



Berliner Parkraumpolitik für Klimaschutz und eine lebenswerte Stadt

Kurzfassung

Wir Berliner*innen wollen eine **lebenswerte Stadt**, in der zukunftsfähige, gerechte Mobilität für alle möglich wird! Wir brauchen dafür eine weitreichende **Mobilitätswende** – und den dafür nötigen Platz im öffentlichen Raum. Bislang wird ein viel zu großer Teil des öffentlichen Raums zum – meistens kostenlosen – Parken privater Autos benutzt, also privatisiert. Wir wollen den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr (MIV) drastisch reduzieren. Unser Erfolgsmaßstab für die Mobilitätswende ist die **Halbierung der Anzahl der Autos bis 2030**.

- Die wichtigste Maßnahme dafür ist die **Umwandlung von 60.000 öffentlichen Parkplätzen pro Jahr**. Die gewonnene Fläche wird für andere Zwecke nutzbar: Wege für den Umweltverbund, städtisches Grün, Spiel- und Aufenthaltsflächen!
- Für die verbleibenden Parkflächen fordern wir eine flächendeckende **Parkraumbewirtschaftung** inklusive einer deutlichen **Anhebung der Gebühren für Anwohner*innenparkausweise**.



Inhalt

Das Problem: Zugeparktes Berlin – öffentlicher Raum von Autobesitzer*innen privatisiert	2
Unsere Vision: Klimagerechte Mobilität in einer lebenswerten Stadt für alle	3
Unsere Gründe: Sozial-ökologische Gerechtigkeit und mehr Lebensqualität	4
Unsere Forderungen: Neue Parkraumpolitik für Klimaschutz und eine lebenswerte Stadt in Berlin	7

Das Problem:

Zugeparktes Berlin – öffentlicher Raum von Autobesitzer*innen privatisiert

In der Verkehrspolitik ist in den letzten Jahren viel passiert. Das Berliner Mobilitätsgesetz wurde verabschiedet. Es zielt auf ein Verkehrssystem, das die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen stadt-, umwelt-, sozial- sowie klimaverträglich, sicher und barrierefrei erfüllen soll. Doch die Realität sieht ganz anders aus: Die Stadt versinkt im lärmenden Autoverkehr. In Berlin stehen die Autofahrer*innen bundesweit am längsten im Stau, im Schnitt 154 Stunden pro Jahr. Es gibt hier über 1,2 Millionen Autos – und nicht nur die Zahl der PKW wächst weiter an. Sie werden auch immer größer, denn der SUV-Anteil steigt bei den Neuzulassungen. Zu viel öffentlicher Raum wird mit Fahrzeugen zugeparkt. Dabei scheint vielen ein „Recht“ auf stets verfügbaren und kostenfreien Parkraum wie ein Naturgesetz zu gelten. Niemand würde hingegen auf die Idee kommen, sein Klavier, Pferd oder Klettergerüst ungefragt auf öffentlichem Grund abzustellen. Privat-PKW werden im Durchschnitt nur deutlich unter 1 Stunde am Tag gefahren und parken die die restliche Zeit als „Stehzeuge“. Sie stehen der Berliner Mobilitätswende im Weg.

Im Luftreinhalteplan des Berliner Senats wird die Parkraumbewirtschaftung als eine der wirksamsten Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, zur Verbesserung der Luftqualität, zur Förderung von Klimaschutz, der Verkehrssicherheit und des Lärmschutz identifiziert. Bis Ende 2023 soll eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Rings eingeführt sein. Zuständig hierfür sind die Bezirke. Der bisherige Zeitplan (z.B. bis 75% des Gebietes bis 2020) wurde allerdings nicht eingehalten. Die Erhöhung der Parkgebühren geht nur schleppend voran. Eine gezielte und umfassende Umwandlung der öffentlichen Parkplatzflächen für andere Nutzungen ist bislang nicht geplant.

2



Privat-PKW werden im Schnitt weniger als eine Stunde pro Tag gefahren. Die restliche Zeit nehmen sie ungenutzt öffentlichen Raum ein.

Bild: Chris Freeman

Unsere Vision: Klimagerechte Mobilität in einer lebenswerten Stadt für alle

In einem lebenswerten Berlin wird klimafreundliche und gerechte Mobilität für alle ermöglicht. Die bisherigen Privilegien der Autoeigentümer*innen beim Flächenverbrauch werden aktiv zurückgefahren. Umweltfreundlich mobile Menschen, aber insbesondere auch Kinder, Senior*innen, behinderte Menschen und sozial benachteiligte Menschen werden in ihren Mobilitätsmöglichkeiten gestärkt. In Berlin wird Mobilität auf sichere, bezahlbare, klimafreundliche und ressourcenschonende Art organisiert: Der Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV wird entschlossen weiter ausgebaut und mit neuen Mobilitätsdiensten, wie z.B. Pooling- und Sharing-Angeboten, ergänzt. Für diese Mobilität braucht es ausreichend Flächen. Diese Flächen werden durch konsequente Parkraumpolitik dem ‚ruhenden Autoverkehr‘ entzogen und im Sinne der Flächengerechtigkeit umverteilt und für Menschen nutzbar gemacht.

Zukunftsfähige, gerechte Mobilität für alle heißt: Alle Menschen können mit so wenig Verkehrsaufwand wie möglich am gesellschaftlichen Leben teilhaben und ihre Mobilitätsbedürfnisse erfüllen. Sie können auf ökologisch verträgliche und sichere, gesunde, sowie sozial gerechte Art ihre Ziele erreichen. Sei es die Arbeit, die Bildungsstätte, der Einkaufsort oder die Freizeiteinrichtung - schon heute ist deren Erreichbarkeit nicht sinnvoll mit privaten PKWs zu organisieren. Wir Berliner*innen wollen mehr (Flächen-)Gerechtigkeit im öffentlichen Raum und die Mobilitätswende. Eine neue Parkraumpolitik ist dafür unverzichtbar.



Seitdem die Bergmannstraße von Autoparkplätzen und -fahrspuren befreit wurde, gibt es wieder mehr Platz für Menschen. Zum Radfahren, Schlendern und Verweilen.
Bild: Changing Cities e.V.

Unsere Gründe: Sozial-ökologische Gerechtigkeit und mehr Lebensqualität

Die gegenwärtige Flächenverteilung auf den öffentlichen Straßen und Plätzen unserer Stadt ist ungerecht. Sie überlässt einen viel zu großen Anteil des öffentlichen Raumes für den fahrenden und den so genannten ‚ruhenden Verkehr‘ privater PKWs. Zusammen mit dem Wirtschaftsverkehr, für den es an Haltemöglichkeiten mangelt, führt dies zu einer vielfachen Blockade, Behinderung sowie Gesundheits- und Umweltgefährdung aller anderen Menschen in der Stadt.

Knapp 2/3 der Berliner*innen besitzen kein eigenes Auto. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) leistet nur 26% aller Wege des Gesamtverkehrs in Berlin; der Umweltverbund hat einen Anteil von 74% am Gesamtverkehr. Eine sozial gerechte Verkehrspolitik darf daher nicht aus der „Windschutzscheiben-Perspektive“ der Autofahrer*innen gemacht werden. Sie sollte im Interesse der Bewohner*innen der Stadt, insbesondere der umweltfreundlichen Mobilen und der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden erfolgen. Ihre Mobilität gilt es zu verbessern, z.B. mittels sicherer Fußverkehrs- und Radinfrastruktur, über barrierefreie Verkehrswege und Bahnhöfe sowie über ein flächendeckendes, sicheres, verlässliches, gut ausgebautes ÖPNV-Netz.

Flächengerechtigkeit – Platz für alle, Vorrang für den Umweltverbund

58% der Verkehrsflächen in der Hauptstadt sind für Autos reserviert, davon 19% für parkende Fahrzeuge. Für den Radverkehr blieben lange Zeit lediglich 3% der Flächen übrig (Strößenreuther 2014); Seither ist nicht allzu viel passiert. Das ist ungerecht. Ein Parkplatz hat eine Fläche von ca. zwölf Quadratmetern. Er ist größer als viele Kinderzimmer. Das Parken ist oft kostenlos, obwohl die Baukosten bis zu 10.000,- Euro betragen können. Auch die jährlichen Unterhaltskosten werden von der Allgemeinheit getragen. Wir geben meist ungenutztem Privateigentum mehr Raum als unseren Kindern und verschenken kostbare öffentliche Flächen. Anwohner*innenparkausweise kosten bislang nur 20,40 Euro für 2 Jahre; der Koalitionsvertrag der Landesregierung sieht eine Erhöhung auf 120,00 Euro pro Jahr bis 2023 vor. Parkraumbewirtschaftung ist ein zentraler Hebel, um den Autoverkehr zu reduzieren und gleichzeitig für mehr Flächengerechtigkeit zu sorgen. Für die Autostellplätze sollte Berlin flächendeckend Parkgebühren erheben, die dem Wert des öffentlichen Raums angemessen sind.

Auch der Deutsche Städtetag fordert in seinem Positionspapier zur Verkehrswende (Städtetag 2018) eine gerechtere Verteilung der öffentlichen Flächen: „Der öffentliche Raum ist wieder mehr zum Aufenthalts- und Begegnungsort umzugestalten. Die Verkehrsflächen sind gerechter aufzuteilen, gemischt genutzte Flächen können helfen, Geschwindigkeiten zu reduzieren. Der ÖPNV muss zusammen mit dem Fuß- und Radverkehr und in den ÖPNV eingebundene Sharing-Systeme das Rückgrat des städtischen Verkehrs bilden und Teile des motorisierten Individualverkehrs ablösen. Der ruhende Kfz-Verkehr in Städten ist entscheidend zu reduzieren. Hierfür müssen auch regulative Maßnahmen herangezogen werden. (...) Zentrales Regulierungsinstrument zur Unterstützung dieser Zielsetzungen ist die Parkraumpolitik. (...) Die Glaubwürdigkeit dieser Politik hängt davon ab, dass der „Umweltverbund“ parallel konsequent gefördert wird, um gleichwertige Mobilitätsalternativen zu gewährleisten.“

Klimagerechtigkeit

Die Klimakrise zwingt uns zu entschlossenem Klimaschutz. Die Klimawissenschaft und die weltweite Klimagerechtigkeits-Bewegung fordern dies seit langem. Im Frühjahr 2021 machte auch das Bundesverfassungsgericht deutlich, dass zeitnahe, entschlossene Maßnahmen zur Emissionsreduktion und gerechten Teilhabe unvermeidlich ist, um Freiheit und Grundrechte in der Zukunft zu schützen. Auch Berlin hat sich dazu verpflichtet – auf den Berliner Straßen und Parkplätzen ist das aber noch nicht angekommen.

Die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs senkt die Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen, mindert den Lärm und die Flächeninanspruchnahme. Doch bislang praktizieren wir noch das Gegenteil: Die Treibhausgasemissionen des Verkehrs stiegen weiter an – bis zum Aufkommen der Corona-Pandemie. Dies widerspricht dem Pariser Klimaabkommen sowie den Reduktionszielen der Bundesregierung und des Landes Berlin. Daher ist es richtig, dass die Fortschreibung des Berliner Mobilitätsgesetzes eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs vorsieht. Allerdings bedarf es hierzu klarer Zielvorgaben, Termine und konkreter Maßnahmen.

Ressourcengerechtigkeit – weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit

In allen Autos – ganz gleich ob Diesel-, Benzin- oder Elektrofahrzeug – stecken wertvolle Rohstoffe wie Stahl, Aluminium, Kupfer, Nickel, Lithium, Kobalt oder Seltene Erden. Diese werden unter oft katastrophalen ökologischen und menschenrechtlichen Bedingungen in sogenannten Entwicklungsländern gewonnen. Der Berliner überdimensionierte Autofuhrpark trägt somit allein schon vom Ressourcenverbrauch her zur globalen Ungerechtigkeit bei. Daraus folgt: Ein Austausch des Antriebssystems (Verbrenner zu Elektroantrieb) allein ist keine Lösung – wir brauchen eine wirkliche Mobilitätswende und eine drastische Reduktion der Zahl der Autos. Nötig ist der Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund. Und die verbleibenden Fahrzeuge müssen kleiner, weniger, rohstoff- und energieeffizienter sein und geteilt benutzt werden. Parkraumpolitik verdrängt das Auto aus der Innenstadt und hilft darüber hinaus dabei, den Fahrzeugpark zu verkleinern. Dies ist ein konkreter lokaler Beitrag zu globaler Gerechtigkeit.

Soziale Gerechtigkeit

Ein zukunftsfähiges Verkehrssystem und lebenswerte öffentliche Räume sind ein Beitrag zu sozialer Gerechtigkeit hierzulande, denn sie erlauben gesellschaftliche Teilhabe für alle. Gerade Menschen mit wenig Geld haben oft kein eigenes Auto, wohnen aber viel häufiger als Menschen mit hohem Einkommen an lauten und schadstoffbelasteten Straßen. So sind sie besonders häufig einer erhöhten Gesundheitsgefährdung ausgesetzt. Sie leiden unter den Folgen des Autoverkehrs in besonderem Maße – und profitieren am meisten von guter Rad- und Fußinfrastruktur sowie günstigen oder kostenlosen ÖPNV-Angeboten. Auch für behinderte Menschen kann die Teilhabe erhöht werden, wenn auf Barrierefreiheit geachtet und behinderte Menschen aktiv in die Planung involviert werden. Eine Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbundes macht Mobilität sozial gerechter. Umweltschutz und soziale Gerechtigkeit sind aufs engste miteinander verknüpft, vor allem in Metropolen wie Berlin. Dies dokumentiert auch die Berliner Berichterstattung zur Umweltgerechtigkeit sehr deutlich.

www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/nachhaltigkeit/umweltgerechtigkeit/

Mehr Lebensqualität im öffentlichen Raum

Die oben genannten Gerechtigkeits-, Umwelt- und Gesundheitsprobleme der derzeitigen Nutzung des öffentlichen Raums bedeuten im Umkehrschluss: Wenn wir mit der Umwandlung von Parkplätzen und öffentlichen Räumen Ernst machen, dann können wir die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum viel angenehmer, gesünder, weniger lärm- und dreckverschmutzt sowie sicherer machen. Zukünftig muss gelten: Zahlreiche Sitzgelegenheiten und geringe Lärm- und Schadstoffbelastung laden zum Verweilen ein. Das Angebot an Flächen für Begegnung, Erholung und Kommunikation ist vielfältig. Berliner*innen erleben ‚Lebensraum statt Parkraum‘: Im öffentlichen Raum parken nahezu keine privaten Autos mehr; dafür finden Menschen, Tiere und Pflanzen wieder Platz und Luft zum Atmen. Die Menschen können frei werdende Flächen in ihren Kiezen auch selbst mitgestalten. Ein neuer „Kiezfonds“ des Senates sollte dafür Räumlichkeiten, Werkzeuge, fachliche Unterstützung und Materialkosten bereitstellen. Die internationale Erfahrungen mit so genanntem ‚Tactical Urbanism‘ (taktischem Urbanismus, d.h. konkreten niedrigschwelligen Aktivitäten von Bürger*innen zur Umgestaltung öffentlicher Straßen und Plätze) zeigen: Dies ist ein vielversprechendes Instrument, welches sichtbare Ergebnisse liefert und die Menschen vor Ort einbindet und motiviert.

Unsere Forderungen: Neue Parkraumpolitik für Klimaschutz und eine lebenswerte Stadt in Berlin

Wir wollen:

- eine lebenswerte und menschengerechte Stadt für alle Berliner*innen
- eine weitreichende Befreiung unserer Innenstadt und sukzessive vieler Wohnviertel vom rollenden und stehenden Privat-Autoverkehr
- eine faire Aufteilung und Nutzung der knappen Ressource "öffentlicher Raum"
- die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit auf öffentlichen Straßen und an öffentlichen Orten Berlins
- eine sichere und gut erreichbare Mobilität für alle, insbesondere für Fußgänger*innen, Radfahrende, Kinder, behinderte, bewegungs- und sinneseingeschränkte Personen
- eine zukunftsfähige Verkehrspolitik als Beitrag zu globaler Klima- und Ressourcengerechtigkeit
- eine deutliche Schadstoff- und Lärminderung in Berlin zum Schutz der Gesundheit

Der Schlüssel dazu ist eine Neuverteilung der Flächen im öffentlichen Raum. Flächen zum Abstellen privater Kfz sind die ineffizienteste Nutzung von allen. Diese Flächen wollen wir für bessere Nutzungen im Sinne

der Menschen und des Zusammenlebens zurückgewinnen. Kurz: Wir fordern eine neue Parkraumpolitik für Klimaschutz und eine lebenswerte Stadt – als Teil der Mobilitätswende in Berlin!

6



Das Bündnis Berliner Straßen für alle im Einsatz auf dem Parking Day.

Bild: PowerShift e.V.

Unsere Forderungen an das Abgeordneten haus, die Landesregierung und die Bezirke Berlins

Bundespolitische Ebene

Das Land Berlin initiiert oder unterstützt über den Bundesrat verkehrspolitische Reformen auf Bundesebene, die die Ziele der Berliner Mobilitätswende und Parkraumpolitik unterstützen und Handlungsspielräume für das Land und die Bezirke öffnen.

Landespolitische Ebene:

- Vorgaben sowohl im Mobilitätsgesetz als auch im Berliner Straßenrecht zur Umnutzung des öffentlichen Raumes im Sinne der Mobilitätswende und einer zukunftsfähigen Parkraumpolitik; Festschreibung klarer Ziel- und Terminvorgaben für die Umwandlung von Parkplätzen zugunsten anderer Nutzungen (60.000 Parkplätze pro Jahr; 600.000 in 10 Jahren)
- Teileinziehung von Straßen nach §4 BerlStrG und Umwandlung in wirkliche Fahrrad- und Spielstraßen
- Schaffung eines neuen Kiezfonds, der Berliner*innen und Initiativen vor Ort bei der Neugestaltung des öffentlichen Raums unterstützt
- deutliche Erhöhung der Gebühr für Anwohnerparken u. Beschränkung des Anwohnerparkens auf Nebenstraßen (Geschäftsstraßen und Ortsmittezentren für Lieferverkehr, Umweltverbund etc. frei halten)
- Zentrale Koordination und Steuerung der Parkraumumwandlung und -bewirtschaftung der Bezirke durch die SenUVK
- Berliner Informations- und Aufklärungskampagne zu den gesellschaftlichen, ökologischen, verkehrspolitischen und finanziellen Hintergründen des Parkens
- Finanzielle, personelle und planerische Unterstützung der Bezirke bei der Mobilitätswende und der Parkplatzumwandlung durch das Land.

Ebene der Bezirke

- 100% flächendeckende Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahn-Rings und Anhebung der Gebühren zur angemessenen Bepreisung der Nutzung öffentlichen Raums
- gezielte Parkraumbewirtschaftung auch außerhalb des S-Bahn-Rings; z.B. an allen Hauptverkehrsstraßen sowie in besonders belasteten Gebieten
- schrittweise Reduzierung der Parkflächen (jeder Bezirk mit angemessenem Anteil an den 60.000 umzuwandelnden Plätzen pro Jahr/landesweit) und Umwidmung für andere Zwecke (Rad- u. Fußinfrastruktur; städtisches Grün und Sickerflächen; Spiel- u. Begegnungsflächen; punktuell ggf. auch neue Wohnflächen)
- Schaffung von mehr Be- und Entladezonen/Lieferzonen für den Wirtschaftsverkehr; Behinderterparkplätze inklusive Kontrolle; dabei auch Berücksichtigung neuer Lieferformen per Lastenräder und anderer lokal emissionsfreier Fahrzeuge (unter Rücksichtnahme auf Fußverkehr)
- Begrenzung der Parkdauer auf max. 2 Stunden an Hauptverkehrsstraßen im S-Bahn Ring
- Konsequente Ahndung und Überwachung von Falschparkern vor allem auf Fuß- und Radwegen sowie 2. Reihe; Kompetenzerweiterung für Mitarbeitende des Ordnungsamtes, auch Falschparker abschleppen zu lassen (Vorbild: BVG-Ermächtigung im Mobilitätsgesetz; Entlastung der Polizei)
- Kooperation mit Supermärkten, Baumärkten und anderen Geschäften (inkl. Arzthäuser), um deren Parkflächen nach außerhalb der Öffnungszeiten (nachts; Wochenenden) für die Allgemeinheit nutzbar zu machen
- Kooperationen zwischen Bezirk / Senat und privaten Parkplatzbetreibern für Langzeitparken
- Kluge Regulierung und Förderung von Ride- & Carsharing-Angeboten, insbesondere auch außerhalb des S-Bahn-Rings, verkehrsplanerische Verknüpfung der Zulassung dieser Angebote mit Rückgang der Zahl und Verkehrsleistung der Privat-PKWs
- Digitalisierung und Modernisierung der Berliner Parkraumbewirtschaftung

Impressum

Peter Fuchs
PowerShift – Verein für eine ökologisch-solidarische
Energie- & Weltwirtschaft e.V.
Greifswalder Str. 4
10405 Berlin
Deutschland

☎ +49 (0)177 633 4900
✉ peter.fuchs@power-shift.de

