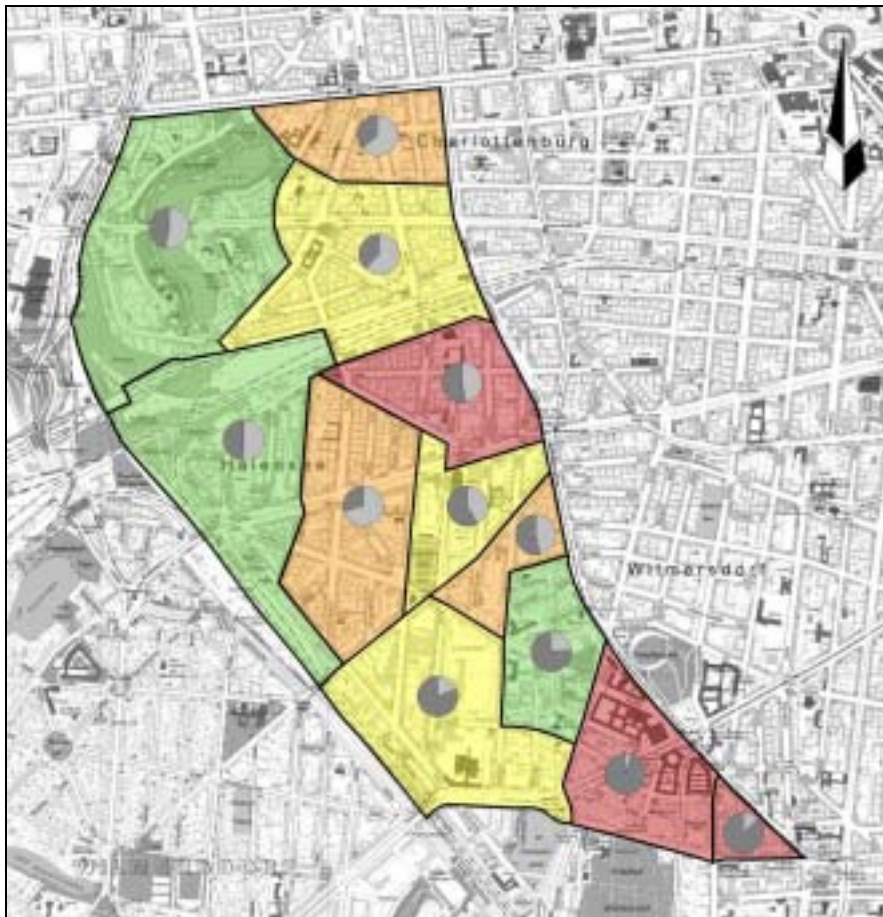


# Untersuchung zur räumlichen Ausdehnung der Parkraum- bewirtschaftung im westlichen Innenstadtbereich von Berlin

28. Februar 2006



# Untersuchung zur räumlichen Ausdehnung der Parkraum- bewirtschaftung im westlichen Innenstadtbereich von Berlin

28. Februar 2006

## **Bearbeitung:**

Dr. Eckhart Heinrichs

und

Bianka Heinze  
Guido Schröder

## **Auftraggeber:**

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin,  
Amt für Umwelt, Natur und Verkehr

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Das Untersuchungsgebiet</b>	<b>2</b>
2.1	Differenzierung in Teilgebiete	2
2.2	Nutzungsarten	3
2.3	Bevölkerung	5
2.4	Beschäftigte und Gewerbe	6
2.5	Nutzungsichte	8
2.6	Motorisierung	9
2.7	Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln	11
<b>3</b>	<b>Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs</b>	<b>14</b>
3.1	Erhebungen	14
3.2	Stellplatzangebot	16
3.3	Auslastung, Parkdauer und Nachfragegruppen	18
3.3.1	Stellplatzauslastung	18
3.3.2	Parkdauer und Nutzergruppen	24
3.4	Konfliktanalyse	31
<b>4</b>	<b>Maßnahmen</b>	<b>32</b>
4.1	Begründung der Parkraumbewirtschaftung	32
4.2	Abgrenzung der Parkzonen	33
4.3	Bewirtschaftungsform	34
4.4	Bewirtschaftungszeiten	34
4.5	Gebührenhöhen und -differenzierung	35
4.6	Standorte der Parkscheinautomaten	35

<b>5</b>	<b>Wirkungsanalyse</b>	<b>37</b>
5.1	Prognose der verkehrlichen Wirkung	37
5.2	Auswirkungen auf angrenzende Bereiche	38
5.3	Finanzielle Wirkung aus Sicht des Bezirkshaushalts	39
5.3.1	Voraussichtliche Einnahmen	39
5.3.2	Voraussichtliche Ausgaben	41
5.3.2.1	Einmalige Kosten	41
5.3.2.2	Kontinuierlich anfallende Kosten	41
5.3.3	Fazit	44
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>45</b>
	Abbildungsverzeichnis	47
	Anhang	49

## 1 Aufgabenstellung

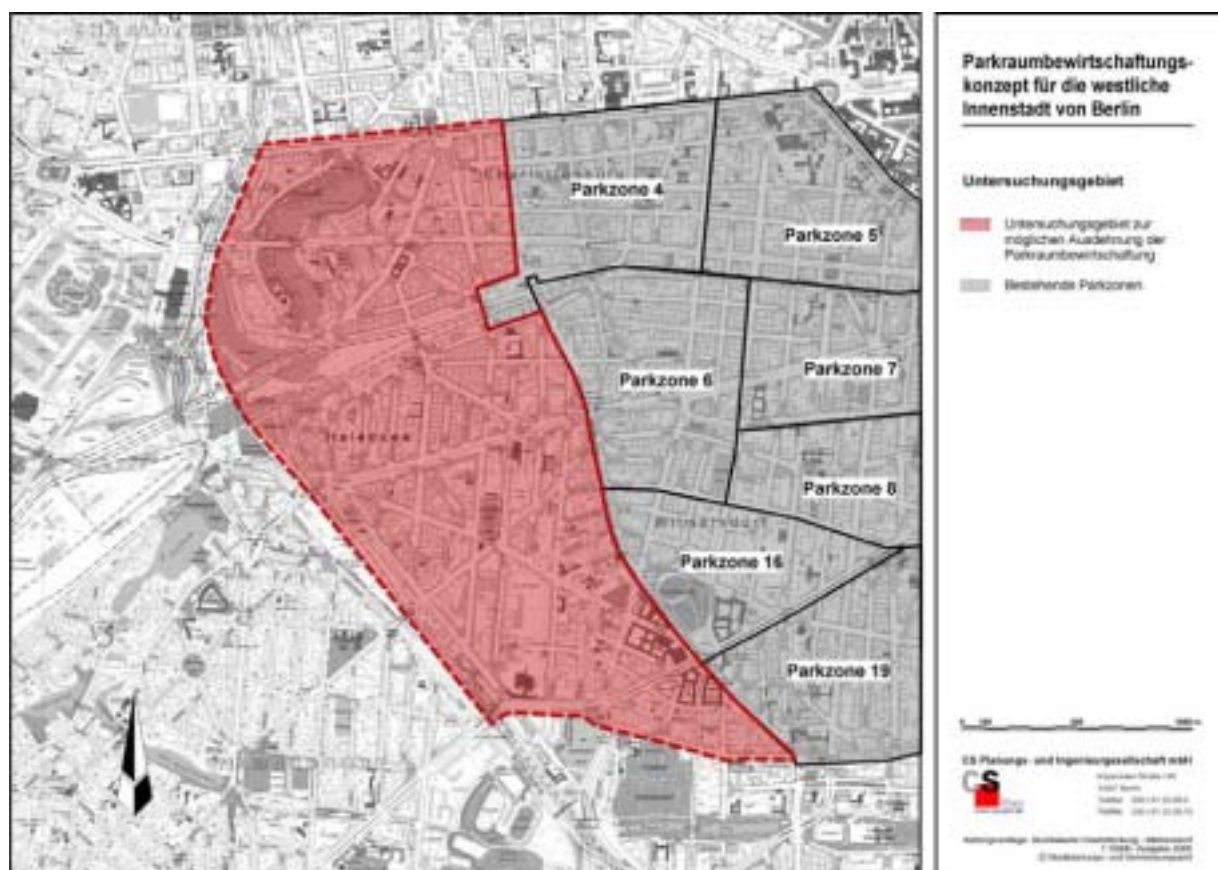
Die heutige Parkraumbewirtschaftung in der westlichen Innenstadt endet an der Bismarckstraße im Norden, an der Berliner Straße im Süden und am Straßenzug Kaiser-Friedrich-Straße / Stuttgarter Platz / Lewishamstraße / Brandenburgische Straße im Westen. Das vorliegende Gutachten soll klären,

§ ob eine räumliche Ausdehnung der Bewirtschaftung in Richtung Westen sinnvoll ist, und

§ welche verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen eine Bewirtschaftung ggf. hätte.

Das Untersuchungsgebiet wird begrenzt durch Kaiserdamm / Bismarckstraße im Norden, S-Bahn-Ring im Westen, Berliner Straße / Hohenzollerndamm im Süden und die bestehenden Parkzonen 4, 6, 16 und 19 im Osten (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Die Originalkarten liegen diesem Bericht im A 3 - Format im Anhang bei.

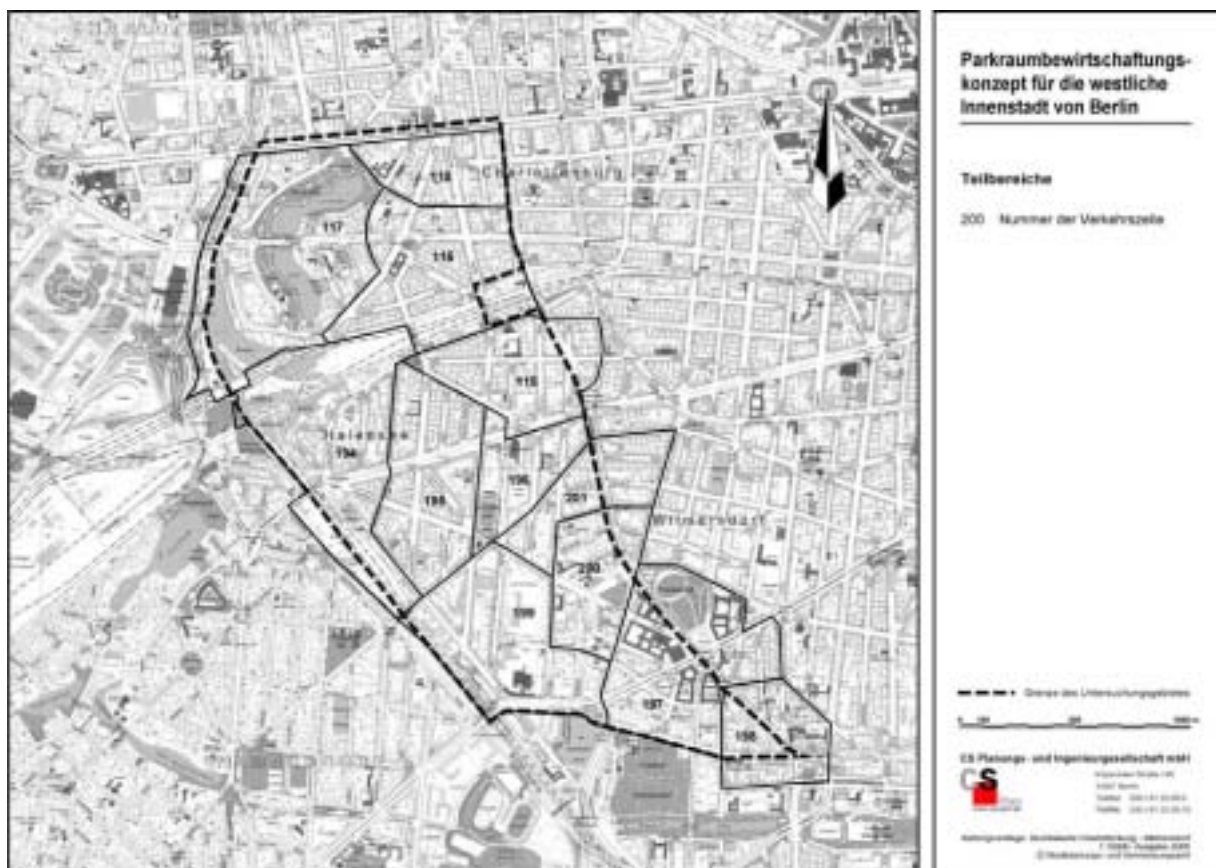
## 2 Das Untersuchungsgebiet

Die diesem Konzept zugrunde liegenden Strukturdaten wurden vom Statistischen Landesamt und von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zur Verfügung gestellt.

### 2.1 Differenzierung in Teilgebiete

Für eine differenzierte Bearbeitung des rund 3,3 km<sup>2</sup> großen Untersuchungsgebiets wurde die Gesamtfläche in 12 Teilbereiche untergliedert (vgl. Abbildung 2). Die Abgrenzung dieser Teilgebiete orientiert sich aus pragmatischen Gründen der Datenverfügbarkeit an den Grenzen der Teilverkehrszellen des Verkehrsmodells der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Abbildung 2: Abgrenzung der 12 Teilgebiete





## 2.2 Nutzungsarten

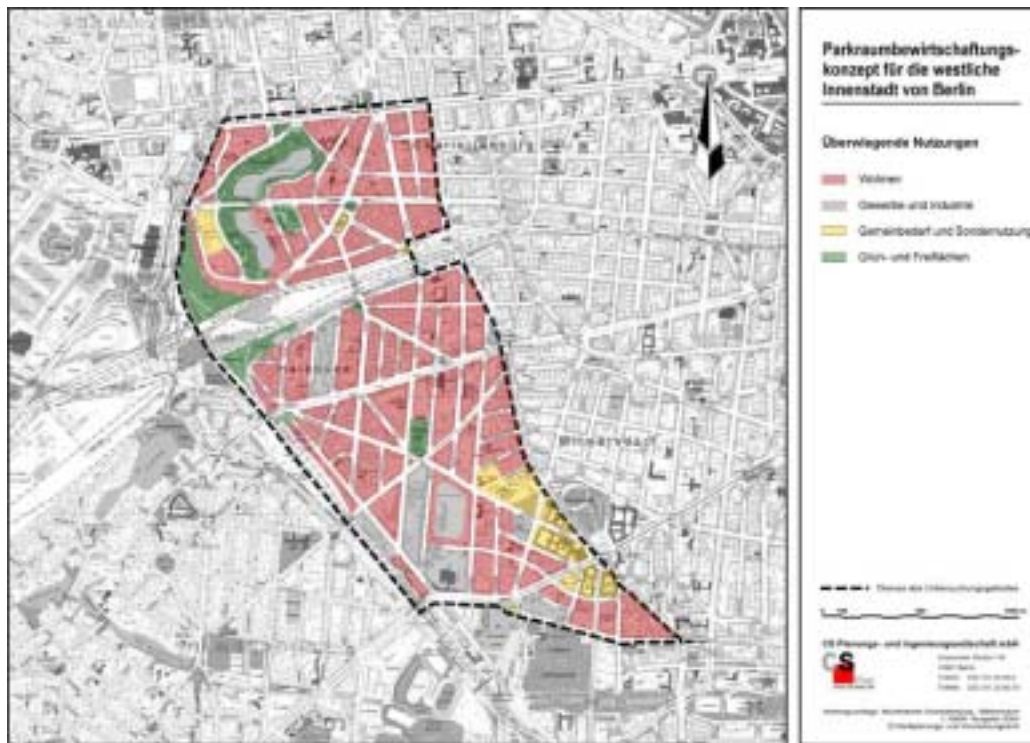
In Abbildung 3 sind die Hauptnutzungsarten dargestellt. In den meisten Blöcken überwiegt die **Wohnfunktion**. Die **gewerblich** geprägten Blöcke liegen überwiegend südlich von der Stadtbahn. Größere Gewerbeflächen befinden sich zwischen Katharinenstraße und Karlsruher Straße, im Bereich der Cicerostraße und in der südlichen Seesener Straße.

**Flächen für den Gemeinbedarf und Sondernutzung** sind insbesondere im Umfeld des Fehrbelliner Platzes (Rathaus Wilmersdorf, Hauptzollamt und Bundesarchiv) und zwischen Westfälischer Straße und Brandenburgischer Straße vorhanden (Botschaft der Republik Malawi, Gesundheitsfürsorgestelle, Schule, Kindertagesstätte sowie ein Spielplatz). Nördlich von der Stadtbahn liegen das Amtsgericht und das Telekomgelände.

Potenzieller Kurzparkbedarf besteht vor allem in den Bereichen, in denen ein hoher Anteil von **Handel-, Gastronomie-, Dienstleistungs-, Verwaltungs- und Kultureinrichtungen** vorhanden ist. Dies betrifft vor allem die Hauptverkehrsstraßen, aber auch kleinere Straßen. Die wichtigsten Geschäftsstraßen sind:

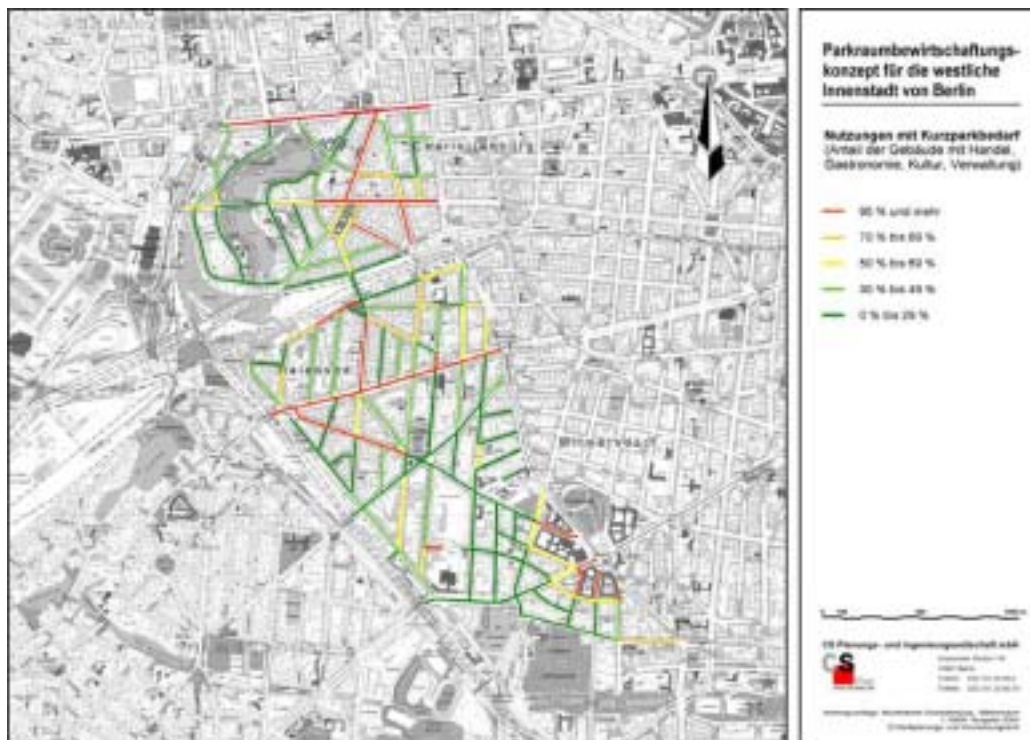
- § *Kurfürstendamm*: Der im Untersuchungsgebiet liegende Abschnitt des Kurfürstendamm hat zwar eine geringere Nutzungsdichte und einen etwas weniger hochwertigen Branchenmix als der östlich anschließende Abschnitt bis zum Breitscheidplatz. Er gehört aber dennoch zu den Straßen mit sehr hohem Kundenaufkommen.
- § *Kaiserdamm / Bismarckstraße*: Diese Hauptzufahrt zur Innenstadt ist durch eine hohe Geschäftsdichte mit breitem Branchenmix gekennzeichnet. Problematisch sind die starke Trennwirkung der Straße und fehlende Kurzparkmöglichkeiten.
- § *Kantstraße*: Vor allem der östliche Teil des im Untersuchungsgebiet gelegenen Gebiets weist eine hohe Geschäftsdichte auf.
- § *Westfälische Straße*: Hier gibt es im Abschnitt zwischen Kurfürstendamm und Hochmeisterplatz zahlreiche Einrichtungen für Einzelhandel, Gastronomie, Handwerk und Dienstleister für die Nahversorgung.
- § *Suarezstraße*: Die Suarezstraße verfügt über einen hohen Anteil an Kunst- und Antikgeschäften.
- § Auch im Umfeld des *Fehrbelliner Platzes* besteht wegen des Rathaus-Besucheraufkommens hoher Kurzparkbedarf.
- § Daneben gibt es zahlreiche andere Straßenabschnitte mit einem hohen Besatz an Einrichtungen mit Kurzparkbedarf. Dazu gehören unter anderem die südliche Windscheidstraße / Droysenstraße, die Leonhardtstraße und die nördliche Joachim-Friedrich-Straße (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 3: Überwiegende Nutzungsarten



Quelle: Eigene Darstellung nach Umweltatlas und eigenen Erhebungen.

Abbildung 4: Gebiete mit potenziell hohem Kurzparkbedarf



Quelle: Eigene Erhebungen.



## 2.3 Bevölkerung

Das Untersuchungsgebiet hatte am 30.6.2005 nach Angaben des Statistischen Landesamts insgesamt 41.756 gemeldete Einwohner am Ort des Hauptwohnsitzes. Dies entspricht 13 % der Gesamtbevölkerung des Bezirks. Flächenbezogen beträgt die mittlere Bevölkerungsdichte 125 Einwohner je Hektar (vgl. Tabelle 5). Zum Vergleich: Der gesamte Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf hat eine mittlere Bevölkerungsdichte von 49 Einwohnern je Hektar.

Die höchsten Bevölkerungsdichten des Untersuchungsgebiets treten verkehrszellenbezogen mit über 200 Einwohnern je Hektar in der Umgebung des östlichen Kurfürstendamms und am Sophie-Charlotte-Platz auf (vgl. Abbildung 6). Bedingt durch die gewerblichen Nutzungen sind die Einwohnerdichten im südlichen Teil des Untersuchungsgebiets niedriger als in den nördlichen Bereichen.

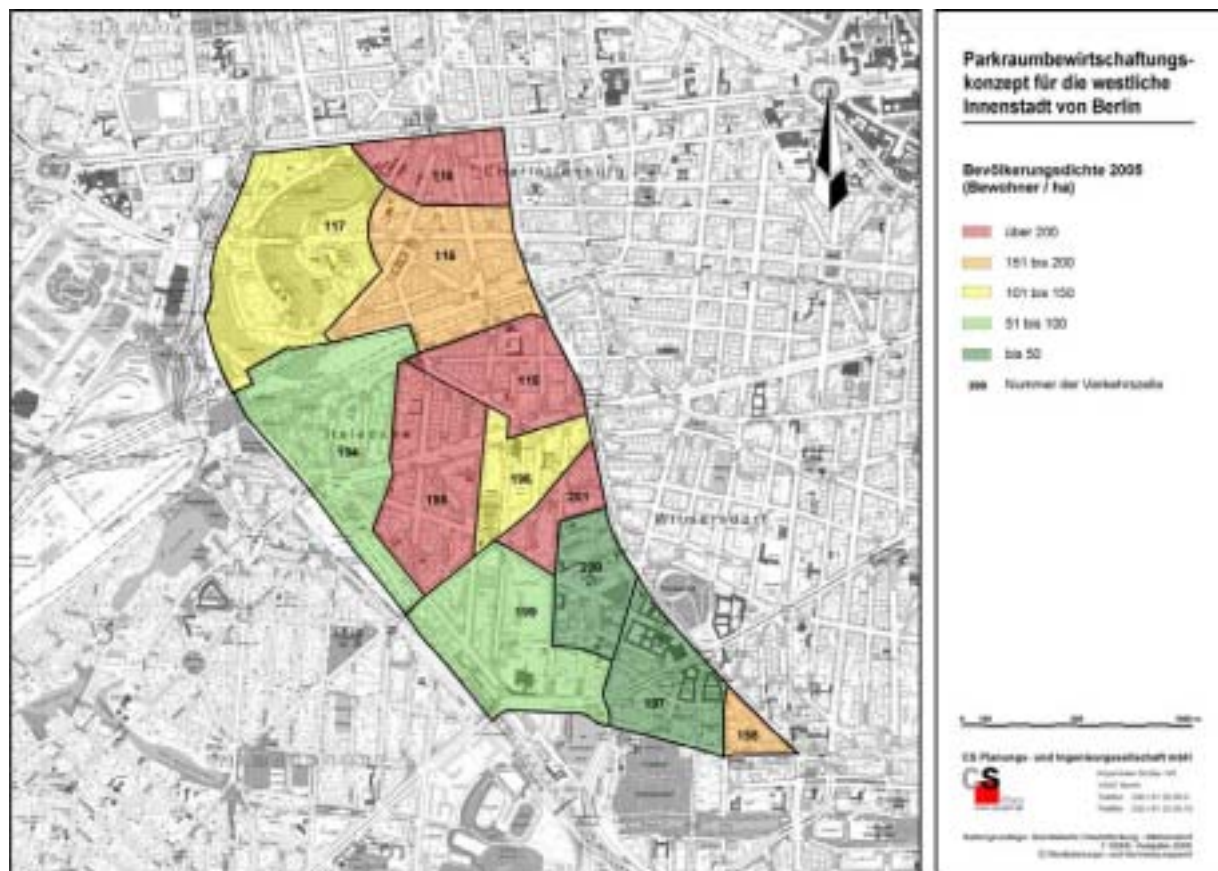
Die im Verkehrsmodell der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung enthaltene Bevölkerungsprognose geht von einem leichten Einwohnerrückgang vom Bezugsjahr 1998 / 1999 bis zum Prognosehorizont 2015 aus. Der Rückgang läge demnach in den betrachteten 16 Jahren bei insgesamt -4 % und würde gleichermaßen im gesamten Untersuchungsgebiet auftreten. Relevante Auswirkungen auf die Parksituation sind von der zukünftigen Einwohnerentwicklung nicht zu erwarten.

Tabelle 5: Bevölkerung im Untersuchungsgebiet

Verkehrs- zelle	Einwohner 2005 (StatLA)	Einwohnerdichte 2005 [E / ha]
115	5.135	228
116	7.344	182
117	6.320	114
118	3.752	217
194	2.878	56
195	7.723	228
196	1.741	104
197	1.014	42
198	886	179
199	2.172	55
200	515	29
201	2.276	228
<b>Summe</b>	<b>41.756</b>	<b>125</b>

Quelle: Statistisches Landesamt.

Abbildung 6: Bevölkerungsdichte



## 2.4 Beschäftigte und Gewerbe

Die Beschäftigtendaten wurden dem Verkehrsmodell der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung entnommen.<sup>1</sup> Diese Daten liegen auf Teilverkehrszellen-Ebene für das Analysejahr 1998 / 1999 und für das Prognosejahr 2015 vor.

Demnach waren in den zum Untersuchungsgebiet gehörenden Verkehrszellen im Bezugsjahr 1998 / 1999 insgesamt rund 66.000 Personen beschäftigt. Für das Jahr 2015 werden im Verkehrsmodell 64.100 Beschäftigte prognostiziert, dies entspricht einer leichten Abnahme um drei Prozent gegenüber 1998 / 1999. Innerhalb des Untersuchungsgebiets werden jedoch unterschiedliche Entwicklungen prognostiziert. Vor allem nördlich des Kurfürstendamms werden Zuwächse erwartet. Für das südliche Untersuchungsgebiet werden dagegen Beschäftigungsrückgänge angenommen (vgl. Tabelle 7).

<sup>1</sup> Aktuellere Daten des Statistischen Landesamtes sind hier nicht anwendbar, weil sie in einigen Fällen die Beschäftigtendaten vollständig dem jeweiligen Firmensitz zuordnen, unabhängig davon, ob die Beschäftigten tatsächlich dort tätig sind.

Die Beschäftigtendaten für 2005 wurden unter der Annahme, dass die prognostizierte Entwicklung linear verläuft, aus den Daten des Verkehrsmodells interpoliert.<sup>1</sup> Die mittlere Beschäftigungsdichte liegt bei 167 Beschäftigten je Hektar. Die höchsten Dichten treten verkehrszellenbezogen mit bis zu 450 Beschäftigten / ha im Umfeld des Fehrbelliner Platzes in der Verkehrszelle 197 auf (vgl. Abbildung 8).

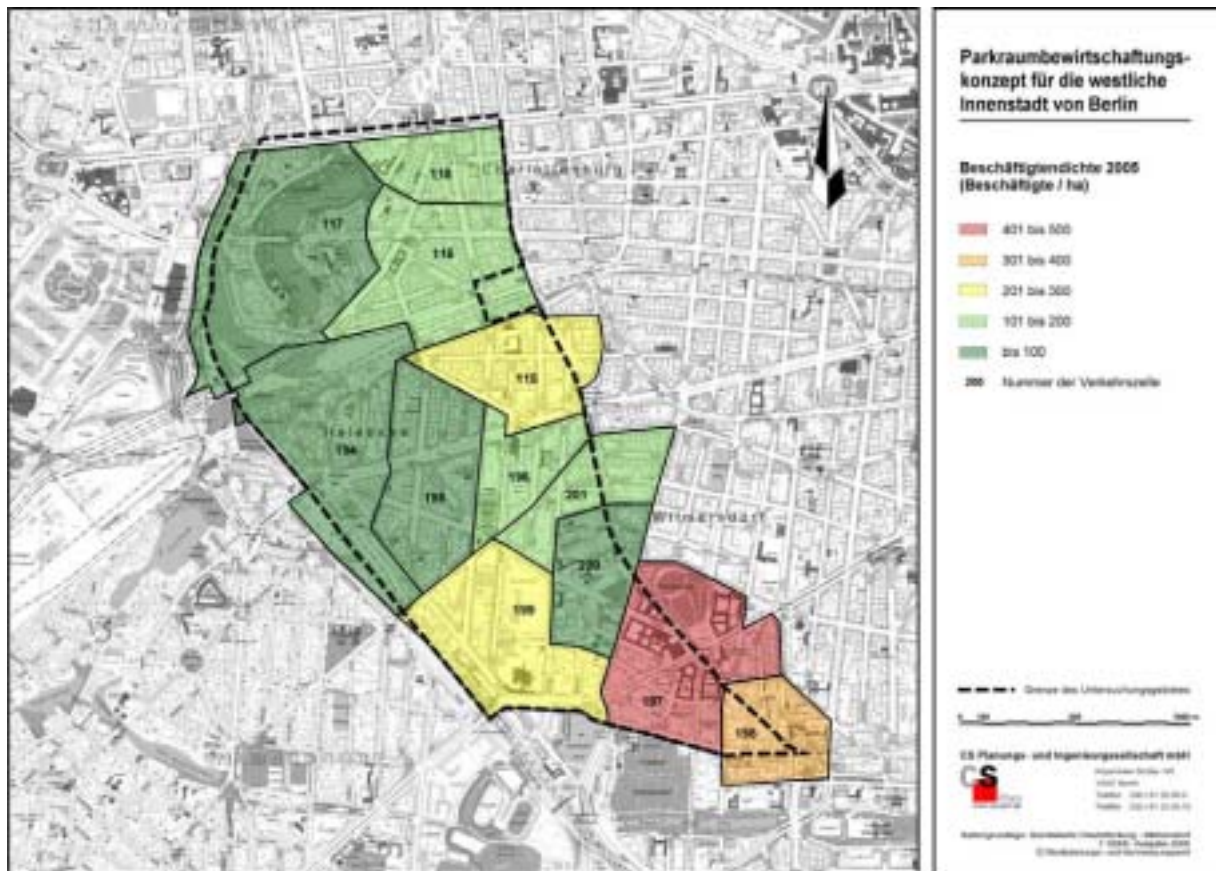
*Tabelle 7: Beschäftigte in den zum Untersuchungsgebiet gehörenden Verkehrszellen*

<b>Verkehrszelle</b>	<b>Beschäftigte 1998 / 1999</b>	<b>Beschäftigte 2005 (interpoliert)</b>	<b>Beschäftigte 2015</b>	<b>Beschäftigten- entwicklung 1998 - 2015</b>	<b>Beschäftigungs- dichte 2005 [Beschäftigte / ha]</b>
115	5.420	5.733	6.255	15 %	208
116	4.210	4.453	4.859	15 %	111
117	5.200	5.500	6.001	15 %	88
118	1.995	2.110	2.302	15 %	122
194	2.866	2.782	2.643	-8 %	54
195	3.263	3.168	3.009	-8 %	94
196	2.502	2.429	2.307	-8 %	145
197	19.400	18.841	17.908	-8 %	445
198	6.600	6.410	6.092	-8 %	337
199	10.037	9.578	8.814	-12 %	241
200	1.731	1.652	1.520	-12 %	77
201	2.732	2.607	2.399	-12 %	135
<b>Summe</b>	<b>65.956</b>	<b>65.263</b>	<b>64.109</b>	<b>-3 %</b>	<b>167</b>

Quelle: Verkehrsmodell der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und eigene Berechnungen.

<sup>1</sup> Demnach ist 2005 mit 65.263 Beschäftigten in den betreffenden Verkehrszellen zu rechnen. Davon arbeiten schätzungsweise rund 50.000 Personen im Untersuchungsgebiet und 15.000 in den an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Teilen der Verkehrszellen.

Abbildung 8: Beschäftigtdichte

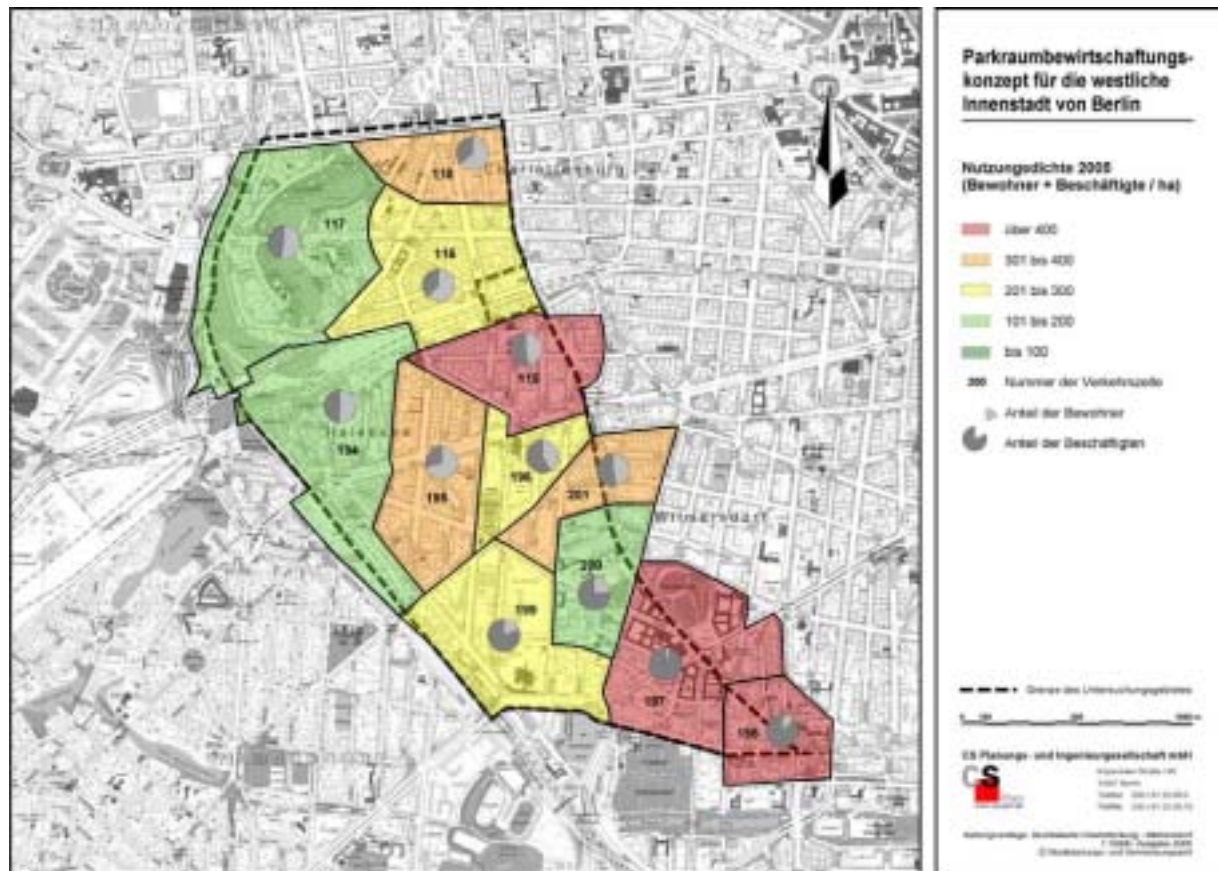


## 2.5 Nutzungsdichte

Als ein Maß für die Nutzungsdichte werden hier Einwohner und Beschäftigte gemeinsam betrachtet (Einwohner + Beschäftigte je Hektar). Nach den Daten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung treten die größten Nutzungsdichten innerhalb des Untersuchungsgebiets mit rund 500 Bewohnern und Beschäftigten je Hektar in der Umgebung des Fehrbelliner Platzes auf (Verkehrszellen 197 und 198, vgl. Abbildung 9). In den Gebieten mit den höchsten Nutzungsdichten überwiegen die Beschäftigten.



Abbildung 9: Nutzungsdichte



## 2.6 Motorisierung

Im Untersuchungsgebiet sind insgesamt 18.991 Kraftfahrzeuge angemeldet. Dies entspricht einer durchschnittlichen Motorisierung von 455 Kfz je 1.000 Einwohner. Der höchste Motorisierungsgrad tritt mit nahezu einem Kraftfahrzeug je Einwohner im Umfeld des Fehrbelliner Platzes auf (vgl. Tabelle 10 und Abbildung 11). Diese hohe Motorisierung geht jedoch darauf zurück, dass in den Kfz-Anmeldungen zahlreiche dienstlich genutzte Fahrzeuge enthalten sind, die zwar im Untersuchungsgebiet gemeldet sind, aber häufig woanders verkehren und parken.

Für die Zwecke des Parkraumbewirtschaftungskonzepts ist daher die private Motorisierung aussagekräftiger. Von den 18.991 Kfz werden laut Meldestatistik 15.600 Fahrzeuge privat (davon 13.673 Pkw) und 3.391 Fahrzeuge gewerblich genutzt. Dies entspricht einer Motorisierung von rund 330 privaten Pkw je 1.000 Einwohner. Die höchsten privaten Pkw-Dichten treten in der Umgebung des Kurfürstendamms und am Lietzensee auf (vgl. Abbildung 12).



Tabelle 10: Im Untersuchungsgebiet gemeldete Kraftfahrzeuge

Verkehrszelle	Bewohner	Gemeldete Kraftfahrzeuge	davon private Pkw	Kraftfahrzeuge je 1.000 Bewohner	Private Pkw je 1.000 Bewohner
115	5.135	2.085	1.706	406	332
116	7.344	3.028	2.520	412	343
117	6.320	2.727	2.244	431	355
118	3.752	1.008	795	269	212
194	2.878	1.917	1.082	666	376
195	7.723	3.211	2.618	416	339
196	1.741	994	618	571	355
197	1.014	1.007	214	993	211
198	886	380	243	429	274
199	2.172	1.414	759	651	349
200	515	368	143	715	278
201	2.276	852	731	374	321
<b>Summe</b>	<b>41.756</b>	<b>18.991</b>	<b>13.673</b>	<b>455</b>	<b>327</b>

Quelle: Statistisches Landesamt Berlin.

Abbildung 11: Gemeldete Kraftfahrzeuge je 1.000 Einwohner

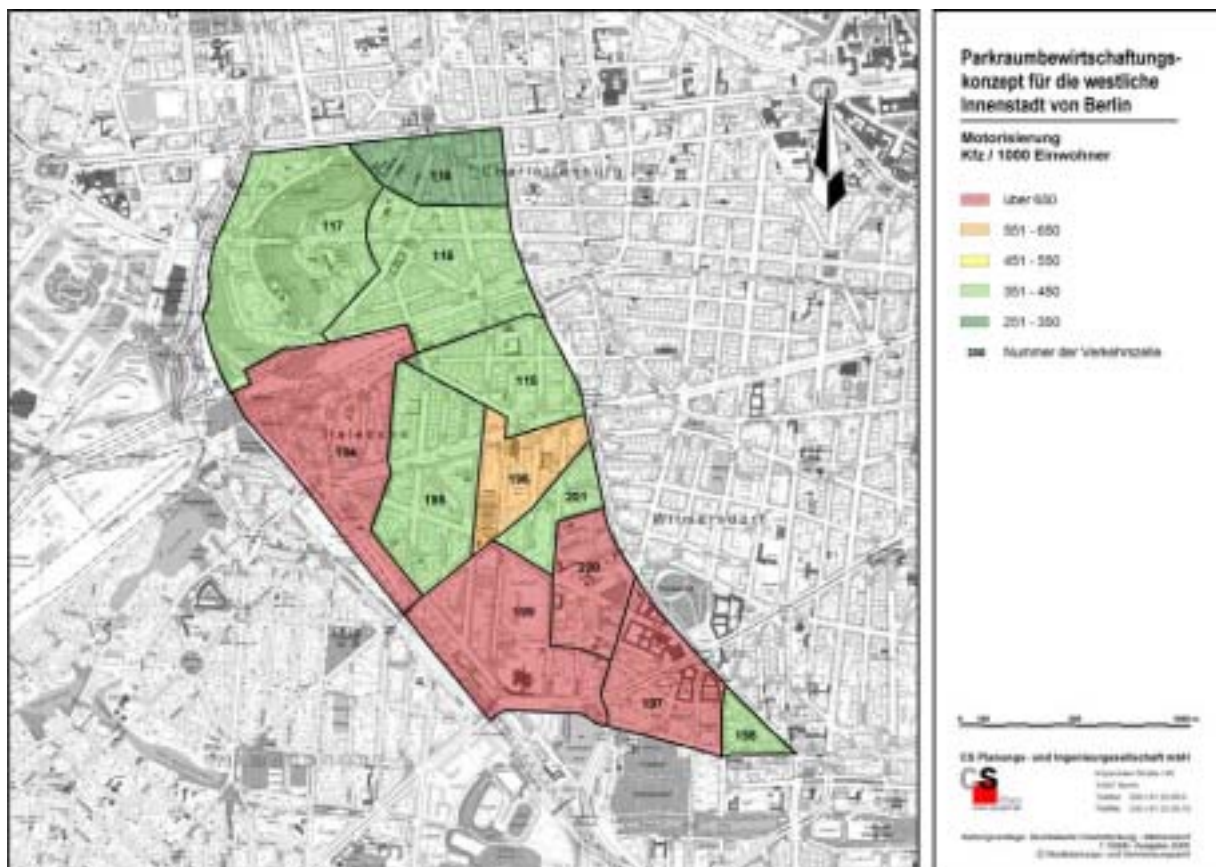
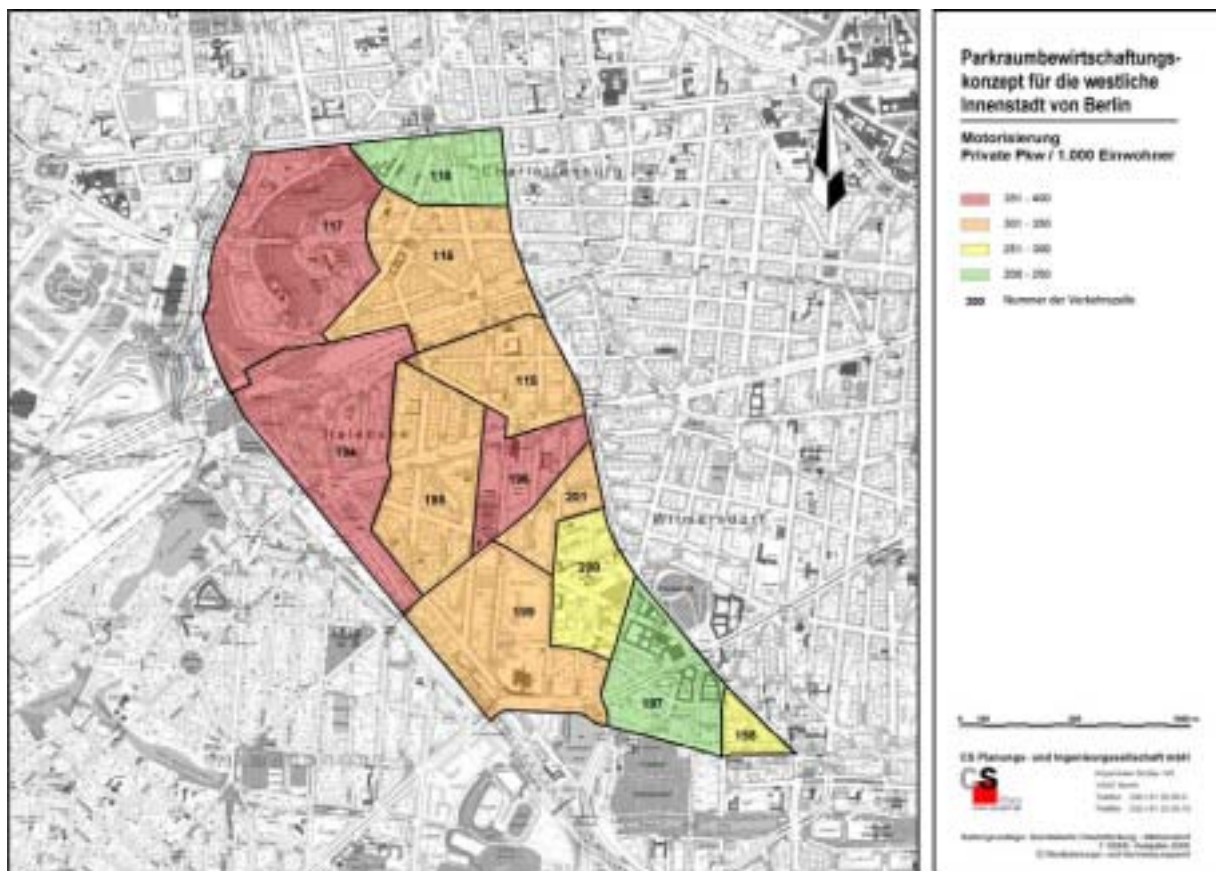


Abbildung 12: Private Pkw je 1.000 Einwohner



## 2.7 Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Die Erschließung des Untersuchungsgebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt mit S-Bahn, U-Bahn und verschiedenen Buslinien.

### S- und U-Bahnhöfe im Untersuchungsgebiet und in den angrenzenden Bereichen

- § Adenauerplatz (U 7)
- § Bismarckstraße (U 2, U 7)
- § Blissestraße (U 7)
- § Charlottenburg (S 5, S 7, S 75, S 9)
- § Fehrbelliner Platz (U 3, U 7)
- § Halensee (S 41, S 42, S 45, S 46, S 47)
- § Hohenzollerndamm (S 41, S 42, S 45, S 46, S 47)
- § Kaiserdamm (U 2)
- § Konstanzer Straße (U 7)

- § Messe Nord (S 41, S 42, S 45, S 46, S 47)
- § Sophie-Charlotte-Platz (U 2)
- § Westkreuz (S 41, S 42, S 45, S 46, S 47, S 5, S 7, S 75, S 9)
- § Wilmersdorfer Straße (U 7).

Am Bahnhof Charlottenburg besteht außerdem Anschluss an den Regionalverkehr der Deutschen Bahn AG.

## **Bus**

- § Expresslinien X 10, X 34, X 49
- § Metrolinien M 19 und M 29
- § Linien 101, 104, 109, 110, 115, 139, 149, 249 und 309.

Die **räumliche ÖPNV-Erschließung** des Gebiets ist größtenteils gut (vgl. Abbildung 13). Vor allem in den östlichen und westlichen Bereichen gibt es ein hoch verdichtetes Haltestellenangebot. Ein dichtes Busliniennetz ist besonders im Gebiet der Kantstraße, des Kurfürstendamms und der Westfälischen Straße zu finden. Geringer erschlossen ist das Gebiet westlich des Bahnhofs Charlottenburg im Umkreis der Holtzendorffstraße, der Rönnestraße und der Heilbronner Straße.

Die **zeitliche Bedienungsqualität** ist gut. Es gibt kaum Bereiche, in denen vormittags nicht mindestens ein 10-Minuten-Takt angeboten wird (vgl. Abbildung 14). In der Hauptverkehrszeit sind die Taktzeiten noch kürzer. Im Umfeld der S- und U-Bahn-Stationen ist die zeitliche Erschließungsqualität besonders hoch. Dort werden durch die Überlagerung von S-/U-Bahn- und Buslinien stellenweise auch in der Normalverkehrszeit Taktdichten von unter drei Minuten erreicht.



Abbildung 13: Qualität der räumlichen ÖV-Erschließung

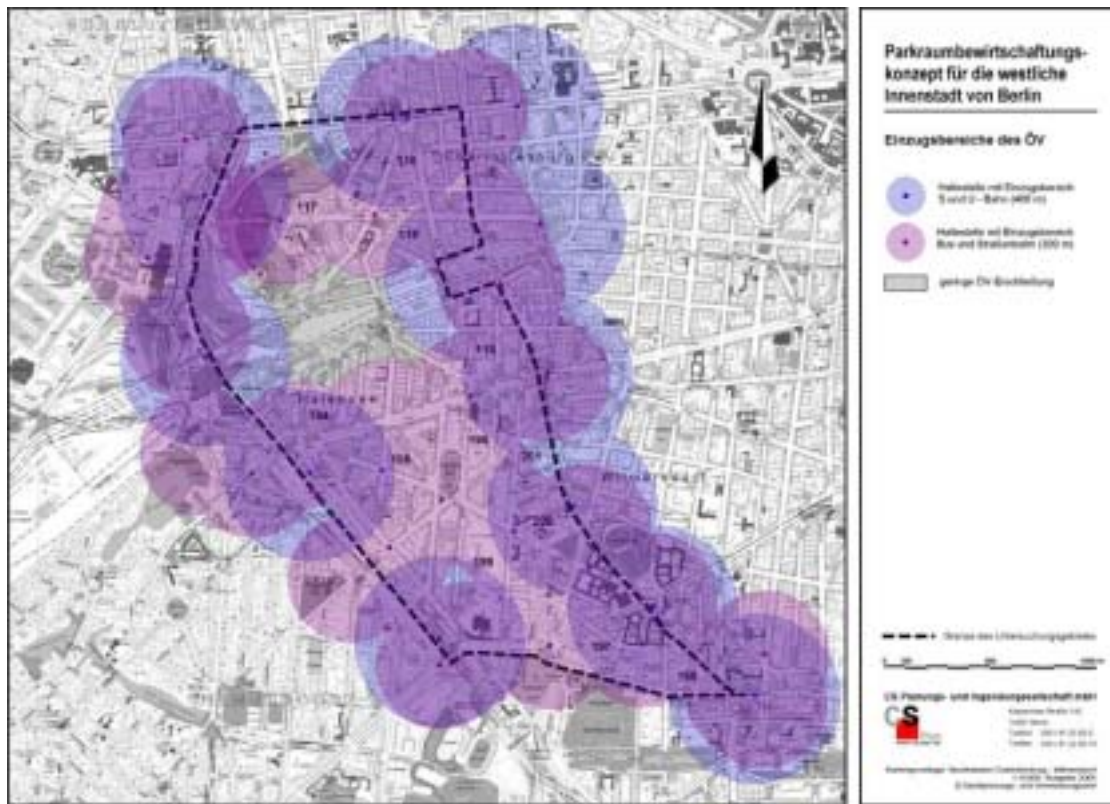
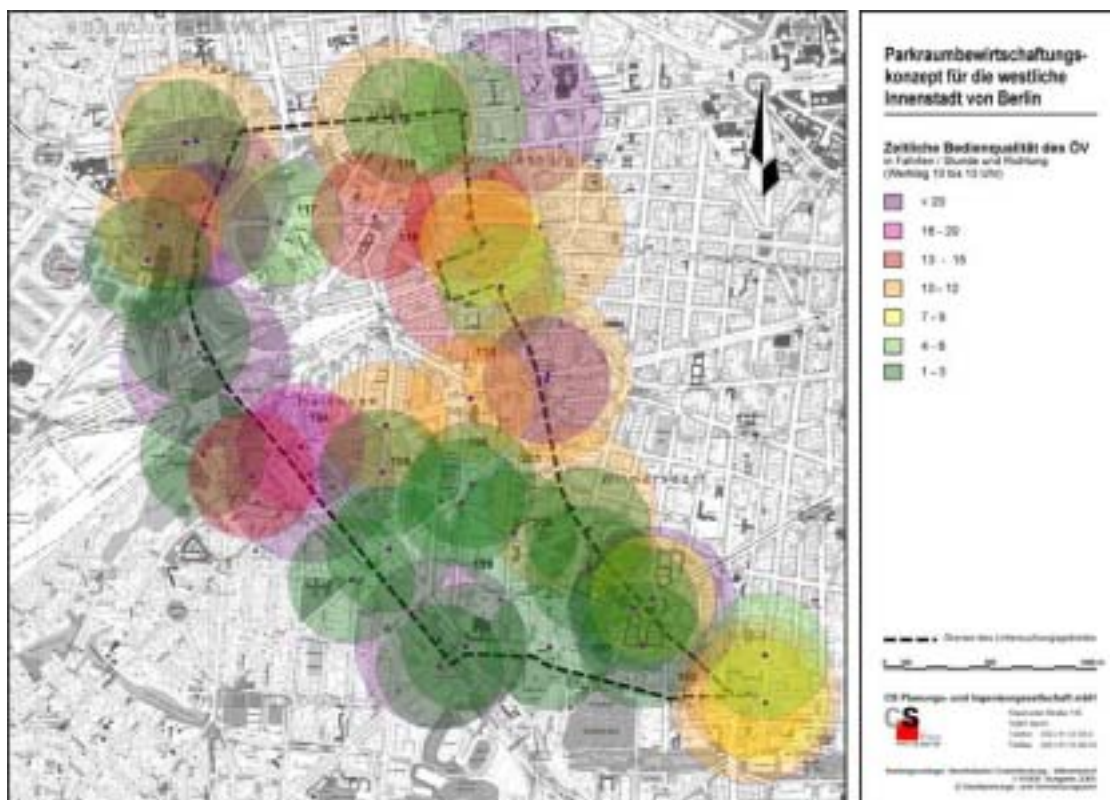


Abbildung 14: Qualität der zeitlichen ÖV-Erschließung



### 3 Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs

Für die Beantwortung der Frage, ob die verkehrlichen Voraussetzungen zur Parkraumbewirtschaftung erfüllt werden, und welche Bewirtschaftungsform ggf. sinnvoll ist, werden folgende Daten erfasst und ausgewertet:

- § Anzahl und Regelungen der Stellplätze (Kapitel 3.2, Seite 16),
- § Auslastung der Stellplätze zu verschiedenen Tageszeiten (Kapitel 3.3.1, Seite 18),
- § Bestimmung der Nachfragegruppen anhand der mittleren Parkdauer und der Parkmuster (Kapitel 3.3.2, Seite 24).

#### 3.1 Erhebungen

Zu Beginn der Untersuchung wurde das gesamte öffentlich zugängliche Stellplatzangebot im Untersuchungsgebiet erfasst.<sup>1</sup> Die Nutzung des Stellplatzangebots wurde anschließend anhand von Zählungen (Stellplatzauslastung) und Kennzeichenerfassungen (Parkdauer, Zuordnung zu Nutzergruppen) analysiert. Die Erhebungen wurden an sogenannten Normalwerktagen außerhalb der Schulferien und ohne Einfluss von Großveranstaltungen o.ä. an folgenden Tagen durchgeführt:

- § Dienstag, 8. November 2005,
- § Mittwoch, 9. November 2005 und
- § Donnerstag, 10. November 2005.

Bei den **Zählungen** wurde die Auslastung im gesamten Gebiet erfasst. Erhoben wurden jeweils

- § die Fahrzeugart,
- § der Parkstandort und
- § die Art des Parkvorgangs (zulässig / unzulässig)

zu folgenden Zeiten:

- § 10.45 - 12.15 Uhr (dies ist in der Regel die Tageszeit mit der höchsten Auslastung),
- § 19.45 - 21.15 Uhr (zur Bestimmung der abendlichen Bewirtschaftungszeiten) und
- § 1.15 - 2.45 Uhr (zur Bestimmung des Bewohnerparkens).

Die **Kennzeichenerfassung** wurde stichprobenhaft in rund der Hälfte des gesamten Straßennetzes durchgeführt (vgl. Abbildung 15). Die Kennzeichen der im öffentlichen Straßen-

---

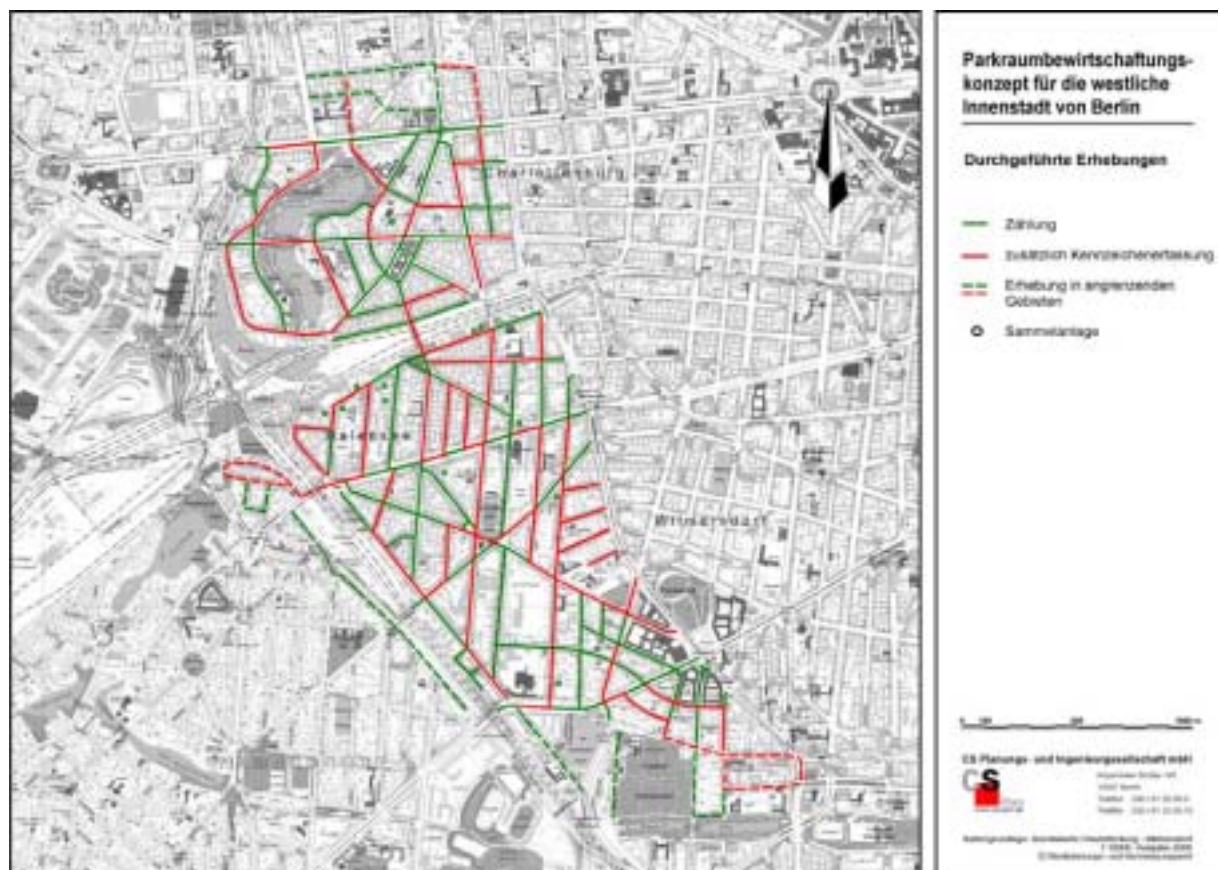
<sup>1</sup> Zur Vermeidung unnötigen Aufwands wurden die privaten, aber öffentlich zugänglichen Sammelanlagen (Tiefgaragen, Parkplätze usw.) erst ab einer Kapazität von 25 Stellplätzen erfasst.



raum parkenden Fahrzeuge wurden erfasst: werktags um 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21 und 2 Uhr nachts.<sup>1</sup>

Insgesamt wurden 25.237 Kennzeichen erfasst, davon 22.104 (88 %) im Untersuchungsgebiet selbst und 3.133 in den angrenzenden Gebieten (12 %).<sup>2</sup> Die Daten wurden anonymisiert, damit keine Rückschlüsse auf bestimmte Fahrzeuge möglich sind. Die Erhebungszeiten erlauben die Bestimmung von Parkmustern, anhand derer die parkenden Fahrzeuge bestimmten Nutzergruppen zugeordnet werden können (Bewohner, Beschäftigte, Besucher / Kunden).

Abbildung 15: Durchgeführte Erhebungen



<sup>1</sup> Da bisherige Erhebungen übereinstimmend bestätigen, dass sich die Auslastungen der beiden Straßenseiten eines Abschnitts nicht signifikant voneinander unterscheiden, wurde zwecks Aufwandsverringerung lediglich eine Straßenseite erfasst.

<sup>2</sup> Die Zählungen und Kennzeichenerfassungen wurden auf ausgewählte Straßen der angrenzenden Gebiete ausgedehnt, um mögliche Verdrängungseffekte einer Parkraumbewirtschaftung zu berücksichtigen (vgl. Abbildung 15).

## 3.2 Stellplatzangebot

Das öffentliche und das frei zugängliche private Stellplatzangebot wurde im Untersuchungsgebiet erfasst und dokumentiert. Um den Erhebungsaufwand zu reduzieren, wurden private Anlagen vereinbarungsgemäß erst ab einer Kapazität von 25 Stellplätzen erfasst. Die Stellplätze wurden mit folgenden Kriterien erhoben:

- § **öffentlich** (durch Parkraumbewirtschaftung beeinflussbar) / **privat**,
- § **Art und Lage** (Anordnung im öffentlichen Straßenraum / Sammelanlage<sup>1</sup>),
- § **Regelung** (Haltverbot, Parkdauerbegrenzung, Nutzerbeschränkung, Geltungszeitraum der Einschränkungen).

**Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet 11.420 Stellplätze erfasst**, davon 10.575 im öffentlichen Straßenraum und 845 in öffentlich zugänglichen Sammelanlagen mit einer Kapazität von mindestens 25 Stellplätzen. Wegen der zeitlichen Begrenzung von Haltverboten und Sammelanlagen-Zugänglichkeit schwankt das Stellplatzangebot je nach Tageszeit zwischen rund 11.400 und 11.900.

Die Stellplätze im Straßenraum sind überwiegend ohne Einschränkung nutzbar. Lediglich in einigen Bereichen sind Stellplätze parkdauerbegrenzt oder gebührenpflichtig. So gilt beispielsweise auf den Mittelinseln des Kurfürstendamms eine Parkdauerbegrenzung und in der Umgebung des Fehrbelliner Platzes sind einige Bereiche gebührenpflichtig. Auch die Stellplätze in Sammelanlagen sind zu gut einem Drittel gebührenpflichtig.

Das erfasste Stellplatzangebot ist in Tabelle 16 nach Regelung und Verkehrszelle differenziert dargestellt. Abbildung 17 zeigt die straßenabschnittsscharfen Kapazitäten und Regelungen.

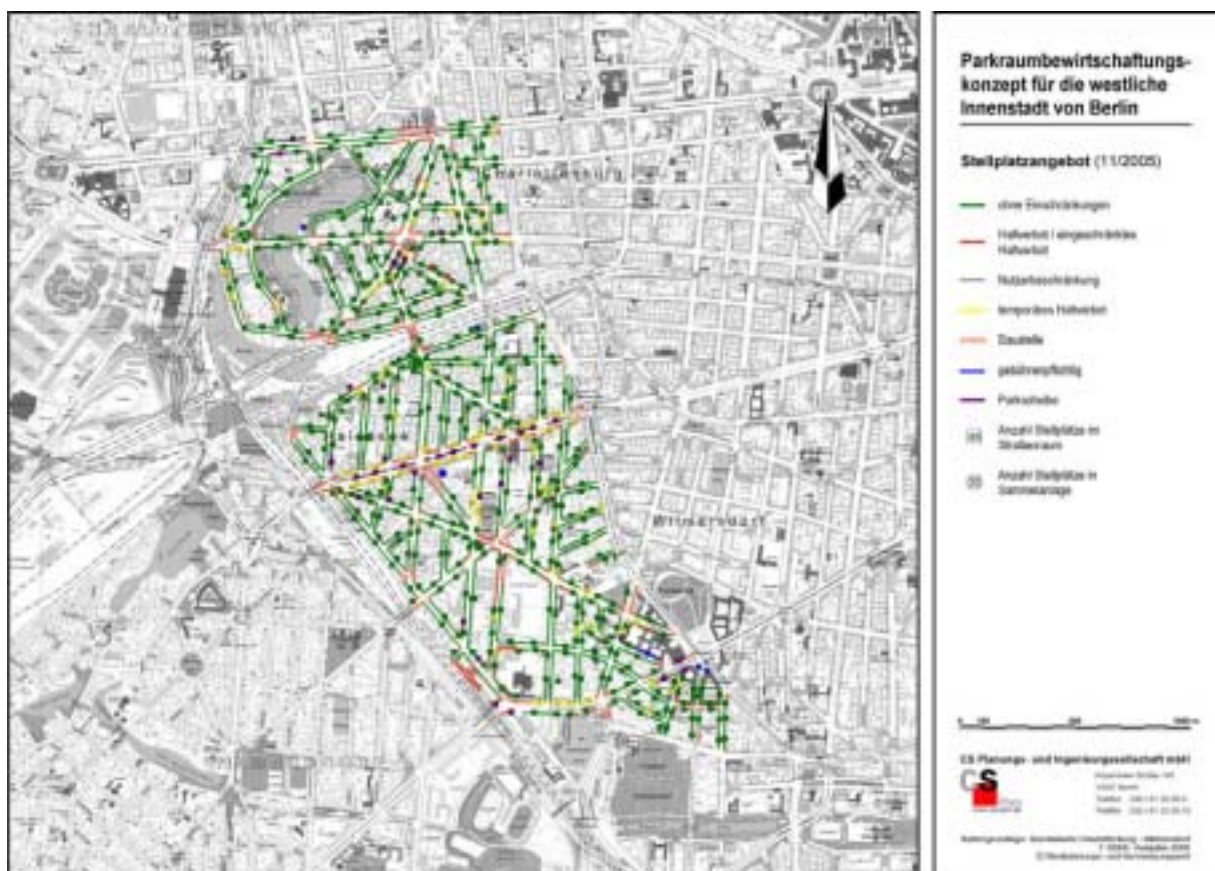
---

<sup>1</sup> „Sammelanlagen“ sind Parkplätze, Parkhäuser und Tiefgaragen.

Tabelle 16: Stellplatzangebot im Untersuchungsgebiet, werktags 11.30 Uhr (November 2005)

Verkehrs- zelle	Straßenraum				Sammelanlage			Summe
	ohne Einschränkung	Park- scheibe	gebühren- pflichtig	Summe	ohne Gebühr	gebühren- pflichtig	Summe	
115	1.179	48	0	1.227	82	82	164	1.391
116	1.459	49	0	1.508	32	0	32	1.540
117	1.596	39	0	1.635	0	30	30	1.665
118	852	5	0	857	0	0	0	857
194	880	69	0	949	339	0	339	1.288
195	1.177	68	0	1.245	0	174	174	1.419
196	436	28	0	464	0	0	0	464
197	616	54	30	700	0	30	30	730
198	54	0	0	54	0	0	0	54
199	1.044	26	0	1.070	36	0	36	1.106
200	475	0	0	475	0	0	0	475
201	391	0	0	391	40	0	40	431
<b>Summe</b>	<b>10.159</b>	<b>386</b>	<b>30</b>	<b>10.575</b>	<b>529</b>	<b>316</b>	<b>845</b>	<b>11.420</b>

Abbildung 17: Stellplatzangebot im Untersuchungsgebiet (November 2005)



### 3.3 Auslastung, Parkdauer und Nachfragegruppen

#### 3.3.1 Stellplatzauslastung

Die erfassten Fahrzeuge wurden in Pkw-Einheiten umgerechnet, um den unterschiedlichen Platzbedarf der Fahrzeugarten zu berücksichtigen. Rund 95 % der gezählten Fahrzeuge waren Pkw, der Lieferwagenanteil lag bei durchschnittlich knapp 4 %, und die Anteile von Lkw, Bussen und Motorrädern lagen jeweils deutlich unter einem Prozent.<sup>1</sup> Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet je nach Uhrzeit zwischen 11.108 (nachts) und 12.584 Pkw-Einheiten (tagsüber) gezählt.

**Die Stellplatzauslastung ist werktags tagsüber mit durchschnittlich 110 % am höchsten.**<sup>2</sup> Abends liegt sie bei durchschnittlich 95 % und in der Nacht bei 94 %. Die öffentlich zugänglichen Sammelanlagen sind geringer ausgelastet als der Straßenraum. Die mittlere Auslastung im Straßenraum beträgt tagsüber 115 %, abends 99 % und nachts 98 %. Die Sammelanlagen sind dagegen maximal zu 53 % belegt. Abends und nachts sinkt ihre Auslastung auf 24 bis 21 Prozent. Abbildung 18 zeigt die Stellplatzauslastung im Tagesverlauf.

Räumlich differenziert sind vormittags kaum größere Unterschiede in den Auslastungen zu beobachten. In den meisten Straßenabschnitten werden hohe Auslastungen über 90 % festgestellt. Lediglich westlich von der Konstanzer Straße treten etwas gehäufte Straßenabschnitte mit mittleren Auslastungen unter 90 % auf (vgl. Abbildung 20 und Abbildung 21). Abends sinken die Auslastungen vor allem im Bereich südöstlich von der Paulsborner Straße deutlich (vgl. Abbildung 22 und Abbildung 23). Zwischen Abend- und Nachterhebung treten nur geringe Unterschiede auf.

---

<sup>1</sup> Motorräder wurden nur erfasst, wenn sie reguläre Stellplätze belegten. Auf dem Gehweg parkende Motorräder gehen nicht in die Untersuchung ein.

<sup>2</sup> Auslastungen über 100 % können durch beengtes und illegales Parken auftreten.

Abbildung 18: Stellplatzauslastung im Zeitverlauf (gesamtes Untersuchungsgebiet)

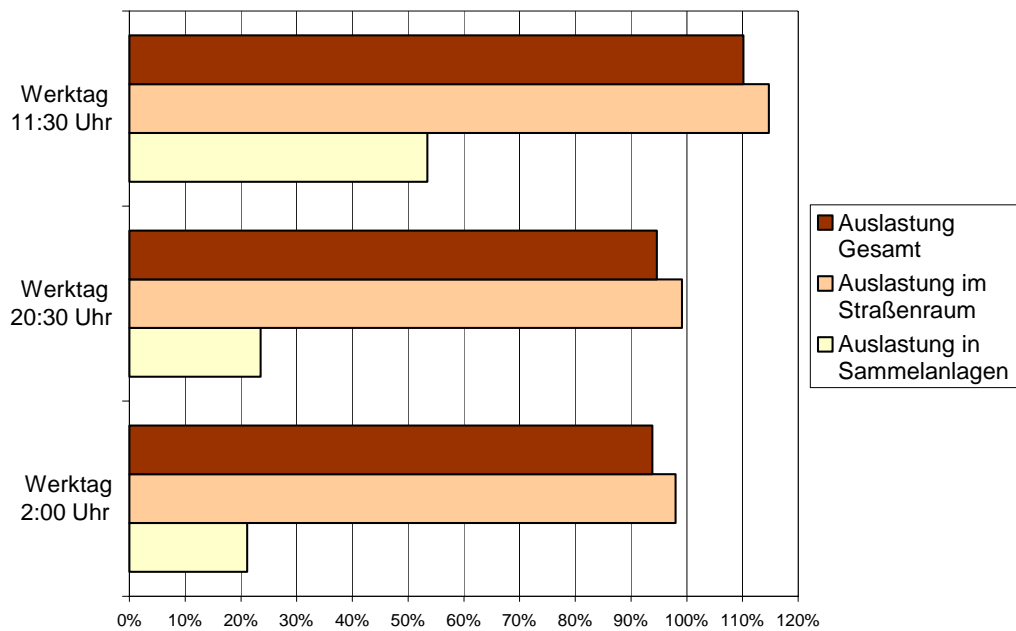




Tabelle 19: Stellplatzauslastung nach Teilgebieten

Werktag tagsüber (11.30 Uhr)									
Verkehrszelle	Stellplätze			Parkende Pkw-Einheiten			Auslastung		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Summe	Straßenraum	Sammelanlagen	Summe	Straßenraum	Sammelanlagen	Summe
115	1.227	164	1.391	1.614	95	1.709	132 %	58 %	123 %
116	1.508	32	1.540	1.729	13	1.742	115 %	41 %	113 %
117	1.635	30	1.665	1.758	11	1.769	108 %	37 %	106 %
118	857	0	857	1.058	0	1.058	123 %	--	123 %
194	949	339	1.288	1.105	174	1.279	116 %	51 %	99 %
195	1.245	174	1.419	1.419	86	1.505	114 %	49 %	106 %
196	464	0	464	547	0	547	118 %	--	118 %
197	700	30	730	758	16	774	108 %	53 %	106 %
198	54	0	54	65	0	65	120 %	--	120 %
199	1.070	36	1.106	1.150	24	1.174	107 %	67 %	106 %
200	475	0	475	490	0	490	103 %	--	103 %
201	391	40	431	439	33	472	112 %	83 %	110 %
<b>Summe</b>	<b>10.575</b>	<b>845</b>	<b>11.420</b>	<b>12.132</b>	<b>452</b>	<b>12.584</b>	<b>115 %</b>	<b>53 %</b>	<b>110 %</b>

Werktag abends (20.30 Uhr)									
Verkehrszelle	Stellplätze			Parkende Pkw-Einheiten			Auslastung		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Summe	Straßenraum	Sammelanlagen	Summe	Straßenraum	Sammelanlagen	Summe
115	1.282	164	1.446	1.507	74	1.581	118 %	45 %	109 %
116	1.599	32	1.631	1.800	7	1.807	113 %	22 %	111 %
117	1.701	30	1.731	1.716	14	1.730	101 %	47 %	100 %
118	898	0	898	1.022	0	1.022	114 %	--	114 %
194	1.032	280	1.312	1.040	34	1.074	101 %	12 %	82 %
195	1.349	174	1.523	1.482	30	1.512	110 %	17 %	99 %
196	518	0	518	493	0	493	95 %	--	95 %
197	740	30	770	400	8	408	54 %	27 %	53 %
198	56	0	56	53	0	53	95 %	--	95 %
199	1.081	0	1.081	816	0	816	75 %	--	75 %
200	525	0	525	331	0	331	63 %	--	63 %
201	401	0	401	425	0	425	106 %	--	106 %
<b>Summe</b>	<b>11.182</b>	<b>710</b>	<b>11.892</b>	<b>11.085</b>	<b>167</b>	<b>11.252</b>	<b>99 %</b>	<b>24 %</b>	<b>95 %</b>

Werktag nachts (2.00 Uhr)									
Verkehrszelle	Stellplätze			Parkende Pkw-Einheiten			Auslastung		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Summe	Straßenraum	Sammelanlagen	Summe	Straßenraum	Sammelanlagen	Summe
115	1.283	164	1.447	1.497	76	1.573	117 %	46 %	109 %
116	1.600	32	1.632	1.793	10	1.803	112 %	31 %	110 %
117	1.702	0	1.702	1.797	0	1.797	106 %	--	106 %
118	898	0	898	1.009	0	1.009	112 %	--	112 %
194	1.041	243	1.284	1.001	17	1.018	96 %	7 %	79 %
195	1.350	174	1.524	1.451	31	1.482	107 %	18 %	97 %
196	518	0	518	473	0	473	91 %	--	91 %
197	740	30	770	335	2	337	45 %	7 %	44 %
198	56	0	56	58	0	58	104 %	--	104 %
199	1.081	0	1.081	826	0	826	76 %	--	76 %
200	526	0	526	283	0	283	54 %	--	54 %
201	401	0	401	449	0	449	112 %	--	112 %
<b>Summe</b>	<b>11.196</b>	<b>643</b>	<b>11.839</b>	<b>10.972</b>	<b>136</b>	<b>11.108</b>	<b>98 %</b>	<b>21 %</b>	<b>94 %</b>

Abbildung 20: Stellplatzauslastung am Tage nach Straßenabschnitten (Werktag 11.30 Uhr)

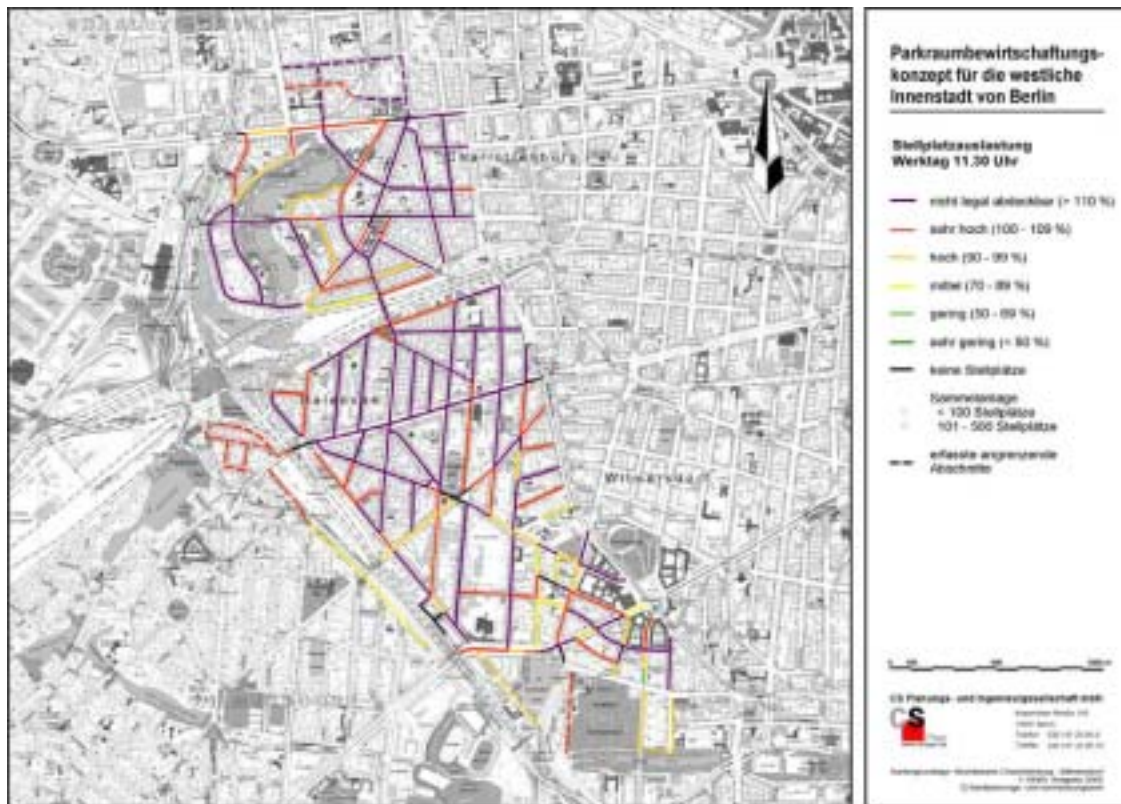


Abbildung 21: Stellplatzauslastung am Tage im öffentlichen Straßenraum (Werktag 11.30 Uhr)

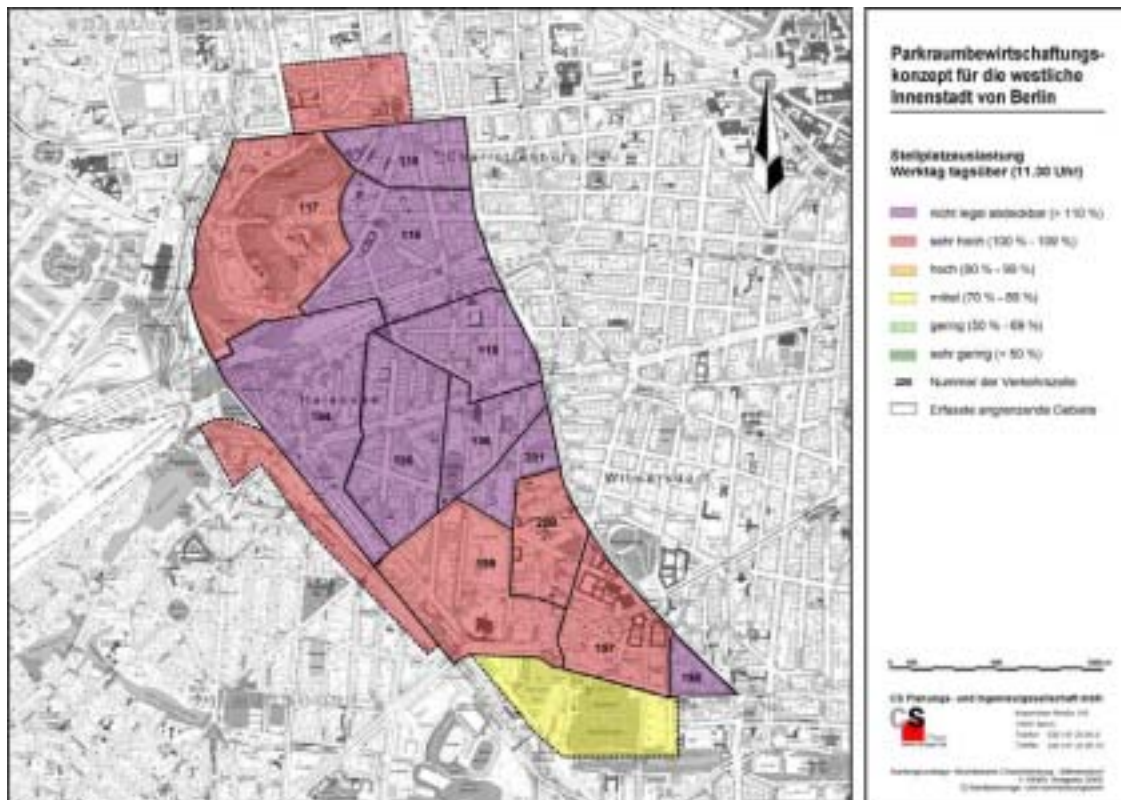


Abbildung 22: Abendliche Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum nach Straßenabschnitten (Werktag 20.30 Uhr)

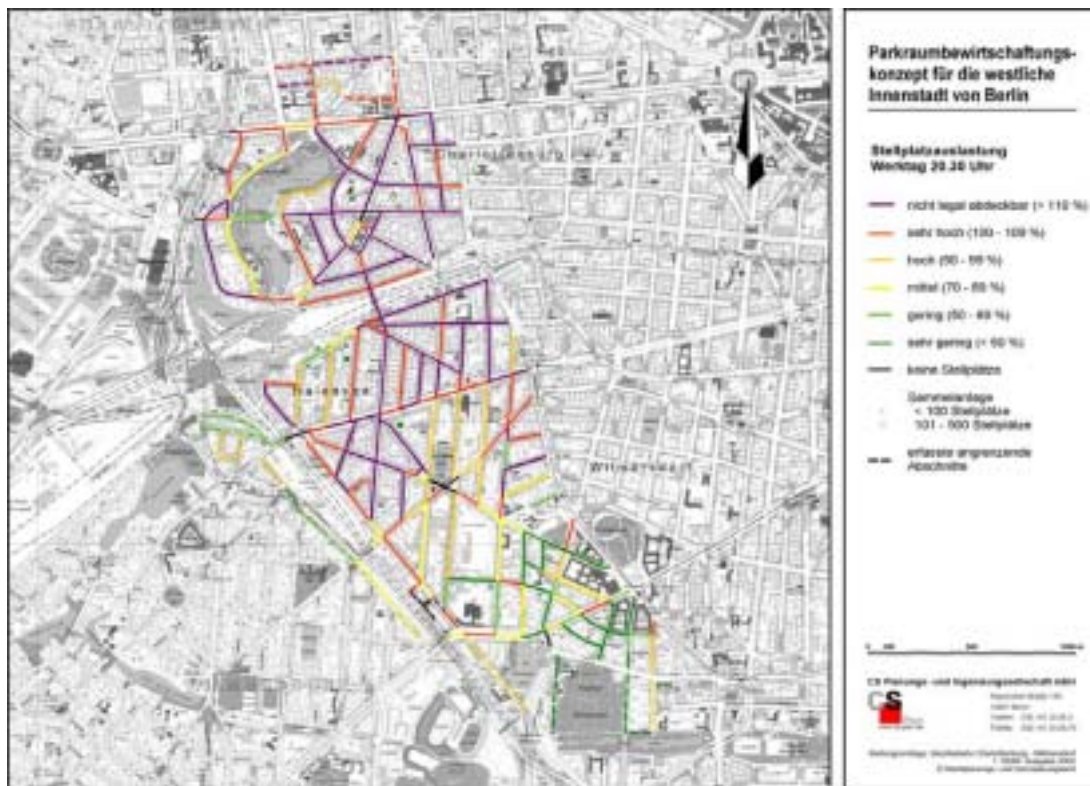


Abbildung 23: Abendliche Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum (Werktag 20.30 Uhr)

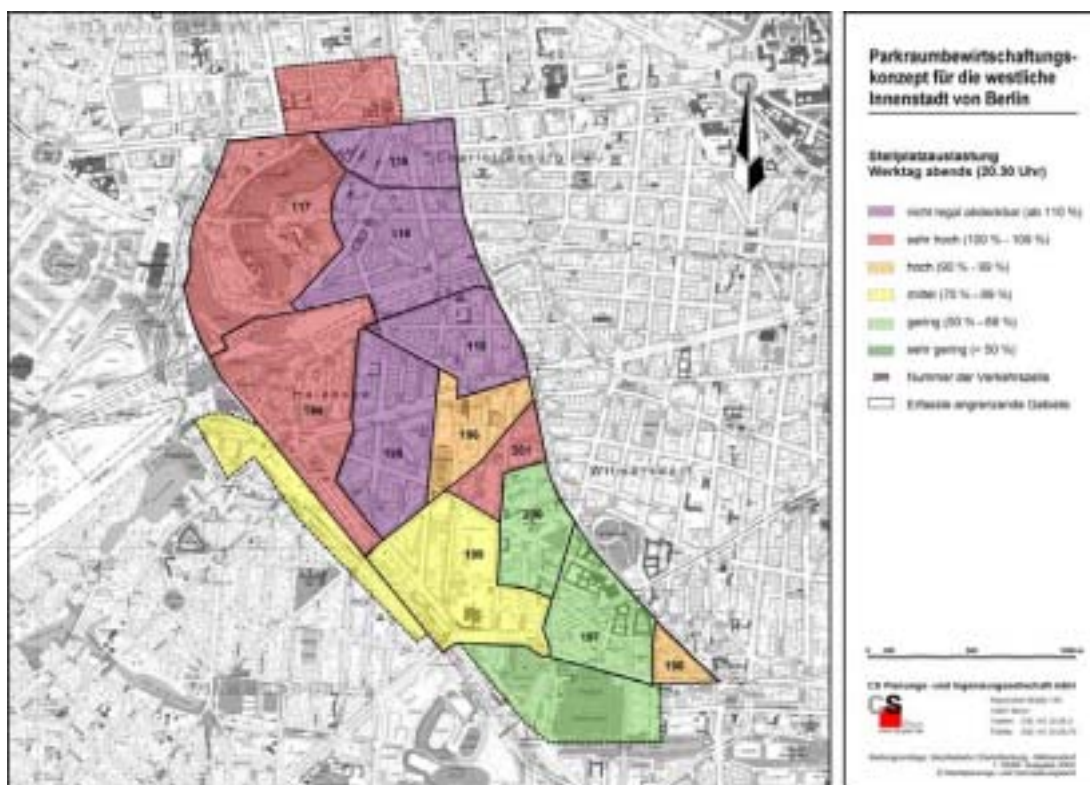




Abbildung 24: Nächtliche Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum nach Straßenabschnitten (Werktag 2 Uhr)

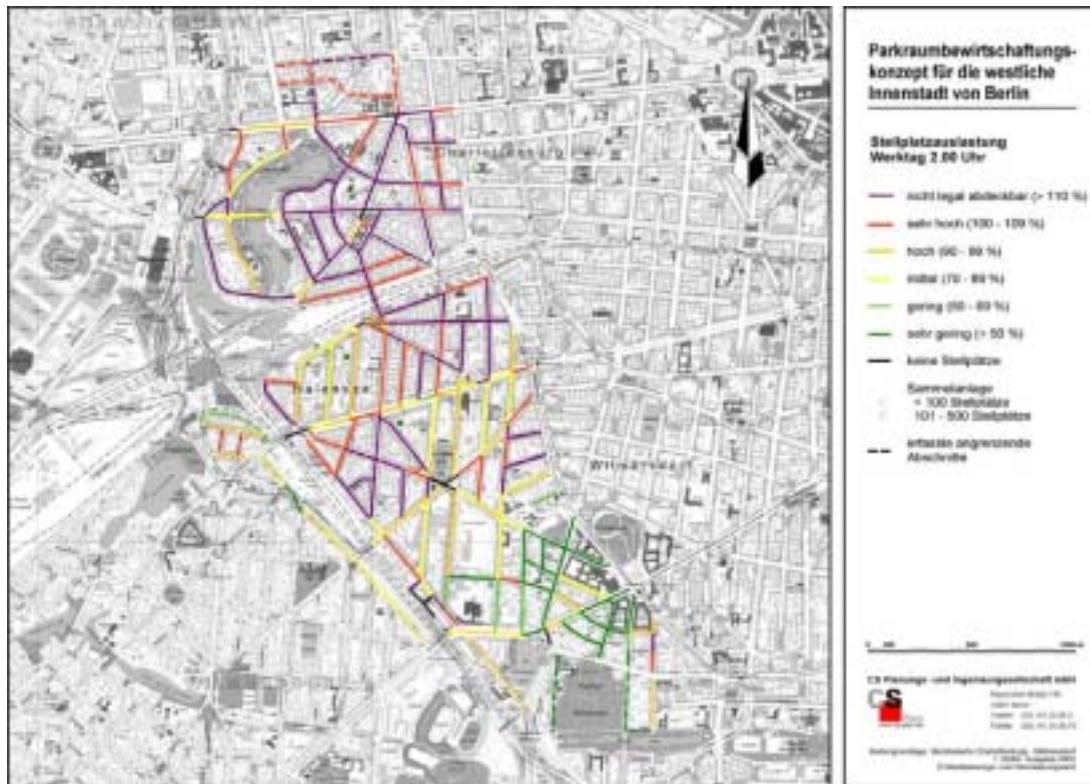
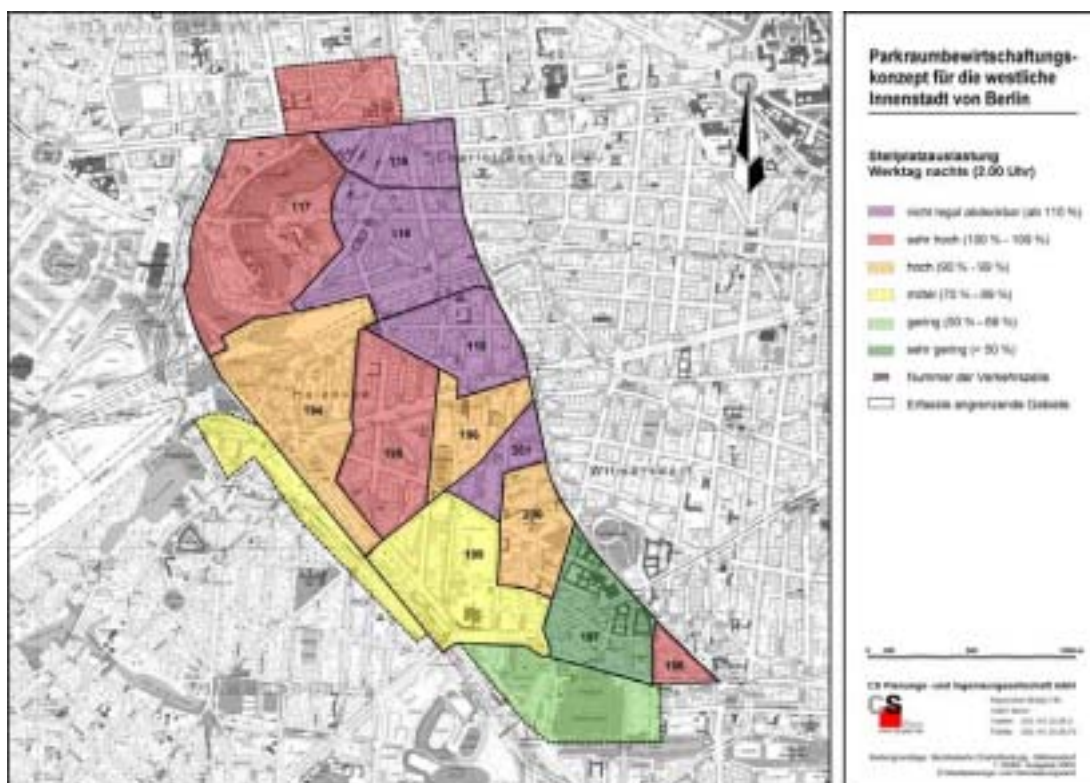


Abbildung 25: Nächtliche Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum (Werktag 2 Uhr)



### 3.3.2 Parkdauer und Nutzergruppen

In diesem Kapitel wird zunächst die mittlere Parkdauer im Untersuchungsgebiet berechnet. Anschließend werden die Fahrzeuge den Nutzergruppen Bewohner, Kunden / Besucher und Beschäftigten zugeordnet.

#### Mittlere Parkdauer

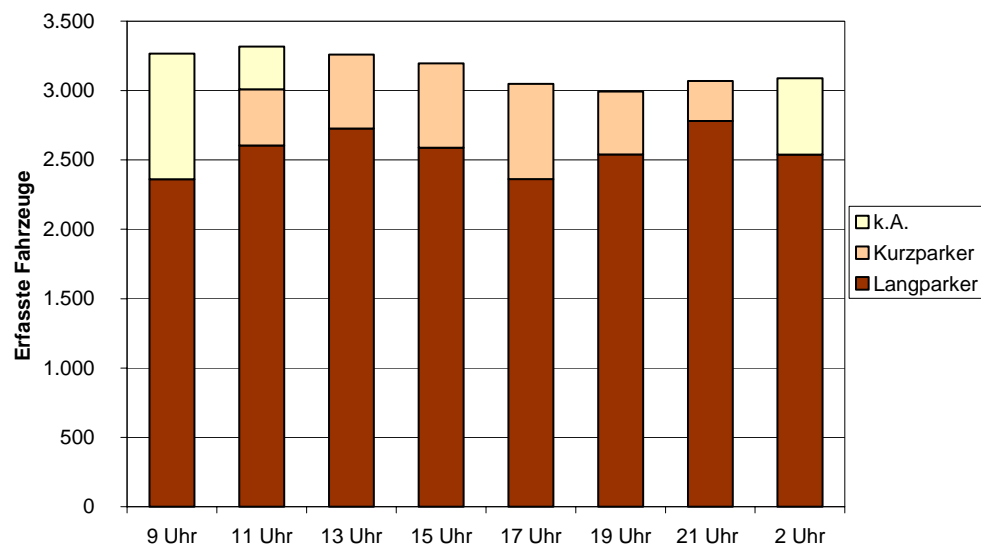
Die parkenden Fahrzeuge wurden unterschieden in

§ **Kurzparker** (mittlere Parkdauer bis zu vier Stunden), und

§ **Langparker** (mittlere Parkdauer über vier Stunden).

**Tagsüber (11 bis 19 Uhr) liegt der Anteil der von Langparkern belegten Stellplätze (> 4 Stunden) bei rund 75 bis 90 Prozent.**<sup>1</sup> Die Langparker überwiegen in allen Teilbereichen des Untersuchungsgebiets. Tagsüber gibt es keine Verkehrszelle, in der sie nicht mindestens drei Viertel aller Parkenden stellen (13 Uhr).

Abbildung 26: Kurz- und Langparker im Tagesverlauf (gesamtes Untersuchungsgebiet)



<sup>1</sup> Die Zuordnung zu Kurz- und Langparkern ist nicht möglich, wenn der Beginn oder das Ende des Parkvorgangs nicht hinreichend genau bestimmt werden können. Beispielsweise kann ein Fahrzeug, das einmalig morgens um 9 Uhr erfasst wurde, um 8.00 Uhr morgens (= Kurzparker) oder bereits am Vorabend (= Langparker) dort eingeparkt haben. Daher ist die Zuordnung zu Kurz- und Langparkern in 18 % aller Fälle nicht möglich. Vor allem in den Tagesrandzeiten treten größere Gruppen auf, für die diesbezüglich keine Angaben gemacht werden können (vgl. Abbildung 26).



## **Zuordnung zu Nutzer- / Nachfragegruppen**

Anhand der Parkdauer und des Zeitpunkts des Parkvorgangs wurde abgeschätzt, welcher Nutzergruppe das abgestellte Fahrzeug zuzuordnen war. Es wurde unterschieden in die Gruppen

- § **Bewohner** (Fahrzeuge, die nachts im Gebiet parken),
- § **Beschäftigte** (Langparker, die *nicht* nachts im Gebiet parken),
- § **Kunden und Besucher** (Kurzparker, die *nicht* nachts im Gebiet parken),
- § **keine Angabe** (Fahrzeuge, die nicht eindeutig einer der o.g. Gruppen angehören).

Die Ergebnisse wurden anhand der Nutzungsstruktur vor Ort auf Plausibilität überprüft. Die genauen Zuordnungsmerkmale von Parkmustern und Nutzergruppen sind im Anhang dargestellt (vgl. Seite 49).

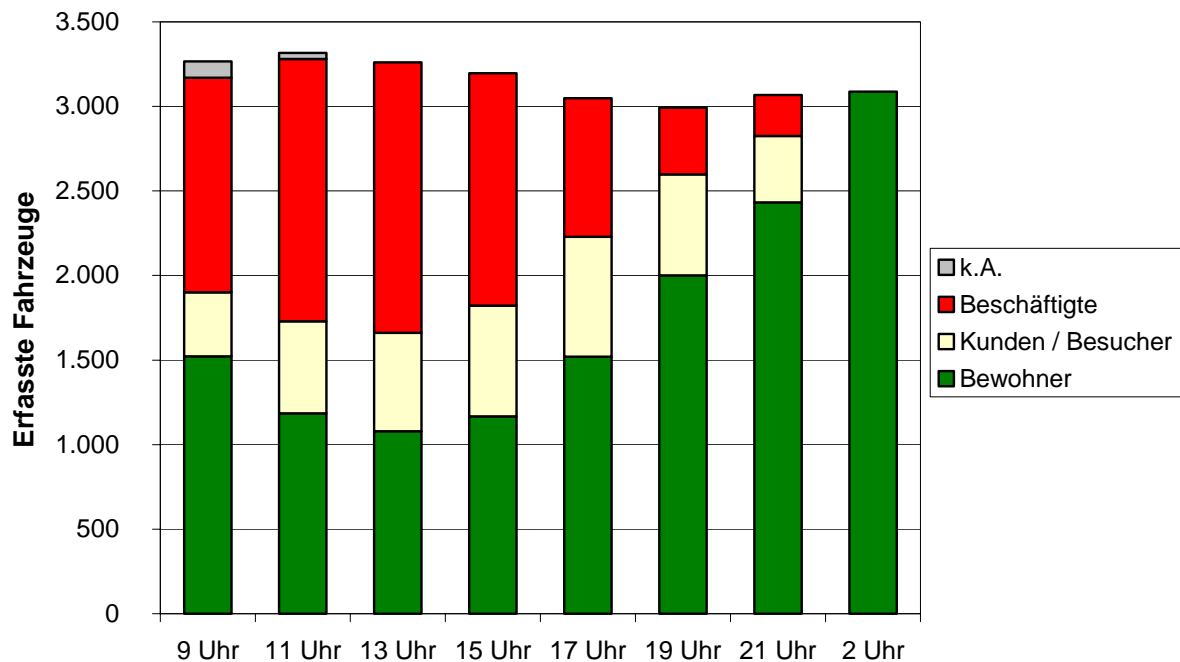
Der Anteil der **Bewohner** an allen Parkenden liegt tagsüber von 9 bis 19 Uhr im gesamten Untersuchungsgebiet zwischen 33 % (13 Uhr) und 67 % (19 Uhr). Im Durchschnitt stellen die Bewohner tagsüber **44 %** aller Parkenden.

Die **Beschäftigten** sind mit durchschnittlich **36 %** aller Parkenden ebenfalls stark vertreten. Ihr Anteil an allen erfassten Fahrzeugen liegt im Tagesverlauf zwischen 13 % (19 Uhr) und 49 % (13 Uhr).

Die **Kunden und Besucher** des Gebiets haben tagsüber einen durchschnittlichen Anteil von **19 %** an allen Fahrzeugen. Ihr Anteil an allen Parkenden schwankt von 12 % (9 Uhr) bis 24 % (17 Uhr).

Die Parkmuster der in den angrenzenden Straßen zum Untersuchungsgebiet erfassten Fahrzeuge unterscheiden sich kaum von denen des Untersuchungsgebiets.

Abbildung 27: Nutzergruppen im Tagesverlauf (gesamtes Untersuchungsgebiet)



Räumlich differenziert treten nur wenige größere Abweichungen vom Gesamtdurchschnitt auf (vgl. folgende Abbildungen). Die **langparkenden Beschäftigten** stellen im Tagesdurchschnitt (9-19 Uhr) in nahezu allen Teilbereichen mindestens ein Drittel aller parkenden Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum. Im Süden des Untersuchungsgebiets (wo auch die größten Arbeitsplatzdichten auftreten, vgl. Abbildung 8 auf Seite 8) haben die Beschäftigten größere Anteile an den Parkenden als im Norden. Besonders der Bereich um den Fehrbelliner Platz weist mit über zwei Dritteln aller parkenden Fahrzeuge einen auffällig hohen Anteil an langparkenden Beschäftigten auf (Verkehrszelle 197). Gegen Mittag (13 Uhr) ist sogar rund die Hälfte aller im Untersuchungsgebiet erfassten Fahrzeuge den Beschäftigten zuzuordnen. Am Fehrbelliner Platz stellen sie zu dieser Zeit 80 % aller parkenden Fahrzeuge.

Die **kurzparkenden Kunden und Besucher** des Gebiets treten flächendeckend im nahezu gesamten Gebiet auf (vgl. Abbildung 33 und Abbildung 34). An den meisten Straßenzügen stellen sie nachmittags zwischen 20 % und 30 % aller Parkenden. Höhere Anteile bestehen vor allem am Kurfürstendamm, aber auch im Umfeld der Kantstraße, des Fehrbelliner Platzes und der Westfälischen Straße. Im Vergleich mit den heutigen Parkregelungen fällt auf, dass die bereits für Kurzparker eingerichteten Bereiche mit Gebührenpflicht oder Parkscheibe tatsächlich einen hohen Kurzparkeranteil aufweisen. Dies lässt zwei Schlussfolgerungen zu:

- § Die bereits bestehenden Bereiche mit Gebührenpflicht oder Parkscheibe wurden bedarfsgerecht eingerichtet.
- § Wenn Dauerparker durch parkraumbewirtschaftende Maßnahmen verdrängt werden, nutzen Kurzparker die frei werdenden Stellplätze.

Abbildung 28: Nutzergruppen nach Verkehrszellen (Mittelwert Werktag 9-19 Uhr)

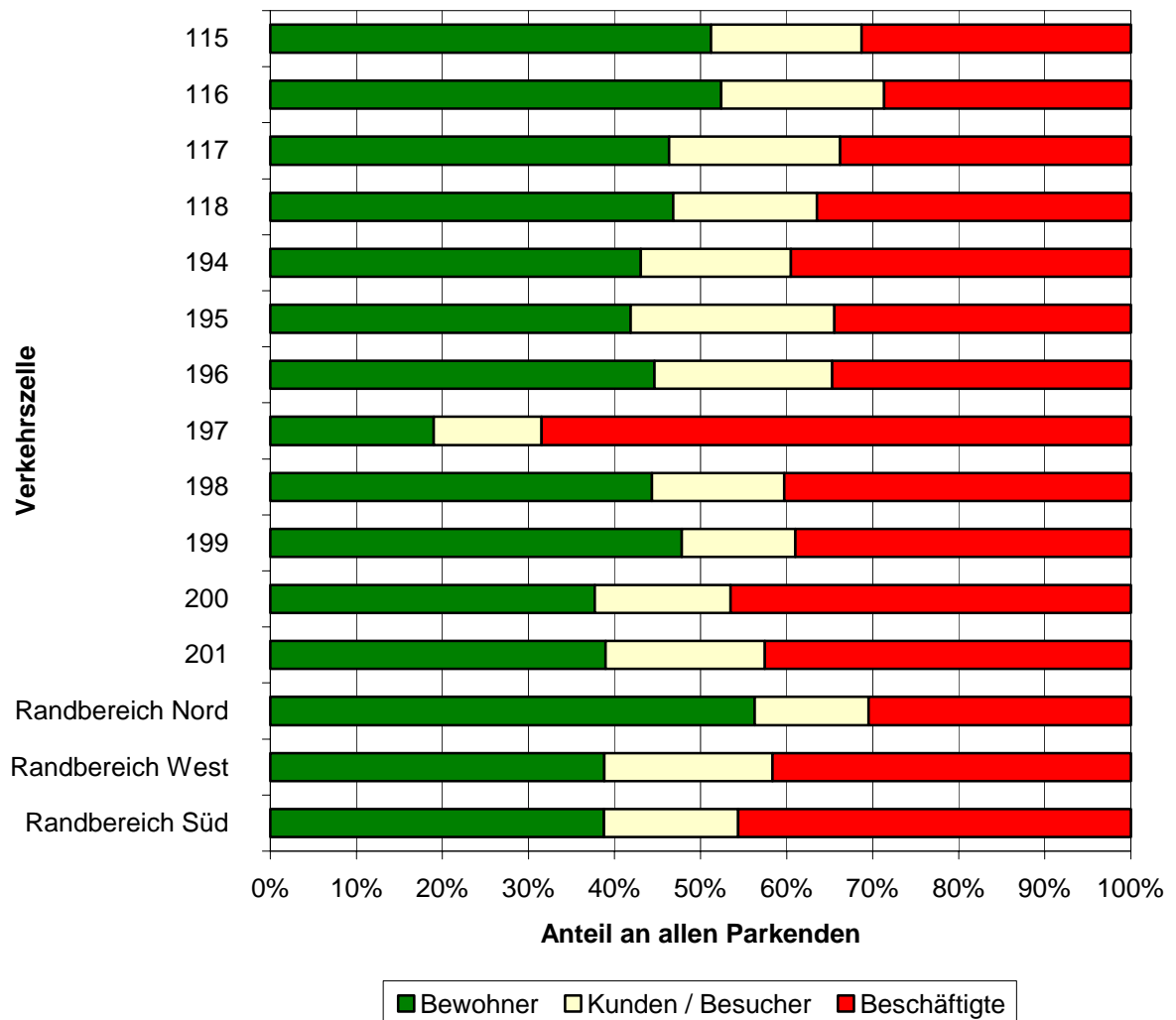


Abbildung 29: Überwiegende Nutzergruppen nach Straßenabschnitten (Mittelwert Werktag 9-19 Uhr)

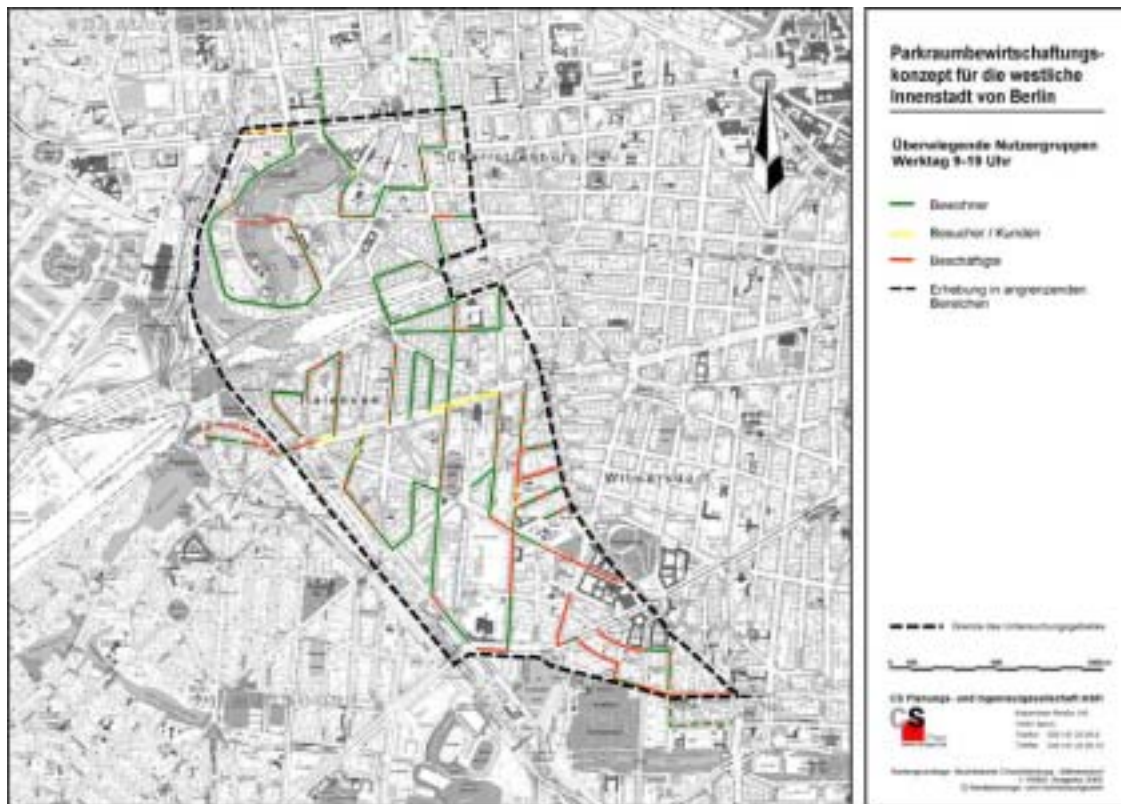


Abbildung 30: Überwiegende Nutzergruppen im öffentlichen Straßenraum (Mittelwert 9-19 Uhr)

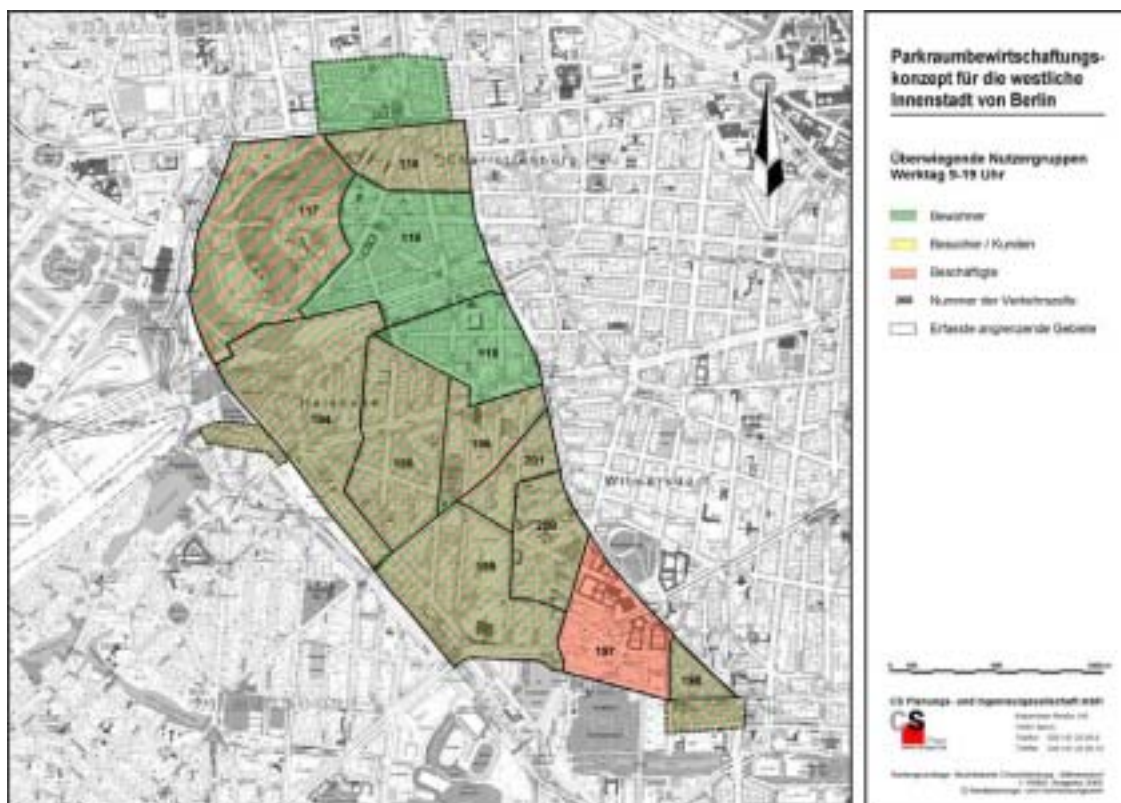




Abbildung 31: Durchschnittlicher Anteil der Beschäftigten an allen erfassten Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum (Mittelwert Werktag 9-19 Uhr)

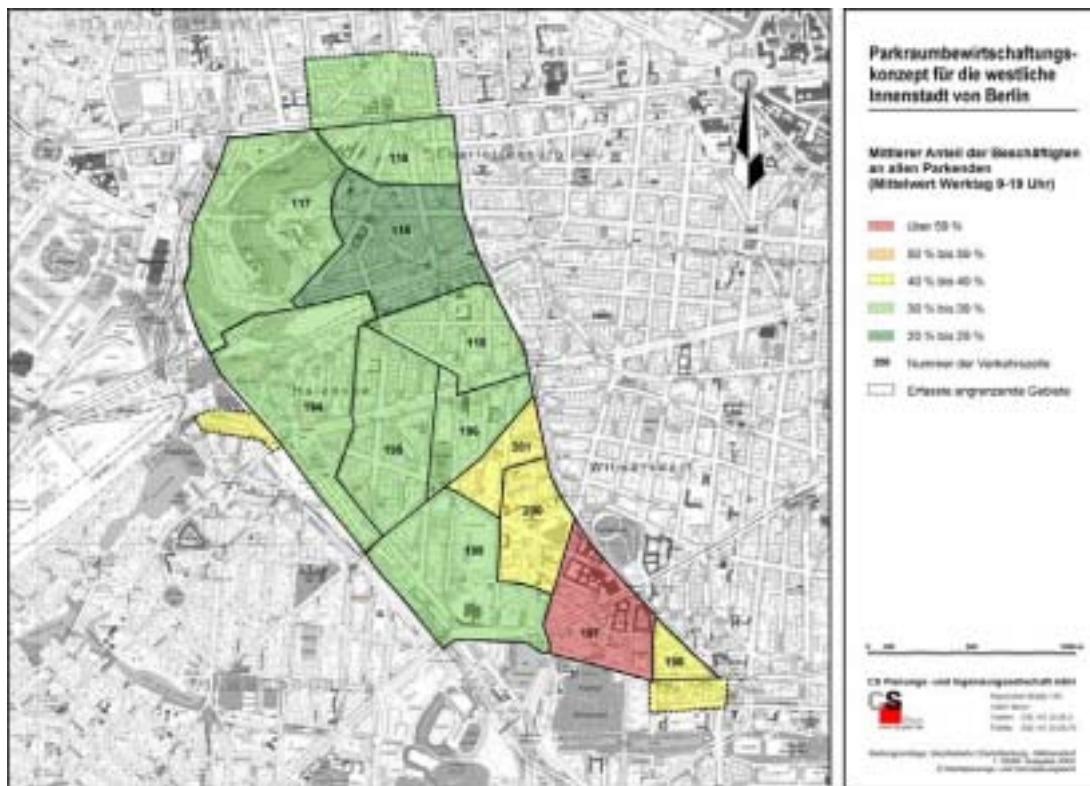


Abbildung 32: Anteil der Beschäftigten an allen erfassten Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum zur Mittagszeit (Werktag 13 Uhr)

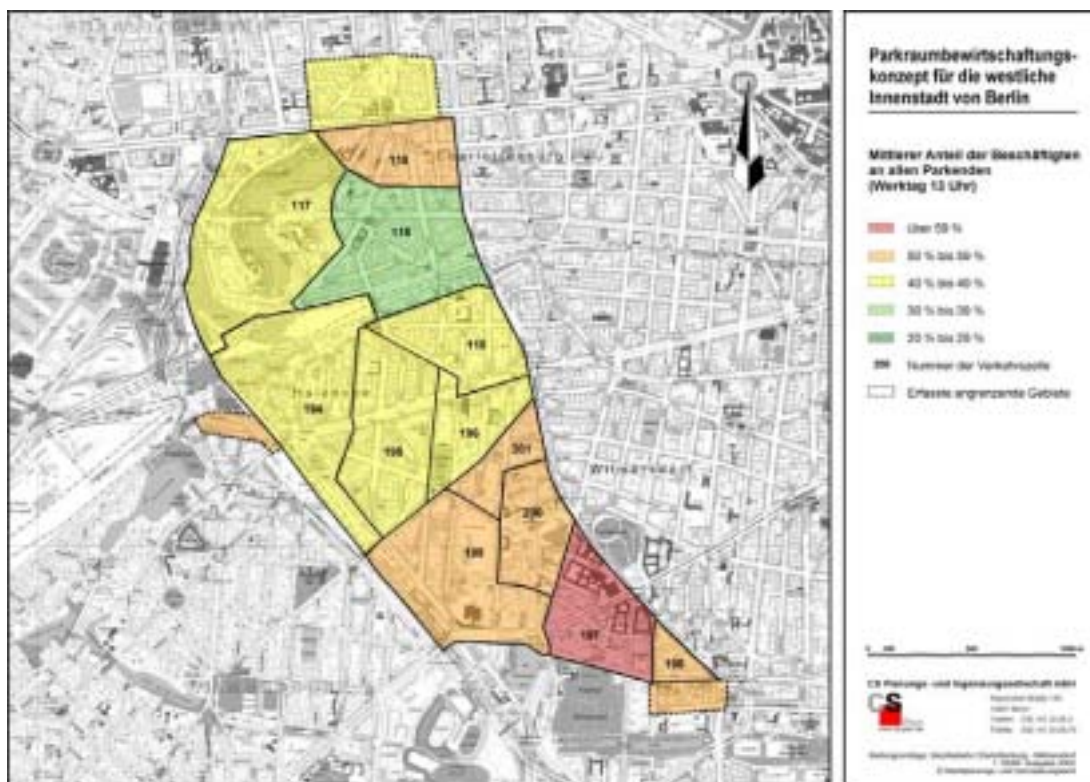




Abbildung 33: Anteil der kurzparkenden Kunden und Besucher an allen erfassten Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum nach Straßenabschnitten am Nachmittag (Werktag 17 Uhr)

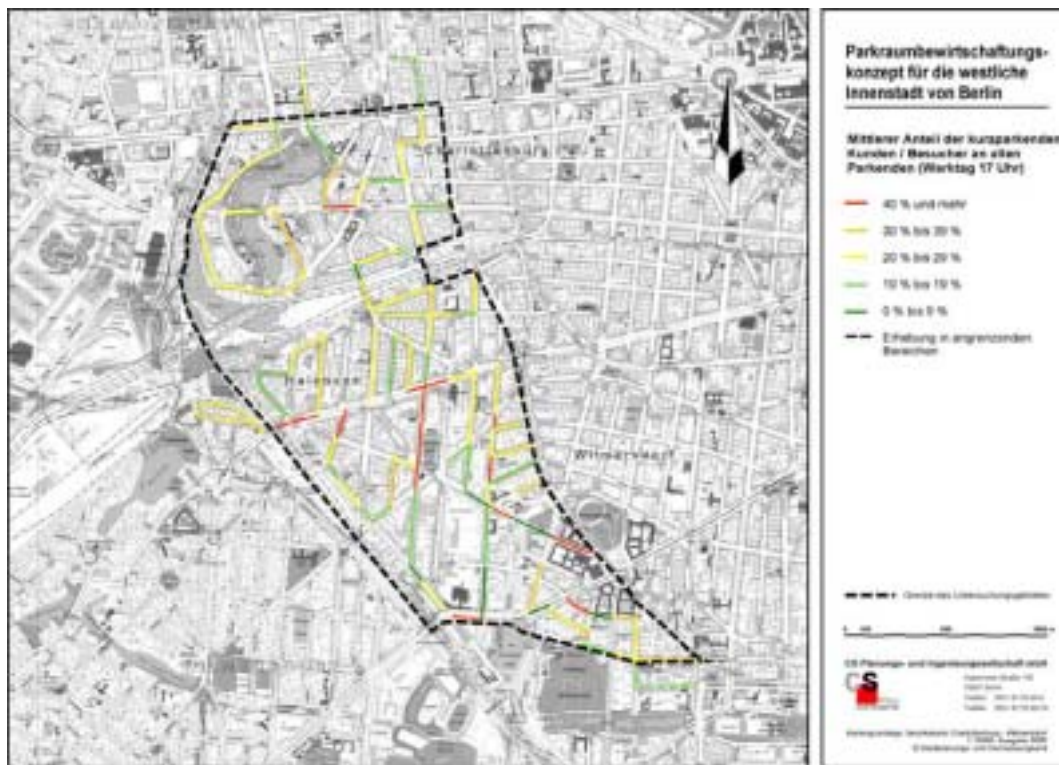
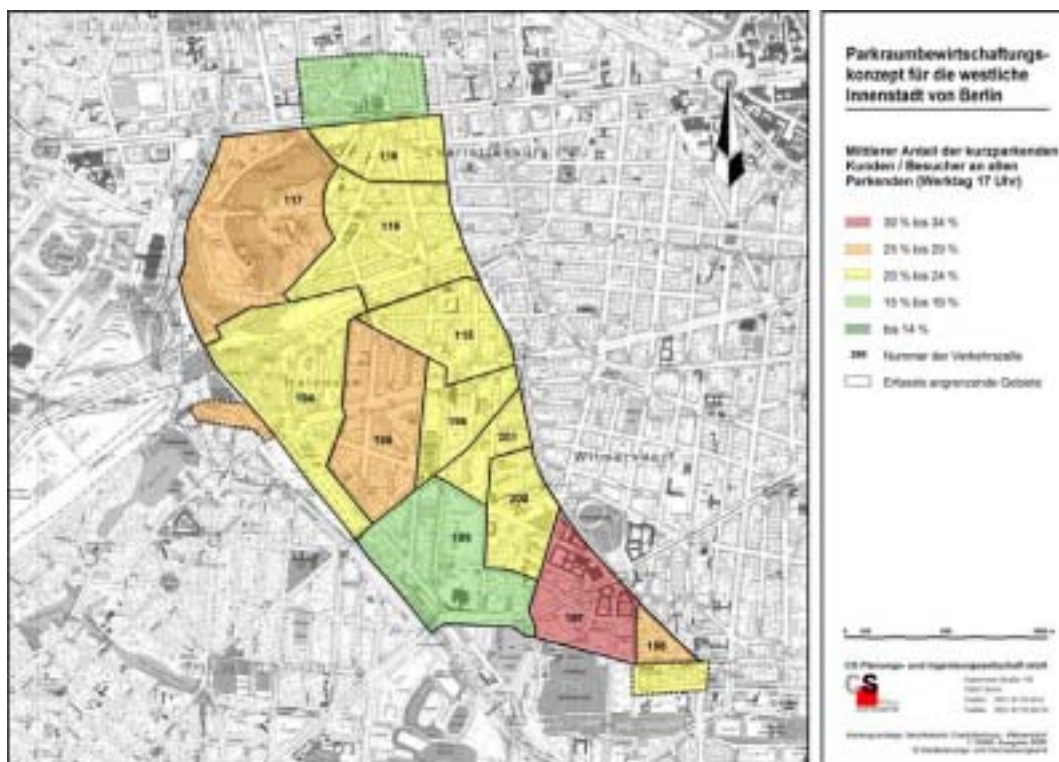


Abbildung 34: Anteil der kurzparkenden Kunden und Besucher an allen erfassten Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum am Nachmittag (Werktag 17 Uhr)



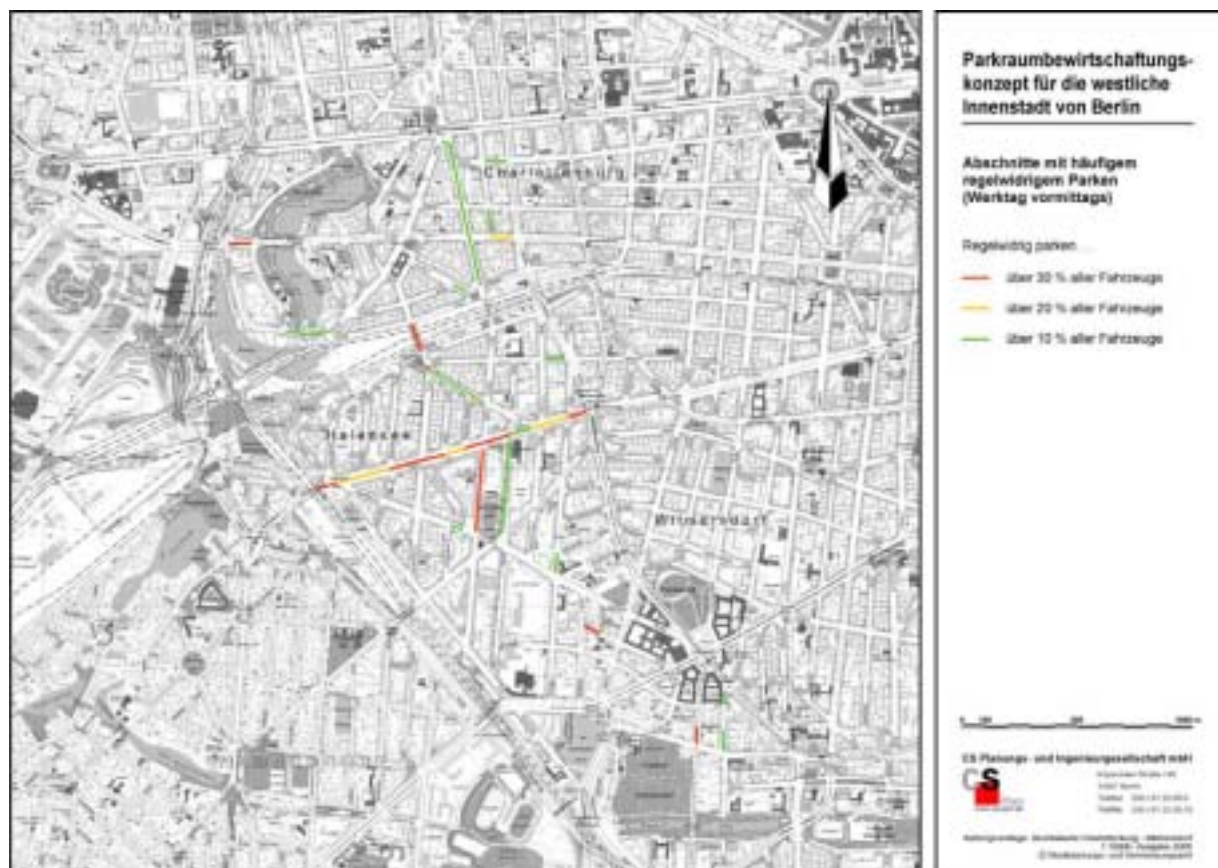
### 3.4 Konfliktanalyse

Im gesamten Untersuchungsgebiet besteht tagsüber **flächenhaft sehr hoher Parkdruck** mit mittleren Auslastungen  $\varnothing$  100 %. Abends und nachts lässt der Parkdruck vor allem südlich des Kurfürstendamms spürbar nach. In den von Wohnnutzung geprägten nördlichen Bereichen treten auch nachts sehr hohe Auslastungen auf. Die an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Bereiche nördlich des Kaiserdamms und westlich des S-Bahn-Rings (Halensee / Rathenaplatz) sind ebenfalls stark ausgelastet.

**Der hohe Parkdruck wird wesentlich von Beschäftigten verursacht**, die morgens mit dem Pkw zur Arbeit fahren und ihr Fahrzeug über mehrere Stunden im Untersuchungsgebiet abstellen. Ihr Anteil an allen Parkenden beträgt im Tagesdurchschnitt 36 % (9-19 Uhr). In der Mittagszeit stellen die Beschäftigten rund die Hälfte aller parkenden Fahrzeuge. Dies führt dazu, dass der Kurzparkbedarf der Besucher und Kunden und der Stellplatzbedarf der Bewohner tagsüber nicht ausreichend befriedigt werden können und die Wohnstraßen durch Parksuchverkehr belastet werden.

Bei den Zählungen wurden vor allem am Kurfürstendamm viele regelwidrig abgestellte Fahrzeuge erfasst (vgl. Abbildung 35). Aufgefallen sind diesbezüglich außerdem Nestorstraße, Windscheidstraße, Damaschkestraße und Cicerostraße.

Abbildung 35: Bereiche mit hohen ‚Schwarzparker‘ - Anteilen



## 4 Maßnahmen

Die Konfliktanalyse zeigt, dass im Untersuchungsgebiet flächenhaft sehr hoher Parkdruck herrscht, der wesentlich von langparkenden Beschäftigten verursacht wird. Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ist geeignet, die Situation im ruhenden Verkehr im Untersuchungsgebiet zu verbessern.

**Wir empfehlen daher die Einführung der Parkraumbewirtschaftung im gesamten Untersuchungsgebiet.** Im Folgenden wird die Maßnahme begründet und detailliert ausgearbeitet.

### 4.1 Begründung der Parkraumbewirtschaftung

Laut § 6a Straßenverkehrsgesetz (StVG) können für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen Gebühren erhoben werden. Parkraumbewirtschaftende Maßnahmen beruhen also auf dem Straßenverkehrsrecht und müssen entsprechend verkehrlich begründet sein. Praktisch bedeutet dies, dass die Existenz hohen Parkdrucks und die Konkurrenz unterschiedlicher Nutzergruppen um die wenigen freien Stellplätze (beispielsweise Bewohner, Kunden und Beschäftigte) zusammen treffen müssen, damit eine Bewirtschaftung tatsächlich die erwünschten verkehrlichen Effekte erzielen kann.

Die Analyse der heutigen Situation im ruhenden Verkehr belegt eindeutig, dass diese Voraussetzungen für eine Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet gegeben sind:

- § **Hoher Parkdruck:** Die Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum liegt tagsüber im Untersuchungsgebiet bei durchschnittlich 115 Prozent (vgl. Tabelle 19, Seite 20 und Abbildung 21, Seite 21).
- § **Nutzerkonkurrenz / Kurzparkbedarf:** Tagsüber sind in der Zeit von 9-19 Uhr durchschnittlich 44 % der parkenden Fahrzeuge Bewohnern zuzuordnen, 36 % gehören Beschäftigten und 19 % Kunden und Besuchern des Gebiets (vgl. Abbildung 27, Seite 26). Zur Zeit der höchsten Stellplatzauslastungen liegt der Anteil der beschäftigten Langparker bei rund 50 %. Der hohe Parkdruck und der hohe Anteil der Beschäftigten-Langparker führen dazu, dass der Kurzparkbedarf der Besucher und Kunden und die Bewohnernachfrage tagsüber nicht hinreichend gedeckt werden können.

**Die verkehrlichen und rechtlichen Voraussetzungen für eine Bewirtschaftung sind demnach erfüllt.**



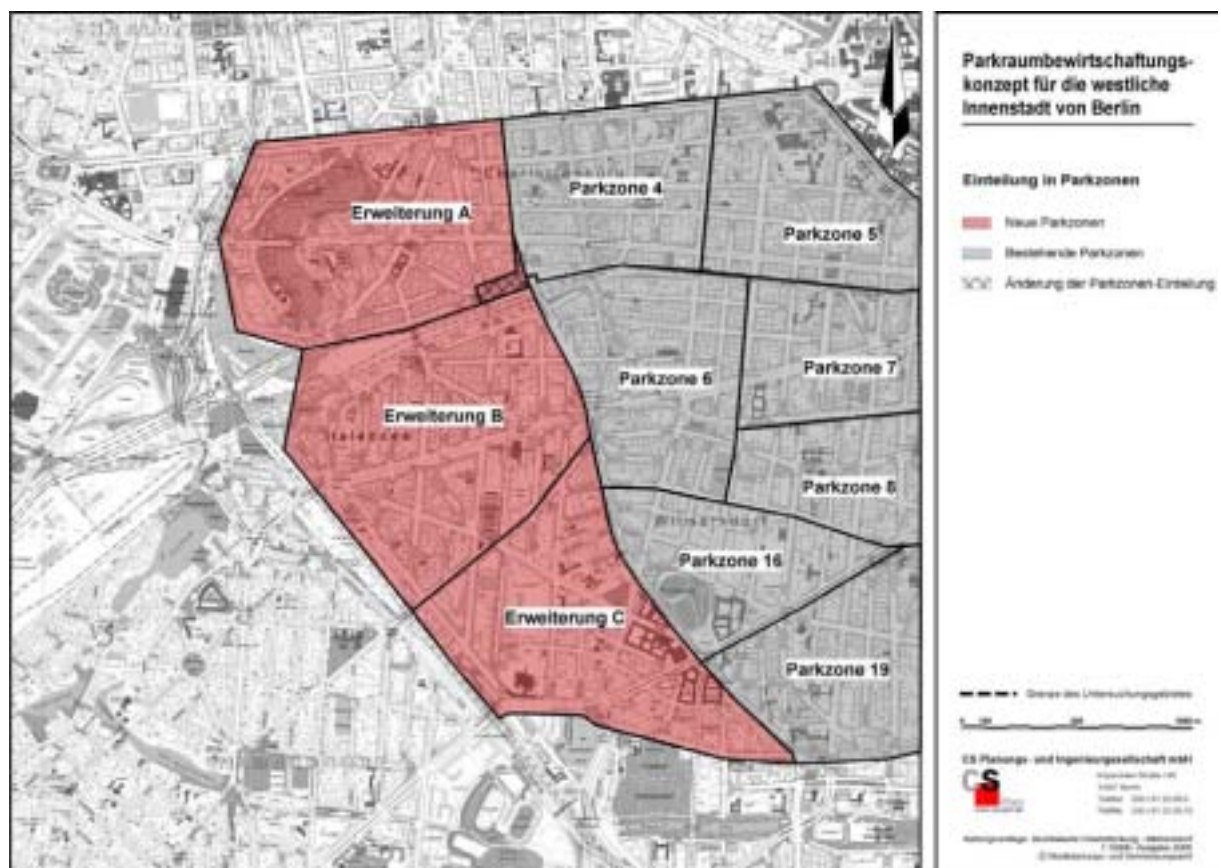
## 4.2 Abgrenzung der Parkzonen

Die Analyseergebnisse zeigen für das Untersuchungsgebiet ein weitgehend einheitliches Bild. Die verkehrlichen Voraussetzungen für eine Parkraumbewirtschaftung sind auch bei kleinräumiger Betrachtungsweise in den jeweiligen Teilbereichen (Verkehrszellen) gegeben. Aus diesem Grund wird eine Bewirtschaftung im gesamten Gebiet empfohlen.

Zu klären ist die Frage der Parkzonen-Einteilung. Nach Möglichkeit sollten für die Abgrenzung der Parkzonen ‚natürliche‘ Grenzen mit stärkerer Trennwirkung gewählt werden, die nur selten von Parkplatzsuchenden überquert werden (z.B. Gewässer, Bahntrassen oder Hauptverkehrsstraßen). **Wir empfehlen die Einrichtung von drei neuen Parkzonen** (vgl. Abbildung 36):

- a) Gebiet A zwischen Kaiserdamm / Bismarckstraße im Norden und Stadtbahn im Süden. Der bislang zur Parkzone 4 gehörende Bereich um den S-Bahnhof Charlottenburg wird in die neue Parkzone aufgenommen.
- b) Gebiet B zwischen Stadtbahn im Norden und Paulsborner Straße im Süden.
- c) Gebiet C von der Paulsborner Straße im Norden bis zu Hohenzollerndamm / Berliner Straße im Süden.

Abbildung 36: Vorschlag zur Abgrenzung der neuen Parkzonen



### 4.3 Bewirtschaftungsform

Für das Untersuchungsgebiet wird das in Berlin übliche ‚**Mischparken**‘ empfohlen. Mischparken bedeutet, dass das Parken im öffentlichen Straßenraum zu den angegebenen Zeiten grundsätzlich gebührenpflichtig ist. Ausgenommen sind davon lediglich Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis oder Ausnahmegenehmigung für die jeweilige Parkzone. Andere mögliche Bewirtschaftungsformen werden aus folgenden Gründen nicht empfohlen:

- § Eine *Begrenzung der Parkhöchstdauer* mittels Parkscheibe oder in Kombination mit einer Gebührenpflicht ist u.E. nicht sinnvoll. Eine Parkscheibenregelung würde zwar auch beschäftigte Langparker verdrängen, erfordert aber wie eine Bewirtschaftung einen hohen Überwachungsaufwand, ohne dass dieser durch Parkscheineinnahmen gegenfinanziert wird. Eine Kombination von Gebührenpflicht und Parkdauerbegrenzung ist nicht notwendig, da allein die Erhebung von Parkscheingebühren die mittlere Parkdauer in ausreichendem Maße senkt. So wurde in einer aktuellen Untersuchung der im Bezirk Mitte von Berlin bereits vorhandenen Parkzonen festgestellt, dass lediglich 14 % der Parkscheininhaber Langparker sind, also über vier Stunden lang parken. 60 % aller Parkscheininhaber weisen eine Parkdauer von maximal zwei Stunden auf.<sup>1</sup>
- § Reines *Bewohnerparken* („Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel – Bewohnerparkvorrechte“) bedeutet die Reservierung von Stellflächen ausschließlich für Fahrzeuge mit einer Vignette der entsprechenden Parkzone. Da für den öffentlichen Straßenraum Gemeingebrauch gilt, ist diese Möglichkeit nur in eng abgegrenzten Teilbereichen möglich. Laut Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung ist Bewohnerparken nur dort zulässig, „wo mangels privater Stellflächen und aufgrund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.“ Da eine solche Situation nach Einführung des Mischparkens im Untersuchungsgebiet nicht zu erwarten ist, empfehlen wir keine Bewohnerparkvorrechte einzurichten.

### 4.4 Bewirtschaftungszeiten

Die Bewirtschaftungszeiten sollten sich an der verkehrlichen Nachfrage orientieren. Der Berliner „Leitfaden Parkraumbewirtschaftung“ empfiehlt als Regelfall: Montag bis Freitag 9-20 Uhr und Sonnabend 9-18 Uhr. In begründeten Fällen kann jedoch - wie in Teilen der westlichen Innenstadt praktiziert - von diesen Regelzeiten abgewichen werden. Um die Notwendigkeit einer eventuellen Ausdehnung der Bewirtschaftung in die Abendstunden zu untersuchen, wurden die Erhebungen nicht nur tagsüber und nachts, sondern auch abends außerhalb der Regelzeiten durchgeführt (20 bis 21 Uhr).

---

<sup>1</sup> vgl. PGN: Bestandsaufnahme und Nachuntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte - Entwurf, Dezember 2005.



Im Ergebnis wurde festgestellt, dass der Parkdruck am Abend zwar stellenweise noch sehr hoch ist, dies aber vor allem auf die Bewohner selbst zurückzuführen ist. Der Anteil der Beschäftigten, Besucher und Kunden an allen Parkenden sinkt von tagsüber gut 60 % auf rund 20 % am Abend. Auch räumlich differenziert sind keine Bereiche erkennbar, in denen am späteren Abend größere Nutzerkonkurrenzen auftreten. Eine Bewirtschaftung nach 20 Uhr hätte daher nur vergleichsweise geringe Effekte und ist verkehrlich u.E. nicht notwendig.

Wir empfehlen die Einführung der Regelzeiten **Montag bis Freitag 9-20 Uhr und Sonnabend 9-18 Uhr** im gesamten Untersuchungsgebiet.

## 4.5 Gebührenhöhen und -differenzierung

Die Berliner Parkgebühren-Ordnung (ParkGebO) erlaubt Viertelstunden-Sätze von 0,25 €, 0,50 € und 0,75 €<sup>1</sup>. Andere Gebühren und Abrechnungszeiträume sind derzeit noch unzulässig.<sup>2</sup> Die Festlegung der Gebührenhöhe soll laut ParkGebO in Abhängigkeit von der Gebietsstruktur, der Parknachfrage und der ÖV-Erschließung des Untersuchungsgebiets erfolgen.

Der Höchstsatz von 0,75 € je Viertelstunde wird in Berlin derzeit nur am Hardenbergplatz (inkl. Jebensstraße) und am Potsdamer Platz erhoben. Beide Bereiche sind zentrale Geschäftsbereiche mit besonderer hoher Parkraumnachfrage, sehr komplexen Nachfrageüberlagerungen und exzellenter ÖPNV-Anbindung.

0,50 € je Viertelstunde werden in Berlin derzeit am östlichen Kurfürstendamm / Tauentzienstraße, am Alexanderplatz und am Kulturforum erhoben. Diese Bereiche sind zentrale Lagen mit hohem Parkdruck, komplexen Nachfrageüberlagerungen und sehr guter ÖPNV-Erschließung.

Das Untersuchungsgebiet weist dagegen eine hohe Nutzungsdichte mit typischem Mischparken auf. Die erhöhten Gebührensätze sind daher hier nicht sinnvoll. **Wir empfehlen die Einführung des geringsten Gebührensatzes nach ParkGebO von 0,25 € je Viertelstunde.**

## 4.6 Standorte der Parkscheinautomaten

Die Festlegung der Parkscheinautomaten-Standorte erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörde. Im Vordergrund der Standortverteilung stehen die Benutzerfreundlichkeit und Ver-

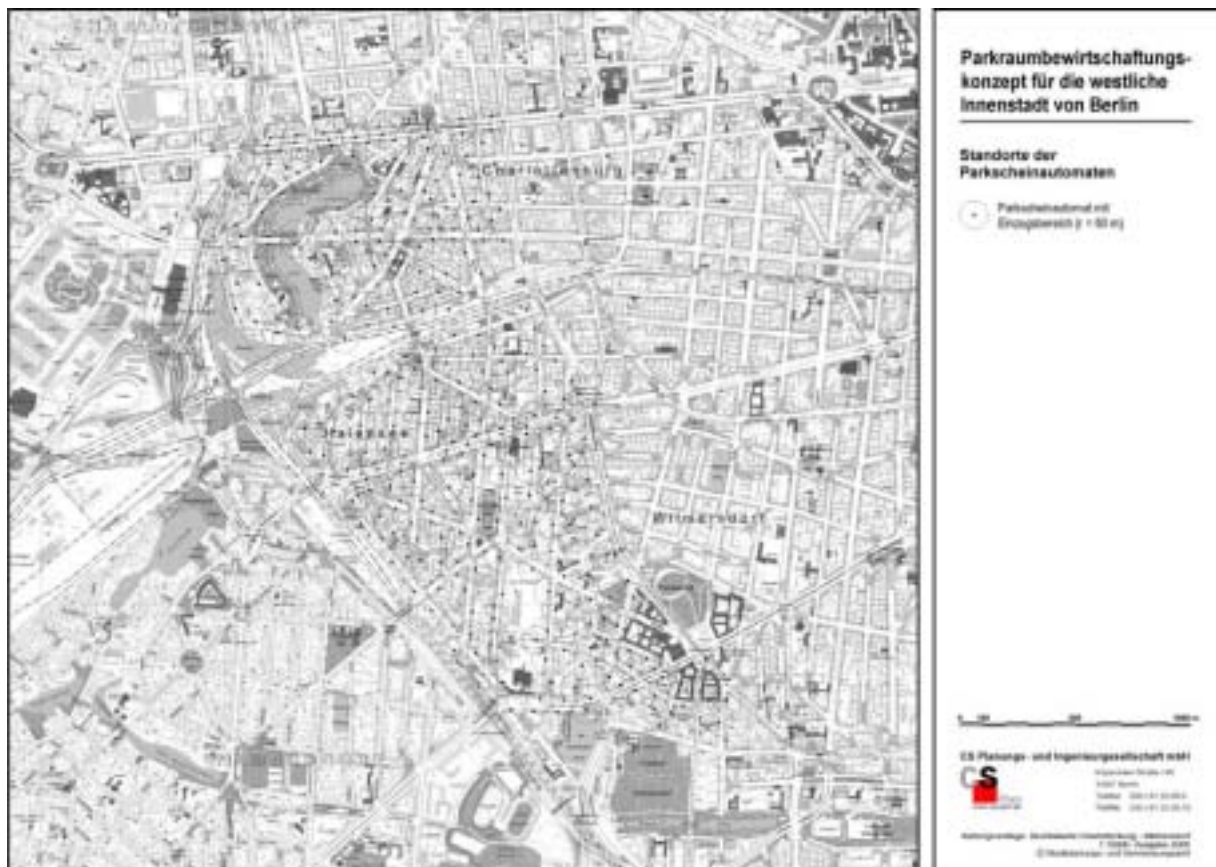
<sup>1</sup> vgl. Dritte Verordnung zur Änderung der Parkgebühren-Verordnung vom 18.1.2005. Veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin Nr. 4 am 8.2.2005.

<sup>2</sup> Lediglich bei elektronischen Parkmanagementsystemen kann minutengenau abgerechnet werden (z.B. Handy-Parken). Zukünftig soll jedoch „überzahlen“ ermöglicht werden. Werden beispielsweise 0,30 € in einem Gebiet mit einer Gebühr von 0,25 € je Viertelstunde eingeworfen, verlängert sich die zulässige Parkdauer um 3 Minuten.

kehrssicherheit 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.<sup>1</sup> Nur bei Straßen mit geringer Trennwirkung sind Fahrbahnüberquerungen für die Nutzer zumutbar.

In Abbildung 37 ist ein Vorschlag dokumentiert, der die genannten Kriterien erfüllt. Für die Versorgung des Gebiets werden demnach insgesamt **344 Parkscheinautomaten** benötigt. Die endgültige Festlegung der Automatenstandorte erfolgt durch die Straßenverkehrsbehörde.

Abbildung 37: Vorschlag zu Parkscheinautomaten-Standorten



<sup>1</sup> vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin: Leitfaden Parkraumbewirtschaftung. Dezember 2004.

## 5 Wirkungsanalyse

Im Folgenden wird dargestellt, wie sich die empfohlene Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in verkehrlicher und finanzieller Hinsicht voraussichtlich auswirken wird. Die Wirkungsanalyse beruht auf den Erhebungen im Untersuchungsgebiet und auf Erfahrungswerten aus anderen Gebieten.

### 5.1 Prognose der verkehrlichen Wirkung

Mit der Parkraumbewirtschaftung wird angestrebt, die Parkchancen insbesondere der Bewohner zu erhöhen und den knappen Parkraum möglichst vielen Nutzern zur Verfügung zu stellen. Wie sich die zukünftige mittlere Stellplatzauslastung und der Anteil der (kurz-)parkenden Fahrzeuge mit Parkschein unter dem Einfluss der Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet entwickeln werden, kann aufgrund von bisherigen Erfahrungswerten abgeschätzt werden:

- § 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.<sup>1</sup> Der Anteil der Fahrzeuge mit Parkschein an allen Parkenden lag nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung bei 7 % bis 30 %. Der rechnerische Anteil der Stellplätze, auf denen mit Parkschein geparkt wurde, lag demnach zwischen 4 % und 24 %.
- § Die aktuelle Nachuntersuchung der bestehenden Parkzonen im Bezirk Mitte stellt in den bereits bewirtschafteten Gebieten im Jahr 2005 eine mittlere Auslastung von bis zu 72 % der gebührenpflichtigen Stellplätze fest. Die Auslastungen am Vormittag liegen zwischen 40 % in der Parkzone 14 und 95 % in der Zone 29.<sup>2</sup> Der stellplatzbezogene Parkscheinanteil liegt tagsüber zwischen 4 % und 24 %.
- § Nach Auskunft des Bezirksamts Mitte lag der stellplatzbezogene Parkscheinanteil in den dort bewirtschafteten Parkzonen im Jahr 2003 bei durchschnittlich 8 %.

Auf der Grundlage dieser Erfahrungswerte gehen wir davon aus, dass die **mittlere Stellplatzauslastung** am Tage je nach Teilgebiet von heute 115 % auf durchschnittlich rund 80 % bis 90 % sinken wird (vgl. verkehrszellenscharfe Prognose in Tabelle 39, Seite 40). Der stellplatzbezogene Anteil der Kurzparker mit Parkschein wird je nach Teilgebiet mit durchschnittlich 9 % angenommen.

---

<sup>1</sup> Diese Daten beruhen jedoch auf einer geringen Stichprobe.

<sup>2</sup> PGN: Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte. Die Nachuntersuchung liefert wegen der lückenhaften Datendokumentation des Vorgängergutachtens leider keinen quantitativen Vorher-Nachher-Vergleich der Nutzergruppen.

## 5.2 Auswirkungen auf angrenzende Bereiche

Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet würde voraussichtlich **nur geringe Verdrängungseffekte in angrenzende Bereiche** bewirken:

- § Verdrängungseffekte in *nördliche* Richtung sind nicht zu erwarten, da der Straßenzug Kaiserdamm / Bismarckstraße eine starke Trennwirkung hat. Unsere Stichprobenerhebungen nördlich dieses Straßenzugs haben außerdem gezeigt, dass die mittleren Stellplatzauslastungen dort heute schon über 100 % liegen. Es gibt also keine Reserven für zusätzliche Parkende.
- § Verdrängungseffekte in *östliche* Richtung sind nicht zu erwarten, weil dort bereits bewirtschaftet wird.
- § Verdrängungseffekte in *südliche* Richtung sind nicht auszuschließen. Die Stellplätze der dortigen Straßenzüge haben den Stichprobenerhebungen zufolge noch Kapazitätsreserven und die Trennwirkung der Berliner Straße ist nicht sehr hoch. Allerdings müssten Verdrängungseffekte dann auch bereits heute aus der benachbarten Parkzone 19 in die Bereiche südlich von der Berliner Straße auftreten. Dem Bezirksamt liegen unseres Wissens keine derartigen Beschwerden vor.
- § Verdrängungseffekte in *westliche* Richtung sind wegen der starken Trennwirkung von S-Bahn und A 100 nur punktuell an den bestehenden Übergängen zu erwarten. Dies könnte insbesondere die Nebenstraßen des westlichen Kurfürstendamms und die Friedrichsruher Straße betreffen. Ob eine solche Verdrängung tatsächlich auftritt, sollte mit einer einfachen Auslastungserhebung nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung geklärt werden.

Die Stichprobenerhebungen haben gezeigt, dass nördlich und westlich des Untersuchungsgebiets grundsätzlich die gleichen Probleme bestehen wie im Untersuchungsgebiet selbst. **Sowohl der hohe Parkdruck als auch die vorhandene Nutzerkonkurrenz lassen vermuten, dass eine Bewirtschaftung im westlichen Umfeld des S-Bahnhofs Halensee und in den Bereichen nördlich von Kaiserdamm und Bismarckstraße ebenfalls sinnvoll wäre.** Diese Gebiete sind folgerichtig größtenteils im Stadtentwicklungsplan Verkehr als „Gebiete intensiver Parkraumnachfrage (potentielle Erweiterungsgebiete)“ ausgewiesen.

**Es wird daher empfohlen, auch diese Gebiete einer entsprechenden Untersuchung zu unterziehen.**

## 5.3 Finanzielle Wirkung aus Sicht des Bezirkshaushalts

In Kapitel 5.3.1 werden die voraussichtlichen Einnahmen infolge der Parkraumbewirtschaftung berechnet. Anschließend werden in Kapitel 5.3.2 die Ausgaben abgeschätzt, bevor in Kapitel 5.3.3 die abschließende Kosten-Nutzen-Betrachtung erfolgt (vgl. Seite 44).

### 5.3.1 Voraussichtliche Einnahmen

Die voraussichtlichen Einnahmen setzen sich zusammen aus Parkscheingebühren und Verwarnungs- und Bußgeldern.<sup>1</sup>

#### Parkscheingebühren

Die Prognose der voraussichtlichen Einnahmen durch Parkscheingebühren beruht auf

– der Bewirtschaftungsdauer,

– der Anzahl der bewirtschafteten Stellplätze,

– deren zukünftigen mittleren Auslastung und dem Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein.

In Kapitel 4.4 werden die in Berlin üblichen Regel-Bewirtschaftungszeiten vorgeschlagen: Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr (vgl. Seite 34). Die daraus resultierende **Bewirtschaftungsdauer** beträgt 3.262 Stunden im Jahr (vgl. Tabelle 38). Insgesamt sind von der Bewirtschaftung **10.575 Stellplätze** im öffentlichen Straßenraum betroffen.

Tabelle 38: Bewirtschaftungsdauer

Bewirtschaftungszeit	Tage / Jahr (abzügl. 7 Feiertage)	Stunden pro Tag	Stunden pro Jahr
Mo-Fr 9-20 Uhr	254	11	3.262
Sa 9-18 Uhr	52	9	

In die Prognose der Parkscheingebühren gehen die heutigen Auslastungen, die heutigen Anteile der Nutzergruppen, die o.g. Erfahrungswerte und die geplante Gebührenhöhe ein. Unter

---

<sup>1</sup> Die Gebühren für Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen fließen zwar auch dem Bezirk zu. Da hierfür jedoch auch ein Verwaltungsaufwand entsteht, gehen wir in Absprache mit dem Auftraggeber davon aus, dass Aufwand und Einnahmen etwa deckungsgleich sind.



diesen Annahmen ist mit **jährlichen Einnahmen aus Parkscheingebühren von rund 3,3 Mio €** zu rechnen (vgl. Tabelle 39).

Tabelle 39: Voraussichtliche Einnahmen aus Parkscheingebühren

Verkehrszelle	Stellplätze im Straßenraum	Prognose				
		Auslastung	Parkscheinanteil je Stellplatz	gebührenpflichtige Parkzeit	Gebühr pro Stunde	Parkschein-Einnahmen pro Jahr
115	1.227	100 %	11 %	3.262 Std	1,00 €	<b>440.272 €</b>
116	1.508	90 %	11 %	3.262 Std	1,00 €	<b>541.101 €</b>
117	1.635	80 %	9 %	3.262 Std	1,00 €	<b>480.003 €</b>
118	857	90 %	8 %	3.262 Std	1,00 €	<b>223.643 €</b>
194	949	80 %	8 %	3.262 Std	1,00 €	<b>247.651 €</b>
195	1.245	85 %	14 %	3.262 Std	1,00 €	<b>568.567 €</b>
196	464	90 %	12 %	3.262 Std	1,00 €	<b>181.628 €</b>
197	700	80 %	6 %	3.262 Std	1,00 €	<b>137.004 €</b>
198	54	90 %	8 %	3.262 Std	1,00 €	<b>14.092 €</b>
199	1.070	75 %	6 %	3.262 Std	1,00 €	<b>209.420 €</b>
200	475	70 %	8 %	3.262 Std	1,00 €	<b>123.956 €</b>
201	391	80 %	8 %	3.262 Std	1,00 €	<b>102.035 €</b>
<b>Summe</b>	<b>10.575</b>	<b>85 %</b>	<b>9 %</b>			<b>3.269.372 €</b>

## Verwarnungs- und Bußgelder

Die im ruhenden Verkehr verhängten Verwarnungs- und Bußgelder machen einen wesentlichen Teil der zu erwartenden Einnahmen aus. Seit die Bezirke für die Überwachung des ruhenden Verkehrs zuständig sind, verbleiben auch die entsprechenden Einnahmen zum größten Teil beim Bezirk (ein Teil der Einnahmen wird wegen des Verwaltungsaufwands durch die Bußgeldstelle beim Land verbleiben).

Wie hoch der bezirkliche Anteil an den Einnahmen liegen wird, steht noch nicht endgültig fest. Einer bezirklichen Modellrechnung zufolge wurden im Zeitraum von Dezember 2004 bis November 2005 in den bestehenden Parkzonen Einnahmen für den Bezirk durch Verwarnungs- und Bußgelder in Höhe von rund 3,7 Mio € erzielt. Bezogen auf die Anzahl der 19.231 bewirtschafteten Stellplätze sind dies 193,67 € je Stellplatz und Jahr.

**Wird dieser Wert auf die neu zu bewirtschaftenden Bereiche übertragen, ergeben sich jährliche Einnahmen von rund 2,0 Mio € im Untersuchungsgebiet (= 10.575 Stellplätze \* 193,67 €).**

### 5.3.2 Voraussichtliche Ausgaben

Die voraussichtlichen Ausgaben setzen sich zusammen aus den

- § **einmaligen Kosten** für die Anschaffung der Parkscheinautomaten, Verkehrszeichen und die Information der Bewohner.
- § **kontinuierlich anfallenden Kosten** für die Überwachung des ruhenden Verkehrs sowie für die Bewirtschaftung der Parkscheinautomaten.

#### 5.3.2.1 Einmalige Kosten

Die Anzahl der notwendigen **Parkscheinautomaten** (PSA) ergibt sich aus den räumlichen Verhältnissen des bewirtschafteten Gebiets. Für die Abdeckung des empfohlenen Bewirtschaftungsgebiets werden einer ersten Schätzung zufolge 344 Parkscheinautomaten benötigt (vgl. Kapitel 4.6, Seite 35). Die Beschaffungskosten liegen nach Auskunft des Bezirksamts derzeit bei rund 3.700 € je PSA. Bei 344 Automaten ergibt dies eine Summe von **1.272.800 €**. In der Regel sind die Automaten nach spätestens zehn Jahren auszuwechseln.

Darüber hinaus können Kosten für die Beschaffung und den Einbau der **Verkehrszeichen** und für die **Information der Bewohner** entstehen. Bei der Einrichtung der Parkzonen 20, 21 und 22 im Bezirk Mitte (Potsdamer Platz, Kulturforum und Tiergarten-Süd) sind für diese Posten insgesamt 83.650 € ausgegeben worden. Bezogen auf die dort bewirtschafteten 4.131 Stellplätze waren dies rund 20 €/je Stellplatz. Für das hier untersuchte Gebiet ergeben sich bei Anwendung dieser Daten somit einmalige Gesamtkosten von **211.500 €** (= 10.575 Stellplätze \* 20 €).

Im ersten Jahr der Bewirtschaftung entstehen somit **einmalige Kosten von 1,5 Mio €**. Die endgültigen Kosten werden durch öffentliche Ausschreibungen bestimmt.

#### 5.3.2.2 Kontinuierlich anfallende Kosten

Die Anzahl der notwendigen **Überwachungskräfte** errechnet sich in Abhängigkeit des Bewirtschaftungsgebiets, der Bewirtschaftungszeiten und des Überwachungsturnus' nach einem Berechnungsschema, das seit Jahren in Berlin angewendet wird (vgl. Berliner Leitfaden Parkraumbewirtschaftung). Folgende Eingangsgrößen werden für das Berechnungsschema verwendet:

- § Überprüfungszeit je Stellplatz: 5 Sekunden,
- § Nichtbeachtungsquote: 10 %,
- § Zeit für das Schreiben einer Anzeige: 2 Minuten,
- § Gehgeschwindigkeit: 3.600 m/Std,
- § Mittlerer Kontrollturnus: zweistündlich,

§ Wochen pro Jahr: 51,

§ Jahresarbeitsminuten je Überwachungskraft: 63.345,

§ Jährliche Personalkosten je Überwachungskraft: 38.000 € (Angabe des Bezirksamts, inkl. Ausstattungskosten von rund 2.000 €).

Insgesamt werden bei Anwendung des üblichen Berechnungsschemas für einen zweistündigen Kontrollturnus **62 Überwachungskräfte** benötigt (vgl. Tabelle 40).<sup>1</sup> Bei jährlichen Personalkosten von 38.000 € je Person ergibt dies Überwachungskosten von 2.356.000 € im Jahr. Hinzu kommt die anteilige Umlage der Gemeinkosten (BA-, Abteilungs-, Amts- und Infrastrukturkosten), deren Anteil nach Bezirksangaben 30 % beträgt. Obwohl uns dieser Anteil sehr hoch erscheint, legen wir ihn unseren Berechnungen zugrunde. Demnach wäre mit **jährlichen Überwachungskosten von rund 3,1 Mio €** zu rechnen (inkl. 30 % = 0,7 Mio € Gemeinkosten).

---

<sup>1</sup> Das Berechnungsschema geht davon aus, dass für 10 % aller parkenden Fahrzeuge einmal am Tag eine Anzeige geschrieben wird. Diese ‚Nichtbeachtungsquote‘ von 10 % entspricht tatsächlich etwa den Werten, die die aktuelle Nachuntersuchung der bestehenden Parkzonen im Bezirk Mitte ergab. Es ist jedoch unklar, warum das Schema davon ausgeht, dass nur bei *einem* Durchgang pro Tag eine Anzeige geschrieben wird. Der tatsächliche Aufwand für das Schreiben einer Anzeige (und damit die Anzahl der benötigten Überwachungskräfte) dürfte höher liegen, da bei mehreren Kontrolldurchgängen eine mittlere Nichtbeachtungsquote von 10 % zu erwarten ist. Das Berechnungsschema sollte daher überprüft und ggf. überarbeitet werden.

### A. Basisdaten

### B. Zeitaufwand - Streckenlänge

### C. Berechnung für 2 Stundenturnus

Zeitaufwand in Minuten je Tour

#### D. Berechnung der benötigten Überwachungskräfte

**Anzahl der notwendigen Überwachungskräfte: 62**

CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH, 28. Februar 2006



### 5.3.3 Fazit

**Bei Umsetzung der Empfehlungen ist mit einem jährlichen Überschuss von 2 Mio € zu rechnen** (vgl. Tabelle 41). Die zu Beginn anfallenden einmaligen Kosten werden voraussichtlich bereits im ersten Jahr der Bewirtschaftung von den Einnahmen übertroffen (vgl. Tabelle 42).<sup>1</sup>

*Tabelle 41: Voraussichtliche Einnahmen und Ausgaben pro Jahr  
(ab dem zweiten Jahr der Bewirtschaftung)*

Einnahmen pro Jahr			Ausgaben pro Jahr			Überschuss pro Jahr
Parkschein- gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Überwachung	Bewirtschaftung der Parkschein- automaten	Summe	
3.269.372 €	2.048.060 €	<b>5.317.432 €</b>	3.062.800 €	152.736 €	<b>3.215.536 €</b>	<b>2.101.896 €</b>

*Tabelle 42: Voraussichtliche Einnahmen und Ausgaben im ersten Jahr der Bewirtschaftung*

Einnahmen pro Jahr			Ausgaben pro Jahr			Überschuss pro Jahr
Parkschein- gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Überwachung	Bewirtschaftung plus einmalige (Anschaffungs-) Kosten	Summe	
3.269.372 €	2.048.060 €	<b>5.317.432 €</b>	3.062.800 €	1.637.036 €	<b>4.699.836 €</b>	<b>617.596 €</b>

Diese Prognoserechnungen beruhen auf zahlreichen Annahmen, die zwar aus Erhebungsdaten und Erfahrungswerten abgeleitet wurden, aber dennoch eine Reihe von Unwägbarkeiten enthalten. Zu beachten ist in jedem Fall, dass die Einnahmehöhe sehr stark von der Überwachungsintensität abhängt. Der empfohlene zweistündliche Kontrollturnus sollte daher unbedingt eingehalten werden.

<sup>1</sup> Die Berechnungen dürften auf der sicheren Seite liegen, da sie auf zurückhaltenden Annahmen beruhen. So liegen die prognostizierten Parkscheineinnahmen mit 309 € je Stellplatz und Jahr etwas unter den Werten der bestehenden Parkzonen im Bezirk und die berechneten Kosten für die Überwachung mit 318 € je Stellplatz und Jahr deutlich über den bisherigen Erfahrungswerten (vgl. Beantwortung der schriftlichen Anfragen an das Bezirksamt 472/2 vom 13.1.2004, fällig am 30.1.2004 und 685/2 vom 31.5.2005, fällig am 15.6.2005).

## 6 Zusammenfassung

Das Untersuchungsgebiet zur möglichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung wird begrenzt durch Kaiserdamm / Bismarckstraße im Norden, S-Bahn-Ring im Westen, Berliner Straße / Hohenzollerndamm im Süden und die bestehenden Parkzonen 4, 6, 16 und 19 im Osten. Das Gebiet hat rund 42.000 Bewohner und 50.000 Beschäftigte.

Die **Analyse** des ruhenden Verkehrs ergibt einen flächenhaft sehr hohen Parkdruck und eine ausgeprägte Konkurrenz zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen (Bewohner, Beschäftigte und Kunden / Besucher) im gesamten Untersuchungsgebiet (vgl. Kapitel 3 „Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs“, Seite 14). Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- § Im Untersuchungsgebiet wurden 11.420 Stellplätze erfasst, davon 10.575 im öffentlichen Straßenraum und 845 in öffentlich zugänglichen Sammelanlagen mit einer Kapazität von mindestens 25 Stellplätzen.
- § Die Stellplatzauslastung ist werktags tagsüber mit durchschnittlich 110 % flächendeckend sehr hoch. Im öffentlichen Straßenraum (ohne Sammelanlagen) beträgt sie 115 %.
- § Der hohe Parkdruck wird wesentlich von Beschäftigten verursacht, die im Tagesdurchschnitt 36 % aller parkenden Fahrzeuge stellen (9-19 Uhr). In der Mittagszeit ist rund die Hälfte aller parkenden Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet den Beschäftigten zuzuordnen.

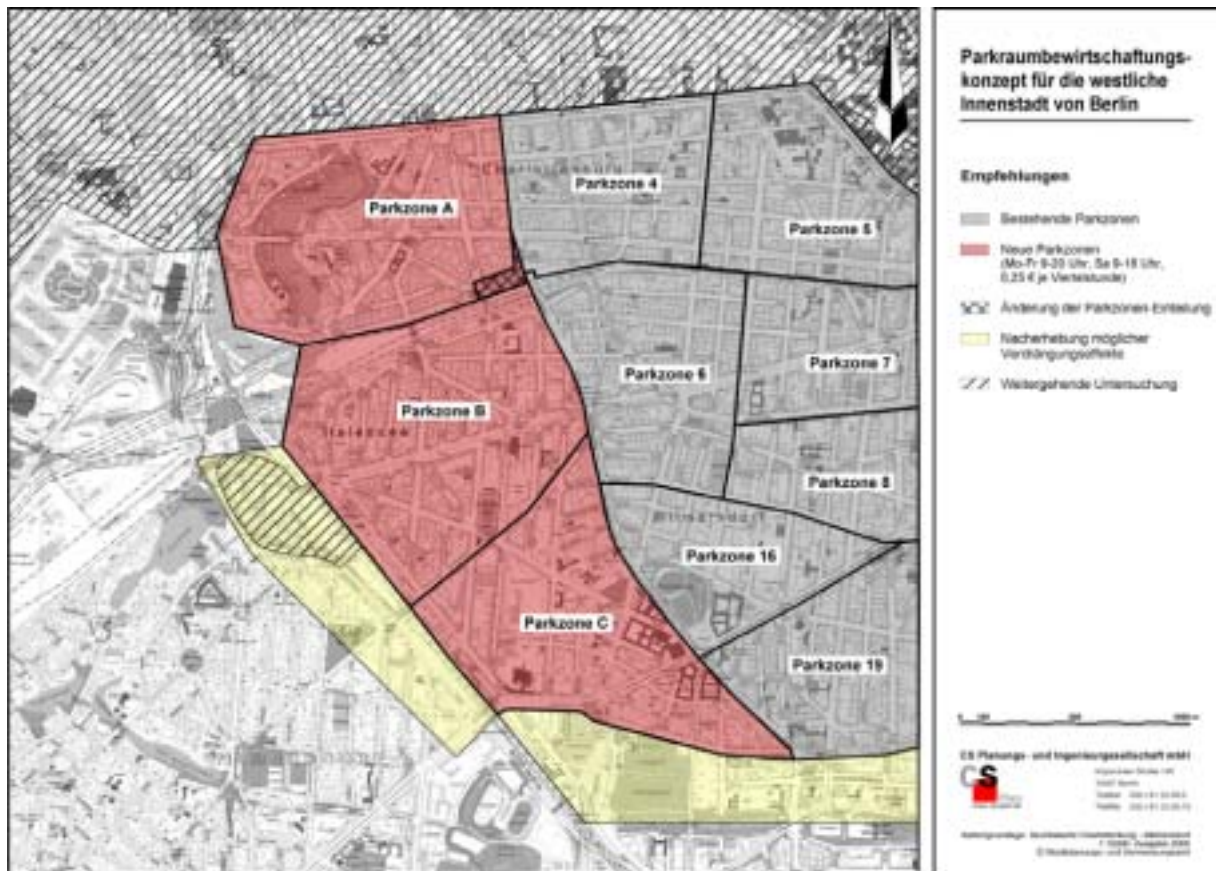
Um die Parkchancen der Bewohner und der Besucher zu verbessern, **ist die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im gesamten Gebiet sinnvoll**. Konkret werden folgende **Maßnahmen** empfohlen (vgl. Kapitel 4 „Maßnahmen“, Seite 32 und Abbildung 43, Seite 46):

- § Es werden drei neue Parkzonen mit Mischparken eingerichtet.
- § Die Bewirtschaftung wird einheitlich zu folgenden Zeiten durchgeführt: Montag bis Freitag 9 - 20 Uhr und Sonnabend 9 - 18 Uhr.
- § Die Parkgebühren betragen in dieser Zeit einheitlich 0,25 € je Viertelstunde.

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung wird aus verkehrlicher und finanzieller Sicht positive **Effekte** haben (vgl. Kapitel 5 „Wirkungsanalyse“, Seite 37). Die mittlere Stellplatzauslastung wird im öffentlichen Straßenraum von heute 115 % auf voraussichtlich rund 80 % bis 90 % sinken. Der Kurzparkbedarf der Besucher und Kunden sowie die Stellplatznachfrage der Bewohner kann im höheren Maße als bisher befriedigt werden. Der Parksuchverkehr wird entsprechend abnehmen. Die Kosten-Nutzen-Rechnung ergibt nach Abzug der Unkosten einen voraussichtlichen Überschuss von rund 2 Mio Euro pro Jahr. Die einmaligen Anschaffungskosten für Parkscheinautomaten usw. werden bereits im ersten Jahr der Bewirtschaftung von den Einnahmen übertroffen.

Die Erhebungen in den an das Untersuchungsgebiet **angrenzenden Bereichen** zeigen, dass dort ähnliche Bedingungen herrschen wie im Untersuchungsgebiet selbst. Es ist daher anzunehmen, dass insbesondere nördlich des Kaiserdamms und westlich des S-Bahn-Rings (Bereich Halensee / Rathenauplatz) ebenfalls eine Bewirtschaftung sinnvoll wäre. Die Durchführung einer entsprechenden Untersuchung wird empfohlen.

Abbildung 43: Empfehlungen



## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Abgrenzung des Untersuchungsgebiets .....	1
Abbildung 2:	Abgrenzung der 12 Teilgebiete .....	2
Abbildung 3:	Überwiegende Nutzungsarten .....	4
Abbildung 4:	Gebiete mit potenziell hohem Kurzparkbedarf .....	4
Tabelle 5:	Bevölkerung im Untersuchungsgebiet.....	5
Abbildung 6:	Bevölkerungsdichte .....	6
Tabelle 7:	Beschäftigte .....	7
Abbildung 8:	Beschäftigtendichte .....	8
Abbildung 9:	Nutzungsdichte .....	9
Tabelle 10:	Im Untersuchungsgebiet gemeldete Kraftfahrzeuge .....	10
Abbildung 11:	Gemeldete Kraftfahrzeuge je 1.000 Einwohner .....	10
Abbildung 12:	Private Pkw je 1.000 Einwohner.....	11
Abbildung 13:	Qualität der räumlichen ÖV-Erschließung.....	13
Abbildung 14:	Qualität der zeitlichen ÖV-Erschließung .....	13
Abbildung 15:	Durchgeführte Erhebungen .....	15
Tabelle 16:	Stellplatzangebot .....	17
Abbildung 17:	Stellplatzangebot .....	17
Abbildung 18:	Stellplatzauslastung im Zeitverlauf (gesamtes Untersuchungsgebiet) .....	19
Tabelle 19:	Stellplatzauslastung nach Teilgebieten .....	20
Abbildung 20:	Stellplatzauslastung nach Straßenabschnitten (Werktag 11.30 Uhr) .....	21
Abbildung 21:	Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum (Werktag 11.30 Uhr) .....	21
Abbildung 22:	Stellplatzauslastung nach Straßenabschnitten (Werktag 20.30 Uhr) .....	22
Abbildung 23:	Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum (Werktag 20.30 Uhr) .....	22
Abbildung 24:	Stellplatzauslastung nach Straßenabschnitten (Werktag 2 Uhr) .....	23
Abbildung 25:	Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum (Werktag 2 Uhr) .....	23
Abbildung 26:	Kurz- und Langparker im Tagesverlauf (gesamtes Untersuchungsgebiet) .....	24



Abbildung 27:	Nutzergruppen im Tagesverlauf (gesamtes Untersuchungsgebiet) .....	26
Abbildung 28:	Nutzergruppen nach Verkehrszellen (Mittelwert Werktag 9-19 Uhr) .....	27
Abbildung 29:	Nutzergruppen nach Straßenabschnitten (Mittelwert Werktag 9-19 Uhr) .....	28
Abbildung 30:	Nutzergruppen im öffentlichen Straßenraum (Mittelwert 9-19 Uhr) .....	28
Abbildung 31:	Beschäftigtenanteil im öffentlichen Straßenraum (Mittelwert 9-19 Uhr) .....	29
Abbildung 32:	Beschäftigtenanteil im öffentlichen Straßenraum (Werktag 13 Uhr) .....	29
Abbildung 33:	Anteil der kurzparkenden Kunden und Besucher im öffentlichen Straßenraum nach Straßenabschnitten am Nachmittag (Werktag 17 Uhr) .....	30
Abbildung 34:	Anteil der kurzparkenden Kunden und Besucher im öffentlichen Straßenraum am Nachmittag (Werktag 17 Uhr) .....	30
Abbildung 35:	Bereiche mit hohen ‚Schwarzparker‘ - Anteilen .....	31
Abbildung 36:	Vorschlag zur Abgrenzung der neuen Parkzonen .....	33
Abbildung 37:	Vorschlag zu Parkscheinautomaten-Standorten .....	36
Tabelle 38:	Bewirtschaftungsdauer .....	39
Tabelle 39:	Voraussichtliche Einnahmen aus Parkscheingebühren .....	40
Tabelle 40:	Berechnung der notwendigen Überwachungskräfte .....	43
Tabelle 41:	Voraussichtliche Einnahmen und Ausgaben pro Jahr ab dem zweiten Jahr der Bewirtschaftung .....	44
Tabelle 42:	Voraussichtliche Einnahmen und Ausgaben im ersten Jahr der Bewirtschaftung .....	44
Abbildung 43:	Empfehlungen .....	46

## Anhang

Zuordnungsmerkmale der Parkmuster zu den Nutzergruppen..... Seite 50

DIN A 3 - Karten..... Seite 51

## Zuordnungsmerkmale der Nutzergruppen

9 Uhr 11 Uhr 13 Uhr 15 Uhr 17 Uhr 19 Uhr 21 Uhr 2 Uhr	Annahmen zu den Nutzergruppen
Alle Fahrzeuge	
x	Bewohner
Alle Nicht-Bewohner:	
o	Langparker: Beschäftigte
o	Kurzparker: Besucher / Kunden
Davon abweichende Annahmen:	
x x o o o o o o	40 % Bewohner, 40 % Kunden / Besucher, 20 % Beschäftigte
x o o o o o o o	50 % Bewohner, 50 % Kunden / Besucher
o x x x o o o o	70 % Beschäftigte, 30 % Kunden / Besucher
o x x x x o o o	90 % Beschäftigte, 10 % Kunden / Besucher
o o x x x x o o	90 % Beschäftigte, 10 % Kunden / Besucher
o o x x x o o o	70 % Beschäftigte, 30 % Kunden / Besucher
o o o x x x o o	70 % Beschäftigte, 30 % Kunden / Besucher
o o o x x x x o	90 % Beschäftigte, 10 % Kunden / Besucher
o o o o x x x o	70 % Beschäftigte, 30 % Kunden / Besucher
o o o o o x x o	20 % Beschäftigte, 80 % Kunden / Besucher
o o o o o o x o	20 % Beschäftigte, 80 % Kunden / Besucher

x erfasst

o nicht erfasst

Mit Hilfe der im unteren Teil der Tabelle dokumentierten zusätzlichen Annahmen konnten insgesamt 1.700 Fälle einer Nutzergruppe zugeordnet werden, obwohl keine genaue Parkdauerberechnung möglich war (= 6,7 % aller Fälle). Außerdem wurde so berücksichtigt, dass tagsüber registrierte Langparker nicht ausschließlich Beschäftigte sind, sondern auch länger andauernden Besuchen, Einkaufsbummeln usw. zugeordnet werden können. Die zusätzlichen Annahmen betrafen insgesamt 3.279 Fälle (= 13,0 % aller Fälle). Es verbleiben 133 Fälle, die trotz dieser Annahmen keiner Nutzergruppe zugeordnet werden können (= 0,5 % aller Fälle).

## **DIN A 3 - Karten**

- § Abgrenzung des Untersuchungsgebiets  
(entspricht Abbildung 1 im Text)
- § Abgrenzung der 12 Teilgebiete  
(entspricht Abbildung 2 im Text)
- § Überwiegende Nutzungsarten  
(entspricht Abbildung 3 im Text)
- § Gebiete mit potenziell hohem Kurzparkbedarf  
(entspricht Abbildung 4 im Text)
- § Bevölkerungsdichte  
(entspricht Abbildung 6 im Text)
- § Beschäftigtendichte  
(entspricht Abbildung 8 im Text)
- § Nutzungsdichte  
(entspricht Abbildung 9 im Text)
- § Motorisierung - Kfz je 1.000 Einwohner  
(entspricht Abbildung 11 im Text)
- § Motorisierung - Private Pkw je 1.000 Einwohner  
(entspricht Abbildung 12 im Text)
- § Einzugsbereiche des ÖV  
(entspricht Abbildung 13 im Text)
- § Qualität der zeitlichen ÖV-Erschließung  
(entspricht Abbildung 14 im Text)
- § Durchgeführte Erhebungen  
(entspricht Abbildung 15 im Text)
- § Stellplatzangebot  
(entspricht Abbildung 17 im Text)
- § Stellplatzauslastung am Tage nach Straßenabschnitten, Werktag 11.30 Uhr  
(entspricht Abbildung 20 im Text)
- § Stellplatzauslastung am Tage nach Verkehrszellen, Werktag 11.30 Uhr  
(entspricht Abbildung 21 im Text)



- § Abendliche Stellplatzauslastung nach Straßenabschnitten, Werktag 20.30 Uhr  
(entspricht Abbildung 22 im Text)
- § Abendliche Stellplatzauslastung nach Verkehrszellen, Werktag 20.30 Uhr  
(entspricht Abbildung 23 im Text)
- § Nächtliche Stellplatzauslastung nach Straßenabschnitten, Werktag 2 Uhr  
(entspricht Abbildung 24 im Text)
- § Nächtliche Stellplatzauslastung nach Verkehrszellen, Werktag 2 Uhr  
(entspricht Abbildung 25 im Text)
- § Überwiegende Nutzergruppen nach Straßenabschnitten, Werktag Mittelwert 9-19 Uhr  
(entspricht Abbildung 29 im Text)
- § Überwiegende Nutzergruppen nach Verkehrszellen, Werktag Mittelwert 9-19 Uhr  
(entspricht Abbildung 30 im Text)
- § Anteil der Beschäftigten an allen Parkenden, Werktag Mittelwert 9-19 Uhr  
(entspricht Abbildung 31 im Text)
- § Anteil der Beschäftigten an allen Parkenden, Werktag 13 Uhr  
(entspricht Abbildung 32 im Text)
- § Anteil der kurzparkenden Kunden und Besucher an allen Parkenden nach Straßenabschnitten, Werktag 17 Uhr  
(entspricht Abbildung 33 im Text)
- § Anteil der kurzparkenden Kunden und Besucher an allen Parkenden nach Verkehrszellen, Werktag 17 Uhr  
(entspricht Abbildung 34 im Text)
- § Bereiche mit häufigem regelwidrigem Parken  
(entspricht Abbildung 35 im Text)
- § Einteilung in Parkzonen  
(entspricht Abbildung 36 im Text)
- § Standorte der Parkscheinautomaten  
(entspricht Abbildung 37 im Text)
- § Empfehlungen  
(entspricht Abbildung 43 im Text)

# Parkraumbewirtschaftungskonzept für die westliche Innenstadt von Berlin

## Untersuchungsgebiet

- Untersuchungsgebiet zur möglichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung
- Bestehende Parkzonen

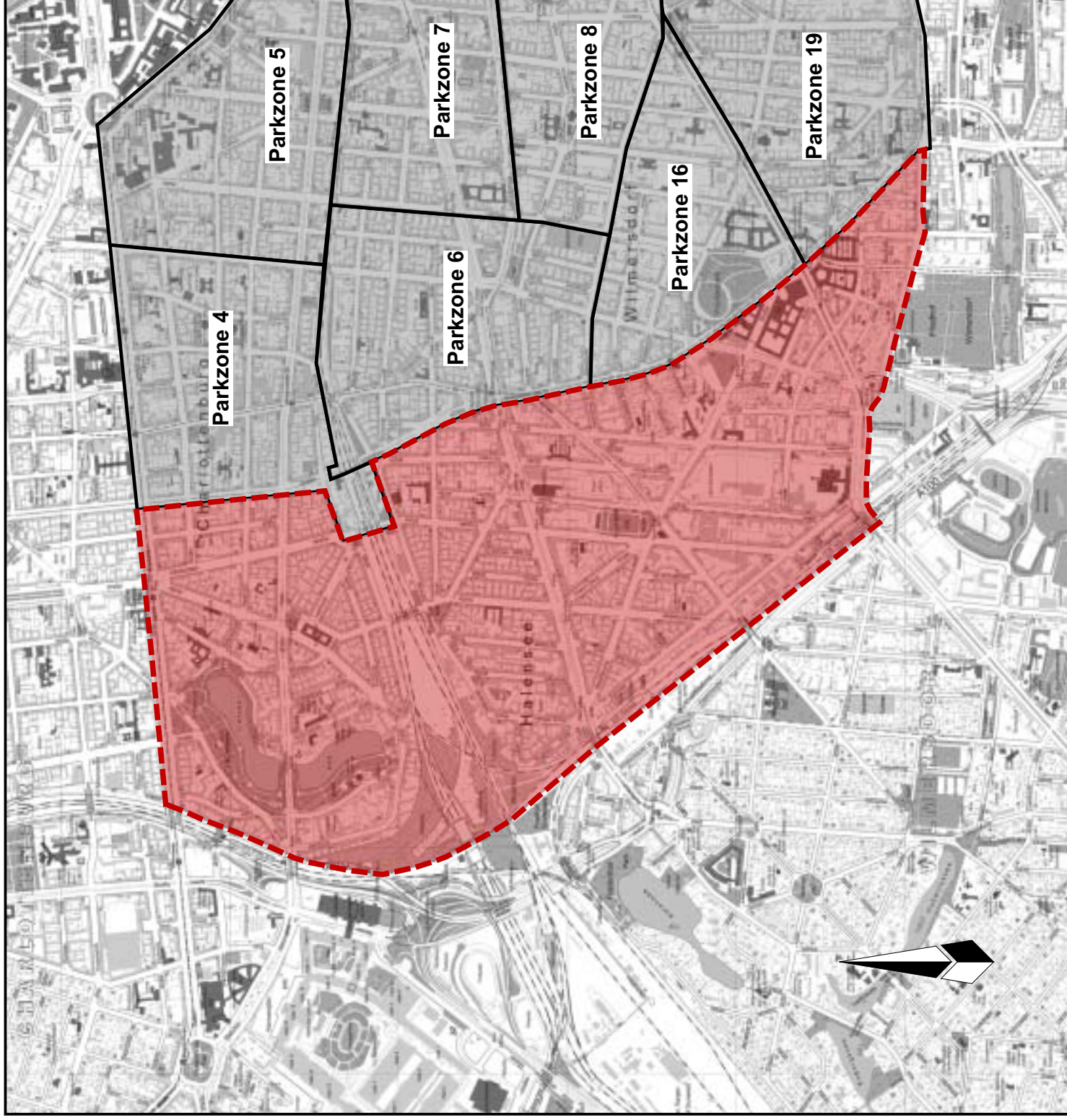


CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH

Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79

CS Plan  
www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

## Teilbereiche

200 Nummer der Verkehrszelle

--- Grenze des Untersuchungsgebietes

0 100 500 1000 m

CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH

Köpenicker Straße 145

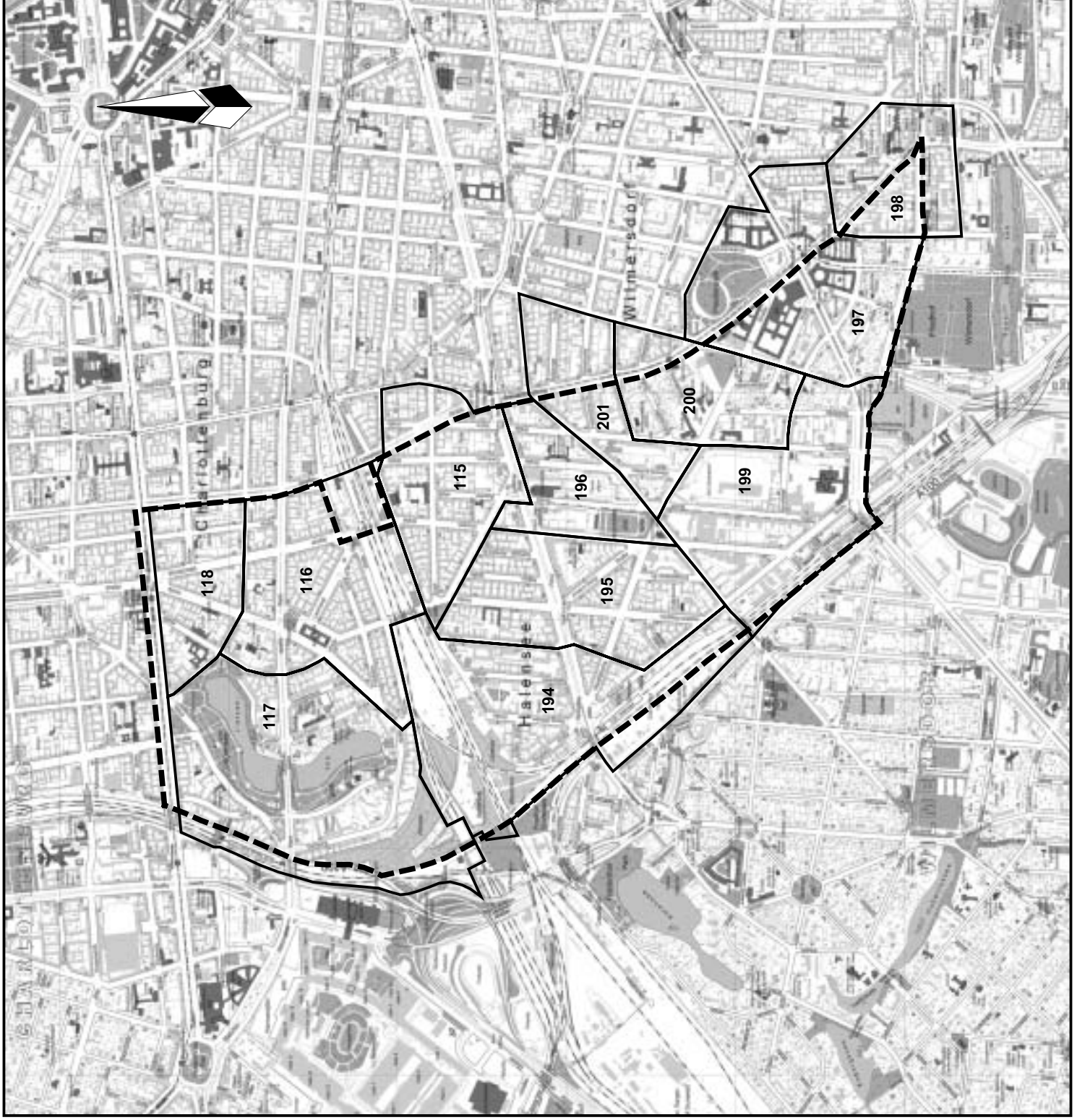
10997 Berlin

Telefon 030 / 61 20 95-0

Telefax 030 / 61 20 95-79

CS Plan  
www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungskonzept für die westliche Innenstadt von Berlin

## Überwiegende Nutzungen

Wohnen

Gewerbe und Industrie

Gemeinbedarf und Sondernutzung

Grün- und Freiflächen

Grenze des Untersuchungsgebietes

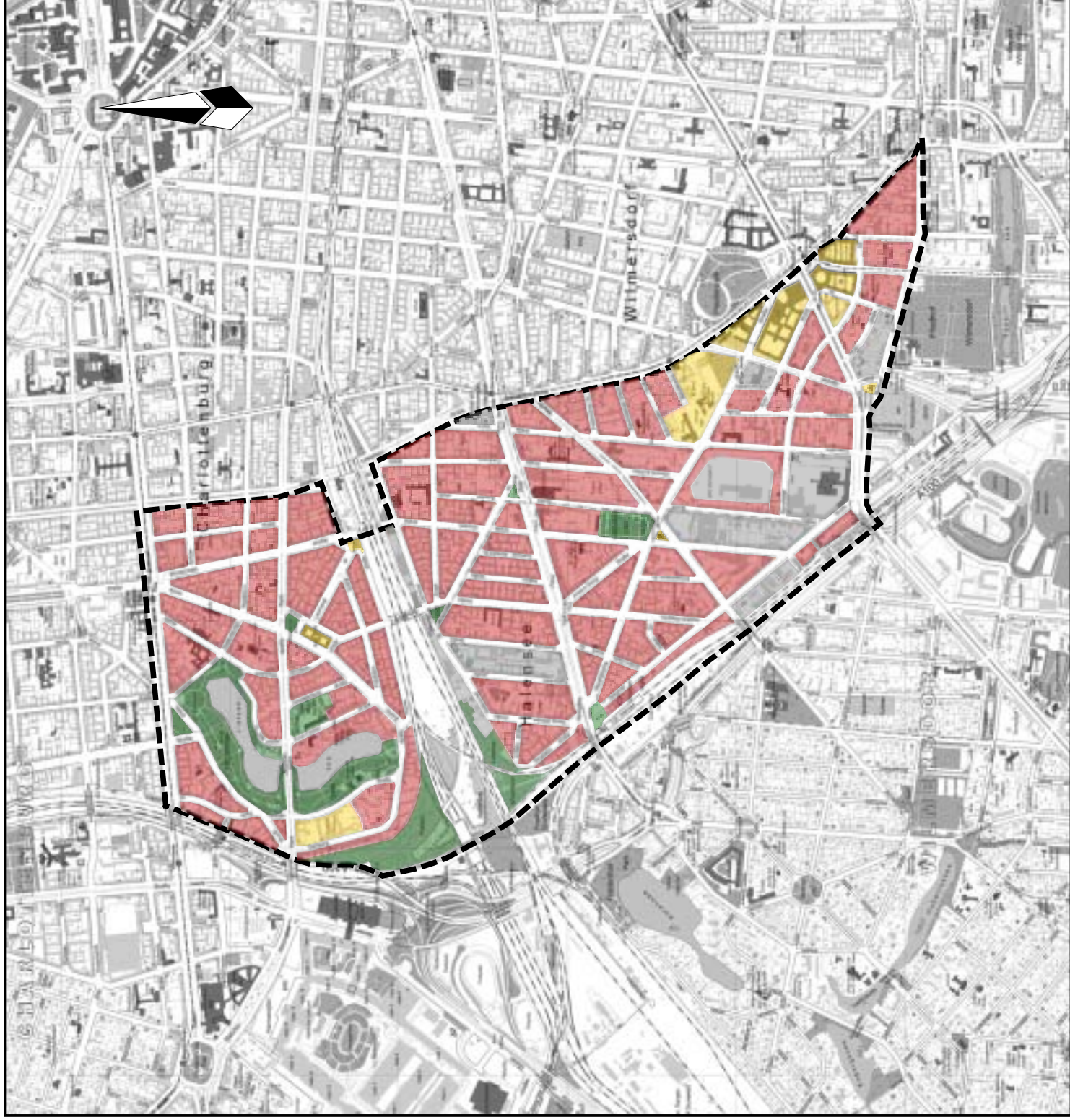
0 100 500 1000 m

CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH

Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79

CS Plan  
www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt

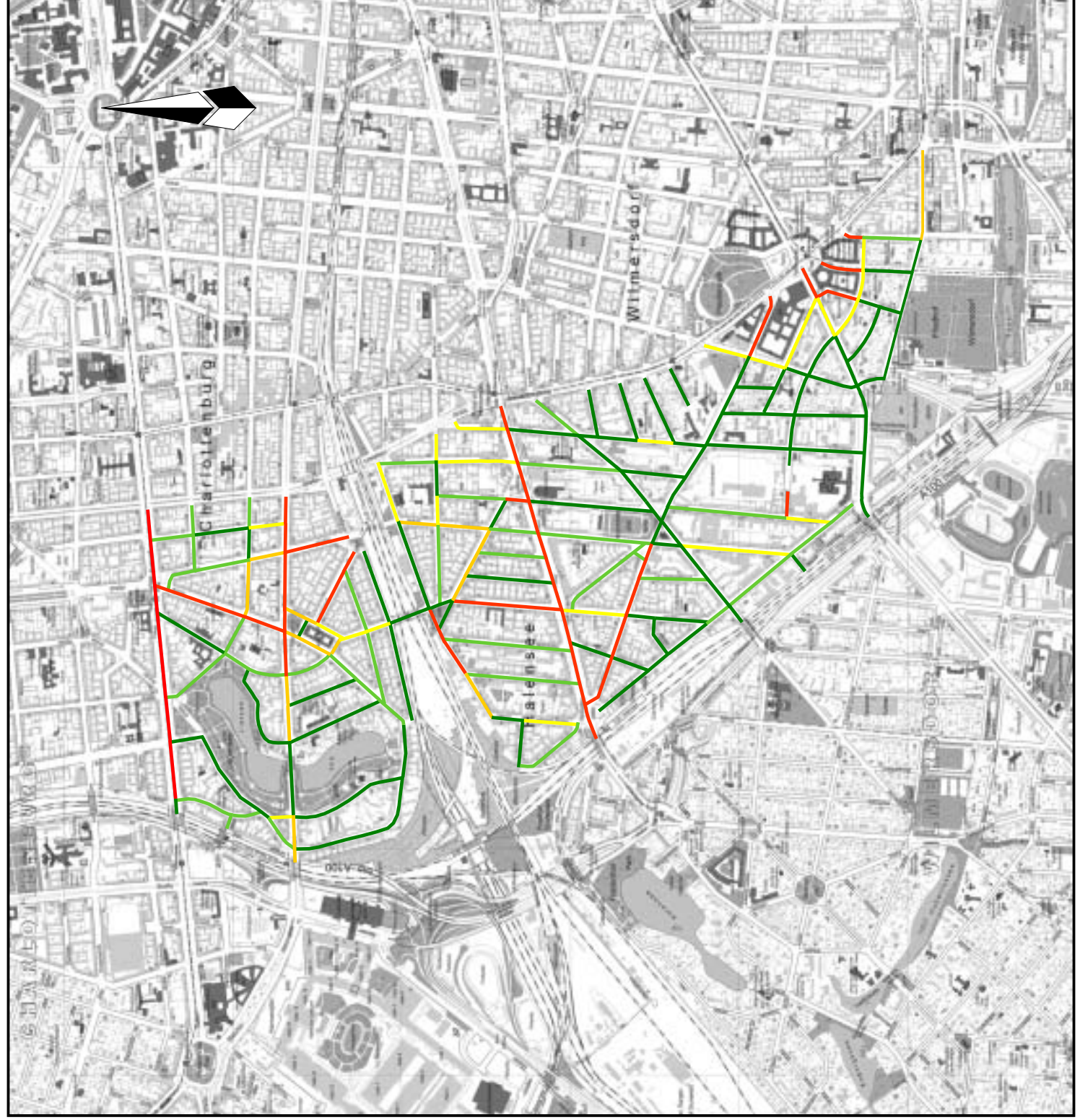




## Parkraumbewirtschaftungskonzept für die westliche Innenstadt von Berlin

**Nutzungen mit Kurzparkbedarf**  
(Anteil der Gebäude mit Handel, Gastronomie, Kultur, Verwaltung)

- 90 % und mehr
- 70 % bis 89 %
- 50 % bis 69 %
- 30 % bis 49 %
- 0 % bis 29 %



**CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH**  
Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79  
**CS** Plan  
www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilhelmsdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt



# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

Bevölkerungsdichte 2005  
(Bewohner / ha)

über 200

151 bis 200

101 bis 150

51 bis 100

bis 50

200 Nummer der Verkehrszelle

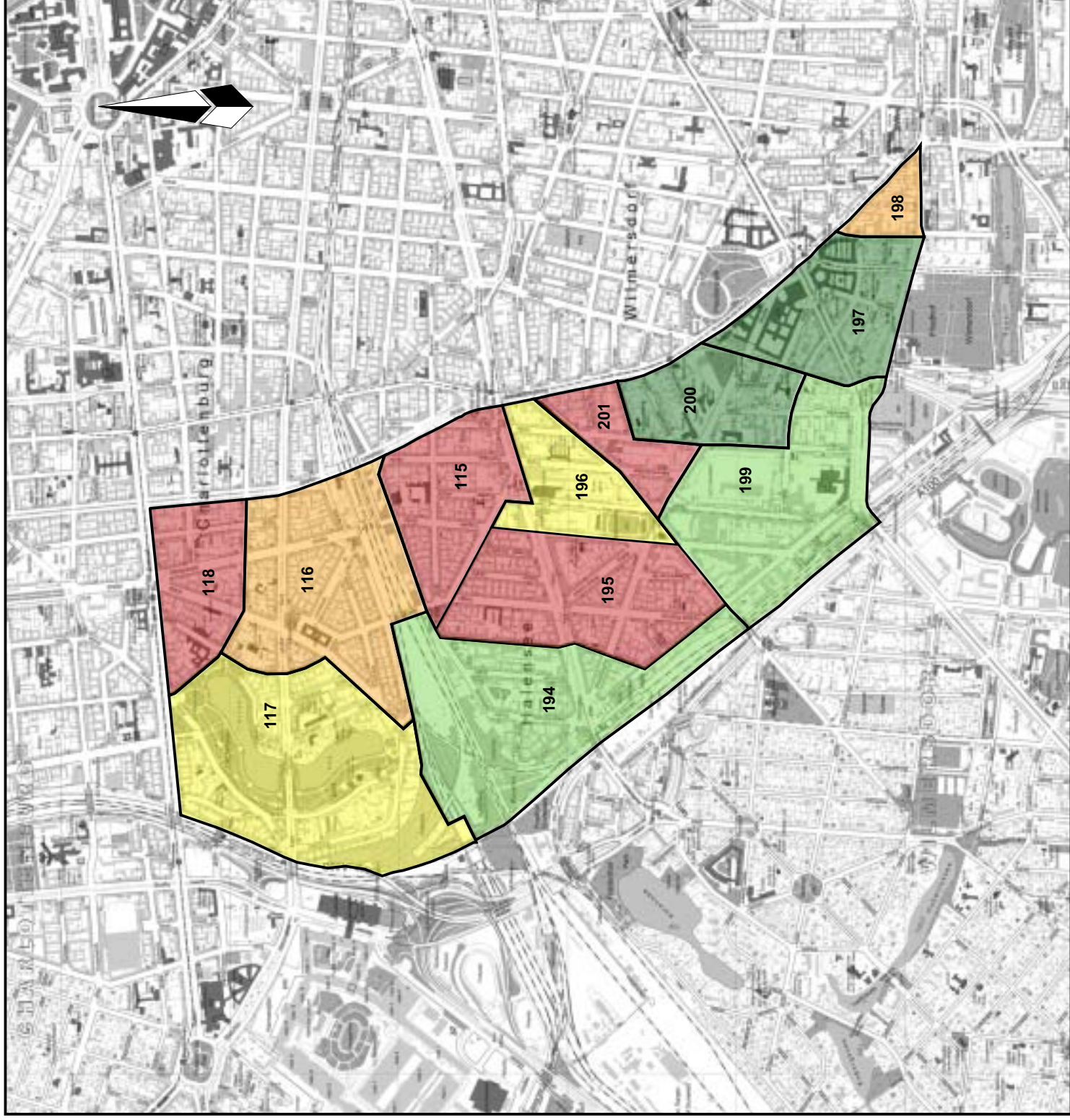
0 100 500 1000 m

CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH

Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79

CS Plan  
www.cs-plan.de

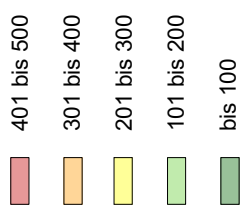
Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt



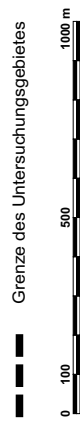


# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

Beschäftigtendichte 2005  
(Beschäftigte / ha)

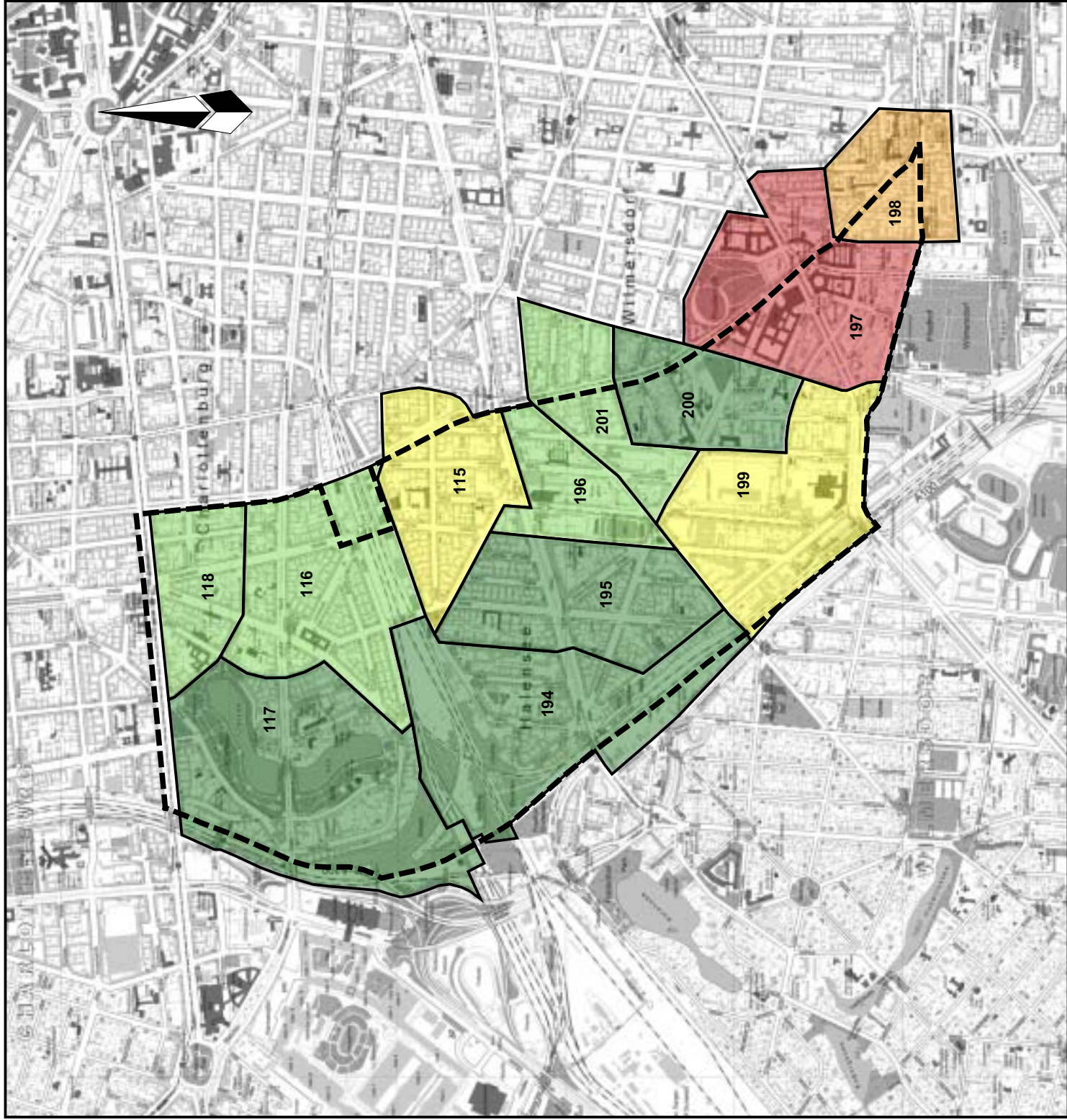


200 Nummer der Verkehrszelle



**CS** Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH  
Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79  
www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# **Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin**

**Nutzungsichte 2005  
(Bewohner + Beschäftigte / ha)**

über 400

301 bis 400

201 bis 300

101 bis 200

bis 100

200 Nummer der Verkehrszelle

Anteil der Bewohner

Anteil der Beschäftigten

Grenze des Untersuchungsgebietes

0 100 500 1000 m

**CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH**

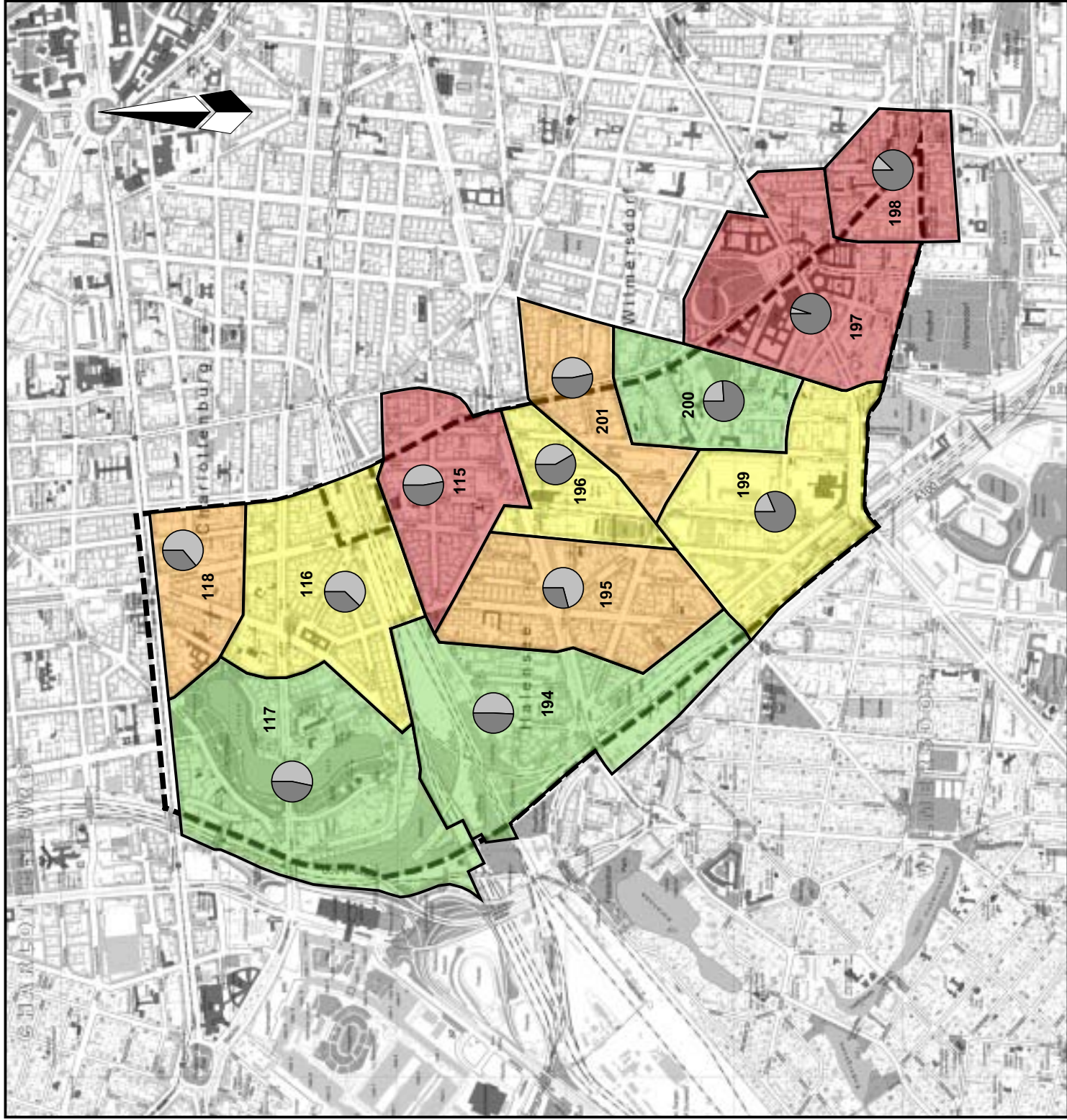
Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin

Telefon 030 / 61 20 95-0

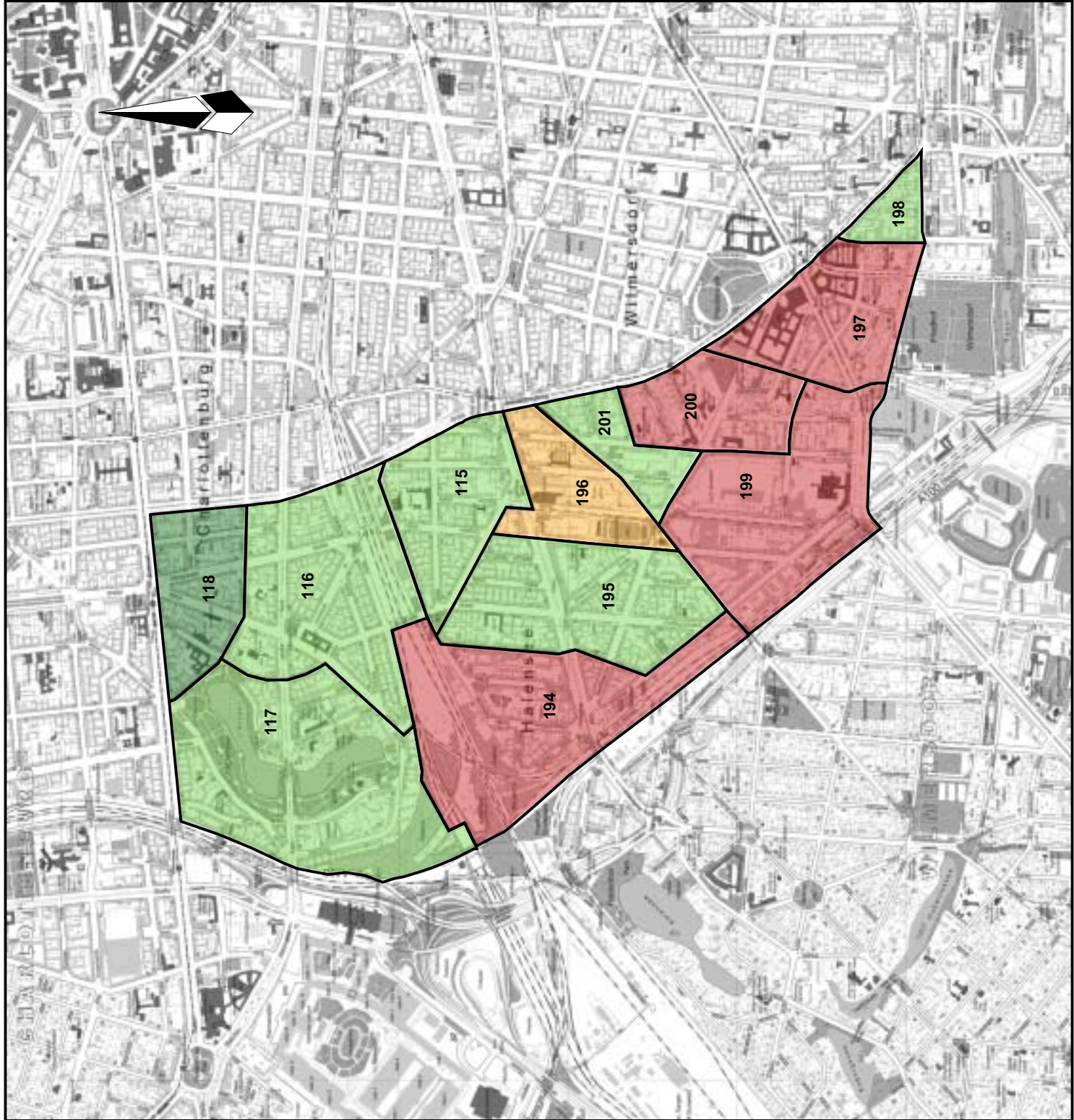
Telefax 030 / 61 20 95-79

**CS** Plan  
www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt







# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

Motorisierung  
Kfz / 1000 Einwohner

- über 650
- 551 - 650
- 451 - 550
- 351 - 450
- 251 - 350

200 Nummer der Verkehrszelle



CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH

Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79



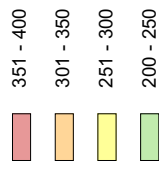
Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt



# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

## Motorisierung

Private Pkw / 1.000 Einwohner



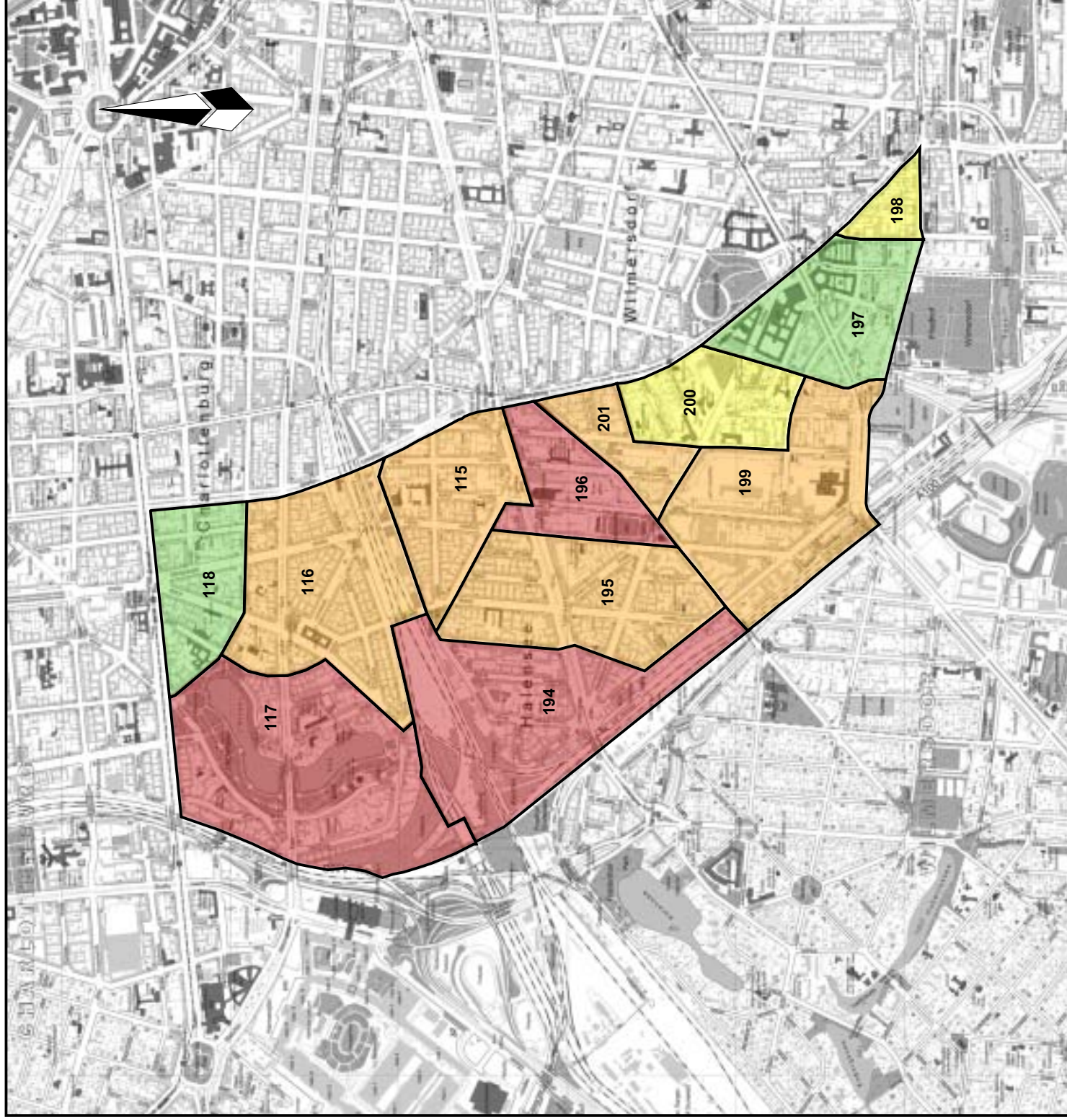
200 Nummer der Verkehrszelle



**CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH**

Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79  
**CS Plan**  
www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10.000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

## Einzugsbereiche des ÖV



Haltestelle mit Einzugsbereich  
S und U - Bahn (400 m)



Haltestelle mit Einzugsbereich  
Bus und Straßenbahn (300 m)



geringe ÖV-Erschließung

--- Grenze des Untersuchungsgebietes

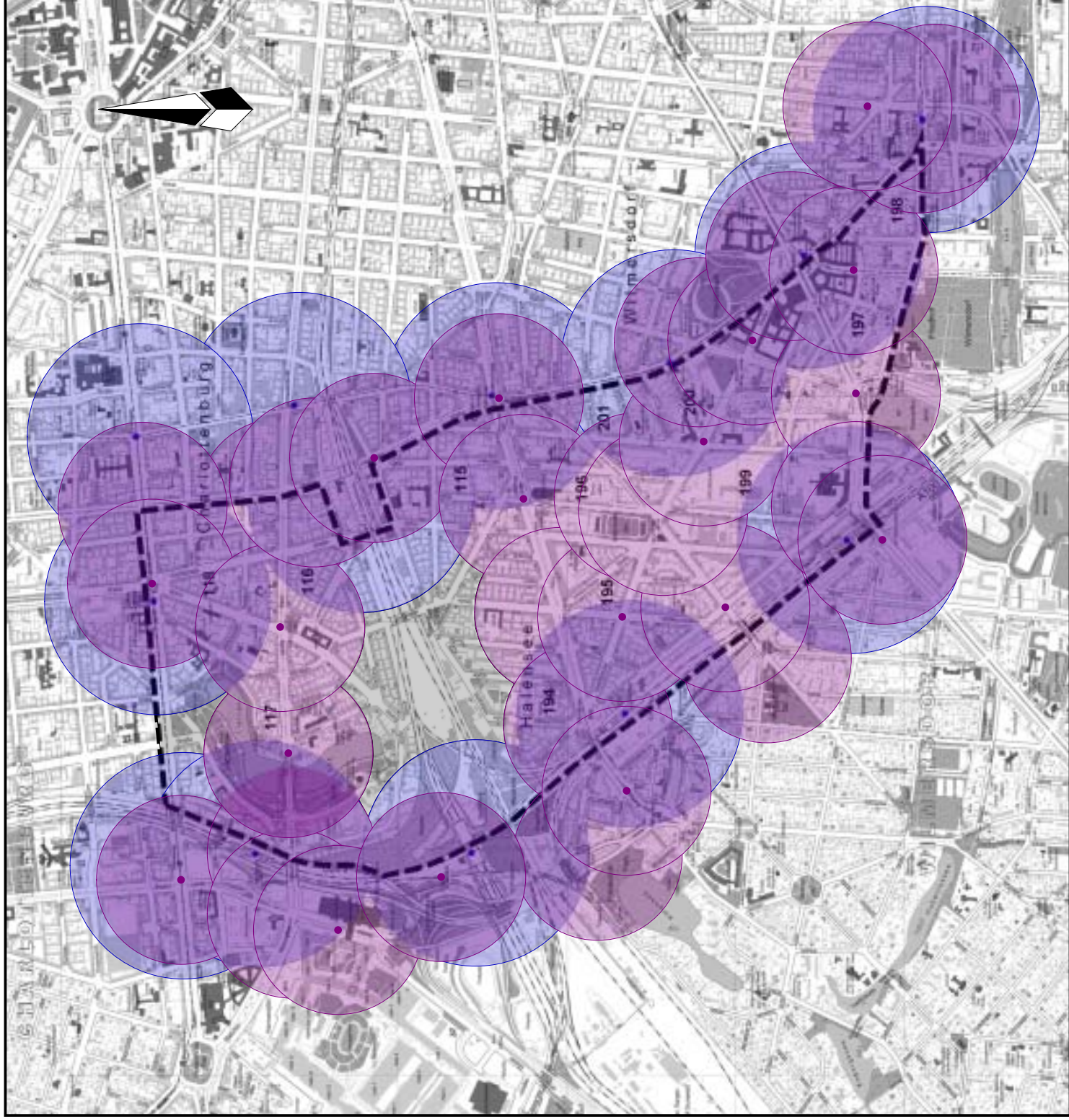


**CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH**

Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79

**CS** Plan  
www.cs-plan.de

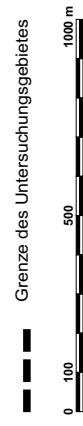
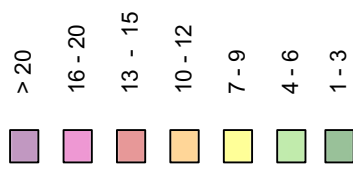
Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

**Zeitliche Bedienqualität des ÖV**  
 in Fahrten / Stunde und Richtung  
 (Werktag 10 bis 13 Uhr)

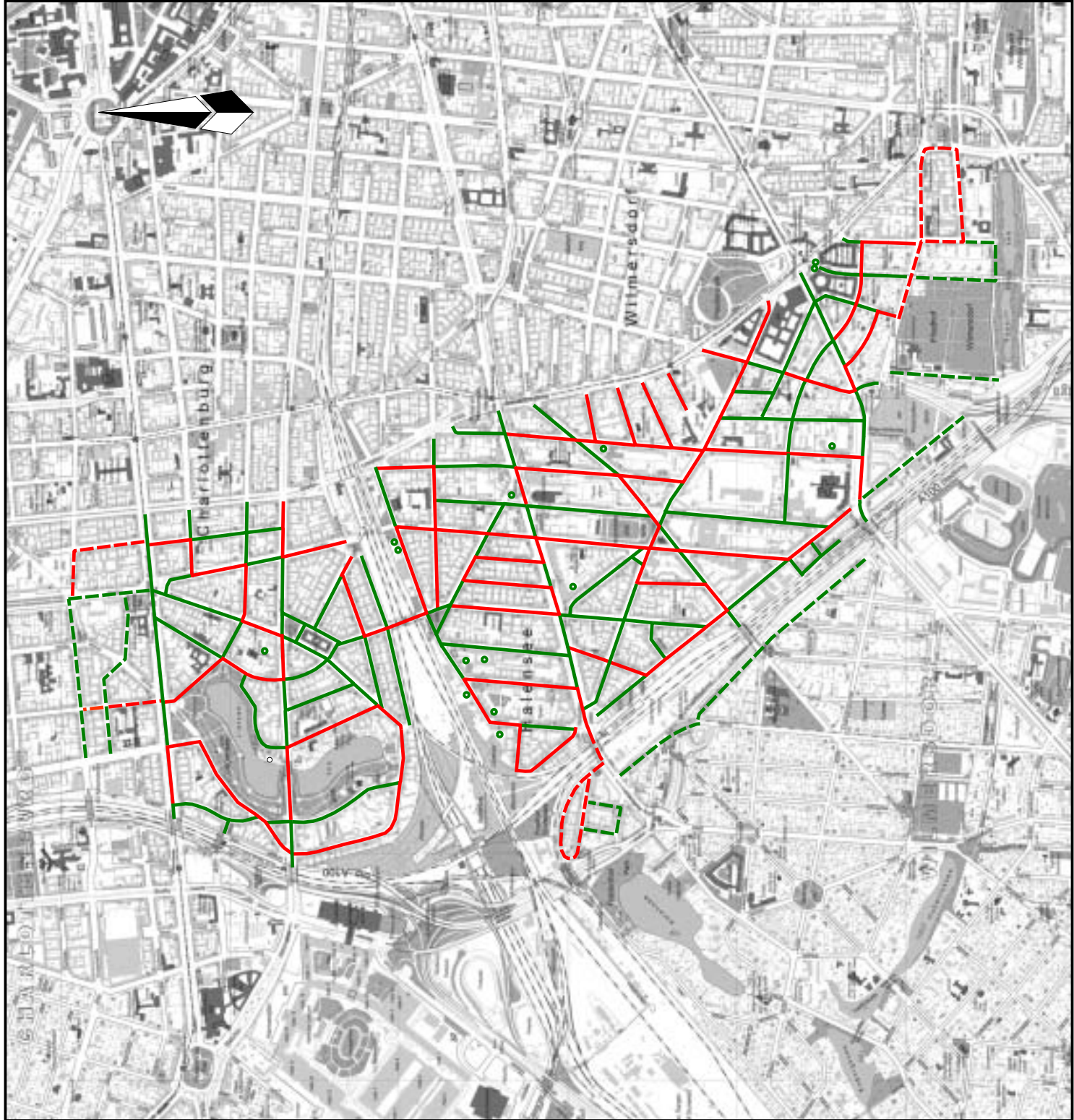


**CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH**  
 Köpenicker Straße 145  
 10997 Berlin  
 Telefon 030 / 61 20 95-0  
 Telefax 030 / 61 20 95-79  
 www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
 1:10000 Ausgabe 2005  
 © Stadtplanungs- und Vermessungsamt











# Parkraumbewirtschaftungskonzept für die westliche Innenstadt von Berlin

## Durchgeführte Erhebungen

-  Zählung
-  zusätzlich Kennzeichenerfassung
-  Erhebung in angrenzenden Gebieten
-  Sammelanlage



**CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH**  
Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79  
  
www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt



# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

## Stellplatzangebot (1/1/2005)

- ohne Einschränkungen
- Haltverbot / eingeschränktes Haltverbot
- Nutzerbeschränkung
- temporäres Haltverbot
- Baustelle
- gebührenpflichtig
- Parkscheibe
- Anzahl Stellplätze im Straßenraum
- Anzahl Stellplätze in Sammelanlage

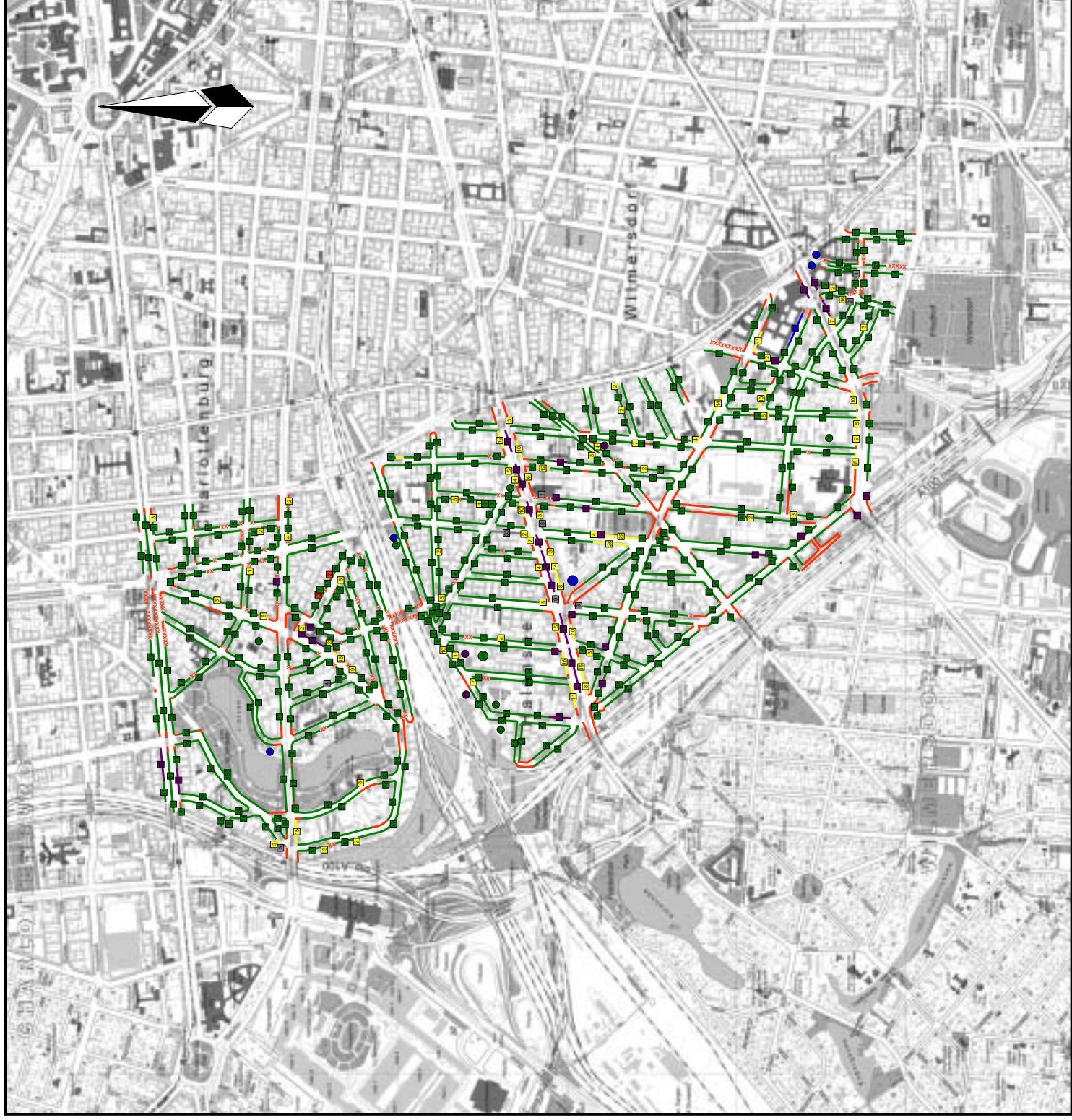


CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH

Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79



Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

## Stellplatzauslastung Werktag 11.30 Uhr

- nicht legal abdeckbar ( $> 110\%$ )
- sehr hoch ( $100 - 109\%$ )
- hoch ( $90 - 99\%$ )
- mittel ( $70 - 89\%$ )
- gering ( $50 - 69\%$ )
- sehr gering ( $< 50\%$ )
- keine Stellplätze
- Sammelanlage  
○  $< 100$  Stellplätze  
○  $101 - 500$  Stellplätze
- erfasste angrenzende  
Abschnitte



**CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH**

Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79

**CS** Plan  
www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

Stellplatzauslastung  
Werktag tagsüber (11.30 Uhr)

- nicht legal abdeckbar (> 110 %)
- sehr hoch (100 % - 109 %)
- hoch (90 % - 99 %)
- mittel (70 % - 89 %)
- gering (50 % - 69 %)
- sehr gering (< 50 %)

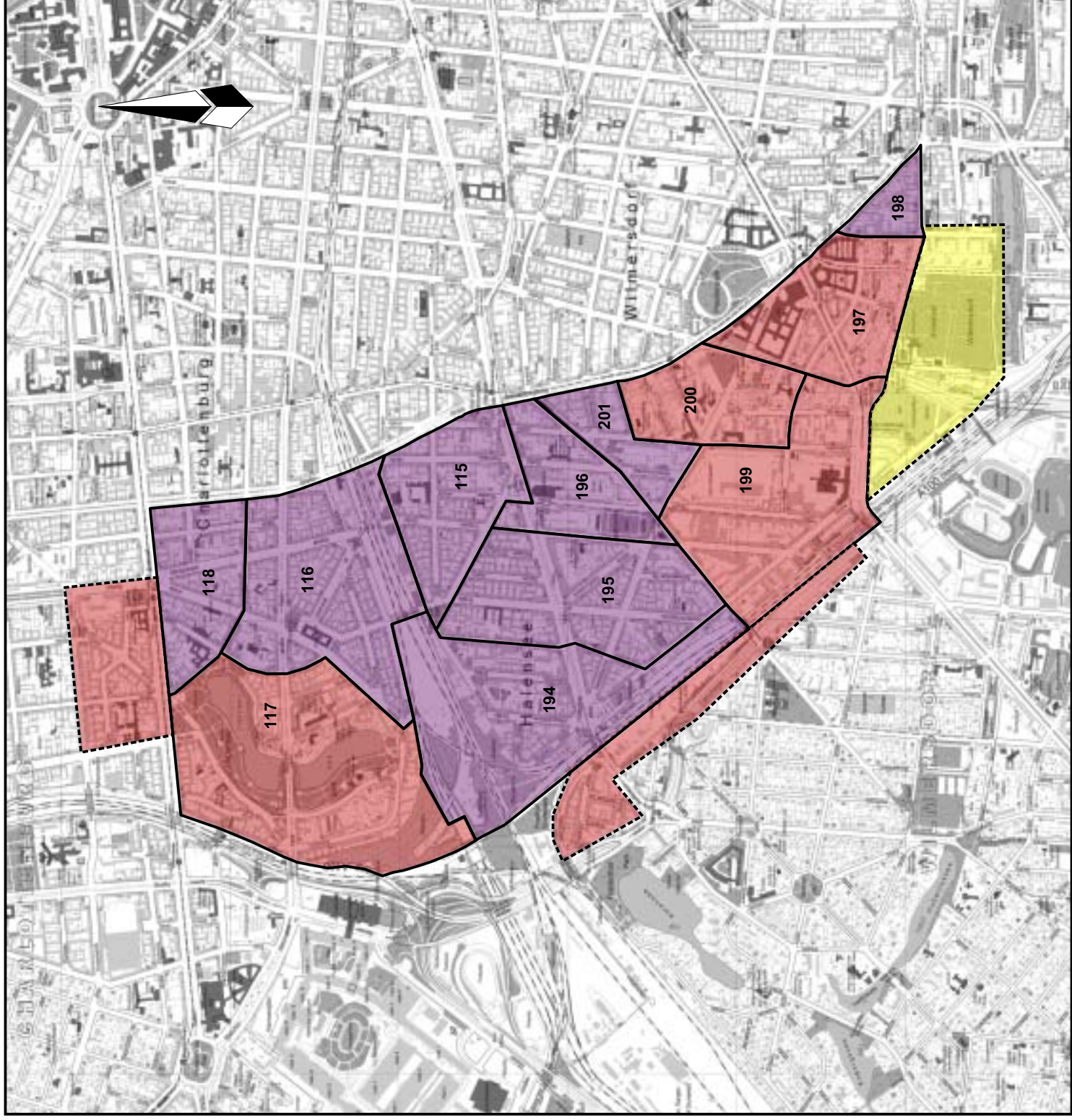
200 Nummer der Verkehrszelle

Erfasste angrenzende Gebiete



CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH  
Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79  
www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

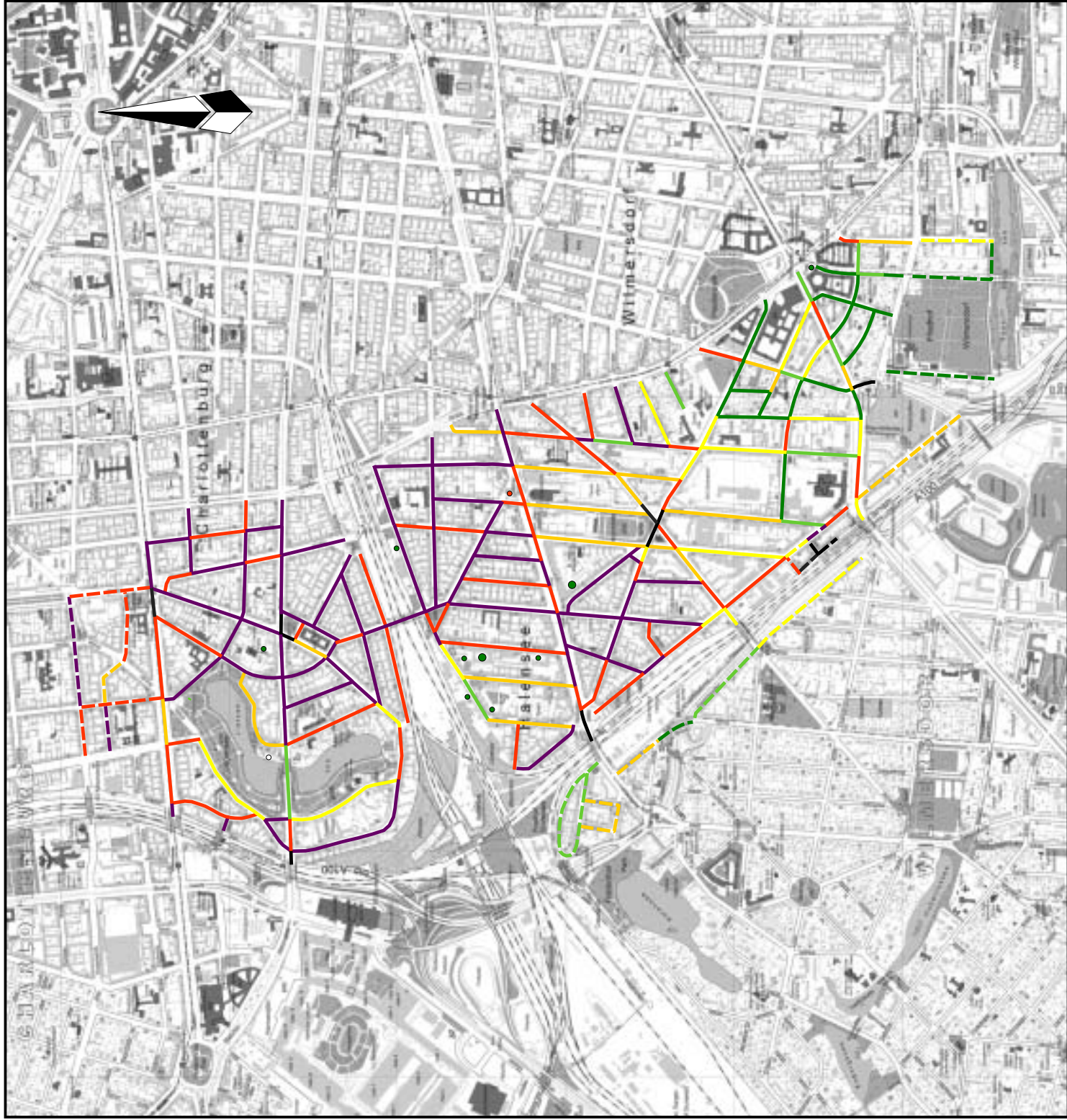
## Stellplatzauslastung Werktag 20.30 Uhr

- nicht legal abdeckbar ( $> 110\%$ )
- sehr hoch ( $100 - 109\%$ )
- hoch ( $90 - 99\%$ )
- mittel ( $70 - 89\%$ )
- gering ( $50 - 69\%$ )
- sehr gering ( $< 50\%$ )
- keine Stellplätze
- Sammelanlage
- $< 100$  Stellplätze
- $101 - 500$  Stellplätze
- erfasste angrenzende Abschnitte



**CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH**  
 Köpenicker Straße 145  
 10997 Berlin  
 Telefon 030 / 61 20 95-0  
 Telefax 030 / 61 20 95-79  
 www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
 1:10000 Ausgabe 2005  
 © Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

## Stellplatzauslastung Werktag abends (20.30 Uhr)

- nicht legal abdeckbar (ab 110 %)
- sehr hoch (100 % - 109 %)
- hoch (90 % - 99 %)
- mittel (70 % - 89 %)
- gering (50 % - 69 %)
- sehr gering (< 50 %)

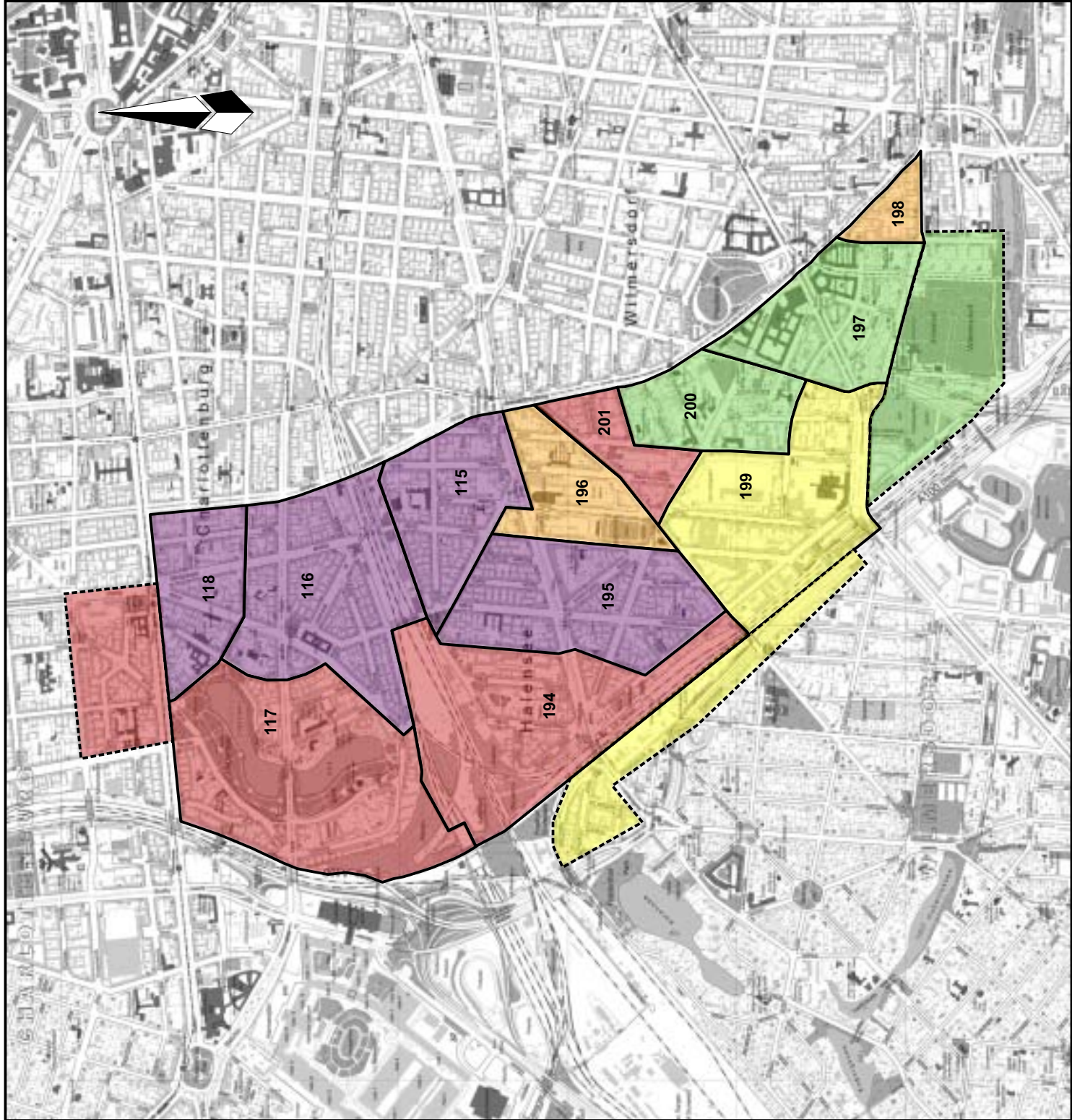
200 Nummer der Verkehrszelle

Erfasste angrenzende Gebiete



CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH  
Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79  
www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

## Stellplatzauslastung Werktag 2.00 Uhr

- nicht legal abdeckbar ( $> 110\%$ )
- sehr hoch ( $100 - 109\%$ )
- hoch ( $90 - 99\%$ )
- mittel ( $70 - 89\%$ )
- gering ( $50 - 69\%$ )
- sehr gering ( $< 50\%$ )
- keine Stellplätze
- Sammelanlage  
○  $< 100$  Stellplätze  
○  $101 - 500$  Stellplätze
- erfasste angrenzende  
Abschnitte

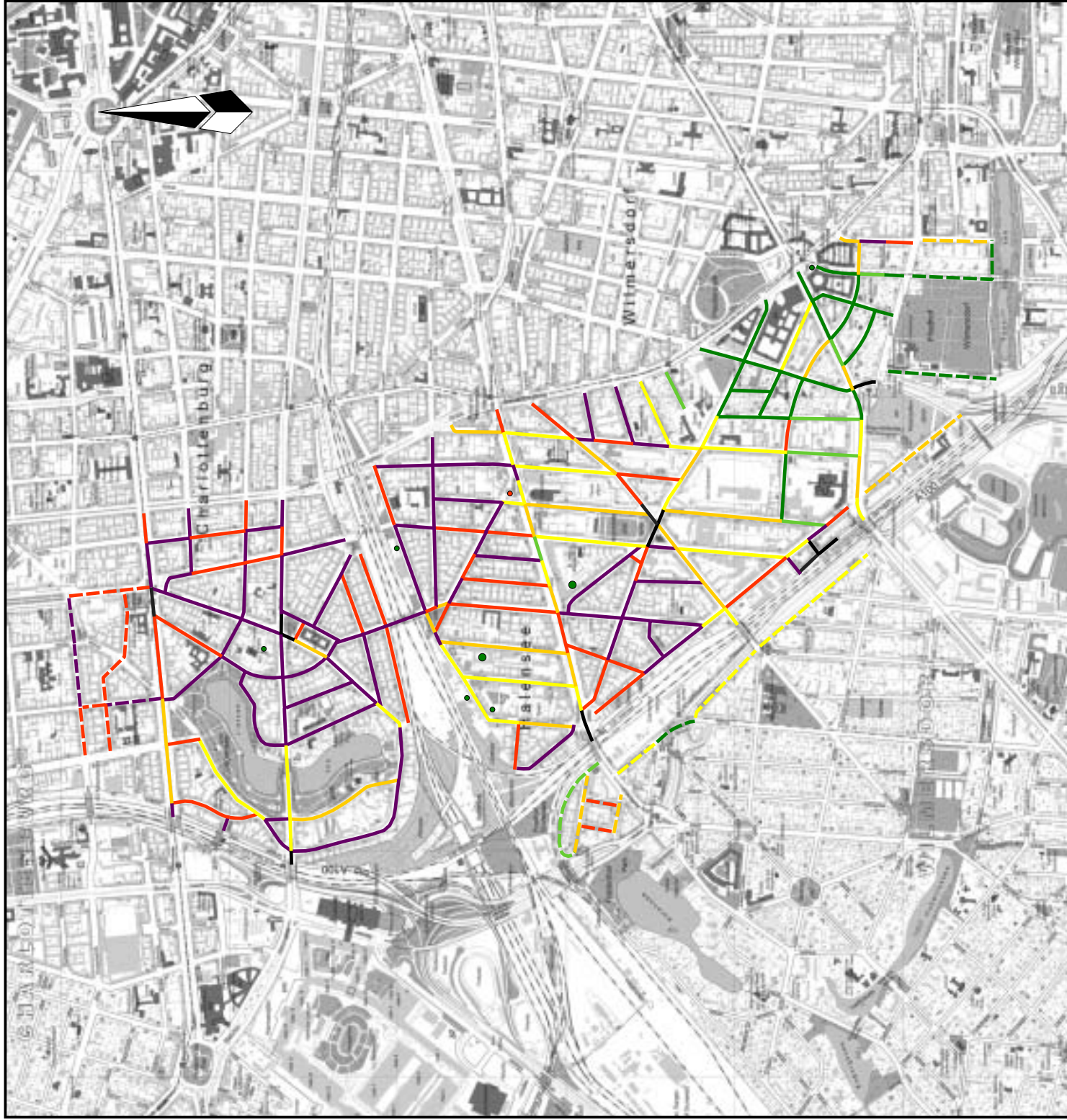


**CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH**

Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79

**CS** Plan  
www.cs-plan.de

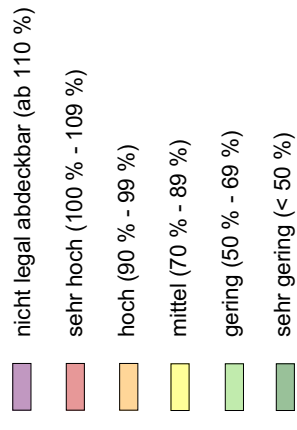
Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

## Stellplatzauslastung Werktag nachts (2.00 Uhr)



200 Nummer der Verkehrszelle

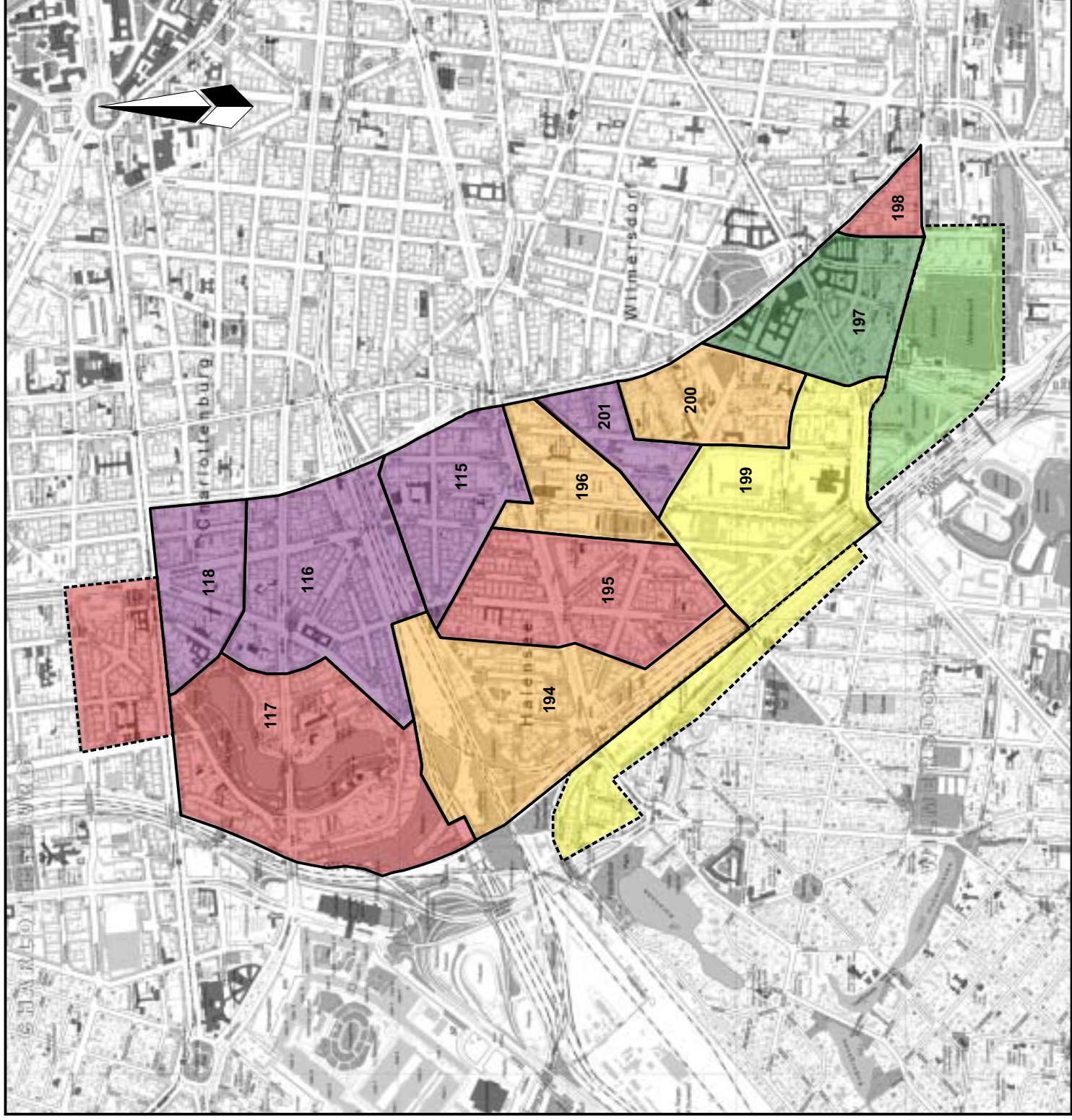
Erfasste angrenzende Gebiete



CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH

Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79  
www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungskonzept für die westliche Innenstadt von Berlin

Überwiegende Nutzergruppen  
Werktag 9-19 Uhr

Bewohner

Besucher / Kunden

Beschäftigte

Erhebung in angrenzenden  
Bereichen

Grenze des Untersuchungsgebietes

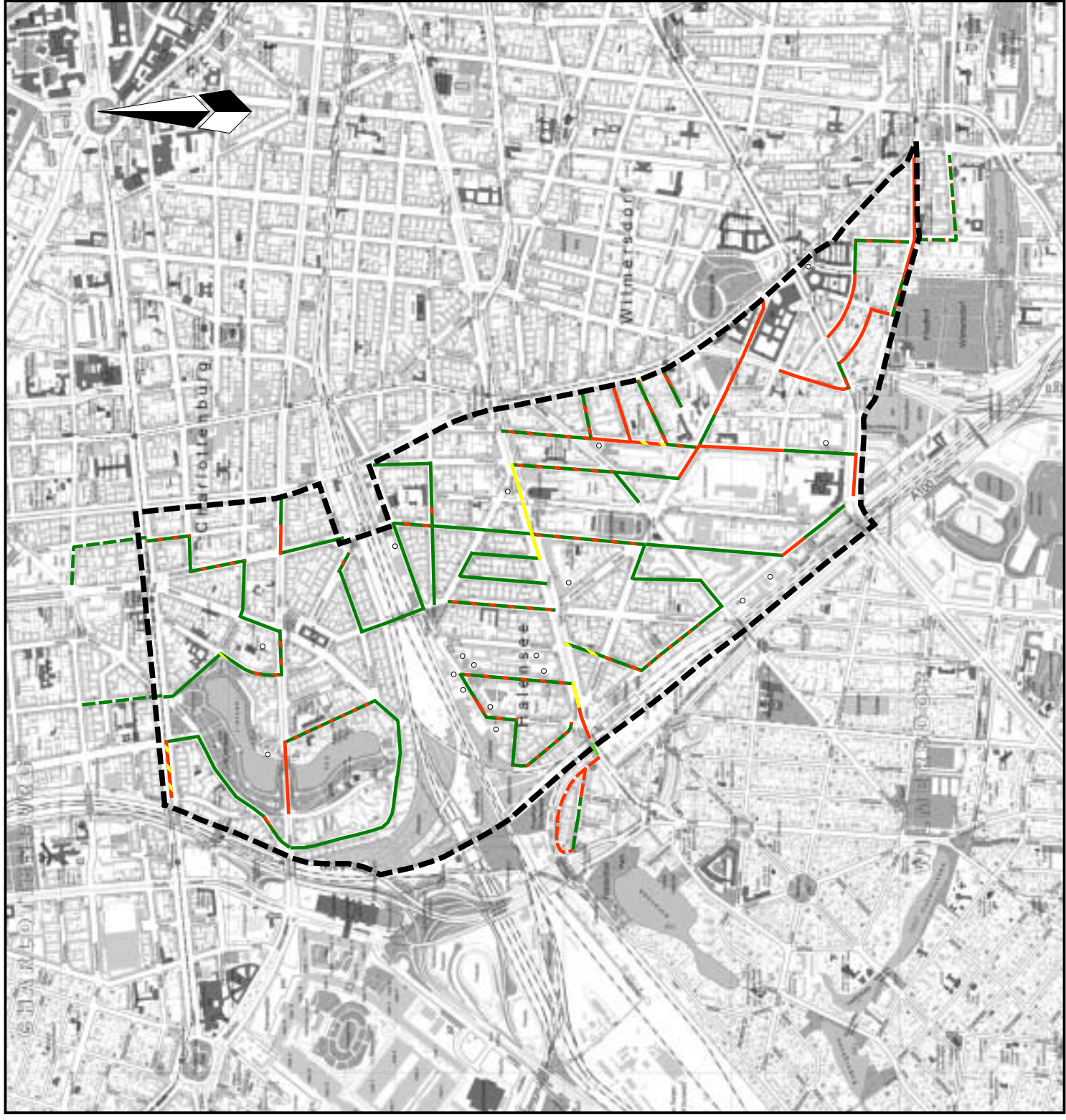
0 100 500 1000 m

CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH

Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79

CS Plan  
www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungskonzept für die westliche Innenstadt von Berlin

Überwiegende Nutzergruppen  
Werktag 9-19 Uhr

Bewohner

Besucher / Kunden

Beschäftigte

200 Nummer der Verkehrszelle

Erfasste angrenzende Gebiete

0 100 500 1000 m

CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH

Köpenicker Straße 145

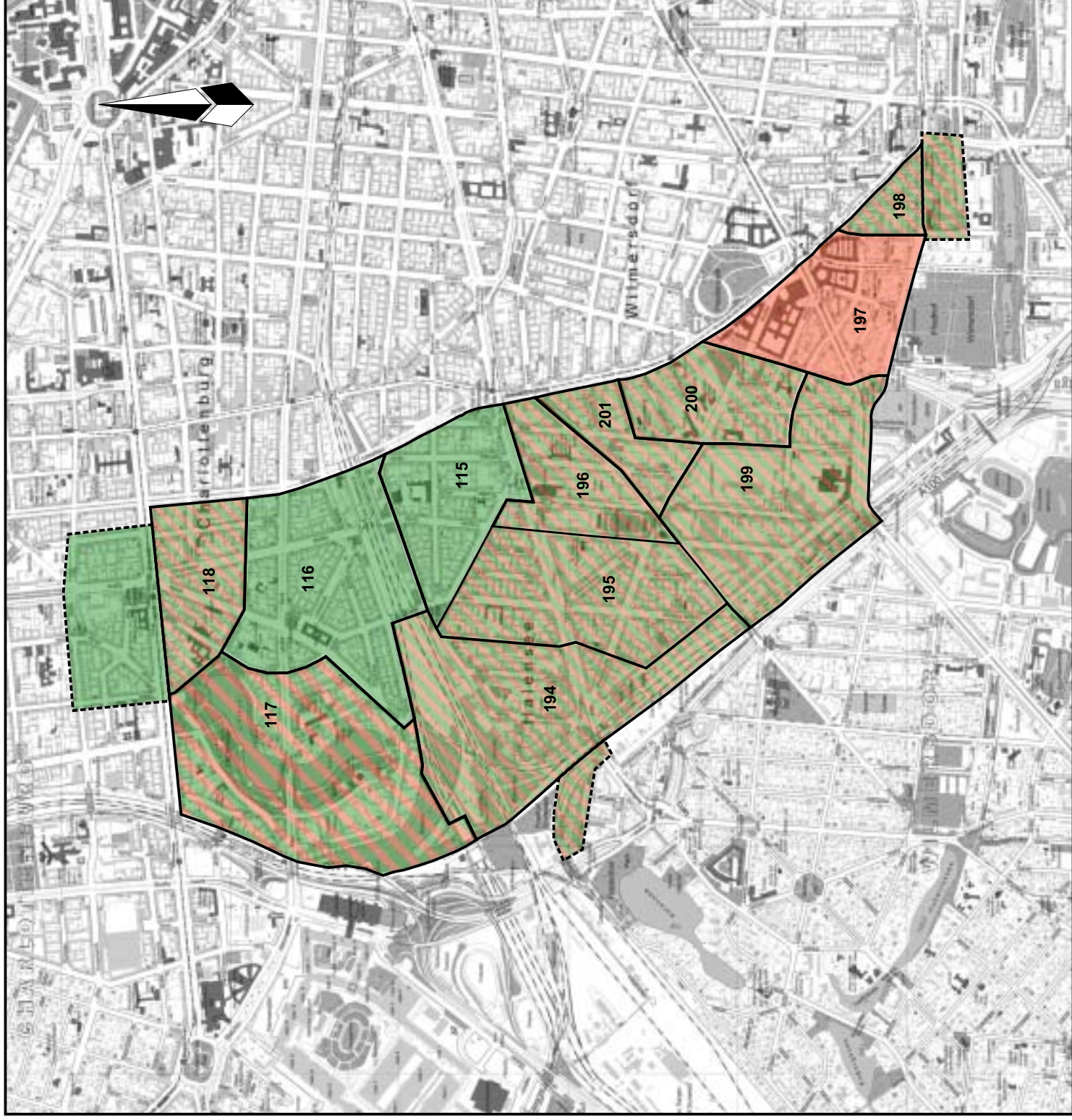
10997 Berlin

Telefon 030 / 61 20 95-0

Telefax 030 / 61 20 95-79

CS Plan  
www.cs-plan.de

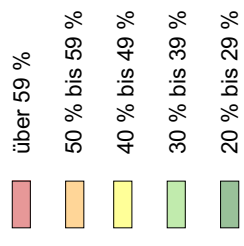
Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungskonzept für die westliche Innenstadt von Berlin

Mittlerer Anteil der Beschäftigten an allen Parkenden  
 (Mittelwert Werktag 9-19 Uhr)



200 Nummer der Verkehrszelle

Erfasste angrenzende Gebiete

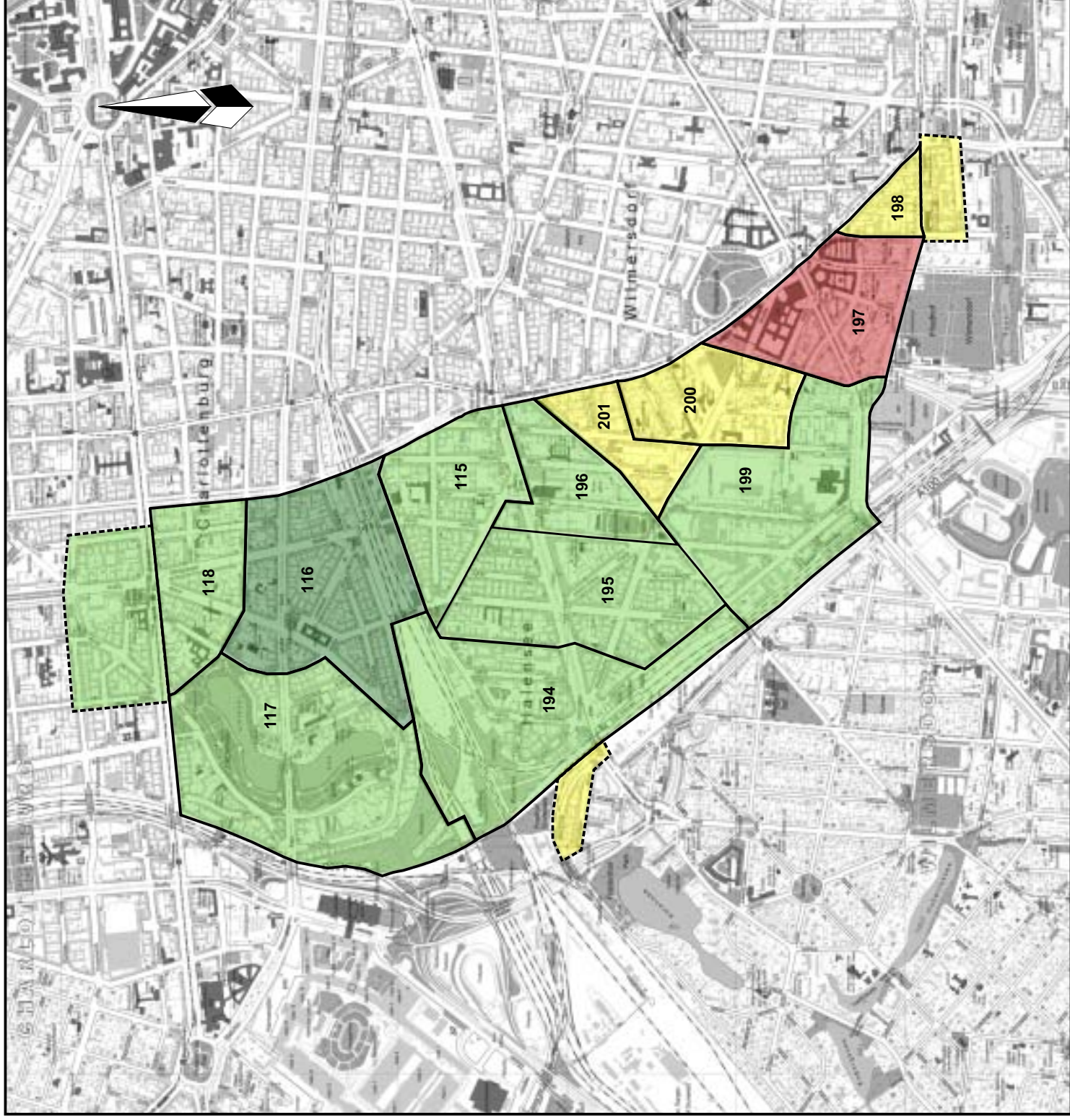


CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH

Köpenicker Straße 145  
 10997 Berlin  
 Telefon 030 / 61 20 95-0  
 Telefax 030 / 61 20 95-79

CS Plan  
 www.cs-plan.de

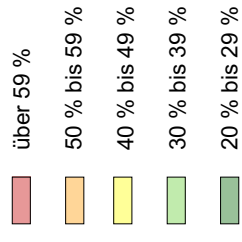
Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
 1:10000 Ausgabe 2005  
 © Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

Mittlerer Anteil der Beschäftigten  
an allen Parkenden  
(Werktag 13 Uhr)



200 Nummer der Verkehrszelle

Erfasste angrenzende Gebiete

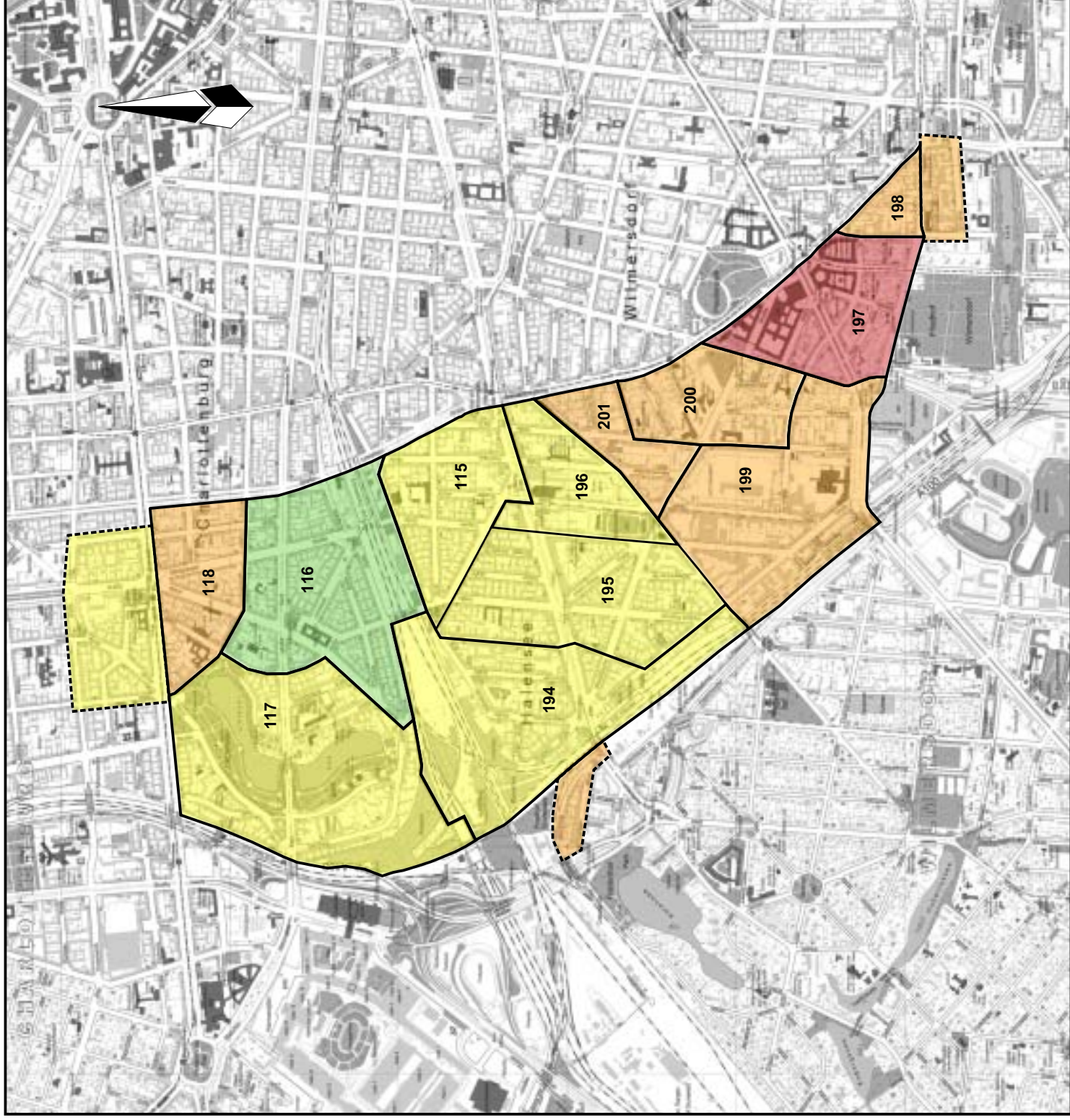


CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH

Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79



Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

Mittlerer Anteil der kurzparkenden  
Kunden / Besucher an allen  
Parkenden (Werktag 17 Uhr)

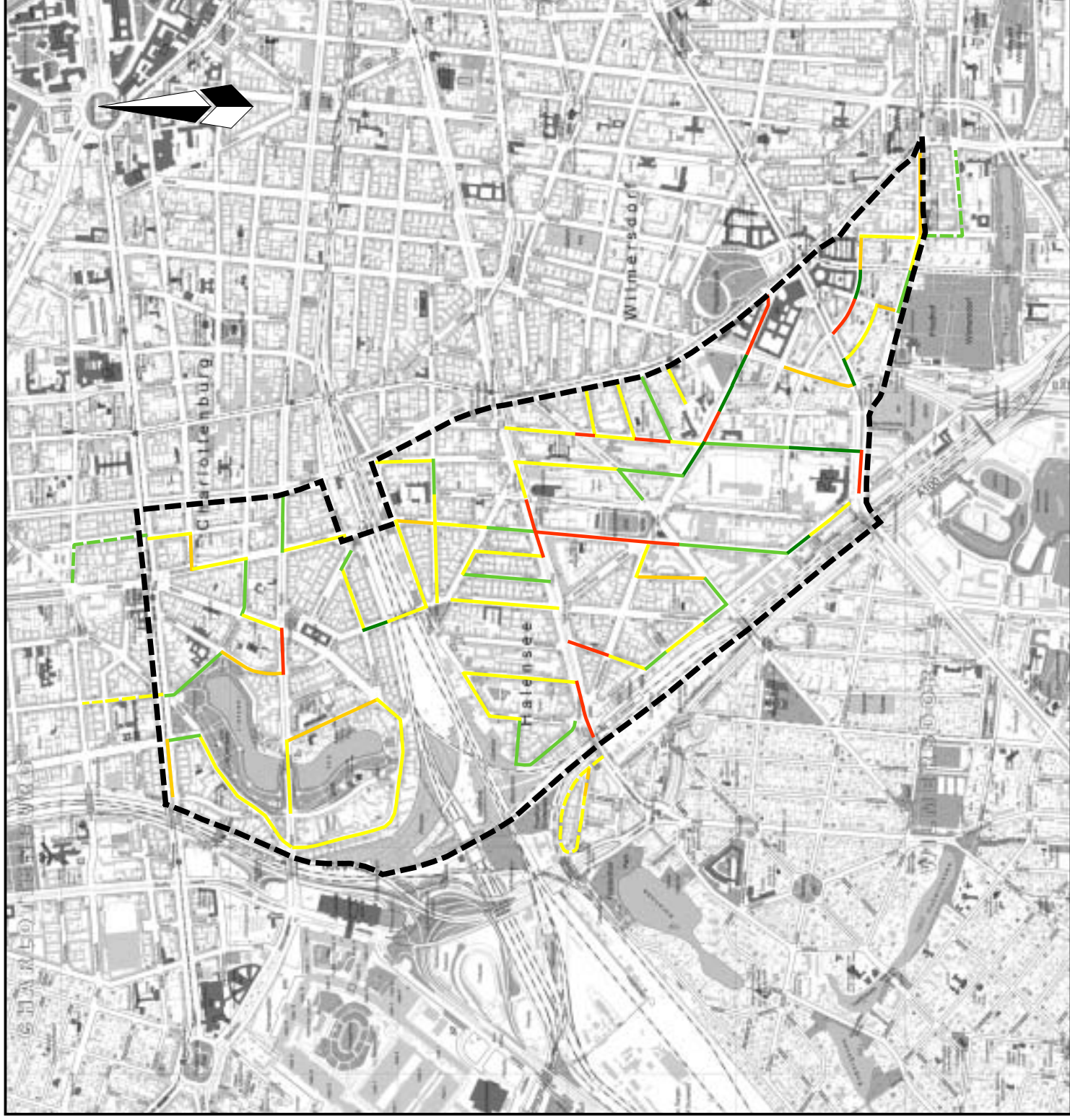
- 40 % und mehr
- 30 % bis 39 %
- 20 % bis 29 %
- 10 % bis 19 %
- 0 % bis 9 %
- Erhebung in angrenzenden  
Bereichen

--- Grenze des Untersuchungsgebietes



**CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH**  
Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79  
**CS Plan**  
www.cs-plan.de

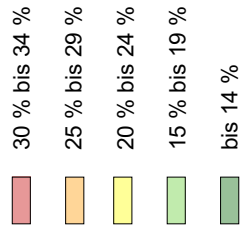
Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

Mittlerer Anteil der kurzparkenden  
Kunden / Besucher an allen  
Parkenden (Werktag 17 Uhr)



200 Nummer der Verkehrszelle

--- Erfasste angrenzende Gebiete

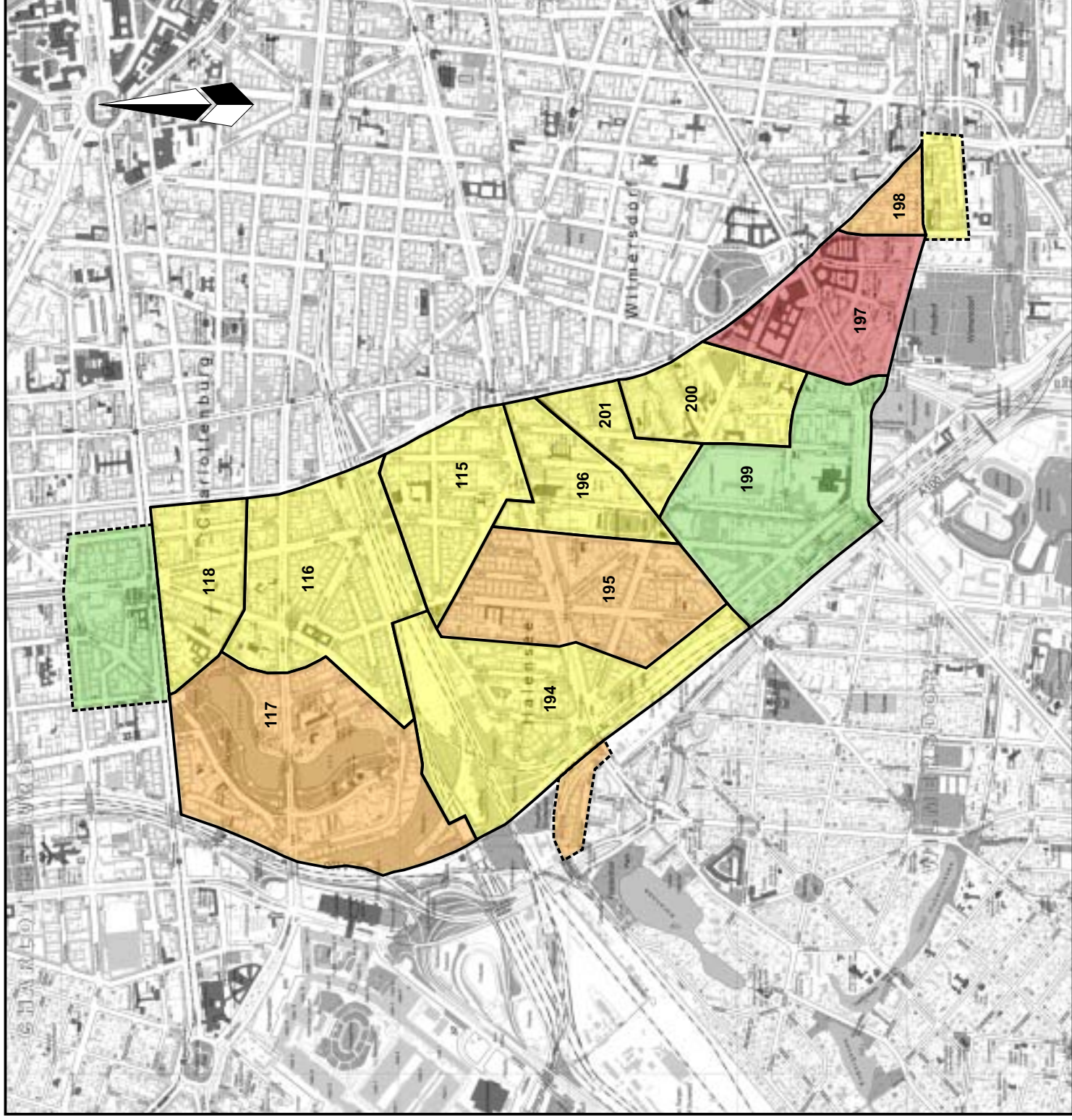


CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH

Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79

CS Plan  
www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

Abschnitte mit häufigem  
regelwidrigem Parken  
(Werktag vormittags)

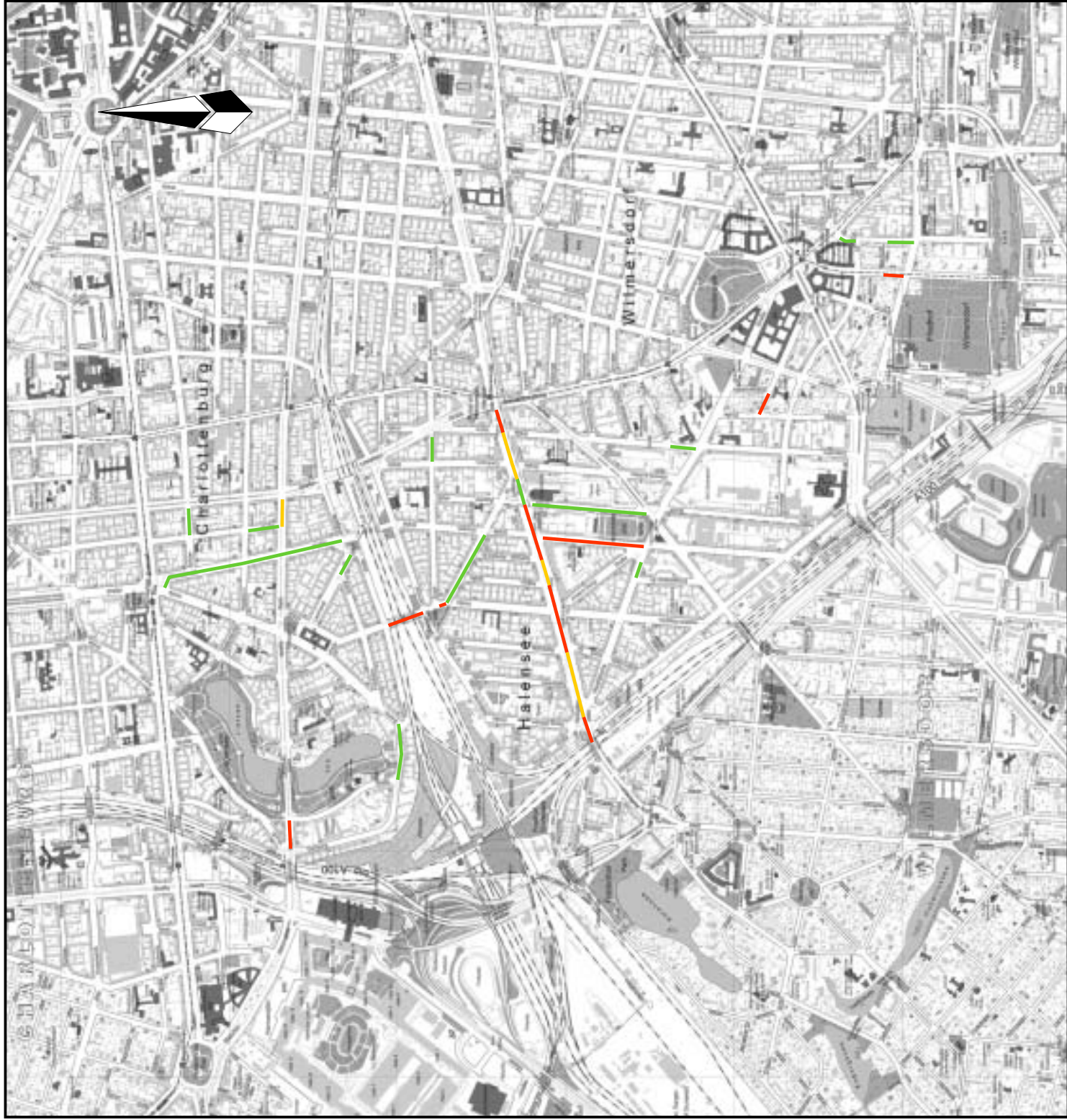
Regelwidrig parken ...

- über 30 % aller Fahrzeuge
- über 20 % aller Fahrzeuge
- über 10 % aller Fahrzeuge



**CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH**  
Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79  
**CS** Plan  
www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungskonzept für die westliche Innenstadt von Berlin

## Einteilung in Parkzonen

Neue Parkzonen

Bestehende Parkzonen

Änderung der Parkzonen-Einteilung

Grenze des Untersuchungsgebietes

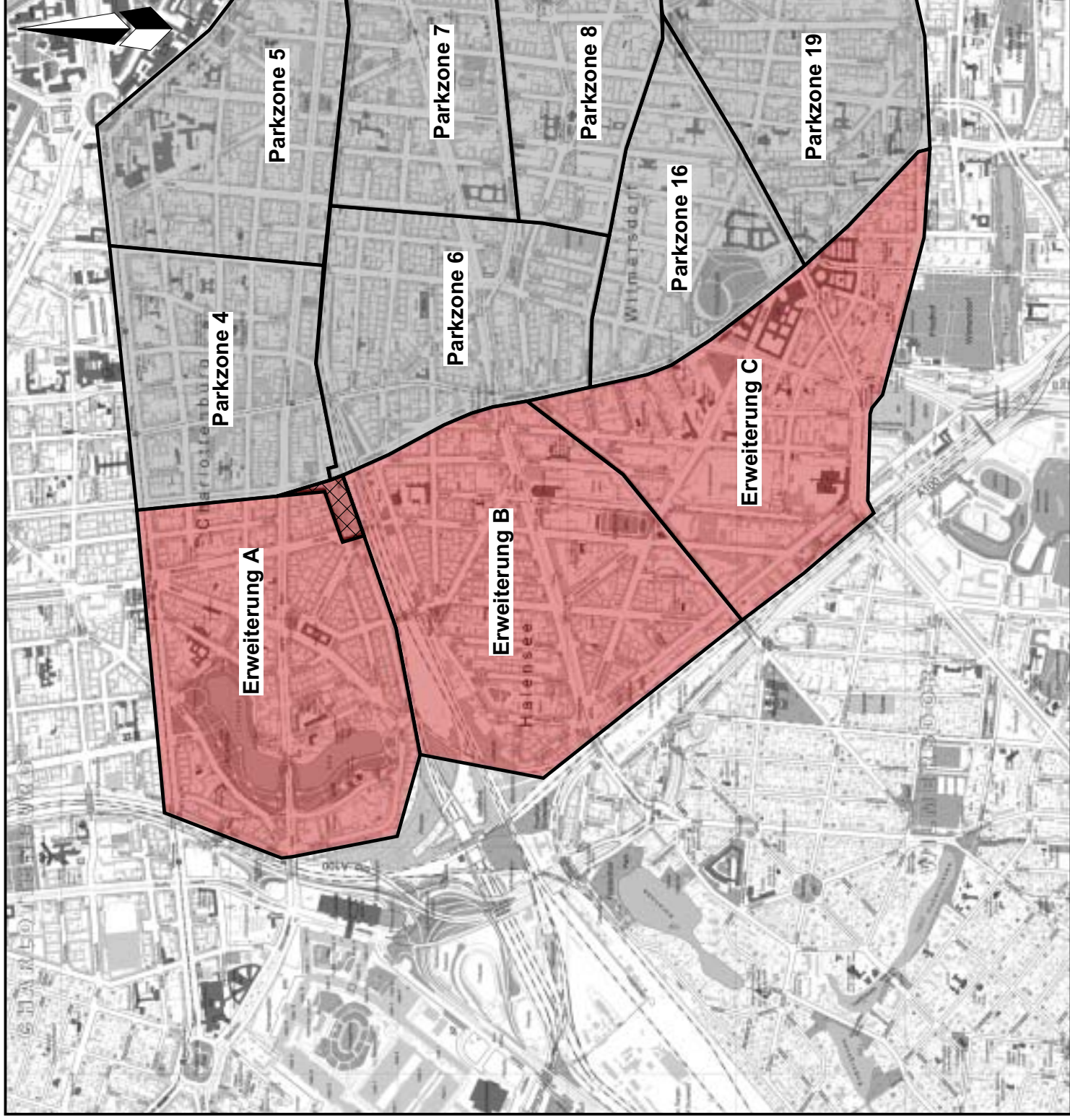
0 100 500 1000 m

CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH

Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79

CS Plan  
www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

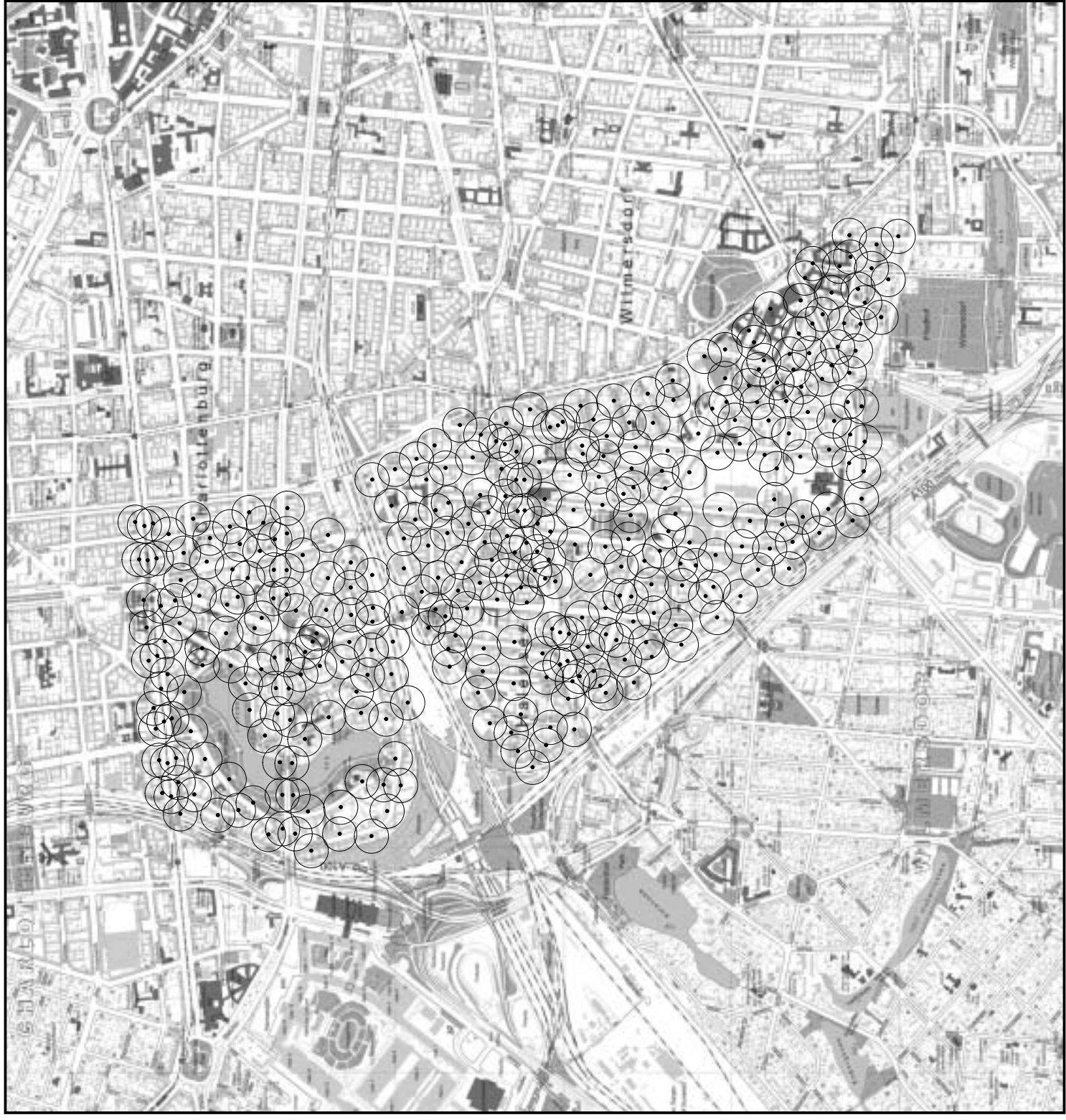
## Standorte der Parkscheinautomaten

• Parkscheinautomat mit  
Einzugsbereich ( $r = 60\text{ m}$ )



**CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH**  
Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79  
**CS Plan**  
www.cs-plan.de






Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmersdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt





# Parkraumbewirtschaftungs- konzept für die westliche Innenstadt von Berlin

## Empfehlungen

-  Bestehende Parkzonen
-  Neue Parkzonen  
(Mo-Fr 9-20 Uhr, Sa 9-18 Uhr,  
0,25 € je Viertelstunde)
-  Änderung der Parkzonen-Einteilung
-  Nacherhebung möglicher  
Verdrängungseffekte
-  Weitergehende Untersuchung



**CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH**

Köpenicker Straße 145  
10997 Berlin  
Telefon 030 / 61 20 95-0  
Telefax 030 / 61 20 95-79  
**CS Plan**  
www.cs-plan.de

Kartengrundlage: Bezirkskarte Charlottenburg - Wilmsdorf  
1:10000 Ausgabe 2005  
© Stadtplanungs- und Vermessungsamt

