

Bericht

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung im Ortsteil Kreuzberg



13. Juli 2020

LK Argus GmbH

Bericht

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung im Ortsteil Kreuzberg

Auftraggeber

Bezirksamt Friedrichhain-Kreuzberg

Abteilung Bauen, Planen und Facility Management

Yorckstraße 4-11

10965 Berlin

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Markgrafenstraße 62/63

D-10969 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

Dipl.-Ing. Tina Kunz

Mario Branig, M. Eng.

Anne-Susan Freimuth, M. Sc.

Berlin, 13. Juli 2020

1	Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet	1	Friedrichshain-Kreuzberg
2	Analyse der IST-Situation	3	Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg
2.1	Gebiets- und Nutzungsstruktur	3	
2.1.1	Nutzungsarten	3	Kreuzberg
2.1.2	Einwohner	5	13. Juli 2020
2.1.3	Gewerbeeinrichtungen	7	
2.1.4	Motorisierung	9	
2.1.5	Kfz-Verkehr	11	
2.1.6	Radverkehr	12	
2.2	Parkraumsituation	17	
2.2.1	Öffentliche Flächen	17	
2.2.2	Private Flächen	46	
2.2.3	Lieferverkehr	55	
2.3	Konfliktanalyse	57	
3	Parkraumkonzept	59	
3.1	Verkehrliche Begründung	59	
3.2	Bewirtschaftungsformen	67	
3.3	Bewirtschaftungs- und Beobachtungsgebiete sowie Parkzoneneinteilung	67	
3.4	Bewirtschaftungszeiten	68	
3.5	Gebührenhöhe	69	
3.6	Standortverteilung der Parkscheinautomaten	70	
3.7	Liefer- und Kurzparkbereiche	72	
3.7.1	Schaffung bzw. Ausweitung der Liefer- und Kurzparkbereiche	72	
3.7.2	Liefer- und Kurzparkverkehre in den Nebenstraßen	79	
4	Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung	82	

Friedrichshain-	4.1	Einnahmen	83
Kreuzberg	4.1.1	Parkscheingebühren	83
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirt- schaftung	4.1.2	Verwarn- und Bußgelder	86
Kreuzberg	4.2	Ausgaben	88
13. Juli 2020	4.2.1	Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung	88
	4.2.2	Überwachung der Parkraumbewirtschaftung	91
	4.3	Fazit	95
5	Stufenkonzept		99
		Tabellenverzeichnis	101
		Abbildungsverzeichnis	103
		Literaturverzeichnis	106
		Anhang	109

1 Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg mit einer sehr hohen Nutzungsdichte steht vor der komplexen Aufgabe, gleichzeitig hohe Radverkehrs- und Lieferverkehrsanteile zu organisieren. Der Lieferverkehr blockiert als Kurzparken häufig die Anlagen des Radverkehrs. Um bestehende und zukünftige Potentiale zu stärken, wird es im Rahmen der Radverkehrsförderung immer dringlicher, die Radverkehrsanlagen dauerhaft von widerrechtlich haltenden oder parkenden Fahrzeugen zu befreien. Da der Straßenraum in der Regel keine weiteren Flächenkapazitäten bietet, wird diskutiert, einen Großteil der derzeitigen Dauerparkmöglichkeiten entlang der Hauptverkehrsstraßen zugunsten von Radverkehrsanlagen und durch Liefer-, Lade-, und Kurzparkzonen zu ersetzen.

Um die Freihaltung der Radverkehrsanlagen und der Lieferbereiche zu gewährleisten, sollen die Möglichkeiten einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung des Ortsteils Kreuzberg untersucht und ein schlüssiges Gesamtkonzept erarbeitet werden.

Das Untersuchungsgebiet wird wie folgt begrenzt (Abbildung 1):

- im Norden durch die Bezirksgrenze zwischen Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte,
- im Osten durch den Landwehrkanal und der Spree,
- im Süden durch die Bezirksgrenze zwischen Friedrichshain-Kreuzberg, Tempelhof-Schöneberg und Neukölln,
- im Westen durch die Bezirksgrenzen zwischen Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte und Tempelhof-Schöneberg.

Eine weitere Unterteilung des Untersuchungsgebietes in Teilgebiete erfolgt als Grundlage für die Bestandsanalyse unter Berücksichtigung der lebensweltlich orientierten Räume von Berlin (Abbildung 2).

Friedrichshain-
Kreuzberg

Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg

13. Juli 2020

Friedrichshain-
Kreuzberg
**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

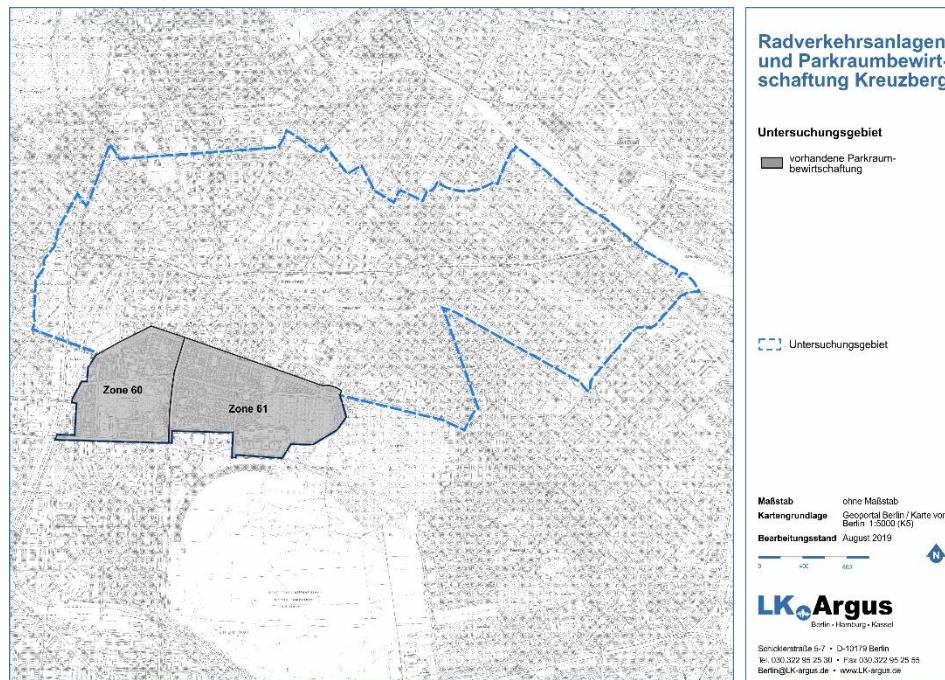
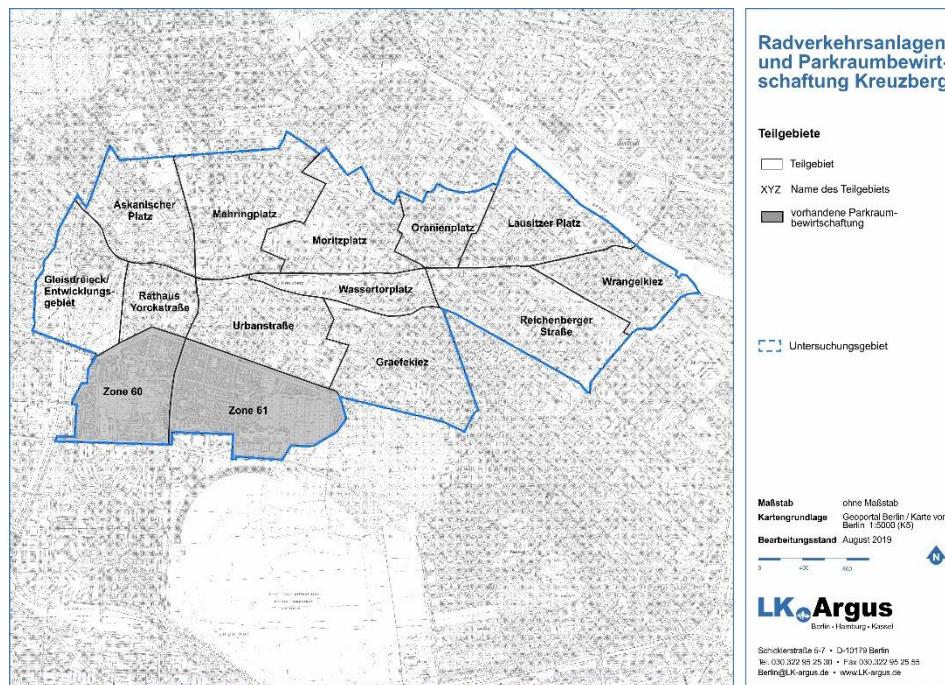


Abbildung 2: Teilgebiete



2 Analyse der IST-Situation

Auf Grundlage vom Bezirk zur Verfügung gestellter Daten sowie eigener Vor-Ort-Begehungen und Erhebungen werden die vorhandenen Gebiets- und Nutzungsstrukturen, das Parkraumangebot, die Parkraumnachfrage sowie eine mögliche Angebotserweiterung und Parkraumbilanz dargestellt und analysiert. Die Analyse der IST-Situation bildet die Grundlage für das Parkraumkonzept (Kapitel 3).

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

2.1 Gebiets- und Nutzungsstruktur

Nachfolgend stellen wir die verschiedenen Nutzungsstrukturen auf Grundlage der Einwohnerzahlen, des Stadtentwicklungsplans, des Radnetzplans der Sen-UVK, der Anzahl an vorhandenen Betrieben sowie des Flächennutzungsplanes und eigener Vor-Ort-Begehungen vom Januar und Februar 2019 dar. Gleichzeitig analysieren wir die vorhandenen Motorisierungsdichten.

2.1.1 Nutzungsarten

Das Untersuchungsgebiet ist durch unterschiedliche Nutzungsarten geprägt. Es ist eine Mischung aus Wohnen, Handel, Büronutzung, Gastronomie, Gewerbe, Einrichtungen zur öffentlichen Ordnung und Sicherheit sowie Grün- und Wasserflächen vorhanden (Abbildung 3).

In den Teilgebieten Oranienplatz, Moritzplatz, Urbanstraße, Graefekiez, Wrangelkiez und Reichenberger Straße überwiegt die Wohnnutzung.

Das Teilebiet Askanischer Platz ist dagegen durch Büronutzungen in den Gebäuden geprägt.

Der Mehringplatz mit dem gleichnamigen Platz ist im Flächennutzungsplan als Mischgebiet mit Einzelhandelsflächen und Dienstleistern im Erdgeschoss ausgewiesen.

Das Teilgebiet Rathaus Yorckstraße wird dominiert durch öffentliche Einrichtungen wie dem Bezirks- und Finanzamt Friedrichshain-Kreuzberg, sowie Gewerbe- und Wohngebäude befinden sich vornehmlich im westlichen Teil des Gebietes.

Im Teilgebiet Lausitzer Platz befinden sich fast ausschließlich Wohnflächen. Ausgenommen sind die Bereiche entlang des Landwehrkanals. Dort überwiegt die gewerbliche Nutzung.

Die Parkzonen 60 und 61 sind durch eine Nutzungsmischung aus Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Büronutzung, produzierendem Gewerbe, Einrichtungen zur öffentlichen Ordnung und Sicherheit sowie Grünflächen geprägt. Das Wohnen überwiegt in weiten Teilen der beiden Gebiete,

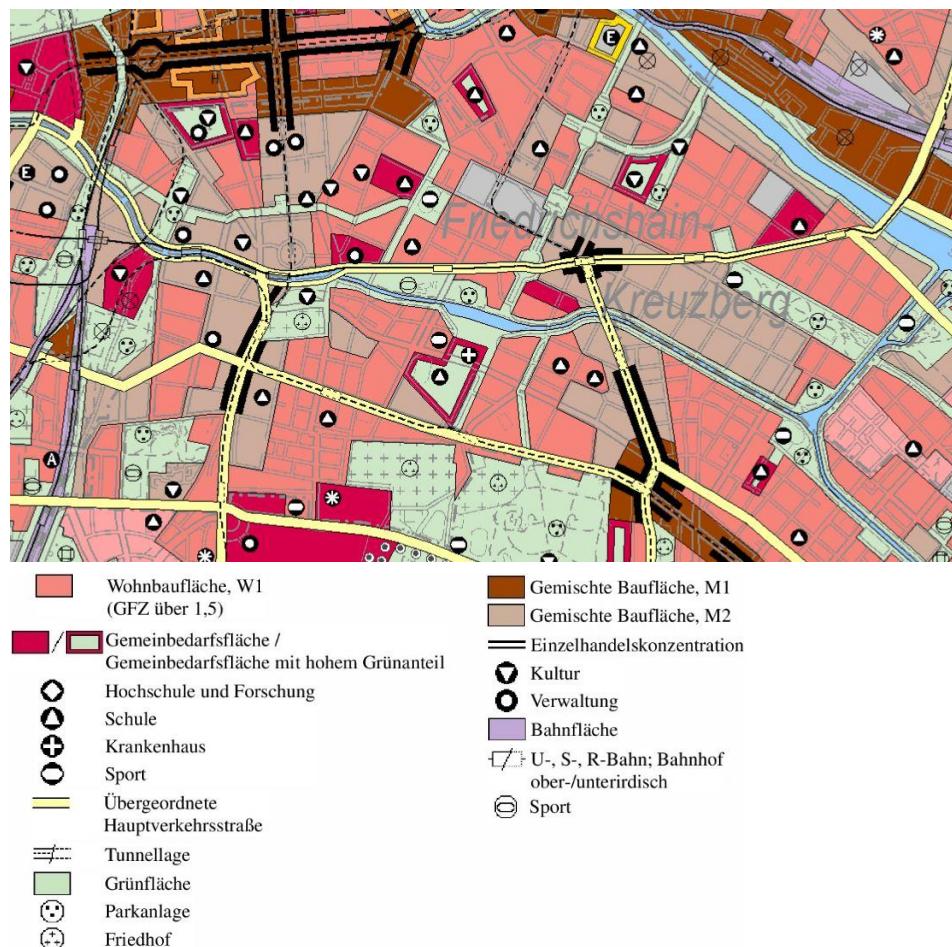
Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

gastronomische Einrichtungen, Dienstleister und Geschäfte sind aber dort angesiedelt, besonders am Marheinekeplatz, der Dudenstraße und der Bergmannstraße.

Zusätzlich befindet sich mit dem Viktoriapark zwischen der Katzbach- und Kreuzbergstraße eine Grünfläche zur Naherholung und zum Verweilen. Ein weiteres Erholungsgebiet ist entlang des Landwehrkanals mit dem Böcklerpark vorhanden, sowie der Görlitzer Park zwischen Wiener Straße und Görlitzer Straße. Der Park am Gleisdreieck an der Yorckstraße bzw. Möckernstraße prägt dagegen das Teilgebiet Gleisdreieck/Entwicklungsgebiet.

Abbildung 3: Gebietsausweisung laut Flächennutzungsplan Berlin



Kartengrundlage: Geoportal Berlin / (FNP) Flächennutzungsplan Berlin, aktuelle Arbeitskarte Stand März 2020, Zugriff: April 2020.

2.1.2 Einwohner

Im Untersuchungsgebiet sind ca. 153.500 Einwohner auf einer Fläche von 1045 ha am Ort des Hauptwohnsitzes gemeldet (Tabelle 1)¹. Die durchschnittliche Einwohnerdichte (EW / ha) ist mit 147 EW / ha fast viermal so hoch wie der Berliner Durchschnitt mit 41 Einwohnern je Hektar (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2020).

Die Einwohnerdichte ist innerhalb des Untersuchungsgebietes ungleichmäßig verteilt (Abbildung 4). Besonders die Teilgebiete Wrangelkiez (211 EW / ha), Graefekiez (194 EW / ha), Moritzplatz (193 EW / ha) und Oranienplatz (188 EW / ha) sind dicht besiedelt. Die niedrigsten Einwohnerdichten liegen im überwiegend gewerblich genutzten und durch den Gleisdreieckpark geprägten Gebiet Gleisdreieck (13 EW / ha). Die Einwohnerdaten von 2017 enthalten noch keine Angaben zu den Neubauten in diesem Teilgebiet, da diese erst nach 2017 fertiggestellt wurden. Auch das Teilgebiet Askanischer Platz (94 EW / ha) weist im Vergleich zu den anderen Gebieten eine niedrige Einwohnerdichte auf.

Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung
Kreuzberg

13. Juli 2020

¹ Stand: 31.12.2017, Auskunft des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin am 12.02.2019

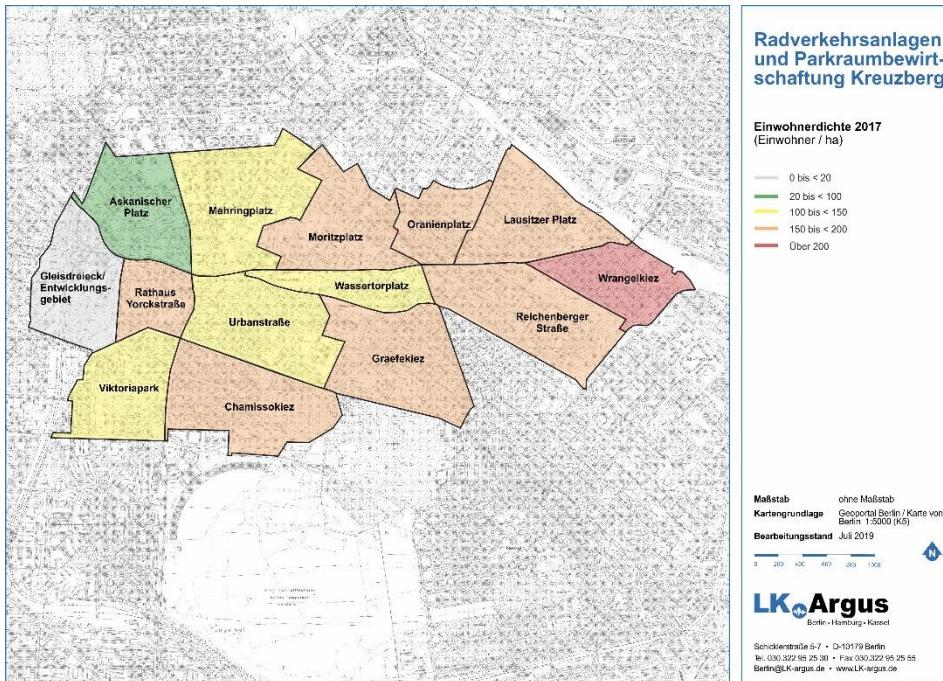
Friedrichshain-
Kreuzberg
**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung**
Kreuzberg

13. Juli 2020

Tabelle 1: Einwohnerdichte mit Stand 31.12.2017

Teilgebiet	Einwohner ² [EW]	Fläche [ha]	Gesamt [EW/ha]
Askanischer Platz	6.641	71	94
Mehringplatz	13.433	104	130
Moritzplatz	15.377	80	193
Wassertorplatz	5.015	39	129
Gleisdrei- eck/Entwick- lungsgebiet	976	74	13
Rathaus Yorck- straße	5.998	39	153
Viktoriapark	10.920	74	147
Urbanstraße	12.564	92	136
Chamissokiez	15.003	98	154
Graefekiez	19.038	98	194
Oranienplatz	9.040	48	188
Lausitzer Platz	13.131	82	160
Reichenberger Straße	15.261	93	163
Wrangelkiez	11.118	52	211
Summe	153.515	1.045	147

Abbildung 4: Einwohnerdichte 2017



Friedrichshain-
Kreuzberg

Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg

13. Juli 2020

2.1.3 Gewerbeeinrichtungen

Nach Angaben des Amtes für Statistik sind im Untersuchungsgebiet insgesamt 12.629 Betriebe ansässig. Die durchschnittliche Dichte an Betrieben beträgt 12 Betriebe je Hektar (Tabelle 2).

Besonders die Teilgebiete Reichenberger Straße, Wrangelkiez und Oranienplatz weisen eine hohe Anzahl an Betrieben auf. Die niedrigste Betriebsdichte liegt im Teilgebiet Gleisdreieck/Entwicklungsgebiet (Abbildung 5).

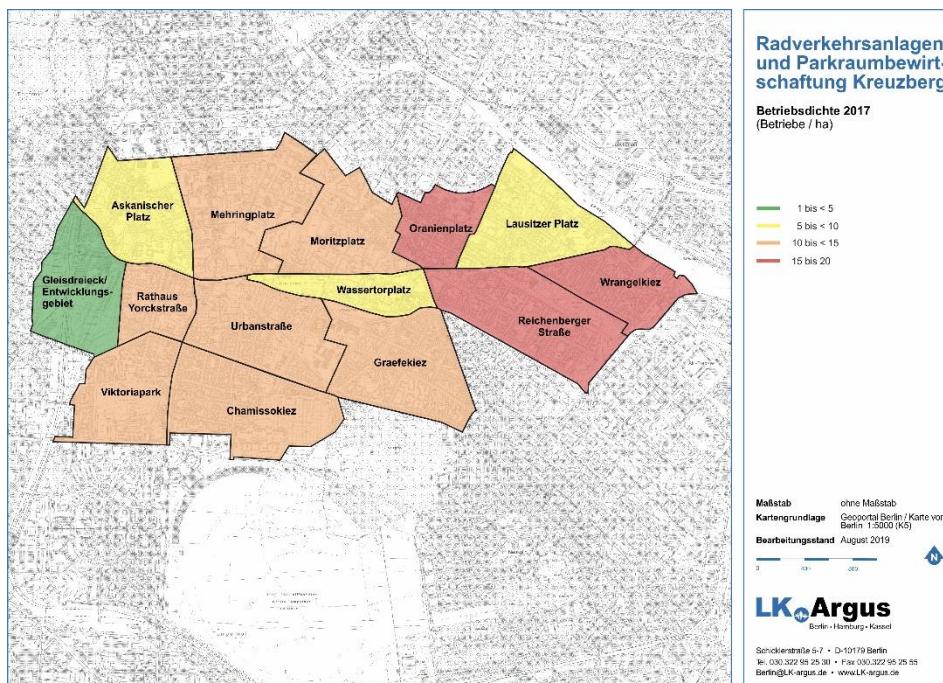
Insgesamt gibt es im Untersuchungsgebiet 20 Betriebe mit mehr als 250 Beschäftigten. Die meisten davon befinden sich im Teilgebiet Mehringplatz (6 Stück). Hierunter zählen beispielsweise die Bundesdruckerei, die Agentur für Arbeit, die AOK Nordost und die Axel Springer AG.

13. Juli 2020

Tabelle 2: Betriebsdichte 2017

Teilgebiet	Anzahl Betriebe [B]	Fläche [ha]	Dichte [B/ha]
Askanischer Platz	6.641	71	8
Mehringplatz	13.433	104	11
Moritzplatz	15.377	80	10
Wassertorplatz	5.015	39	7
Gleisdreieck/Ent- wicklungsgebiet	976	74	1
Rathaus Yorck- straße	5.998	39	13
Viktoriapark	10.920	74	12
Urbanstraße	12.564	92	11
Chamissokiez	15.003	98	14
Graefekiez	19.038	98	14
Oranienplatz	9.040	48	19
Lausitzer Platz	13.131	82	14
Reichenberger Straße	15.261	93	15
Wrangelkiez	11.118	52	20
Summe	12.629	1.045	12

Abbildung 5: Betriebsdichte 2017



2.1.4 Motorisierung

Bei den Auswertungen der Motorisierungsdichte werden nur die Teilgebiete mit mehr als 200 Einwohnern berücksichtigt. Bei einer zu geringen Anzahl an Einwohnern kann es zu Verzerrungen kommen.

Mit Stand zum 31.12.2017 waren im Untersuchungsgebiet 32.094 Kraftfahrzeuge, davon 26.823 privat und 5.271 gewerblich zugelassen (Tabelle 3). Da gewerblich genutzte Fahrzeuge zwar im Untersuchungsgebiet vorhanden sind, aber nicht unbedingt dort verkehren, berücksichtigt die Darstellung in Abbildung 6 nur die privaten Pkw. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass auch andernorts gemeldete Fahrzeuge, zum Beispiel privat genutzte Firmenwagen, regelmäßig im Untersuchungsgebiet parken. Die Motorisierungsdaten sind daher mit großer Vorsicht zu interpretieren.

Der durchschnittliche Motorisierungsgrad bezogen auf private und gewerbliche Kraftfahrzeuge beträgt im Untersuchungsgebiet 212 Kfz je 1.000 Einwohner und liegt damit unter dem Berliner Durchschnitt von 388 Kfz je 1.000 Einwohner (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2020).

Abbildung 6 zeigt, dass bezogen auf die privat zugelassenen Pkw, in den Teilgebieten auf 1.000 Einwohner zwischen 136 Kraftfahrzeuge (Oranienplatz) und 219 Kraftfahrzeuge (Gleisdreieck/Entwicklungsgebiet) kommen.

Friedrichshain-
Kreuzberg

Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg

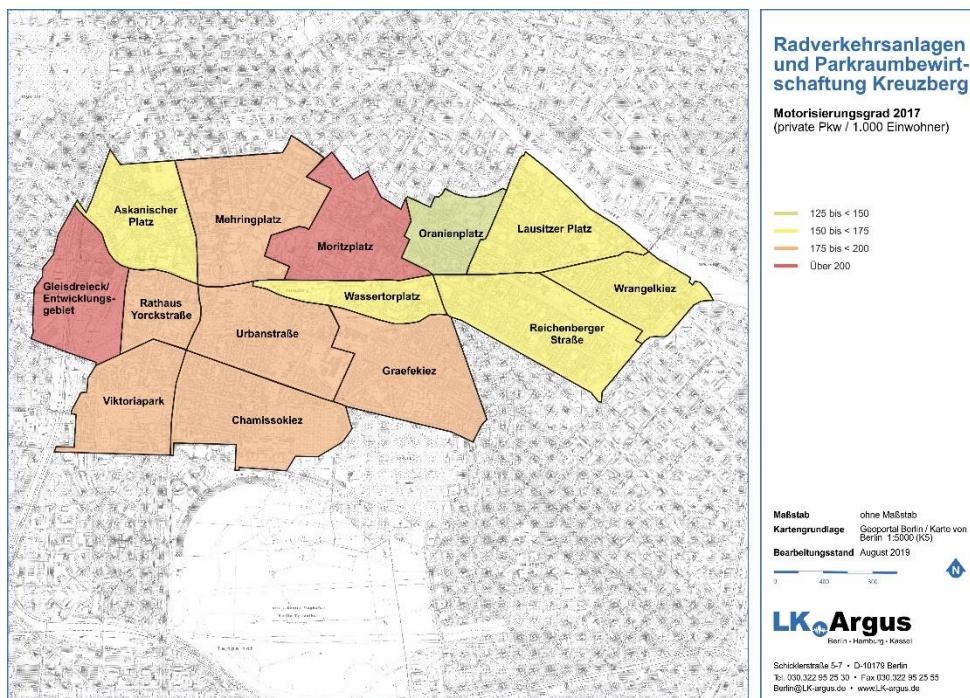
13. Juli 2020

13. Juli 2020

Tabelle 3: Motorisierungsgrad mit Stand 31.12.2017

Teilgebiet	Zugelassene Kfz			Ein- wohner	Kfz/1.000 EW	
	Privat	Gewerbe	Gesamt		Privat	Ge- samt
Askanischer Platz	999	550	1.549	6.641	150	233
Mehringplatz	2.486	987	3.473	13.433	185	259
Moritzplatz	2.824	676	3.500	15.377	210	261
Wassertorplatz	826	41	867	5.015	165	173
Gleisdreieck/Entwick- lungsgebiet	214	502	716	976	219	734
Rathaus Yorckstraße	1.190	150	1.340	5.998	198	223
Viktoriapark	2.176	244	2.420	10.920	199	222
Urbanstraße	2.243	410	2.653	12.564	179	211
Chamissokiez	2.897	379	3.276	15.003	193	218
Graefekiez	3.273	158	3.431	19.038	172	180
Oranienplatz	1.232	228	1.460	9.040	136	162
Lausitzer Platz	2.117	469	2.586	13.131	161	197
Reichenberger Straße	2.587	271	2.858	15.261	170	187
Wrangelkiez	1.759	206	1.965	11.118	158	177
Summe	26.823	5.271	32.094	151.571	177	212

Abbildung 6: Motorisierungsgrad mit Stand 31.12.2017



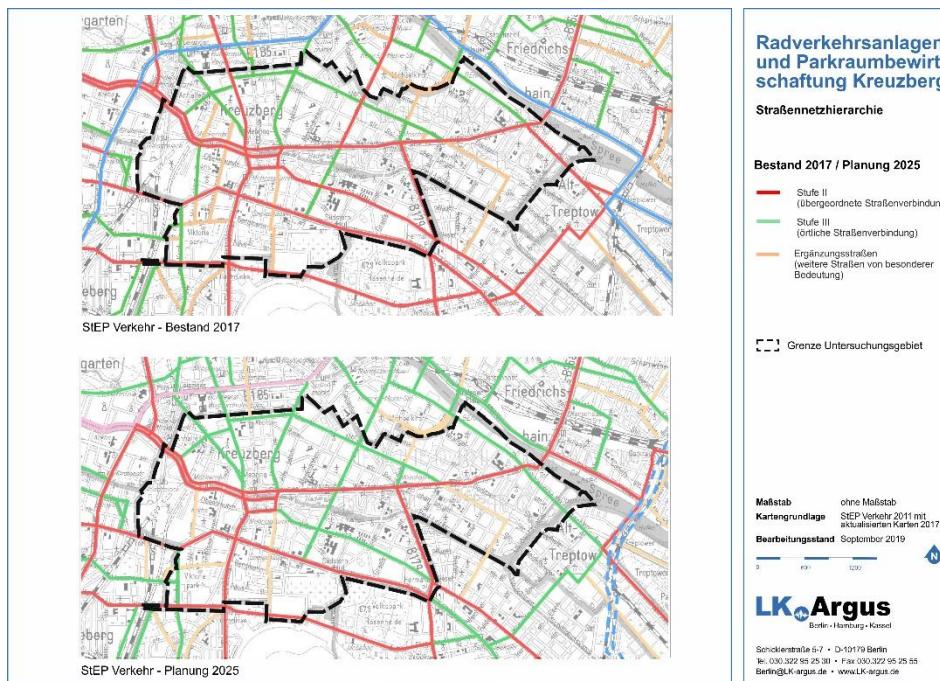
2.1.5 Kfz-Verkehr

Straßennetzhierarchie

Die bestehende und geplante Straßennetzhierarchie zeigt Abbildung 7. Die Planung 2025 sieht gegenüber dem Bestand 2017 mehrere Änderungen im Straßennetz des Untersuchungsgebiets vor:

- Hochstufung der Monumentenstraße von der Ergänzungsstraße zur örtlichen Verbindungsstraße (Stufe III),
- Abstufung der Wilhelmstraße, der Schlesischen Straße, der Prinzenstraße zwischen Gitschiner Straße und Oranienstraße, der Blücher- und der Urbanstraße zwischen Zossener Straße und Kottbusser Damm von einer übergeordneten Straßenverbindung zu einer örtlichen Verbindungsstraße (Stufe III),
- Abstufung der Kreuzbergstraße zwischen Monumentenstraße und Katzbachstraße und der Möckernstraße zwischen Tempelhofer Ufer und Yorckstraße von der örtlichen Verbindungsstraße (Stufe III) zur Ergänzungsstraße,
- Aberkennung des Status als Ergänzungsstraße für die Möckernstraße, die Großbeerenerstraße und Teile der Mariannenstraße.

Abbildung 7: Straßennetzhierarchie im Untersuchungsgebiet



Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

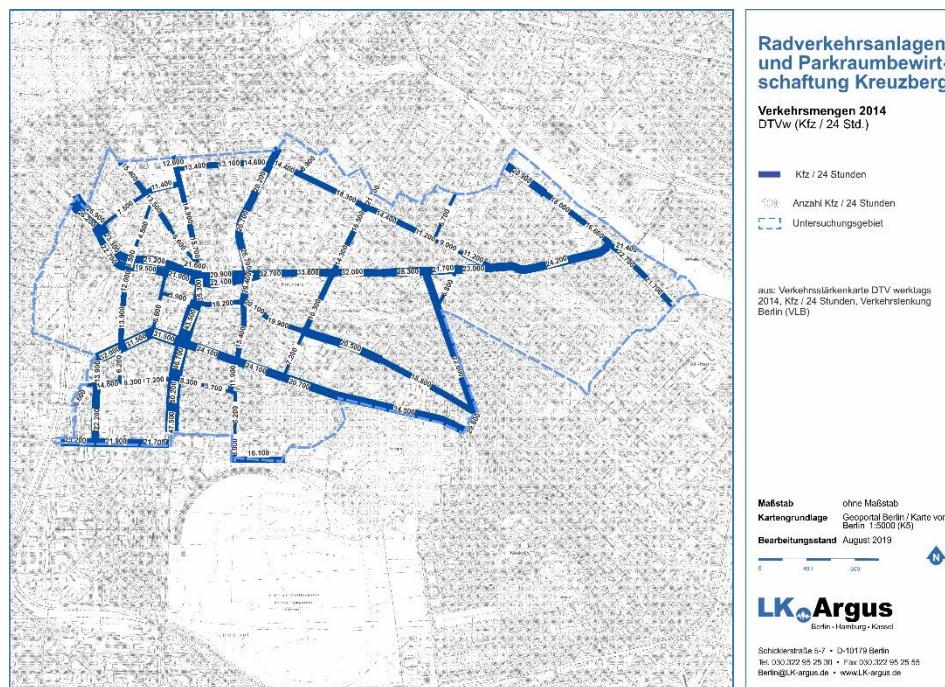
13. Juli 2020

Fließender Kfz-Verkehr

Die Verkehrsmengen (DTV_w^3) wurden der Verkehrsstärkenkarte 2014 (VLB, 2014) entnommen und sind in der Abbildung 8 dargestellt. Es sind nicht alle Straßen des Untersuchungsgebiets darin enthalten.

Der Mehringdamm hat die höchste durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTV_w) von rund 43.500 Kfz / 24 Stunden. Hohe Werte weisen auch die Gitschiner Straße mit rund 33.000 Kfz / 24 Stunden und die Skalitzer Straße, die Schlesische Straße, die Blücherstraße, die Urbanstraße, die Hasenheide, die Lindenstraße, das Hallesche und Tempelhofer Ufer und der Kottbusser Damm mit über 20.000 Kfz / 24 Stunden auf. Geringere Verkehrsstärken haben die Baerwaldstraße, Schöneberger Straße, Mariannenstraße und teilweise die Möckernstraße mit knapp 5.000 bis rund 9.000 Kfz / 24 Stunden.

Abbildung 8: Verkehrsmengen DTV_w 2014 (Kfz / 24 Stunden)



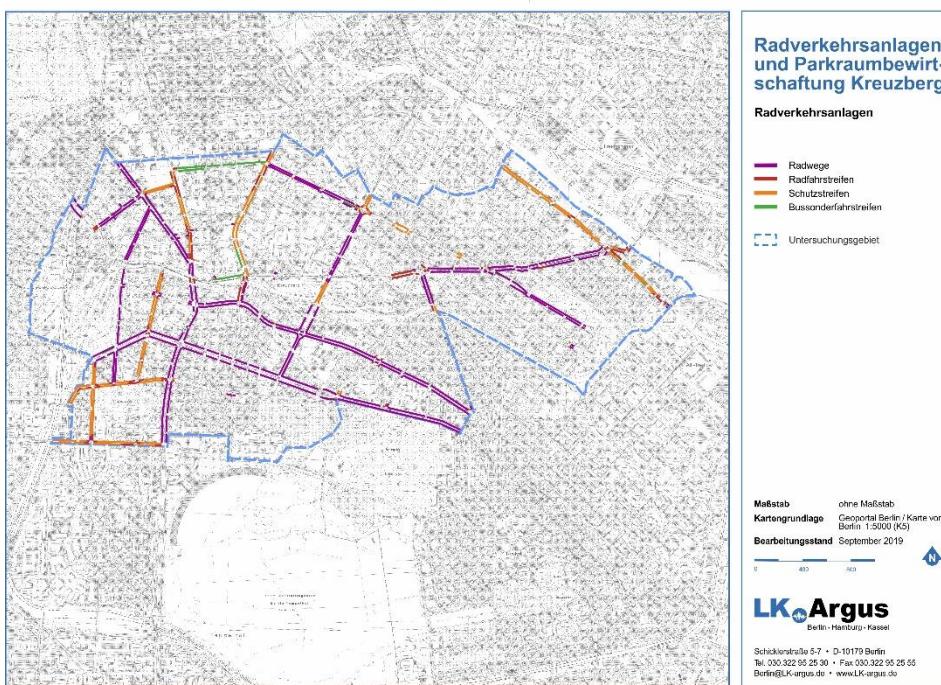
2.1.6 Radverkehr

Im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes zählen die Dresdenstraße, Teile der Oranienstraße und der Wiener Straße, die Kottbusser Straße, das Planufer, die Grimmstraße, die Körtestraße, die Fichtestraße, die Dieffenbachstraße und die Schönleinstraße zum Fahrradroutenhauptnetz (Land Berlin, 2014). Weiter westlich im Untersuchungsgebiet sind die Rahel-Varnhagen-Pro-

menade, die Markgrafenstraße, die Friedrichstraße, die Besselstraße, die Bergmannstraße, die Kreuzbergstraße und die Großbeerrenstraße Bestandteil des Fahrradroutenhauptnetzes.

Im Bestand wird der Radverkehr auf Radwegen im Seitenraum der Skalitzer Straße, der Wiener Straße, der Kottbusser Straße, der Blücher- und Urbanstraße, der Hasenheide, der Prinzen- und Baerwaldstraße, der Oranienstraße, der Stresemann- und Möckernstraße sowie der Schöneberger Straße und entlang des Mehringdamms geführt. Schutzstreifen befinden sich auf der Köpenicker Straße, der Schlesischen Straße, auf Teilen der Linden- und Wilhelmstraße, der Anhalter Straße, Großbeerrenstraße und der Prinzenstraße (Abbildung 9). Im südlichen Bereich der Hasenheide verläuft eine Protected Bike Lane zwischen Südstern und Hermannplatz⁴.

Abbildung 9: Radverkehrsanlagen



Während mehrerer Vor-Ort-Begehungen im Juni 2019 wurden Schutz- und Radfahrstreifen im Hauptnetz ermittelt, welche eine nicht ausreichende Dimensionierung aufweisen. Grundlagen für die Beurteilung sind das Berliner Mobilitätsgesetz, die Regelpläne für die Anordnung, Aufstellung, Ausgestaltung und Markierung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nach der StVO und die AV Geh- und Radwegen. Durch die zu schmalen Anlagen entstehen Konflikte zwischen dem Radverkehr und dem ruhenden Pkw-Verkehr.

⁴ Die während der Corona-Situation vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ab April 2020 umgesetzten temporären Radverkehrsanalgen sind nicht Teil der Bestandsanalyse, da die Erhebung der Radverkehrsanlagen schon im Juni 2019 erfolgte.

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Folgende Straßenabschnitte weisen unterdimensionierte Radverkehrsanlagen auf (Abbildung 10):

- Köpenicker Straße zwischen Engeldamm und Skalitzer Straße,
- Anhalter Straße zwischen Stresemannstraße und Wilhelmstraße,
- Schlesische Straße zwischen Skalitzer Straße und Puschkinallee und
- Kreuzbergstraße zwischen Mehringdamm und Monumentenstraße.

Auf diesen Straßen, mit Ausnahme der Anhalter Straße, wurde auch eine hohe Anzahl an illegal parkenden Fahrzeugen auf den vorhandenen Schutzstreifen beobachtet. Dies führte zu Konflikten zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrenden und stellt ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar.

Weitere Falschparker auf Rad- oder Schutzstreifen im Hauptnetz wurden auf folgenden Abschnitten beobachtet:

- Lindenstraße zwischen Gitschiner Straße und Axel-Springer-Straße,
- Wilhelmstraße zwischen Stresemannstraße und Zimmerstraße,
- Dudenstraße zwischen Mehringdamm und Monumentenstraße,
- Katzbachstraße zwischen Yorckstraße und Boelckestraße und
- Großbeerenerstraße zwischen Yorckstraße und Kreuzbergstraße.

Abbildung 10: Analyse der Radverkehrsanlagen im Hauptnetz

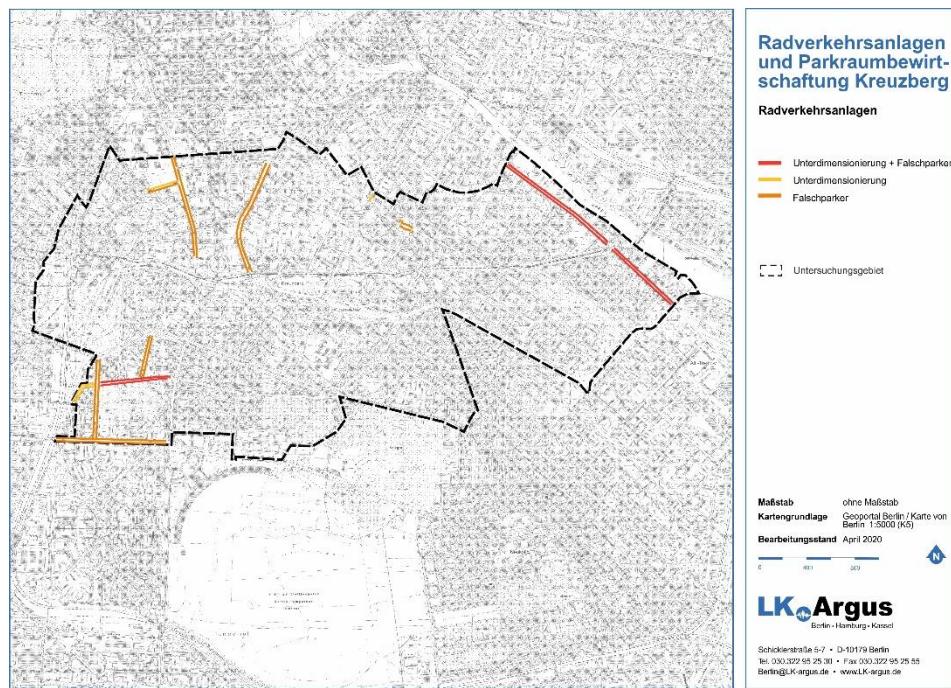
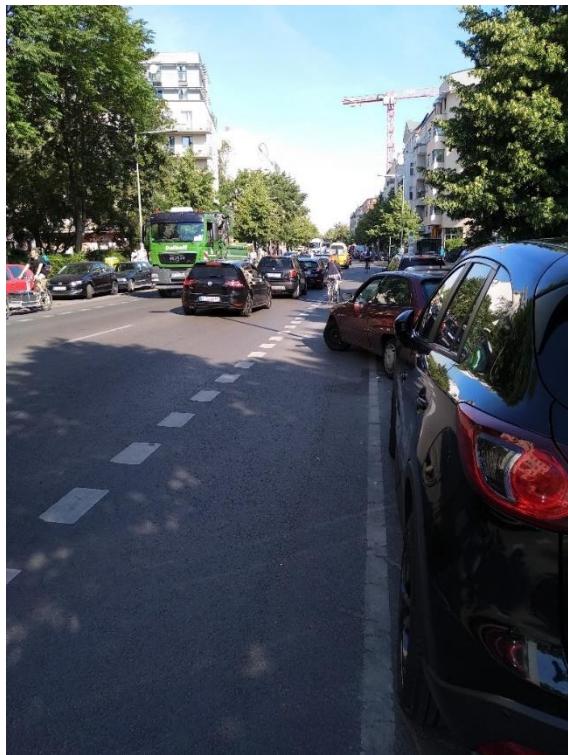


Abbildung 11: Radverkehrsanlage Schlesische Straße



Friedrichshain-

Kreuzberg

Radverkehrsanlagen

und Parkraumbewirt-

schaftung

Kreuzberg

13. Juli 2020

Friedrichshain-
Kreuzberg
**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung**
Kreuzberg

13. Juli 2020

Abbildung 12: Radverkehrsanlage Köpenicker Straße



Abbildung 13: Radverkehrsanlage Kreuzbergstraße



2.2 Parkraumsituation

2.2.1 Öffentliche Flächen

Parkraumangebot

Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Alle öffentlichen Parkmöglichkeiten wurden im Januar / Februar 2019 mit folgenden Kriterien erfasst:

- Art und Lage (Anordnung im Straßenraum / Sammelanlage, Längsparken / Senkrechtparken) und
- Regelung (Haltverbot, Parkdauerbegrenzung, Nutzerbeschränkung, Ladezone, Geltungszeitraum der Einschränkung, Gebührenhöhe).

Das im Zuge der Machbarkeitsstudie Radpromenade Gneisenaustraße erhobene Parkraumangebot wurde übernommen und stichprobenartig auf seine Richtigkeit hin überprüft.

Im Untersuchungsgebiet gibt es 20.523 Kfz-Abstellstände im öffentlichen Straßenraum (Abbildung 14). Die Anzahl schwankt je nach Wochentag und Tageszeit aufgrund von zeitlichen Begrenzungen von Haltverboten. Im Einzelnen verteilen sich die Kfz-Abstellstände wie folgt:

im Straßenraum: 20.523

davon sind:
 19.164 ohne Einschränkung
 218 mit Parkscheibe
 297 nutzerbeschränkt (Behinderte, Elektro, Carsharing, Busse, Taxi, Anwohner)
 844 temporäres Haltverbot

davon liegen:
 1.265 im Teilgebiet Askanischer Platz
 309 im Teilgebiet Gleisdreieck
 3.314 im Teilgebiet Graefekiez
 2.186 im Teilgebiet Lausitzer Platz
 1.868 im Teilgebiet Mehringplatz
 2.335 im Teilgebiet Moritzplatz
 1.197 im Teilgebiet Oranienplatz
 843 im Teilgebiet Rathaus Yorckstraße
 2.409 im Teilgebiet Reichenberger Straße
 2.241 im Teilgebiet Urbanstraße
 998 im Teilgebiet Wassertorplatz
 1.558 im Teilgebiet Wrangelkiez

Das Parkraumangebot auf öffentlichen Flächen in den Parkzonen 60 und 61 wurde nicht neu erfasst. Auf Grundlage der durchgeföhrten Untersuchungen

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung
Kreuzberg

13. Juli 2020

zum Parkraumbewirtschaftungskonzept Bergmannkiez und Viktoriapark (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2017) stehen in den beiden Teilgebieten 5.049 Kfz-Abstellstände im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung (Abbildung 14). Im Einzelnen verteilen sich die Kfz-Abstellstände wie folgt:

im Straßenraum: 4.670

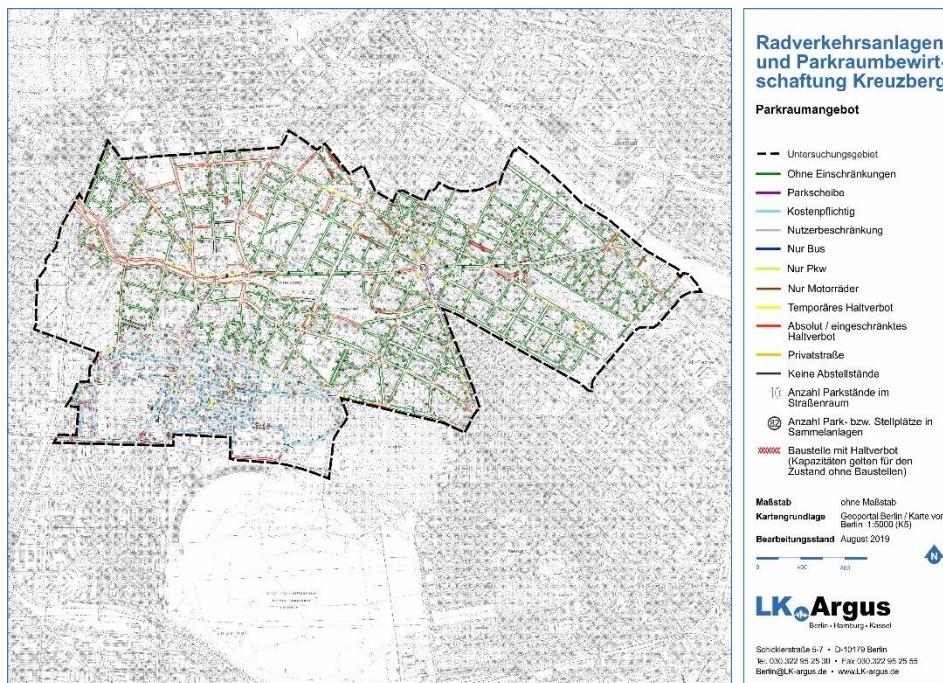
davon liegen: 1.736 in der Parkzone 60 (Teilgebiet Viktoriapark)
2.934 in der Parkzone 61 (Teilgebiet Bergmannkiez)

in Sammelanlagen: 379

davon liegen: 179 in der Parkzone 60 (Teilgebiet Viktoriapark)
200 in der Parkzone 61 (Teilgebiet Bergmannkiez)

Insgesamt gibt es im gesamten Untersuchungsgebiet 25.572 Kfz-Abstellstände im öffentlichen Straßenraum und in öffentlichen Sammelanlagen.

Abbildung 14: Parkraumangebot im öffentlichen Raum



Parkraumbelegung

Die Parkraumbelegung wurde durch Zählungen der parkenden Kfz im gesamten Untersuchungsgebiet mit Ausnahmen der Parkzonen 60 und 61 ermittelt. Die Erhebungen erfolgten zu folgenden Zeiten:

- an einem Werktag
 - vormittags um 11 Uhr,
 - abends um 19 Uhr und

- nachts um 3 Uhr.
- an einem Samstag
 - vormittags um 11 Uhr.

An den werktäglichen Erhebungstagen (26./27. bzw. 28./29. März 2019) war es bewölkt bis sonnig bei Höchsttemperaturen von 9°C bzw. 10°C am Tag und nächtlichen Tiefsttemperaturen von 3°C bzw. 8°C. Bei den Erhebungen am Wochenende (23. bzw. 30. März 2019) war es sonnig bei Temperaturen von 16°C bzw. 18°C.

Die gezählten Fahrzeuge wurden in Pkw-Einheiten umgerechnet, um den ungleichen Flächenbedarf unterschiedlicher Fahrzeugarten auszugleichen. So wird berücksichtigt, dass ein Lkw mehr Fläche einnimmt als ein Pkw. Für die Berechnung des Parkraumbelegungsgrades wurde das am Tag der Erhebung tatsächlich zur Verfügung stehende Parkraumangebot herangezogen.

Die folgenden Abbildungen zeigen den Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf (Abbildung 15 Abbildung 15), nach Straßenabschnitten (Abbildung 16 bis Abbildung 19) sowie nach Teilgebieten für ausgewählte Zeiten (Abbildung 20 bis Abbildung 23). Weitere straßenabschnittsfeine Darstellungen befinden sich im Anhang.

Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- Im Untersuchungsgebiet wurden je nach Tag und Uhrzeit zwischen 19.286 und 20.939 Pkw-Einheiten im öffentlichen Straßenraum erfasst. Dies entspricht einem durchschnittlichen Belegungsgrad von 98 % bis 108 %, bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet.
- Der Parkraumbelegungsgrad liegt im Zeitverlauf durchgehend über 98 %. Die Belegung des Parkraums ist werktags um 11 Uhr am höchsten und sinkt im Tagesverlauf sowie am Wochenende leicht ab (Abbildung 15).
- Die Belegung des Parkraums ist ungleichmäßig auf die untersuchten Teilgebiete bzw. den Straßenraum verteilt (Abbildung 16 bis Abbildung 23). Alle Teilgebiete außer dem Wassertorplatz weisen werktags um 11 Uhr eine hohe, sehr hohe oder nicht legal abdeckbare Belegung ($\geq 90\%$) auf. In der Nacht bleiben die Belegungsgrade in den Teilgebieten Graefekiez, Lausitzer Platz, Moritzplatz, Oranienplatz, Rathaus Yorckstraße, Urbanstraße, Wrangelkiez und Reichenberger Straße weiterhin hoch. Am Wochenende zeigen alle Teilgebiete bis auf Askanischer Platz, Moritzplatz und Wassertorplatz eine hohe Belegung.
- Im Untersuchungsgebiet wurde vor allem in der Naunynstraße, Muskauer Straße, Lübbener Straße, Solmsstraße und Fürbringer Straße während den Erhebungen tagsüber und nachts in Abschnitten ordnungswidrig im Haltver-

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Friedrichshain-
Kreuzberg
**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

bot, in Baustellenbereichen, in Kreuzungsbereichen und vor Zufahrten abgestellte Fahrzeuge erfasst (≥ 10 Fahrzeuge je Straßenabschnitt zu mehreren Zeiten).

- In Abschnitten der Manteuffelstraße, der Lausitzer Straße, der Skalitzer Straße, der Dessauer Straße, der Graefestraße, der Blücherstraße, der Schlesische Straße und des Kottbusser Damms wurden tagsüber und nachts während den Erhebungen Haltvorgänge in zweiter Reihe erfasst (≥ 3 Fahrzeuge je Straßenabschnitt zu mehreren Zeiten).

Abbildung 15: Mittlerer Parkraumbelegungsgrad des öffentlichen Straßenraums im Zeitverlauf

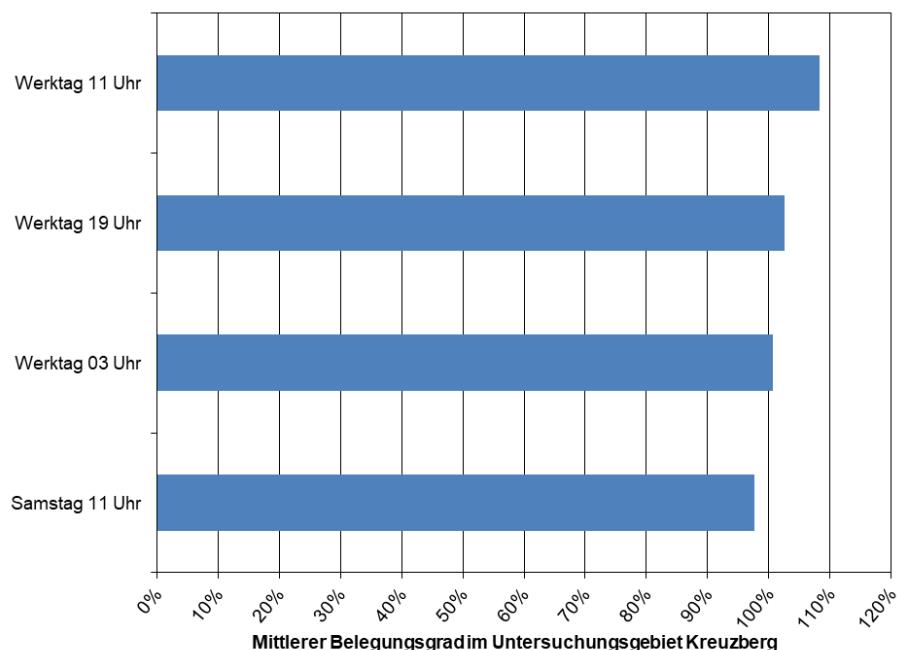


Abbildung 16: Parkraumbelegungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Werktag 11 Uhr)

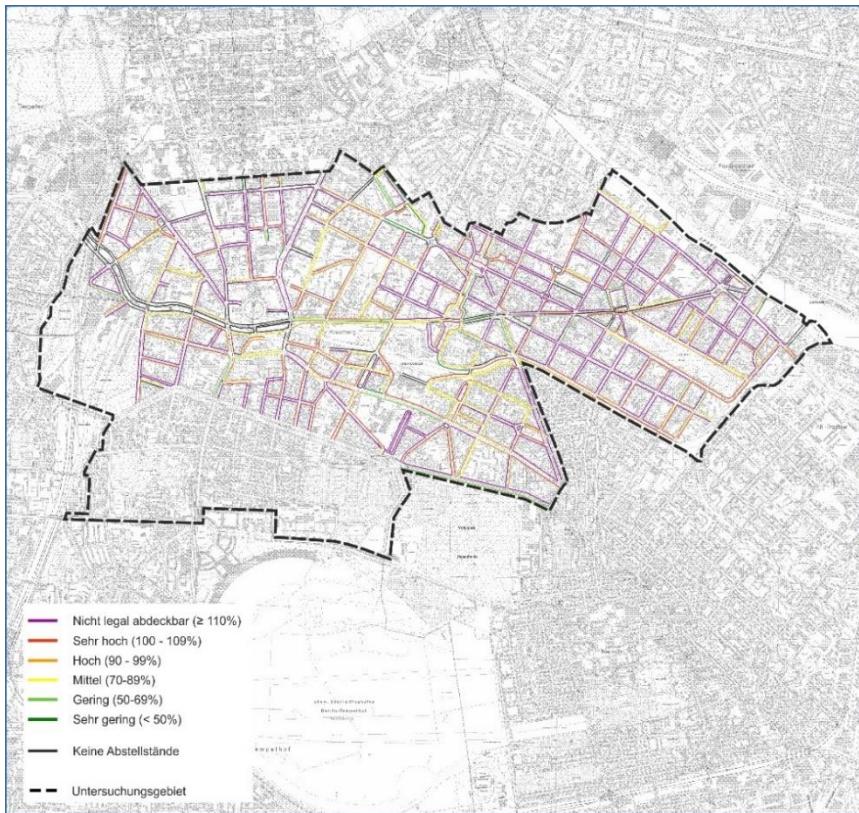
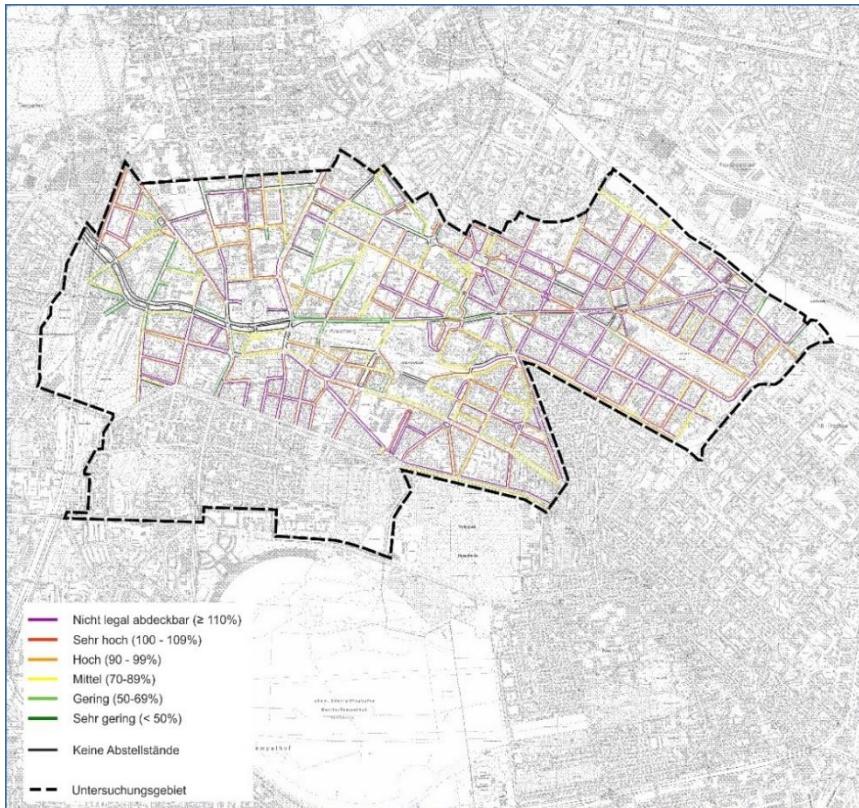


Abbildung 17: Parkraumbelegungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Werktag 19 Uhr)



Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Friedrichshain-
Kreuzberg

**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

Abbildung 18: Parkraumbelegungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Werktag 3 Uhr)

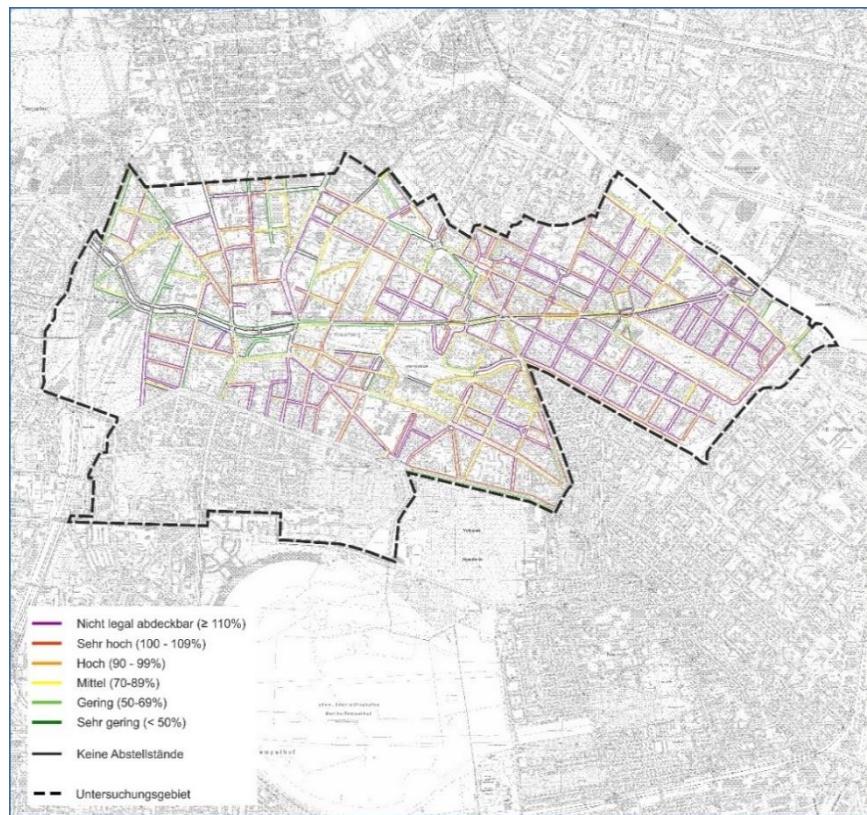


Abbildung 19: Parkraumbelegungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Samstag 11 Uhr)

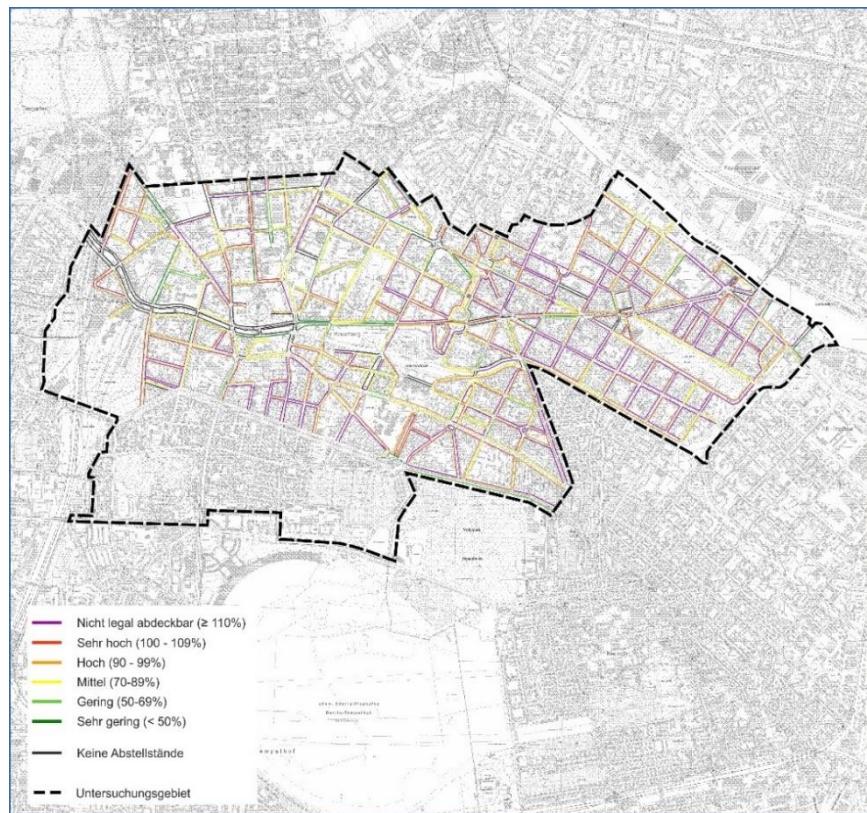
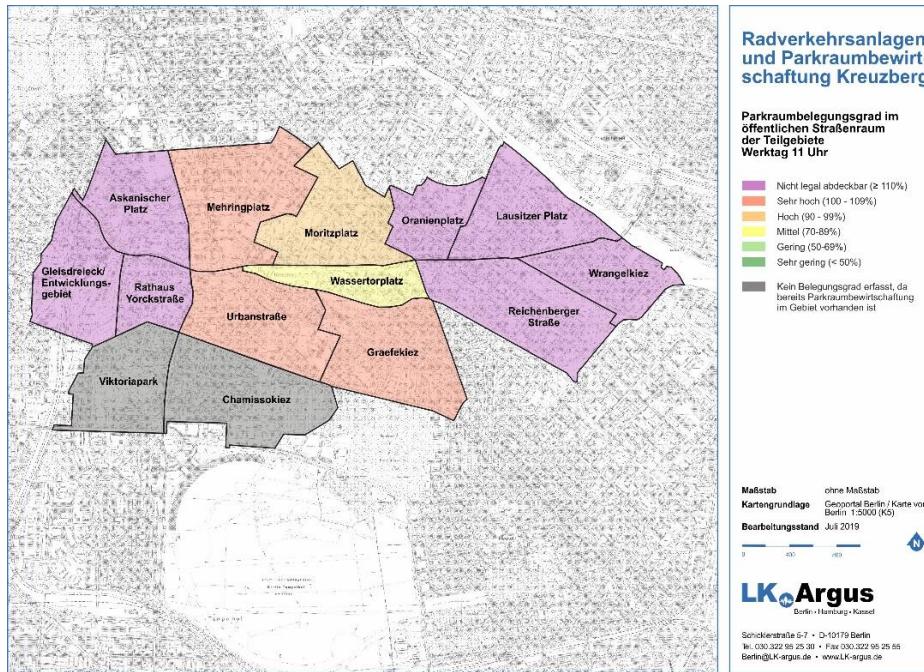


Abbildung 20: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 11 Uhr)



Friedrichshain-

Kreuzberg

Radverkehrsanlagen

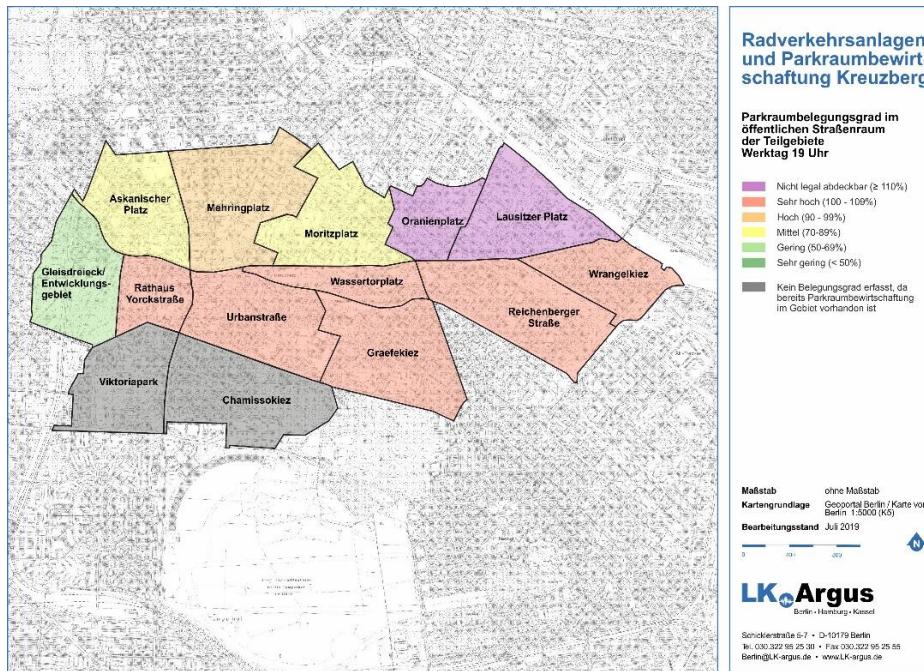
und Parkraumbewirt-

schaftung

Kreuzberg

13. Juli 2020

Abbildung 21: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 19 Uhr)



Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Abbildung 22: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 3 Uhr)

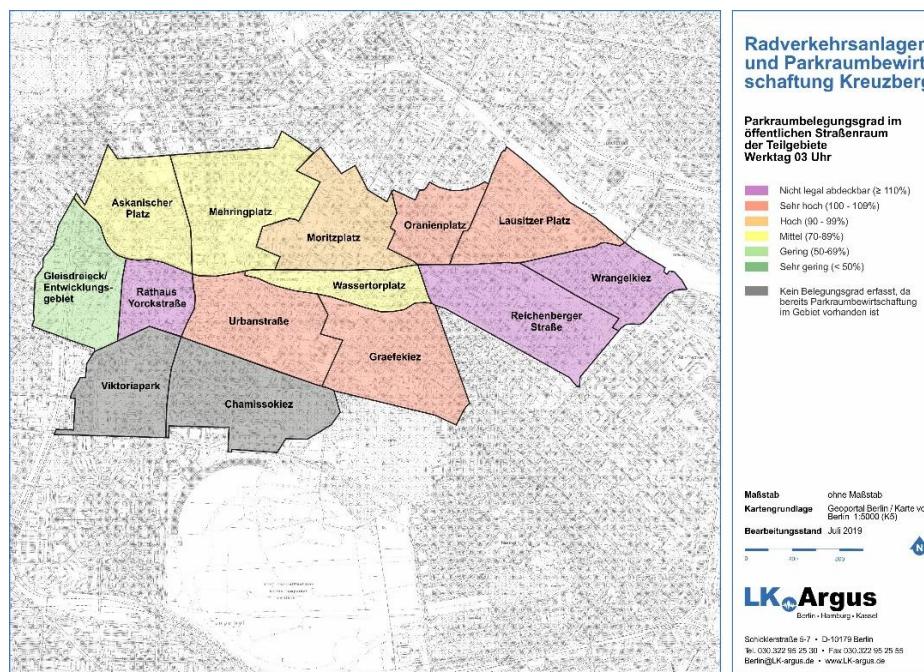
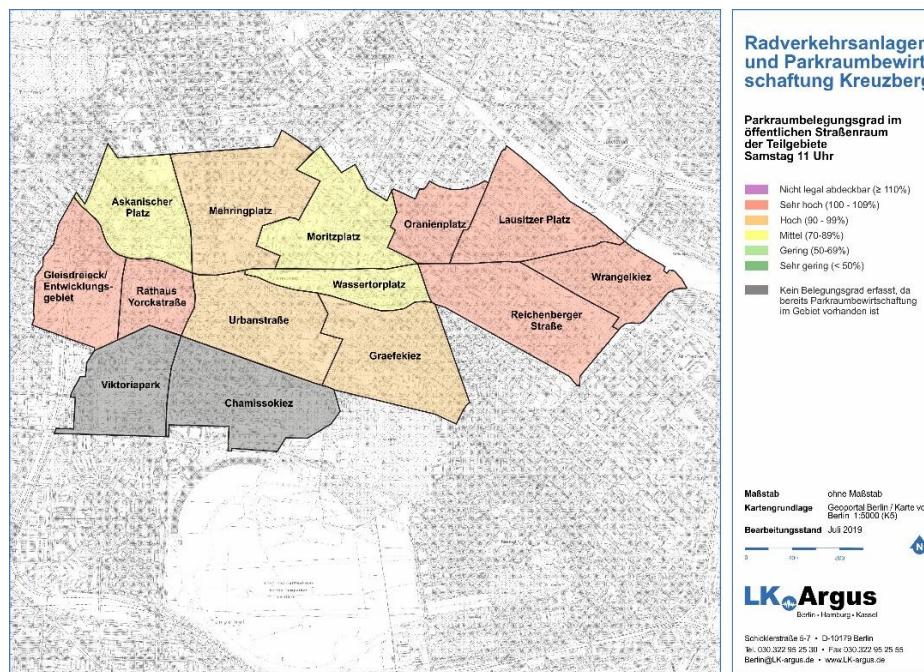


Abbildung 23: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten (Samstag 11 Uhr)



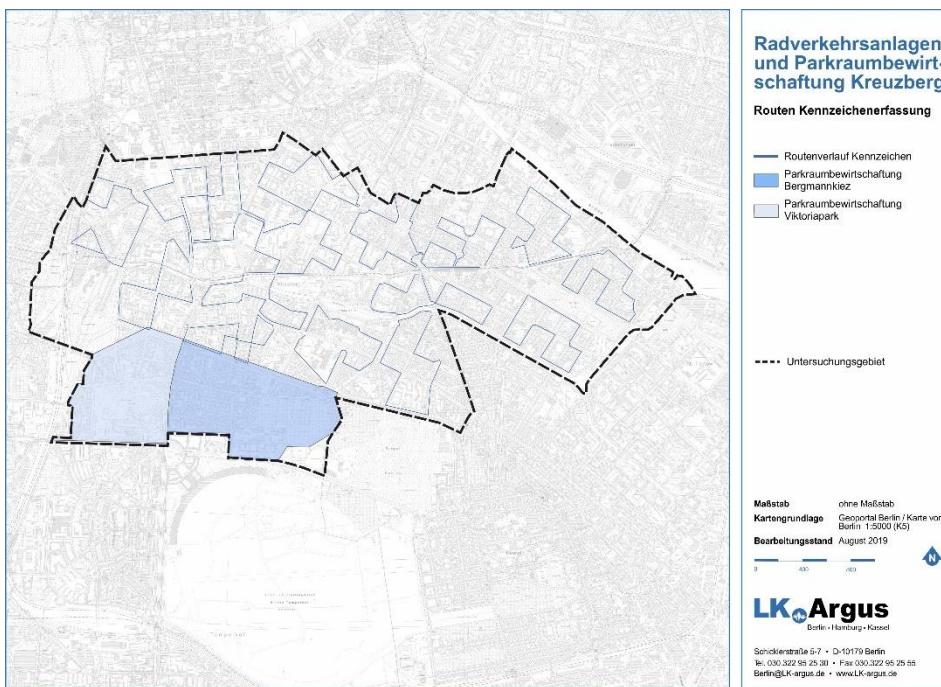
Parkdauer und Nutzergruppen

Mit Kenntnis der mittleren Parkdauer und der Parkmuster (Beginn und Ende des Parkvorgangs) können die Nutzergruppen abgeleitet werden. Zur Gewin-

nung der Daten wurden alle Kennzeichen der im öffentlichen Straßenraum parkenden Fahrzeuge werktags zwischen 9 Uhr und 23 Uhr im Zwei-Stunden-Rhythmus (Dienstags bzw. Donnerstags) und in der folgenden Nacht um 3 Uhr (Mittwochs bzw. Freitags) in rund 50 % des Straßennetzes auf jeweils einer Straßenseite ermittelt (Abbildung 24). Die bereits bestehenden Parkzonen 60 und 61 blieben unberücksichtigt. Die Auswahl der zu erfassenden Straßen erfolgte so, dass möglichst typische Straßenabschnitte gewählt wurden, die auch Rückschlüsse auf benachbarte Straßen erlauben. Die Kennzeichenerfassungen erfolgten werktags am 02. / 03. April 2019 und am 04. / 05. April 2019. Am 05. / 06. November 2019 fand für eine Route in den Teilgebieten Rathaus Yorckstraße und Askanischer Platz eine Nacherhebung statt.

Die unterschiedlichen Erhebungszeiten gewährleisten, dass alle relevanten Nutzergruppen (Bewohner, Besucher, Beschäftigte etc.) erfasst werden. Die Kennzeichen wurden anonymisiert erfasst. Halterfeststellungen o. ä. sind somit ausgeschlossen.

Abbildung 24: Routen der Kennzeichenerfassung



Mittlere Parkdauer

Anhand der mittleren Parkdauer werden die Fahrzeuge unterschieden in

- Kurzparker (mittlere Parkdauer bis zu vier Stunden) und
- Langparker (mittlere Parkdauer über vier Stunden).

In Abbildung 25 bis Abbildung 36 werden die Anteile der Kurz- und Langparker in den einzelnen Teilgebieten werktags dargestellt.

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung
Kreuzberg

13. Juli 2020

Eine Zuordnung zu Kurz- und Langparkern war nicht möglich, wenn Beginn und Ende des Parkvorgangs nicht genau bestimmt werden konnten. So kann ein Fahrzeug, das bspw. einmalig morgens um 9 Uhr erfasst wurde, morgens um 8 Uhr (= Kurzparker) oder bereits in der Nacht (= Langparker) dort abgestellt worden sein. In den Teilgebieten ist werktags bei 5 % aller Fälle eine Zuordnung zu Kurz- oder Langparkern nicht möglich (= k. A.).

Die Anteile der Langparker sind im Tagesverlauf werktags fast in allen Teilgebieten durchgängig hoch. Die höchsten Langparker-Anteile mit rund 85 % weisen die Teilgebiete Graefekiez, Lausitzer Platz, Mehringplatz, Wrangelstraße, Moritzplatz, Rathaus Yorckstraße, Reichenberger Straße und Urbanstraße auf. Einen deutlichen Unterschied im Tagesverlauf zeigt das Teilgebiet Gleisdreieck / Entwicklungsgebiet. Über den Nachmittag und Abend sinkt dort der Anteil der Langparker bis 21 Uhr. Ab 23 Uhr ist ein deutlicher Anstieg zu erkennen. Dabei ist zu beachten, dass hier insgesamt nur eine geringe Anzahl an parkenden Fahrzeugen erhoben wurde.

Die werktäglichen Kurzparker-Anteile liegen in den meisten Teilgebieten zwischen 7 % und rund 18 %.

Abbildung 25: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Askanischer Platz

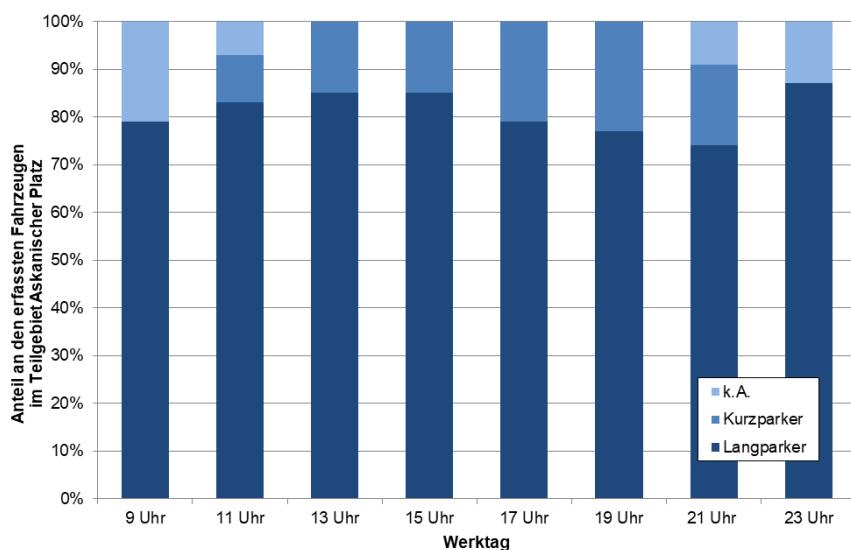
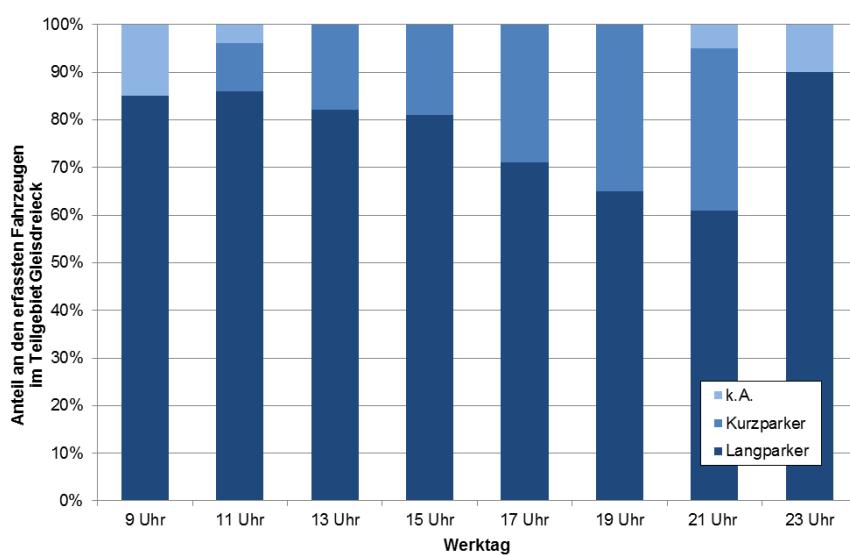


Abbildung 26: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Gleisdreieck/Entwicklungsgebiet

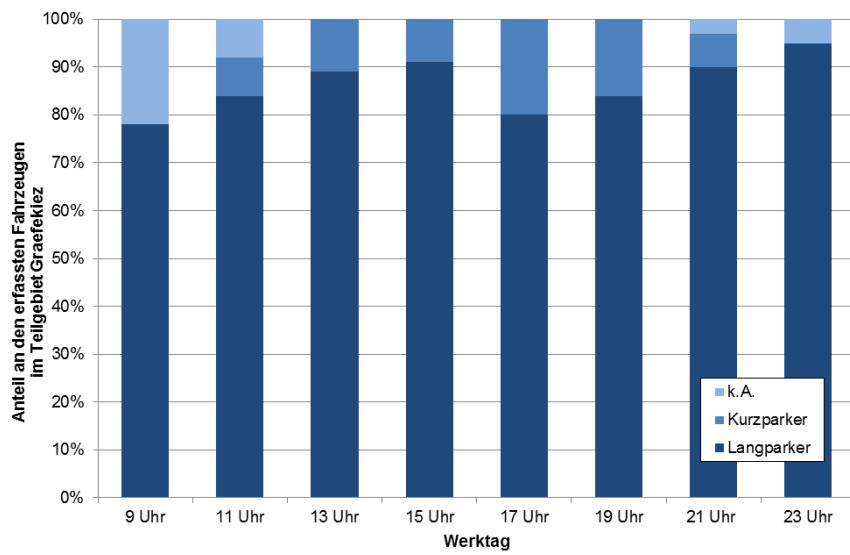


Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Abbildung 27: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Graefekiez



Friedrichshain-
Kreuzberg
**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung**
Kreuzberg

13. Juli 2020

Abbildung 28: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Lausitzer Platz

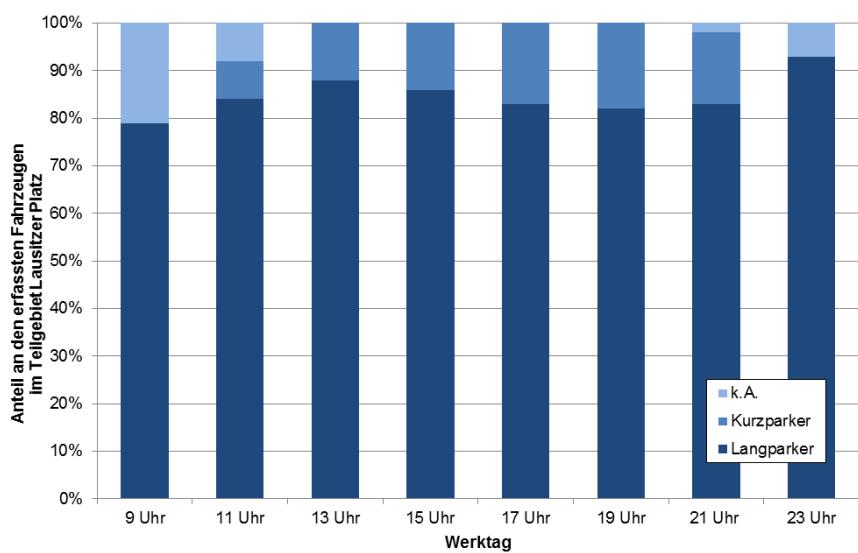


Abbildung 29: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Mehringplatz

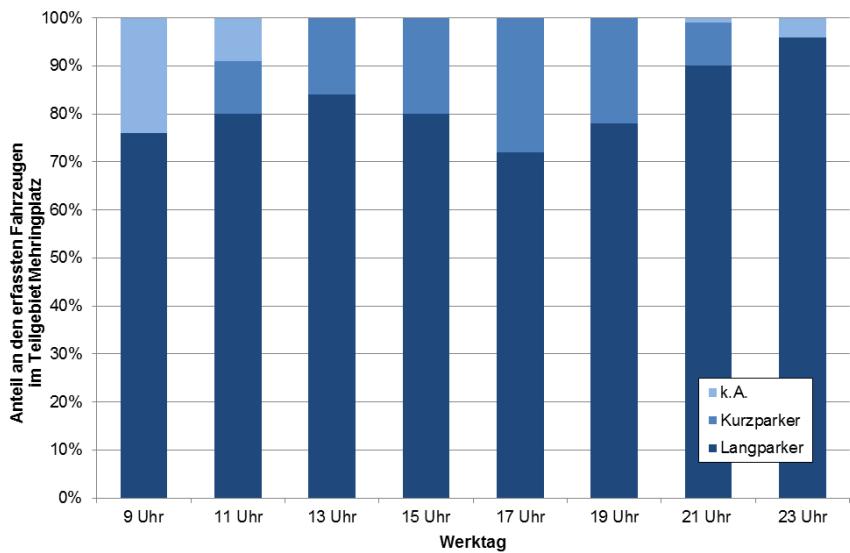
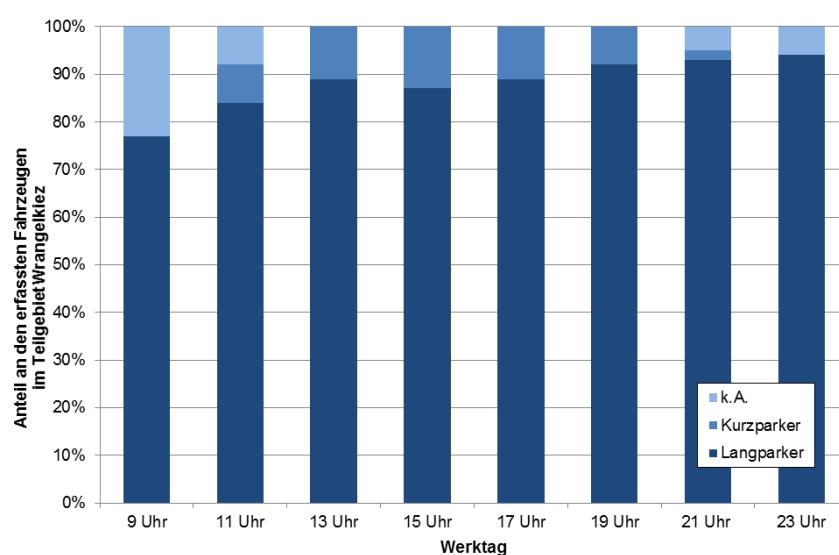


Abbildung 30: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Wrangelkiez



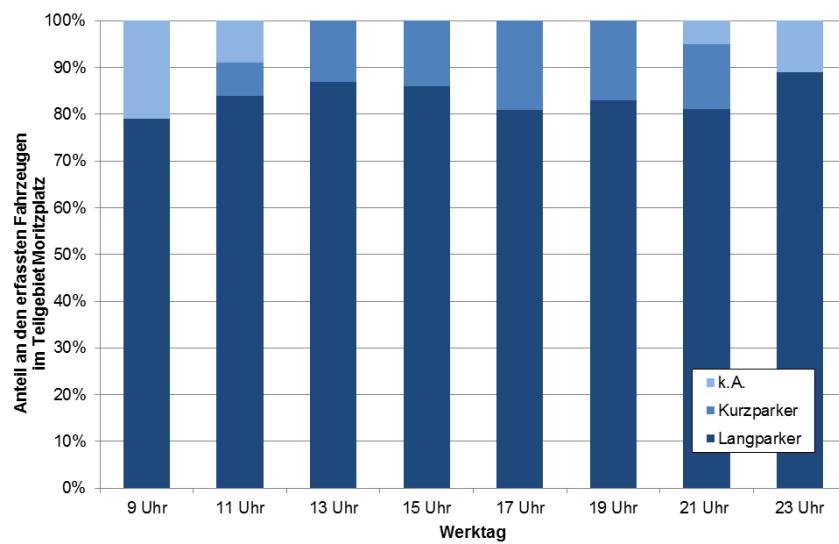
Friedrichshain-

Kreuzberg

Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg

13. Juli 2020

Abbildung 31: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Moritzplatz



13. Juli 2020

Abbildung 32: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Oranienplatz

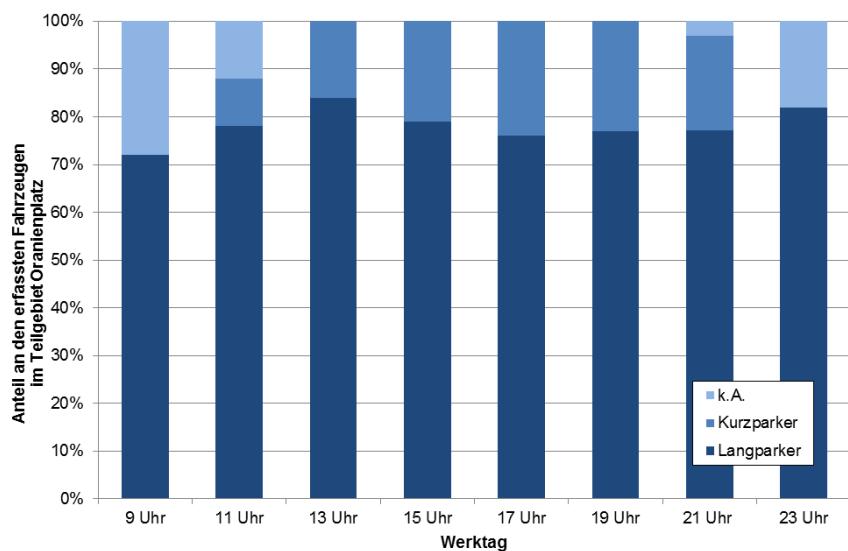


Abbildung 33: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Rathaus Yorckstraße

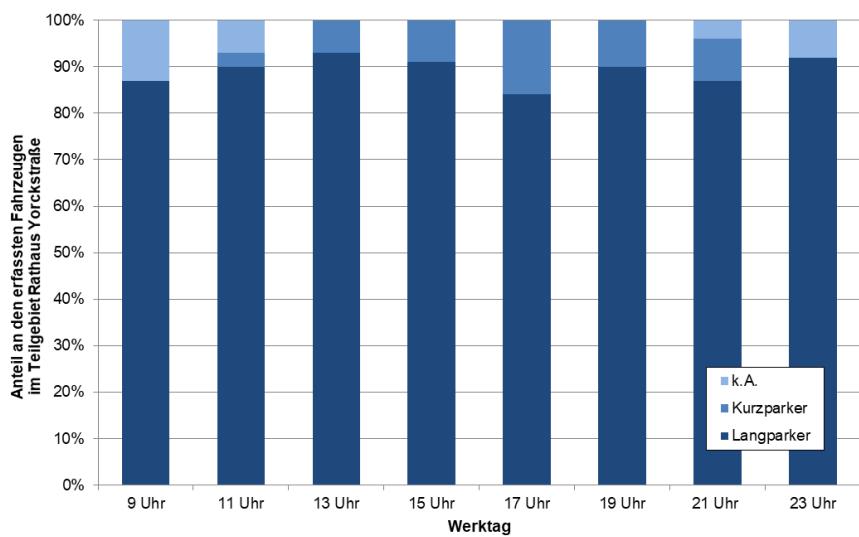
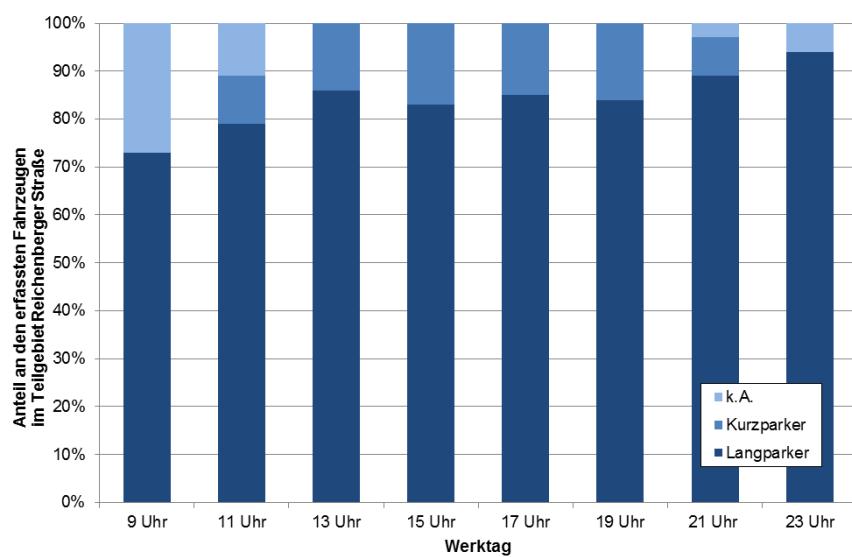


Abbildung 34: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Reichenberger Straße



Friedrichshain-

Kreuzberg

**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

Abbildung 35: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Urbanstraße

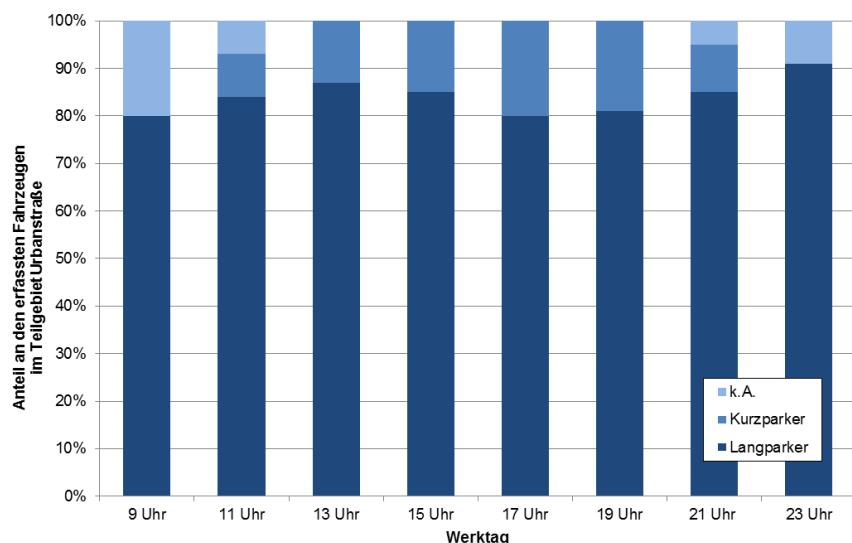
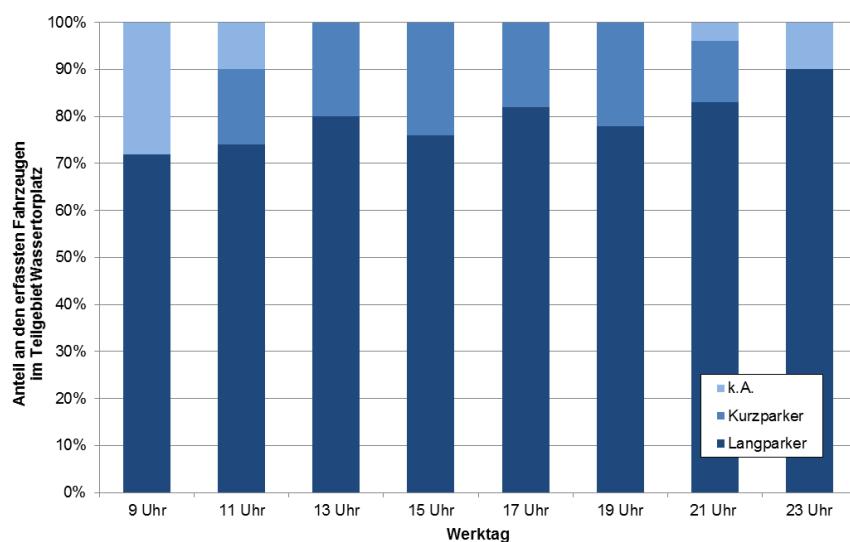


Abbildung 36: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Wassertorplatz



Nutzergruppen

Mit Kenntnis der Parkmuster (Beginn und Ende sowie Dauer eines Parkvor-gangs) können Rückschlüsse auf die Fahrzeugnutzer gezogen werden. Fol-gende Nutzergruppen werden unterschieden:

- Gebietsfremde Kurzparker
(Parkdauer bis zu vier Stunden, z. B. Kunden und Besucher, die nicht nachts im Gebiet parken),
- Gebietsfremde Langparker
(Parkdauer über vier Stunden, z. B. Beschäftigte, die nicht nachts im Gebiet parken) und
- Bewohner
(alle Fahrzeuge, die nachts im Gebiet parken).

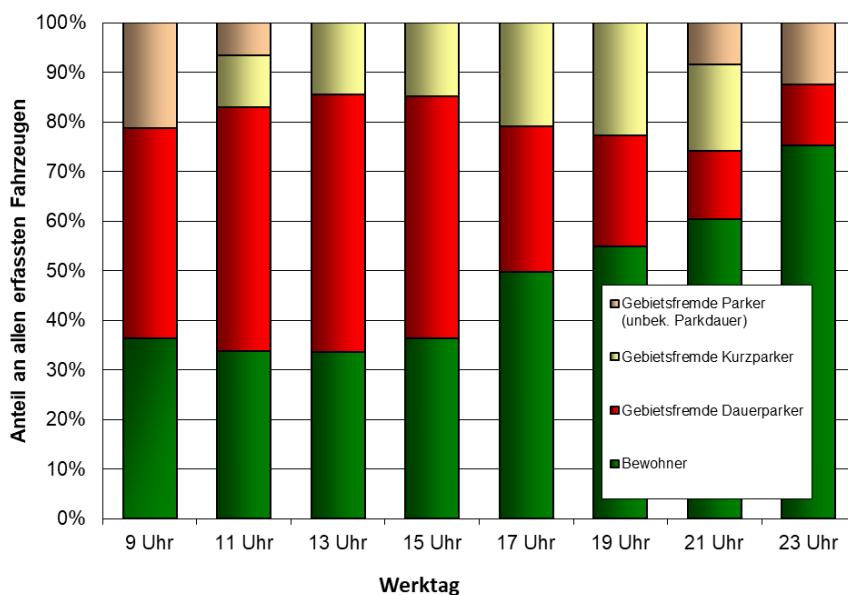
Der gebietsfremde Kurzparkeranteil beträgt um die werktägliche Mittagszeit in fast allen Teilgebieten zwischen 11 % bis 20 % (Abbildung 37 bis Abbildung 48). Der Anteil ist im Graefe- und Wrangelkiez mit 11 % am geringsten. In den Teilgebieten wird der größte Anteil an Kurzparkern am Nachmittag erreicht und liegt zwischen 10 % und 30 %, im weiteren Tagesverlauf sinkt dieser in fast allen Teilgebieten auf 2 % bis 20 % um 21 Uhr, während der Kurzparkeranteil in den Teilgebieten Gleisdreieck und Askanischer Platz zum Abend hin leicht ansteigt.

Zwischen 11 und 15 Uhr ist der Anteil der gebietsfremden Langparker (z. B. Be-rufspendler) in allen Teilgebieten am größten. Die höchsten Langparkeranteile werden werktagsmittags in den Teilgebieten Gleisdreieck und Askanischer Platz mit rund 50 % erzielt. Die niedrigsten Langparkeranteile weisen die Teil-

gebiete Wassertorplatz und Graefekiez mit rund 30 % auf. Im weiteren Tagesverlauf sinkt der Anteil überall kontinuierlich und erreicht um 23 Uhr einen Wert zwischen 0 % und 12 %.

Die Abbildung 37 bis Abbildung 48 zeigen, dass der Bewohneranteil an allen parkenden Fahrzeugen werktags um die Mittagszeit in den Teilgebieten Graefekiez, Rathaus Yorckstraße, Reichenberger Straße und Urbanstraße mit 50 bis rund 55 % am höchsten ist. In den Teilgebieten Askanischer Platz und Gleisdreieck ist der Bewohneranteil zur Mittagszeit mit rund 30 % am niedrigsten. Zum Abend hin steigt der Bewohneranteil an und erreicht um 23 Uhr die höchsten Werte in den Teilgebieten Graefekiez, Lausitzer Platz, Mehringplatz und Reichenberger Straße mit bis zu über 90 %.

Abbildung 37: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Askanischer Platz



Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Friedrichshain-
Kreuzberg

**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

Abbildung 38: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Gleisdreieck/Entwicklungsgebiet

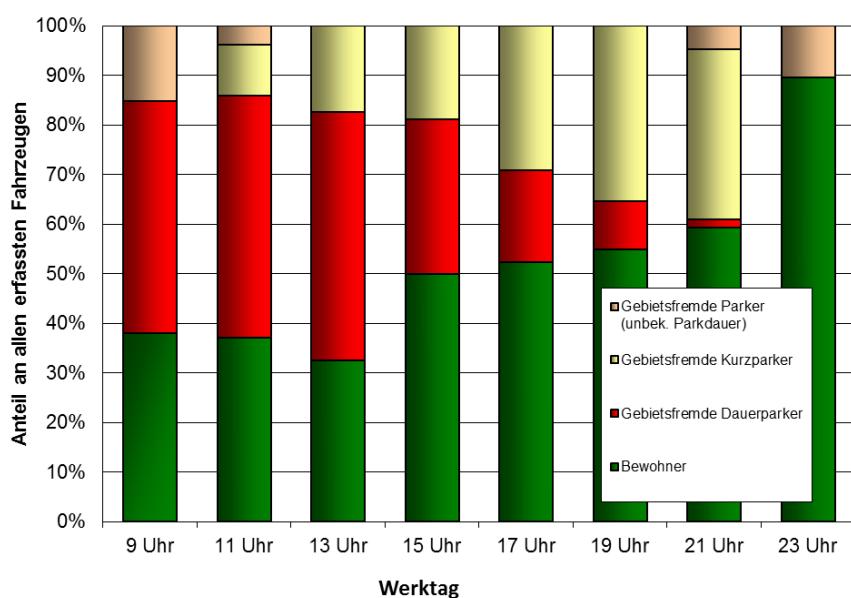


Abbildung 39: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Graefekiez

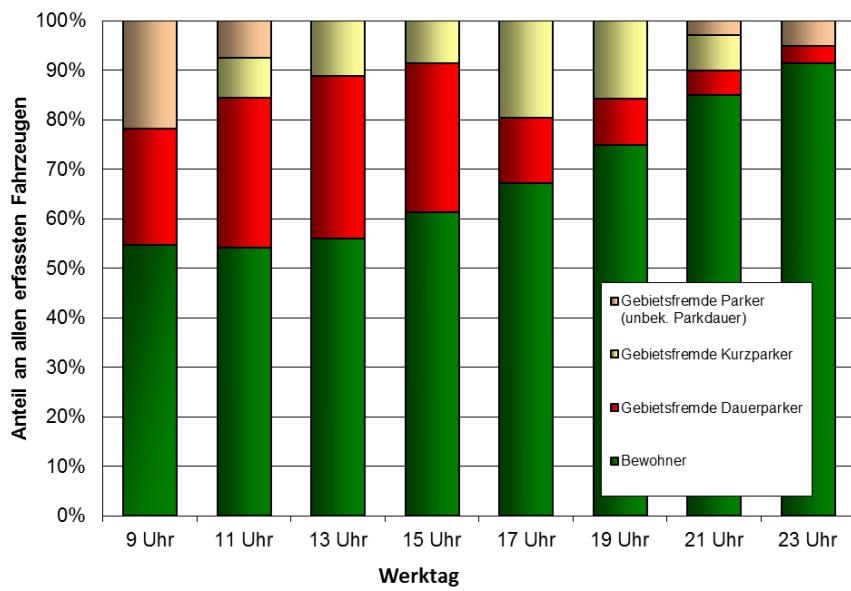
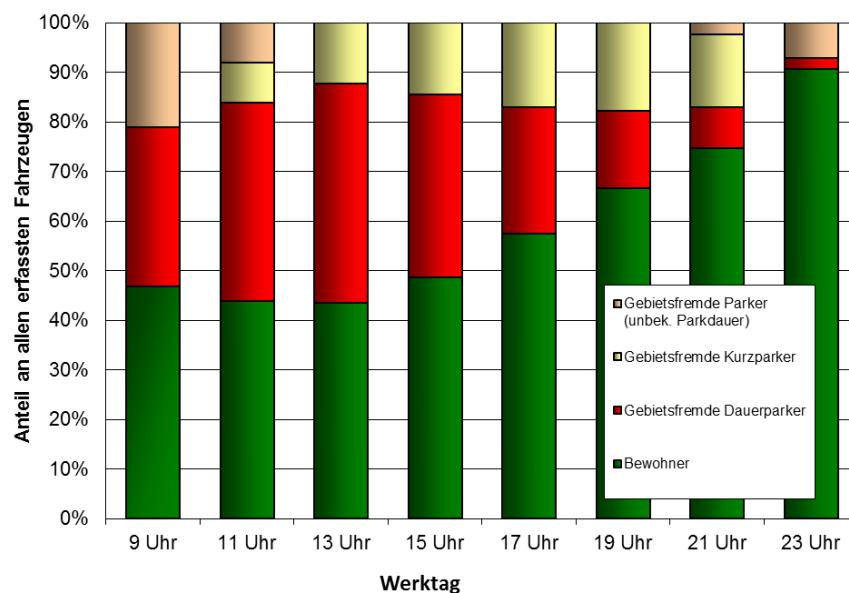


Abbildung 40: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Lausitzer Platz

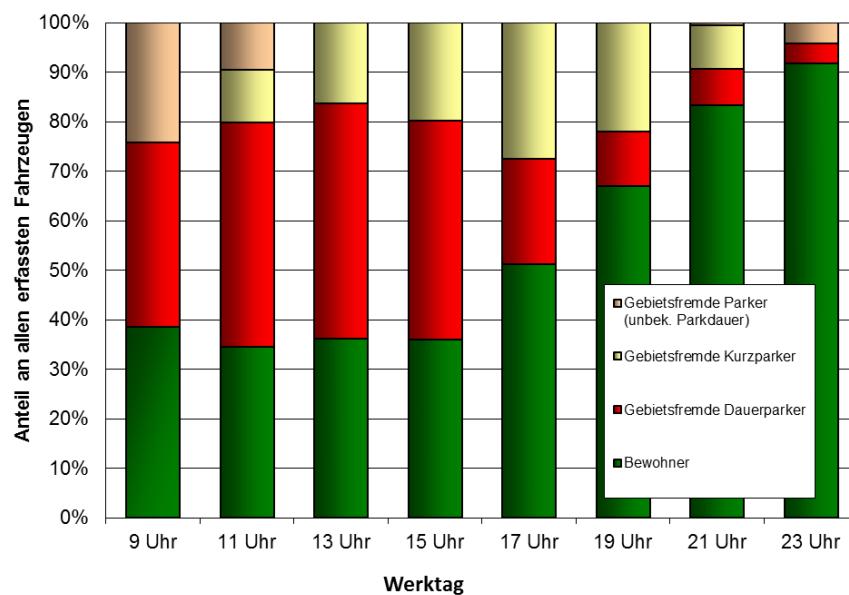


Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Abbildung 41: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Mehringplatz



Friedrichshain-
Kreuzberg

**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

Abbildung 42: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Wrangelkiez

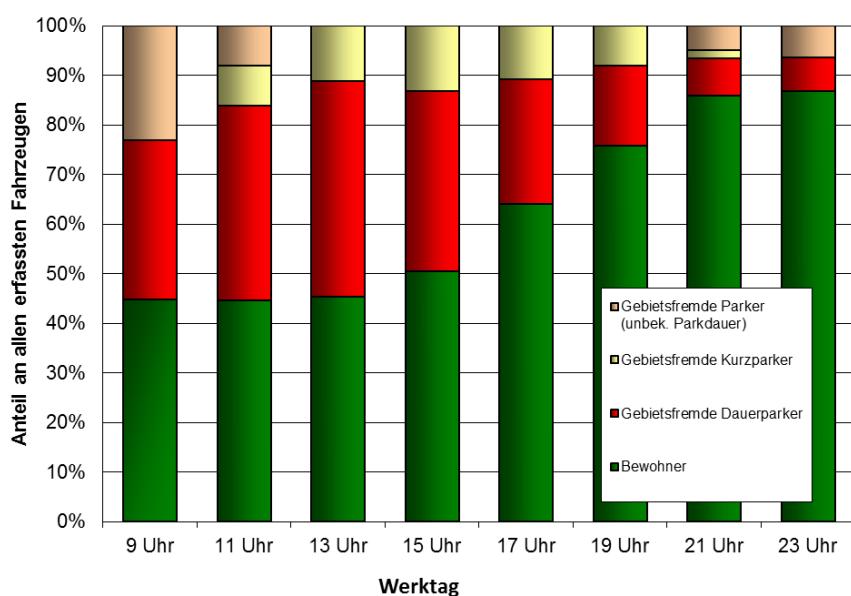


Abbildung 43: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Moritzplatz

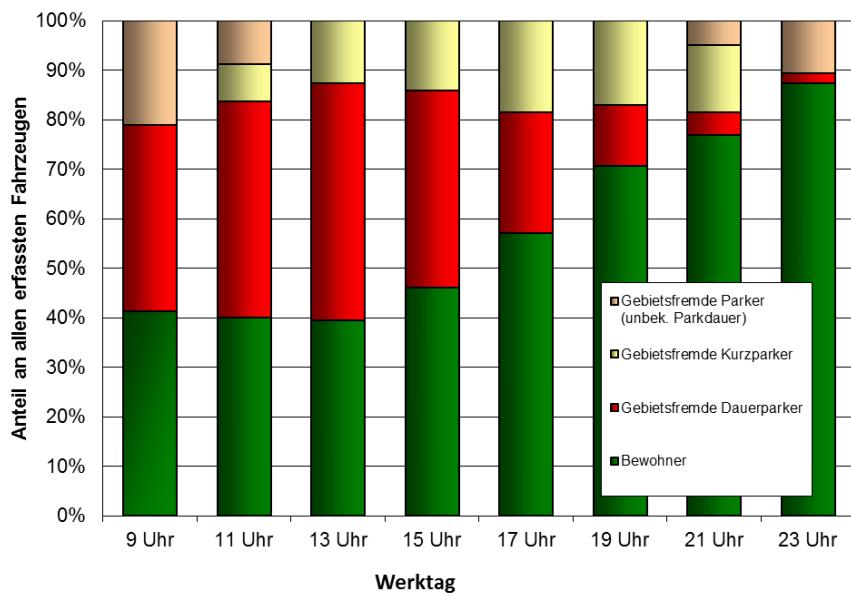
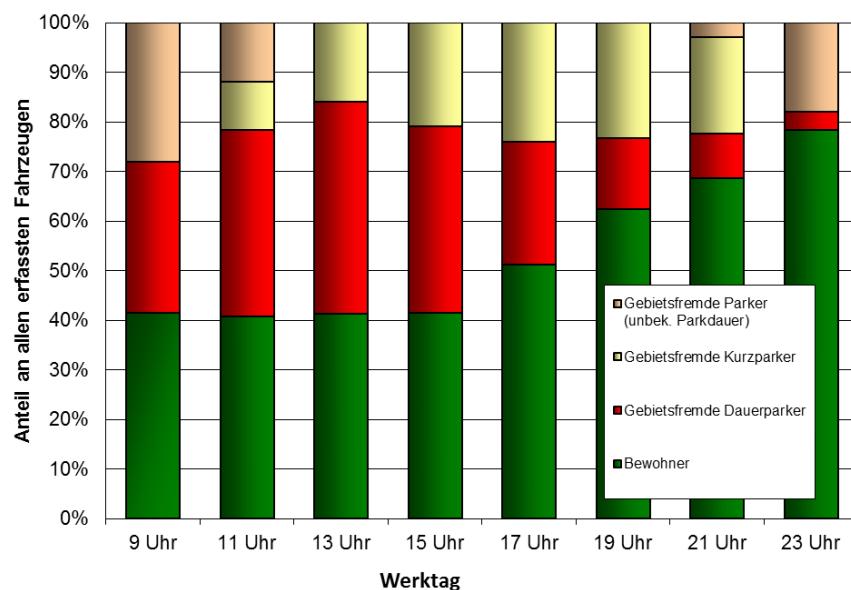


Abbildung 44: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Oranienplatz

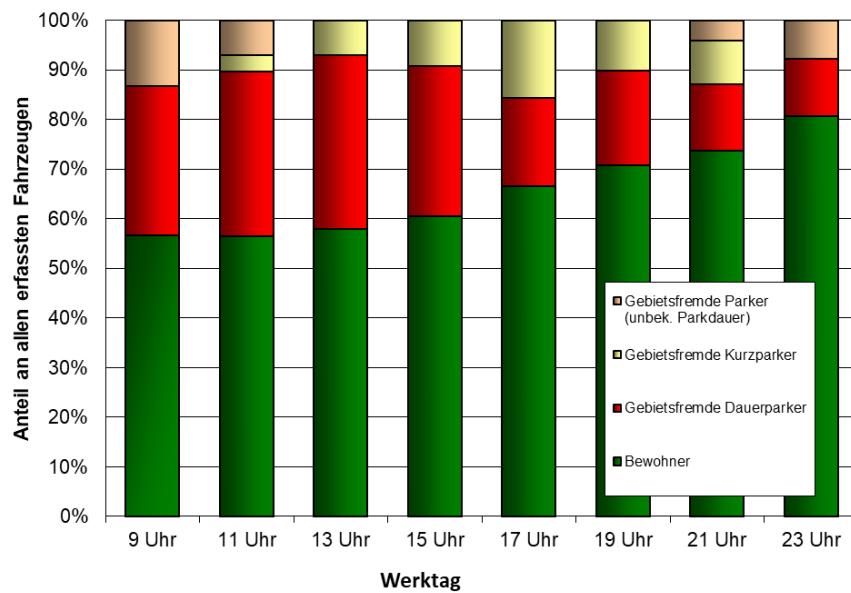


Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Abbildung 45: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Rathaus Yorckstraße



Friedrichshain-
Kreuzberg

**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

Abbildung 46: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Reichenberger Straße

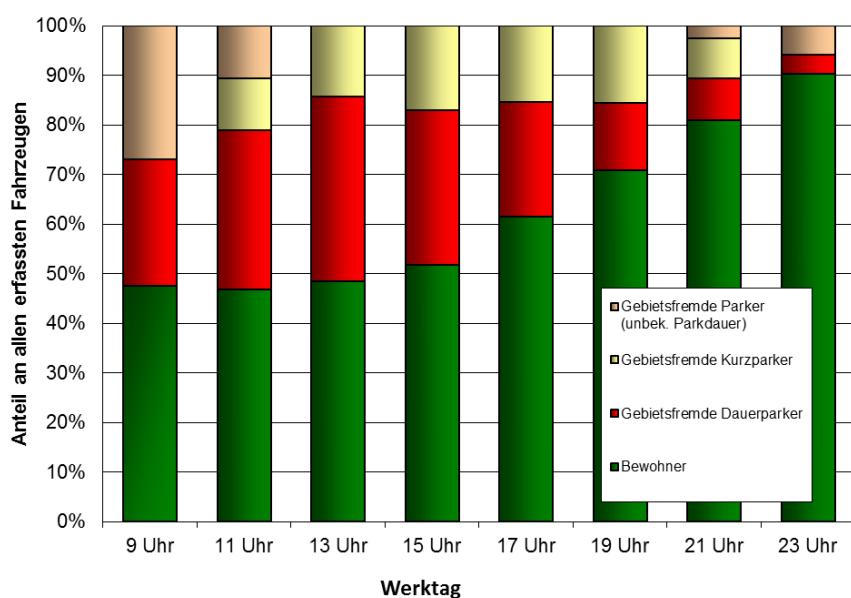


Abbildung 47: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Urbanstraße

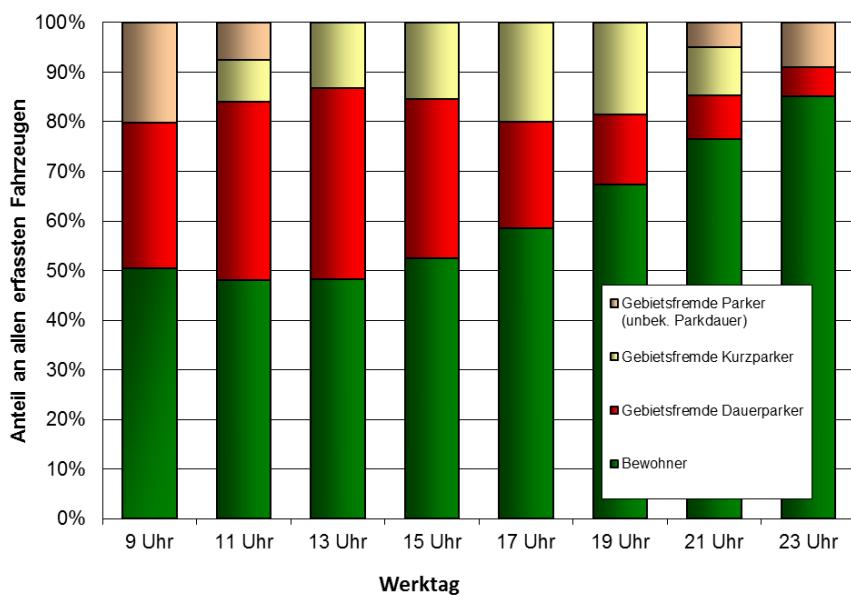
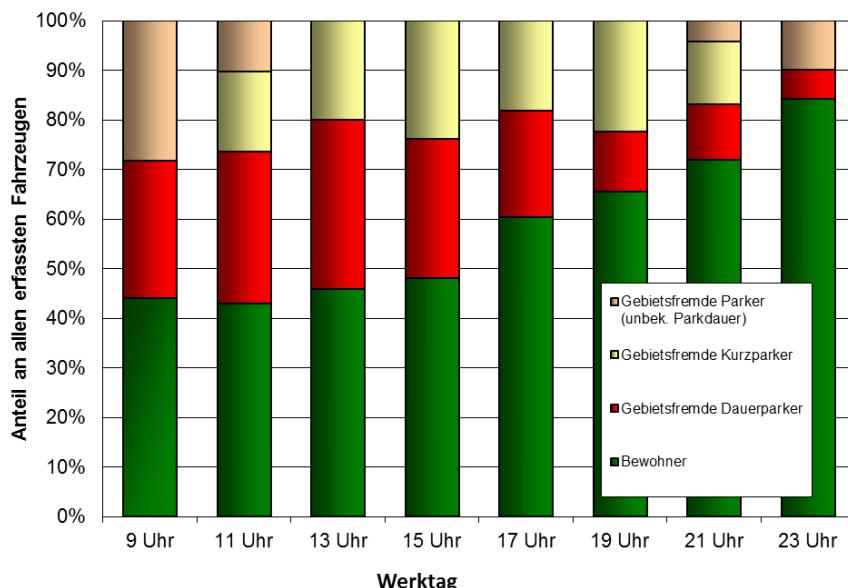


Abbildung 48: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Wassertorplatz

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020



Parkraumbilanz des öffentlichen Raums

Bestandssituation

Die Parkraumbilanz des öffentlichen Raums stellt das vorhandene Parkraumangebot der ermittelten Parkraumnachfrage gegenüber (Tabelle 4 bis Tabelle 15). Die im Rahmen der Zählung ermittelten Liefervorgänge in der ersten Reihe sowie Haltvorgänge in der zweiten Reihe werden besonders berücksichtigt (vgl. 2.2.1).

Es wird deutlich, dass die Nachfrage das Parkraumangebot im öffentlichen Raum in den Teilgebieten Lausitzer Platz, Oranienplatz, Rathaus Yorckstraße, Reichenberger Straße und Wrangelkiez durchgehend deutlich übersteigt. Engpässe beim Parkraumangebot treten zudem mittags, abends und nachts in den Teilgebieten Graefekiez und Urbanstraße auf.

In den Teilgebieten Askanischer Platz und Moritzplatz kann die Nachfrage durch das vorhandene Angebot dagegen, bis auf 11 Uhr im Bereich Askanischer Platz, zu jeder Tageszeit gedeckt werden. Freie Stellplätze sind auch in den Gebieten Mehringplatz und Wassertorplatz vorhanden, nur vormittags bzw. abends ist der vorhandene Parkraum ausgelastet. Ausreichende Stellplatzkapazitäten stehen im Teilgebiet Gleisdreieck abends und nachts zur Verfügung.

Bei der Gesamtangabe zur Parkraumnachfrage sind die ermittelten Liefer- und Haltvorgänge bereits enthalten. Am häufigsten wurden Liefer- und Haltvorgänge am Werktag vormittags um 11 Uhr ermittelt. Zu diesem Zeitpunkt sind in den meisten Teilgebieten keine freien Abstellstände vorhanden. Nur in den Teilgebieten Moritzplatz und Wassertorplatz stehen vormittags freie Abstellstände zur

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung
Kreuzberg
13. Juli 2020

Verfügung. Demnach besteht ein Bedarf an Liefer- und Kurzparkmöglichkeiten in Verbindung mit einer Angebotserweiterung in den meisten Teilgebieten (vgl. auch 3.7.1, Tabelle 45).

Tabelle 4: Parkraumbilanz des Teilgebiets Askanischer Platz

Teilgebiet Askanischer Platz	Parkraumangebot öffentl. Flächen	Parkraumnachfrage Gesamt [Pkw-E]	davon Liefer- und Haltvorgänge in 1. / 2. Reihe	Freie Abstellstände
11 Uhr	1161	1353	37	-192
19 Uhr	1191	1054	9	137
3 Uhr	1236	939	2	297
Sa 11 Uhr	1222	1090	14	133

Tabelle 5: Parkraumbilanz des Teilgebiets Gleisdreieck

Teilgebiet Gleisdreieck	Parkraumangebot öffentl. Flächen	Parkraumnachfrage Gesamt [Pkw-E]	davon Liefer- und Haltvorgänge in 1. / 2. Reihe	Freie Abstellstände
11 Uhr	264	295	7	-31
19 Uhr	283	176	0	108
3 Uhr	283	179	0	105
Sa 11 Uhr	276	277	2	-1

Tabelle 6: Parkraumbilanz des Teilgebiets Graefekiez

Teilgebiet Graefekiez	Parkraumangebot öffentl. Flächen	Parkraumnachfrage Gesamt [Pkw-E]	davon Liefer- und Haltvorgänge in 1. / 2. Reihe	Freie Abstellstände
11 Uhr	3185	3328	65	-143
19 Uhr	3261	3365	28	-104
3 Uhr	3261	3304	7	-43
Sa 11 Uhr	3247	3208	31	40

Tabelle 7: Parkraumbilanz des Teilgebiets Lausitzer Platz

Teilgebiet Lausitzer Platz	Parkraumangebot öffentl. Flächen	Parkraumnachfrage Gesamt [Pkw-E]	davon Liefer- und Haltvorgänge in 1. / 2. Reihe	Freie Abstellstände
11 Uhr	2031	2575	44	-544
19 Uhr	2074	2522	20	-448
3 Uhr	2074	2254	13	-180
Sa 11 Uhr	2066	2144	26	-78

Tabelle 8: Parkraumbilanz des Teilgebietes Mehringplatz

Teilgebiet Mehringplatz	Parkraumangebot öffentl. Flächen	Parkraumnachfrage		Freie Abstellstände
		Gesamt [Pkw-E]	davon Liefer- und Haltvorgänge in 1. / 2. Reihe	
11 Uhr	1751	1857	26	-106
19 Uhr	1791	1674	11	117
3 Uhr	1859	1652	0	208
Sa 11 Uhr	1799	1624	11	175

Friedrichshain-
Kreuzberg
Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg

13. Juli 2020

Tabelle 9: Parkraumbilanz des Teilgebietes Moritzplatz

Teilgebiet Moritzplatz	Parkraumangebot öffentl. Flächen	Parkraumnachfrage		Freie Abstellstände
		Gesamt [Pkw-E]	davon Liefer- und Haltvorgänge in 1. / 2. Reihe	
11 Uhr	2165	2098	36	68
19 Uhr	2175	1909	14	266
3 Uhr	2200	2079	3	121
Sa 11 Uhr	2200	1869	9	331

Tabelle 10: Parkraumbilanz des Teilgebietes Oranienplatz

Teilgebiet Oranienplatz	Parkraumangebot öffentl. Flächen	Parkraumnachfrage		Freie Abstellstände
		Gesamt [Pkw-E]	davon Liefer- und Haltvorgänge in 1. / 2. Reihe	
11 Uhr	1141	1350	27	-209
19 Uhr	1190	1323	12	-133
3 Uhr	1190	1301	4	-111
Sa 11 Uhr	1175	1247	17	-72

Tabelle 11: Parkraumbilanz des Teilgebietes Rathaus Yorckstraße

Teilgebiet Rathaus Yorckstraße	Parkraumangebot öffentl. Flächen	Parkraumnachfrage		Freie Abstellstände
		Gesamt [Pkw-E]	davon Liefer- und Haltvorgänge in 1. / 2. Reihe	
11 Uhr	811	905	12	-94
19 Uhr	816	892	10	-76
3 Uhr	825	913	1	-88
Sa 11 Uhr	822	853	3	-31

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung
Kreuzberg
13. Juli 2020

Tabelle 12: Parkraumbilanz des Teilgebietes Reichenberger Straße

Teilgebiet Reichenberger Straße	Parkraumangebot öffentl. Flächen	Parkraumnachfrage Gesamt [Pkw-E]	davon Liefer- und Haltvorgänge in 1. / 2. Reihe	Freie Abstellstände
11 Uhr	2221	2437	31	-216
19 Uhr	2242	2452	42	-210
3 Uhr	2245	2615	6	-370
Sa 11 Uhr	2228	2381	22	-153

Tabelle 13: Parkraumbilanz des Teilgebietes Urbanstraße

Teilgebiet Urbanstraße	Parkraumangebot öffentl. Flächen	Parkraumnachfrage Gesamt [Pkw-E]	davon Liefer- und Haltvorgänge in 1. / 2. Reihe	Freie Abstellstände
11 Uhr	2156	2272	39	-116
19 Uhr	2200	2260	20	-60
3 Uhr	2225	2214	3	11
Sa 11 Uhr	2213	2180	25	34

Tabelle 14: Parkraumbilanz des Teilgebietes Wassertorplatz

Teilgebiet Wassertorplatz	Parkraumangebot öffentl. Flächen	Parkraumnachfrage Gesamt [Pkw-E]	davon Liefer- und Haltvorgänge in 1. / 2. Reihe	Freie Abstellstände
11 Uhr	964	804	13	161
19 Uhr	967	987	9	-20
3 Uhr	959	849	4	110
Sa 11 Uhr	967	837	10	130

Tabelle 15: Parkraumbilanz des Teilgebietes Wrangelkiez

Teilgebiet Wrangelkiez	Parkraumangebot öffentl. Flächen	Parkraumnachfrage Gesamt [Pkw-E]	davon Liefer- und Haltvorgänge in 1. / 2. Reihe	Freie Abstellstände
11 Uhr	1497	1677	61	-180
19 Uhr	1521	1619	21	-98
3 Uhr	1526	1719	15	-193
Sa 11 Uhr	1518	1578	23	-60

Zukünftiger Wegfall von Parkraumkapazitäten

Durch den geplanten Wegfall von ca. 210 öffentlichen Abstellständen im Rahmen der Errichtung von Fahrradabstellanlagen verringert sich die Anzahl an verfügbaren Pkw-Stellplätzen im Untersuchungsgebiet (Tabelle 16).

Aufgrund der geplanten Einrichtung der Radschnellverbindung „Y-Trasse“ und dem Routenverlauf entlang der nordöstlichen Straßenseite der Wiener Straße,

wird die Anzahl an Kfz-Stellplätzen im Teilgebiet Reichenberger Straße um weitere ca. 260 reduziert.

Im Untersuchungsgebiet ist zusätzlich die Einrichtung von Radverkehrsanlagen an mehreren Straßenabschnitten geplant, wodurch ein weiterer Verlust von knapp 800 Pkw-Stellplätzen entsteht. Eine Übersicht ist in (Tabelle 17) vorhanden. Im Zuge der Errichtung einer Radverkehrsanlage am Kottbusser Damm werden Anwohnenden vergünstigte Parkplätze im Parkhaus am Hermannplatz angeboten, um den Parkdruck in den umliegenden Wohnvierteln durch die Reduzierung von Kfz-Stellplätzen zu mindern.⁵ Aktuell stehen in dem Parkhaus rund 680 Parkplätze zur Verfügung.

Tabelle 16: Wegfall von Kfz-Stellplätzen durch Anordnung von Nextbike-Verleihstationen und öffentlichen Fahrradabstellanlagen

Teilgebiet	Wegfall durch Nextbike Verleihstationen	Wegfall durch Einrichtung öffentlicher Fahrrad-abstellanlagen	Gesamtanzahl wegfallender Abstellstände
Askanischer Platz	6	24	30
Gleisdreieck	0	0	0
Graefekiez	2	34	36
Lausitzer Platz	0	14	14
Mehringplatz	4	14	18
Moritzplatz	6	0	6
Oranienplatz	2	32	34
Rathaus Yorckstraße	0	6	6
Reichenberger Straße	2	40	42
Urbanstraße	0	0	0
Wassertorplatz	0	0	0
Wrangelkiez	0	26	26

Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

⁵ Pressemitteilung Nr. 63 des Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg vom 16.04.2020

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg
13. Juli 2020

Tabelle 17: Wegfall von Kfz-Stellplätzen durch Einrichtungen von Radverkehrsanlagen

Straßenname	Teilgebiet	Anzahl wegfallender Abstellstände	Umsetzungshorizont
Hallesches Ufer	Askanischer Platz	ca. 40	2. Quartal 2020 (kurzfristig)
Tempelhofer Ufer	Gleisdreieck	ca. 30	2. Quartal 2020 (kurzfristig)
Möckernstraße	Gleisdreieck	ca. 80	2020 / 2021 (kurzfristig)
Kottbusser Damm	Graefekiez	ca. 225	2. Quartal 2020 (kurzfristig)
Hallesches Ufer	Mehringplatz	ca. 20	2. Quartal 2020 (kurzfristig)
Gitschiner Straße	Mehringplatz	ca. 30	2. Quartal 2020 (kurzfristig)
Gitschiner Straße	Moritzplatz	ca. 70	2. Quartal 2020 (kurzfristig)
Prinzenstraße	Moritzplatz	ca. 55	2020 / 2021 (kurzfristig)
Tempelhofer Ufer	Rathaus Yorckstraße	ca. 80	2. Quartal 2020 (kurzfristig)
Tempelhofer / Waterloo Ufer	Urbanstraße	ca. 30	2. Quartal 2020 (kurzfristig)
Gitschiner Straße	Wassertorplatz	ca. 135	2. Quartal 2020 (kurzfristig)

Zukünftige Möglichkeiten zur Erhöhung des Parkraumangebotes

Durch die Schaffung von Radverkehrsanlagen und der Errichtung von Lieferzonen entlang der Hauptverkehrsstraßen werden voraussichtlich Parkstände vor allem für Dauer parker entfallen. Die effektivste und langfristig sinnvollste Möglichkeit zur Kompensation ist die Verringerung der Nachfrage durch eine Parkraumbewirtschaftung. Daneben werden Möglichkeiten zur Erweiterung des bestehenden Parkraumangebotes geprüft.

Eine einfache und kostengünstige Maßnahme zur Angebotserhöhung ist die Änderung der Anordnung der Parkstände von längs auf quer, sofern der vor-

handene Straßenraum ausreicht. Es werden Straßenräume identifiziert, in denen eine Erhöhung der Parkraumkapazitäten durch eine Neuordnung der Abstellstände nach einer ersten überschlägigen Prüfung möglich erscheint.

Das Ergebnis ist in Tabelle 18 aufgeführt. Demnach können bis zu 270 Abstellstände zusätzlich gewonnen werden. Diese verteilen sich räumlich im gesamten Untersuchungsgebiet. Die Abschätzungen beruhen auf der Annahme, dass für einen Parkstand in Längsaufstellung 5,20 m und für einen Parkstand in Senkrechtsaufstellung 2,50 m der Straßenfrontlänge in Anspruch genommen wird (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006).

Im Bestand besteht ganztätig im Untersuchungsgebiet größtenteils ein Mangel an freien Abstellständen. Mit dem Wegfall weiterer Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum aufgrund der Einrichtung von Radverkehrsanlagen und Radabstellanlagen verringert sich die Anzahl an freien Abstellständen weiter. Vor allem in den Teilgebieten Graefekiez, Oranienplatz und Reichenberger Straße verschärft sich die Parkraumsituation durch die geplanten Maßnahmen nochmals.

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Friedrichshain-
Kreuzberg
**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

Tabelle 18: Potenzielle Erweiterungen des Parkraumangebotes im Untersuchungsgebiet

Straßenzüge	Teilgebiet	Heutige Parkstand-anordnung	Mögliche Änderung	Zu-sätzliche Park-stände, geschätzt
Luckenwalder Straße zwischen Tempelhofer Ufer und Schöneberger Straße	Gleisdreieck/Entwicklungsgebiet	Längs Längs	Senkrecht Längs	30 ... 35
Schöneberger Straße zwischen Luckenwalder Straße und Tempelhofer Ufer	Gleisdreieck/Entwicklungsgebiet	Längs Längs	Längs Senkrecht	30 ... 35
Lobeckstraße zwischen Ritterstraße und Moritzstraße	Moritzplatz	Längs Längs	Senkrecht Längs	65 ... 70
Wilmsstraße zwischen Tempelherrenstraße und Baerwaldstraße	Urbanstraße	Längs Längs	Längs Senkrecht	30 ... 35
Wilmsstraße zwischen Baerwaldstraße und Geibelstraße	Urbanstraße	Längs Längs	Längs Senkrecht	25 ... 30
Freiligrathstraße zwischen Körtestraße und Fontanepromenade	Graefekiez	Längs Längs	Senkrecht Längs	30 ... 35
Ratiborstraße zwischen Reichenberger Straße und Paul-Lincke-Ufer	Reichenberger Straße	Längs Längs	Senkrecht Längs	40 ... 45

2.2.2 Private Flächen

Parkraumangebot

Insgesamt wurden 7.394 Kfz-Abstellstände auf privaten Flächen erfasst. Berücksichtigt wurden die Sammellanlagen mit einer Kapazität von mehr als 20 Stellplätzen. Einige Sammellanlagen waren nicht zugänglich.

Im Einzelnen verteilen sich die Kfz-Abstellstände auf privaten Flächen wie folgt:

<u>in Sammelanlagen:</u>	7.394	Friedrichshain-Kreuzberg
davon sind:	3.305 nicht öffentlich zugänglich (privat) 1.737 nutzerbeschränkt (Behinderte, Kunden, Beschäftigte, Elektro, Motorrad) 2.352 gebührenpflichtig	Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg
davon liegen:	911 im Teilgebiet Askanischer Platz 1.196 im Teilgebiet Gleisdreieck 1.055 im Teilgebiet Graefekiez 1.009 im Teilgebiet Lausitzer Platz 995 im Teilgebiet Mehringplatz 505 im Teilgebiet Moritzplatz 373 im Teilgebiet Oranienplatz 449 im Teilgebiet Rathaus Yorckstraße 251 im Teilgebiet Reichenberger Straße 247 im Teilgebiet Urbanstraße 41 im Teilgebiet Wassertorplatz 362 im Teilgebiet Wrangelkiez	13. Juli 2020

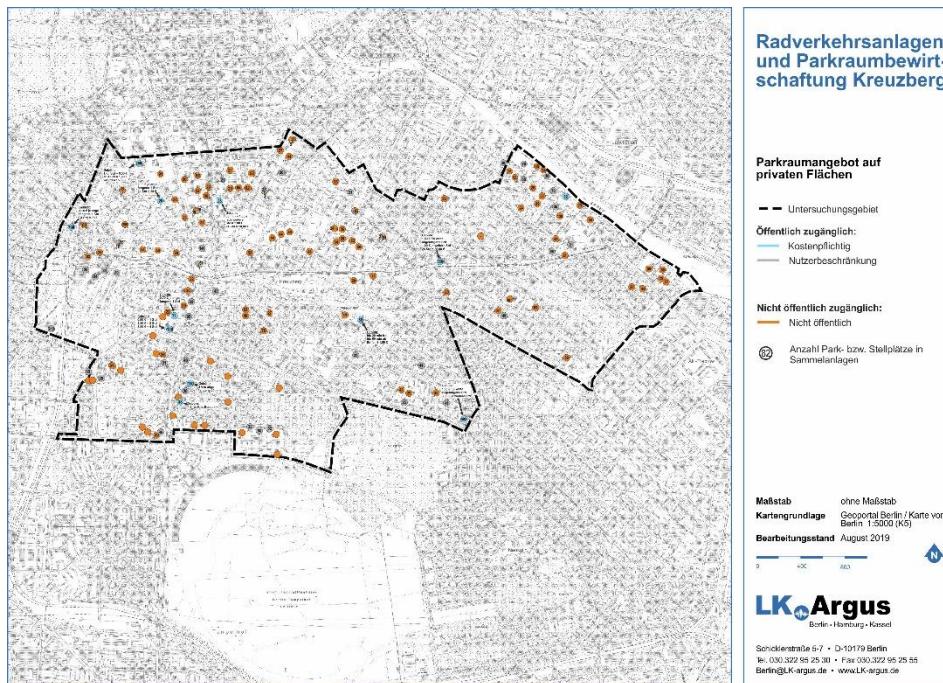
Das Parkraumangebot auf privaten Flächen in den Parkzonen 60 und 61 wurde nicht neu erfasst. Auf Grundlage der durchgeföhrten Untersuchungen zum Parkraumbewirtschaftungskonzept Bergmannkiez und Viktoriapark (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2017) stehen in den beiden Teilgebieten 981 Kfz-Abstellstände auf privaten Flächen zur Verfügung (Abbildung 49). Die Anzahl an Kfz-Abstellständen verteilt sich wie folgt:

<u>in Sammelanlagen:</u>	981
davon liegen:	465 in der Parkzone 60 (Teilgebiet Viktoriapark) 516 in der Parkzone 61 (Teilgebiet Bergmannkiez)

Insgesamt gibt es im gesamten Untersuchungsgebiet 8.375 Kfz-Abstellstände auf privaten Flächen.

Abbildung 49 zeigt die Lage, Kapazitäten, Regelungen und Gebührenhöhe der erfassten Sammelanlagen.

Abbildung 49: Parkraumangebot auf privaten Flächen



Parkraumbelegung

Die Parkraumbelegung auf den privaten Flächen wurde durch Zählungen der parkenden Fahrzeuge ermittelt. Die Zählung erfolgte parallel zu den Erhebungen auf öffentlichen Flächen zu den Zeiten:

- werktags tagsüber um 11 Uhr, 19 Uhr und
- werktags nachts um 3 Uhr sowie
- samstags vormittags um 11 Uhr.

Erhoben wurde jeweils die Fahrzeugart, der Parkstandort und die Art des Parkvorgangs (zulässig / unzulässig). Die erfassten Fahrzeuge wurden in Pkw-Einheiten umgerechnet.

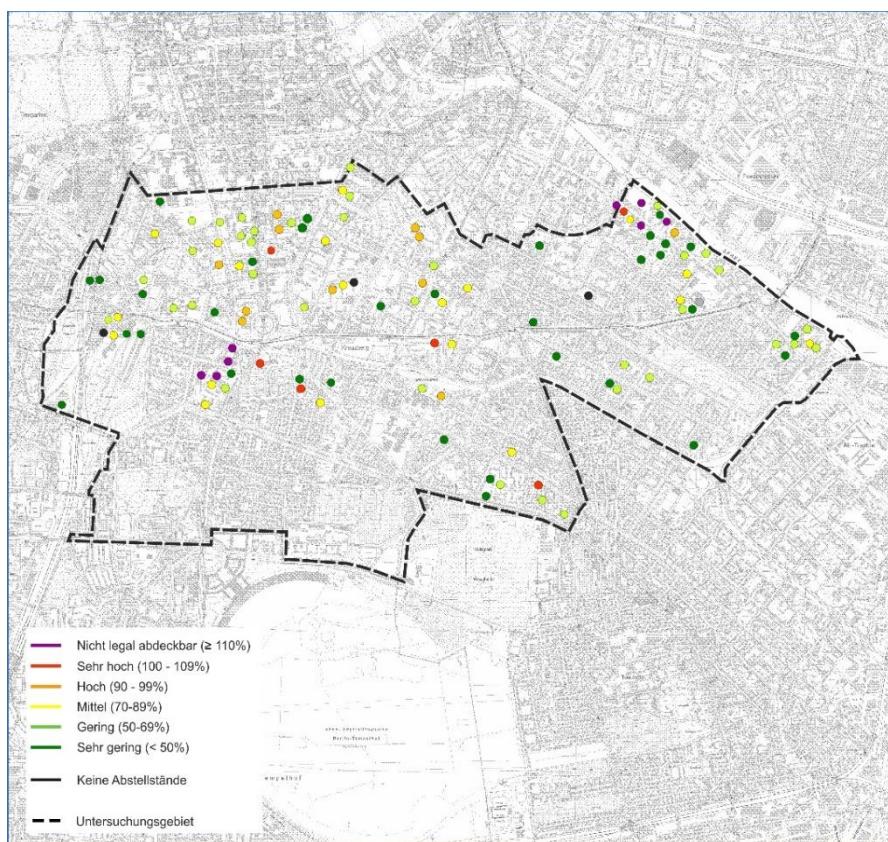
Zu den verschiedenen Erhebungszeiten variieren die Zugänglichkeiten der Sammelanlagen. Die Gesamtbelegung kann daher nicht bestimmt werden. Abbildung 50 bis Abbildung 53 zeigen die Parkraumbelegungsgrade der einzelnen Flächen. Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- Die Sammelanlagen auf privaten Flächen sind je nach Lage unterschiedlich stark ausgelastet.
- Vier Sammelanlagen haben werktags tagsüber einen hohen bis nicht mehr legal abdeckbaren Belegungsgrad. Dabei handelt es sich zum Teil um Sammelanlagen, die als Autowerkstatthof genutzt werden (Dragoner-Areal am Mehringdamm, Ruhlsdorfer Straße). Eine genaue Unterscheidung zwischen

kurzfristig abgestellten Fahrzeugen und Fahrzeugen, welche aufgrund von Reparaturmaßnahmen längerfristig dort parken, konnte daher nicht erfolgen. Hohe Belegungsgrade werktags tagsüber treten auch auf den Sammelmanlagen entlang der Köpenicker Straße sowie auf dem Parkplatz am Blücherplatz auf.

- Die kostenpflichtigen Sammelmanlagen sind zu jeder Tageszeit nur mittel bis gering belegt. Ausnahmen bilden der Parkplatz am Besselpark werktags und samstags vormittags und der Parkplatz Vivantes Klinikum am Urban werktags vormittags.
- Nachts sind die meisten nur privat zugänglichen Sammelmanlagen gering ausgelastet. Ausnahmen sind einzelne Parkplätze am Mehringdamm im Teilgebiet Rathaus Yorckstraße, im Teilgebiet Wassertorplatz (Segitzdamm, Gitschiner Straße) und im Teilgebiet Moritzplatz (Ritterstraße bzw. Prinzenstraße und Stallschreiberstraße). Einige Sammelmanlagen sind geschlossen.

Abbildung 50: Parkraumbelegungsgrad der privaten Flächen (Werntag 11 Uhr)



Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Friedrichshain-
Kreuzberg
**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung**
Kreuzberg

13. Juli 2020

Abbildung 51: Parkraumbelegungsgrad der privaten Flächen (Werktag 19 Uhr)

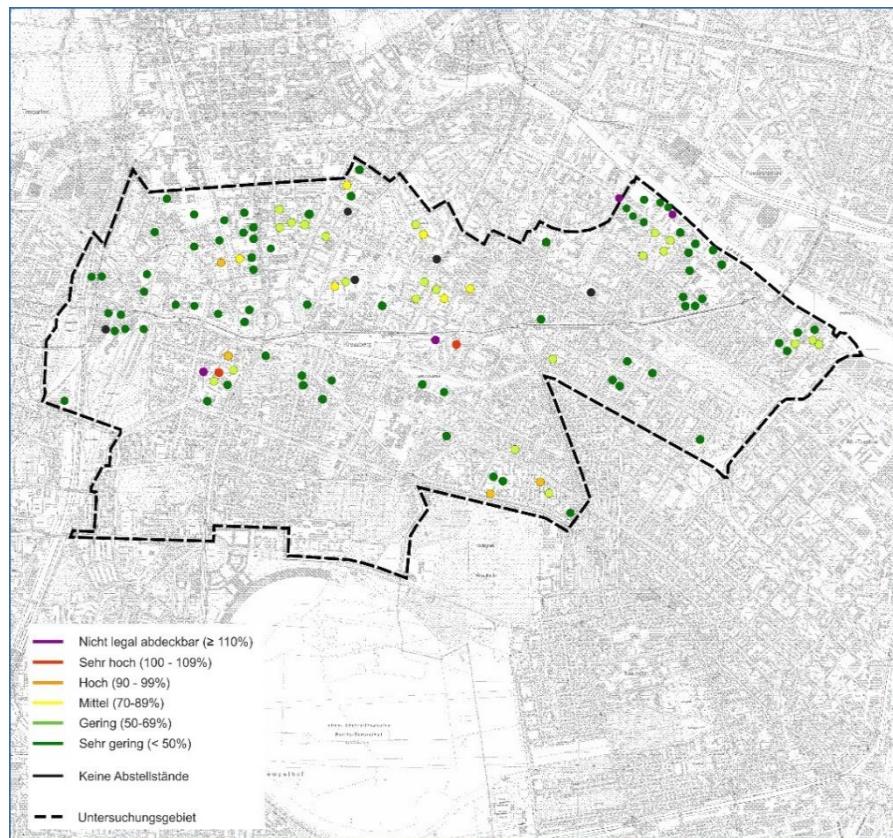


Abbildung 52: Parkraumbelegungsgrad der privaten Flächen (Werktag 3 Uhr)

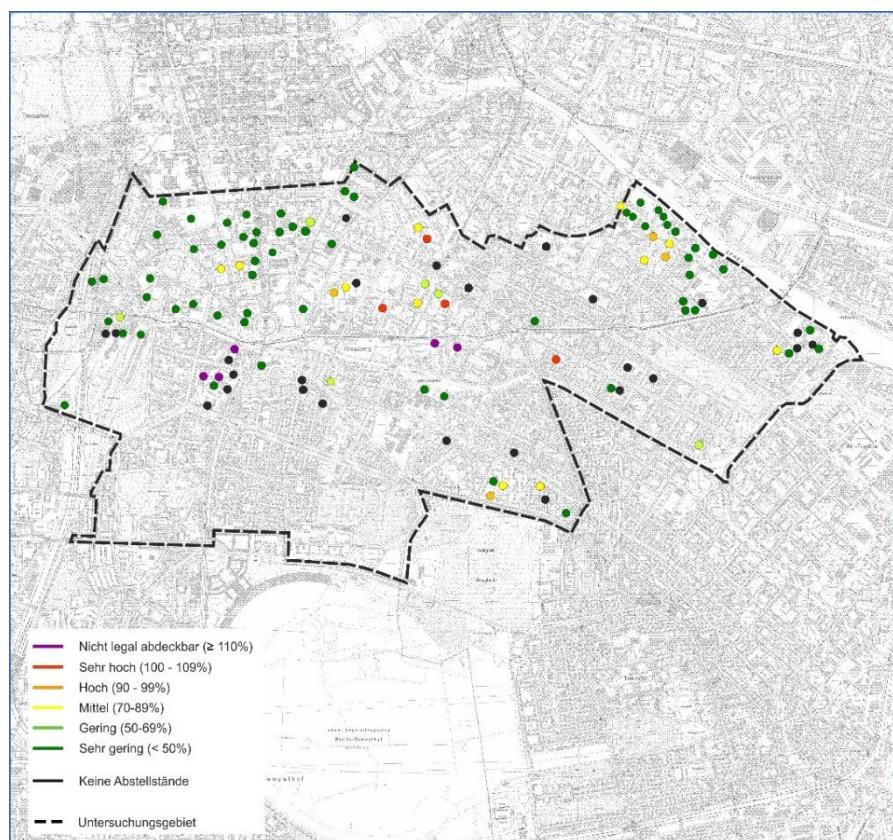
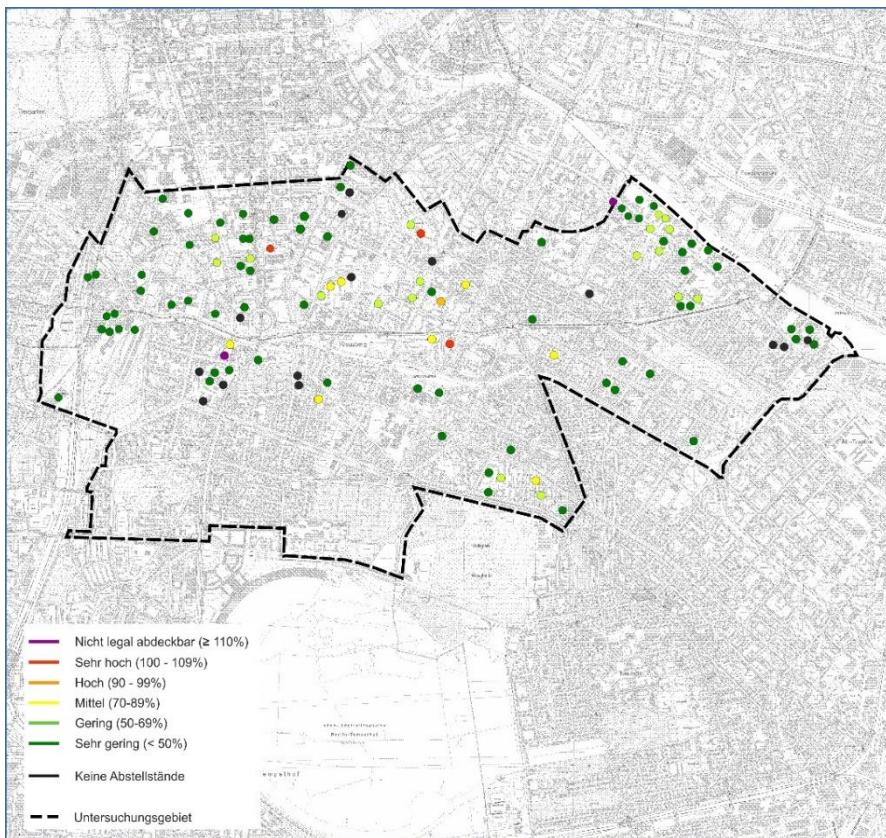


Abbildung 53: Parkraumbelegungsgrad der privaten Flächen (Samstag 11 Uhr)



Friedrichshain-

Kreuzberg

Radverkehrsanlagen

und Parkraumbewirt-

schaftung

Kreuzberg

13. Juli 2020

Parkraumbilanz der privaten Flächen

Bei der Parkraumbilanz der privaten Flächen werden die nur privat zugänglichen Abstellstände der ermittelten Parkraumnachfrage gegenübergestellt (Tabelle 19 bis Tabelle 30). Abstellstände von bspw. Kunden und Besucher werden hier nicht berücksichtigt, da diese öffentlich zugänglich sind.

In fast allen Teilgebieten kann die Nachfrage durch das vorhandene Angebot gedeckt werden. Nur in den Teilgebieten Rathaus Yorckstraße und Wassertorplatz übersteigt die Parkraumnachfrage das Parkraumangebot. Vor allem werktags mittags ist im Teilgebiet Rathaus Yorckstraße eine starke Auslastung der Sammelanlagen vorhanden. Im Teilgebiet Oranienplatz verbleiben zwar nur wenig freie Abstellstände, allerdings gibt es dort sowieso nur ein geringes Angebot an privat zugänglichen Abstellständen.

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg
13. Juli 2020

Tabelle 19: Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Askanischer Platz

Teilgebiet Askanischer Platz	Parkraumangebot privat zugängliche Abstellstände auf privaten Flächen	Parkraumnachfrage privat zugänglichen Abstellständen [Pkw-E]	Freie Abstellstände
11 Uhr	623	369	254
19 Uhr	623	160	463
3 Uhr	623	81	542
Sa 11 Uhr	623	93	530

Tabelle 20: Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Gleisdreieck

Teilgebiet Gleisdreieck	Parkraumangebot privat zugängliche Abstellstände auf privaten Flächen	Parkraumnachfrage privat zugänglichen Abstellständen [Pkw-E]	Freie Abstellstände
11 Uhr	203	102	102
19 Uhr	203	48	155
3 Uhr	203	63	140
Sa 11 Uhr	203	54	149

Tabelle 21: Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Graefekiez

Teilgebiet Graefekiez	Parkraumangebot privat zugängliche Abstellstände auf privaten Flächen	Parkraumnachfrage privat zugänglichen Abstellständen [Pkw-E]	Freie Abstellstände
11 Uhr	140	79	61
19 Uhr	140	57	83
3 Uhr	140	64	76
Sa 11 Uhr	140	47	94

Tabelle 22: Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Lausitzer Platz

Teilgebiet Lausitzer Platz	Parkraumangebot privat zugängliche Abstellstände auf privaten Flächen	Parkraumnachfrage privat zugänglichen Abstellständen [Pkw-E]	Freie Abstellstände
11 Uhr	748	508	241
19 Uhr	818	306	513
3 Uhr	768	187	581
Sa 11 Uhr	818	280	538

Tabelle 23: Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Mehringplatz

Teilgebiet Mehringplatz	Parkraumangebot privat zugängliche Abstellstände auf privaten Flächen	Parkraumnachfrage privat zugänglichen Abstellständen [Pkw-E]	Freie Abstellstände
11 Uhr	771	475	296
19 Uhr	771	269	502
3 Uhr	771	145	626
Sa 11 Uhr	771	113	658

Friedrichshain-
Kreuzberg

Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg

13. Juli 2020

Tabelle 24: Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Moritzplatz

Teilgebiet Moritzplatz	Parkraumangebot privat zugängliche Abstellstände auf privaten Flächen	Parkraumnachfrage privat zugänglichen Abstellständen [Pkw-E]	Freie Abstellstände
11 Uhr	380	242	138
19 Uhr	380	210	170
3 Uhr	380	222	158
Sa 11 Uhr	380	219	161

Tabelle 25: Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Oranienplatz

Teilgebiet Oranienplatz	Parkraumangebot privat zugängliche Abstellstände auf privaten Flächen	Parkraumnachfrage privat zugänglichen Abstellständen [Pkw-E]	Freie Abstellstände
11 Uhr	23	9	14
19 Uhr	23	11	12
3 Uhr	23	0	23
Sa 11 Uhr	23	9	14

Tabelle 26: Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Rathaus Yorckstraße⁶

Teilgebiet Rathaus Yorckstraße	Parkraumangebot privat zugängliche Abstellstände auf privaten Flächen	Parkraumnachfrage privat zugänglichen Abstellständen [Pkw-E]	Freie Abstellstände
11 Uhr	207	271	-64
19 Uhr	207	205	3
3 Uhr	112	140	-28
Sa 11 Uhr	112	145	-33

⁶ Aufgrund der unübersichtlichen Parkraumsituation auf dem Dragonerareal in dem Teilgebiet Rathaus Yorckstraße ist die Angabe der genauen Anzahl der freien Abstellstände auf Sammelmanlagen nur eingeschränkt möglich.

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg
13. Juli 2020

Tabelle 27: Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Reichenberger Straße

Teilgebiet Reichenberger Straße	Parkraumangebot privat zugängliche Abstellstände auf privaten Flächen	Parkraumnachfrage privat zugänglichen Abstellständen [Pkw-E]	Freie Abstellstände
11 Uhr	202	100	102
19 Uhr	202	68	134
3 Uhr	202	80	122
Sa 11 Uhr	202	65	137

Tabelle 28: Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Urbanstraße

Teilgebiet Urbanstraße	Parkraumangebot privat zugängliche Abstellstände auf privaten Flächen	Parkraumnachfrage privat zugänglichen Abstellständen [Pkw-E]	Freie Abstellstände
11 Uhr	204	149	55
19 Uhr	204	65	139
3 Uhr	27	15	12
Sa 11 Uhr	204	13	191

Tabelle 29: Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Wassertorplatz

Teilgebiet Wassertorplatz	Parkraumangebot privat zugängliche Abstellstände auf privaten Flächen	Parkraumnachfrage privat zugänglichen Abstellständen [Pkw-E]	Freie Abstellstände
11 Uhr	41	36	5
19 Uhr	41	44	-3
3 Uhr	41	50	-9
Sa 11 Uhr	41	41	0

Tabelle 30: Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Wrangelkiez

Teilgebiet Wrangelkiez	Parkraumangebot privat zugängliche Abstellstände auf privaten Flächen	Parkraumnachfrage privat zugänglichen Abstellständen [Pkw-E]	Freie Abstellstände
11 Uhr	318	161	158
19 Uhr	318	111	207
3 Uhr	318	34	284
Sa 11 Uhr	318	53	265

Im Zuge der Umgestaltung der Zentral- und Landesbibliothek Berlin entfallen zukünftig alle 43 Abstellstände auf der nutzerbeschränkten Sammelanlage des Einrichtungsmarktes „Poco Domäne“ am Blücherplatz im Teilgebiet Urbanstraße.

2.2.3 Lieferverkehr

Die offensichtlichen Liefervorgänge in der ersten Reihe und alle Haltvorgänge in zweiter Reihe wurden im Rahmen der Zählungen im März 2019 erfasst. Zu den offensichtlichen Liefervorgängen zählen alle eindeutig erkennbaren Belieferungen, wie beispielsweise Zustell- und Paketdienste. Bei den Haltvorgängen in zweiter Reihe wurde besonders auf das Halten auf Rad- und Schutzstreifen geachtet. Die Zählungen erfolgten werktags um 11, 19 und 3 Uhr sowie samstags um 11 Uhr.

Die Anzahl der erfassten Liefer- und Haltvorgänge im Zeitverlauf ist in Tabelle 31 dargestellt. Werktags um 11 Uhr gibt es die meisten Liefer- und Haltvorgänge. Die örtliche Verteilung bzw. wo offensichtliche Liefervorgänge in erster Reihe sowie Haltvorgänge in zweiter Reihe im Untersuchungsgebiet stattfanden, ist der Abbildung 54 für Werktag 11 Uhr zu entnehmen.

Die meisten offensichtlichen Liefervorgänge in der ersten Reihe sind in der Oranienstraße zwischen Adalbertstraße und Mariannenstraße sowie in der Köthen Straße zwischen Stresemannstraße und Hallesches Ufer erfasst worden (Anzahl: 3). Die höchste Anzahl an Haltvorgängen in der zweiten Reihe weist die Skalitzer Straße zwischen Lausitzer Platz und Manteuffelstraße auf (Anzahl: 6).

Im Untersuchungsgebiet werden vorhandenen Rad- und Schutzstreifen durch regelwidriges Halten in zweiter Reihe versperrt (Abbildung 54). Dies betrifft im Untersuchungsgebiet folgende Straßenabschnitte:

- Lindenstraße zwischen Ritterstraße und Feilnerstraße,
- Wilhelmstraße zwischen Anhalter Straße und Stresemannstraße,
- Oranienstraße am Oranienplatz,
- Anhalter Straße zwischen Stresemannstraße und Wilhelmstraße sowie
- Schlesische Straße zwischen Skalitzer Straße und Cuvrystraße.

Friedrichshain-
Kreuzberg

Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg

13. Juli 2020

13. Juli 2020

Tabelle 31: Anzahl der erfassten Liefer- und Haltvorgänge

	Werktag			Samstag
	11 Uhr	19 Uhr	3 Uhr	11 Uhr
Vorgänge insgesamt	399	196	58	193
davon...				
eindeutig erkennbare Liefervorgänge in erster Reihe	54	19	0	39
Haltvorgänge in zweiter Reihe	345	177	58	154

Abbildung 54: Liefervorgänge in erster Reihe und Haltvorgänge in zweiter Reihe (Werktag 11 Uhr)

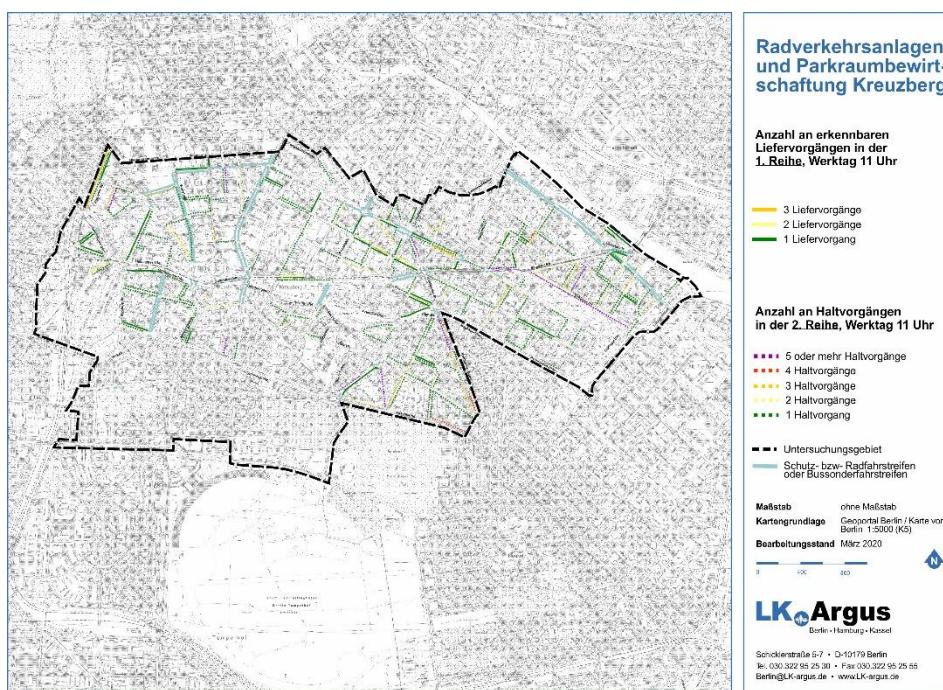


Abbildung 55: Beispiel Schlesische Straße, Haltvorgang in zweiter Reihe



Quelle: LK Argus GmbH 2019.

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

2.3 Konfliktanalyse

Der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum ist werktags mittags mit rund 100 % in fast allen Teilgebieten hoch. Im Teilgebiet Wassertorplatz fällt der Belegungsgrad mit rund 80 % niedriger als in den anderen Teilgebieten aus. Auch in der Nacht bleibt die Belegung in den Teilgebieten Graefekiez, Lausitzer Platz, Mehringplatz, Moritzplatz, Oranienplatz, Rathaus Yorckstraße, Reichenberger Straße, Urbanstraße, Wassertorplatz und Wrangelkiez hoch. Am Wochenende weisen die Teilgebiete Moritzplatz und Wassertorplatz mit rund 85 % die niedrigste Belegung auf, in allen anderen Teilgebieten ist der Parkdruck auch am Wochenende hoch.

Im Gegensatz zum Straßenraum haben die meisten nur privat zugänglichen Sammelanlagen am Werktag sowie am Wochenende durchgängig freie Kapazitäten. Ausnahmen sind die Teilgebiete Rathaus Yorckstraße und Wassertorplatz. Hier ist der Parkdruck mit über 100 % sehr hoch. Im Teilgebiet Urbanstraße liegt der Belegungsgrad nur am Wochenende bei über 100 %.

Werktags tagsüber verursachen neben Bewohnern und gebietsfremden Kurzparkern (z. B. Besucher und Kunden) auch gebietsfremde Langparker (z. B. Berufspendler) den hohen Parkdruck. Um die Mittagszeit liegt der Anteil der gebietsfremden Langparker an allen Parkenden in den Teilgebieten zwischen 30 % und 50 %. Zum Abend hin nimmt der Nutzungskonflikt ab. Nur im Teilgebiet Gleisdreieck steigt der Anteil gebietsfremder Kurzparker ab der Mittagszeit

Friedrichshain-
Kreuzberg

**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

an. Am Abend belegen die Bewohner den weitaus größten Teil der öffentlichen Kfz-Abstellstände.

Wegen des hohen Parkdrucks wird in vielen Straßen auch ordnungswidrig in der zweiten Reihe, im Haltverbot, in Baustellenbereichen, in Kreuzungsbereichen und vor Zufahrten geparkt.

3 Parkraumkonzept

3.1 Verkehrliche Begründung

Parkraumbewirtschaftung hat das Ziel, den Parkdruck zu senken und die Parkchancen der Bewohner, des Wirtschaftsverkehrs und der Besucher und Kunden zu erhöhen. Die Parkraumbewirtschaftung beruht auf dem Straßenverkehrsrecht (§ 6a Straßenverkehrsgesetz) und muss daher mit verkehrsrelevanten Argumenten begründet werden. Praktisch bedeutet dies, dass für die sinnvolle und rechtssichere Einführung der Parkraumbewirtschaftung zwei Bedingungen gleichzeitig erfüllt sein müssen:

- hoher Parkdruck und
- die Konkurrenz unterschiedlicher Nutzergruppen um die wenigen freien Abstellstände (beispielsweise Bewohner, Kunden und Beschäftigte).

Wenn der vorhandene Parkraum nicht für alle Fahrzeuge reicht, kommen parkraumbewirtschaftende Maßnahmen in Betracht. In diesem Fall bevorzugt die Bewirtschaftung vor allem die Bewohner, die beispielsweise im Mischprinzip - wie in den bestehenden Parkzonen in Berlin-Friedrichshain und Kreuzberg - über Bewohnerparkausweise von der Parkscheingegebühr befreit werden. Wenn das Finden eines freien Parkplatzes jedoch in der Regel unproblematisch ist, ist eine Bewirtschaftung nicht erforderlich.

Als Schwellenwert für die Beurteilung des Parkdrucks wird hier ein mittlerer Parkraumbelegungsgrad von 90 % verwendet.

Mit der Parkraumbewirtschaftung sollen vor allem gebietsfremde Langparker zu einem Umstieg beispielsweise auf öffentliche Verkehrsmittel bewegt werden. In der Regel sind dies die Beschäftigten, die morgens mit dem Auto zur Arbeit fahren und den ganzen Tag einen Abstellstand belegen. Damit die Bewirtschaftung einen verkehrslenkenden Effekt erzielen kann, ist also ein Minimum an Beschäftigten-Parken erforderlich. Hierfür bestehen keine festgelegten Grenzwerte. In Berlin kamen bisher mittlere Langparkeranteile von 20 % und 25 % zum Einsatz. Die Erfahrungen zeigen, dass dies brauchbare und praxisorientierte Schwellenwerte zur Abwägung einer Parkraumbewirtschaftung sind (Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2014). Bei der Untersuchung zum Bergmannkiez und Viktoriakiez im Jahr 2016 wurden dieselben Werte angenommen.

Auf Basis der genannten Erfahrungswerte werden für das Untersuchungsgebiet als Schwellenwerte ebenfalls mittlere Langparkeranteile an den parkenden Fahrzeugen von 20 % und 25 % verwendet.

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Demnach ist eine Parkraumbewirtschaftung...

- **sinnvoll**, wenn die mittlere Parkraumbelegung im betreffenden Gebiet mindestens 90 % beträgt und die gebietsfremden Langparker mindestens 25 % aller Parkstände belegen,
- **bedingt sinnvoll**, wenn die mittlere Belegung im betreffenden Gebiet mindestens 90 % beträgt und die gebietsfremden Langparker mindestens 20 % aller Parkstände belegen,
- **nicht sinnvoll**, wenn entweder die mittlere Belegung im betreffenden Gebiet unter 90 % liegt oder die gebietsfremden Langparker weniger als 20 % aller Parkstände belegen. Trotz niedrigerer Werte kann eine Bewirtschaftung sinnvoll sein, beispielsweise wenn Verdrängungseffekte vermutet werden.

Tabelle 32 bis Tabelle 43 stellen die genannten Kriterien für die Teilgebiete des Untersuchungsgebietes zusammen. Für die Abwägung einer Parkraumbewirtschaftung werden nur Abstellstände im öffentlichen Raum berücksichtigt, da der Bezirk nur hier Maßnahmen umsetzen kann.

Tagsüber werden die o. g. Schwellenwerte in fast allen Teilgebieten überschritten. Die Voraussetzung für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ist vorhanden. Zwar ist der Belegungsgrad auch abends und nachts hoch, zu dieser Zeit besteht jedoch keine relevante Konkurrenz zwischen den verschiedenen Nutzergruppen. Das Teilgebiet Wassertorplatz allein betrachtet eignet sich unter den genannten Kriterien nicht für eine Parkraumbewirtschaftung. Um Verdrängungseffekte aus den umliegenden Bereichen zu vermeiden wird dennoch die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in diesem Gebiet empfohlen.

Tabelle 32: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Askanischer Platz

Werktag	Parkraum-belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
Askanischer Platz			
09 Uhr	-	42 %	sinnvoll
11 Uhr	116 %	49 %	sinnvoll
13 Uhr	-	52 %	sinnvoll
15 Uhr	-	49 %	sinnvoll
17 Uhr	-	29 %	sinnvoll
19 Uhr	88 %	22 %	nicht sinnvoll
21 Uhr	-	14 %	nicht sinnvoll
23 Uhr	-	12 %	nicht sinnvoll
03 Uhr	76 %	0 %	nicht sinnvoll

Tabelle 33: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Gleisdreieck

Werktag	Parkraum-belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
Gleisdreieck			
09 Uhr	-	47 %	sinnvoll
11 Uhr	112 %	49 %	sinnvoll
13 Uhr	-	50 %	sinnvoll
15 Uhr	-	31 %	sinnvoll
17 Uhr	-	18 %	nicht sinnvoll
19 Uhr	62 %	10 %	nicht sinnvoll
21 Uhr	-	2 %	nicht sinnvoll
23 Uhr	-	0 %	nicht sinnvoll
03 Uhr	63 %	0 %	nicht sinnvoll

Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung
Kreuzberg

13. Juli 2020

Tabelle 34: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Graefekiez

Werktag	Parkraum-belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
Graefekiez			
09 Uhr	-	24 %	bedingt sinnvoll
11 Uhr	104 %	30 %	sinnvoll
13 Uhr	-	33 %	sinnvoll
15 Uhr	-	30 %	sinnvoll
17 Uhr	-	13 %	nicht sinnvoll
19 Uhr	103 %	9 %	nicht sinnvoll
21 Uhr	-	5 %	nicht sinnvoll
23 Uhr	-	4 %	nicht sinnvoll
03 Uhr	101 %	0 %	nicht sinnvoll

Tabelle 35: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Lausitzer Platz

Werktag	Parkraum-belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
Lausitzer Platz			
09 Uhr	-	32 %	sinnvoll
11 Uhr	127 %	40 %	sinnvoll
13 Uhr	-	44 %	sinnvoll
15 Uhr	-	37 %	sinnvoll
17 Uhr	-	26 %	sinnvoll
19 Uhr	122 %	16 %	nicht sinnvoll
21 Uhr	-	8 %	nicht sinnvoll
23 Uhr	-	2 %	nicht sinnvoll
03 Uhr	109 %	0 %	nicht sinnvoll

Tabelle 36: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Mehringplatz

Werktag	Parkraum-belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
Mehringplatz			
09 Uhr	-	37 %	sinnvoll
11 Uhr	106 %	45 %	sinnvoll
13 Uhr	-	48 %	sinnvoll
15 Uhr	-	44 %	sinnvoll
17 Uhr	-	21 %	bedingt sinnvoll
19 Uhr	93 %	11 %	nicht sinnvoll
21 Uhr	-	7 %	nicht sinnvoll
23 Uhr	-	4 %	nicht sinnvoll
03 Uhr	89 %	0 %	nicht sinnvoll

Tabelle 37: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Wrangelkiez

Werktag	Parkraum-belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
Wrangelkiez			
09 Uhr	-	32 %	sinnvoll
11 Uhr	112 %	39 %	sinnvoll
13 Uhr	-	44 %	sinnvoll
15 Uhr	-	36 %	sinnvoll
17 Uhr	-	25 %	sinnvoll
19 Uhr	106 %	16 %	nicht sinnvoll
21 Uhr	-	7 %	nicht sinnvoll
23 Uhr	-	7 %	nicht sinnvoll
03 Uhr	113 %	0 %	nicht sinnvoll

Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung
Kreuzberg

13. Juli 2020

Tabelle 38: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Moritzplatz

Werktag	Parkraum-belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
Moritzplatz			
09 Uhr	-	38 %	sinnvoll
11 Uhr	97 %	44 %	sinnvoll
13 Uhr	-	48 %	sinnvoll
15 Uhr	-	40 %	sinnvoll
17 Uhr	-	24 %	bedingt sinnvoll
19 Uhr	88 %	12 %	nicht sinnvoll
21 Uhr	-	5 %	nicht sinnvoll
23 Uhr	-	2 %	nicht sinnvoll
03 Uhr	95 %	0 %	nicht sinnvoll

Tabelle 39: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Oranienplatz

Werktag	Parkraum-belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
Oranienplatz			
09 Uhr	-	31 %	sinnvoll
11 Uhr	118 %	37 %	sinnvoll
13 Uhr	-	43 %	sinnvoll
15 Uhr	-	38 %	sinnvoll
17 Uhr	-	25 %	sinnvoll
19 Uhr	111 %	14 %	nicht sinnvoll
21 Uhr	-	9 %	nicht sinnvoll
23 Uhr	-	4 %	nicht sinnvoll
03 Uhr	109 %	0 %	nicht sinnvoll

Tabelle 40: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Rathaus Yorckstraße

Werktag	Parkraum-belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
Rathaus Yorckstraße			
09 Uhr	-	30 %	sinnvoll
11 Uhr	112 %	33 %	sinnvoll
13 Uhr	-	35 %	sinnvoll
15 Uhr	-	30 %	sinnvoll
17 Uhr	-	18 %	nicht sinnvoll
19 Uhr	109 %	19 %	nicht sinnvoll
21 Uhr	-	13 %	nicht sinnvoll
23 Uhr	-	11 %	nicht sinnvoll
03 Uhr	111 %	0 %	nicht sinnvoll

Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Tabelle 41: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Reichenberger Straße

Werktag	Parkraum-belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
Reichenberger Straße			
09 Uhr	-	26 %	sinnvoll
11 Uhr	110 %	32 %	sinnvoll
13 Uhr	-	37 %	sinnvoll
15 Uhr	-	31 %	sinnvoll
17 Uhr	-	23 %	bedingt sinnvoll
19 Uhr	109 %	14 %	nicht sinnvoll
21 Uhr	-	8 %	nicht sinnvoll
23 Uhr	-	4 %	nicht sinnvoll
03 Uhr	116 %	0 %	nicht sinnvoll

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung
Kreuzberg

13. Juli 2020

Tabelle 42: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Urbanstraße

Werktag	Parkraum-belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
Urbanstraße			
09 Uhr	-	29 %	sinnvoll
11 Uhr	105 %	36 %	sinnvoll
13 Uhr	-	38 %	sinnvoll
15 Uhr	-	32 %	sinnvoll
17 Uhr	-	22 %	bedingt sinnvoll
19 Uhr	103 %	14 %	nicht sinnvoll
21 Uhr	-	9 %	nicht sinnvoll
23 Uhr	-	6 %	nicht sinnvoll
03 Uhr	100 %	0 %	nicht sinnvoll

Tabelle 43: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Wassertorplatz

Werktag	Parkraum-belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
Wassertorplatz			
09 Uhr	-	28 %	nicht sinnvoll
11 Uhr	83 %	31 %	nicht sinnvoll
13 Uhr	-	34 %	nicht sinnvoll
15 Uhr	-	28 %	nicht sinnvoll
17 Uhr	-	21 %	nicht sinnvoll
19 Uhr	102 %	12 %	nicht sinnvoll
21 Uhr	-	11 %	nicht sinnvoll
23 Uhr	-	6 %	nicht sinnvoll
03 Uhr	89 %	0 %	nicht sinnvoll

3.2 Bewirtschaftungsformen

Die Bestandsanalyse zeigt, dass eine Beibehaltung der heutigen Situation bzw. das Parken ohne Einschränkung wegen des hohen Parkdrucks und dem hohen Anteil gebietsfremder Langparker nicht empfehlenswert ist.

Die Gebührenpflicht im Mischprinzip, bei der entweder mit einem gültigen Parkschein oder mit einer „Vignette“ (Bewohnerparkausweis bzw. Ausnahmegenehmigung) geparkt werden darf, wird in den angrenzenden Parkzonen 2, 15, 21, 22, 36, 37, 60 und 61 bereits angewendet und auch für das Untersuchungsgebiet empfohlen. Im Gegensatz zum reinen Bewohnerparken, wo alle anderen Nutzergruppen ausgeschlossen werden, bleibt das Abstellen eines Fahrzeugs bei Gebührenpflicht im Mischprinzip grundsätzlich für alle Nutzergruppen möglich.

Durch die Gebührenpflicht nimmt der Anteil der gebietsfremden Langparker deutlich ab. Dadurch steigen die Parkchancen für Bewohner, Kunden und Besucher. Mit der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen werden die Bewohner bei der Parkplatzsuche bevorrechtigt. Ebenso erhalten Gewerbetreibende unter bestimmten Voraussetzungen auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung.

3.3 Bewirtschaftungs- und Beobachtungsgebiete sowie Parkzoneneinteilung

Eine Bewirtschaftung ist im gesamten Untersuchungsgebiet sinnvoll. Nach Möglichkeit sollte die Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes so erfolgen, dass zum einen sinnvolle und nachvollziehbare Grenzen gewählt wird und zum anderen Verdrängungseffekte in benachbarte (Wohn-) Bereiche weitgehend vermieden werden.

Aufgrund seiner Größe wird empfohlen, das Untersuchungsgebiet in verschiedene Parkzonen aufzuteilen. Ziel ist es, keine unnötigen Binnenverkehre innerhalb des Bewirtschaftungsgebietes zu erzeugen. In Abstimmung mit dem Auftraggeber werden die Teilgebiete in die in der Abbildung 56 dargestellten Parkzonen eingeteilt. Als innere Grenze zwischen den Parkzonen im Untersuchungsgebiet dienen der Landwehrkanal, der Görlitzer Park und vornehmlich größere Straßenzüge. Dazu zählt im Westen die Wilhelmstraße, der Mehringdamm und die Lindenstraße und im Osten die Mariannenstraße. Die zentral im Ortsbezirk Kreuzberg gelegenen Parkzonen werden durch die Prinzenstraße sowie dem Carl-Herz-Ufer, der Geibelstraße, der Urbanstraße und der Fontane-Promenade getrennt.

Im Westen ist aufgrund der Trennwirkung durch die Bahntrasse und dem Gleisdreieckpark die Verdrängungswirkung durch die Bewirtschaftung gering. Im Norden und Süden verhindern die angrenzenden Parkzonen 21, 15, 2, 38, 37,

Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Friedrichshain-Kreuzberg

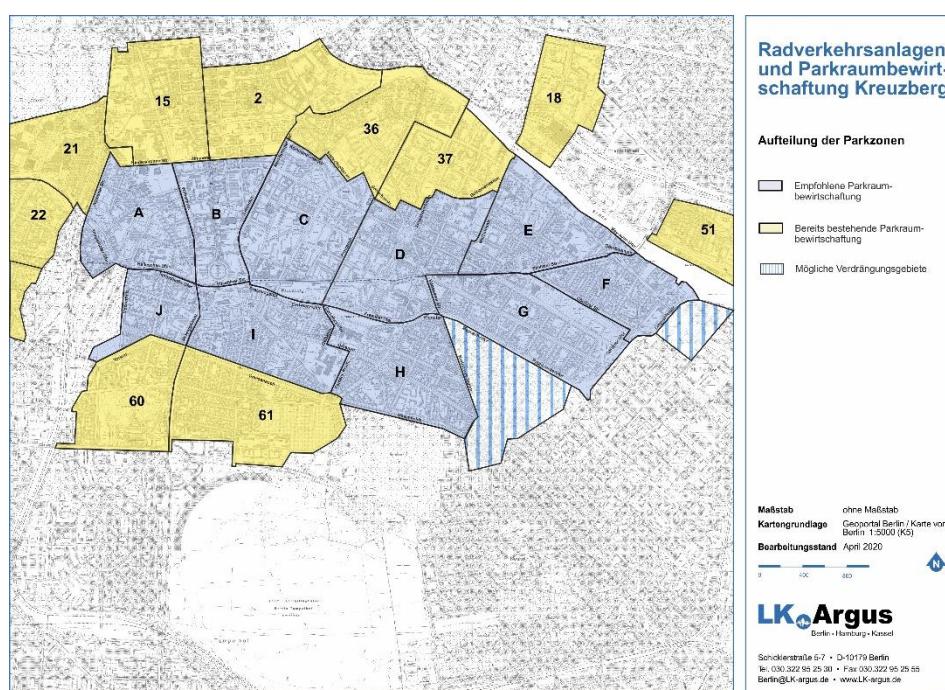
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

60 und 61 und die Lage der Grünanlage Hasenheide ebenfalls eine Pkw-Verdrängung.

Mögliche Verdrängungsbereiche befinden sich hingegen südwestlich des Untersuchungsgebietes im Bezirk Neukölln zwischen dem Landwehrkanal und dem Kottbusser Damm sowie entlang der Bezirksgrenze von Friedrichshain-Kreuzberg und Treptow-Köpenick (Abbildung 56). Der Bezirk Neukölln untersucht derzeit die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in den Gebieten innerhalb des S-Bahnringes, wodurch Pkw-Verdrängungen vom Ortsteil Kreuzberg aus nur temporär zu erwarten sind. Da der Landwehrkanal eine große, natürliche Grenze zwischen den Ortsteilen Kreuzberg und Alt-Treptow bildet und keine direkte Straßenverbindung in benachbarte (Wohn-) Gebiete vorhanden ist, sind auch hier niedrige Verdrängungseffekte zu erwarten.

Abbildung 56: Aufteilung der empfohlenen Parkzonen



3.4 Bewirtschaftungszeiten

Die Festlegung der Bewirtschaftungszeiten hängt von der Nutzungsstruktur im Gebiet, von der tageszeitlichen Zusammensetzung der parkenden Fahrzeuge und den Regelungen der angrenzenden Parkzonen ab. Die Bewirtschaftungszeiten sollten sich

- an den Tageszeiten orientieren, zu denen eine Nutzerkonkurrenz zwischen Bewohnern und gebietsfremden Langparkern besteht sowie
- die Regelzeiten der bestehenden angrenzenden bzw. innerhalb des Untersuchungsgebiets liegenden Parkzonen

- 60 und 61 (Mo-Sa 9-17 Uhr, Mo-Sa 17-22 Uhr),
- 2, 15 und 21 (Mo-Sa 9-22 Uhr),
- 22 (Mo-Fr 9-20 Uhr, Sa 9-18 Uhr) sowie
- 36 und 37 (Mo-Fr 9-20 Uhr, Sa 9-18 Uhr)

berücksichtigen.

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Der Berliner „Leitfaden Parkraumbewirtschaftung“ (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Heinrichs, Baier (Bearb.), 2004) empfiehlt als Regelfall eine Bewirtschaftung von Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr. Ziel dieser unverbindlichen Vorgabe ist eine möglichst einheitliche Bewirtschaftungszeit in den Berliner Parkzonen. Allerdings orientieren sich die Empfehlungen des Leitfadens an heute nicht mehr üblichen Geschäftsöffnungszeiten. Heute ist mit längeren Öffnungszeiten zu rechnen.

Die Erhebungen im Untersuchungsgebiet haben gezeigt, dass bis 15 Uhr in allen Teilgebieten ein hoher Anteil gebietsfremder Langparker vorhanden ist. Nach 17 Uhr sinkt der Anteil, es sind aber noch bis 19 Uhr viele gebietsfremde Kurzparken in den Teilgebieten. Daher wird - auch unter Berücksichtigung der Regelungen in den bestehenden Parkzonen in den umliegenden Bezirken und der vorhandenen Bewirtschaftung im Untersuchungsgebiet - für den Ortsteil Kreuzberg eine einheitliche Bewirtschaftungszeit von Mo-Sa 9-22 Uhr empfohlen.

3.5 Gebührenhöhe

Der Rahmen für die Parkscheingebühren wird durch die Berliner Parkgebühren-Ordnung gesetzt. Demnach sind Viertelstunden-Sätze von 0,25 €, 0,50 € und 0,75 € möglich. Die Festlegung der Gebührenhöhe soll in Abhängigkeit der Gebietsstruktur, der Parkraumnachfrage, der ÖPNV-Qualität und der Gebührenhöhe in den angrenzenden Parkzonen erfolgen.

Die zuvor eingeteilten Parkzonen werden nach den unterschiedlichen Kriterien der Parkgebühren-Ordnung (ParkGebO) analysiert. Eine detaillierte Auswertung befindet sich im Anhang. Eine kurze Übersicht gibt die Tabelle 44 wieder. Alle Parkzonen erfüllen die Kriterien für eine Gebührenhöhe von 0,50 € je Viertelstunde.

In den bestehenden Parkzonen in Kreuzberg sowie in der Parkzone 51 werden in der Zeit von 9-17 Uhr Parkscheingebühren von 1 € pro Stunde erhoben, während ab 17 Uhr der Tarif Parken auf 2 € pro Stunde angehoben wird.⁷ In den direkt angrenzenden Parkzonen 2, 15, 18, 36 und 37 werden Parkscheingebühren von 0,50 € je Viertelstunde verlangt. Der Tarif in der Parkzone 21 beträgt

⁷ Gebührenerhebung im Herbst 2020 in Planung.

Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

0,75 € je Viertelstunde, während das Parken in der Parkzone 22 mit 0,25 € je Viertelstunde kostengünstiger ausfällt.

Unter Berücksichtigung der o. g. Kriterienauswertung und der angrenzenden Bewirtschaftungsgebiete wird eine einfache und einheitliche Regelung zwischen den neuen und bestehenden Parkzonen bevorzugt. Für alle im Untersuchungsgebiet liegenden Parkzonen wird eine Gebührenhöhe von 0,50 € je Viertelstunde empfohlen.

Tabelle 44: Parkgebührenzuordnung nach ParkGebO der Parkzonen

Parkzone	Kriterien nach ParkGebO § 1 Abs. (1)...			Empfehlung je viertel Stunde
	Nr. a ⁸ erfüllt	Nr. b ⁹ erfüllt	Nr. c ¹⁰ erfüllt	
	0,25 €	0,50 €	0,75 €	
A	Ja	Ja	Nein	0,50 €
B	Ja	Ja	Nein	0,50 €
C	Ja	Ja	Nein	0,50 €
D	Ja	Ja	Nein	0,50 €
E	Ja	Ja	Nein	0,50 €
F	Ja	Ja	Nein	0,50 €
G	Ja	Ja	Nein	0,50 €
H	Ja	Ja	Nein	0,50 €
I	Ja	Ja	Nein	0,50 €
J	Ja	Ja	Nein	0,50 €

3.6 Standortverteilung der Parkscheinautomaten

Die möglichen Standorte der erforderlichen Parkscheinautomaten werden auf konzeptioneller Ebene erarbeitet, um die erforderliche Automatenanzahl für die Wirtschaftlichkeitsberechnung abzuschätzen. Eine exakte Verortung der Standorte mit Berücksichtigung der kleinräumigen Verhältnisse (Geschäfts auslagen, Straßenmöbel usw.) ist erst zur Vorbereitung der straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen nach einem politischen Beschluss zur Bewirtschaftung sinnvoll.

Im Vordergrund der Standortverteilung stehen die Benutzerfreundlichkeit und Verkehrssicherheit und damit die Akzeptanz durch die betroffenen Verkehrsteilnehmer. Die Automaten sollten nicht mehr als 60 Meter vom parkenden Fahrzeug entfernt und möglichst auf der gleichen Straßenseite wie die zugehörigen

⁸ Gebiet mit hoher Nutzungsdichte und typischem Mischparken von Bewohnern, Pendlern, Kunden, Lieferanten, Besuchern und Gewerbetreibenden.

⁹ Zentrale Lagen mit hoher Parkraumnachfrage von Bewohnern, Pendlern, Kunden, Lieferanten, Touristen und Gewerbetreibenden sowie ausreichender Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

¹⁰ Zentrale Geschäftsgebiete mit besonders hoher Parkraumnachfrage von Bewohnern, Pendlern, Kunden, Lieferanten, Touristen und Gewerbetreibenden sowie guter Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Parkstände angeordnet sein (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Heinrichs, Baier (Bearb.), 2004). Fahrbahnüberquerungen können den Nutzern bei Straßen mit geringer Trennwirkung zugemutet werden. An allen netzklassifizierten Straßen wird eine beidseitige Aufstellung von Parkscheinautomaten aufgrund ihrer übergeordneten Bedeutung und größeren Trennwirkung empfohlen. Dies trifft auf die folgenden Straßenzüge zu:

- Mehringdamm zwischen Hallesches Ufer und Gneisenaustraße
- Blücherstraße zwischen Mehringdamm und Zossener Straße
- Zossener Straße zwischen Blücherstraße und Gneisenaustraße
- Baerwaldstraße zwischen Prinzenstraße und Gneisenaustraße
- Urbanstraße zwischen Blücherstraße und Sonnenallee
- Schöneberger Straße zwischen Hallesches Ufer und Stresemannstraße
- Anhalter Straße zwischen Stresemannstraße und Wilhelmstraße
- Stresemannstraße zwischen Niederkirchnerstraße und Wilhelmstraße
- Wilhelmstraße zwischen Zimmerstraße und Hallesches Ufer
- Lindenstraße zwischen Kochstraße und Gitschiner Straße
- Prinzenstraße zwischen Prinzenstraße und Gitschiner Straße
- Oranienstraße zwischen Kochstraße und Skalitzer Straße
- Adalbertstraße zwischen Engeldamm und Kottbusser Tor
- Köpenicker Straße zwischen Engeldamm und Schlesisches Tor
- Skalitzer Straße zwischen Schlesisches Tor und Kottbusser Tor
- Großbeerenerstraße zwischen Hallesches Ufer und Ida-Wolff-Platz
- Glogauer Straße zwischen Wiener Straße und Paul-Lincke-Ufer

Die anstehenden kurzfristig geplanten Änderungen durch Radverkehrsanlagen und somit Wegfall von Abstellständen sind bei der Aufstellung der Parkscheinautomaten zu berücksichtigen (vgl. 2.2.1).

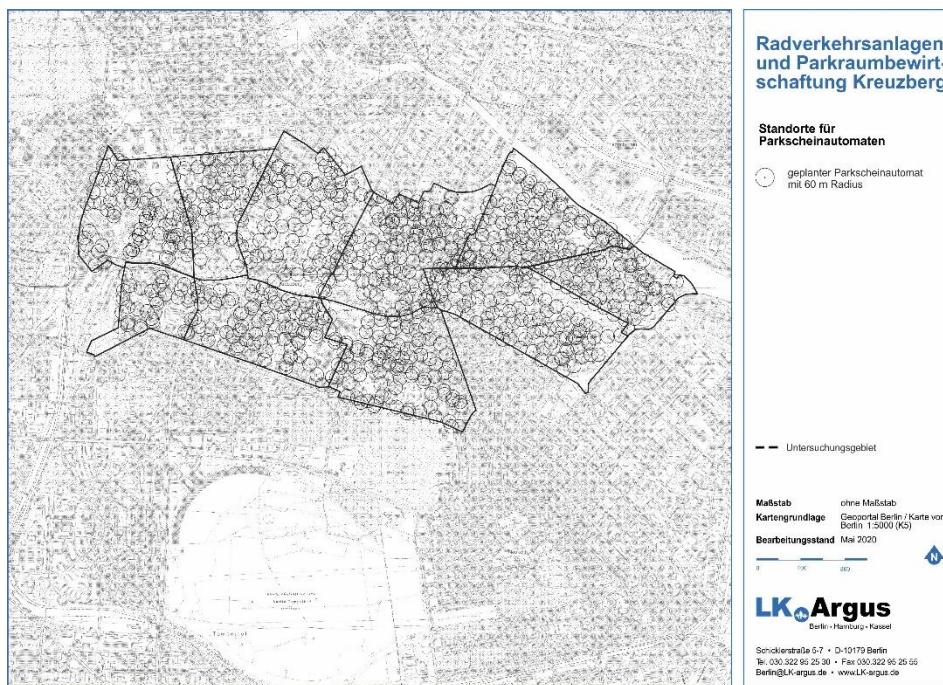
Abbildung 57 zeigt einen Vorschlag, der die genannten Anforderungen berücksichtigt. In der Realität können durch die örtlichen Gegebenheiten mehr Parkscheinautomaten benötigt werden. Daher wird in Abstimmung mit dem Auftraggeber die ermittelte Anzahl an Parkscheinautomaten um 10 % erhöht. Für die Versorgung des Untersuchungsgebietes werden nach dieser ersten Schätzung für die Parkzone A 81 Parkscheinautomaten (PSA), für die Parkzone B 50 PSA,

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

für die Parkzone C 102 PSA, für die Parkzone D 131 PSA, für die Parkzone E 103 PSA, für die Parkzone F 64 PSA, für die Parkzone G 98 PSA, für die Parkzone H 105 PSA, für die Parkzone I 89 PSA sowie für die Parkzone J 40 PSA neue PSA benötigt.

Abbildung 57: Mögliche Standorte der Parkscheinautomaten



3.7 Liefer- und Kurzparkbereiche

3.7.1 Schaffung bzw. Ausweitung der Liefer- und Kurzparkbereiche

Auf hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen wird der Verkehrsablauf durch das Halten von Lieferfahrzeugen in zweiter Reihe erheblich eingeschränkt. Stauungen im Verkehrsablauf können auch schon durch kurzzeitiges Halten entstehen. Radfahrende müssen in diesen Fällen in den fließenden Verkehr ausweichen und sich zwischen den fahrenden Kfz wieder einfädeln. Diese Konflikte können durch die Anordnung von Ladezonen reduziert werden.

Im Folgenden werden grundsätzliche Hinweise gegeben, die bei der Einrichtung von Lieferzonen zu berücksichtigen sind. Die Hinweise basieren auf den „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, EAR 05“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sowie auf dem „Leitfaden Wirtschaftsverkehr zur Unterstützung des innerstädtischen Straßengüterverkehrs, 2004“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Industrie- und Handelskammer Berlins.

Für Liefer-, Lade- und Versorgungsfahrzeuge soll eine gute Erreichbarkeit der Zieladressen gewährleistet sein. Der Bereich für Andienungen sollte in einer fußläufigen Entfernung von maximal 50 – 75 m liegen. Ein Angebot von zwei bis vier Ladeständen je 100 m Straßenseitenabschnitt kann bei intensiver Ladetätigkeit angenommen werden.

Ladeflächen auf der Fahrbahn, neben der Fahrbahn oder im Seitenraum ermöglichen die Anlieferung von Waren. Auf die verträgliche Abwicklung mit anderen Verkehrsarten ist dabei zu achten. Folgende Mindestflächenbedarfe sind bei der Einrichtung einer Ladefläche zu beachten:

- 2,30 m Breite und 10 – 12 m Länge für einen Transporter oder kleinen Lkw
- 2,80 m Breite und 12 – 14 m Länge für einen großen Lkw

Um das kurzfristige Absetzen von Waren zu ermöglichen, sind zusätzliche Flächen von 3 – 5 m² zu berücksichtigen. Flächen für Zufußgehende und Radfahrende dürfen nicht innerhalb dieser Flächen liegen, damit keine Konfliktsituationen und Behinderungen entstehen können.

Ladeflächen sollten so angeordnet werden, dass eine Überquerung der Fahrbahn für den Lieferverkehr vermieden wird. Da die Be- und Entladung des Lieferfahrzeugs in der Regel am Heck stattfindet, ist eine gute Zugänglichkeit zu den Seitenräumen in diesen Bereichen sicherzustellen. Bei der Planung sind Gegenstände wie Masten, Blumenkübel und Stromkästen im Bereich der Lieferfahrzeuge zu beachten, da diese zu Behinderungen bei Be- und Entladevorgängen führen können. Eine Einrichtung ist jedoch im Einzelfall zu prüfen.

Für ein gutes Funktionieren der Liefer- und Ladezone ist eine stetige Kontrolle zur Einhaltung der zeitlichen Begrenzung der Liefer- und Ladevorgänge notwendig. In der Praxis lassen sich diese Vorgänge jedoch nur schwer kontrollieren.

Anhand der Analyseergebnisse, der durchgeführten Vor-Ort-Erhebungen und der daraus abgeleiteten Bilanz sowie in Absprache mit dem Auftraggeber wurden die Bereiche identifiziert, an denen Liefer- und Kurzparkbereiche entlang der Hauptverkehrsstraßen angeordnet werden sollten. Es werden Vorschläge zu Ort, Anzahl der Parkstände und ggf. zeitlicher Begrenzung der Regelung erarbeitet. Für eine endgültige Festlegung empfehlen wir vertiefende Erhebungen des Lieferverkehrs. Die zeitlichen Beschränkungen orientieren sich an den jeweiligen Öffnungszeiten der sich vor Ort befindlichen Geschäfte bzw. Gastronomieeinrichtungen. Es wird empfohlen, diese auf den Zeitraum von 9 bis 20 Uhr einzuzgrenzen. Eine Abstimmung mit der ansässigen Gastronomie sowie Geschäften bezüglich der zeitlichen Beschränkung wird empfohlen.

In folgenden Bereichen sollten neue Liefer- und Ladezonen im Hauptnetz bereitgestellt werden:

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

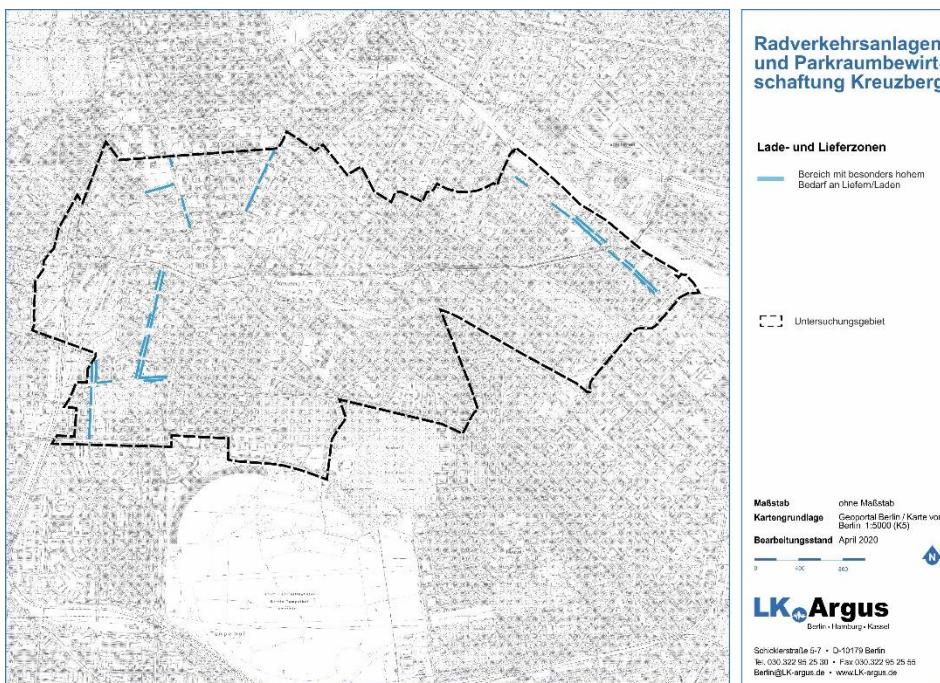
Friedrichshain-
Kreuzberg
**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung**
Kreuzberg
13. Juli 2020

Tabelle 45: Empfehlungen für Liefer- und Ladezonen

Straßenabschnitt	Abschnitts- länge	Anzahl benötigter Ladestände
Köpenicker Straße (zwischen Bethaniendamm und Manteuffelstraße sowie Eisenbahnstraße und Skalitzer Straße)	ca. 900 m	ca. 22
Schlesische Straße (zwischen Skalitzer Straße und Heckmannufer)	ca. 790 m	ca. 17
Anhalter Straße (zwischen Stresemannstraße und Wilhelmstraße)	ca. 260 m	ca. 4 (Ladezone mit drei Stellplätzen schon vorhanden)
Wilhelmstraße (zwischen Rahel-Varnhagen-Promenade und Puttkamerstraße sowie Kochstraße und Zimmerstraße)	ca. 220 m	ca. 10
Lindenstraße (zwischen Am Berlin Museum und Feilnerstraße)	ca. 210 m	ca. 6
Großbeerenstraße (zwischen Tempelhofer Ufer und Kreuzbergstraße)	ca. 1.330 m	ca. 44
Kreuzbergstraße (zwischen Mehringdamm und Großbeerenstraße sowie Möckernstraße und Katzbachstraße)	ca. 550 m	ca. 14
Katzbachstraße (zwischen Yorckstraße und Dudenstraße)	ca. 790 m	ca. 22

In Abbildung 58 bis Abbildung 66 ist die räumliche Anordnung der Liefer- und Ladezonen dargestellt.

Abbildung 58: Straßenabschnitte mit erhöhtem Lieferbedarf entlang der Hauptverkehrsstraßen

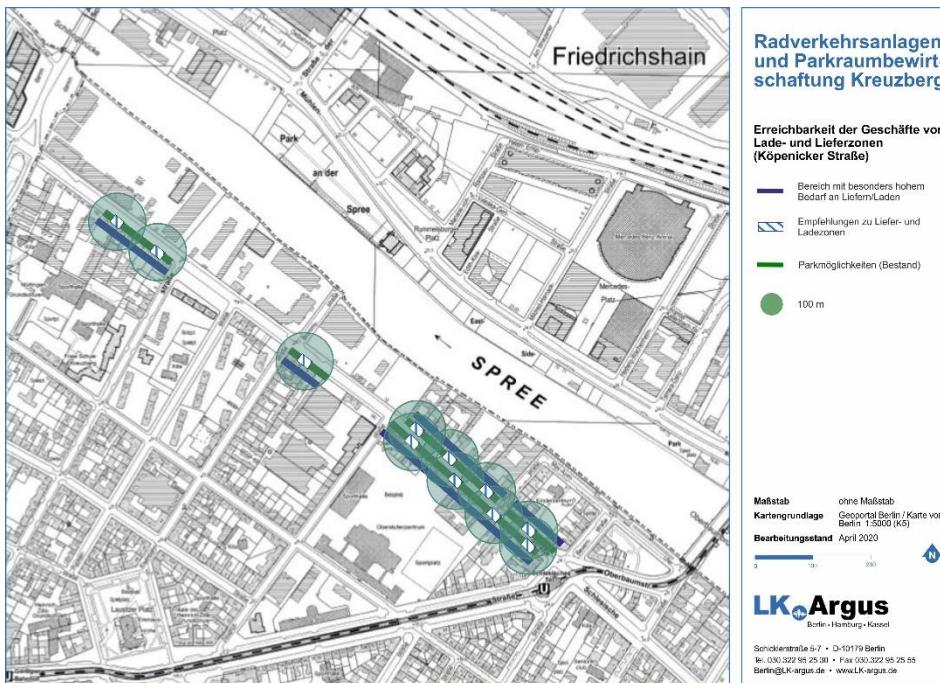


Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Abbildung 59: Erreichbarkeit der Geschäfte (Köpenicker Straße)



Friedrichshain-
Kreuzberg
**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

Abbildung 60: Erreichbarkeit der Geschäfte (Schlesische Straße)

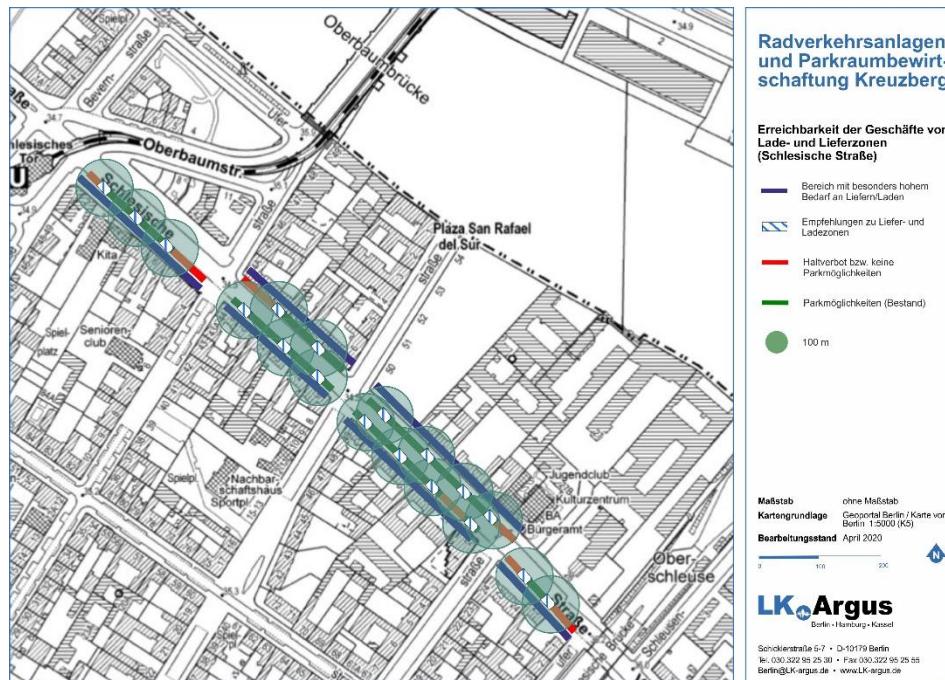


Abbildung 61: Erreichbarkeit der Geschäfte (Anhalter Straße)

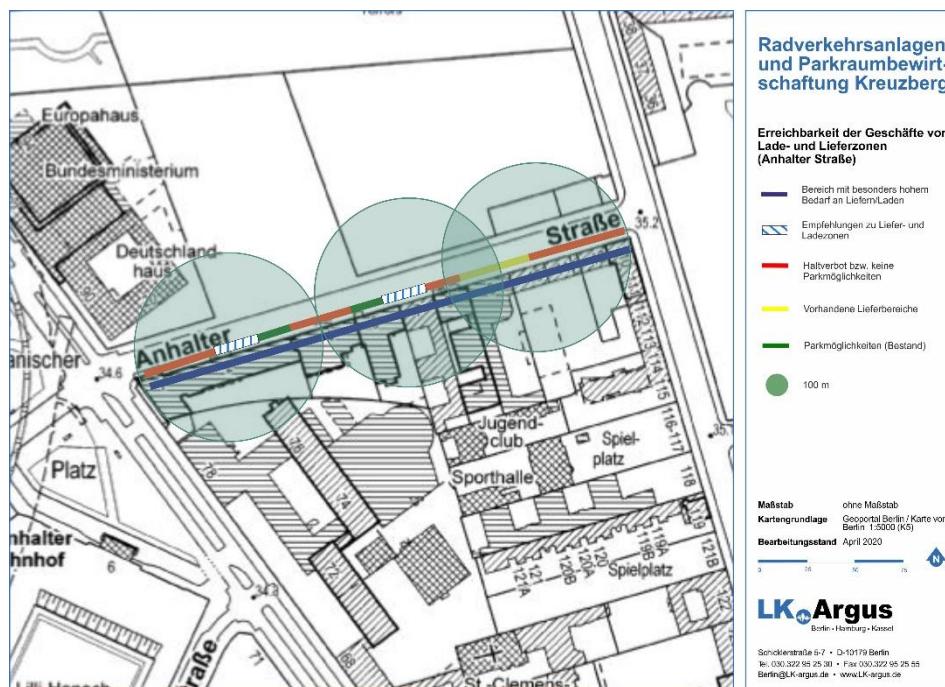
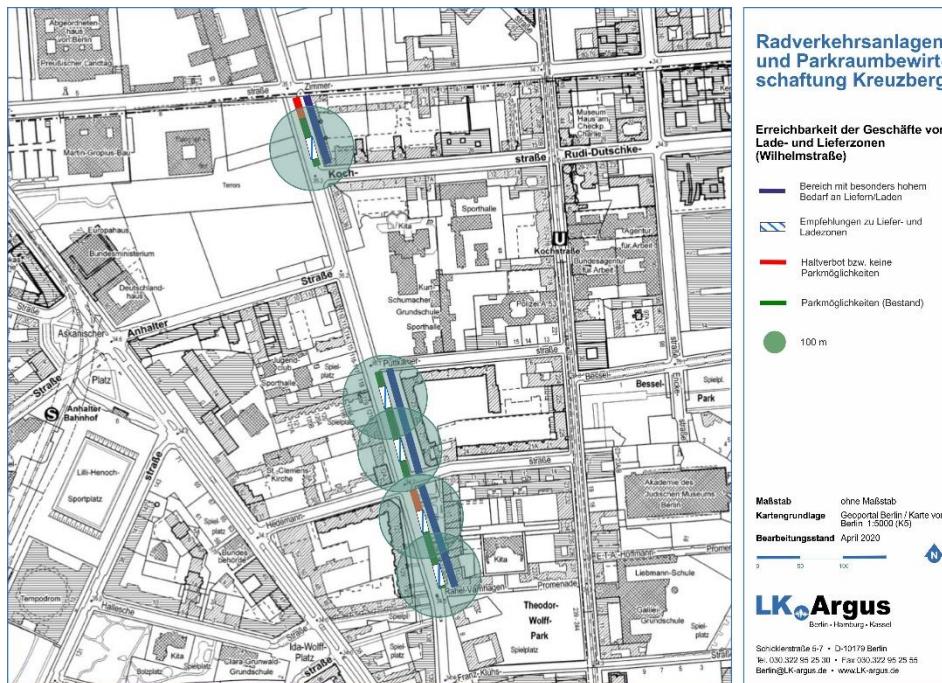


Abbildung 62: Erreichbarkeit der Geschäfte (Wilhelmstraße)

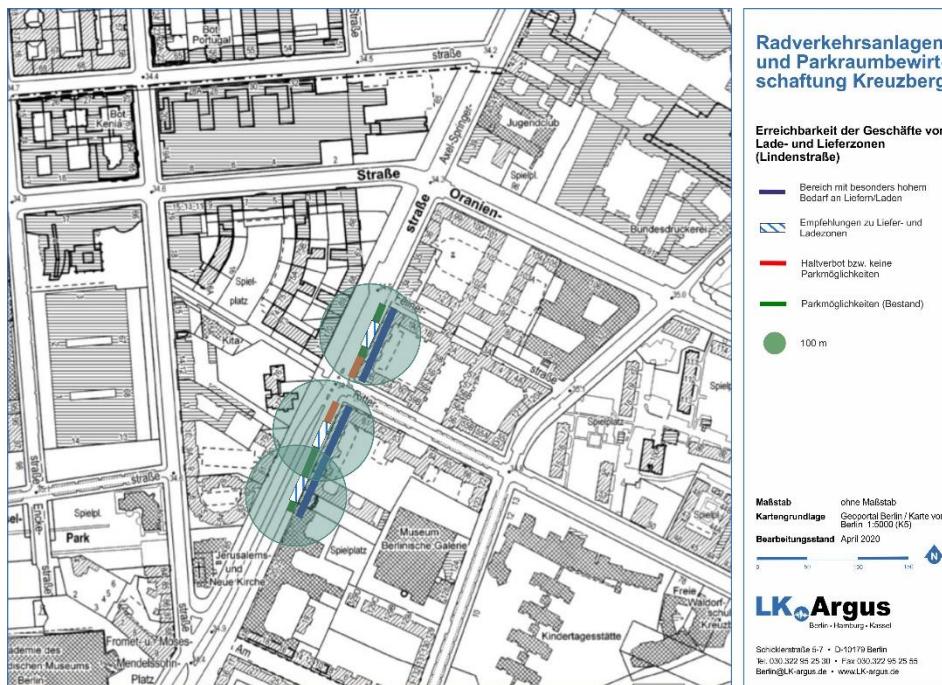


Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Abbildung 63: Erreichbarkeit der Geschäfte (Lindenstraße)



Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Abbildung 64: Erreichbarkeit der Geschäfte (Großbeerenstraße)

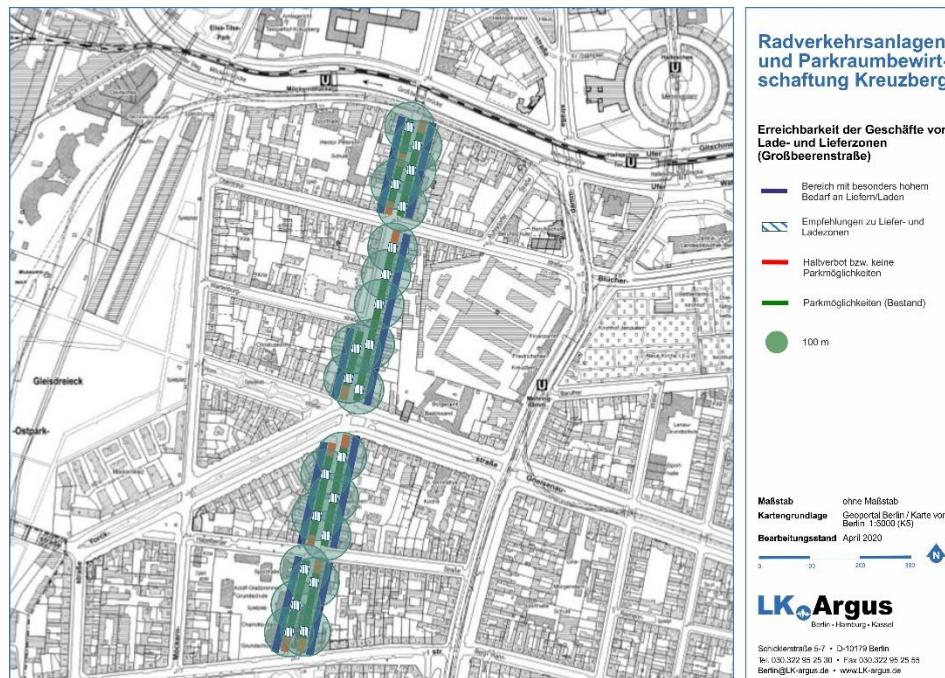


Abbildung 65: Erreichbarkeit der Geschäfte (Kreuzbergstraße)

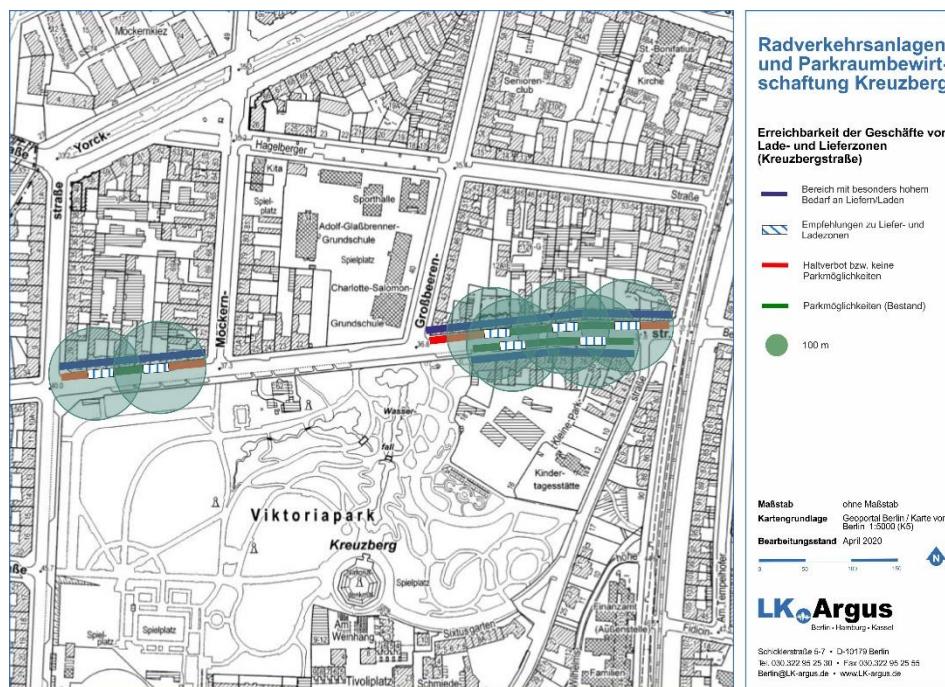
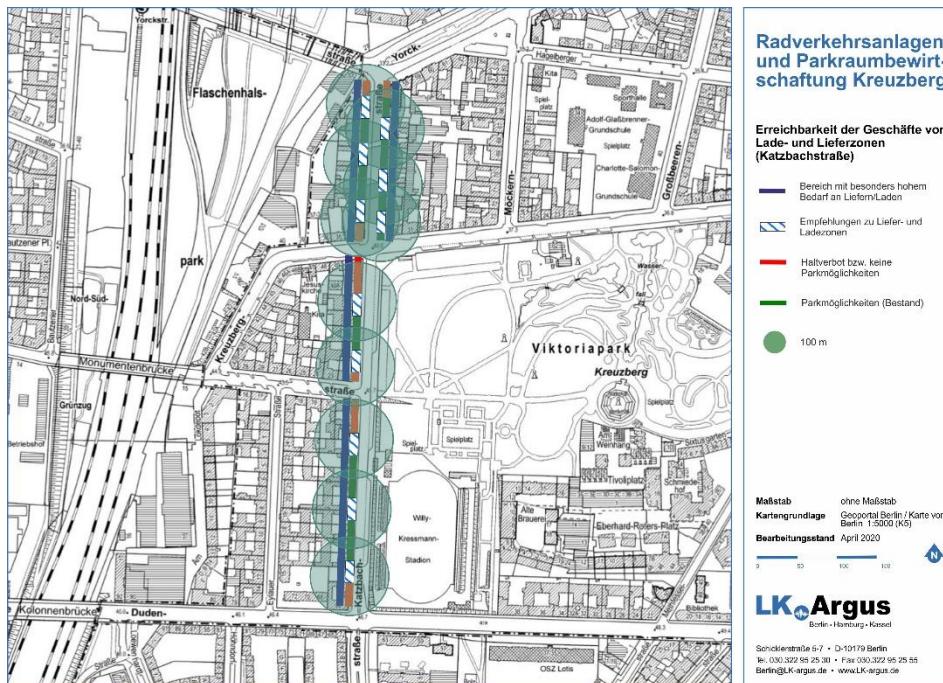


Abbildung 66: Erreichbarkeit der Geschäfte (Katzbachstraße)



Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

3.7.2 Liefer- und Kurzparkverkehre in den Nebenstraßen

Der steigende Anteil an Lieferverkehren führt in Nebenstraßen und Wohngebieten zu einer Zunahme von Konflikten. Zum einen behindern in zweiter Reihe haltende Lieferfahrzeuge den Verkehrsstrom, zum anderen werden Radfahrende aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen im Nebennetz zu teils gefährlichen Ausweichmanövern gezwungen.

Aufbauend auf den Ergebnissen aus den Parkraumerhebungen wurden die Straßenabschnitte im Nebennetz identifiziert, in denen vermehrt Haltvorgänge in zweiter Reihe um 11 Uhr auftreten. Die meisten Zweite-Reihe-Haltvorgänge im Nebennetz sind in folgenden Straßenabschnitten erfasst worden (Anzahl: fünf bis sechs):

- Dessauer Straße zwischen Hafenplatz und Bernburger Straße,
- Solmsstraße zwischen Gneisenaustraße und Fürbringer Straße,
- Körtestraße zwischen Südost und Freiligrathstraße,
- Dresden Straße zwischen Oranienplatz und Sackgasse,
- Sorauer Straße zwischen Wrangelstraße und Görlitzer Straße,
- Wrangelstraße zwischen Skalitzer Straße und Sorauer Straße,
- Görlitzer Straße zwischen Skalitzer Straße und Görlitzer Ufer,

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

- Fichtestraße zwischen Urbanstraße und Hasenheide sowie
- Charlottenstraße zwischen Besselstraße und Rudi-Dutschke-Straße.
- Zudem wurde eine erhöhte Anzahl (drei bis vier) in weiteren Abschnitten ermittelt. Dies betrifft im Untersuchungsgebiet folgende Straßenabschnitte:
- Eisenbahnstraße zwischen Wrangelstraße und Muskauer Straße,
- Dessauer Straße zwischen Bernbuger Straße und Hafenplatz,
- Graefestraße zwischen Hasenheide und Urbanstraße,
- Friedrichstraße zwischen Franz-Klühs-Straße und E.-T.-A.-Hoffmann Promenade
- Ritterstraße zwischen Bergfriedstraße und Segitzdamm,
- Naunynstraße zwischen Adalbertstraße und Naunynstraße 38,
- Lausitzer Straße zwischen Wiener Straße und Reichenberger Straße,
- Solmsstraße zwischen Gneisenaustraße und Fürbringer Straße,
- Blücherstraße zwischen Baerwaldstraße und Südstern,
- Lübbener Straße zwischen Görlitzer Straße und Wrangelstraße,
- Cuvrystraße zwischen Schlesische Straße und Wrangelstraße sowie
- Görlitzer Straße zwischen Oppelner Straße und Lübbener Straße.

Um Konflikte im Verkehr durch haltende Lieferfahrzeuge in Nebenstraßen und die damit verbundenen Umweltbelastungen zu reduzieren, eignen sich kleinteilige Lösungen und Maßnahmen wie z. B.:

- Einrichtung von Lieferzonen,
- Verlagerung von Kfz-Fahrten auf Lastenräder und
- Einrichtung neuer Verteilsysteme.

Lieferzonen halten dem Lieferverkehr zu bestimmten Uhrzeiten Kfz-Stellplätze frei und können dadurch Parksuchverkehre verringern und das Halten von Fahrzeugen in zweiter Reihe vermeiden. Die Einrichtung von Lieferzonen in der Nähe von Gewerbe- und Gastronomieeinrichtungen sowie Geschäften des Einzelhandels wird empfohlen, damit eine gute Erreichbarkeit zu den Zieladressen gewährleistet ist.

Um Kfz-Lieferfahrten in Wohngebieten einzusparen, können Lastenräder den Transport und die Auslieferung von Waren zu einem Teil übernehmen. 2009

startete ein Projekt mit der Organisation CIVITAS ARCHIMEDES in der spanischen Stadt San Sebastian mit dem Ziel, das Verkehrswesen nachhaltiger, sicherer und effizienter zu organisieren (IHK Köln, 2018). Die Ware wird zunächst mit LKWs zu verschiedenen Verteilzentren im Stadtzentrum geliefert und anschließend von Pedelec-Lastenfahrräder („Cargobike“) in die Zustellgebiete transportiert. Diese Maßnahmen führten zu einer Einsparung von 27.000 km Lieferwagenfahrten pro Jahr und 13 t CO₂. Zusätzlich verringerten sich die Lärmmissionen und das Verkehrsaufkommen auf der letzten Meile und das Fahrradfahren wurde in der Stadt beliebter. Ein ähnliches Konzept verfolgt auch das Projekt „KoMoDo“ in Berlin-Prenzlauer Berg, wo verschiedene Paketdienstleister mit Hilfe von dezentralen Mikrodepots in den Quartieren und Elektrolastenrädern seit 2018 die Auslieferung realisieren (KoMoDo, 2019).

Eine weitere Variante eines Verteilsystems sind Packstationen. Pakete können dort unabhängig von Öffnungszeiten von den Kunden versendet und abgeholt werden. Um die Akzeptanz zu erhöhen ist eine hohe Dichte von Packstationen an stark frequentierten Orten wie Haltestellen, Einzelhandel und in Wohnsiedlungen notwendig.

Im Untersuchungsgebiet Kreuzberg bietet sich in Wohngebieten die Kombination aus verschiedenen Maßnahmen an. Die Errichtung von Ladezonen ist relativ einfach und kurzfristig umzusetzen. Für die Nutzung von Packstationen dagegen müssen zunächst verfügbare Flächen analysiert werden und eventuelle Kooperationen mit Einzelhändlern und Gewerbetreibenden geschlossen werden. Eine Einrichtung von Mikrodepots und der Warentransport über Lastenräder sind an die stadtweiten Systeme der Paketverteilung gebunden und müssen daher in einem größeren Rahmen mit den relevanten Akteuren geplant werden.

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

4 Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung

Die wesentliche Grundlage der Parkraumbewirtschaftung ist ihre verkehrliche Notwendigkeit. Gleichzeitig soll die Bewirtschaftung aus Sicht des Bezirkshaushaltes so kostendeckend wie möglich durchgeführt werden. Im Folgenden werden die zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben für die empfohlenen Parkzonen abgeschätzt und vergleichend gegenübergestellt. Die wesentlichen Faktoren sind:

- Einnahmen aus Parkscheingebühren,
- Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern,
- Ausgaben für die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung (Parkscheinautomaten, Verkehrszeichen, Information) und
- Ausgaben für die Überwachung der bewirtschafteten Bereiche.

Die Bearbeitung der Bewohnerparkausweise erfolgt durch das Amt für Bürgerdienste des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, die der gewerblichen Ausnahmegenehmigungen durch die Straßenverkehrsbehörde. Wir gehen davon aus, dass Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der Vignettenerteilung kostenneutral erfolgen und hier nicht weiter betrachtet werden müssen. Eine Erhöhung der Gebühren für Bewohnerparkausweise ist aktuell in der Diskussion.

Die Berechnung der Einnahmen und Ausgaben erfolgt für die Bewirtschaftung im Mischprinzip. Die Kostenschätzung beruht auf der Annahme, dass 1.281 Abstellstände in der Parkzone A, 956 Abstellstände in der Parkzone B, 1.933 Abstellstände in der Parkzone C, 2.755 Abstellstände in der Parkzone D, 2.097 Abstellstände in der Parkzone E, 1.487 Abstellstände in der Parkzone F, 2.029 Abstellstände in der Parkzone G, 2.927 Abstellstände in der Parkzone H, 2.117 Abstellstände in der Parkzone I und 716 Abstellstände in der Parkzone J Mo-Sa 9-22 Uhr bewirtschaftet werden. Abstellstände die kurzfristig entfallen werden bspw. durch Radverkehrsanlagen oder durch Straßenumbauarbeiten (vgl. Kapitel 2.2.1) sind in der folgenden Auflistung bedacht.

In der Tabelle 46 werden alle für eine Bewirtschaftung in Frage kommenden Abstellstände im öffentlichen Straßenraum bzw. in Sammelmanlagen auf öffentlichen Flächen dargestellt.

Alle Abstellstände, die einer Nutzerbeschränkung unterliegen oder ein temporäres Haltverbot innerhalb der Bewirtschaftungszeiten aufweisen (auch zukünftige Ladezone), bleiben unberücksichtigt. Bei nutzerbeschränkten Abstellständen (Behinderte, Elektro, Car-Sharing oder Taxi) hat der Bezirk keine Möglichkeit diese zu bewirtschaften. Eine Bewirtschaftung der temporären Haltverbote ist nicht sinnvoll, wenn die Geltungszeiträume innerhalb der Bewirtschaftungszeit liegen.

Tabelle 46: Zu berücksichtigende Abstellstände bei der Kostenschätzung

Abstellstände, die derzeit...	Parkzone A - F					
	A	B	C	D	E	F
... ohne Einschränkung nutzbar sind	1.252	891	1.919	2.723	2.085	1.487
... schon durch den Bezirk bewirtschaftet werden (Parkscheibe)	29	52	1	-	12	-
... ein temporäres Haltverbot außerhalb der Bewirtschaftungszeit aufweisen	-	13	13	32	-	-
gesamt	1.281	956	1.933	2.755	2.097	1.487

Abstellstände, die derzeit...	Parkzone G - J				
	G	H	I	J	Gesamt (A - J)
... ohne Einschränkung nutzbar sind	1.985	2.907	2.064	709	18.022
... schon durch den Bezirk bewirtschaftet werden (Parkscheibe)	44	7	50	7	202
... ein temporäres Haltverbot außerhalb der Bewirtschaftungszeit aufweisen	-	13	3	-	74
gesamt	2.029	2.927	2.117	716	18.298

4.1 Einnahmen

4.1.1 Parkscheingebühren

Die Berechnung der Parkscheingebühren berücksichtigt die Bewirtschaftungszeiten, die Gebührenhöhe, die Anzahl der bewirtschafteten Abstellstände und den Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein.

In der Prognose für das Untersuchungsgebiet wird angenommen, dass die Einnahmen aus Parkscheingebühren und Handyparken ähnlich wie in den bestehenden Parkzonen des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg sein werden. In den Parkzonen 18, 30, 49, 50, 51, 60 und 61 wurden 2019 rund 5,00 Mio. € im Jahr eingenommen.¹¹ Im Jahresmittel ergibt das eine durchschnittliche Gebühreneinnahme von 300 € je Abstellstand bei teilweise abweichenden Bewirtschaftungs-

Friedrichshain-Kreuzberg
 Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

¹¹ Auskunft des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin am 03.03.2020.

Friedrichshain-
Kreuzberg
**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

zeiten und größtenteils geringeren Gebührenhöhen. Die durchschnittlichen Gebühreneinnahmen liegen zwischen 180 € in der Parkzone 18 und 418 € je Abstellstand und Jahr in der Parkzone 50.

Die durchschnittlichen Gebühreneinnahmen anderer Bezirke reichen von 127 € bis 560 €:

- In Mitte lagen die durchschnittlichen Gebühreneinnahmen im Jahr 2018 in den Parkzonen des Bezirks bei rund 560 € je Abstellstand. Je nach Parkzone schwankte dieser Wert zwischen 180 € (Zionskirchplatz) und 1.320 € (Museumsinsel). In den Parkzonen von Mitte werden allerdings teilweise längere Bewirtschaftungszeiten sowie teilweise höhere Gebühren verlangt. (Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2019)
- In Tempelhof-Schöneberg lagen 2015 in den Parkzonen 9, 17 und 26-28 die durchschnittlichen Gebühreneinnahmen bei rund 190 € je Abstellstand. Allerdings werden in den Parkzonen teilweise längere Bewirtschaftungszeiten und niedrigere Gebühren angewandt (Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2016).
- In den Parkzonen 41 - 43 in Prenzlauer Berg lagen die mittleren Einnahmen im Zeitraum Januar bis einschließlich Oktober 2011 bei 200 € je Abstellstand. Unter der Annahme einer jahreszeitlichen Gleichverteilung ergibt dies hochgerechnet auf ein ganzes Jahr etwa 240 € je Abstellstand, allerdings bei längeren Bewirtschaftungszeiten und teilweise niedrigeren Gebühren (Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2011). In 2015 lagen die Parkschein Gebühreneinnahmen je Abstellstand bei durchschnittlich 249 € für die Parkzonen 41 - 43 und für die Parkzonen 44 - 45 bei 127 €. Der Unterschied ergibt sich durch den höheren Wohnanteil in den Parkzonen 44 - 45 (Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2015).

Es wird in den Parkzonen A, B, D, E, F, I und J mit rund 480 € je Abstellstand und Jahr und in den Parkzonen C, G und H mit rund 400 € je Abstellstand und Jahr gerechnet.

Es ist mit den in der Tabelle 47 aufgeführten jährlichen Einnahmen aus Parkschein Gebühren je Parkzone zu rechnen.

Tabelle 47: Einnahmen aus Parkscheingebühren nach Parkzone

Parkzone	Einnahmen aus Parkscheingebühren (jährlich, gerundet)	Friedrichshain-Kreuzberg Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg
A	613.000 €	
B	458.000 €	
C	771.000 €	
D	1.319.000 €	
E	1.004.000 €	
F	712.000 €	
G	810.000 €	
H	1.168.000 €	
I	1.014.000 €	
J	343.000 €	

13. Juli 2020

Die Annahme der Einnahmen aus Parkscheingebühren von 400 € bzw. 480 € je Abstellstand entspricht einem parkstandsbezogenen Anteil der Parker mit Parkschein auf öffentlichen Abstellständen von rund 5 % bis 6 %. Zum Vergleich: die Erfahrungs-Parkscheinanteile reichen je bewirtschafteten Abstellstand in Berlin von 4 % bis 24 %:

- Die Parkzonen 38 / 41 wiesen im Jahr 2016 einen Parkscheinanteil im Tagesdurchschnitt von 5,12 % auf (Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2019).
- Die am 1. Oktober 2010 eingeführte Parkraumbewirtschaftung in Prenzlauer Berg wies im Jahr 2011 (Januar bis Oktober) einen Parkscheinanteil im Tagesdurchschnitt von rund 5 % auf (Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2011).
- Bei der im September 2008 durchgeföhrten Wirkungsanalyse zu den Parkzonen 34, 35 und 38 im Bezirk Mitte von Berlin lag der Anteil der mit gültigem Parkschein parkenden Fahrzeuge werktags um 11 Uhr bei 13 %. (Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2008). Bezogen auf die Zahl der Parkstände ist dies ein Parkscheinanteil von ca. 10 %.
- Erhebungen im Frühjahr 2008 zeigten in den Parkzonen 1 und 2 in Berlin-Mitte einen abstellstandbezogenen Parkscheinanteil von rund 7 % (LK Argus GmbH (Bearb.), 2008).
- Eine Nachuntersuchung der Parkzonen im Bezirk Mitte im Jahr 2005 stellte in den bewirtschafteten Gebieten einen abstellstandbezogenen Parkscheinanteil tagsüber zwischen 4 % und 24 % fest. (Bezirksamt Mitte von Berlin / Janßen, Volpert / PGN (Bearb.), k.A.).

- Nach Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin lag der stellplatzbezogene Parkscheinanteil in den dort bewirtschafteten Parkzonen im Jahr 2003 bei 8 % im Jahresdurchschnitt.
- Die Untersuchung der Berliner Pilotprojekte zur Parkraumbewirtschaftung aus dem Jahr 1996 stellte fest, dass der Anteil der Fahrzeuge mit Parkschein an allen Parkenden nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung zwischen 7 % und 30 % lag.¹² Der rechnerische Anteil der Parkstände, auf denen mit Parkschein geparkt wurde, lag demnach zwischen 4 % und 24 %.

4.1.2 Verwarn- und Bußgelder

Die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern fließen den Bezirken zu. Bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung wird die voraussichtliche Höhe dieser Einnahmen auf Grundlage vorliegender Erfahrungswerte prognostiziert.

- 2019 nahm der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg rund 3,57 Mio. € an Verwarnungs- und Bußgeldern in den Parkzonen 18, 30, 49, 50, 51, 60 und 61 ein. Dies entspricht rund 225 € je Abstellstand und Jahr.¹³ 2015 wurden 3,07 Mio. € in den Parkzonen 18, 30, 49 und 50 eingenommen (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2017). Dies entspricht rund 330 € je Abstellstand und Jahr.
- Der Bezirk Mitte hat 2016 rund 8,10 Mio. €, 2017 rund 8,67 Mio. € und 2018 rund 8,91 Mio. € an Verwarnungs- und Bußgeldern in den bestehenden Parkzonen eingenommen (Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2019). Dies entspricht in 2016 rund 305 €, in 2017 327 € bzw. in 2018 wieder rund 305 € je Abstellstand. Zum Vergleich: Im Jahr 2009 nahm der Bezirk Mitte unter Berücksichtigung aller damaligen Parkzonen 255 € je Abstellstand und Jahr ein. Den niedrigsten Wert wies die Parkzone 14 mit 76 € auf (Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2010).
- 2015 hat der Bezirk Tempelhof-Schöneberg in den Parkzonen 9, 17 und 16-28 1,14 Mio. € eingenommen (Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2016). Dies entspricht rund 160 € je Abstellstand und Jahr.
- In den Parkzonen 44 - 45 in Prenzlauer Berg nahm der Bezirk Pankow 2015 durchschnittlich 200 € je Abstellstand ein (Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2015). Bei den Parkzonen 41 - 43 in Prenzlauer Berg wurden im Zeitraum Januar bis Oktober 2011 insgesamt 4,17 Mio. € an Verwarnungs- und Bußgeldern eingenommen. Dies entspricht rund

¹² Diese Daten beruhen jedoch auf einer geringen Stichprobe.

400 € je Abstellstand und Jahr. (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg / LK Argus GmbH (Bearb.), 2011).

- Im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf wurden in den bestehenden Parkzonen rund 200 € an Verwarnungs- und Bußgeldern je Abstellstand und Jahr eingenommen (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin / CS Plan (Bearb.), 2006).

Insgesamt reicht die Spanne der Erfahrungswerte somit von rund 80 € bis 400 € pro Abstellstand und Jahr. Die Prognose für die Parkzonen geht aufgrund der genannten Erfahrungen von durchschnittlich 210 € je bewirtschaftetem Abstellstand und Jahr bei einer Bewirtschaftungszeit von Mo-Sa 9-22 Uhr aus. Mit Inkrafttreten der neuen StVO-Novelle am 28. April 2020 gilt ein neuer Bußgeldkatalog bei Halte- und Parkverstößen (StVO, 2020). So erhöhen sich z.B. die Bußgelder beim unzulässigen Halten von 10 € auf 20 €, bei einer damit einhergehenden Behinderung von 15 € auf 35 €. Das Bußgeld für das Halten in zweiter Reihe steigt ebenfalls und zwar von 15 € auf 55 €. Neben den Bußgeldern bei Halteverstößen erfolgt auch eine Erhöhung der Geldstrafen bei falschem Parken. Das Bußgeld für falsches Parken im Haltverbot wird von 15 € auf 35 € angehoben und das Parken auf Geh- und Radwegen von 20 € auf 55 €. Aufgrund der derzeitigen Diskussion über die erneute Überarbeitung des Bußgeldkatalogs, berücksichtigen wir in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zunächst den Stand vor dem Inkrafttreten der StVO-Novelle vom 28. April 2020 an. Damit werden die tatsächlichen Einnahmen eher unterschätzt.

Gemäß der Basiskorrektur der Globalsummenzuweisung Bezirke 2014 verbleiben nach dem ersten Jahr 50 % der Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern bei den Bezirken und 50 % beim Landeshaushalt.¹⁴ Die unter den genannten Annahmen ermittelten Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgelder sind in der Tabelle 48 für das erste Jahr sowie für die Folgejahre (50 %) aufgeführt.

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

¹⁴ Auskunft des Bezirksamtes Mitte von Berlin am 05.04.2019 mit Bezug auf ein Schreiben der Senatsverwaltung für Finanzen zur Basiskorrektur der Globalsummenzuweisung Bezirke 2014 vom 23.03.2015.

Tabelle 48: Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern nach Parkzone

Parkzone	Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern (gerundet)	
	1. Jahr (100 %)	Folgejahre (50 %)
A	269.000 €	135.000 €
B	201.000 €	100.000 €
C	406.000 €	203.000 €
D	579.000 €	289.000 €
E	440.000 €	220.000 €
F	312.000 €	156.000 €
G	426.000 €	213.000 €
H	615.000 €	307.000 €
I	445.000 €	222.000 €
J	150.000 €	75.000 €

4.2 Ausgaben

4.2.1 Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung

Ausgaben für die Einrichtung der Bewirtschaftung fallen für die Parkscheinautomaten, die Beschilderung und die Information der Bewohner und Gewerbetreibenden an.

Die Anzahl der notwendigen Parkscheinautomaten wurde in Kapitel 3.6 ermittelt. Demnach wären 81 Parkscheinautomaten für die Bewirtschaftung der Parkzone A, 50 PSA für die Parkzone B, 102 PSA für die Parkzone C, 131 PSA für die Parkzone D, 103 PSA für die Parkzone E, 64 PSA für die Parkzone F, 98 PSA für die Parkzone G, 105 PSA für die Parkzone H, 89 PSA für die Parkzone I sowie 40 PSA für die Parkzone J erforderlich.

Die Kosten können je nach Ausstattung der Automaten, Bestellmarge und Bewirtschaftungsmodell variieren:

- Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat 2019 in den bestehenden Parkzonen rund 3.500 € je Parkscheinautomat inklusive Fundament, Pfosten und Handparkaufkleber investiert. Die jährlichen Betriebs- und Wartungskosten betragen pro Automaten ca. 770 €.¹⁵

- Im Bezirk Mitte liegen die Anschaffungskosten für einen neuen Parkscheinautomaten inklusive Montage bei ca. 4.350 €. Die laufenden Betriebs- und Wartungskosten inklusive Reinigung und Inkassodienst liegen pro Automaten bei rund 700 € p.a. (Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2019).
- Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg erwarb im Jahr 2016 Parkscheinautomaten inklusive Beschaffung und Montage für 3.500 € pro Automaten. Die jährlichen Betriebskosten beliefen sich auf rund 750 € je Parkscheinautomat (Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2016).
- Der Bezirk Pankow hatte bei Einführung der Parkzonen 41 - 43 im Jahr 2010 Anschaffungskosten von 2.500 € je Automaten. Die jährlichen Betriebs- und Wartungskosten liegen bei rund 560 € je Parkscheinautomat. Im Jahr 2013 wurde für die Anschaffung von 342 Parkscheinautomaten für die Parkzonen 44 - 45 inkl. Einrichtung und Fundament je Automat 3.730 € ausgegeben. Die jährlichen Betriebskosten belaufen sich pro Automaten auf 440 € (Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2015).

Die genannten Erfahrungswerte für die Anschaffungskosten je Automat und Jahr schwanken somit zwischen 2.500 € und 4.350 €. Die jährlichen Betriebskosten liegen zwischen 440 € und 770 € pro Automat und Jahr.

Mit den o. g. Erfahrungswerten aus dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg werden für die Prognose einmalige Investitionskosten inklusive Aufstellung in Höhe von 3.500 € pro Parkscheinautomat und jährliche Betriebskosten in Höhe von 770 € je Automat für die Parkzonen angenommen. Die sich ergebenden Gesamtkosten aller Automaten je Parkzone für das erste Jahr (einmalige Anschaffungskosten und laufende Betriebskosten) und für die Folgejahre (laufende Betriebskosten) sind der Tabelle 49 zu entnehmen.

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Friedrichshain-

Kreuzberg

**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung**

Kreuzberg

13. Juli 2020

Tabelle 49: Ausgaben für Parkscheinautomaten nach Parkzone

Parkzone	Ausgaben für Parkscheinautomaten (gerundet)	
	Einmalige Anschaffungskosten und laufende Betriebskosten im 1. Jahr	Laufende Betriebskosten in den Folgejahren
A	346.000 €	62.000 €
B	212.000 €	38.000 €
C	436.000 €	78.000 €
D	559.000 €	100.000 €
E	440.000 €	79.000 €
F	273.000 €	49.000 €
G	418.000 €	75.000 €
H	449.000 €	80.000 €
I	380.000 €	68.000 €
J	171.000 €	31.000 €

Für die Information der betroffenen Haushalte bzw. Betriebe liegen keine aktuellen Werte vor. 2016 benötigte der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg 3,90 € je Abstellstand für die Errichtung der Parkzonen 49 und 50 (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2017).

Für die Erstellung von Verkehrszeichenplänen und Parkzonenbeschilderung liegen keine Daten vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vor. Hier wird auf Daten vom Bezirk Mitte aus dem Jahr 2019 zurückgegriffen. Diese liegen bei 27,40 € je bewirtschaftetem Abstellstand (Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2019). Übertragen auf die Anzahl der Abstellstände in den zehn Parkzonen ergeben sich die in der Tabelle 50 aufgeführten einmaligen Kosten.

Tabelle 50: Ausgaben für Information, Verkehrszeichenpläne und Parkzonenbeschilderung nach Parkzone

Parkzone	Einmalige Kosten für Information, Verkehrszeichenpläne und Parkzonenbeschilderung (gerundet)
A	40.100 €
B	30.000 €
C	60.500 €
D	86.200 €
E	65.600 €
F	46.500 €
G	63.500 €
H	91.600 €
I	66.300 €
J	22.400 €

Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

4.2.2 Überwachung der Parkraumbewirtschaftung

Die Überwachungskosten setzen sich aus einmaligen und laufenden Personal-, Sach- und Materialkosten zusammen. Die Anzahl der notwendigen Überwachungskräfte ergibt sich in Abhängigkeit des Bewirtschaftungsgebietes, der Bewirtschaftungszeiten und des Überwachungsturnus.

Im Folgenden wird angenommen, dass die Überwachungskräfte ausschließlich für die Überwachung des ruhenden Verkehrs eingesetzt werden. Die Berechnung des voraussichtlichen Personalbedarfs wird mit dem im Forschungsprojekt „Parkraummanagement in Berlin“ entwickelten Bedarfsschema in Abstimmung mit dem Auftraggeber abgeschätzt (LK Argus GmbH (Bearb.), 2009).

Das Schema wurde auf Basis vorliegender Erfahrungswerte, Interviews mit Ordnungsamtsmitarbeitern und einem eigens durchgeföhrten Praxistest im Außendienst entwickelt. Es enthält folgende Eingangsvariablen (jeweils mit Angaben der für das jeweilige Teilgebiet getroffenen Annahmen):

- Anzahl der zu überwachenden Abstellstände im Untersuchungsgebiet:
A: 1.281, B: 956, C: 1.933, D: 2.755, E: 2.097, F: 1.487, G: 2.029, H: 2.927, I: 2.117 und J: 716 Abstellstände.
- Die Kontrollstrecke gibt die zu überprüfende Kantenlänge der Straßenseiten an. Dieser Wert wird pauschal um 10 % reduziert, um Abkürzungen bei der Überwachungsdurchführung zu berücksichtigen. Die Kantenlängen der zu überprüfenden Abschnitte in den Parkzonen bzw. die reduzierten Werte sind:
A: 15.124 m bzw. 13.612 m, B: 11.915 m bzw. 10.724 m, C: 18.604 m bzw.

16.744 m, D: 22.727 m bzw. 20.454 m, E: 16.572 m bzw. 14.915 m, F:
11.799 m bzw. 10.619 m, G: 16.752 m bzw. 15.077 m, H: 20.301 m bzw.
18.271 m, I: 16.710 m bzw. 15.039 m und J: 7.142 m bzw. 6.428 m.

- Bewirtschaftungszeiten in den Parkzonen: Mo-Sa 9-22 Uhr.
- Mittlerer Überwachungsturnus im Jahresdurchschnitt in den Parkzonen: fünfständlich in den Parkzonen A, B, C, I und J, dies entspricht bei den vorgeschlagenen Bewirtschaftungszeiten rund zwei bis drei Überwachungsgängen am Tag.
Zweieinhalbständlich in den Parkzonen D, E, F, G und H, dies entspricht bei den vorgeschlagenen Bewirtschaftungszeiten rund fünf bis sechs Überwachungsgängen am Tag¹⁶. Der kürzere Überwachungsturnus wird für sehr nutzungsintensive Parkzonen verwendet.
- Mittlere Gehgeschwindigkeit ohne Überwachungstätigkeit in den Parkzonen: 3,6 km/h.
- Überprüfungszeit je Parkstand in den Parkzonen: 5 Sekunden bei Parkscheinen, 30 Sekunden bei Handyparken¹⁷.
- Nichtbeachtungsquote, die den zu erwartenden Anteil von unzulässig abgestellten Fahrzeugen (Schwarzparker) in den Teilgebieten angibt: 10 %.
- Zeit für das Schreiben einer Anzeige in beiden Teilgebieten: 2 Minuten.
- Annahme zum Anteil der Handy-Parker in den Teilgebieten: 36 %.
- Überprüfungszeit der Kennzeichnungen zur Umweltzone in den Teilgebieten: ist in der Prüfzeit der Parkscheine enthalten; Annahme zur Anzeigenquote: 0,5 %.
- Überprüfung der Parkscheinautomaten (PSA) in den Teilgebieten: erfahrungsgemäß sind langfristig durchschnittlich rund 10 % der Automaten defekt. Pro Meldung werden rund 1,5 Minuten Zeitaufwand veranschlagt.
- Zeiten für allgemeine Auskünfte in den Parkzonen: erfahrungsgemäß wenden sich ortsunkundige Passanten mit allgemeinen Fragen an die uniformierten Überwachungskräfte. Hier wird durchschnittlich eine einminütige Anfrage je Stunde berücksichtigt.
- Rüst- und Wegezeiten zu den Teilgebieten: 60 Minuten je Arbeitstag in den Parkzonen A, B, D, und E, 70 Minuten je Arbeitstag in den Parkzonen C, H,

¹⁶ Nach Auskunft des Ordnungsamts am 10.03.2020 ist eine unterschiedliche Überwachungsdichte mit 2-3 und 5-6 Kontrollgängen in den Parkzonen erwünscht.

¹⁷ Nach Auskunft des Ordnungsamts am 15.05.2020 ist seit der Erstellung des Bedarfsschemas die Überprüfungszeit von Handyparken von 1 Minute auf 30 Sekunden gesunken.

I und J, 50 Minuten je Arbeitstag in den Parkzonen G und 40 Minuten je Arbeitstag in der Parkzone F. Ausgangspunkt ist das Ordnungsamt in der Petersburger Straße 86-90.¹⁸ Damit wird berücksichtigt, dass die mittlere effektive Überwachungszeit einer Arbeitskraft durch die „unproduktiven“ Rüst- und Wegezeiten reduziert wird.

- Mittlerer Krankheitsstand der Überwachungskräfte für die Teilgebiete: 10 %.

Unter den getroffenen Annahmen werden im Jahresmittel rechnerisch 8,4 Überwachungskräfte für die Parkzone A, 6,3 Überwachungskräfte für die Parkzone B, 12,4 Überwachungskräfte für die Parkzone C, 33,0 Überwachungskräfte für die Parkzone D, 24,9 Überwachungskräfte für die Parkzone E, 16,6 Überwachungskräfte für die Parkzone F, 22,9 Überwachungskräfte für die Parkzone G, 32,8 Überwachungskräfte für die Parkzone H, 12,9 Überwachungskräfte für die Parkzone I und 4,6 Überwachungskräfte für die Parkzone J benötigt, um dort durchschnittlich zweimal bis dreimal bzw. fünf- bis sechsmal am Tag zu kontrollieren. Eine detaillierte Übersicht befindet sich im Anhang.

Rechnerisch überwacht eine Person damit in der Parkzone A 153 Abstellstände, in der Parkzone B 152 Abstellstände, in der Parkzone C 156 Abstellstände, in der Parkzone D 83 Abstellstände, in der Parkzone E 84 Abstellstände, in der Parkzone F 90 Abstellstände, in der Parkzone G 89 Abstellstände, in der Parkzone H 89 Abstellstände, in der Parkzone I 164 Abstellstände und in der Parkzone J 156 Abstellstände. Zum Vergleich: in den Parkzonen 18, 30, 49, 50, 51, 60 und 61 sind insgesamt 130 Überwachungskräfte für 15.913 Abstellstände zuständig.¹⁹ Dies ergibt rechnerisch 122 Parkstände je Überwachungskraft. Bei der Interpretation dieser Werte ist zu beachten, dass auch andere Faktoren wie Parkstandsanordnung und -dichte sowie „Leerwege“ eine Rolle spielen.

Die vorliegende Prognose rechnet aufgrund von Erfahrungswerten aus dem Ordnungsamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg mit einem durchschnittlichen Jahressatz von rund 50.000 € je Überwachungskraft. Neben den Überwachungskräften wird zusätzlich ein Koordinator für 10 Überwachungskräfte mit einem durchschnittlichen Jahressatz von 57.800 € benötigt.²⁰ Nach den Erfahrungen aus den Parkzonen 18, 30, 49, 50, 51, 60 und 61 werden anteilig weitere Innendienstmitarbeiter für die Personalwirtschaft (58.300 € / Jahr) und internen Service Wirtschaftsplan (58.300 € / Jahr) benötigt.²¹ Die Anzahl der Innendienstmitarbeiter je Parkzone ist in Tabelle 51 dargestellt.

Friedrichshain-
Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirt- schaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

¹⁸ Der Ausgangspunkt befindet sich aktuell beim Ordnungsamt an der Petersburger Straße 86-90. Zukünftig ist eine Unterbringung in der Gerhard-Hauptmann-Schule im Gespräch.

¹⁹ Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 03.03.2020.

²⁰ Auskunft des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin am 03.03.2020.

²¹ Auskunft des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin am 03.03.2020.

Friedrichshain-
Kreuzberg
**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung**
Kreuzberg
13. Juli 2020

Tabelle 51: Anzahl Innendienstmitarbeiter je Parkzone

Parkzone	Stelle für Innendienstmitarbeiter Personalwirtschaft	Stelle für Innendienstmitarbeiter interner Service Wirtschaftsplan
A	0,08	0,24
B	0,06	0,18
C	0,12	0,36
D	0,17	0,52
E	0,13	0,40
F	0,09	0,28
G	0,13	0,38
H	0,18	0,55
I	0,13	0,40
J	0,04	0,13

Außer den Personalkosten sind auch laufende Sach- und Materialkosten zu beachten, diese liegen in den bestehenden Parkzonen 18, 30, 49, 50, 51, 60 und 61 bei rund 1.400 € je Überwachungskraft sowie bei rund 120 € je Koordinator und Jahr. Einmalige Sachkosten für die Erstausstattung belaufen sich auf rund 5.500 € je Überwachungskraft²² und rund 4.200 € je Koordinator.²³

Die unter den getroffenen Annahmen ermittelten Gesamtkosten sind in der Tabelle 52 für das erste Jahr sowie für die Folgejahre dargestellt.

²² In den einmaligen Kosten für die Erstausstattung von 5.500 € sind 2.591 € für Dienstkleidung, 1.245 € für MDE-Rollen, 1.056 € für Mobiliar, 300 € für PC-Ausstattung, 165 € für Mobilfunkgerät und 118 € fürs Schreibrbüro enthalten.

²³ Auskunft des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin am 03.03.2020.

Tabelle 52: Ausgaben für Überwachung nach Parkzone

Parkzone	Ausgaben für Überwachung (gerundet)	
	Einmalige Sachkosten sowie laufende Sach- und Personalkosten im 1. Jahr	Laufende Sach- und Personalkosten in den Folgejahren
A	548.000 €	499.000 €
B	411.000 €	374.000 €
C	810.000 €	737.000 €
D	2.121.000 €	1.926.000 €
E	1.600.000 €	1.454.000 €
F	1.068.000 €	971.000 €
G	1.474.000 €	1.339.000 €
H	2.111.000 €	1.918.000 €
I	844.000 €	768.000 €
J	301.000 €	273.000 €

Friedrichshain-

Kreuzberg

 Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung

Kreuzberg

13. Juli 2020

4.3 Fazit

Eine Parkraumbewirtschaftung der Parkzone A würde bei einer Bewirtschaftungszeit von Mo-Sa 9-22 Uhr und einem 5-stündigen Überwachungsturnus mit 2-3 Kontrollgängen am Tag im ersten Jahr eine Unterdeckung von rund 52.000 € erzielen. Für das Folgejahr wird für die Parkzone A ein Überschuss von rund 187.000 € ermittelt (Tabelle 53).

Unter denselben Bedingungen ergibt sich bei einer Parkraumbewirtschaftung der Parkzone B im ersten Jahr ein Überschuss von rund 6.000 €. Im Folgejahr wird für die Parkzone B ein Überschuss von rund 146.000 € errechnet (Tabelle 54).

In der Parkzone C wäre eine Parkraumbewirtschaftung unter denselben Bedingungen im ersten Jahr nicht kostendeckend bei einem Minus von rund 129.000 €. Für das Folgejahr wird ein Überschuss von rund 159.000 € errechnet (Tabelle 55).

Eine Parkraumbewirtschaftung der Parkzone D mit einer Bewirtschaftungszeit von Mo-Sa 9-22 Uhr und einem 2,5-stündigen Überwachungsturnus mit 5-6 Kontrollgängen am Tag erzielt im ersten Jahr ebenfalls eine Unterdeckung von rund 869.000 €. Im Folgejahr ergibt sich weiterhin eine Unterdeckung von ca. 418.000 € (Tabelle 56).

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung
Kreuzberg

13. Juli 2020

Auch die Bewirtschaftung der Parkzone E ist im ersten Jahr nicht kostendeckend bei einer Unterdeckung von rund 662.900 € unter denselben Bedingungen wie in Parkzone D. Für das Folgejahr wird ebenfalls eine Unterdeckung erreicht in Höhe von rund 308.000 € (Tabelle 57).

In der Parkzone F ergibt sich bei einer Parkraumbewirtschaftung unter denselben Bedingungen im ersten Jahr eine Unterdeckung von rund 364.000 €. Es erfolgt für das Folgejahr eine Unterdeckung von rund 151.000 € (Tabelle 58).

Unter Annahme einer Bewirtschaftungszeit von Mo-Sa 9-22 Uhr und einem 2,5-stündigen Überwachungsturnus mit 5-6 Kontrollgängen am Tag ergibt sich bei einer Bewirtschaftung der Parkzone G auch eine Unterdeckung von rund 720.000 € im ersten Jahr. Im Folgejahr wird eine Unterdeckung von rund 391.000 € erzielt (Tabelle 59).

Mit denselben Bedingungen erzielt die Parkzone H im ersten Jahr ebenfalls eine Unterdeckung in Höhe von rund 869.000 €. Im Folgejahr bleibt eine geringere Unterdeckung von rund 523.000 € bestehen (Tabelle 60).

Parkzone I erzielt bei einer Bewirtschaftungszeit von Mo-Sa 9-22 Uhr und einem 5-stündigen Überwachungsturnus mit 2-3 Kontrollgängen am Tag im ersten Jahr einen Überschuss von rund 167.000 € und im Folgejahr einen Überschuss von rund 400.000 € (Tabelle 61).

In der Parkzone J ergibt sich unter denselben Bedingungen eine leichte Unterdeckung von rund 600 € im ersten Jahr. Für das Folgejahr erfolgt ein Überschuss von rund 114.000 € (Tabelle 62).

Ein hoher Überwachungsturnus von 5-6 Kontrollgängen am Tag führt zu einer Unterdeckung im ersten Jahr sowie in den Folgejahren in den Parkzonen D, E, F, G, und H. Eine kostendeckende Einführung einer Parkraumbewirtschaftung kann durch die Reduzierung der Anzahl an Kontrollgängen erzielt werden.

Tabelle 53: Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone A bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 2-3 Kontrollgängen am Tag

Zone A	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über-wachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilderung	Summe	
im ersten Jahr	613.497 €	269.010 €	882.507 €	548.421 €	346.197 €	40.095 €	934.714 €	-52.207 €
im Folgejahr	613.497 €	134.505 €	748.002 €	498.875 €	62.069 €	/	560.944 €	187.057 €

Tabelle 54: Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone B bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 2-3 Kontrollgängen am Tag

Zone B	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über-wachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilderung	Summe	
im ersten Jahr	457.848 €	200.760 €	658.608 €	411.246 €	211.565 €	29.923 €	652.734 €	5.874 €
im Folgejahr	457.848 €	100.380 €	558.228 €	374.086 €	37.931 €	/	412.018 €	146.210 €

Tabelle 55: Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone C bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag

Zone C	Einnahmen			Ausgaben			Bilanz
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über-wachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilderung	
im ersten Jahr	771.460 €	405.930 €	1.177.390 €	810.189 €	435.952 €	60.503 €	1.306.644 € -129.254 €
im Folgejahr	771.460 €	202.965 €	974.425 €	737.049 €	78.162 €	/	815.211 € 159.214 €

Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Tabelle 56: Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone D bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 5-6 Kontrollgängen am Tag

Zone D	Einnahmen			Ausgaben			Bilanz
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über-wachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilderung	
im ersten Jahr	1.319.425 €	578.550 €	1.897.975 €	2.121.135 €	559.899 €	86.232 €	2.767.266 € -869.291 €
im Folgejahr	1.319.425 €	289.275 €	1.608.700 €	1.926.489 €	100.384 €	/	2.026.873 € -418.173 €

Tabelle 57: Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone E bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 5-6 Kontrollgängen am Tag

Zone E	Einnahmen			Ausgaben			Bilanz
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über-wachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilderung	
im ersten Jahr	1.004.295 €	440.370 €	1.444.665 €	1.600.760 €	440.226 €	65.636 €	2.106.622 € -661.957 €
im Folgejahr	1.004.295 €	220.185 €	1.224.480 €	1.453.890 €	78.928 €	/	1.532.818 € -308.338 €

Tabelle 58: Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone F bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 5-6 Kontrollgängen am Tag

Zone F	Einnahmen			Ausgaben			Bilanz
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über-wachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilderung	
im ersten Jahr	712.154 €	312.270 €	1.024.424 €	1.068.477 €	273.539 €	46.543 €	1.388.559 € -364.135 €
im Folgejahr	712.154 €	156.135 €	868.289 €	970.564 €	49.043 €	/	1.019.607 € -151.318 €

Tabelle 59: Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone G bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 5-6 Kontrollgängen am Tag

Zone G	Einnahmen			Ausgaben			Bilanz
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über-wachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilderung	
im ersten Jahr	809.774 €	426.090 €	1.235.864 €	1.473.657 €	418.856 €	63.508 €	1.956.020 € -720.156 €
im Folgejahr	809.774 €	213.045 €	1.022.819 €	1.338.584 €	75.096 €	/	1.413.680 € -390.861 €

Tabelle 60: Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone H bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 5-6 Kontrollgängen am Tag

Zone H	Einnahmen			Ausgaben			Bilanz
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über-wachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilderung	
im ersten Jahr	1.168.166 €	614.670 €	1.782.836 €	2.111.045 €	448.774 €	91.615 €	2.651.434 € -868.598 €
im Folgejahr	1.168.166 €	307.335 €	1.475.501 €	1.917.578 €	80.460 €	/	1.998.039 € -522.538 €

Tabelle 61: Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone I bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 2-3 Kontrollgängen am Tag

Zone I	Einnahmen			Ausgaben			Bilanz	
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über-wachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilde-rung		
im ersten Jahr	1.013.874 €	444.570 €	1.458.444 €	844.412 €	380.390 €	66.262 €	1.291.064 €	167.380 €
im Folgejahr	1.013.874 €	222.285 €	1.236.159 €	768.323 €	68.200 €	/	836.523 €	399.635 €

Tabelle 62: Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone J bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 2-3 Kontrollgängen am Tag

Zone J	Einnahmen			Ausgaben			Bilanz	
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über-wachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilde-rung		
im ersten Jahr	342.907 €	150.360 €	493.267 €	300.538 €	170.962 €	22.411 €	493.911 €	-644 €
im Folgejahr	342.907 €	75.180 €	418.087 €	273.406 €	30.652 €	/	304.057 €	114.029 €

5 Stufenkonzept

Die Umsetzung dieser Konzeption ist mit einem hohen finanziellen und organisatorischen Aufwand verbunden. Da die Kapazitäten des Bezirks für die Umsetzung der nötigen Maßnahmen begrenzt sind, ist eine stufenweise Umsetzung notwendig.

Unmittelbar nach dem Beschluss zur Umsetzung der Parkraumkonzeption ist die sachgerechte Information der Bürger*innen für die Akzeptanz der verkehrlichen Maßnahmen von essenzieller Bedeutung.

Um die gewünschte verkehrliche Wirkung zu erzielen, ist die stringente Überwachung des Parkraumes unverzichtbar. Dafür ist ein entsprechender Personalstab bereitzustellen. Kontrollscherpunkte bei einer etwaigen etappenweisen Einstellung des Personals sind von den praktischen Erfahrungen des Ordnungsamtes nach Umsetzung der Konzeption abhängig und können deshalb nicht abgeschätzt werden. Die Erstellung einer Personalstrategie für die Überwachung der Regelungen hat im Vorfeld der Umsetzung eine hohe Priorität und sollte unmittelbar mit Beschluss zur Umsetzung der Konzeption erfolgen.

Vor der Einführung der neuen Parkregelungen müssen vor allem folgende vorbereitende Schritte berücksichtigt werden:

- Information der Bürger,
- Erstellung einer Personalstrategie und Einstellung der Überwachungskräfte,
- Parkscheinautomatenstandortprüfung und Erarbeitung anordnungsfähiger Beschilderungspläne,
- Ausschreibung der Parkscheinautomaten und der Beschilderung,
- Bereitstellung (Herstellung und Ausgabe) der Bewohnerparkausweise,
- Aufstellung der Beschilderung und der Parkscheinautomaten.

In Absprache mit dem Auftraggeber wird angenommen, dass aufgrund eines hohen finanziellen und organisatorischen Aufwands maximal zwei Parkzonen zeitgleich im Ortsteil Kreuzberg eingeführt werden können. Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung sollte zunächst in Gebieten mit einer hohen Parkraumnachfrage erfolgen sowie in Bereichen, von denen aus die geringsten Verdrängungseffekte in umliegende Gebiete erwartet werden. Aus diesem Grund wird die stufenweise Einrichtung von Bewirtschaftungsmaßnahmen von der westlichen Ortsteilgrenze in Richtung Osten empfohlen.

Die notwendigen Maßnahmen werden in fünf Blöcke aufgeteilt:

- Stufe 1: Einführung von Mischparken in den Parkzonen A und J.
- Stufe 2: Einführung von Mischparken in den Parkzonen B und I.

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

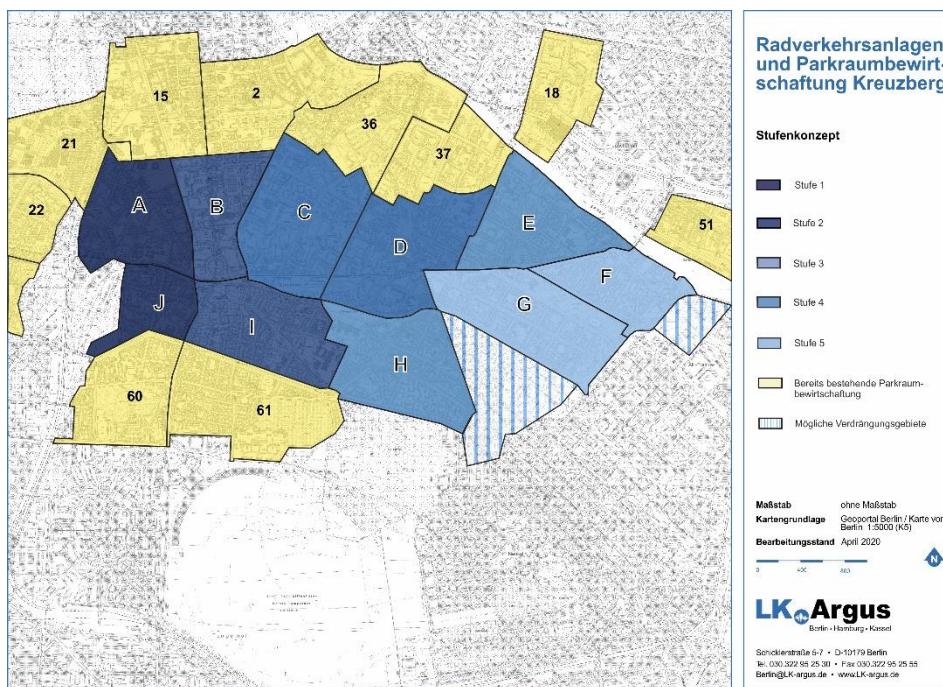
Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

- Stufe 3: Einführung von Mischparken in den Parkzonen C und D.
- Stufe 4: Einführung von Mischparken in den Parkzonen E und H.
- Stufe 5: Einführung von Mischparken in den Parkzonen F und G.

Das Stufenkonzept ist in Abbildung 67 dargestellt.

Abbildung 67: Stufenkonzept



Tabellenverzeichnis

		Friedrichshain-Kreuzberg
Tabelle 1:	Einwohnerdichte mit Stand 31.12.2017	6
Tabelle 2:	Betriebsdichte 2017	8
Tabelle 3:	Motorisierungsgrad mit Stand 31.12.2017	10
Tabelle 4:	Parkraumbilanz des Teilgebietes Askanischer Platz	40
Tabelle 5:	Parkraumbilanz des Teilgebietes Gleisdreieck	40
Tabelle 6:	Parkraumbilanz des Teilgebietes Graefekiez	40
Tabelle 7:	Parkraumbilanz des Teilgebietes Lausitzer Platz	40
Tabelle 8:	Parkraumbilanz des Teilgebietes Mehringplatz	41
Tabelle 9:	Parkraumbilanz des Teilgebietes Moritzplatz	41
Tabelle 10:	Parkraumbilanz des Teilgebietes Oranienplatz	41
Tabelle 11:	Parkraumbilanz des Teilgebietes Rathaus Yorckstraße	41
Tabelle 12:	Parkraumbilanz des Teilgebietes Reichenberger Straße	42
Tabelle 13:	Parkraumbilanz des Teilgebietes Urbanstraße	42
Tabelle 14:	Parkraumbilanz des Teilgebietes Wassertorplatz	42
Tabelle 15:	Parkraumbilanz des Teilgebietes Wrangelkiez	42
Tabelle 16:	Wegfall von Kfz-Stellplätzen durch Anordnung von Nextbike-Verleihstationen und öffentlichen Fahrradabstellanlagen	43
Tabelle 17:	Wegfall von Kfz-Stellplätzen durch Einrichtungen von Radverkehrsanlagen	44
Tabelle 18:	Potenzielle Erweiterungen des Parkraumangebotes im Untersuchungsgebiet	46
Tabelle 19:	Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Askanischer Platz	52
Tabelle 20:	Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Gleisdreieck	52
Tabelle 21:	Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Graefekiez	52
Tabelle 22:	Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Lausitzer Platz	52
Tabelle 23:	Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Mehringplatz	53
Tabelle 24:	Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Moritzplatz	53
Tabelle 25:	Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Oranienplatz	53
Tabelle 26:	Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Rathaus Yorckstraße	53

Friedrichshain-Kreuzberg Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg	Tabelle 27: Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Reichenberger Straße	54
13. Juli 2020	Tabelle 28: Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Urbanstraße	54
	Tabelle 29: Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Wassertorplatz	54
	Tabelle 30: Parkraumbilanz der nur privat zugänglichen Abstellstände des Teilgebietes Wrangelkiez	54
	Tabelle 31: Anzahl der erfassten Liefer- und Haltvorgänge	56
	Tabelle 32: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Askanischer Platz	61
	Tabelle 33: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Gleisdreieck	61
	Tabelle 34: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Graefekiez	62
	Tabelle 35: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Lausitzer Platz	62
	Tabelle 36: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Mehringplatz	63
	Tabelle 37: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Wrangelkiez	63
	Tabelle 38: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Moritzplatz	64
	Tabelle 39: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Oranienplatz	64
	Tabelle 40: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Rathaus Yorckstraße	65
	Tabelle 41: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Reichenberger Straße	65
	Tabelle 42: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Urbanstraße	66
	Tabelle 43: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Wassertorplatz	66
	Tabelle 44: Parkgebührenzuordnung nach ParkGebO der Parkzonen	70
	Tabelle 45: Empfehlungen für Liefer- und Ladezonen	74
	Tabelle 46: Zu berücksichtigende Abstellstände bei der Kostenschätzung	83
	Tabelle 47: Einnahmen aus Parkscheingegebühren nach Parkzone	85
	Tabelle 48: Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern nach Parkzone	88
	Tabelle 49: Ausgaben für Parkscheinautomaten nach Parkzone	90
	Tabelle 50: Ausgaben für Information, Verkehrszeichenpläne und Parkzonenbeschilderung nach Parkzone	91

Tabelle 51:	Anzahl Innendienstmitarbeiter je Parkzone	94	Friedrichshain-Kreuzberg
Tabelle 52:	Ausgaben für Überwachung nach Parkzone	95	
Tabelle 53:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone A bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 2-3 Kontrollgängen am Tag	96	Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg
Tabelle 54:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone B bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 2-3 Kontrollgängen am Tag	96	
Tabelle 55:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone C bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag	97	13. Juli 2020
Tabelle 56:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone D bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 5-6 Kontrollgängen am Tag	97	
Tabelle 57:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone E bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 5-6 Kontrollgängen am Tag	97	
Tabelle 58:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone F bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 5-6 Kontrollgängen am Tag	97	
Tabelle 59:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone G bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 5-6 Kontrollgängen am Tag	97	
Tabelle 60:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone H bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 5-6 Kontrollgängen am Tag	97	
Tabelle 61:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone I bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 2-3 Kontrollgängen am Tag	98	
Tabelle 62:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone J bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-22 Uhr mit 2-3 Kontrollgängen am Tag	98	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	2
Abbildung 2:	Teilgebiete	2
Abbildung 3:	Gebietsausweisung laut Flächennutzungsplan Berlin	4
Abbildung 4:	Einwohnerdichte 2017	7
Abbildung 5:	Betriebsdichte 2017	8
Abbildung 6:	Motorisierungsgrad mit Stand 31.12.2017	10
Abbildung 7:	Straßennetzhierarchie im Untersuchungsgebiet	11
Abbildung 8:	Verkehrsmengen DTVw 2014 (Kfz / 24 Stunden)	12

Friedrichshain-Kreuzberg	Abbildung 9: Radverkehrsanlagen	13
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung	Abbildung 10: Analyse der Radverkehrsanlagen im Hauptnetz	14
Kreuzberg	Abbildung 11: Radverkehrsanlage Schlesische Straße	15
13. Juli 2020	Abbildung 12: Radverkehrsanlage Köpenicker Straße	16
	Abbildung 13: Radverkehrsanlage Kreuzbergstraße	16
	Abbildung 14: Parkraumangebot im öffentlichen Raum	18
	Abbildung 15: Mittlerer Parkraumbelegungsgrad des öffentlichen Straßenraums im Zeitverlauf	20
	Abbildung 16: Parkraumbelegungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Werktag 11 Uhr)	21
	Abbildung 17: Parkraumbelegungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Werktag 19 Uhr)	21
	Abbildung 18: Parkraumbelegungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Werktag 3 Uhr)	22
	Abbildung 19: Parkraumbelegungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Samstag 11 Uhr)	22
	Abbildung 20: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 11 Uhr)	23
	Abbildung 21: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 19 Uhr)	23
	Abbildung 22: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 3 Uhr)	24
	Abbildung 23: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten (Samstag 11 Uhr)	24
	Abbildung 24: Routen der Kennzeichenerfassung	25
	Abbildung 25: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Askanischer Platz	26
	Abbildung 26: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Gleisdreieck/Entwicklungsgebiet	27
	Abbildung 27: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Graefekiez	27
	Abbildung 28: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Lausitzer Platz	28
	Abbildung 29: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Mehringplatz	28
	Abbildung 30: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Wrangelkiez	29
	Abbildung 31: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Moritzplatz	29
	Abbildung 32: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Oranienplatz	30
	Abbildung 33: Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Rathaus Yorckstraße	30

Abbildung 34:	Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Reichenberger Straße	31	Friedrichshain-Kreuzberg
Abbildung 35:	Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Urbanstraße	31	Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg
Abbildung 36:	Kurz- und Langparker werktags im Teilgebiet Wassertorplatz	32	
Abbildung 37:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Askanischer Platz	33	
Abbildung 38:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Gleisdreieck/Entwicklungsgebiet	34	13. Juli 2020
Abbildung 39:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Graefekiez	34	
Abbildung 40:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Lausitzer Platz	35	
Abbildung 41:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Mehringplatz	35	
Abbildung 42:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Wrangelkiez	36	
Abbildung 43:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Moritzplatz	36	
Abbildung 44:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Oranienplatz	37	
Abbildung 45:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Rathaus Yorckstraße	37	
Abbildung 46:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Reichenberger Straße	38	
Abbildung 47:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Urbanstraße	38	
Abbildung 48:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Wassertorplatz	39	
Abbildung 49:	Parkraumangebot auf privaten Flächen	48	
Abbildung 50:	Parkraumbelegungsgrad der privaten Flächen (Werktag 11 Uhr)	49	
Abbildung 51:	Parkraumbelegungsgrad der privaten Flächen (Werktag 19 Uhr)	50	
Abbildung 52:	Parkraumbelegungsgrad der privaten Flächen (Werktag 3 Uhr)	50	
Abbildung 53:	Parkraumbelegungsgrad der privaten Flächen (Samstag 11 Uhr)	51	
Abbildung 54:	Liefervorgänge in erster Reihe und Haltvorgänge in zweiter Reihe (Werktag 11 Uhr)	56	
Abbildung 55:	Beispiel Schlesische Straße, Haltvorgang in zweiter Reihe	57	
Abbildung 56:	Aufteilung der empfohlenen Parkzonen	68	

Friedrichshain-Kreuzberg Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg	Abbildung 57: Mögliche Standorte der Parkscheinautomaten	72
	Abbildung 58: Straßenabschnitte mit erhöhtem Lieferbedarf entlang der Hauptverkehrsstraßen	75
	Abbildung 59: Erreichbarkeit der Geschäfte (Köpenicker Straße)	75
	Abbildung 60: Erreichbarkeit der Geschäfte (Schlesische Straße)	76
13. Juli 2020	Abbildung 61: Erreichbarkeit der Geschäfte (Anhalter Straße)	76
	Abbildung 62: Erreichbarkeit der Geschäfte (Wilhelmstraße)	77
	Abbildung 63: Erreichbarkeit der Geschäfte (Lindenstraße)	77
	Abbildung 64: Erreichbarkeit der Geschäfte (Großbeerenerstraße)	78
	Abbildung 65: Erreichbarkeit der Geschäfte (Kreuzbergstraße)	78
	Abbildung 66: Erreichbarkeit der Geschäfte (Katzbachstraße)	79
	Abbildung 67: Stufenkonzept	100

Literaturverzeichnis

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. (Oktober 2018). Von https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/Stat_Berichte/2018/SB_A01-05-00_2017h02_BE.pdf. abgerufen

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. (Februar 2020). Von https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/regionalstatistiken/r-gesamt_neu.asp?Ptyp=410&Sageb=12015&creg=BBB&anzwer=6 abgerufen

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. (Februar 2020). Von <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/BasisZeitreiheGrafik/BasisStrassenverkehr.asp?Ptyp=300&Sageb=46002&creg=BBB&anzwer=6> abgerufen

Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2011). *Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 41-43 in Prenzlauer Berg.* Berlin.

Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2014). *Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 41 bis 45 Prenzlauer Berg.* Berlin.

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin / CS Plan (Bearb.). (2006). *Untersuchung zur räumlichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung im westlichen Innenstadtbereich von Berlin.* Berlin.

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg / LK Argus GmbH (Bearb.). (2011). *Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Barnimkiez.* Berlin.

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.). (2015).
Parkraumbewirtschaftungskonzept für das Gebiet Oberbaumcity - Rudolfkiez - Persiusplatz.

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.). (2017).
Parkraumbewirtschaftungskonzept Bergmannkiez und Viktoriapark. Berlin.

Bezirksamt Mitte von Berlin / Janßen, Volpert / PGN (Bearb.). (k.A.).
Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte. Berlin.

Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus (Bearb.). (2019). *Untersuchung zukünftiger Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte von Berlin.*

Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2008).
Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38 in Berlin-Mitte. Berlin.

Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2010). *Einnahmen und Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung 2009. Berlin.*

Bezirksamt Mitte von Berlin. (Oktober 2018). Von <https://www.berlin.de/ba-mitte/ueber-den-bezirk/zahlen-und-fakten/bevoelkerung/> abgerufen

Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2011).
Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 41-43 in Prenzlauer Berg. Berlin.

Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2014).
Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 41 bis 45 Prenzlauer Berg. Berlin.

Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2015).
Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung in der Carl-Legien-Siedlung.

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin / LK Argus (Bearb.). (2016).
Machbarkeitsstudie Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Tempelhof-Schöneberg. Berlin.

IHK Köln. (2018). *Die Ladezone im Blickpunkt: Anforderungen an die Güterversorgung in Köln und Leverkusen.* Von https://www.ihk-koeln.de/upload/IHK_Studie_Ladezone_Web_66706.pdf abgerufen

KoMoDo. (2019). *KoMoDo Abschlussveranstaltung Pressemitteilung.* Von https://www.komodo.berlin/app/download/9584665469/2019-05-22+KoMoDo+Pressemitteilung_vsd.pdf?t=1558534915 abgerufen

Kraftfahrt-Bundesamt. (Januar 2019).

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Friedrichshain-
Kreuzberg

**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung**
Kreuzberg

13. Juli 2020

Land Berlin. (2014). *Übergeordnetes Fahrrad routennetz (Karte)*. Berlin:
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt.

LK Argus GmbH (Bearb.). (2008). *Parkgebühren gestaltung, ein Arbeitspaket im
Forschungs- und Entwicklungsvorhaben "ParkenBerlin", unterstützt und
gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität 21.*
Berlin.

LK Argus GmbH (Bearb.). (2009). *Wirtschaftliches Parkraummanagement,
Arbeitspaket im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben
"ParkenBerlin", unterstützt und gefördert mit Mitteln des
Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
im Rahmen der Förderinitiative Mobilität21.* Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Heinrichs, Baier (Bearb.). (2004).
Leitfaden Parkraumbewirtschaftung. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. (2011). *Stadtentwicklungsplan Verkehr
Berlin*. Berlin.

StVO. (2020). Straßenverkehrs-Ordnung vom 28. April 2020. Bundesrepublik
Deutschland.

VLB, V. B. (2014). *Verkehrsstärkenkarte DTV werktags 2014*. Berlin.

Anhang

Anhangverzeichnis

Anhang 1: Karten

Anhang 2: Parkraumnachfrage (Diagramme)

Anhang 3: Ermittlung der Anzahl an Überwachungskräften

Anhang 4: Ableiten der Gebührenhöhe nach der Parkgebührenordnung

Friedrichshain-
Kreuzberg
**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

Friedrichshain-
Kreuzberg
**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

Anhang 1: Karten

Friedrichshain-
Kreuzberg
**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

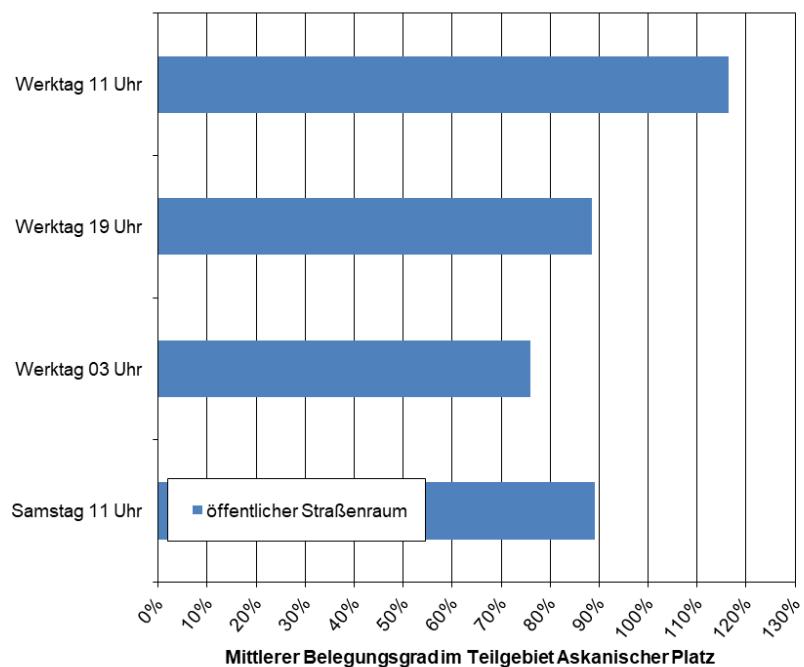
13. Juli 2020

Friedrichshain-
Kreuzberg
Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg

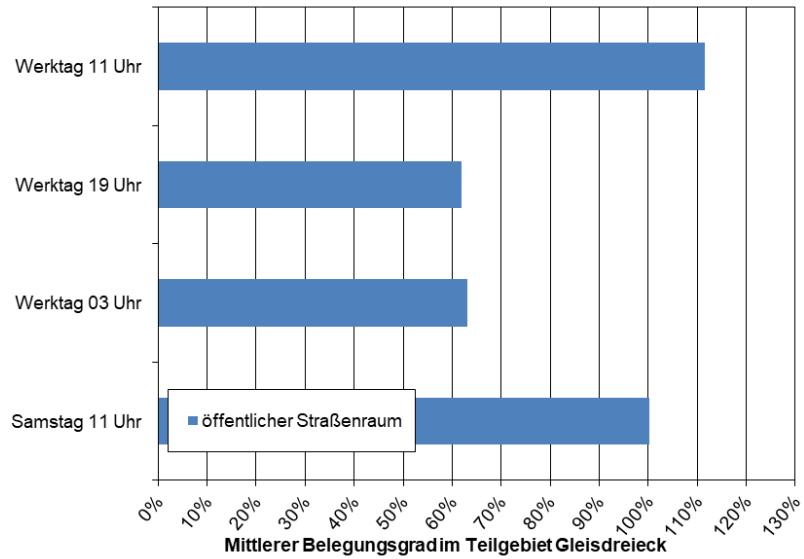
13. Juli 2020

Anhang 2: Parkraumnachfrage (Diagramme)

Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Teilgebiet Askanischer Platz



Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Teilgebiet Gleisdreieck



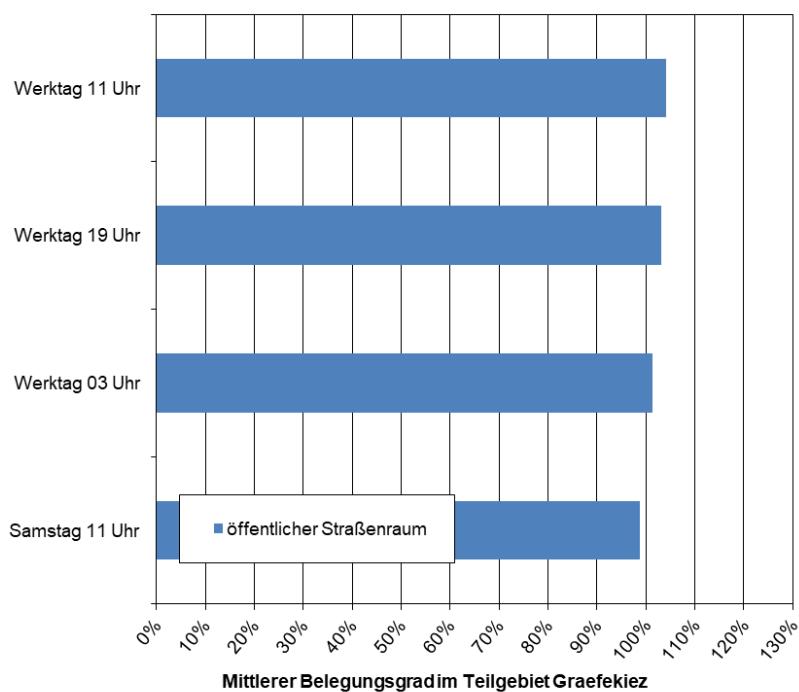
Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Teilgebiet Graefekiez

Friedrichshain-

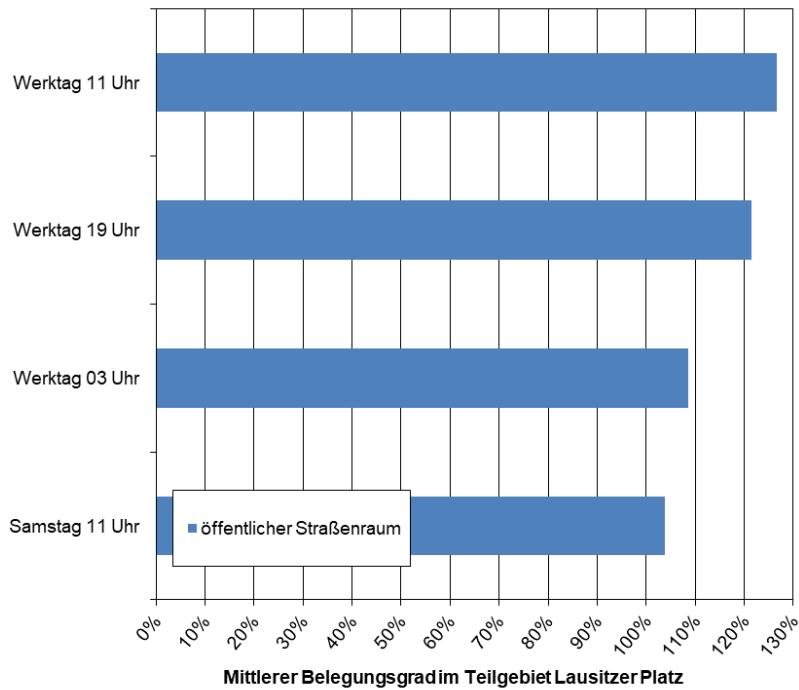
Kreuzberg

**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020



Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Teilgebiet Lausitzer Platz



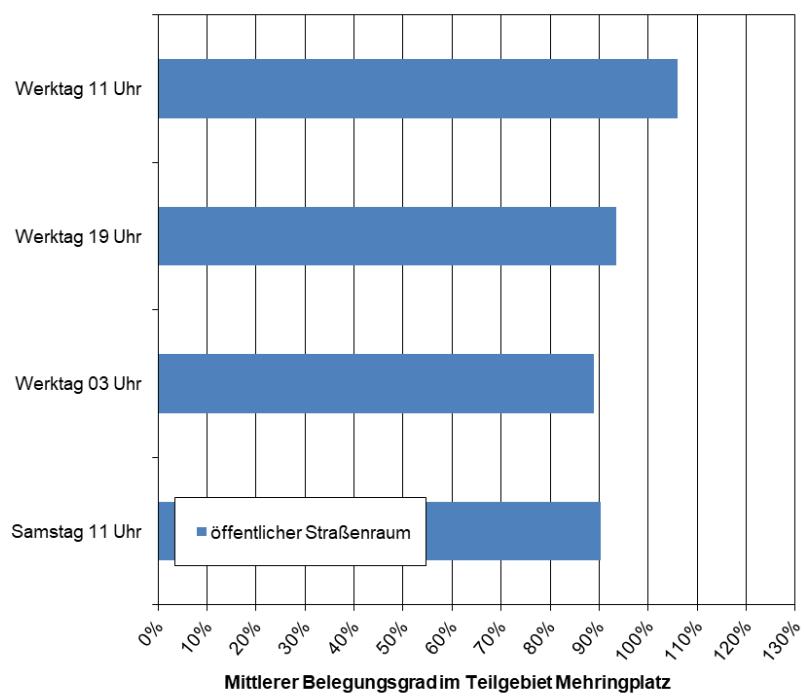
Friedrichshain-

Kreuzberg

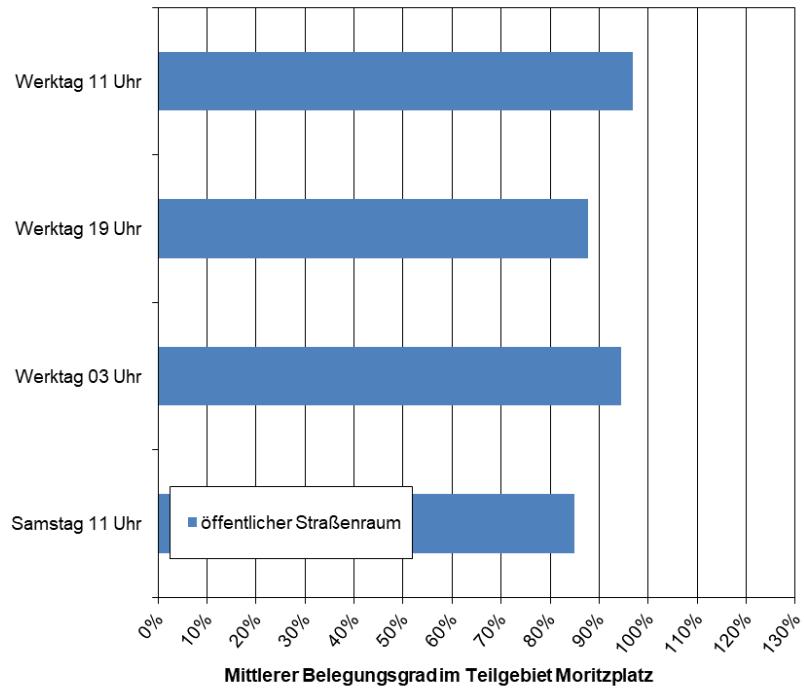
**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

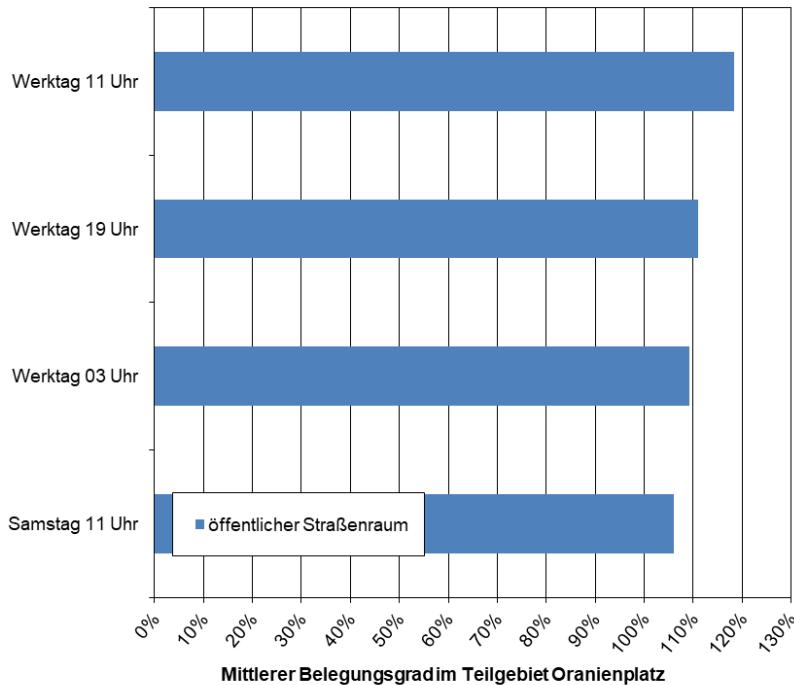
Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Teilgebiet Mehringplatz



Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Teilgebiet Moritzplatz



Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Teilgebiet Oranienplatz



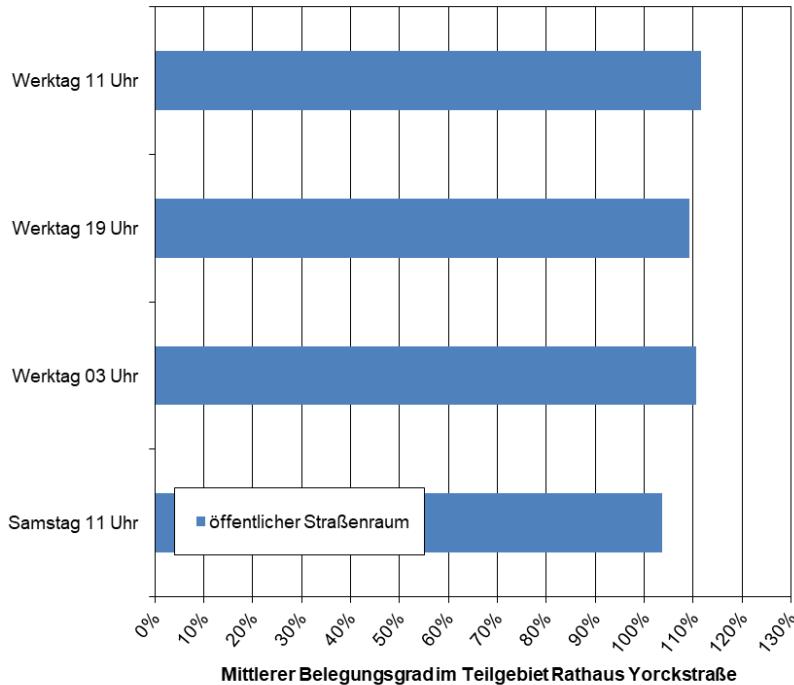
Friedrichshain-

Kreuzberg

**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

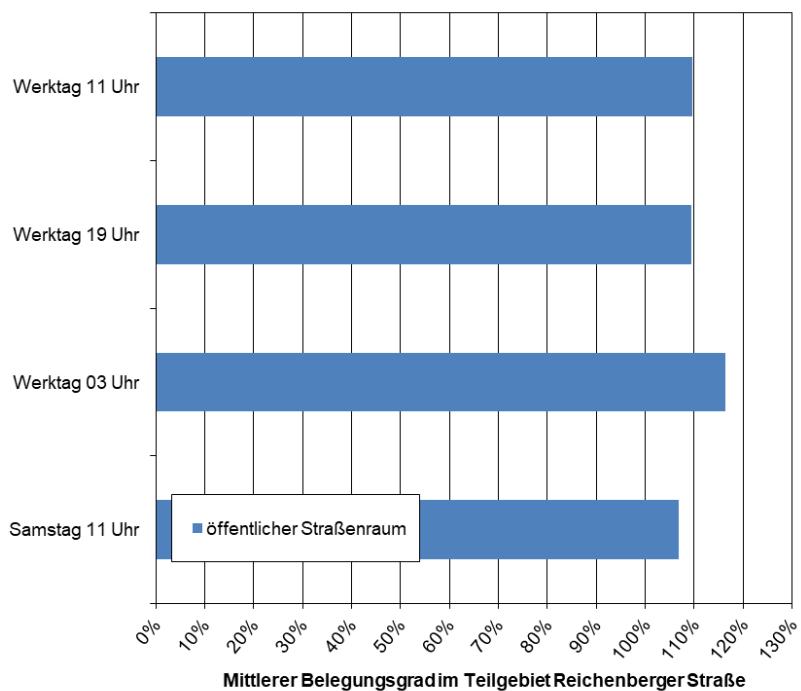
Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Teilgebiet Rathaus Yorckstraße



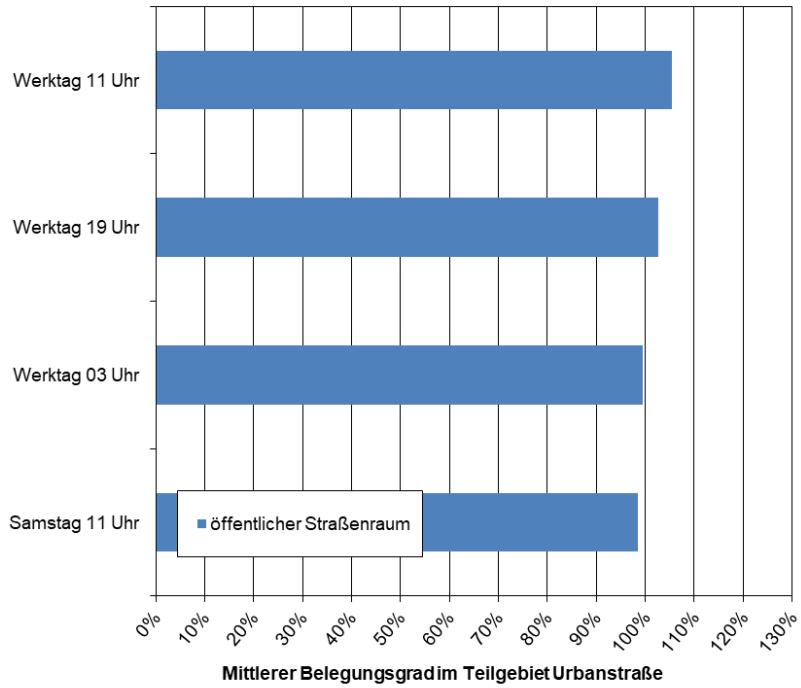
Friedrichshain-
Kreuzberg
**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung**
Kreuzberg

13. Juli 2020

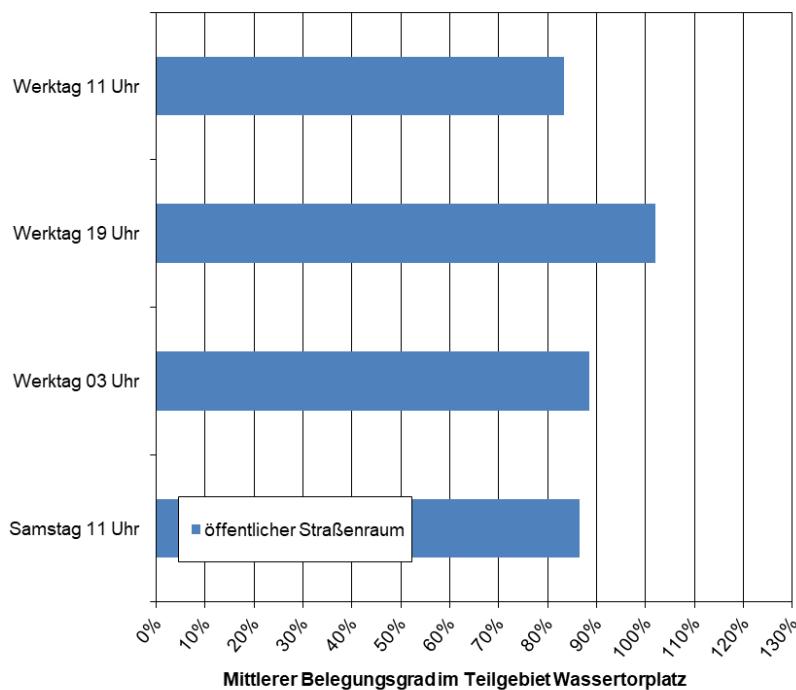
Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Teilgebiet Reichenberger Straße



Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Teilgebiet Urbanstraße



Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Teilgebiet Wassertorplatz



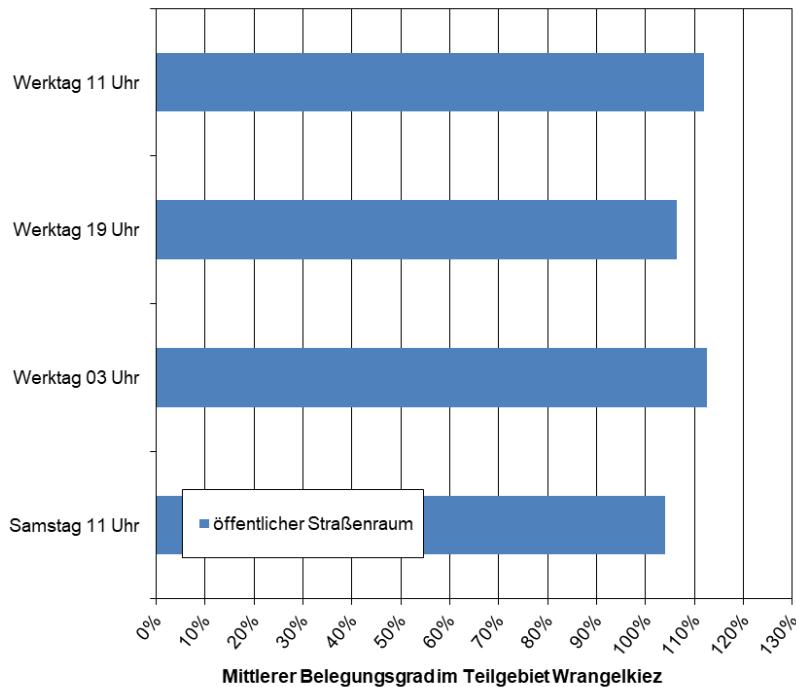
Friedrichshain-

Kreuzberg

**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, Teilgebiet Wrangelkiez



Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Anhang 3: Ermittlung der Anzahl an Überwachungskräften

Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone A (2-3 Kontrollgänge am Tag)

Gebiets-Kenngrößen		Parkzone A		Variable Eingangsgröße	
Parkstände:	1.281 Stück	Kontrollstrecke:	15.124 Meter	Samstage:	52 von 9 Uhr bis 22 Uhr = 13 Std
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	13.612 Meter	Werktag:	255 von 9 Uhr bis 22 Uhr = 13 Std	Sonn- und Feiertage:	0 von 0 Uhr bis 0 Uhr = 0 Std
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	307 Tage				
Überwachungsturnus	Überwachungsturnus: 5,0 stündlich				
Überwachungs-Kenngrößen					
Reine Gehzeit:	227 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	13.612 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	363 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparken:	10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	231 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	0,50 min	Quote:	36 %
Überprüfungszeit Umweltzone:	13 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	0,5 %
Überprüfungszeit der PSA:	12 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	168 m	Defektquote:	10 %
Zeit für Service und Auskünfte:	14 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Servicedauer:	1 min
Summe:	859 Minuten/Tour	Werktag:	2,6 Touren	samstags:	2,6 Touren
Überwachungsgänge pro Jahr:	798 Touren			sonntags:	0,0 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	686.004 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)				
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	108.000 Minuten/Person	Arbeitstage pro Jahr:	255 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	81.900 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegezeiten:	60 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte:		8,4 im Jahresmittel , errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit			

**Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone B
(2-3 Kontrollgänge am Tag)**

Gebiets-Kenngrößen		Parkzone B		Variable Eingangsgröße		
Parkstände:	956 Stück	Kontrollstrecke:	11.915 Meter	Samstage:	52	
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	10.724 Meter	Werktag:	255	Sonn- und Feiertage:	0	
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	307 Tage	von	9 Uhr	von	9 Uhr	
		bis	22 Uhr	bis	22 Uhr	
			= 13 Std	= 13 Std	= 0 Std	
Überwachungsturnus						
Überwachungsturnus:	5,0 stündlich					
Überwachungs-Kenngrößen						
Reine Gehzeit:	179 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	10.724 m	
Überprüfungszzeit der Parkscheine:	271 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparken:	10 %	
Überprüfungszzeit Handy-Parken:	172 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	0,50 min	Anzeigezzeit bei Parkscheinen enthalten	36 %	
Überprüfungszzeit Umweltzone:	10 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	0,5 %	
Überprüfungszzeit der PSA:	8 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	202 m	Defektquote:	10 %	
Zeit für Service und Auskünfte:	11 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Servicedauer:	1 min	
Summe:	650 Minuten/Tour	werktag:	2,6 Touren	samstags:	2,6 Touren	
Überwachungsgänge pro Jahr:	798 Touren			sonntags:	0,0 Touren	
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	518.698 Minuten	(Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)				
Personal-Kenngrößen						
Arbeitszeit pro Jahr:	108.000 Minuten/Person	Arbeitstage pro Jahr:	255 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage	
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	81.900 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegezeiten:	60 min	
					Tägliche Arbeitszeit:	480 min
Ergebnisse						
Benötigte Überwachungskräfte:	6,3 im Jahresmittel , errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit					

Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Friedrichshain-
Kreuzberg

**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

**Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone C
(2-3 Kontrollgänge am Tag)**

Gebiets-Kenngrößen		Parkzone C		Variable Eingangsgröße	
Parksände:	1.933 Stück	Kontrollstrecke:	18.604 Meter	Sonn- und Feiertage:	0 Uhr von bis 0 Std = 0 Std
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	16.744 Meter	Werkstage:	255 von 9 Uhr bis 22 Uhr = 13 Std	Samstage:	52 von 9 Uhr bis 22 Uhr = 13 Std
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	307 Tage				
Überwachungsturnus	Überwachungsturnus: 5,0 stündlich				
Überwachungs-Kenngrößen		Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	16.744 m
Reine Gehzeit:	279 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparker:	10 %
Überprüfungszeit der Parkscheine:	548 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	0,50 min	Quote:	36 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	348 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	0,5 %
Überprüfungszeit Umweltzone:	19 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	164 m	Defektquote:	10 %
Überprüfungszeit der PSA:	15 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Servicedauer:	1 min
Zeit für Service und Auskünte:	20 Minuten/Tour				
Summe:	1.229 Minuten/Tour	werkags:	2,6 Touren	samstags:	2,6 Touren
Überwachungsgänge pro Jahr:	798 Touren				
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	981.362 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)				
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	108.000 Minuten/Person	Arbeitstage pro Jahr:	255 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	79.350 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegzeiten:	70 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte: 12,4 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit					

**Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone D
(5-6 Kontrollgänge am Tag)**

Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Gebiets-Kenngrößen		Parkzone D		Variable Eingangsgröße	
Parkstände:	2.755 Stück	Kontrollstrecke:	22.727 Meter	Samstage:	52
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	20.454 Meter	Werktag:	255	von	9 Uhr
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	307 Tage	von	9 Uhr	bis	22 Uhr
		bis	22 Uhr	= 13 Std	= 13 Std
Überwachungsturnus	Überwachungsturnus: 2,5 stündlich	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	20.454 m
		Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparker:	10 %
		Prüfzeit je Fahrzeug:	0,50 min	Anzeigezzeit bei Parkscheinen enthalten	2 min
		Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Anzeigezzeit je Fahrzeug:	2 min
		Abstand zwischen PSA:	156 m	Defektquote:	10 %
		Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Service dauer:	1 min
		Summe:	1.692 Minuten/Tour		
		Überwachungsgänge pro Jahr:	1.596 Touren	Werktag:	5,2 Touren
		Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	2.701.638 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)	samstags:	5,2 Touren
				sonntags:	0,0 Touren
Überwachungs-Kenngrößen		Gehzeit:	341 Minuten/Tour		
		Reine Gehzeit:	341 Minuten/Tour		
		Überprüfungszzeit der Parkscheine:	781 Minuten/Tour		
		Überprüfungszzeit Handy-Parken:	496 Minuten/Tour		
		Überprüfungszzeit Umweltzone:	28 Minuten/Tour		
		Überprüfungszzeit der PSA:	20 Minuten/Tour		
		Zeit für Service und Auskünfte:	28 Minuten/Tour		
		Summe:	1.692 Minuten/Tour		
Personal-Kenngrößen		Arbeitszeit pro Jahr:	255 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
		Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegezeiten:	60 min
					Tägliche Arbeitszeit: 480 min
Ergebnisse		Benötigte Überwachungskräfte:	33,0 im Jahresmittel , errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit		



Friedrichshain-
Kreuzberg

**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

**Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone E
(5-6 Kontrollgänge am Tag)**

Gebiets-Kenngrößen		Parkzone E		Variable Eingangsgröße	
Parksände:	2.097 Stück	Kontrollstrecke:	16.572 Meter	Samstage:	52
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	14.915 Meter	Werkstage:	255	von	9 Uhr
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	307 Tage	von	9 Uhr	bis	22 Uhr
		bis	22 Uhr	= 13 Std	= 13 Std
Überwachungsturnus	Überwachungsturnus: 2,5 stündlich				
Überwachungs-Kenngrößen		Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	14.915 m
Reine Gehzeit:	249 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparken:	10 %
Überprüfungszeit der Parkscheine:	594 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	0,50 min	Quote:	36 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	377 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	0,5 %
Überprüfungszeit Umweltzone:	21 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	145 m	Defektquote:	10 %
Überprüfungszeit der PSA:	15 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Servicedauer:	1 min
Zeit für Service und Auskünfte:	21 Minuten/Tour				
Summe:	1.278 Minuten/Tour	werktag:	5,2 Touren	samstags:	5,2 Touren
Überwachungsgänge pro Jahr:	1.596 Touren				
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	2.039.486 Minuten	(Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)		sonntags:	0,0 Touren
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	108.000 Minuten/Person	Arbeitstage pro Jahr:	255 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	81.900 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegezeiten:	60 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte:	24,9 im Jahresmittel , errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit				

**Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone F
(5-6 Kontrollgänge am Tag)**

Gebiets-Kenngrößen		Parkzone F		Variable Eingangsgröße	
Parkstände:	1.487 Stück	Kontrollstrecke:	11.799 Meter	Samstage:	52
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	10.619 Meter	Werkage:	255	von	9 Uhr
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	307 Tage	von	9 Uhr	bis	22 Uhr
		bis	22 Uhr	= 13 Std	= 13 Std
Überwachungsturnus	Überwachungsturnus: 2,5 stündlich				
Überwachungs-Kenngrößen		Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Stid	Wegstrecke:	10.619 m
Reine Gehzeit:	177 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparken:	10 %
Überprüfungszeit der Parkscheine:	421 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	0,50 min	Anzeige je Fahrzeug:	2 min
Überprüfungszeit Handy-Parken:	268 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Anzeigenzeit bei Parkscheinen enthalten	
Überprüfungszeit Umweltzone:	15 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	166 m	Anzeige je Fahrzeug:	2 min
Überprüfungszeit der PSA:	10 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Dauer Fehlermeldung:	1,5 min
Zeit für Service und Auskünfte:	15 Minuten/Tour			Defektkurve:	10 %
Summe:	905 Minuten/Tour			Service dauer:	1 min
Überwachungsgänge pro Jahr:	1.596 Touren	Werkags:	5,2 Touren	samstags:	5,2 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JUM):	1.445.177 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)			sonntags:	0,0 Touren
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	108.000 Minuten/Person	Arbeitstage pro Jahr:	255 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	87.000 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegezeiten:	40 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte: 16,6 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit					

Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone G (5-6 Kontrollgänge am Tag)

Gebiets-Kenngrößen		Parkzone G		Variable Eingangsgröße	
Parkstände:	2.029 Stück	Kontrollstrecke:	16.752 Meter	Samstage:	52
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	15.077 Meter	Werktag:	255 Tage	von	9 Uhr
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	307 Tage	von	9 Uhr	bis	22 Uhr
		bis	= 13 Std	= 13 Std	= 0 Std
Überwachungsturnus		Überwachungsturnus: 2,5 stündlich		Sonn- und Feiertage:	0 Uhr von bis
Überwachungs-Kenngrößen		Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Samstags:	5,2 Touren
Reine Gehzeit:	251 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Wegstrecke:	15.077 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	575 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	0,50 min	Schwarzparkter:	10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	365 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	36 %
Überprüfungszeit Umweltzone:	20 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	154 m	Quote:	0,5 %
Überprüfungszeit der PSA:	15 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Defektquote:	10 %
Zeit für Service und Auskünfte:	20 Minuten/Tour	Summe:	1.247 Minuten/Tour	Servicedauer:	1 min
Überwachungsgänge pro Jahr:	1.596 Touren	Überwachungsgänge pro Jahr *	Überwachungsdauer pro Tour	sonntags:	0,0 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	1.990.412 Minuten	werktag:	5,2 Touren	sonntags:	0,0 Touren
Personal-Kenngrößen		Arbeitstage pro Jahr:	255 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Arbeitszeit pro Jahr:	108.000 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rust- und Wegezeiten:	40 min
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	87.000 Minuten/Person				
Ergebnisse		Benötigte Überwachungskräfte: 22,9 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit		Tägliche Arbeitszeit:	480 min

**Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone H
(5-6 Kontrollgänge am Tag)**

Gebiets-Kenngrößen		Parkzone H		Variable Eingangsgröße	
Parksände:	2.927 Stück	Kontrollstrecke:	20.301 Meter	Samstage:	52
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	18.271 Meter	Werktag:	255	Sonn- und Feiertage:	0
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	307 Tage	von	9 Uhr	von	9 Uhr
		bis	22 Uhr	bis	22 Uhr
			= 13 Std	= 13 Std	= 0 Std
Überwachungsturnus	Überwachungsturnus: 2,5 stündlich				
Überwachungs-Kenngrößen					
Reine Gehzeit:	305 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	18.271 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	829 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparken:	10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	527 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	0,50 min	Quote:	36 %
Überprüfungszeit Umweltzone:	29 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	0,5 %
Überprüfungszeit der PSA:	16 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	174 m	Defektquote:	10 %
Zeit für Service und Auskünfte:	28 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Service dauer:	1 min
Summe:	1.734 Minuten/Tour				
Überwachungsgänge pro Jahr:	1.596 Touren	werktag:	5,2 Touren	samstags:	5,2 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	2.768.381 Minuten	(Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)			
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	108.000 Minuten/Person	Arbeitstage pro Jahr:	255 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	84.450 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegzeiten:	50 min
					Tägliche Arbeitszeit: 480 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte:	32,8 im Jahresmittel , errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit				

Friedrichshain-Kreuzberg
Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Friedrichshain-
Kreuzberg

**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

**Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone I
(2-3 Kontrollgänge am Tag)**

Gebiets-Kenngrößen		Parkzone I		Variable Eingangsgröße	
Parksände:	2.117 Stück	Kontrollstrecke:	16.710 Meter	Sonn- und Feiertage:	0 Uhr bis 0 Std = 0 Std
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	15.039 Meter	Werktag:	255 von 9 Uhr bis 22 Uhr = 13 Std	Samstage:	52 von 9 Uhr bis 22 Uhr = 13 Std
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	307 Tage				
Überwachungsturnus		Überwachungsturnus: 5,0 stündlich			
Überwachungs-Kenngrößen					
Reine Gehzeit:	251 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	15.039 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	600 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparken:	10 % Anzeige je Fahrzeug: 2 min
Überprüfungszeit Handy-Parken:	381 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	0,50 min	Quote:	36 % Anzeigenzeit bei Parkscheinen enthalten
Überprüfungszeit Umweltzone:	21 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	0,5 % Anzeige je Fahrzeug: 2 min
Überprüfungszeit der PSA:	13 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	169 m	Defektquote:	10 % Dauer Fehlermeldung: 1,5 min
Zeit für Service und Ausküsse:	21 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Service dauer:	1 min
Summe:	1.287 Minuten/Tour	werktags:	2,6 Touren	samstags:	2,6 Touren
Überwachungsgänge pro Jahr:	798 Touren				sonntags: 0,0 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	1.027.401 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)				
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	108.000 Minuten/Person	Arbeitstage pro Jahr:	255 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	79.350 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegezeiten:	70 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte: 12,9 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit					
LK Argus <small>Berlin • Hamburg • Kassel</small>					

**Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone J
(2-3 Kontrollgänge am Tag)**

Gebiets-Kenngrößen		Parkzone J		Variable Eingangsgröße	
Parksände:	716 Stück	Kontrollstrecke:	7.142 Meter	Samstage:	52
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	6.428 Meter	Werkstage:	255	Sonn- und Feiertage:	0
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	307 Tage	von	9 Uhr	von	9 Uhr
		bis	22 Uhr	bis	22 Uhr
		=	13 Std	=	13 Std
Überwachungsturnus	Überwachungsturnus:	5,0	ständlich		
Überwachungs-Kenngrößen					
Reine Gehzeit:	107 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	6.428 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	203 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparken:	10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	129 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	0,50 min	Anzeigenzeit bei Parkscheinen enthalten	36 %
Überprüfungszeit Umweltzone:	7 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Anzeige je Fahrzeug:	2 min
Überprüfungszeit der PSA:	6 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	161 m	Defektquote:	0,5 %
Zeit für Service und Auskünfte:	8 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Service dauer:	1,5 min
Summe:	460 Minuten/Tour	werktag:	2,6 Touren	Samstags:	2,6 Touren
Überwachungsgänge pro Jahr:	798 Touren				sonntags:
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	366.829 Minuten	(Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)			0,0 Touren
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	108.000 Minuten/Person	Arbeitstage pro Jahr:	255 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	79.350 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegezeiten:	70 min
					Tägliche Arbeitszeit: 480 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte:	4,6 im Jahresmittel	errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit			

Friedrichshain-Kreuzberg

Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung Kreuzberg

13. Juli 2020

Anhang 4: Ableiten der Gebührenhöhe nach Parkgebührenordnung

Gebührenerhebung nach Parkgebühren-Ordnung ParkGebO

Parkzone	hohe Nutzungsdichte	§ 1 Abs. (1) a typisches Mischanlegen (außer 11 Uhr Herzogenr.)		§ 1 Abs. (1) b ausreichende Erschließung mit ÖPNV		Kriterien erfüllt:	Empfehlung
		Kriterien erfüllt: mindestens 2 Annahmen müssen erfüllt sein	0,25 € / vierter Std. bzw. 1 € / Std.	Kriterien erfüllt: raumliche Erschließung (außer 11 Uhr bezogen)	0,50 € / vierte Std. bzw. 2 € / Std.		
	Annahme: mind. 20 % Befürde / ha Bewohner Langparken Kurzparken	Annahme: mind. 20 % Befürde / ha Bewohner Langparken Kurzparken	[ja]	zentral x zentral x	flächendeckend flächendeckend lückenhaft flächendeckend flächendeckend flächendeckend flächendeckend flächendeckend flächendeckend flächendeckend flächendeckend flächendeckend flächendeckend flächendeckend flächendeckend flächendeckend flächendeckend	Annahme: Mindeststakt 20 min ÖPNV-Grundtakt 40min (NVP, d.h. 10-20 min)	Annahme: zentrale Geschäftsbereiche besonders hohe Parkraumnachfrage (außer 11 Uhr bezogen) raumliche Erschließung überall hohe Nutzungsdichte, Zieldistanz ab 500m (NVP), ab 100 % Belegung Annahme: Einzelhandelskonzentrationen (Einkommen/FNP) flächendeckend
Zone A	-	x	x	-	[ja]	≤ 10 ja ≤ 10 ja 10-20 [ja] 10-20 ja 10-20 ja	Annahme: zentrale Geschäftsbereiche besonders hohe Parkraumnachfrage (außer 11 Uhr bezogen) raumliche Erschließung überall hohe Nutzungsdichte, Zieldistanz ab 500m (NVP), ab 100 % Belegung Annahme: Einzelhandelskonzentrationen (Einkommen/FNP) flächendeckend
Zone B	x	x	x	-	x	Annahme: zentrale Geschäftsbereiche besonders hohe Parkraumnachfrage (außer 11 Uhr bezogen) raumliche Erschließung überall hohe Nutzungsdichte, Zieldistanz ab 500m (NVP), ab 100 % Belegung Annahme: Einzelhandelskonzentrationen (Einkommen/FNP) flächendeckend	2 € / Std.
Zone C	-	x	x	-	x	Annahme: zentrale Geschäftsbereiche besonders hohe Parkraumnachfrage (außer 11 Uhr bezogen) raumliche Erschließung überall hohe Nutzungsdichte, Zieldistanz ab 500m (NVP), ab 100 % Belegung Annahme: Einzelhandelskonzentrationen (Einkommen/FNP) flächendeckend	2 € / Std.
Zone D	x	x	x	-	x	Annahme: zentrale Geschäftsbereiche besonders hohe Parkraumnachfrage (außer 11 Uhr bezogen) raumliche Erschließung überall hohe Nutzungsdichte, Zieldistanz ab 500m (NVP), ab 100 % Belegung Annahme: Einzelhandelskonzentrationen (Einkommen/FNP) flächendeckend	2 € / Std.
Zone E	x	x	x	-	x	Annahme: zentrale Geschäftsbereiche besonders hohe Parkraumnachfrage (außer 11 Uhr bezogen) raumliche Erschließung überall hohe Nutzungsdichte, Zieldistanz ab 500m (NVP), ab 100 % Belegung Annahme: Einzelhandelskonzentrationen (Einkommen/FNP) flächendeckend	2 € / Std.
Zone F	x	x	x	-	x	Annahme: zentrale Geschäftsbereiche besonders hohe Parkraumnachfrage (außer 11 Uhr bezogen) raumliche Erschließung überall hohe Nutzungsdichte, Zieldistanz ab 500m (NVP), ab 100 % Belegung Annahme: Einzelhandelskonzentrationen (Einkommen/FNP) flächendeckend	2 € / Std.
Zone G	x	x	x	-	x	Annahme: zentrale Geschäftsbereiche besonders hohe Parkraumnachfrage (außer 11 Uhr bezogen) raumliche Erschließung überall hohe Nutzungsdichte, Zieldistanz ab 500m (NVP), ab 100 % Belegung Annahme: Einzelhandelskonzentrationen (Einkommen/FNP) flächendeckend	2 € / Std.
Zone H	x	x	x	-	x	Annahme: zentrale Geschäftsbereiche besonders hohe Parkraumnachfrage (außer 11 Uhr bezogen) raumliche Erschließung überall hohe Nutzungsdichte, Zieldistanz ab 500m (NVP), ab 100 % Belegung Annahme: Einzelhandelskonzentrationen (Einkommen/FNP) flächendeckend	2 € / Std.
Zone I	x	x	x	-	x	Annahme: zentrale Geschäftsbereiche besonders hohe Parkraumnachfrage (außer 11 Uhr bezogen) raumliche Erschließung überall hohe Nutzungsdichte, Zieldistanz ab 500m (NVP), ab 100 % Belegung Annahme: Einzelhandelskonzentrationen (Einkommen/FNP) flächendeckend	2 € / Std.
Zone J	x	x	x	-	[ja]	Annahme: zentrale Geschäftsbereiche besonders hohe Parkraumnachfrage (außer 11 Uhr bezogen) raumliche Erschließung überall hohe Nutzungsdichte, Zieldistanz ab 500m (NVP), ab 100 % Belegung Annahme: Einzelhandelskonzentrationen (Einkommen/FNP) flächendeckend	2 € / Std.

Friedrichshain-
Kreuzberg
**Radverkehrsanlagen
und Parkraumbewirt-
schaftung
Kreuzberg**

13. Juli 2020

Berlin

Markgrafenstraße 62/63
D-10969 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de