

Bericht (Entwurf)

# Machbarkeitsstudie

zur Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung und zur geordneten städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung Tegels



07. März 2025

Ramboll Deutschland GmbH | Smart Mobility DE  
(vormals LK Argus GmbH)



Bericht (Entwurf)

# Machbarkeitsstudie

zur Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung und zur  
geordneten städtebaulichen und verkehrlichen  
Entwicklung Tegels

Auftraggeber

**Bezirksamt Reinickendorf von Berlin**

Zentrale Vergabestelle

Eichborndamm 242 (Haus C)

13437 Berlin

Auftragnehmer

**Ramboll Deutschland GmbH |**

**Smart Mobility DE**

(vormals LK Argus GmbH)

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D

13407 Berlin

T +49 30 302020-0

SmartMobilityDE@ramboll.com

de.ramboll.com/transport

**Bearbeitung**

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

M. Eng. Mario Branig

Berlin, 07. März 2025



<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b>	<b>1</b>	BA Reinickendorf
<b>2</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>3</b>	<b>Parkraum-</b> <b>bewirtschaftung Tegel</b>
	2.1 Gebiets- und Nutzungsstruktur	3	Bericht (Entwurf)
	2.1.1 Nutzungsarten	3	07.03.2025
	2.1.2 Einwohnerdichte	4	
	2.2 Parkraumsituation	6	
	1.1.1 Öffentliche Flächen	6	
	1.1.2 Private Flächen	29	
	2.3 Konfliktanalyse	33	
<b>3</b>	<b>Vorhandene Planungen</b>	<b>37</b>	
	3.1 Bebauungsplan 12-58 Biedenkopfer Straße 44	37	
	3.2 Bebauungsplan 12-VE1 Schloßstraße 9	38	
	3.3 Bebauungsplan 12-63a+b Trettachzeile	38	
	3.4 Bebauungsplan 12-69 Ziekowkietz	39	
	3.5 Bebauungsplan 12-57 GUC	40	
	3.6 Bauvorhaben Schloßstraße 23	40	
	3.7 Bauvorhaben Beckumer Straße	40	
	3.8 Bauvorhaben Am Borsigturm 100 - Dock100	41	
	3.9 Gewerberahmenplan Borsig	41	
<b>4</b>	<b>Parkraumbewirtschaftungskonzept</b>	<b>43</b>	
	4.1 Verkehrliche Begründung	43	
	4.2 Mögliche Bewirtschaftungsformen	51	
	4.2.1 Mischparken mit Gebührenpflicht	51	
	4.2.2 Mischparken mit Parkdauerbegrenzung (Parkscheibe)	53	
	4.2.3 Reines Bewohnerparken	54	
	4.2.4 Empfehlungen für Tegel	55	

4.3	Bewirtschaftungs- und Beobachtungsgebiete sowie Parkzoneneinteilung	56
4.4	Bewirtschaftungszeiten	57
4.5	Gebührenhöhe	58
4.6	Standortverteilung der Parkscheinautomaten	59
<b>5</b>	<b>Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung</b>	<b>61</b>
5.1	Einnahmen	62
	5.1.1 Parkscheingebühren	62
	5.1.2 Verwarn- und Bußgelder	65
5.2	Ausgaben	66
	5.2.1 Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung	66
	5.2.2 Überwachung der Parkraumbewirtschaftung	69
5.3	Fazit	72
5.4	Exkurs: Einsatz von ScanCars zur Parkraumüberwachung	74
<b>6</b>	<b>Mobilitätskonzept</b>	<b>76</b>
6.1	Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	76
6.2	Mobilitätsstationen	81
6.3	Liefer- und Wirtschaftsverkehr	86
6.4	Gastronomiebetriebe und Einzelhandel	91
6.5	Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit	94
6.6	Maßnahmenkatalog	97
	6.6.1 Kostenschätzung	98
	6.6.2 Prioritätenreihung	100
	6.6.3 Instrumente für die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit	107
	Tabellenverzeichnis	111
	Abbildungsverzeichnis	112
	Literaturverzeichnis	115

## 1 Aufgabenstellung

Tegel ist das Hauptzentrum Reinickendorfs und versorgt den Bezirk mit wichtigen sozialen Infrastrukturen. Neben dem traditionellen Hauptzentrum Gorkistraße/Berliner Straße verfügt das Gebiet mit den "Hallen am Borsigturm" über ein zweites Zentrum. Mit der Greenwichpromenade und der Straße Alt-Tegel liegen auch die Reinickendorfer Hauptzentren des Tourismus in Tegel.

Das "Tegel Quartier" mit einer attraktiven Fußgängerzone in der Gorkistraße wurde gerade nach langjähriger Bauzeit fertiggestellt. Mit einem attraktiveren Einkaufszentrum und über 2.000 neuen Arbeitsplätzen der Deutschen Rentenversicherung gehen auch Auswirkungen auf die Parkraumsituation einher.

Durch die aktuell in der Aufstellung befindlichen drei B-Pläne für den Wohnungsbau sind in der Zukunft weitere Auswirkungen auf die Parkraumsituation im Untersuchungsgebiet zu erwarten.

Die infravelo GmbH prüft im Auftrag der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt derzeit Routen für die Führung der Radschnellverbindung durch Tegel. Gegebenenfalls ist dadurch mit einer Umnutzung bestehender Kfz-Parkraumangebote zu rechnen.

Im Untersuchungsgebiet Tegel besteht insgesamt ein hoher Parkdruck im öffentlichen Raum, während die Parkhäuser im Kerngebiet nicht voll ausgelastet sind.

Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist die Beantwortung der Frage, ob im Untersuchungsgebiet eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden kann. Dabei werden auch die vorhandenen öffentlich zugänglichen Parkbauten in die Untersuchung miteinbezogen. Ergänzend umfasst die Untersuchung ein Mobilitätskonzept im Zusammenhang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr. Es beantwortet die Frage, wie heute vor allem dem Kfz-Parken zur Verfügung stehende Flächen im öffentlichen Raum genutzt werden können, um die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit zu verbessern, den Einzelhandel und die Gastronomie zu stärken, das Fahrradparken für Anwohnende und Besuchende zu verbessern, Mobilitätsstationen einzurichten sowie Liefer- und Ladezonen zu schaffen.

Abbildung 1 zeigt das Untersuchungsgebiet. Es umfasst ein Straßennetz mit einer Länge von ca. 55 km. Das Gebiet ist im Wesentlichen durch folgende Bereiche geprägt:

- Tegeler Hafen bis Veitstraße, begrenzt von der Berliner Straße:  
Hauptgeschäftszentrum mit vielen Einzelhandelsgeschäften, Gewerbebetrieben, Ärzten, Gastronomie und Tourismus am Tegeler See.
- Veitstraße bis Bernauer Straße, begrenzt von Borsigdamm, Neheimer Straße und Berliner Straße:

BA Reinickendorf  
**Parkraum-  
 bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

Wohngebiet mit hohem Parkdruck an schönen Tagen und an Wochenenden zum Tegeler See sowie ein zweites Einkaufszentrum mit den Borsighallen.

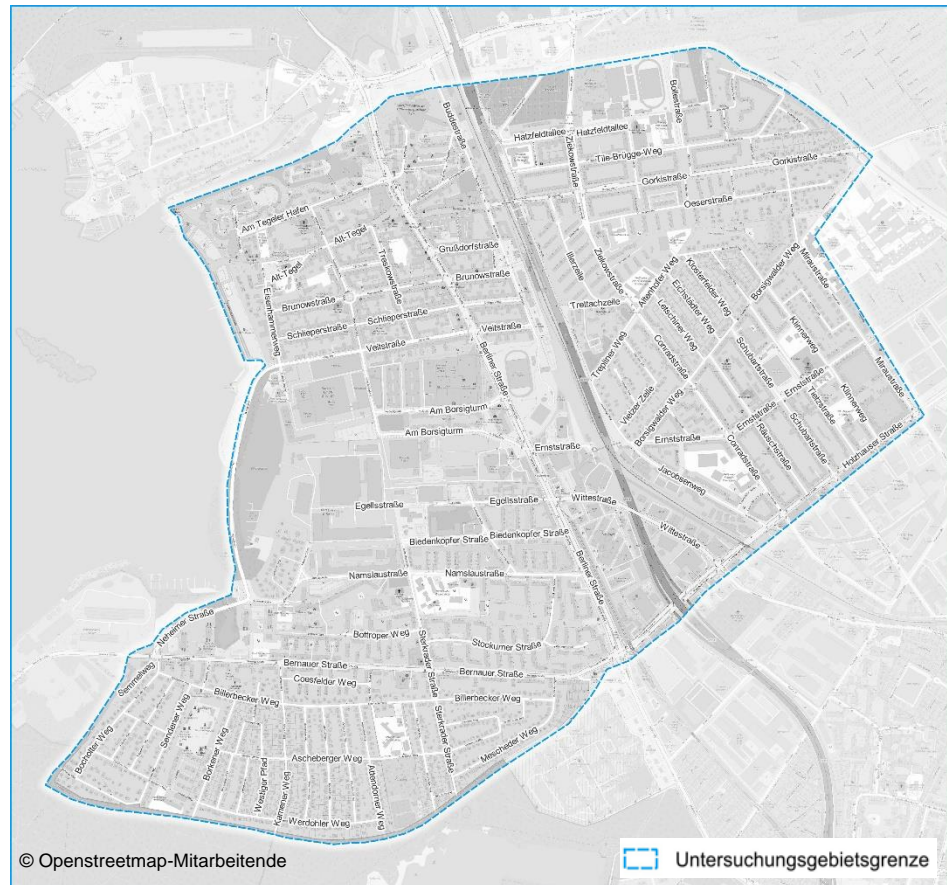
- Bernauer Straße bis Flughafensee (Siedlung Waldidyll):

Wohngebiet mit zusätzlich hohem Parkdruck an schönen Tagen und an Wochenenden sowie Konflikten aufgrund der Nähe zum Flughafensee

- Östliche Seite der Berliner Straße:

Hauptsächlich Wohngebiet mit großem Potenzial für Neubauten, dazu gehört auch Borsigwalde mit einem kleinen Ortskern mit Geschäften und hohem Parkdruck. Im südlichen Bereich angrenzend befindet sich das Gewerbegebiet Holzhauser Straße.

**Abbildung 1:** Untersuchungsgebiet



Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

## 2 Bestandsanalyse

### 2.1 Gebiets- und Nutzungsstruktur

Nachfolgend werden die verschiedenen Nutzungsstrukturen auf Grundlage des Flächennutzungsplans, der Einwohnendenzahlen und eigener Vor-Ort-Begehungen im November und Dezember 2023 dargestellt.

#### 2.1.1 Nutzungsarten

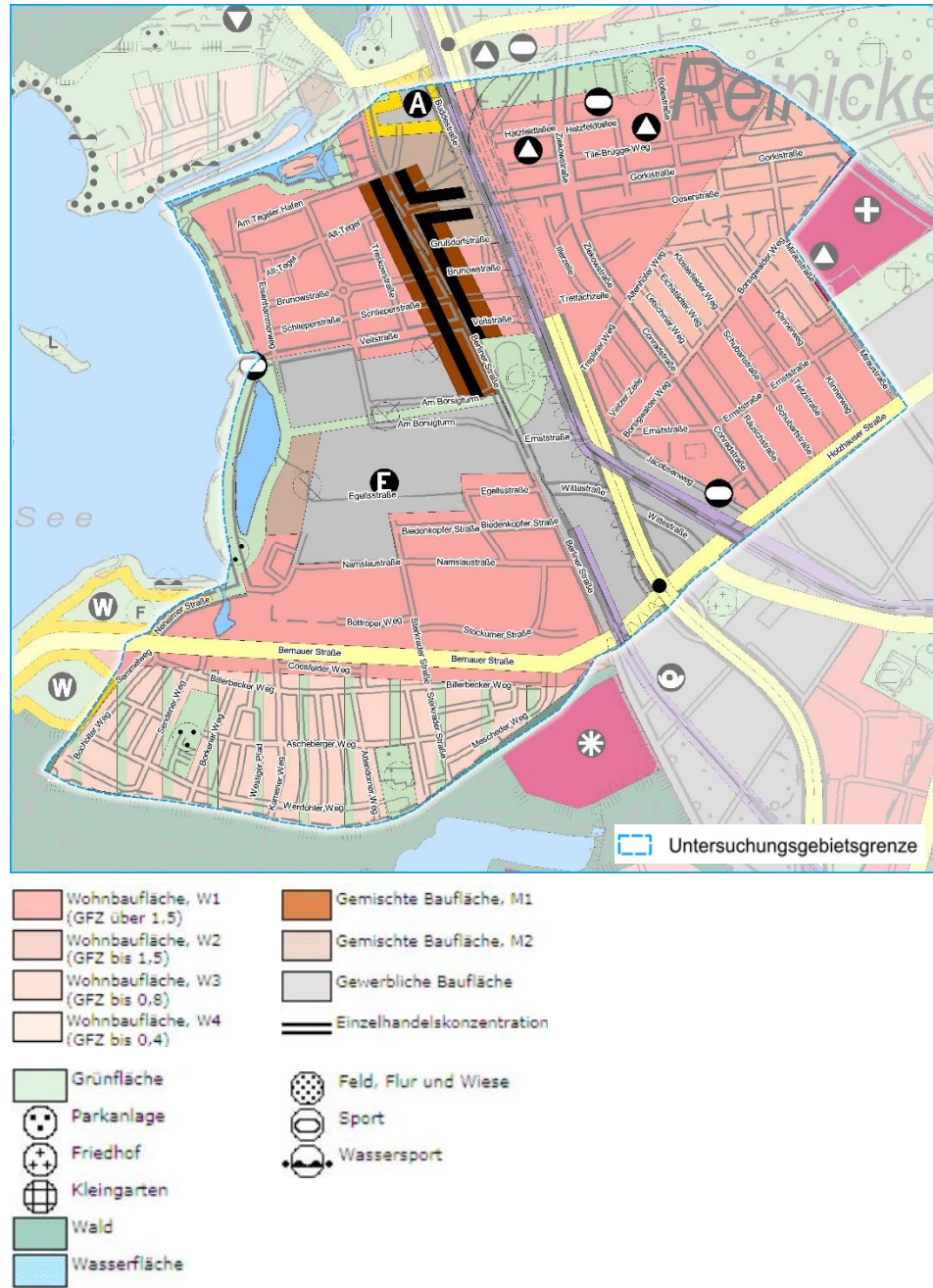
Das Untersuchungsgebiet ist durch unterschiedliche Nutzungsarten aus Wohnen, Handel, Büronutzung, Gastronomie, Sport, Gewerbe sowie Grün- und Wasserflächen geprägt (Abbildung 2).

Dabei überwiegen hauptsächlich Wohnbauflächen mit Mehrfamilienhäusern. Nur südlich der Bernauer Straße sowie zwischen Borsigwalder Weg und Altenhofer Weg befinden sich größere Flächen mit Ein- bzw. Zweifamilienhäusern.

Einkaufsmöglichkeiten und gastronomische Einrichtungen sind entlang der Gorkistraße / Berliner Straße sowie im Einkaufszentrum „Hallen am Borsigturm“ vorhanden. Größere Büroflächen befinden sich im Gebiet des Borsigturms sowie an der Berliner Straße / Wittestraße mit dem „TOP-Tegel“.

Zudem verfügt das Untersuchungsgebiet mit der Greenwichpromenade über einen Grünstreifenzug entlang des östlichen Ufers des Tegeler Sees, welcher ein beliebtes Ausflugs- und Erholungsziel darstellt.

**Abbildung 2:** Gebietsausweisung laut Flächennutzungsplan Berlin



Kartengrundlage: Geoportal Berlin / (FNP) Flächennutzungsplan Berlin, aktuelle Arbeitskarte Stand Mai 2023, Zugriff: Oktober 2023.

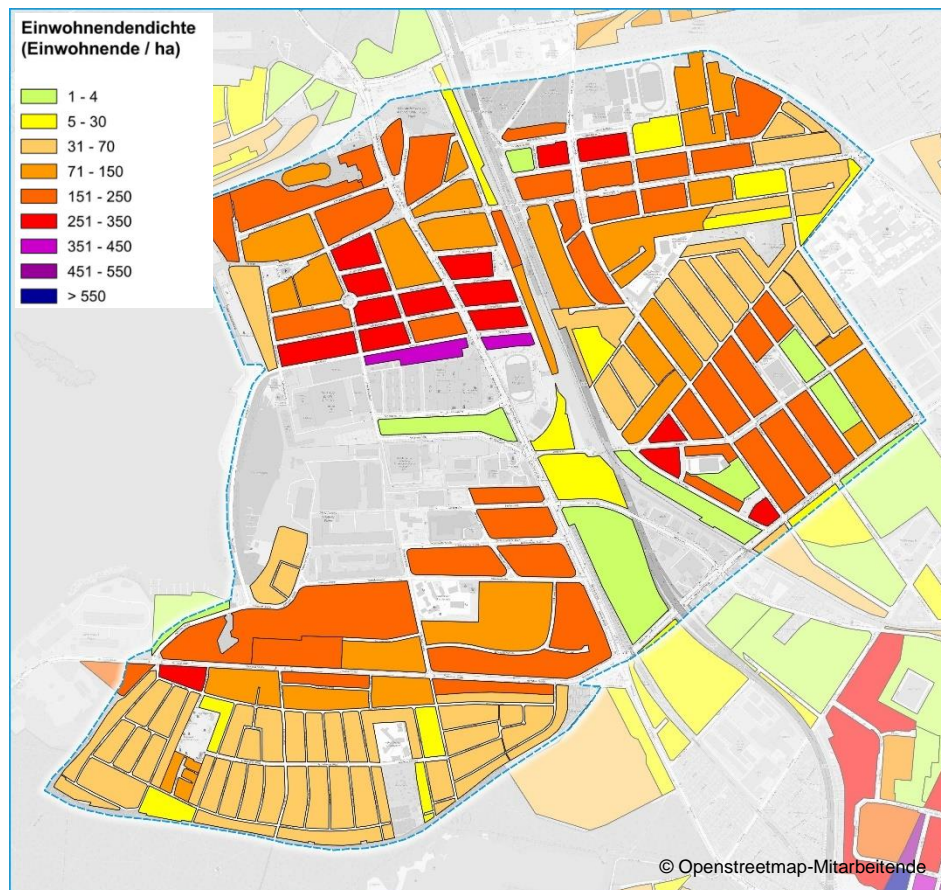
### 2.1.2 Einwohnerdichte

Im Untersuchungsgebiet sind mit Stand zum 31.12.2023 knapp 35.000 Einwohner auf einer Fläche von rund 490 ha am Ort des Hauptwohnsitzes gemeldet (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2023).

Die durchschnittliche Einwohnerdichte (EW / ha) ist mit knapp 72 EW / ha fast doppelt so hoch wie der Berliner Durchschnitt mit 42 Einwohnern je Hektar (statista, 2025).

Die Einwohnerdichte ist innerhalb des Untersuchungsgebietes ungleichmäßig verteilt (Abbildung 3). Besonders die Gebiete zwischen dem Borsigwalder Weg und der Holzhauser Straße, rund um die Gorkistraße und Bernauer Straße sowie nördlich von den Borsighallen im Bereich Alt-Tegel sind dicht besiedelt. Gebiete mit einem überwiegenden Bestand an Einfamilienhäusern weisen einen geringeren Bestand auf. Dazu zählen vor allem die Einfamilienhaussiedlungen nördlich der Waldfläche am Flughafenensee sowie zwischen Borsigwalder Weg und Altenhofer Weg. Die niedrigsten Einwohnerdichten liegen im überwiegend gewerblich genutzten Gebiet an den Borsighallen sowie im Bereich der Wittestraße bzw. Autobahn 111.

**Abbildung 3:** Einwohnerdichte 2023



Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2023.

## 2.2 Parkraumsituation

### 1.1.1 Öffentliche Flächen

#### Parkraumangebot

Alle öffentlichen Parkmöglichkeiten wurden im November / Dezember 2023 mit folgenden Kriterien erfasst:

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

Im Untersuchungsgebiet gibt es 10.667 Kfz-Abstellstände im öffentlichen Straßenraum (Abbildung 4). Die Anzahl schwankt je nach Wochentag und Tageszeit aufgrund von zeitlichen Begrenzungen von Haltverboten. Im Einzelnen verteilen sich die Kfz-Abstellstände wie folgt:

<u>im Straßenraum:</u>	<u>10.667</u>
davon sind:	8.324 ohne Einschränkung
	1.757 mit Parkscheibe
	92 nutzerbeschränkt (z. B. Behinderte, Busse, Taxi)
	19 eingeschränktes / absolutes Halteverbot
	312 temporäres Haltverbot
	163 auf öffentlichen Sammelanlagen (ohne Einschränkungen)

**Tabelle 1:** Übersicht Parkraumangebot im Straßenraum nach Teilgebieten und Parkregelung

Teilgebiet	Parkregelung					Gesamt
	Ohne Einschränkungen	Temporäres Haltverbot	Mischparken (Parkscheibe oder Anwohnerparkausweis)	Nutzerbeschränkung	Eingeschränktes / absolutes Haltverbot	
Alt-Tegel	70	87	1.720 <sup>1</sup>	44	0	1.921
Borsigdamm	246	0	9	0	0	255
Borsigturm	215	0	7	8	0	230
Conradstraße	577	12	0	0	0	589
Gorkistraße Ost	673	0	0	4	0	677
Gorkistraße West	1461	17	0	5	0	1.483
Holzhauser Straße	1681	45	0	16	2	1.744
Kamener Weg Ost	923	17	0	3	0	943
Kamener Weg West	797	0	0	0	0	797
Sterkrader Straße Ost	1054	63	7 <sup>2</sup>	10	0	1.134
Sterkrader Straße West	504	23	0	2	0	529
Wittestraße	272	48	28 <sup>3</sup>	0	17 <sup>4</sup>	365
<b>Gesamt</b>	<b>8.473</b>	<b>312</b>	<b>1.771</b>	<b>92</b>	<b>19</b>	<b>10.667</b>

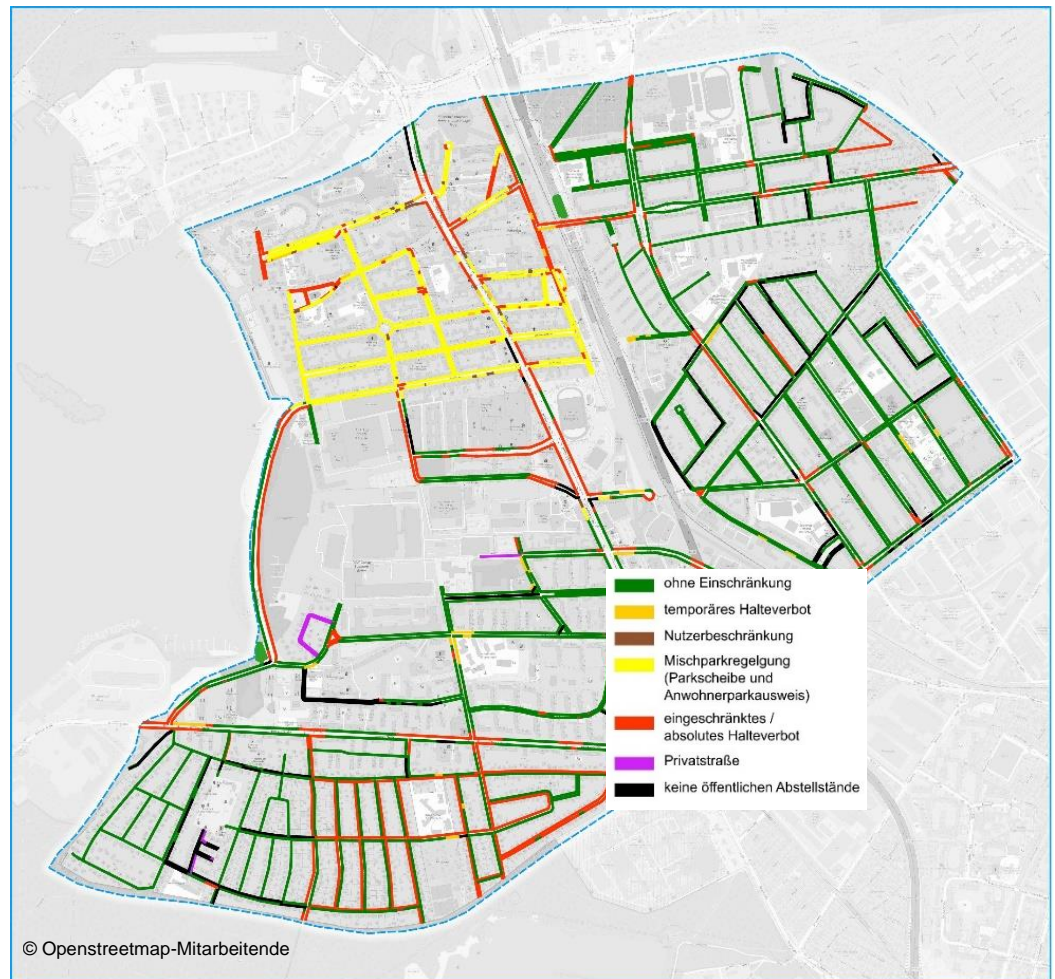
<sup>1</sup> Im Bereich der Berliner Straße gilt auf ca. 44 Parkständen eine reine, zeitlich beschränkte Parkscheibenregelung.

<sup>2</sup> Im Bereich der Berliner Straße gilt auf ca. 7 Parkständen eine reine, zeitlich beschränkte Parkscheibenregelung.

<sup>3</sup> Im Bereich der Berliner Straße und Ernststraße gilt auf ca. 28 Parkständen eine reine, zeitlich beschränkte Parkscheibenregelung.

<sup>4</sup> Im Bereich der Rendsburger Brücke ist das Parken nur für Pkw und nicht für Lkw gestattet.

**Abbildung 4:** Parkraumangebot im öffentlichen Raum



### Parkraumbelastung

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

- an einem Werktag
  - vormittags um 11 Uhr,
  - abends um 19 Uhr und
  - nachts um 2 Uhr.

An den Erhebungstagen (25./26. April 2024) war es bewölkt bis sonnig bei Temperaturen von 2°C bzw. 10°C.

Die gezählten Fahrzeuge wurden in Pkw-Einheiten umgerechnet, um den ungleichen Flächenbedarf unterschiedlicher Fahrzeugarten auszugleichen. So wird berücksichtigt, dass ein Lkw mehr Fläche einnimmt als ein Pkw. Für die

Berechnung des Parkraumbefüllungsgrades wurde das am Tag der Erhebung tatsächlich zur Verfügung stehende Parkraumbangebot herangezogen.

Die folgenden Abbildungen zeigen den Parkraumbefüllungsgrad im Zeitverlauf (Abbildung 5), nach Teilgebieten (Abbildung 9 bis Abbildung 11) sowie nach Straßenabschnitten für ausgewählte Zeiten (Abbildung 12 bis Abbildung 14).

Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- Im Untersuchungsgebiet wurden je nach Tag und Uhrzeit zwischen 7.878 und 8.307 Pkw-Einheiten im öffentlichen Straßenraum erfasst. Dies entspricht einem durchschnittlichen Befüllungsgrad von 77 % bis 80 %, bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet. Grundsätzlich sind im öffentlichen Straßenraum genügend freie Parkraumkapazitäten vorhanden.
- Die Belegung des Parkraums ist werktags um 11 Uhr am niedrigsten und steigt zur Nacht hin leicht an (Abbildung 5).
- Die Belegung des Parkraums ist ungleichmäßig auf die untersuchten Teilgebiete bzw. den Straßenraum verteilt (Abbildung 9 bis Abbildung 14):
  - Vormittags 11 Uhr:  
In den überwiegend von Wohnnutzung geprägten Teilgebieten sowie am Borsigdamm sind noch viele freie Parkraumkapazitäten verfügbar. Im Gegensatz dazu weisen die zentral gelegenen Bereiche Alt-Tegel, Borsigturm, Wittestraße und Sterkrader Straße Ost eine hohe Belegung auf. Während in den Gebieten Borsigturm und Wittestraße vorwiegend Gewerbeflächen dominieren, herrscht in der Sterkrader Straße Ost und in Alt-Tegel eine Mischnutzung vor. In Alt-Tegel führt die Kombination aus Wohnnutzung und einer hohen Konzentration an Einzelhandel zu einer starken Belegung.
  - Abends 19 Uhr:  
Zum Abend hin nimmt die Belegung in den zentralen Teilgebieten Borsigturm, Wittestraße und Sterkrader Straße Ost ab. Unverändert hoch bleibt die Belegung im Gebiet Alt-Tegel.
  - Nachts 02 Uhr:  
Die nächtliche Belegung bleibt in fast allen Teilgebieten im Vergleich zum Abend hin gleich. Eine Zunahme der Parkraumnachfrage erfolgte in den von Wohnbauten geprägten Gebieten Holzhauser Straße und Gorkistraße Ost.
- Die Betrachtung auf straßenabschnittsscharfer Ebene zeigt, dass einzelne Straßen stärker belegt sind als andere:
  - Vormittags 11 Uhr:  
Der Straßenraum im Bereich Alt-Tegel ist fast vollständig belegt. Starke Belegungen finden sich in den Bereichen rund um die Borsighallen sowie

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

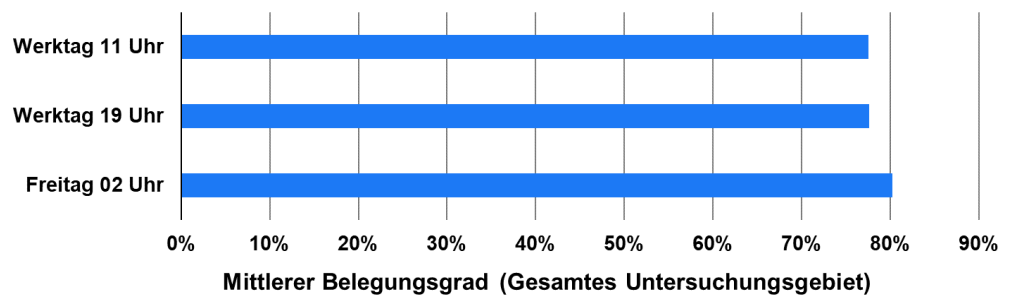
Bericht (Entwurf)

07.03.2025

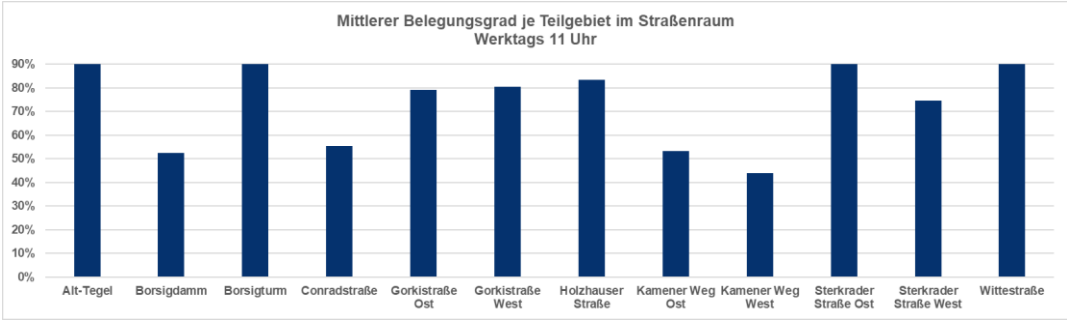
in der Wittestraße in Höhe der TOP-Tegel Büros. Im Straßenraum der wohnlich geprägten Gebiete wie südlich der Bernauer Straße oder im Bereich der Conradstraße stehen dagegen freie Parkstände zur Verfügung. Die öffentliche Sammelanlage am Bahnübergang Gorkistraße ist komplett belegt. Der öffentliche Parkplatz am südlichen Ende des Borsigdamms weist dagegen noch sehr viele freie Kapazitäten auf. Auffällig ist auch die hohe Belegung der Straßen im Bereich der Illerzeile auf. Diese könnte möglicherweise auf Pendelnde oder Anwohnende zurückzuführen sein, die ihre Fahrzeuge aufgrund der direkten Nähe zum S-Bahnhof Alt-Tegel dort abstellen.

- Abends 19 Uhr:  
Zum Abend hin entspannt sich die Situation rund um die Gorkistraße und den Borsighallen, obwohl der Belegungsgrad hier stellenweise weiterhin hoch ist. Die öffentlichen Sammelanlagen sind nur noch schwach belegt.
- Nachts 02 Uhr:  
Zur Nacht hin ist eine Zunahme der Belegung vor allem in der Schubartstraße und Räuschstraße zu verzeichnen. Hier wurde teilweise regelwidrig geparkt. Eine leichte Zunahme des Belegungsgrades erfolgte auch im Bereich östlich des Kamener Wegs. Fußläufig sind aber noch freie Kapazitäten vorhanden.
- Im Untersuchungsgebiet wurden vor allem in der Ernststraße, Räuschstraße, Illerzeile und Schubartstraße während den Erhebungen tagsüber und nachts in Abschnitten ordnungswidrig im Haltverbot, in Kreuzungsbereichen, neben Baumscheiben und vor Zufahrten abgestellte Fahrzeuge erfasst.

**Abbildung 5:** Mittlerer Parkraumbelegungsgrad des öffentlichen Straßenraums im Zeitverlauf (Gesamtes Untersuchungsgebiet)



**Abbildung 6:** Mittlerer Belegungsgrad je Teilgebiet im Straßenraum (Werktag 11 Uhr)

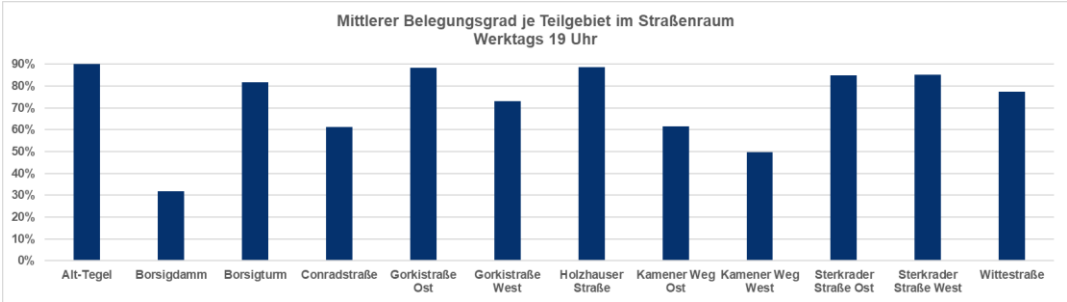


BA Reinickendorf  
**Parkraum-**  
**wirtschaftung Tegel**

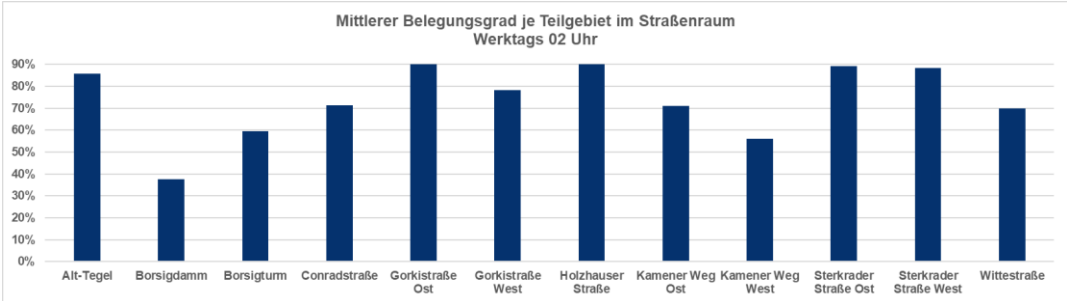
Bericht (Entwurf)

07.03.2025

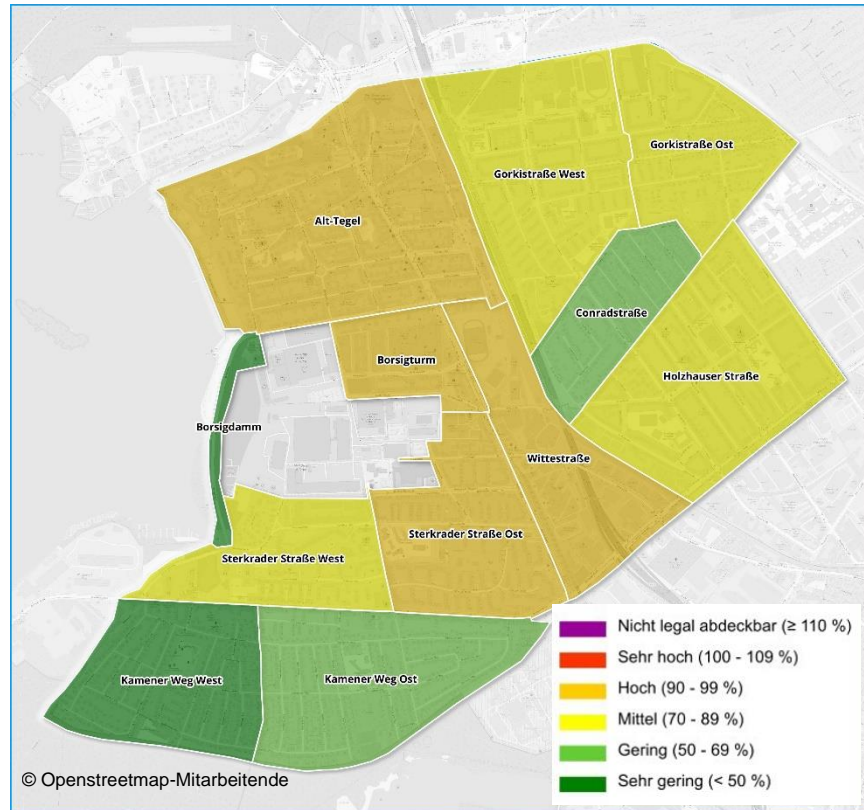
**Abbildung 7:** Mittlerer Belegungsgrad je Teilgebiet im Straßenraum (Werktag 19 Uhr)



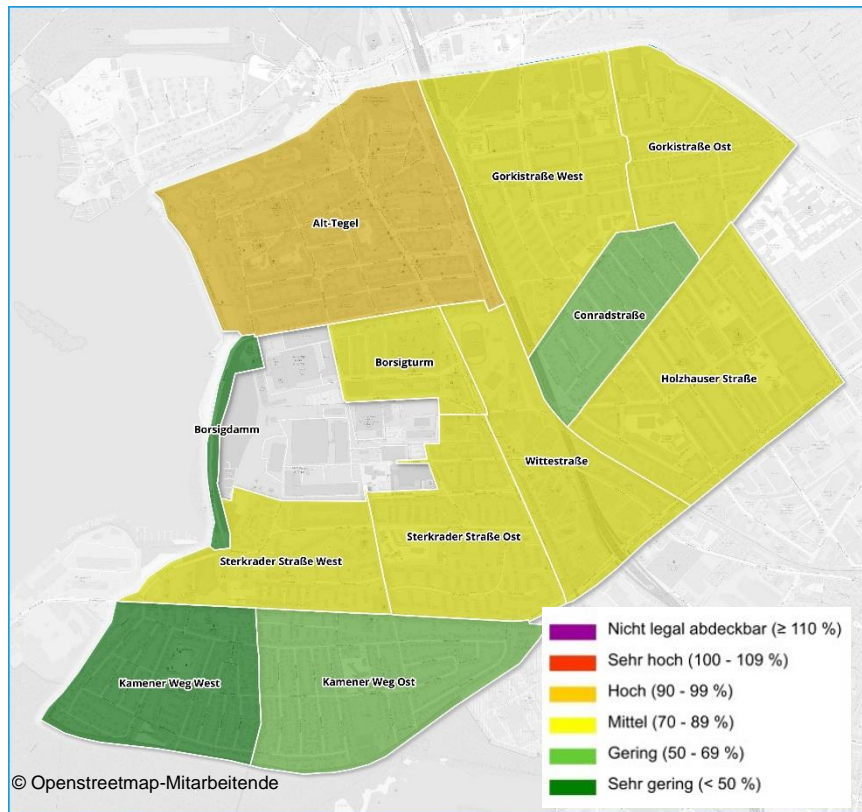
**Abbildung 8:** Mittlerer Belegungsgrad je Teilgebiet im Straßenraum (Werktag 02 Uhr)



**Abbildung 9:** Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 11 Uhr)

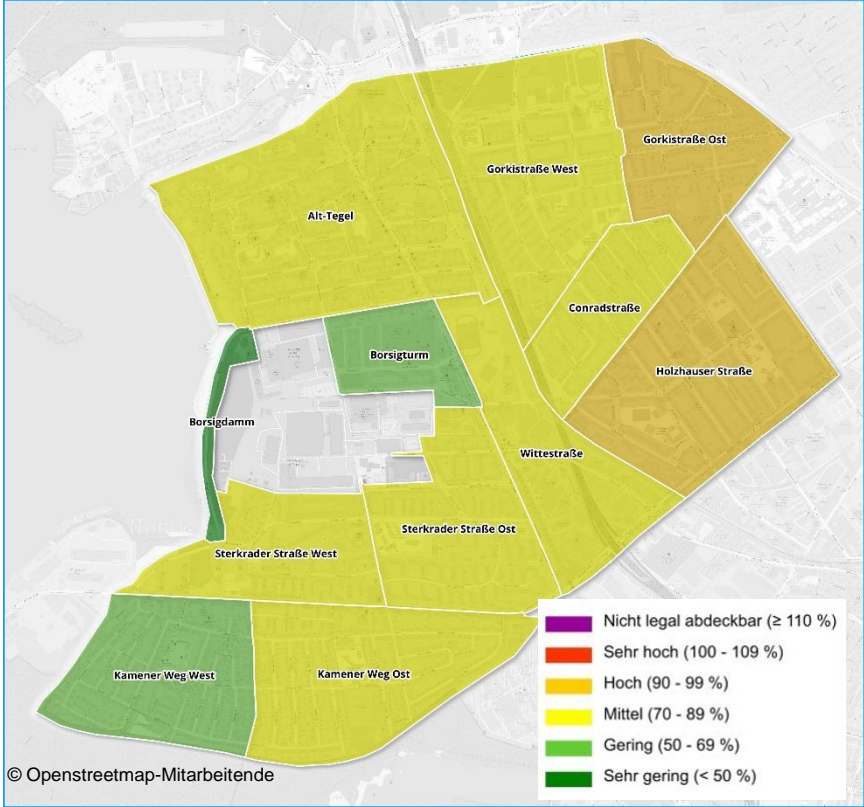


**Abbildung 10:** Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 19 Uhr)

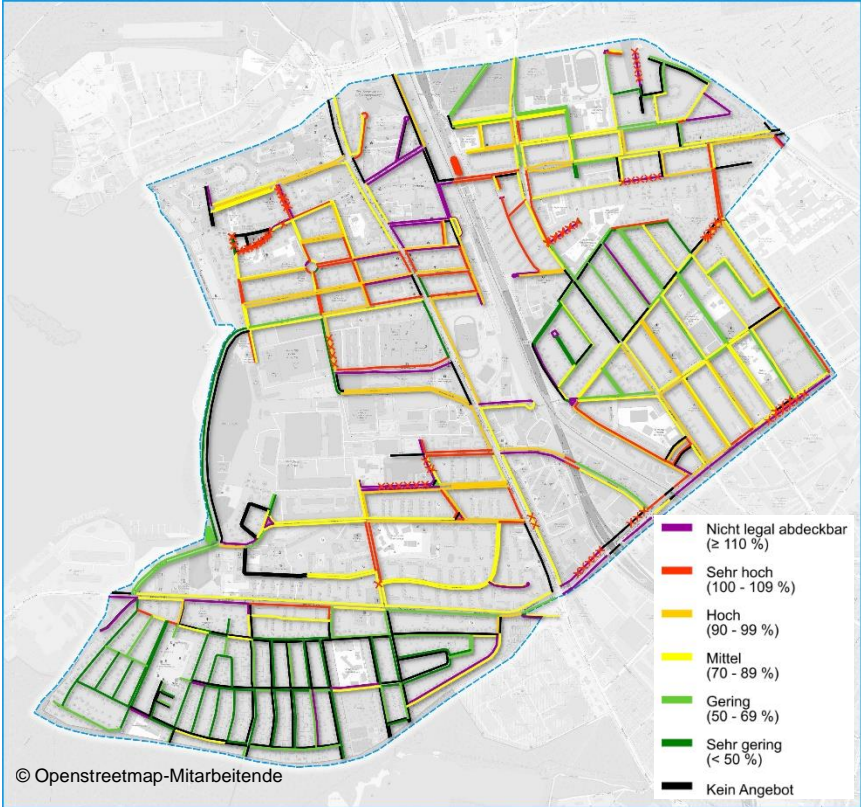


**Abbildung 11:** Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 02 Uhr)

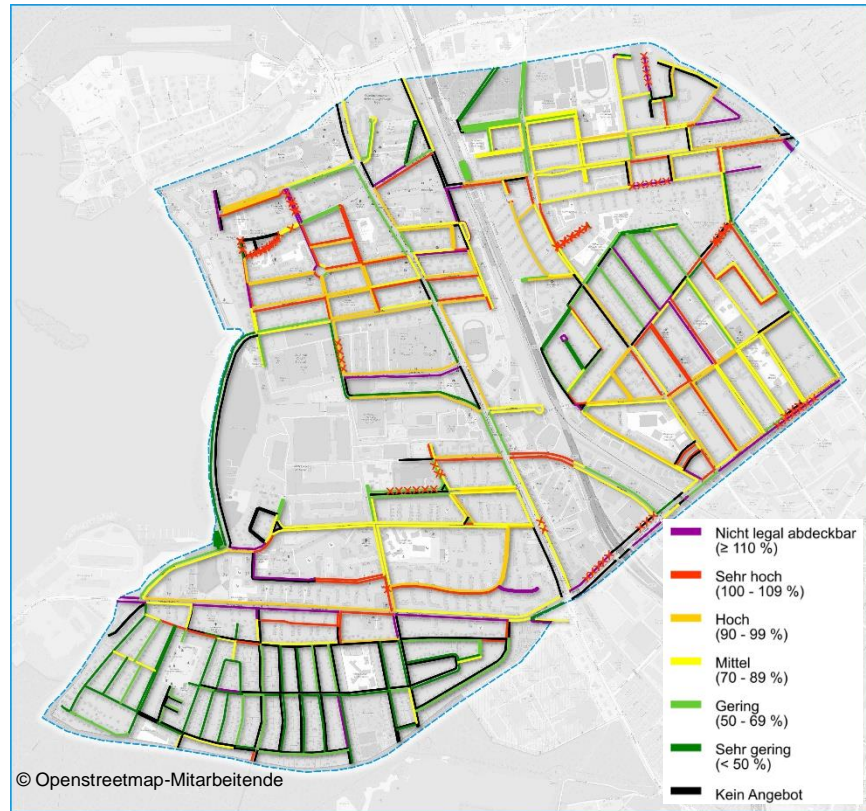
BA Reinickendorf  
**Parkraum-**  
**bewirtschaftung Tegel**  
 Bericht (Entwurf)  
 07.03.2025



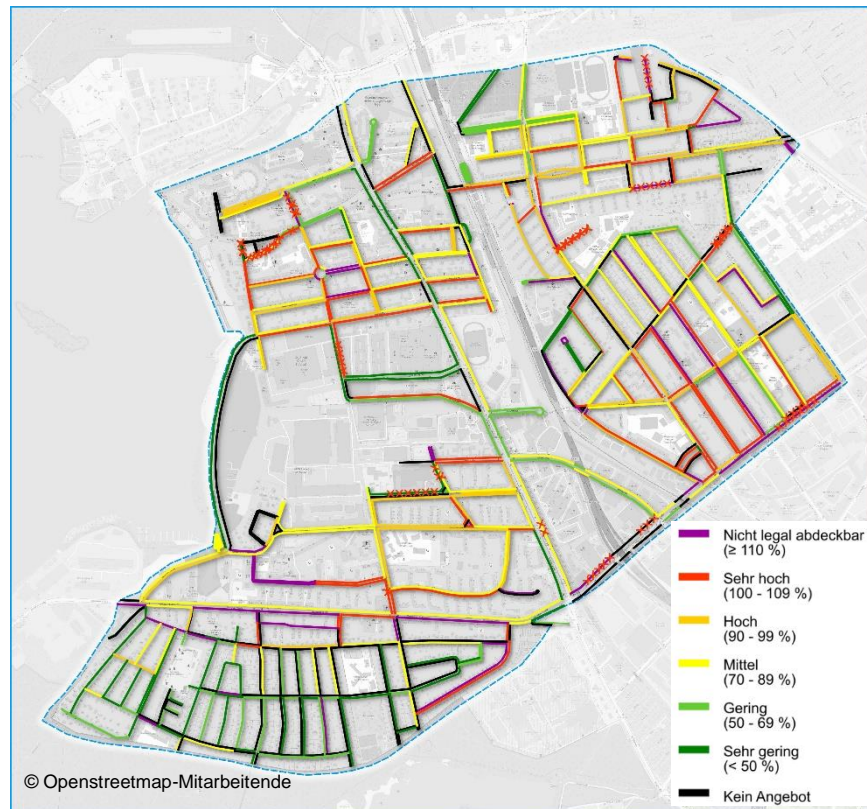
**Abbildung 12:** Parkraumbelastungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Werktag 11 Uhr)



**Abbildung 13:** Parkraumbelegungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Werktag 19 Uhr)



**Abbildung 14:** Parkraumbelegungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Werktag 02 Uhr)

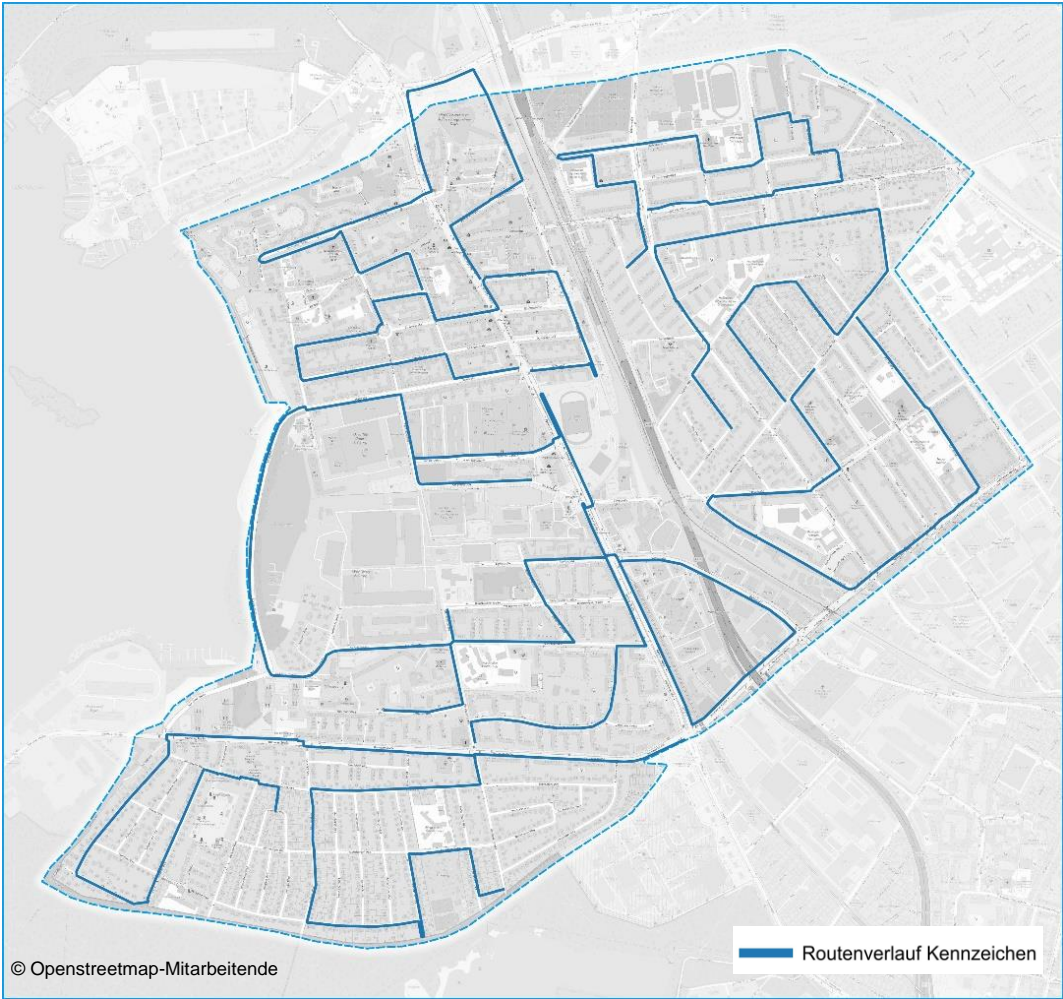


### Parkdauer und Nutzergruppen

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 parkenden Fahrzeuge werktags zwischen 9 Uhr und 19 Uhr im Zwei-Stunden-Rhythmus (Donnerstags) und in der folgenden Nacht um 2 Uhr (Freitags) in rund 50 % des Straßennetzes auf jeweils einer Straßenseite ermittelt (Abbildung 15). Die Auswahl der zu erfassenden Straßen erfolgte so, dass möglichst typische Straßenabschnitte gewählt wurden, die auch Rückschlüsse auf benachbarte Straßen erlauben. Die Kennzeichenerfassungen erfolgten werktags am 25. / 26. April 2024.

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

**Abbildung 15:** Routen der Kennzeichenerfassung



Mittlere Parkdauer

Anhand der mittleren Parkdauer werden die Fahrzeuge unterschieden in

- Kurzparkende (mittlere Parkdauer bis zu vier Stunden) und
- Langparkende (mittlere Parkdauer über vier Stunden).

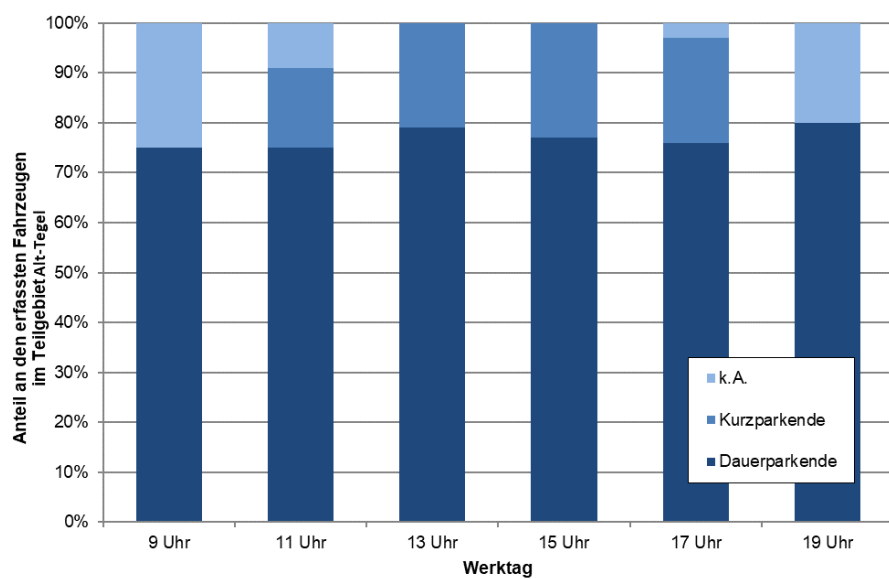
In Abbildung 16 bis Abbildung 27 werden die Anteile der Kurz- und Langparkenden in den einzelnen Teilgebieten werktags dargestellt.

Eine Zuordnung zu Kurz- und Langparkenden war nicht möglich, wenn Beginn und Ende des Parkvorgangs nicht genau bestimmt werden konnten. So kann ein Fahrzeug, das bspw. einmalig morgens um 9 Uhr erfasst wurde, morgens um 8 Uhr (= Kurzparkende) oder bereits in der Nacht (= Langparkende) dort abgestellt worden sein. In den Teilgebieten ist werktags bei 6 % aller Fälle eine Zuordnung zu Kurz- oder Langparkenden nicht möglich (= k. A.).

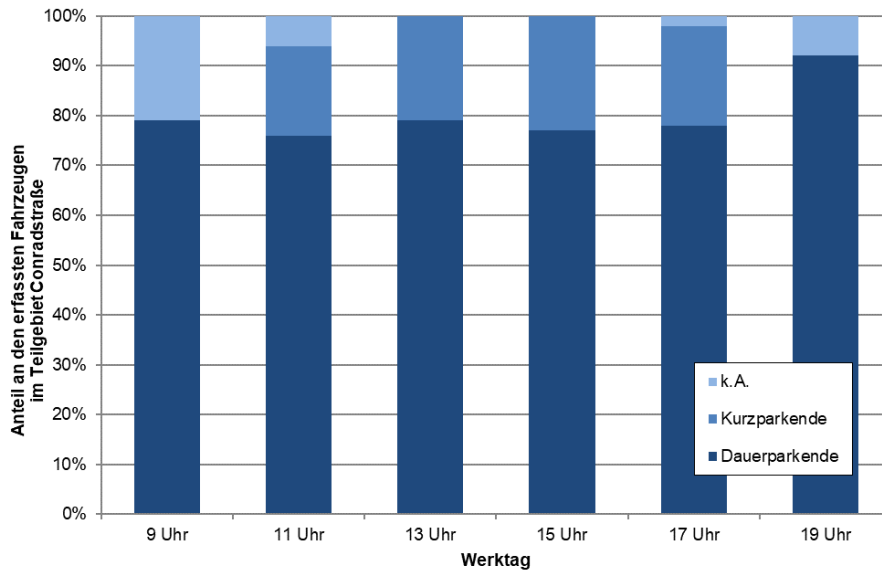
Die Anteile der Langparkende sind im Tagesverlauf werktags fast in allen Teilgebieten durchgängig hoch. Die höchsten Langparkende-Anteile zwischen 85 % und 91 % weisen die Teilgebiete Wittestraße, Holzhauser Straße, Kame-ner Weg West, Kamener Weg Ost, Sterkrader Straße West, Sterkrader Straße Ost, Borsigdamm, Gorkistraße West und Gorkistraße Ost auf. Einen deutlichen Unterschied im Tagesverlauf zeigt das Teilgebiet Borsigturm. Über den Tagesverlauf sinkt dort der Anteil der Langparkende von rund 80 % auf 45 % bis 19 Uhr.

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

**Abbildung 16:** Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Alt-Tegel



**Abbildung 17:** Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Conradstraße

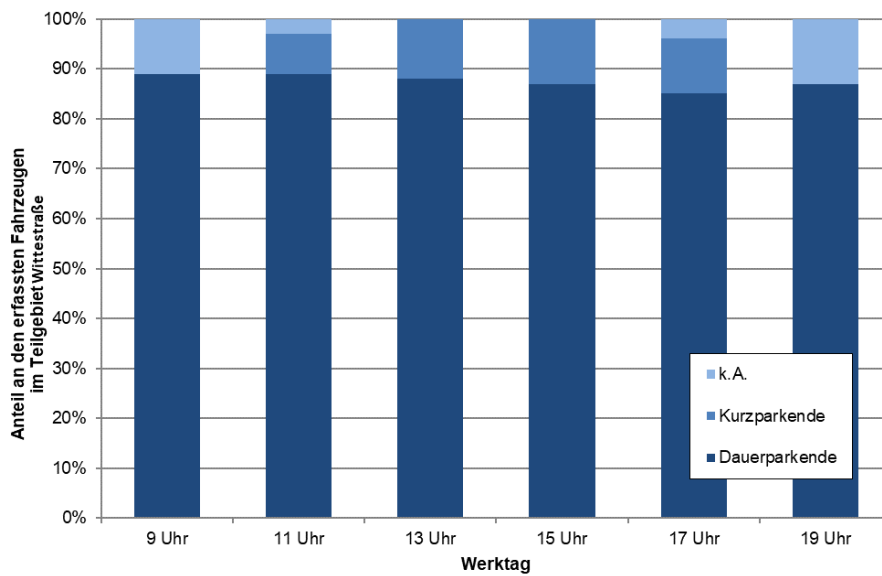


BA Reinickendorf  
**Parkraum-**  
**bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

**Abbildung 18:** Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Wittestraße



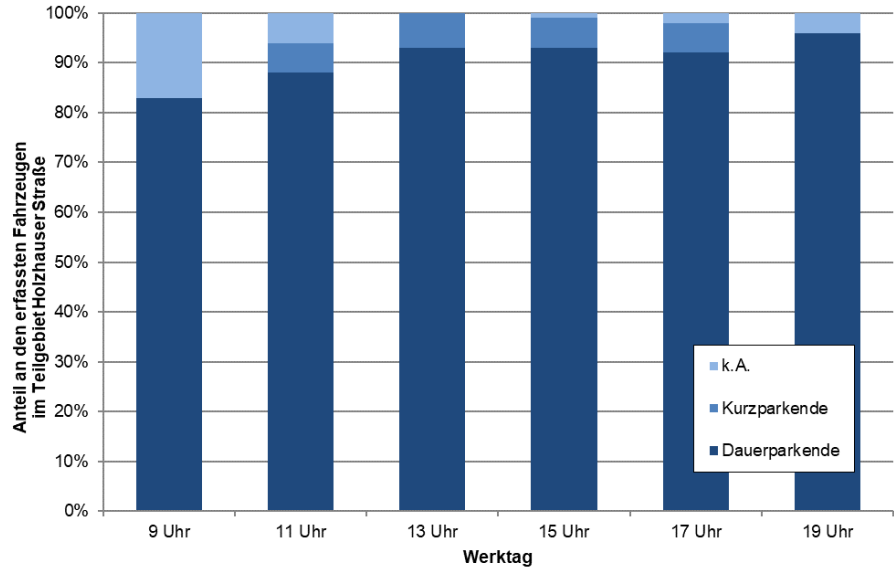
BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

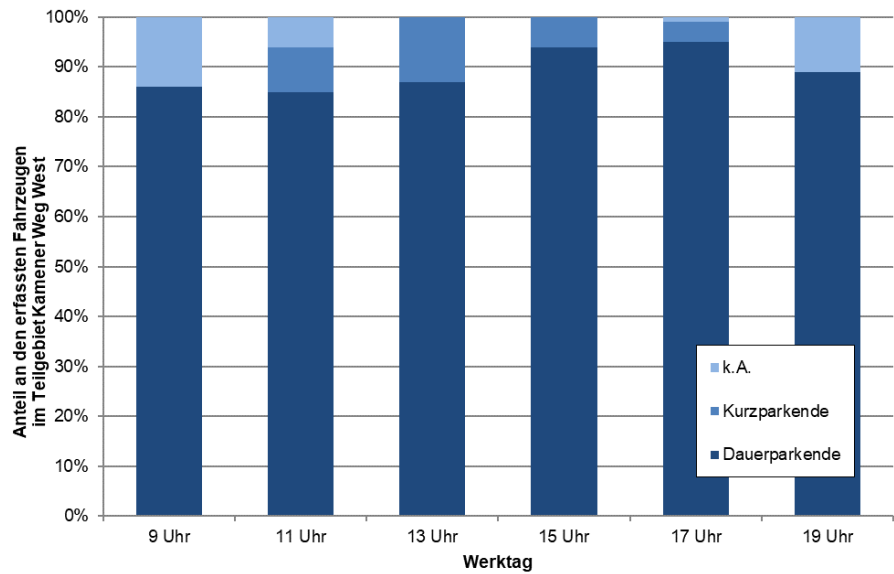
Bericht (Entwurf)

07.03.2025

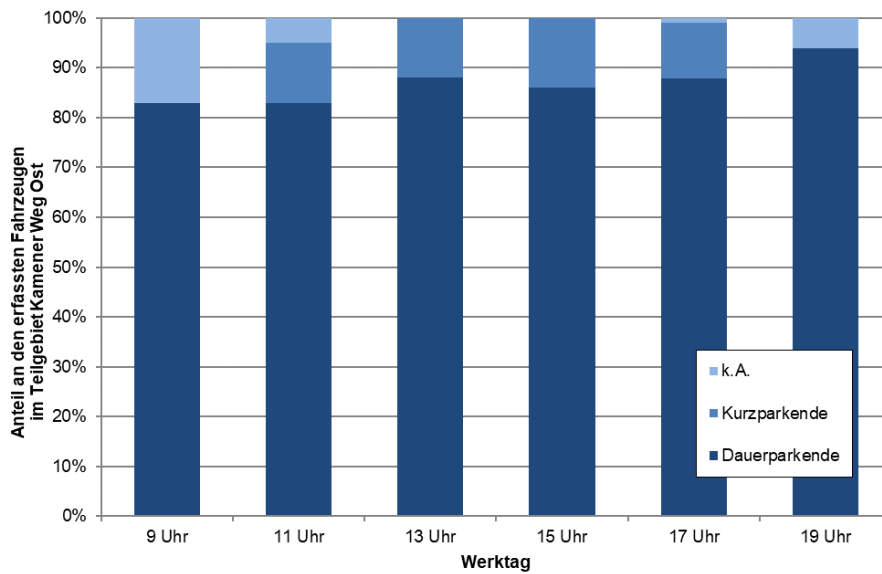
**Abbildung 19:** Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Holzhauser Straße



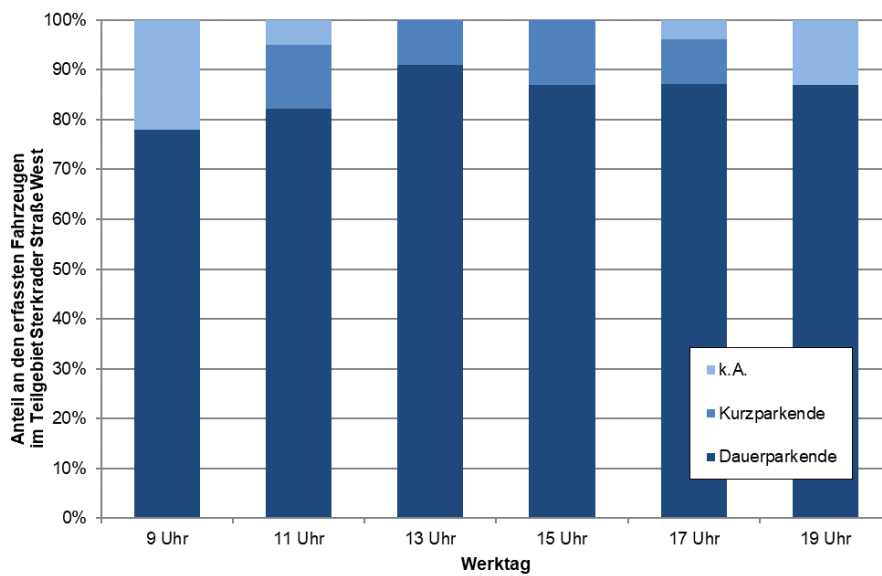
**Abbildung 20:** Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Kamener Weg West



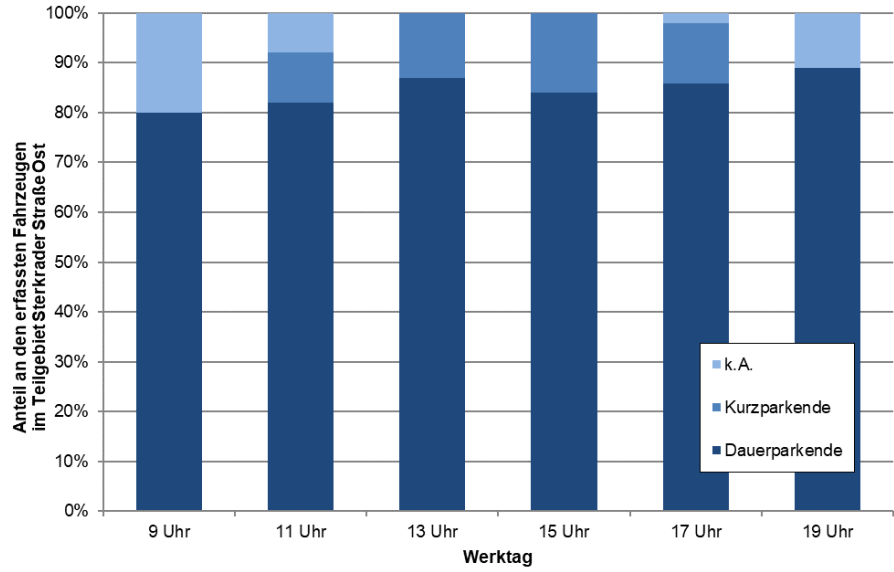
**Abbildung 21:** Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Kamener Weg Ost



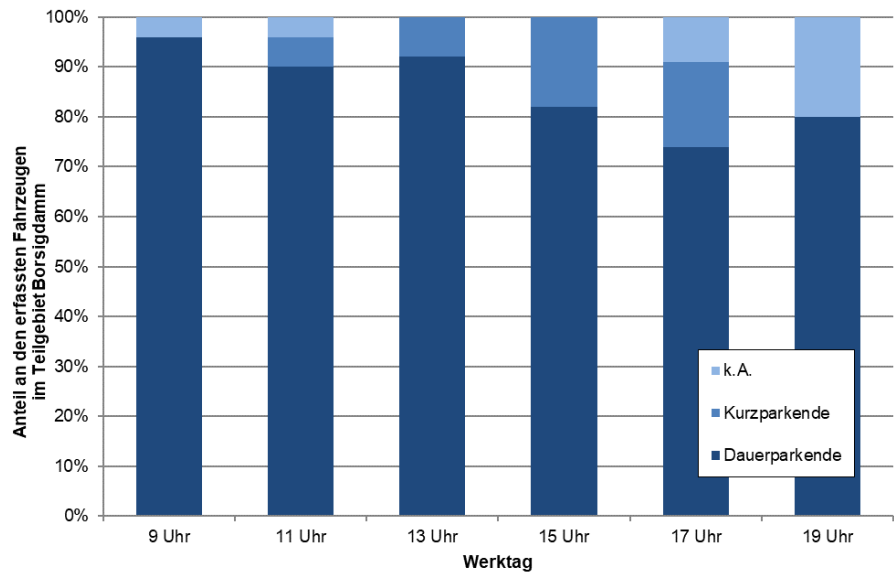
**Abbildung 22:** Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Sterkrader Straße West



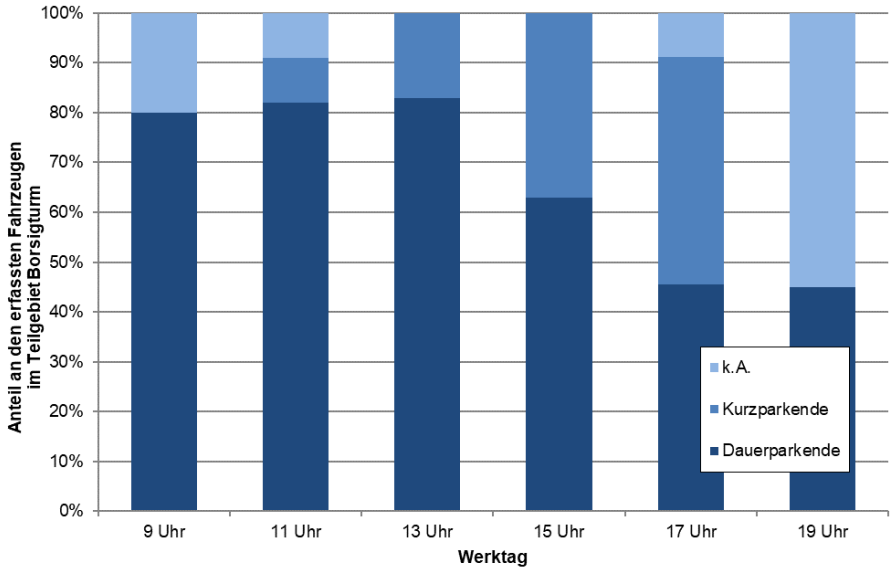
**Abbildung 23:** Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Sterkrader Straße Ost



**Abbildung 24:** Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Borsigdammer Straße

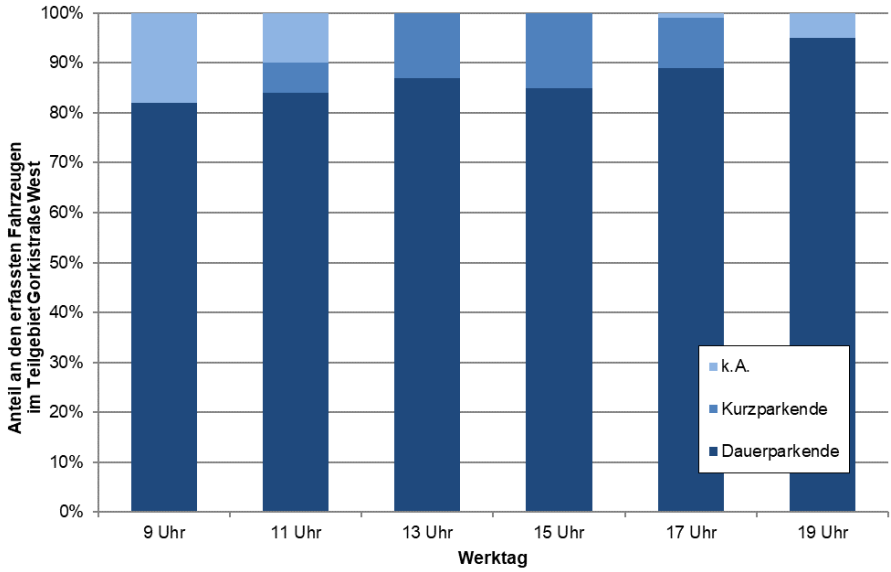


**Abbildung 25:** Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Borsigturm

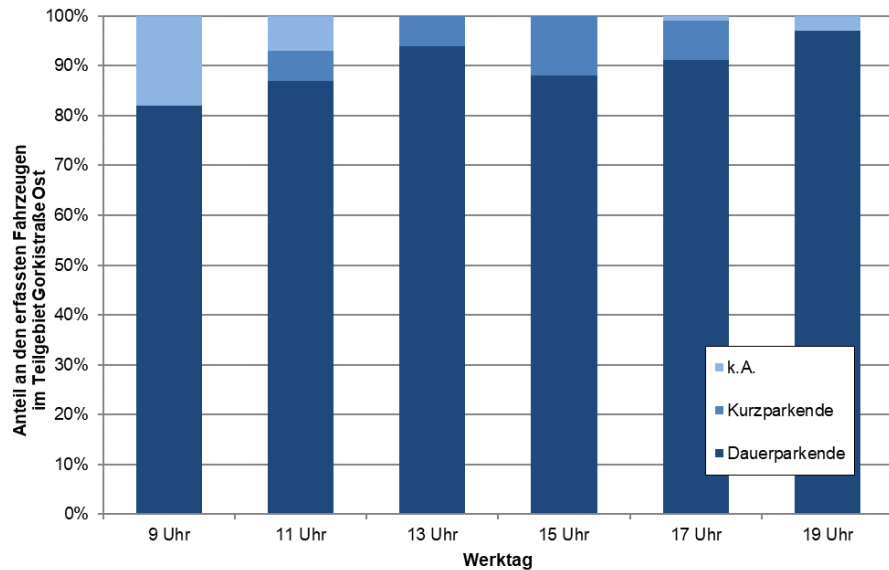


BA Reinickendorf  
**Parkraum-**  
**bewirtschaftung Tegel**  
 Bericht (Entwurf)  
 07.03.2025

**Abbildung 26:** Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Gorkistraße West



**Abbildung 27:** Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Gorkistraße Ost



### Nutzergruppen

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

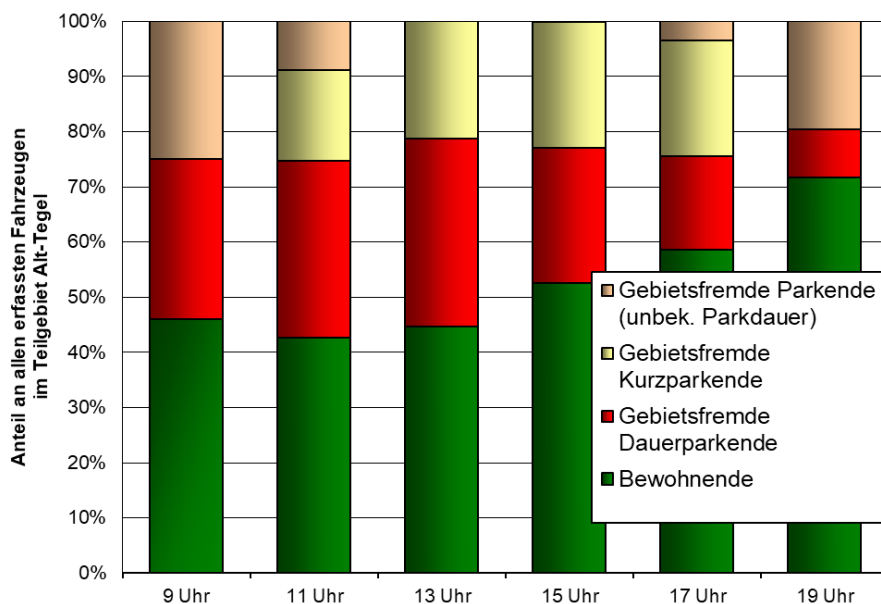
- Gebietsfremde Kurzparkende  
 (Parkdauer bis zu vier Stunden, z. B. Kundschaft und Besuchende, die nicht nachts im Gebiet parken),
- Gebietsfremde Langparkende  
 (Parkdauer über vier Stunden, z. B. Beschäftigte, die nicht nachts im Gebiet parken) und
- Bewohnende  
 (alle Fahrzeuge, die nachts im Gebiet parken).

In den von Einzelhandelszielen, gastronomischen und öffentlichen Einrichtungen sowie Dienstleistungen geprägten Teilgebieten Alt-Tegel und Borsigturm ist der Anteil an gebietsfremden Kurzparkenden am höchsten. Der gebietsfremde Kurzparkendeanteil beträgt um die werktägliche Mittagszeit in fast allen Teilgebieten zwischen 6 % bis 20 % (Abbildung 28 bis Abbildung 39). Der Anteil ist in den Teilgebieten Gorkistraße Ost, Borsigdamm und Holzhauser Straße am geringsten. In den meisten Teilgebieten wird der größte Anteil an Kurzparkenden am Nachmittag erreicht und liegt bei bis zu 37 %. Im weiteren Tagesverlauf sinkt dieser in fast allen Teilgebieten auf 4 % bis 20 % um 17 Uhr, während der Kurzparkendeanteil in dem Teilgebiet Borsigturm zum Abend hin weiter ansteigt.

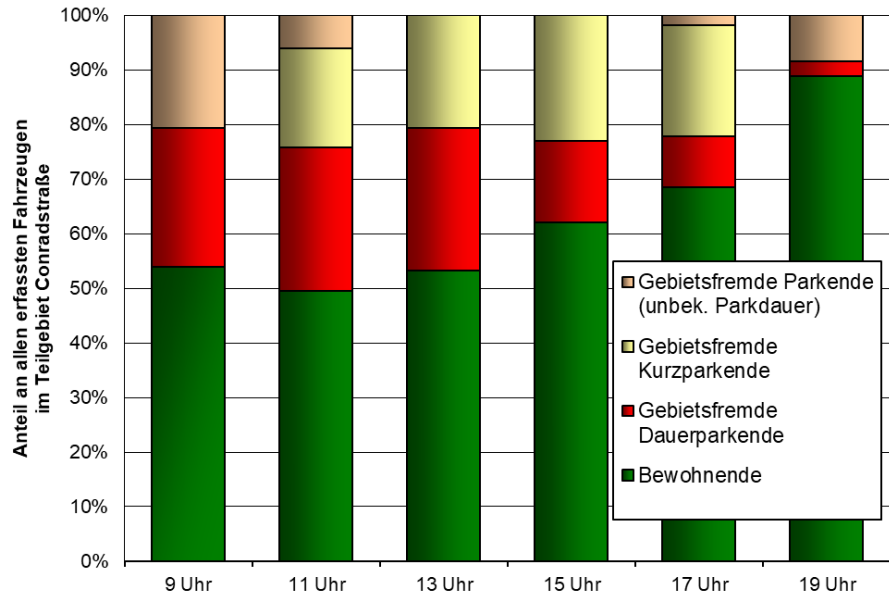
Zwischen 11 und 15 Uhr ist der Anteil der gebietsfremden Langparkende (z. B. Berufspendelnde) in allen Teilgebieten am größten. Hohe Langparkendenanteile werden werktags mittags in den Teilgebieten Wittestraße und Borsigturm mit rund 50 % erzielt. Die höchsten Anteile wurden im Teilgebiet Borsigdamm mit 86 % ermittelt. Trotz der vorhandenen Parkraumbewirtschaftung im Teilgebiet Alt-Tegel sind weiterhin viele Dauerparkende vorhanden, sodass die gewünschte verkehrliche Wirkung nicht vollständig erreicht wird. Die niedrigsten Langparkendenanteile weist das Teilgebiet Kamener Weg West mit rund 20 % auf. Im weiteren Tagesverlauf sinkt der Anteil überall kontinuierlich und erreicht um 19 Uhr einen Wert von 3 %, dabei bleibt der Anteil im Teilgebiet Borsigdamm mit rund 40 % weiterhin am höchsten.

Die Abbildung 28 bis Abbildung 39 zeigen, dass der Bewohnendenanteil an allen parkenden Fahrzeugen werktags um die Mittagszeit in den Teilgebieten Conradstraße, Holzhauser Straße, Kamener Weg West, Kamener Weg Ost, Sterkrader Straße West und Gorkistraße Straße Ost mit 50 bis rund 66 % am höchsten ist. In den Teilgebieten Borsigturm und Wittestraße ist der Bewohnendenanteil zur Mittagszeit mit bis zu 36 % am niedrigsten. Die geringsten Anteile an Bewohnenden wurden im Teilgebiet Borsigdamm mit rund 6 % ermittelt. Zum Abend hin steigt der Bewohnendenanteil in allen Teilgebieten an und erreicht um 19 Uhr die höchsten Werte in den Teilgebieten Conradstraße, Holzhauser Straße, Kamener Weg West, Kamener Weg Ost, Sterkrader Straße Ost, Gorkistraße West und Gorkistraße Ost mit bis zu über 90 %. In den Teilgebieten Borsigdamm und Borsigturm, die nur wenig Wohnbebauung aufweisen, sind die Anteile an Bewohnenden am Abend mit 33 % bis 40 % am geringsten.

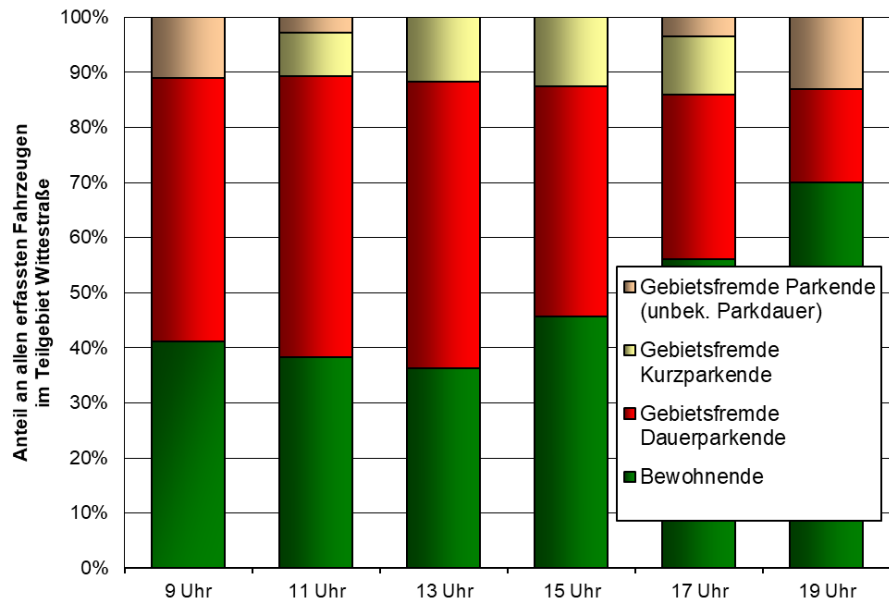
**Abbildung 28:** Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Alt-Tegel



**Abbildung 29:** Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Conradstraße



**Abbildung 30:** Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Wittestraße

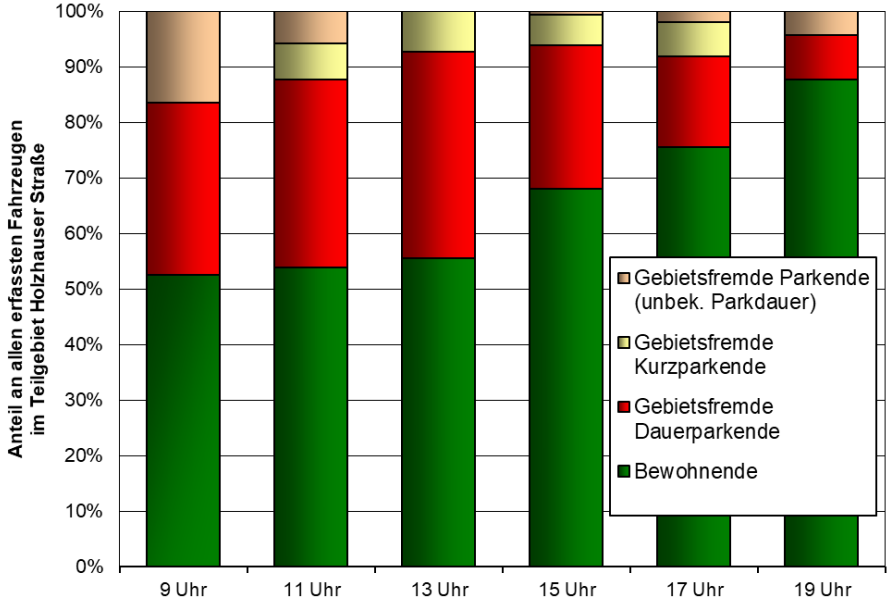


**Abbildung 31:** Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Holzhauser Straße

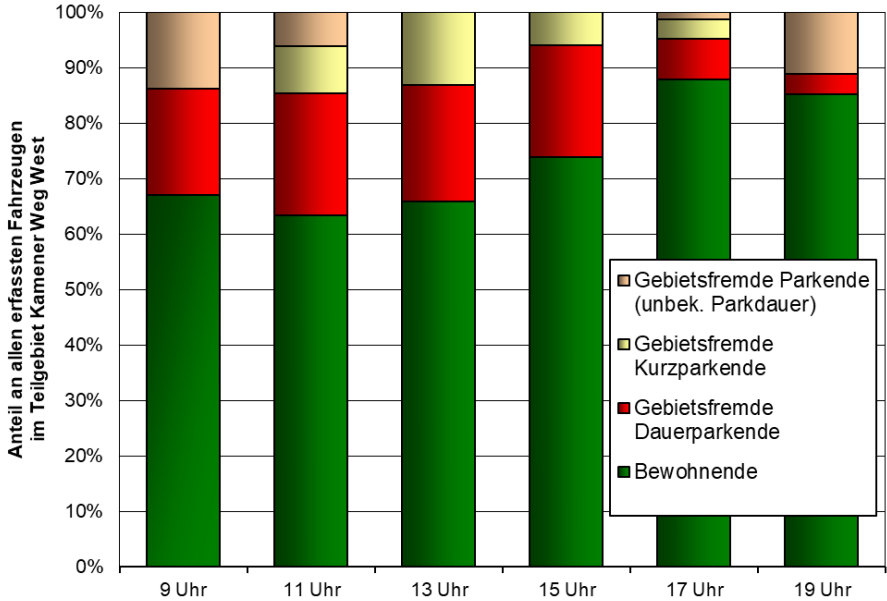
BA Reinickendorf  
**Parkraum-**  
**bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

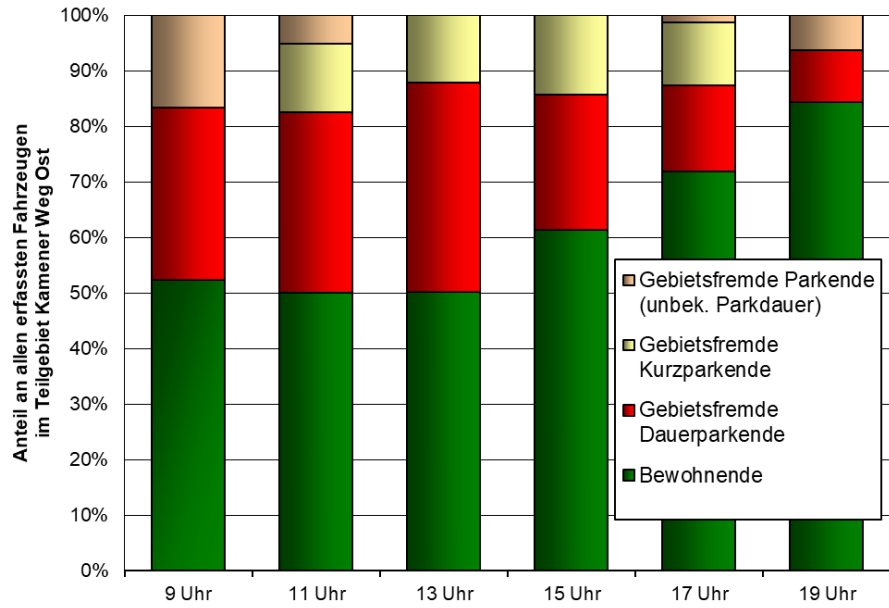
07.03.2025



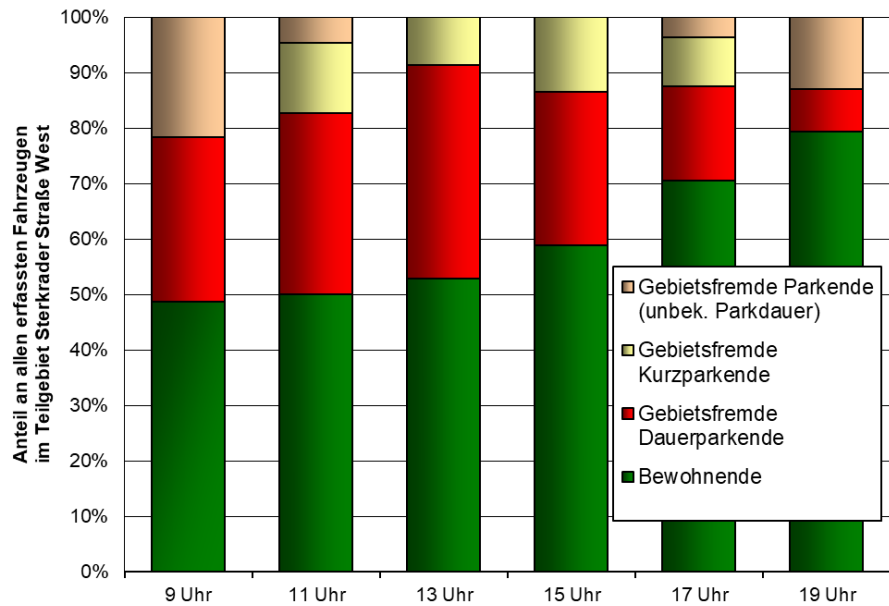
**Abbildung 32:** Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Kamener Weg West



**Abbildung 33:** Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Kamener Weg Ost



**Abbildung 34:** Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Sterkrader Straße West

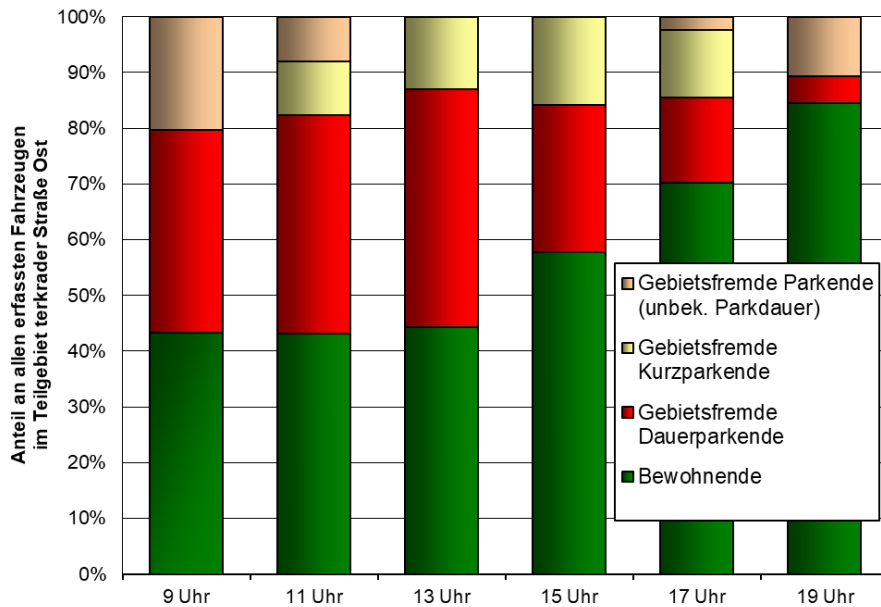


**Abbildung 35:** Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Sterkrader Straße Ost

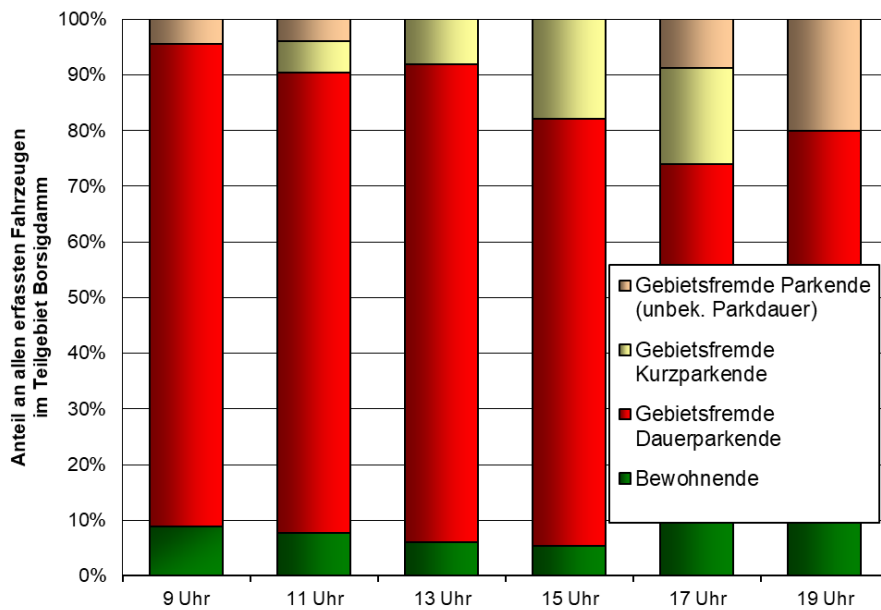
BA Reinickendorf  
**Parkraum-**  
**bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

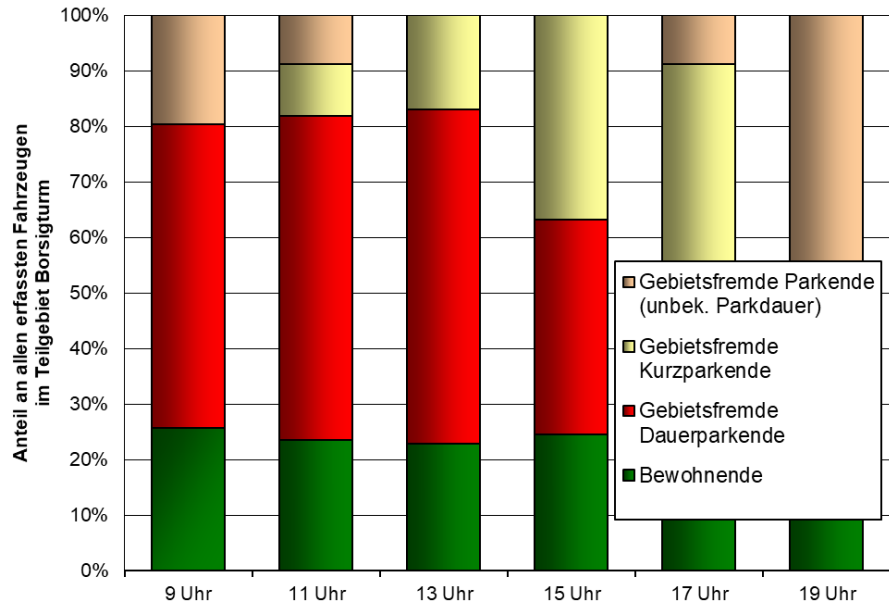
07.03.2025



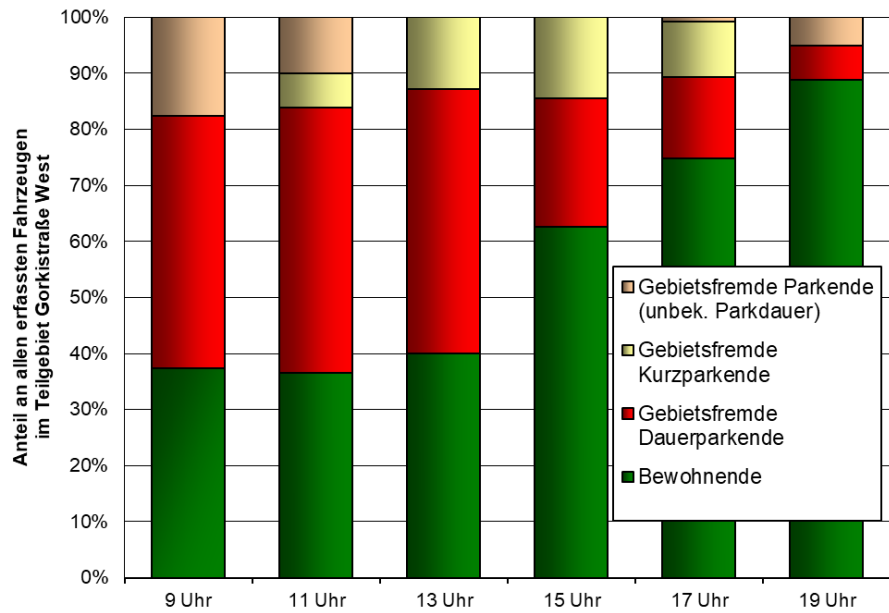
**Abbildung 36:** Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Borsigdamm



**Abbildung 37:** Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Borsigturm



**Abbildung 38:** Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Gorkistraße West

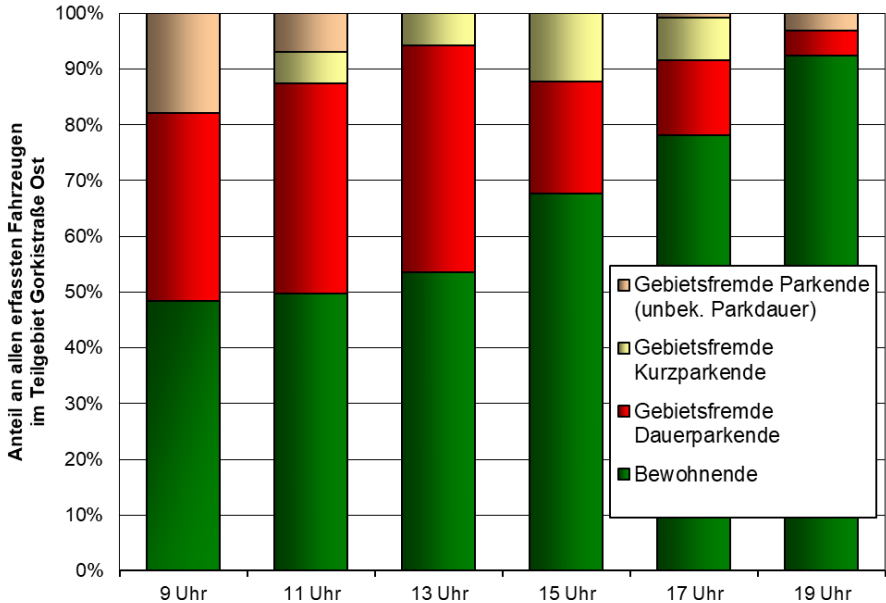


**Abbildung 39:** Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Gorkistraße Ost

BA Reinickendorf  
**Parkraum-**  
**bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025



**1.1.2 Private Flächen**

**Parkraumangebot**

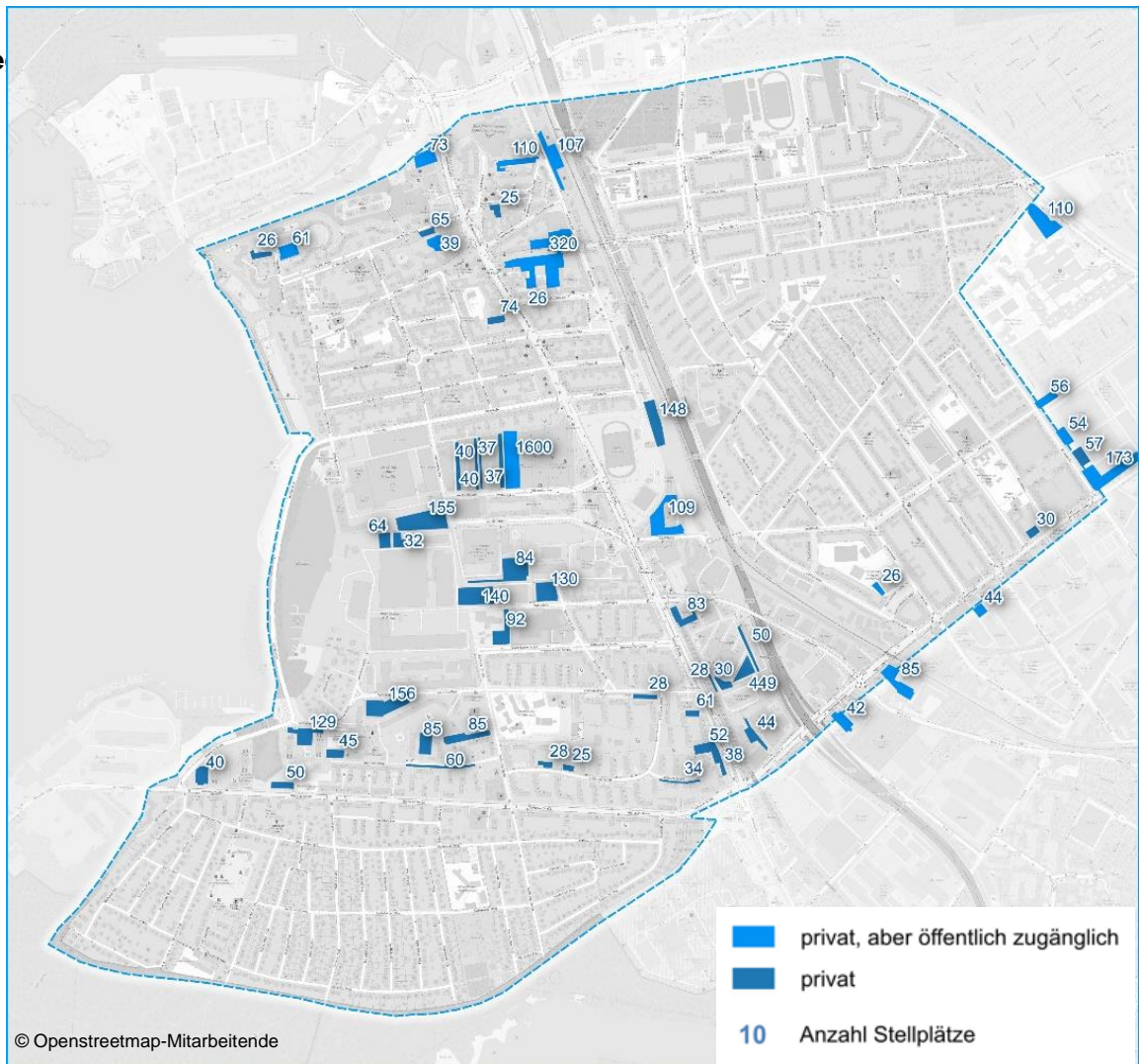
Insgesamt wurden 5.911 Kfz-Abstellstände auf privaten Flächen erfasst. Berücksichtigt wurden die Sammelanlagen mit einer Kapazität von mehr als 20 Stellplätzen. Einige Sammelanlagen waren nicht zugänglich.

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

- in Sammelanlagen: 5.911
- davon sind: 3.035 öffentlich zugänglich (privat)
- 2.876 privat

Abbildung 40 zeigt die Lage, Kapazitäten, Regelungen und Gebührenhöhe der erfassten Sammelanlagen.

**Abbildung 40:** Parkraumangebot auf privaten Flächen



### Parkraumbellegung

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

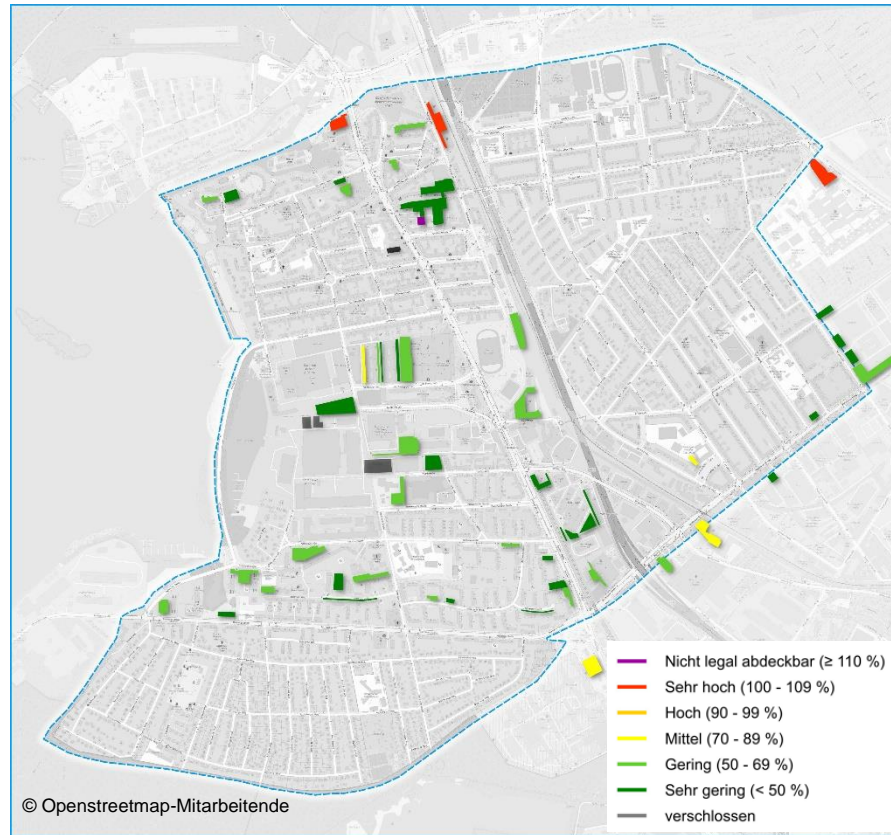
- vormittags um 11 Uhr,
- abends um 19 Uhr sowie
- nachts um 2 Uhr.

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

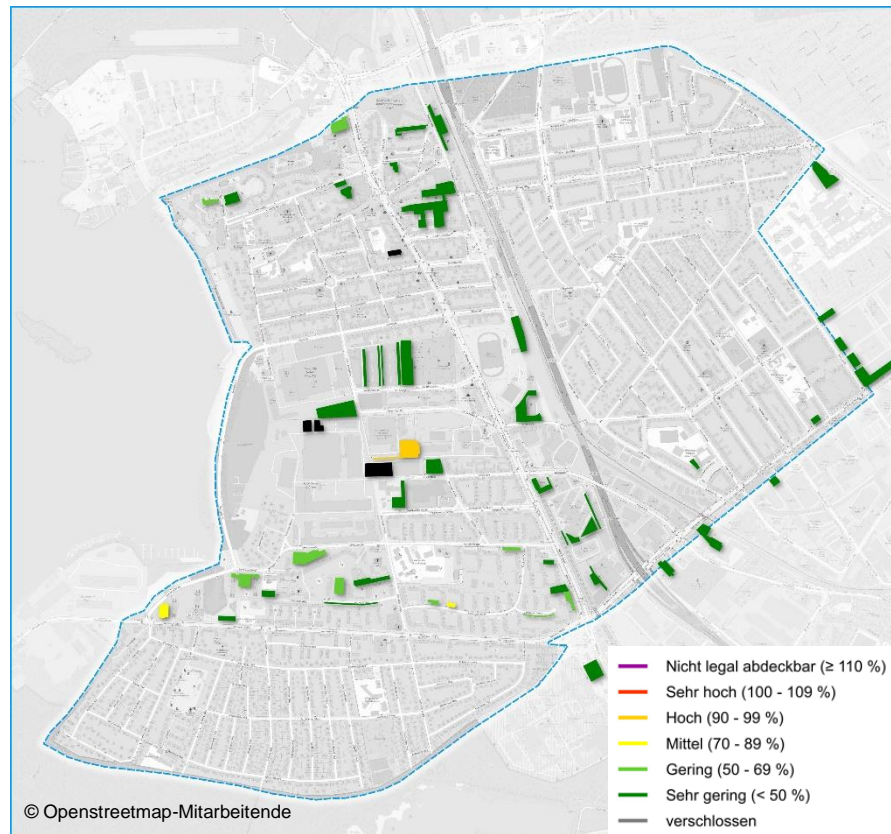
Zu den verschiedenen Erhebungszeiten variieren die Zugänglichkeiten der Sammelanlagen. Die Gesamtbelegung kann daher nicht bestimmt werden. Abbildung 41 bis Abbildung 43 zeigen die Parkraumbelastungsgrade der einzelnen Flächen. Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- Die Sammelanlagen auf privaten Flächen sind je nach Lage unterschiedlich stark belegt.
- Die Belegung auf den privaten Sammelanlagen ist vormittags grundsätzlich gering. Vereinzelt Sammelanlagen wie im Bereich der Humboldt-Bibliothek, der Supermarkt Parkplatz an der Buddestraße und der Parkplatz des Vivantes Humboldt-Klinikum sind dagegen vollständig belegt. In privaten, aber öffentlich zugänglichen Parkhäuser mit einem großen Stellplatzangebot wie das Parkhaus im Bereich der Gorkistraße sowie das Parkhaus an den Borsighallen sind tagsüber noch viele freie Stellplätze vorhanden. Der Belegungsgrad im gesamten UG liegt vormittags bei knapp über 50 %.
- Zum Abend hin nimmt der Belegungsgrad auf den privaten Sammelanlagen weiter ab. Der Belegungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet liegt abends bei knapp über 25 %. Auffällig ist der Parkplatz im Bereich des Bundesarchivs, welcher im Tagesverlauf aufgrund dort abgestellter Amazon Fahrzeuge stärker belegt ist.
- Der Belegungsgrad ist in der Nacht mit rund 20 % am niedrigsten. Die privaten Mieterstellplätze westlich der Sterkrader Straße sind dagegen nachts höher ausgelastet als tagsüber. Der Parkplatz im Bereich des Bundesarchivs ist nachts überbelegt.

**Abbildung 41:** Parkraumbelegungsgrad der privaten Flächen (Werktag 11 Uhr)

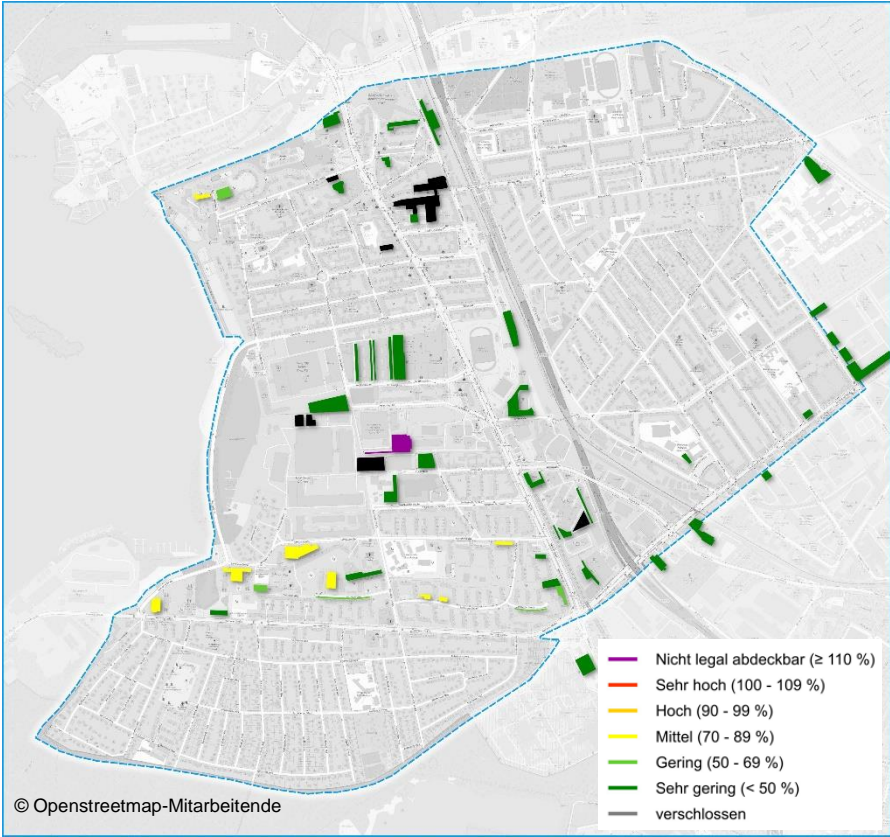


**Abbildung 42:** Parkraumbelegungsgrad der privaten Flächen (Werktag 19 Uhr)



**Abbildung 43:** Parkraumbelastungsgrad der privaten Flächen (Werktag 2 Uhr)

BA Reinickendorf  
**Parkraum-**  
**bewirtschaftung Tegel**  
 Bericht (Entwurf)  
 07.03.2025



**2.3 Konfliktanalyse**

Grundsätzlich sind übersichtliche und verständliche Parkregelungen im Untersuchungsgebiet vorhanden. Dabei stehen viele kostenfreie und ohne zeitliche Einschränkungen behaftete Parkstände im Straßenraum zur Verfügung, wobei die Stellplätze in den öffentlich zugänglichen Parkbauten gebührenpflichtig sind. Das begünstigt das Parken im öffentlichen Straßenraum sowie eine auf das Kfz ausgerichtete Mobilität.

Eine Ausnahme im Straßenraum bildet das Gebiet rund um Alt-Tegel und die Gorkistraße. Hier gilt eine Mischparkregelung, wo entweder mit einer Parkscheibe 3 Stunden oder mit einem Anwohnerparkausweis geparkt werden kann. Trotz der vorhandenen Parkraumbewirtschaftung im Teilgebiet Alt-Tegel sind weiterhin viele Dauerparkende vorhanden, sodass die gewünschte verkehrliche Wirkung bisher nicht vollständig erreicht wird.

Die Belegung des Parkraums ist ungleichmäßig auf die untersuchten Teilgebiete bzw. den Straßenraum verteilt. Grundsätzlich sind im öffentlichen Straßenraum genügend freie Parkraumkapazitäten vorhanden. Tagsüber sind hohe Belegungen in den Teilgebieten Wittestraße, Alt-Tegel, Borsigturm und Sterkramer Straße Ost vorhanden. Zum Abend hin sind die Wohngebiete in den Teilgebieten Holzhauser Straße und Gorkistraße stärker belegt. Stellenweise tritt eine

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

Überbelegung im Straßenraum, vor allem im Bereich der Gorkistraße, Alt-Tegel und den Hallen am Borsigturm, auf, während in den umliegenden öffentlich zugänglichen Parkhäusern noch freie Kapazitäten vorhanden sind.

Die meisten nur privat zugänglichen Sammelanlagen haben am Werktag durchgängig freie Kapazitäten. Insbesondere in den privaten, aber öffentlich zugänglichen Parkhäusern mit einem großen Stellplatzangebot im Bereich der Gorkistraße sowie an den Borsighallen sind tagsüber noch viele freie Stellplätze vorhanden.

In den von Einzelhandelszielen, gastronomischen und öffentlichen Einrichtungen sowie Dienstleistungen geprägten Teilgebieten Alt-Tegel und Borsigturm sowie in den Teilgebieten Sterkrader Straße Ost und Wittestraße verursachen vor allem vor- und nachmittags gebietsfremde Kurz- (z. B. Besuchende und Kunden) und Langparkende (z. B. Berufspendelnde) eine hohe Parkraumbelegung. Zum Abend hin nimmt der Nutzungskonflikt ab. Nur im Bereich der Borsighallen steigt der Anteil der Kurzparkenden am Abend aufgrund der dort vorhandenen Freizeitmöglichkeiten (z. B. Kino) weiter an. In Teilgebieten mit einer hohen Wohnnutzung überwiegen die Bewohnendeanteile. Dort nimmt die Belegung zum Abend hin zu.

Während den Erhebungen wurden in einzelnen Straßen ordnungswidrige Parkvorgänge festgestellt. Auf der Ernststraße parkten Fahrzeuge beidseitig unzulässig auf der Fahrbahn (Abbildung 44), während in der Räuschstraße widerrechtlich in Kreuzungsbereichen geparkt wurde (Abbildung 45). Die Vor-Ort-Begehungen haben zudem gezeigt, dass in vereinzelt Straßenabschnitten wie in der Illerzeile und Schubartstraße Fahrzeuge trotz einer schmalen Fahrbahnbreite auf der Fahrbahn oder halbseitig auf dem Gehweg parken und dadurch zusätzlich die nutzbare Gehwegbreite für den Fußverkehr reduzieren. Diese Situation birgt erhebliche Sicherheitsdefizite im Hinblick auf die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen und einer sicheren Wegeführung für Zufußgehende (Abbildung 46 und Abbildung 47).

**Abbildung 44:** Ordnungswidriges Parken auf der Fahrbahn (Ernststraße)



BA Reinickendorf  
**Parkraum-**  
**bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

**Abbildung 45:** Ordnungswidriges Parken im Kreuzungsbereich (Räuschstraße)



**Abbildung 46:** Ordnungswidriges Parken auf der Fahrbahn (Schubartstraße)



BA Reinickendorf  
**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**  
Bericht (Entwurf)  
07.03.2025

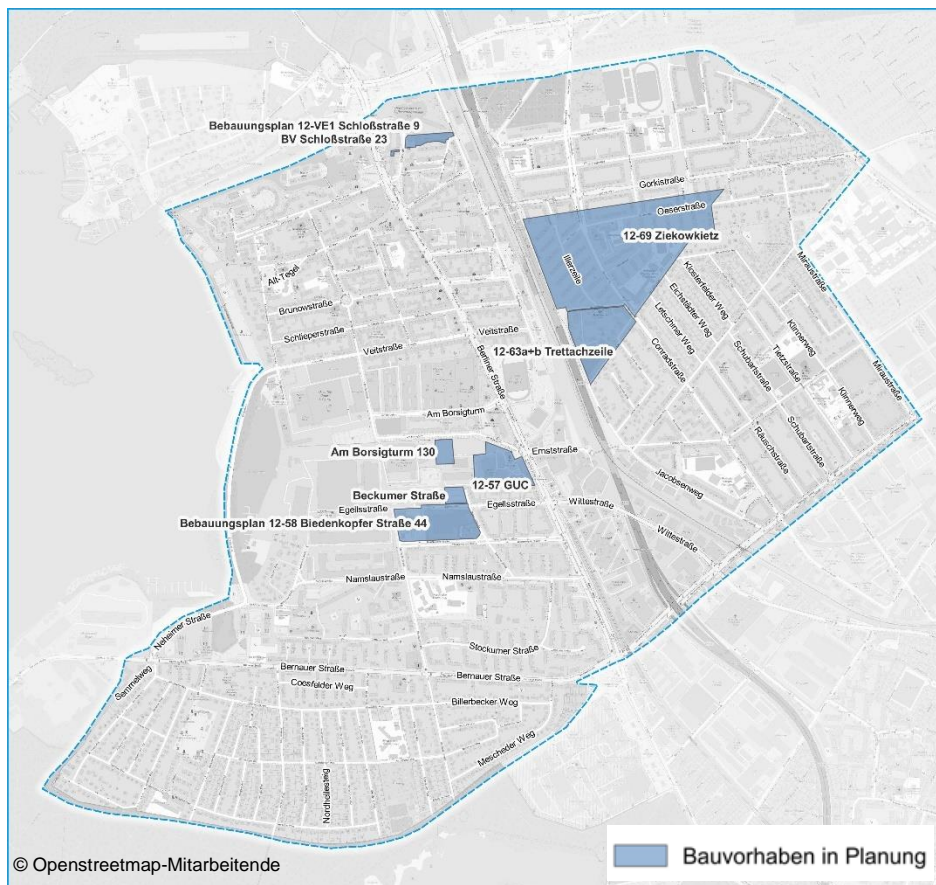
**Abbildung 47:** Ordnungswidriges halbseitiges Gehwegparken (Illerzeile)



### 3 Vorhandene Planungen

Im Untersuchungsgebiet wurden in den vergangenen Jahren unterschiedliche Vorhaben geplant (Abbildung 48), die zum Teil den Parkraumbedarf beeinflussen. Die wichtigsten geplanten Maßnahmen werden nachfolgend dargestellt und fachlich hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Stellplatzbedarf in der Innenstadt bewertet.

**Abbildung 48:** Übersicht über vorhandene Bauvorhaben



#### 3.1 Bebauungsplan 12-58 Biedenkopf Straße 44

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 12-58 wurden folgende Bauvorhaben genehmigt:

- Wohngebiete (WA 1 und WA 2):
  - WA 1: Errichtung einer Kita für 70 Kinder
  - WA 1: Errichtung eines Wohngebäudes mit 162 Wohneinheiten
  - WA 2: Errichtung eines Wohngebäudes mit 37 Wohneinheiten

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

- Gewerbegebiet (GE 2):
  - Errichtung eines Bürogebäudes mit 35 Büroeinheiten und einer Tiefgarage mit 125 Pkw-Stellplätzen

Sämtliche Bauprojekte befinden sich momentan in der Realisierung.

Für das Bauvorhaben besteht seit gut zwei Jahren die Absicht einen Antrag auf Bauvorbescheid einzureichen. Hierbei ist die Errichtung eines Büro- und Verwaltungsgebäudes mit einer Bruttogeschossfläche von ca. 4.000 m<sup>2</sup> und einer Nettogeschossfläche von etwa 2.368 m<sup>2</sup> geplant. Zudem soll eine Tiefgarage mit Platz für 81 Pkw-Stellplätze (ca. 1.700 m<sup>2</sup>) integriert werden.

### **3.2 Bebauungsplan 12-VE1 Schloßstraße 9**

Im Zuge des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens 12-VE1 ist die Errichtung von insgesamt 46 Wohneinheiten geplant. Innerhalb dieses Vorhabens sind eine Einheit für eine Kindertagesstätte sowie eine Einheit für betreutes Wohnen der Jugendhilfe vorgesehen. Gewerbliche Flächen sind in diesem Projekt nicht vorgesehen. Die Baugenehmigung wurde im Sommer 2023 erteilt. Das aktuell als Stellplatzanlage genutzte Grundstück soll ab Mitte 2024 mit einem Wohngebäude bebaut werden. Die 110 Stellplätze entfallen ersatzlos.

### **3.3 Bebauungsplan 12-63a+b Trettachzeile**

Für den Bebauungsplan an der Trettachzeile liegt ein verkehrsplanerischer Fachbeitrag vor. Aufgrund der geplanten Festsetzungen des B-Planes besteht Untersuchungsbedarf hinsichtlich der Machbarkeit der verkehrlichen und technischen Erschließung.

Es ergeben sich im Bestand insgesamt 9.355 m<sup>2</sup> Geschossfläche bestehend aus den Nutzungen Gewerbe, Mischnutzung, Wohnen und Einzelhandel.

Innerhalb des Gutachtens werden drei Szenarien der geplanten Nutzung des Planes vorgestellt und die verkehrlichen Auswirkungen miteinander verglichen.

Szenario 1 beinhaltet, dass zu den genannten Nutzungen noch zusätzlich 9.555 m<sup>2</sup> Wohnfläche hinzukommen (ca. 96 WE). Die gewerbliche Nutzung wird in diesem Bereich überbaut, so dass sich insgesamt 17.301 m<sup>2</sup> Geschossfläche ergeben.

In Szenario 2 wird das maximal mögliche Maß der baulichen Nutzung angesetzt (Worst-Case-Szenario). Im Sinne einer Worst-Case-Analyse wird dabei davon ausgegangen, dass im Erdgeschoss die Einzelhandelsnutzung weiterhin bestehen bleiben wird und damit ein höheres Verkehrsaufkommen vorhanden ist.

In diesem Planbeispiel erhöht sich die Geschossfläche im Vergleich zur Bestandssituation auf ca. 29.765 m<sup>2</sup>. Die gesamte geplante Wohnfläche entspricht etwa 261 Wohneinheiten.

Insgesamt wird ein Anstieg des Kfz-Aufkommen für das Szenario 1 von zusätzlichen 129 (insgesamt 449) Fahrten ermittelt. Mit einem Stellplatzschlüssel von 0,5 und 96 geplanten Wohneinheiten für den ausgewiesenen Entwicklungsbereich ergibt sich ein Bedarf von 47 Kfz-Stellplätzen für Bewohnende. Durch den Besucherverkehr erhöht sich der Stellplatzbedarf nur sehr gering um zwei weitere Stellplätze.

Geht man von dem Worst-Case aus (Szenario 2) ist mit einem höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen. In diesem Beispiel kommen 354 Kfz-Fahrten hinzu (insgesamt 674). Der Kfz-Stellplatzbedarf für Bewohnende liegt in diesem Planungsbeispiel von 261 Wohneinheiten bei insgesamt 130 Stellplätzen (134 unter Berücksichtigung des Besucherverkehrs).

Laut städtebaulichem Konzept sind für den entwicklungsfähigen Bereich derzeit 40 Stellplätze in der Tiefgarage (Doppelparker) sowie 9 oberirdische Stellplätze geplant. Somit wird nur für Szenario 1 der prognostizierte Bedarf gedeckt

Für den Kfz-Beschäftigtenverkehr wurde ein Bedarf von 27 Stellplätzen ermittelt. Es wird jedoch nicht als zwingend erachtet, den Bedarf an Parkmöglichkeiten auf diesem Grundstück vollständig zu erfüllen. Bauherren haben bei der Realisierung ihrer Projekte die Wahl, ob und in welchem Umfang sie Parkplätze schaffen. Eine überdimensionierte Bereitstellung von Parkplätzen wäre nicht vereinbar mit den Zielen einer nachhaltigen Stadtentwicklung, wie sie das Berliner Mobilitätsgesetz vorsieht, welches den Fokus auf den Ausbau und die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und andere umweltfreundliche Verkehrsmittel legt.

Die prognostizierten Auswirkungen des Verkehrs von Szenario 3 basiert auf das Verkehrsmodell 2030 der SenUVK. Betrachtet werden hier die gesamtstädtische Verkehrsentwicklung. Spezifische Maßnahmen werden nicht umfassender erwähnt. Infrastrukturmaßnahmen des Stadtentwicklungsplanes 2025 werden jedoch innerhalb dieses Szenarios einbezogen. Erhöhte Verkehrsbelegungen werden innerhalb dieses Szenarios nicht prognostiziert. Aus diesem Grund wird keine weitere Berechnung des Verkehrsaufkommens durch diesen Betrachtungsfall vorgenommen.

### **3.4 Bebauungsplan 12-69 Ziekowkietz**

In den Gebieten entlang der Oeserstraße und Illerzeile sowie an der Ziekowstraße sind zahlreiche Neubauten und sechs Dachaufstockungen geplant. Eine Schulerweiterung mit zwei neuen Gebäuden ist ebenfalls vorgesehen. Im Hinblick auf Parkmöglichkeiten gibt es derzeit einen Bestand von 429 Plätzen,

bestehend aus 290 öffentlichen Parkständen und 139 privaten Parkständen, mit einem Stellplatzschlüssel von 0,38 Stellplätzen pro Wohneinheit (WE).

Durch die Neubauprojekte ist mit Einbußen von 85 Parkplätzen zu rechnen, wovon 59 private Garagen und 26 private Stellplätze betroffen sind. Das geplante Feuerwehrkonzept verringert die Anzahl öffentlicher Parkstände um weitere 18 Stück. Dennoch sollen insgesamt 385 neue Parkmöglichkeiten geschaffen werden, darunter 111 öffentliche Parkstände, 99 private Stellplätze und 175 private Tiefgaragen-Stellplätze.

Der effektive Zuwachs von 282 Parkmöglichkeiten deckt somit den Bedarf an Parkständen durch den Zuwachs von 558 Wohnungseinheiten und einem angepassten Stellplatzschlüssel von 0,5 Stellplätzen pro Wohneinheit. Zur Verbesserung der Verkehrssituation sind in der Illerzeile und Oeserstraße die Ergänzung von Längsparkstreifen (öffentlich) sowie der Neubau des zurückgebauten Gehwegs vorgesehen. An der Breitachzeile ist die Ergänzung eines zweiten Senkrechtparkstreifens (VONOVIA-Stellplätze) geplant, wobei ein Gehweg einseitig entfällt. Weiterhin sind im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Quartiers-HUB Optionen wie Car- und Bikesharing-Angebote und Radabstellanlagen geplant.

### **3.5 Bebauungsplan 12-57 GUC**

Das Stadtentwicklungskonzept für das Areal der ehemaligen Borsigwerke plant die Schaffung eines Campus, bestehend aus Gebäudekomplexen im Süden und Westen sowie kleineren Bürogebäuden im Norden und Nordosten.

Die Planung für den Hochschulstandort sieht eine Neugestaltung der Zufahrtswege für Kraftfahrzeuge vor. Auswirkungen auf den ruhenden Kfz-Verkehr werden nicht näher erläutert.

### **3.6 Bauvorhaben Schloßstraße 23**

Am 25.07.2023 wurde die Baugenehmigung für die Errichtung eines Apartmenthauses mit 27 Wohneinheiten, einer Kindertagesstätte (Kita) und einer Tiefgarage in der Schloßstraße 23 positiv beschieden.<sup>5</sup>

### **3.7 Bauvorhaben Beckumer Straße**

Auf dem Grundstück Egellsstraße 21 (gegenüber Beckumer Straße 32-36) ist seit 1,5 Jahren geplant einen Antrag auf Bauvorbescheid einzureichen.

Auf dem derzeit als Parkplatz genutzten Grundstück ist die Errichtung eines Hallengebäudes mit Werkstätten, Laboren und einem Verwaltungs- und

---

<sup>5</sup> Quelle: Aussage vom Bezirk Reinickendorf vom 01.11.2023.

Bürotrakt geplant (BGF ca. 4400 m<sup>2</sup>, NF ca. 2400 m<sup>2</sup>). Das Grundstück soll mit einer Tiefgarage mit 74 Pkw-Stellplätzen (ca. 1650 m<sup>2</sup>) unterbaut werden.<sup>5</sup>

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

### 3.8 Bauvorhaben Am Borsigturm 100 - Dock100

Das Unternehmen Amazon ist auf dem Gewerbe- und Logistikpark Dock 100 vertreten. Um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten, wurden im Jahr 2018 die Voraussetzungen durch verkehrliche Maßnahmen getroffen. Dazu zählen

- die Nutzung der denkmalgeschützten Borsighalle als Durchfahrt und Mitarbeiter-Stellplatz für das AMZL,
- die Öffnung des Medebacher Weg am südlichen Ende für den Zweirichtungsverkehr und Schaffung einer neuen Zufahrt zur Borsighalle,
- aus der Straße Am Borsigturm Süd ist eine direkte Zufahrt zum Dock100, bzw. zur Borsighalle möglich sowie
- dass auf dem Gelände Dock100 mittlerweile das Ausfahren sowohl auf den Medebacher Weg auf der Höhe der Veithalle als auch auf die Veitstraße möglich ist.

Zusätzlich soll ein Unternehmen der Sparkasse (750 Mitarbeitende) in der Factory Dock einziehen.

Die geplanten Maßnahmen führen zu keinen Beeinträchtigungen im vorhandenen Verkehrsnetz. Die Zunahme des Verkehrs auf der Veitstraße fällt gering aus und ist verträglich. Durch die Nutzung der Borsighalle durch Amazon konnte die Belastung des Areals rund um Dock100 verringert werden, was zu einer Optimierung Verbesserung der Verkehrssituation im öffentlichen Straßenraum beiträgt. Es ist eine generelle Reduzierung des Verkehrsaufkommens am Standort Dock100 aufgrund von Auslagerung und Eröffnung weiterer Logistikstandorte in Berlin zu erwarten.

### 3.9 Gewerberahmenplan Borsig

Ziel des Gewerberahmenplans ist eine Konkretisierung des bezirklichen Wirtschaftsflächenkonzepts für die in Transformation befindlichen ehemaligen Borsigwerke.

Die Entwicklungsziele für das Gebiet umfassen eine behutsame Nachverdichtung, bei der bestehende Flächenpotenziale aktiviert werden und eine effiziente Nutzung von Gebäuden und Freiflächen unter Berücksichtigung der vorhandenen Bauvorhaben angestrebt wird. Ein zentraler Aspekt ist die Schaffung einer öffentlichen Grün- und Wegeverbindung in Ost-West-Richtung vom Borsighafen

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

zum Gedenkpark Borsigwerke an der Berliner Straße sowie in Nord-Süd-Richtung entlang des Ostufers des Borsighafens.

Des Weiteren sollen Teile des Uferbereichs des Borsighafens zu attraktiven Aufenthaltsbereichen entwickelt werden. Eine leistungsfähige Anbindung an das übergeordnete Erschließungsnetz steht dabei im Fokus, ebenso wie die Schaffung einer angemessenen innerquartierlichen Erschließung durch die Entwicklung weiterer Gebietseingänge, die Herstellung notwendiger Wegeverbindungen und Gebietsquerungen sowie eine verbesserte Verknüpfung mit den angrenzenden Quartieren.

Die Belange und Platzbedarfe des Wirtschaftsverkehrs werden berücksichtigt, insbesondere in Bezug auf Schleppkurven, Rangier- und Anlieferzonen sowie Straßenbreiten. Im weiteren Verlauf der Erarbeitung des Gewerberahmenplans wird die Errichtung einer oder mehrerer Quartiersgaragen für das Borsiggelände konzipiert. Die vorhabenbedingt künftig entfallenen Stellplätze sollen auf diese Weise ausgeglichen werden.

Die Erreichbarkeit soll gefördert werden, möglicherweise durch eine Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots. Zudem werden innovative Mobilitäts- und Logistikangebote, wie Sharing-Angebote, E-Ladesäulen, autonomer Shuttleverkehr und Paketdepots, angestrebt. Dabei soll die Nutzbarkeit des Umschlagplatzes im Borsighafen sowie die Zugänglichkeit für externe Unternehmen erhalten bleiben.

Ein Ausbau der gebietsinternen Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie die Schaffung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder stehen im Fokus, ebenso wie die Verbesserung der Barrierefreiheit im gesamten Gebiet.

## 4 Parkraumbewirtschaftungskonzept

Nachfolgend wird in Abhängigkeit von den Analyseergebnissen diskutiert, ob und in welcher Form eine Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet sinnvoll und rechtssicher umsetzbar ist und welche konkreten Maßnahmen ergriffen werden sollten.

### 4.1 Verkehrliche Begründung

Parkraumbewirtschaftung hat das Ziel, den Parkdruck zu senken und die Parkchancen der Bewohnenden, des Wirtschaftsverkehrs, der Besuchenden und der Kundschaft 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 Bewohnende, Kundschaft und Beschäftigte).

Als Schwellenwert für die Beurteilung des Parkdrucks wird hier ein mittlerer Parkraumbelastungsgrad von 90 % verwendet. Es handelt sich hierbei allerdings um keine feste Grenze. Wenn das Finden eines freien Parkplatzes jedoch in der Regel unproblematisch ist, ist eine Bewirtschaftung nicht erforderlich.

Mit der Parkraumbewirtschaftung sollen vor allem die gebietsfremden Langparkenden zu einem Umstieg beispielsweise auf öffentliche Verkehrsmittel bewegt werden. In der Regel sind dies beschäftigte Personen, die morgens mit dem Auto zur Arbeit fahren und den ganzen Tag einen Parkstand belegen. Diesen kann am ehesten zugemutet werden, auf ein anderes Verkehrsmittel umzusteigen. Damit die Bewirtschaftung einen verkehrslenkenden Effekt erzielen kann, ist also ein Minimum an parkenden Fahrzeugen von beschäftigten Personen erforderlich. Hierfür bestehen keine festgelegten Grenzwerte. In Berlin kamen bisher mittlere Anteile Langparkender 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 Langparkendeanteile an den parkenden Fahrzeugen von 20 % und 25 % verwendet.

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

Demnach ist eine Parkraumbewirtschaftung...

- **sinnvoll**, wenn die mittlere Parkraumbelegung im betreffenden Gebiet mindestens 90 % beträgt und die gebietsfremden Langparkenden mindestens 25 % aller Parkstände belegen,
- **bedingt sinnvoll**, wenn die mittlere Belegung im betreffenden Gebiet mindestens 90 % beträgt und die gebietsfremden Langparkenden mindestens 20 % aller Parkstände belegen,
- **nicht sinnvoll**, wenn entweder die mittlere Belegung im betreffenden Gebiet unter 90 % liegt oder die gebietsfremden Langparkenden weniger als 20 % aller Parkstände belegen.

Trotz niedrigerer Werte kann eine Bewirtschaftung sinnvoll sein, beispielsweise wenn zukünftig Verdrängungseffekte prognostiziert werden. Tabelle 2 bis Tabelle 13 stellen die genannten Kriterien für die Teilgebiete des Untersuchungsgebietes zusammen. Für die Abwägung einer Parkraumbewirtschaftung werden nur Abstellstände im öffentlichen Raum berücksichtigt, da der Bezirk nur hier Maßnahmen umsetzen kann.

Tagsüber werden die o. g. Schwellenwerte nur in den Teilgebieten Alt-Tegel, Borsigturm, Wittestraße und Sterkrader Straße Ost überschritten. Die Voraussetzung für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ist vorhanden. Zwar ist der Belegungsgrad auch abends und nachts erhöht, zu dieser Zeit besteht jedoch keine relevante Konkurrenz zwischen den verschiedenen Nutzergruppen. Im Teilgebiet Alt-Tegel liegt zusätzlich das Bauvorhaben im Bereich der Schloßstraße (Kapitel 3.2), durch das rund 110 Stellplätze auf dem Grundstück entfallen werden. Im umliegenden Straßenraum besteht derzeit ein hoher Parkdruck, der sich durch den Wegfall der Stellplätze voraussichtlich weiter erhöhen wird.

**Tabelle 2:** Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Alt-Tegel

Werktag	Parkraum- belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparkende	Eignung für Parkraum- bewirtschaftung
<b>Alt-Tegel</b>			
09 Uhr	-	29 %	nicht sinnvoll
11 Uhr	97 %	32 %	sinnvoll
13 Uhr	-	34 %	sinnvoll
15 Uhr	-	24 %	bedingt sinnvoll
17 Uhr	-	17 %	nicht sinnvoll
19 Uhr	91 %	9 %	nicht sinnvoll
03 Uhr	86 %	0 %	nicht sinnvoll

**Tabelle 3:** Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Conradstraße

Werktag	Parkraum- belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparkende	Eignung für Parkraum- bewirtschaftung
<b>Conradstraße</b>			
09 Uhr	-	25%	nicht sinnvoll
11 Uhr	55 %	26%	nicht sinnvoll
13 Uhr	-	26%	nicht sinnvoll
15 Uhr	-	15%	nicht sinnvoll
17 Uhr	-	9%	nicht sinnvoll
19 Uhr	61 %	3%	nicht sinnvoll
03 Uhr	71 %	0%	nicht sinnvoll

**Tabelle 4:** Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Wittestraße

Werktag	Parkraum- belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparkende	Eignung für Parkraum- bewirtschaftung
<b>Wittestraße</b>			
09 Uhr	-	48%	nicht sinnvoll
11 Uhr	90 %	51%	sinnvoll
13 Uhr	-	52%	sinnvoll
15 Uhr	-	42%	sinnvoll
17 Uhr	-	30%	sinnvoll
19 Uhr	78 %	17%	nicht sinnvoll
03 Uhr	70 %	0%	nicht sinnvoll

**Tabelle 5:** Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Holzhauser Straße

Werktag	Parkraum- belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparkende	Eignung für Parkraum- bewirtschaftung
<b>Holzhauser Straße</b>			
09 Uhr	-	31%	nicht sinnvoll
11 Uhr	83 %	34%	nicht sinnvoll
13 Uhr	-	37%	nicht sinnvoll
15 Uhr	-	26%	nicht sinnvoll
17 Uhr	-	16%	nicht sinnvoll
19 Uhr	89 %	8%	nicht sinnvoll
03 Uhr	92 %	0%	nicht sinnvoll

**Tabelle 6:** Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Kamener Weg West

<b>Werktag</b>	<b>Parkraum- belegung des Straßenraums</b>	<b>Anteil gebietsfremder Langparkende</b>	<b>Eignung für Parkraum- bewirtschaftung</b>
<b>Kamener Weg West</b>			
09 Uhr	-	19%	nicht sinnvoll
11 Uhr	44 %	22%	nicht sinnvoll
13 Uhr	-	21%	nicht sinnvoll
15 Uhr	-	20%	nicht sinnvoll
17 Uhr	-	7%	nicht sinnvoll
19 Uhr	50 %	4%	nicht sinnvoll
03 Uhr	56 %	0%	nicht sinnvoll

**Tabelle 7:** Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Kamener Weg Ost

<b>Werktag</b>	<b>Parkraum- belegung des Straßenraums</b>	<b>Anteil gebietsfremder Langparkende</b>	<b>Eignung für Parkraum- bewirtschaftung</b>
<b>Kamener Weg Ost</b>			
09 Uhr	-	31%	nicht sinnvoll
11 Uhr	53 %	33%	nicht sinnvoll
13 Uhr	-	38%	nicht sinnvoll
15 Uhr	-	24%	nicht sinnvoll
17 Uhr	-	15%	nicht sinnvoll
19 Uhr	62 %	9%	nicht sinnvoll
03 Uhr	71 %	0%	nicht sinnvoll

**Tabelle 8:** Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Sterkrader Straße West

Werktag	Parkraum- belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparkende	Eignung für Parkraum- bewirtschaftung
<b>Sterkrader Straße West</b>			
09 Uhr	-	30%	nicht sinnvoll
11 Uhr	75 %	33%	nicht sinnvoll
13 Uhr	-	38%	nicht sinnvoll
15 Uhr	-	28%	nicht sinnvoll
17 Uhr	-	17%	nicht sinnvoll
19 Uhr	85 %	8%	nicht sinnvoll
03 Uhr	88 %	0%	nicht sinnvoll

**Tabelle 9:** Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Sterkrader Straße Ost

Werktag	Parkraum- belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparkende	Eignung für Parkraum- bewirtschaftung
<b>Sterkrader Straße Ost</b>			
09 Uhr	-	36%	nicht sinnvoll
11 Uhr	92 %	39%	sinnvoll
13 Uhr	-	43%	sinnvoll
15 Uhr	-	26%	sinnvoll
17 Uhr	-	15%	nicht sinnvoll
19 Uhr	85 %	5%	nicht sinnvoll
03 Uhr	89 %	0%	nicht sinnvoll

**Tabelle 10:** Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Borsigdamm

Werktag	Parkraum- belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparkende	Eignung für Parkraum- bewirtschaftung
<b>Borsigdamm</b>			
09 Uhr	-	87%	nicht sinnvoll
11 Uhr	53 %	83%	nicht sinnvoll
13 Uhr	-	86%	nicht sinnvoll
15 Uhr	-	77%	nicht sinnvoll
17 Uhr	-	57%	nicht sinnvoll
19 Uhr	32 %	40%	nicht sinnvoll
03 Uhr	38 %	0%	nicht sinnvoll

**Tabelle 11:** Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Borsigturm

Werktag	Parkraum- belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparkende	Eignung für Parkraum- bewirtschaftung
<b>Borsigturm</b>			
09 Uhr	-	55%	nicht sinnvoll
11 Uhr	96 %	58%	sinnvoll
13 Uhr	-	60%	sinnvoll
15 Uhr	-	39%	sinnvoll
17 Uhr	-	20%	bedingt sinnvoll
19 Uhr	82 %	12%	nicht sinnvoll
03 Uhr	60 %	0%	nicht sinnvoll

**Tabelle 12:** Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Gorkistraße West

Werktag	Parkraum- belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparkende	Eignung für Parkraum- bewirtschaftung
<b>Gorkistraße West</b>			
09 Uhr	-	45%	nicht sinnvoll
11 Uhr	80 %	47%	nicht sinnvoll
13 Uhr	-	47%	nicht sinnvoll
15 Uhr	-	23%	nicht sinnvoll
17 Uhr	-	15%	nicht sinnvoll
19 Uhr	73 %	6%	nicht sinnvoll
03 Uhr	78 %	0%	nicht sinnvoll

**Tabelle 13:** Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Gorkistraße Ost

Werktag	Parkraum- belegung des Straßenraums	Anteil gebietsfremder Langparkende	Eignung für Parkraum- bewirtschaftung
<b>Gorkistraße Ost</b>			
09 Uhr	-	34%	nicht sinnvoll
11 Uhr	79 %	38%	nicht sinnvoll
13 Uhr	-	41%	nicht sinnvoll
15 Uhr	-	20%	nicht sinnvoll
17 Uhr	-	13%	nicht sinnvoll
19 Uhr	88 %	4%	nicht sinnvoll
03 Uhr	95 %	0%	nicht sinnvoll

## 4.2 Mögliche Bewirtschaftungsformen

Für die Einführung bzw. Überprüfung der Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet steht die verkehrliche Wirksamkeit im Vordergrund. Darüber hinaus sollten die Regelungen möglichst einfach und leicht verständlich sein.

Eine kleinteilige Differenzierung der Bewirtschaftungsform berücksichtigt zwar punktuelle individuelle Nutzungsansprüche, führt aber vor allem für Ortsunkundige zu uneinheitlichen und schwer verständlichen Regelungen. Gleichzeitig ist dadurch und auch durch die Nutzerpräferenzen unter anderem mit einem erhöhten Parksuchverkehr zu rechnen. Zudem müssen die Regelungen kontinuierlich an die sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst werden.

Dem gegenüber sind einheitliche, flächendeckende Regelungen leicht verständlich und verringern den Parksuchverkehr. Die Nachfrage kann sich in der Regel besser verteilen und eine kontinuierliche Nachsteuerung ist nicht erforderlich. In diesem Zusammenhang sind flächendeckende einheitliche Regelungen zu bevorzugen. Grundsätzlich kommen drei Bewirtschaftungsformen infrage:

- Mischparken mit Gebührenpflicht,
- Mischparken mit Parkdauerbegrenzung (Parkscheibe),
- Reines Bewohnerparken (Trennprinzip).

### 4.2.1 Mischparken mit Gebührenpflicht

Bei Mischparken mit Gebührenpflicht darf entweder mit gültigem Parkschein oder mit Bewohnerparkausweis geparkt werden. Grundsätzlich stehen die mit diesem Mischprinzip bewirtschafteten Bereiche also allen Nutzenden frei sofern nicht zusätzlich eine Höchstparkdauer festgelegt ist.

Berechtigte Bewohnende werden beim Mischprinzip bevorzugt, indem sie von der Parkscheingebührenpflicht ausgenommen werden, wenn sie einen Bewohnerparkausweis erhalten. Die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten ist nach VwV StVO nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohnenden des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.

Die Gebührenpflicht bewirkt hauptsächlich eine Verhaltensänderung der gebietsfremden Langparkenden (beispielsweise Berufspendelnde), die aufgrund der Gebühren auf die Nutzung ihres Autos verzichten und stattdessen beispielsweise auf umweltschonende Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad etc.) umsteigen. Folglich werden Parkstände für Bewohnende und für die Kundschaft bzw. besuchende Personen frei. Als weitere Folge nimmt der Parksuchverkehr ab. Der

Erfolg dieser Regelung hängt allerdings von einer kontinuierlichen Überwachung ab.

Die Kennzeichnung der Bewirtschaftungsbereiche erfolgt in zusammenhängenden Bereichen in der Regel durch das 2013 eingeführte Zeichen 314.1 (Parkraumbewirtschaftungszone, Abbildung 49). Alternativ kann die Bewirtschaftung an einzelnen Straßenabschnitten oder Parkplätzen durch das Zeichen 314 StVO (Parkplatz) mit Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone ...“ ausgeschildert werden.

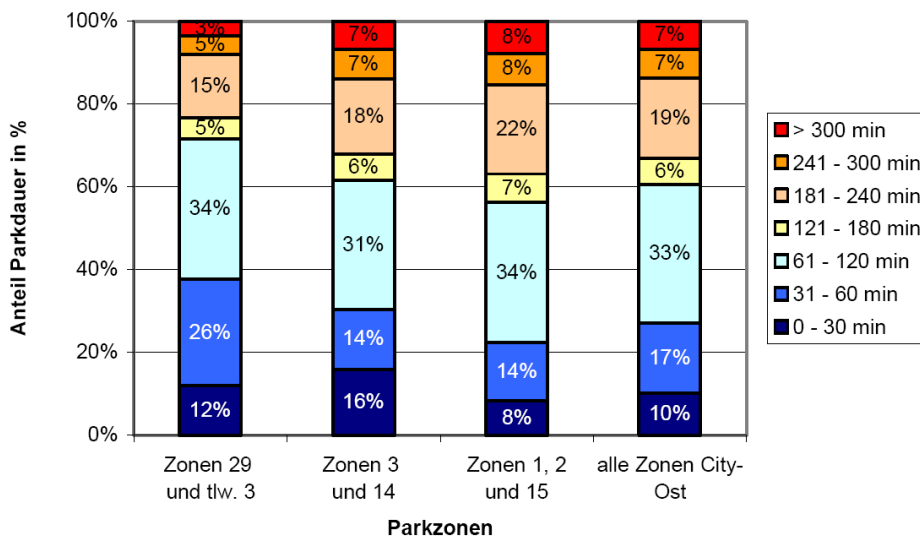
**Abbildung 49:** Beschilderungsbeispiel für Gebührenpflicht im Mischprinzip



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 50).

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

**Abbildung 50:** Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte



Quelle: Bezirksamt Mitte von Berlin / PGN, 2006

#### 4.2.2 Mischparken mit Parkdauerbegrenzung (Parkscheibe)

Durch eine Beschränkung der Parkhöchstdauer mittels Parkscheibe werden gebietsfremde Langparkende wirksam verdrängt, gleichzeitig erhöhen sich die Parkchancen für Bewohnende und Kurzparkende. Von der Parkscheibenregelung werden die Bewohnenden mittels Bewohnerparkausweis bzw. die Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung wie bei der Gebührenpflicht befreit. In Abhängigkeit von der städtischen Struktur und der praktizierten Parkraumpolitik sollte die zulässige Parkdauer in der Regel zwischen 30 Minuten und 3 Stunden liegen.<sup>6</sup>

Vorteil der Parkscheibe ist aus Sicht der Nutzenden das gebührenfreie Parken. Nachteilig ist die eingeschränkte Entscheidungsfreiheit zur Aufenthaltsdauer. Ein Nebeneinander von kostenlosen Kurzparkplätzen und gebührenpflichtigen Parkzonen und / oder Sammelanlagen kann außerdem zu einem erhöhten Parksuchverkehr und einem höheren Parkdruck in diesen Bereichen führen, da Autofahrende zuerst versuchen, das Auto kostenlos abzustellen.

Aus kommunaler Sicht ist die mangelnde Gegenfinanzierung der zwingend erforderlichen Überwachung des ruhenden Verkehrs ein Nachteil. In der Praxis führt dies häufig dazu, dass flächendeckende Parkscheibenregelungen wegen der mangelnden Überwachung wenig beachtet werden und somit auch die verkehrslenkende Wirkung der Bewirtschaftung reduziert wird. Ein weiterer

<sup>6</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005.

BA Reinickendorf  
**Parkraum-  
 bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

Nachteil ist die schwer zu kontrollierende mögliche Manipulation durch das We-  
 terdrehen der Parkscheibe.

Das Gebiet zwischen Tegeler Hafen bis Veitstraße, begrenzt von der Berliner  
 Straße, ist derzeit als Parkzone mit einer Parkscheibenregelung im Mischprinzip  
 ausgewiesen (Abbildung 51). Die zulässige Höchstparkdauer beträgt 3 Stun-  
 den, Bewohnende mit einem Bewohnerparkausweis können hier unbegrenzt  
 parken.

**Abbildung 51:** Parkzone mit einer Parkscheibenregelung im Mischprinzip (Alt-Tegel)



**Abbildung 52:** Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip



**4.2.3 Reines Bewohnerparken**

In Bereichen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung können reine Bewoh-  
 nerparkbereiche ausgewiesen werden. Da der öffentliche Straßenraum dem  
 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 %.<sup>7</sup>

Reine Bewohnerparkbereiche sind durch das Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) oder das Zeichen 290 (eingeschränktes Haltverbot für eine Zone) mit Zusatzzeichen zu kennzeichnen (Abbildung 53).

Bewohnerparkbereiche sind die wohl strikteste Form der Bevorrechtigung von Bewohnenden. 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 Gruppen Nutzende wie Kundschaft oder besuchenden Personen 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 53:** Beschilderungsbeispiele für Bewohnerparken



#### 4.2.4 Empfehlungen für Tegel

Die Bestandsanalyse zeigt in den Teilgebieten Alt-Tegel, Borsigturm, Wittestraße und Sterkrader Straße Ost, dass eine Parkraumbewirtschaftung wegen des hohen Parkdrucks und dem hohen Anteil gebietsfremder Langparkender sinnvoll ist (Kapitel 4.1).

<sup>7</sup> VwV-StVO zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, zu Absatz 1 bis 1e, 29.X

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

Wir empfehlen für diese Teilgebiete eine einheitliche Bewirtschaftungsform mit einer Gebührenpflicht im Mischprinzip, bei der entweder mit einem gültigen Parkschein oder mit einem Bewohnerparkausweis bzw. Ausnahmegenehmigung geparkt werden darf. 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 bei konsequenter Parkraumüberwachung der Anteil der gebietsfremden Langparkende deutlich ab. Dadurch steigen die Parkchancen für Bewohnende, Kundschaft und Besuchende. Mit der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen werden die Bewohnende bei der Parkplatzsuche bevorrechtigt. Ebenso erhalten Gewerbetreibende unter bestimmten Voraussetzungen auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung.

### **4.3 Bewirtschaftungs- und Beobachtungsgebiete sowie Parkzoneneinteilung**

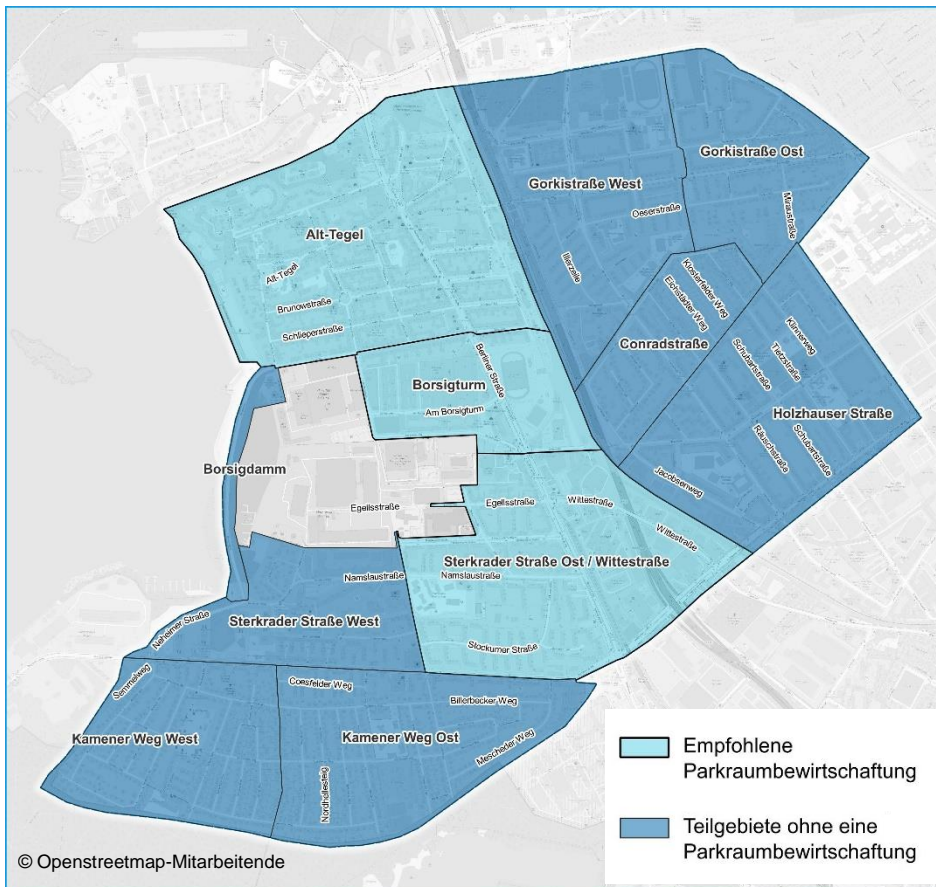
Eine Bewirtschaftung ist in den Teilgebieten Alt-Tegel, Borsigturm, Wittestraße und Sterkrader Straße Ost sinnvoll. Nach Möglichkeit sollte die Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes so erfolgen, dass zum einen sinnvolle und nachvollziehbare Grenzen gewählt wird und zum anderen Verdrängungseffekte in benachbarte (Wohn-) Bereiche weitgehend vermieden werden. In Abstimmung mit dem Auftraggeber werden die Teilgebiete in die in der Abbildung 54 dargestellten Parkzonen eingeteilt.

Der Verlauf der S-Bahntrasse im Osten markiert die Grenze für alle Parkzonen. Als Grenze für die Parkzone Alt-Tegel dient im Westen der Tegeler See, im Norden der Tegeler Hafen sowie der Nordgraben und im Süden die Veitstraße. Hier grenzt die Parkzone Alt-Tegel an die Parkzone Borsigturm. Das Gewerbegebiet im Bereich der Straße Am Borsigturm ist die westliche Grenze für die Parkzonen Borsigturm bzw. Sterkrader Straße Ost / Wittestraße. Die beiden Parkzonen werden durch die Ernststraße getrennt. Die Parkzone Sterkrader Straße Ost / Wittestraße wird im Westen noch zusätzlich durch die Sterkrader Straße und im Süden durch die Holzhauser Straße abgegrenzt.

Im Osten ist aufgrund der Trennwirkung durch die Bahntrasse die Verdrängungswirkung durch eine Bewirtschaftung gering. Im Westen verhindern das Gewerbegebiet sowie der Tegeler See als natürliche Grenze ebenfalls eine Pkw-Verdrängung. Auch der Tegeler Hafen und der Nordgraben entlang der nördlichen Grenze verhindern eine Pkw-Verdrängung. Aufgrund der an die südliche Grenze im Bereich der Holzhauser Straße anschließenden Gewerbegebiete und Einzelhandelseinrichtungen sowie der Justizvollzugsanstalt Tegel ist auch hier eine Verdrängung nicht zu erwarten.

**Abbildung 54:** Aufteilung der empfohlenen Parkzonen

BA Reinickendorf  
**Parkraum-**  
**bewirtschaftung Tegel**  
 Bericht (Entwurf)  
 07.03.2025



#### 4.4 Bewirtschaftungszeiten

Die Festlegung der Bewirtschaftungszeiten hängt von der Nutzungsstruktur im Gebiet, von der tageszeitlichen Zusammensetzung der parkenden Fahrzeuge und den Regelungen der angrenzenden Parkzonen ab. Die Bewirtschaftungszeiten sollten sich an den Tageszeiten orientieren, zu denen eine Konkurrenz zwischen Bewohnende und gebietsfremden Langparkende besteht.

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.

Die Erhebungen im Untersuchungsgebiet haben gezeigt, dass bis 15 Uhr in den Teilgebieten Alt-Tegel, Borsigturm, Wittestraße und Sterkrader Straße Ost ein hoher Anteil gebietsfremder Langparkende vorhanden ist. Nach 17 Uhr sinkt der Anteil, es sind aber noch bis 19 Uhr vor allem in den Teilgebieten Alt-Tegel und Borsigturm viele gebietsfremde Kurzparkende. Anhand der Erhebungsergebnisse und den Öffnungszeiten der Gastronomiebetriebe sowie Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen wird für die Teilgebiete eine einheitliche

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

Bewirtschaftungszeit empfohlen. Dabei werden zwei Varianten mit unterschiedlichen Bewirtschaftungszeiten betrachtet:

- Variante 1:  
Mo-Fr 9-20 Uhr, Sa 9-18 Uhr
- Variante 2:  
Mo-Sa 9-18 Uhr

Hinsichtlich der Einführung einer saisonalen Parkraumbewirtschaftung bzw. einer Anpassung der Bewirtschaftungszeiten während der Sommermonate in relevanten Teilbereichen in Ufernähe des Flughafensees, wie dem Werdeohler Weg, Altendorfer Weg und Mescheder Weg, ist eine abschließende Bewertung erst nach weiteren Erhebungen in den Sommermonaten möglich. Daher können derzeit keine konkreten Empfehlungen ausgesprochen werden.

#### **4.5 Gebührenhöhe**

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

Die zuvor eingeteilten Parkzonen werden nach den unterschiedlichen Kriterien der Parkgebühren-Ordnung (ParkGebO) analysiert. Eine Übersicht gibt die Tabelle 14 wieder. Alle empfohlenen Parkzonen erfüllen die Kriterien für eine Gebührenhöhe von 0,50 € je Viertelstunde.

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

**Tabelle 14:** Parkgebührenzuordnung nach ParkGebO der Parkzonen

Parkzone	Kriterien nach ParkGebO § 1 Abs. (1)...			Empfehlung je viertel Stunde
	Nr. a <sup>8</sup> erfüllt	Nr. b <sup>9</sup> erfüllt	Nr. c <sup>10</sup> erfüllt	
	<b>0,25 €</b>	<b>0,50 €</b>	<b>0,75 €</b>	
Alt-Tegel	Ja	Ja	Nein	0,50 €
Borsigturm	Ja	Ja	Nein	0,50 €
Sterkrader Straße Ost / Wittestraße	Ja	Ja	Nein	0,50 €

## 4.6 Standortverteilung der Parkscheinautomaten

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

Im Vordergrund der Standortverteilung stehen die Benutzerfreundlichkeit und Verkehrssicherheit und damit die Akzeptanz durch die betroffenen Verkehrsteilnehmer. Die Automaten sollten nicht mehr als 60 Meter vom parkenden Fahrzeug entfernt und möglichst auf der gleichen Straßenseite wie die zugehörigen Parkstände angeordnet sein (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung / Heinrichs, Baier (Bearb.), 2004). Fahrbahnüberquerungen können den Nutzenden bei Straßen mit geringer Trennwirkung zugemutet werden. An allen netzklassifizierten Straßen wird eine beidseitige Aufstellung von Parkscheinautomaten aufgrund ihrer übergeordneten Bedeutung und größeren Trennwirkung empfohlen. Dies trifft auf die folgenden Straßenzüge zu:

<sup>8</sup> Gebiet mit hoher Nutzungsdichte und typischem Mischparken von Bewohnenden, Pendelnde, Kunden, Lieferanten, Besuchende und Gewerbetreibenden.

<sup>9</sup> Zentrale Lagen mit hoher Parkraumnachfrage von Bewohnenden, Pendelnde, Kunden, Lieferanten, Touristen und Gewerbetreibenden sowie ausreichender Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

<sup>10</sup> Zentrale Geschäftsgebiete mit besonders hoher Parkraumnachfrage von Bewohnenden, Pendelnde, Kunden, Lieferanten, Touristen und Gewerbetreibenden sowie guter Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

BA Reinickendorf  
**Parkraum-  
 bewirtschaftung Tegel**

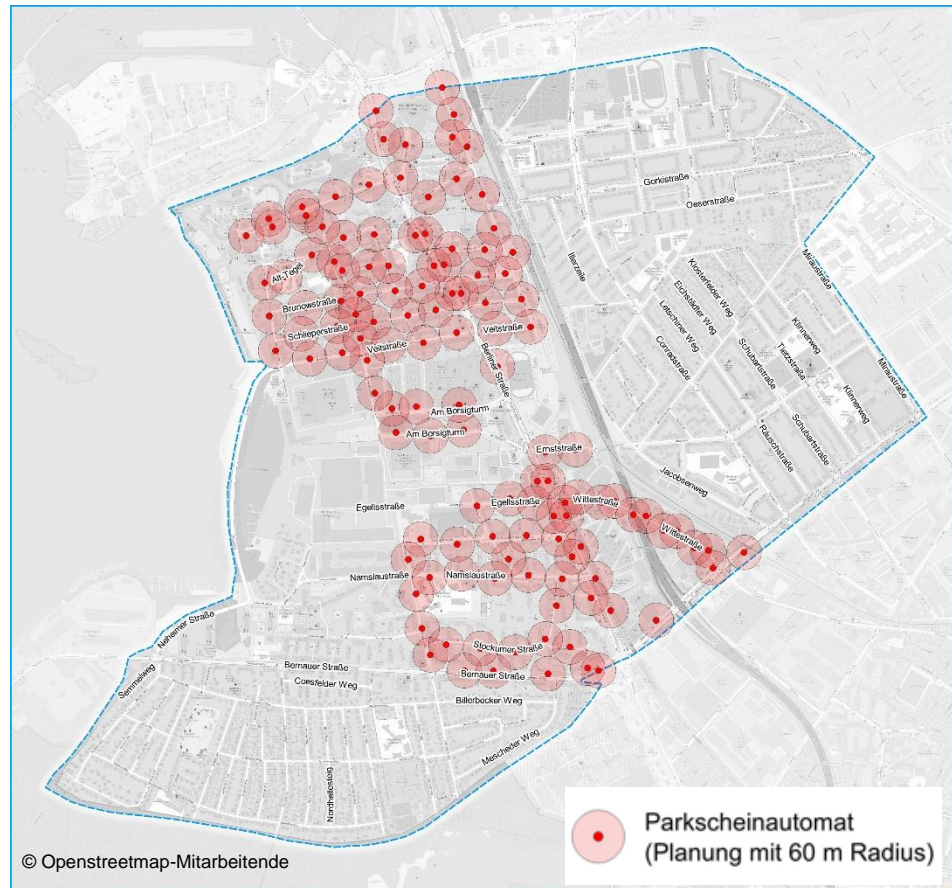
Bericht (Entwurf)

07.03.2025

- Berliner Straße
- Bernauer Straße (stellenweise)
- Wittestraße.

Abbildung 55 zeigt einen Vorschlag, der die genannten Anforderungen berücksichtigt. In der Realität können durch die örtlichen Gegebenheiten mehr Parkscheinautomaten benötigt werden. Daher wird in Abstimmung mit dem Auftraggeber die ermittelte Anzahl an Parkscheinautomaten um 10 % erhöht. Für die Versorgung des Untersuchungsgebietes werden nach dieser ersten Schätzung für die Parkzone Alt-Tegel 68 Parkscheinautomaten (PSA), für die Parkzone Borsigturm 13 PSA und für die Parkzone Sterkrader Straße / Wittestraße 56 PSA benötigt.

**Abbildung 55:** Mögliche Standorte der Parkscheinautomaten



## 5 Wirtschaftlichkeit der Parkraumbewirtschaftung

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

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

Die Bearbeitung der Bewohnerparkausweise und die der gewerblichen Ausnahmegenehmigungen erfolgt durch das Bezirksamt Reinickendorf. Die Gebühren für die Ausstellung eines Anwohnerparkausweises bzw. von Umschreibungen decken nicht die entstehenden Verwaltungskosten. Da zum jetzigen Zeitpunkt die Anzahl auszugebender Bewohnerparkausweise nicht abgeschätzt werden kann, werden die Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit den Bewohnerparkausweisen hier nicht weiter betrachtet. Eine Erhöhung der Gebühren für Bewohnerparkausweise ist aktuell in der Diskussion.

Die Berechnung der Einnahmen und Ausgaben erfolgt für die Bewirtschaftung im Mischprinzip. Die Kostenschätzung beruht auf der Annahme, dass 1.812 Abstellstände in der Parkzone Alt-Tegel, 400 Abstellstände in der Parkzone Borsigturm und 1.438 Abstellstände in der Parkzone Sterkrader Straße Ost / Wittestraße bewirtschaftet werden.

Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsanalyse werden zwei Varianten mit unterschiedlichen Bewirtschaftungszeiten betrachtet. Variante 1 sieht eine Bewirtschaftung von Montag bis Freitag von 9 bis 20 Uhr sowie samstags von 9 bis 18 Uhr vor. In Variante 2 wird eine Bewirtschaftungszeit von Montag bis Samstag von 9 bis 18 Uhr angenommen (vgl. Kapitel 4.4).

In der Tabelle 15 werden alle für eine Bewirtschaftung in Frage kommenden Abstellstände im öffentlichen Straßenraum bzw. in Sammelanlagen auf öffentlichen Flächen dargestellt.

**Tabelle 15:** Zu berücksichtigende Abstellstände bei der Kostenschätzung

<b>Abstellstände, die derzeit...</b>	<b>Alt-Tegel</b>	<b>Borsigturm</b>	<b>Sterkrader Straße Ost / Wittestraße</b>
... ohne Einschränkung nutzbar sind	70	254	1.287
... schon durch den Bezirk bewirtschaftet werden (Parkscheibe) bzw. nutzerbeschränkt sind	1.655	143	26
... nur für ausgewählte Fahrzeugarten reserviert sind	0	0	17 <sup>11</sup>
... ein temporäres Haltverbot aufweisen	87	3	108
<b>gesamt</b>	<b>1.812</b>	<b>400</b>	<b>1.438</b>

## 5.1 Einnahmen

### 5.1.1 Parkscheingebühren

Die Berechnung der Parkscheingebühren berücksichtigt die Bewirtschaftungszeiten, die Gebührenhöhe, die Anzahl der bewirtschafteten Abstellstände und den Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein. Der Parkscheinanteil wird mit Hilfe der Erhebungsergebnisse sowie vorliegender Erfahrungswerte abgeschätzt.

Im Bezirk Reinickendorf besteht derzeit keine Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheingebühren oder Handyparken. Daher erfolgt die Einnahmenschätzung anhand von Annahmen, die auf vergleichbaren Parkzonen in Berlin basieren, insbesondere unter Berücksichtigung der Nutzungsstruktur und Erhebungsergebnisse aus Tegel.

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

- In den Parkzonen von Friedrichshain-Kreuzberg wurden im Jahr 2019 durchschnittliche Gebühreneinnahmen von rund 300 € je Parkstand bei größtenteils längeren Bewirtschaftungszeiten und überwiegend niedrigeren Gebühren eingenommen. Die durchschnittliche Gebühreneinnahmen liegen zwischen 180 € in der Parkzone 18 und 418 € je Parkstand und Jahr in der

<sup>11</sup> Im Bereich der Rendsburger Brücke ist das Parken nur für Pkw und nicht für Lkw gestattet.

Parkzone 50 (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2020).

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

Unter Berücksichtigung der kürzeren Bewirtschaftungszeit, überwiegend höheren Parkscheingebühren und der Gebietsstruktur wird in der Variante 1 mit jährlichen Einnahmen aus Parkscheingebühren (inklusive Handyparken) in Höhe von rund 395 € je Parkstand und Jahr in den drei Parkzonen gerechnet. In der Variante 2 betragen die Einnahmen aus Parkscheingebühren (inklusive Handyparken) aufgrund der kürzeren Bewirtschaftungszeit im Vergleich zu der Variante 1 rund 332 € je Parkstand und Jahr. Es ist mit den in den Tabelle 16 und Tabelle 17 aufgeführten jährlichen Einnahmen aus Parkscheingebühren je Parkzone zu rechnen.

**Tabelle 16:** Einnahmen aus Parkscheingebühren nach Parkzone (Variante 1)

Parkzone	Einnahmen aus Parkscheingebühren (jährlich, gerundet)
Alt-Tegel	714.100 €
Borsigturm	157.600 €
Sterkrader Straße Ost / Wittestraße	566.700 €

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

**Tabelle 17:** Einnahmen aus Parkscheingebühren nach Parkzone (Variante 2)

Parkzone	Einnahmen aus Parkscheingebühren (jährlich, gerundet)
Alt-Tegel	602.700 €
Borsigturm	133.100 €
Sterkrader Straße Ost / Wittestraße	478.300 €

Die Annahme der Einnahmen aus Parkscheingebühren von knapp 330 € je Abstellstand entspricht einem parkstandsbezogenen Anteil der Parker mit Parkschein auf öffentlichen Abstellständen von rund 6 %. Zum Vergleich: die Erfahrungs-Parkscheinanteile reichen je bewirtschafteten Abstellstand in Berlin von 4 % bis 24 %:

- Die Parkzonen 38 / 41 wiesen im Jahr 2016 einen Parkscheinanteil im Tagesdurchschnitt von 5,12 % auf (Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2019).
- Die am 1. Oktober 2010 eingeführte Parkraumbewirtschaftung in Prenzlauer Berg wies im Jahr 2011 (Januar bis Oktober) einen Parkscheinanteil im Tagesdurchschnitt von rund 5 % auf (Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2011).
- 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.)).
- Nach Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin lag der stellplatzbezogene Parkscheinanteil in den dort bewirtschafteten Parkzonen im Jahr 2003 bei 8 % im Jahresdurchschnitt.

### 5.1.2 Verwarn- und Bußgelder

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

- 2019 nahm der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg rund 3,57 Mio. € an Verwarnungs- und Bußgeldern in den Parkzonen 18, 30, 49, 50, 51, 60 und 61 ein. Dies entspricht rund 225 € je Abstellstand und Jahr (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2020). 2015 wurden 3,07 Mio. € in den Parkzonen 18, 30, 49 und 50 eingenommen (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2017). Dies entspricht rund 330 € je Abstellstand und Jahr.
- Der Bezirk Mitte hat 2016 rund 8,10 Mio. €, 2017 rund 8,67 Mio. € und 2018 rund 8,91 Mio. € an Verwarnungs- und Bußgeldern in den bestehenden Parkzonen eingenommen (Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2019). Dies entspricht in 2016 rund 305 €, in 2017 327 € bzw. in 2018 wieder rund 305 € je Abstellstand. Zum Vergleich: Im Jahr 2009 nahm der Bezirk Mitte unter Berücksichtigung aller damaligen Parkzonen 255 € je Abstellstand und Jahr ein. Den niedrigsten Wert wies die Parkzone 14 mit 76 € auf (Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2010).
- 2015 hat der Bezirk Tempelhof-Schöneberg in den Parkzonen 9, 17 und 16-28 1,14 Mio. € eingenommen (Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2016). Dies entspricht rund 160 € je Abstellstand und Jahr.
- In den Parkzonen 44 - 45 in Prenzlauer Berg nahm der Bezirk Pankow 2015 durchschnittlich 200 € je Abstellstand ein (Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2015). Bei den Parkzonen 41 - 43 in Prenzlauer Berg wurden im Zeitraum Januar bis Oktober 2011 insgesamt 4,17 Mio. € an Verwarnungs- und Bußgeldern eingenommen. Dies entspricht rund 400 € je Abstellstand und Jahr (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg / LK Argus GmbH (Bearb.), 2011).
- Im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf wurden in den bestehenden Parkzonen rund 200 € an Verwarnungs- und Bußgeldern je Abstellstand und Jahr eingenommen (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin / CS Plan (Bearb.), 2006).

Insgesamt reicht die Spanne der Erfahrungswerte somit von rund 80 € bis 400 € pro Abstellstand und Jahr. Die Prognose für die Parkzonen geht aufgrund der genannten Erfahrungen, einer kürzeren Bewirtschaftungszeit in den empfohlenen Parkzonen und in Abstimmung mit dem Auftraggeber von durchschnittlich

300 € je bewirtschaftetem Abstellstand und Jahr bei einer Bewirtschaftungszeit von Mo - Fr 9 - 20 Uhr und Sa 9 - 18 Uhr in der Variante 1 aus. Unter Berücksichtigung einer kürzeren Bewirtschaftungszeit von Mo – Sa 9 – 18 Uhr werden bei der Variante 2 250 € je bewirtschaftetem Abstellstand und Jahr angenommen.

Gemäß der Basiskorrektur der Globalsummenzuweisung verbleiben nach dem ersten Jahr 50 % der Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern bei den Bezirken und 50 % beim Landeshaushalt.<sup>12</sup> Die unter den genannten Annahmen ermittelten Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgelder sind in den Tabelle 18 und Tabelle 19 für das erste Jahr sowie für die Folgejahre (50 %) je Variante aufgeführt.

**Tabelle 18:** Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern nach Parkzone (Variante 1)

Parkzone	Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern (gerundet)	
	1. Jahr (100 %)	Folgejahre (50 %)
Alt-Tegel	543.600 €	271.800 €
Borsigturm	120.000 €	60.000 €
Sterkrader Straße Ost / Wittestraße	431.400 €	215.700 €

**Tabelle 19:** Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern nach Parkzone (Variante 2)

Parkzone	Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern (gerundet)	
	1. Jahr (100 %)	Folgejahre (50 %)
Alt-Tegel	453.000 €	226.500 €
Borsigturm	100.000 €	50.000 €
Sterkrader Straße Ost / Wittestraße	359.500 €	179.750 €

## 5.2 Ausgaben

### 5.2.1 Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung

Ausgaben für die Einrichtung der Bewirtschaftung fallen für die Parkscheinautomaten, die Beschilderung und die Information der Bewohnende und

<sup>12</sup> Auskunft des Bezirksamtes Mitte von Berlin am 05.04.2019 mit Bezug auf ein Schreiben der Senatsverwaltung für Finanzen zur Basiskorrektur der Globalsummenzuweisung Bezirke.

Gewerbetreibenden sowie für die Überwachung der bewirtschafteten Bereiche an. Nachfolgend erfolgt eine Grobkostenschätzung für die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung.

Die Anzahl der notwendigen Parkscheinautomaten wurde in Kapitel 4.6 ermittelt. In der Tabelle 20 ist die erforderliche Anzahl an Parkscheinautomaten für die neuen Parkzonen angegeben. Die erforderliche Anzahl an Parkscheinautomaten ist in beiden Varianten identisch.

**Tabelle 20:** Anzahl Parkscheinautomaten je Parkzone

Parkzone	Anzahl Parkscheinautomaten
Alt-Tegel	68
Borsigturm	13
Sterkrader Straße Ost / Wittestraße	56

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

- Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat 2019 in den bestehenden Parkzonen rund 3.500 € je Parkscheinautomat inklusive Fundament, Pfosten und Handyparkaufkleber investiert. Die jährlichen Betriebs- und Wartungskosten betragen pro Automaten ca. 770 €. <sup>13</sup>
- Im Bezirk Mitte liegen die Anschaffungskosten für einen neuen Parkscheinautomaten inklusive Montage bei ca. 4.350 €. Die laufenden Betriebs- und Wartungskosten inklusive Reinigung und Inkassodienst liegen pro Automaten bei rund 700 € p.a. (Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2019).
- Der Bezirk Tempelhof-Schöneberg erwarb im Jahr 2016 Parkscheinautomaten inklusive Beschaffung und Montage für 3.500 € pro Automaten. Die jährlichen Betriebskosten beliefen sich auf rund 750 € je Parkscheinautomat (Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2016).
- Der Bezirk Pankow hatte bei Einführung der Parkzonen 41 - 43 im Jahr 2010 Anschaffungskosten von 2.500 € je Automaten. Die jährlichen Betriebs- und Wartungskosten liegen bei rund 560 € je Parkscheinautomat. Im Jahr 2013 wurde für die Anschaffung von 342 Parkscheinautomaten für die Parkzonen 44 - 45 inkl. Einrichtung und Fundament je Automat 3.730 € ausgegeben. Die jährlichen Betriebskosten belaufen sich pro Automaten

<sup>13</sup> Auskunft des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin am 03.03.2020.

auf 440 € (Bezirksamt Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2015).

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

Mit den o. g. Erfahrungswerten und unter Berücksichtigung möglicher Preissteigerungen werden in Abstimmung mit dem Auftraggeber für die Prognose einmalige Investitionskosten inklusive Aufstellung in Höhe von 5.660 € pro Parkscheinautomat und jährliche Betriebskosten in Höhe von knapp 900 € je Automat für die Parkzonen angenommen. Die sich ergebenden Gesamtkosten aller Automaten je Parkzone für das erste Jahr (einmalige Anschaffungskosten und laufende Betriebskosten) und für die Folgejahre (laufende Betriebskosten) sind der Tabelle 21 zu entnehmen. Die Gesamtkosten sind in beiden Varianten identisch.

**Tabelle 21:** Ausgaben für Parkscheinautomaten nach Parkzone

Parkzone	Ausgaben für Parkscheinautomaten (gerundet)	
	Einmalige Anschaffungskosten und laufende Betriebskosten im 1. Jahr	Laufende Betriebskosten in den Folgejahren
Alt-Tegel	448.000 €	61.000 €
Borsigturm	87.000 €	12.000 €
Sterkrader Straße Ost / Wittestraße	368.000 €	50.000 €

Für die Information der betroffenen Haushalte bzw. Betriebe liegen keine aktuellen Werte vor. 2016 benötigte der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg 3,90 € je Abstellstand für die Errichtung der Parkzonen 49 und 50 (Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2019). Für die Information der betroffenen Haushalte bzw. Betriebe werden unter Berücksichtigung möglicher Preissteigerungen und in Abstimmung mit dem Auftraggeber rund 4,60 € je Abstellstand veranschlagt.

Für die Erstellung von Verkehrszeichenplänen und Parkzonenbeschilderung liegen keine Daten vom Bezirk Reinickendorf vor. Hier wird auf Daten vom Bezirk Mitte aus dem Jahr 2019 zurückgegriffen. Diese liegen bei 27,40 € je bewirtschaftetem Abstellstand (Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2019). In Abstimmung mit dem Auftraggeber und unter Berücksichtigung von Preissteigerungen werden je bewirtschafteten Abstellstand einmalige Kosten von rund 32 € angenommen. Übertragen auf die Anzahl der Abstellstände in den drei Parkzonen ergeben sich die in der Tabelle 22 aufgeführten einmaligen Kosten.

**Tabelle 22:** Ausgaben für Information, Verkehrszeichenpläne und Parkzonenbeschilderung nach Parkzone

Parkzone	Einmalige Kosten für Information, Verkehrszeichenpläne und Parkzonenbeschilderung auf 10 Jahre gerechnet (gerundet)
Alt-Tegel	66.500 €
Borsigturm	14.700 €
Sterkrader Straße Ost / Wittestraße	52.800 €

BA Reinickendorf  
**Parkraum-**  
**bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

## 5.2.2 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. Die Ausgabenberechnungen basieren auf einer Grobkostenschätzung und dienen als erste Orientierung für die voraussichtlichen Kosten.

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 das jeweilige Teilgebiet getroffenen Annahmen):

- Anzahl der zu überwachenden Abstellstände im Untersuchungsgebiet:  
 Alt-Tegel: 1.812, Borsigturm: 400, Sterkrader Straße Ost / Wittestraße: 1.438 Abstellstände.
- Die Kontrollstrecke gibt die zu überprüfende Kantenlänge der Straßenseiten an. Dieser Wert wird pauschal um 10 % reduziert, um Abkürzungen bei der Überwachungsdurchführung zu berücksichtigen. Die Kantenlängen der zu überprüfenden Abschnitte in den Parkzonen bzw. die reduzierten Werte sind:  
 Alt-Tegel: 15.428 m bzw. 13.885 m, Borsigturm: 4.314 m bzw. 3.883 m, Sterkrader Straße Ost / Wittestraße: 10.507 m bzw. 9.456 m.
- Bewirtschaftungszeiten in den Parkzonen:  
 Variante 1 Mo-Fr 9-20 Uhr, Sa 9-18 Uhr  
 Variante 2 Mo-Sa 9-18 Uhr

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

- Mittlerer Überwachungsturnus im Jahresdurchschnitt in den Parkzonen: dreistündlich in allen Parkzonen, dies entspricht bei den vorgeschlagenen Bewirtschaftungszeiten rund drei bis vier Überwachungsgängen am Tag in der Variante 1 und rund drei Überwachungsgänge in der Variante 2.
- Mittlere Gehgeschwindigkeit ohne Überwachungstätigkeit in den Parkzonen: 3,6 km/h.
- Überprüfungszeit je Parkstand in den Parkzonen: 5 Sekunden bei Parkscheinen, 30 Sekunden bei Handyparken.
- Nichtbeachtungsquote, die den zu erwartenden Anteil von unzulässig abgestellten Fahrzeugen (Schwarzparkenden) in den Teilgebieten angibt: 10 %.
- Zeit für das Schreiben einer Anzeige in beiden Teilgebieten: 2 Minuten.
- Annahme zum Anteil der Handy-Parker in den Teilgebieten: 20 %.
- Überprüfung der Parkscheinautomaten (PSA) in den Teilgebieten: erfahrungsgemäß sind langfristig durchschnittlich rund 10 % der Automaten defekt. Pro Meldung werden rund 1,5 Minuten Zeitaufwand veranschlagt.
- Zeiten für allgemeine Auskünfte in den Parkzonen: erfahrungsgemäß wenden sich ortsunkundige Passanten mit allgemeinen Fragen an die uniformierten Überwachungskräfte. Hier wird durchschnittlich eine einminütige Anfrage je Stunde berücksichtigt.
- Rüst- und Wegezeiten zu den Teilgebieten: ca. 100 Minuten je Arbeitstag in den Parkzonen Alt-Tegel und Borsigturm und ca. 90 Minuten je Arbeitstag in der Parkzone Sterkrader Straße Ost / Wittestraße. Ausgangspunkt ist das Ordnungsamt in der im Lübener Weg 26.<sup>14</sup> 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: 20 %.<sup>15</sup>

Unter den getroffenen Annahmen werden im Jahresmittel rechnerisch die in den Tabelle 23 und Tabelle 24 enthaltene Anzahl an Überwachungskräften benötigt, um dort durchschnittlich drei- bis viermal am Tag zu kontrollieren. Eine detaillierte Übersicht befindet sich im Anhang. Neben den

---

<sup>14</sup> Es bestehen Überlegungen die Diensträume in die Borsighallen zu verlagern. Dies würde auch kürzere Wegezeiten zu den jeweiligen Parkzonen im Untersuchungsgebiet ermöglichen. Für die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung werden jedoch die längeren Wegezeiten als Grundlage herangezogen, um ein Worst-Case-Szenario abzubilden.

<sup>15</sup> Annahme nach Statistikstelle Personal bei der Senatsverwaltung für Finanzen „Gesundheitsquote im unmittelbaren Landesdienst Berlin Berichtsjahr 2023“.

Überwachungskräften wird zusätzlich eine Person zur Koordination (Leitungskraft) für 15 Überwachungskräfte benötigt.

**Tabelle 23:** Anzahl an Überwachungskräften und koordinierende Personen nach Parkzone (Variante 1)

Parkzone	Anzahl Überwachungskräfte	Anzahl koordinierende Personen
Alt-Tegel	16,5	1,1
Borsigturm	3,9	0,2
Sterkrader Straße Ost / Wittestraße	12,2	0,8

**Tabelle 24:** Anzahl an Überwachungskräften und koordinierende Personen nach Parkzone (Variante 2)

Parkzone	Anzahl Überwachungskräfte	Anzahl koordinierende Personen
Alt-Tegel	14,0	0,9
Borsigturm	3,3	0,2
Sterkrader Straße Ost / Wittestraße	10,3	0,7

Rechnerisch überwacht eine Person in der Variante 1 damit ca. 110 Abstellstände, in der Variante 2 sind es ca. 130 Abstellstände. Zum Vergleich: in den Parkzonen von Friedrichshain-Kreuzberg überwacht rechnerisch eine Überwachungskraft 122 Parkstände (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2020). Bei der Interpretation dieses Wertes ist zu beachten, dass auch andere Faktoren wie Parkstandsanzahl und -dichte sowie „Leerwege“ eine Rolle spielen.

Die vorliegende Prognose für die Berechnung eines durchschnittlichen Jahressatzes für Überwachungskräfte und koordinierende Personen basiert auf dem Tarifvertrag der Tarifgemeinschaft deutscher Länder.<sup>16</sup> Danach wird ein durchschnittlicher Jahressatz von 34.400 € je Überwachungskraft (E 4 TV-L) und 42.900 € je Leitungskraft (E 9a TV-L) angenommen.<sup>17</sup>

Außer den Personalkosten sind auch laufende Sach- und Materialkosten zu beachten. Da in Tegel hierzu keine Erfahrungswerte vorliegen, werden einmalige Sachkosten für die Erstausrüstung in Abstimmung mit dem Bezirk Reinickendorf - in Anlehnung an die Ausgaben vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

<sup>16</sup> Quelle: <https://www.jobs-beim-staat.de/>

<sup>17</sup> Alle Jahressätze sind auf 100 gerundet.

(Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.), 2020) – und unter Berücksichtigung einer Preissteigerung mit 6.400 € je Überwachungskraft und 5.000 € je Leitungskraft festgelegt.

Die unter den getroffenen Annahmen ermittelten Gesamtkosten sind in den Tabelle 25 und Tabelle 26 für das erste Jahr sowie für die Folgejahre dargestellt.

**Tabelle 25:** Ausgaben für Überwachung nach Parkzone (Variante 1)

Parkzone	Ausgaben für Überwachung (gerundet)	
	Einmalige Sachkosten sowie laufende Sach- und Personalkosten im 1. Jahr	Laufende Sach- und Personalkosten in den Folgejahren
Alt-Tegel	773.500 €	658.900 €
Borsigturm	182.100 €	155.100 €
Sterkrader Straße Ost / Wittestraße	548.100 €	467.000 €

**Tabelle 26:** Ausgaben für Überwachung nach Parkzone (Variante 2)

Parkzone	Ausgaben für Überwachung (gerundet)	
	Einmalige Sachkosten sowie laufende Sach- und Personalkosten im 1. Jahr	Laufende Sach- und Personalkosten in den Folgejahren
Alt-Tegel	641.600 €	546.700 €
Borsigturm	138.700 €	118.200 €
Sterkrader Straße Ost / Wittestraße	502.900 €	428.500 €

### 5.3 Fazit

Basierend auf den vorherigen Ergebnissen der Wirtschaftlichkeitsanalyse wird nachfolgend für jede Parkzone und Variante eine finanzielle Bilanzierung vorgenommen.

#### Parkzone Alt-Tegel

Eine Parkraumbewirtschaftung der Parkzone Alt-Tegel würde im Rahmen der Variante 1 und einer Bewirtschaftungszeit von Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr und einem 3-stündigen Überwachungsturnus mit 3-4 Kontrollgängen am Tag im ersten Jahr eine Unterdeckung von rund 30.000 € erzielen. Für das Folgejahr wird für die Parkzone A ein Überschuss von rund 265.000 € ermittelt (Tabelle 27).

In der Variante 2 mit einer Bewirtschaftungszeit von Mo-Sa 9-18 Uhr und einem ebenfalls 3-stündigen Überwachungsturnus mit 3 Kontrollgängen am Tag wäre eine Parkraumbewirtschaftung im ersten Jahr nicht kostendeckend bei einem Minus von rund 100.000 €. Für das Folgejahr wird ein Überschuss von rund 221.200 € errechnet (Tabelle 30).

BA Reinickendorf  
**Parkraumbewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

**Parkzone Borsigturm**

Unter denselben Bedingungen wie in der Parkzone Alt-Tegel ergibt sich in der Variante 1 bei einer Parkraumbewirtschaftung der Parkzone Borsigturm im ersten Jahr eine leichte Unterdeckung von rund 5.900 €. Im Folgejahr wird für die Parkzone Borsigturm ein Überschuss von rund 50.600 € errechnet (Tabelle 28).

Eine Parkraumbewirtschaftung unter Berücksichtigung der Maßnahmenvorschläge für die Variante 2 erzielt im ersten Jahr ebenfalls eine Unterdeckung von rund 7.000 €. Im Folgejahr ergibt sich dagegen ein Überschuss von ca. 53.000 € (Tabelle 31).

**Parkzone Sterkrader Straße Ost / Wittestraße**

In der Variante 1 wäre eine Parkraumbewirtschaftung in der Parkzone Sterkrader Straße Ost / Wittestraße im ersten Jahr kostendeckend mit einem Plus von ca. 28.800 €. Im Folgejahr wird ein Überschuss von rund 265.000 € ermittelt (Tabelle 29).

In der Variante 2 ergibt sich eine Unterdeckung von rund 86.300 € im ersten Jahr. Für das Folgejahr erfolgt ein Überschuss von rund 179.100 € (Tabelle 32).

**Tabelle 27:** Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone Alt-Tegel bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr mit 3-4 Kontrollgängen am Tag

Zone Alt-Tegel	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Überwachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilderung	Summe	
im ersten Jahr	714.100 €	543.600 €	<b>1.257.700 €</b>	773.500 €	447.900 €	66.500 €	<b>1.287.900 €</b>	<b>-30.200 €</b>
im Folgejahr	714.100 €	271.800 €	<b>985.900 €</b>	658.900 €	61.300 €	/	<b>720.200 €</b>	<b>265.700 €</b>

**Tabelle 28:** Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone Borsigturm bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr mit 3-4 Kontrollgängen am Tag

Zone Borsigturm	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Überwachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilderung	Summe	
im ersten Jahr	157.600 €	120.000 €	<b>277.600 €</b>	182.100 €	86.700 €	14.700 €	<b>283.500 €</b>	<b>-5.900 €</b>
im Folgejahr	157.600 €	60.000 €	<b>217.600 €</b>	155.100 €	11.900 €	/	<b>167.000 €</b>	<b>50.600 €</b>

**Tabelle 29:** Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone Sterkrader Straße Ost / Wittestraße bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr mit 3-4 Kontrollgängen am Tag

Zone Sterkrader Straße Ost / Wittestraße	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Überwachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilderung	Summe	
im ersten Jahr	566.700 €	431.400 €	<b>998.100 €</b>	548.100 €	368.400 €	52.800 €	<b>969.300 €</b>	<b>28.800 €</b>
im Folgejahr	566.700 €	215.700 €	<b>782.400 €</b>	467.000 €	50.400 €	/	<b>517.400 €</b>	<b>265.000 €</b>

**Tabelle 30:** Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone Alt-Tegel bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag

Zone Alt-Tegel	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Überwachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilderung	Summe	
im ersten Jahr	602.700 €	453.000 €	<b>1.055.700 €</b>	641.600 €	447.900 €	66.500 €	<b>1.156.000 €</b>	<b>-100.300 €</b>
im Folgejahr	602.700 €	226.500 €	<b>829.200 €</b>	546.700 €	61.300 €	/	<b>608.000 €</b>	<b>221.200 €</b>

**Tabelle 31:** Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone Borsigturm bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag

Zone Borsigturm	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Überwachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilderung	Summe	
im ersten Jahr	133.100 €	100.000 €	<b>233.100 €</b>	138.700 €	86.700 €	14.700 €	<b>240.100 €</b>	<b>-7.000 €</b>
im Folgejahr	133.100 €	50.000 €	<b>183.100 €</b>	118.200 €	11.900 €	/	<b>130.100 €</b>	<b>53.000 €</b>

**Tabelle 32:** Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone Sterkrader Straße Ost / Wittestraße bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag

Zone Sterkrader Straße Ost / Wittestraße	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Überwachung	Parkschein-automaten	Information, Beschilderung	Summe	
im ersten Jahr	478.300 €	359.500 €	<b>837.800 €</b>	502.900 €	368.400 €	52.800 €	<b>924.100 €</b>	<b>-86.300 €</b>
im Folgejahr	478.300 €	179.750 €	<b>658.050 €</b>	428.500 €	50.400 €	/	<b>478.900 €</b>	<b>179.150 €</b>

## 5.4 Exkurs: Einsatz von ScanCars zur Parkraumüberwachung

Scan-Fahrzeuge ergänzen die herkömmliche Parkraumkontrolle, indem sie das Erfassen und Abgleichen von Parkberechtigungen digitalisieren. Im Vergleich zur Kontrolle durch zu Fuß patrouillierendes Personal sind sie deutlich effizienter: Nach Herstellerangaben können pro Stunde rund 1.500 Fahrzeuge überprüft werden, während eine manuelle Kontrolle nur 90 bis 150 Fahrzeuge

erfasst.<sup>18</sup> Dies ermöglicht bei gleichem Personaleinsatz eine erheblich höhere Kontrolldichte und -intensität.

Erfahrungen aus Amsterdam und Warschau verdeutlichen die Effizienzsteigerung durch den Einsatz von Scan-Fahrzeugen in der Parkraumkontrolle. In Amsterdam werden etwa 200.000 Parkplätze von rund 120 Personen überwacht, wobei der Großteil als Fahrpersonal tätig ist. Etwa 20 Mitarbeitende übernehmen Hintergrundaufgaben, wie die manuelle Prüfung von Fällen, in denen das Scan-Fahrzeug keine Parkberechtigung erkennt.

In Warschau werden 45.000 bewirtschaftete Straßenparkplätze mit lediglich neun Scan-Fahrzeugen und rund 15 Mitarbeitenden kontrolliert. Diese Beispiele zeigen, dass der Einsatz digitaler Technologien den Personalaufwand erheblich reduzieren und die Effizienz der Parkraumüberwachung deutlich steigern kann.

Erfahrungen aus Warschau zeigen auch, dass die Einführung von Scan-Fahrzeugen die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung innerhalb bestehender Parkzonen bei gleichbleibenden Gebühren um 25 % steigern konnte. Die Zahl der täglich ausgestellten Bußgeldbescheide nahm zunächst deutlich zu, stabilisierte sich jedoch langfristig aufgrund eines „Lerneffekts“ bei den Parkenden.

Durch die Digitalisierung der Verkehrsüberwachung und der Ahndung von Verstößen lassen sich zudem öffentliche Mittel effizienter einsetzen und Verwaltungskosten reduzieren.

Bisher lassen die rechtlichen Rahmenbedingungen den Einsatz von ScanCars zur Parkraumüberwachung noch nicht zu. Hauptgründe sind vor allem datenschutzrechtliche Belange.

---

<sup>18</sup> Quelle: Agora Verkehrswende „Argumente für den Einsatz von Scan-Fahrzeugen in Deutschland“ (2024).

## 6 Mobilitätskonzept

Ergänzend zum Parkraumkonzept werden im Rahmen eines umfassenden Mobilitätskonzeptes verschiedene Maßnahmen betrachtet, die eine alternative Nutzung der Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs im öffentlichen Raum ermöglichen. Ziel dieser Maßnahmen ist es, die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit zu steigern, den Einzelhandel und die Gastronomie zu stärken, das Fahrradparken für Anwohnende und Besuchende zu verbessern, Mobilitätsstationen einzurichten sowie Liefer- und Ladezonen zu schaffen.

### 6.1 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Die Möglichkeit, das Fahrrad am Zielort sicher und komfortabel abstellen zu können, leistet einen wesentlichen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und damit zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Dadurch können auch Kfz-Parksuchverkehre verringert werden, was sich wiederum u. a. positiv auf die Verkehrssicherheit und die Luftqualität auswirkt. Die Verringerung von Kfz-Fahrten reduziert den Parkdruck und senkt den Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr. Dies schafft neue Gestaltungsspielräume im öffentlichen Raum, die für eine verbesserte Infrastruktur für Radfahrende und Zufußgehende genutzt werden können.

#### Zielgruppen

Die Zielgruppe von Radabstellanlagen variiert je nach Nutzungsort. In Wohngebieten sind es vor allem die Bewohnenden, die Bedarf an sicheren Abstellmöglichkeiten haben. An Arbeitsstätten steht die Nachfrage durch Beschäftigte im Vordergrund. In Bereichen mit Einzelhandel werden Radabstellanlagen insbesondere durch die Kundschaft genutzt.

#### Anforderungen der Zielgruppen

Radabstellanlagen müssen je nach Standort und Zielgruppe unterschiedliche Anforderungen erfüllen. An Wohn- und Arbeitsorten sollten sie sowohl leicht erreichbar sein als auch ein besonderes Maß an Diebstahlschutz bieten. Ein hoher Nutzerkomfort wird durch Witterungsschutzmaßnahmen wie überdachte Abstellflächen oder geschützte Fahrradräume in unmittelbarer Nähe zum bzw. innerhalb der Gebäude gewährleistet. Aufgrund der längeren Abstelldauer ist der Witterungsschutz an Wohn- und Arbeitsorten besonders relevant.

An Standorten mit kurzer Verweildauer, wie etwa im Einzelhandel, ist hingegen eine möglichst nahe Positionierung am Eingang entscheidend, um die Nutzung zu fördern und den Komfort für Radfahrende zu erhöhen.

Die Nutzung von Lastenrädern nimmt zu, insbesondere bei Eltern, Lieferdiensten und anderen gewerblichen sowie privaten Nutzenden. Diese Fahrräder erfordern speziell angepasste Abstellmöglichkeiten mit niedrigeren

Anschließhöhen als herkömmliche Fahrräder. Besonders an Standorten wie Kindertagesstätten, Schulen oder zentralen Einzelhandelsstandorten sind geeignete Abstellanlagen essenziell, um den steigenden Bedarf zu decken und eine sichere sowie komfortable Nutzung zu gewährleisten.

### Ausstattungsmerkmale

Radabstellanlagen sollten eine hohe Standsicherheit, gute Zugänglichkeit, ausreichende Beleuchtung und ggf. Witterungsschutz, beispielsweise durch Überdachungen, bieten. Besonders geeignet sind Anlehnbügel, da sie eine sichere und komfortable Abstellmöglichkeit bieten. Angesichts der steigenden Zahl von Fahrraddiebstählen durch das Durchtrennen herkömmlicher Rundrohr-Anlehnbügel wird der Einsatz von Anlehnbügeln aus Flachstahl empfohlen (Abbildung 56). Diese bieten eine höhere Widerstandsfähigkeit und tragen somit wesentlich zur Diebstahlsicherung bei. Vorderradhalter hingegen sind zu vermeiden, da sie nur eine geringe Standsicherheit gewährleisten und wenig Anschlussmöglichkeiten bieten.

Auch die Ladeinfrastruktur für E-Fahrräder und Pedelecs ist ein wichtiger Aspekt. Während der Großteil des Ladebedarfs zu Hause oder am Arbeitsplatz gedeckt wird, kann eine ergänzende Ladeinfrastruktur an Mobilitätsstationen oder Bahnhöfen sinnvoll sein.

Je nach Standort und Platzverfügbarkeit kommen unterschiedliche Abstellanlagen in Betracht. Einzelparker, wie einzelne Radbügel, sind aufgrund ihres geringen Platzbedarfs flexibel einsetzbar und integrieren sich besser in das Stadtbild. Reihenanlagen eignen sich insbesondere für hochfrequentierte Standorte wie Bahnhöfe. Einen besonders hohen Diebstahlschutz können Fahrradparkhäuser oder Radstationen bieten. Hier können auch zusätzliche Schutz- und Serviceleistungen ergänzt werden.

**Abbildung 56:** Beispiel eines Anlehnbügels aus Flachstahl



#### Verknüpfung mit dem ÖPNV

Einen Beitrag zur Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrrad können Bike-and-Ride-Anlagen leisten. Durch hochwertige Abstellmöglichkeiten kann der Einzugsbereich des ÖPNV insbesondere in Gebieten mit unzureichender Anbindung erheblich erweitert werden. Eine sinnvolle Ergänzung stellt die Kombination mit Radstationen dar, die ein erweitertes Serviceangebot wie Reparaturen, Pflege oder Fahrradcodierung bereitstellen. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Attraktivität und Nutzung des intermodalen Verkehrs zu steigern.

#### **Empfehlungen**

Im Rahmen der Vor-Ort-Begehungen wurden geeignete Standorte für die Erweiterung und/oder den Ausbau von Radabstellanlagen identifiziert. Dabei wurden insbesondere Bereiche mit hoher Nutzungsfrequenz berücksichtigt, in denen viele Ziele des Alltagsverkehrs liegen. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf dem S-Bahnhof Tegel und der Berliner Straße, da sich hier zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen und ÖPNV-Haltestellen mit Anschluss an die U-Bahnlinie 6 befinden. Die Übersicht über die Standorte zeigt Abbildung 57.

Die infraVelo sieht im Bezirk Reinickendorf für das Jahr 2025 die Errichtung von bis zu 2.000 neuen Fahrradstellplätzen vor. Davon entfallen bis zu 1.400 auf frei zugängliche Stellplätze, während 600 in gesicherten Sammelschließanlagen

realisiert werden sollen.<sup>19</sup> Die genaue Anzahl der Stellplätze im untersuchten Gebiet steht derzeit noch nicht fest. Geplant ist jedoch im Untersuchungsgebiet die Einrichtung neuer Abstellanlagen an den U-Bahnhöfen Alt-Tegel, Borsigwerke und Holzhauser Straße sowie am S-Bahnhof Tegel. Die Planungen der infraVelo sind an Standorten vorgesehen, an denen auch im Rahmen unserer Vor-Ort-Begehungen Konflikte im Zusammenhang mit Radabstellanlagen festgestellt wurden.

An den identifizierten Standorten werden folgende konkrete Handlungsempfehlungen abgeleitet:

- Zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen dem Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr wird im Maßnahmenkonzept die Einrichtung sowie der Aus- und Umbau von Radabstellanlagen besonders an den Zugängen zu den U-Bahnstationen Alt-Tegel und Borsigwerke sowie im Bereich des S-Bahnhofs Tegel empfohlen.
- Die Analyse der bestehenden Abstellanlagen zeigt insbesondere am westlichen Eingang des S-Bahnhof Tegel einen erheblichen Handlungsbedarf, da hier kaum geordnete Abstellmöglichkeiten vorhanden sind und Fahrräder häufig an Straßenlaternen und Zäunen abgestellt werden. Eine Erweiterung der Abstellkapazitäten wird daher empfohlen. Auch am U-Bahnhof Alt-Tegel reicht das Angebot nicht aus, da die vorhandenen Abstellanlagen stark ausgelastet oder überbelegt sind. Daher wird empfohlen, die bestehenden Kapazitäten zu erweitern.
- Am U-Bahnhof Holzhauser Straße sind aktuell ausreichend viele Anlehnbügel vorhanden. Allerdings war die U-Bahnlinie 6 zum Zeitpunkt der Vor-Ort-begehungen in dem Bereich unterbrochen, sodass das tatsächliche Radverkehrsaufkommen nach Abschluss der Bauarbeiten erneut bewertet werden sollte. Es wird empfohlen, die Belegungssituation an den vorhandenen Radabstellanlagen zu beobachten und bei Bedarf weitere Kapazitäten zu schaffen.
- Der U-Bahnhof Borsigwerke weist insbesondere am südöstlichen Zugang Defizite auf, da hier lediglich Vorderradhalter vorhanden sind, die keinen ausreichenden Diebstahlschutz bieten und zeitgleich zur Beschädigung der Räder führen können. An dieser Stelle wird der Austausch durch hochwertigere Abstellanlagen empfohlen. Zudem ist das Angebot am nordwestlichen Zugang im Bereich der Straße Am Borsigturm nicht ausreichend. Es wurde beobachtet, dass Fahrräder an Pfosten der Dachkonstruktion befestigt

---

<sup>19</sup> [https://www.infravelo.de/meldung/?tx\\_news\\_pi1%5Baction%5D=show&tx\\_news\\_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx\\_news\\_pi1%5Bnews%5D=180&cHash=45901d09fc05109f34884edbbfa4a768](https://www.infravelo.de/meldung/?tx_news_pi1%5Baction%5D=show&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Bnews%5D=180&cHash=45901d09fc05109f34884edbbfa4a768)

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

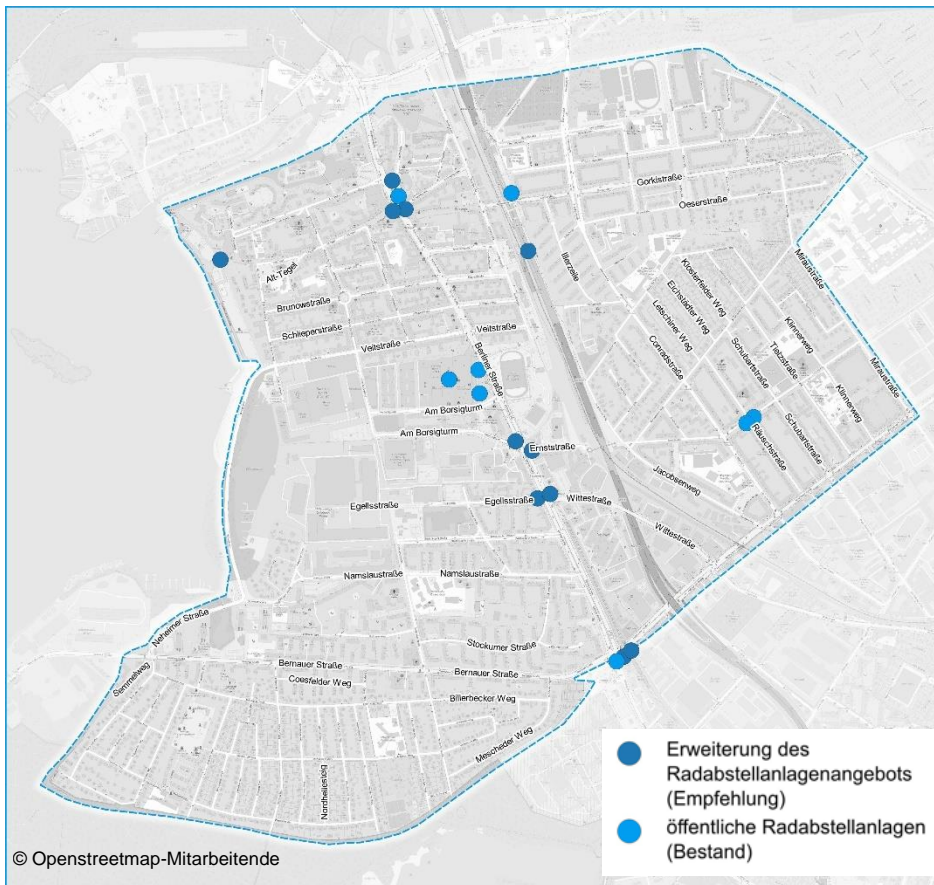
wurden, was den dringenden Bedarf an zusätzlichen Abstellplätzen unterstreicht.

- Darüber hinaus wurde festgestellt, dass auch an der Greenwichpromenade als bedeutendem Freizeit- und Naherholungsziel im Untersuchungsgebiet Abstellmöglichkeiten für Fahrräder empfehlenswert sind. Um die Erreichbarkeit für Radfahrende zu verbessern, sollte ein Angebot an Fahrradabstellplätzen auch in diesem Bereich geschaffen werden.
- Im Rahmen von Neu- oder Umbauten wird empfohlen, die Anlagen mit Anlehnbügeln aus Flachstahl auszustatten, um den Diebstahlschutz zu verbessern. Zudem kann zur Erhöhung des Nutzerkomforts ein Witterungsschutz durch überdachte Abstellflächen an größeren Abstellanlagen vorgesehen werden.
- Weiterhin ist für die Radabstellanlagen zu berücksichtigen, dass die Nachfrage nach Abstellplätzen für Sonderfahräder (Lastenräder, Anhänger etc.) steigt. Im Gebiet sind bisher keine Abstellanlagen für Sonderfahräder vorhanden. Sie sollten vor allem im Bereich des U-Bahnhofs Alt-Tegel an den relevanten Zielen wie den Einkaufsmöglichkeiten in den Straßen Alt-Tegel und der Fußgängerzone Gorkistraße nachgerüstet werden.

Im Rahmen der weiteren Planungen wird empfohlen, dass der Bezirk Reinickendorf mit der infraVelo in Kontakt tritt, um die konkret geplanten Maßnahmen zu Radabstellanlagen im Bezirk abzustimmen.

**Abbildung 57:** Bestand und Empfehlungen zu Radabstellanlagen

BA Reinickendorf  
**Parkraum-**  
**bewirtschaftung Tegel**  
 Bericht (Entwurf)  
 07.03.2025



## 6.2 Mobilitätsstationen

Jedes Verkehrsmittel hat seine spezifischen Vorteile, kann allein jedoch selten alle Mobilitätsbedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden erfüllen. Insbesondere aus Sicht von vielen Pkw-Nutzenden leisten andere Verkehrsmittel separat betrachtet nicht das, was viele Menschen in ihrem eigenen Pkw sehen. Als Alternative zur privaten Pkw-Nutzung ist ein multimodales Gesamtpaket zu schnüren, das die verschiedenen Verkehrsmittel örtlich bündelt und ihre Vorteile kombiniert. So sind für jeden Weg die optimalen Verkehrsmittel verfügbar.

Mobilitätsstationen verknüpfen verschiedene Verkehrsangebote und Dienstleistungen. Sie sind Start-, Verknüpfungs- und Endpunkt von Wegen. Hier ist Leihen, Umsteigen und Parken möglich. Mobilitätsstationen stellen dem Nutzenden ein passendes Mobilitätsangebot bereit (Multimodalität). Zudem erleichtern sie den Umstieg und Wechsel zwischen Verkehrsmitteln innerhalb eines Weges (Intermodalität). Bestandteile einer Mobilitätsstation können zum Beispiel sein:

- Bikesharing-Station, Leihsystem für Lastenräder, E-Scootersharing, Car-sharing-Station, E-Rollersharing-Station, Parkstände mit Schnellladestationen für E-Kfz,

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

- Smartlocker (Schließfächer, die mithilfe eines Smartphones gebucht, geöffnet und verschlossen werden können),
- Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder (Schlauchautomat, Self-Service-Station),
- Paketstation.

Mobilitätsstationen verstärken ihre Wirkung, wenn sie in zusammenhängenden Netzen über ein Stadtgebiet verteilt eingerichtet sind. Jeder weitere Start-, Verknüpfungs- und Endpunkt ermöglicht neue Wegeverbindungen und -ketten. Der Zugang zu den Angeboten ist an allen Stationen einheitlich zu organisieren. Für die Einrichtung von Mobilitätsstationen im Untersuchungsgebiet ist die Integration mit weiteren Stationen im Stadtgebiet anzustreben. In Berlin nehmen bisher die Jelbi-Stationen der BVG mit mehreren Standorten eine Vorreiterrolle ein.

Für die Planung eines flächendeckenden und engen Netzes mit Mobilitätsstationen ist es zweckmäßig, die Stationen entsprechend ihrem Angebot und Standort nach unterschiedlichen Hierarchieebenen zu gliedern. So hat die BVG mittlerweile auch Jelbi-Punkte eingerichtet, wo nur zweirädrige Fahrzeuge angeboten werden. Die Gestaltung der Stationen muss ansprechend und nutzerfreundlich sein. Mobilitätsstationen sollten auf Distanz erkennbar und ausgeschildert sein sowie die verschiedenen Angebote übersichtlich und mit ausreichend Platz zur Verfügung stellen.

Die Größe der Mobilitätsstation ist abhängig von ihrer Ausstattung. Beispielsweise ist die Jelbi-Station am U-Bahnhof Ullsteinstraße rund 45 m<sup>2</sup> groß. Sie bietet fünf E-Rollern und ca. 20 Sharing-Bikes an. Die Station am U-Bahnhof Prinzenstraße ist mit 30 m<sup>2</sup> etwas kleiner. Sie bietet mit fünf E-Rollern und ca. sechs Sharing-Bikes ein kleineres Angebot. Am Standort Jannowitzbrücke gibt es acht E-Scooter auf einer Fläche von ca. 6,00 m<sup>2</sup>.

Im Bezirk Reinickendorf sind derzeit keine Jelbi-Standorte vorhanden, sondern lediglich ein Free Floating-Angebot durch Nextbike (Abbildung 58) sowie E-Scooter verschiedener Anbieter. Ein Nachteil des Free Floating- Systems besteht jedoch in der eingeschränkten Reservierbarkeit, da nicht immer am gleichen Standort Sharingfahrzeuge verfügbar sind und eine Vorausbuchung von Fahrzeugen nur begrenzt möglich ist.

Im Zusammenhang mit der Teilspernung der U-Bahnlinie 6 wurden von der BVG potenzielle Standorte für Jelbi-Stationen bzw. -Punkte im Bezirk Reinickendorf ermittelt. Eine weiterführende Planung findet bisher nicht statt, da eine Umsetzung aufgrund begrenzter Haushaltsmittel aktuell nicht möglich ist. Im Untersuchungsgebiet liegen insgesamt vier dieser potenziellen Standorte am U-Bahnhof Holzhauser Straße, am U-Bahnhof Borsigwerke, am U-Bahnhof Alt-Tegel und am S-Bahnhof Tegel.

### U-Bahnhof Holzhauser Straße

Für den U-Bahnhof Holzhauser Straße befinden sich die Standorte im Bereich des Knotenpunktes Seidelstraße / Bernauer Straße / Berliner Straße / Holzhauser Straße. Die vorgesehene Stellfläche für Sharingfahrzeuge beträgt ca. zwei Pkw-Stellplatzgrößen (maximal 10 m x 2,5 m).

### U-Bahnhof Borsigwerke

Die Standorte für den U-Bahnhof Borsigwerke sind im Bereich des Knotenpunktes Am Borsigturm / Berliner Straße / Ernststraße angesiedelt und befinden sich in direkter Nähe zu den Zugängen der U-Bahnstation. Die vorgesehene Fläche für Sharing-Fahrzeuge entspricht etwa zwei Standard-Pkw-Stellplätzen mit einer maximalen Abmessung von 10 x 2,5 Metern.

### U-Bahnhof Alt-Tegel

Für den U-Bahnhof Alt-Tegel wurden zwei Standorte ausgewählt. Die erste Variante befindet sich im Bereich Alt-Tegel / Berliner Straße, während die zweite Variante im Bereich der Flixbus-Station in der Karolinenstraße liegt. In beiden Varianten können zugunsten von Sharing-Fahrzeugen zwei bestehende Pkw-Stellplätze auf einer Fläche von 10 x 2,50 m umgewidmet werden.

### S-Bahnhof Tegel

Der vorgeschlagene Standort am S-Bahnhof Tegel bietet eine Mikro-Mobilitätsfläche, die etwa zwei Pkw-Stellplätzen und einer Fläche von 5 x 5 Metern (25 m<sup>2</sup>) entspricht. Der Jelbi-Punkt liegt unmittelbar am Bahnhofszugang im Bereich der Grußdorfstraße, was eine gute Erreichbarkeit und Integration in die bestehende Infrastruktur sicherstellt.

## **Empfehlungen**

Nachfolgend werden Empfehlungen für potenzielle Standorte neuer Mobilitätsstationen dargestellt. Diese ergänzen die sich derzeit im Rahmen von geplanten Baumaßnahmen in Planung befindlichen Stationen in der Oeserstraße, Ziekowstraße (Kapitel 3.3) sowie am westlichen Zugang des S-Bahnhof Tegel und berücksichtigen die schon durch die BVG erstellten potenziellen Standorte für Jelbi-Stationen im Untersuchungsgebiet.

Mögliche Stationen sind an Knotenpunkten wichtiger Straßen und Wege mit ÖV-Linien und Haltepunkten sowie in Bereichen mit einer hohen Wohnnutzung positioniert, in denen jedoch keine bzw. nur eine unzureichende Anbindung an den ÖPNV besteht. Hierfür wurden Einzugsbereiche mit einem Radius von 300 m festgelegt, welche sich an den Erschließungsstandards des Berliner Nahverkehrsplan 2019-2023 orientieren.

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

Empfohlene Standorte<sup>20</sup> befinden sich (Abbildung 58) ...

- entlang der Bernauer Straße,
- an den ÖPNV-Haltestellen U-Holzhauser Straße, U-Borsigwerke, U-Alt-Tegel und S-Tegel,
- im Bereich Alt-Tegel,
- im Bereich der Namlsaustraße,
- entlang der Holzhauser Straße,
- im Bereich Borsigwalde (Ernststraße / Räuschstraße) sowie
- Hatzfeldallee / Ziekowstraße.

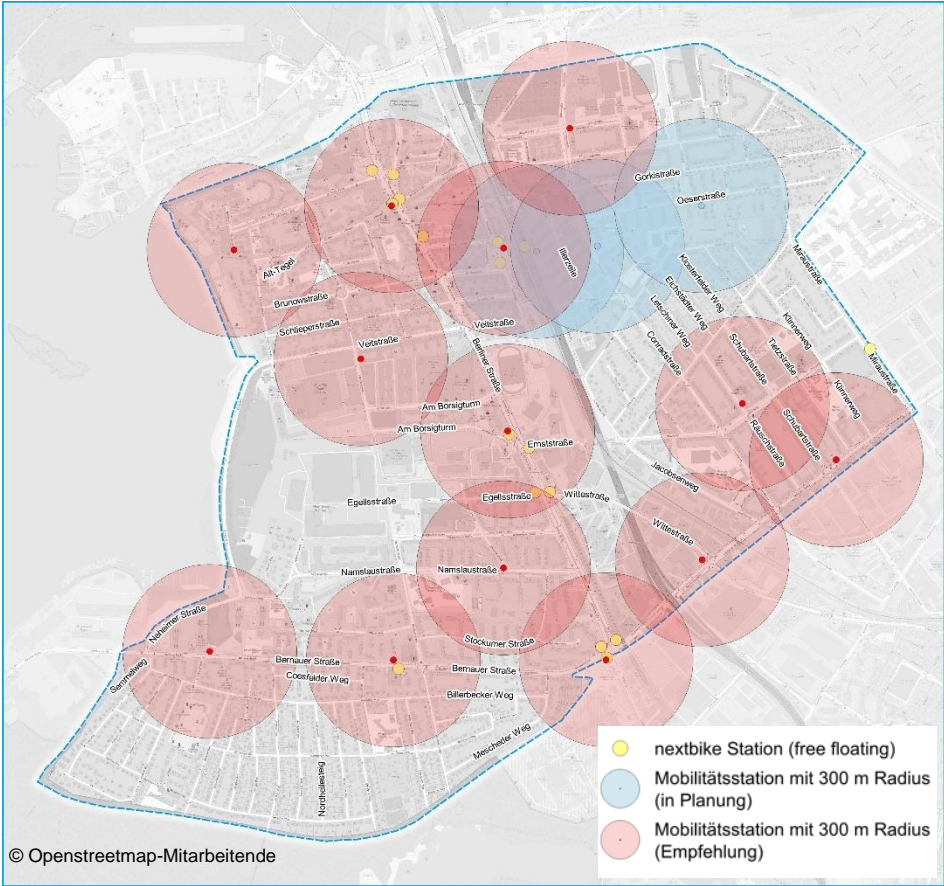
Die von Jelbi erstellten Entwürfe für potenzielle Flächen von Mobilitätsstationen enthalten keine Angaben zu möglichen Ausstattungsmerkmalen. Da die Flächen sehr klein dimensioniert sind, ist zu erwarten, dass die Stationen voraussichtlich nur eine minimale Ausstattung aufweisen werden. Aus diesem Grund empfiehlt sich an den ÖPNV-Haltestellen die Einrichtung von Mobilitätsstationen mit Verleihrädern, E-Scooter-Fahrzeugen, E-Roller sowie Informationssäulen mit Umgebungsplan und Bedienhinweisen, um die Fortbewegung zwischen den S- und U-Bahnhöfen und dem Untersuchungsgebiet unabhängiger zu gestalten. Beispiele einer möglichen minimalen Ausgestaltung zeigen die Jelbi-Standorte am Breitenbachplatz (Abbildung 59) sowie in den Ministergärten / Ebertstraße (Abbildung 60).

An den anderen empfohlenen Mobilitätsstationen im Untersuchungsgebiet besteht die Möglichkeit, die Ausstattung um weitere Elemente wie Carsharing-Angebote, Parkstände mit Schnellladestationen für Elektrofahrzeuge sowie Paketstationen zu erweitern. Hierfür ist aber eine vertiefende Prüfung der verfügbaren Flächen notwendig.

---

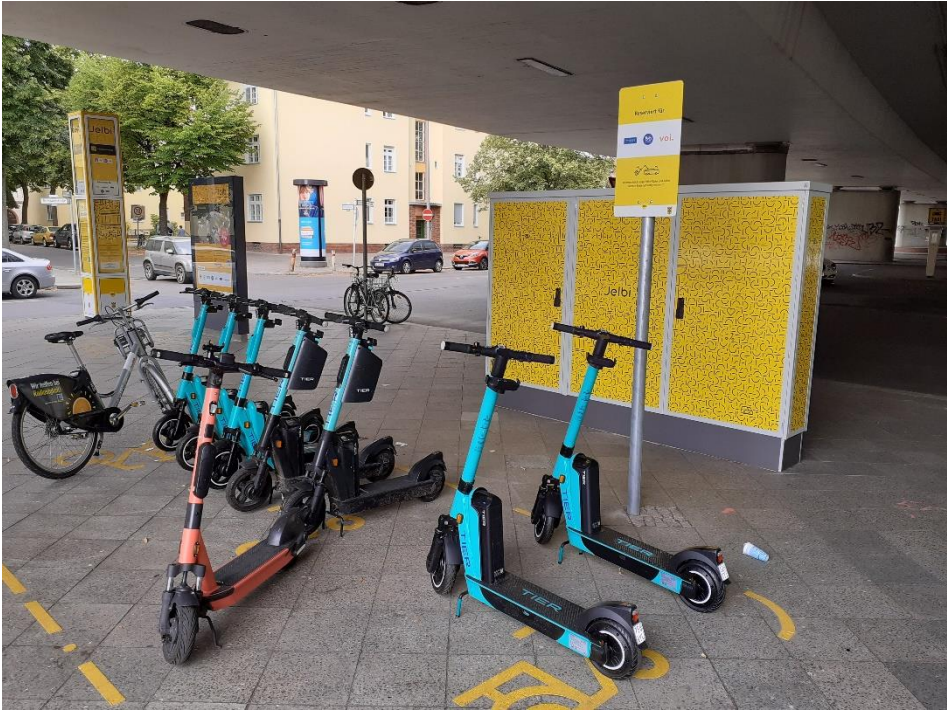
<sup>20</sup> Die exakte Verortung der Standorte mit Berücksichtigung der kleinräumigen Verhältnisse (Geschäftsauslagen, Straßenmöbel usw.) ist jedoch im Einzelfall zu prüfen.

**Abbildung 58:** Maßnahmenempfehlungen für Mobilitätsstationen



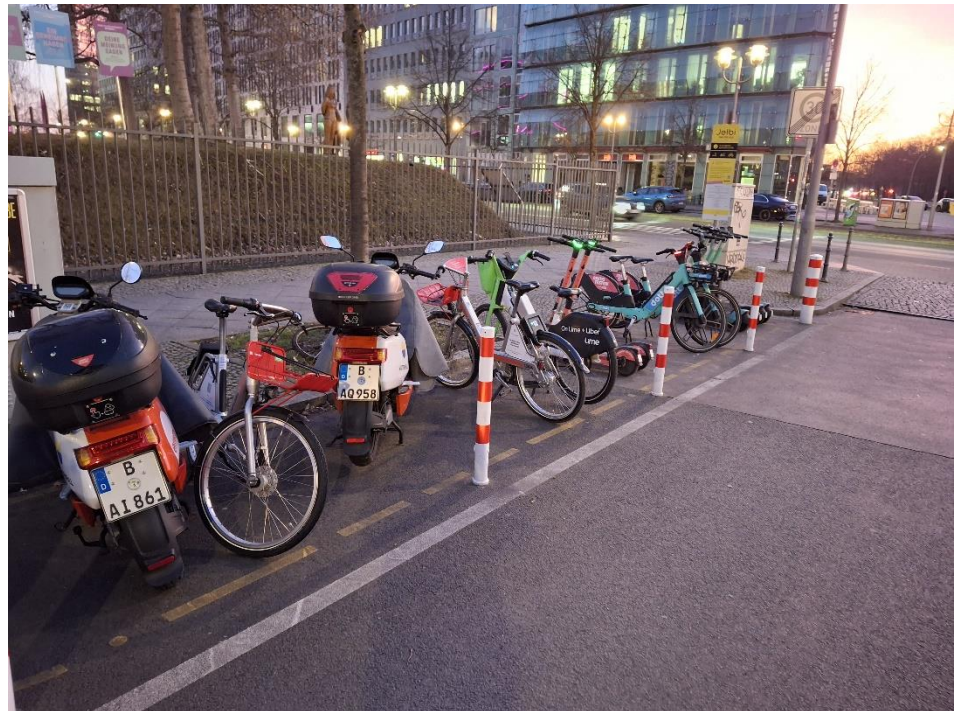
BA Reinickendorf  
**Parkraum-**  
**bewirtschaftung Tegel**  
 Bericht (Entwurf)  
 07.03.2025

**Abbildung 59:** Beispiel einer Jelbi-Station am U-Bahnhof Breitenbachplatz



Quelle: Ramboll

**Abbildung 60:** Beispiel einer Jelbi-Station in den Ministergärten / Ebertstraße



Quelle: Ramboll

### 6.3 Liefer- und Wirtschaftsverkehr

Auf hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen beeinträchtigen in zweiter Reihe haltende Lieferfahrzeuge erheblich den Verkehrsfluss. Selbst kurzzeitiges Halten kann bereits zu Beeinträchtigungen führen. Radfahrende müssen dann in den fließenden Kfz-Verkehr ausweichen und sich zwischen den fahrenden Autos wieder einordnen. Auch in Nebenstraßen führt das ordnungswidrige Halten zu Konfliktsituationen. Durch ihre gezielte Anordnung von Liefer- und Ladebereichen können der Verkehrsfluss sowie die Verkehrssicherheit verbessert werden. Vor allem in Hauptstraßen und Fahrradstraßen, die eine Verbindungsfunktion für den ÖPNV, den Kfz-Verkehr und den Radverkehr erfüllen, ist die Einrichtung von Lieferflächen von besonderer Bedeutung.

Im Untersuchungsgebiet sind derzeit Lieferbereiche vorhanden, die durch ein eingeschränktes Haltverbot für das Be- und Entladen reserviert sind. Im Rahmen der Vor-Ort-Begehungen konnte jedoch festgestellt werden, dass diese Flächen überwiegend regelwidrig zum Parken genutzt wurden (Abbildung 61 und Abbildung 62). Dies verhinderte die vorgesehene Funktion als Ladezone. Zudem wurden Bereiche identifiziert, in denen Lieferfahrzeuge aufgrund fehlender Ladeflächen regelwidrig auf Gehwegen oder in Bereichen mit absolutem Haltverbot halten (Abbildung 63).

Für ein gutes Funktionieren der Liefer- und Ladebereiche ist eine stetige Kontrolle zur Einhaltung der zeitlichen Begrenzung der Liefer- und Ladevorgänge notwendig. In der Praxis ist dies jedoch nur schwer umzusetzen.

BA Reinickendorf  
**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

**Abbildung 61:** Ordnungswidriges Parken im eingeschränkten Haltverbot (Gorkistraße)



Quelle: Ramboll

**Abbildung 62:** Ordnungswidriges Parken im eingeschränkten Haltverbot (Alt-Tegel)



Quelle: Ramboll

**Abbildung 63:** Regelwidriges Halten von Lieferfahrzeugen (Stockumer Straße)



Quelle: Ramboll

Im Folgenden werden grundsätzliche Hinweise gegeben, die bei der Einrichtung von Lieferzonen zu berücksichtigen sind. Die Hinweise basieren auf der Veröffentlichung „Lieferflächen für Berlin - Leitfaden zur einheitlichen Planung und Umsetzung, 2025“ der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt.

Der Leitfaden stellt flächeneffiziente und stadtverträgliche Ansätze zur Umsetzung von Lieferflächen dar, um Konflikte zu minimieren und Abwägungsprozesse auf einer einheitlichen Wissensbasis durchzuführen.

In stark genutzten städtischen Bereichen besteht unabhängig von spezifischen Zielen ein grundlegender Bedarf an Lieferflächen. Dieser wird sowohl durch das Gewerbe als auch durch Privathaushalte erzeugt. Die Nutzungsintensität ergibt sich daher aus der vorhandenen Gewerbenutzung und der Anzahl der Einwohnenden. Der Leitfaden stellt einen Ansatz zur Ermittlung des Grundbedarfs an Lieferflächen dar, wobei ein ermittelter Bedarf stets einer Lieferfläche von 15 Metern Länge entspricht.

Um dem Lieferverkehr in Berlin zuverlässig Flächen für das Be- und Entladen bereitzustellen, ist eine einheitliche und eindeutige Kennzeichnung sowie Anordnung von Verkehrszeichen erforderlich. Daher wird auf allen Berliner Straßen das Verkehrszeichen Vz 230 „Ladebereich“ in Kombination mit Zusatzzeichen eingesetzt. Diese Flächen sind ausschließlich für das Be- und Entladen von Fahrzeugen vorgesehen, einschließlich notwendiger Nebenverrichtungen.

Halte- oder Parkvorgänge, einschließlich des kurzzeitigen Haltens unter drei Minuten oder zum Ein- und Aussteigen, sind nicht gestattet. Ebenso ist das private Be- und Entladen leichter Gegenstände untersagt, sofern diese problemlos über längere Strecken getragen werden können. Da das Verkehrszeichen keine Einschränkung auf bestimmte Fahrzeugtypen vorsieht, können die

ausgewiesenen Flächen auch von Lastenrädern genutzt werden, sofern sie für Lieferzwecke verwendet werden.

Zusätzlich kann das Vz 230 „Ladebereich“ mit den Zusatzzeichen „Person mit Sackkarre“ oder mit zeitlichen Beschränkungen versehen werden. Die Kennzeichnung der Ladebereiche kann durch Markierungen ergänzt werden. Es ist nur ein Verkehrszeichen am Anfang der Fläche erforderlich. Bei Lieferflächen von mehr als 20 Metern Länge sind sowohl am Anfang als auch am Ende entsprechende Verkehrszeichen aufzustellen.

Bestehende Lieferflächen in Berlin weisen unterschiedliche Gestaltungen und Anordnungen auf. Zur Ausweitung nutzbarer Lieferflächen wird empfohlen, auch die Bestandsflächen gemäß den Vorgaben dieses Leitfadens zu optimieren – dies kann mit oder ohne straßenverkehrsrechtliche Anordnung erfolgen.

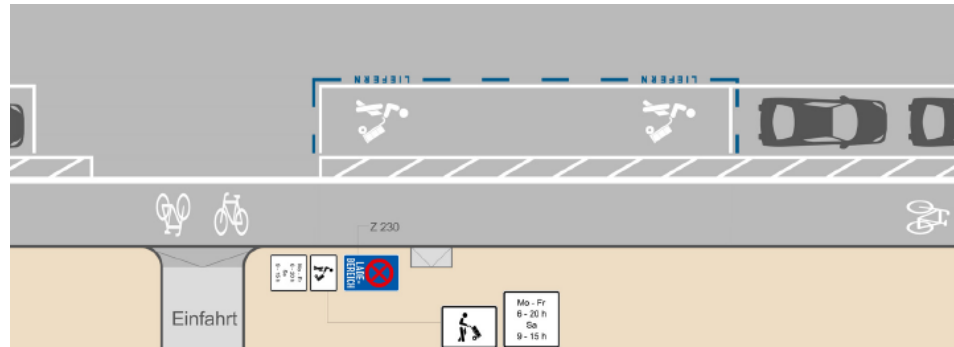
Lieferflächen sollen stadtweit nach einheitlichen Kriterien gestaltet und im Straßenraum gleichmäßig verteilt werden. Dazu gehört auch die Verwendung nicht-amtlicher Kennzeichnungen zur besseren Erkennbarkeit. Liefervorgänge erfolgen vorrangig auf privaten Flächen. Wo dies nicht möglich ist, werden Lieferflächen im öffentlichen Straßenraum bereitgestellt.

Um eine gute Erreichbarkeit zu gewährleisten, sollte der Bereich für Andienungen in einer fußläufigen Entfernung von maximal 150 m liegen. Idealerweise weisen die Flächen eine Breite von 2,60 Metern und eine Länge von 15 Metern auf, wodurch alle heute üblichen Lieferfahrzeuge dort halten können. Abbildung 64 zeigt beispielhaft die grundlegenden Elemente der Gestaltung für Lieferflächen.

Neben dem oben genannten Verkehrszeichen Vz 230 „Ladebereich“ in Verbindung mit dem Zusatzzeichen „Person mit Sackkarre“ und einer zeitlichen Beschränkung für die Anordnung sind weitere grundlegende Elemente für die Gestaltung notwendig:

- Amtliche Bodenmarkierungen (straßenverkehrsbehördlich angeordnet) in Form von Parkflächenmarkierungen und Piktogramm „Person mit Sackkarre“,
- Nichtamtliche Zusatzmarkierungen (in „verkehrsblau“) in Form einer blauen gestrichelten Linie außerhalb der Lieferfläche und einem blauen Schriftzug „LIEFERN“ sowie
- optimalerweise einer Bordsteinabsenkung oder Einfahrt mit abgesenktem Bordstein im Bereich der Lieferfläche.

**Abbildung 64:** Beispielhafte Gestaltung einer Lieferfläche



Quelle: SenMVKU (2025).

### Empfehlungen

Anhand der Bestandsanalyse und der durchgeführten Vor-Ort-Erhebungen werden Bereiche identifiziert, in denen bislang keine Lieferflächen vorhanden sind, jedoch ein potenzieller Lieferbedarf aufgrund der vorhandenen Gewerbe- und Wohnnutzung besteht. In diesen ausgewählten Bereichen sollten Liefer- und Ladezonen eingerichtet werden. Die ermittelte Anzahl der erforderlichen Lieferflächen basiert auf der Methodik zur Bedarfsermittlung aus dem „Leitfaden Lieferverkehr“ des Landes Berlin.

In folgenden Straßenabschnitten sollten neue Liefer- und Ladebereiche im Untersuchungsgebiet bereitgestellt werden (Tabelle 33):

**Tabelle 33:** Empfehlungen für Liefer- und Ladezonen

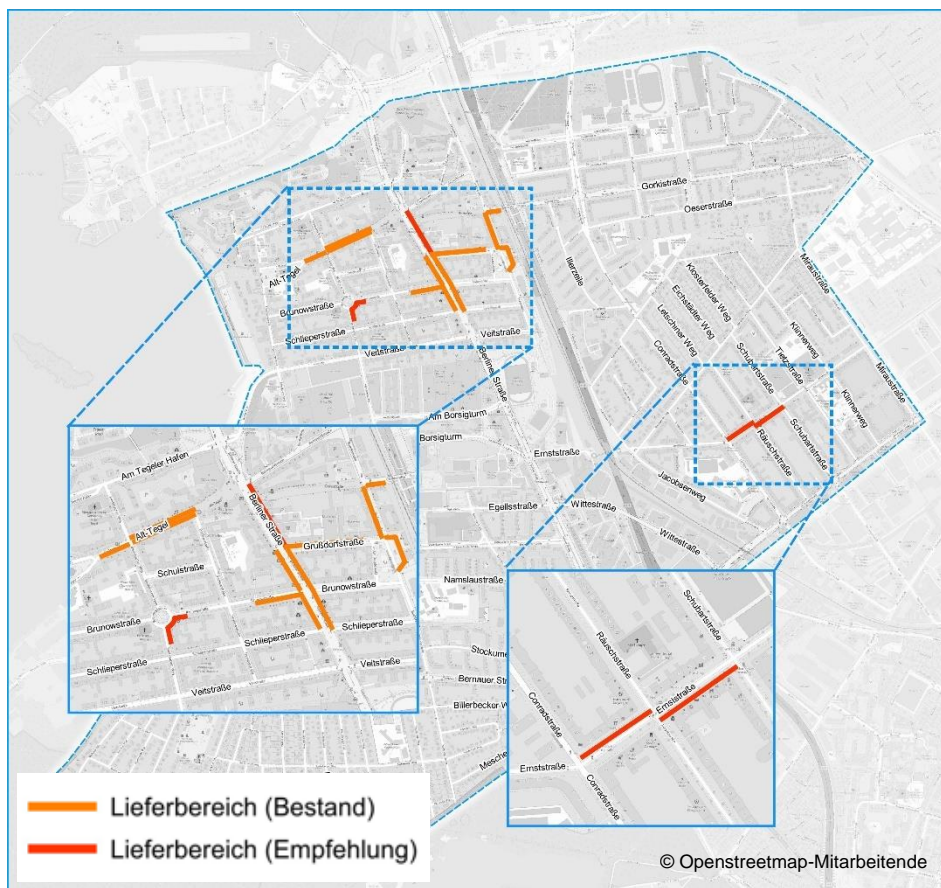
<b>Straßenabschnitt</b>	<b>Abschnittslänge</b>	<b>Anzahl Lieferflächen<sup>21</sup></b>
<b>Ernststraße</b> (zwischen Conradstraße und Schubartstraße)	ca. 220 m	2
<b>Brunowplatz</b> (zwischen Medebacher Weg und Brunowstraße)	ca. 100 m	1
<b>Berliner Straße</b> (zwischen Grußdorfstraße und Bernstorffstraße)	ca. 160 m	1

In Abbildung 65 ist die räumliche Anordnung der Liefer- und Ladezonen dargestellt. Für eine endgültige Festlegung von noch weiteren Lieferbereichen im Untersuchungsgebiet empfehlen wir vertiefende Erhebungen des Lieferverkehrs.

<sup>21</sup> Ein ermittelter Bedarf entspricht stets einer Lieferfläche von 15 Metern Länge.

Es wird zusätzlich empfohlen, die bestehenden Lieferbereiche, die derzeit durch ein eingeschränktes Haltverbot für Be- und Entladevorgänge reserviert sind, im Hinblick auf eine mögliche Umgestaltung gemäß den Kriterien des Leitfadens zu überprüfen.

**Abbildung 65:** Straßenabschnitte mit erhöhtem Lieferbedarf



## 6.4 Gastronomiebetriebe und Einzelhandel

Die Sicherstellung der Erreichbarkeit von Einzelhandels- und Gastronomiebetrieben ist von großer Bedeutung für deren wirtschaftlichen Erfolg und damit auch für die Attraktivität der Quartiere. Dazu können die Anlage von attraktiven Radabstellanlagen und Mobilitätsstationen, die Gestaltung von Liefer- und Ladeflächen, die Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen sowie Rabatt- oder Rückerstattungsmodelle beitragen.

### Radabstellanlagen und Mobilitätsstationen

Unabhängige Studien belegen eine Diskrepanz zwischen der Wahrnehmung des Einzelhandels und der tatsächlichen Verkehrsmittelwahl der Kundschaft. Häufig wird die Bedeutung des Autos für die Anfahrt überschätzt, während das Potenzial des Rad- und Fußverkehrs unterschätzt wird. Untersuchungen in

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

Städten wie Leipzig, Münster, Kopenhagen und Graz zeigen jedoch, dass der Einzelhandel von Kundschaft, welche das Fahrrad nutzt bzw. zu Fuß unterwegs ist, wirtschaftlich profitiert.<sup>22</sup>

Attraktive Radabstellanlagen (vgl. Kapitel 6.1) motivieren die Kundschaft und Mitarbeitende dazu, mit dem Rad statt mit dem Auto zum Einkaufen bzw. zur Arbeitsstätte zu fahren. Diese Maßnahme trägt zur höheren Akzeptanz des Fahrradverkehrs bei und reduziert gleichzeitig den Bedarf an Pkw-Stellplätzen. Anstelle eines Pkw-Parkplatzes können etwa 10 Fahrräder abgestellt werden, wodurch deutlich mehr Kunden das Einzelhandelsgeschäft mit dem Fahrrad erreichen können als mit einem Auto.

Ebenso leisten Mobilitätsstationen (vgl. Kapitel 6.2) einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des Individualverkehrs, indem sie umweltfreundliche Verkehrsalternativen fördern. Durch die Bereitstellung verschiedener Mobilitätsangebote wird die Nutzung des Fuß- und Radverkehrs erhöht und gleichzeitig der Parkdruck des ruhenden Kfz-Verkehrs verringert.

Insgesamt zeigen beide Maßnahmen eine positive Wirkung auf die Verkehrssituation, indem sie nachhaltige Mobilitätsformen stärken und die vorhandenen Parkraumressourcen entlasten. Darüber hinaus können sie wirtschaftliche Vorteile für den Einzelhandel und Gastronomiebetriebe bieten, da eine bessere Erreichbarkeit per Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln potenziell mehr Kundschaft anzieht und zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität im urbanen Raum beiträgt. Kundschaft, die auf das Auto angewiesen ist, profitiert ebenfalls von diesen Maßnahmen, da sich die Verfügbarkeit freier Pkw-Stellplätze in der Nähe von Einzelhandels- und Gastronomiebetrieben erhöht.

### **Parkraumbewirtschaftung**

Die in Kapitel 4 dargestellten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen haben das Ziel, den Parkdruck zu reduzieren. Eine gezielte Parkraumbewirtschaftung kann den Einzelhandel positiv beeinflussen, indem sie die Verfügbarkeit von Parkplätzen für die Kundschaft erhöht. Durch eine bessere Steuerung der Parkdauer werden gebietsfremde Dauerparkende (Beschäftigte) reduziert, sodass mehr Besuchende die Möglichkeit erhalten, nahegelegene Geschäfte zu erreichen. Zudem fördert eine angemessene Parkraumbewirtschaftung eine höhere Kundenfrequenz und eine gesteigerte Aufenthaltsqualität, da Suchverkehre und unerwünschte Blockierungen verringert werden.

---

<sup>22</sup> AGFK Bayern WirtschaftsRad – Mit Radverkehr dreht sich was im Handel.

## Liefer- und Ladeflächen

Für die Erreichbarkeit der Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe durch Lieferverkehre sind geeignete Liefer- und Ladeflächen notwendig. Sie sind entscheidend für eine reibungslose und pünktliche Warenanlieferung in Einzelhandels- und Gastronomiebetrieben und ermöglichen es Lieferfahrzeugen, direkt und effizient anzuliefern, wodurch Verzögerungen und logistische Engpässe vermieden werden. Dies trägt zur Sicherstellung der Warenverfügbarkeit und zur Optimierung betrieblicher Abläufe bei. Aus diesem Grund sollten Liefer- und Ladeflächen in direkter Nähe zum Zielort eingerichtet werden. Beispiele dazu werden in Kapitel 6.3 dargestellt.

## Rabatt- oder Rückerstattungsmodelle

Sammel-, Rabatt-, Bonus- oder Abokarten ermöglichen es den Besitzenden, kostenpflichtige Parkflächen zu vergünstigten Tarifen zu nutzen. Diese Karten werden in Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren wie Einzelhandel, Gastronomie, Gewerbebetrieben, Verkehrsbetrieben sowie der Stadt, Kommune oder dem Bezirk entwickelt und herausgegeben.

Ein zentrales Element dieser Modelle sind Rückerstattungsmechanismen: Kundinnen und Kunden erhalten gegen Vorlage eines gültigen Parktickets entweder eine anteilige Erstattung oder Gutscheine von den teilnehmenden Einrichtungen.

### Wirkungen

Das übergeordnete Ziel dieser Maßnahmen ist es, die Attraktivität von Standorten mit Gastronomie- und/oder Einzelhandelsbetrieben zu steigern und die Kundschaft langfristig an die ansässigen Betriebe zu binden. Bestimmte Modelle fördern zudem den Umweltverbund, indem sie Anreize für eine nachhaltige Mobilität setzen.

Gleichzeitig besteht jedoch das Risiko, dass sie den Anreiz zur Nutzung des privaten Pkw erhöhen, was zu einer steigenden Parkraumnachfrage und einem höheren Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Zielverkehr führen kann.

Werden die Vergünstigungen ausschließlich in Parkhäusern und Tiefgaragen gewährt, kann dies eine Verlagerung parkender Fahrzeuge aus dem Straßenraum in diese Parkeinrichtungen unterstützen. Dadurch würde die Parkraumnachfrage im öffentlichen Straßenraum reduziert.

Die Auswirkungen auf verschiedene Verkehrsarten variieren je nach Modell. Rückerstattungssysteme für Fahrkosten fördern neben dem Pkw auch den Radverkehr und den öffentlichen Nahverkehr, da entsprechende Tickets für Vergünstigungen genutzt werden können. Ermäßigungskarten hingegen

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

berücksichtigen diese Verkehrsarten bislang nicht. Auf den Fußverkehr haben diese Maßnahmen keine spürbaren Effekte.

Zielgruppen

Die Hauptzielgruppen dieser Modelle sind primär Besuchende und Kundschaft. Auch ortsfremde Langzeitparkende können von den Ermäßigungen und Rückerstattungen profitieren, beispielsweise durch ein Park+Ride-Abonnement. Für die ansässige Bevölkerung sind diese Modelle hingegen nicht vorgesehen.

Anwendungsbereiche

Verbraucherinnen und Verbraucher können durch verschiedene Modelle Vergünstigungen beim Parken erhalten. Eine Möglichkeit besteht darin, durch Einkäufe Punkte auf einer Sammelkarte zu sammeln, die später für Parkgebühren eingelöst werden können.

Alternativ ermöglichen Bonus-, Rabatt- oder Abokarten einen direkten Preisnachlass beim Parken. Dabei kann die Parkgebühr entweder unmittelbar von der Karte abgezogen oder über eine Rechnung abgerechnet werden.

Ein weiteres Modell sieht die anteilige Rückerstattung von Park- oder Fahrkosten vor. Durch das Vorzeigen eines gültigen Park- oder Fahrtickets in teilnehmenden Geschäften erhalten Kundinnen und Kunden entweder eine Bargeldauszahlung oder alternative Vergütungen wie Parkschecks, Parkmünzen oder Parkgutscheine.

## **6.5 Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit**

Im Folgenden werden Bereiche innerhalb des Untersuchungsgebiets aufgezeigt, in denen Einschränkungen der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr bestehen. Da der räumliche Schwerpunkt insbesondere auf dem Umfeld der Franz-Marc-Grundschule und der Hoffmann-von-Fallersleben-Grundschule liegt, werden zudem weitere Konfliktstellen benannt, die sich negativ auf die Schulwegesicherheit auswirken (Abbildung 66). Für die identifizierten Bereiche werden Maßnahmenempfehlungen erarbeitet, welche die Verkehrssicherheit in diesen Bereichen nachhaltig verbessern können.

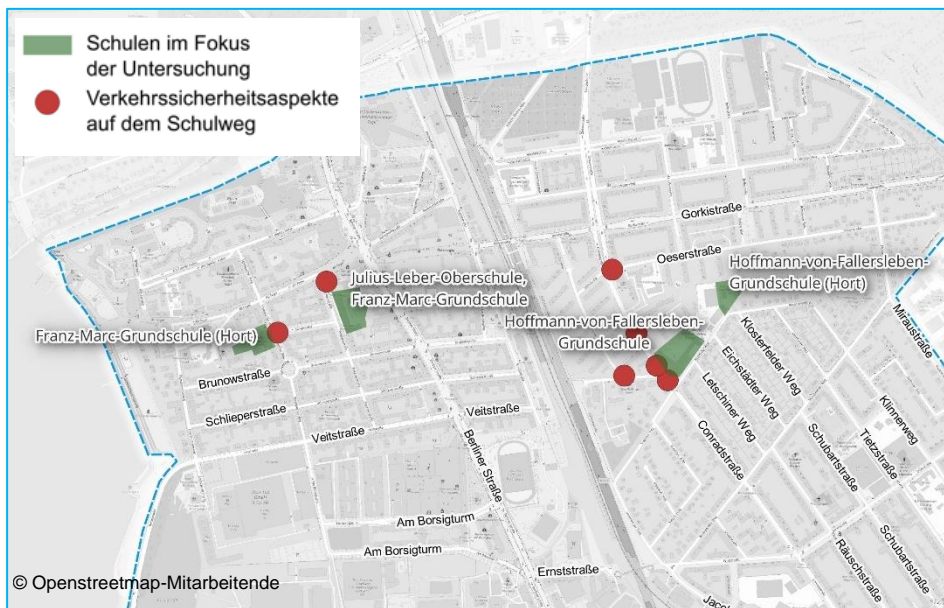
Im Bereich der Hoffmann-von-Fallersleben-Grundschule auf der Ziekowstraße wird eine Verbesserung der bestehenden Radverkehrsanlagen empfohlen. Der derzeitige Radweg ist zu schmal und weist bauliche Mängel auf (Abbildung 67). Aufgrund der begrenzten Gehwegbreite und des Baumbestands sollte neben dem Ausbau im Seitenraum auch die Einrichtung einer gesicherten Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn geprüft werden.

Im Umfeld des Schulhorts der Franz-Marc-Grundschule im Medebacher Weg wurde eine hohe Anzahl parkender Kraftfahrzeuge sowohl im unmittelbaren

Knotenpunktbereich als auch auf den Gehwegen festgestellt. Das Gehwegparken beeinträchtigt die Verkehrssicherheit erheblich, da Begegnungen von Zufußgehenden auf dem Gehweg stark eingeschränkt werden. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen oder Menschen mit Kinderwagen wird das Passieren dadurch erheblich erschwert. Das Parken im direkten Kreuzungsbereich (Abbildung 68) hat ebenfalls erhebliche negative Auswirkungen auf den Fußverkehr. Es schränkt die Sichtfelder für Zufußgehende und andere Verkehrsteilnehmenden ein, was das Unfallrisiko, insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen, erhöht.

Aus diesem Grund sind im Bereich des Schulhorts der Franz-Marc-Grundschule bauliche Maßnahmen, wie die Installation von Pollern auf Gehwegen – wie beispielsweise im Bereich der Julius-Leber-Oberschule und der Franz-Marc-Grundschule (Abbildung 69) – empfehlenswert. Diese tragen dazu bei, die Gehwege von parkenden Kraftfahrzeugen freizuhalten. Zudem können Radabstellanlagen anstelle von Kfz-Parkständen in Kombination mit einem vorgezogenen Seitenraum die Sichtbeziehungen verbessern und somit die Sicherheit beim Überqueren des Medebacher Wegs erhöhen (Abbildung 70).

**Abbildung 66:** Standorte mit Verkehrssicherheitsaspekten auf dem Schulweg



**Abbildung 67:** Unterdimensionierte Radverkehrsanlage im schlechten baulichen Zustand (Ziekowstraße (Hoffmann-von-Fallersleben-Grundschule))



**Abbildung 68:** Illegales Parken im Kreuzungsbereich (Medebacher Weg / Schulstraße)



**Abbildung 69:** Bauliche Einrichtung mit Pollern (Treskowstraße, Julius-Leber-Grundschule / Franz-Marc-Grundschule)



BA Reinickendorf  
**Parkraum-**  
**bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

**Abbildung 70:** Radabstellanlagen auf Kfz-Parkständen mit vorgezogenem Seitenraum und Fußgängerüberweg (Wiesbaden)



**6.6 Maßnahmenkatalog**

Für die zuvor erarbeiteten Einzelmaßnahmen werden nachfolgend die groben Baukosten und ungefähre Planungs- und Bauzeiten geschätzt und Zuständigkeiten benannt. Anschließend werden die einzelnen Maßnahmen einer Prioritätenreihung unterzogen. Die Priorisierung erfolgt auf Grundlage der zu erwartenden Auswirkungen der Maßnahme und des zu erwartenden zeitlichen und finanziellen Aufwandes. Die Empfehlungen sind tabellarisch in einem Maßnahmenkatalog zusammengefasst (Tabelle 35).

Zusätzlich werden gezielte Empfehlungen zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit entwickelt, um die Akzeptanz der Maßnahmen in Gesellschaft und Politik zu erhöhen.

### 6.6.1 Kostenschätzung

Eine konkrete Kostenschätzung ist für die Vielzahl an Maßnahmen aufgrund der Planungstiefe und der noch vielfältigen zu prüfenden Rahmenbedingungen im Anschluss dieses Konzeptes nicht möglich. Um im späteren Verlauf für einzelne Maßnahmen eine grobe Einschätzung der zu erwartenden Kosten durchführen zu können, gibt Tabelle 34 einen Überblick über allgemeine Kostensätze. Die Kostenangaben beruhen dabei auf Erfahrungswerten aus vergleichbaren Projekten.

**Tabelle 34:** allgemeine Kostensätze für die Einzelmaßnahmen

Maßnahmen- kategorie	Einzelmaßnahmen	Einheit	Einheitspreis netto
Radabstell- anlagen	Fahrradanlehnbügel (Kreuzberger Bügel mit Knieholm, verzinkt inkl. Lieferung und Einbau)	Stück	210,00 €
	Optional: Doppelstockparker (inkl. Gründung und Montage)	Stück	350,00 €
	Optional: Herstellung einer Standar- überdachung für einen Fahrradstellplatz	m <sup>2</sup>	865,00 €
Mobilitäts- stationen	Informationsstele (klein)	Stück	1.500,00 €
	Informationsstele (groß)	Stück	9.000,00 €
	Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel)	2 Stück	400,00 €
	Reparaturset Fahrrad	Stück	2.600,00 €
Liefer- und Wirtschafts- verkehr	Piktogramm Buchstaben, reflektierende Kaltplastik- masse, d = 3 mm, liefern + herstellen	Stück	105,00 €
	VZ-Mast liefern + in Be- tonfundament einbauen	Stück	60,00 €

Maßnahmen- kategorie	Einzelmaßnahmen	Einheit	Einheitspreis netto
	VZ, Hauptzeichen gemäß StVO, Größe 2, liefern + an Masten aller Art montieren	Stück	95,00 €
	VZ, Zusatzzeichen gemäß StVO, Größe 2, liefern + an Masten aller Art montieren	Stück	85,00 €
Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit	Gehwegvorstreckung (ohne größere Anpassungen im Bestand)	Stück	20.000,00 €
	Gehwegvorstreckung (größere Anpassung)	Stück	40.000 – 100.000 €
	Radfahrstreifen (Flächenmarkierung grün/rot)	m <sup>2</sup>	55,00 €
	RVA grundhafter Neubau (inkl. Aufbruch + Entsorgung Bestand) → innerhalb bebauter Gebiete	km	230.000,00 € - 580.000,00 €
	Piktogramm Fahrrad, reflektierende Kaltplastikmasse, d = 3 mm, liefern + herstellen	Stück	95,00 €
	Geschützter RFS (Liefern + einbauen (inkl. Protektion durch Stahlpoller, Markierung + Flächen-einfärbung grün / rot))	lfm	425,00 €
	Poller (Fahrbahn), Metall, liefern + inkl. Kernbohrung einbauen, ortsfest	Stück	300,00 €
	Poller (Fahrbahn), Metall, liefern + inkl. Kernbohrung einbauen, herausnehmbar	Stück	175,00 €
	Poller (Gehweg), Metall, klappbar, Farbe rot/ weiß, liefern + in Betonfundament einbauen	Stück	600,00 €

In Berlin erfolgt die Umsetzung von Mobilitätsstationen an ÖPNV-Haltepunkten vorwiegend durch Jelbi. Kapitel 6.2 hat verdeutlicht, dass die Größe einer Mobilitätsstation maßgeblich von ihrer Ausstattung bestimmt wird. Daher ist eine präzise Kostenschätzung nicht möglich, weshalb eine weiterführende und vertiefende Abstimmung zwischen dem Bezirk und Jelbi erforderlich ist.

## 6.6.2 Prioritätenreihung

In Tabelle 35 werden die verschiedenen Einzelmaßnahmen hinsichtlich unterschiedlicher Prüfkriterien bewertet. Folgende Kriterien werden dabei berücksichtigt:

- Standort

Standorte in der Nähe wichtiger Ziele wie ÖPNV-Haltestellen oder Schulen werden bei der Prioritätenermittlung höher eingestuft.

- Umsetzungskosten und Planungsaufwand

Der finanzielle und zeitliche Aufwand für die Umsetzung und Planung der Maßnahmen wird qualitativ eingeschätzt. Die Bewertung erfolgt anhand eines dreistufigen Schemas (gering, mittel, hoch) und wird im Verhältnis zu allen Einzelmaßnahmen eingeordnet. Je geringer die Kosten und der zeitliche Aufwand ausfallen, desto höher ist die Priorität. Als gering wird der Aufwand bei Maßnahmen eingeschätzt, bei denen in erster Linie Markierungs- und/oder Beschilderungsarbeiten erforderlich sind. Mittlere Aufwände werden für kleinere bauliche Maßnahmen wie die Einrichtung von Radabstellanlagen, Pollern und minimal ausgestatteter Mobilitätsstationen angesetzt. Bei umfangreichen Baumaßnahmen wie der Erstellung von Gehwegvorstreckungen sowie Radverkehrsanlagen wird der Aufwand als hoch eingeschätzt.

- Auswirkungen

Die Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Nutzung alternativer Verkehrsangebote anstelle des Kfz sowie den ruhenden Kfz-Verkehr bewertet.

- Priorität

Jede Einzelmaßnahme wird entsprechend ihrer Dringlichkeit einer von drei Prioritätsstufen zugeordnet, wobei Maßnahmen mit Priorität 1 die höchste Bedeutung haben. Die Priorisierung erfolgt auf Grundlage des Standortes, der zu erwartenden Auswirkungen der Maßnahme und des zu erwartenden zeitlichen und finanziellen Aufwandes.

Zusätzlich werden die für die Planung, Umsetzung und Anordnung der jeweiligen Maßnahme verantwortlichen Stellen benannt.

Nachfolgend werden die Einzelmaßnahmen mit ihren jeweiligen Standorten hinsichtlich ihrer Umsetzungspriorität dargestellt. Eine Übersicht über die Bewertung der Einzelmaßnahmen ist in Tabelle 35 enthalten.

### Priorität 1

Die Vor-Ort-Begehungen haben ergeben, dass insbesondere am U-Bahnhof Alt-Tegel und am S-Bahnhof Tegel die bestehenden Abstellanlagen stark ausgelastet oder überbelegt waren (Kapitel 6.1), was zu wild abgestellten Fahrrädern und damit zu Konflikten mit dem Fußverkehr führte. Aus diesem Grund besteht in diesen Bereichen die höchste Dringlichkeit für geordnete Abstellmöglichkeiten.

Ähnlich wie bei der Einrichtung von Radabstellanlagen können auch Mobilitätsstationen an den Bahnhöfen S-Tegel und U-Alt-Tegel dazu beitragen, die bestehenden Konflikte im Seitenraum zwischen wild abgestellten Fahrrädern und Zufußgehenden durch die Nutzung von Sharing-Fahrzeugen und dem geordneten Abstellen dieser zu verringern. Da der S-Bahnhof Tegel der einzige S-Bahnhof im Untersuchungsgebiet ist sowie eine schnelle Anbindung an die Berliner Innenstadt bietet und der U-Bahnhof Alt-Tegel eine Endstation mit hoher Nutzungsdichte in der Umgebung aufweist, besteht an den beiden Standorten ein großes Potenzial für den Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote. Aus den genannten Gründen hat die Einrichtung von Mobilitätsstationen hier ebenfalls die höchste Priorität.

Am Standort Medebacher Weg / Schulstraße besteht aufgrund des Schulhorts Franz-Marc-Grundschule eine hohe Priorität. Die Einrichtung von Anlehnbügeln auf der Fahrbahn im Querungsbereich anstelle von Kfz-Parkständen, kann die Verkehrssicherheit für das dort stark vorhandene Schulverkehrsaufkommen mit einem geringen finanziellen und planerischen Aufwand erheblich verbessern. In diesem Zusammenhang wird hier auch die Einrichtung von Pollern auf den Gehwegen zur Verhinderung des unzulässigen Kfz-Gehwegparkens mit einer hohen Dringlichkeit bewertet.

Die Umsetzung von Liefer- und Ladeflächen erfordert nur einen vergleichsweise geringen Aufwand, da hauptsächlich Bodenmarkierungen und eine einfache Beschilderung notwendig sind. Besonders hohe Priorität erhält die Einrichtung einer Ladefläche in der Berliner Straße, da hier im Vergleich zu den anderen empfohlenen Standorten die größte Konzentration an Gewerbeeinrichtungen vorhanden ist. Zudem bietet die Lage an einer Hauptverkehrsstraße ein erhöhtes Potenzial zur Steigerung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den fließenden Radverkehr.

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

Priorität 2

Am U-Bahnhof Borsigwerke konnte ein geringerer Parkdruck für den Radverkehr als an den Bahnhöfen U-Alt-Tegel und S-Tegel ermittelt werden. Einzelne Abstellanlagen verfügten noch über freie Kapazitäten, während insbesondere im Bereich der Straße Am Borsigturm viele Fahrräder außerhalb ausgewiesener Abstellanlagen abgestellt wurden. Daher wird eine mittlere Priorität für die Umsetzung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder empfohlen.

An den U-Bahnhöfen Borsigwerke und Holzhauser Straße ist im Gegensatz zu den Bahnhöfen Tegel und Alt-Tegel mit einer niedrigeren Nutzung sowie einem geringeren Potenzial für den Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote zu rechnen. Die Umsetzung von Mobilitätsstationen besitzt aus diesen Gründen die Priorität 2.

Im Vergleich zu den empfohlenen Mobilitätsstationen in den Wohngebieten wird der Mobilitätsstation im Bereich der Hatzfeldallee (Räuschstraße/Ernststraße) die Priorität 2 zugeordnet, da hier aufgrund der vorhandenen Sportanlage ein höheres Verkehrsaufkommen zu erwarten ist.

Die Verbesserung der Schulwegsicherheit sollte grundsätzlich die höchste Priorität besitzen, doch aufgrund den relativ hohen Umsetzungskosten und des umfangreichen Planungsaufwands werden Maßnahmen zur Schulwegsicherheit einer mittelhohen Priorität zugewiesen. Im Untersuchungsgebiet umfasst dies den Ausbau des in einem schlechten baulichen Zustand befindlichen Radwegs im Bereich der Ziekowstraße an der Hoffmann-von-Fallersleben-Grundschule sowie die Umgestaltung des Knotenpunkts Medebacher Weg / Schulstraße im Bereich des Schulhorts der Franz-Marc-Grundschule durch Gehwegvorstreckungen. Besonders die Umgestaltung des Knotenpunkts trägt maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Insbesondere für den Schülerverkehr verbessern sich die Sichtbeziehungen, während sich die Querungswege über die Straße verkürzen.

Die Umsetzung von Ladeflächen in der Ernststraße und am Brunowplatz hat eine geringere Priorität im Vergleich zur der Ladefläche in der Berliner Straße, da in diesen Bereichen weniger Gewerbeeinrichtungen vorhanden sind.

### Priorität 3

Am U-Bahnhof Holzhauser Straße waren mehrere Anlehnbügel nicht vollständig ausgelastet, weshalb für diesen Standort eine niedrigere Priorität besteht. Wie in Kapitel 6.1 empfohlen, sollte das Radverkehrsaufkommen im Bereich des U-Bahnhofes Holzhauser Straße nach Abschluss der Bauarbeiten an der U-Bahnlinie 6 erneut bewertet und die Priorsierung bei Bedarf angepasst werden. An der Greenwichpromenade hat die Einrichtung von Radabstellanlagen ebenfalls eine niedrige Priorität, da hier im Vergleich zu anderen Standorten geringere Konfliktpotenziale zwischen abgestellten Fahrrädern und Zufußgehenden bestehen.

An den verbleibenden Mobilitätsstationen in den Wohngebieten und der Greenwichpromenade sind geringere Nutzungsintensitäten zu erwarten, weshalb ihnen die dritte Priorität zugewiesen wird.

**Tabelle 35:** Bewertung der Einzelmaßnahmen

Standort	Umsetzungskosten/ Planungsaufwand	Auswirkungen	Zuständigkeiten	Priorität
<b>Radabstellanlagen</b>				
U-Alt-Tegel	mittel	Reduzierung von Behinderungen auf dem Gehweg. Erhöhung der Attraktivität des Fahrrads. Nähe zu ÖPNV-Haltestelle unterstützt zusätzlich intermodale Mobilitätsketten. Verringerung der Kfz-Nutzung und damit der Parkraumnachfrage durch potenziellen Umstieg aufs Fahrrad.	SGA (Planung und Umsetzung)	1
S-Tegel	mittel	Reduzierung von Behinderungen auf dem Gehweg. Erhöhung der Attraktivität des Fahrrads. Nähe zu ÖPNV-Haltestelle unterstützt zusätzlich intermodale Mobilitätsketten. Verringerung der Kfz-Nutzung und damit der Parkraumnachfrage durch potenziellen Umstieg aufs Fahrrad.	SGA (Planung und Umsetzung)	1
Medebacher Weg/ Schulstraße (Schulhort Franz-Marc-Grundschule) <sup>23</sup>	mittel	Erhöhung der Sichtbeziehungen durch Abstellanlagen auf der Fahrbahn im Querungsbereich. Erhöhung der Attraktivität des Fahrrads. Reduzierung von Parkständen mit gleichzeitigem Potential zur Verringerung der Kfz-Nutzung durch Umstieg aufs Fahrrad.	SGA (Planung und Umsetzung), Straßenverkehrsbehörde (Anordnung)	1
U-Borsigwerke	mittel	Reduzierung von Behinderungen auf dem Gehweg. Erhöhung der Attraktivität des Fahrrads.	SGA (Planung und Umsetzung)	2

<sup>23</sup> Auf der Fahrbahn im Querungsbereich anstelle von Kfz-Parkständen.

BA Reinickendorf  
**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

Standort	Umsetzungskosten/ Planungsaufwand	Auswirkungen	Zuständigkeiten	Priorität
		Nähe zu ÖPNV-Haltestelle unterstützt zusätzlich intermodale Mobilitätsketten. Verringerung der Kfz-Nutzung und damit der Parkraumnachfrage durch potenziellen Umstieg aufs Fahrrad.		
U-Holzhauser Straße	mittel	Reduzierung von Behinderungen auf dem Gehweg. Erhöhung der Attraktivität des Fahrrads. Nähe zu ÖPNV-Haltestelle unterstützt zusätzlich intermodale Mobilitätsketten. Verringerung der Kfz-Nutzung und damit der Parkraumnachfrage durch potenziellen Umstieg aufs Fahrrad.	SGA (Planung und Umsetzung)	3
Greenwichpromenade	mittel	Keine erheblichen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Erhöhung der Attraktivität des Fahrrads. Verringerung der Kfz-Nutzung und damit der Parkraumnachfrage durch potenziellen Umstieg aufs Fahrrad.	SGA (Planung und Umsetzung)	3
<b>Mobilitätsstationen</b>				
U-Alt-Tegel	mittel	Reduzierung von Konflikten im Seitenraum durch geordnetes Abstellen von Verkehrsmitteln. Förderung der Nutzung alternativer Verkehrsangebote, durch Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel an einem Ort. Nähe zu ÖPNV-Haltestelle unterstützt intermodale Mobilitätsketten. Verringerung der Kfz-Nutzung und damit der Parkraumnachfrage durch potenziellen Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote an der Mobilitätsstation.	SGA (Planung und Umsetzung) bzw. Jelbi	1
S-Tegel	mittel	Reduzierung von Konflikten im Seitenraum durch geordnetes Abstellen von Verkehrsmitteln. Förderung der Nutzung alternativer Verkehrsangebote, durch Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel an einem Ort. Nähe zu ÖPNV-Haltestelle unterstützt intermodale Mobilitätsketten. Verringerung der Kfz-Nutzung und damit der Parkraumnachfrage durch potenziellen Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote an der Mobilitätsstation.	SGA (Planung und Umsetzung) bzw. Jelbi	1
U-Holzhauser Straße	mittel	Reduzierung von Konflikten im Seitenraum durch geordnetes Abstellen von Verkehrsmitteln. Förderung der Nutzung alternativer Verkehrsangebote, durch Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel an einem Ort. Nähe zu ÖPNV-Haltestelle unterstützt intermodale Mobilitätsketten.	SGA (Planung und Umsetzung) bzw. Jelbi	2

Standort	Umsetzungskosten/ Planungsaufwand	Auswirkungen	Zuständigkeiten	Priorität
		Verringerung der Kfz-Nutzung und damit der Parkraumnachfrage durch potenziellen Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote an der Mobilitätsstation.		
U-Borsigwerke	mittel	<p>Reduzierung von Konflikten im Seitenraum durch geordnetes Abstellen von Verkehrsmitteln.</p> <p>Förderung der Nutzung alternativer Verkehrsangebote, durch Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel an einem Ort. Nähe zu ÖPNV-Haltestelle unterstützt intermodale Mobilitätsketten.</p> <p>Verringerung der Kfz-Nutzung und damit der Parkraumnachfrage durch potenziellen Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote an der Mobilitätsstation.</p>	SGA (Planung und Umsetzung) bzw. Jelbi	2
Hatzfeldallee, Räuschstraße/Ernststraße	mittel	<p>Reduzierung von Konflikten im Seitenraum durch geordnetes Abstellen von Verkehrsmitteln.</p> <p>Förderung der Nutzung alternativer Verkehrsangebote, durch Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel an einem Ort.</p> <p>Verringerung der Kfz-Nutzung und damit der Parkraumnachfrage durch potenziellen Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote an der Mobilitätsstation.</p>	SGA (Planung und Umsetzung) bzw. Jelbi	2
Greenwichpromenade	mittel	<p>Keine erheblichen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.</p> <p>Förderung der Nutzung alternativer Verkehrsangebote, durch Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel an einem Ort.</p> <p>Verringerung der Kfz-Nutzung und damit der Parkraumnachfrage durch potenziellen Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote an der Mobilitätsstation.</p>	SGA (Planung und Umsetzung) bzw. Jelbi	3
Weitere Standorte in Wohn- bzw. Mischgebieten	mittel	<p>Reduzierung von Konflikten im Seitenraum durch geordnetes Abstellen von Verkehrsmitteln.</p> <p>Förderung der Nutzung alternativer Verkehrsangebote, durch Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel an einem Ort.</p> <p>Verringerung der Kfz-Nutzung und damit der Parkraumnachfrage durch potenziellen Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote an der Mobilitätsstation.</p>	SGA (Planung und Umsetzung) bzw. Jelbi	3

BA Reinickendorf  
**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

Standort	Umsetzungskosten/ Planungsaufwand	Auswirkungen	Zuständigkeiten	Priorität
<b>Radverkehrsanlagen</b>				
Ziekowstraße (Hoffmann-von-Fallersleben-Grundschule)	hoch	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Trennung des Rad- vom Kfz-Verkehrs und der besseren Sichtbarkeit von Radfahrenden.  Steigerung des Radverkehrsanteils durch attraktive Radverkehrsanlagen.  Reduzierung von Parkständen mit gleichzeitigem Potential zur Verringerung der Kfz-Nutzung durch Umstieg aufs Fahrrad.	SGA (Planung und Umsetzung), Straßenverkehrsbehörde (Anordnung)	2
<b>Einbau von Pollern auf Gehwegen</b>				
Medebacher Weg/Schulstraße (Schulhort Franz-Marc-Grundschule)	mittel	Vermeidung von Konflikten zwischen ruhendem Kfz- und Fußverkehr durch das Unterbinden des ordnungswidrigen Parkens auf Gehwegen.  Erhöhung der Attraktivität für Zufußgehende, insbesondere für Schulkinder, durch sichere Seitenräume.  Keine Auswirkungen auf den ruhenden Kfz-Verkehr durch Poller auf Gehwegen.	SGA (Planung und Umsetzung)	1
<b>Gehwegvorstreckungen</b>				
Medebacher Weg/Schulstraße (Schulhort Franz-Marc-Grundschule)	hoch	Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Verkürzung der Querungswege für den Fußverkehr.  Erhöhung der Attraktivität für Zufußgehende, insbesondere für Schulkinder, durch verbesserte Querungsmöglichkeiten von Straßen.  Je nach Ausgestaltung der Gehwegvorstreckung kann der Wegfall von Kfz-Parkständen erfolgen.	SGA (Planung und Umsetzung), Straßenverkehrsbehörde (Anordnung)	2

Standort	Umsetzungskosten/ Planungsaufwand	Auswirkungen	Zuständigkeiten	Priorität
<b>Einrichtung von Liefer- und Ladeflächen</b>				
<b>Berliner Straße</b> (zw. Grußdorfstraße und Bernstorffstraße)	gering	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch geordnete Haltemöglichkeiten und Verhinderung von Halten in zweiter Reihe. Reduzierung von Sichtbehinderungen und Verbesserung der Verkehrsflüsse.  Nur wenige direkte Auswirkungen auf alternative Verkehrsangebote. Verbesserung des Verkehrsflusses steigert die Sicherheit und Attraktivität des fließenden Radverkehrs.  Wegfall von Kfz-Parkständen durch die Einrichtung von Liefer- und Ladeflächen.	SGA (Planung und Umsetzung), Straßenverkehrsbehörde (Anordnung)	1
<b>Brunowplatz</b> (zw. Medebacher Weg und Brunowstraße)	gering	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch geordnete Haltemöglichkeiten und Verhinderung von Halten in zweiter Reihe. Reduzierung von Sichtbehinderungen und Verbesserung der Verkehrsflüsse.  Nur wenige direkte Auswirkungen auf alternative Verkehrsangebote. Verbesserung des Verkehrsflusses steigert die Sicherheit und Attraktivität des fließenden Radverkehrs.  Wegfall von Kfz-Parkständen durch die Einrichtung von Liefer- und Ladeflächen.	SGA (Planung und Umsetzung), Straßenverkehrsbehörde (Anordnung)	2
<b>Ernststraße</b> (zw. Conradstraße und Schubartstraße)	gering	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch geordnete Haltemöglichkeiten und Verhinderung von Halten in zweiter Reihe. Reduzierung von Sichtbehinderungen und Verbesserung der Verkehrsflüsse.  Nur wenige direkte Auswirkungen auf alternative Verkehrsangebote. Verbesserung des Verkehrsflusses steigert die Sicherheit und Attraktivität des fließenden Radverkehrs.  Wegfall von Kfz-Parkständen durch die Einrichtung von Liefer- und Ladeflächen.	SGA (Planung und Umsetzung), Straßenverkehrsbehörde (Anordnung)	2

**6.6.3 Instrumente für die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit**

Um die Akzeptanz der oben genannten Maßnahmen in der Öffentlichkeit und Politik zu erhöhen, ist erfahrungsgemäß eine Information der Öffentlichkeit ein wesentlicher Baustein.

Da die grundsätzlichen Themen, Zielrichtungen und Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung bereits im Rahmen der Konzepterstellung festgelegt wurden, liegt der Fokus vor allem bei der Information der in den jeweiligen Quartieren ansässigen Anwohnenden, Gewerbetreibenden und Beschäftigten zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen.

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

Für die Information der breiten Öffentlichkeit stehen eine Vielzahl von Instrumenten zur Verfügung. Das sind zum Beispiel:

- Bürgerinformationsveranstaltung

In einer Vor-Ort-Veranstaltung werden den Anwesenden die wesentlichen Informationen und Hintergründe vermittelt und im direkten Gespräch miteinander diskutiert. Der Vorteil für die Teilnehmenden liegt vor allem darin, dass die verantwortlichen Ansprechpartner vor Ort sind und konkrete Fragen direkt beantwortet werden können.

- Internetauftritt

Die wesentlichen Informationen zum Parkraumkonzept (Ergebnisse der Bestands- und Konfliktanalyse, Maßnahmenkonzept) werden in einer Kurzform allgemeinverständlich erläutert und mit entsprechenden Abbildungen dargestellt. Somit haben alle Interessierten, die über eine Internetverbindung verfügen, die Möglichkeit, sich über das Quartierskonzept zu informieren.

- Printmedien

Durch Flyer, Postkarten oder Broschüren kann auf die wesentlichen Informationen zum Parkraumkonzept hingewiesen werden (Abbildung 71). Auf diese Art sind die Informationen auch Menschen ohne Internetverbindung zugänglich. Nachteilig sind die Kosten, die für den Druck und das Verteilen entstehen.

- mobile Anlaufstellen

Eine aufsuchende Beteiligung mit mobilen Informationsständen im Bewirtschaftungsgebiet ist eine sehr niedrighschwellige Beteiligungsform. Interessierte können sich im direkten Gespräch informieren und über das Quartierskonzept im direkten Gespräch diskutieren. Nachteilig ist der vergleichsweise hohe Aufwand.

- Wanderausstellungen

Mit Aufstellern können über Grafiken und allgemeinverständliche Texte die wesentlichen Inhalte des Konzepts an wichtigen Anlaufstellen im Quartier (z. B. Einkaufszentren) vermittelt werden und Aufmerksamkeit geschaffen werden. Eine direkte Beteiligungsmöglichkeit besteht damit nicht.

- Pressemitteilungen und -gespräche

Veröffentlichungen in der Presse tragen einen wesentlichen Teil zur Information und zur Einstellung der Öffentlichkeit gegenüber den geplanten Bewirtschaftungsmaßnahmen bei. Daher ist es wichtig, dass die Beiträge die fachlichen Hintergründe richtig wiedergeben. Um dies zu erreichen, sind Pressemitteilungen und ggf. Pressegespräche ein wichtiges Instrument.

Keines der Instrumente allein kann eine umfassende Information aller Bevölkerungsgruppen erreichen. Daher ist ein Instrumentenmix notwendig. Gleichzeitig ist im Sinne eines wirtschaftlichen Einsatzes öffentlicher finanzieller Mittel eine Abwägung aus Kosten und Nutzen der einzelnen Instrumente zu treffen. Ziel sollte es sein, mit einem vertretbaren Aufwand möglichst große Teile der Öffentlichkeit zu informieren.

Unter diesen Rahmenbedingungen empfehlen wir für das Parkraumbewirtschaftungskonzept in Tegel den Einsatz von Bürgerinformationsveranstaltungen, Internetauftritten, Flyern und Pressemitteilungen.

Das zentrale Instrument bildet dabei eine Vor-Ort-Veranstaltung. Erfahrungsgemäß ist der direkte Austausch zwischen Verantwortlichen und Betroffenen von Angesicht zu Angesicht die beste Möglichkeit, komplexe Themen zu vermitteln. In der Veranstaltung wird das Parkraumbewirtschaftungskonzept vorgestellt. Zusätzlich können konkrete Fragestellungen zur Umsetzung (z. B.: Wo kann ich einen Bewohnerparkausweis beantragen? Was brauche ich dafür?) behandelt werden.

Da nicht alle Interessierten die Möglichkeit haben, die Veranstaltungen zu besuchen, dient die Bereitstellung der wesentlichen Informationen auf einer Internetplattform als zusätzliche Informationsmöglichkeit. Die Benennung von Kontaktmöglichkeiten der Verantwortlichen gibt den Menschen die Möglichkeit, Rückfragen zu stellen.

Im Rahmen der Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes kommen Flyer zum Einsatz, um allen Haushalten des Quartiers die wichtigsten Informationen zu den Maßnahmen zukommen zu lassen. Die im Flyer zu beantwortenden Fragen sind vor allem: Warum Parkraumbewirtschaftung? Was ändert sich? Wann treten die Regelungen in Kraft? Wie hoch sind die Parkgebühren? Wer bekommt einen Bewohnerparkausweis? Wo beantrage ich einen Bewohnerparkausweis? Welche Unterlagen werden dafür benötigt? Wo finden sich weitergehende Information? An wen kann ich mich bei Fragen wenden?

Als vierter Baustein kommen Pressemitteilungen zum Einsatz. Diese können sowohl für die Vermittlung der wichtigen Konzeptinhalte als auch zur Bekanntmachung der Informationsmöglichkeiten genutzt werden.

BA Reinickendorf  
**Parkraum-**  
**bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

**Abbildung 71:** Beispiel für die Information der Öffentlichkeit zur geplanten Parkraumbewirtschaftung (Land Berlin / LK Argus)

**WAS IST NEU?**

Die zentrale Berlin hat sich in den letzten Jahren stark verändert, besonders in den mit einer dicht besiedelten Gebieten.

- Die **Freizeitanlagen** sind umgebaut und sind heute eine Attraktion für die Besucher und Touristen.
- In der **Reinickendorfer Vorstadt** haben sich viele neue Gebäude, darunter auch ein neues Einkaufszentrum, entwickelt.
- In der **Reinickendorfer Vorstadt** haben sich viele neue Gebäude, darunter auch ein neues Einkaufszentrum, entwickelt.
- In der **Reinickendorfer Vorstadt** haben sich viele neue Gebäude, darunter auch ein neues Einkaufszentrum, entwickelt.

**UND DAS SAGEN ANWOHNER UND GEWERETREIBENDE SELBST DAZU**

„Ich würde mich sehr freuen, wenn die neue Parkraumbewirtschaftung in der Mitte von Berlin...“

**UNTERSUCHUNGEN ZUM PARKEN IN BERLIN MITTE**

Insgesamt wurden 62.000 Parkplätze in der Lage gemessen, über 60.000 davon sind als öffentliche Parkplätze ausgewiesen. Davon sind 550 in Wohngebieten, 400 in Gewerbegebieten und 1.500 in öffentlichen Parks.

**DREI NEUE PARKZONEN SEIT APRIL 2008**

Auf Grundlage dieser Untersuchung sind drei neue Parkzonen in der Mitte von Berlin eingerichtet worden. Sie sind in den Gebieten 1, 2 und 3 zu sehen.

**UND DAS SAGEN ANWOHNER UND GEWERETREIBENDE SELBST DAZU**

„Ich würde mich sehr freuen, wenn die neue Parkraumbewirtschaftung in der Mitte von Berlin...“

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Übersicht Parkraumangebot im Straßenraum nach Teilgebieten und Parkregelung	7
Tabelle 2:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Alt-Tegel	45
Tabelle 3:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Conradstraße	45
Tabelle 4:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Wittestraße	46
Tabelle 5:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Holzhauser Straße	46
Tabelle 6:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Kamener Weg West	47
Tabelle 7:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Kamener Weg Ost	47
Tabelle 8:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Sterkrader Straße West	48
Tabelle 9:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Sterkrader Straße Ost	48
Tabelle 10:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Borsigdamm	49
Tabelle 11:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Borsigturm	49
Tabelle 12:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Gorkistraße West	50
Tabelle 13:	Kriterienauswertung zur Parkraumbewirtschaftung in dem Teilgebiet Gorkistraße Ost	50
Tabelle 14:	Parkgebührenzuordnung nach ParkGebO der Parkzonen	59
Tabelle 15:	Zu berücksichtigende Abstellstände bei der Kostenschätzung	62
Tabelle 16:	Einnahmen aus Parkscheingebühren nach Parkzone (Variante 1)	63
Tabelle 17:	Einnahmen aus Parkscheingebühren nach Parkzone (Variante 2)	64
Tabelle 18:	Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern nach Parkzone (Variante 1)	66
Tabelle 19:	Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern nach Parkzone (Variante 2)	66
Tabelle 20:	Anzahl Parkscheinautomaten je Parkzone	67
Tabelle 21:	Ausgaben für Parkscheinautomaten nach Parkzone	68
Tabelle 22:	Ausgaben für Information, Verkehrszeichenpläne und Parkzonenbeschilderung nach Parkzone	69

BA Reinickendorf <b>Parkraum- bewirtschaftung Tegel</b> Bericht (Entwurf) 07.03.2025	Tabelle 23:	Anzahl an Überwachungskräften und koordinierende Personen nach Parkzone (Variante 1)	71
	Tabelle 24:	Anzahl an Überwachungskräften und koordinierende Personen nach Parkzone (Variante 2)	71
	Tabelle 25:	Ausgaben für Überwachung nach Parkzone (Variante 1)	72
	Tabelle 26:	Ausgaben für Überwachung nach Parkzone (Variante 2)	72
	Tabelle 27:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone Alt-Tegel bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr mit 3-4 Kontrollgängen am Tag	73
	Tabelle 28:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone Borsigturm bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr mit 3-4 Kontrollgängen am Tag	73
	Tabelle 29:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone Sterkrader Straße Ost / Wittestraße bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Fr 9-20 Uhr und Sa 9-18 Uhr mit 3-4 Kontrollgängen am Tag	74
	Tabelle 30:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone Alt-Tegel bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag	74
	Tabelle 31:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone Borsigturm bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag	74
	Tabelle 32:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben der Parkzone Sterkrader Straße Ost / Wittestraße bei einer Bewirtschaftungszeit Mo-Sa 9-18 Uhr mit 3 Kontrollgängen am Tag	74
	Tabelle 33:	Empfehlungen für Liefer- und Ladezonen	90
	Tabelle 34:	allgemeine Kostensätze für die Einzelmaßnahmen	98
	Tabelle 35:	Bewertung der Einzelmaßnahmen	103

### **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1:	Untersuchungsgebiet	2
Abbildung 2:	Gebietsausweisung laut Flächennutzungsplan Berlin	4
Abbildung 3:	Einwohnerdichte 2023	5
Abbildung 4:	Parkraumangebot im öffentlichen Raum	8
Abbildung 5:	Mittlerer Parkraumbelegungsgrad des öffentlichen Straßenraums im Zeitverlauf (Gesamtes Untersuchungsgebiet)	10
Abbildung 6:	Mittlerer Belegungsgrad je Teilgebiet im Straßenraum (Werktag 11 Uhr)	11
Abbildung 7:	Mittlerer Belegungsgrad je Teilgebiet im Straßenraum (Werktag 19 Uhr)	11

Abbildung 8:	Mittlerer Belegungsgrad je Teilgebiet im Straßenraum (Werktag 02 Uhr)	11	BA Reinickendorf
Abbildung 9:	Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 11 Uhr)	12	<b>Parkraum-</b>
Abbildung 10:	Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 19 Uhr)	12	<b>bewirtschaftung Tegel</b>
Abbildung 11:	Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten (Werktag 02 Uhr)	13	Bericht (Entwurf)
Abbildung 12:	Parkraumbelastungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Werktag 11 Uhr)	13	07.03.2025
Abbildung 13:	Parkraumbelastungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Werktag 19 Uhr)	14	
Abbildung 14:	Parkraumbelastungsgrad im gesamten Untersuchungsgebiet nach Straßenabschnitten (Werktag 02 Uhr)	14	
Abbildung 15:	Routen der Kennzeichenerfassung	15	
Abbildung 16:	Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Alt-Tegel	16	
Abbildung 17:	Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Conradstraße	17	
Abbildung 18:	Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Wittestraße	17	
Abbildung 19:	Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Holzhauser Straße	18	
Abbildung 20:	Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Kamener Weg West	18	
Abbildung 21:	Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Kamener Weg Ost	19	
Abbildung 22:	Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Sterkrader Straße West	19	
Abbildung 23:	Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Sterkrader Straße Ost	20	
Abbildung 24:	Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Borsigdamm	20	
Abbildung 25:	Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Borsigturm	21	
Abbildung 26:	Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Gorkistraße West	21	
Abbildung 27:	Kurz- und Langparkende werktags im Teilgebiet Gorkistraße Ost	22	
Abbildung 28:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Alt-Tegel	23	

Abbildung 29:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Conradstraße	24
Abbildung 30:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Wittestraße	24
Abbildung 31:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Holzhauser Straße	25
Abbildung 32:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Kamener Weg West	25
Abbildung 33:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Kamener Weg Ost	26
Abbildung 34:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Sterkrader Straße West	26
Abbildung 35:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Sterkrader Straße Ost	27
Abbildung 36:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Borsigdamm	27
Abbildung 37:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Borsigturm	28
Abbildung 38:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Gorkistraße West	28
Abbildung 39:	Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden werktags im Teilgebiet Gorkistraße Ost	29
Abbildung 40:	Parkraumangebot auf privaten Flächen	30
Abbildung 41:	Parkraumbelastungsgrad der privaten Flächen (Werktag 11 Uhr)	32
Abbildung 42:	Parkraumbelastungsgrad der privaten Flächen (Werktag 19 Uhr)	32
Abbildung 43:	Parkraumbelastungsgrad der privaten Flächen (Werktag 2 Uhr)	33
Abbildung 44:	Ordnungswidriges Parken auf der Fahrbahn (Ernststraße)	35
Abbildung 45:	Ordnungswidriges Parken im Kreuzungsbereich (Räuschstraße)	35
Abbildung 46:	Ordnungswidriges Parken auf der Fahrbahn (Schubartstraße)	35
Abbildung 47:	Ordnungswidriges halbseitiges Gehwegparken (Illerzeile)	36
Abbildung 48:	Übersicht über vorhandene Bauvorhaben	37
Abbildung 49:	Beschilderungsbeispiel für Gebührenpflicht im Mischprinzip	52
Abbildung 50:	Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte	53
Abbildung 51:	Parkzone mit einer Parkscheibenregelung im Mischprinzip (Alt-Tegel)	54

Abbildung 52:	Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip	54	BA Reinickendorf
Abbildung 53:	Beschilderungsbeispiele für Bewohnerparken	55	<b>Parkraum-</b>
Abbildung 54:	Aufteilung der empfohlenen Parkzonen	57	<b>bewirtschaftung Tegel</b>
Abbildung 55:	Mögliche Standorte der Parkscheinautomaten	60	Bericht (Entwurf)
Abbildung 56:	Beispiel eines Anlehnbügels aus Flachstahl	78	07.03.2025
Abbildung 57:	Bestand und Empfehlungen zu Radabstellanlagen	81	
Abbildung 58:	Maßnahmenempfehlungen für Mobilitätsstationen	85	
Abbildung 59:	Beispiel einer Jelbi-Station am U-Bahnhof Breitenbachplatz	85	
Abbildung 60:	Beispiel einer Jelbi-Station in den Ministergärten / Ebertstraße	86	
Abbildung 61:	Ordnungswidriges Parken im eingeschränkten Haltverbot (Gorkistraße)	87	
Abbildung 62:	Ordnungswidriges Parken im eingeschränkten Haltverbot (Alt-Tegel)	87	
Abbildung 63:	Regelwidriges Halten von Lieferfahrzeugen (Stockumer Straße)	88	
Abbildung 64:	Beispielhafte Gestaltung einer Lieferfläche	90	
Abbildung 65:	Straßenabschnitte mit erhöhtem Lieferbedarf	91	
Abbildung 66:	Standorte mit Verkehrssicherheitsaspekten auf dem Schulweg	95	
Abbildung 67:	Unterdimensionierte Radverkehrsanlage im schlechten baulichen Zustand (Ziekowstraße (Hoffmann-von-Fallersleben-Grundschule))	96	
Abbildung 68:	Illegales Parken im Kreuzungsbereich (Medebacher Weg / Schulstraße)	96	
Abbildung 69:	Bauliche Einrichtung mit Pollern (Treskowstraße, Julius-Leber-Grundschule / Franz-Marc-Grundschule)	97	
Abbildung 70:	Radabstellanlagen auf Kfz-Parkständen mit vorgezogenem Seitenraum und Fußgängerüberweg (Wiesbaden)	97	
Abbildung 71:	Beispiel für die Information der Öffentlichkeit zur geplanten Park-raumbewirtschaftung (Land Berlin / LK Argus)	110	

## Literaturverzeichnis

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. (2023). Von <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/kommunalstatistik/einwohnerbestand-berlin> abgerufen

Berzirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin / CS Plan (Bearb.). (2006). *Untersuchung zur räumlichen Ausdehnung der*

BA Reinickendorf

**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025

*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.). (2017).  
*Parkraumbewirtschaftungskonzept Bergmannkiez und Viktoriapark.*  
Berlin.

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin / LK Argus (Bearb.). (2020).  
*Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung im Ortsteil  
Friedrichshain Nord.* Berlin.

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

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

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

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

Bezirksamt 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.* Berlin.

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

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 Mobilität21*. Berlin.

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

statista. (2025). *de.statista.com*. Von <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255791/umfrage/bevoelkerungsdichte-in-berlin/> abgerufen

BA Reinickendorf  
**Parkraum-  
bewirtschaftung Tegel**

Bericht (Entwurf)

07.03.2025







**Ramboll Deutschland GmbH |**  
**Smart Mobility DE**  
(vormals LK Argus GmbH)

Kopenhagener Str. 60-68, Haus D  
13407 Berlin  
T +49 30 302020-0