

Abschlussbericht

Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung

Altstadt Köpenick von Berlin



15. Februar 2011

LK Argus GmbH

Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt Köpenick von Berlin

Abschlussbericht

Auftraggeber

Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin

Abteilung Bauen und Stadtentwicklung, Stadtplanungsamt
Alt-Köpenick 21
12555 Berlin

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10
D-10115 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de
www.LK-argus.de

Bearbeiter

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs
Dipl.-Ing. Sonja Patermann

Berlin, 15. Februar 2011

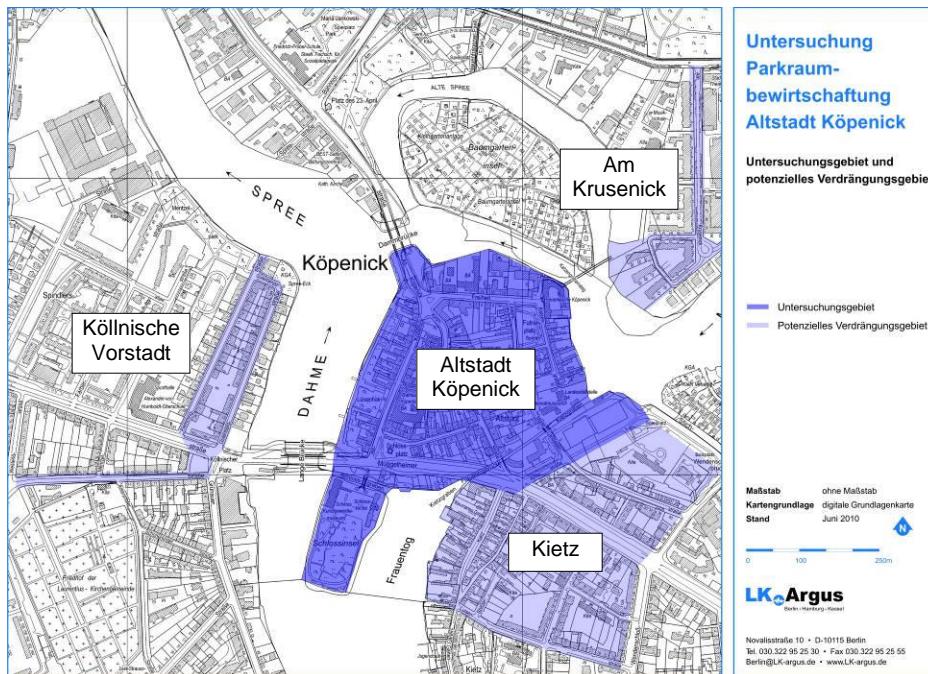
		Bezirksamt
		Treptow-Köpenick
Inhalt		Untersuchung Park- raumbewirtschaftung
1 Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet	1	Altstadt Köpenick
1.1 Einwohner	2	
1.2 Beschäftigte	4	
1.3 Motorisierung	4	
1.4 Nutzungsarten	6	
2 Ruhender Kfz-Verkehr	7	
2.1 Parkraumangebot	7	
2.1.1 Altstadt Köpenick	7	
2.1.2 Potenzielle Verdrängungsgebiete	9	
2.2 Parkraumauslastung	10	
2.2.1 Altstadt Köpenick	10	
2.2.2 Potenzielle Verdrängungsgebiete	18	
2.3 Parkdauer und Nutzergruppen	19	
2.4 Konfliktanalyse und verkehrliche Begründung einer Parkraumbewirtschaftung	22	
2.5 Maßnahmenkonzept und Wirkungsanalyse	24	
2.6 Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung	25	
2.6.1 Mögliche Bewirtschaftungsformen	25	
2.6.2 Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes	29	
2.6.3 Bewirtschaftungszeiten und Gebührenhöhen	30	
2.6.4 Standorte der Parkscheinautomaten	31	
2.7 Prognose und Wirkungsanalyse	33	
2.7.1 Absehbare Veränderungen beim Parkraumangebot	33	
2.7.2 Prognose der verkehrlichen Wirkungen	35	
2.7.3 Wirtschaftlichkeitsberechnung und Finanzierungskonzept	38	
3 Ruhender Fahrradverkehr	47	
3.1 Fahrradabstellangebot	47	
3.2 Empfehlungen zum ruhenden Fahrradverkehr	49	
4 Zusammenfassung und Empfehlungen	51	
Tabellenverzeichnis	53	
Abbildungsverzeichnis	53	

1 Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet der Altstadt Köpenick liegt im Bezirk Treptow-Köpenick auf einer Insel und wird von der Spree im Westen, Norden und Osten sowie von der Dahme bzw. Müggelheimer Straße im Süden und der Amtsstraße im Südosten begrenzt.

Zusätzlich zum Untersuchungsgebiet werden drei weitere Gebiete betrachtet, bei denen im Falle einer Parkraumbewirtschaftung mögliche Verdrängungseffekte aus der Altstadt Köpenick auftreten können. Das potenzielle Verdrängungsgebiet „Köllnische Vorstadt“ liegt westlich von der Altstadt, das Gebiet „Kietz“ liegt südöstlich des Untersuchungsgebietes und das dritte potenzielle Verdrängungsgebiet „Am Krusenick“ befindet sich nordöstlich der Altstadt.

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet und potenzielle Verdrängungsgebiete



Im Einzelnen handelt es sich beim potenziellen Verdrängungsgebiet „Köllnische Vorstadt“ um die Straßen:

- Gutenbergstraße,
- Flemmingstraße und
- Rudower Straße bis Westendstraße.

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick**

15. Februar 2011

Das potenzielle Verdrängungsgebiet „Kietz“ umfasst folgende Straßen:

- Kietz,
- Gartenstraße bis Luisenstraße,
- Spitzerstraße,
- Karlstraße bis Luisenstraße sowie Karlstraße bis Wendenschloßstraße,
- Luisenstraße,
- Landjägerstraße von Amtsstraße bis Wendenschloßstraße,
- Müggelheimer Straße von Amtsstraße bis Wendenschloßstraße und
- Müggelheimer Straße von Müggelheimer Straße bis Landjägerstraße.

Zum potenziellen Verdrängungsgebiet „Am Krusenick“ zählt nur die öffentliche Straße Am Krusenick.

1.1 Einwohner

Das Untersuchungsgebiet hat nach Angaben des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg insgesamt 1.212 gemeldete Einwohner am Ort des Hauptwohnsitzes (Stand 31.12.2009). Dies ist ein Prozent der Gesamtbevölkerung des Ortsteils Köpenick. Zusätzlich sind 18 Einwohner im Untersuchungsgebiet mit Nebenwohnsitz gemeldet.

Die durchschnittliche Einwohnerdichte liegt bei 57 Einwohnern je Hektar. Die höchsten Werte werden im Zentrum der Altstadt mit 325 Einwohnern je Hektar und am südöstlichen Rand der Altstadt mit 222 Einwohnern je Hektar erreicht. Die niedrigsten Werte treten mit 11 Einwohnern je Hektar am östlichen Rand der Altstadt auf. In sechs Gebieten, die sich gleichmäßig über das Untersuchungsgebiet verteilen, sind keine Einwohner registriert (Tabelle 1).

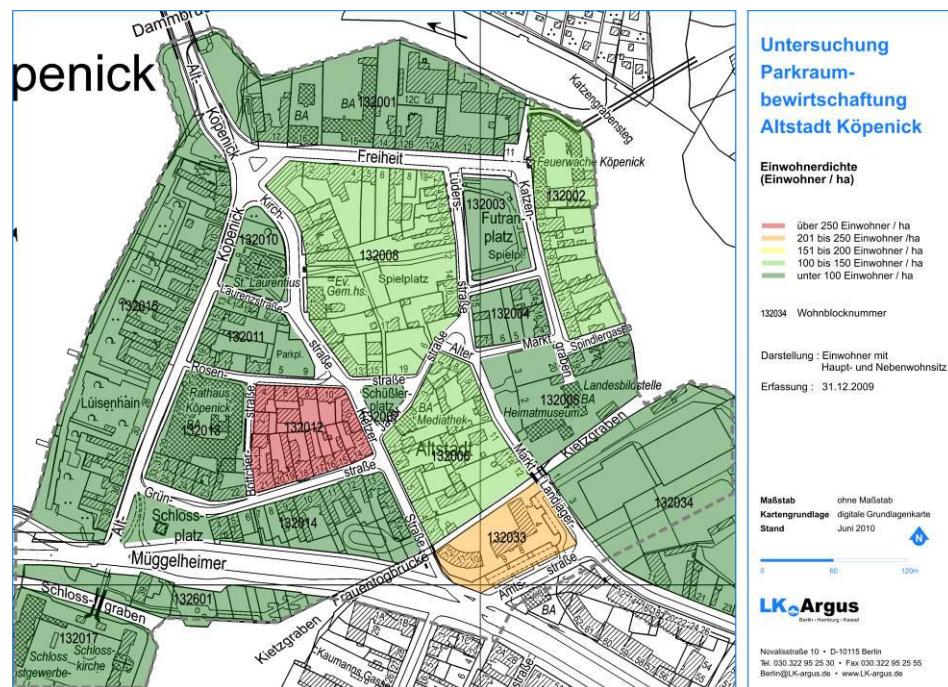
Tabelle 1: Einwohner (Quelle: Amt für Statistik)

Wohn-block	Einwohner	Fläche [ha]	Einwohner-dichte [EW / ha]
132001	30	1,8	17
132002	99	0,9	110
132003	0	0,4	--
132004	18	0,3	60
132005	9	0,8	11
132006	129	1,1	117
132007	0	0,1	--
132008	263	2,1	125
132010	0	0,3	--
132011	37	0,5	74
132012	228	0,7	325
132013	52	0,7	74
132014	91	1,0	91
132015	141	2,5	56
132017	0	2,3	--
132033	133	0,6	222
132034	0	4,8	--
132601	0	0,6	--
Summe	1.230	21,5	57

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

Abbildung 2: Einwohnerdichte



Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung**
Altstadt Köpenick
15. Februar 2011

1.2 Beschäftigte

In der Verwaltung sind in der Altstadt nach Angaben des Bezirksamtes insgesamt 343 Personen beschäftigt. Zusätzlich sind laut Ordnungsamt 338 gewerbliche Einrichtungen in der Altstadt Köpenick gemeldet. Wenn davon ausgegangen wird, dass mindestens eine Person je gemeldeter gewerblicher Einrichtung auch dort beschäftigt ist, ergibt dies mindestens 680 Arbeitsplätze in der Altstadt.

1.3 Motorisierung

Im Untersuchungsgebiet waren am 31.12.2009 insgesamt 584 Kraftfahrzeuge amtlich zugelassen. Hierbei entfallen 498 Kraftfahrzeuge auf private und 86 Kraftfahrzeuge auf gewerbliche Halter. Dies ergibt einen durchschnittlichen Motorisierungsgrad von 475 Kfz je 1.000 Einwohner, der deutlich über dem Berliner Durchschnitt von 324 Kfz je 1.000 Einwohner liegt (Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2009).

Eine Auswertung der Motorisierung je Fläche (ha) ergibt einen durchschnittlichen Wert von 27 Kfz / ha. In dieser Statistik sind jedoch auch gewerblich genutzte Fahrzeuge enthalten, die zwar im Untersuchungsgebiet gemeldet sind, aber nicht unbedingt ständig dort verkehren. Es sind auch private Kraftfahrzeuge in Gebieten ohne Einwohner gemeldet. Die Motorisierungsdaten sind daher mit großer Vorsicht zu interpretieren (Tabelle 2). Größeren Aufschluss über die Situation im ruhenden Verkehr erlauben die Vor-Ort-Erhebungen (vgl. Kapitel 2).

Tabelle 2: Motorisierung je Fläche (Quelle: Amt für Statistik)

Wohn-block	Kfz privat	Kfz gewerblich	Kfz gesamt	Fläche [ha]	Kfz/ha Fläche
132001	27	17	44	1,8	24
132002	59	5	64	0,9	71
132003	0	0	0	0,4	0
132004	8	0	8	0,3	27
132005	2	7	9	0,8	11
132006	47	2	49	1,1	44
132007	0	0	0	0,1	0
132008	108	7	115	2,1	55
132010	0	0	0	0,3	0
132011	15	8	23	0,5	46
132012	73	5	78	0,7	111
132013	24	8	32	0,7	46
132014	28	1	29	1,0	29
132015	60	11	71	2,5	28
132017	0	0	0	2,3	0
132033	44	0	44	0,6	73
132034	3	10	13	4,8	3
132601	0	5	5	0,6	8
Summe	498	86	584	21,5	27

Bezirksamt

Treptow-Köpenick

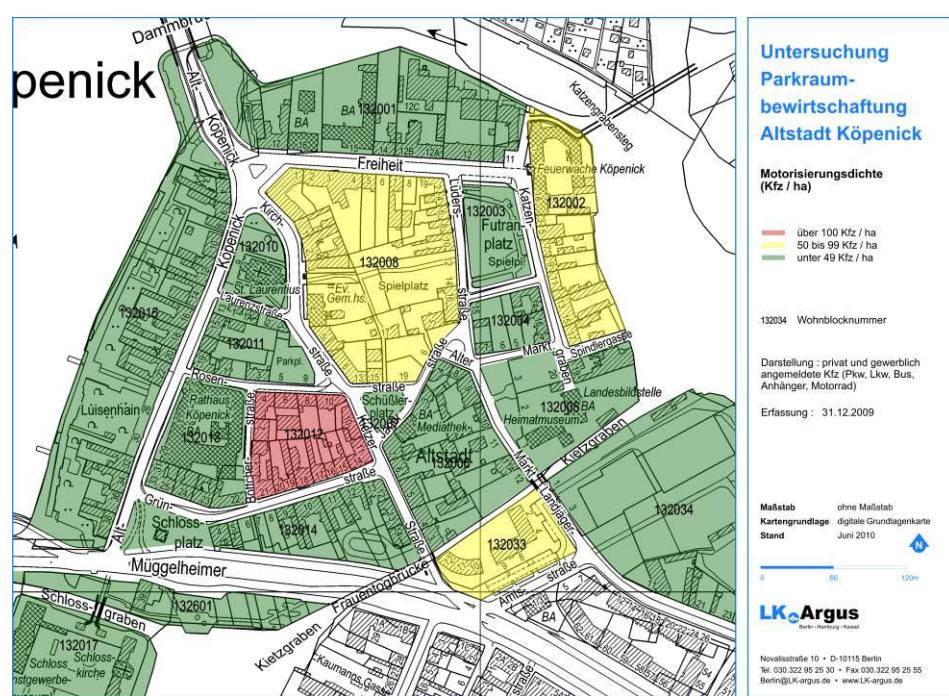
Untersuchung Park-

raumbewirtschaftung

Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

Abbildung 3: Motorisierungsdichte (Kfz / ha)



Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung**
Altstadt Köpenick
15. Februar 2011

1.4 Nutzungsarten

Die Altstadt Köpenick stellt sich überwiegend als ein faktisches allgemeines Wohngebiet dar. Vornehmlich sind in den Obergeschossen Wohnen sowie im Erdgeschoss Gewerbe (Einzelhandel) und in den Fußgängerzonen Gastronomie vorhanden. Eine Ausnahme ist das als Mischgebiet zu beurteilende nördlich der Freiheit gelegene Areal, in dem vorwiegend Gastronomie und Dienstleistungen (Büro, öffentliche Verwaltung, Ärzte) angesiedelt sind. Gebiete mit überwiegender Wohnfunktion befinden sich am östlichen bzw. südöstlichen Rand der Altstadt Köpenick. Am westlichen Uferbereich der Altstadt gibt es Grün- und Freiflächen mit angrenzender gastronomischer Nutzung. Im Süden des Untersuchungsgebietes liegt die Parkanlage mit dem Köpenicker Schloss.

Flächen für Gemeinbedarf und Sondernutzung liegen in der Altstadt insbesondere im Bereich Alt-Köpenick, Freiheit und Alter Markt. Hierzu zählen das Rathaus, die St. Laurentius Kirche, das Bezirksamt, die Feuerwehr, das Museum, die Landesbildstelle und die Bibliothek.

Ein hoher Anteil an Einzelhandel- und Gastronomieeinrichtungen mit entsprechendem Kurzparkbedarf ist vor allem in den Straßen Alt-Köpenick, Freiheit und im Fußgängerbereich Alt-Köpenick mit dem Schlossplatz sowie in den Fußgängerbereichen Grünstraße und Spindlergasse vorhanden. Leerstände treten in den Bereichen Alt-Köpenick / Freiheit bzw. Laurenzstraße und in der Kietzer Straße auf. Saisonal besteht ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, begründet durch die touristisch und kulturell bedeutsame Wasserlage der Altstadt.

2 Ruhender Kfz-Verkehr

Für die Beantwortung der Frage, ob Parkraumbewirtschaftung sinnvoll und rechtssicher ist, müssen folgende Daten analysiert werden:

- Anzahl und Regelungen der Parkstände
(Kapitel 2.1 Parkraumangebot),
- Auslastung der Parkstände zu verschiedenen Tageszeiten
(Kapitel 2.2 Parkraumauslastung),
- Bestimmung der Nachfragegruppen anhand der mittleren Parkdauer
(Kapitel 2.3 Parkdauer und Nutzergruppen).

Auf Grundlage dieser Daten kann anschließend festgestellt werden, ob die verkehrlichen Voraussetzungen zur Parkraumbewirtschaftung erfüllt werden, und welche Bewirtschaftungsform ggf. sinnvoll ist.

2.1 Parkraumangebot

2.1.1 Altstadt Köpenick

Das öffentliche Parkstands- und Parkplatzangebot sowie das frei zugängliche private Stellplatzangebot wurden im Juni 2010 erfasst und dokumentiert. Berücksichtigt wurden alle Parkstände bzw. Parkplätze im öffentlichen Straßenraum sowie die privaten, aber öffentlich zugänglichen Stellplätze. Sammelanlagen (Parkplätze) wurden ab einer Kapazität von 15 Kfz vor Ort erfasst. Das Parkraumangebot wurde mit folgenden Kriterien erhoben:

- öffentlich (durch Parkraumbewirtschaftung beeinflussbar) / privat,
- Art und Lage (einzelne Parkstände im öffentlichen Straßenraum und Sammellanlagen / Parkplätze),
- Regelung (Haltverbot, Parkdauerbegrenzung, Nutzerbeschränkung, Geltungszeitraum der Einschränkungen).

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 541 Parkstände erfasst, davon 293 straßenbegleitend im öffentlichen Straßenraum und 248 in öffentlich zugänglichen Sammellanlagen / Parkplätzen.¹ Wegen der zeitlichen Begrenzung von

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

¹ Hinzu kommen laut einer Untersuchung aus dem Jahr 2006 insgesamt 172 private und nicht öffentlich zugängliche Stellplätze auf den Grundstücken (vgl. BSM Beratungsgesellschaft für Stadtneuerung und Modernisierung mbH: Gutachten zur städtebaulichen Einordnung von ebenerdigen Stellplätzen auf Grundstücken in der

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung Altstadt Köpenick
15. Februar 2011

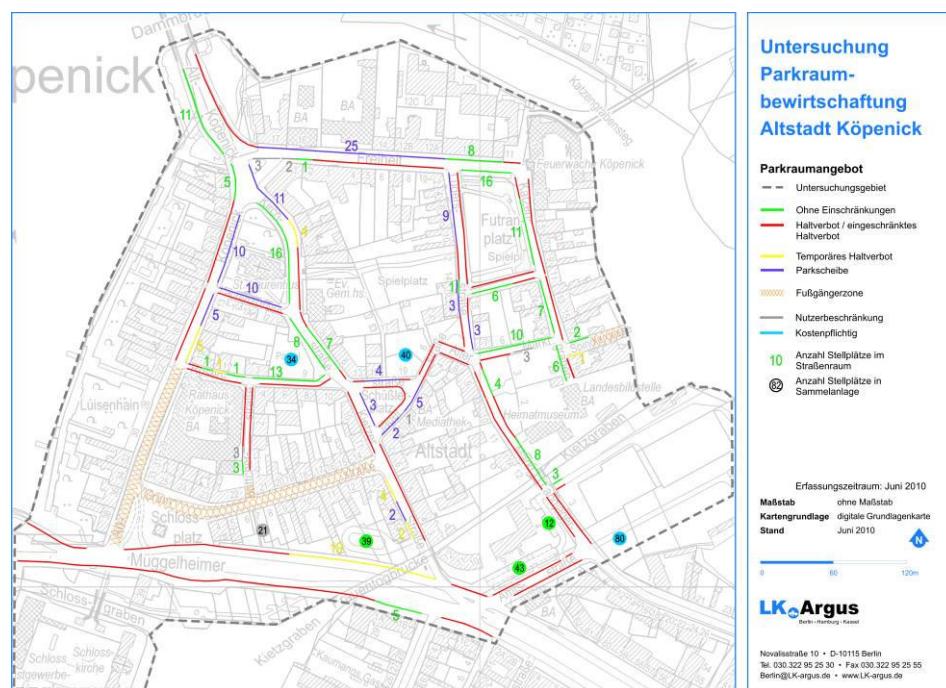
Haltverboten und Sammelanlagen-Zugänglichkeiten schwanken diese Werte leicht je nach Wochentag und Tageszeit.

Über die Hälfte der Parkstände im öffentlichen Straßenraum sind ohne Einschränkung (153 Stellplätze) nutzbar. Weitere 92 Parkstände sind mit Parkscheibe parkdauerbegrenzt. 36 Parkstände unterliegen einem temporären Haltverbot und 12 Parkstände einer Beschränkung auf bestimmte Nutzergruppen (z.B. Behindertenstellplätze, Taxenstand).

In den Sammelanlagen sind nur 38 % der Park- bzw. Stellplätze ohne Einschränkungen nutzbar. 62 % der Sammelanlagenkapazitäten sind in der Zeit von Montag bis Sonntag zwischen 8 und 20 bzw. 22 Uhr gebührenpflichtig.

Die Sammelanlagen liegen im Zentrum der Altstadt an der Kirchstraße und Jägerstraße sowie am Rand des Untersuchungsgebietes an der Müggelheimer Straße, Amtsstraße und Landjägerstraße. Alle Sammelanlagen liegen auf Brachflächen. Ausnahmen sind die Parkplätze an der Amtsstraße und Landjägerstraße (westlicher kleiner Parkplatz).

Abbildung 4: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet



Altstadt Köpenick, Anhang 5. Im Auftrag des Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin, Juni 2006).

Tabelle 3: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet (Juni 2010)

Straße	Straßenraum					Sammelanlage		Summe
	ohne Ein-schränkung	Park-scheibe	temporäres Haltverbot	Nutzerbe-schränkung	Summe	ohne Gebühr	kosten-pflichtig	
Alt-Köpenick	16	15	5	0	36	0	0	36
Freiheit	25	25	0	5	55	0	0	55
Kirchstraße	31	11	4	0	46	0	0	46
Laurenzstraße	0	10	0	0	10	0	0	10
Rosenstraße	15	4	1	0	20	0	34	34
Grünstraße	0	0	0	0	0	0	0	0
Böttcherstraße	3	0	0	3	6	0	0	6
Müggelheimer Straße	5	0	19	0	24	39	0	39
Kietzer Straße	0	5	6	0	11	0	0	11
Amtsstraße	0	0	0	0	0	43	0	43
Landjägerstraße	3	0	0	0	3	12	80	92
Alter Markt	22	0	0	3	25	0	0	25
Jägerstraße	0	7	0	1	8	0	40	40
Spindlergasse	2	0	1	0	3	0	0	3
Katzengraben	24	0	0	0	24	0	0	24
Lüdersstraße	1	15	0	0	16	0	0	16
Futranplatz	6	0	0	0	6	0	0	6
Summe	153	92	36	12	293	94	154	248
								541

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

2.1.2 Potenzielle Verdrängungsgebiete

Das Parkraumangebot in den potenziellen Verdrängungsgebieten Am Krusenick, Kietz und Köllnische Vorstadt wurde im Juni 2010 überschlägig aufgenommen. Bei der Abschätzung wurden alle Parkstände im öffentlichen Straßenraum sowie die privaten, aber öffentlich zugänglichen Stellplätze berücksichtigt. Sammelanlagen wurden ab einer Kapazität von acht Kfz vor Ort erfasst.

Insgesamt wurden in den Verdrängungsgebieten rund 930 Parkstände abgeschätzt, davon ca. 70 „Am Krusenick“, 420 in der „Köllnischen Vorstadt“ und 440 im „Kietz“. Alle Parkstände bzw. Parkplätze in den Verdrängungsgebieten sind ohne Einschränkung nutzbar.

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung**
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

Tabelle 4: Parkraumangebot in den potenziellen Verdrängungsgebieten (Juni 2010)

Straße	öffentliche Parkstände Straßenraum	öffentliche Parkplätze Sammelanlagen	private Stellplätze Sammelanlagen	Summe
Kietz:				
Landjägerstraße	56	0	8	64
Müggelheimer Straße	37	0	0	37
Kietz	33	0	0	33
Gartenstraße	12	0	0	12
Spitzerstraße	55	0	0	55
Karlstraße	120	0	0	120
Luisenstraße	116	0	0	116
Köllnische Vorstadt:				
Flemmingstraße	132	0	0	132
Gutenbergstraße	121	0	0	121
Rudower Straße	137	31	0	168
Am Krusenick:				
Am Krusenick	73	0	0	73
Summe	892	31	8	931

2.2 Parkraumauslastung

2.2.1 Altstadt Köpenick

Die Parkraumauslastung wurde durch Zählungen der parkenden Autos an den in Abbildung 4 dargestellten Park- und Stellplätzen ermittelt. Die Zählungen erfolgten am 24. / 25. Juni und am 03. Juli 2010 zu folgenden Zeiten:

- werktags um 9 Uhr, 11 Uhr, 13 Uhr, 15 Uhr, 17 Uhr, 19 Uhr, 21 Uhr, 23 Uhr und 2 Uhr,
- samstags um 11 Uhr.

Durch die unterschiedlichen Erhebungszeiten wurde gewährleistet, dass alle relevanten Nutzergruppen (Bewohner, Kunden und Besucher, Beschäftigte, Lieferverkehre usw.) erfasst wurden.

An den Erhebungstagen war freundliches, trockenes Wetter mit Höchsttemperaturen zwischen 24 und 26°C und nächtlichen Tieftemperaturen von 18° bis 20°C. Erhoben wurden jeweils die Fahrzeugart, der Parkstandort und die Art des Parkvorgangs (zulässig / unzulässig).

Die gezählten Fahrzeuge wurden in Pkw-Einheiten umgerechnet, da die unterschiedlichen Fahrzeugarten einen ungleichen Flächenbedarf haben. So wird berücksichtigt, dass ein Lkw mehr Fläche einnimmt als ein Pkw.

Im Folgenden sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst:

- Je nach Uhrzeit wurden werktags in der Altstadt Köpenick zwischen 382 und 495 Pkw-Einheiten gezählt. Dies entspricht einer mittleren Auslastung von 70 % bis 97 %, bezogen auf alle Parkstände (vgl. Abbildung 5).
- Im Zeitverlauf zeigt sich tagsüber an Werktagen zwischen 9 und 17 Uhr eine sehr hohe Nachfrage im Straßenraum, die teilweise nicht legal abdeckbar ist. Die Sammelanlagen weisen jedoch zur gleichen Zeit freie Kapazitäten auf. Dies gilt auch samstags.
- In der Nacht geht die mittlere Auslastung des Straßenraums und der Sammelanlagen auf rund 70 % bis 80 % zurück.
- Die Parkraumauslastung ist ungleichmäßig auf die untersuchten Straßen verteilt. Vor allem die Straßen um das Rathaus Köpenick und die St. Laurentius Kirche sowie die Sackgasse Landjägerstraße² und die Spindlergasse sind sehr hoch ausgelastet.
- Die kostenfreien Parkräume mit Parkscheibe und ohne Einschränkung sind wesentlich höher ausgelastet als die kostenpflichtigen und nutzerbeschränkten Parkräume (Tabelle 5).

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick**

15. Februar 2011

² Die Sackgasse Landjägerstraße ist am 14. Juli 2010 mit Pollern für den öffentlichen Verkehr geschlossen worden.

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung**
Altstadt Köpenick
15. Februar 2011

Abbildung 5: Mittlere Parkraumauslastung im Zeitverlauf³

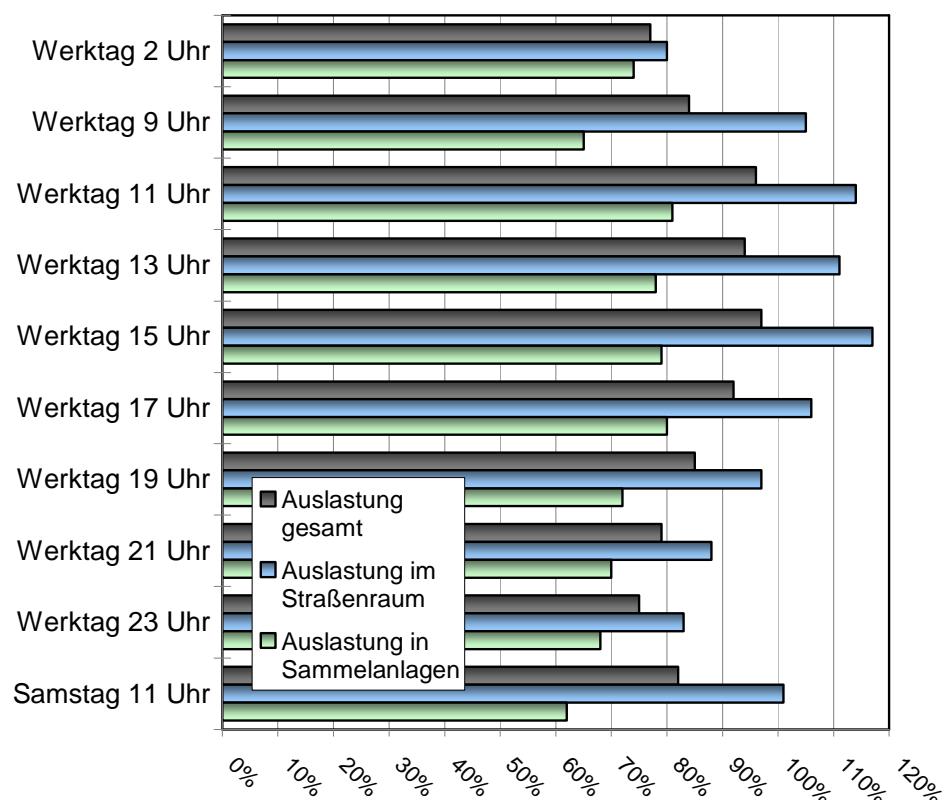


Tabelle 5: Parkraumauslastung nach Parkregelung (Werktag 11 Uhr)⁴

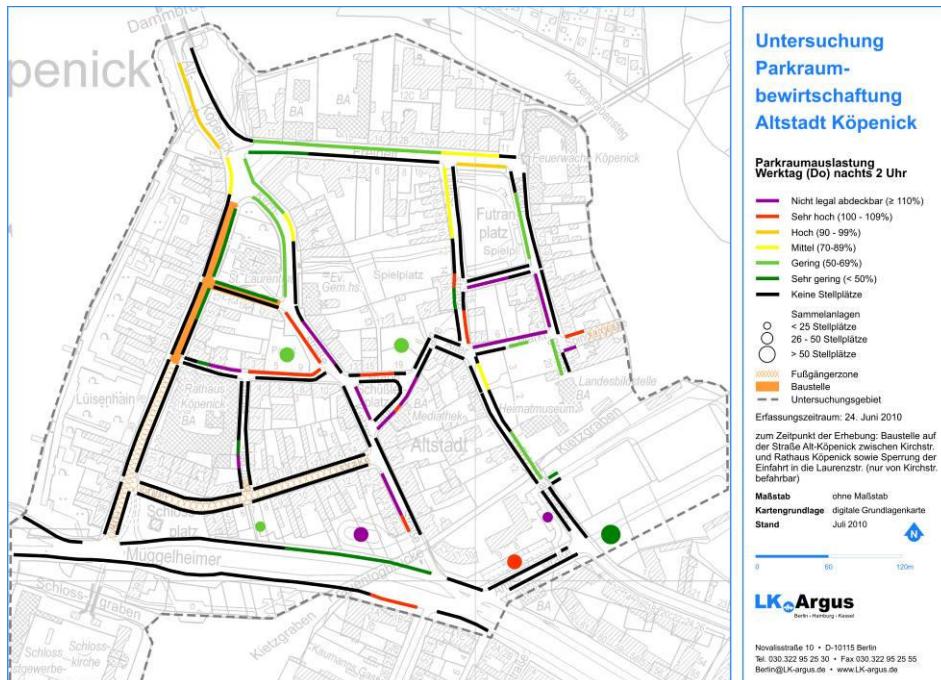
Parkregelung	Stellplätze			parkende Pkw-Einheiten			Auslastung		
	Straßen- raum	Sammel- anlagen	Summe	Straßen- raum	Sammel- anlagen	Summe	Straßen- raum	Sammel- anlagen	Summe
ohne Einschränkung	153	94	247	176	106	282	115 %	113 %	114 %
Haltverbot / eingeschränktes Haltverbot	0	0	0	17	0	17	-	-	-
temporäres Haltverbot	0	0	0	10	0	10	-	-	-
Parkscheibe	77	0	77	69	0	69	90 %	-	90 %
Nutzungsbeschränkung	12	21	33	3	5	8	25 %	24 %	24 %
kostenpflichtig	0	154	154	0	106	106	-	69 %	69 %
Summe	242	269	511	275	217	492	114 %	81 %	96 %

Im Folgenden sind die Parkraumauslastungen im Verlauf eines Werktages und an einem Samstag dargestellt (Abbildung 6 bis Abbildung 15).

³ Die Auslastung errechnet sich aus der Anzahl der parkenden Fahrzeuge geteilt durch die Anzahl der legalen Norm-Parkstände. Auslastungen über 100 Prozent entstehen durch beengtes oder unzulässiges Parken.

⁴ An den Erhebungstagen waren einige Baustellen im Untersuchungsgebiet vorhanden. Daher sind Abweichungen zu dem im Juni erhobenen Parkplatzangebot möglich.

Abbildung 6: Parkraumauslastung (Werktag 2 Uhr)



Bezirksamt

Treptow-Köpenick

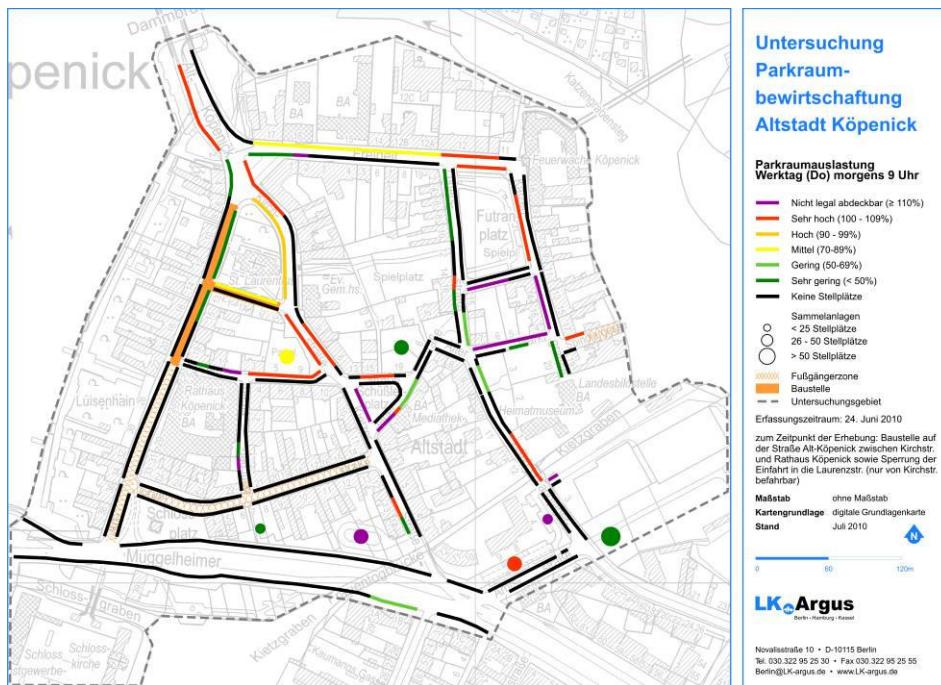
Untersuchung Park-

raumbewirtschaftung

Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

Abbildung 7: Parkraumauslastung (Werktag 9 Uhr)



Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick
15. Februar 2011

Abbildung 8: Parkraumauslastung (Werktag 11 Uhr)

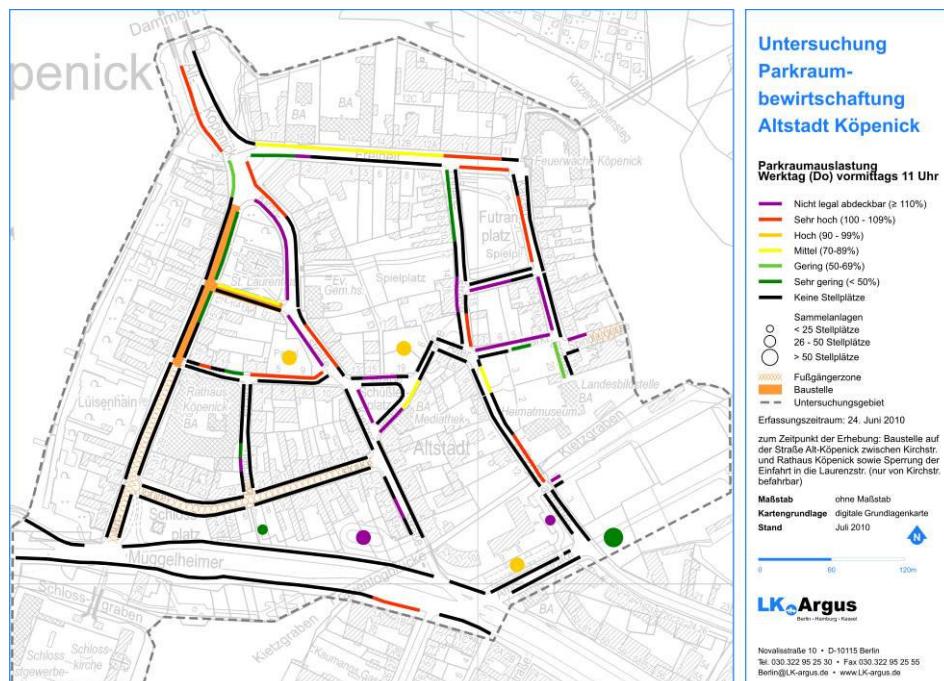


Abbildung 9: Parkraumauslastung (Werktag 13 Uhr)

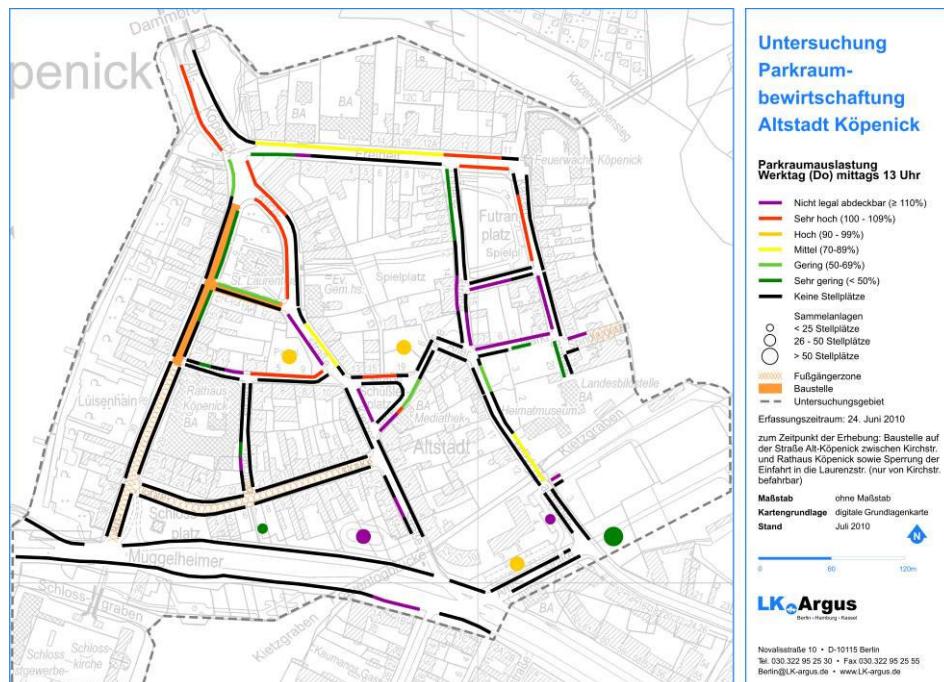
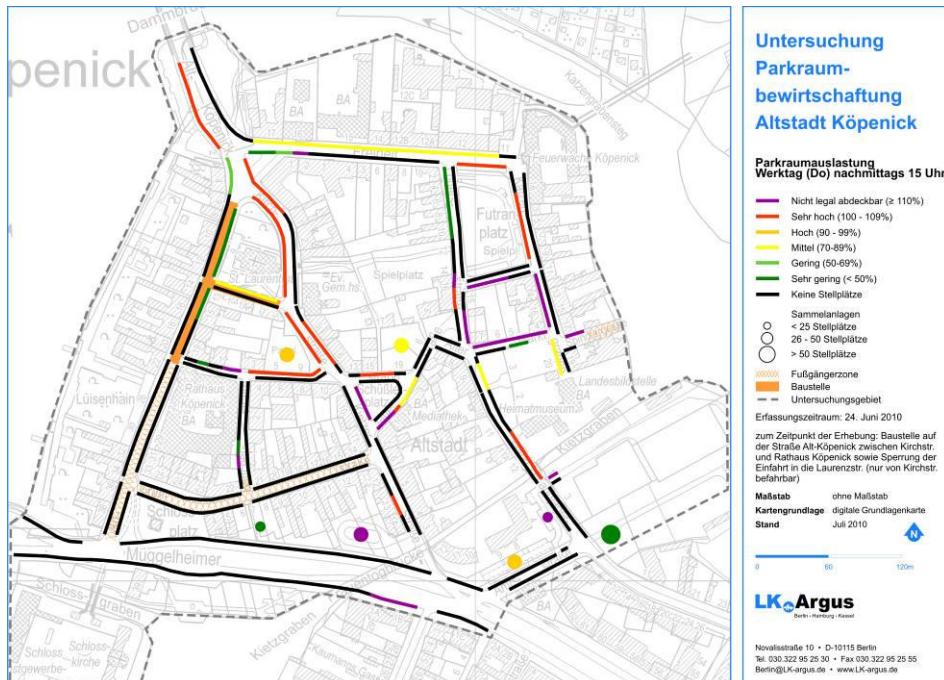


Abbildung 10: Parkraumauslastung (Werktag 15 Uhr)



Bezirksamt

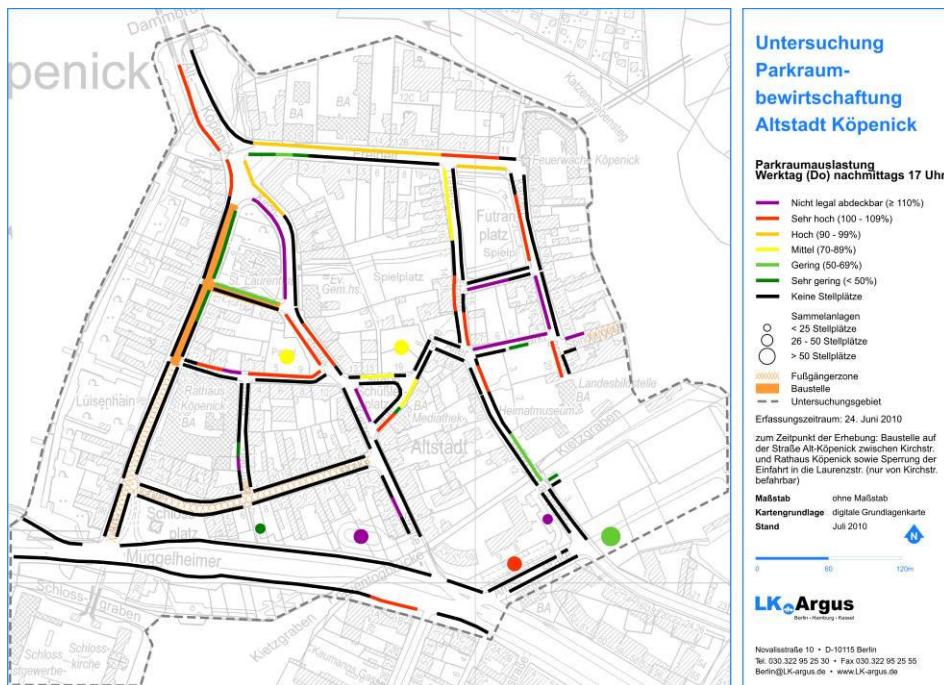
Treptow-Köpenick

Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung

Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

Abbildung 11: Parkraumauslastung (Werktag 17 Uhr)



Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick
15. Februar 2011

Abbildung 12: Parkraumauslastung (Werktag 19 Uhr)

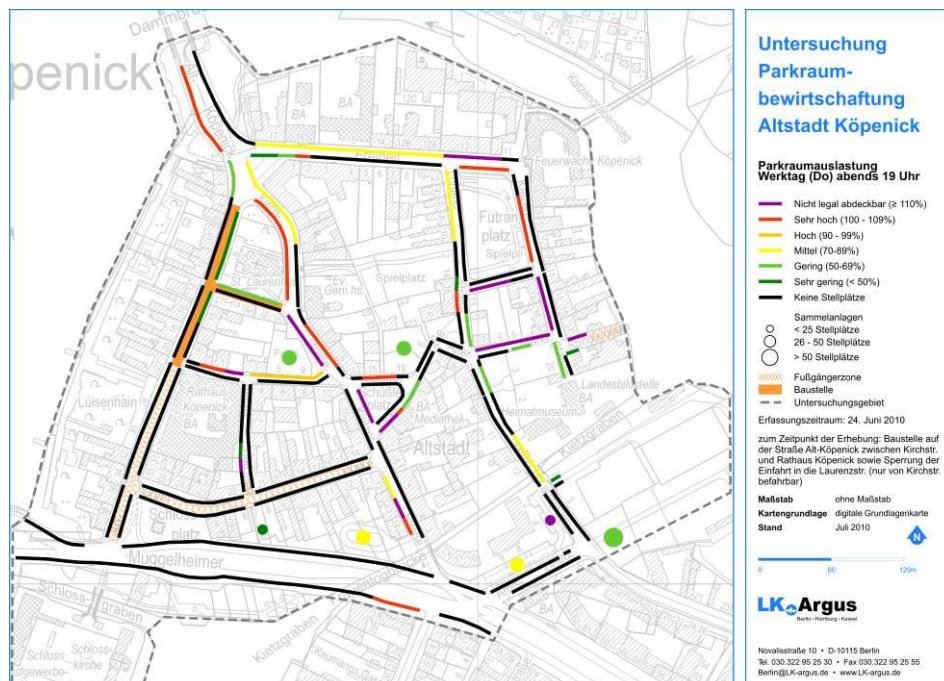


Abbildung 13: Parkraumauslastung (Werktag 21 Uhr)

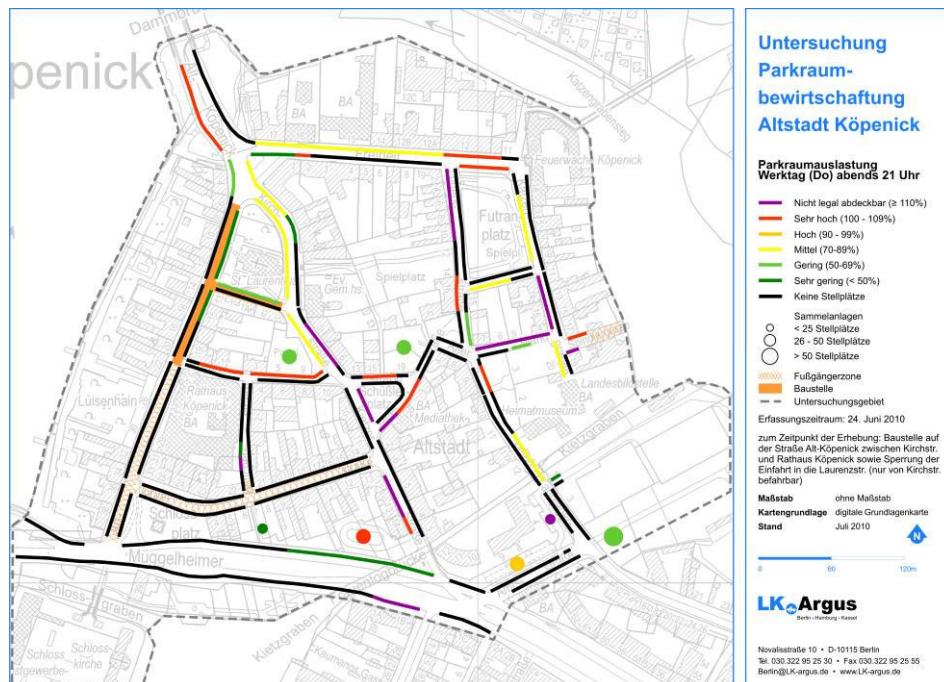
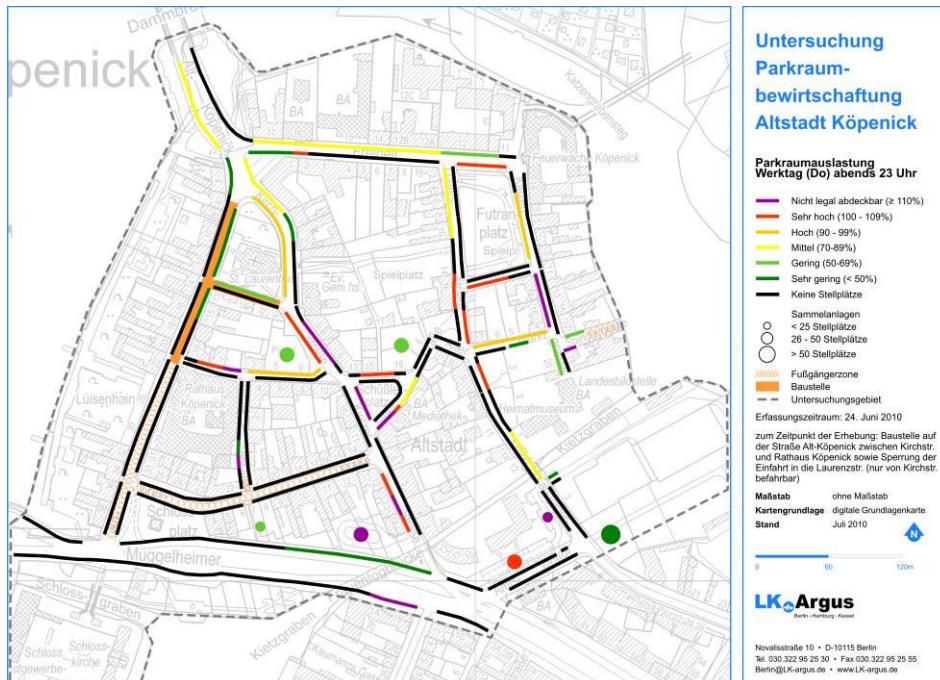


Abbildung 14: Parkraumauslastung (Werktag 23 Uhr)



Bezirksamt

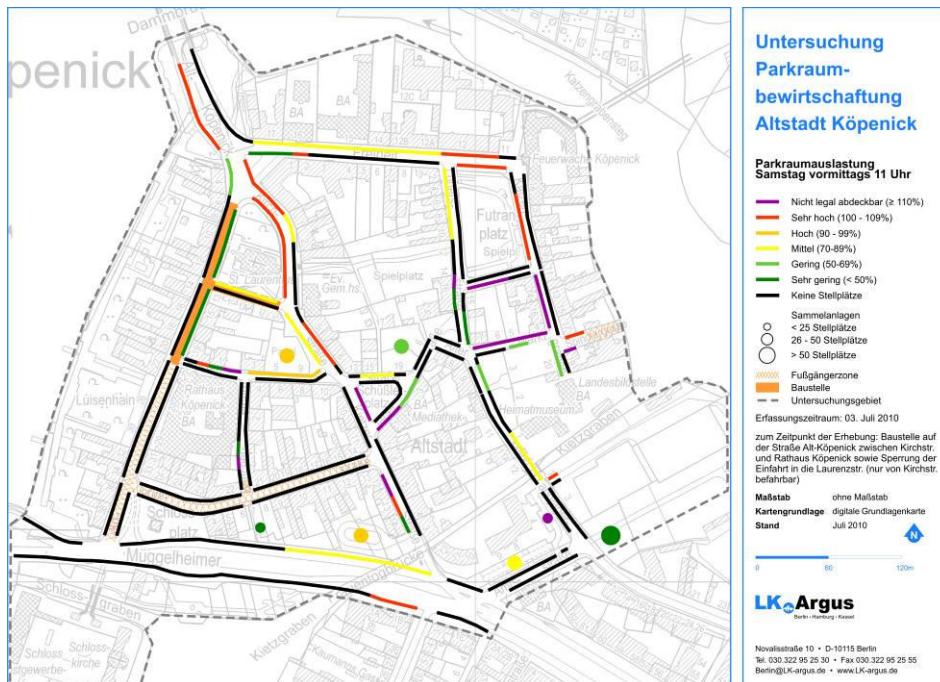
Treptow-Köpenick

Untersuchung Parkraumbewirtschaftung

Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

Abbildung 15: Parkraumauslastung (Samstag 11 Uhr)



Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung**
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

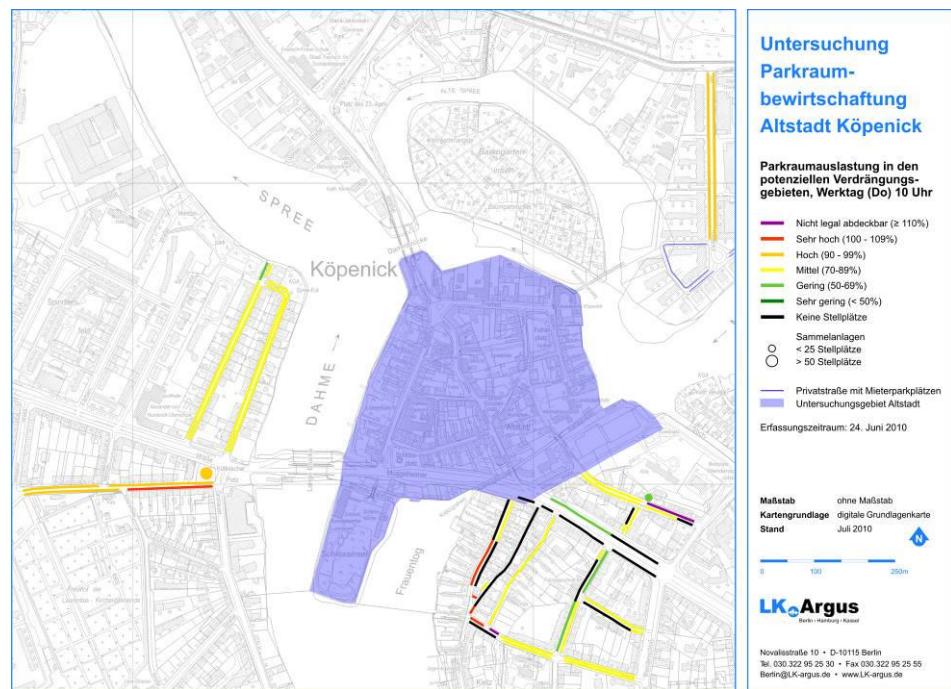
2.2.2 Potenzielle Verdrängungsgebiete

Die Auslastung des Parkraumangebotes in den Verdrängungsgebieten wurde durch eine Zählung der parkenden Fahrzeuge erfasst. Die Zählung wurde am 24. Juni 2010 um 10 Uhr durchgeführt.

An dem Erhebungstag war freundliches, trockenes Wetter mit Höchsttemperaturen zwischen 24 und 26°C und nächtlichen Tiefsttemperaturen von 18°bis 20°C. Erhoben wurden jeweils der Parkstandort und die Art des Parkvorgangs (zulässig / unzulässig).

Insgesamt wurden in den Verdrängungsgebieten werktags um 10 Uhr 775 parkende Kraftfahrzeuge gezählt. Diese verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Verdrängungsgebiete: 70 im Kietz, 352 in der Köllnischen Vorstadt und 353 Kraftfahrzeuge Am Krusenick. Demnach ergibt sich eine durchschnittliche Auslastung von 81 % im Kietz, 84 % in der Köllnischen Vorstadt und 96 % Am Krusenick (Abbildung 16).

Abbildung 16: Parkraumauslastung in den potenziellen Verdrängungsgebieten



2.3 Parkdauer und Nutzergruppen

Die Kenntnis der mittleren Parkdauer und die Abschätzung der Bedeutung von gebietsfremden Dauerparkern sind notwendig, um Schlussfolgerungen für sinnvolle Maßnahmen abzuleiten.

Um entsprechende Daten zu gewinnen, wurden die Kennzeichen aller im öffentlichen Straßenraum parkenden Fahrzeuge werktags von 9 bis 23 Uhr und nachts erfasst. Die Kennzeichen wurden anonymisiert, so dass keine Halterfeststellung möglich ist.

Insgesamt wurden werktags 4.437 Kennzeichen erfasst. Mit den gewonnenen Daten ist es möglich, den zeitlichen Beginn und das Ende der Parkvorgänge zu identifizieren und die mittlere Parkdauer abzuschätzen.

Mittlere Parkdauer

Die parkenden Fahrzeuge wurden unterschieden in

- Kurzparker (mittlere Parkdauer bis zu vier Stunden)⁵ und
- Langparker (mittlere Parkdauer über vier Stunden).

Die Langparker belegen im Tagesverlauf rund 60 % bis 75 % aller erfassten Parkstände in der Altstadt. Während der Anteil der Langparker in den nicht geregelten Bereichen mit knapp 80 % überdurchschnittlich hoch ist, liegt er an den Parkständen mit Parkscheibe oder Gebührenpflicht nahezu gleichermaßen bei rund 50 %.

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

⁵ Parkraumbewirtschaftende Maßnahmen wie Gebührenpflicht oder Parkscheibenregelungen reduzieren vor allem die Dauer von längeren Parkvorgängen mit einer Dauer von über vier Stunden (im Folgenden als „Langparker“ bezeichnet). Kurze Parkvorgänge von etwa einer Stunde werden weniger stark beeinflusst. Aus diesem Grund und um den Erhebungsaufwand in einem vernünftigen Rahmen zu halten, wurde die Parkdauer in der vorliegenden Untersuchung zweistundenscharf erhoben. Im Folgenden werden daher alle Parkvorgänge mit einer Parkdauer bis zu vier Stunden als „Kurzparker“ bezeichnet.

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung**
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

Abbildung 17: Anteile der Kurz- und Langparker an allen Parkenden im Untersuchungsgebiet

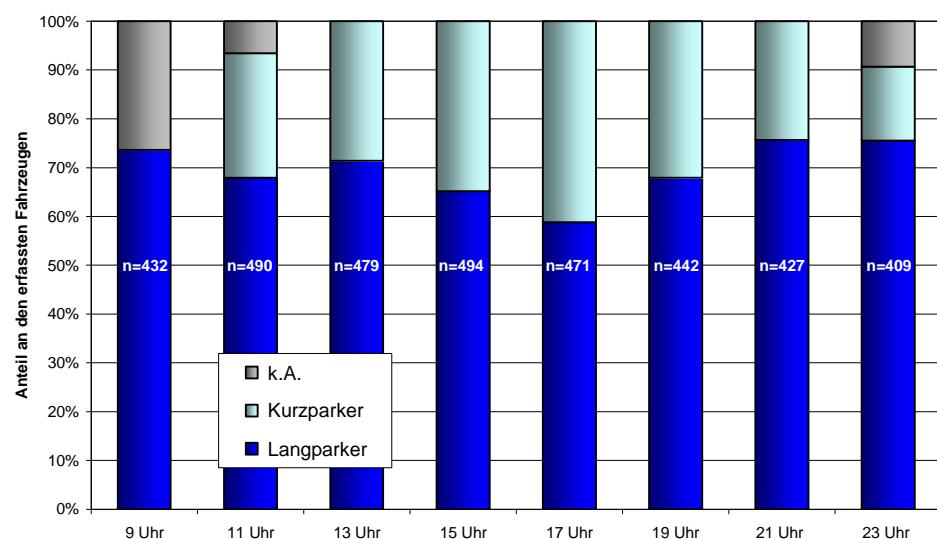
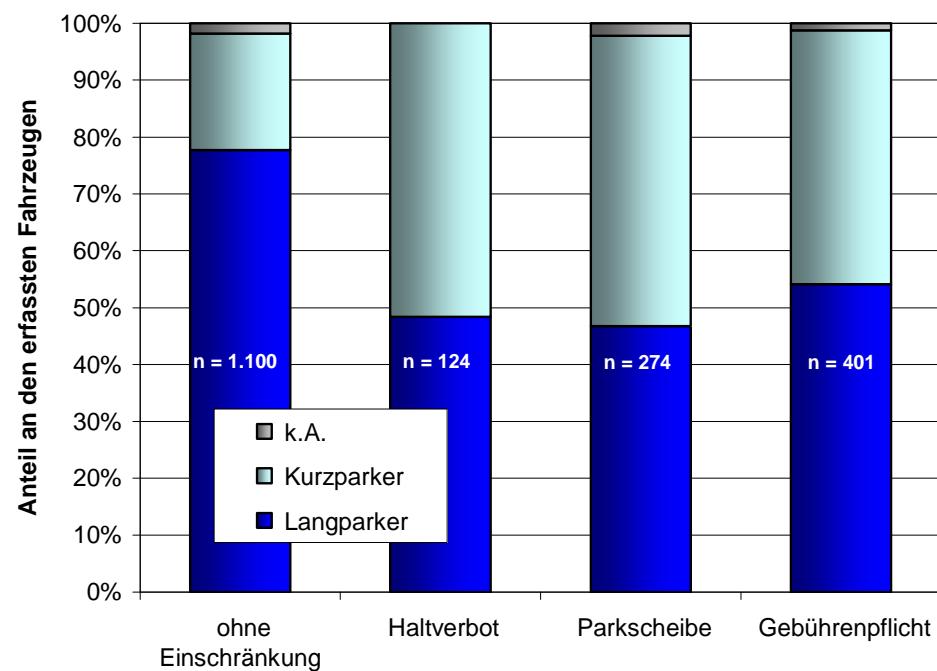


Abbildung 18: Anteile der Kurz- und Langparker nach Parkregelungen (Werktag 11-17 Uhr)



Nutzergruppen

Mit Hilfe der erfassten Parkmuster (Dauer sowie Zeitpunkt von Beginn und Ende des Parkvorgangs) wurden die Fahrzeuge folgenden Nutzergruppen zugeordnet:

- Gebietsfremde Kurzparken: dies sind überwiegend Lieferanten und Besucher (private Erledigung, Einkäufe usw.) des Gebietes mit einer mittleren Parkdauer von bis zu vier Stunden,
- Gebietsfremde Langparker: dies sind Beschäftigte und Besucher des Gebietes, deren mittlere Parkdauer höher als vier Stunden ist,
- Bewohner: dies sind Fahrzeuge, die nachts im Gebiet parken.

Bezirksamt

Treptow-Köpenick

Untersuchung Park-

raumbewirtschaftung

Altstadt Köpenick

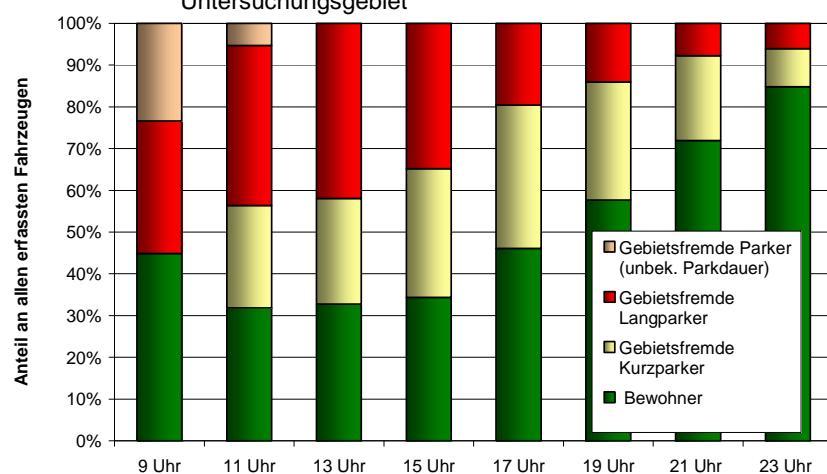
15. Februar 2011

Die Ergebnisse dieser Abschätzung wurden anhand der statistischen Daten und der Nutzungsstruktur vor Ort auf Plausibilität überprüft.

Die folgenden Ergebnisse werden für den Gesamttag (9-23 Uhr) und - soweit sinnvoll - für mögliche Bewirtschaftungszeiträume angegeben. Einen Überblick über die Nutzergruppen im Tagesverlauf gibt Abbildung 19.

- Die gebietsfremden Kurzparken haben werktags von 9-23 Uhr einen durchschnittlichen Anteil von 22 % an allen parkenden Fahrzeugen. Nach 21 Uhr sinkt dieser Anteil deutlich.
- Im Tagesdurchschnitt (9-23 Uhr) werden rund 25 Prozent der parkenden Fahrzeuge von gebietsfremden Langparkern abgestellt. Ihr Anteil ist zwischen 9 Uhr und 15 Uhr mit rund 30 % bis 40 % am höchsten und geht abends (19-23 Uhr) auf unter 10 Prozent zurück.
- Die Bewohner stellen rund die Hälfte der im Straßenraum parkenden Fahrzeuge (9-23 Uhr). Abends (19-23 Uhr) steigt ihr Anteil auf rund 70 Prozent.

Abbildung 19: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden im Untersuchungsgebiet



Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick**
15. Februar 2011

2.4 Konfliktanalyse und verkehrliche Begründung einer Parkraumbewirtschaftung

Im Untersuchungsgebiet treten vor allem tagsüber Überlastungen des vorhandenen Parkraumangebotes auf. Die Ursachen liegen in einer Überlagerung von Bewohner-, Beschäftigten- und Besucherparken.

Wenn der Parkraum nicht für alle Nutzer ausreicht, setzt die Planung Prioritäten für die unterschiedlichen Nutzergruppen. Die höchste Priorität haben die Bewohner, die auf einen Parkstand in Wohnungsnähe angewiesen sind. Zweite Priorität genießen die i.d.R. kurzparkenden Kunden und Besucher des Gebietes, die einen wesentlichen Beitrag zur Vitalität der Altstadt leisten. Dritte Priorität schließlich haben die Beschäftigten, die mit dem Auto zum Arbeitsplatz in der Altstadt fahren und dort einen Parkstand tagsüber belegen.

Nach den Ergebnissen der Bestandsanalyse kann der Parkdruck auf ein verträgliches Maß gesenkt werden, wenn es gelingt, den Anteil von gebietsfremden Langparkern zu senken. Dies betrifft vor allem Beschäftigte, die mit dem Pkw zu ihrem Arbeitsplatz in der Altstadt fahren und denen von den o.g. Nutzergruppen am ehesten eine Anfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zugemutet werden kann.

Grundsätzlich kann dieses Ziel mit einer Parkraumbewirtschaftung in Form von Gebührenpflicht, Parkscheibe oder Bewohnerregelungen bzw. einer Kombination aus diesen Möglichkeiten angestrebt werden.

Voraussetzungen für eine Parkraumbewirtschaftung

Parkraumbewirtschaftung hat das Ziel, den Parkdruck zu senken und die Parkchancen der Bewohner, des Wirtschaftsverkehrs sowie der Besucher und Kunden zu erhöhen. Ein gewünschter Nebeneffekt ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ein geordneteres Parken.

Die Bewirtschaftung beruht auf dem Straßenverkehrsrecht (§ 6a Straßenverkehrsgesetz) und muss daher mit verkehrsrelevanten Argumenten begründet werden. Praktisch bedeutet dies, dass für die sinnvolle Einführung der Parkraumbewirtschaftung zwei Bedingungen gleichzeitig erfüllt sein müssen: hoher Parkdruck und die Konkurrenz unterschiedlicher Nutzergruppen um die wenigen freien Stellplätze (beispielsweise Bewohner, Kunden und Beschäftigte).

Nur wenn beide Voraussetzungen erfüllt sind, kann eine Bewirtschaftung tatsächlich die erwünschten verkehrlichen Effekte erzielen. Die Bestandsanalyse zeigt, dass diese Voraussetzungen für eine Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt Köpenick nicht zu allen Zeiten gleichermaßen gegeben sind. Unter Berücksichtigung der vorliegenden Erfahrungswerte aus anderen Parkraumbewirtschaftungsgebieten werden für Köpenick zwei Kriterien für eine Vorauswahl verwendet:

- 1) die Stellplatzauslastung und
- 2) die Anzahl der gebietsfremden Langparker.

zu 1) Stellplatzauslastung

Parkraumbewirtschaftende Maßnahmen kommen in Betracht, wenn der Parkraum nicht für alle Fahrzeuge reicht. In diesem Fall bevorzugt die Bewirtschaftung vor allem die Bewohner, die über die Bewohnerparkausweise von der entsprechenden Regelung befreit werden. Wenn das Finden eines freien Parkplatzes jedoch in der Regel unproblematisch ist, ist eine Bewirtschaftung nicht erforderlich. Als Schwellenwert für eine neu einzuführende Bewirtschaftung wird hier eine mittlere Parkraumauslastung von 90 % verwendet.

zu 2) Anzahl der gebietsfremden Langparker

Mit einer Bewirtschaftung sollen vor allem gebietsfremde Langparker zu einem Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel bewegt werden. Damit die Bewirtschaftung einen verkehrslenkenden Effekt erzielen kann, ist also ein Minimum an gebietsfremden Langparkern erforderlich. Als Schwellenwerte werden hier mittlere Anteile an den parkenden Fahrzeugen von 20 % und 25 % verwendet.

Nach diesen Kriterien hätte die Parkraumbewirtschaftung in einer ersten Näherung ...

- eine starke Wirkung, wenn die mittlere Parkraumauslastung im betreffenden Gebiet mindestens 90 % beträgt und die gebietsfremden Langparker mindestens 25 % aller Parkstände belegen,
- eine mittlere Wirkung, wenn die mittlere Auslastung im betreffenden Gebiet mindestens 90 % beträgt und die gebietsfremden Langparker mindestens 20 % aller Parkstände belegen,
- eine schwache Wirkung, wenn entweder die mittlere Auslastung im betreffenden Gebiet unter 90 % liegt oder die gebietsfremden Langparker weniger als 20 % aller Parkstände belegen.

Die mit Hilfe dieser Kriterien getroffene Vorauswahl für mögliche Bewirtschaftungszeiten ist in Tabelle 6 dargestellt. **Demnach ist eine Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt Köpenick tagsüber sinnvoll.**

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung**
Altstadt Köpenick
15. Februar 2011

Tabelle 6: Voraussichtliche Wirkung einer Parkraumbewirtschaftung im Zeitverlauf

	Mittlere Auslastung aller Parkstände	Mittlerer Anteil der gebietsfremden Langparker	Wirkung einer Parkraumbewirtschaftung
Werktag 9 Uhr	84 %	32 %	schwach
Werktag 11 Uhr	96 %	38 %	stark
Werktag 13 Uhr	94 %	42 %	stark
Werktag 15 Uhr	97 %	35 %	stark
Werktag 17 Uhr	92 %	20 %	mittel
Werktag 19 Uhr	85 %	14 %	schwach
Werktag 21 Uhr	79 %	8 %	schwach
Werktag 23 Uhr	75 %	6 %	schwach
Sonnabend 11 Uhr	82 %	k.A.	schwach

2.5 Maßnahmenkonzept und Wirkungsanalyse

Die Bestandsanalyse zeigt, dass das vorhandene Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum die bestehende Nachfrage in der Köpenicker Altstadt tagsüber nicht abdecken kann. Vor diesem Hintergrund sollen mit der vorliegenden Untersuchung folgende Ziele erreicht werden:

- Bewohner sollen in fußläufiger Entfernung zu ihrer Wohnung einen freien Parkplatz finden.
- Kurzparkende Besucher und Kunden sollen in zumutbarer Nähe zu ihrem Ziel parken können.
- Berufspendler und andere gebietsfremde Langparker sollen verstärkt den Umweltverbund (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad) nutzen oder mit dem Pkw auf private Stellplätze ausweichen.

Im Folgenden werden mögliche Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung diskutiert (Kapitel 2.6). Anschließend werden die voraussichtlichen verkehrlichen und finanziellen Effekte der in Köpenick sinnvollen Maßnahmen abgeschätzt (Kapitel 2.7).

2.6 Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung

2.6.1 Mögliche Bewirtschaftungsformen

Im Folgenden werden die grundsätzlich in Frage kommenden Maßnahmen kurz diskutiert:

- Gebührenpflicht (Mischprinzip),
- Parkscheibe (Mischprinzip),
- Reines Bewohnerparken.

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick**

15. Februar 2011

Gebührenpflicht (Mischprinzip: Vignetteninhaber frei)

In den entsprechenden Gebieten darf entweder mit gültigem Parkschein oder mit Bewohnerparkausweis bzw. Ausnahmegenehmigung (Vignette) geparkt werden. Dieses Nebeneinander von Gebührenpflicht und Vignette wird als Mischprinzip bezeichnet. Grundsätzlich stehen die im Mischprinzip bewirtschafteten Gebieten also allen Nutzern frei.

Die Gebührenpflicht bewirkt vor allem, dass gebietsfremde Langparker (z.B. Berufspendler) auf die Nutzung des Autos verzichten und stattdessen mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zur Arbeit fahren. Dadurch werden Parkplätze für Bewohner und Besucher / Kunden frei und der Parksuchverkehr nimmt in vielen Fällen ab. Erforderlich ist in jedem Fall eine kontinuierliche Überwachung der Regelung.

Die Bewohner werden beim Mischprinzip bevorzugt, indem sie von der Park-scheingebührenpflicht ausgenommen werden und für rund 20 € einen zwei Jahre gültigen Bewohnerparkausweis erhalten. Auch Gewerbetreibende erhalten auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung. Weitere Ausnahmeregelungen gibt es beispielsweise für auswärtige Gäste der Bewohner, für die private Pflege von Familienangehörigen oder für Personen, die gesundheitsbedingt nicht den ÖPNV nutzen können.

Die Kennzeichnung erfolgt in der Regel durch das Zeichen 314 StVO (Parkplatz) mit Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone ...“. Alternativ kann in zusammenhängenden Gebieten mit Zeichen 290 StVO (Haltverbotszone) ausgeschildert werden. Geplant ist außerdem die Einführung des neuen Zeichens 314.1 (Parkraumbewirtschaftungszone).

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung**
Altstadt Köpenick
15. Februar 2011

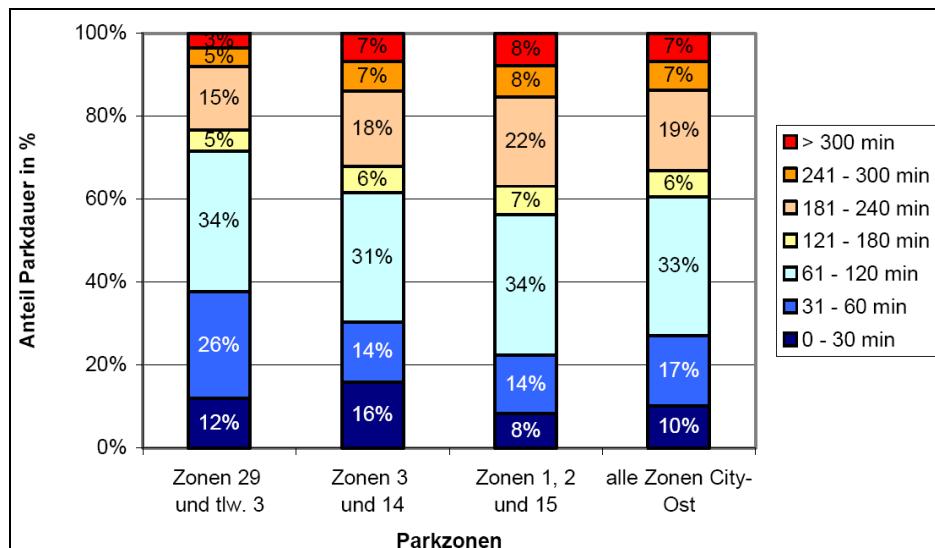
Abbildung 20: Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip



Erfahrungen aus Berlin zeigen, dass mit einer Gebührenpflicht eine wirksame Begrenzung der Parkdauer erreicht wird. Eine Evaluierung der rund 13.000 gebührenpflichtigen Parkstände in der historischen Mitte Berlins stellt fest, dass zwischen 84 % und 92 % der Parkenden mit Parkschein maximal vier Stunden lang parken (vgl. Abbildung 21).⁶

Es wird daher empfohlen, bei einer Gebührenpflicht auf eine zusätzliche Begrenzung der Parkhöchstdauer zu verzichten. Im Ergebnis würde so eine effektive, einfache und leicht verständliche Regelung geschaffen, die den Nutzern eine größere Flexibilität erlaubt.

Abbildung 21: Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte



Quelle: Bezirksamt Mitte von Berlin / A. Janßen, M. Volpert (PGN): Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte, Februar 2006.

⁶ Bezirksamt Mitte von Berlin / A. Janßen, M. Volpert (PGN): Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte, Februar 2006.

Parkscheibe (Mischprinzip: Vignetteninhaber frei)

Eine wirksame Methode zur Verdrängung von gebietsfremden Langparkern und zur Erhöhung der Parkchancen für Bewohner und Kurz parker kann auch die Beschränkung der Parkhöchstdauer mittels Parkscheibe sein, wie sie in Teilen der Altstadt bereits besteht. In Abhängigkeit von der städtischen Struktur und der praktizierten Parkraumpolitik sollte die zulässige Parkdauer in der Regel zwischen 30 Minuten und 3 Stunden liegen.⁷ Wie bei der Gebührenpflicht würden die Fahrzeuge mit Vignette (Bewohnerparkausweis oder Ausnahmege nehmigung) von dieser Beschränkung befreit werden.

Positiv ist aus Sicht der Nutzer das gebührenfreie Parken. Nachteilig ist die eingeschränkte Entscheidungsfreiheit, weil die Aufenthaltsdauer nicht mehr frei bestimmt werden kann. Ein Nebeneinander von kostenlosen Kurzparkplätzen und kostenpflichtigen Sammellanlagen kann außerdem zu erhöhtem Parksuch verkehr und höherem Parkdruck in der Altstadt führen, wenn manche Autofahrer zunächst versuchen, einen kostenlosen Parkplatz zu finden.

Ein Nachteil aus Sicht des kommunalen Haushaltes ist in der Regel die man gelnde Gegenfinanzierung der zwingend erforderlichen Überwachung des ruhenden Verkehrs. In der Praxis führt dies häufig dazu, dass flächendeckende Parkscheibenregelungen wegen der mangelnden Überwachung wenig beachtet werden und somit auch keine ausreichende verkehrslenkende Wirkung ent falten.

Abbildung 22: Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip



Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick**

15. Februar 2011

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005.

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung**
Altstadt Köpenick
15. Februar 2011

Reines Bewohnerparken

In Bereichen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung können reine Bewohnerparkbereiche ausgewiesen werden. Da für den öffentlichen Straßenraum Gemeingebräuch gilt, ist das reine Bewohnerparken jedoch räumlich zu begrenzen. Zulässig ist eine Ausdehnung bis zu 1.000 m (im Durchmesser). Außerdem dürfen werktags von 9-18 Uhr nur maximal 50 % des Parkraums durch Bewohnerparkvorrechte reserviert sein, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 %.⁸

Als reine Bewohnerparkbereiche ausgewiesene Straßenabschnitte sind durch das Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) oder das Zeichen 290 (eingeschränktes Haltverbot für eine Zone) mit Zusatzzeichen 1020-32 „Bewohner mit Parkausweis Nr. ... frei“ gekennzeichnet.

Bewohnerparkbereiche sind die wohl strikteste Form der Anwohnerbevorrechtigung. Da es in den meisten innerstädtischen Gebieten Mischnutzungen gibt, wird das reine Bewohnerparken nur vergleichsweise selten angewendet. Damit wird auch berücksichtigt, dass die Bedürfnisse von anderen Nutzergruppen wie Kunden oder Besuchern mit dieser Regelung nicht befriedigt werden.

Nachteilig ist wie bei der Parkscheibenregelung aus Sicht des kommunalen Haushalts der erforderliche hohe Überwachungsaufwand, der nicht durch Parkscheineinnahmen gegenfinanziert werden kann.

Abbildung 23: Beschilderungsbeispiel für reines Bewohnerparken



Quelle: Leitfaden Parkraumbewirtschaftung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin.

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005.

Schlussfolgerungen für die Altstadt Köpenick

Die Bestandsaufnahme der heutigen Situation zeigt, dass eine Beibehaltung der heutigen Situation wegen des hohen Parkdrucks nicht empfehlenswert ist.

Auch die Einrichtung eines flächendeckenden reinen Bewohnerparkbereiches wird nicht empfohlen, weil dies rechtlich nur eingeschränkt möglich wäre und weil es mit einer zu starken Benachteiligung aller anderen Nutzergruppen verbunden wäre (z.B. Besucher der Bewohner und der Gastronomie).

Die Gebührenpflicht (Vignetteninhaber frei) ohne Parkdauerbegrenzung ist in der Altstadt Köpenick ein grundsätzlich geeignetes Instrument zur Parkraumbewirtschaftung. Das Abstellen eines Fahrzeugs bleibt grundsätzlich für alle Nutzergruppen möglich. Durch die Gebührenpflicht nimmt der Anteil der gebietsfremden Langparker deutlich ab. Dadurch steigen die Parkchancen für Bewohner, Besucher und Kunden. Mit der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen werden die Bewohner bei der Parkplatzsuche bevorrechtigt. Die notwendigen Kontrollen können ggf. durch die Gebühreneinnahmen finanziert werden.

Eine Parkdauerbegrenzung mittels Parkscheibe (Vignetteninhaber frei) ist ebenfalls geeignet, um die o.g. Ziele zu erreichen. Sie schränkt jedoch die Wahlfreiheit der Parkenden ein, und ihre flächendeckende Überwachung im gesamten Gebiet wird nicht durch Parkscheingebühren gegenfinanziert. Im Folgenden wird sie daher in einer Variantenbetrachtung berücksichtigt.

2.6.2 Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes

Es wird empfohlen, die gesamte Altstadt Köpenick zu bewirtschaften. In die Bewirtschaftung sind insgesamt 375 Parkstände einzubeziehen, davon sind heute 281 frei verfügbare Parkstände ohne Nutzerbeschränkung im öffentlichen Straßenraum und 94 Parkstände der öffentlichen Sammellanlagen Müggelheimer Straße (rückwärtige Parzellen der Grünstraße 11-13), Amtsstraße 8-9 und Landjägerstraße 2-4.

Nach Möglichkeit sollten für die Abgrenzung eines Parkraumbewirtschaftungsgebiets natürliche Grenzen gewählt werden, wofür die Altstadt günstige Voraussetzungen bietet. Betrachtet werden im Folgenden zwei Varianten:

- Variante 1: Gebührenpflicht (Vignetteninhaber frei),
- Variante 2: Parkscheibenregelung (Vignetteninhaber frei).

In beiden Fällen ist darauf zu achten, dass Verdrängungseffekte in benachbarte (Wohn-)Bereiche möglichst vermieden werden. Die Untersuchung der angrenzenden Gebiete in Kapitel 2.2.2 zeigte, dass der Bereich Am Krusenick heute

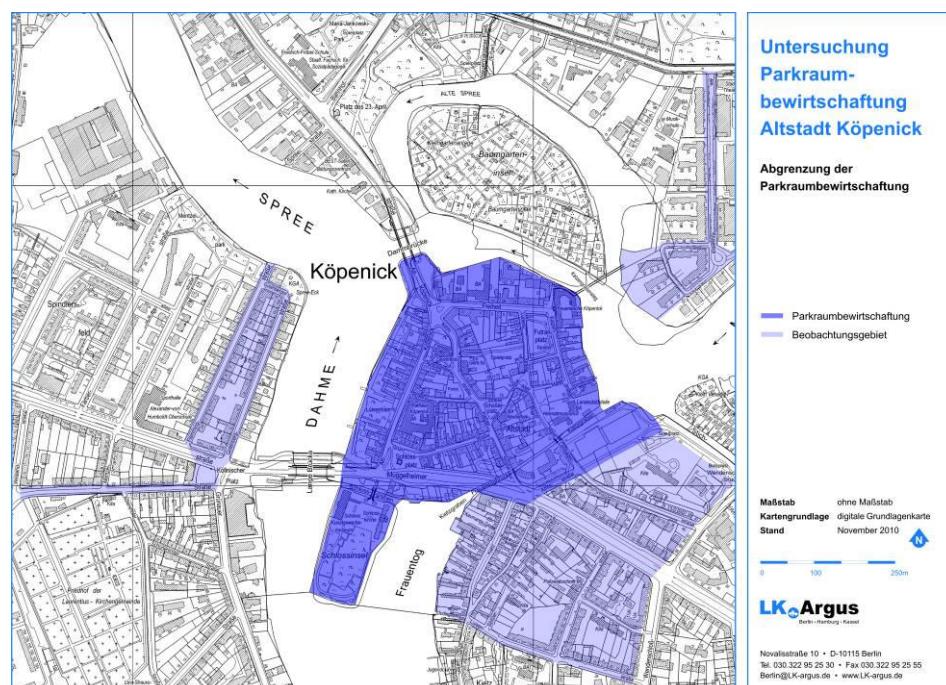
Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

schon sehr hohe Auslastungen aufweist und die Gebiete Kietz und Köllnische Vorstadt noch geringe Auslastungsreserven haben.

Da die genannten Gebiete in fußläufiger Entfernung zur Altstadt liegen und vermutlich bereits heute durch Verdrängungseffekte belastet werden, wird eine Nachuntersuchung des dortigen Parkdrucks nach Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt empfohlen. Sollte eine Zunahme des dortigen Parkdrucks durch Verdrängungseffekte aus der Altstadt auftreten, ist eine räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung zu prüfen.

Abbildung 24: Bewirtschaftungs- und Beobachtungsgebiete



2.6.3 Bewirtschaftungszeiten und Gebührenhöhen

Die Festlegung der Bewirtschaftungszeiten hängt von der Nutzungsstruktur im Gebiet und von der tageszeitlichen Zusammensetzung der parkenden Fahrzeuge ab. Die Regelungszeiten sollten sich auf die Tageszeiten beschränken, zu denen eine Nutzungskonkurrenz zwischen Bewohnern und anderen Nutzern besteht und in denen mit der Bewirtschaftung tatsächlich spürbare verkehrslenkende Effekte erzielt werden können.⁹

⁹ Allerdings ergab die Wirkungsanalyse zu neu bewirtschafteten Parkständen im Bezirk Mitte, dass der Parkdruck auch außerhalb der Bewirtschaftungszeiten sinken kann. So ging er bei den rund 5.000 Parkständen der Rosenthaler Vorstadt, die Mo-Sa 9-22 Uhr bewirtschaftet werden, nach Einführung der Gebührenpflicht nachts

Der Berliner „Leitfaden Parkraumbewirtschaftung“ empfiehlt als Regelfall eine Bewirtschaftung Montag bis Freitag 9-20 Uhr und Sonnabend 9-18 Uhr. Ziel dieser unverbindlichen Vorgabe ist eine möglichst einheitliche Bewirtschaftungszeit in den Berliner Parkzonen.

Da die Nutzungsstrukturen und Problemlagen aber in der Altstadt Köpenick anders liegen als in der Berliner Innenstadt, sollte die Bewirtschaftung hier auf den Zeitraum begrenzt werden, in dem die stärksten Effekte einer Bewirtschaftung zu erwarten sind. Dies ist der Bestandsaufnahme zufolge tagsüber von 10 bis 17 Uhr der Fall. Als Bewirtschaftungszeit wird daher Mo-Sa 10-17 Uhr empfohlen.

Der Rahmen für die in Variante 1 festzulegende Höhe der 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 Parknachfrage und der ÖV-Erschließung des Untersuchungsgebiets erfolgen. Für die Altstadt wird die geringstmögliche Parkscheingebühr von 1,00 € je Stunde bereits eine ausreichende Lenkungswirkung entfalten.

Eine Gebührendifferenzierung innerhalb der Altstadt wird nicht empfohlen, um die Regeln so übersichtlich wie möglich zu halten. So zeigen vorliegende Erfahrungen, dass die verkehrslenkende Wirkung von unterschiedlichen Gebührenhöhen vergleichsweise gering ist. Auch die Gebühreneinnahmen nehmen keineswegs linear mit steigender Gebührenhöhe zu, weil der Anreiz einen Parkschein zu ziehen bei den üblichen Verwarnungsgeldern von 5 € mit steigender Gebührenhöhe abnimmt.¹⁰

2.6.4 Standorte der Parkscheinautomaten

Die folgenden Standortvorschläge für Parkscheinautomaten in Variante 1 erfolgen auf konzeptioneller Ebene. Eine exakte Verortung der Standorte mit Berücksichtigung der kleinräumigen Verhältnisse (Geschäftsauslagen, Stra-

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

um rund 10 Prozent zurück (Quelle: Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus GmbH: Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38 in Berlin-Mitte, September 2008).

¹⁰ LK Argus GmbH: „Parkgebührengestaltung“, Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 8 im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“ der Förderinitiative Mobilität 21 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Förderkennzeichen 650013/2007.

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

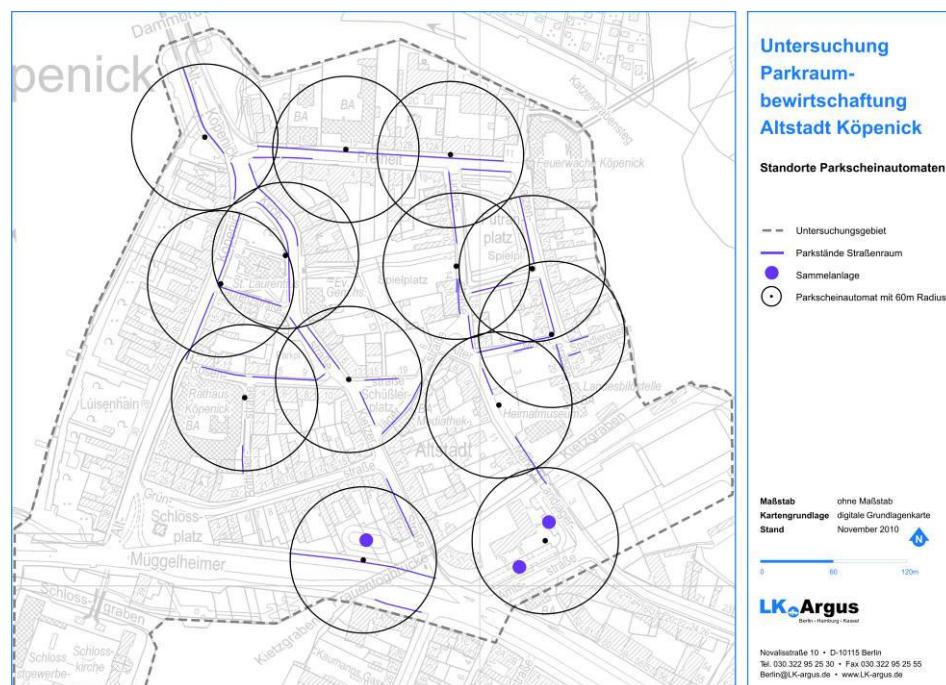
15. Februar 2011

ßenmöbel usw.) ist erst zur Vorbereitung der strassenverkehrsbehördlichen Anordnungen nach dem politischen Beschluss zur Bewirtschaftung sinnvoll. Zum jetzigen Zeitpunkt dienen sie vor allem der Ermittlung der erforderlichen Anzahl von Automaten.

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 Stellplätze angeordnet sein.¹¹ Fahrbahnüberquerungen können den Nutzern bei Straßen mit vergleichsweise geringer Trennwirkung wie in der Köpenicker Altstadt zugemutet werden.

Abbildung 25 zeigt einen Vorschlag, der die genannten Anforderungen berücksichtigt. Für die Versorgung der Altstadt werden nach dieser ersten Schätzung insgesamt 13 Parkscheinautomaten benötigt. Die endgültige Anzahl der benötigten Automaten wird bei der strassenverkehrsbehördlichen Anordnung festgelegt.

Abbildung 25: Mögliche Standorte der Parkscheinautomaten



¹¹ vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin: Leitfaden Parkraumbewirtschaftung, Dezember 2004.

2.7 Prognose und Wirkungsanalyse

Die Wirkungsprognose einer möglichen Parkraumbewirtschaftung enthält folgende Arbeitsschritte:

- Absehbare Veränderungen beim Parkraumangebot (Kapitel 2.7.1),
- Prognose der verkehrlichen Wirkungen (Kapitel 2.7.2) und
- Wirtschaftlichkeitsberechnung und Finanzierungskonzept (Kapitel 2.7.3).

Die Wirkungsanalyse beruht auf den Erhebungen im Untersuchungsgebiet und auf Erfahrungswerten aus anderen bewirtschafteten Gebieten. Berücksichtigt werden auch die Ergebnisse von Nachuntersuchungen zur Parkraumbewirtschaftung in Berlin und die Ergebnisse des Arbeitspaketes „Wirtschaftliches Parkraummanagement“ im Rahmen des BMVBS-Forschungsprojekts „Parkraummanagement in Berlin“.

2.7.1 Absehbare Veränderungen beim Parkraumangebot

Derzeit verfügt die Altstadt Köpenick über drei öffentlich zugängliche Sammelanlagen (Parkplätze), die sich auf öffentlichem Straßenland befinden:

- Müggelheimer Straße (rückwärtige Parzellen der Grünstraße 11-13),
- Amtsstraße 8-9,
- Landjägerstraße 2-4.

Weitere vier Parkplätze liegen auf Privatgrund:

- Rosenstraße 5-9,
- Jägerstraße 6,
- Landjägerstraße, Ecke Amtsstraße,
- Müggelheimer Straße (rückwärtige Parzellen der Grünstraße 6-8).

Der voraussichtliche Wegfall der Parkplätze an der Rosenstraße und Jägerstraße wäre mit einem Verlust von rund 75 Stellplätzen verbunden (vgl. Tabelle 7). In beiden Fällen würde der Eigenbedarf durch eine Bebauung zumindest teilweise über eine Tiefgarage gedeckt. Darüber hinaus gibt es weitere Bauvorhaben, die voraussichtlich zu einer Erhöhung des Parkdrucks in der Altstadt führen würden, die aber noch nicht quantifiziert werden können (vgl. Tabelle 8).

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

Demgegenüber steht ein Potenzial für zusätzliche Stellplätze am Parkplatz Landjägerstraße, Ecke Amtsstraße. Insgesamt sind also sowohl problemverschärfende Tendenzen durch zusätzliche Nutzungen und entfallende Parkraumkapazitäten als auch ein zusätzliches Angebot an Parkmöglichkeiten am Parkplatz Landjägerstraße, Ecke Amtsstraße abzusehen.

In der Gesamtbetrachtung wird deutlich, dass die absehbaren Entwicklungen die Notwendigkeit einer Parkraumbewirtschaftung nicht in Frage stellen.

Tabelle 7: Mögliche Veränderungen beim Parkraumangebot der Sammelanlagen

Sammelanlage	heutige Stellplätze	öffentl. lich / privat	Planungen / Veränderungen	geplante Stellplätze
Müggelheimer Straße (rückwärtige Grünstraße 11-13)	39	öffentl. lich	Evtl. Wegfall der Parkplätze aufgrund eines Rückbaus der Müggelheimer Straße, jedoch erst in 15-20 Jahren, daher weiter von Bestand ausgehend	noch offen
Amtsstraße 8-9	43	öffentl. lich	keine Veränderung	
Landjägerstraße 2-4	12	öffentl. lich	keine Veränderung	
Rosenstraße 5-9	34	privat	Verkauf der Fläche ist vollzogen / Beplanung erfolgt. Entfall der Stellplätze, keine öffentliche Nutzung angedacht, nur Mieterparkplätze in Tiefgarage vorgesehen	noch offen (nur privat)
Jägerstraße 6	40	privat	Verkauf der Fläche ist in Planung. Entfall der Stellplätze, keine öffentliche Nutzung angedacht, Bebauung mit Tiefgarage	noch offen (nur privat)
Landjägerstraße, Ecke Amtsstraße	80	privat	Eigentümer plant Parkplatz entweder mit oder ohne Verkaufsfläche, Parkplatzvorhaben ist an die Einführung der Parkraumbewirtschaftung gebunden, sonst entfällt der Parkplatz	noch offen
Müggelheimer Straße (rückwärtige Grünstr. 6-8)	21	privat	Eine spätere Bebauung des Parkplatzes ist wie beim öffentlichen Parkplatz Müggelheimer Straße angedacht, aber momentan noch nicht abzusehen	noch offen

Tabelle 8: Weitere absehbare Veränderungen im Parkraumangebot

Straße	Planungen / Veränderungen	geplante Stellplätze
Freiheit 6	Bebauungspotenzial, z. Zt. Stellplatzanlage mit 10 Stellplätzen	noch offen (nur privat)
Freiheit 17	1 Jahr befristet 20 Stellplätze (für 2011)	nur privat
Alter Markt 6 / Lüders- straße 15	Derzeitige Zwischennutzung als „Lichtgarten“, Bebauung nur bei Bauinteresse, derzeit kein Bauinteresse vorhanden	noch offen
Alter Markt 5	Genehmigte Wohnbebauung mit 3 WE und Stellplätzen für die Anwohner	nur privat
Alter Markt 12	Derzeitige Zwischennutzung als „Schattengar- ten“, Bebauung nur bei Bauinteresse, derzeit kein Bauinteresse vorhanden	noch offen
Kietzer Straße 6	Planung von privaten Stellplätzen im Rahmen Modernisierung / Umbau	noch offen (nur privat)
Alt-Köpenick 13	Herstellung des Grundstücks unter denkmal- pflegerischen Aspekten, aufgrund der geringen Grundstücksgröße sind keine Stellplätze möglich	keine

Bezirksamt
 Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick**

15. Februar 2011

2.7.2 Prognose der verkehrlichen Wirkungen

Mit der Parkraumbewirtschaftung wird angestrebt, die Parkchancen insbesondere der Bewohner zu erhöhen und den knappen Parkraum möglichst vielen Nutzergruppen zur Verfügung zu stellen. In diesem Abschnitt wird dargestellt, inwieweit die oben beschriebenen Empfehlungen geeignet sind, um diese Ziele zu erreichen. Zu diesem Zweck wird die voraussichtliche Parkraumnachfrage und -auslastung auf der Grundlage vorliegender Erfahrungen prognostiziert.

Vorliegende Erfahrungen

In Berlin wurden in der Vergangenheit verschiedene Wirkungsanalysen zur Parkraumbewirtschaftung durchgeführt, die in der Regel als Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung eingerichtet wurden. Bewohner mit Parkausweis sowie Fahrzeuge mit gewerblicher Ausnahmegenehmigung sind von dieser Regelung befreit. Es liegen somit umfangreiche Erfahrungswerte zur Entwicklung der mittleren Stellplatzauslastung und zum Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein unter dem Einfluss der Parkraumbewirtschaftung vor (in chronologischer Reihenfolge):

- Die am 1. Oktober 2010 eingeführte Parkraumbewirtschaftung in Prenzlauer Berg hat an den rund 13.500 Parkständen der neuen Parkzonen 41-43 offenkundig zu einer deutlichen Abnahme des Parkdrucks geführt. Unter-

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick
15. Februar 2011

suchungen mit konkreten Daten zur Auslastung und zur Wirtschaftlichkeit liegen noch nicht vor.

- Die im September 2008 durchgeführte Wirkungsanalyse zu den neuen Parkzonen 34, 35 und 38 im Bezirk Mitte von Berlin mit rund 7.000 gebührenpflichtigen Parkständen ergab infolge der eingerichteten Parkraumbewirtschaftung Rückgänge der mittleren werktäglichen Parkraumauslastung im öffentlichen Straßenraum von tagsüber durchschnittlich 115 % auf 80 %.¹² Der Anteil der mit gültigem Parkschein parkenden Fahrzeuge lag werktags um 11 Uhr bei 13 %. Bezogen auf die Zahl der Parkstände ist dies ein Parkscheinanteil von rund 10 %.
- Erhebungen im Frühjahr 2008 zeigten in den Parkzonen 1, 2 und 15 in Berlin-Mitte (6.560 gebührenpflichtige Parkstände) mittlere Auslastungen von 76 % und in den Parkzonen 1 und 2 einen parkstandbezogenen Parkscheinanteil von rund 7 %.¹³ In der Parkzone 21 mit 1.240 bewirtschafteten Parkständen sank die mittlere Auslastung von 80 % bis über 100 % vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung auf durchschnittlich 51 % danach.
- Eine Nachuntersuchung der Parkzonen im Bezirk Mitte im Jahr 2005 stellte in den bewirtschafteten Gebieten mit insgesamt 20.100 gebührenpflichtigen Parkständen eine mittlere Auslastung von 72 % fest. Die Auslastungen am Vormittag lagen je nach Parkzone zwischen 40 % und 95 %.¹⁴ Der stellplatzbezogene Parkscheinanteil lag tagsüber zwischen 4 % und 24 %.
- 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 die Stellplatzauslastung von 95 % vor der Bewirtschaftung auf rund 60 bis 80 % mit Bewirtschaftung abnahm.¹⁵ Der Anteil der Fahrzeuge mit Parkschein an allen Parkenden lag nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung zwischen 7 % und 30 %. Der rechnerische Anteil der Parkstände, auf denen mit Parkschein geparkt wurde, lag demnach zwischen 4 % und 24 %.

¹² Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.): Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38 in Berlin-Mitte, September 2008.

¹³ LK Argus GmbH (Bearb.): „Parkgebührengestaltung“, 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 Juli 2008.

¹⁴ Bezirk Mitte von Berlin / Janßen, Volpert u.a. (PGN, Bearb.): Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte. Die Nachuntersuchung liefert wegen der lückenhaften Datendokumentation des Vorgängergutachtens keinen quantitativen Vorher-Nachher-Vergleich der Nutzergruppen.

¹⁵ Diese Daten beruhen jedoch auf einer geringen Stichprobe.

Auch aus anderen Städten liegen ähnliche Erfahrungsberichte vor. So ging die Stellplatzauslastung in Wien vormittags in den bewirtschafteten Bezirken um 30 % auf rund 70 % zurück. Abends (20-22 Uhr) sank die Auslastung um 10 % auf rund 90 %.¹⁶

In einer Hamburger Untersuchung zur Einführung des kostenlosen Kurzparkens wurde das Parkverhalten an vier Standorten mit insgesamt rund 400 gebührenpflichtigen Parkständen untersucht (Burchardplatz, Altstädter Straße, Fuhlsbüttler Straße, Osterstraße).¹⁷ Zu den Spitzenzeiten herrschte in allen Bereichen sehr hoher Parkdruck mit Auslastungen über 100 %. Bezogen auf alle parkenden Fahrzeuge wurde ein durchschnittlicher Parkscheinanteil von 17 % ermittelt; je nach Straßenabschnitt schwankte dieser Wert zwischen 6 % und 36 %. Der Anteil der Parkscheine je Parkstand wird nicht angegeben. Bemängelt wird ein hoher Schwarzparkanteil (Überziehen der Parkdauer, parken ohne Parkschein, unzulässig parkend) infolge unzureichender Überwachung.

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung bewirkt infolge des gesunkenen Parkdrucks häufig auch eine Reduzierung des Parksuchverkehrs:

- Eine Vergleichsuntersuchung der TU Berlin in neun Wohnstraßen der Spandauer Vorstadt in Berlin ergab einen mittleren Rückgang des fließenden Kfz-Verkehrs um 31 %.¹⁸ Dieser Rückgang wurde auf die Einführung der Parkraumbewirtschaftung zurückgeführt, da andere Einflüsse laut Studie durch die Erhebungsmethode weitestgehend ausgeschlossen werden konnten.
- Die Verkehrsbelastung im untergeordneten Straßennetz der Stadt Wien ging nach Einführung der Bewirtschaftung deutlich zurück. Die durchschnittliche Parkplatzsuchzeit verringerte sich in den Bezirken 6 bis 9 nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung von 9 Minuten auf 3 Minuten. Im 1. Bezirk ging die vom Parkplatzsuchverkehr verursachte Kilometerleistung um rund zwei Drittel zurück.¹⁹
- In Gelsenkirchen, Köln und Tübingen sank die mittlere Parksuchweglänge von rund 75 m bis 280 m ohne Bewirtschaftung mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung auf einheitlich rund 30 m je Parkvorgang.²⁰

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

¹⁶ Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung, Berichte des Rechnungshofes Wien 2006/3, 11/2006, S. 41.

¹⁷ Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / Masuch+Olbrisch (Bearb.): Parkraumauslastung / Parkverhalten Hamburg, Dezember 2005.

¹⁸ Technische Universität Berlin / Genow, Kaden, Börner, Dannenberg: Verkehrs- und Straßengestaltungsstudie Spandauer Vorstadt, Berlin 2002.

¹⁹ Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung, Berichte des Rechnungshofes Wien 2006/3, 11/2006, S. 42.

²⁰ Huber-Erler: Parkraum als Steuerungsinstrument. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 56. Ergänzungslieferung 04/2010.

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung**
Altstadt Köpenick
15. Februar 2011

Prognose der verkehrlichen Wirkungen in der Altstadt Köpenick

Es wird davon ausgegangen, dass die verkehrslenkenden Effekte einer Gebührenpflicht und einer Parkscheibenregelung ähnlich wären. Im Folgenden erfolgt daher eine einheitliche Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen für Variante 1 (Gebührenpflicht) und Variante 2 (Parkscheibe).

Aufgrund der heutigen Auslastung und Nutzerzusammensetzung sowie der o.g. Erfahrungswerte ist ein Rückgang der mittleren Stellplatzauslastung im Straßenraum im Zeitraum 10-17 Uhr von heute rund 105 % bis 115 % auf durchschnittlich rund 90 % zu erwarten.

2.7.3 Wirtschaftlichkeitsberechnung und Finanzierungskonzept

Die wesentliche Grundlage der Parkraumbewirtschaftung ist ihre verkehrliche Notwendigkeit. Gleichzeitig muss jedoch bei der derzeitigen Haushaltsslage angestrebt werden, die Bewirtschaftung möglichst kostenneutral durchzuführen. Die zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben werden im Folgenden abgeschätzt und vergleichend gegenüber gestellt. Die wesentlichen Faktoren sind:

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

Wir gehen zunächst davon aus, dass die Bearbeitungs- und Ausstellungsgebühren für Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen wegen der erst im Sommer 2008 erfolgten Gebührenanpassung kostenneutral sind und keine Haushaltswirkung entfalten. Sie sind somit vernachlässigbar.

Da die konkreten Entwicklungen noch nicht bezifferbar sind, geht die Wirkungsprognose davon aus, dass insgesamt 375 Parkstände Mo-Sa 10-17 Uhr bewirtschaftet werden. Dies entspricht dem heutigen öffentlich zugänglichen Parkraumangebot in öffentlicher Hand.

Einnahmen aus Parkscheingebühren

Die Berechnung der Parkscheingebühren berücksichtigt die Bewirtschaftungszeiten, die Anzahl der bewirtschafteten Stellplätze, deren mittlere Auslastung und den Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein.

Die in Kapitel 2.7.2 genannten Erfahrungs-Parkscheinanteile je bewirtschaftetem Parkstand reichen in Berlin von 4 % bis 24 %. In der Prognose wird zurückhaltend angenommen, dass der Anteil der Kurzparken mit Parkschein in der Altstadt Köpenick etwas niedriger sein wird als in den Innenstadtbezirken. Gleichzeitig ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine Bewirtschaftungszeit von 10-17 Uhr ausnahmslos in die Zeit der größten Kurzparkernachfrage fällt (vgl. Abbildung 19, Seite 21).

Der stellplatzbezogene Anteil der Kurzparken mit Parkschein auf öffentlichen Parkständen wird für die Köpenicker Altstadt mit 7 % angenommen. Unter den genannten Annahmen ist in Variante 1 mit Einnahmen aus Parkscheingebühren in Höhe von rund 56.000 € p.a. zu rechnen. In Variante 2 fallen keine Parkscheingebühren an.

Dies ergibt jährliche Parkscheingebühreneinnahmen von 150 € je Parkstand und Jahr. Zum Vergleich: die mittleren Einnahmen im Berliner Bezirk Mitte liegen bei 365 € je Parkstand und Jahr, je nach Parkzone schwankt dieser Wert jedoch zwischen 110 € und 690 €.²¹

Tabelle 9: Prognose der Einnahmen aus Parkscheingebühren (Variante 1 - Gebührenpflicht im gesamten Gebiet)

Gebühren-pflichtige Parkstände	Prognose				
	Auslastung	Stellplatz-bezogener Parkschein-anteil	Bewirtschaftete Zeit p.a.	Gebühr pro Stunde	Parkschein-Einnahmen pro Jahr
375	90 %	7 %	2.121 Std.	1,00 €	55.676 €

Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern

Die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern fließen den Bezirken zu. Bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung ist die voraussichtliche Höhe dieser Einnahmen daher auf Grundlage vorliegender Erfahrungswerte in anderen Bezirken zu prognostizieren.

In Berlin wurden im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf in den bestehenden Parkzonen rund 200 € an Verwarnungs- und Bußgeldern je Parkstand und Jahr eingenommen.²² In Mitte lag dieser Wert im Jahr 2009 bei 255 € je Stellplatz

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

²¹ vgl. Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH: Einnahmen und Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung 2009, Berlin, Juni 2010.

²² Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin / CS Plan (E. Heinrichs u.a.): Untersuchung zur räumlichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung im westlichen Innenstadtbereich von Berlin, 2006.

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung**
Altstadt Köpenick
15. Februar 2011

und Jahr.²³ Zum Vergleich: in Hamburg werden nach Angaben der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt im Bereich der dortigen rund 11.000 gebührenpflichtigen Parkstände ca. 3 Mio. € Verwarnungs- und Bußgelder pro Jahr eingenommen.²⁴ Dies entspricht etwa 270 € pro Parkstand und Jahr.

Insgesamt reicht die Spanne der Erfahrungswerte somit von 200 € bis 270 € pro Parkstand und Jahr. In der Prognose für die Altstadt Köpenick ist zu berücksichtigt dass diese Werte in Parkzonen mit längeren Bewirtschaftungs- und Überwachungszeiten erzielt wurden (in der Regel 9-20 Uhr) als in der Altstadt vorgesehen ist (10-17 Uhr). Da die Tageskernzeiten 10-17 Uhr vermutlich wie bei den Parkscheingebühren einen überdurchschnittlichen Anteil an der Gesamtsumme haben, ist der zu berücksichtigende Abschlag jedoch nicht proportional zur überwachten Stundenzahl.

Aufgrund der genannten Erfahrungen und Rahmenbedingungen geht die Prognose für die Altstadt Köpenick von durchschnittlich 150 € je bewirtschaftetem Parkstand und Jahr aus. Dies ergibt jährliche Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern in Höhe von rund 56.000 € p.a. für beide Planungsvarianten.

In diesem Zusammenhang ist eine Berliner Besonderheit zu beachten, nach der die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern zur so genannten vorgaberelevanten Einnahmekategorie E03 bei der Ermittlung der bezirklichen Globalzuweisung gehören. Dortige Mehreinnahmen führen mit einer zeitlichen Verzögerung zu einer Erhöhung der Einnahmevergaben des Finanzsenators und zu einer Minderung der bezirklichen Globalzuweisung in entsprechender Höhe.

Zur Erläuterung dieser komplexen Zusammenhänge wird im Folgenden am Beispiel des Bezirks Pankow das Ergebnisprotokoll des Workshops zum Forschungsprojekt ParkenBerlin am 30.06.2009 zu diesem Thema wiedergegeben:²⁵

„Die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern gehören zur vorgaberelevanten Einnahmekategorie E 03. Dies bedeutet, dass Mehreinnahmen mit einer zeitlichen Verzögerung zu einer Erhöhung der Einnahmevergaben des Finanzsenators führen. Wie stark die Vorgabe erhöht wird, hängt von zwei Faktoren ab:

- 1. der Einnahmenentwicklung der vergangenen Jahre,*

²³ Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH: Einnahmen und Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung 2009. Berlin, Juni 2010.

²⁴ Auskunft vom Amt für Verkehr und Straßenwesen am 08.09.2010.

²⁵ A. Uricher (Deutsches Institut für Urbanistik): Ergebnisprotokoll Workshop Parkraumbewirtschaftung in Berlin am 09.06.2009. Der Workshop fand im Rahmen des Verbund-Forschungsprojektes ParkenBerlin statt. Die Teilnehmer/innen kamen aus der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, verschiedenen Bezirken und aus den projektbearbeitenden Institutionen Difu, VMZ und LK Argus.

2. dem Zuweisungsschlüssel des jeweiligen Bezirks
 (für den Bezirk Pankow liegt er bei rund 8 %).

Damit ergibt sich für Bezirke, die Parkraumbewirtschaftung neu einführen oder erweitern und damit auch ihre Überwachung intensivieren, folgende Einnahmeerwartung:

1. Phase: die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern fließen den Bezirken in voller Höhe zu [...].

2. Phase: die Einnahmevergaben werden vom Senat periodisch (alle 2 Jahre) an die erzielten Einnahmen der vergangenen Jahre angepasst. Zusätzliche Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern in Pankow würden die Einnahmekategorie E 3 des Landes Berlin insgesamt erhöhen. Die Vorgabe für diesen Einnahmeposten würde für die Folgejahre um den entsprechenden Betrag steigen. Wie stark die Vorgabe für die jeweiligen Bezirke steigt, hängt vom Zuweisungsschlüssel ab.

Hierzu ein fiktives Rechenbeispiel: In Berlin werden pro Jahr 1.000 € aus Verwarnungs- und Bußgeldern eingenommen. Sollte der Bezirk Pankow durch die Überwachung in neuen Parkzonen 100 € p.a. zusätzlich einnehmen, würde dies die Gesamteinnahmen bei ansonsten unveränderten Rahmenbedingungen auf 1.100 € p.a. erhöhen. Die Einnahmevergabe für Pankow steigt bei einem angenommenen Zuweisungsschlüssel von 8 % in diesem Beispiel von 80 € (= 8 % von 1.000 €) auf 88 € (= 8 % von 1.100 €). Dem Bezirk werden damit 8 € weniger zugewiesen. D.h. von 100 € Einnahmen würden dem Bezirk nur noch 92 € zufleßen.

3. Phase: Die bezirklichen Zuweisungsschlüssele werden evtl. im Jahr 2014 angepasst. In diesem Zusammenhang ist es möglich, dass dem Bezirk wieder zufließende Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern gänzlich wegfallen.“

Die dargestellten Zusammenhänge gelten nicht nur für die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Pankow, sondern für alle Bezirke, deren Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern steigen. Es ist daher in den folgenden Jahren zu prüfen, inwieweit die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern Auswirkungen auf die Zuweisungen haben.

Ausgaben für die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung

Ausgaben für die Einrichtung der Bewirtschaftung fallen in beiden Varianten für die geänderte Beschilderung und die Information der Bewohner und Gewerbetreibenden an. In Variante 1 (Gebührenpflicht) kommen die Ausgaben für die Parkscheinautomaten (PSA) hinzu.

Die Anzahl der notwendigen Parkscheinautomaten bei Umsetzung der Variante 1 ergibt sich aus den räumlichen Verhältnissen des bewirtschafteten Gebiets. Die Abschätzung möglicher PSA-Standorte in der Altstadt ergab einen Bedarf von 13 Automaten (vgl. Kapitel 2.6.4, Seite 31). Dies entspricht dem Erfahrungswert, nach dem ein Parkscheinautomat rund 25-30 Parkstände abdecken kann.

Bezirksamt
 Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

Die Kosten können je nach Ausstattung der Automaten und Bewirtschaftungsmodell variieren. Der Bezirk Berlin-Mitte hat bei der Einführung neuer Parkzonen im April 2008 mittlere Automatenkosten von 975 € p.a. inkl. Inkasso und Abrechnung ermittelt. Sie setzen sich zusammen aus 325 € p.a. Anschaffungskosten bei zehnjähriger Abschreibung und 650 € p.a. laufenden Kosten.

Nach Auskunft der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt in Hamburg lagen die einmaligen Beschaffungskosten für einen PSA im Jahr 2009 dort bei ca. 2.700 €. Hinzu kommen jährliche Betriebskosten für Wartung und Reparatur von durchschnittlich 600 € je Parkscheinautomat. Nach momentanen Erkenntnissen haben die Automaten eine rund zehnjährige Lebensdauer. Werden die einmaligen Anschaffungskosten auf zehn Jahre abgeschrieben, ergibt dies mittlere jährliche Gesamtkosten von 870 € je Automat in Hamburg (= 270 € Abschreibung + 600 € Betrieb).

Die genannten Erfahrungswerte schwanken somit zwischen 870 € und 975 € pro Automat und Jahr, jeweils inkl. Abschreibung und Betrieb. Da die Stückzahl in der Köpenicker Altstadt vergleichsweise gering ist, wird für die Prognose hier ein Kostensatz von insgesamt 1.000 € pro Parkscheinautomat und Jahr angenommen. Dies ergibt bei 13 Automaten jährliche Gesamtkosten von 13.000 €.

Für die Beschaffung und Anbringung der Verkehrszeichen und für die Information der betroffenen Haushalte und Betriebe entstehen nach Auskunft des Bezirks Mitte von Berlin einmalige Kosten von rund 20 € je bewirtschaftetem Stellplatz. Diese Daten beruhen auf den Erfahrungen mit der Einrichtung der Parkzonen 20, 21 und 22 (Potsdamer Platz, Kulturforum und Tiergarten-Süd). Übertragen auf die Stellplatzzahlen in Köpenick ergeben sich daraus einmalige Kosten von rund 7.500 €, die zur besseren Vergleichbarkeit in der weiteren Berechnung ebenfalls auf zehn Jahre umgelegt werden.

Ausgaben für die Überwachung der Parkraumbewirtschaftung

Die Überwachungskosten setzen sich aus Personal-, Gemein- und Sachkosten zusammen. Die Anzahl der notwendigen Überwachungskräfte ergibt sich in Abhängigkeit des Bewirtschaftungsgebietes, der Bewirtschaftungszeiten und des Überwachungsturnus²⁶.

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 abgeschätzt.²⁶

²⁶ LK Argus GmbH (Bearb.): „Wirtschaftliches Parkraummanagement“, ein Arbeitspaket im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“, unterstützt und ge-

Das Schema wurde auf Basis vorliegender Erfahrungswerte, Interviews mit Ordnungsamtsmitarbeitern und einem eigens durchgeführten Praxistest im Außendienst entwickelt. Es enthält folgende Eingangsvariablen (jeweils mit Angabe der für die Altstadt Köpenick getroffenen Annahmen):

- Anzahl der zu überwachenden Parkstände im Untersuchungsgebiet:
375 Parkstände.
- Die Kontrollstrecke gibt die zu überprüfende Kantenlänge der Straßenseiten an. Dieser Wert wird pauschal um 10 % reduziert, um Abkürzungen bei der Überwachungsdurchführung zu berücksichtigen. In der Altstadt beträgt die Kantenlänge der zu überprüfenden Abschnitte rund 1.600 m und der reduzierte Wert 1.440 m.
- Bewirtschaftungszeiten: Mo-Sa 10-17 Uhr.
- Mittlerer Überwachungsturnus im Jahresdurchschnitt: dreistündlich, dies entspricht bei den vorgeschlagenen Bewirtschaftungszeiten zwei bis drei Überwachungsgängen am Tag.
- Mittlere Gehgeschwindigkeit ohne Überwachungstätigkeit: 3,6 km/h.
- Überprüfungszeit je Parkstand: 5 Sekunden bei Parkscheinen, 1 Minute bei Handy-Parken.
- Nichtbeachtungsquote, die den zu erwartenden Anteil von unzulässig abgestellten Fahrzeugen (Schwarzparken) angibt: 10 %.
- Zeit für das Schreiben einer Anzeige: 2 Minuten.
- Annahme zum Anteil der Handy-Parker: 2 %.
- Überprüfungszeit der Kennzeichnungen zur Umweltzone: hier nicht berücksichtigt.
- Überprüfung der Parkscheinautomaten (PSA): erfahrungsgemäß sind durchschnittlich rund 10 % der Automaten defekt. Pro Meldung werden rund 1,5 Minuten Zeitaufwand veranschlagt.

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung**
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

- Zeiten für allgemeine Auskünfte: in Gebieten der Parkraumbewirtschaftung wenden sich erfahrungsgemäß ortsunkundige Passanten mit allgemeinen Fragen an die uniformierten Überwachungskräfte. Hier wird durchschnittlich eine zweiminütige Anfrage je Stunde berücksichtigt.
- Rüst- und Wegezeiten: 30 Minuten je Arbeitstag. Damit wird berücksichtigt, dass die mittlere effektive Überwachungszeit einer Arbeitskraft durch die „unproduktiven“ Rüst- und Wegezeiten reduziert wird; in der Altstadt ist diese Zeit wegen der kurzen Entfernungen zum Rathaus gering.
- Mittlerer Krankheitsstand der Überwachungskräfte: 10 %.

Unter den getroffenen Annahmen werden im Jahresmittel rechnerisch 1,2 Überwachungskräfte benötigt, um das gesamte Gebiet durchschnittlich zwei bis drei mal am Tag zu kontrollieren (vgl. Abbildung 26).

In der vorliegenden Prognose wird aufgrund von Erfahrungswerten aus anderen Bezirken und in Absprache mit dem Ordnungsamt des Bezirks Treptow-Köpenick mit einem pauschalen Jahressatz von 55.000 € je Überwachungskraft gerechnet, in dem auch die Gemein- und Sachkosten enthalten sind. Dies ergibt jährliche Überwachungskosten von 66.000 €.

Abbildung 26: Abschätzung des erforderlichen Überwachungspersonals in Köpenick

Gebiets-Kenngrößen		Variabla Eingangsgröße	
Parksände:	375 Stück	Kontrollstrecke:	1.600 Meter
Reduzierte Kontrollstrecke (-10%):	1.440 Meter	Werktag:	251
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	303 Tage	von	10 Uhr
		bis	17 Uhr
		= 7 Std	= 7 Std
Überwachungsturnus			
Überwachungsturnus:	3 stündlich	Samstage:	52
		von	10 Uhr
		bis	17 Uhr
		= 7 Std	= 0 Std
Überwachungs-Kenngrößen			
Reine Gehzeit:	24 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std
Überprüfungszeit der Parkscheine:	106 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek
Überprüfungszeit Handy-Parken:	8 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	1 min
Überprüfungszeit Umweltzone:	0 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten	
Überprüfungszeit der PSA:	2 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	100 m
Zeit für Service und Auskünfte:	5 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück
		Summe:	145 Minuten/Tour
Überwachungsgänge pro Jahr:	707 Touren	werkags:	2,3 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	102.214 Minuten	(Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)	
Personal-Kenngrößen			
Arbeitszeit pro Jahr:	106.080 Minuten/Person	Arbeitstage pro Jahr:	251 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	87.942 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %
		Rüst- und Wegezeiten:	30 min
Ergebnisse			
Benötigte Überwachungskräfte:		1,2 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit	
LK Argus Berlin • Hamburg • Kassel			

Quelle: LK Argus GmbH.

Bezirksamt

Treptow-Köpenick

Untersuchung Park-

raumbewirtschaftung

Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung**
Altstadt Köpenick
15. Februar 2011

Fazit

Unter den getroffenen Annahmen wären beide Varianten (nahezu) kostendeckend. Die flächendeckende Gebührenpflicht (Variante 1) wäre mit einem jährlichen Überschuss von gut 30.000 € verbunden. Für eine Parkscheibenregelung (Variante 2) wird eine Unterdeckung von rund 10.000 € p.a. errechnet.

Bei dieser Gegenüberstellung ist zu beachten, dass die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern zur vorgaberelevanten Einnahmekategorie E 03 gehören und Mehreinnahmen mit einer zeitlichen Verzögerung zu einer Erhöhung der Einnahmevergaben des Finanzsenators führen. Variante 1 wäre aus Sicht des Bezirkshaushaltes dennoch kostendeckend.

Tabelle 10: Prognose der Einnahmen und Ausgaben

Variante 1 (Gebührenpflicht, Vignetteninhaber frei)							
Einnahmen pro Jahr			Ausgaben pro Jahr			Überschuss pro Jahr	
Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über-wachung	Parkschein-automaten	Verkehrs-zeichen, Information	Summe	
55.676 €	56.250 €	111.926 €	66.000 €	13.000 €	750 €	79.750 €	32.176 €

Variante 2 (Parkscheibe, Vignetteninhaber frei)							
Einnahmen pro Jahr			Ausgaben pro Jahr			Überschuss pro Jahr	
Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über-wachung	Parkschein-automaten	Verkehrs-zeichen, Information	Summe	
0 €	56.250 €	56.250 €	66.000 €	0 €	750 €	66.750 €	-10.500 €

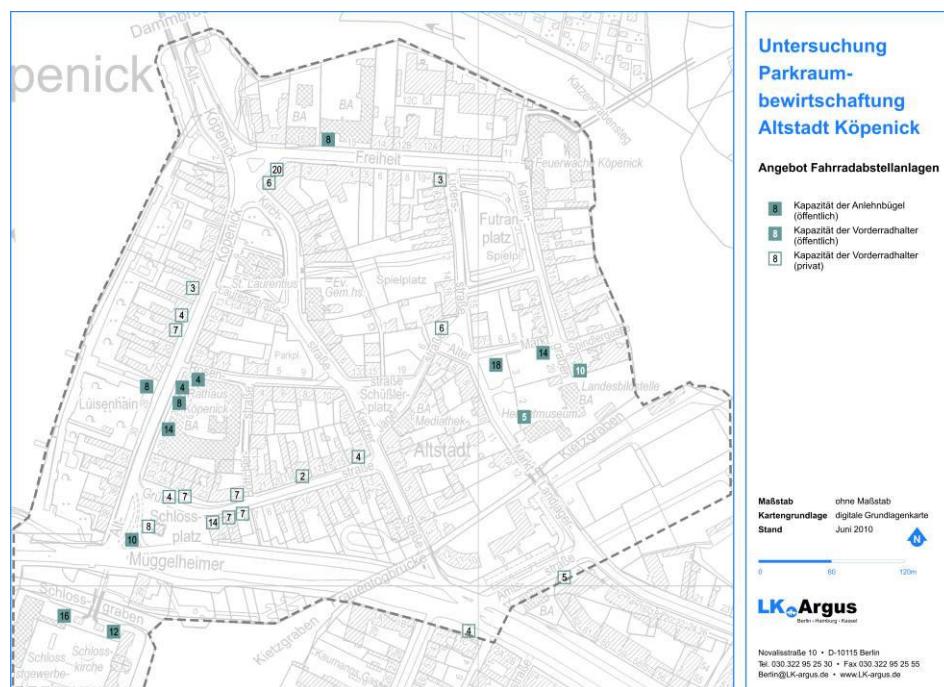
3 Ruhender Fahrradverkehr

3.1 Fahrradabstellangebot

Das Angebot an Fahrradabstellanlagen wurde an einem werktäglichen Vormittag im Juni 2010 erfasst. Berücksichtigt wurden alle Abstellanlagen im öffentlichen Raum sowie die privaten, aber öffentlich zugänglichen Anlagen.

Im Untersuchungsgebiet steht den Radfahrern eine Gesamtkapazität von 249 Stellplätzen zur Verfügung. Davon werden 118 Vorderradhalter von einzelnen Einrichtungen aus Gastronomie, Einzelhandel und Dienstleistung bereit gestellt. Hier wird eine Bereitstellung nur zur jeweiligen Geschäftsöffnung angenommen. Weitere 15 Vorderradhalter können am Heimatmuseum und der Landesbildstelle durchgängig genutzt werden. Ferner stehen 58 Anlehnbügel zur Verfügung, die beidseitig 116 Fahrräder aufnehmen. Sie befinden sich größtenteils vor öffentlichen Gebäuden wie dem Rathaus, Köpenicker Schloss oder der Bibliothek, sind ortsfest verbunden und somit permanent zugänglich.

Abbildung 27: Angebot an Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsgebiet



Die Auslastung der Fahrradabstellanlagen wurde durch Zählungen der parkenden Fahrräder an allen in Abbildung 27 dargestellten Anlagen Ende Juni und Anfang Juli 2010 erfasst. Gezählt wurde werktags und samstags jeweils um 11 Uhr.

An den Erhebungstagen war freundliches, trockenes Wetter mit Höchsttemperaturen zwischen 24 und 30°C und nächtlichen Tiefen von 18°C bis

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

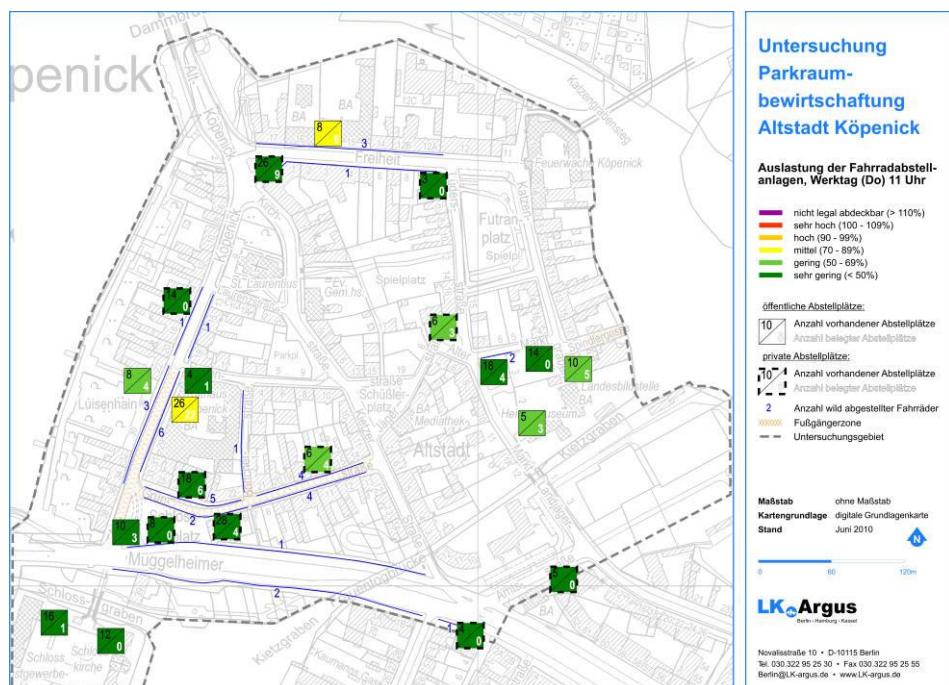
Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung Altstadt Köpenick
15. Februar 2011

24°C. Erhoben wurden die Fahrräder an den Anlehnbügeln und in den Vorderradhaltern sowie die wild parkenden Fahrräder im gesamten Untersuchungsgebiet.

Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet werktags um 11 Uhr 111 Fahrräder gezählt, davon waren 74 an Anlehnbügeln oder Vorderradhaltern abgestellt und 37 wild. Die durchschnittliche Auslastung an den Fahrradabstellanlagen beträgt 30 %.

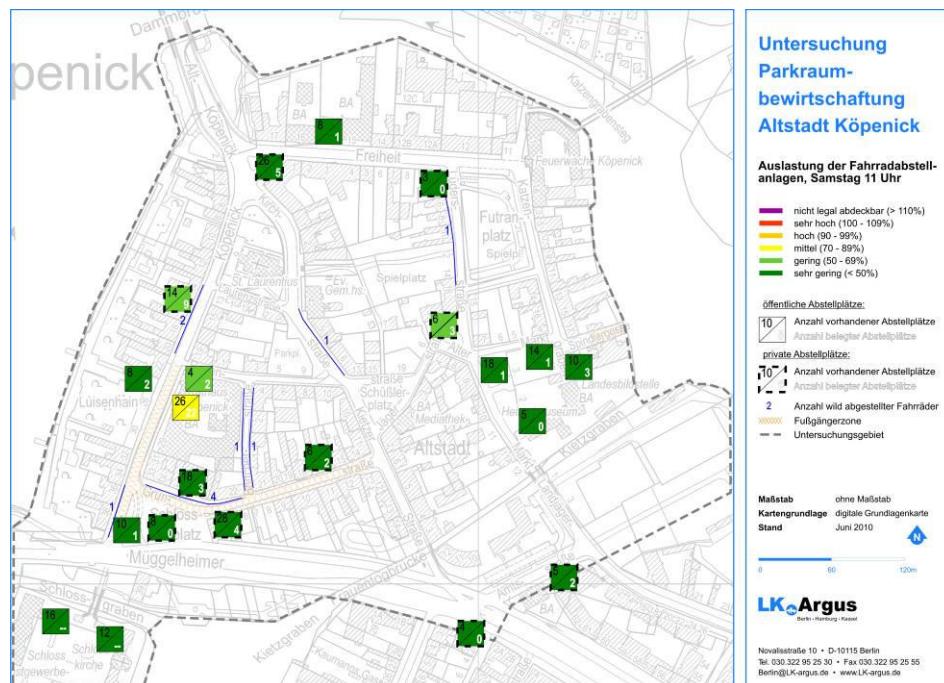
Die höchsten Auslastungen treten mit 70 % bis 90 % an den Abstellanlagen am Rathaus und Bezirksamt auf. Eine Auslastung von 50 % bis 70 % besteht um den Alten Markt. Alle anderen Abstellanlagen sind nur gering ausgelastet. Die wild abgestellten Fahrräder konzentrieren sich vor allem in den Fußgängerbereichen Alt-Köpenick und Grünstraße sowie an der Müggelheimer Straße und Freiheit.

Abbildung 28: Auslastung der Fahrradabstellanlagen (Werktag)



Am Samstag wurden im Untersuchungsgebiet um 11 Uhr 72 Fahrräder gezählt, davon waren 61 an Anlehnbügeln bzw. Vorderradhaltern angeschlossen. Samstags treten die höchsten Auslastungen am Rathaus auf. Hier ist die Auslastung mit 70 % bis 90 % identisch mit der am Werktag.

Abbildung 29: Auslastung der Fahrradabstellanlagen (Samstag)



Bezirksamt

Treptow-Köpenick

Untersuchung Parkraumbewirtschaftung

Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

3.2 Empfehlungen zum ruhenden Fahrradverkehr

Die Förderung des Fahrradverkehrs kann ein zusätzlicher Beitrag zur Entspannung der Parkraumsituation in der Altstadt Köpenick sein. Allerdings hängt die Attraktivität des Fahrrades als umweltverträgliches Verkehrsmittel stark von der angebotenen Infrastruktur ab. Diese bezieht sich auf Fahrradabstellanlagen und auf Fahrradwege. In diesem Bericht liegt der Schwerpunkt auf den Abstellanlagen.

Nutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen sollten ...

- ... besonders in Bereichen mit hohem Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomieangebot bereitgestellt werden,
- ... fest installiert und ganztägig zugänglich sein,
- ... die Möglichkeit bieten, Fahrräder umkippsicher abzustellen und an Rahmen und Laufrad fest anzuschließen.

Prinzipiell bieten Anlehnbügel den höchsten Abstellkomfort (Kippschutz) und die Möglichkeit, das Fahrrad sicher am Rahmen und am Laufrad anzuschließen.

Auf Grundlage der Bestandsanalyse erfolgen Standortvorschläge zu möglichen ergänzenden Fahrradabstellanlagen in der Altstadt Köpenick. Die Standortwahl orientiert sich an den vorhandenen Anlagen, an den wild im Straßenraum

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
**Untersuchung Park-
raumbewirtschaftung**
Altstadt Köpenick
15. Februar 2011

abgestellten Fahrrädern und an den Gebäudenutzungen bzw. Einrichtungen in der Altstadt.

Die Einrichtung von neuen Abstellanlagen ist in der Altstadt Köpenick vor allem in den gastronomie-, einzelhandels- und dienstleistungsgeprägten Bereichen der Fußgängerzonen Grünstraße, Alt-Köpenick und Spindlergasse sowie auf der Freiheit sinnvoll.

In der Grünstraße würden öffentliche Fahrradabstellanlagen die vorhandenen privaten Anlagen sinnvoll ergänzen. Weitere öffentliche Fahrradabstellanlagen sind im nördlichen Bereich von Alt-Köpenick als Ergänzung sowie als Neu-anlage in der Spindlergasse denkbar. Eine weitere Aufstockung der vorhandenen öffentlichen Fahrradabstellanlagen wird für die Freiheit, insbesondere vor den gastronomischen Einrichtungen empfohlen.

Mittel- bis längerfristig sollten die vorhandenen Vorderradhalter durch geeignete Abstellanlagen ersetzt werden. Diese haben unterschiedliche Anforderungen zu erfüllen. Die Wichtigsten sind:

- Anschließbarkeit von Laufrad und Rahmen,
- Standsicherheit,
- Zugänglichkeit,
- Beleuchtung und
- Witterungsschutz.

Von den gängigen Abstellanlagen erfüllen die Anlehnbügel diese Anforderungen am besten. Die Vorderradhalter haben dagegen den Nachteil, dass sie geringe Standsicherheit und weniger Anschließsicherheit bieten.

Abbildung 30: Empfehlenswerte Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel)



4 Zusammenfassung und Empfehlungen

Die Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung für die Altstadt Köpenick kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Die Altstadt weist eine hohe Nutzungsdichte durch Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Gastronomie und Tourismus auf. Der größte Arbeitgeber ist das Bezirksamt mit rund 350 Beschäftigten. Außerdem gibt es in der Altstadt rund 340 gemeldete Gewerbeeinrichtungen.
- Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 541 öffentlich zugängliche Parkstände erfasst, davon 293 straßenbegleitend im öffentlichen Straßenraum und 248 in öffentlich zugänglichen Sammellanlagen / Parkplätzen.
- Die Parkmöglichkeiten im Straßenraum der Altstadt sind häufig überlastet. Vor allem von 10-17 Uhr treten hohe Auslastungen mit rund 110 % auf.
- Der hohe Parkdruck wird durch unterschiedliche Nutzergruppen verursacht. Die Bewohner stellen tagsüber rund 40 Prozent aller Parkenden. Der Anteil der gebietsfremden Langparker (Beschäftigte, länger bleibende Besucher) beträgt 30 bis 40 Prozent. Die übrigen Parkstände werden durch Kurzparker belegt.
- Eine Parkraumbewirtschaftung montags bis samstags von 10 bis 17 Uhr würde vor allem die Beschäftigten zum Umstieg auf den Umweltverbund bewegen. Die freien Parkmöglichkeiten kämen den Bewohnern und Besuchern des Gebietes zugute.
- Eine Bewirtschaftung wurde in zwei Varianten untersucht: Gebührenpflicht und Parkscheibenregelung. Inhaber von Bewohnerparkausweisen und Ausnahmegenehmigungen wären in beiden Fällen von den jeweiligen Regelungen ausgenommen.
- Aus planerischer Sicht sind beide Varianten sinnvoll: sie würden den Parkdruck spürbar von heute rund 110 % Auslastung auf durchschnittlich rund 90 % senken.
- Etwas empfehlenswerter erscheint die Parkschein Gebührenpflicht, weil sie den Nutzern freie Wahl bei der Parkdauer lässt und zu einer gleichmäßigeren Verteilung der parkenden Fahrzeuge auf Straßenraum und kostenpflichtige Sammellanlagen beiträgt.
- Beide Varianten wären voraussichtlich nahezu haushaltsneutral. Die Gebührenpflicht wäre mit einem jährlichen Überschuss von rund 30.000 € verbunden. Für die Parkscheibenregelung wurde ein leichte Unterdeckung von -10.000 € p.a. errechnet.

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

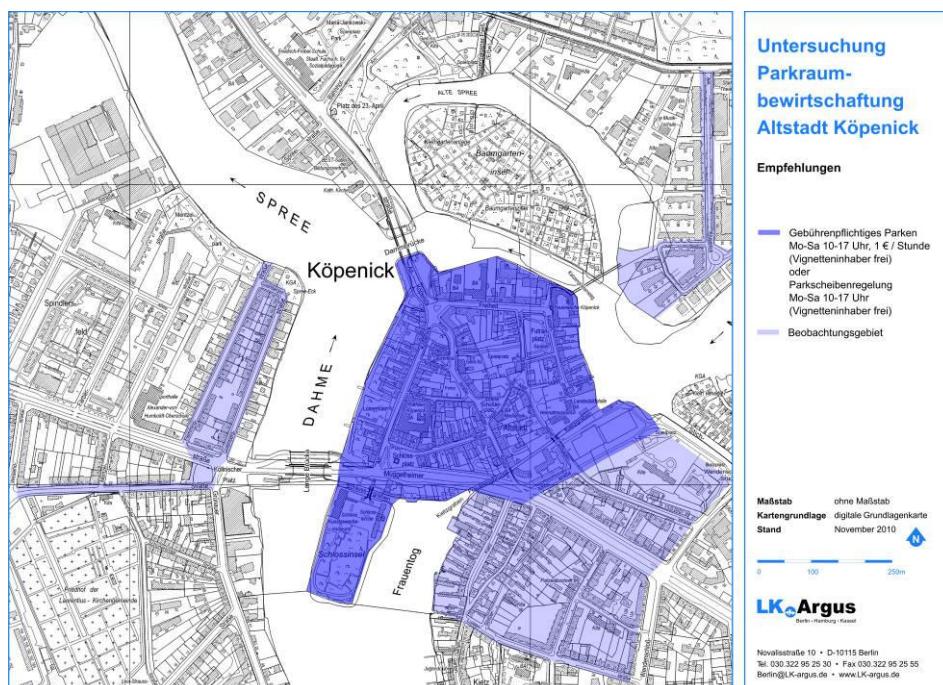
15. Februar 2011

Bezirksamt
Treptow-Köpenick
Untersuchung Parkraumbewirtschaftung
Altstadt Köpenick

15. Februar 2011

- Die angrenzenden Gebiete Kietz, Am Krusenick und Köllnische Vorstadt sollten nach Einführung der Bewirtschaftung in der Altstadt beobachtet werden, um auf mögliche Verdrängungseffekte reagieren zu können.
- Die Situation der Fahrradabstellanlagen ist insgesamt zufriedenstellend. Ergänzende Anlagen werden in den Fußgängerzonen Grünstraße, Alt-Köpenick und Spindlergasse empfohlen. Die vorhandenen Vorderradhalter sollten schrittweise durch Anlehnbügel ersetzt werden.

Abbildung 31: Empfehlungen



Tabellenverzeichnis

	Bezirksamt
Tabelle 1: Einwohner (Quelle: Amt für Statistik)	Treptow-Köpenick
Tabelle 2: Motorisierung je Fläche (Quelle: Amt für Statistik)	Untersuchung Park-
Tabelle 3: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet (Juni 2010)	raumbewirtschaftung
Tabelle 4: Parkraumangebot in den potenziellen Verdrängungsgebieten (Juni 2010)	Altstadt Köpenick
	15. Februar 2011
Tabelle 5: Parkraumauslastung nach Parkregelung (Werktag 11 Uhr)	12
Tabelle 6: Voraussichtliche Wirkung einer Parkraumbewirtschaftung im Zeitverlauf	24
Tabelle 7: Mögliche Veränderungen beim Parkraumangebot der Sammellanlagen	34
Tabelle 8: Weitere absehbare Veränderungen im Parkraumangebot	35
Tabelle 9: Prognose der Einnahmen aus Parkscheingebühren (Variante 1 - Gebührenpflicht im gesamten Gebiet)	39
Tabelle 10: Prognose der Einnahmen und Ausgaben	46

Abbildungsverzeichnis

	1
Abbildung 1: Untersuchungsgebiet und potenzielle Verdrängungsgebiete	3
Abbildung 2: Einwohnerdichte	5
Abbildung 3: Motorisierungsdichte (Kfz / ha)	8
Abbildung 4: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet	12
Abbildung 5: Mittlere Parkraumauslastung im Zeitverlauf	13
Abbildung 6: Parkraumauslastung (Werktag 2 Uhr)	13
Abbildung 7: Parkraumauslastung (Werktag 9 Uhr)	14
Abbildung 8: Parkraumauslastung (Werktag 11 Uhr)	14
Abbildung 9: Parkraumauslastung (Werktag 13 Uhr)	15
Abbildung 10: Parkraumauslastung (Werktag 15 Uhr)	15
Abbildung 11: Parkraumauslastung (Werktag 17 Uhr)	16
Abbildung 12: Parkraumauslastung (Werktag 19 Uhr)	16
Abbildung 13: Parkraumauslastung (Werktag 21 Uhr)	17
Abbildung 14: Parkraumauslastung (Werktag 23 Uhr)	17
Abbildung 15: Parkraumauslastung (Samstag 11 Uhr)	18
Abbildung 16: Parkraumauslastung in den potenziellen Verdrängungsgebieten	20
Abbildung 17: Anteile der Kurz- und Langparker an allen Parkenden im Untersuchungsgebiet	53

Bezirksamt Treptow-Köpenick Untersuchung Park- raumbewirtschaftung Altstadt Köpenick	Abbildung 18: Anteile der Kurz- und Langparker nach Parkregelungen (Werktag 11-17 Uhr)	20
15. Februar 2011	Abbildung 19: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden im Untersuchungsgebiet	21
	Abbildung 20: Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip	26
	Abbildung 21: Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauer- begrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte	26
	Abbildung 22: Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip	27
	Abbildung 23: Beschilderungsbeispiel für reines Bewohnerparken	28
	Abbildung 24: Bewirtschaftungs- und Beobachtungsgebiete	30
	Abbildung 25: Mögliche Standorte der Parkscheinautomaten	32
	Abbildung 26: Abschätzung des erforderlichen Überwachungspersonals in Köpenick	45
	Abbildung 27: Angebot an Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsgebiet	47
	Abbildung 28: Auslastung der Fahrradabstellanlagen (Werktag)	48
	Abbildung 29: Auslastung der Fahrradabstellanlagen (Samstag)	49
	Abbildung 30: Empfehlenswerte Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel)	50
	Abbildung 31: Empfehlungen	52

Berlin

Novalisstraße 10
D-10115 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