

Abschlussbericht

Untersuchung zukünftiger Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte von Berlin

Untersuchungsbereich Moabit, Europacity und Hansaviertel



30. September 2019

LK Argus GmbH

Abschlussbericht

Untersuchung zukünftiger Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte von Berlin Untersuchungsbereich Moabit, Europacity und Hansaviertel

Auftraggeber

Bezirksamt Mitte von Berlin

Abt. Weiterbildung, Kultur, Umwelt, Natur, Straßen- und Grünflächen

Straßen- und Grünflächenamt

Karl-Marx-Allee 31

10178 Berlin

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Schicklerstraße 5-7

D-10179 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

Dipl.-Ing. Sonja Patermann

Anne-Susan Freimuth, M.Sc.

Berlin, 30. September 2019

1	Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet	1	Bezirk Mitte von Berlin
2	Bestandsanalyse	4	Parkraumunter-
			suchung in Moabit,
			Europacity und
			Hansaviertel
			30. September 2019
2.1	Gebiets- und Nutzungsstruktur	4	
2.1.1	Bebauungs- und Nutzungsstrukturen	4	
2.1.2	Einwohner	5	
2.1.3	Beschäftigte am Arbeitsort	7	
2.1.4	Nutzungsdichte	8	
2.1.5	Motorisierung	10	
2.1.6	Erschließung mit dem ÖPNV	11	
2.2	Parkraumangebot	14	
2.3	Parkraumbelastungsgrad	16	
2.4	Parkdauer und Nutzergruppen	23	
2.4.1	Mittlere Parkdauer	24	
2.4.2	Nutzergruppen	33	
2.5	Konfliktanalyse	42	
3	Parkraumbewirtschaftungskonzept	44	
3.1	Verkehrliche Begründung	44	
3.2	Mögliche Bewirtschaftungsformen	52	
3.2.1	Gebührenpflicht (Mischprinzip: Vignetteninhaber frei)	52	
3.2.2	Reines Bewohnerparken	53	
3.2.3	Empfehlungen für Moabit	54	
3.3	Gebietsabgrenzung und Parkzoneneinteilung	55	
3.4	Bewirtschaftungszeiten und Gebührenhöhe	58	
4	Kostenschätzung	61	
4.1	Einnahmen	62	
4.1.1	Parkscheingebühren	62	

Bezirk Mitte von Berlin

**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

4.1.2	Verwarnungs- und Bußgelder	64
4.2	Ausgaben	66
4.2.1	Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung	66
4.2.2	Überwachung der Parkraumbewirtschaftung	68
4.3	Fazit	79
	Tabellenverzeichnis	82
	Abbildungsverzeichnis	83
	Literaturverzeichnis	86
	Anhangverzeichnis	88
	Anhang mit Karten	90

1 Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet

Im Jahr 2006 hat der Bezirk Mitte von Berlin eine umfassende Bestandsaufnahme der damaligen Parkzonen sowie deren potenziellen Erweiterungsgebieten durchgeführt. Im Ergebnis wurde ein „Gesamtkonzept zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte von Berlin“ (Bezirksamt Mitte von Berlin, 2006) erarbeitet.

In den empfohlenen Erweiterungsgebieten im Bereich des Hauptbahnhofes, des Parlaments- und Regierungsviertel, der Rosenthaler Vorstadt, der Luisenstadt, der Friedrich-Wilhelm-Stadt, der Dorotheenstadt und der Oranienburger Vorstadt wurde bereits eine Bewirtschaftung eingeführt. Die empfohlenen Bereiche in Moabit¹ oder dem Hansaviertel konnten bisher noch nicht umgesetzt werden.

Die neue Regierungskoalition hat sich unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung innerhalb des S-Bahnringes zum Ziel gesetzt. In den letzten 13 Jahren ist die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung in Moabit stark fortgeschritten. Beispielsweise sind neue Wohnbaugebiete an der Lehrter Straße entstanden, die Europacity wird weiterentwickelt, neue Einkaufszentren an der Stromstraße wurden errichtet und zwischen dem Hauptbahnhof und dem U-Bahnhof Turmstraße ist eine neue Straßenbahntrasse in Bau.

Um eine aktuelle Bewertungsgrundlage für eine mögliche Einführung der Parkraumbewirtschaftung zu erhalten, werden die Gebiete in Moabit und dem Hansaviertel erneut untersucht. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Bewirtschaftungsgebiete Parkzonen 20 bis 21 sowie natürlicher Grenzen wurde das Untersuchungsgebiet weiter gefasst. Ergänzt wurden die Bereiche um die Straße des 17. Juni (Großer Tiergarten) und nördlich von Moabit zwischen Ringbahn und Stadtring Bundesautobahn (BAB) 100 bzw. Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal. Das Untersuchungsgebiet wird wie folgt begrenzt (Abbildung 1):

- Im Norden durch die BAB 100 und den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal,
- Im Osten durch die Parkzonen 34, 35 und den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal
- Im Süden durch die Parkzonen 9, 20 und 21,

¹ Der Bereich Europacity, auch Entwicklungsbereich Heidestraße genannt, ist Teil von Moabit. Er wird begrenzt durch den Nordhafen, Invalidenstraße, der Bahntrasse und der Perleberger Straße.

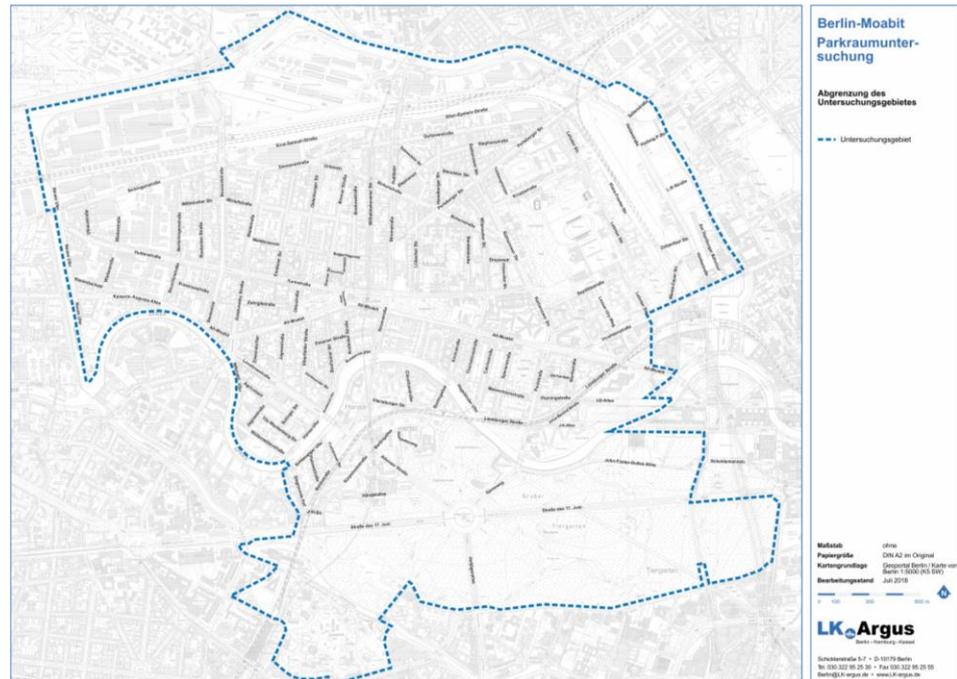
Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

- Im Westen durch die Bezirksgrenze² zwischen Mitte und Charlottenburg-Wilmersdorf.

Eine weitere Unterteilung des Untersuchungsgebietes in Teilgebiete erfolgt unter Berücksichtigung der Teilverkehrszellen von Berlin, der Bebauungs- und Nutzungsstrukturen im Untersuchungsgebiet sowie natürlicher Grenzen wie Gewässer oder Hauptverkehrsstraßen (Abbildung 2).

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes^{3 4}

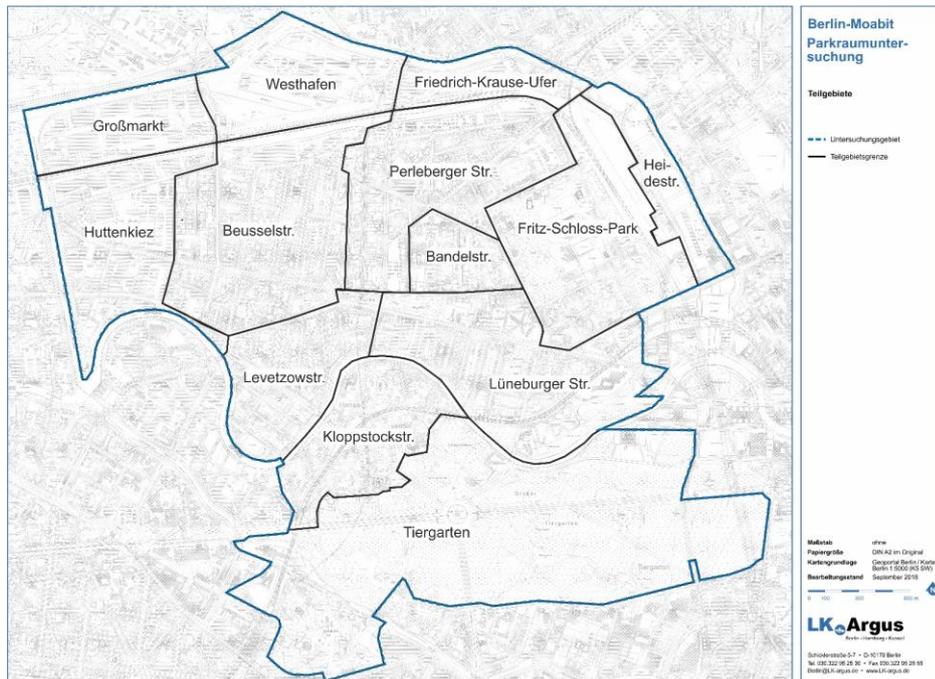


² Das eigentlich im Untersuchungsgebiet gelegene östliche Teilstück der Müller-Breslau-Straße wurde aufgrund seiner Lage in Abstimmung mit dem Auftraggeber nicht in die Untersuchung mit einbezogen.

³ Die Karten liegen dem Bericht im DIN A3- bzw. A2-Format bei.

⁴ Die Karte zeigt die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes. Zur besseren Lesbarkeit sind ausgewählte Straßennamen enthalten, ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

Abbildung 2: Teilgebiete



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
 suchung in Moabit,
 Europacity und
 Hansaviertel**
 30. September 2019

2 Bestandsanalyse

Auf Grundlage vom Bezirk zur Verfügung gestellter Daten sowie eigener Vor-Ort-Begehungen und Erhebungen werden die vorhandenen Gebiets- und Nutzungsstrukturen sowie das Parkraumangebot und die Parkraumnachfrage dargestellt und analysiert. Die Bestandsanalyse bildet die Grundlage für das Parkraumbewirtschaftungskonzept (Kapitel 3).

2.1 Gebiets- und Nutzungsstruktur

Nachfolgend werden die verschiedenen Nutzungsstrukturen auf Grundlage der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen sowie des Flächennutzungsplanes und eigener Vor-Ort-Begehungen vom August und September 2018 dargestellt. Gleichzeitig werden die vorhandenen Motorisierungsdichten und das vorhandene Angebot des öffentlichen Nahverkehrs analysiert.

2.1.1 Bebauungs- und Nutzungsstrukturen

Das Untersuchungsgebiet ist durch unterschiedliche Nutzungsarten geprägt. Es ist eine Mischung aus Wohnen, Handel, Gewerbe sowie Grün- und Wasserflächen vorhanden.

Zwischen Spree und Ringbahntrasse dominiert die Wohnnutzung. Ausgenommen sind die Bereiche um die Heidestraße, die Industrieflächen zwischen der Berlichingenstraße bzw. Reuchlinstraße und dem Landwehrkanal sowie die südlich an die Ringbahntrasse angrenzenden Bereiche. Dort überwiegt die gewerbliche Nutzung. In der Turmstraße wird die Wohnnutzung ergänzt durch kulturelle, medizinische sowie Einzelhandels- und Gastronomieeinrichtungen. Zusätzlich befinden sich mit dem Kleinen Tiergarten an der Turmstraße und dem Fritz-Schloss-Park an der Rathenower Straße Grünflächen zur Naherholung und zum Verweilen.

Nördlich der Ringbahntrasse sind fast ausschließlich Gewerbeflächen vorhanden. Südlich der Spree dominieren durch den Großen Tiergarten und den Zoologischen Garten die Wasser- und Grünflächen. Ausgenommen ist der Bereich zwischen Spree, Bartningallee, Klopstockstraße und Landwehrkanal. Dort ist eine Mischung aus Wohnen, Gewerbe und Universitätsflächen der TU Berlin (z. B. Sportzentrum) vorhanden. Die Wohnflächen des Hansaviertels wurden im Rahmen der Interbau 1957 errichtet.

Mit dem „Masterplan Berlin Heidestraße“ sollen unter Berücksichtigung ökologischer Gesichtspunkte weitere Flächen zum Wohnen, für Büros, Einzelhandel und Gewerbe entwickelt werden. Das ca. 61 Hektar große Areal ist heute eines der zentralen Zukunftsgebiete der Stadt und wird maßgeblich zur Nachverdichtung des Untersuchungsgebietes beitragen. Insgesamt sollen in der Europacity

an der Heidestraße nördlich des Hauptbahnhofes rund 3.000 neue Wohnungen und Büros für ca. 16.500 Beschäftigte entstehen bzw. sind diese östlich der Heidestraße schon zum großen Teil entstanden.

Bereits heute ist die Turmstraße eine wichtige Geschäfts- und Einkaufsstraße im Untersuchungsgebiet. Seit Ende 2008 ist sie Fördergebiet im Bund-Länder-Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ und soll als urbanes Stadtteilzentrum mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten weiterentwickelt werden. Geplant sind im Bereich der Turmstraße unter anderem Umbau und Gestaltungsmaßnahmen. Durch die Neuanlage bzw. Erweiterung von Stadtplätzen wird das Untersuchungsgebiet weiter belebt und aufgewertet. Mit der Neugestaltung des Kleinen Tiergartens / Ottopark ist bereits ein wichtiger Schritt zur Aufwertung des Stadtteiles gemacht worden.

Eine besondere Rolle hat die Straße des 17. Juni. Sie wird bei Großveranstaltungen wie Demonstrationen oder Feierlichkeiten der Stadt Berlin für den Kfz-Verkehr gesperrt.

2.1.2 Einwohner

Im Untersuchungsgebiet sind mit Stand zum 31.12.2017 rund 83.970 Einwohner auf einer Fläche von 888 ha am Ort des Hauptwohnsitzes gemeldet (Tabelle 1). Die durchschnittliche Einwohnerdichte liegt mit 95 Einwohnern je Hektar leicht über den Durchschnitt des Bezirks Mitte (Bezirksamt Mitte von Berlin, 2018) und ist mehr als doppelt so hoch wie der Berliner Durchschnitt mit 42 Einwohnern je Hektar (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2018).

Die Einwohnerdichte ist innerhalb des Untersuchungsgebietes ungleichmäßig verteilt. Besonders die Quartiere Beusselstraße (281 Einwohner je Hektar), Perleberger Straße (254 Einwohner je Hektar), Levetzowstraße (249 Einwohner je Hektar) und Bandelstraße (239 Einwohner je Hektar) sind dicht besiedelt (Abbildung 3). Die niedrigsten Einwohnerdichten liegen in den gewerblich genutzten Gebieten Großmarkt und Westhafen sowie im Tiergarten. Auch das Gebiet Heidestraße mit der Europacity wies bisher eine sehr niedrige Einwohnerdichte auf. Im Zuge der städtebaulichen Entwicklungen ist hier eine städtebauliche Verdichtung mit rund 3.000 Wohnungen vorgesehen.

Bezirk Mitte von Berlin

**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

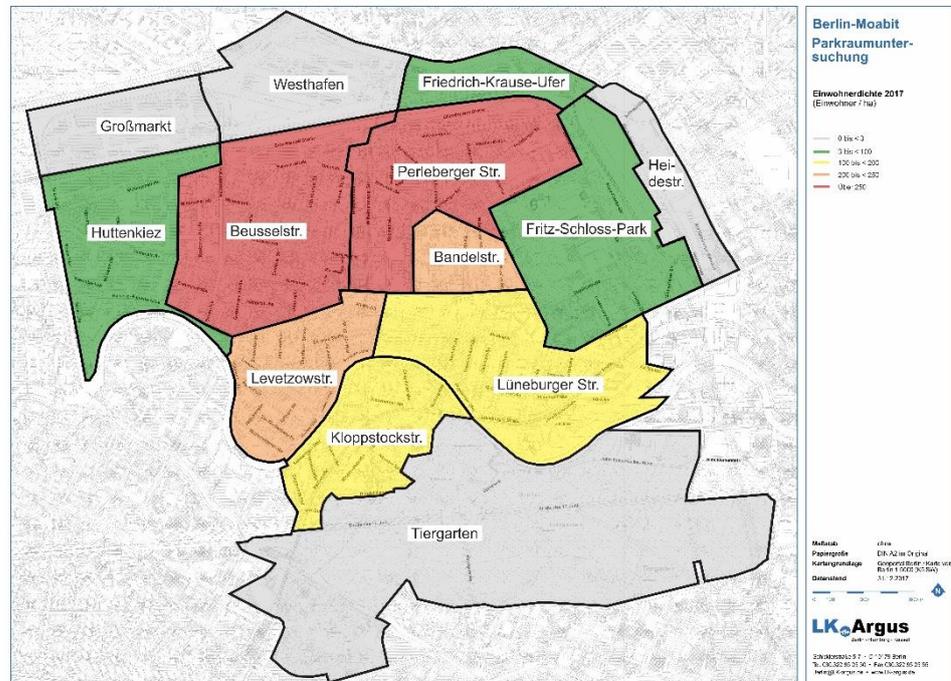
Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Tabelle 1: Einwohnerdichte mit Stand 31.12.2017

Teilgebiet	Einwohner ⁵ [EW]	Fläche [ha]	Gesamt [EW/ha]
Großmarkt	0	41	0
Westhafen	3	52	0
Friedrich-Krause-Ufer	189	16	11
Heidestraße	52	27	2
Fritz-Schloß-Park	5.195	90	58
Perleberger Straße	18.793	74	254
Beusselstraße	25.051	89	281
Huttenkiez	3.627	60	61
Levetzowstraße	11.463	46	249
Bandelstraße	4.668	20	239
Lüneberger Straße	9.022	89	102
Tiergarten	178	242	1
Kloppstockstraße	5.727	42	137
Summe	83.968	888	95

Abbildung 3: Einwohnerdichte 2017



⁵ Gemeldete Einwohner am Hauptwohnsitz.

2.1.3 Beschäftigte am Arbeitsort

Im Untersuchungsgebiet arbeiten 48.615 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Die Beschäftigtendichte liegt mit 55 Beschäftigten je Hektar deutlich über dem Berliner Durchschnitt von 16 Beschäftigten je Hektar (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2018).

Innerhalb des Untersuchungsgebietes ist die Beschäftigtendichte ungleich verteilt. Am höchsten sind die Beschäftigtendichten in den Gebieten Huttenkiez mit großen Firmen wie Siemens (183 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort (svB) je Hektar) und Lüneburger Straße mit dem Bolle-Gelände, Rechnungshof, Verwaltungsgericht und Innenministerium (152 svB je Hektar) und Bandelstraße mit dem Landesamt für Gesundheit und Soziales (96 svB je Hektar). Niedrige Beschäftigtendichten weisen die Gebiete Tiergarten, Klopstockstraße und Westhafen auf.

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

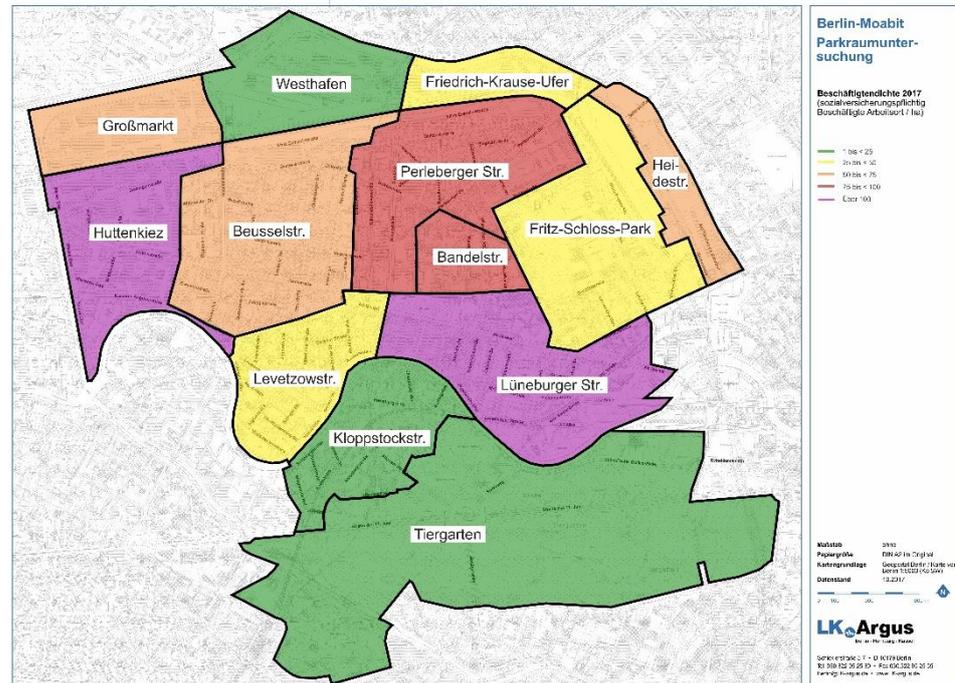
30. September 2019

Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 10.2017

Teilgebiet	Beschäftigte 2017 ⁶ [B]	Fläche [ha]	Beschäftigtendichte [B/ha]
Großmarkt	3.018	41	74
Westhafen	862	52	17
Friedrich-Krause-Ufer	700	16	42
Heidestraße	1.697	27	63
Fritz-Schloss-Park	2.493	90	28
Perleberger Straße	5.865	74	79
Beusselstraße	5.038	89	57
Huttenkiez	10.938	60	183
Levetzowstraße	1.393	46	30
Bandelstraße	1.871	20	96
Lüneburger Straße	13.423	89	152
Tiergarten	904	242	4
Klopstockstraße	413	42	10
Summe	48.615	888	55

⁶ Quelle: Bezirk Mitte von Berlin, Stand 10.2017.

Abbildung 4: Beschäftigtendichte mit Stand 10.2017



2.1.4 Nutzungsdichte

Die Nutzungsdichte für das Untersuchungsgebiet und die Teilgebiete wird aus den Einwohnern (Kapitel 2.1.2) und den Beschäftigten am Arbeitsort (Kapitel 2.1.3) bestimmt.

Die Nutzungsdichte im Untersuchungsgebiet liegt mit 149 Einwohnern und Beschäftigten je Hektar deutlich über dem Berliner Durchschnitt von 58 Einwohner und Beschäftigten je Hektar (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2018), (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2018).

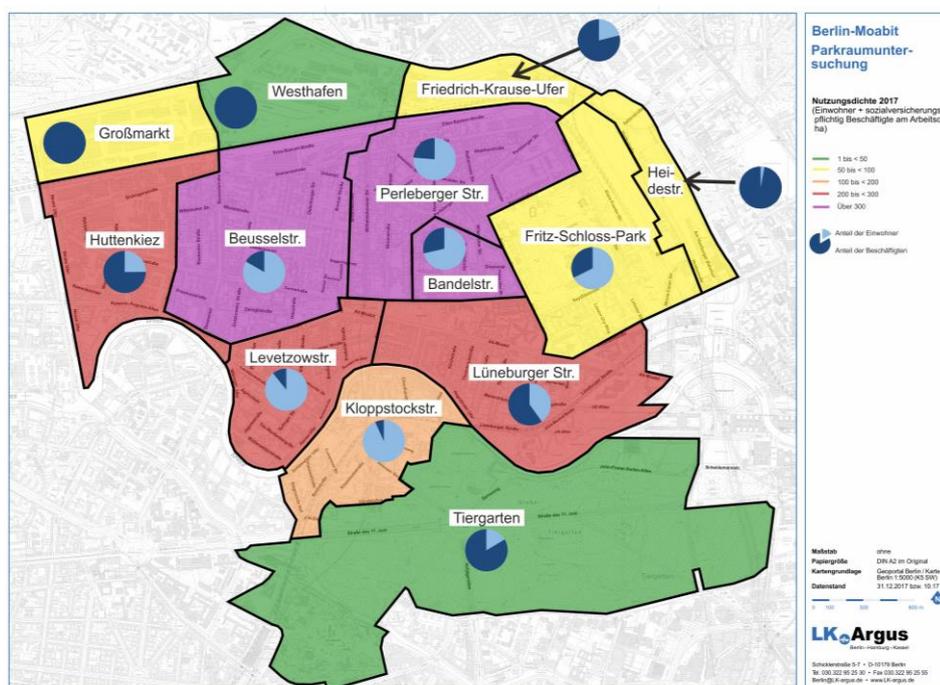
Die Nutzungsdichte ist im Untersuchungsgebiet ungleich verteilt. Die höchsten Nutzungsdichten weisen die Gebiete Beusselstraße, Bandelstraße und Perleberger Straße auf. Sehr niedrige Nutzungsdichten haben die Gebiete Tiergarten und Westhafen.

Tabelle 3: Nutzungsdichte 2017

Teilgebiet	Einwohner [EW]	Beschäftigte [B]	Fläche [ha]	Nutzungsdichte [(EW + B)/ha]
Großmarkt	0	3.018	41	74
Westhafen	3	862	52	17
Friedrich-Krause-Ufer	189	700	16	54
Heidestraße	52	1.697	27	65
Fritz-Schloss-Park	5.195	2.493	90	86
Perleberger Straße	18.793	5.865	74	333
Beusselstraße	25.051	5.038	89	338
Huttenkiez	3.627	10.938	60	244
Levetzowstraße	11.463	1.393	46	279
Bandelstraße	4.668	1.871	20	334
Lüneburger Straße	9.022	13.423	89	254
Tiergarten	178	904	242	4
Kloppstockstraße	5.727	413	42	147
Summe	83.968	48.615	888	149

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

Abbildung 5: Nutzungsdichte 2017



2.1.5 Motorisierung

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

Mit Stand zum 31.12.2017 waren im Untersuchungsgebiet 23.355 Kraftfahrzeuge, davon 19.150 privat und 6.205 gewerblich zugelassen (Tabelle 4).

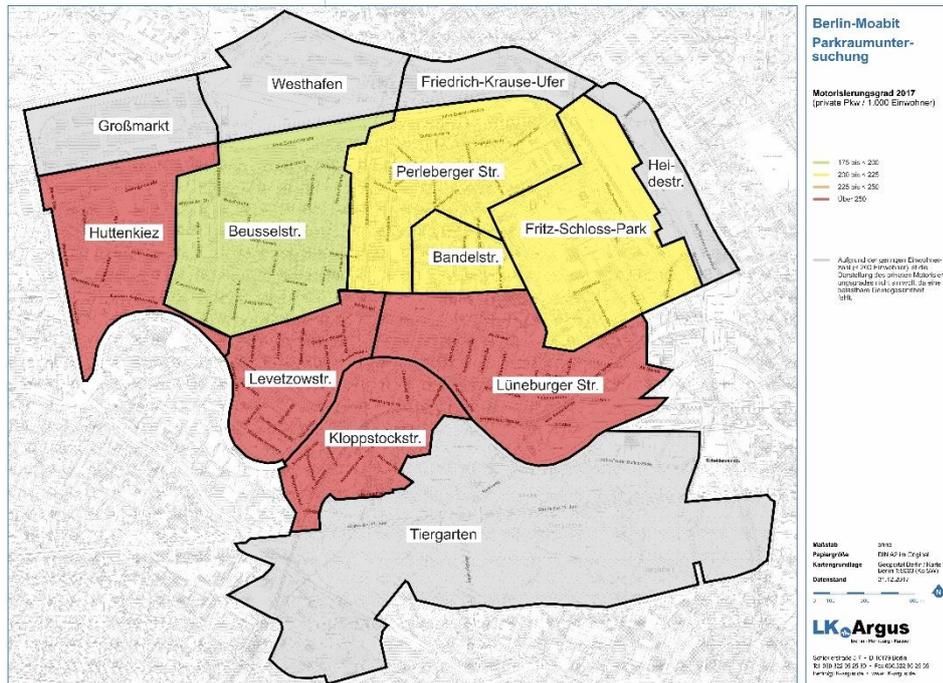
Der durchschnittliche Motorisierungsgrad bezogen auf private und gewerbliche Kraftfahrzeuge beträgt im Untersuchungsgebiet 302 Kfz je 1.000 Einwohner und liegt damit leicht unter dem Berliner Durchschnitt von 322 Kfz je 1.000 Einwohner (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2018), (statista, 2018).

Bezogen auf die privat zugelassenen Pkw kommen in den Teilgebieten auf 1.000 Einwohner zwischen 195 Kraftfahrzeuge (Beusselstraße) und 273 Kraftfahrzeuge (Levetzowstraße).

Tabelle 4: Motorisierungsgrad mit Stand 31.12.2017

Teilgebiet	Zugelassene Kfz			Ein- wohner	Kfz/1.000 EW	
	Privat	Gewerbe	Gesamt		Privat	Ge- samt
Fritz-Schloss-Park	1.142	307	1.449	5.195	220	279
Perleberger Straße	3.839	457	4.296	18.793	204	229
Beusselstraße	4.876	885	5.761	25.051	195	230
Huttenkiez	909	2.462	3.371	3.627	251	929
Levetzowstraße	3.124	210	3.334	11.463	273	291
Bandelstraße	933	60	993	4.668	200	213
Lüneburger Straße	2.471	508	2.979	9.022	274	330
Kloppstockstraße	1.437	77	1.514	5.727	251	264
Summe	18.731	4.966	23.697	83.546	224	284
Großmarkt	200	714	914	0		
Westhafen	77	299	376	3		
Friedrich-Krause-Ufer	33	15	48	189		
Heidestraße	30	13	43	52		
Tiergarten	79	198	277	178		
Summe	19.150	6.205	25.355	83.968	228	302

Abbildung 6: Motorisierungsgrad mit Stand 31.12.2017



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

2.1.6 Erschließung mit dem ÖPNV

Das Untersuchungsgebietes kann mit den verschiedenen S-, U-, Straßenbahnen und Buslinien erschlossen werden. Abbildung 7 zeigt die räumliche Erschließung des Untersuchungsgebietes mit den verschiedenen Verkehrsmitteln.

Der Nahverkehrsplan des Landes Berlin gibt als Zielwert für Gebiete mit hohen Nutzungsdichten⁷ eine Entfernung von 300 m zwischen Haltestelle und Wohnort vor (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 31. Juli 2018).⁸ Unter Anwendung dieses Zielwertes sind in den Bereichen Großmarkt, Westhafen, Friedrich-Kraus-Ufer und Tiergarten Erschließungsdefizite vorhanden. Weitere Bereiche, die unter Anwendung des Zielwertes von 300 m nicht erschlossen werden können, sind Bereiche um die Lessingbrücke, Wüllenweberstraße, Sickingerstraße, Siemensstraße, Emdener und Ellen-Epstein-Straße.

Gleichzeitig gibt der Nahverkehrsplan einen Toleranzwert von 400 m vor. Unter Anwendung des Toleranzwertes verbleiben für die Bereiche Großmarkt, Westhafen, Friedrich-Kraus-Ufer und Tiergarten Erschließungsdefizite.

⁷ > 7.000 Einwohner pro km² bzw. 70 Einwohner pro ha.

⁸ Eine Differenzierung nach Verkehrsmitteln gibt es nicht, gleichwohl anzunehmen ist, dass S- und U-Bahnhöfe einen größeren Einzugsbereich haben als beispielweise Bushaltestellen.

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Zukünftig ist die Verbindung der Ringbahntrasse mit dem Hauptbahnhof und der Neubau einer Straßenbahntrasse geplant. Das S21- Projekt beinhaltet auch einen neuen S-Bahnhof Perleberger Brücke, der bisher nicht planfestgestellt ist. Die Inbetriebnahme der Strecke wird voraussichtlich 2021 sein. Die Straßenbahn soll den Hauptbahnhof mit dem U-Bahnhof Turmstraße über die Invalidenstraße, die Straße Alt-Moabit, die Rathenower Straße und Turmstraße verbinden. In einer weiteren Planung ist eine Fortführung der Straßenbahn bis S+U Jungfernheide vorgesehen. Die Planungen erweitern zwar das ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet, Erschließungslücken können jedoch nur vereinzelt geschlossen werden.

Abbildung 7: Räumliche Erschließung mit ÖPNV im Untersuchungsgebiet

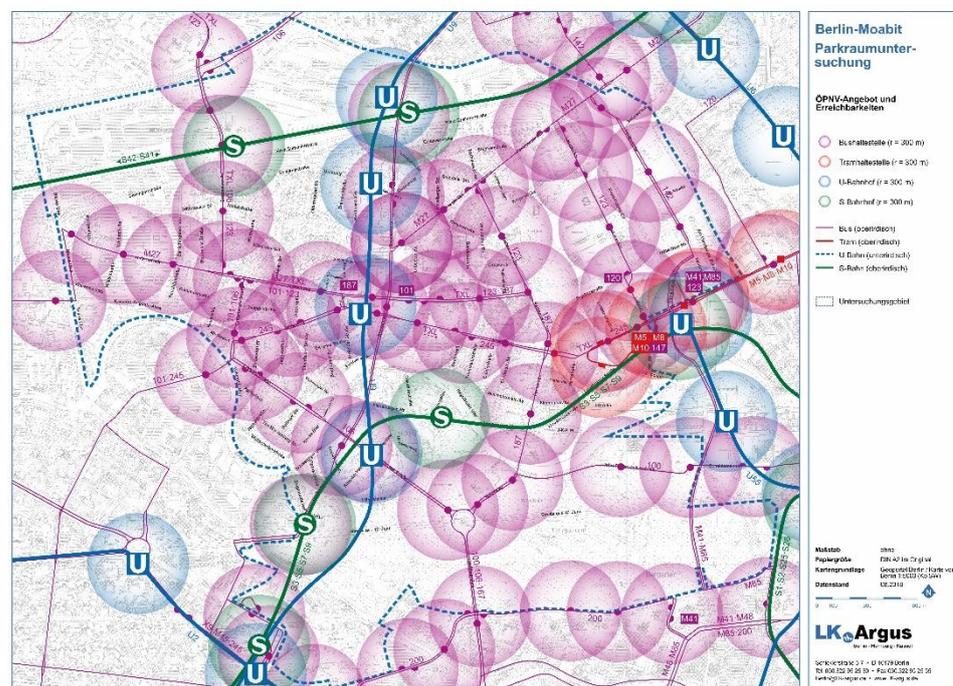


Tabelle 5 zeigt die Taktfolge der Verkehrsmittel zur Hauptverkehrszeit zwischen 7 und 8 Uhr. Insgesamt werden die zeitlichen Erschließungsstandards des Nahverkehrsplanes, die Tags einen Mindesttakt von 20-Minuten vorgeben, erfüllt.

Tabelle 5: Taktfolge der Linien im Untersuchungsgebiet

Verkehrsmittel	Taktfolge	
	≤ 10 Min	10 Min - 20 Min
S-Bahnlinien	S 41	S 3
	S 42	S 9
	S 5	
	S 7	
U-Bahnlinie	U 9	-
Straßenbahnlinien	M 8	M 5
	M 10	
Buslinien	M 27	106
	TXL	120
	100	123
	101	142
	187	
	245	

Bezirk Mitte von Berlin

**Parkraumunter-
 suchung in Moabit,
 Europacity und
 Hansaviertel**

30. September 2019

2.2 Parkraumangebot

Alle Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum, in öffentlichen Sammelanlagen, auf Privatstraßen⁹ und in privaten, aber öffentlich zugänglichen Sammelanlagen mit mehr als 25 Stellplätzen wurden mit folgenden Kriterien erfasst:

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

Insgesamt gibt es im Untersuchungsgebiet 19.069 Kfz-Abstellstände, davon 16.334 im öffentlichen Straßenraum und 2.735 in öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Sammelanlagen (Abbildung 8). Die Anzahl schwankt je nach Wochentag und Tageszeit aufgrund von zeitlichen Begrenzungen von Haltverboten. Zum Zeitpunkt der Erhebung waren 596 Kfz-Abstellstände durch Baustellen nicht nutzbar. Im Einzelnen verteilen sich die Kfz-Abstellstände wie folgt:

<u>im Straßenraum:</u>	<u>16.334</u>
davon sind:	15.265 ohne Einschränkung (davon 436 Baustelle)
	115 gebührenpflichtig (davon 28 Baustelle)
	96 mit Parkscheibe (davon 10 Baustelle)
	125 mit Beschränkung der Fahrzeugart (Pkw frei)
	21 Motorradstellplätze
	262 nutzerbeschränkt
	(Behinderte, Elektro, Taxi, Anwohner)
	450 temporäres Haltverbot (davon 27 Baustelle)
davon liegen:	3.368 im Teilgebiet Beusselstraße
	2.802 im Teilgebiet Perleberger Straße
	2.252 im Teilgebiet Lüneburger Straße
	2.135 im Teilgebiet Levetzowstraße
	1.458 im Teilgebiet Huttenkiez
	1.171 im Teilgebiet Kloppstockstraße
	1.001 im Teilgebiet Fritz-Schloss-Park
	1.036 im Teilgebiet Tiergarten
	559 im Teilgebiet Bandelstraße
	217 im Teilgebiet Friedrich-Krause-Ufer
	142 im Teilgebiet Westhafen
	127 im Teilgebiet Heidestraße
	66 im Teilgebiet Großmarkt

⁹ Die Straßen der Heinrich-Zille-Siedlung sind Privatstraßen. Vor Ort sind diese aber nicht als solche erkennbar und werden daher bei der Untersuchung mit betrachtet.

in Sammelanlagen: 2.735

davon sind auf öffentlichen Flächen:

- 138 ohne Einschränkung
- 387 mit Beschränkung der Fahrzeugart (Pkw frei)
- 10 temporäres Haltverbot

davon sind auf privaten Flächen, aber öffentlich zugänglich:

- 49 ohne Einschränkung (davon 2 Baustelle)
- 757 gebührenpflichtig (davon 65 Baustelle)
- 13 Motorradstellplätze
- 1.381 nutzerbeschränkt
(Kunden, Besucher, Beschäftigte, Mieter,
Anwohner, Behinderte, Familien, Frauen,
Eltern mit Kind) (davon 28 Baustelle)

davon liegen insgesamt:

- 685 im Teilgebiet Perleberger Straße
- 423 im Teilgebiet Beusselstraße
- 307 im Teilgebiet Tiergarten
- 306 im Teilgebiet Fritz-Schloss-Park
- 297 im Teilgebiet Huttenkiez
- 261 im Teilgebiet Lüneburger Straße
- 243 im Teilgebiet Levetzowstraße
- 104 im Teilgebiet Kloppstockstraße
- 80 im Teilgebiet Friedrich-Krause-Ufer
- 29 im Teilgebiet Heidestraße
- 0 im Teilgebiet Großmarkt
- 0 im Teilgebiet Westhafen
- 0 im Teilgebiet Bandelstraße

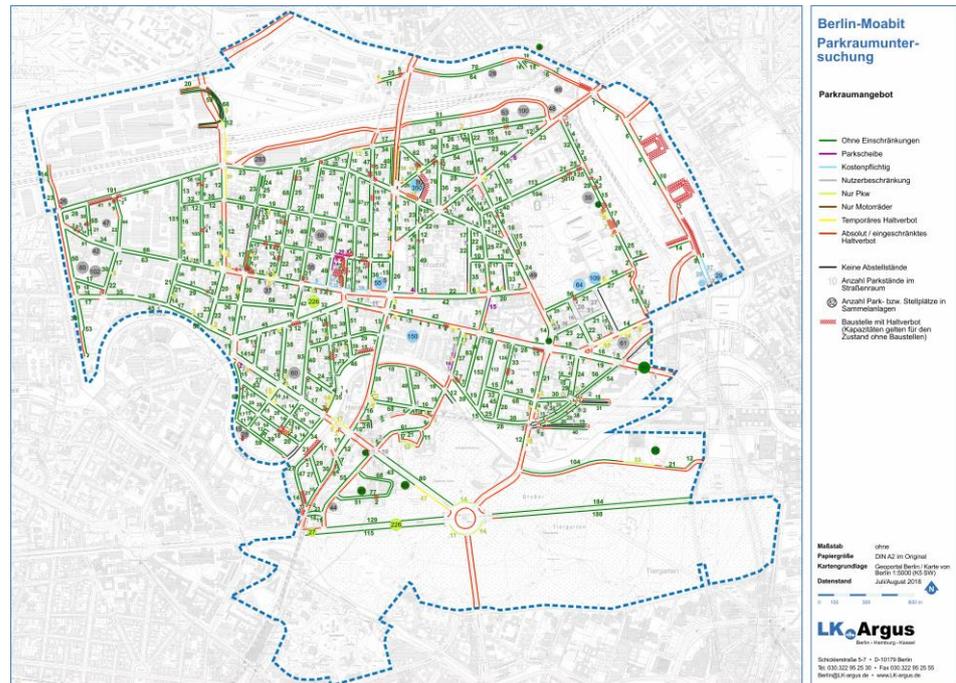
Bezirk Mitte von Berlin

**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Gleiches gilt für die Straße Am Hamburger Bahnhof. Hier sind die Abstellstände aufgrund der örtlichen Gestaltung als Sammelanlage zusammengefasst.

Abbildung 8: Parkraumangebot



2.3 Parkraumbelastungsgrad

Die Parkraumbelastung wurde durch Zählungen der parkenden Kfz im gesamten Untersuchungsgebiet ermittelt. Die Erhebungen erfolgten zu folgenden Zeiten:

- an einem Werktag
 - vormittags um 11 Uhr,
 - nachmittags um 15 Uhr,
 - abends um 21 Uhr und
 - nachts um 2 Uhr
- an einem Samstag und einem Sonntag jeweils
 - vormittags um 11 Uhr und
 - nachmittags um 15 Uhr.

An den werktäglichen Erhebungstagen (9./10. bzw. 11./12. Oktober 2018) war es sonnig bei Höchsttemperaturen von 18°C bzw. 24°C am Tag und nächtlichen Tiefsttemperaturen von 11°C bzw. 16°C. Bei den Erhebungen am Wochenende (13./14. Oktober bzw. 10./11. November 2018) war es sonnig bei Temperaturen zwischen 24°C und 26°C bzw. bewölkt und regnerisch bei 11°.

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

Die folgenden Abbildungen zeigen den Parkraumbelungsgrad im Zeitverlauf (Abbildung 9), nach Straßenabschnitten (Abbildung 10 und Abbildung 11) sowie nach Teilgebieten für ausgewählte Zeiten (Abbildung 12 bis Abbildung 19). Weitere straßenabschnittsfeine Darstellungen befinden sich im Anhang.

Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- Im Untersuchungsgebiet wurden je nach Tag und Uhrzeit zwischen 13.930 und 17.213 Pkw-Einheiten im Straßenraum und in Sammelanlagen erfasst. Dies entspricht einem durchschnittlichen Belegungsgrad von 77 % bis 96 %, bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet.
- Der Parkraumbelungsgrad liegt im Zeitverlauf durchgehend über 80 %, bis auf sonntags um 15 Uhr (77 %). Die Belegung des Parkraums ist werktags um 11 Uhr am höchsten und sinkt im Tagesverlauf sowie am Wochenende weiter ab (Abbildung 9).
- Der öffentliche Straßenraum hat einen höheren Belegungsgrad als die öffentlich bzw. öffentlich zugänglichen Sammelanlagen. In den Sammelanlagen stehen je nach Zeitpunkt 798 bis 1.514 freie Abstellstände zur Verfügung.
- Die Belegung des Parkraums ist ungleichmäßig auf die untersuchten Teilgebiete bzw. den Straßenraum verteilt (Abbildung 10 und folgende). Alle Teilgebiete außer Großmarkt, Tiergarten und Friedrich-Krause-Ufer weisen werktags um 11 Uhr eine mindestens hohe Belegung ($\geq 90\%$) auf. In der Nacht bleiben die Belegungsgrade in den Teilgebieten Beusselstraße, Bandelstraße, Perleberger Straße, Levetzowstraße, Fritz-Schloss-Park und Lüneburger Straße weiterhin hoch. Am Wochenende weisen die Teilgebiete Beusselstraße, Bandelstraße, Perleberger Straße, Levetzowstraße und Fritz-Schloss-Park ebenfalls hohe Belegungen auf.
- Im Untersuchungsgebiet wurde vor allem in der Heidestraße, Alt-Moabit, Altonaer Straße, Gotzkowskystraße, Wilhelmshavener Straße und Siemensstraße während den Erhebungen tagsüber und nachts in Abschnitten ordnungswidrig in der zweiten Reihe, im Haltverbot, in Baustellenbereichen, in Kreuzungsbereichen und vor Zufahrten abgestellte Fahrzeuge erfasst (≥ 10 Fahrzeuge je Straßenabschnitt zu mehreren Zeiten).

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Abbildung 9: Mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf, gesamtes Untersuchungsgebiet

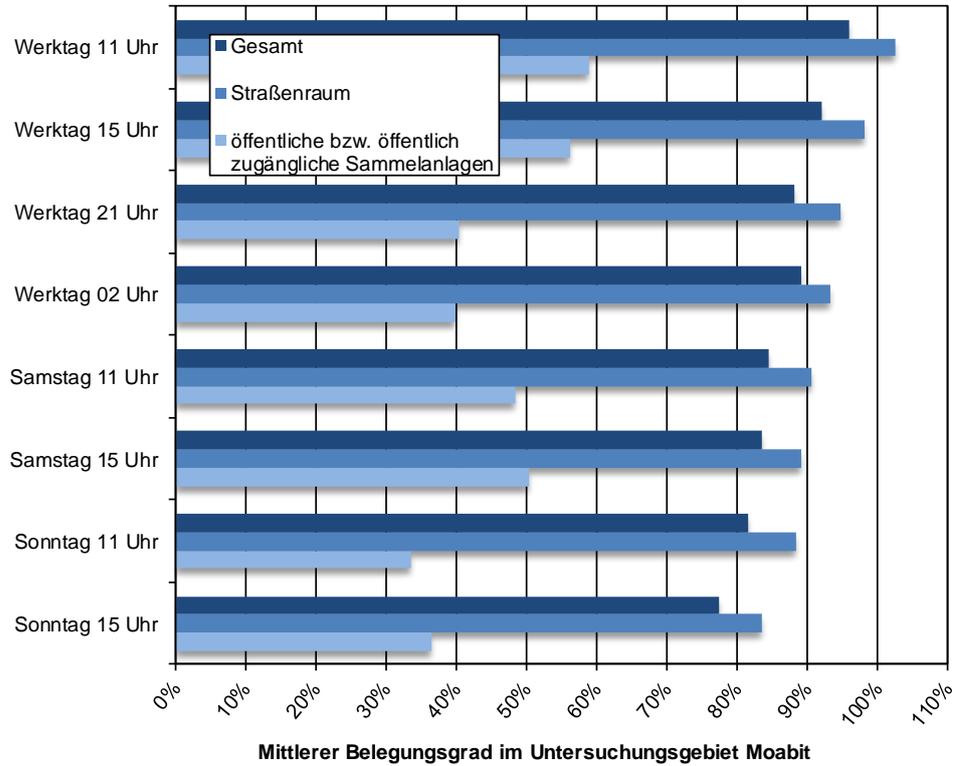


Abbildung 10: Parkraumbelegungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Werktag 11 Uhr)

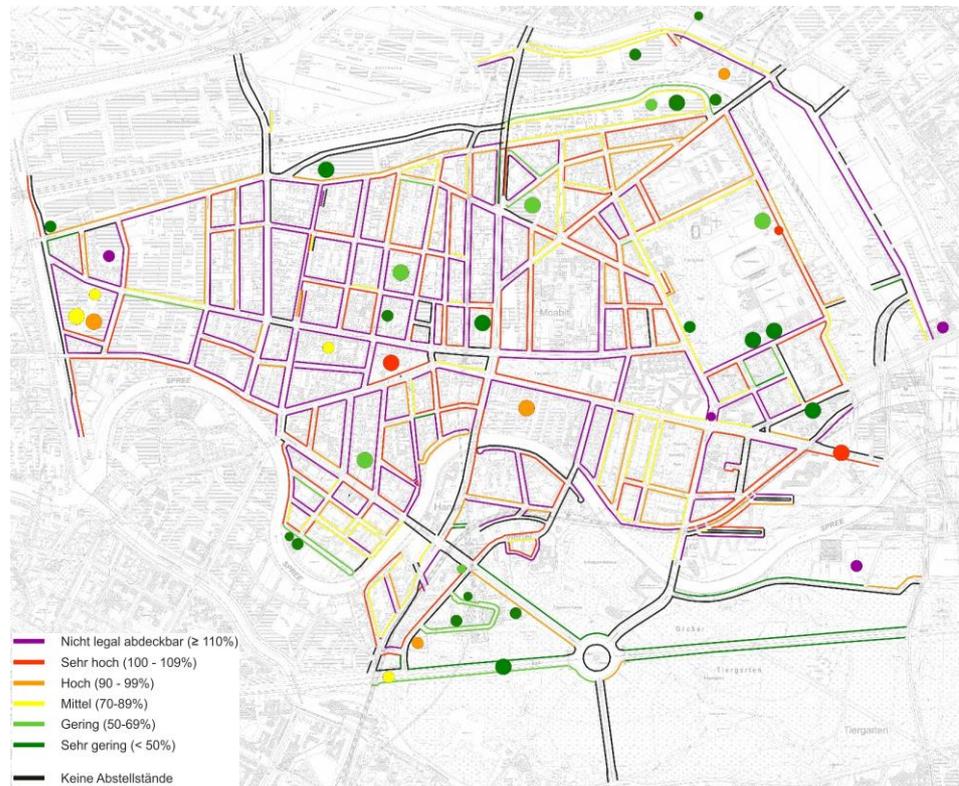
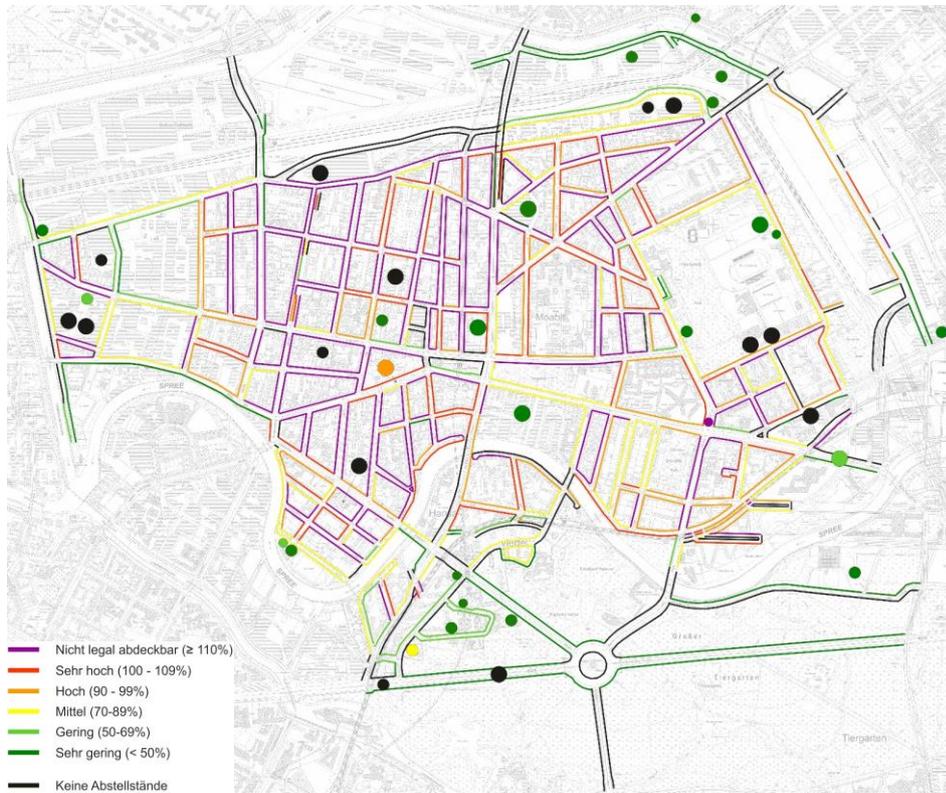
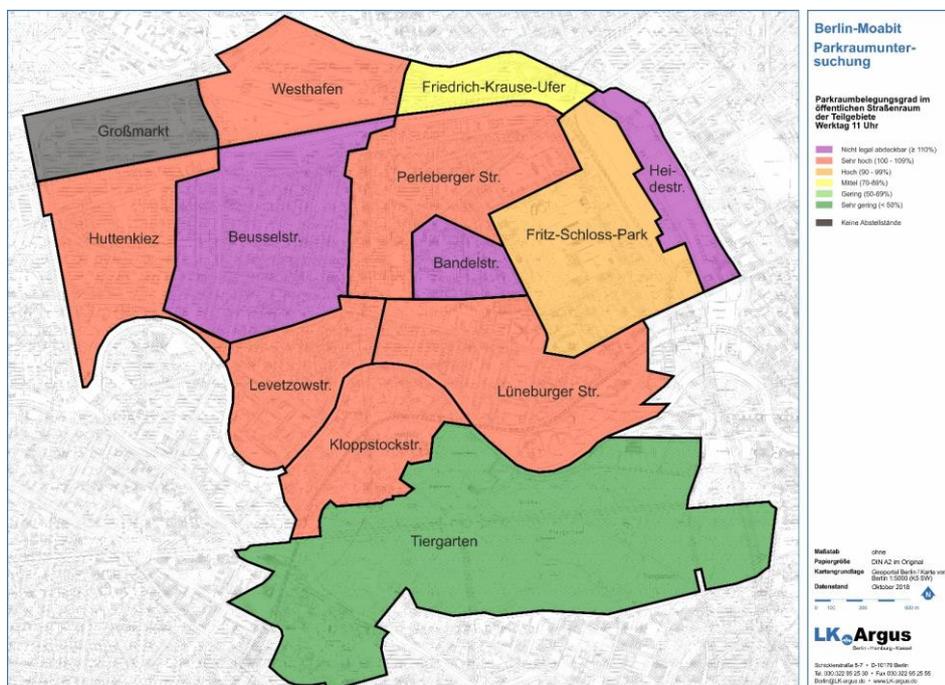


Abbildung 11: Parkraumbelastungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Werktag 2 Uhr)



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

Abbildung 12: Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 11 Uhr)



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Abbildung 13: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 15 Uhr)

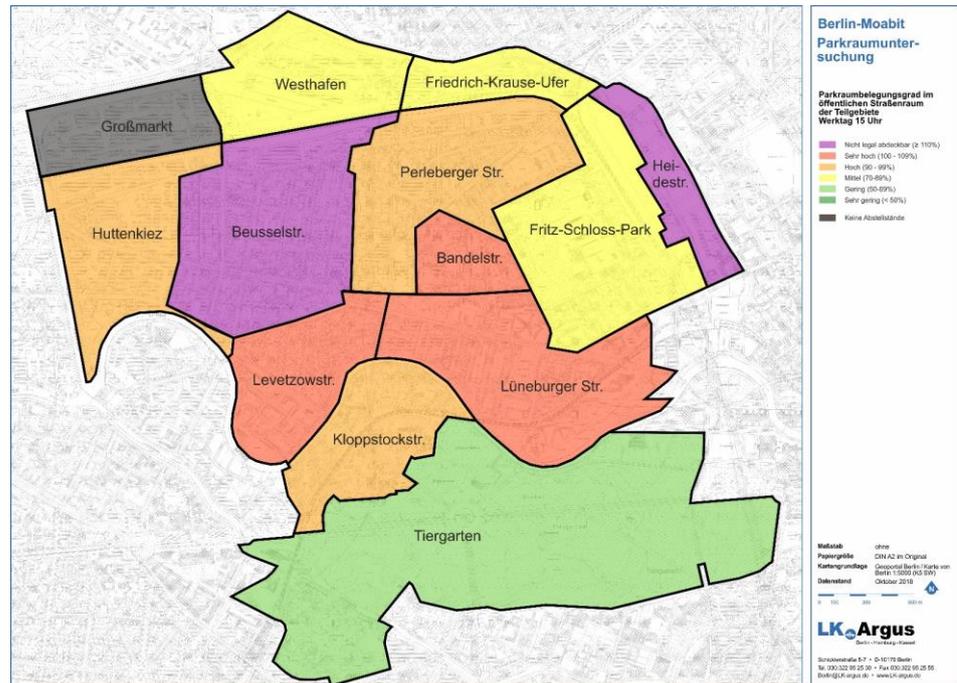


Abbildung 14: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 21 Uhr)

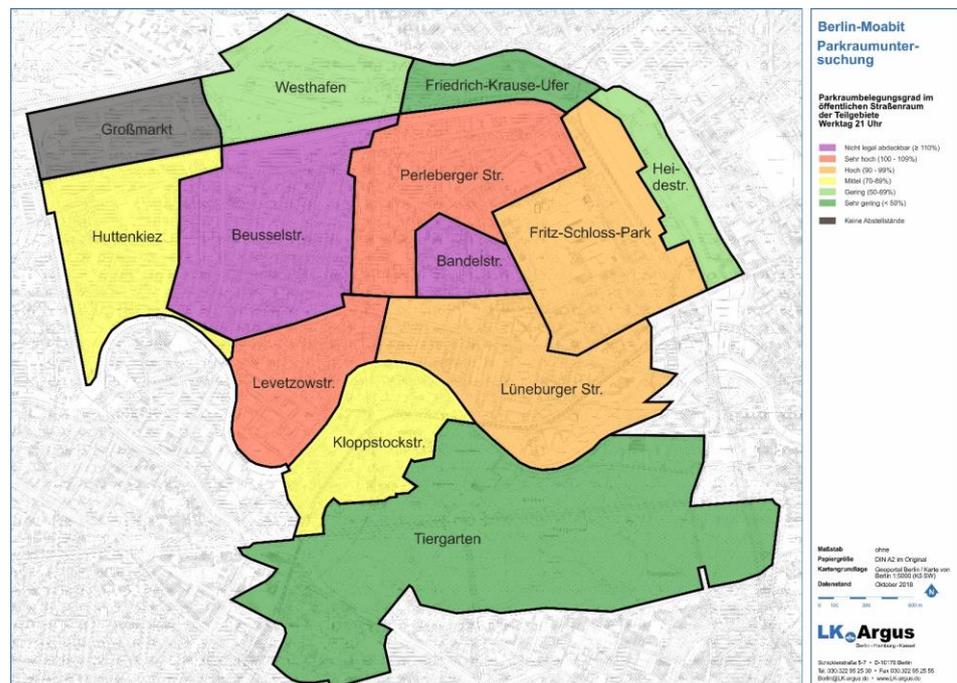
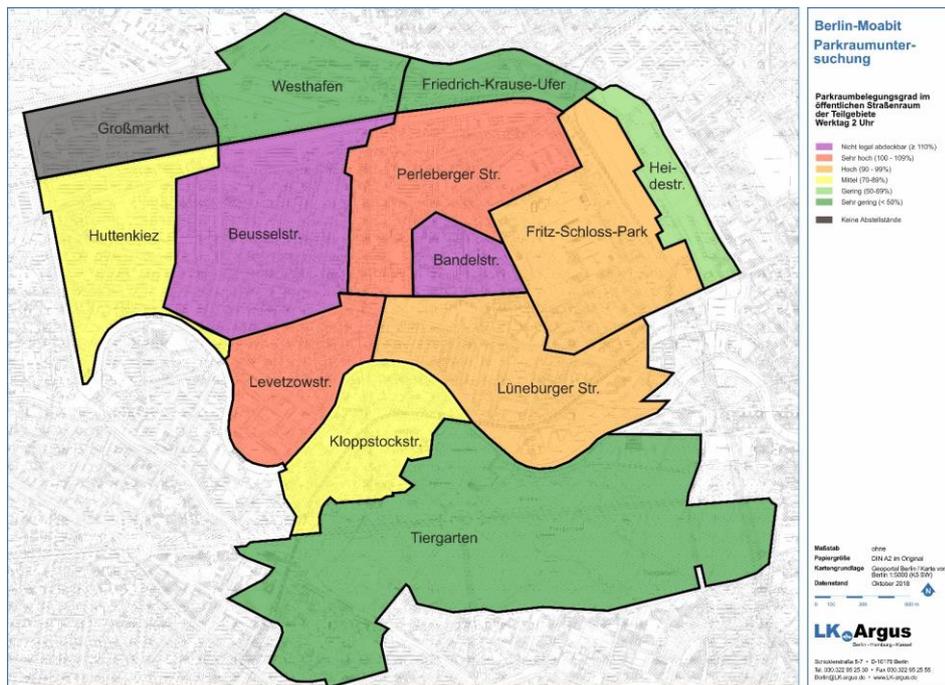
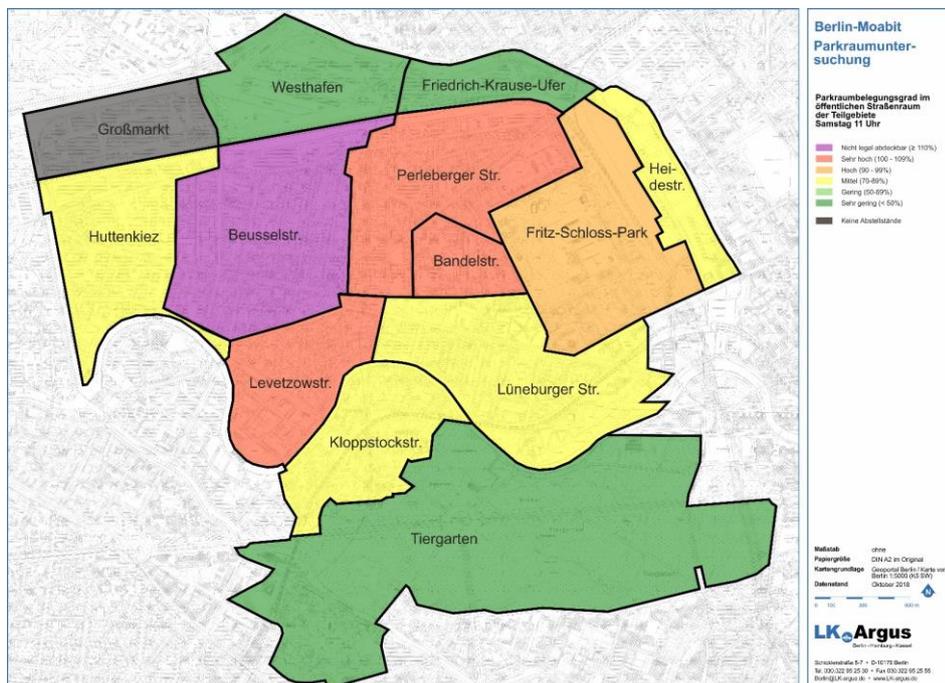


Abbildung 15: Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 2 Uhr)



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

Abbildung 16: Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten (Samstag 11 Uhr)



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

Abbildung 17: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten (Samstag 15 Uhr)

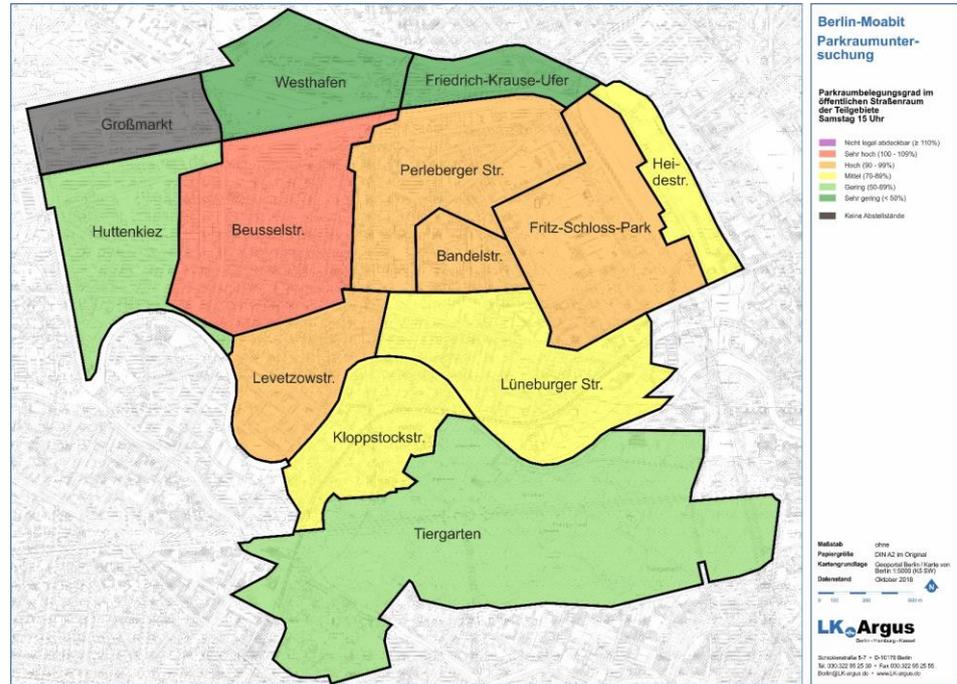


Abbildung 18: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten (Sonntag 11 Uhr)

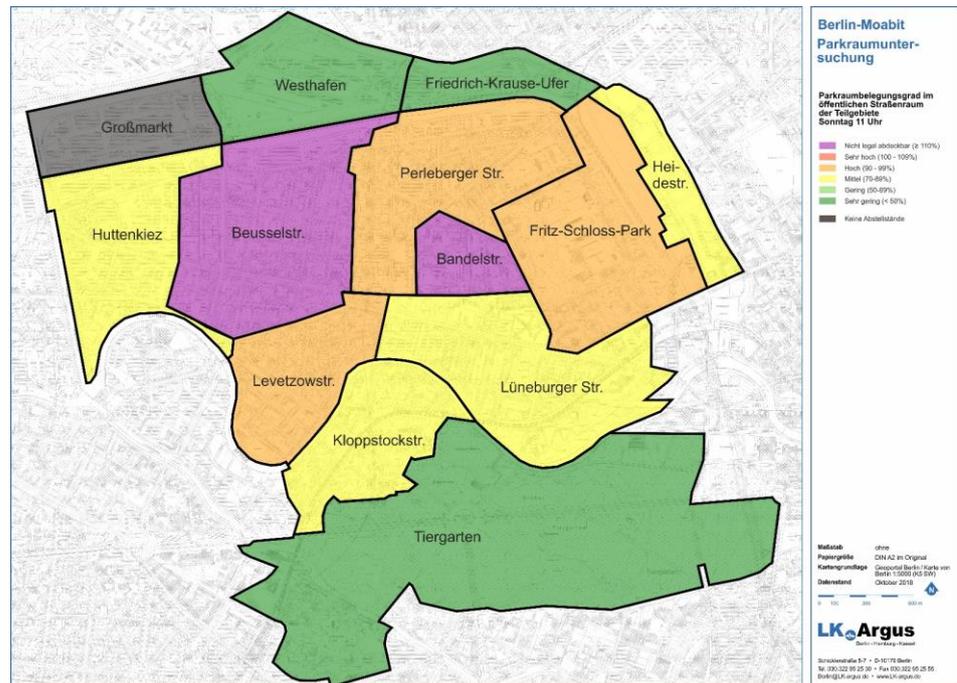
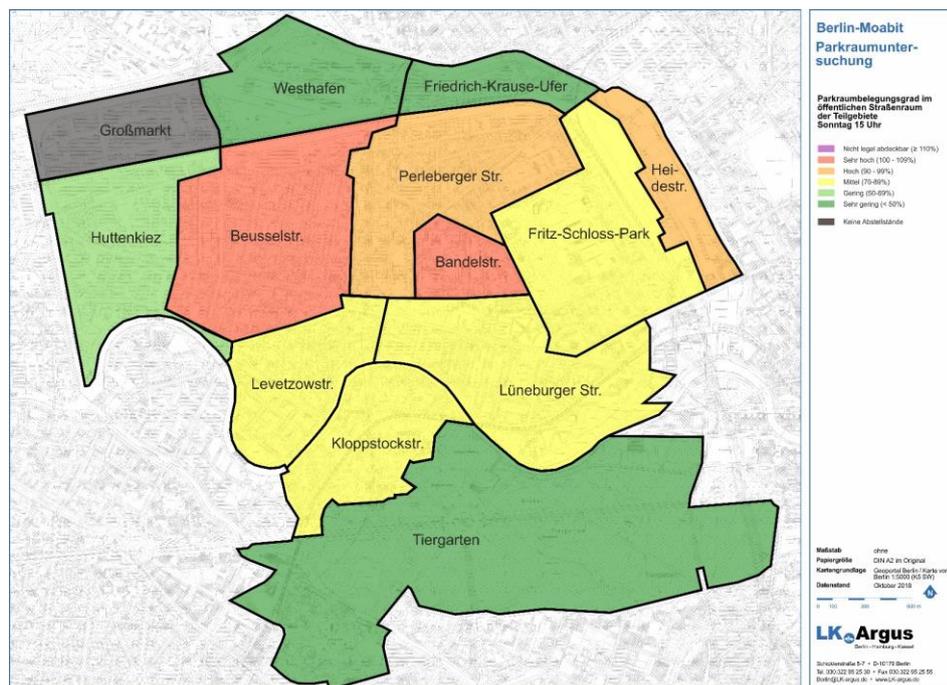


Abbildung 19: Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten (Sonntag 15 Uhr)



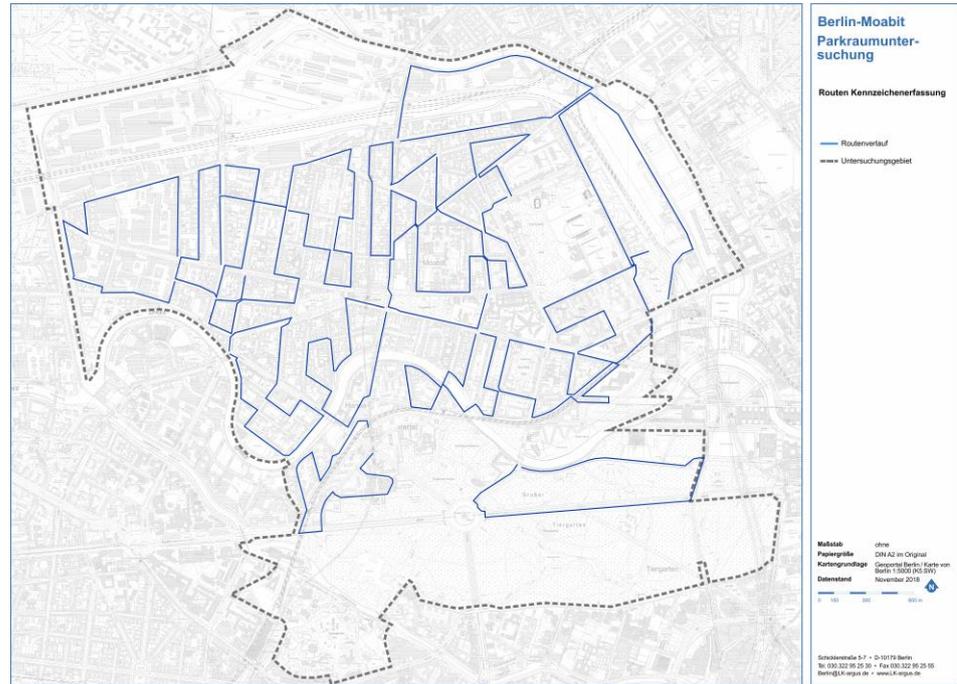
Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

2.4 Parkdauer und Nutzergruppen

Mit Kenntnis der mittleren Parkdauer und der Parkmuster (Beginn und Ende des Parkvorgangs) können die Nutzergruppen abgeleitet werden. Zur Gewinnung der Daten wurden alle Kennzeichen der im öffentlichen Straßenraum / Sammelanlagen parkenden Fahrzeuge werktags und samstags um 2 Uhr nachts, 5 Uhr, 8 Uhr, 11 Uhr, 13 Uhr, 15 Uhr, 17 Uhr, 19 Uhr, 21 Uhr (Dienstag bzw. Samstag) und in der folgenden Nacht um 2 Uhr (Mittwoch bzw. Sonntag) in rund 50 % des Straßennetzes auf jeweils einer Straßenseite ermittelt (Abbildung 20). Die Auswahl der zu erfassenden Straßen erfolgte so, dass möglichst typische Straßenabschnitte berücksichtigt wurden, die auch Rückschlüsse auf benachbarte Straßen erlauben. Die Kennzeichenerfassungen erfolgten werktags am 20. / 21. November 2018 und am Wochenende des 24. / 25. November 2018.

Die unterschiedlichen Erhebungszeiten gewährleisten, dass alle relevanten Nutzergruppen (Bewohner, Besucher, Beschäftigte etc.) erfasst werden. Die Kennzeichen wurden anonymisiert erfasst. Halterfeststellungen o. ä. sind somit ausgeschlossen. Insgesamt wurden 106.882 anonymisierte Kennzeichen erfasst.

Abbildung 20: Routen der Kennzeichenerfassung



2.4.1 Mittlere Parkdauer

Anhand der mittleren Parkdauer werden die Fahrzeuge unterschieden in

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

In Abbildung 21 bis Abbildung 29 werden die Anteile der Kurz- und Langparker in den einzelnen Teilgebieten werktags und samstags dargestellt. Die Teilgebiete Großmarkt und Westhafen entfallen, hier erfolgte keine Kennzeichenerfassung.

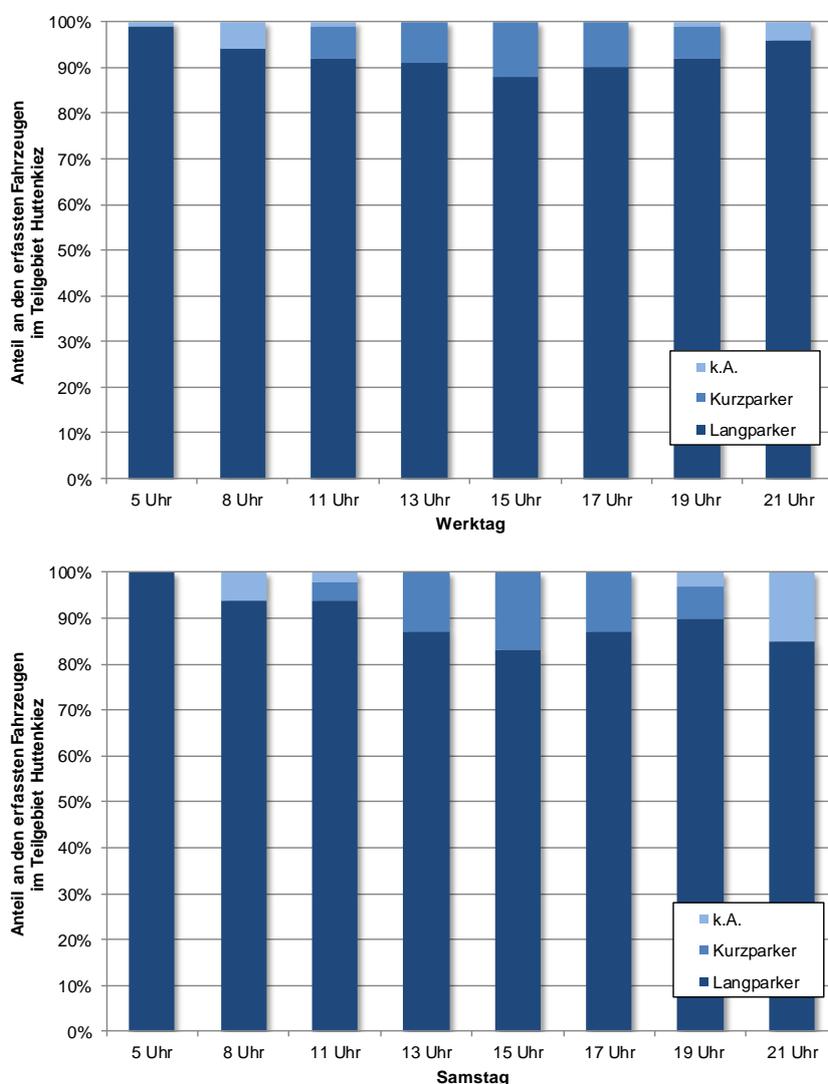
Eine Zuordnung zu Kurz- und Langparkern war nicht möglich, wenn Beginn und Ende des Parkvorgangs nicht genau bestimmt werden konnten. So kann ein Fahrzeug, das bspw. einmalig morgens um 5 Uhr erfasst wurde, morgens um 4 Uhr (= Kurzparker) oder bereits in der Nacht (= Langparker) dort abgestellt worden sein. In den Teilgebieten ist werktags und samstags bei 1 % bis 4 % aller Fälle eine Zuordnung zu Kurz- oder Langparkern nicht möglich (= k.A.), einzige Ausnahmen sind die Teilgebiete Tiergarten und Friedrich-Krause-Ufer. Im Tiergarten ist eine Zuordnung werktags und samstags in 8 % bzw. 9 % aller Fälle nicht möglich, beim Friedrich-Krause-Ufer 7 % allerdings nur am Werktag.

Die Anteile der Langparker sind im Tagesverlauf werktags und samstags fast in allen Teilgebieten durchgängig hoch. Die höchsten Langparker-Anteile mit rund 90 % weisen die Teilgebiete Huttenkiez, Levetzowstraße, Perleberger Straße, Bandelstraße, Lüneburger Straße, Klopstockstraße und Fritz-Schloss-Park

auf. Einen deutlichen Unterschied zwischen Werktag und Samstag zeigen die Teilgebiete Friedrich-Krause-Ufer, Tiergarten und Heidestraße auf. Im Teilgebiet Friedrich-Krause-Ufer erfolgt zudem werktags und samstags ein abrupter Anstieg der Langparker-Anteile am Nachmittag auf durchgängig 100 %. Im Teilgebiet Heidestraße gibt es auch diesen Anstieg, aber nur am Samstag. Im Teilgebiet Tiergarten schwanken die Langparker-Anteile im Tagesverlauf deutlich.

Die werktäglichen und samstägliches Kurzparker-Anteile liegen in den meisten Teilgebieten zwischen rund 10 % und 15 %. Ausnahmen bestehen in den Teilgebieten Friedrich-Krause-Ufer und Tiergarten. Dort schwanken die Anteile werktags im Tagesverlauf um bis zu 25 % bzw. 45 % am Samstag.

Abbildung 21: Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Huttenkiez



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Abbildung 22: Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Beusselstraße

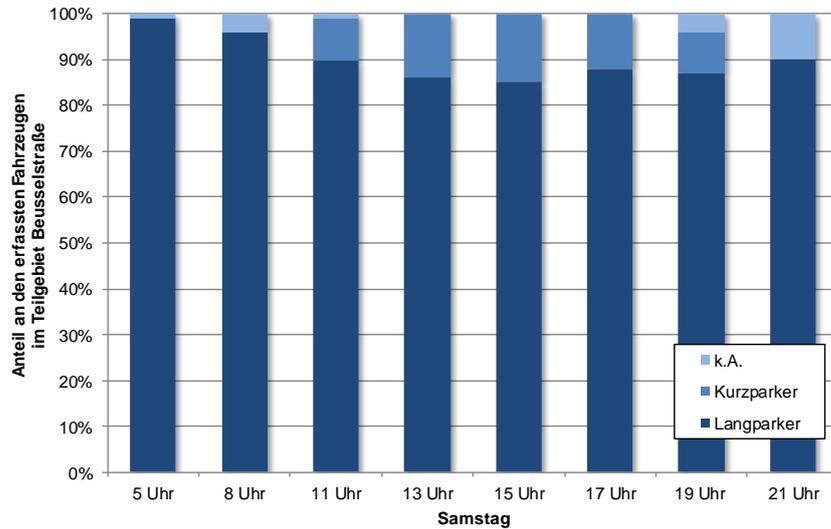
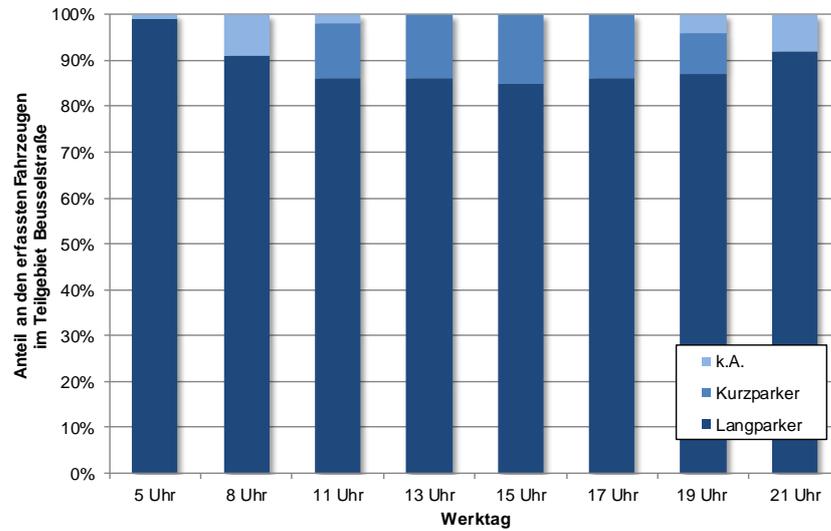
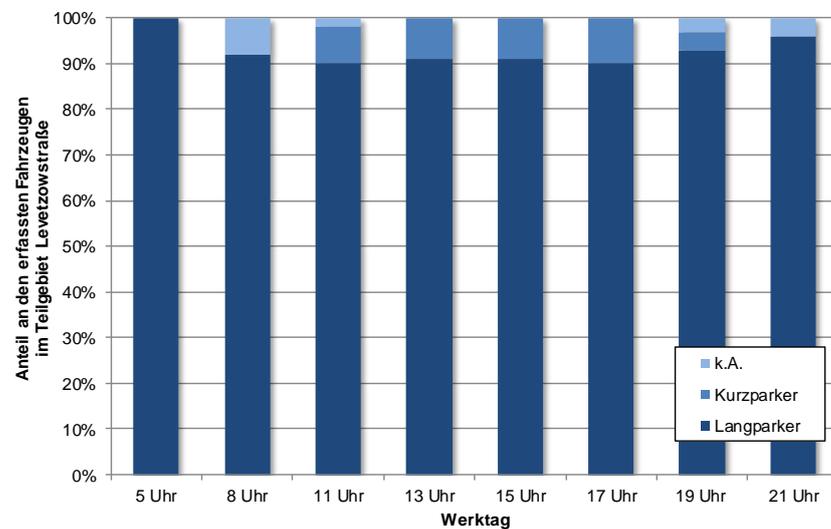


Abbildung 23: Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Levetzowstraße



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

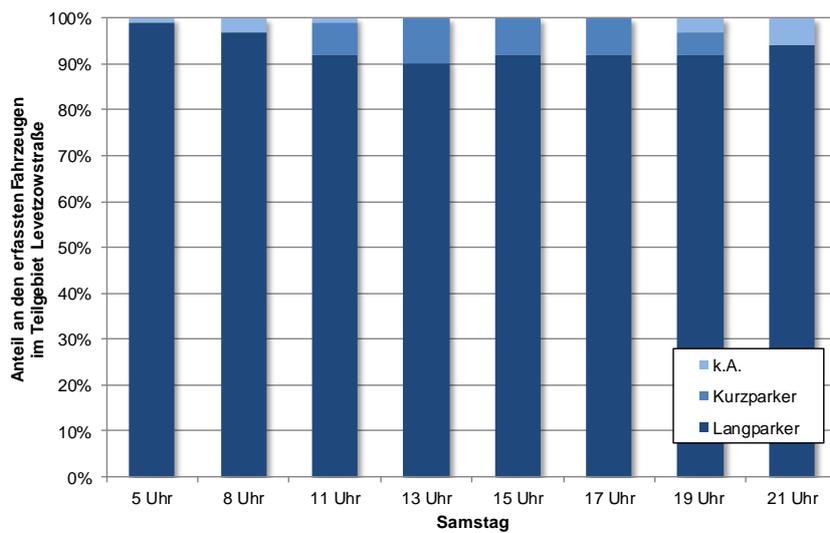
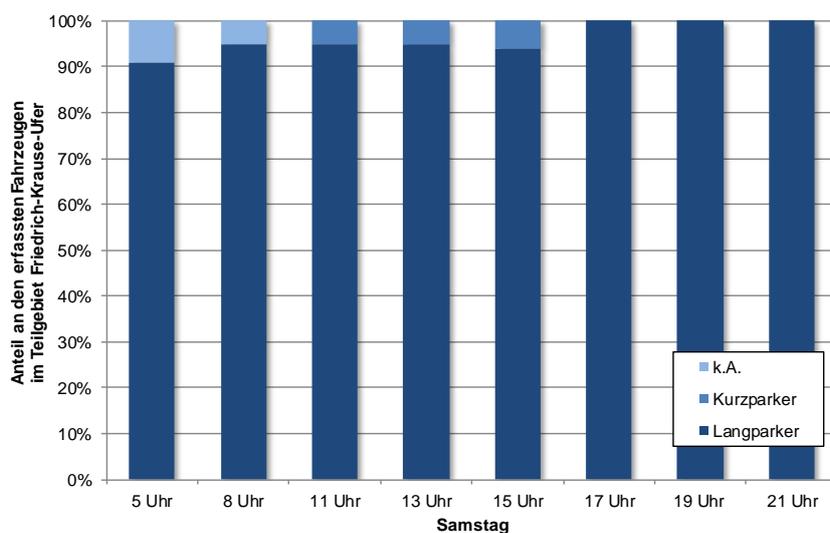
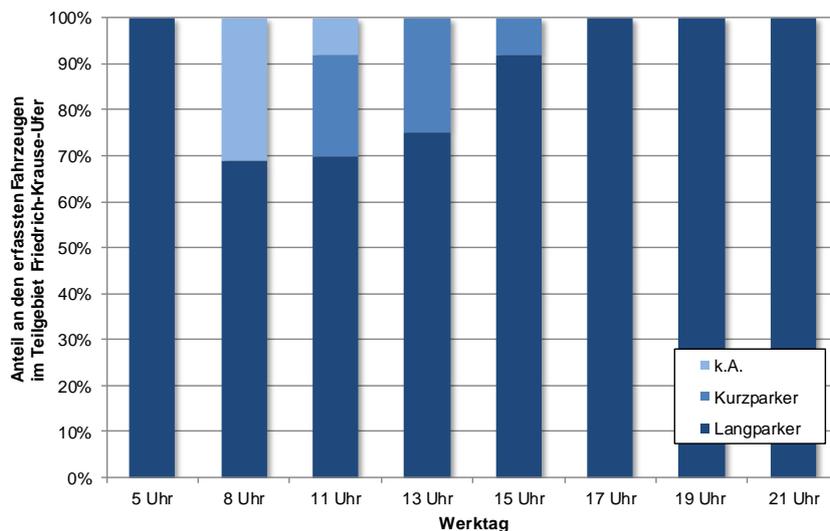


Abbildung 24: Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Friedrich-Krause-Ufer



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Abbildung 25: Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Perleberger Straße

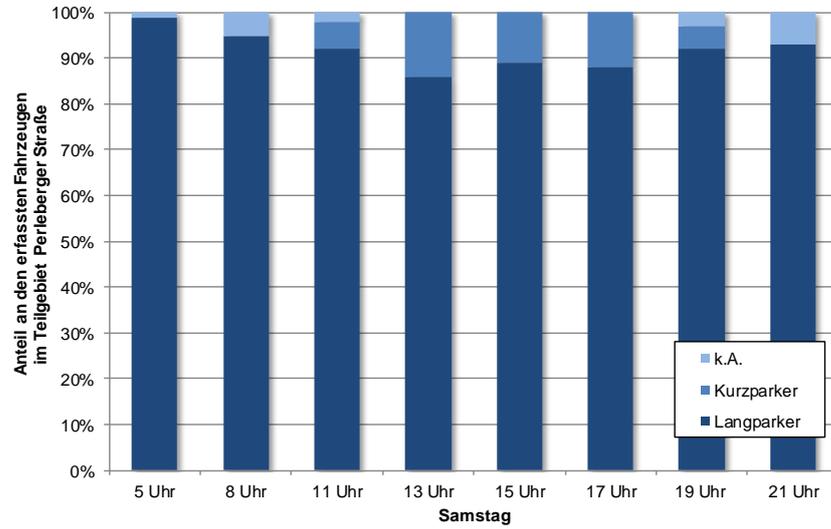
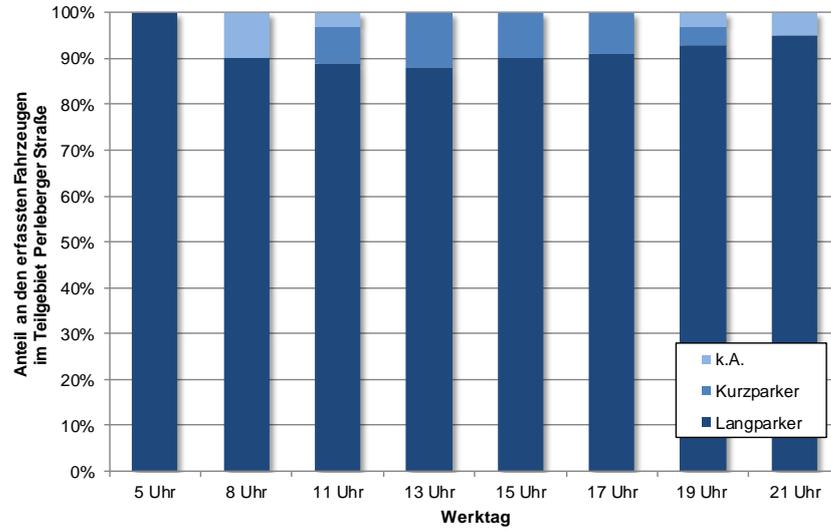
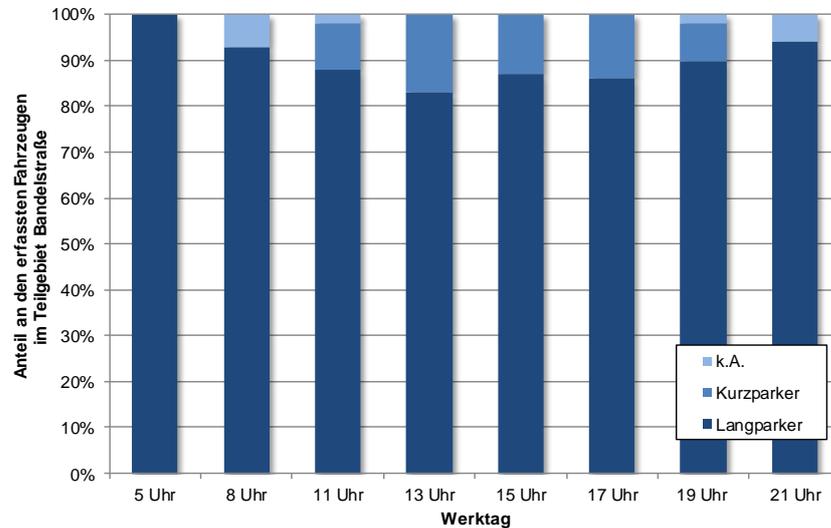


Abbildung 26: Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Bandelstraße



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

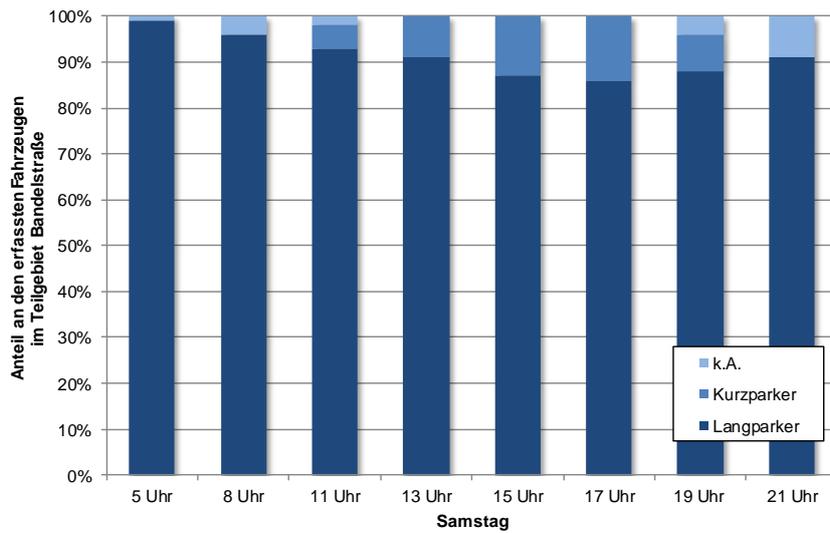
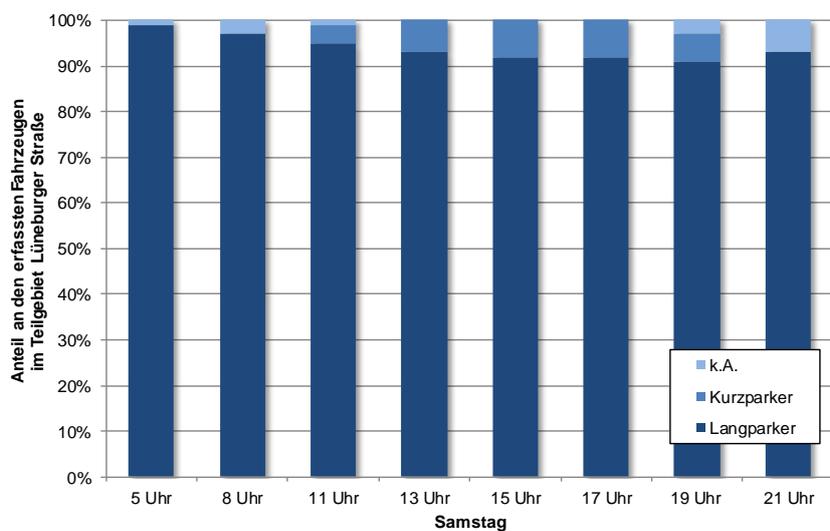
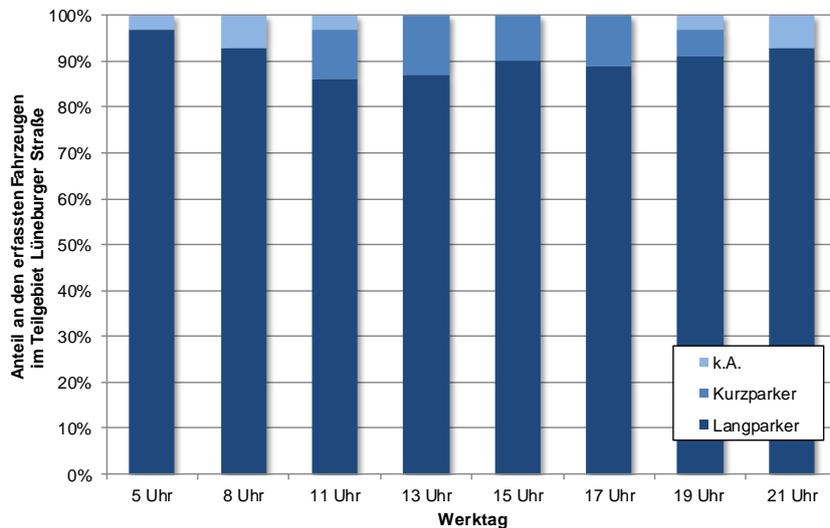


Abbildung 27: Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Lüneburger Straße



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Abbildung 28: Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Klopstockstraße

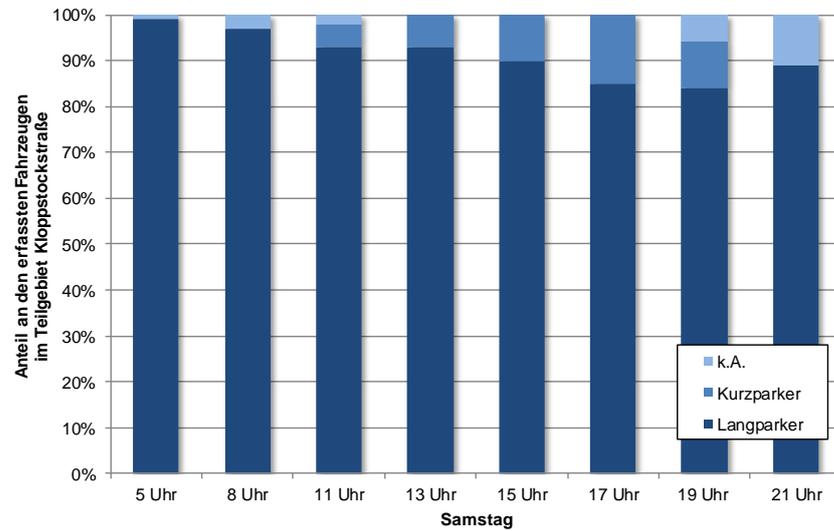
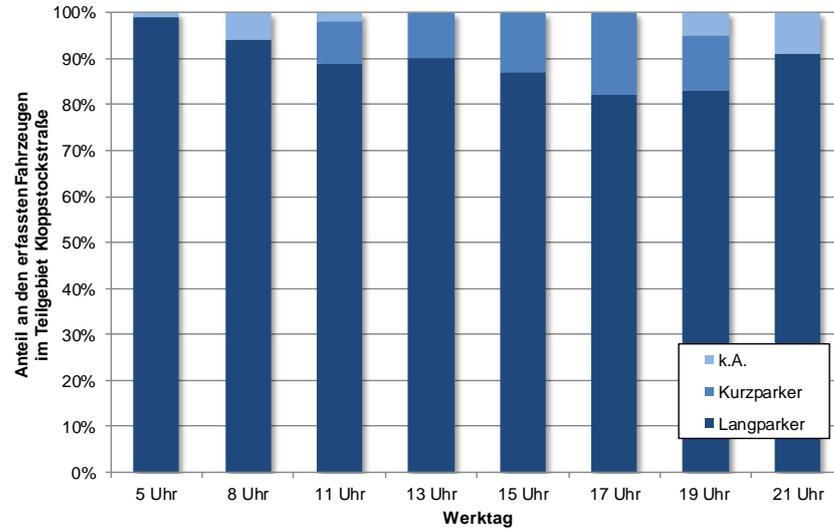
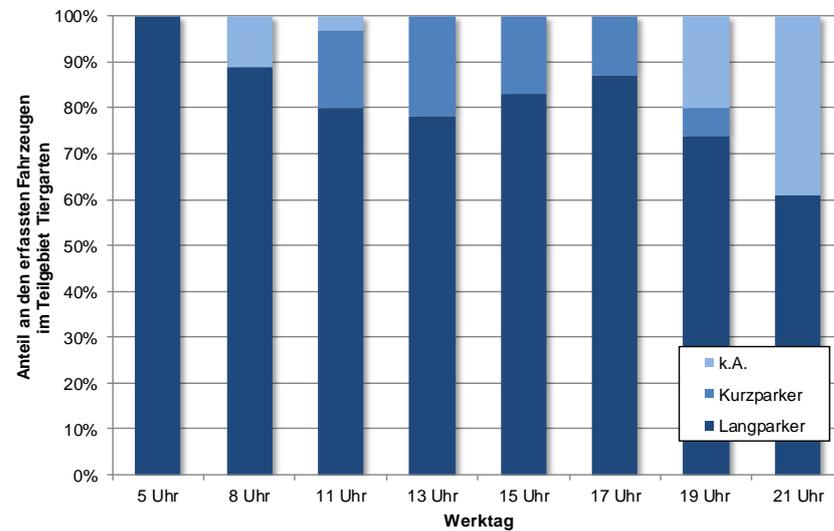


Abbildung 29: Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Tiergarten



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

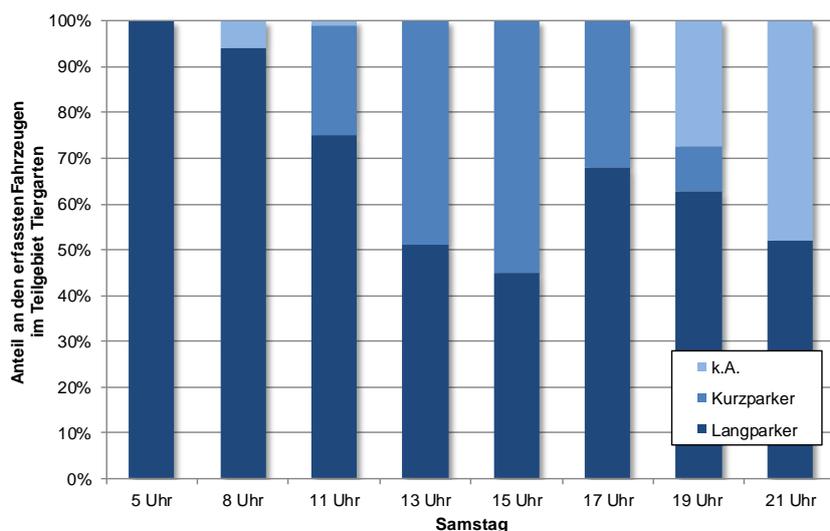
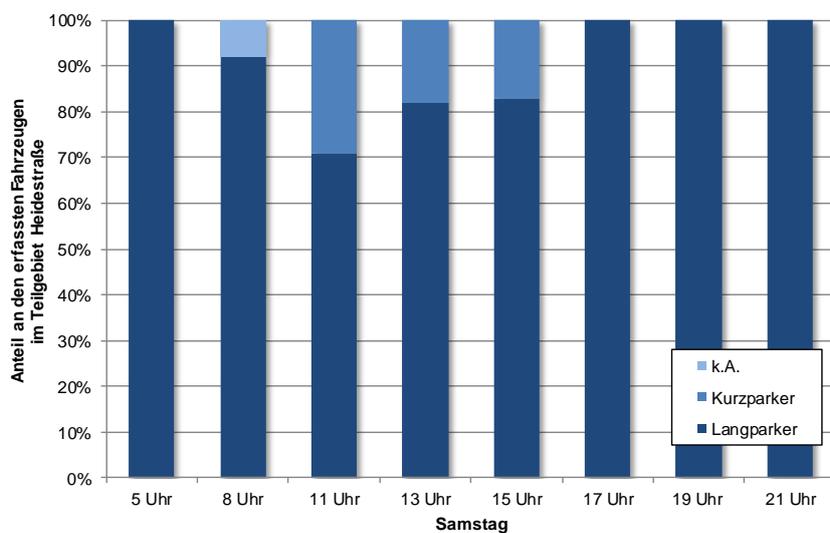
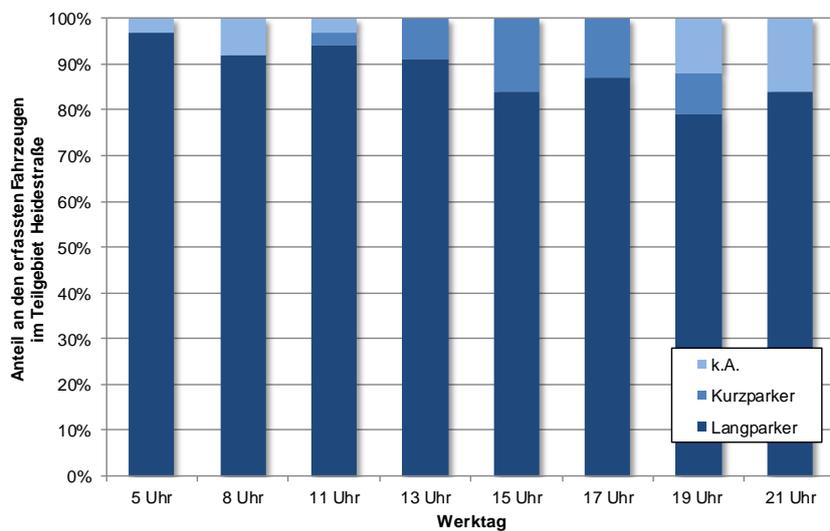


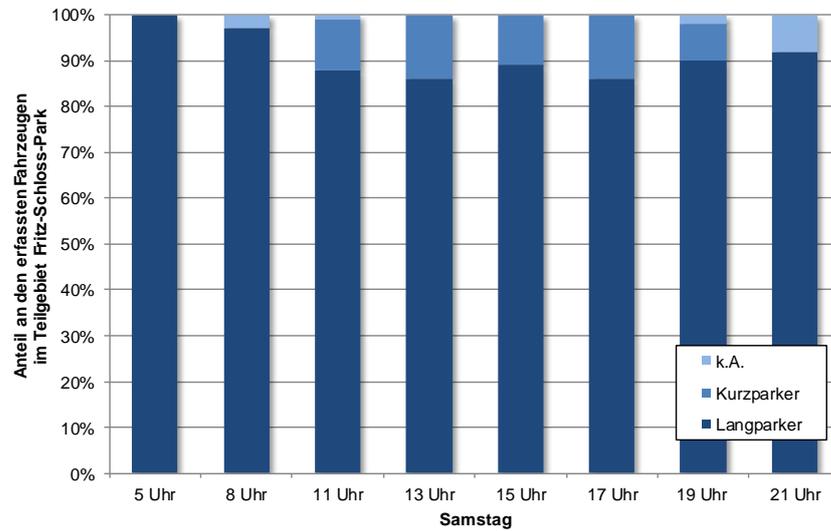
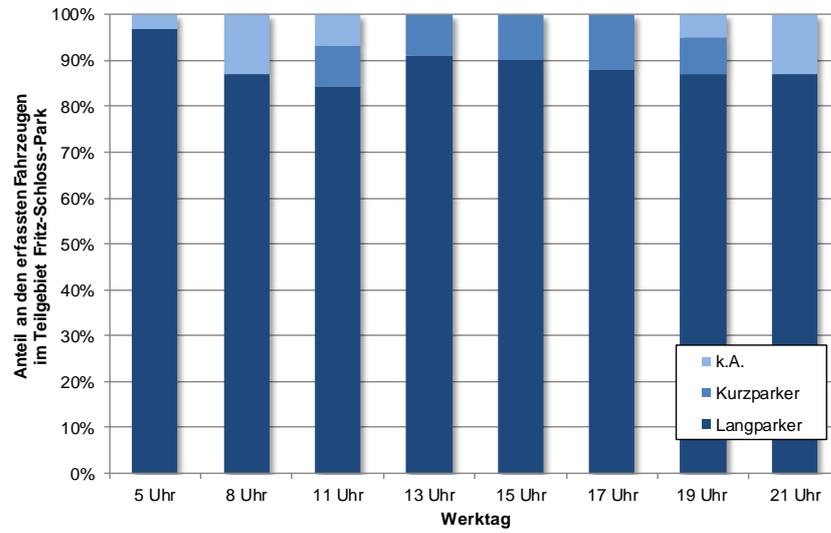
Abbildung 30: Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Heidestraße



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Abbildung 31: Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Fritz-Schloss-Park



2.4.2 Nutzergruppen

Mit Kenntnis der Parkmuster (Beginn und Ende eines Parkvorgangs) können Rückschlüsse auf die Fahrzeugnutzer gezogen werden. Folgende Nutzergruppen werden unterschieden:

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

Bewohner

Die Abbildung 32 bis Abbildung 42 zeigen, dass der Bewohneranteil an allen parkenden Fahrzeugen werktags um die Mittagszeit von rund 60 % bis 70 % im Teilgebiet Perleberger Straße, Beusselstraße und Levetzowstraße bzw. rund 40 % bis 50 % im Teilgebiet Huttenkiez, Bandelstraße, Lüneburger Straße, Klopstockstraße und Fritz-Schloss-Park im weiteren Tagesverlauf stetig steigt und um 21 Uhr rund 80 % bis 90 % in den genannten Gebieten erreicht. Die Teilgebiete Tiergarten und Heidestraße weisen mit rund 20 % bis 30 % die niedrigsten Bewohneranteile um die Mittagszeit auf, was mit der sehr geringen Einwohnerdichte zu erklären ist. Bis zum Abend steigen deren Anteile auf rund 40 % bis 70 % an. Im Teilgebiet Friedrich-Krause-Ufer liegt der Bewohneranteil mittags ebenfalls bei rund 20 %. Bereits ab 17 Uhr ist ein 100 %-tiger Bewohneranteil zu verzeichnen. Da das Teilgebiet eine sehr geringe Einwohnerdichte aufweist und viele Gewerbe- bzw. Industriebetriebe wie Thyssenkrupp Schulte und das Kraftwerk Berlin-Moabit dort ansässig sind, wird davon ausgegangen, dass die ab 17 Uhr aufgenommenen Bewohnerfahrzeuge zum großen Teil Schichtarbeitern zuzuordnen sind, die in der Nacht arbeiten.

Samstags ist der Bewohneranteil um die Mittagszeit in fast allen Teilgebieten um rund 10 % bis 30 % höher als an einem Werktag. Ausnahmen bilden die Teilgebiete Tiergarten (gleichbleibend) und Friedrich-Krause-Ufer (+65 %). Der Bewohneranteil um 21 Uhr ähnelt größtenteils dem des Werktags, nur in den Teilgebieten Huttenkiez, Klopstockstraße und Beusselstraße ist dieser niedriger und in den Teilgebieten Fritz-Schloss-Park und Heidestraße höher als am Werktag.

Gebietsfremde Langparker

Der gebietsfremde Langparkeranteil ist werktagsmittags in allen Teilgebieten mit 21 % bis 63 % am höchsten. Im weiteren Tagesverlauf sinkt der Anteil

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

kontinuierlich in fast allen Teilgebieten und erreicht am Abend um 21 Uhr 0 % bis 10 %. Im Teilgebiet Friedrich-Krause-Ufer ist bereits ab 17 Uhr kein gebietsfremder Langparker mehr vorhanden, dass die o.g. Vermutung der Schichtarbeit unterstützt. Im Tiergarten bleibt der Langparker-Anteil auch um 21 Uhr mit 22 % hoch.

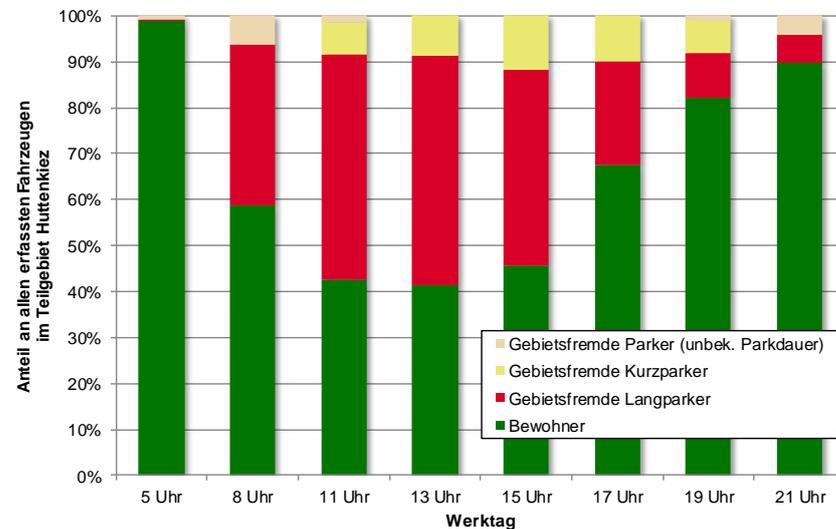
Der Langparkeranteil am Samstag ist in allen Teilgebieten geringer als werktags um die Mittagszeit, besonders in den Teilgebieten Friedrich-Krause-Ufer, Tiergarten und Heidestraße (> -40 %). Samstagabend um 21 Uhr ähnelt der Langparkeranteil dem des Werktags, mit Ausnahme der Teilgebiete Tiergarten (-9 %) und Heidestraße (-10 %).

Gebietsfremde Kurzparker

Der gebietsfremde Kurzparkeranteil ist um die werktägliche Mittagszeit in den Teilgebieten Friedrich-Krause-Ufer, Lüneburger Straße und Tiergarten mit 13 % bis 25 % am größten. In den anderen Teilgebieten wird der größte Anteil an Kurzparkern am Nachmittag erreicht und liegt zwischen 10 % und 18 %. Im weiteren Tagesverlauf sinkt dieser in allen Teilgebieten auf 0 % bis 12 % um 19 Uhr. Im Teilgebiet Friedrich-Krause-Ufer gibt es bereits ab 17 Uhr keine Kurzparker mehr.

Am Samstag ist der gebietsfremde Kurzparkeranteil in den meisten Teilgebieten ähnlich dem des Werktags mit dem Unterschied, dass die größten Anteile am Nachmittag erzielt werden und nicht zur Mittagszeit. Größere Unterschiede weisen nur die Teilgebiete Heidestraße und Tiergarten mit einem höheren Kurzparkeranteil (+13 % bzw. +33 %) sowie das Teilgebiet Friedrich-Krause-Ufer mit einem geringeren Kurzparkeranteil (-21 %) gegenüber werktags auf. Am Abend ist der Kurzparkeranteil in den Teilgebieten samstags und werktags annähernd gleich. Nur das Teilgebiet Tiergarten verzeichnet dann mehr Kurzparker (+4 %) als werktags und im Teilgebiet Heidestraße reduziert sich der Anteil (-9 %).

Abbildung 32: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Huttenkiez



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

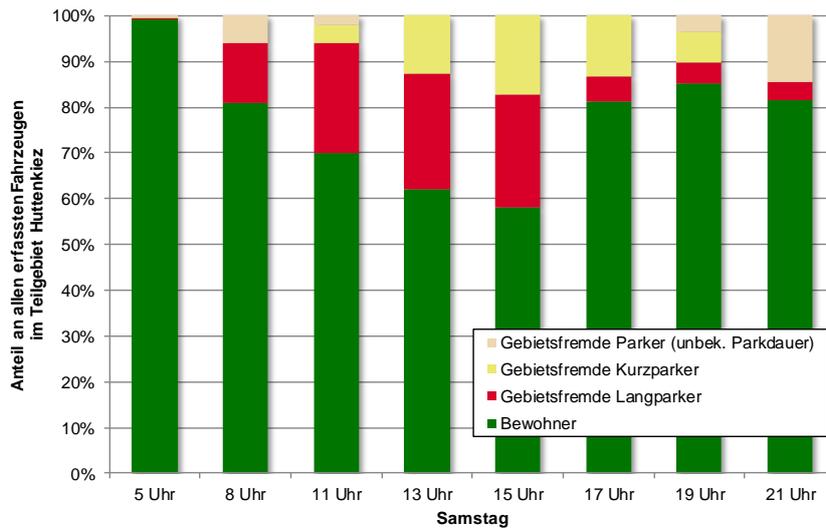
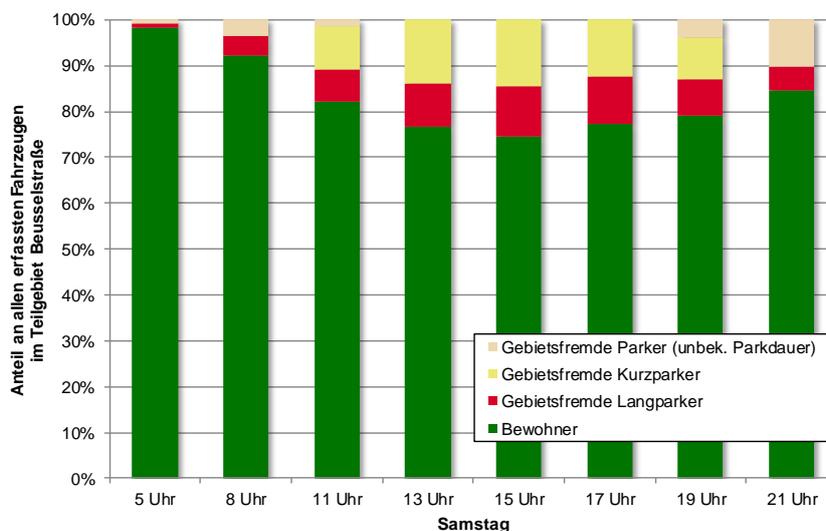
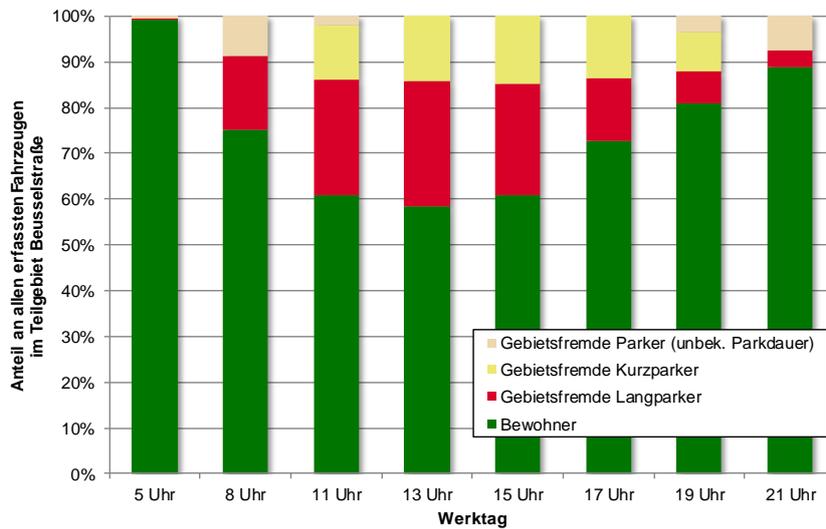


Abbildung 33: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Beusselstraße



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Abbildung 34: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Levetzowstraße

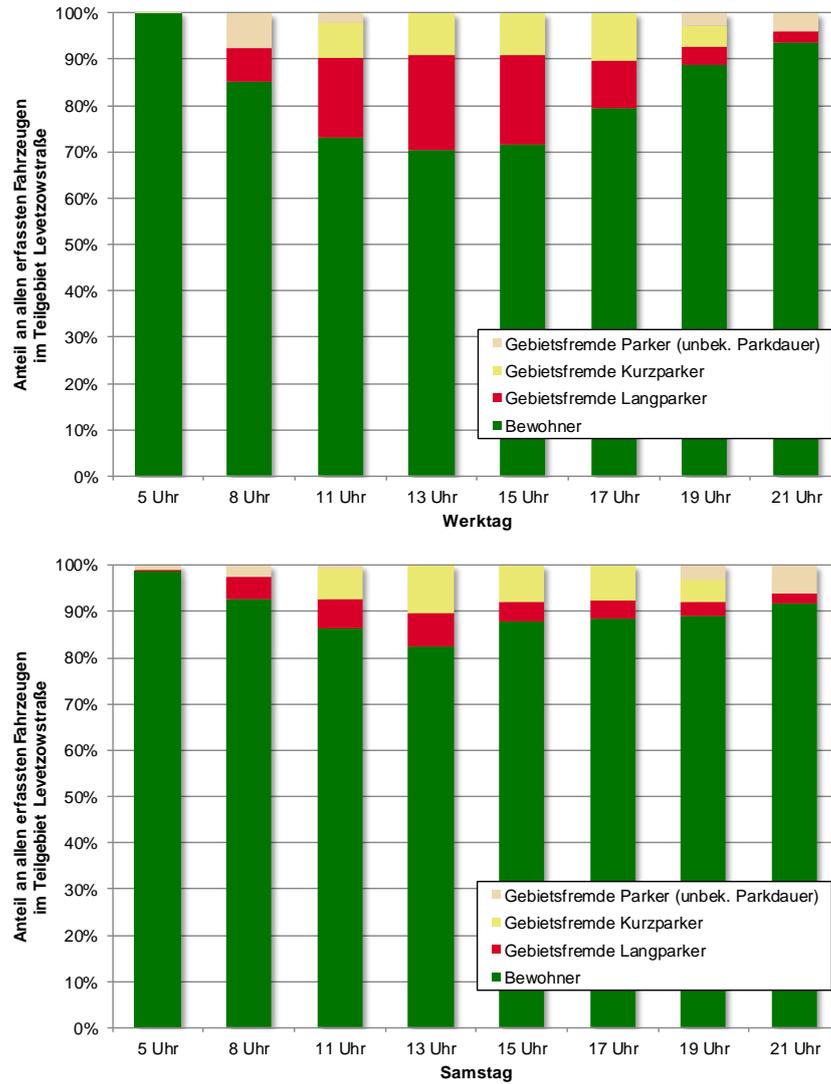
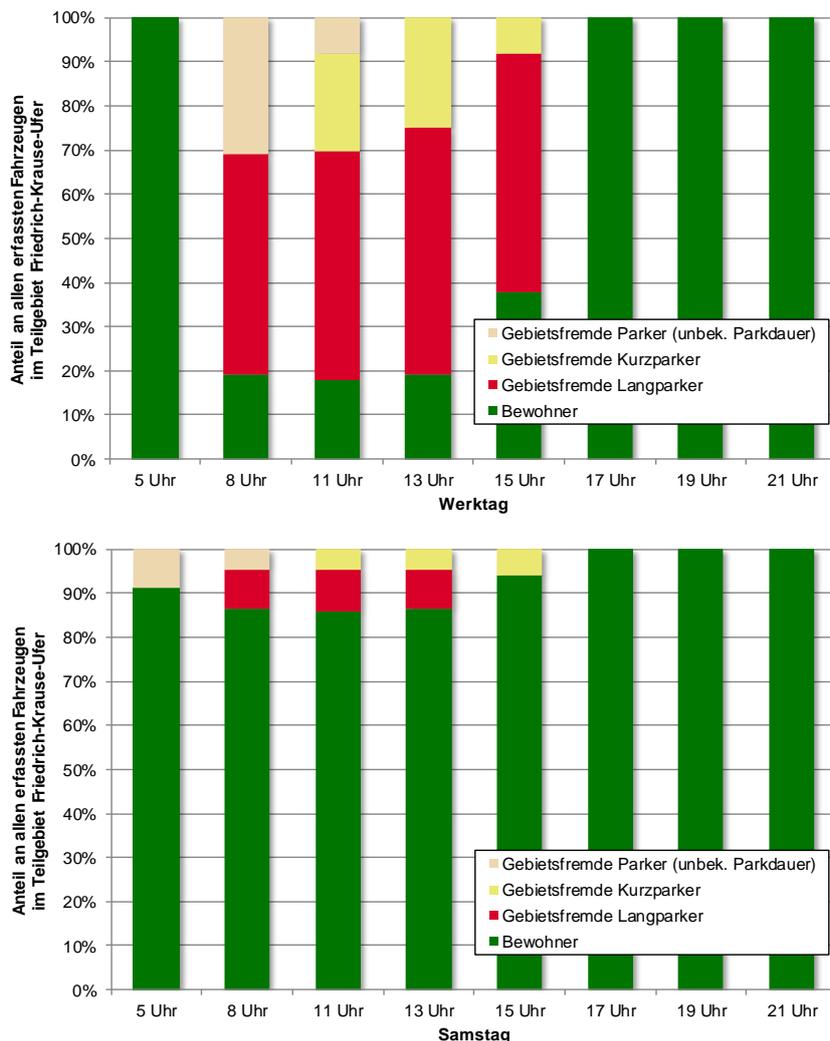


Abbildung 35: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Friedrich-Krause-Ufer¹⁰

Bezirk Mitte von Berlin
Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel
30. September 2019



¹⁰ Es wird vermutet, dass im Bewohneranteil ein hoher Anteil an Schichtarbeitern enthalten ist die nachts arbeiten und eigentlich gebietsfremde Langparker wären.

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Abbildung 36: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Perleberger Straße

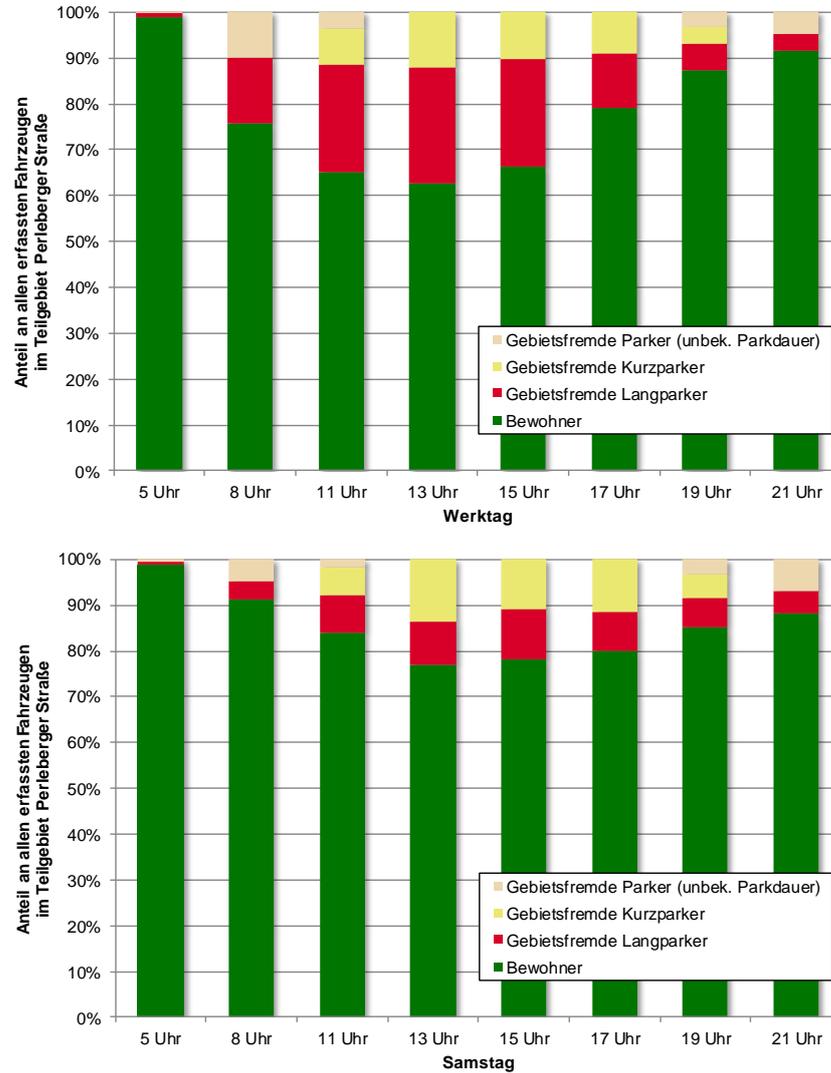
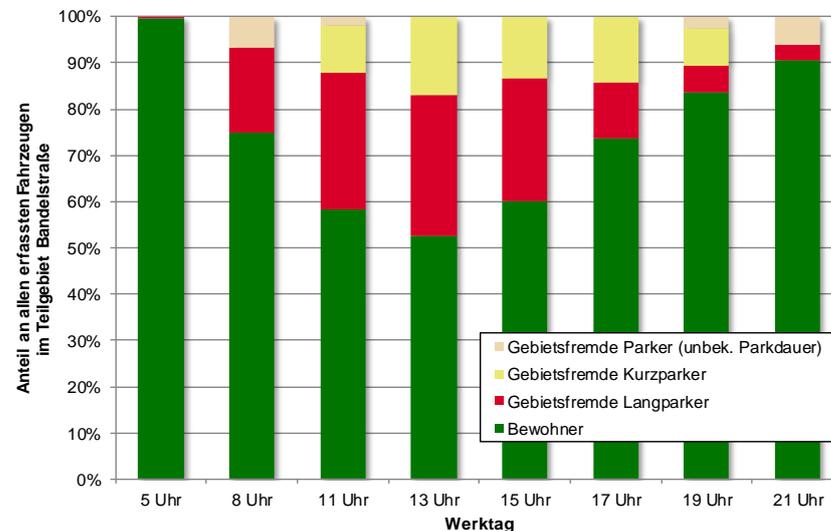


Abbildung 37: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Bandelstraße



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

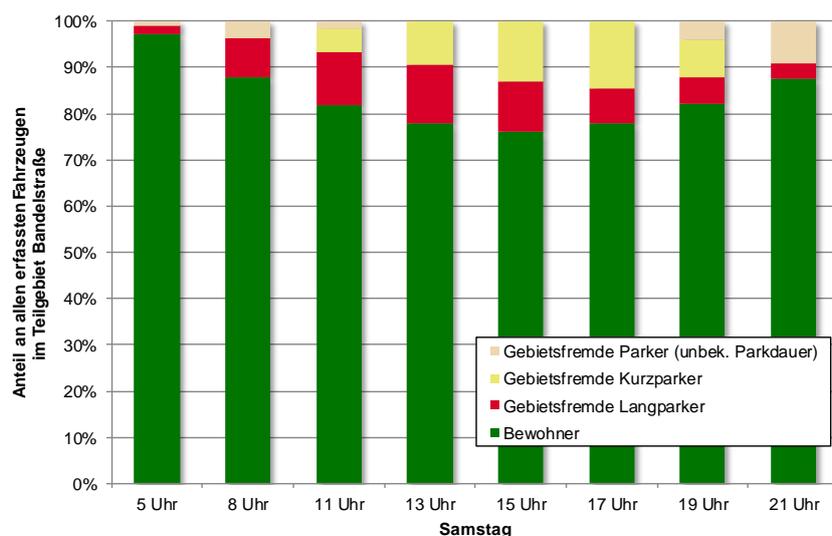
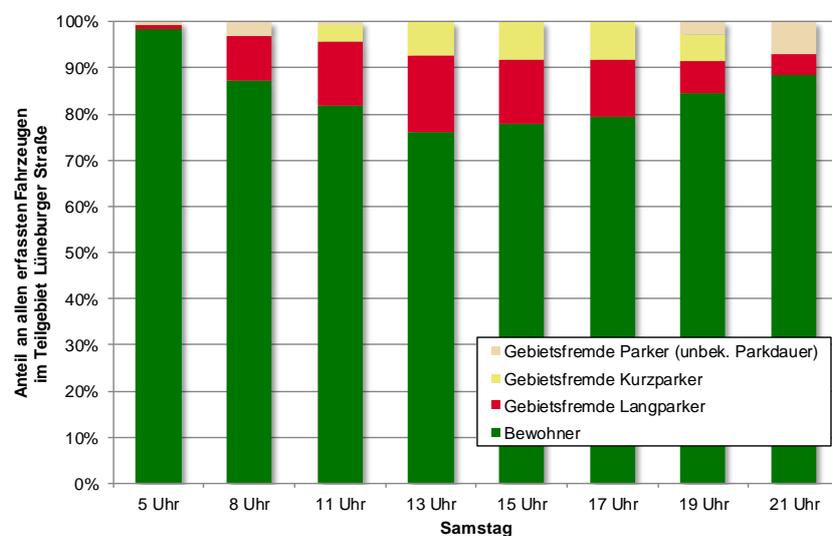
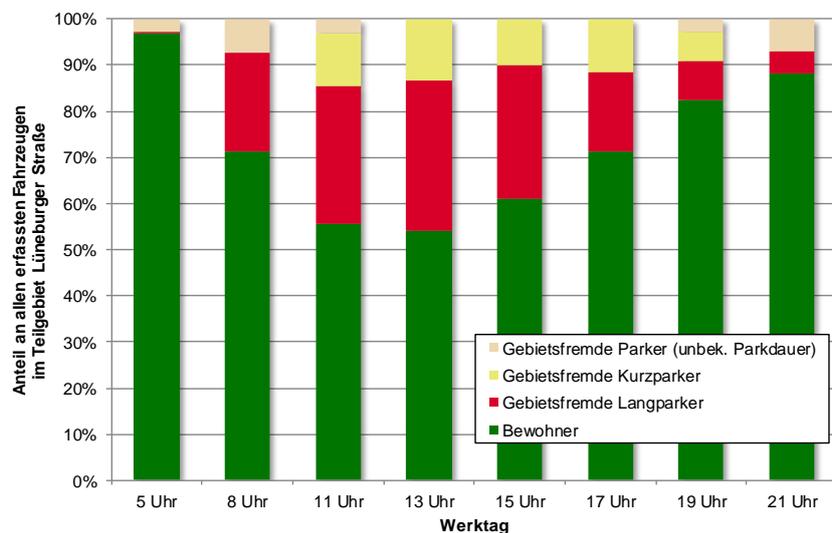


Abbildung 38: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Lüneburger Straße



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Abbildung 39: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Kloppstockstraße

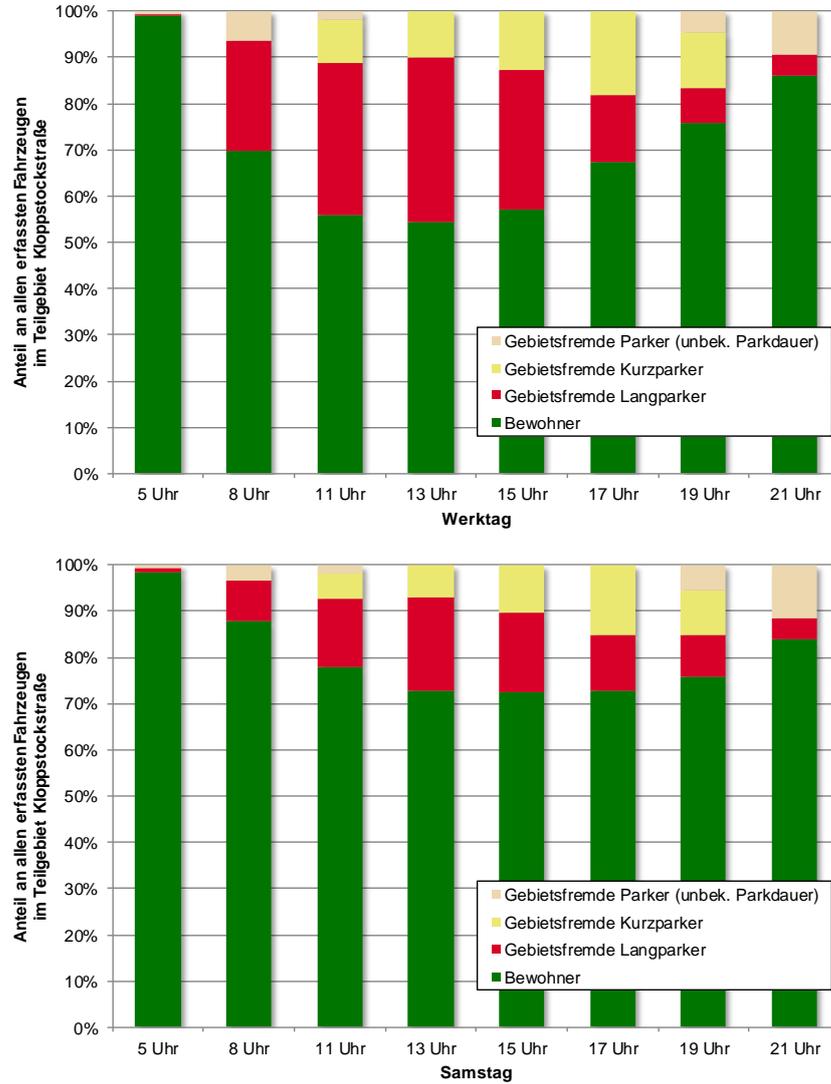
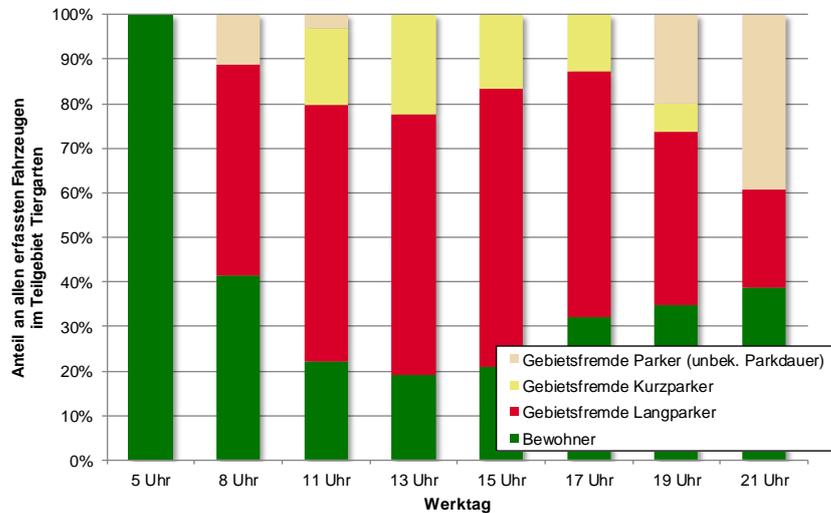


Abbildung 40: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Tiergarten



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

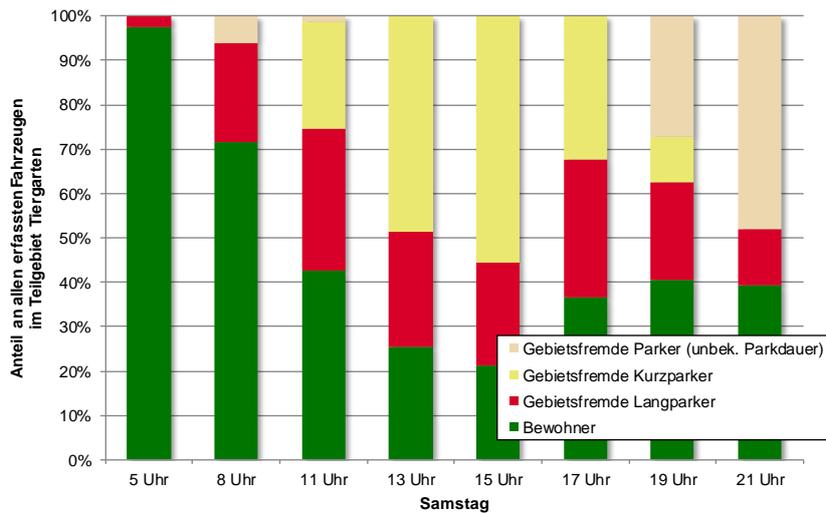


Abbildung 41: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Heidestraße

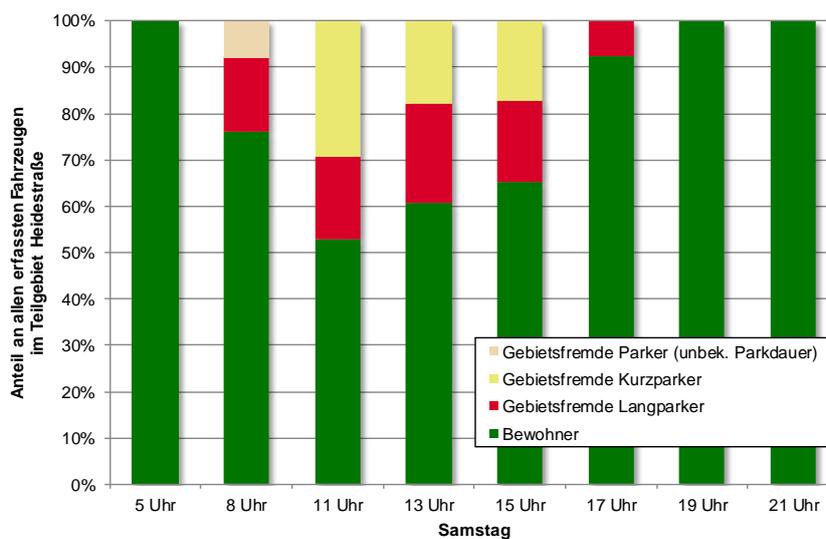
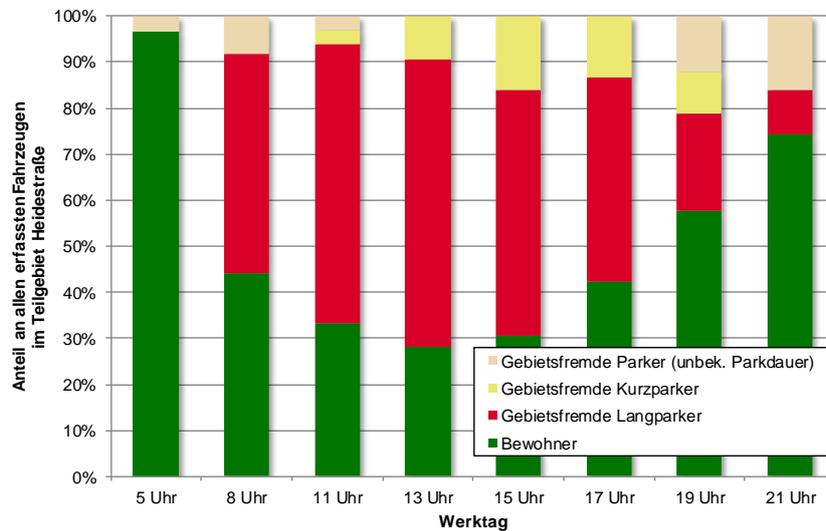
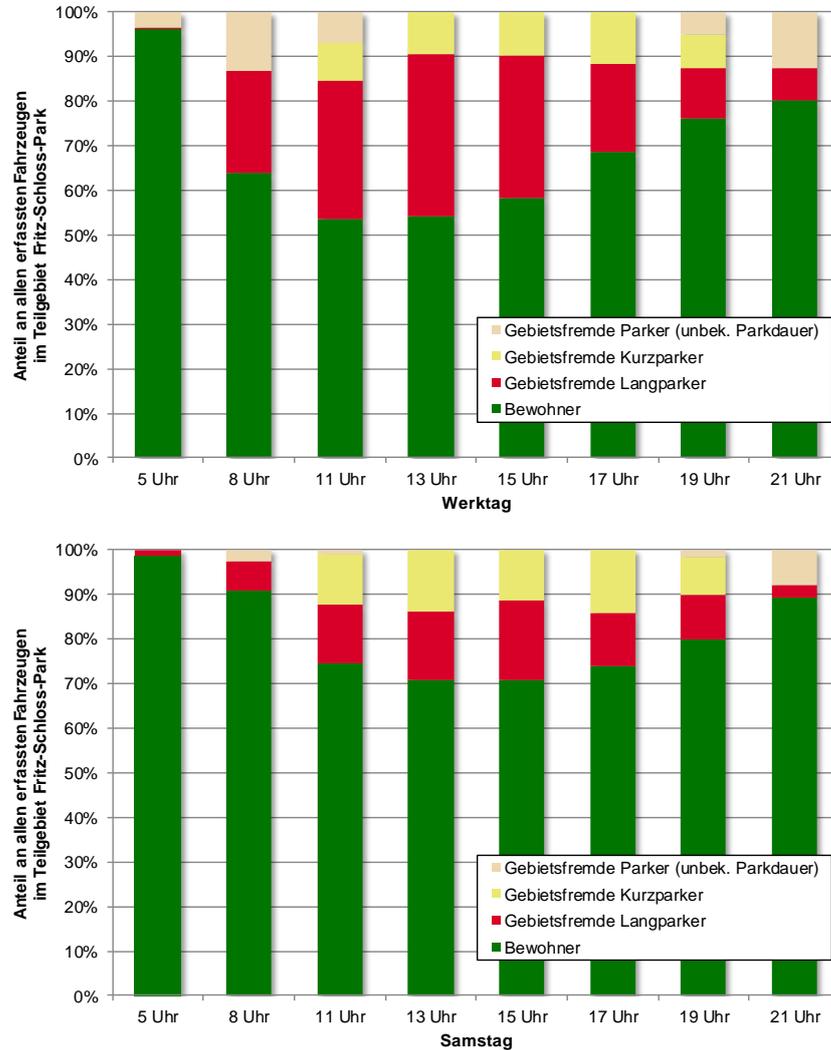


Abbildung 42: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Fritz-Schloss-Park



2.5 Konfliktanalyse

Der Parkdruck im öffentlichen Straßenraum ist werktags mittags mit über 90 % in allen Teilgebieten hoch, außer in den Teilgebieten Großmarkt, Friedrich-Krause-Ufer und Tiergarten. Auch in der Nacht bleibt die Belegung in den Teilgebieten Beusselstraße, Bandelstraße, Perleberger Straße, Levetzowstraße, Fritz-Schloss-Park und Lüneburger Straße hoch. Am Wochenende weisen die Teilgebiete Beusselstraße, Bandelstraße, Perleberger Straße, Levetzowstraße und Fritz-Schloss-Park auch durchgängig eine hohe Belegung auf.

Im Gegensatz zum Straßenraum haben die öffentlich bzw. öffentlich zugänglichen Sammelanlagen am Werktag sowie am Wochenende durchgängig freie Kapazitäten. Allerdings stehen davon nur einzelne Sammelanlagen allen Nutzern offen. Hierzu zählen die unbewirtschafteten Mittelinseln / Sammelanlagen der Straße des 17. Juni, der Straße Alt-Moabit, Rathenower Straße, Altonaer Straße, Händelallee, Lehrter Straße, John-Foster-Dulles-Allee und Friedrich-

Krause-Ufer. Alle anderen Sammelanlagen sind Kunden, Besuchern, Beschäftigte, Mietern, Anwohnern, Behinderten, Familien, Frauen und Eltern mit Kind vorbehalten oder kostenpflichtig und liegen auf privaten Flächen. Nachts und sonntags sind die Sammelanlagen größtenteils geöffnet.

Werktags tagsüber verursachen neben Bewohnern und gebietsfremden Kurzparkern (z. B. Besucher und Kunden) auch gebietsfremde Langparker (z. B. Berufspendler) den hohen Parkdruck. Um die Mittagszeit liegt der Anteil der gebietsfremden Langparker an allen Parkenden in den Teilgebieten zwischen 21 % und 63 %. Zum Abend hin nimmt der Nutzungskonflikt ab. Zu dieser Zeit belegen die Bewohner den weitaus größten Teil der öffentlichen Kfz-Abstellstände. Eine Ausnahme bildet hierbei das Teilgebiet Friedrich-Krause-Ufer, wo bereits ab 17 Uhr keine Lang- und Kurzparker mehr vorhanden sind. Hier werden Beschäftigte in Schichtarbeit vermutet, die als Bewohner in der Nacht aufgenommen wurden. Das Teilgebiet Tiergarten ist ebenfalls eine Ausnahme bei dem auch noch um 21 Uhr ein Langparkeranteil von 22 % durch vermutlich Tages-Touristen besteht.

Samstags weisen alle Teilgebiete zur Mittagszeit einen geringeren Langparkeranteil als werktags auf. Am Samstagabend gleicht der Langparkeranteil dem des Werktags, niedrigere Anteile gibt es nur in den Teilgebieten Tiergarten und Heidestraße. Ein sehr hoher Kurzparkeranteil von bis zu 55 % besteht samstags tagsüber im Teilgebiet Tiergarten, der durch Kurzbesucher / Touristen des Tiergartens, Siegestsäule etc. entsteht.

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

Wenn der Parkraum nicht für alle Nutzer ausreicht, kann der Parkdruck durch eine Parkraumbewirtschaftung gesenkt werden, wenn es gelingt, den Anteil gebietsfremder Langparker (v.a. Berufspendler) zu reduzieren. Vor dem Hintergrund der vorliegenden Untersuchungsergebnisse ist eine Parkraumbewirtschaftung in den meisten Teilgebieten zu ausgewählten Zeiten sinnvoll.

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

3 Parkraumbewirtschaftungskonzept

3.1 Verkehrliche Begründung

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

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

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

Als Schwellenwert für einen kritisch hohen Parkdruck wird hier ein mittlerer Parkraumbelastungsgrad von 90 % verwendet. Es handelt sich hierbei allerdings um keine feste Grenze, wie auch bei den folgenden angewandten Schwellenwerten.

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

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

Demnach ist eine Parkraumbewirtschaftung...

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

Die genannten Kriterien sind in der Tabelle 6 bis Tabelle 17 für die einzelnen Teilgebiete des Untersuchungsgebiets zusammengestellt. Die Daten für Samstag sind im Anhang enthalten. Für die Abwägung einer Parkraumbewirtschaftung werden nur Abstellstände im öffentlichen Straßenraum berücksichtigt bzw. auf die die Stadt Einfluss nehmen und Maßnahmen umsetzen kann.

Im öffentlichen Straßenraum werden tagsüber die o. g. Schwellenwerte in den Teilgebieten Huttenkiez, Beusselstraße, Perleberger Straße, Bandelstraße, Lüneburger Straße, Klopstockstraße, Heidestraße¹¹ und Fritz-Schloss-Park überschritten. Im Teilgebiet Levetzowstraße werden die Schwellenwerte nur knapp erreicht. Die Teilgebiete Westhafen, Friedrich-Krause-Ufer und Tiergarten erzielen nicht die Schwellenwerte. Im Teilgebiet Großmarkt gibt es nur entlang der Zufahrtsrampen zum Großmarkt ein öffentliches Parkraumangebot. Hier wird keine Bewirtschaftung empfohlen.

Im Untersuchungsgebiet sind einzelne Straßenabschnitte bereits gebührenpflichtig bewirtschaftet wie beispielsweise kurze Abschnitte in der südlichen Heidestraße, Turmstraße und Bremer Straße. In diesen Bereichen ist der Parkdruck werktags tagsüber hoch.

Eine Bewirtschaftung ist aus verkehrlicher Sicht in den Teilgebieten Huttenkiez, Beusselstraße, Perleberger Straße, Bandelstraße, Lüneburger Straße, Klopstockstraße, Heidestraße und Fritz-Schloss-Park sinnvoll.

Im Teilgebiet Heidestraße ist durch die noch entstehenden neuen Nutzungen aus Wohnen, Einkaufen und Arbeiten mit einem Anstieg des Belegungsgrades zu rechnen. Eine Bewirtschaftung ist sinnvoll.

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

¹¹ Im Teilgebiet Heidestraße wird möglicherweise der hohe Anteil an Langparkern durch die vielen Baustellen bzw. Bauarbeitenden ausgelöst. Nachts ist die Parkraumbelegung gering, die Einwohnerdichte liegt bei 2 Einwohnern / ha.

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Aufgrund der Lage des Teilgebiets Levetzowstraße und der knapp erzielten Schwellenwerte, ist auch hier eine Bewirtschaftung sinnvoll. Das Teilgebiet Tiergarten gibt von sich selbst aus keinen Anlass zur Parkraumbewirtschaftung. Obwohl der Tiergarten unmittelbar an die bestehenden Parkzonen 9, 20, 21, 34 und 35 angrenzt, ist der Parkdruck werktags tagsüber nur gering.

Tabelle 6: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Huttenkiez

Werktag Huttenkiez	Parkraumbelastung des öffentlichen Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	35 %	(sinnvoll)
11 Uhr	104 %	49 %	sinnvoll
13 Uhr	-	50 %	sinnvoll
15 Uhr	95 %	43 %	sinnvoll
17 Uhr	-	22 %	bedingt sinnvoll
19 Uhr	-	10 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	82 %	6 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	78 %	0 %	weniger sinnvoll

Tabelle 7: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Westhafen

Werktag Westhafen	Parkraumbelastung des öffentlichen Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
2 Uhr	-	k.A.	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	k.A.	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	k.A.	weniger sinnvoll
11 Uhr	108 %	k.A.	weniger sinnvoll
13 Uhr	-	k.A.	weniger sinnvoll
15 Uhr	87 %	k.A.	weniger sinnvoll
17 Uhr	-	k.A.	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	k.A.	weniger sinnvoll
21 Uhr	54 %	k.A.	weniger sinnvoll
2 Uhr	22 %	k.A.	weniger sinnvoll

Tabelle 8: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Beusselstraße

Werktag <u>Beusselstraße</u>	Parkraumbelastung des öffentlichen Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	16 %	weniger sinnvoll
11 Uhr	117 %	25 %	sinnvoll
13 Uhr	-	28 %	sinnvoll
15 Uhr	114 %	24 %	(sinnvoll)
17 Uhr	-	14 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	7 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	114 %	4 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	115 %	0 %	weniger sinnvoll

Bezirk Mitte von Berlin
Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel

30. September 2019

Tabelle 9: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Levetzowstraße

Werktag <u>Levetzowstraße</u>	Parkraumbelastung des öffentlichen Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	7 %	weniger sinnvoll
11 Uhr	103 %	17 %	(weniger sinnvoll)
13 Uhr	-	21 %	bedingt sinnvoll
15 Uhr	101 %	19 %	(bedingt sinnvoll)
17 Uhr	-	10 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	4 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	104 %	2 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	105 %	0 %	weniger sinnvoll

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Tabelle 10: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Friedrich-Krause-Ufer

Werktag <u>Friedrich- Krause- Ufer</u>	Parkraumbel- egung des öffent- lichen Straßen- raums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	50 %	(weniger sinnvoll)
11 Uhr	86 %	52 %	(weniger sinnvoll)
13 Uhr	-	56 %	(weniger sinnvoll)
15 Uhr	77 %	54 %	(weniger sinnvoll)
17 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	29 %	0 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	20 %	0 %	weniger sinnvoll

Tabelle 11: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Perleberger Straße

Werktag <u>Perleber- ger Straße</u>	Parkraumbel- egung des öffent- lichen Straßen- raums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	1 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	14 %	weniger sinnvoll
11 Uhr	100 %	24 %	(sinnvoll)
13 Uhr	-	25 %	sinnvoll
15 Uhr	99 %	24 %	(sinnvoll)
17 Uhr	-	12 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	6 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	104 %	4 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	106 %	0 %	weniger sinnvoll

Tabelle 12: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Bandelstraße

Werktag <u>Bandelstraße</u>	Parkraumbelastung des öffentlichen Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	19 %	(bedingt sinnvoll)
11 Uhr	117 %	29 %	sinnvoll
13 Uhr	-	30 %	sinnvoll
15 Uhr	101 %	26 %	sinnvoll
17 Uhr	-	12 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	6 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	114 %	3 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	115 %	0 %	weniger sinnvoll

Bezirk Mitte von Berlin
Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel

30. September 2019

Tabelle 13: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Lüneburger Straße

Werktag <u>Lüneburger Straße</u>	Parkraumbelastung des öffentlichen Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	22 %	bedingt sinnvoll
11 Uhr	108 %	30 %	sinnvoll
13 Uhr	-	33 %	sinnvoll
15 Uhr	100 %	29 %	sinnvoll
17 Uhr	-	17 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	8 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	93 %	5 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	93 %	0 %	weniger sinnvoll

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Tabelle 14: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Klopstockstraße

Werktag <u>Klopstockstraße</u>	Parkraumbelastung des öffentlichen Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	24 %	bedingt sinnvoll
11 Uhr	100 %	33 %	sinnvoll
13 Uhr	-	35 %	sinnvoll
15 Uhr	97 %	30 %	sinnvoll
17 Uhr	-	14 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	7 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	79 %	5 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	75 %	0 %	weniger sinnvoll

Tabelle 15: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Tiergarten

Werktag <u>Tiergarten</u>	Parkraumbelastung des öffentlichen Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	47 %	weniger sinnvoll
11 Uhr	47 %	57 %	weniger sinnvoll
13 Uhr	-	58 %	weniger sinnvoll
15 Uhr	52 %	62 %	weniger sinnvoll
17 Uhr	-	55 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	39 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	37 %	22 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	14 %	0 %	weniger sinnvoll

Tabelle 16: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Heidestraße

Werktag <u>Heide- straße</u>	Parkraumbel- gung des öffent- lichen Straßen- raums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbe- wirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	48 %	(sinnvoll)
11 Uhr	171 %	61 %	sinnvoll
13 Uhr	-	63 %	sinnvoll
15 Uhr	140 %	53 %	sinnvoll
17 Uhr	-	44 %	(sinnvoll)
19 Uhr	-	21 %	(bedingt sinnvoll)
21 Uhr	66 %	10 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	59 %	0 %	weniger sinnvoll

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Tabelle 17: Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Fritz-Schloss-Park

Werktag <u>Fritz- Schloss- Park</u>	Parkraumbel- gung des öffent- lichen Straßen- raums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbe- wirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	23 %	(bedingt sinnvoll)
11 Uhr	96 %	31 %	sinnvoll
13 Uhr	-	37 %	sinnvoll
15 Uhr	89 %	32 %	(bedingt sinnvoll)
17 Uhr	-	20 %	(bedingt sinnvoll)
19 Uhr	-	11 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	96 %	7 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	97 %	0 %	weniger sinnvoll

3.2 Mögliche Bewirtschaftungsformen

Die grundsätzlich möglichen Bewirtschaftungsformen werden im Folgenden kurz dargestellt:

- Gebührenpflicht (Mischprinzip),
- reines Bewohnerparken (Trennprinzip).

Der Vollständigkeit halber sei noch die Parkdauerbegrenzung mit Parkscheibe (Mischprinzip) erwähnt. Mit dieser Bewirtschaftungsform hat jedoch das Bezirksamt negative Erfahrungen aufgrund der schlechten Überwachungsmöglichkeiten gemacht. Eine weitere Betrachtung erfolgt daher nicht.

3.2.1 Gebührenpflicht (Mischprinzip: Vignetteninhaber frei)

Bei der Gebührenpflicht im Mischprinzip darf entweder mit einem gültigen Parkschein oder mit einer „Vignette“ (Bewohnerparkausweis bzw. Ausnahmegenehmigung) geparkt werden. In den angrenzenden Parkzonen 9, 15, 20, 21, 33, 34 und 35 wird bereits eine entsprechende Regelung angewendet.

Im Umfeld des Rathaus Tiergarten muss auch ein Parkschein gezogen werden. Dies gilt in Abschnitten der Turmstraße, Bremer Straße und Arminiusstraße. Allerdings werden diese Abschnitte nicht im Mischprinzip bewirtschaftet, d. h. auch Bewohner können dort nur mit Parkschein parken.

Ein im Mischprinzip bewirtschaftetes Gebiet steht allen Nutzern offen. Es erfolgt eine Bevorzugung der Bewohner, da sie von der Parkscheingebührenpflicht ausgenommen werden. Sie erhalten auf Antrag einen Bewohnerparkausweis. Ebenso erhalten Gewerbetreibende unter bestimmten Voraussetzungen auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung.

Die Gebührenpflicht bewirkt hauptsächlich eine Verhaltensänderung der gebietsfremden Langparker (beispielsweise Berufspendler), die aufgrund der Gebühren auf die Nutzung ihres Autos verzichten und stattdessen beispielsweise auf umweltschonende Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad etc.) umsteigen. Folglich werden Parkstände für Bewohner und Besucher bzw. Kunden frei. Als weitere Folge nimmt der Parksuchverkehr ab. Der Erfolg dieser Regelung hängt allerdings von einer kontinuierlichen Überwachung ab.

In den bestehenden Parkzonen in Mitte erfolgt die Kennzeichnung meist straßenabschnittsweise durch Zeichen 314 StVO (Parkplatz) mit Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone ...“. Für zusammenhängende Gebiete besteht auch die Möglichkeit der Ausweisung als Parkraumbewirtschaftungszone durch das Zeichen 314.1 StVO (Abbildung 43).

Abbildung 43: Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip

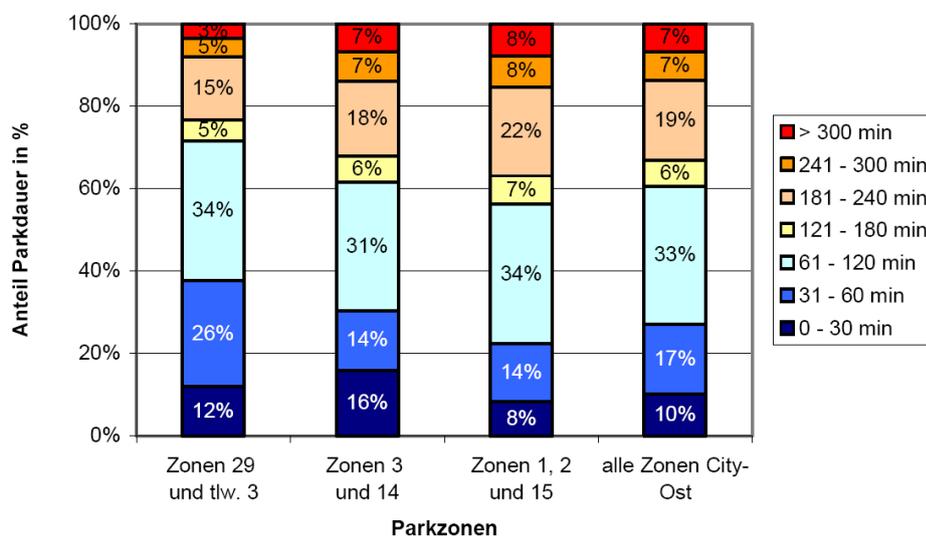


Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

Erfahrungen aus Berlin zeigen, dass mit einer Gebührenpflicht ohne Parkhöchstdauer eine wirksame Begrenzung der Parkdauer erreicht wird. Eine Evaluierung von rund 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte im Jahr 2006 stellte fest, dass zwischen 84 % und 92 % der Parkenden mit Parkschein maximal vier Stunden lang parken (Abbildung 44).

Bei einer Gebührenpflicht erscheint daher eine zusätzliche Begrenzung der Parkdauer nicht erforderlich. Letztendlich würde so eine einfache und leicht verständliche Regelung geschaffen, die den Nutzern eine flexible Parkdauer erlaubt.

Abbildung 44: Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte (Bezirksamt Mitte von Berlin / PGN, 2006)



3.2.2 Reines Bewohnerparken

In Bereichen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung können reine Bewohnerparkbereiche ausgewiesen werden. Da der öffentliche Straßenraum dem

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Gemeingebrauch unterliegt, ist das reine Bewohnerparken räumlich zu begrenzen. Zulässig ist eine Ausdehnung bis zu 1.000 m (im Durchmesser). Allerdings dürfen werktags von 9-18 Uhr nur maximal 50 % des Parkraums durch Bewohnerparkvorrechte reserviert sein, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2005).

Reine Bewohnerparkbereiche sind durch das Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) oder das Zeichen 290 (eingeschränktes Haltverbot für eine Zone) mit Zusatzzeichen zu kennzeichnen (Abbildung 45).

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

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

Abbildung 45: Beschilderungsbeispiele für reines Bewohnerparken (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2004)



3.2.3 Empfehlungen für Moabit

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

Im Untersuchungsgebiet werden einzelne Straßenabschnitte mit Parkschein oder Parkscheibenregelung bewirtschaftet. So gilt in der südlichen Heidestraße, als Teil der bestehenden Parkzone 35, eine Gebührenpflicht im Mischprinzip (Vignetteninhaber frei) sowie eine reine Gebührenpflicht in kurzen Abschnitten der Turmstraße, Bremer Straße und Arminiusstraße. Eine reine

Parkscheibenregelung besteht z. B. im Bereich der Arminiusmarkthalle, des Verwaltungsgerichts Berlin, des Amtsgerichts Tiergarten und der Polizeidirektion 3.

Die Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung im Mischprinzip (Vignetteninhaber frei) wird in den angrenzenden Parkzonen 9, 15, 20, 21, 33, 34 und 35 sowie in weiteren bestehenden Parkzonen des Bezirks Mitte bereits angewendet und wird auch für das Untersuchungsgebiet empfohlen.

Im Gegensatz zum reinen Bewohnerparken, wo alle anderen Nutzergruppen ausgeschlossen werden, bleibt das Abstellen eines Fahrzeugs bei Gebührenpflicht im Mischprinzip grundsätzlich für alle Nutzergruppen möglich.

Durch die Gebührenpflicht nimmt der Anteil der gebietsfremden Langparker deutlich ab. Dadurch steigen die Parkchancen für Bewohner, Kunden und Besucher. Mit der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen werden die Bewohner bei der Parkplatzsuche bevorrechtigt. Die notwendigen Kontrollen können im Vergleich zum reinem Bewohnerparken durch die Gebühreneinnahmen zumindest teilfinanziert werden.

3.3 Gebietsabgrenzung und Parkzoneneinteilung

Eine Bewirtschaftung ist in den meisten Teilgebieten – mit Ausnahme der Teilgebiete Großmarkt, Westhafen und Friedrich-Krause-Ufer - sinnvoll (Abbildung 46). Das Teilgebiet Tiergarten ist in Bezug auf unerwünschte Verdrängungseffekte zu beobachten. Außerhalb des Untersuchungsgebietes sind auch einzelne Straßenzüge mit einer fußläufigen Entfernung von 300 m zu beobachten, die aus den Teilgebieten Huttenkiez, Levetzowstraße und Klopstockstraße herausführen.

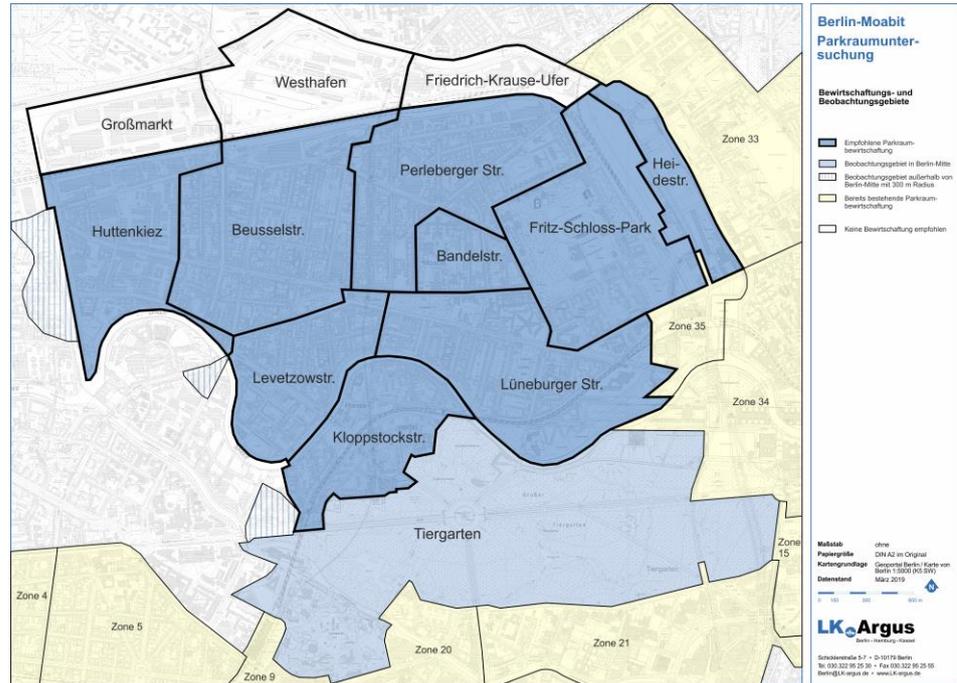
Nach Möglichkeit sollte die Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes so erfolgen, dass zum einen sinnvolle und nachvollziehbare Grenzen gewählt werden und zum anderen Verdrängungseffekte in benachbarte (Wohn-) Bereiche weitgehend vermieden werden.

Für das zu bewirtschaftende Gebiet sind im Norden durch den S-Bahn-Ring sowie im Osten durch den Berlin Spandauer Schifffahrtskanal und der Parkzonen 33, 34 und 35 unerwünschte Effekte nicht zu erwarten. Im Süden grenzt der Tiergarten als zu beobachtendes Gebiet an. Der Charlottenburger Verbindungskanal und die Spree begrenzen das Bewirtschaftungsgebiet im Westen. Unerwünschte Verdrängungen sind daher nur in einzelne Straßenzüge möglich. Hierzu zählen beispielsweise die Gaußstraße, Kaiserin-Augusta-Allee, Helmholtzstraße, Franklinstraße, Wegelystraße und Straßen des 17. Juni.

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Abbildung 46: Bewirtschaftungs- und Beobachtungsgebiete¹²

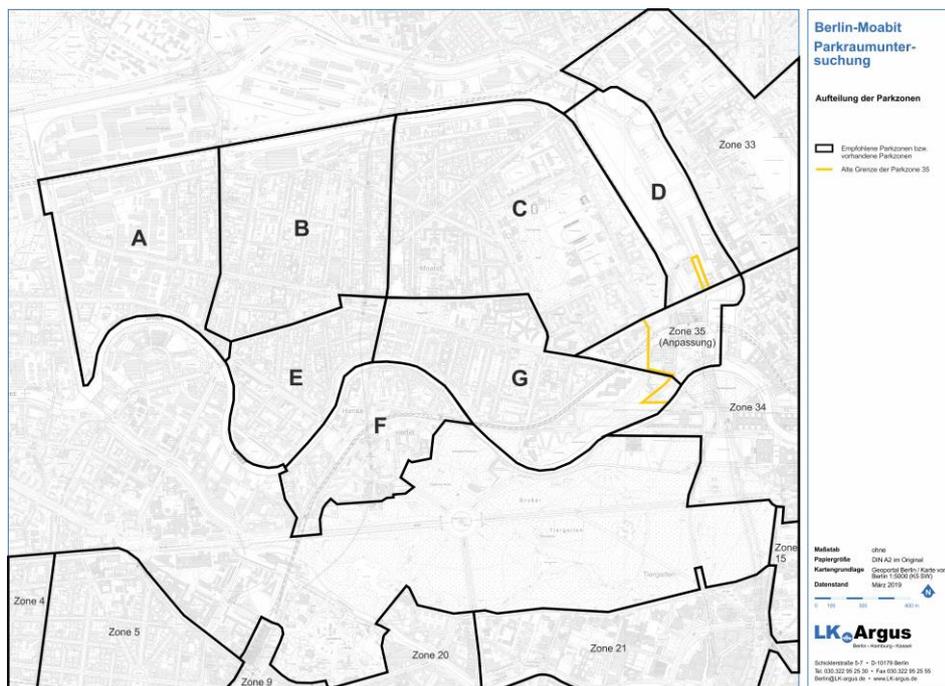


Aufgrund seiner Größe wird empfohlen, das Untersuchungsgebiet in Parkzonen aufzuteilen. In Abstimmung mit dem Auftraggeber werden die Teilgebiete in die in der Abbildung 47 dargestellten Parkzonen eingeteilt. Die Parkzone 35 wird dahingehend angepasst, dass die südliche Heidestraße der Parkzone D und die Elisabeth-Abegg-Straße der Parkzone G zugeschlagen wird. Die Emma-Herwegh-Straße wird in die Parkzone 35 neu aufgenommen. Somit erhält die Parkzone 35 mit der Invalidenstraße eine neue nördliche Grenze und mit der Straße Alt-Moabit eine neue südliche Grenze. Entlang der Parkzongrenzen ist eine Doppelbeschilderung sinnvoll.

Die in den Parkzonen aktuell lebenden Einwohner sowie zugelassenen Kfz sind in der Tabelle 18 zusammengestellt. Die größte Einwohneranzahl weisen die Parkzonen C und B mit 22.979 bzw. 24.211 Einwohnern auf sowie die meisten zugelassenen Kfz mit 5.153 bzw. 5.846.

¹² In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurde im Nachgang die Altonaer Straße bis zum Großen Stern in das zu bewirtschaftende Gebiet mit aufgenommen.

Abbildung 47: Aufteilung der empfohlenen Parkzonen¹³



Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

Tabelle 18: Zugelassene Kfz und Einwohner in den Parkzonen mit Stand 31.12.2017

Parkzone	Zugelassene Kfz			Einwohner
	Privat	Gewerbe	Gesamt	
A	1.979	2.659	4.638	10.144
B	5.052	794	5.846	24.211
C	4.661	492	5.153	22.979
D	37	239	276	52
E	3.124	210	3.334	11.463
F	1.437	77	1.514	5.727
G	2.471	505	2.976	9.022
Summe	18.761	4.976	23.737	83.598

¹³ In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurde im Nachgang die Altonaer Straße bis zum Großen Stern in die Parkzone F mit aufgenommen.

3.4 Bewirtschaftungszeiten und Gebührenhöhe

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

- an den Tageszeiten orientieren, zu denen eine Nutzerkonkurrenz zwischen Bewohnern und gebietsfremden Langparkern besteht sowie
- die Regelzeiten der bestehenden angrenzenden Parkzonen 9, 15, tlw. 20 / 21, 34 und 35 (Mo-Sa 9-22 Uhr) sowie tlw. 20 / 21 und 33 (Mo-Fr 9-20 Uhr, Sa 9-18 Uhr) berücksichtigen.

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

Es werden zwei Varianten zur Bewirtschaftungszeit dargestellt. Die Variante 1 orientiert sich vorrangig an den Erhebungsergebnissen und angrenzenden Parkzonen. Die Aufnahme einer zusätzlichen Variante 2 erfolgte in Abstimmung mit dem Auftraggeber, sie ist an die Empfehlung des Leitfadens zur Parkraumbewirtschaftung und den angrenzenden Parkzonen angelehnt. In der Kostenschätzung wird nur die Variante 1 berücksichtigt.

Der Variante 1 zugrundeliegenden Erhebungsergebnisse haben gezeigt, dass in den Teilgebieten Huttenkiez, Beusselstraße, Perleberger Straße, Bandelstraße, Lüneburger Straße, Klopstockstraße, Levetzowstraße und Fritz-Schloss-Park bis 15 bzw. 17 Uhr ein hoher Anteil gebietsfremder Langparker vorhanden ist. Danach sinkt der Anteil. Am Wochenende besteht keine hohe Nutzerkonkurrenz. Für die genannten Teilgebiete bzw. Parkzone A bis C sowie E bis G wird auf Grundlage der Erhebungen eine Bewirtschaftungszeit von Mo-Fr 9-18 Uhr empfohlen. Das Teilgebiet Heidestraße weist werktags bis 19 Uhr einen hohen Anteil gebietsfremder Langparker auf, am Wochenende jedoch nicht. Da aus der angrenzenden Parkzone 35 Verdrängungseffekte möglich sind, ist deren Regelung (Mo-Sa 9-22 Uhr) zu berücksichtigen. Es wird für das Teilgebiet Heidestraße bzw. Parkzone D eine Bewirtschaftungszeit von Mo-Fr 9-20 Uhr empfohlen (Abbildung 48).

In der zusätzlichen Variante 2 werden die im Leitfaden empfohlenen Bewirtschaftungszeiten Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr auf alle Parkzonen mit Ausnahme der Parkzone A übertragen. In der Parkzone A soll eine kürzere Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-18 Uhr gelten (Abbildung 49).

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

Die zuvor eingeteilten Parkzonen werden nach den unterschiedlichen Kriterien der Parkgebühren-Ordnung (ParkGebO) analysiert. Eine detaillierte Auswertung befindet sich im Anhang. Eine kurze Übersicht gibt die Tabelle 19 wieder. Alle Parkzonen – mit Ausnahme der Parkzone B – erfüllen die Kriterien für eine Gebührenhöhe von 0,50 € je Viertelstunde. Da die Parkzone B inmitten der anderen Parkzonen liegt, wird eine einheitliche Gebührenhöhe von 0,50 € je Viertelstunde für alle Parkzonen empfohlen. In Abbildung 48 werden alle Maßnahmen zusammenfassend dargestellt.

In den bestehenden Parkzonen in Mitte werden Parkscheingebühren zwischen 0,25 € und 0,75 € erhoben. In den direkt angrenzenden Parkzonen 33, 34 und 35 werden Parkscheingebühren von 0,50 € je Viertelstunde verlangt. Somit entsteht eine einfache und einheitliche Regelung zwischen den neuen und bestehenden Parkzonen.

Tabelle 19: Parkgebührenzuordnung nach ParkGebO der Parkzonen

Parkzone	Kriterien nach ParkGebO § 1 Abs. (1)...			Empfehlung
	Nr. a ¹⁴ erfüllt	Nr. b ¹⁵ erfüllt	Nr. c ¹⁶ erfüllt	
	0,25 €	0,50 €	0,75 €	
A	Nein	Ja	Nein	0,50 €
B	Ja	Nein	Nein	0,50 €
C	(Ja)	Ja	Nein	0,50 €
D	Nein	Ja	Nein	0,50 €
E	Nein	Ja	Nein	0,50 €
F	Nein	Ja	Nein	0,50 €
G	Ja	Ja	Nein	0,50 €

¹⁴ Gebiet mit hoher Nutzungsdichte und typischem Mischparken von Bewohnern, Pendlern, Kunden, Lieferanten, Besuchern und Gewerbetreibenden.

¹⁵ Zentrale Lagen mit hoher Parkraumnachfrage von Bewohnern, Pendlern, Kunden, Lieferanten, Touristen und Gewerbetreibenden sowie ausreichender Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

¹⁶ Zentrale Geschäftsgebiete mit besonders hoher Parkraumnachfrage von Bewohnern, Pendlern, Kunden, Lieferanten, Touristen und Gewerbetreibenden sowie guter Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Abbildung 48: Maßnahmenübersicht zur Variante 1¹⁷

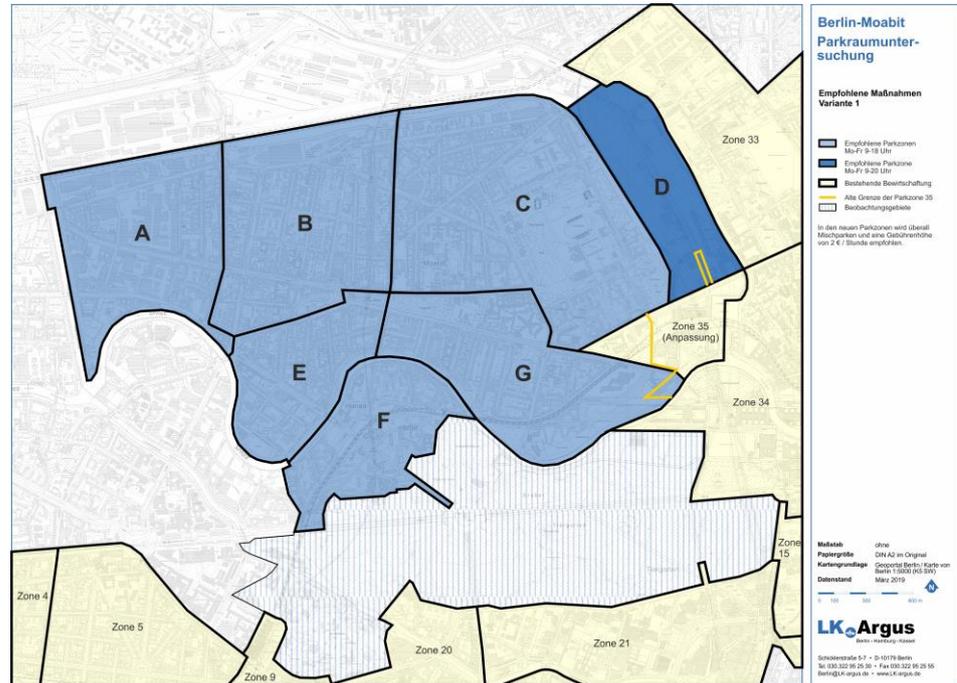
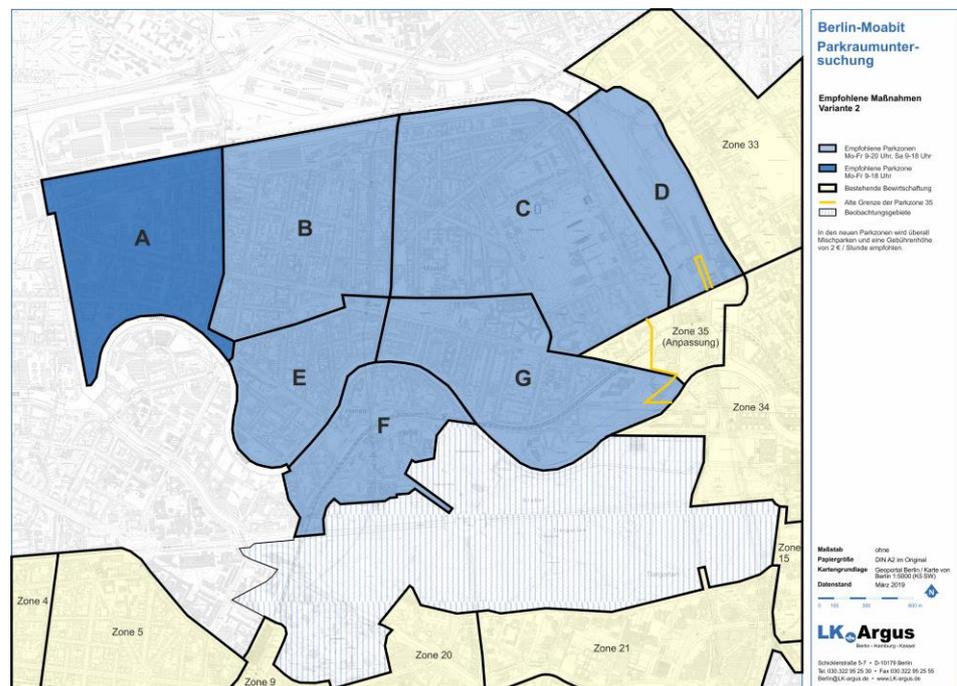


Abbildung 49: Maßnahmenübersicht zur Variante 2



¹⁷ Die im Nachgang und in Abstimmung mit dem Auftraggeber aufgenommene gesamte Altonaer Straße in die Parkzone F ist in der Maßnahmenübersicht enthalten und wird auch in der Kostenschätzung berücksichtigt.

4 Kostenschätzung

Die wesentliche Grundlage der Parkraumbewirtschaftung ist ihre verkehrliche Notwendigkeit. Gleichzeitig muss die Bewirtschaftung aus Sicht des Bezirks Haushaltes so kostendeckend wie möglich durchgeführt werden. Im Folgenden werden die zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben für die sieben Parkzonen für die Variante 1 abgeschätzt und vergleichend gegenübergestellt. Die wesentlichen Faktoren sind:

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

Die Bearbeitung der Bewohnerparkausweise erfolgt durch das Amt für Bürgerdienste, die der gewerblichen Ausnahmegenehmigungen durch das Ordnungsamt. Wir gehen davon aus, dass Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der Vignettenerteilung kostenneutral erfolgen und hier nicht weiter betrachtet werden müssen.

Die Berechnung der Einnahmen und Ausgaben erfolgt für die Bewirtschaftung im Mischprinzip. Die Kostenschätzung beruht auf der Annahme, dass 2.161 Abstellstände in der Parkzone A, 3.110 Abstellstände in der Parkzone B, 3.543 Abstellstände in der Parkzone C, 2.189 Abstellstände in der Parkzone E, 1.384 Abstellstände in der Parkzone F und 2.191 Abstellstände in der Parkzone G Mo-Fr 9-18 Uhr bewirtschaftet werden. Für die Parkzone D wird eine Annahme von 125 Abstellstände getroffen, die Mo-Fr 9-20 Uhr bewirtschaftet werden. Hierfür wurden alle für eine Bewirtschaftung in Frage kommenden Abstellstände im öffentlichen Straßenraum bzw. in Sammelanlagen auf öffentlichen Flächen berücksichtigt:

- 14.228 Abstellstände, die derzeit ohne Einschränkung nutzbar sind, davon:
 - 2.161 in der Parkzone A,
 - 2.977 in der Parkzone B,
 - 3.497 in der Parkzone C,
 - 68 in der Parkzone D,
 - 2.024 in der Parkzone E,
 - 1.359 in der Parkzone F und
 - 2.142 in der Parkzone G.

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

- 211 Abstellstände, die derzeit schon durch den Bezirk bewirtschaftet werden (Parkscheibe, Parkschein), davon:
 - 110 in der Parkzone B,
 - 10 in der Parkzone C
 - 57 in der Parkzone D
 - 2 in der Parkzone E und
 - 32 in der Parkzone G.

- 208 Abstellstände, die auf bestimmte Fahrzeugarten beschränkt sind (Pkw, Motorräder). Davon sind:
 - 16 in der Parkzone B,
 - 31 in der Parkzone C,
 - 148 in der Parkzone E und
 - 13 in der Parkzone F.

- 56 Abstellstände, die ein temporäres Haltverbot außerhalb der Bewirtschaftungszeiten aufweisen. Davon sind:
 - 7 in der Parkzone B,
 - 5 in der Parkzone C
 - 15 in der Parkzone E,
 - 12 in der Parkzone F und
 - 17 in der Parkzone G.

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

4.1 Einnahmen

4.1.1 Parkscheingebühren

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

Im Jahr 2018 lagen die mittleren Einnahmen im Bezirk Mitte bei 562 € je Abstellstand und Jahr, bei längeren Bewirtschaftungszeiten und teilweise höheren Gebühren. Je nach Parkzone schwankt dieser Wert zwischen 180 € (Zions-

kirchplatz) und 1.320 € (Museumsinsel).¹⁸ In den Einnahmen ist auch die zunehmende Nutzung des Handyparkens enthalten.

In der Prognose für die sieben neuen Parkzonen werden niedrige Parkscheingebühren angenommen, als im Mittel in den bereits vorhandenen Parkzonen im Bezirk Mitte. Da die bestehenden Parkzonen eine längere Bewirtschaftungszeit bis spät in den Abend und am Samstag aufweisen mit teilweise höheren Gebühren, muss in den neuen Parkzonen mit niedrigeren Gebühreneinnahmen gerechnet werden. Unter Berücksichtigung der kürzeren Bewirtschaftungszeit, teilweise niedrigeren Parkscheingebühren und der Gebietsstruktur wird mit jährlichen Einnahmen aus Parkscheingebühren in Höhe von 227 € bzw. für Zone D von 277 €¹⁹ je Abstellstand und Jahr gerechnet. Demnach ist in der Parkzone A mit jährlichen Einnahmen aus Parkscheingebühren in Höhe von rund 490.000 € p.a., in der Parkzone B mit rund 705.000 € p.a., in der Parkzone C rund 804.000 € p.a., in der Parkzone D rund 35.000 € p.a., in der Parkzone E rund 496.000 € p.a., in der Parkzone F rund 314.000 € p.a. und in der Parkzone G mit rund 497.000 € p.a. zu rechnen.

Die durchschnittlichen Gebühreneinnahmen anderer Bezirke reichen von 127 € bis 249 €:

- In Tempelhof-Schöneberg lagen 2015 in den Parkzonen 9, 17 und 26-28 die durchschnittlichen Gebühreneinnahmen bei rund 190 € je Abstellstand. Allerdings werden in den Parkzonen längere Bewirtschaftungszeiten und niedrigere Gebühren angewandt (Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2016).
- In Friedrichshain-Kreuzberg lagen 2015 in den Parkzonen 18, 30, 49 und 50 die durchschnittlichen Gebühreneinnahmen bei rund 205 € je Abstellstand. Allerdings werden in den vier Parkzonen längere Bewirtschaftungszeiten und teilweise niedrigere Gebühren angewandt (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2015).
- In den Parkzonen 41 - 43 in Prenzlauer Berg lagen die mittleren Einnahmen im Zeitraum Januar bis einschließlich Oktober 2011 bei 200 € je Abstellstand. Unter der Annahme einer jahreszeitlichen Gleichverteilung ergibt dies hochgerechnet auf ein ganzes Jahr etwa 240 € je Abstellstand, allerdings bei längeren Bewirtschaftungszeiten und teilweise niedrigeren Gebühren (Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2011). In 2015 lagen die Parkscheingebühreneinnahmen je Abstellstand bei durchschnittlich 249 € für die Parkzonen 41 - 43 und für die Parkzonen 44 - 45 bei 127 €. Der Unterschied ergibt sich durch den höheren Wohnanteil in den

¹⁸ Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 11.03.2019.

¹⁹ Der höhere Wert in Zone D resultiert aus der längeren Bewirtschaftungszeit.

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Parkzonen 44 - 45 (Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2015).

Die Annahme der Einnahmen aus Parkscheingebühren von 227 € bzw. 277 € je Abstellstand entspricht einem parkstandsbezogenen Anteil der Parker mit Parkschein auf öffentlichen Abstellständen von rund 5 %. Zum Vergleich: die Erfahrungs-Parkscheinanteile reichen je bewirtschafteten Abstellstand im Bezirk Mitte von 4 % bis 24 %:

- Die Parkzonen 38 / 41 wiesen im Jahr 2016 einen Parkscheinanteil im Tagesdurchschnitt von 5,12 % auf.²⁰
- Bei der im September 2008 durchgeführten Wirkungsanalyse zu den Parkzonen 34, 35 und 38 im Bezirk Mitte von Berlin lag der Anteil der mit gültigem Parkschein parkenden Fahrzeuge werktags um 11 Uhr bei 13 %. (Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2008). Bezogen auf die Zahl der Parkstände ist dies ein Parkscheinanteil von ca. 10 %.
- Erhebungen im Frühjahr 2008 zeigten in den Parkzonen 1 und 2 in Berlin-Mitte einen abstellstandbezogenen Parkscheinanteil von rund 7 % (LK Argus GmbH (Bearb.), 2008).
- Eine Nachuntersuchung der Parkzonen im Bezirk Mitte im Jahr 2005 stellte in den bewirtschafteten Gebieten einen abstellstandbezogenen Parkscheinanteil tagsüber zwischen 4 % und 24 % fest. (Bezirksamt Mitte von Berlin / Janßen, Volpert / PGN (Bearb.), k.A.).
- Nach Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin lag der stellplatzbezogene Parkscheinanteil in den dort bewirtschafteten Parkzonen im Jahr 2003 bei 8 % im Jahresdurchschnitt.
- Die Untersuchung der Berliner Pilotprojekte zur Parkraumbewirtschaftung aus dem Jahr 1996 stellte fest, dass der Anteil der Fahrzeuge mit Parkschein an allen Parkenden nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung zwischen 7 % und 30 % lag.²¹ Der rechnerische Anteil der Parkstände, auf denen mit Parkschein geparkt wurde, lag demnach zwischen 4 % und 24 %.

4.1.2 Verwarnungs- und Bußgelder

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

²⁰ Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 22.03.2018.

²¹ Diese Daten beruhen jedoch auf einer geringen Stichprobe.

Einnahmen auf Grundlage vorliegender Erfahrungswerte aus den Berliner Bezirken prognostiziert.

- Der Bezirk Mitte hat 2016 rund 8,10 Mio. €, 2017 rund 8,67 Mio. € und 2018 rund 8,91 Mio. € an Verwarnungs- und Bußgeldern in den bestehenden Parkzonen eingenommen.²² Dies entspricht in 2016 rund 305 €, in 2017 327 € bzw. in 2018 wieder rund 305 € je Abstellstand. Zum Vergleich: Im Jahr 2009 nahm der Bezirk Mitte unter Berücksichtigung aller damaligen Parkzonen 255 € je Abstellstand und Jahr ein. Den niedrigsten Wert wies die Parkzone 14 mit 76 € auf (Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2010).
- 3,07 Mio. € nahm der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg im Jahr 2015 in den Parkzonen 18, 30, 49 und 50 ein (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2017). Dies entspricht rund 330 € je Abstellstand und Jahr.
- 2015 hat der Bezirk Tempelhof-Schöneberg in den Parkzonen 9, 17 und 16-28 1,14 Mio. € eingenommen (Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2016). Dies entspricht rund 160 € je Abstellstand und Jahr.
- In den Parkzonen 44 - 45 in Prenzlauer Berg nahm der Bezirk Pankow 2015 durchschnittlich 200 € je Abstellstand ein (Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2015). Bei den Parkzonen 41 - 43 in Prenzlauer Berg wurden im Zeitraum Januar bis Oktober 2011 insgesamt 4,17 Mio. € an Verwarnungs- und Bußgeldern eingenommen. Dies entspricht rund 400 € je Abstellstand und Jahr. (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg / LK Argus GmbH (Bearb.), 2011).
- Im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf wurden in den bestehenden Parkzonen rund 200 € an Verwarnungs- und Bußgeldern je Abstellstand und Jahr eingenommen (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin / CS Plan (Bearb.), 2006).

Insgesamt reicht die Spanne der Erfahrungswerte von rund 80 € bis 400 € pro Abstellstand und Jahr. Die Prognose für die sieben Parkzonen geht aufgrund der genannten Erfahrungen und einer kürzeren Bewirtschaftungszeit in den empfohlenen Parkzonen von durchschnittlich 220 € je bewirtschaftetem Abstellstand und Jahr bei einer Bewirtschaftungszeit von Mo-Fr 9-18 Uhr bzw. Mo-Fr 9-20 Uhr (nur Parkzone D) aus. Gemäß der Basiskorrektur der Globalsummenzuweisung Bezirke 2014 verbleiben 50 % der Einnahmen aus Verwarn- und

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

²² Auskunft des Bezirksamtes Mitte von Berlin am 22.03.2018 und 11.03.2019.

Bußgeldern bei den Bezirken und 50 % beim Landeshaushalt.²³ Unter den genannten Annahmen ergibt dies im ersten Jahr Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern in Höhe von rund 475.000 € in der Parkzone A, rund 684.000 € in der Parkzone B, rund 779.000 € in der Parkzone C, rund 27.500 € in der Parkzone D, rund 482.000 € in der Parkzone E, rund 304.000 € in der Parkzone F und rund 482.000 € in der Parkzone G. In den Folgejahren können nur 50 % der Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern vom Bezirk berücksichtigt werden. Somit ergeben sich ab dem zweiten Jahr Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern in der Parkzone A in Höhe von rund 238.000 € p.a., in der Parkzone B rund 342.000 € p.a., in der Parkzone C rund 390.000 € p.a., in der Parkzone D rund 14.000 € p.a., in der Parkzone E rund 241.000 € p.a., in der Parkzone F rund 152.000 € p.a. und in der Parkzone G rund 241.000 € p.a.

4.2 Ausgaben

4.2.1 Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung

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

Die Anzahl der notwendigen Parkscheinautomaten (PSA) ergibt sich aus der Größe und der Anzahl zu bewirtschaftender Abstellstände der Parkzone. Erfahrungsgemäß kann ein Parkscheinautomat rund 25-30 Abstellstände abdecken. Für die neuen Parkzonen wird mit dem niedrigen Wert von 25 Abstellständen gerechnet. Demnach wären 86 Parkscheinautomaten für die Bewirtschaftung der Parkzone A, 124 PSA für die Parkzone B (davon 5 existierende und 119 neue PSA), 142 PSA für die Parkzone C, 5 PSA für die Parkzone D (davon 2 bestehende und 3 neue PSA), 87 PSA für die Parkzone E, 55 PSA für die Parkzone F sowie 88 PSA für die Parkzone G erforderlich. Die bereits vorhandenen Automaten in den Parkzonen B und D werden nur bei den laufenden Kosten berücksichtigt.

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

- Im Bezirk Mitte liegen die Anschaffungskosten für einen neuen Parkscheinautomaten inklusive Montage in der aktuell bevorzugten Ausstattungsform bei ca. 4.350 €. Die laufenden Betriebs- und Wartungskosten

²³ Auskunft des Bezirksamtes Mitte von Berlin am 05.04.2019 mit Bezug auf ein Schreiben der Senatsverwaltung für Finanzen zur Basiskorrektur der Globalsummenzuweisung Bezirke 2014 vom 23.03.2015.

inklusive Reinigung und Inkassodienst liegen pro Automaten bei rund 700 € p.a.²⁴

- Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat 2017 in den Parkzonen 18, 30, 49 und 50 rund 5.100 € je Parkscheinautomat investiert. Davon entfielen rund 4.000 € auf den Parkscheinautomaten inklusive Programmierung sowie rund 1.100 € auf den Aufbau inklusive Fundament und Beschilderung. Die jährlichen Betriebs- und Wartungskosten betragen pro Automaten ca. 410 € (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2017).
- Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg erwarb im Jahr 2016 Parkscheinautomaten inklusive Beschaffung und Montage für 3.500 € pro Automaten. Die jährlichen Betriebskosten beliefen sich auf rund 750 € je Parkscheinautomat (Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2016).
- Der Bezirk Pankow hatte bei Einführung der Parkzonen 41 - 43 im Jahr 2010 Anschaffungskosten von 2.500 € je Automaten. Die jährlichen Betriebs- und Wartungskosten liegen bei rund 560 € je Parkscheinautomat. Im Jahr 2013 wurde für die Anschaffung von 342 Parkscheinautomaten für die Parkzonen 44 - 45 inkl. Einrichtung und Fundament je Automat 3.730 € ausgegeben. Die jährlichen Betriebskosten belaufen sich pro Automaten auf 440 € (Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2015).

Die genannten Erfahrungswerte für die Anschaffungskosten je Automaten und Jahr schwanken somit zwischen 2.500 € und 5.100 €. Die jährlichen Betriebskosten liegen zwischen 410 € und 750 € pro Automaten und Jahr.

Mit den o.g. Erfahrungswerten und speziell die aus dem Bezirk Mitte werden für die Prognose einmalige Investitionskosten inklusive Aufstellung in Höhe von 4.350 € pro Parkscheinautomat und jährliche Betriebskosten in Höhe von 700 € je Automaten für die sieben Parkzonen angenommen. Dies ergibt für die Parkzone A im ersten Jahr Gesamtkosten von rund 434.000 €, in der Parkzone B von rund 604.00 €, in der Parkzone C von rund 717.000 €, in der Parkzone D von ca. 17.000 €, in der Parkzone E von rund 439.000 €, in der Parkzone F von rund 278.000 € und in der Parkzone G ca. 444.000 € in denen die einmaligen Anschaffungskosten und die Betriebskosten aller Automaten enthalten sind. Im Folgejahr sinken die Gesamtkosten für die Parkscheinautomaten in der Parkzone A auf rund 60.000 €, in der Parkzone B auf ca. 87.000 €, in der Parkzone C auf rund 99.000 €, in der Parkzone D auf rund 3.500 €, in der Parkzone E auf ca. 61.000 €, in der Parkzone F auf ca. 38.500 € und in der Parkzone G auf rund 62.000 €.

²⁴ Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 11.03.2019.

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Für die Information der betroffenen Haushalte bzw. Betriebe veranschlagt der Bezirk Mitte einmalige Kosten je Parkzone von 1.500 €. Für die Erstellung von Verkehrszeichenplänen sowie Beschaffung und Montage der Parkzonenbeschilderung entstanden dem Bezirk Mitte für die im Sommer 2018 eingeführten Parkzonen 36 / 37 einmalige Kosten von rund 73.000 €. ²⁵ Dies sind rund 27,50 € je bewirtschaftetem Abstellstand. Übertragen auf die Anzahl der Abstellstände in den sieben Parkzonen würden sich daraus einmalige Kosten von rund 61.000 € für die Parkzone A, rund 87.000 € für die Parkzone B, ca. 99.000 € für die Parkzone C, rund 5.000 € für die Parkzone D, rund 62.000 € für die Parkzone E, ca. 40.000 € für die Parkzone F und rund 62.000 € für die Parkzone G ergeben.

4.2.2 Überwachung der Parkraumbewirtschaftung

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

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

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

- Anzahl der zu überwachenden Abstellstände in den Parkzonen:
A: 2.161, B: 3.110, C: 3.543, D: 125, E: 2.189, F: 1.384 und G: 2.191 Abstellstände.
- Die Kontrollstrecke gibt die zu überprüfende Kantenlänge der Straßenseiten an. Dieser Wert wird pauschal um 10 % reduziert, um Abkürzungen bei der Überwachungsdurchführung zu berücksichtigen. Die Kantenlänge der zu überprüfenden Abschnitte in den Parkzonen bzw. der reduzierte Wert sind:
A: 14.835 m bzw. 13.352 m, B: 26.794 m bzw. 24.115 m, C: 28.423 m bzw. 25.581 m, D: 2.902 m bzw. 2.612 m, E: 13.400 m bzw. 12.060 m, F: 13.124 m bzw. 11.812 m und G: 16.265 m bzw. 14.639 m. Die öffentlichen Sammelanlagen in den einzelnen Parkzonen wie z. B. die Mittelinsel in der Rathenower Straße wurden berücksichtigt.

- Bewirtschaftungszeiten in den Parkzonen A, B, C, E, F und G: Mo-Fr 9-18 Uhr; in der Parkzone D: Mo-Fr 9-20 Uhr.
- Mittlerer Überwachungsturnus im Jahresdurchschnitt in den Parkzonen: dreistündlich, dies entspricht bei den vorgeschlagenen Bewirtschaftungszeiten rund 3 bzw. 3 bis 4 (nur Zone D) Überwachungsgängen am Tag. Der dreistündliche Überwachungsturnus wird auch in der neuen Parkzone 33 im Bezirk angewandt.
- Mittlere Gehgeschwindigkeit ohne Überwachungstätigkeit in den Parkzonen: 3,6 km/h.
- Überprüfungszeit je Parkstand in den Parkzonen: 5 Sekunden bei Parkscheinen, 1 Minute bei Handy-Parken.
- Nichtbeachtungsquote, die den zu erwartenden Anteil von unzulässig abgestellten Fahrzeugen (Schwarzparker) in den Parkzonen angibt: 10 %.
- Zeit für das Schreiben einer Anzeige in den Parkzonen: 2 Minuten.
- Annahme zum Anteil der Handy-Parker in den Parkzonen: 2 %.
- Überprüfungszeit der Kennzeichnungen zur Umweltzone in den Parkzonen: ist in der Prüfzeit der Parkscheine enthalten; Annahme zur Anzeigenquote: 0,5 %.
- Überprüfung der Parkscheinautomaten (PSA) in den Parkzonen: erfahrungsgemäß sind langfristig durchschnittlich rund 10 % der Automaten defekt. Pro Meldung werden rund 1,5 Minuten Zeitaufwand veranschlagt.
- Zeiten für allgemeine Auskünfte in den Parkzonen: erfahrungsgemäß wenden sich ortsunkundige Passanten mit allgemeinen Fragen an die uniformierten Überwachungskräfte. Hier wird durchschnittlich eine einminütige Anfrage je Stunde berücksichtigt.
- Rüst- und Wegezeiten zu den Parkzonen: A, C, E, F und G: 30 Minuten; B: 15 Minuten sowie D: 45 Minuten je Arbeitstag. Ausgangspunkt ist das Rathaus Tiergarten.²⁶ Damit wird berücksichtigt, dass die mittlere effektive Überwachungszeit einer Arbeitskraft durch die „unproduktiven“ Rüst- und Wegezeiten reduziert wird.
- Mittlerer Krankheitsstand der Überwachungskräfte für die Teilgebiete: 10 %.

Unter den getroffenen Annahmen werden im Jahresmittel rechnerisch 7,7 Überwachungskräfte für die Parkzone A, 11,4 Überwachungskräfte für die Parkzone B, 13,2 Überwachungskräfte für die Parkzone C, 0,9 Überwachungskräfte für

²⁶ Die Unterbringung ist noch nicht genau geregelt. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wird zunächst das Rathaus Tiergarten als Ausgangspunkt angenommen.

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

die Parkzone D, 7,6 Überwachungskräfte für die Parkzone E, 5,4 Überwachungskräfte für die Parkzone F und 8,0 Überwachungskräfte für die Parkzone G benötigt, um dort durchschnittlich drei- bis viermal am Tag zu kontrollieren (Abbildung 50 bis Abbildung 56).

Rechnerisch überwacht eine Person damit in der Parkzone A 281 Abstellstände, in der Parkzone B 273 Abstellstände, in der Parkzone C 268 Abstellstände, in der Parkzone D 139 Abstellstände, in der Parkzone E 288 Abstellstände, in der Parkzone F 256 Abstellstände und in der Parkzone G 274 Abstellstände. Zum Vergleich: In den bestehenden Parkzonen des Bezirks Mitte sind 114 Überwachungskräfte für 29.181 Abstellstände zuständig.²⁷ Dies ergibt rechnerisch 256 Parkstände je Überwachungskraft. In der neuen Parkzone 33 kontrolliert eine Überwachungskraft 184 Parkstände.²⁸ Bei der Interpretation dieser Werte ist zu beachten, dass auch andere Faktoren wie Parkstandsanzahl und -dichte sowie „Leerwege“ eine Rolle spielen.

Die vorliegende Prognose rechnet aufgrund von Erfahrungswerten aus dem Ordnungsamt des Bezirks Mitte mit einem durchschnittlichen Jahressatz von 39.200 € je Überwachungskraft. Neben den Überwachungskräften sieht das Ordnungsamt zusätzlich einen Koordinator für den Außendienst mit einem durchschnittlichen Jahressatz von 41.080 € für ca. 20 Überwachungskräfte vor.²⁹ Das wäre in der Parkzone A eine 0,4 Stelle für einen Außendienst-Koordinator, in der Parkzone B eine 0,6 Stelle, in der Parkzone C eine 0,7 Stelle, in der Parkzone D eine 0,05 Stelle, in der Parkzone E eine 0,4 Stelle, in der Parkzone F eine 0,3 Stelle und in der Parkzone G eine 0,4 Stelle für einen Außendienst-Koordinator.³⁰

Außer den Personalkosten sind auch laufende Sach- und Materialkosten zu beachten, diese liegen in den bestehenden Parkzonen des Bezirks Mitte bei rund 20.000 € je Überwachungskraft bzw. Außendienst-Koordinator und Jahr. Einmalige Sachkosten für die Erstausrüstung werden dem laufenden Betrieb zugeordnet und nicht gesondert ausgewiesen.³¹

Unter den getroffenen Annahmen sind im ersten Jahr Gesamtkosten für die Überwachung der Parkzone A von rund 479.000 €, der Parkzone B von rund 710.000 €, der Parkzone C von rund 822.000 €, der Parkzone D von ca. 56.000 €, der Parkzone E von rund 473.000 €, der Parkzone F von ca. 336.000 € und der Parkzone G von rund 498.000 € zu erwarten. Aufgrund der Zuordnung der einmaligen Sachkosten für die Erstausrüstung (bspw.

²⁷ Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 11.03.2019.

²⁸ Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 09.01.2018.

²⁹ Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 11.03.2019.

³⁰ Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 11.03.2019.

³¹ Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin am 11.03.2019.

Dienstkleidung, Mobiles Datenerfassungsgerät (MDE), PC-Ausstattung) zum laufenden Betrieb sind auch im Folgejahr die gleichen Gesamtkosten zu erwarten.

Bezirk Mitte von Berlin

**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

Abbildung 50: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone A (3 Kontrollgänge am Tag)

Gebiets-Kenngrößen		Moabit Zone A		Variable Eingangsgröße	
Parkstände:	2.161 Stück	Kontrollstrecke:	14.835 Meter	Samstage:	0
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	13.352 Meter	Werkzeuge:	252	von	Uhr
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	252 Tage	von	9 Uhr	bis	Uhr
		bis	18 Uhr		Uhr
			= 9 Std		= 0 Std
				Sonn- und Feiertage:	0
				von	Uhr
				bis	Uhr
					= 0 Std
Überwachungsturnus					
Überwachungsturnus:	3,0 stündlich				
Überwachungs-Kenngrößen					
Reine Gehzeit:	223 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	13.352 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	612 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparker:	10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	43 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	1 min	Quote:	2 %
Überprüfungszeit Umweltzone:	0 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	0,5 %
Überprüfungszeit der PSA:	13 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	160 m	Defektquote:	10 %
Zeit für Service und Auskünfte:	15 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Servicedauer:	1 min
Summe:	905 Minuten/Tour				
Überwachungsgänge pro Jahr:	756 Touren	werktags:	3,0 Touren	samstags:	0,0 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	684.473 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)	sonntags:	0,0 Touren		
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	106.560 Minuten/Person	Arbeitsstage pro Jahr:	252 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	88.344 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegezeiten:	30 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte: 7,7 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit					
LK Argus Berlin • Hamburg • Kassel					

Abbildung 51: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone B (3 Kontrollgänge am Tag)

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

Gebiets-Kenngrößen		Moabit Zone B		Variable Eingangsgröße	
Parkstände:	3.110 Stück	Kontrollstrecke:	26.794 Meter	Samstage:	0 Uhr
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	24.115 Meter	Werkzeuge:	252	von	Uhr
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	252 Tage	bis	18 Uhr	bis	Uhr
			= 9 Std		= 0 Std
				Sonn- und Feiertage:	0
				von	Uhr
				bis	Uhr
					= 0 Std
Überwachungsturnus					
Überwachungsturnus:	3,0 stündlich				
Überwachungs-Kenngrößen					
Reine Gehzeit:	402 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	24.115 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	881 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparker:	10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	62 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	1 min	Quote:	2 %
Überprüfungszeit Umweltzone:	0 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	0,5 %
Überprüfungszeit der PSA:	19 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	190 m	Defekquote:	10 %
Zeit für Service und Auskünfte:	23 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Service-dauer:	1 min
Summe:	1.387 Minuten/Tour				
Überwachungsgänge pro Jahr:	756 Touren	werktags:	3,0 Touren	samstags:	0,0 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	1.048.612 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungs-dauer pro Tour)			sonntags:	0,0 Touren
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	106.560 Minuten/Person	Arbeits-tage pro Jahr:	252 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	92.124 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegezeiten:	15 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte: 11,4 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit					

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansviertel**
30. September 2019

Abbildung 52: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone C (3 Kontrollgänge am Tag)

		Variable Eingangsgröße	
Gebiets-Kenngrößen			
Moabit Zone C			
Parkstände:	3.543 Stück		
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	25.581 Meter	Kontrollstrecke:	28.423 Meter
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	252 Tage	Werkzeuge:	252
		von	9 Uhr
		bis	18 Uhr
			= 9 Std
		Samstage:	0
		von	Uhr
		bis	Uhr
			= 0 Std
Überwachungsturnus			
Überwachungsturnus:	3,0	stündlich	
Überwachungs-Kenngrößen			
Reine Gehzeit:	426 Minuten/Tour	Wegstrecke:	25.581 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	1.004 Minuten/Tour	Schwarzparker:	10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	71 Minuten/Tour	Quote:	2 %
Überprüfungszeit Umweltzone:	0 Minuten/Tour	Quote:	0,5 %
Überprüfungszeit der PSA:	21 Minuten/Tour	Defektquote:	10 %
Zeit für Service und Auskünfte:	25 Minuten/Tour	Servicedauer:	1 min
Summe:	1.548 Minuten/Tour		
Überwachungsgänge pro Jahr:	756 Touren	werktags:	3,0 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	1.170.095 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)	samstags:	0,0 Touren
		sonntags:	0,0 Touren
Personal-Kenngrößen			
Arbeitszeit pro Jahr:	106.560 Minuten/Person	Arbeitsstage pro Jahr:	252 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	88.344 Minuten/Person	Uraubstage pro Jahr:	30 Tage
		Krankheitsstand:	10 %
		Rüst- und Wegezeiten:	30 min
Ergebnisse			
Benötigte Überwachungskräfte: 13,2 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit			

Abbildung 53: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone D (3 bis 4 Kontrollgänge am Tag)

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

Gebiets-Kenngrößen		Moabit Zone D		Variable Eingangsgröße	
Parkstände:	125 Stück	Kontrollstrecke:	2.902 Meter	Samstage:	0
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	2.612 Meter	Werttage:	252	von	Uhr
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	252 Tage	von	9 Uhr	bis	Uhr
		bis	20 Uhr	Sonn- und Feiertage:	0
			= 11 Std	von	Uhr
				bis	Uhr
					= 0 Std
Überwachungsturnus					
Überwachungsturnus:	3,0	stündlich			
Überwachungs-Kenngrößen					
Reine Gehzeit:	44 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	2.612 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	35 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparker:	10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	3 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	1 min	Quote:	2 %
Überprüfungszeit Umweltzone:	0 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	0,5 %
Überprüfungszeit der PSA:	1 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	520 m	Defekquote:	10 %
Zeit für Service und Auskünfte:	1 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Servicedauer:	1 min
Summe:	84 Minuten/Tour				
Überwachungsgänge pro Jahr:	924 Touren	werktags:	3,7 Touren	samstags:	0,0 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	77.219 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)			sonntags:	0,0 Touren
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	106.560 Minuten/Person	Arbeitsstage pro Jahr:	252 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	84.564 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegezeiten:	45 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte: 0,9 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit					

Abbildung 54: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone E (3 Kontrollgänge am Tag)

		Variable Eingangsgröße	
Gebiets-Kenngrößen			
Moabit Zone E			
Parkstände:	2.189 Stück		
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	12.060 Meter	Kontrollstrecke:	13.400 Meter
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	252 Tage	Werttage:	252
		von	9 Uhr
		bis	18 Uhr
			= 9 Std
		Samstage:	0
		von	Uhr
		bis	Uhr
			= 0 Std
		Sonn- und Feiertage:	0
		von	Uhr
		bis	Uhr
			= 0 Std
Überwachungsturnus			
Überwachungsturnus:	3,0	stündlich	
Überwachungs-Kenngrößen			
Reine Gehzeit:	201 Minuten/Tour	Wegstrecke:	12.060 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	620 Minuten/Tour	Schwarzparker:	10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	44 Minuten/Tour	Quote:	2 %
Überprüfungszeit Umweltzone:	0 Minuten/Tour	Quote:	0,5 %
Überprüfungszeit der PSA:	13 Minuten/Tour	Defektkquote:	10 %
Zeit für Service und Auskünfte:	15 Minuten/Tour	Servicedauer:	1 min
Summe:	893 Minuten/Tour		
Überwachungsgänge pro Jahr:	756 Touren	sonntags:	0,0 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	674.768 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)	samstags:	0,0 Touren
Personal-Kenngrößen			
Arbeitszeit pro Jahr:	106.560 Minuten/Person	Arbeitsstage pro Jahr:	252 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	88.344 Minuten/Person	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
		Rüst- und Wegezeiten:	30 min
		Krankheitsstand:	10 %
		Tägliche Arbeitszeit:	480 min
Ergebnisse			
Benötigte Überwachungskräfte: 7,6 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit			

Abbildung 55: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone F (3 Kontrollgänge am Tag)

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

Gebiets-Kenngrößen		Moabit Zone F		Variable Eingangsgröße	
Parkstände:	1.384 Stück	Kontrollstrecke:	13.124 Meter	Samstage:	0 Uhr
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	11.812 Meter	Werttage:	252 von 9 Uhr bis 18 Uhr = 9 Std	von	Uhr
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	252 Tage			bis	Uhr
				Sonn- und Feiertage:	0 Uhr
				von	Uhr
				bis	Uhr
					= 0 Std
Überwachungsturnus					
Überwachungsturnus:	3,0 stündlich				
Überwachungs-Kenngrößen					
Reine Gehzeit:	197 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	11.812 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	392 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparker:	10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	28 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	1 min	Quote:	2 %
Überprüfungszeit Umweltzone:	0 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	0,5 %
Überprüfungszeit der PSA:	8 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	210 m	Defekquote:	10 %
Zeit für Service und Auskünfte:	10 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Servicedauer:	1 min
Summe:	636 Minuten/Tour				
Überwachungsgänge pro Jahr:	756 Touren	werktags:	3,0 Touren	samstags:	0,0 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	480.460 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)			sonntags:	0,0 Touren
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	106.560 Minuten/Person	Arbeitstage pro Jahr:	252 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	88.344 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegezeiten:	30 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte: 5,4 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit					

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

Abbildung 56: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone G (3 Kontrollgänge am Tag)

Gebiets-Kenngrößen		Moabit Zone G		Variable Eingangsgröße	
Parkstände:	2.191 Stück	Kontrollstrecke:	16.265 Meter	Samstage:	0
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	14.639 Meter	Werkzeuge:	252	von	Uhr
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	252 Tage		von	9 Uhr	Sonn- und Feiertage:
			bis	18 Uhr	von
			bis	18 Uhr	bis
					Uhr
					Uhr
					= 0 Std
					= 0 Std
					= 0 Std
Überwachungsturnus					
Überwachungsturnus:	3,0 stündlich				
Überwachungs-Kenngrößen					
Reine Gehzeit:	244 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	14.639 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	621 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparker:	10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	44 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	1 min	Quote:	2 %
Überprüfungszeit Umweltzone:	0 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	0,5 %
Überprüfungszeit der PSA:	13 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	170 m	Defektrate:	10 %
Zeit für Service und Auskünfte:	15 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Servicezeit:	1 min
Summe:	937 Minuten/Tour				
Überwachungsgänge pro Jahr:	756 Touren	werktags:	3,0 Touren	samstags:	0,0 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	708.261 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)			sonntags:	0,0 Touren
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	106.560 Minuten/Person	Arbeitsstage pro Jahr:	252 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	88.344 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegezeiten:	30 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte:				8,0 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit	
LK Argus Berlin • Hamburg • Kassel					

4.3 Fazit

Eine Parkraumbewirtschaftung der Parkzone A würde bei einer Bewirtschaftungszeit von Mo-Fr 9-18 Uhr und einem 3-stündigen Überwachungsturnus mit 3 Kontrollgängen am Tag im ersten Jahr eine Unterdeckung von rund 9.000 € erzielen. Für das Folgejahr wird für die Parkzone A ein Überschuss von rund 188.000 € ermittelt. Nach 10 Jahren ist ein Überschuss von rund 1,68 Mio. € erzielt worden (Tabelle 20).

Unter denselben Bedingungen ergibt sich bei einer Parkraumbewirtschaftung der Parkzone B im ersten Jahr ebenfalls eine Unterdeckung von rund 12.000 €. Im Folgejahr wird für die Parkzone B ein Überschuss von rund 251.000 € errechnet und nach 10 Jahren ein Überschuss von insgesamt rund 2,25 Mio. € (Tabelle 21).

In der Parkzone C wäre eine Parkraumbewirtschaftung unter denselben Bedingungen im ersten Jahr auch nicht kostendeckend bei einem Minus von rund 55.000 €. Für das Folgejahr wird ein Überschuss von rund 272.000 € errechnet. Insgesamt wird nach 10 Jahren ein Überschuss von rund 2,39 Mio. € errechnet (Tabelle 22).

Eine Parkraumbewirtschaftung der Parkzone D mit einer längeren Bewirtschaftungszeit von Mo-Fr 9-20 Uhr und einem 3-stündigen Überwachungsturnus mit 3-4 Kontrollgängen am Tag erzielt im ersten Jahr ebenfalls eine Unterdeckung von rund 15.000 €. Im Folgejahr ergibt sich weiterhin eine Unterdeckung von ca. 11.000 € und nach 10 Jahren eine Unterdeckung von rund 115.000 € (Tabelle 23). In Anbetracht der noch laufenden Bautätigkeit entlang der Heiðestraße ist mit einer Veränderung der Einnahmen und Ausgaben zu rechnen.

Die Bewirtschaftung der Parkzone E ist bereits im ersten Jahr kostendeckend mit einem Überschuss von rund 3.900 € bei einer Bewirtschaftungszeit von Mo-Fr 9-18 Uhr und einem 3-stündigen Überwachungsturnus mit 3 Kontrollgängen am Tag. Für das Folgejahr wird ein Überschuss von ca. 203.000 € berechnet und nach 10 Jahren ist ein Überschuss von ca. 1,83 Mio. € erzielt worden (Tabelle 24).

In der Parkzone F ergibt sich bei einer Parkraumbewirtschaftung unter denselben Bedingungen im ersten Jahr eine Unterdeckung von rund 35.000 €. Ein Überschuss von 91.000 € wird für das Folgejahr berechnet. Nach 10 Jahren wird insgesamt ein Überschuss von 788.000 € errechnet (Tabelle 25).

Unter Annahme derselben Bedingungen ergibt sich bei einer Bewirtschaftung der Parkzone G auch eine Unterdeckung von rund 25.000 € im ersten Jahr. Im Folgejahr wird bereits ein Überschuss von rund 178.000 € erzielt und nach 10 Jahren ein Überschuss von 1,58 Mio. € (Tabelle 26).

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Tabelle 20: Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone A bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag

Zone A	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein- gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über- wachung	Parkschein- automaten	Information, Beschilder- ung	Summe	
im ersten Jahr	490.115 €	475.420 €	965.535 €	479.356 €	434.300 €	60.928 €	974.583 €	-9.049 €
im Folgejahr	490.115 €	237.710 €	727.825 €	479.356 €	60.200 €	/	539.556 €	188.269 €
nach 10 Jahren	4.901.148 €	2.614.810 €	7.515.958 €	4.793.558 €	976.100 €	60.928 €	5.830.586 €	1.685.373 €

Tabelle 21: Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone B bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag

Zone B	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein- gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über- wachung	Parkschein- automaten	Information, Beschilder- ung	Summe	
im ersten Jahr	705.348 €	684.200 €	1.389.548 €	709.696 €	604.450 €	87.025 €	1.401.171 €	-11.623 €
im Folgejahr	705.348 €	342.100 €	1.047.448 €	709.696 €	86.800 €	/	796.496 €	250.952 €
nach 10 Jahren	7.053.480 €	3.763.100 €	10.816.580 €	7.096.956 €	1.385.650 €	87.025 €	8.569.631 €	2.246.949 €

Tabelle 22: Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone C bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag

Zone C	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein- gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über- wachung	Parkschein- automaten	Information, Beschilder- ung	Summe	
im ersten Jahr	803.552 €	779.460 €	1.583.012 €	821.753 €	717.100 €	98.933 €	1.637.785 €	-54.773 €
im Folgejahr	803.552 €	389.730 €	1.193.282 €	821.753 €	99.400 €	/	921.153 €	272.130 €
nach 10 Jahren	8.035.524 €	4.287.030 €	12.322.554 €	8.217.528 €	1.611.700 €	98.933 €	9.928.161 €	2.394.394 €

Tabelle 23: Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone D bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-20 Uhr mit 3-4 Kontrollgängen am Tag

Zone D	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein- gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über- wachung	Parkschein- automaten	Information, Beschilder- ung	Summe	
im ersten Jahr	34.650 €	27.500 €	62.150 €	56.029 €	16.550 €	4.938 €	77.516 €	-15.366 €
im Folgejahr	34.650 €	13.750 €	48.400 €	56.029 €	3.500 €	/	59.529 €	-11.129 €
nach 10 Jahren	346.500 €	151.250 €	497.750 €	560.286 €	48.050 €	4.938 €	613.274 €	-115.524 €

Tabelle 24: Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone E bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag

Zone E	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über-wachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilderung	Summe	
im ersten Jahr	496.465 €	481.580 €	978.045 €	473.130 €	439.350 €	61.698 €	974.178 €	3.867 €
im Folgejahr	496.465 €	240.790 €	737.255 €	473.130 €	60.900 €	/	534.030 €	203.225 €
nach 10 Jahren	4.964.652 €	2.648.690 €	7.613.342 €	4.731.304 €	987.450 €	61.698 €	5.780.452 €	1.832.891 €

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
 suchung in Moabit,
 Europacity und
 Hansaviertel**
 30. September 2019

Tabelle 25: Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone F bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag

Zone F	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über-wachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilderung	Summe	
im ersten Jahr	313.891 €	304.480 €	618.371 €	336.172 €	277.750 €	39.560 €	653.482 €	-35.110 €
im Folgejahr	313.891 €	152.240 €	466.131 €	336.172 €	38.500 €	/	374.672 €	91.460 €
nach 10 Jahren	3.138.912 €	1.674.640 €	4.813.552 €	3.361.716 €	624.250 €	39.560 €	4.025.526 €	788.026 €

Tabelle 26: Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone G bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag

Zone G	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über-wachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilderung	Summe	
im ersten Jahr	496.919 €	482.020 €	978.939 €	498.032 €	444.400 €	61.753 €	1.004.185 €	-25.246 €
im Folgejahr	496.919 €	241.010 €	737.929 €	498.032 €	61.600 €	/	559.632 €	178.297 €
nach 10 Jahren	4.969.188 €	2.651.110 €	7.620.298 €	4.980.320 €	998.800 €	61.753 €	6.040.873 €	1.579.426 €

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohnerdichte mit Stand 31.12.2017	6
Tabelle 2:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 10.2017	7
Tabelle 3:	Nutzungsdichte 2017	9
Tabelle 4:	Motorisierungsgrad mit Stand 31.12.2017	10
Tabelle 5:	Taktfolge der Linien im Untersuchungsgebiet	13
Tabelle 6:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Huttenkiez	46
Tabelle 7:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Westhafen	46
Tabelle 8:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Beusselstraße	47
Tabelle 9:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Levetzowstraße	47
Tabelle 10:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Friedrich-Krause-Ufer	48
Tabelle 11:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Perleberger Straße	48
Tabelle 12:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Bandelstraße	49
Tabelle 13:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Lüneburger Straße	49
Tabelle 14:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Klopstockstraße	50
Tabelle 15:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Tiergarten	50
Tabelle 16:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Heidestraße	51
Tabelle 17:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Werktag im Teilgebiet Fritz-Schloss-Park	51
Tabelle 18:	Zugelassene Kfz und Einwohner in den Parkzonen mit Stand 31.12.2017	57
Tabelle 19:	Parkgebührenzuordnung nach ParkGebO der Parkzonen	59
Tabelle 20:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone A bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag	80
Tabelle 21:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone B bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag	80

Tabelle 22:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone C bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag	80	Bezirk Mitte von Berlin
Tabelle 23:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone D bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-20 Uhr mit 3-4 Kontrollgängen am Tag	80	Parkraumunter- suchung in Moabit, Europacity und Hansaviertel
Tabelle 24:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone E bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag	81	30. September 2019
Tabelle 25:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone F bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag	81	
Tabelle 26:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone G bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag	81	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	2
Abbildung 2:	Teilgebiete	3
Abbildung 3:	Einwohnerdichte 2017	6
Abbildung 4:	Beschäftigtendichte mit Stand 10.2017	8
Abbildung 5:	Nutzungsdichte 2017	9
Abbildung 6:	Motorisierungsgrad mit Stand 31.12.2017	11
Abbildung 7:	Räumliche Erschließung mit ÖPNV im Untersuchungsgebiet	12
Abbildung 8:	Parkraumangebot	16
Abbildung 9:	Mittlerer Parkraumbefüllungsgrad im Zeitverlauf, gesamtes Untersuchungsgebiet	18
Abbildung 10:	Parkraumbefüllungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Werktag 11 Uhr)	18
Abbildung 11:	Parkraumbefüllungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Werktag 2 Uhr)	19
Abbildung 12:	Parkraumbefüllungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 11 Uhr)	19
Abbildung 13:	Parkraumbefüllungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 15 Uhr)	20
Abbildung 14:	Parkraumbefüllungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 21 Uhr)	20
Abbildung 15:	Parkraumbefüllungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 2 Uhr)	21

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
 suchung in Moabit,
 Europacity und
 Hansaviertel**
 30. September 2019

Abbildung 16:	Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten (Samstag 11 Uhr)	21
Abbildung 17:	Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten (Samstag 15 Uhr)	22
Abbildung 18:	Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten (Sonntag 11 Uhr)	22
Abbildung 19:	Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten (Sonntag 15 Uhr)	23
Abbildung 20:	Routen der Kennzeichenerfassung	24
Abbildung 21:	Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Huttenkiez	25
Abbildung 22:	Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Beusselstraße	26
Abbildung 23:	Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Levetzowstraße	26
Abbildung 24:	Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Friedrich-Krause-Ufer	27
Abbildung 25:	Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Perleberger Straße	28
Abbildung 26:	Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Bandelstraße	28
Abbildung 27:	Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Lüneburger Straße	29
Abbildung 28:	Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Klappstockstraße	30
Abbildung 29:	Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Tiergarten	30
Abbildung 30:	Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Heidestraße	31
Abbildung 31:	Kurz- und Langparker werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Fritz-Schloss-Park	32
Abbildung 32:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Huttenkiez	34
Abbildung 33:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Beusselstraße	35
Abbildung 34:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Levetzowstraße	36
Abbildung 35:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Friedrich-Krause-Ufer	37

Abbildung 36: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Perleberger Straße	38
Abbildung 37: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Bandelstraße	38
Abbildung 38: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Lüneburger Straße	39
Abbildung 39: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Kloppstockstraße	40
Abbildung 40: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Tiergarten	40
Abbildung 41: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Heidestraße	41
Abbildung 42: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags (oben) bzw. samstags (unten) im Teilgebiet Fritz-Schloss-Park	42
Abbildung 43: Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip	53
Abbildung 44: Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte (Bezirksamt Mitte von Berlin / PGN, 2006)	53
Abbildung 45: Beschilderungsbeispiele für reines Bewohnerparken (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2004)	54
Abbildung 46: Bewirtschaftungs- und Beobachtungsgebiete	56
Abbildung 47: Aufteilung der empfohlenen Parkzonen	57
Abbildung 48: Maßnahmenübersicht zur Variante 1	60
Abbildung 49: Maßnahmenübersicht zur Variante 2	60
Abbildung 50: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone A (3 Kontrollgänge am Tag)	72
Abbildung 51: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone B (3 Kontrollgänge am Tag)	73
Abbildung 52: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone C (3 Kontrollgänge am Tag)	74
Abbildung 53: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone D (3 bis 4 Kontrollgänge am Tag)	75
Abbildung 54: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone E (3 Kontrollgänge am Tag)	76
Abbildung 55: Abschätzung der erforderlichen Überwachungskräfte für die Parkzone F (3 Kontrollgänge am Tag)	77

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

Literaturverzeichnis

- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg.* (Oktober 2018). Von https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/Stat_Berichte/2018/SB_A01-05-00_2017h02_BE.pdf. abgerufen
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg.* (Oktober 2018). Von https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2018/SB_A06-20-00_2017j01_BE.pdf abgerufen
- Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin / CS Plan (Bearb.). (2006). *Untersuchung zur räumlichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung im westlichen Innenstadtbereich von Berlin.* Berlin.
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg / LK Argus GmbH (Bearb.). (2011). *Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Barnimkiez.* Berlin.
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.). (2015). *Parkraumbewirtschaftungskonzept für das Gebiet Oberbaumcity - Rudolfskiez - Persiusplatz.*
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.). (2017). *Parkraumbewirtschaftungskonzept Bergmannkiez und Viktoriapark.* Berlin.
- Bezirksamt Mitte von Berlin / Janßen, Volpert / PGN (Bearb.). (k.A.). *Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte.* Berlin.
- Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2008). *Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38 in Berlin-Mitte.* Berlin.
- Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2010). *Einnahmen und Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung 2009.* Berlin.
- Bezirksamt Mitte von Berlin / PGN. (2006). *Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte.* Berlin.
- Bezirksamt Mitte von Berlin. (Mai 2006). *Parkraumbewirtschaftung für die möglichen Erweiterungsgebiete Dorotheenstadt, Regierungsviertel, Friedrich-Wilhelm-Stadt, Moabit und Hansaviertel in Berlin.*

- Bezirksamt Mitte von Berlin. (Oktober 2018). Von <https://www.berlin.de/ba-mitte/ueber-den-bezirk/zahlen-und-fakten/bevoelkerung/> abgerufen
- Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2011).
Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 41-43 in Prenzlauer Berg. Berlin.
- Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2014).
Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 41 bis 45 Prenzlauer Berg. Berlin.
- Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2015).
Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung in der Carl-Legien-Siedlung.
- Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin / LK Argus (Bearb.). (2016).
Machbarkeitsstudie Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Tempelhof-Schöneberg. Berlin.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2005).
Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05. Köln.
- LK Argus GmbH (Bearb.). (2008). *Parkgebührengestaltung, ein Arbeitspaket im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben "ParkenBerlin", unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität 21.* Berlin.
- LK Argus GmbH (Bearb.). (2009). *Wirtschaftliches Parkraummanagement, Arbeitspaket im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben "ParkenBerlin", unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität 21.* Berlin.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Heinrichs, Baier (Bearb.). (2004).
Leitfaden Parkraumbewirtschaftung. Berlin.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. (2004). *Leitfaden Parkraumbewirtschaftung.* Berlin.
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. (31. Juli 2018).
Nahverkehrsplan Berlin 2019 - 2023, Entwurf.
- statista.* (Oktober 2018). Von Statistik Portal:
<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255179/umfrage/bestand-an-pkw-in-berlin/> abgerufen

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**
30. September 2019

Anhangverzeichnis

Bewertung der Gebührenerhebung nach Parkgebühren-Ordnung in den Parkzonen

Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Samstag in den verschiedenen Teilgebieten

Karten aus dem Bericht:

Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Abbildung 2: Teilgebiete

Abbildung 3: Einwohnerdichte 2017

Abbildung 4: Beschäftigtendichte 2017

Abbildung 5: Nutzungsdichte 2017

Abbildung 6: Motorisierungsgrad 2017

Abbildung 7: ÖPNV-Angebot und Erreichbarkeiten

Abbildung 8: Parkraumangebot

Abbildung 10: Parkraumbelastungsgrad des öffentlichen Raums Werktag 11 Uhr

Abbildung 10a: Parkraumbelastungsgrad des öffentlichen Raums Werktag 15 Uhr

Abbildung 10b: Parkraumbelastungsgrad des öffentlichen Raums Werktag 21 Uhr

Abbildung 11: Parkraumbelastungsgrad des öffentlichen Raums Werktag 2 Uhr

Abbildung 11a: Parkraumbelastungsgrad des öffentlichen Raums Samstag 11 Uhr

Abbildung 11b: Parkraumbelastungsgrad des öffentlichen Raums Samstag 15 Uhr

Abbildung 11c: Parkraumbelastungsgrad des öffentlichen Raums Sonntag 11 Uhr

Abbildung 11d: Parkraumbelastungsgrad des öffentlichen Raums Sonntag 15 Uhr

Abbildung 12: Parkraumbelastungsgrad im öffentlichen Straßenraum der Teilgebiete Werktag 11 Uhr

Abbildung 13: Parkraumbelastungsgrad im öffentlichen Straßenraum der Teilgebiete Werktag 15 Uhr

Abbildung 14: Parkraumbelastungsgrad im öffentlichen Straßenraum der Teilgebiete Werktag 21 Uhr

Abbildung 15: Parkraumbelastungsgrad im öffentlichen Straßenraum der Teilgebiete Werktag 2 Uhr

Abbildung 16: Parkraumbelastungsgrad im öffentlichen Straßenraum der Teilgebiete Samstag 11 Uhr

Abbildung 17: Parkraumbelastungsgrad im öffentlichen Straßenraum der Teilgebiete Samstag 15 Uhr

Abbildung 18: Parkraumbelastungsgrad im öffentlichen Straßenraum der Teilgebiete Sonntag 11 Uhr

Abbildung 19: Parkraumbelastungsgrad im öffentlichen Straßenraum der

Teilgebiete Sonntag 15 Uhr

Abbildung 20: Routen Kennzeichenerfassung

Abbildung 46: Bewirtschaftungs- und Beobachtungsgebiete

Abbildung 47: Aufteilung der Parkzonen

Abbildung 48: Empfohlene Maßnahmen Variante 1

Abbildung 49: Empfohlene Maßnahmen Variante 2

Bezirk Mitte von Berlin

**Parkraumunter-
suchung in Moabit,**

Europacity und

Hansaviertel

30. September 2019

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansviertel**

30. September 2019

Anhang mit Karten

Bewertung der Gebührenerhebung nach Parkgebühren-Ordnung in den Parkzonen

Parkzone	hohe Nutzungsdichte	§ 1 Abs. (1) a typisches Mischparken (auf 11 Uhr bezogen)	Kriterien erfüllt:	zentrale Lage	hohe Parkraum-nachfrage (auf 11 Uhr bezogen)	ausreichende Erschließung mit ÖPNV	Kriterien erfüllt:	zentrale Geschäftsbereiche	besonders hohe Parkraum-nachfrage (auf 11 Uhr bezogen)	§ 1 Abs. (1) c gute Erschließung mit ÖPNV	Kriterien erfüllt:	Empfehlung
	Annahme: >200 EW+Bes/ha	Annahme: ca. 50 - 60 % Bewohner	0,25 € / viertel Std. bzw. 1 € / Std.	Annahme: alle Gebiete innerhalb des S-Bahn-Rings	Annahme: überall hohe Nutzungsdichte, Toleranzwert 400m Belegung	Annahme: überall hohe Nutzungsdichte, (NVP) flächendeckend	0,50 € / viertel Std. bzw. 2 € / Std.	Annahme: Einzelhandelskonzentrationen (FNP)	Annahme: ab 100 % Belegung	Annahme: überall hohe Nutzungsdichte, Zielwert 300m (NVP) flächendeckend	0,75 € / viertel Std. bzw. 3 € / Std.	
Zone A	x	-	nein	zentral	x	flächendeckend	ja	-	x	lückenhaft	≤ 10 min	2 € / Std.
Zone B	x	x	ja	zentral	x	lückenhaft	nein	Geschäfte	x	lückenhaft	≤ 10 min	2 € / Std.
Zone C	(x)	x	(ja)	zentral	x	flächendeckend	ja	(Geschäfte)	(x)	(lückenhaft)	10-20 min	2 € / Std.
Zone D	-	-	nein	zentral	x	flächendeckend	ja	-	x	flächendeckend	10-20 min	2 € / Std.
Zone G	x	x	ja	zentral	x	flächendeckend	ja	-	x	lückenhaft	≤ 10 min	2 € / Std.
Zone F	-	x	nein	zentral	x	flächendeckend	ja	-	x	lückenhaft	10-20 min	2 € / Std.
Zone E	x	-	nein	zentral	x	flächendeckend	ja	-	x	lückenhaft	10-20 min	2 € / Std.

Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Samstag im Teilgebiet Huttenkiez

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Samstag <u>Huttenkiez</u>	Parkraumbel- gung des öffent- lichen Straßen- raums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbe- wirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	13 %	weniger sinnvoll
11 Uhr	71 %	24 %	weniger sinnvoll
13 Uhr	-	25 %	weniger sinnvoll
15 Uhr	65 %	25 %	weniger sinnvoll
17 Uhr	-	6 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	5 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	-	4 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll

Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Samstag im Teilgebiet Westhafen

Samstag <u>Westhafen</u>	Parkraumbel- gung des öffent- lichen Straßen- raums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbe- wirtschaftung
2 Uhr	-	k.A.	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	k.A.	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	k.A.	weniger sinnvoll
11 Uhr	30 %	k.A.	weniger sinnvoll
13 Uhr	-	k.A.	weniger sinnvoll
15 Uhr	35 %	k.A.	weniger sinnvoll
17 Uhr	-	k.A.	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	k.A.	weniger sinnvoll
21 Uhr	-	k.A.	weniger sinnvoll
2 Uhr	-	k.A.	weniger sinnvoll

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

**Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Samstag im
Teilgebiet Beusselstraße**

Samstag <u>Beussel- straße</u>	Parkraumbel- gung des öffent- lichen Straßen- raums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	1 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	4 %	weniger sinnvoll
11 Uhr	112 %	7 %	weniger sinnvoll
13 Uhr	-	10 %	weniger sinnvoll
15 Uhr	108 %	11 %	weniger sinnvoll
17 Uhr	-	10 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	8 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	-	5 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll

**Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Samstag im
Teilgebiet Levetzowstraße**

Samstag <u>Levet- zowstraße</u>	Parkraumbel- gung des öffent- lichen Straßen- raums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	5 %	weniger sinnvoll
11 Uhr	100 %	6 %	weniger sinnvoll
13 Uhr	-	7 %	weniger sinnvoll
15 Uhr	93 %	4 %	weniger sinnvoll
17 Uhr	-	4 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	3 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	-	2 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll

Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Samstag im Teilgebiet Friedrich-Krause-Ufer

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Samstag Friedrich- Krause- Ufer	Parkraumbefe- gung des öffent- lichen Straßen- raums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbef- wirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	9 %	weniger sinnvoll
11 Uhr	25 %	10 %	weniger sinnvoll
13 Uhr	-	9 %	weniger sinnvoll
15 Uhr	25 %	0 %	weniger sinnvoll
17 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll

Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Samstag im Teilgebiet Perleberger Straße

Samstag Perleber- ger Straße	Parkraumbefe- gung des öffent- lichen Straßen- raums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbef- wirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	1 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	4 %	weniger sinnvoll
11 Uhr	102 %	8 %	weniger sinnvoll
13 Uhr	-	9 %	weniger sinnvoll
15 Uhr	98 %	11 %	weniger sinnvoll
17 Uhr	-	8 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	6 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	-	5 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

**Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Samstag im
Teilgebiet Bandelstraße**

Samstag <u>Bandel- straße</u>	Parkraumbelie- gung des öffent- lichen Straßen- raums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	2 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	8 %	weniger sinnvoll
11 Uhr	100 %	11 %	weniger sinnvoll
13 Uhr	-	13 %	weniger sinnvoll
15 Uhr	99 %	11 %	weniger sinnvoll
17 Uhr	-	8 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	6 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	-	3 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll

**Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Samstag im
Teilgebiet Lüneburger Straße**

Samstag <u>Lünebur- gerstraße</u>	Parkraumbelie- gung des öffent- lichen Straßen- raums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	1 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	10 %	weniger sinnvoll
11 Uhr	87 %	14 %	weniger sinnvoll
13 Uhr	-	16 %	weniger sinnvoll
15 Uhr	86 %	14 %	weniger sinnvoll
17 Uhr	-	12 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	7 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	-	5 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll

Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Samstag im Teilgebiet Kloppstockstraße

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Samstag <u>Klopp- stock- straße</u>	Parkraumbefe- gung des öffent- lichen Straßen- raums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbef- wirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	1 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	9 %	weniger sinnvoll
11 Uhr	79 %	15 %	weniger sinnvoll
13 Uhr	-	20 %	weniger sinnvoll
15 Uhr	83 %	17 %	weniger sinnvoll
17 Uhr	-	12 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	9 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	-	5 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll

Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Samstag im Teilgebiet Tiergarten

Samstag <u>Tiergarten</u>	Parkraumbefe- gung des öffent- lichen Straßen- raums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbef- wirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	2 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	22 %	weniger sinnvoll
11 Uhr	33 %	32 %	weniger sinnvoll
13 Uhr	-	26 %	weniger sinnvoll
15 Uhr	54 %	23 %	weniger sinnvoll
17 Uhr	-	31 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	22 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	-	13 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll

Bezirk Mitte von Berlin
**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

**Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Samstag im
Teilgebiet Heidestraße**

Samstag <u>Heide- straße</u>	Parkraumbel- egung des öffent- lichen Straßen- raums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	16 %	weniger sinnvoll
11 Uhr	85 %	18 %	weniger sinnvoll
13 Uhr	-	21 %	weniger sinnvoll
15 Uhr	80 %	17 %	weniger sinnvoll
17 Uhr	-	8 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll

**Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung an einem Samstag im
Teilgebiet Fritz-Schloss-Park**

Samstag <u>Fritz- Schloss- Park</u>	Parkraumbel- egung des öffent- lichen Straßen- raums	Anteil gebietsfremder Langparker	Eignung für Parkraumbewirtschaftung
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll
5 Uhr	-	1 %	weniger sinnvoll
8 Uhr	-	7 %	weniger sinnvoll
11 Uhr	96 %	13 %	weniger sinnvoll
13 Uhr	-	15 %	weniger sinnvoll
15 Uhr	90 %	18 %	weniger sinnvoll
17 Uhr	-	12 %	weniger sinnvoll
19 Uhr	-	10 %	weniger sinnvoll
21 Uhr	-	3 %	weniger sinnvoll
2 Uhr	-	0 %	weniger sinnvoll

Karten aus dem Bericht

Bezirk Mitte von Berlin

**Parkraumunter-
suchung in Moabit,
Europacity und
Hansaviertel**

30. September 2019

Berlin

Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

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

Kassel

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