

PARKST DU SCHON ODER SUCHST DU NOCH?

Parken in Berlin-Mitte





Ephraim Gothe
Bezirksstadtrat für
Stadtentwicklung

Liebe Bewohnerinnen und Bewohner von Mitte,

kein anderer Berliner Bezirk hat sich in den vergangenen Jahren so sehr gewandelt wie unserer. Viele neue Gebäude sind entstanden, denken Sie nur an das Regierungsviertel, den Hauptbahnhof oder die Friedrichstraße.

Die neue Mitte Berlins verursacht jetzt aber auch mehr Verkehr. Wer in Innenstadtstraßen einen Parkplatz sucht, dreht eine Runde nach der anderen um den Block. Das kostet Autofahrer Zeit und Nerven. Und Anwohner bekommen mehr Abgase und Lärm ab und finden selbst kaum einen Parkplatz, wenn sie tagsüber danach suchen.

Warum sind die Parkplätze so knapp? Jeder Anwohner kennt die Antwort: Sobald morgens in Büros und Geschäfte Leben kommt, sind die Parkplätze der Umgebung belegt – oft von Beschäftigten. Parken kostet ja nichts.

Hier hilft Parkraumbewirtschaftung – in Berlin wie in allen größeren deutschen und europäischen Städten. Das heißt: Parken im „öffentlichen Straßenraum“ wird gebührenpflichtig und viele Berufspendler steigen um auf S- und U-Bahn, Tram oder Bus. Denn Dauerparken von 9 bis 17 Uhr ist vielen dann zu teuer, Benzin und Parkgebühren kosten deutlich mehr als die BVG-Monatskarte.

Wo es Parkzonen gibt, stehen Autos nicht so lange. In Berlin parken 60 Prozent aller Parkschein-Zahler höchstens zwei Stunden. Dann machen sie den Platz wieder frei – für den nächsten Parkschein-Nutzer oder für den Anwohner mit Parkvignette.

Parkzonen helfen Autofahrern, Passanten und Anwohnern. Uns allen. Denn die Straße ist für uns alle da – für Autofahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger, Anwohner und Gäste, Gewerbetreibende und Kunden.

Ephraim Gothe
Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung

>> ICH MUSS NICHT LANGE SUCHEN

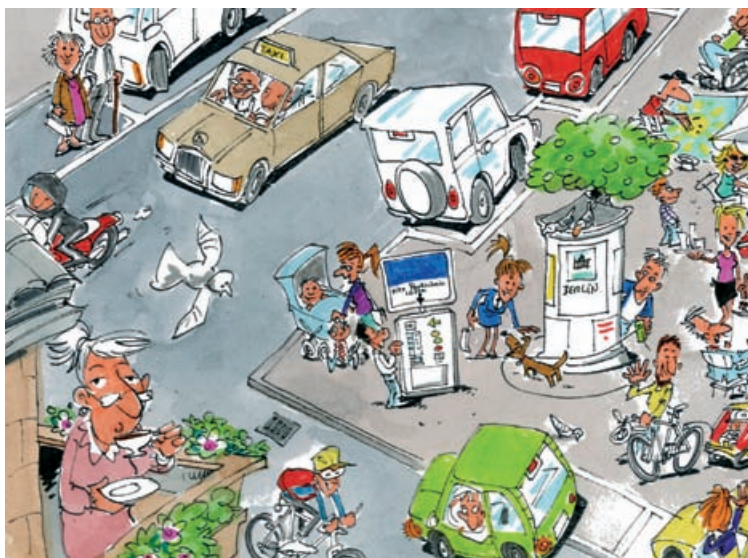
Untersuchungen aus vielen Städten zeigen, dass mit der Parkraumbewirtschaftung die Parkplatznot abnimmt, weil

- durchschnittlich kürzer geparkt wird und
- viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer für den Weg zur Arbeit vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen.

Das gilt auch für Berlin. Zum Beispiel sank der Parkdruck in der Parkzone 29 rund um den Hackeschen Markt und die Oranienburger Straße um 20 Prozent.

>> ICH BIN ENTSPANNTER

Wo Parkzonen endlich wieder freie Plätze schaffen, muss man für die Parkplatzsuche weniger um den Block fahren. Es muss auch keiner mehr hektisch Gas geben, um die begehrte Parklücke als Erster zu erreichen.



>> WIR HABEN ALLE ETWAS DAVON

Wo früher 100 Autos fuhren, sind es in vielen Wohnstraßen einer Parkzone wegen des wegfallenden „Parksuchverkehrs“ nur noch 60 bis 80 Autos. Wo weniger gesucht wird, gelangen weniger Abgase und Feinstaub in die Umwelt. Weniger Verkehr heißt auch mehr Sicherheit und höhere Aufenthaltsqualität. Denn die Kinder können leichter zum Spielplatz gehen und die Eltern können ruhiger im Straßencafé sitzen.

>> WAS KOSTET MICH DIE PARKZONE?

Bewohnerinnen und Bewohner zahlen für ihre Vignette rund 20 Euro für zwei Jahre. Das sind 85 Cent pro Monat für mehr freie Plätze, für mehr Ruhe, mehr Sicherheit, gesündere Luft. Wenn täglich nur wenige 100 Meter bei der Parkplatzsuche eingespart werden, rentieren sich die Vignettenkosten schon allein wegen der eingesparten Benzinkosten.

>> NACHGEFRAGT

Die Planer haben nach der Meinung über die Parkzone gefragt: Rund 80 Prozent waren mit ihrer Parkzone „zufrieden“ oder „überwiegend zufrieden“. Nur elf Prozent lehnten sie ab (ohne Angaben: sieben Prozent). Und wer glaubt, dass Parkgebühren den Umsatz in Fachgeschäften, Supermärkten oder Gaststätten schmälern, sollte Gewerbetreibende fragen. 70 Prozent waren zufrieden oder überwiegend zufrieden – die Parkchancen haben sich für viele Kundinnen und Kunden verbessert.



„Die Straße ist doch zum Parken da.“

Die Straße ist für alle da! Dort sind auch viele Radfahrer und Fußgänger unterwegs, Kinder gehen zur Schule, Geschäfte werden beliefert, Handel und Gastronomie brauchen Flächen für Auslagen und Bestuhlung, und die Bewohner wollen sich dort aufhalten. Es gibt also viele Wünsche, die alle im vorhandenen Straßenraum befriedigt werden müssen.



„Das Auto ist unverzichtbar.“

Hierzu einige Fakten:

- Rund die Hälfte der Berliner Haushalte hat gar kein Auto. Innerhalb des S-Bahn-Rings sind fast 60 Prozent der Haushalte ohne Auto.
- Die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist besonders in der Berliner Innenstadt hervorragend. Das Radwegenetz wächst von Jahr zu Jahr.
- Daher erledigen die Berlinerinnen und Berliner heute schon fast zwei Drittel ihrer Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit den Öffentlichen. Nur wenig mehr als ein Drittel aller Wege werden mit dem Auto zurückgelegt.
- In Parkzonen bekommen die Bewohnerinnen und Bewohner eine Vignette und müssen deshalb an ihrem Wohnort gar keinen Parkschein ziehen. Das gilt auch für Gewerbetreibende, die auf ihr Auto angewiesen sind.

„Alles nur Abzocke der Autofahrer.“

Parken kostet jetzt Geld. Aber das Geld kommt allen zugute. Der Preis bewirkt, dass unnötig lange Parkvorgänge verkürzt werden und manche Beschäftigte mit anderen Verkehrsmitteln zur Arbeit fahren.

Eine Parkraumbewirtschaftung ist ohnehin nur zulässig, wenn sie tatsächlich den Verkehr beeinflusst. Wenn Parkzonen allein wegen der Einnahmen eingeführt würden, wären sie nicht rechtmäßig.



„Was passiert mit den eingenommenen Gebühren?“

Das eingenommene Geld kommt allen Beteiligten zugute. Weit mehr als die Hälfte der Parkscheingebühren wird für die Überwachung des Parkraums benötigt, weil nur so gewährleistet ist, dass sich die Autofahrer an die Vorgaben halten. Hinzu kommen Ausgaben für die Automaten. Der Rest geht dann in den Etat des Bezirks, der viele Millionen Euro für Straßenbau, Straßenerhaltung, Beleuchtung oder Verkehrssicherheit ausgeben muss.



„Auch mein Gast muss zahlen, egal ob fürs Kaffeetrinken oder für längere Besuche.“

Ja, aber früher musste Ihr Gast mindestens 15 Minuten früher mit dem Auto anreisen, weil sonst wegen der Parkplatzsuche der Kaffee kalt geworden wäre. Und für einen längeren Besuch von außerhalb kann man einen insgesamt günstigeren Besucher-Parkschein bekommen.

„Parkraumbewirtschaftung bringt doch nichts!“

Oh doch, bisherige Erfahrungen zeigen das eindeutig:

- Es gibt mehr freie Parkplätze.
- Der Straßenraum kann gerechter aufgeteilt werden. Zum Beispiel werden Überquerungen oder Radwege angelegt. Dadurch entstehen auch attraktive Aufenthaltsflächen für Bewohner und Besucher.
- Die Verkehrssicherheit steigt, weil geordneter geparkt wird. Die Gebühreneinnahmen erlauben nun häufigere Kontrollen. Das Queren einer Straße ist deshalb leichter möglich und Schulwege werden sicherer.
- Ein sinnvoller Umgang mit dem Parkraum führt auch dazu, dass der notwendige Wirtschaftsverkehr schneller ans Ziel kommt.

>> **UNTERSUCHUNGEN ZUM PARKEN IN BERLIN-MITTE**

Insgesamt wurden 62.000 Parkplätze unter die Lupe genommen, über 60.000 Kennzeichen anonymisiert ausgewertet sowie Aussagen von 550 Bewohnern, 450 Gewerbetreibenden und 1.650 aussteigenden Autofahrern berücksichtigt. So ist jetzt bekannt, wo wirklich hoher Parkdruck besteht und wodurch er verursacht wird.

Die wichtigsten Ergebnisse:

- In den Gebieten mit Gebührenpflicht ist der Parkdruck viel geringer als in Gebieten ohne Bewirtschaftung. Während in den Parkzonen tagsüber durchschnittlich 71 von 100 Parkplätzen belegt sind, sind es in angrenzenden Gebieten ohne Parkzone durchschnittlich 90 bis 100.
- Der hohe Parkdruck wird wesentlich von Beschäftigten verursacht, die an Werktagen je nach Straße 20 bis 40 Prozent aller Parkplätze von früh bis Dienstschluss belegen.
- Übrigens: In Parkhäusern und Tiefgaragen gibt es trotzdem noch viele freie Plätze. Tagsüber liegt ihre mittlere Auslastung meist zwischen 20 und 40 Prozent.

Diese Situation führt zu den Problemen, über die sich viele Bewohnerinnen und Bewohner beschweren:

- Es ist schwierig, einen Parkplatz zu finden
- Es gibt starken Parksuchverkehr mit Lärm- und Abgasbelastung
- Viele Fahrzeuge werden in Kreuzungsbereichen, in zweiter Reihe oder auf Geh- und Radwegen abgestellt, wodurch andere Verkehrsteilnehmer behindert werden.

>> DREI NEUE PARKZONEN SEIT APRIL 2008

Auf Grundlage dieser Untersuchung sind neue Parkzonen nur dort eingerichtet worden, wo sie wirklich helfen können, die Situation zu verbessern. Durch die Gebühren steigen vor allem diejenigen auf das Rad oder die öffentlichen Verkehrsmittel um, die im Gebiet arbeiten. Die frei werdenden Parkplätze können nun von den Bewohnern und Besuchern genutzt werden. Der Parksuchverkehr nimmt ab.

In anderen Gebieten, in denen die Bewirtschaftung keine spürbaren Verbesserungen bringen würde, werden keine Parkzonen eingeführt. Die neuen Parkzonen wurden über zwei Jahre lang öffentlich vorgestellt und diskutiert. Viele der geäußerten Änderungswünsche wurden berücksichtigt. Beispielsweise ist das Parken in allen neuen Parkzonen am Sonntag gebührenfrei, und die Heinrich-Zille-Siedlung wurde nicht in die Parkzone am Hauptbahnhof einbezogen.

Der Bezirk Mitte wird die Wirksamkeit der neuen Parkzonen überprüfen. Die Ergebnisse werden dann öffentlich bekannt gemacht und diskutiert.

>> UND DAS SAGEN ANWOHNER UND GEWERBETREIBENDE SELBST DAZU

- Ilona S.: „Ich wohne schon seit sehr vielen Jahren in der Borsigstraße und kann die Einrichtung der Parkzone nur begrüßen. Dadurch hat sich die Situation für die Anwohner wirklich entscheidend verbessert!“

- Arbeitsgemeinschaft Tieckstraße: „Sehr viele Anwohner und Gewerbetreibende haben sich dafür ausgesprochen, eine Parkraumbewirtschaftung für die Tieckstraße einzuführen, um die vorhandene Situation zu entlasten.“
- Ulrike S. in stadt.plan.mitte: „Seit 1. April gibt es auffällig viele freie Parkplätze in der Rosenthaler Vorstadt – allein in der Strelitzer Straße wurden an diesem Tag 60 gezählt. Anwohner haben kein Problem mehr, einen Parkplatz in unmittelbarer Nähe zu finden. Grund dafür ist die Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Quartier.“
- Günther E.: „Ich wohne in der Fehrbelliner Straße. Hier gilt seit dem 1. April die neue Parkzone. Man kann es nicht anders sagen – ein voller Erfolg. Entspannte Parksituation zu jeder Tages- und Nachtzeit.“
- Betroffenenvertretung Rosenthaler Vorstadt: „Wir meinen: Parkraumbewirtschaftung ist keine Abzocke!“
- Detlev H.: „Ich möchte Ihnen ein positives Feedback zur Parkraumbewirtschaftung geben. Als Anwohner im Bezirk Mitte bin ich dafür sehr dankbar. Ohne dieses Instrument wäre mir die Nutzung meines Pkw faktisch unmöglich, da die Nachfrage nach Parkraum in Stoßzeiten sehr hoch und privater Parkraum (z.B. Tiefgaragenstellplätze) nahezu nicht verfügbar ist. Aufgrund der Mischung von reinen Anwohnerparkgebieten und Parkraum mit Parkuhr ergibt sich ein aus meiner Sicht guter Kompromiss, der sowohl die Interessen der Gewerbetreibenden als auch der Anwohner berücksichtigt.“



Situation vor und nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung.

>> PARKEN IN MITTE

Parkraumbewirtschaftung gibt es in allen deutschen und europäischen Großstädten schon seit langem. In Berlin wurden die ersten Parkzonen aber erst 1995 eingeführt. Sie lagen im historischen Stadtzentrum in Mitte, in der westlichen Innenstadt rund um den Kurfürstendamm und in der Altstadt Spandau.

Weil der Parkdruck durch die Bewirtschaftung tatsächlich abnahm, folgten diesem Beispiel neue Parkzonen, in Mitte beispielsweise in der Spandauer Vorstadt rund um den Hackeschen Markt und am Potsdamer Platz.

>> WAS IST NEU?

Das Zentrum Berlins hat sich in den letzten Jahren massiv verändert, besonders in den seit April 2008 bewirtschafteten Gebieten:

- Die **Friedrichstraße** und Umgebung sind durch viele neue Geschäftshäuser zu einer ersten Adresse und zu einem herausragenden Ziel für Kunden, Beschäftigte und Touristen geworden.
- In der **Rosenthaler Vorstadt** haben sich nördlich von Torstraße und Spandauer Vorstadt viele Firmen in neu geschaffenen oder renovierten Gewerbehöfen und Neubauten niedergelassen (z.B. Edisonhöfe oder Neubau der Deutschen Bahn am Nordbahnhof). Am Zionskirchplatz und in der Kastanienallee hat sich eine rege Kneipen- und Café-Kultur entwickelt.





Situation vor und nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung.



Situation vor und nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung.

■ In der **Friedrich-Wilhelm-Stadt** gibt es die Charité mit 4.500 Arbeitsplätzen, einen Campus der Humboldt Universität, Medien (Bundespressekonferenz, RTL-Zentrale) sowie überregional bekannte Kultureinrichtungen (Deutsches Theater, Berliner Ensemble) und Gaststätten.

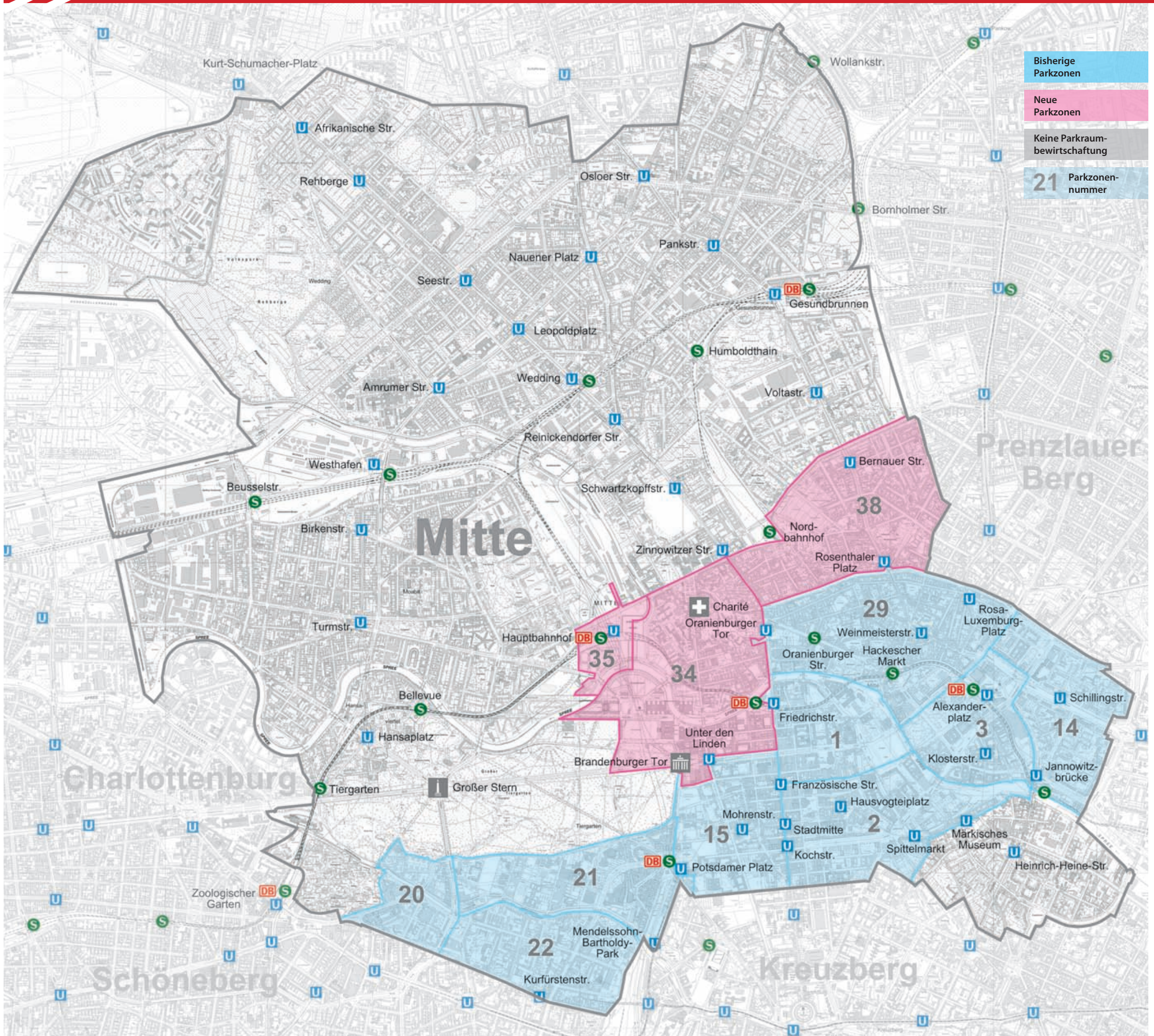
■ Die **Dorotheenstadt** hat mit ihren Sehenswürdigkeiten wie Brandenburger Tor und Pariser Platz sowie neuen Institutionen (Bundespresseamt, ARD-Hauptstadtstudio) eine große Anziehungskraft.

■ Seit 2006 ist der neue Berliner **Hauptbahnhof** der größte Kreuzungsbahnhof Europas. Hier fahren nicht nur Fernbahn, Regionalbahn und S-Bahn, der Bahnhof bietet auch viele Geschäfte, gastronomische Einrichtungen und Dienstleistungen.

■ Das **Parlaments- und Regierungsviertel** wurde neu gebaut. Es hat sich zu einem Touristenmagneten entwickelt, dort sind viele Tausend Arbeitsplätze entstanden.

All diese Veränderungen verursachen neuen Verkehr. Dies und viele Beschwerden aus der Bevölkerung über das „Parkplatzchaos“ haben den Bezirk Mitte veranlasst, die Parkraumsituation flächendeckend zu untersuchen.

PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IM BEZIRK MITTE



Bisherige Parkzonen

Neue Parkzonen

Keine Parkraumbewirtschaftung

21 Parkzonennummer



>> IMPRESSUM

Herausgeber und Konzeption

Bezirk Mitte von Berlin
Abteilung Stadtentwicklung
Iranische Straße 3
13347 Berlin

Bearbeitung

LK Argus GmbH, www.LKargus.de

Cartoons

Michael Hüter, www.hueter-karikatur.de

Layout und Druck

Runze & Casper Werbeagentur GmbH

Weitere Informationen unter:

- www.berlin.de/ba-mitte
- www.handy-parken.de
oder direkt beim Bezirksamt Mitte
von Berlin

Einen Überblick über die Parkraumbewirtschaftung in Berlin und die Adressen der zuständigen Bezirksämter erhalten Sie unter:

- www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/parkraumbewirtschaftung

