

Konzept für ein modernes Parkraummanagement in Berlin

einstimmig beschlossen am 26.2.2025

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Berlin wächst und steht vor großen Herausforderungen im Verkehr. Dazu zählt vor allem, dass immer mehr Autos ungenutzt bleiben und auf Parkplätzen immer länger stehen. Der öffentliche Raum ist ein Gemeingut. Deshalb muss der begrenzte Straßenraum effizienter genutzt werden, um den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zu fördern, die Lebensqualität zu verbessern und den CO₂-Ausstoß zu reduzieren.

Ein modernes Parkraummanagement ist ein zentraler Baustein, um:

- Verkehrssicherheit zu erhöhen.
- Parksuchverkehr zu reduzieren.
- Verkehr zu lenken und den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern.
- Freiwerdende Flächen für den Bus- und Tramverkehr, Fuß- und Radverkehr sowie für soziale und kulturelle Zwecke zu nutzen.
- Klimaschutzziele durch Reduktion von Individualverkehr zu erreichen.
- Gerechtigkeit im öffentlichen Raum zu verbessern.
- eine gerechte Kostenverteilung zu ermöglichen.

Dabei achten wir darauf, dass die Gebühren für die Nutzung eines öffentlichen Parkplatzes abhängig sind, von den Kosten, die durch die Nutzung für die Allgemeinheit entstehen. Je mehr Platz beansprucht wird, umso höher sind die Gebühren. Gleichzeitig deckt der Grundbetrag der Gebühren die Unterhalt- und Instandsetzungskosten. Wenige Ausnahmen für Personengruppen, die an wechselnden Orten ihre beruflichen Tätigkeiten ausüben, entlasten die Verwaltung zusätzlich. Verstöße werden geahndet und bestraft.

2. Konkrete Maßnahmen und Umsetzung

2.1. Parkraumbewirtschaftung ausweiten und steuern

- Erweiterung der gebührenpflichtigen Parkzonen bis 2030 auf das gesamte Stadtgebiet innerhalb des S-Bahn Rings und vergleichbaren städtischen Bereichen außerhalb des S-Bahn Rings; die Reihenfolge der Einführung gestaffelt nach Siedlungsdichte und Verkehrsbelastung mit Investitionsförderung durch den Senat.
- Parkticket-Gebühren
 - Fortführung der Grundgebühren-Spanne für alle Bezirke (4-5 € / Stunde).
 - Einführung eines Aufschlags von zusätzlich 4-5 € / Stunde in besonders von Parksuchverkehr belasteten Zonen. Die Details zur Einführung des Aufschlags werden landesweit einheitlich geregelt und berücksichtigen maßgeblich die Erreichbarkeit der Zone mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die Verfügbarkeit von Parkhäusern sowie die Verkehrsbelastung.
 - Die Gebühren werden jährlich an die Inflation und in Abhängigkeit zur Erreichung der Klimaneutralität bei den Verkehrszielen angepasst.
 - Gebühren werden am ganzen Tag und an allen Wochentagen erhoben.

- Parkzeitbegrenzung auf maximal 4 Stunden und Möglichkeit, ein vergünstigtes 24 Stunden-Ticket zu kaufen.
- Bewohner*innenparkausweis (sog. Anwohnerparkausweis)
 - Grundgebühr von 200 Euro pro Jahr, aufgrund der durchschnittlich ermittelten Unterhalts- und Verwaltungskosten für die Bereitstellung eines Parkplatzes
 - zusätzlich 1 € pro 1 cm mehr Länge des Autos pro Jahr ab 4,88 Meter Fahrzeuglänge (4,88 Meter ist die durchschnittliche Fahrzeuglänge bei der Einrichtung von Parkplätzen)
 - Sofern ein Privat-Parkplatz im Haushalt verfügbar ist, kann für dieses Auto kein Bewohner*innenparkausweis beantragt werden
 - Pro Führerscheininhaber*in kann maximal ein Bewohner*innenparkausweis ausgestellt werden.
- Befreiung von Parkticket-Gebühren
 - für Personengruppen, die nachweislich beruflich auf den Arbeitgeber zugelassene Dienstfahrzeuge für die Erledigung ihrer Dienstleistungen an wechselnden Dienstorten nutzen (Handwerksbetriebe, Pflegekräfte für Hausbesuche, Lieferdienste etc.) - das Parken mit dem Dienst- oder Privatfahrzeug an einer Stelle festgelegten Arbeitsort wird auch für diese Personengruppen nicht von der Zahlung der Gebühren befreit (z.B. Pflegekraft im Krankenhaus).
 - Die bisherigen (Ausnahme-)Regelungen gelten unverändert fort. Die Gebühren für die Parkerleichterungen werden jedoch an die gestiegenen Kosten angeglichen und seit der vorangegangenen Erhöhung um die Inflation, die in dem Zeitraum stattgefunden hat, angepasst.
- Autos von stationsungebundenen (free floating) Systemen werden in die Parkticketgebührenordnung einbezogen.
- Parkverstöße werden konsequent geahndet und das Bußgeld an das Fahren ohne Fahrschein im ÖPNV angeglichen (aktuell 60 €).

2.2. Digitalisierung und Nutzungsfreundlichkeit

- Einführung einer einheitlichen, stadtweiten digitalen Plattform zur Verwaltung von Parkausweisen und Bezahlung von Parkgebühren (unter Nutzung bereits bestehender Systeme).
- Investitionen in digitale Parkraummelder, um Kontrollen effizienter zu gestalten.
- Einbindung privater Parkplätze in ein Parkleitsystem.
- Prüfen einer landesgesetzlichen Regelung zur Ermöglichung digitaler Parkraumüberwachung (vgl. Landesmobilitätsgesetz Baden-Württemberg) und Einbringen einer Bundesratsinitiative zur Anpassung bundesrechtlicher Vorgaben, so dass eine digitale Ahndung von Parkverstößen auch bundesweit ermöglicht wird (sog. Scan Cars).

2.3. Wirtschaftsverkehr stärken

- Verstärkte Kontrollen von Ladezonen, so dass nur Ein- und Ausladen für den Wirtschaftsverkehr stattfindet.
- Abstimmung mit Gewerbetreibenden zu angemessenen Zeiten und Anzahl von Ladezonen.

- Förderung von Ladezonenkonzepten durch den Senat.

2.4. Alternative Nutzungen von Parkraum fördern

- Pilotprojekte in Kiezen: Umnutzung von Straßenparkplätzen für Pop-up-Parks, Fahrradstellplätze oder Stellplätze für E-Scooter.
- Wenig belegte Parkhäuser und Parkplätze mit in die Gesamtschau einbeziehen und bei Vorhandensein von anderen Parkmöglichkeiten den öffentlichen Parkraum verstärkt umnutzen.

3. Finanzielle Auswirkungen und soziale Gerechtigkeit

Die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung sollen zweckgebunden in nachhaltige Mobilität und soziale Infrastruktur fließen, insbesondere:

- Ausbau des ÖPNV und Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur.
- Förderung von sozial verträglichen Maßnahmen wie vergünstigte Mobilitätstickets oder Anwohner:innen-Vorteile.

4. Beteiligung und Kommunikation

Die Akzeptanz eines modernen Parkraummanagements erfordert eine transparente Kommunikation und Bürger:innenbeteiligung:

- Partizipative Formate auf Bezirksebene zur Gestaltung von Parkzonen und alternativen Nutzungen.
- Informationskampagnen zur Aufklärung über die Vorteile der Maßnahmen (Klimaschutz, Verkehrswende, Flächengerechtigkeit).
- Dialog mit Gewerbe und Unternehmen, um praxiserichte Lösungen für Lieferverkehr zu entwickeln.

6. Monitoring und Evaluierung

- Regelmäßige Überprüfung der Maßnahmen auf Effektivität (z.B. Einnahmen/Verwaltungskosten, Parksuchverkehr, Akzeptanz bei Bürger:innen, CO₂-Reduktion).
- Anpassung der Gebühren und Regelungen an neue Erkenntnisse und Bedürfnisse der Stadt, zum Beispiel auch weitere Änderungen der StVO zur Vereinfachung der Einrichtung von Parkraumbewirtschaftungszonen.

7. Fazit

Mit diesem Konzept schlägt die SPD Berlin ein ausgewogenes, sozial gerechtes und zukunftsorientiertes Parkraummanagement vor, das den öffentlichen Raum für alle Berliner:innen lebenswerter macht. Es ist ein wesentlicher Schritt für eine nachhaltige Mobilitätswende und ein gerechteres Berlin.