinden von Einschränkungen bzw. Freiheiten und um die Befriedigung von Grundbedürfnissen, die nicht bezifferbar und Gegenstand intensiver Diskussionen sind. Man kann aber feststellen, dass es einige universelle menschliche Grundbedürfnisse wie Sicherheit von Leib und Leben, Stressfreiheit und Bewegungsfreiheit gibt, die der allergrößte Teil der Bevölkerung verspürt und die auch allgemein anerkannt sind (siehe zum Beispiel [5]). Weiterhin möchte ich hier keine absoluten Wahrheiten verkünden sondern vielmehr einen Diskurs anregen.

2.1 Kurze Erläuterung der aktuellen Parkraumpolitik

In dem untersuchten Gebiet wird bis auf wenige Ausnahmen jeder verfügbare und geeignete Raum zum Parken freigegeben. Alle Gebiete, in denen es nicht erlaubt ist, müssen mit Schildern ausgewiesen werden. Daher liegt die Beweislast bei der Beantragung von Umnutzung von Parkflächen nie bei den KfZ-Haltern, sie haben per se erstmal recht.

Je nachdem wie breit eine Straße ist, werden Autos quer oder längs zur Fahrtrichtung abgestellt. Z.B. stehen in der Stargarder Straße oder der Gleimstraße auf beiden Seiten der Straße die Autos quer zur Fahrtrichtung, was eine Überquerung der Straße nur an manchen Stellen erlaubt. In manchen Straßen ist nur eine Seite zum Querparken freigegeben, die andere Seite zum Längsparken.

Flächen, in denen das Parken nicht erlaubt ist, sind z.B. kleine Lieferzonen vor Supermärkten, in denen eingeschränktes Halteverbot an Wochentagen zwischen 9Uhr und 18Uhr herrscht. Im gesamten Gebiet wurde 2010 eine Parkzone ausgewiesen: Besucher müssen Parktickets kaufen um dort stehen zu können, Anwohner können für 20€/2 Jahre pro Haushalt einen Anwohnerparkausweis erwerben. Diese Ausweise sind zahlenmäßig nicht begrenzt und es wird keinerlei Bedarfsprüfung durchgeführt.

Dass keine Bedarfsprüfung durchgeführt wird ist durchaus ungewöhnlich: Im Allgemeinen prüft der Bezirk sehr genau alle Angelegenheiten, die den öffentlichen Raum oder die Verteilung von öffentlichen Gütern wie finanzielle Zuwendungen oder Nutzungsgenehmigungen von öffentlichen Flächen betreffen (man denke nur an Baugenehmigungen und deren Prüfung im Stadtentwicklungsamt, an Genehmigungen für das Aufstellen von Tischen für Gastronomien im öffentlichen Raum, für Demonstrationen und große Fahrradgruppen etc.).

Wie kam es, dass überhaupt erst soviel Raum den parkenden KfZ gewidmet wurde? Gab es Bürgerentscheide darüber oder war es ein bewusster, stadtplanerischer Akt? Dies scheint nicht der Fall, sowohl ein ehemaliger Berliner Bezirksbürgermeister als auch ein Stadtplaner, der lange in der Senatsverwaltung tätig war, sprechen davon, dass es sich um einen reaktiven, gewachsenen Prozess handelte, in dem immer mehr Fläche den PKW gewidmet wurde [4].

2.2 Vorteile aus gesellschaftlicher Sicht

An dieser Stelle wäre prinzipiell der solidarische Gedanke zu stellen, dass die Öffentlichkeit in einem Akt des Altruismus' einer relativ kleinen Gruppe von Anwohnern den Platz für PKW bereitstellt, obwohl die Öffentlichkeit dadurch Einschränkungen erfährt. Private KfZ können für einige Haushalte und besonders Berufsgruppen durchaus eine große Erleichterung darstellen. Ich denke hier an Familien mit mehreren Kindern, die den PKW regelmäßig zum Transport nutzen, an Pflegekräfte, die viele Kunden anfahren, etc.

Dieser solidarische Gedanke wird meines Erachtens leider gestört durch die bisherige Praxis, dass bei einer begrenzten Anzahl von Stellflächen ohne Prüfung von Bedarf beliebig viele Anwohnerparkausweise verteilt werden: Dazu muss man wissen, dass nicht alle Haushalte, die einen PKW haben, ihn zwingend benötigen. Es kommt also zu Verteilungskämpfen zwischen Haushalten, für die ein eigener PKW zwar ein Lebensmehrwert bedeutet, die aber auch ohne auskommen würden, und anderen Haushalten, die ihn dringend benötigen.

2.3 Nachteile aus gesellschaftlicher Sicht

Die gesellschaftlichen Einschränkungen durch übermäßige Vergabe von Parkraum wurden vielfach in der Literatur beschrieben und sind den meisten Stadtbewohner aus eigener Anschauung bekannt, daher liste ich sie hier nur kurz auf. Was hier als Einschränkungen bezeichnet wird, ist in manchen Teilen subjektives Empfinden. Bei diesem Thema gilt eine alte Weisheit: Die Dosis macht die Medizin. Einige parkende Autos schränken den öffentlichen Raum nur wenig ein, die massive Ausweisung von Stellplätzen führt jedoch zu den im folgenden beschriebenen Einschränkungen:

Zuerst einmal verursacht die aktuelle Situation Platzmangel, der häufig Stress auslöst:

- Auf den durch parkende KfZ verengten Fahrbahnen staut sich der Verkehr.
- Lieferverkehr, Müllwagen, Paketzusteller sowie andere Einsatzwagen müssen mangels freier Stellplätze auf der Fahrbahn parken, was den Verkehr weiter staut
- Auf den verbleibenden "Gehwegen" (die meist eher "Multifunktionsflächen" sind) drängen sich parkende Fahrräder, Gastronomien und Fußgänger

- Die abgestellten Autos stellen Barrieren dar, die die Überquerung von Straßen erschweren. In einigen Gebieten ist es schwierig, mit dem Fahrrad von der Fahrbahn auf den "Gehweg" zu wechseln, da man zwischen den Kfz nicht hindurch passt.

Ein weiterer Faktor ist die Einschränkung der Handlungsfreiheit:

- Die Kfz sind durch ihre lackierte Blechhülle leicht zu beschädigen und machen einige Aktivitäten unmöglich (wie z.B. Ballspielen, Transport sperriger Gegenstände) da die Gefahr besteht sie zu beschädigen und unter Umständen teure Reparaturen zahlen zu müssen.
- Besonders wenig mobile Anwohner (Kinder, alte und körperlich eingeschränkte Menschen) sind auf den Lebensraum vor der Haustür angewiesen. Diejenigen, die Ihr Kfz zum Erreichen ihrer Datsche im Grünen verwenden, nehmen gleichzeitig denjenigen Lebensqualität, die nicht aus der Stadt entfliehen können.

Dann müssen noch als gesellschaftliche Kosten alle Dinge genannt werden, die wegen Platzmangel nicht gemacht werden können und die der Gemeinschaft zugute kommen würden. Diese Liste ist fast beliebig lang, ich nenne hier nur ein paar Beispiele:

- Entsiegelte Flächen, die bei Starkregeneignissen das Wasser abtransportieren
- Grünflächen, Bäume und Pflanzen, die für eine gute Luftqualität sorgen
- Gemeinschaftsflächen, die für verschiedene Aktivitäten genutzt werden können
- Leerer Raum, der für ein subjektives Freiheitsempfinden wichtig ist.
- und vieles mehr

Nun nenne ich noch einige Aspekte, die dem Gerechtigkeitsempfinden vieler Anwohner zuwiderlaufen (bzw. zuwiderlaufen würden, wenn sie es bemerken würden). Die folgende Liste ist unvollständig:

- Am Beispiel des Gleimkiezes habe ich gezeigt [1], dass dort auf jeden Haushalt ca. $16 m^2$ öffentlicher Raum kommt, der als Fußweg, Fahrbahn, Gastronomie, etc genutzt werden muss. Ein PKW-Stellplatz alleine verbraucht $13 m^2$, somit "verbrauchen" alle, die einen Stellplatz nutzen einen unverhältnismäßig großen Anteil Fläche.
- Diejenigen Autobesitzer, die für einen privaten Stellplatz monatliche Miete zahlen, beklagen sich über die Ungerechtigkeit, dass andere umsonst parken
- Diejenigen, die z.B. beruflich oder wegen vieler Kinder auf einen PKW angewiesen sind, beschweren sich über PKW-Halter, die ihren PKW nur sehr selten und für Freizeitaktivitäten nutzen. und den anderen die Stellplätze wegnähmen. Es gibt hier eine scheinbar paradoxe Situation: PKW-Halter, die ihren PKW selten nutzen, sind nicht so sehr von Parkplatzsuche gequält wie PKW-Fahrer, die ihn häufig nutzen. Man kann seinen PKW "ganz entspannt" zwei Monate stehen lassen. Wenn man aber täglich einen Parkplatz sucht stresst das sehr.

Final wären noch die ökologischen Aspekte zu nennen:

- Kfz speichern im Sommer Hitze. Für ein angenehmes Klima brauchen die Menschen hingegen in der Stadt möglichst wenig Wärme.
- Die Fläche, die von Kfz belegt wird, kann nicht als Grünfläche genutzt werden. Diese kühlen die Stadt ab und fördern eine gute Luftqualität.

2.4 Vorteile aus privater Sicht

Zunächst möchte ich hier auf die Vorteile des Besitzes eines privaten PKW in der Stadt eingehen, bevor ich die Vorteile der aktuellen Parkraumbewirtschaftung aus privater Sicht analysiere. Die Vorteile eines privaten PKW sind vielfältig, jedoch immer nur für den Besitzer verfügbar:

- Komfortables und (für die Insassen) sicheres Fortbewegungsmittel, das oftmals nahe der Wohnung geparkt werden kann
- Er bietet die Möglichkeit, komfortabel mit Gepäck ins Umland fahren zu können,
- Er ist ständig als Transportmittel für sperrige Gegenstände und anderes verfügbar.

Die Vorteile der aktuellen Parkraumbewirtschaftung für PKW-Halter sind:

- Eine relativ hohe Anzahl an Haushalten bekommt überhaupt die Möglichkeit, einen privaten PKW zu nutzen da Sie keinen privaten Stellplatz haben.
- Geldersparnis, da die Miete bzw. der Kaufpreis für einen privaten Stellplatz entfällt.
- Oft macht erst der Besitz eines PKW's den regelmäßigen Besuch eines Wochenendhauses in Brandenburg möglich, was mit einer weiteren Steigerung der Lebensqualität verbunden ist.

2.5 Nachteile aus privater Sicht

Die oben genannten gesellschaftlichen Nachteile betreffen auch die PKW-Halter.

2.6 Fazit

Die Aussage, dass das Abstellen privater PKW im öffentlichen Raum ausschließlich für den Besitzer einen Mehrwert bedeutet dürfte unstrittig sein. Wie groß die allgemeinen Einschränkungen durch die aktuelle Parkraumpolitik sind, ist oftmals Gegenstand lebhafter Diskussionen, jedoch ist es klar, dass es Einschränkungen für die Gemeinschaft gibt. Die Schwere der Einschränkung hängt sowohl stark von der Größe der Fläche ab, die fürs Parken zur Verfügung gestellt wird ab, als auch vom subjektiven Empfinden des Betrachters.

Mit der Praxis, nahezu jede geeignete öffentliche Fläche als PKW-Stellplatz auszuweisen, werden andere Bevölkerungsgruppen so stark eingeschränkt, dass es fraglich ist, ob der Nutzen für die PKW-Halter diese Einschränkungen aufwiegt. Besonders möchte ich hier als Leidtragende die Lieferanten, Paketdienste, Pflegedienste, Notärzte, Kinder u.v.m. nennen,

sowie alle nicht so mobilen Menschen in unserem Kiez, die auf eine Lebenswerte Umwelt vor Ihrer Haustür angewiesen sind.

3 Statistische Daten zu PKW-Stellflächen in unseren Kiezen

In diesem Kapitel werde ich einige statistische Werte zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen im Stadtteil Prenzlauer Berg näher betrachten.

3.1 Anzahl öffentlicher PKW-Stellplätze

Ich beziehe mich dabei auf Daten von 2008, die im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung für den Prenzlauer Berg erhoben wurden [3]. Ermittelt wurden unter anderem die Zahl der Anwohner, die angemeldeten PKW und die Anzahl der öffentlich zugänglichen PKW-Stellplätze in verschiedenen Gebieten des Stadtteils Prenzlauer Berg. Genauere Informationen finden Sie unter dem Link in der oben genannten Quellenangabe. Weiterhin nehme ich an, dass die Daten bezüglich Einwohnerzahlen und Kfz-Stellplätze auf der öffentlichen Verkehrsfläche sich im Vergleich zu heute nicht gravierend geändert haben und die Daten, auf jeden Fall qualitativ, auch heute große Aussagekraft haben.

In Tabelle 1 sind für das gesamte untersuchte Gebiet die Anzahl der öffentlichen Stellplätze pro Haushalt ¹ und pro Anwohner dargestellt. Es ist zu erkennen, dass die Anzahl der PKW-Stellplätze pro 100 Haushalte je nach Gebiet zwischen 25,9 und 81,8 beträgt. Der Grund für die unterschiedlichen Verhältnisse ist unter anderem, dass die einzelnen Kieze unterschiedlich dicht bebaut sind. In dem Gebiet rund um den Falkplatz gibt es z.B. viele Parks, vor denen Autos geparkt werden können, weswegen es viele Stellplätze gibt. Der Helmholtzkiez ist dichter besiedelt und es gibt anteilig weniger Stellplätze.

Im Mittel beträgt die Anzahl der Stellplätze also pro 100 Haushalte 36,9. Es können also maximal 36,9% der Anwohner einen PKW auf einem öffentlichen Stellplatz abstellen. Oder andersherum: Mindestens 63% können es nicht. Tatsächlich liegt die Zahl der Anwohner die einen PKW abstellen können, noch unter dieser Zahl, da nie alle Stellplätze für Anwohner zur Verfügung stehen, sondern von Besuchern, Arbeits-PKW oder Carsharing-PKW besetzt sind.

3.2 Flächenverteilung

Für eine Betrachtung der Flächenverteilung stütze ich mich auf die Ergebnisse meiner Studie vom Mai 2020 [1]. In ihr habe ich für das Gebiet des Gleimkieses (siehe Abbildung 1) die Verteilung der Flächen vermessen bzw. errechnet. Auch flossen die Ergebnisse des "Flächengerechtigkeitsreport" von Heinrich Strößenreuther in meine Ergebnisse ein ². In Tabelle 3.2

¹Ich habe hierfür die Anzahl der Einwohner durch die durchschnittliche Anzahl der Personen pro Haushalt in Berliner geteilt. Diese beträgt 1,8. Für den Falkplatz bedeutet dies zum Beispiel, dass es pro 100 Anwohner 27,5 Stellplätze gibt und pro 100 Haushalte 46,7 Stellplätze

²Heinrich Strößenreuther hat in seiner Untersuchung "Der Flächengerechtigkeitsreport" 200 Straßen vermessen [2]. Das Ergebnis war, dass im Schnitt 19% der öffentlichen Flächen als Parkraum genutzt werden.

Kiez	Stellplätze / 100 Einwohner	Stellplätze / 100 Haushalte
Helmholtz	15,4	26,2
Falkplatz	27,5	46,7
Sredzkistraße	23,0	39,0
Thälmannpark	48,1	81,8
Grüne Stadt	26,2	44,5
Oderberger Str.	11,4	19,4
Nördl. Torstraße	30,2	51,4
Belforter Straße	25,0	42,5
Christburger Str.	18,6	31,6
Immanuelkirchstraße	17,4	29,5
Am Prenzlauer Berg	29,3	49,7
Pasteurstraße	26,7	45,4
Am Friedrichshain	15,2	25,9
Summe	21,7	36,9

Tabelle 1: Einwohner und Stellplatzstatistik im Untersuchungsgebiet

sind die Ergebnisse meiner Untersuchung in Bezug auf die Zahl der Anwohner bzw. Haushalte dargestellt

Würde man die gesamte öffentliche Verkehrsfläche gerecht in kleine Parzellen aufteilen, würde jeder Anwohner $9,3 m^2$ bzw. jeder Haushalt $16,7 m^2$ bekommen.

Wenn man die Fläche, die momentan als PKW-Stellflächen genutzt wird, gerecht auf alle Anwohner verteilen würde, würde jeder Anwohner $2,4 m^2$ bekommen bzw. jeder Haushalt $4,4 m^2$. Zum Vergleich: Ein Kfz verbraucht ungefähr $13 m^2$ Fläche. Sollte man jedem Anwohner das Privileg zugestehen, $13 m^2$ öffentlichen Raum privat zu nutzen, wäre nahezu kein öffentlicher Raum mehr vorhanden. Dies ist keine gute Idee, es dient nur zur illustration der Verhältnisse.



Abbildung 1: Untersuchtes Gebiet (©2020, Geobasis-DE / BKG, Google Earth)

	Fläche [m ²]	Anteil an Gesamtfläche [%]	Fläche pro Anwohner [m ²]	Fläche pro Haushalt [m ²]
Summe öffentliche Verkehrsfläche	86608	100	9,3	16,7
davon Fahrbahnen	23905	27,6	2,6	4,6
davon PKW-Stellplätze	22656	26,2	2,4	4,4
davon Gehwege	40047	46,2	7,7	4,3

Tabelle 2: Flächenverteilung im Gleimkiez

3.3 PKW-Stellplätze vs. zugelassene KfZ

Ich widme diesem Thema einen eigenen Absatz, da die Differenzierung dieser beiden Werte großen Einfluss auf die Diskussion um Stellplätze und die Verteilung des öffentlichen Raumes hat.

Die Anzahl der in einem bestimmten Gebiet auf Anwohner zugelassenen Kfz liegt häufig deutlich über der Anzahl der verfügbaren Stellplätze im öffentlichen Raum. Im Helmholtzkiez ist diese Differenz zum Beispiel besonders groß: Es kamen bei der Zählung 2008 auf 5618 zugelassene Kfz nur 3184 Stellplätze für Kfz im öffentlichen Raum. Wo die Differenz von knapp 2500 KfZ abgestellt sind kann nur spekuliert werden. Eine Betrachtung der Luftaufnahmen macht klar, dass in den Hinterhöfen nur ganz vereinzelt Kfz stehen. Auch private Tiefgaragen sind, anders als z.B. in München, nur sehr sporadisch zu finden. Da die umliegenden Gebiete häufig auch unter hohem Platzmangel leiden können sie dort auch nicht alle stehen. Vielleicht im Umland? Oder ganz woanders? Oder statistischer Fehler?

In dieser Diskussion geht es um die Verteilung des öffentlichen Raumes, daher verwende ich in allen Statistiken nicht die Anzahl der zugelassenen Kfz sondern die Zahl der vorhandenen öffentlichen Kfz-Stellplätze.

4 Handlungsmöglichkeiten

4.1 Reduktion der gewidmeten Fläche für PKW

Die aus der aktuellen Parkraumpolitik folgenden Einschränkungen vieler Anwohner können deutlich reduziert werden, wenn ein Teil der PKW-Stellflächen umgewidmet wird in öffentlich nutzbare Flächen.

Schauen wir uns Gewinner und Verlierer bei einer solchen Umwidmung für den Helmholtzkiez im Detail an: Momentan können maximal 26 % der Haushalte im Helmholtzkiez einen Stellplatz nutzen, 74 % haben diese Möglichkeit nicht. Dieses ist, wie oben gezeigt, aus verschiedenen Gründen ungerecht.

Reduziert man nun die Anzahl der Stellplätze um 30 %, haben danach 83 % der Haushalte keinen Stellplatz. Es lässt sich nun trefflich streiten, ob ein eh ungerechter Zustand nun noch ungerechter geworden ist oder nicht. Unstrittig dürfte sein, dass durch eine Reduktion der PKW-Stellfläche die Mehrheit deutliche Verbesserungen der Lebensqualität erfährt, indem

Kiez	Aktuelle Situation	Mit 30% weniger Stellplätzen
Helmholtz	74	83
Falkplatz	53	67
Sredzkistraße	61	73
Thälmannpark	18	43
Grüne Stadt	55	69
Oderberger Straße	81	86
Nördliche Torstraße	49	64
Belforter Straße	57	70
Christburger Straße	68	78
Immanuelkirchstraße	71	79
Am Prenzlauer Berg	50	65
Pasteurstraße	55	68
Am Friedrichshain	74	82
Summe	63	74

Tabelle 3: Auswirkungen von Parkplatzreduktion

z.B. für Lieferverkehr Haltezonen eingerichtet werden können, die Fahrbahnen für Fahrradfahrer sicherer gestaltet werden könnten und die Gehwege von ihrer Übernutzung entlastet werden können. Auf der anderen Seite bleibt eine eh ungerechte Verteilung der Stellplätze weiterhin ungerecht.

In Tabelle 4.1 habe ich die Änderung der Mehrheitsverhältnisse für alle untersuchten Gebiete dargestellt, wenn man den Parkraum um 30 % reduziert. Sie fallen bedingt durch lokale Besonderheiten durchaus unterschiedlich aus. Hier wäre eine lokale Betrachtung notwendig, was zum Beispiel im Rahmen der vom Verein "Changing Cities" propagierten und sich zunehmend etablierenden "Kiezblöcke" gut möglich ist.

4.2 Limitierung der ausgegeben Anwohnerparkausweise

Die momentane Herangehensweise ist prädestiniert dazu, Konflikte hervorzurufen: Es werden Anwohnerparkausweise an alle Anwohner verteilt, die einen beantragen, auch wenn die Anzahl der Ausweise dann die Anzahl der verfügbaren Stellplätze übersteigt. Man könnte durch die einfache Maßnahme, nur so viele Ausweise auszuteilen wie es Stellplätze gibt, denn Stress durch Parkraumsuche (und den Parkplatzsuchverkehr gleich mit) reduzieren.

4.3 Bedarfsprüfung bei der Gewährung von öffentlichen Stellplätzen

Dies ist ein sehr strittiges Thema und bedarf einer sehr sorgfältigen Abwägung. Wie oben gezeigt, ist die aktuelle Parkplatzpolitik nach dem "Wild-West-Prinzip" ungerecht. Eine solidarischere Verteilung der Flächen kann man erreichen, indem man die Erteilung von Anwohnerparkausweisen an Bedingungen knüpft: Denkbar wären Kriterien wie Flächenverbrauch des Fahrzeuges, Anzahl der Kinder, Beruf des Halters (Hebammen, Handwerker etc. erhalten Vorzugsbehandlung), etc. Hier ist der Kreativität keine Grenzen gesetzt.

Damit würde man dem Beispiel unzähliger vergleichbarer Aufgaben des Bezirksamtes folgen: Ich nenne hier als Beispiel die Vergabe von WBS, die Erteilung von Baugenehmigungen, die Prüfung von Elterngeldanspruch etc.

Die entstehende Mehrarbeit ließe sich durch eine Verlängerung der Ausweisgültigkeit kompensieren. Des weiteren könnte man andere, recht aufwendige Vergabeproofungen, z.B. für das Aufstellen von Tischen in der Gastronomie oder Aufstellen von Fahrradständern, weniger arbeitsintensiv gestalten.

4.4 Definition fester Schlüssel zur Flächenverteilung

Dieses Mittel kann ein sehr mächtiges Werkzeug auf Landesebene sein. Feste Schlüssel zur Flächenverteilung können gesetzlich oder auch in einem Parkraumbewirtschaftungsplan festgesetzt werden, wobei nur das Gesetz bindend ist. Beispielsweise kann eine solche Forderung sein, dass bis zum Jahr 2035 80 % der bisherigen öffentlichen Stellflächen umgewandelt wurden in andere Nutzungsarten.

Literatur

- [1] Sören Bergmann. Untersuchung der Verteilung der öffentlichen Flächen im Gleimkiez. 2020.
- [2] Heinrich Strößenreuther / Agentur für clevere Städte. Wem gehört die Stadt? Der Flächen-Gerechtigkeits-Report. 2014.
- [3] LKArgus GmbH. Parkraumbewirtschaftung prüfen: Machbarkeitsstudie Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg. 2008.
- [4] Jos Nino Notz. Die Privatisierung des öffentlichen Raums durch parkende KFZ. 2017.
- [5] Wikipedia. https://de.wikipedia.org/wiki/Maslowsche_Bed%C3%BCrfnishierarchie. Zugriff am 21.06.2020. 2020.

Impressum

Herausgeber

Dipl.-Ing. Sören Bergmann
Sonnenburger Str. 63
10437 Berlin
Anfragen bitte an: Gleimviertel@posteo.de

Inhalte, Bearbeitung, Redaktion, Layout, Satz
Sören Bergmann

Bildnachweis

-

Versionsnummer

V1.1



Der Text dieser Publikation wird unter der Lizenz Creative Commons Namensnennung – nicht kommerziell – Keine Bearbeitung 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0) veröffentlicht. Den vollständigen Lizenztext finden Sie unter <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.de>.

Die Verbreitung des Werkes ist unter den im Lizenztext genannten Bedingungen (mit Namensnennung, keine kommerzielle Nutzung, Keine Bearbeitung) gestattet und erwünscht.

Berlin, 8. Juli 2020