

## Erfassung öffentlicher Kfz-Parkplätze

### Mehr öffentlicher Raum für alle

Im vergangenen Jahr hat sich in Berlin eine Initiative zusammengefunden, die sich zum Ziel gesetzt hat, alle öffentlichen Parkplätze Berlins zu zählen. Was steckt hinter dieser Idee, die erstmal etwas überambitioniert klingt, und wie und warum kommt man überhaupt auf so was?

Da steht er wieder. Protzig und breit parkt der Besitzer des Eckladens meiner Straße auf dem kompletten weiß schraffierten Fußgängerüberweg. Sie wissen schon: dort wo der Bordstein abgesenkt ist, damit Kinderwagen und Rollstühle die Straße einfacher überqueren können. Für die bessere Sicht auf die Straße ist der schraffierte Bereich großzügig angelegt. Schön ist das nur in der Theorie, denn diese Flächen sind – so wie viele andere – meistens von Falschparkern belegt. Und das trotz absoluten Halteverbots.

Ich habe keine Kinder und ich sitze nicht im Rollstuhl. Dennoch ärgere ich mich wie viele Menschen, die sich täglich als Fußgänger\*innen durch Berlin bewegen und mit solchen Barrieren zu kämpfen haben. Sie sind darauf angewiesen, dass diese Flächen frei bleiben. Das ist ja wohl das Mindeste, denke ich und überquere verärgert die Straße. Diese und ähnliche Situationen erleben Hunderttausende tagtäglich. Vornehmlich natürlich in den Städten. Das Ungerechtigkeitsempfinden der Menschen, die nicht in ihrem eigenen Pkw unterwegs sind, ist in den vergangenen Jahren stärker geworden.

Das liegt daran, dass der öffentliche Raum in den Städten nun mal nicht mitwächst, so wie die Bevölkerungsanzahl und mit ihr leider auch die insgesamt zugelassenen Kraftfahrzeuge. 1,2 Millionen Kfz gibt es in Berlin: mehr als je zuvor. Diese Autos müssen irgendwo parken. Da die Stadt aber in ihrer Gesamtfläche nicht mehr wächst, fällt immer mehr Menschen auf, dass es immer enger wird. Diese Enge ist auch uns nicht entgangen. Wir, das ist die Initiative ParkplatzTransform, die sich im letzten Frühjahr zusammengefunden hat.

### Niemand weiß, wie viel öffentlicher Raum mit Autos belegt ist

Ganz am Anfang stand die Frage im Raum: „Über wie viele öffentliche Parkplätze verfügt Berlin?“ Die vielen zusätzlich existierenden privaten Parkplätze ließen wir außen vor. Die Antwort war unglaublich: Keiner weiß das so genau. Dort wo es keine Parkraumbewirtschaftung durch die Kommune gibt, wurde auch noch nie systematisch gezählt. Nur einzelnen Bezirken liegen Zahlen darüber vor. Die Schlussfolgerung daraus: Die Anzahl der Autos in Berlin steigt immer weiter, es interessiert aber niemanden, wo diese Gefährte „ruhen“ - immerhin durchschnittlich ganze 23 Stunden täglich. Im Schnitt nimmt jedes parkende Auto übrigens 12 m<sup>2</sup> Raum ein. Vor dem Hintergrund eines stark expandierenden SUV-Marktes ist diese Tatsache nicht minder relevant.

Zu nahezu allen Dingen gibt es Statistiken. Eigentlich alles wird gezählt. Hier jedoch klafft ein riesiges Datenloch. Wir fanden, dass das kein Zustand ist. Wir würden dem Land Berlin beim Zählen unter die Arme greifen und unsere empirischen Fähigkeiten einbringen. Schließlich hat sich der Senat zum Ziel gesetzt eine Parkraumbewirtschaftung von 75% im kompletten Berliner S-Bahn-Ring zu realisieren. Bisher trifft das auf nur 45% Fläche zu. Für die Umsetzung sind dann auch noch die einzelnen Bezirke verantwortlich. Das politische Bestreben des Senats wollen wir motivierend und unterstützend begleiten sowie die Vorbehalte einzelner Bezirke bei der Umsetzung konstruktiv lindern.

Das erste halbe Jahr verbrachten wir damit, einen Leitfaden zu entwickeln, der valide Ergebnisse bringen soll. Was ist die beste Zählweise? Woran erkennt man überhaupt öffentliche Park-

plätze? Wie unterscheidet man sie von privaten bzw. von Flächen, die gar keine Parkplätze sind (z.B. Fußgängerüberwege)? Wie darf geparkt werden – diagonal, oder parallel zur Straße? Wie zählt man möglichst wenig fehleranfällig? Was sind relevante Verkehrsschilder? All das waren Fragen, die wir bei der Entwicklung berücksichtigen mussten. Einfach Autos zählen konnten wir nicht. Die parken schließlich überall, das mussten wir explizit ausschließen. Hätten wir nicht gründlich gearbeitet, könnten unsere Zahlen gar als unwissenschaftlich gelten. Das wollten wir auf keinen Fall.

### Der Leitfaden funktionierte – erste Zählaktion mit reger Beteiligung

Als der Leitfaden fertig war, galt es ihn auf seine Praxistauglichkeit zu überprüfen. Und hier kommen wir zu der eigentlichen Intention unseres kleinen Projektes. Teil unseres Plans war die Menschen wieder stärker dafür zu sensibilisieren, dass der öffentliche Raum mittlerweile viel zu stark von fahrenden und parkenden Autos besetzt ist. Da bot es sich freilich an, unseren Leitfaden möglichst öffentlichkeitswirksam zu erproben. Mit Klemmbrett, Flatterband und Kartenausschnitt marschierten 40 freiwillige Helfer\*innen an einem sonnigen Sonntag durch die Straßen der Weißenseer Spitze in Pankow. Die ganze Aktion war ein voller Erfolg. Nicht nur die rege Beteiligung freute uns. Auch erhielten wir konstruktive Verbesserungsvorschläge im Nachgang, bei Glühwein und Keksen. Wir lernten viele Menschen kennen, denen es ähnlich ging. Die täglich mit Barrieren und Gefahren im Straßenverkehr zu kämpfen hatten und daran etwas ändern wollen: Als Fußgänger, als Radfahrerinnen, als Eltern oder Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs. Langfristig planen wir weitere Aktionen im öffentlichen Raum sowie die Digitalisierung unseres Leitfadens. Damit das Zählen irgendwann schneller geht. Auch ist damit die Hoffnung verbunden, dass eine für Berlin entwickelte App auch in anderen Städten funktionieren kann.

### Potenzial öffentlicher Räume erkennen – dafür wollen wir begeistern

Wir fordern eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, weil wir davon überzeugt sind, dass Parken nicht kostenfrei sein darf. Die Kommune kostet ein öffentlicher Parkplatz am Tag ca. 15 €. Das ist immens und wird auch von all denen mitfinanziert, die gar kein Auto besitzen, jedoch unter Stau, Lärm, schlechter Luft, Unsicherheit und Enge leiden. Diese Kosten müssen verursachergerecht erhoben werden. Eine kostenpflichtige Bewirtschaftung ist die Voraussetzung hierfür. Weniger individueller Pkw-Besitz wird die Folge sein. Wird der Besitz eines Autos zu teuer, müssen Alternativen her. Da gibt es bereits zig Ideen. Das wollen wir vorantreiben.

Es war eine besondere Erfahrung, mit anderen Menschen derart bewusst durch Straßen zu laufen und gemeinsam diesen Raum wahrzunehmen. Wir diskutierten wie er alternativ und besser genutzt werden könnte und sollte. Das Potenzial ist riesig. Von einer besseren Parkflächennutzung (mehr Behindertenparkplätze und Halteflächen für ÖPNV, Carsharing und Wirtschaftsverkehr) bis hin zu einer kompletten Neugestaltung (Wohnraum, Gärten, Spielstraßen, Begegnungsräume, breitere Fuß- und Radwege und Raum für Sitzgelegenheiten bspw. vor Cafés) gibt es zuhauf Vorschläge. Wir wollen diese Alternativen sichtbar machen. Vor allem aber ist es uns ein Anliegen zu verdeutlichen, dass das ein Gewinn für alle Menschen ist, die auf begrenztem städtischen Raum leben: mehr Luft und Raum zum Atmen durch weniger Autos. Nicht nur ich freue mich, wenn ich die Straße künftig ungehindert, barrierefrei und sicher überqueren kann. Von lebenswerteren Städten und staufreier Mobilität werden alle etwas haben. ➤

Natalie Pavlovic  
Sprecherin ParkplatzTransform

### Infos:

email: [info@xtransform.org](mailto:info@xtransform.org);  
Homepage: [www.xtransform.org](http://www.xtransform.org);  
Twitter: [@parkplatzT](https://twitter.com/parkplatzT)