

NACHUNTERSUCHUNG BESTEHENDER PARK- RAUMBEWIRTSCHAFTUNGSZONEN IN BERLIN MITTE 2018

Bezirksamt Mitte von Berlin
Karl-Marx-Allee 31
10178 Berlin

Dipl.-Ing. Emanuel Selz

Weimar, den 04.06.2020



yverkehrsplanung GmbH
Eduard-Rosenthal-Str. 30
D – 99423 Weimar

Kontakt
T + 49 3643 80 19 82
F + 49 3643 80 50 53

Geschäftsführer
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin Berger
Dipl.-Ing. Emanuel Selz

office@yverkehrsplanung.de
www.yverkehrsplanung.de

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	4
Anlagen	5
1 Anlass und Zielstellung	7
1.1 Aufgabenstellung	7
1.2 Ausgangssituation	7
2 Räumliche und zeitliche Abgrenzung	8
2.1 Räumliche Abgrenzung	8
2.2 Zeitliche Abgrenzung	11
3 Bebauung und Nutzung	11
3.1 Methodik	11
3.1.1 Datengrundlagen	11
3.1.2 Räumliche Auflösung Teilverkehrszellen	11
3.2 Bevölkerung und Beschäftigte (grafische Darstellung s. Anlage 2 und 4)	13
3.3 Motorisierungsgrad (grafische Darstellung s. Anlage 3)	14
3.4 Bebauungs- und Nutzungsstrukturen, Verkehrsaufkommen und strukturelle Parkraumnachfrage	14
3.4.1 Alt-Berlin (Parkzonen 1, 2 und 3)	14
3.4.2 Dorotheen- und Friedrichstadt (Parkzonen 1, 2, 15 und 34)	14
3.4.3 Tiergarten und Regierungsviertel (Parkzonen 15, 20, 21, 22 und 34)	15
3.4.4 Alexanderplatz und Karl-Marx-Allee II (Parkzone 3 und 14)	15
3.4.5 Spandauer Vorstadt (Parkzone 29)	15
3.4.6 Rosenthaler Vorstadt (Parkzonen 38 und 41)	16
3.4.7 Hauptbahnhof und Friedrich-Wilhelm-Stadt (Parkzonen 34 und 35)	16
4 Qualität des ÖPNV-Angebots	16
5 Parkraumangebot	17
5.1 Methodik	17
5.2 Überblick	20
5.3 Private Stellplätze	21
5.3.1 Private Stellplätze, die nur privat zugänglich sind	21
5.3.2 Öffentlich zugängliche private Stellplätze	23
5.4 Stellplätze im öffentlichen Raum	23
5.4.1 Stellplatzangebot	23
5.4.2 Vergleich zu Voruntersuchungen	26
5.4.3 Temporäre Baustellen	27
6 Parkraumnachfrage	28
6.1 Methodik	28
6.2 Parkraumnachfrage auf öffentlichen Stellplätzen	30
6.2.1 Gesamtnachfrage	30
6.2.2 Gesamtnachfrage, Vergleich 2006 - 2018	31

6.2.3	Auslastung	31
6.2.4	Auslastung, Vergleich 2006 - 2018	32
6.3	Rasterbewertung Parkraumnachfrage auf öffentlichen Stellplätzen	33
6.4	Ermittlung von Nutzergruppen	34
6.5	Auswertung der verkauften Parkscheine	36
6.6	Stellplatznachfrage auf privaten Stellplätzen	37
7	Empfehlungen	37
7.1	Parkzoneneinteilung	37
7.2	Gebührenhöhen	38
7.2.1	Rechtlicher Hintergrund	38
7.2.2	Empfohlene Anpassungen	38
7.3	Bewirtschaftungszeiten	40
7.4	Komplexität und Verständlichkeit der Beschilderung	40
7.5	Sonstige	41
8	Zusammenfassung	43

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet und Parkzonen _____	9
Abbildung 2 Übersicht Teilverkehrszellen _____	12
Abbildung 3 Bewertung ÖPNV-Erschließung in der HVZ, Mo. – Fr. 07 – 08 Uhr, detaillierte Bewertung _____	17
Abbildung 4 Anteile privater und öffentlicher Stellplätze nach Teilverkehrszelle und Typ _____	21
Abbildung 5 Verteilung der Stellplätze in den Bauvoranfragen seit 2000 _____	22
Abbildung 6: Gebührenhöhen in den Parkzonen _____	25
Abbildung 7: Von Baustellen belegte Stellplätze, absolut bzw. prozentualer Anteil an allen Stellplätzen (Durchschnitt) _____	28
Abbildung 8 Bewertung Stellplatzauslastung Werktag 11 Uhr _____	34
Abbildung 9: Straßenabschnitte der Kennzeichenerfassung _____	35
Abbildung 10: Mittlere Parkdauer und Anzahl verkaufter Parkscheine (Werktag) nach Teilverkehrszellen _____	36
Abbildung 11 Parkzonen mit vorgeschlagenen Anpassungen der Gebühren und Bewirtschaftungszeiten _____	40

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Erfasste öffentliche Stellplätze nach Parkzone und Typ _____	20
Tabelle 2: Parkbauten mit mehr als 400 Stellplätzen _____	23
Tabelle 3: Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum _____	24
Tabelle 4: öffentliches Stellplatzangebot nach Parkzonen, Vergleich 2006 – 2018 ____	27
Tabelle 5: Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum (Anzahl Kfz) _____	30
Tabelle 6: Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum, Vergleich 2006 – 2018 __	31
Tabelle 7: Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum _____	32
Tabelle 8: Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, Vergleich 2006 - 2018 _____	32
Tabelle 9 Klassifizierung Stellplatzauslastung _____	33
Tabelle 10: Anwendungsbereiche unterschiedlicher Gebührenhöhen entsprechend der Parkgebührenordnung (SenStadt 2006) _____	38
Tabelle 11: Problematische Beschilderungen und Maßnahmenvorschläge _____	42

Anlagen

Anlage 1 Untersuchungsgebiet und Parkzonen Bestand

Anlage 2 Bevölkerung nach Teilverkehrszellen 2008 und 2017

Anlage 3 Kfz-Bestand privater Halter nach Teilverkehrszellen 2008 und 2017

Anlage 4 Beschäftigte am Arbeitsort 2013 nach Teilverkehrszellen

Anlage 5 Verkaufsflächen 2013 nach Teilverkehrszellen

Anlage 6 ÖPNV-Erschließungsqualität HVZ 07 - 08 Uhr

Anlage 7 Bewertung ÖPNV-Erschließungsqualität HVZ 07 – 08 Uhr

Anlage 8 Stellplatzangebot Parkzone 1

Anlage 9 Stellplatzangebot Parkzone 2

Anlage 10 Stellplatzangebot Parkzone 3

Anlage 11 Stellplatzangebot Parkzone 14

Anlage 12 Stellplatzangebot Parkzone 15

Anlage 13 Stellplatzangebot Parkzone 20

Anlage 14 Stellplatzangebot Parkzone 21

Anlage 15 Stellplatzangebot Parkzone 22

Anlage 16 Stellplatzangebot Parkzone 29

Anlage 17 Stellplatzangebot Parkzone 34

Anlage 18 Stellplatzangebot Parkzone 35

Anlage 19 Stellplatzangebot Parkzone 36

Anlage 20 Stellplatzangebot Parkzone 38

Anlage 21 Stellplatzangebot Parkzone 41

Anlage 22 Anteil öffentliche und private Stellplätze in den TVZ

Anlage 23 Von Baustellen belegte Stellplätze, absolut bzw. prozentualer Anteil an allen Stellplätzen (Durchschnitt)

Anlage 24 Belegung Werktag 11 Uhr

Anlage 25 Belegung Werktag 15 Uhr

Anlage 26 Belegung Werktag 21 Uhr

Anlage 27 Belegung Werktag 02 Uhr

Anlage 28 Belegung Samstag 11 Uhr

Anlage 29 Belegung Samstag 15 Uhr

Anlage 30 Belegung Sonntag 11 Uhr

Anlage 31 Belegung Sonntag 15 Uhr

Anlage 32 Bewertung Stellplatznachfrage Werktag 11 Uhr

Anlage 33 Bewertungsschema ÖV

Anlage 34 Bewertung Zentralität, Nutzungsdichte, Tourismus, ÖV-Erschließung und Parkraumauslastung

Anlage 35 Straßenabschnitte der Kennzeichenerfassung

Anlage 36 Diagramme Kennzeichenerhebung Werktag

Anlage 37 Diagramme Kennzeichenerhebung Samstag

Anlage 38 Parkdauer und Anzahl Parkscheine Werktag

Anlage 39 Parkdauer und Anzahl Parkscheine Samstag

Anlage 40 Parkzonen mit vorgeschlagenen Anpassungen der Gebühren und Bewirtschaftungszeiten

Präambel

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Text verallgemeinernd die männliche Form verwendet. Diese Formulierungen umfassen gleichermaßen weibliche und männliche Personen; alle sind damit selbstverständlich gleichberechtigt angesprochen.

1 Anlass und Zielstellung

1.1 Aufgabenstellung

Nach mehr als zehn Jahren soll eine erneute Bestandsaufnahme und Überprüfung der Parkraumbewirtschaftungszonen im Untersuchungsbereich Berlin Mitte durchgeführt werden. Dabei sollen die bestehenden Parkraumregelungen hinsichtlich Bewirtschaftungsarten und -zeiten sowie der Gebührenhöhen überprüft und gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen für die Anpassung der Parkraumbewirtschaftung abgeleitet werden:

„Ergebnis der Untersuchung soll eine aktuelle Bestandsaufnahme des Parkraumangebots und der Parkraumnachfrage sein. Gleichzeitig soll auf Grundlage der gültigen Parkgebühren-Ordnung des Landes Berlin eine Überprüfung der in den einzelnen Teilbereichen gültigen Parkgebühren vorgenommen werden. Hierbei ist der Fragestellung nachzugehen, ob die Parkgebühren in den einzelnen Bereichen noch angemessen sind oder Anpassungsbedarf besteht.

Die Auswirkungen von städtebaulichen sowie verkehrlichen Veränderungen der vergangenen Jahre könnten zudem die Empfehlung zur Festlegung neuer Rahmenbedingungen für die bestehenden Parkraumbewirtschaftungszonen ergeben.

Neben diesen Veränderungen sollen auch der räumliche Umfang sowie die zeitliche Dauer der Gebührenhöhen und Gebührenpflicht untersucht werden.

Der Ausgangspunkt dieser Untersuchung ist die Nachuntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung aus dem Jahr 2006.

Um eine Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen aus dem Jahr 2006 zu gewährleisten, ist zum einen das vormals vereinbarte Untersuchungsdesign für Parkraumuntersuchungen im Bezirk Mitte anzuwenden und zum anderen eine Fokussierung auf mögliche Veränderungen in der Parkraumnachfrage vorzunehmen. Gerade die neuverdichteten Bereiche in den Parkzonen bedürfen einer Untersuchung auf mögliche Veränderungen der Auslastung und des Parkdrucks.“

Quelle: Aufgabenstellung und Leistungsbeschreibung Bezirksamt Berlin Mitte (2018)

1.2 Ausgangssituation

Die Ausgangssituation ist in der Leistungsbeschreibung wie folgt beschrieben:

„Im Jahre 2006 hatte der Bezirk Mitte eine umfassende Bestandsaufnahme der damaligen Parkraumzonen sowie deren potentiellen Erweiterung durch mehrere Planungsbüros durchführen lassen. Ergebnis war das „Gesamtkonzept zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte von Berlin“. Dieses enthielt Empfehlungen zur neuen (räumlichen) Einteilung der Parkgebühren gemäß der Parkgebühren-Ordnung des Landes Berlins und zu Änderungen der Bewirtschaftungszeiten in den Teilgebieten der bestehenden Parkzonen sowie potentielle Erweiterungsgebiet[e] nach Prioritätenfestsetzung.

Die neuen Parkgebührenbereiche sowie Änderungen der Bewirtschaftungszeiten wurden gemäß dem Konzept umgesetzt. Von den vorgeschlagenen Erweiterungsgebieten wurden die Bereiche um den Hauptbahnhof, im Regierungsviertel und in der Rosenthaler Vorstadt umgesetzt. Im Frühjahr 2018 wird auch die Nördliche Luisenstadt bewirtschaftet werden. Bisher noch nicht umgesetzt sind die Bereiche in Moabit und in der Oranienburger Vorstadt.

Nach über zehn Jahren sieht der Bezirk Mitte es als erforderlich an, wieder eine Bestandsaufnahme und Überprüfung der bestehenden Parkraumbewirtschaftungszonen (PBZ) durchzuführen. Dabei soll überprüft werden, ob die Parkraumregelungen hinsichtlich Bewirtschaftungszeiten, Bewirtschaftungsformen (Mischparken / Bewohnerparken) und Gebühreneinteilung noch den aktuellen Anforderungen entsprechen.

Die Überprüfung der Bestandsgebiete sieht der Bezirk auch deshalb als wichtig an, da derzeit über neue Erweiterungsgebiete nachgedacht wird. Dies geschieht auch vor dem Hintergrund, dass die neue Regierungskoalition auf Landesebene sich in Ihrer Koalitionsvereinbarung 2016-2021 das Ziel der flächendeckenden Einführung einer Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahnringes gesetzt hat.“

Quelle: Aufgabenstellung und Leistungsbeschreibung Bezirksamt Berlin Mitte (2018)

2 Räumliche und zeitliche Abgrenzung

2.1 Räumliche Abgrenzung

Das Untersuchungsgebiet ist in Abbildung 1 dargestellt. Zum Zeitpunkt der Bearbeitung befand sich der Bereich der nördlichen Luisenstadt bereits in der Umsetzung, weshalb dieser Bereich aus der Betrachtung ausgenommen wurde. Das Untersuchungsgebiet ist demnach wie folgt begrenzt:

- im Norden: Invalidenstraße und Bernauer Straße,
- im Osten: Schwedter Straße, Choriner Straße und Torstraße (Bezirksgrenze Pankow) sowie Mollstraße und Lichtenberger Straße (Bezirksgrenze Friedrichshain-Kreuzberg),
- im Süden: Wallstraße und Neue Grünstraße sowie Kommandantenstraße, Zimmerstraße und Kurfürstenstraße (Bezirksgrenze Tempelhof-Schöneberg),
- im Westen: Budapester Straße, Lichtensteinallee, Tiergartenstraße und Clara-Jaschke-Straße.

Untersuchungsgebiet und Parkzonen



Abbildung 1: Untersuchungsgebiet und Parkzonen

Das Untersuchungsgebiet umfasst ganz bzw. teilweise folgende Parkraumbewirtschaftungszonen (siehe auch **Anlage 1**):

- Zone 1 (Friedrichstadt): zwischen Friedrichstraße im Westen, Spree im Norden und Osten und Französische Straße im Süden,
- Zone 2 (Spittelmarkt): südlich an Parkzone 1 angrenzend, zwischen Friedrichstraße im Westen, Französische Straße im Norden, Spree im Osten, Zimmerstraße (Bezirksgrenze Friedrichshain-Kreuzberg), Axel-Springer-Straße und Spreekanal im Süden,
- Zone 3 (Alexanderplatz): zwischen Spree im Südwesten, Karl-Liebknecht-Straße im Nordwesten, Alexanderstraße im Nordosten und Spree im Süden,
- Zone 14 (Karl-Marx-Allee): zwischen Karl-Liebknecht-Straße im Nordwesten, Mollstraße im Nordosten (Bezirksgrenze Pankow sowie Friedrichshain-Kreuzberg), Lichtenberger Straße im Südosten (einschließlich Teilbereich vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg gemäß Verwaltungsvereinbarung) und Alexanderstraße im Westen und Spree im Süden.

- Zone 15 (Leipziger Straße): zwischen Unter den Linden im Norden, Friedrichstraße im Osten, Niederkirchnerstraße und Zimmerstraße im Süden (Bezirksgrenze Friedrichshain-Kreuzberg) sowie Ebertstraße im Westen,
- Zone 20: zwischen Thomas-Dehler-Straße und Stülerstraße im Norden (Großer Tiergarten), Klingelhoferstraße und Schillerstraße im Osten, Kurfürstenstraße im Süden (Bezirksgrenze Tempelhof-Schöneberg) sowie Budapester Straße und Zoo im Westen,
- Zone 21: zwischen Tiergartenstraße im Norden (Großer Tiergarten), Ebertstraße und Köthener Straße (Bezirksgrenze Friedrichshain-Kreuzberg) im Osten, Landwehrkanal im Süden und Klingelhöfer Straße im Westen,
- Zone 22: zwischen Landwehrkanal im Norden, Flottwellstraße im Osten (Bezirksgrenze Friedrichshain-Kreuzberg), Kurfürstenstraße im Süden (Bezirksgrenze Tempelhof-Schöneberg) sowie Schillstraße und Lützowplatz im Westen,
- Zone 29 (Spandauer Vorstadt): zwischen Torstraße im Norden, Karl-Liebknecht-Straße im Südosten, Spree im Südwesten und Friedrichstraße im Westen,
- Zone 34 (Friedrich-Wilhelm-Stadt): zwischen Invalidenstraße im Norden, Chausseestraße und Friedrichstraße im Osten, Straße des 17. Juni, Behrensstraße und Unter den Linden im Süden sowie Humboldthafen und Spree im Westen,
- Zone 35 (Hauptbahnhof): zwischen Invalidenstraße im Norden, Humboldthafen im Osten, Spree im Süden und Clara-Jaschke-Straße im Westen,
- Zone 36 (Teilbereich, ehemals zu Zone 2 gehörend): zwischen Spreekanal/ Märkisches Ufer und Spree im Norden, Kommandantenstraße, Neue Grünstraße und Wallstraße im Süden (begrenzt durch Untersuchungsgebiet) sowie Axel-Springer-Straße im Westen,
- Zone 38: zwischen Invalidenstraße, Gartenstraße und Bernauer Straße im Norden, Brunnenstraße im Osten, Torstraße im Süden und Chausseestraße im Westen,
- Zone 41 (Teilbereich Bezirk Mitte): zwischen Bernauer Straße im Norden, Schwedter Straße und Choriner Straße im Osten (Bezirksgrenze Pankow), Torstraße im Süden und Brunnenstraße im Westen.

Alle Angaben zur Parkzone 36 in diesem Bericht beziehen sich ausschließlich auf den im Untersuchungsgebiet befindlichen Teil (nordwestlich des Straßenzuges Märkisches Ufer – Wallstraße – Neue Grünstraße – Kommandantenstraße, jeweils inklusive der Straßen). Sie waren bis zur Erweiterung in die Nördliche Luisenstadt (Zone 36) Teil der Parkzone 2.

Alle Angaben zur Parkzone 41 in diesem Bericht beziehen sich nur auf die Stellplätze im Bezirk Mitte. Dieser Bereich war früher Teil der Parkzone 38. Mit Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Nachbarbezirk Pankow wurde mit diesem eine neue, gemeinsame Parkzone gebildet (Parkzone 41).

2.2 Zeitliche Abgrenzung

Im Rahmen der Untersuchung wird der Analysezeitraum 2018 betrachtet. Die Belegungserhebungen wurden an je einem Werktag sowie Samstag und Sonntag zwischen Juni und September durchgeführt, die Kennzeichenerhebungen an einem Werktag sowie einem Samstag zwischen September und November, jeweils außerhalb von Schulferien.

Die empirische Erfassung der realisierten Parkraumnachfrage erfolgte gemäß der Aufgabenstellung und nach Absprache mit dem Auftraggeber.

3 Bebauung und Nutzung

3.1 Methodik

3.1.1 Datengrundlagen

Im Rahmen der Untersuchung erfolgte eine Aufbereitung und Auswertung der zur Verfügung stehenden Strukturdaten (Bevölkerung, Beschäftigte, Verkaufsraumflächen, Kfz-Statistik) inkl. der Entwicklungen seit der letzten Untersuchung im Jahr 2006.

Für die Ermittlung zukünftiger Entwicklungen wurden die durch den Auftraggeber zur Verfügung gestellten Unterlagen zu Bauvorhaben, Bebauungs- und Flächennutzungspläne ausgewertet.

3.1.2 Räumliche Auflösung Teilverkehrszellen

Aufgrund der kleinräumigen Auflösung und zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit mit den vorangegangenen Untersuchungen wurden für die Darstellung der Strukturdaten (**Anlage 2 - Anlage 5: Bevölkerung/ Kfz-Bestand/ Beschäftigte/ Verkaufsflächen**) die Teilverkehrszellen des Verkehrsmodells Berlin gewählt. Das Verkehrsmodell wurde zuletzt im Zeitraum 2013/2014 aktualisiert und weist einen Datenstand von 2013 auf. Daten weiter zurückliegender Zeiträume konnten nicht zur Verfügung gestellt werden. Daher wurden ergänzend Strukturdaten des statistischen Landesamtes herangezogen.

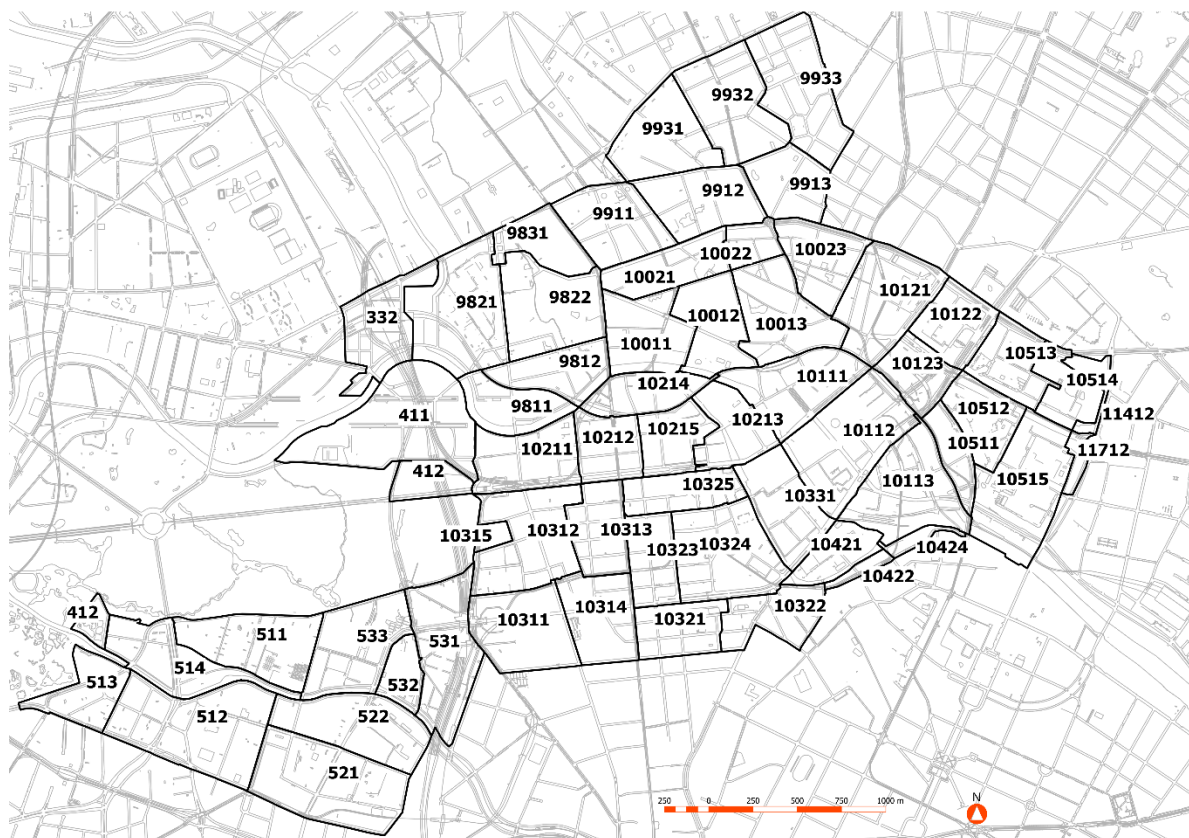


Abbildung 2 Übersicht Teilverkehrszellen

Die Grenzen der das Untersuchungsgebiet überlagernden Teilverkehrszellen bilden nicht den Umriss desselben ab, sondern verlaufen im Einzelfall darüber hinaus. In den betreffenden Fällen wurden diese am Rand des Untersuchungsgebiets geteilt. Den geteilten Flächen wurde bei der Nummer der Teilverkehrszelle ein Zusatz mit Kleinbuchstaben angefügt, um die Zuordnung zur ursprünglichen Zelle zu ermöglichen (z. B. 5432a, 5432b, 5432c).

Gemäß Aufgabenstellung sollte die Entwicklung der Strukturdaten von 2006 bis zum aktuellen Zeitpunkt aufgezeigt werden. Da das Verkehrsmodell keine Daten dieser Zeiträume enthält, wurden diese beim Amt für Statistik (2018b) auf Wohnblockebene angefordert. Die Bereitstellung in der detaillierten Auflösung der Wohnblöcke ist erst ab dem Jahr 2008 möglich. Die detaillierte Gliederung in Wohnblöcke bietet die Möglichkeit, bei einem späteren Neuzuschnitt der Parkzonen oder für weitere kleinräumige Auswertungen mit realistischen Werten der dort enthaltenen Strukturmerkmale zu arbeiten, welche bspw. zur Ermittlung der Kriterien für die Einrichtung von Bewohnerparkvorrechten erforderlich sind. Daher wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber bei den Einwohner- und Kfz-Daten das Jahr 2008 als Vergleichshorizont gewählt und nicht auf die nur großräumig verfügbaren Daten für 2006 zurückgegriffen.

Mit der Vorhaltung der Daten auf Wohnblockebene sind somit keine pauschalen Disaggregationen erforderlich, die methodisch bedingt entsprechende Ungenauigkeiten nach sich ziehen.

3.2 Bevölkerung und Beschäftigte (grafische Darstellung s. Anlage 2 und 4)

Im Jahr 2008 waren 76 635 und im Jahr 2017 89 676 Einwohner im Untersuchungsgebiet gemeldet. Dies entspricht einer Steigerung von etwa 17 % in neun Jahren. (Amt für Statistik, 2018b)

Die größten Zuwächse gab es im nordöstlichen Teil des Untersuchungsgebiets, insbesondere in den Teilverkehrszellen 9932 - Brunnenstraße / Rheinsberger Straße (+1 334 EW), 10122 - Mollstraße / Keibelstraße (+1 082 EW) sowie im südöstlichen Teil in der Teilverkehrszelle 10322 - Axel-Springer-Straße / Seydelstraße (+ 1 080 EW).

Nennenswerte Zuwächse sind zudem in der Teilverkehrszelle 10321 - Krausenstraße / Charlottenstraße (+812 EW) im Südosten sowie bei 521 - Potsdamer Straße / Pohlstraße (+951 EW) im Südwesten des Untersuchungsgebiets zu verzeichnen.

Die Teilverkehrszellen mit der größten Bevölkerungsdichte liegen mit wenigen Ausnahmen ebenfalls vor allem im Nordosten des Untersuchungsgebietes:

- 9911 - Invalidenstraße / Eichendorffstraße: 22 603 EW/ km²,
- 9912 - Invalidenstraße / Ackerstraße: 20 591 EW/ km²,
- 9932 - Brunnenstraße / Rheinsberger Straße: 24 224 EW/ km²,
- 9933 - Zionskirchplatz: 24 273 EW/ km²,
- 10 421 - Fischerinsel (südöstlich): 21 869 EW/ km².

Die **Bevölkerungsdaten** sind in der Karte in **Anlage 2** dargestellt.

Da kleinräumige Beschäftigtenzahlen nur für das Jahr 2013 vorliegen, erfolgt die Auswertung nach Teilverkehrszellen für diesen Zeithorizont. Für die Jahre 2008 und 2017 waren nur Zahlen für den gesamten Bezirk Berlin Mitte verfügbar. Demnach ist die Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort in Berlin-Mitte im Zeitraum von 2008 bis 2017 von 234 377 auf 399 581 gestiegen. Dies entspricht einer Zunahme von etwa 70 % innerhalb von neun Jahren. (Amt für Statistik 2010 und 2018)

Für das Bezugsjahr 2013 sind im Untersuchungsgebiet laut Verkehrsmodell insgesamt ca. 267 000 Beschäftigte am Arbeitsort für die Teilverkehrszellen ausgewiesen. Die Teilverkehrszellen mit den meisten Beschäftigten im Bezugsjahr 2013 sind:

- 531 - Potsdamer Straße / Marlene-Dietrich-Platz: 18 258 Beschäftigte,
- 10324 - Leipziger Straße / Hausvogteiplatz: 13 703 Beschäftigte,
- 10211 - Unter den Linden / Wilhelmstraße: 12 479 Beschäftigte,
- 10212 - Friedrichstraße / Dorotheenstraße: 11 357 Beschäftigte,
- 10113 - Molkenmarkt: 10 911 Beschäftigte.

Überdurchschnittliche Beschäftigtendichten befinden sich insbesondere in den Teilverkehrszellen 10422 - Neue Roßstraße/ Alte Jakobstraße (149 460 Beschäftigte/ km²) und 10424 - Brückenstraße / Rungestraße (240 020 Beschäftigte/ km²).

Die **Beschäftigtendaten** sind in **Anlage 4** dargestellt.

3.3 Motorisierungsgrad (grafische Darstellung s. Anlage 3)

Für die Ermittlung des Motorisierungsgrads standen Kfz-Bestandsdaten auf Wohnblockebene, getrennt nach gewerblich und privat gemeldeten Fahrzeugen, zur Verfügung (Amt für Statistik 2018b). Für den Untersuchungsgegenstand mit Fokus auf Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparkvorrechte ist insbesondere der private Kfz-Bestand und dessen Entwicklung von Bedeutung, da sich hieraus Aussagen zum Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung ableiten lassen.

Die Daten des gewerblichen Kfz-Bestands wurden zwar ebenso mit ausgewertet, hieraus lässt sich jedoch keine Aussage über die tatsächlich im Untersuchungsgebiet vorhandenen und genutzten Kfz ableiten, da größere Firmen mit mehreren Niederlassungen ihre Fahrzeuge in der Regel an einem Standort angemeldet haben, diese jedoch an unterschiedlichen Standorten im Einsatz sind (beispielsweise Autovermietungen).

Im Zeitraum von 2008 bis 2017 hat sich der Bestand der privat gemeldeten Kfz im Untersuchungsgebiet von 20 857 Kfz auf 22 549 Kfz erhöht. Dies entspricht einer Zunahme von etwa 8 %. Trotz der Zunahme der privat gemeldeten Kfz ist der Motorisierungsgrad insgesamt von 272 auf 251 Kfz/ 1000 EW gesunken, was sich mit den gestiegenen Einwohnerzahlen begründen lässt.

Der Gesamtbestand der Kfz inkl. gewerblicher Anmeldungen beträgt für das Jahr 2008 36 561 und für 2017 45 244 Kfz.

Die **Kfz-Daten** sind in der Karte in **Anlage 3** dargestellt.

3.4 Bebauungs- und Nutzungsstrukturen, Verkehrsaufkommen und strukturelle Parkraumnachfrage

3.4.1 Alt-Berlin (Parkzonen 1, 2 und 3)

Der historische Ursprung Berlins (Marienkirche, Rotes Rathaus und Breite Straße) findet sich rund um die Spreeinsel mit Museumsinsel und Fischerinsel auf beiden Seiten der Spree. Benachbart, auf der anderen Seite der Spree liegt das Nikolaiviertel und auf der südwestlichen Seite Friedrichswerder. Die Museumsinsel, seit 1999 UNESCO-Weltkulturerbe, beherbergt fünf Museen, den Berliner Dom sowie das in Zukunft wiederaufgebaute Berliner Stadtschloss (Humboldtforum)). Weitere bedeutende Kultureinrichtungen, Touristenattraktionen sowie politische Institutionen finden sich in direkter Umgebung. Charakteristisch für das anlässlich der 750-Jahrfeier historisierend rekonstruierte Nikolaiviertel sind die gepflasterten Gassen und Nachbauten von Gebäuden aus verschiedensten Epochen. Hier dominieren Gastronomie und Souvenirläden. Nikolaiviertel, Rathauspassagen sowie Karl-Liebknecht-Straße sind außerdem Wohnungsschwerpunkte. Die neueste städtebauliche Veränderung ist neben dem Stadtschloss die Entwicklung eines größeren Geländes in Friedrichswerder mit so genannten „town houses“.

3.4.2 Dorotheen- und Friedrichstadt (Parkzonen 1, 2, 15 und 34)

Die beiden Stadterweiterungen aus dem 17. bzw. 18. Jahrhundert sind geprägt durch viele historisch und kulturell sehr bedeutsame Orte - sowohl als Konsequenz aus ihrer Zentrumsfunktion vor allem im 18. und 19. Jahrhundert, als auch durch ihre Lage an der

Grenze während der deutschen Teilung. Des Weiteren haben sich nach der Wiedervereinigung hier viele politische Institutionen wie Ministerien und Botschaften niedergelassen, was sowohl durch die räumliche Nähe zum Regierungsviertel begünstigt wurde, als auch im Rahmen der Stadtentwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ explizit gefördert wurde.

Des Weiteren ist das Gebiet geprägt durch viele kulturelle Institutionen (Staatsoper, Komische Oper), Sehenswürdigkeiten und mehrere Universitätsstandorte, u. a. der Humboldt-Universität.

Der Straßenraum ist durch großzügige Geschäfts- und Flaniermeilen wie die Friedrichstraße oder den Boulevard Unter den Linden mit einer vermehrten Erdgeschossnutzung geprägt. Der attraktiven Lage sowohl für Geschäfte als auch Unternehmen steht eine größtenteils niedrigere Bevölkerungsdichte gegenüber. Eine Ausnahme bildet der Gendarmenmarkt, welcher einen Wohnungsschwerpunkt für das Gebiet darstellt.

3.4.3 Tiergarten und Regierungsviertel (Parkzonen 15, 20, 21, 22 und 34)

Der Ortsteil Tiergarten schließt mit Teilen des Regierungsviertels westlich an die Dorotheenstadt an. Hier befinden sich sowohl der namensstiftende Große Tiergarten mit seinen 210 Hektar Grünfläche, als auch das Reichstagsgebäude, das Bundeskanzleramt und vielen weitere Gebäuden der Bundesregierung. Zusammen mit dem Potsdamer Platz mit seinen Hochhäusern sowie dem Lützowviertel südlich des Tiergartens ergibt sich ein städtebaulich sehr heterogenes Areal, in dem lediglich das Lützowviertel eine ausgeprägte Wohnnutzung aufweist. Auf Grund der zentralen Lage und Nähe zum Regierungsviertel werden hier in den letzten Jahren vor allem hochpreisige Apartments gebaut, welche zu Nutzungskonflikten zwischen neuen und alten Bewohnern führen.

3.4.4 Alexanderplatz und Karl-Marx-Allee II (Parkzone 3 und 14)

Der Alexanderplatz und seine direkte Umgebung mit der Karl-Marx-Allee wurden in den 1960er und 1970er Jahren als neues repräsentatives Stadtzentrum Berlins in der DDR entwickelt, es dominieren die architektonischen und städtebaulichen Ideen der Moderne. Heute ist der Alexanderplatz mit dem Fernsehturm und der Weltzeituhr einer der berühmtesten Plätze Deutschlands. Zusammen mit dem großen Angebot an Einzelhandel und Gastronomie macht ihn das zu einem der touristisch attraktivsten Orte in Berlin. Im Gegensatz dazu ist die Bebauung rund um die Karl-Marx-Allee durch Wohnbebauung geprägt.

3.4.5 Spandauer Vorstadt (Parkzone 29)

Die Bebauung der Spandauer Vorstadt entstand vor allem im Laufe des 18. und 19. Jahrhunderts und war bis zu ihrer Verfolgung Wohnsitz für große Teile der jüdischen Mittelschicht Berlins.

Nach einer Phase als Zentrum alternativer Kultur der Spandauer Vorstadt zählt sie heute mit ihrer Mischung aus kulturellem und gastronomischen Angebot, historisch bedeutsamen Gebäuden und ausgeprägtem hochpreisigen Einzelhandel zu den touristisch attraktivsten Gegenden Berlins. Gleichzeitig finden sich hier weiterhin viele Unternehmen der Kreativbranche, und sie ist ein wichtiger Wohnstandort, insbesondere für junge Familien.

3.4.6 Rosenthaler Vorstadt (Parkzonen 38 und 41)

Die Rosenthaler Vorstadt war viele Jahrzehnte ein Arbeiterwohnviertel, geprägt durch die Mietskasernen des 19. Jahrhunderts. Damit war es für lange Zeit auch das bevölkerungsreichste Viertel Berlins. Diese Bebauung ist immer noch zu großen Teilen erhalten und in den letzten Jahren hat sich ein breites Angebot an Gastronomie und Einzelhandel niedergelassen. Trotzdem besteht weiterhin der Charakter als Wohnquartier, wenn es auch heute definitiv kein Arbeiterviertel mehr ist, sondern vor allem junge, gut ausgebildete Familien anzieht.

3.4.7 Hauptbahnhof und Friedrich-Wilhelm-Stadt (Parkzonen 34 und 35)

Die nordwestliche Grenze des Untersuchungsgebietes verläuft direkt nördlich des Hauptbahnhofs und der angrenzenden Friedrich-Wilhelm-Stadt. Das Gebiet ist demnach sowohl durch die Infrastruktur des Bahnhofs als auch durch die zu großen Teilen erhaltene Stadtstruktur des 19. Jahrhunderts gekennzeichnet. Ergänzt wurde die Wohnbebauung in den letzten Jahren durch die Entwicklung hochpreisiger Apartments am Wasser sowie als Teil der Stadtentwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments und Regierungsviertel“ mit mehreren Ministerien und Infrastruktureinrichtungen. Charakteristisch für dieses Gebiet sind die starken räumlichen Barrieren, die einerseits durch die Gleise, andererseits durch den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal bzw. den Humboldthafen entstehen.

4 Qualität des ÖPNV-Angebots

Für die Ermittlung der Angebotsqualität wurde vom Land Berlin das gesamte Fahrplanangebot des VBB innerhalb des Untersuchungsgebiets in Form einer VISUM-Versionsdatei (PTV AG) bereitgestellt. Die Auswertung der Daten erfolgte innerhalb der Software VISUM.

Für die Bestimmung der Angebotsqualität sind im Wesentlichen die Haltestellendichte und die räumliche Abdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche von Bedeutung.

Für die Bewertung der Qualität des ÖPNV sind Qualitätskriterien relevant, die in folgenden Quellen beschrieben sind:

- der Nahverkehrsplan (SenUVK 2018),
- die Parkgebührenordnung (SenStadt 2006),

Zur späteren Überlagerung der Informationen zum ÖPNV mit den Daten der Parkraumauslastung wurde das Untersuchungsgebiet in ein 50 x 50-m-Raster unterteilt.

In einem ersten Schritt wurden für jede Rasterzelle alle Haltestellen ermittelt, die sich in einer Entfernung von weniger als 300 Metern befinden. Anschließend wurde die Bedienungshäufigkeit dieser Haltestelle in der morgendlichen Hauptverkehrszeit ermittelt. Für die Rasterzelle ist die am häufigsten bediente Haltestelle maßgebend.

In einem zweiten Schritt wurden alle Haltestellen ermittelt, die sich in einem Abstand von mehr als 300, aber weniger 400 Metern von der Rasterzelle befinden. Auch hier ist die am häufigsten bediente Haltestelle maßgebend.

Die Gesamtbewertung ergibt sich aus der besseren der beiden Einzelbewertungen aus den Schritten 1 und 2.

Abbildung 3 zeigt die Gesamtbewertung der Rasterzellen. Es wird deutlich, dass fast das gesamte Untersuchungsgebiet über eine gute ÖPNV-Erschließung (Einhaltung des Attraktivitätsstandards im 300-Meter-Radius) verfügt.

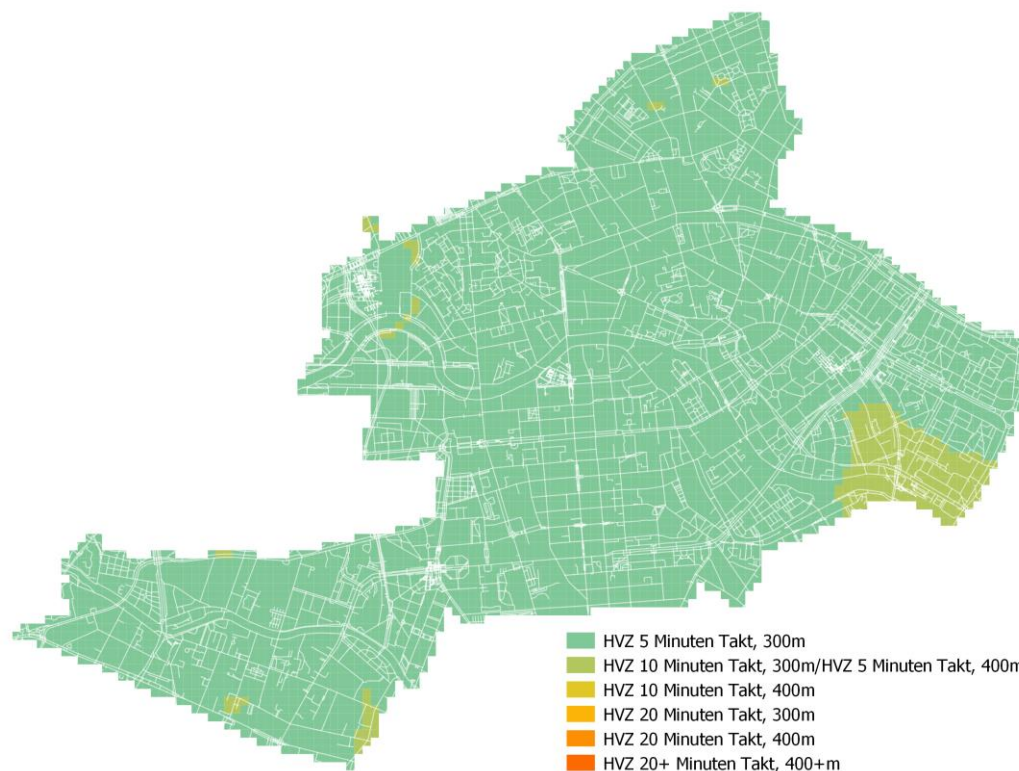


Abbildung 3 Bewertung ÖPNV-Erschließung in der HVZ, Mo. – Fr. 07 – 08 Uhr, detaillierte Bewertung

Für die Bewertung gemäß der Parkgebührenordnung ist eine gröbere Aufteilung in ausreichende bzw. gute ÖV-Erschließung erforderlich (**Anlage 33**). **Im Sinne der Parkgebührenordnung ist das gesamte Untersuchungsgebiet gut vom ÖPNV erschlossen.**

5 Parkraumangebot

5.1 Methodik

In einem ersten Schritt erfolgte eine georeferenzierte Digitalisierung des Parkraumangebotes auf Basis von Senkrechtluftbildern (Orthofotos).

Darauf aufbauend fanden Ortsbegehungen statt, auf deren Basis die zuvor erhobenen Daten korrigiert und um die Bewirtschaftungsform ergänzt wurden.

Ergänzend erfolgte eine Auswertung der vom Auftraggeber zur Verfügung gestellten Informationen sowie eigener Recherchen und fortlaufende Aktualisierung im Laufe der Untersuchung.

Über die Auswertung der Luftbilder konnte zunächst ein Großteil der vorhandenen ebenerdigen Stellplätze lagegenau erfasst werden. Ergänzungen mussten insbesondere wie folgt vorgenommen werden:

- Parkbauten (Parkhäuser und Tiefgaragen), welche über Luftbilder nicht zu identifizieren sind,
- Parkplätze im Straßenraum, die tagsüber anderen Nutzungen vorbehalten sind (Busspuren, zusätzliche Fahrstreifen)¹,
- Art der Bewirtschaftung.

Die genaue Quantifizierung des Parkraumangebotes ist durch die üblichen unmarkierten Parkflächen im öffentlichen Straßenraum nicht eindeutig möglich. So kann die Anzahl der tatsächlichen Parkmöglichkeiten je nach Parkeffizienz und Größe der abgestellten Fahrzeuge insbesondere beim Längsparken variieren. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die beiden Extreme (überwiegend lange Kfz, die ungünstig parken/ überwiegend kurze Kfz, die ideal parken) selten auftreten und das Parkplatzangebot generell um nur wenige Stellplätze schwankt bzw. Schwankungen sich gegenseitig ausgleichen².

Aufgrund der Bearbeitungsdauer war das real verfügbare Stellplatzangebot dauernden Schwankungen, z. B. durch kurzfristig wechselnde Baustellen, unterworfen.

Neben den vor Ort erfassten Informationen aus der Beschilderung wurden die Regelungen für die einzelnen Parkraumbewirtschaftungszonen (Bewirtschaftungszeiten, Gebührenhöhen, Bereiche mit Mischparken und reinem Bewohnerparken innerhalb der Zonen) ausgewertet (siehe **Anlage 1**).

Die Stellplätze wurden anhand folgender Merkmale typisiert:

- Eigentumsverhältnis (öffentlich, privat),
- Zugänglichkeit (öffentlich, ausgewählte Nutzergruppen),
- Form/bauliche Ausbildung (Stellplätze im Straßenraum mit Anordnung zur Fahrbahnachse, Parkbauten unterschiedlichen Typs),
- Art der Bewirtschaftung (reine Bewohnerparkplätze, Mischparken, ausgewiesene Nutzergruppen, zeitliche Restriktionen).

¹ Relativ häufig sind beispielsweise Parkplätze für Parken mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis und einem Haltverbot in den Vormittags- und Nachmittagsspitzenstunden, z. B. Mo.-Fr. 7:00 - 9:00 und 15:00 - 18:00 Uhr.

² In den zur Verfügung gestellten Untersuchungen (Kommunal Data 2004, CS Plan 2006, Planungsgruppe Nord 2006) wurden leicht abweichende Ansätze gewählt (näherungsweise 5 Meter pro Stellplatz, 5,20 Meter pro Stellplatz oder Stellplatzzahl = Straßenlänge/ 5,25 (aufgerundet)). Da in vielen Teilen Berlins davon auszugehen ist, dass deutlich dichter geparkt wird, wurde das Parkraumangebot in dieser Studie daher in Vorortbegehungen an die realen Bedingungen angepasst. Daraus ergibt sich im Vergleich zu einigen der vorherigen Untersuchungen ein geringfügig höheres Parkraumangebot und eine im Verhältnis niedrigere Auslastung. In dieser Untersuchung wird davon ausgegangen, dass bei einer Auslastung von 100% alle Fahrzeuge legal abstellbar sind, bei 101% jedoch nicht mehr.

Aus der Kombination dieser Merkmale ergibt sich eine Vielzahl von Typen, wobei bestimmte Merkmalskombinationen ausgeschlossen werden können (z. B. unbewirtschaftete Stellplätze in Parkbauten).

Im Sinne der Praktikabilität und in Anlehnung an die vorangegangenen Untersuchungen wurden alle vorkommenden Merkmalskombinationen zu den folgenden sechs Kategorien aggregiert:

Öffentlicher Straßenraum:

- Typ 1 - öffentlicher Straßenraum, Parken mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis (**Mischparken**)

Typ 1 stellt den überwiegenden Teil der Stellplätze im Untersuchungsgebiet dar. Parken ist auf diesen Stellplätzen für Bewohner mit Parkausweis für die entsprechende Parkraumbewirtschaftungszone sowie für übrige Nutzer mit Parkschein erlaubt. In den Abend- und Nachtstunden ist das Parken in der Regel ohne Reglementierung erlaubt.

- Typ 2: öffentlicher Straßenraum, **reine Bewohnerparkplätze**

Typ 2 bilden die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, die für die wesentliche Zeit ausschließlich Bewohnern vorbehalten sind. Auf diesen Stellplätzen kann in den Abend- und Nachtstunden das Parken für andere Nutzergruppen erlaubt sein.

- Typ 3: öffentlicher Straßenraum, Parken nur für **bestimmte Nutzergruppen** erlaubt (z. B. Behinderte, Krankentransport, Taxi, Krad)

Hierin sind alle Stellplätze im öffentlichen Raum zusammengefasst, die bestimmten Nutzergruppen oder Fahrzeugtypen vorbehalten sind. Hierunter fallen insbesondere Behindertenstellplätze, Stellplätze für Krankentransporte, Taxi- und Krad-Parkplätze.

- Typ 4: öffentlicher Straßenraum, Parken nur zu **bestimmten Tageszeiten**

Insbesondere entlang von Hauptverkehrsstraßen existieren Stellplätze, die in der Hauptverkehrszeit anderen verkehrlichen Funktionen vorbehalten sind. Dies können beispielsweise Busspuren oder zusätzliche Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr sein. In Schwachlastzeiten und Tagesrandstunden sind diese Flächen häufig als straßenbegleitende Stellplätze freigegeben.

Privater Bereich:

- Typ 5: privat **mit** öffentlichem Zugang

In Typ 5 sind alle Stellplätze zusammengefasst, die sich auf privatem Grund befinden und öffentlich nutzbar sind, z. B. Parken mit Parkschein. Neben ebenerdigen Stellplätzen wurden dieser Kategorie alle Tiefgaragen und Parkhäuser mit öffentlichem Zugang zugeordnet.

- Typ 6: privat **ohne** öffentlichen Zugang

Alle Stellplätze auf privatem Grund, die nicht öffentlich nutzbar sind, wurden dieser Kategorie zugeordnet. Dies sind beispielsweise ebenerdige Stellplätze auf privatem Grund, private Parkbauten, die nur für bestimmten Nutzergruppen wie Bewohner, Mitarbeiter oder Kunden vorgesehen sind.

Des Weiteren wurden alle Stellplätze, die während des gesamten Untersuchungszeitraums durch eine Baustelle blockiert waren, als Typ 8 – **Baustelle** im Untersuchungszeitraum – gekennzeichnet.

5.2 Überblick

Tabelle 1 enthält die Auswertung der erfassten Stellplätze für die einzelnen Parkzonen, getrennt nach den zuvor beschriebenen Typen. Die dazugehörigen Kartendarstellungen mit den in den einzelnen Parkzonen verorteten Stellplätzen enthalten **Anlage 8 bis Anlage 21**.

Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet ca. 47 900 Stellplätze erfasst, von denen sich ca. 25 700 im öffentlichen Straßenraum und ca. 21 200 in im privaten Raum befinden. Etwa 1000 Stellplätze stehen aufgrund von Baumaßnahmen längerfristig nicht zu Verfügung. Von den ca. 25 700 Stellplätzen im öffentlichen Raum sind ca. 900 Stellplätze Sonderparkplätze (z. B. Taxi, Behindertenparkplätze).

Darüber hinaus standen durchschnittlich in jedem Zeitabschnitt ca. 8 % des Stellplatzangebotes infolge kurzfristiger Baumaßnahmen, Veranstaltungen etc. nicht als Stellplatz zur Verfügung.

Von den Stellplätzen im öffentlichen Raum stehen ca. 1 500 Stellplätze nur zeitlich begrenzt zur Verfügung, d.h. es gelten regelmäßige zeitlich begrenzte Haltverbote.

Parkzone	Öffentliche Stellplätze				Private Stellplätze		Dauerbaustelle		
	Typ 1: öffentlicher Straßenraum, Parken mit Parkschein o. Bewohnerausweis	Typ 2: öffentlicher Straßenraum, reine Bewohnerparkplätze	Typ 3: öffentlicher Straßenraum, Parken nur für bestimmte Nutzergruppen	Typ 4: öffentlicher Straßenraum, Parken nur zu bestimmten Tageszeiten	Typ 5: private mit öffentlichem Zugang (soweit sichtbar)	Typ 6: privat ohne öffentlichen Zugang (soweit sichtbar)	Typ 8: Baustelle im Untersuchungszeitraum	gesamt	
1	657	0	49	166	963	178	49	2062	
2	2491	0	110	133	1853	675	207	5469	
3	1144	0	86	12	3166	336	117	4861	
14	1922	1520	58	57	0	826	111	4494	
15	1436	0	66	62	1167	1142	143	4016	
20	896	140	46	36	436	424	24	2002	
21	856	0	87	51	4095	792	77	5958	
22	1791	0	48	125	200	1664	61	3889	
29	1974	1270	109	286	600	439	28	4706	
34	1527	0	164	173	411	598	31	2904	
35	167	0	51	0	860	0	63	1141	
36	601	0	7	36	0	202	40	886	
38	2005	0	45	261	0	156	0	2467	
41	2876	0	14	135	0	52	0	3077	
Summe	20343	2930	940	1533	13751	7484	951	47932	
	25746				21235				
	46981								

Tabelle 1: Erfasste öffentliche Stellplätze nach Parkzone und Typ

Zu berücksichtigen ist, dass die privaten Stellplätze nicht vollständig erhoben werden konnten. Private Stellplätze in Parkbauten wurden in aller Regel ab einer Stellplatzanzahl von 25 Stellplätzen berücksichtigt, sofern die Anzahl durch Ortsbegehungen oder sonstige Recherchen zu ermitteln war. Stellplätze im Außenbereich wurden unabhängig von

der Anzahl erhoben, sofern die Stellplätze einzusehen waren. Vor diesem Hintergrund bildet die Anzahl der dargestellten Stellplätze im privaten Raum die Untergrenze.

Die Anteile der privaten Stellplatzangebotes schwanken innerhalb des Untersuchungsgebietes sehr stark (Abbildung 4 sowie **Anlage 22**):

Die höchsten Anteile privaten Stellplatzangebot ergeben sich in den Zone 3, 15, 21 und 35, die niedrigsten Anteile in den Parkzonen 14, 20, 29, 38 und 41.

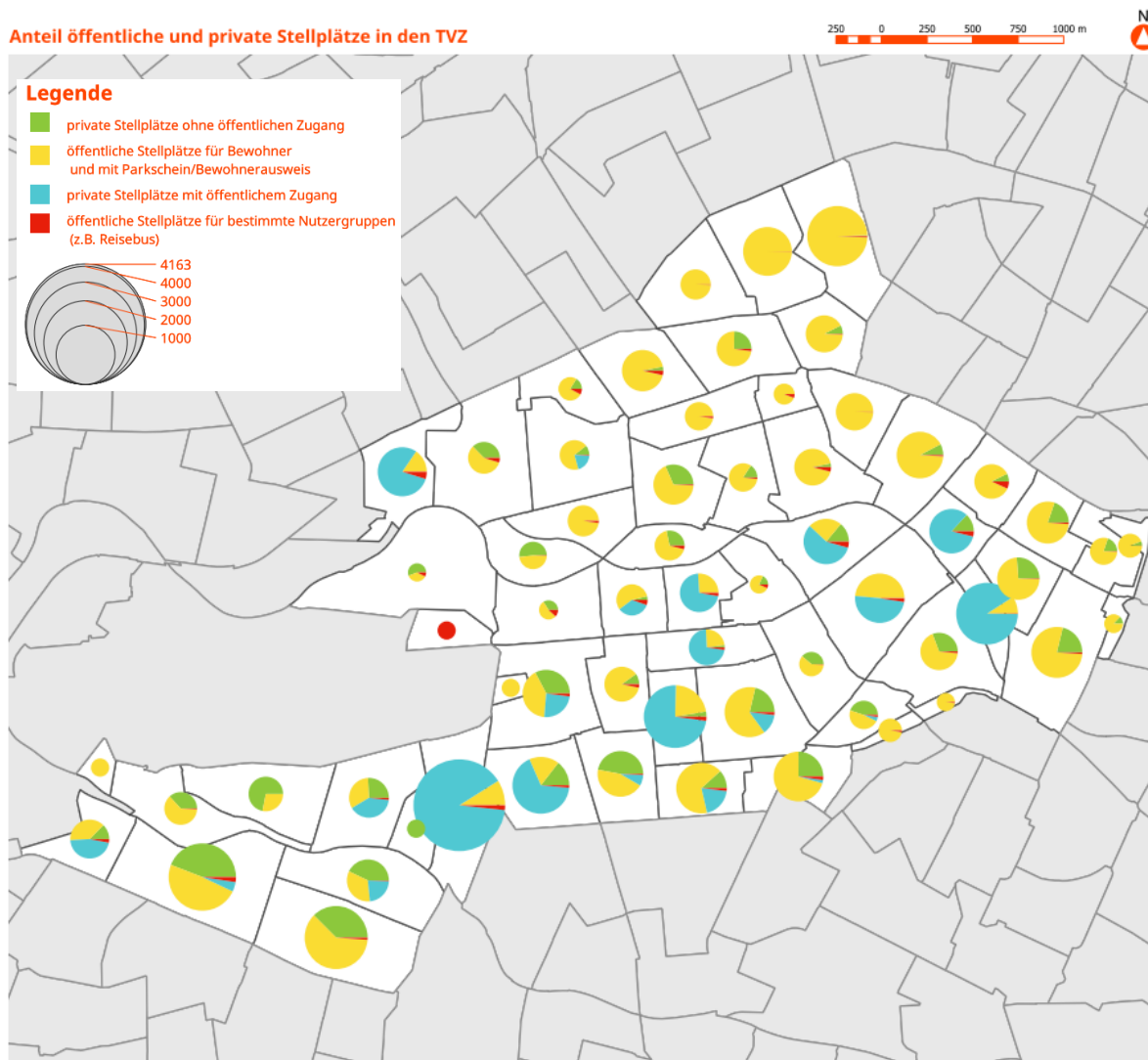


Abbildung 4 Anteile privater und öffentlicher Stellplätze nach Teilverkehrszelle und Typ

5.3 Private Stellplätze

5.3.1 Private Stellplätze, die nur privat zugänglich sind

Die zu Verfügung gestellten Bauvoranfragen an den Bezirk Mitte deuten auf eine hohe Anzahl von privaten Stellplätzen im Zuge von Neu- und Umbauten bis zum Jahr 2005 hin, mit einem Höhepunkt von ca. 3140 Stellplätzen im selben Jahr. Seit 2006 liegt die Anzahl der Stellplätze in den Bauvoranfragen deutlich darunter.

Folgende Karte zeigt die Verteilung der Stellplätze in den Bauvoranfragen seit 2000, abzüglich der Stellplatzanlagen die Teil dieser Untersuchung waren. Die Zahlen sind als

Größenordnung zu interpretieren – zum einen sagen sie in vielen Bereichen nichts über den Bestand aus, zum anderen müssen nicht alle Bauvorhaben auch realisiert worden sein.

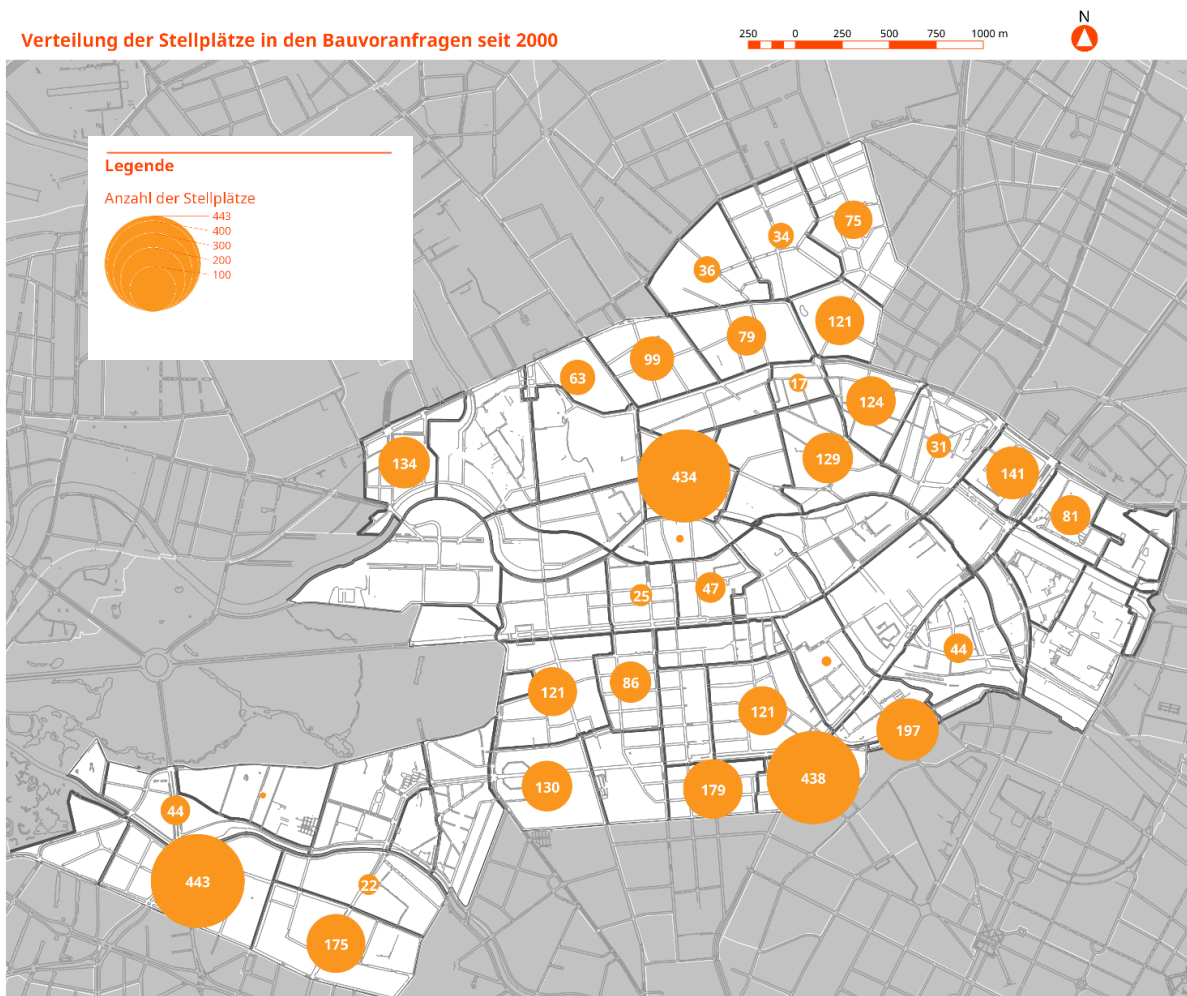


Abbildung 5 Verteilung der Stellplätze in den Bauvoranfragen seit 2000

Aufgrund der städtebaulichen Form vieler Quartiere, welche geprägt sind durch Hinter- und Innenhöfe, ist davon auszugehen, dass es weiterhin einen hohen Anteil an privaten Stellplätzen gibt.

In den sehr zentralen, sowohl touristisch als auch von Büro- und Einzelhandelsnutzung geprägten Gebieten, dominieren private Stellplätze in Form von Parkhäusern. Hier wurden auch in den letzten Jahren die meisten Neubauvorhaben von Tiefgaragen und Parkhäusern realisiert. Neue private, nicht zugängliche Stellplätze entstehen besonders in den Bereichen mit neuer Wohnbebauung.

Private, einsehbare Stellplätze (z. B. Bewohnerparkplätze mit Bügeln) wurden genau wie öffentliche Stellplätze erhoben. Sie wurden allerdings nicht ausgewertet, da sie aufgrund ihrer geringen Anzahl in den meisten Gebieten keine verlässlichen Ergebnisse liefern würden und zudem häufig zu bestimmten Zeitabschnitten nicht einsehbar waren (z. B. verschlossene Tore nachts).

5.3.2 Öffentlich zugängliche private Stellplätze

Im gesamten Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 31 Parkbauten (Tiefgaragen, Parkhäuser) erfasst. Die Standorte der Parkbauten sind in **Anlage 8** bis **Anlage 21** dargestellt. Tabelle 2 zeigt die erfassten Parkbauten mit mehr als 400 Stellplätzen.

Name	Straße	Stellplätze	Parkzone
Tiefgarage Potsdamer Platz - Ludwig-Beck-Straße	Ludwig-Beck-Straße	1995	21
APCOA Sony Center	Bellevuestraße 3	1600	21
APCOA Tiefgarage Alexa	Grunerstraße 20	1600	3
APCOA Tiefgarage Leipziger Platz	Leipziger Platz 12	958	15
DB BahnPark Tiefgarage	Clara-Jaschke-Straße 88	860	34
CONTIPARK Tiefgarage Friedrichstadt-Passagen	Taubenstraße 14	749	2
Q-Park Am Alexanderplatz	Alexanderstraße 2	655	3
Parkhaus Rathaus Passagen	Rathausstraße 5	600	3
Union Investment Real Estate GmbH - City Quartier Dom-Aquarée/Radisson Blu Hotel	Karl-Liebknecht-Straße 5	600	29
Parkhaus Dorotheenstraße	Dorotheenstraße 30	500	1
Q-Park Unter den Linden/ Staatsoper	Bebelplatz	463	1
Hilton Berlin Domhotel GmbH	Mohrenstraße 30	400	2

Tabelle 2: Parkbauten mit mehr als 400 Stellplätzen

Die Nutzungsgebühren für die privaten, öffentlich zugänglichen Stellplätze betragen in den meisten Sammelanlagen etwa 2 €/ Stunde, hoteleigenen Parkhäusern sind pro Stunde teurer, bieten jedoch in vielen Fällen günstigere 24-Stunden-Tarife an. Damit ist das Parken in privaten Sammelanlagen im Zentrum i. d. R. deutlich günstiger als im umgebenden Straßenraum.

5.4 Stellplätze im öffentlichen Raum

5.4.1 Stellplatzangebot

Im Untersuchungsgebiet existieren insgesamt ca. 25 700 öffentliche Parkplätze im Straßenraum. Dieses Stellplatzangebot schwankt im Tagesverlauf aufgrund von temporären Haltverboten (z. B. für Busspuren, Lieferzonen). Werktags um 15 Uhr ist das Stellplatzangebot mit ca. 23 600 Stellplätzen am niedrigsten. Dieser Rückgang fällt in den verschiedenen Parkzonen unterschiedlich stark aus. Der stärkste Unterschied ergibt sich in Zone 38, dort ändert sich das Angebot im Tagesverlauf um etwa 11%.

→ Tabelle 3 zeigt das verfügbare Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum, differenziert nach Parkzonen^{3 4}.

Parkzone	Werktags				Wochenende			
	Werktag 11 Uhr	Werktag 15 Uhr	Werktag 21 Uhr	Werktag 02 Uhr	Samstag 11 Uhr	Samstag 15 Uhr	Sonntag 11 Uhr	Sonntag 15 Uhr
1	766	772	765	823	705	683	728	728
2	2507	2530	2620	2613	2571	2593	2611	2620
3	1144	1144	1156	1156	1156	1156	1156	1156
14	3437	3437	3499	3499	3472	3472	3494	3494
15	1443	1453	1490	1498	1457	1487	1492	1492
20	1036	1041	1072	1072	1052	1057	1057	1057
21	858	864	882	907	865	871	883	883
22	1887	1798	1913	1916	1913	1913	1916	1916
29	3250	3281	3525	3469	3447	3485	3495	3495
34	1548	1553	1618	1630	1606	1616	1624	1624
35	167	167	167	167	167	167	167	167
36	601	603	637	637	633	633	633	633
38	2185	2027	2266	2263	2227	2255	2266	2266
41	2961	2889	3003	3011	3001	3011	3011	3011
Summe	23790	23559	24613	24661	24272	24399	24533	24542

Tabelle 3: Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum

Im gesamten Gebiet bestehen im Wesentlichen drei verschiedene Bewirtschaftungszeiträume:

- Mo. – Fr. 9:00 – 20:00 Uhr und Sa. 09:00 – 18:00 Uhr,
- Mo. – Sa. 9:00 – 22:00 Uhr,
- Mo. – So. 9:00 – 24:00 Uhr.

Von diesem übergreifenden Konzept abweichend wurden weitere Anordnungen/ Regelungen für einzelne Parkplätze festgestellt, die hauptsächlich durch konkrete Anforderungen, wie zeitlich begrenzte Ladezonen, hervorgerufen werden.

³ Alle Angaben zur Parkzone 36 in diesem Bericht beziehen sich ausschließlich auf den im Untersuchungsgebiet befindlichen Teil (nordwestlich des Straßenzuges Märkisches Ufer – Wallstraße – Neue Grünstraße – Kommandantenstr., jeweils inklusive der Straßen).

⁴ Alle Angaben zur Parkzone 41 in diesem Bericht beziehen sich nur auf die Stellplätze im Bezirk Mitte.

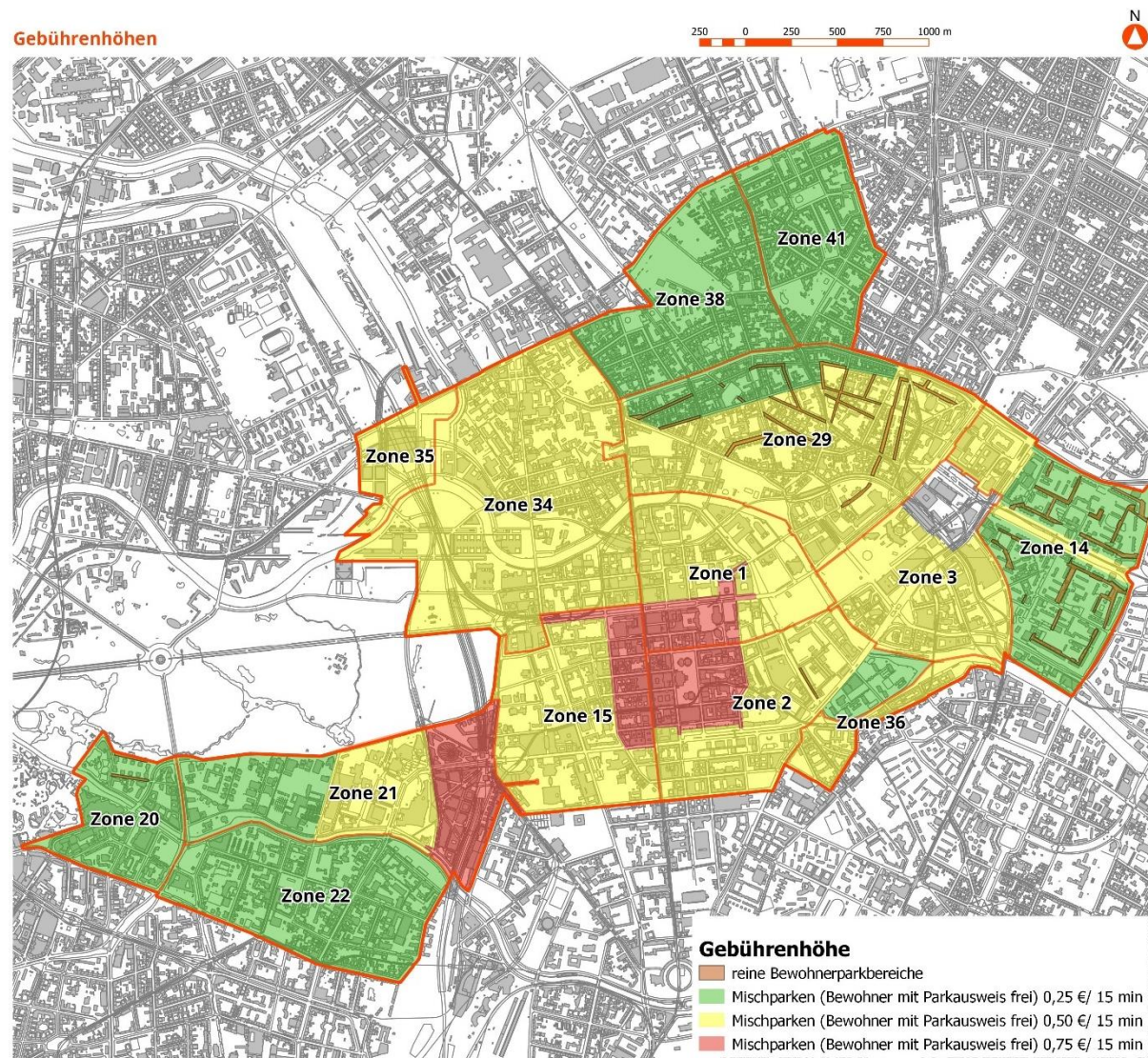


Abbildung 6: Gebührenhöhen in den Parkzonen

Im Untersuchungsgebiet wird der gesamte öffentliche Straßenraum bewirtschaftet. Die Gebührensätze liegen bei 0,25, 0,50 oder 0,75 €/ Viertelstunde (Stand Juni 2018), zusätzlich ist das Parken mit Bewohnerausweis oder Ausnahmegenehmigung möglich (Abbildung 6).

Einige Bereiche sind dem reinem Bewohnerparken vorbehalten. Für letztere existieren im Untersuchungsgebiet unterschiedliche zeitliche Festlegungen:

- Mo. - Fr. 9 - 20 Uhr sowie Sa. 9 - 18 Uhr,
- Mo. - Sa. 9 - 22 Uhr,
- Mo. - So. 9 - 24 Uhr.

Bewohnerparkausweise kosten 20,40 € für zwei Jahre. Jede gemeldete Person hat für die entsprechende Zone Anrecht auf einen Parkausweis für ein durch den Anwohner nachweislich dauerhaft genutztes Kfz, ein Haushalt kann also über mehrere Fahrzeuge und Parkausweise verfügen. In Einzelfällen können verschiedene Kennzeichen eingetragen werden. Betriebe und Unternehmen mit Sitz in Parkraumbewirtschaftungszonen können

für den nachgewiesenen erforderlichen Mindestbedarf an betrieblich genutzten Fahrzeugen gebührenpflichtige Ausnahmegenehmigungen zum Parken ohne Parkschein erhalten. Des Weiteren gibt es Handwerkerparkausweise sowie Gästeparkausweise, die für einen begrenzten Zeitraum erworben werden könnten (bis zu zwei Jahre bzw. bis zu vier Wochen).

5.4.2 Vergleich zu Voruntersuchungen

Mit einem Vergleich zu Voruntersuchungen werden einige wesentliche Tendenzen der Entwicklung des Parkraumangebotes aufgezeigt.

Folgende Daten wurden dabei herangezogen:

- Parkzonen 1, 2, 3, 14, 15, 29, 36⁵: Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte (Planungsgruppe Nord 2006, S. 18),
- Parkzonen 20, 21, 22: Untersuchung zum Potsdamer Platz (Kommunaldata 2004, S. 24),
- Parkzone 34: Parkraumbewirtschaftungskonzept für die möglichen Erweiterungsgebiete Dorotheenstadt, Regierungsviertel, Friedrich-Wilhelm-Stadt, Moabit und Hansaviertel in Berlin-Mitte (CS-Plan 2006, S. 27),
- Parkzonen 38 und 41⁶: Prüfung der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung und Erarbeitung einer entsprechenden Konzeption für die möglichen Erweiterungsgebiete Oranienburger Vorstadt, Rosenthaler Vorstadt und "Brunnenviertel" (Kommunaldata 2006/2, S. 33).

Folgende Rahmenbedingungen sind beim Vergleich der Daten zu beachten:

- Die Abgrenzung der Zonen unterscheidet sich teilweise geringfügig.
- Bestimmte Zonen wurden erst später gebildet und anders abgegrenzt. Deswegen werden die Zonen 2 und 36 sowie 38 und 41 in den nachfolgenden Darstellungen jeweils zusammengefasst.
- Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung bestand zum Zeitpunkt der Voruntersuchungen nur für die Zonen 1, 2, 3, 14, 15, 20, 21, 22, 29 und 36.
- In den Vergleichstabellen wurde für die Voruntersuchungen einheitlich das Jahr 2006 angegeben, wengleich die Parkzonen 20, 21, 22 schon 2004 erhoben wurden.
- Der Vergleichswert von 2018 bezieht sich auf alle öffentlichen Stellplätze, mit Ausnahme der Sonderparkplätze, d. h. auf die Stellplätze der Typen 1, 2 und 4.
- Es bestehen geringfügige methodische Unterschiede.

⁵ Alle Angaben zur Parkzone 36 beziehen sich ausschließlich auf den im Untersuchungsgebiet befindlichen Teil (nordwestlich des Straßenzuges Märkisches Ufer – Wallstraße – Neue Grünstraße – Kommandantenstr., jeweils inklusive der Straßen).

⁶ Alle Angaben zur Parkzone 41 beziehen sich nur auf die Stellplätze im Bezirk Mitte.

	2006	2018	2006	2018	2006	2018	2006	2018
Parkzone	Werktag 11 Uhr	Werktag 11 Uhr	Werktag 15 Uhr	Werktag 15 Uhr	Werktag 21 Uhr	Werktag 21 Uhr	Werktag 02 Uhr	Werktag 02 Uhr
1*	859	766	859	772	919	765	919	823
2 + 36*	3767	3108	3829	3133	3893	3257	3909	3250
3*	1431	1144	1484	1144	1529	1156	1529	1156
14*	4245	3437	4245	3437	4321	3499	4321	3499
15*	1698	1443	1701	1453	1743	1490	1751	1498
20	1180	1036	1192	1041	1242	1072	1336	1072
21	1181	858	1184	864	1285	882	1334	907
22	2007	1887	1904	1798	2056	1913	2064	1916
29*	3440	3250	3450	3281	3646	3525	3717	3469
34	1878	1548	k. A.	1553	k. A.	1618	k. A.	1630
38 + 41	4817	5146	4817	4916	4833	5269	4944	5274
Summe*	15440	13148	15568	13220	16051	13692	16146	13695
Summe	26503	23623	24665	23392	25467	24446	25824	24494

Tabelle 4: öffentliches Stellplatzangebot nach Parkzonen, Vergleich 2006 – 2018⁷

Tabelle 4 zeigt einen Rückgang von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum um ca. 11 %. Betrachtet man ausschließlich die schon zum Zeitpunkt der vorhergehenden Erhebung vollständig bewirtschafteten Parkzonen, fällt der Rückgang noch stärker aus (- 15 %).

Besonders auffällig ist eine Reduzierung des Angebotes infolge der Nutzung von Stellplatzflächen durch neue Gebäude oder Baustellen, u. a.:

- Zone 2/ 36: House of One/ Petriplatz in der Gertraudenstraße, Baustelle Axel-Springer-Haus, Rathausbrücke,
- Zone 3: im Wesentlichen Wegfall von Stellplätzen nordöstlich des Alexanderplatzes,
- Zone 14: u. a. Wegfall von Stellplätzen Karl-Liebknecht-Str., Wadzeckstr., Hotelneubauten, Baustellen, Zuordnung zu fest vermieteten Privatstellplätzen.

5.4.3 Temporäre Baustellen

Baustellen können starke Schwankungen in der prozentualen Auslastung eines Gebietes verursachen.

Der durchschnittliche Anteil sowie der absolute Wert der Stellplätze im Baustellenbereich über alle Zeitabschnitte sind in der nachfolgenden Abbildung sowie in **Anlage 23** dargestellt:

Aufgrund von Sperrungen, Events etc. waren teilweise Nacherhebungen erforderlich. Die Baustellensituation variierte in solchen Fällen zwischen den Erhebungszeitpunkten.

⁷ Parkzonen mit * wurden schon zum Zeitpunkt der vorhergehenden Erhebung bewirtschaftet

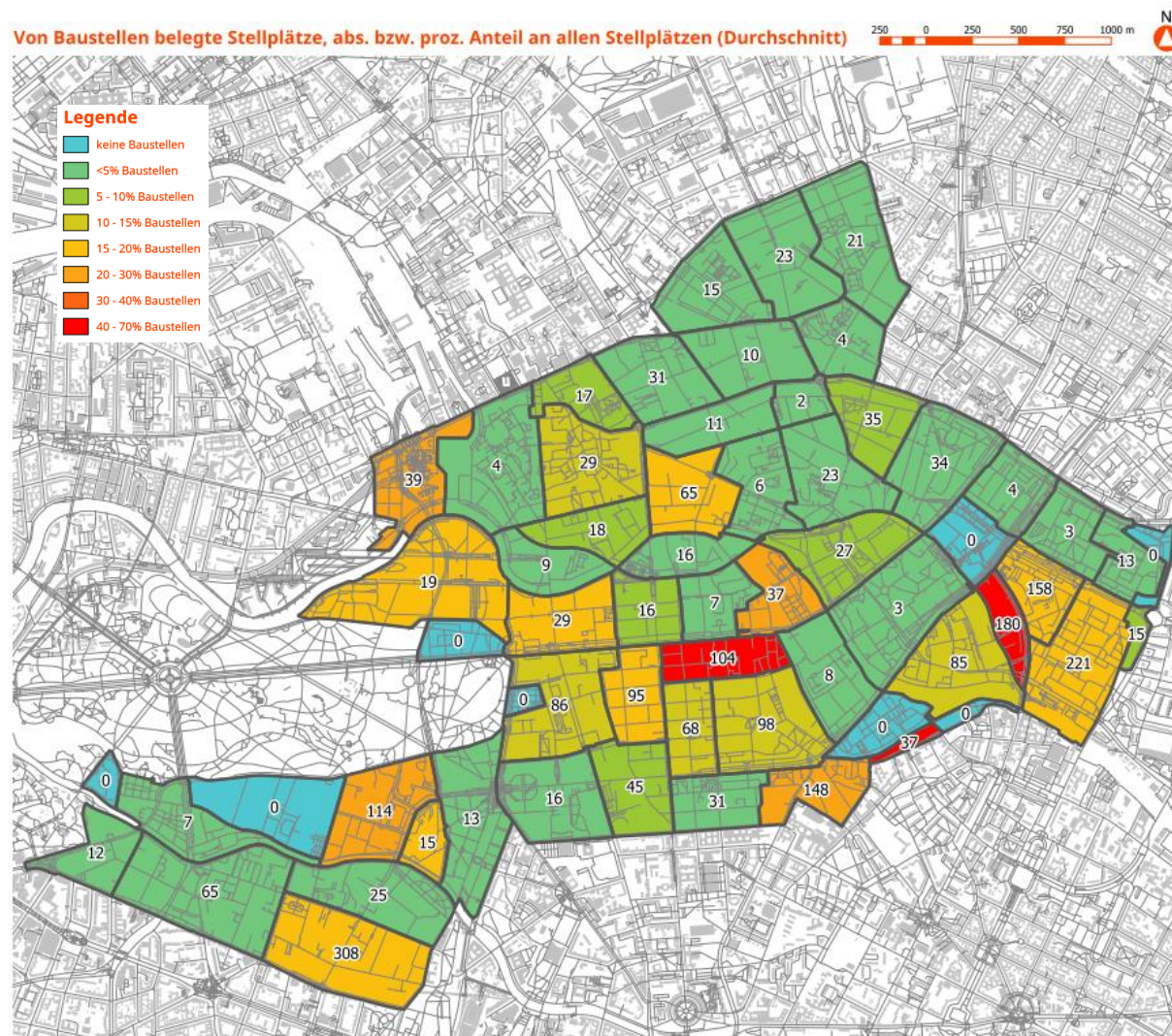


Abbildung 7: Von Baustellen belegte Stellplätze, absolut bzw. prozentualer Anteil an allen Stellplätzen (Durchschnitt)

Es wird deutlich, dass in vielen Bereichen Berlins während der Erhebung signifikante Anteile des Stellplatzangebotes aufgrund von Bautätigkeit nicht verfügbar waren.

Es ist davon auszugehen, dass zu jedem beliebigen Zeitpunkt ein gewisser Anteil des Angebotes aufgrund von Baustellen über einen längeren Zeitraum nicht verfügbar ist. Vor diesem Hintergrund ist kein wesentlicher Einfluss auf die Ergebnisse zu erwarten.

Bei einer Konzentration größerer Baustellen ist allerdings davon auszugehen, dass die Auslastung im Umfeld tendenziell höher ist und dass es zu Verdrängungseffekten in benachbarte Bereiche kommt.

6 Parkraumnachfrage

6.1 Methodik

Für die erfassten Stellplätze erfolgte die Ermittlung der **Stellplatzbelegung** (Parkraumauslastung) für ausgewählte Zeitbereiche mittels Vorortdokumentation.

Folgende Zeitbereiche wurden hierbei betrachtet:

- werktags 11 Uhr,
- werktags 15 Uhr,
- werktags 21 Uhr,
- werktags 2 Uhr,
- samstags 11 Uhr,
- samstags 15 Uhr,
- sonntags 11 Uhr,
- sonntags 15 Uhr.

Die Werktagserhebungen erfolgten ausnahmslos an den Wochentagen Dienstag – Donnerstag. Die Erfassung der Belegung des Zeitpunktes erfolgte aus erhebungstechnischen Gründen jeweils in einem Zeitraum von einer Stunde vor bis zu einer Stunde nach dem angegebenen Erhebungszeitpunkt.

Bei größeren Veranstaltungen wurden die Erhebungen in diesem Bereich auf einen anderen Tag verlegt. Bei kleinen und mittleren Veranstaltungen wurde dies vernachlässigt, da die Auswirkungen auf das Gesamtergebnis vernachlässigbar sind.

Bestandteil der Verkehrsnachfrage im öffentlichen Straßenraum sind auch Falschparker, die

- zum Zeitpunkt der Erhebung auf Flächen standen, auf denen grundsätzlich nicht geparkt werden darf (z. B. Bürgersteige) oder
- auf Stellplätzen standen, die zum Zeitpunkt der Erhebung aber als Haltverbot ausgewiesen waren.

Zur **Identifizierung von Nutzergruppen** wurden für ausgewählte räumliche Bereiche (eine repräsentative Auswahl von ca. 25 % des gesamten Stellplatzangebotes) **Kennzeichenerfassungen** im ruhenden Verkehr durchgeführt.

Hierbei wurden folgende Zeitabschnitte erhoben:

- werktags 2 Uhr,
- werktags 5 Uhr,
- werktags 8 Uhr,
- werktags 11 Uhr,
- werktags 13 Uhr,
- werktags 15 Uhr,
- werktags 17 Uhr,
- werktags 19 Uhr,
- werktags 21 Uhr,

- werktags 2 Uhr (Folgetag).

Die Erfassung der Kennzeichen zu einem Zeitpunkt erfolgte aus erhebungstechnischen Gründen jeweils in einem Zeitraum von einer Stunde vor bis zu einer Stunde nach dem angegebenen Erhebungszeitpunkt.

6.2 Parkraumnachfrage auf öffentlichen Stellplätzen

6.2.1 Gesamtnachfrage

Bei der Ermittlung der Parkraumnachfrage im öffentlichen Straßenraum gelten folgende Rahmenbedingungen:

- Baustellen sind weder Bestandteil des Angebotes noch der Nachfrage.
- Falschparker werden der Nachfrage (Anzahl Kfz), nicht aber dem Angebot (Anzahl Stellplätze) zugeordnet.

→ Tabelle 5 zeigt die Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum im zeitlichen Verlauf^{8 9}. In der Summe des Untersuchungsgebiet ergibt sich eine Nachfragespitze werktags um 11 Uhr.

Unterschiede ergeben sich insbesondere im Tag-Nacht-Verhältnis:

Die Zonen 1, 2, 3, 15, 20, 21, 34 und 35 ergibt sich nachts ein ausgeprägtes Minimum, während die Nachfrage in den übrigen Zonen nachts kaum zurückgeht, teilweise sogar ansteigt (Zone 14, 38 und 41).

Parkzone	Werktag 11 Uhr	Werktag 15 Uhr	Werktag 21 Uhr	Werktag 02 Uhr	Samstag 11 Uhr	Samstag 15 Uhr	Sonntag 11 Uhr	Sonntag 15 Uhr
1	685	693	431	235	519	563	569	666
2	2373	2328	1864	1369	1596	1734	1971	2138
3	1005	920	846	550	620	913	830	1038
14	2273	2205	2722	2601	2478	2399	2569	2483
15	1461	1368	899	772	1034	1157	993	1132
20	883	792	774	622	626	624	765	792
21	817	604	573	276	454	654	567	859
22	1909	1621	1707	1652	1371	1390	1616	1585
29	3422	3360	3495	3016	2986	3055	2885	3161
34	1589	1456	1092	705	1069	981	1086	1282
35	215	189	138	34	199	168	209	218
36	565	512	529	545	440	408	467	467
38	1949	1887	2104	2023	2086	1812	2015	1992
41	2466	2516	2811	2989	2130	2266	2735	2564
Summe	21612	20451	19985	17389	17608	18124	19277	20377

Tabelle 5: Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum (Anzahl Kfz)

Die Auswertung der Stellplatzbelegung auf Ebene der Teilverkehrszellen erfolgt in **Anlage 24** bis **Anlage 31**.

⁸ Alle Angaben zur Parkzone 36 beziehen sich ausschließlich auf den im Untersuchungsgebiet befindlichen Teil (nordwestlich des Straßenzuges Märkisches Ufer – Wallstraße – Neue Grünstraße – Kommandantenstr., jeweils inklusive der Straßen).

⁹ Alle Angaben zur Parkzone 41 beziehen sich nur auf die Stellplätze im Bezirk Mitte.

6.2.2 Gesamtnachfrage, Vergleich 2006 - 2018

Beim Vergleich zu Voruntersuchungen gelten die methodischen Hinweise des Kapitels 5.4.

In den schon zum Zeitpunkt der letzten Erhebung vollständig bewirtschafteten Zonen (in Tabelle 6 mit * markiert) ergibt sich werktags vormittags sowie nachmittags eine geringfügige Zunahme der Nachfrage gegenüber dem Zeitpunkt der letzten Erhebung¹⁰. Abends und nachts ergibt sich ein Nachfragerückgang um bis zu 6 %.

	2006	2018	2006	2018	2006	2018	2006	2018
Parkzone	Werktag 11 Uhr	Werktag 11 Uhr	Werktag 15 Uhr	Werktag 15 Uhr	Werktag 21 Uhr	Werktag 21 Uhr	Werktag 02 Uhr	Werktag 02 Uhr
1*	689	685	637	693	687	431	193	235
2 + 36*	3112	2938	3057	2840	2593	2393	1882	1914
3*	1057	1005	1053	920	975	846	725	550
14*	1971	2273	2019	2205	2353	2722	2444	2601
15*	1080	1461	1058	1368	1377	899	969	772
20	1395	883	1414	792	1096	774	726	622
21	1347	817	1329	604	1095	573	328	276
22	2185	1909	2005	1621	1598	1707	1417	1652
29*	3087	3422	3192	3360	3381	3495	3124	3016
34	2475	1589	k. A.	1456	k. A.	1092	k. A.	705
38 + 41	5170	4415	4966	4403	5265	4915	5444	5012
Summe *	10996	11784	11016	11386	11366	10786	9337	9088
Summe	23568	21397	20730	20262	20420	19847	17252	17355

Tabelle 6: Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum, Vergleich 2006 – 2018

In den zum Zeitpunkt der letzten Erhebung noch nicht vollständig bewirtschafteten Gebieten (heutige Zonen 20, 21, 22, 34, 38 und 41) ergibt sich heute, insbesondere während der Bewirtschaftungszeiten, ein deutlicher Nachfragerückgang.

6.2.3 Auslastung

Die Auslastung der Stellplätze (Tabelle 7) zeigt eine hohe Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum^{11 12}. Die Nachfragespitzen des Gesamtgebietes werden im Tagesverkehr (werktags 11 und 15 Uhr) erreicht.

¹⁰ In den Parkzonen 20, 21, 22 2004, sonst 2006

¹¹ Alle Angaben zur Parkzone 36 beziehen sich ausschließlich auf den im Untersuchungsgebiet befindlichen Teil (nordwestlich des Straßenzuges Märkisches Ufer – Wallstraße – Neue Grünstraße – Kommandantenstr., jeweils inklusive der Straßen).

¹² Alle Angaben zur Parkzone 41 beziehen sich nur auf die Stellplätze im Bezirk Mitte.

Parkzone	Werktags				Wochenende			
	Werktag 11 Uhr	Werktag 15 Uhr	Werktag 21 Uhr	Werktag 02 Uhr	Samstag 11 Uhr	Samstag 15 Uhr	Sonntag 11 Uhr	Sonntag 15 Uhr
1	89%	90%	56%	29%	74%	82%	78%	91%
2	95%	92%	71%	52%	62%	67%	75%	82%
3	88%	80%	73%	48%	54%	79%	72%	90%
14	66%	64%	78%	74%	71%	69%	74%	71%
15	101%	94%	60%	52%	71%	78%	67%	76%
20	85%	76%	72%	58%	60%	59%	72%	75%
21	95%	70%	65%	30%	52%	75%	64%	97%
22	101%	90%	89%	86%	72%	73%	84%	83%
29	105%	102%	99%	87%	87%	88%	83%	90%
34	103%	94%	67%	43%	67%	61%	67%	79%
35	129%	113%	83%	20%	119%	101%	125%	131%
36	94%	85%	83%	86%	70%	64%	74%	74%
38	89%	93%	93%	89%	94%	80%	89%	88%
41	83%	87%	94%	99%	71%	75%	91%	85%
gesamt	91%	87%	81%	71%	73%	74%	79%	83%

Tabelle 7: Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum

Dieses Gesamtbild ist jedoch räumlich differenziert. Ein starker Rückgang der Stellplatzauslastung in den Nachtstunden ergibt sich in den Parkzonen 1, 2, 3, 15, 20, 21, 34, 35, wohingegen die Auslastung anderer Parkzonen nachts nur geringfügig abfällt, oder sogar eine Zunahme der Auslastung gegenüber dem Tagesverkehr aufweist (Zonen 14 und 41).

6.2.4 Auslastung, Vergleich 2006 - 2018

Im Vergleich zu den Voruntersuchungen ergibt sich im bereits 2006 vollständig bewirtschafteten Bereich eine erhebliche Zunahme der Auslastung (→ Tabelle 8). Gründe hierfür sind:

- eine Erhöhung der Anzahl der Verkehrserzeuger,
- die Verknappung des Parkraumbewirtschaftungsangebotes im öffentlichen Straßenraum.
- die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in den angrenzenden Bereichen, ggf. mit (Rück-)verlagerung der Parkraumnachfrage.

Parkzone	2006		2018		2006		2018	
	Werktag 11 Uhr	Werktag 15 Uhr	Werktag 11 Uhr	Werktag 15 Uhr	Werktag 21 Uhr	Werktag 02 Uhr	Werktag 21 Uhr	Werktag 02 Uhr
1*	80%	89%	74%	90%	75%	56%	21%	29%
2 + 36*	83%	95%	80%	91%	67%	73%	48%	59%
3*	74%	88%	71%	80%	64%	73%	47%	48%
14*	46%	66%	48%	64%	54%	78%	57%	74%
15*	64%	101%	62%	94%	79%	60%	55%	52%
20	118%	85%	119%	76%	88%	72%	54%	58%
21	114%	95%	112%	70%	85%	65%	25%	30%
22	109%	101%	105%	90%	78%	89%	69%	86%
29*	90%	105%	93%	102%	93%	99%	84%	87%
34	132%	103%		94%		67%		43%
38 + 41	107%	86%	103%	90%	109%	93%	110%	95%
Alle*	71%	90%	71%	86%	71%	79%	58%	66%
Alle	89%	91%	84%	87%	80%	81%	67%	71%

Tabelle 8: Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, Vergleich 2006 - 2018

Demgegenüber steht ein Rückgang der Auslastung des öffentlichen Parkraums in den zum Zeitpunkt der Vorerhebung noch nicht vollständig bewirtschafteten Zonen 20, 21, 22, 34, 38 und 41.

Die Auswertung der Stellplatzauslastung auf Ebene der Teilverkehrszellen erfolgt in **Anlage 24** bis **Anlage 31**.

6.3 Rasterbewertung Parkraumnachfrage auf öffentlichen Stellplätzen

Zur späteren Überlagerung der Daten der Parkraumauslastung mit der Bewertung des ÖPNV-Angebotes (**Anlage 33** Bewertungsschema ÖV) sowie den weiteren relevanten Bewertungskriterien (**Anlage 34** Bewertung Zentralität, Nutzungsdichte, Tourismus, ÖV-Erschließung und Parkraumauslastung) wurde das Untersuchungsgebiet in ein 50 x 50-m-Raster unterteilt.

Für die Auswertung der Stellplatzauslastung wird um jeden Parkplatz ein Puffer von 100 m angelegt. Die mittlere Auslastung der Rasterzelle ergibt sich dann aus der durchschnittlichen Auslastung aller Stellplätze, die sich in der Rasterzelle selbst oder in einem Umkreis von 100 m um die Rasterzelle befinden.

Der Vorteil dieser Methode ist die Vermeidung von Extremwerten in Rasterzellen mit wenigen Parkplätzen oder Baustellen. Es wurden die Werte der Belegungserhebung Werktag 11 Uhr verwendet, der Nachfragespitze (bezogen auf das Gesamtgebiet).

Parkdruck	Belegungsgrad (Werktag, 11 Uhr)
sehr niedrig	< = 50%
niedrig	> 50% - < = 60%
mittel	> 60% - < = 70%
hoch	> 70% - < = 80%
sehr hoch	> 80% - < = 90%
extrem hoch	> 90%

Tabelle 9 Klassifizierung Stellplatzauslastung

In Abbildung 8 erfolgt eine noch detailliertere Klassenbildung der Bereiche mit extrem hohem Parkdruck, um diese differenzierter zu visualisieren.

Es ergibt sich eine deutliche Differenzierung zwischen den verschiedenen Bereichen Berlin-Mittes. Erkennbar sind die Bereiche der Parkraumbewirtschaftung mit 0,75 €/ Viertelstunde im Zentrum. Deutlich wird dabei, dass die angrenzenden Gebiete mit wenigen Ausnahmen alle eine sehr hohe Stellplatznachfrage aufweisen, was auf einen Verdrängungseffekt, ausgehend von den Bereichen mit tendenziell hoher Parkgebühr, zurückzuführen ist.

Des Weiteren werden die Nutzungen sichtbar: reine Wohngebiete im Osten haben eine deutlich niedrigere Auslastung als Geschäftsbereiche. Weiße Flecken auf der Karte geben die Bereiche ohne öffentliches Stellplatzangebot wieder.

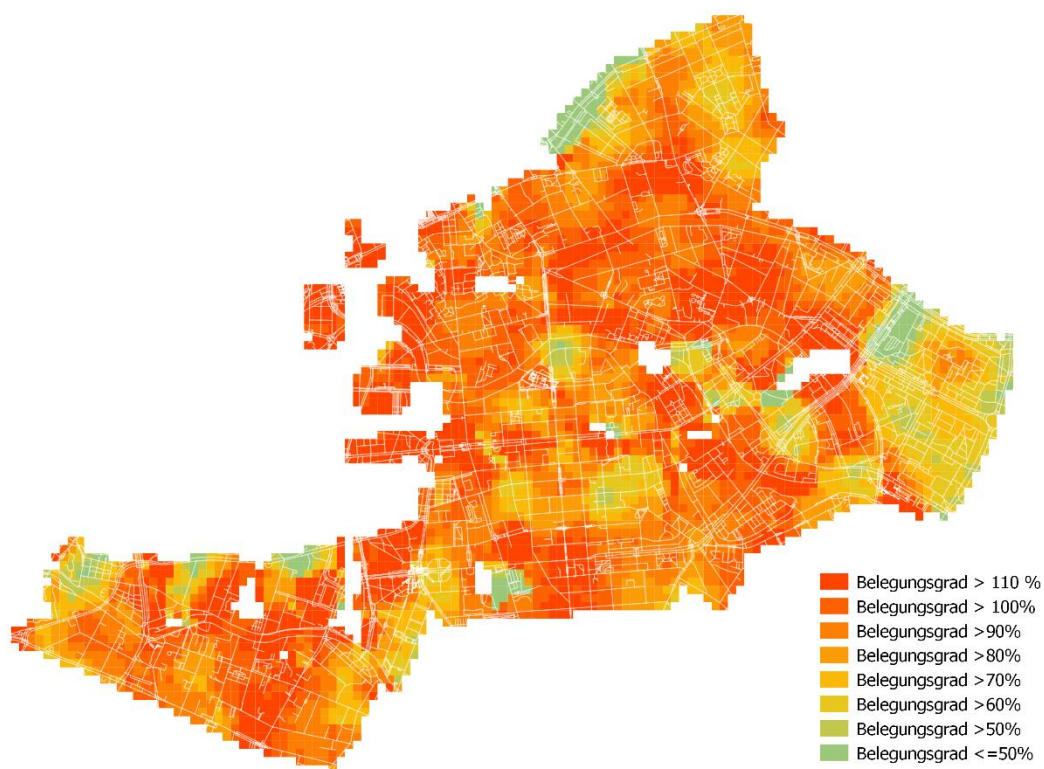


Abbildung 8 Bewertung Stellplatzauslastung Werktag 11 Uhr

6.4 Ermittlung von Nutzergruppen

Um die Parkdauer auf öffentlichen Stellplätzen auswerten zu können, wurde für die in Abbildung 9 orange dargestellten Teilgebiete eine 24-Stunden-Kennzeichenerhebung (genaue Zeiten siehe Abschnitt 6.1) durchgeführt.



Abbildung 9: Straßenabschnitte der Kennzeichenerfassung

Dabei wurden in 10 Zeitabschnitten jeweils an einem Wochentag und an einem Samstag die Kennzeichen der dort parkenden Kfz erfasst. Nach der Aufschlüsselung der Daten pro Kennzeichen wurden folgende Nutzungsmuster definiert und ihnen folgende Nutzergruppen zugeordnet:

- Bewohner mit Parkdauer > 24 h
 - Kfz, die im gesamten Erhebungszeitraum auf dem gleichen Parkplatz standen
- Bewohner
 - Kfz, die in den Zeitabschnitten 02:00 oder +02:00 geparkt haben, aber nicht im gesamten Erhebungszeitraum
- Langzeitparker (z.B. Beschäftigte)
 - Kfz, die tagsüber in mindestens 3 aufeinanderfolgenden Zeitabschnitten geparkt haben (daraus ergibt sich eine Parkdauer von mindestens 5 Stunden)
- Kurzzeitparker (z.B. Kunden/ Besucher)
 - Kfz, die tagsüber in einem oder zwei aufeinanderfolgenden Zeitabschnitten geparkt haben

Aufgrund des methodischen Vorgehens bei der Erhebung können Erhebungsdaten jedes Zeitpunktes in einem Zeitraum von einer Stunde vor bis zu einer Stunde nach diesem Zeitpunkt erhoben worden sein.

Die Ergebnisse sind in **Anlage 36** und **Anlage 37** dargestellt.

6.5 Auswertung der verkauften Parkscheine

Die folgende Karte stellt die jeweiligen Werte für einen Wochentag dar. **Anlage 38** sowie **Anlage 39** visualisieren Samstag und Sonntage.

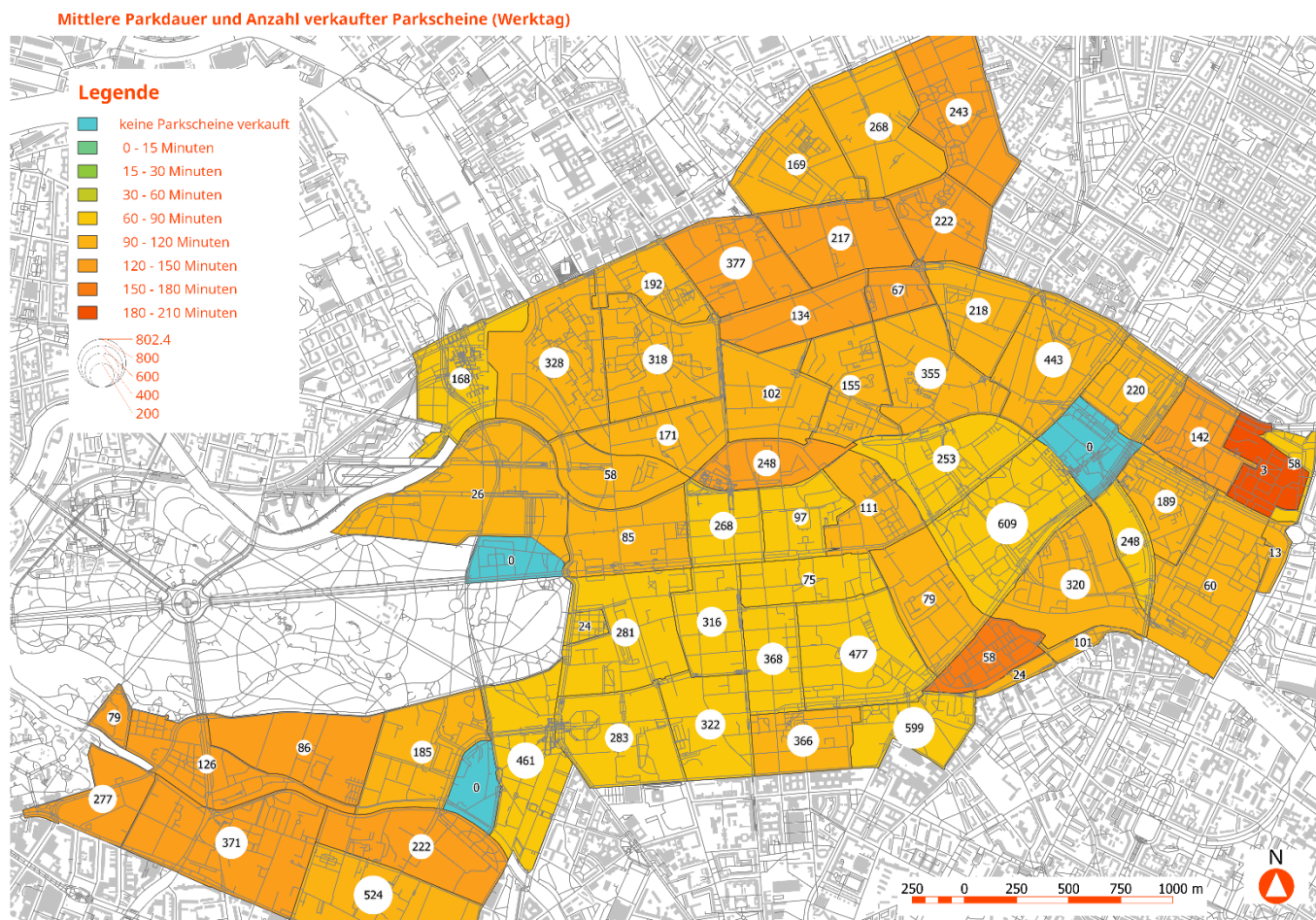


Abbildung 10: Mittlere Parkdauer und Anzahl verkaufter Parkscheine (Werktag) nach Teilverkehrs-zellen

Erwartungsgemäß erkennt man einen Zusammenhang zwischen der Höhe der Parkgebühren und der durchschnittlichen Parkdauer in den verschiedenen Teilverkehrszellen. Die höchste durchschnittliche Parkdauer findet sich im Norden, Osten und Westen, wo die Gebühren am niedrigsten sind und die kürzeste mittlere Parkdauer ergibt sich im Zentrum, dem Bereich mit den höchsten Gebühren.

Am Samstag (**Anlage 39** Parkdauer und Anzahl Parkscheine Samstag) steigt die durchschnittliche Parkdauer in aller Regel, während die Anzahl der verkauften Parkscheine oft-

mals etwas geringer ausfällt. Dies lässt sich auch auf die Stellplatzbewirtschaftung zurückführen, da für einen Teil der Stellplätze die Gebühren bzw. die Nutzungseinschränkung am Wochenende aufgehoben sind.

6.6 Stellplatznachfrage auf privaten Stellplätzen

Die Ermittlung der Nachfrage der privaten Stellplätze war mit einer Reihe von Schwierigkeiten verbunden. Diese betreffen in erster Linie die fehlende Zugänglichkeit vieler Stellplatzanlagen, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden.

Vor diesem Hintergrund lässt sich nur ein sehr lückenhaftes Bild zeichnen. Eine räumlich differenzierte Auswertung ist daher nicht sinnvoll.

Auch auf eine grobe Abschätzung muss verzichtet werden, da davon auszugehen ist, dass in Stellplatzanlagen, die nicht erhoben werden konnten, eine sehr starke Streuung der Parkraumauslastung zu verzeichnen ist, die zudem stark von der Auslastung des privaten Parkraumbewirtschaftungsangebots, das erhoben werden konnte, abweichen kann.

Private, öffentlich einsehbare Stellplätze hatten über die gesamte Erhebung einen Belegungsgrad von etwa 40%.

7 Empfehlungen

7.1 Parkzoneneinteilung

Im Rahmen der Untersuchung wurde kein zwingender Handlungsbedarf bei den Zuschnitten der Parkzonen festgestellt. Im Wesentlichen entspricht die vorhandene Zoneneinteilung der räumlich strukturellen Gliederung des Untersuchungsgebietes.

Grundsätzlich kann künftig sich jedoch ein Anpassungsbedarf infolge von Änderungen der baulichen Situation, Nutzung, veränderter Verkehrsorganisation usw. ergeben.

Anzumerken ist zudem, dass einige der untersuchten Parkzonen eine relativ große Ausdehnung bzw. Fläche aufweisen. Dieser Umstand kann einen Anreiz zur Kfz-Nutzung darstellen, da hiermit die Chance erhöht wird, dass Ziele innerhalb der eigenen (Bewohner-)Parkzone liegen. Die flächenmäßig größten Parkzonen sind die Zone 34 (ca. 1,7 km²) und Zone 29 (ca. 1,5 km²). Die größte Ausdehnung hat Zone 29 mit etwa 2 km in Ost-West-Richtung.

Handlungsmöglichkeiten bestehen bei der Zone 34, welche durch die Spree eine sehr starke räumliche Trennung erfährt. Es wäre daher denkbar, die Zone 34 entlang der Spree zu teilen. Des Weiteren kann im Zuge der Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung nach Moabit darüber nachgedacht werden, die Zone 35 (Hauptbahnhof) mit einer der angrenzenden (z. B. Richtung Norden) zusammen zu legen. Aus der Zone selbst ergibt sich dafür jedoch kein Erfordernis. Von einer Zusammenlegung mit Zone 34 ist abzuraten.

7.2 Gebührenhöhen

7.2.1 Rechtlicher Hintergrund

Die Gebührenerhebung richtet sich nach der Parkgebühren-Ordnung für Berlin in Verbindung mit der aktuell geltenden Verordnung zur Änderung dieser (SenStadt 2006). Hierbei werden für das Parken im Regelungsbereich straßenverkehrsbehördlich angeordneter Parkuhren und Parkscheinautomaten die Gebühren nach folgenden Kriterien gestaffelt:

Gebührenhöhe	Anwendungsbereich
Gebührenhöhe 1: 0,25 €/ erste angefangene Viertelstunde, danach 0,05 €/ angefangene weitere drei Minuten	hohe Nutzungsdichte, typisches Mischparken von Bewohnern, Pendlern, Kunden, Lieferanten, Besuchern und Gewerbetreibenden
Gebührenhöhe 2: 0,50 €/ erste angefangene Viertelstunde, danach 0,05 €/ angefangene weitere eineinhalb Minuten	in zentralen Lagen mit hoher Parkraumnachfrage von Bewohnern, Pendlern, Kunden, Lieferanten, Touristen und Gewerbetreibenden sowie ausreichender Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
Gebührenhöhe 3: 0,75 €/ erste angefangene Viertelstunde, danach 0,05 €/ angefangene weitere Minute	in zentralen Geschäftsgebieten mit besonders hoher Parkraumnachfrage von Bewohnern, Pendlern, Kunden, Lieferanten, Touristen und Gewerbetreibenden sowie guter Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Tabelle 10: Anwendungsbereiche unterschiedlicher Gebührenhöhen entsprechend der Parkgebührenordnung (SenStadt 2006)

7.2.2 Empfohlene Anpassungen

Für die einzelnen Parkzonen werden folgende Anpassungen bei den Gebühren empfohlen (Abbildung 11 und **Anlage 40** Parkzonen mit vorgeschlagenen Anpassungen der Gebühren und Bewirtschaftungszeiten):

- Parkzonen 1, 2 (ohne Fischerinsel), 15, 21 (östlicher Teil bis einschließlich Stauffenbergstraße) sowie 34 (Bereiche südlich der Stadtbahn):

Das Gebiet hat über den gesamten Tag eine hohe bis sehr hohe Parkraumauslastung, eine ausgezeichnete ÖPNV-Erschließung und aufgrund seiner Nutzungsstruktur eine starke Nutzungskonkurrenz. Im Gebiet wurde weiterhin eine große Zahl privater, öffentlich zugänglicher Stellplätze erfasst. Es wird vorgeschlagen, aufgrund der genannten Voraussetzungen in diesem Bereich die Gebühren auf eine einheitliche Gebührenhöhe von 0,75 €/ Viertelstunde anzuheben. Durch ein Zusammenfassen zu einem einheitlichen Gebührenbereich können Verdrängungseffekte aus Bereichen höherer Gebühren in benachbarte Bereiche mit geringeren Gebühren verhindert werden.

- Parkzone 3:

Das Gebiet hat über den gesamten Tag eine hohe bis sehr hohe Parkraumauslastung, eine ausgezeichnete ÖPNV-Erschließung und aufgrund seiner Nutzungsstruktur eine starke Nutzungskonkurrenz. Es wird vorgeschlagen, die Gebühren auf eine einheitliche Gebührenhöhe von 0,75 €/ Viertelstunde anzuheben. Davon ausgenommen bleibt der Bereich östlich der S-Bahn, für den eine Beibehaltung der derzeitigen Gebührenhöhe 0,50 €/ Viertelstunde empfohlen wird. Hierdurch wird hinsichtlich der Gebührenhöhen ein Übergangsbereich zur Parkzone 14 geschaffen.

- Parkzone 14

Für Parkzone 14 werden keine Anpassungen der Gebührenhöhe vorgeschlagen.

- Parkzonen 20, 21 (Bereiche westlich der Stauffenbergstraße) und 22

Die Stellplatznachfrage ist in den in diesem Gebiet liegenden Teilverkehrszellen sehr unterschiedlich. Die ÖPNV-Erschließung ist durchwegs sehr gut. Im südlich liegenden Bereich wurde eine besonders hohe Parkraumauslastung festgestellt. Eine Anpassung der Gebühren in diesem Bereich sollte in Abstimmung mit der Bezirksverwaltung des angrenzenden Bezirks Tempelhof-Schöneberg erfolgen. Aufgrund der gegebenen Voraussetzungen wird eine Festlegung der Stellplatzgebühren auf 0,50 €/ Viertelstunde empfohlen. Die Einbeziehung der Zone 20 und des westlichen Bereichs der Zone 21 kompensiert mögliche Verdrängungseffekte.

- Parkzonen 29, 38 und 41

In diesem Gebiet wurde über den gesamten Tag eine hohe bis sehr hohe Auslastung der Parkraumnachfrage ermittelt. Die ÖPNV-Erschließung ist ausgezeichnet. Aufgrund der vorliegenden Nutzungsstruktur herrsche eine starke Nutzerkonkurrenz. Empfohlen wird hierfür eine Anpassung der Gebühren auf 0,75 €/ Viertelstunde in Zone 29. In Zonen 38 und 41 sind 0,50 €/ Stunde angemessen, es besteht jedoch die Gefahr der Verlagerung des Parkdrucks der Zone 29 nach Norden. Die momentan bestehenden Bewohnerparkzonen sollten aufgrund des bestehenden Parkdrucks beibehalten werden.

- Parkzone 34 (Bereiche nördlich der Stadtbahn)

Die aktuelle Gebührenhöhe von 0,50 €/ Viertelstunde ist angemessen.

- Parkzone 35

Aufgrund der zentralen Lage, dem hohen Parkdruck sowie der Verfügbarkeit sowohl von öffentlich zugänglichen als auch privaten Tiefgaragen wird eine Anhebung der Gebühren auf 0,75€/ Viertelstunde empfohlen. Es wird zudem empfohlen, diese Parkgebührenhöhe auch unmittelbar westlich an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Bereich festzulegen.

- Parkzone 36 sowie Parkzone 2 (Fischerinsel)

Es wird empfohlen, die bisherige Gebührenhöhe von 0,50 €/ Viertelstunde beizubehalten bzw. anzuheben.

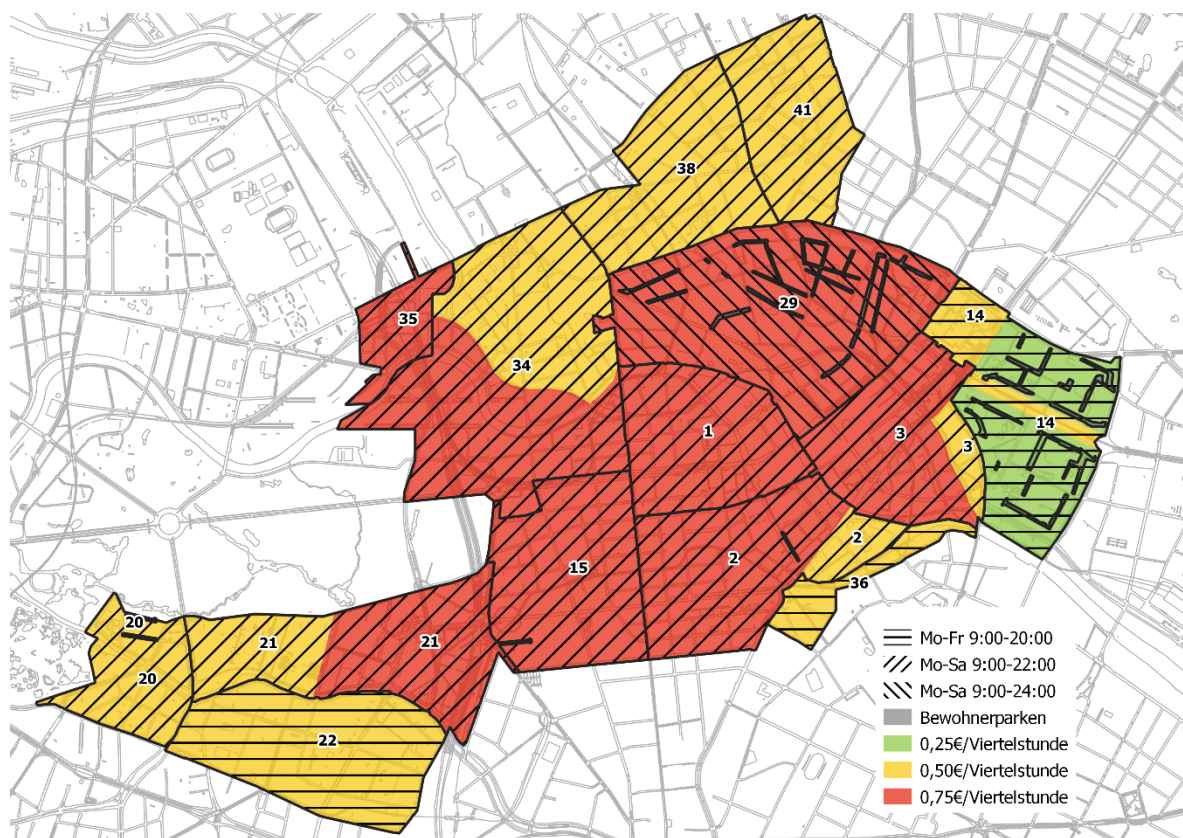


Abbildung 11 Parkzonen mit vorgeschlagenen Anpassungen der Gebühren und Bewirtschaftungszeiten

Eine Übersetzung der Vorschläge erfolgt in **Anlage 34**.

7.3 Bewirtschaftungszeiten

Für die Parkzone 2 und 3 wird empfohlen, die Bewirtschaftungszeiten an die Ladenöffnungszeiten anzupassen und auf einheitlich Mo. – Sa. 9 – 22 Uhr zu verlängern, um Parksuchverkehr im Bereich der bestehenden Einzelhandelsstandorte zu minimieren.

Für die Parkzonen 20 und 21 wird ebenfalls eine Ausdehnung der Bewirtschaftung auf den Zeitbereich Mo. – Sa. 9 – 22 Uhr empfohlen.

Darüber hinaus ist kein Anpassungsbedarf der Bewirtschaftungszeiten erkennbar. Der hohe abendliche Parkdruck in eine Reihe von Gebieten wird i. d. R. vorrangig von Bewohnern ausgelöst, ist also durch eine Verlängerung der Bewirtschaftungszeiten nicht beeinflussbar.

7.4 Komplexität und Verständlichkeit der Beschilderung

Unklarheiten der Interpretation der Beschilderung aus Nutzersicht können sich bei einer Kombination der „normalen“ Beschilderung der Parkraumbewirtschaftung mit einer Beschilderung von zeitlich begrenzten Haltverboten, Ausnahmen für das Be- und Entladen

usw. ergeben. Die Konzentration einer großen Anzahl von Verkehrszeichen an einem Mast¹³ sollte möglichst vermieden sein.

7.5 Sonstige

Im Rahmen der Vor-Ort-Erhebung wurden eine Reihe problematischer Beschilderungen identifiziert, die nachfolgend aufgeführt werden.

¹³ Diese beträgt derzeit bis zu 10 Verkehrszeichen (inkl. Zusatzzeichen) an einem Mast.

Problempunkt	Maßnahme
Widerspruch in der Beschilderung Westseite Neustädtische Kirchstraße Georgenstraße bis Dorotheenstraße: VZ 314-30 und VZ 283-31	Hier sind widersprüchliche VZ montiert. Es ist davon auszugehen, dass in dem unklaren Bereich Parken erlaubt sein soll. Auch auf der Ostseite sollte Parken bis zur Ampel erlaubt sein.
Beschilderung Südseite Dorotheenstraße an der Ecke Am Kupfergraben: es fehlen Bestimmungen zur Bewirtschaftung außerhalb der Halteverbotszeiten	Die Anordnung sollte um die Zeiten Mo. – Fr. 18 – 22 Uhr und Sa. 9 – 22 h ergänzt werden, damit bewirtschaftete Stellplätze entstehen.
Parkplätze nördlich Grunerstraße in der Straße entlang des S-Bahn-Viadukts: öffentlicher Grund, aber nicht bewirtschaftet	Es liegt bereits seit 02/2019 eine geänderte Anordnung vor, der zufolge die Stellplätze auf der östlichen Straßenseite komplett als Haltverbot, auszuweisen sind. Die bauliche Umsetzung ist noch nicht erfolgt.
Beschilderung Südseite Dorotheenstraße zwischen Friedrichstraße und Charlottenstraße: Haltverbot Mo. – Fr. 6- 20 und Sa. 7 – 18 Uhr, außerhalb dieser Zeiten keine Bewirtschaftung	Die Anordnung sollte um die Zeiten Mo. – Fr. 20 – 22 Uhr und Sa. 18 – 22 Uhr ergänzt werden und damit bewirtschaftete Stellplätze entstehen.
Neue Grünstraße südlich der Wallstraße: Senkrechtstellplätze Ostseite, Schilder mit Beschriftung aus Zone 2 Parkschein/ Bewohner Mo.- Sa. 9 – 22 Uhr. übrige Beschilderung in der Straße Parkschein/ Bewohner Mo.- Fr. 9 – 20 Uhr, Sa. 9 – 18 Uhr	Altbeschilderung mit falscher Zonennummer und falschen Zeiten. Es handelt sich hier um Privatgelände.
Beschilderung Südseite Krausenstraße zwischen Mauerstraße und Friedrichstraße: vor „Friedrichstraße 200“ Halteverbot Mo. – Fr. 7 – 19 Uhr und Sa. 9 – 14 Uhr, außerhalb dieser Zeiten keine Bewirtschaftung?	Die Anordnung sollte um die Zeiten Mo-Fr 19- 22 Uhr und Sa 9- 22 Uhr ergänzt werden, damit bewirtschaftete Stellplätze entstehen.

Tabelle 11: Problematische Beschilderungen und Maßnahmenvorschläge

8 Zusammenfassung

Das Untersuchungsgebiet umfasst den ehemaligen Bezirk Berlin-Mitte, abzüglich der Luisenstadt und der Oranienburger Vorstadt.

Es umfasst außerdem die südlichen Teile des ehemaligen Bezirks Tiergarten.

Das Gebiet wird wie folgt begrenzt:

- im Norden: Invalidenstraße und Bernauer Straße,
- im Osten: Schwedter Straße, Choriner Straße und Torstraße (Bezirksgrenze Pankow) sowie Mollstraße und Lichtenberger Straße (Bezirksgrenze Friedrichshain-Kreuzberg),
- im Süden: Wallstraße, Neue Grünstraße, Kommandantenstraße, Zimmerstraße und Kurfürstenstraße (Bezirksgrenze Tempelhof-Schöneberg),
- im Westen: Budapester Straße, Lichtensteinallee, Tiergartenstraße und Clara-Jaschke-Straße.

Seit 2008 ist die Anzahl der gemeldeten Einwohner um etwa 17% auf 89 676 Einwohner 2017 gestiegen. Dabei ist sowohl der Bevölkerungszuwachs als auch die Einwohnerdichte im Nordosten des Untersuchungsgebietes am höchsten.

Auch die Anzahl der Beschäftigten ist gestiegen: im gesamten Bezirk Mitte seit 2008 um etwa 70% auf 399 581. Trotz der Zunahme der gemeldeten Kfz ist der Motorisierungsgrad insgesamt von 272 auf 251 Kfz/ 1000 Einwohner gesunken. Die Erschließungsqualität des ÖPNV ist im ganzen Untersuchungsgebiet als sehr gut einzustufen.

Die Auswertung der Belegungserhebung sowie der Kennzeichenerhebung ergibt eine räumlich und zeitlich sehr unterschiedliche Parkraumnachfrage. Auch aufgrund der Größe und der Heterogenität des Untersuchungsgebiets existieren Bereiche mit extrem hohem Parkdruck neben Bereichen mit einer geringeren Auslastung.

Es wurden ca. 47 700 Stellplätze im Untersuchungsgebiet erfasst. Davon befinden sich ca. 25 700 Stellplätze im öffentlichen Raum und ca. 21 000 Stellplätze im privaten Raum. Ca. 1 000 Stellplätze befinden sich im Bereich von Dauerbaustellen.

Von den Stellplätzen im öffentlichen Raum sind ca. 900 Stellplätze Sonderparkplätze.

Von den Stellplätzen im privaten Raum sind ca. 13 200 Stellplätzen öffentlich zugänglich.

Die Auslastung der öffentlichen Stellplätze (mit Ausnahme der Sonderparkplätze) beträgt

- Mo. – Fr.
 - vormittags im Mittel des Untersuchungsgebietes 91 %, Parkzonen mit einer Auslastung von mehr als 100 % sind die Zonen 15, 22, 29, 34 und 35,
 - nachmittags im Mittel des Untersuchungsgebietes 87 %, Parkzonen mit einer Auslastung von mehr als 100 % sind die Zonen 29 und 35,
 - abends im Mittel des Untersuchungsgebietes 82 %, die am stärksten ausgelastete Parkzonen ist Zone 29 mit einer Auslastung von 99 %,
 - nachts im Mittel des Untersuchungsgebietes 71 %, die am stärksten ausgelastete Parkzonen ist Zone 41 mit einer Auslastung von 99 %.

Die Parkraumnachfrage im Zeitbereich 8 – 19 Uhr wird zu 23 % durch Beschäftigte und zu 21 % durch Kunden und Besucher verursacht.

- Sa.
 - vormittags im Mittel des Untersuchungsgebietes 73 %, lediglich bei Parkzone 35 (Hauptbahnhof) beträgt die Auslastung mehr als 100 %,
 - nachmittags im Mittel des Untersuchungsgebietes 74 %, lediglich bei Parkzone 35 beträgt die Auslastung mehr als 100 %,
- So.
 - vormittags im Mittel des Untersuchungsgebietes 79 %, lediglich bei Parkzone 35 beträgt die Auslastung mehr als 100 %,
 - nachmittags im Mittel des Untersuchungsgebietes 83 %, lediglich bei Parkzone 35 beträgt die Auslastung mehr als 100 %,

Um die Parkchancen für Bewohner tagsüber zu verbessern, wird empfohlen, die Parkgebühren in folgenden Bereichen anzupassen:

- auf 0,75 €/ Viertelstunde in den Parkzonen 1, 2, 3 (Ausnahme östlich der S-Bahn), 15, 21 (östlicher Teil bis einschließlich Stauffenbergstraße), 29, 34 (Bereiche südlich der Stadtbahn) und 35
- auf 0,50 €/ Viertelstunde in den Parkzonen 2 (Fischerinsel), 20, 21 (westlich der Stauffenbergstraße), 22, 38 und 41.

Eine Verlängerung der Bewirtschaftungszeiten auf Mo. – Sa. 9 – 22 Uhr wird für die Parkzonen 2, 3, 20 und 21 empfohlen.

Quellen

Statistik Berlin Brandenburg (2018): sozialversicherungspflichtig Beschäftigte für die Jahre 2008 und 2016, https://www.destatis.de/GPStatistik/receive/BBSerie_serie_00000168, abgerufen am 20.06.2018

Amt für Statistik (2007): Statistischer Bericht, D II 1 – j / 06, Unternehmensregister im Land Berlin 2006, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Potsdam 2007

Amt für Statistik (2011): Statistischer Bericht, D II 1 – j / 08, "Unternehmen und Betriebe im Land Berlin 2008 (Stand: Unternehmensregister 30.6.2010)", Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Potsdam 2011

Amt für Statistik (2018a): Statistischer Bericht, D II 1 – j / 16, "Unternehmen und Betriebe im Land Berlin 2016 (Stand: Unternehmensregister 30.09.2017)", Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Potsdam 2018

Amt für Statistik (2018b): Einwohnerdaten und Daten des Kfz-Bestands gewerblicher und privater Halter auf Baublockebene, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Potsdam 2018

BMJV 2017 (Hrsg.): Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 6. Oktober 2017 (BGBl. I S. 3549), Bundesministerium für Justiz

BMVBS 2017: Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Fassung vom 22. Mai 2017

BSM 2009: Einzelhandels- und Zentrenkonzept Berlin-Mitte. BSM-Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung mbH, BBE-Retail Experts. Im Auftrag des Bezirksamt Mitte von Berlin.

CS Plan 2006: Parkraumbewirtschaftungskonzept für die möglichen Erweiterungsgebiete Dorotheenstadt, Regierungsviertel, Friedrich-Wilhelm-Stadt, Moabit und Hansaviertel in Berlin-Mitte, Text- und Tabellenband, CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH, Berlin 2006

DIFU GmbH 2009: Abschlussbericht Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „Parken-Berlin“, DIFU GmbH (Projektleitung), LK Argus GmbH, VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH, Bezirksamt Mitte von Berlin, Förderinitiative Mobilität 21 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Berlin 2009

FGSV 2005 (Hrsg.): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2005), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2005

Kommunal Data (2004): Parkraumbewirtschaftungskonzept Bereich Potsdamer Platz, im Auftrag des Bezirksamts Mitte von Berlin, Berlin 2004

Kommunal Data (2006/1): Prüfung der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung und Erarbeitung einer entsprechenden Konzeption für das mögliche Erweiterungsgebiet Luisenstadt (Gebiet 6), im Auftrag des Bezirksamts Mitte von Berlin, Berlin 2006

Kommunal Data (2006/2): Prüfung der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung und Erarbeitung einer entsprechenden Konzeption für die möglichen Erweiterungsgebiete

Oranienburger Vorstadt, Rosenthaler Vorstadt und "Brunnenviertel" (Gebiete 10, 11 und 12), im Auftrag des Bezirksamts Mitte von Berlin, Berlin 2006

Ordnungsamt 2018: Liste der personenbezogenen und allgemeinen Schwerbehindertenparkplätze in Berlin Mitte

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2004: Leitfaden Parkraumbewirtschaftung, Berlin 2004.

Planungsgruppe Nord 2006: Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte, Endbericht, Ergebnisse der Nachheruntersuchung und Empfehlungen, Karten, im Auftrag des Bezirksamts Mitte von Berlin, Kassel 2006

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenSU) 2014: Nahverkehrsplan Berlin 2014-2018 Vom Senat von Berlin beschlossen am 7. Oktober 2014, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, redaktionell bearbeitete Fassung, Berlin 2014

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt) 2006: Verordnung zur Erhebung von Gebühren an Parkuhren und an Parkscheinautomaten, (Parkgebühren-Ordnung - ParkGebO -) vom 28. Juli 1986 in der Fassung vom 01.08.2006. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin 2006

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) 2018: Stadtgrundkarte, Stand 06/2018.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) 2018: Entwurf des Nahverkehrsplan Berlin 2019 – 2023, Stand 31. Juli 2018.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) 2018a: Strukturdaten und Zielpotenziale des Verkehrsmodells auf Basis der Teilverkehrszellen für das Jahr 2013, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin 2018

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) 2018b: Auszüge aus dem Verkehrsmodell Berlin, Stand 2018.