



# Machbarkeitsstudie für eine Parkraumbewirtschaftung in Berlin Steglitz-Zehlendorf

März 2026

für:

**Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf in Berlin**

Ordnungsamt  
Unter den Eichen 1  
12203 Berlin

durch:

**SPV Spreepplan Verkehr GmbH**

Rothenburgstraße 38, 12163 Berlin

Dipl.-Ing. Bertram Teschner  
Alexander Sidor M.Sc.  
Patrick Küther M.Sc.  
Anita Pelivan B.Eng.  
Klara Balzuweit B.Sc.

März 2026

# Inhalt

<b>1</b>	<b>AUFGABENSTELLUNG .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>GRUNDLAGEN .....</b>	<b>5</b>
2.1	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes.....	5
<b>3</b>	<b>GRUNDLAGEN DER PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG .....</b>	<b>14</b>
3.1	Ziel und Zweck einer Parkraumbewirtschaftung .....	14
3.2	Bedingungen zur Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftung .....	14
<b>4</b>	<b>ERMITTLUNG DES PARKRAUMANGEBOTS .....</b>	<b>18</b>
4.1	Öffentlich zugängliche Parkstände und Anlagen des ruhenden Verkehrs	18
4.2	Vorhandene Parkraumbewirtschaftung im Umfeld .....	22
<b>5</b>	<b>ERMITTLUNG DER PARKRAUMBELEGUNG UND -NUTZUNG .....</b>	<b>24</b>
5.1	Methodisches Vorgehen.....	24
5.2	Ergebnisse.....	27
<b>6</b>	<b>PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNGSKONZEPT .....</b>	<b>51</b>
6.1	Bewirtschaftungszonen.....	51
6.2	Bewirtschaftungsform, -dauer und -gebühr.....	51
6.3	Standortermittlung der Parkscheinautomaten.....	52
6.4	Wirtschaftlichkeit .....	56
6.5	Empfehlungen .....	59
<b>7</b>	<b>UMSETZUNG .....</b>	<b>62</b>
7.1	Einführungsprozess und zeitliche Umsetzung .....	62
7.2	Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit.....	64
7.3	Räumliche Etappen bei schrittweiser Einführung .....	65
7.4	Evaluierung und Wirkungskontrolle .....	66
7.5	Empfehlungen für begleitende bauliche Maßnahmen im Straßenraum ..	67
<b>8</b>	<b>AUSDEHNUNG DER BEWIRTSCHAFTUNGSZEITEN IN DEN BESTANDSZONEN.....</b>	<b>69</b>
8.1	Untersuchungsgegenstand und Zielsetzung .....	69
8.2	Methodik der Erhebung .....	69
8.3	Ergebnisse der Parkraumauslastung .....	70
8.4	Ergebnisse der Nutzerstrukturanalyse.....	71
8.5	Bewertung und Empfehlung.....	72
	<b>ANHANG .....</b>	<b>73</b>







# 1 Aufgabenstellung

Die zunehmende Belastung durch den motorisierten Individualverkehr in Berlin erfordert Maßnahmen zur Optimierung der Nutzung öffentlicher Flächen und zur Reduktion von Emissionen. Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf beabsichtigt daher eine Ausdehnung der Bewirtschaftungszeiten in den Bestandszonen 23, 24 und 25 sowie die Parkraumbewirtschaftung bis zu den S-Bahn-Trassen in Richtung Tempelhof-Schöneberg und dem Teltowkanal auszuweiten.

Zur Umsetzung dieser Pläne hat der Bezirk Steglitz-Zehlendorf das Verkehrsplanungsbüro SPV Spreeplan Verkehr GmbH mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Ziel der Studie ist es, die Notwendigkeit, Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung zu bewerten und entsprechende Handlungsempfehlungen zu formulieren. Dabei sollen insbesondere die derzeitige Parkraumsituation, die Auslastung und Nutzungsdauer der Parkplätze sowie die strukturellen Gegebenheiten des Bezirks analysiert werden.

Sofern die verkehrlichen Voraussetzungen erfüllt sind, wird ein detailliertes Bewirtschaftungskonzept entwickelt, das die Auswirkungen auf das Parkraumangebot, die Nutzungsmuster und die erforderlichen Ressourcen darstellt. Ziel ist es, ein effizientes und nachhaltiges Parkraummanagement zu schaffen, das den Bedürfnissen des Bezirks gerecht wird und zur Förderung des Umweltverbundes beiträgt.

Die Aufgabenstellung umfasst folgende Hauptziele:

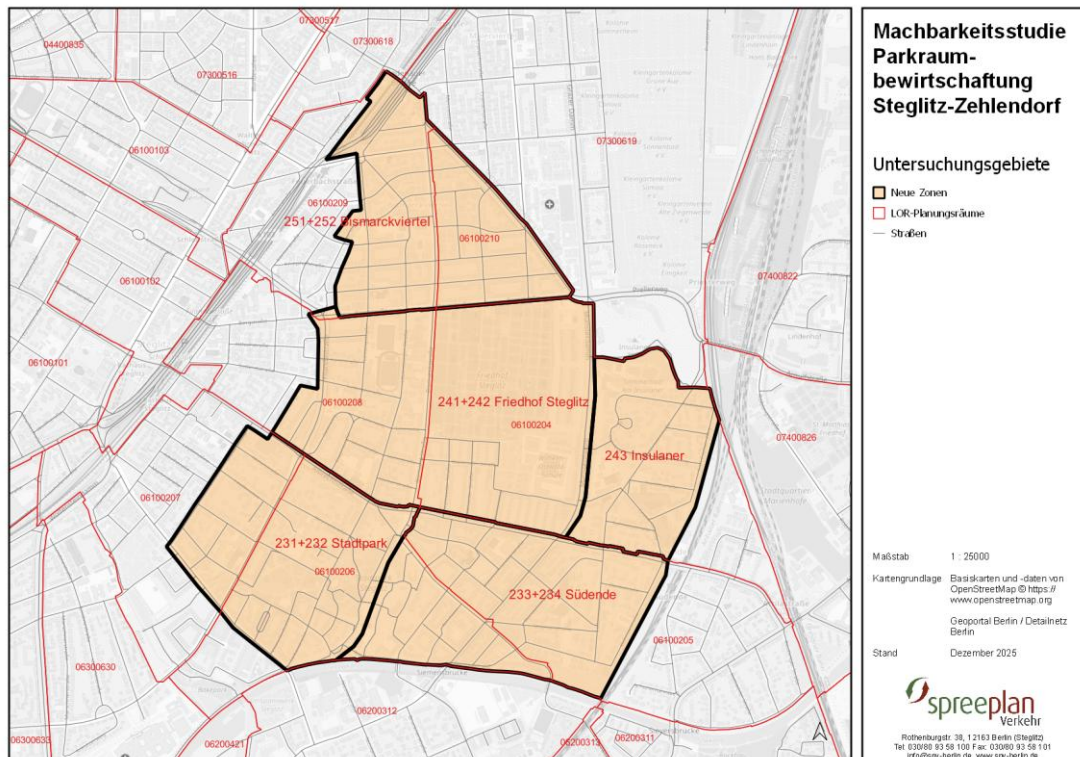
-  Analyse der aktuellen Parkraumsituation
-  Ermittlung der Auslastung und der Nutzungsdauer der vorhandenen Stellplätze
-  Bewertung der rechtlichen, ökonomischen und technischen Rahmenbedingungen für eine Parkraumbewirtschaftung
-  Entwicklung eines Konzepts zur Parkraumbewirtschaftung, einschließlich der Definition von Bewirtschaftungszonen, -formen, -dauern und -gebühren sowie der Standortverteilung der Parkscheinautomaten
-  Durchführung einer Wirtschaftlichkeitsanalyse
-  Formulierung von Empfehlungen

Diese umfassende Untersuchung soll sicherstellen, dass die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Steglitz-Zehlendorf nicht nur machbar, sondern auch nachhaltig und wirtschaftlich sinnvoll ist.

## 2 Grundlagen

### 2.1 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im nordöstlichen Teil des Bezirks Steglitz-Zehlendorf und umfasst den Ortsteil Steglitz. Die Benennung und Eingrenzung des Untersuchungsgebietes orientiert sich an den Vorgaben des Bezirks Steglitz-Zehlendorf zu den Parkraumbewirtschaftungszonen 23, 24 und 25 und des östlich angrenzenden Gebiets des Ortsteils Steglitz. Dieses zusammenhängende Gebiet wird durch die Parkraumbewirtschaftungszonen 23, 24 und 25, der Grenze zum Bezirk Tempelhof-Schöneberg von Berlin, der Bahntrasse zwischen Prieserweg und Lichterfelde Ost, dem Teltowkanal und der Birkbuschstraße begrenzt, wobei die Birkbuschstraße noch zum Untersuchungsgebiet gehört. Das Untersuchungsgebiet kann der Abbildung 1 entnommen werden.



**Abbildung 1: Untersuchungsgebiet**

Das Untersuchungsgebiet stellt sich wie folgt dar:

- 🌀 Zone 231 + 232 Stadtpark wird begrenzt durch die Albrechtstraße im Norden, der Weverpromenade im Süden, weiterführend entlang des Ufers vom Teltowkanal hin zur Birkbuschstraße und die Breite Straße im Westen.
  - 🌀 LOR-Planungsräume: Stadtpark (06100206)  
Mittelstraße (06100207)
- 🌀 Zone 233 + 234 Südende wird anliegend zur Zone 2302 im Westen durch die Weverpromenade, dem Steglitzer Damm im Norden, der Bahntrasse zwischen S-Bahnhof Südende und Lankwitz und dem Teltowkanal im Westen, begrenzt.
  - 🌀 LOR-Planungsräume: Südende (06100205)

#### Stadtpark (06100206)

- 🚦 Zone 241 + 242 Friedhof Steglitz schließt über der Albrechtstraße und dem Steglitzer Damm an den südlich gelegenen Zonen 2301 und 2302 an. Weiter begrenzt durch die Filandastraße und die Neue Filandastraße im Westen, der Bergstraße im Norden und dem Munsterdamm im Osten.

- 🚦 LOR-Planungsräume: Munsterdamm (06100204)  
Bergstraße (06100208)

- 🚦 Zone 243 Insulaner wird begrenzt durch den Munsterdamm im Westen, unterhalb des Prellerweges im Norden, der Bahntrasse zwischen Priesterweg und Südende im Osten und dem Steglitzer Damm im Süden.

- 🚦 LOR-Planungsräume: Munsterdamm (06100204)

- 🚦 Zone 251 + 252 Bismarckviertel wird begrenzt durch die nordöstlich verlaufenden Thorwaldsenstraße, der Bergstraße im Süden, der Schönhauser Straße im Westen und der weiterführenden nordwestlich verlaufenden Körnerstraße.

- 🚦 LOR-Planungsräume: Feuerbachstraße (06100209)  
Bismarckstraße (06100210)

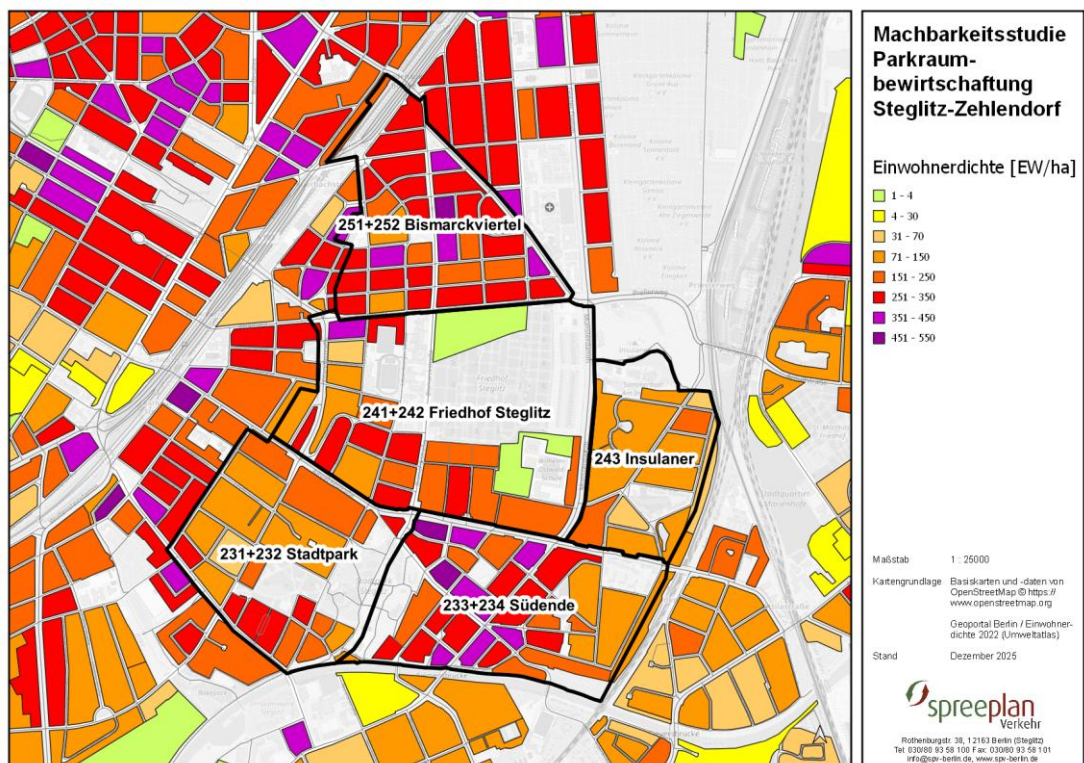
### Bevölkerungsstruktur

Im gesamten Untersuchungsgebiet leben derzeit etwa 35.650<sup>1</sup> Personen. Dabei lassen sich geringfügige Abweichungen in der Bevölkerungsdichte zwischen den Zonen durch unterschiedliche Bebauungs- und Nutzungsstrukturen erklären (siehe Abbildung 2 und 3). Im Vergleich aller Gebiete verzeichnet das Bismarckviertel mit etwa 285 Einwohnenden pro Hektar [EW/ha] die höchste Bevölkerungsdichte, gefolgt von Südende mit rund 260 EW/ha. Beide Gebiete zeichnen sich durch eine stark verdichtete Wohnbebauung aus. Entlang der Albrechtstraße und des Steglitzer Damms lassen sich stellenweise Bevölkerungsdichten von bis zu 550 Einwohnenden pro Hektar feststellen. Mit etwa 111 EW/ha weist der Bereich Insulaner die geringste Bevölkerungsdichte auf, was vor allem auf die dominierende Einfamilienhausbebauung zurückzuführen ist. Die Gebiete Friedhof Steglitz und Stadtpark stellen eine nahezu identische Bevölkerungsdichte dar (ca. 160 EW/ha). Trotz des höheren Grünflächenanteils wird die Charakteristik beider Gebiete zusätzlich durch die Nähe zu großen Verkehrs- und Gewerbeflächen, etwa dem Gewerbegebiet an der Bismarckstraße, sowie durch gute ÖPNV-Anbindungen an der Albrechtstraße geprägt.

Die unterschiedlichen Bevölkerungsdichten spiegeln die variierenden städtebaulichen Strukturen im Untersuchungsgebiet wider. Während Bismarckviertel und Südende stark verdichtet sind, zeichnen sich der Insulaner sowie Friedhof Steglitz und Stadtpark durch lockerere Bebauung und größere Grünflächen aus. Diese Unterschiede sind insbesondere bei der Planung der Parkraumnutzung sowie bei der Abschätzung von Parkdruck und Verkehrsströmen von Bedeutung.

---

<sup>1</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Berlin. Einwohnerdichte 2024 (Umweltatlas). URL: [https://gdi.berlin.de/services/wfs/ua\\_einwohnerdichte\\_2024](https://gdi.berlin.de/services/wfs/ua_einwohnerdichte_2024) [letzter Zugriff 09.01.2026]



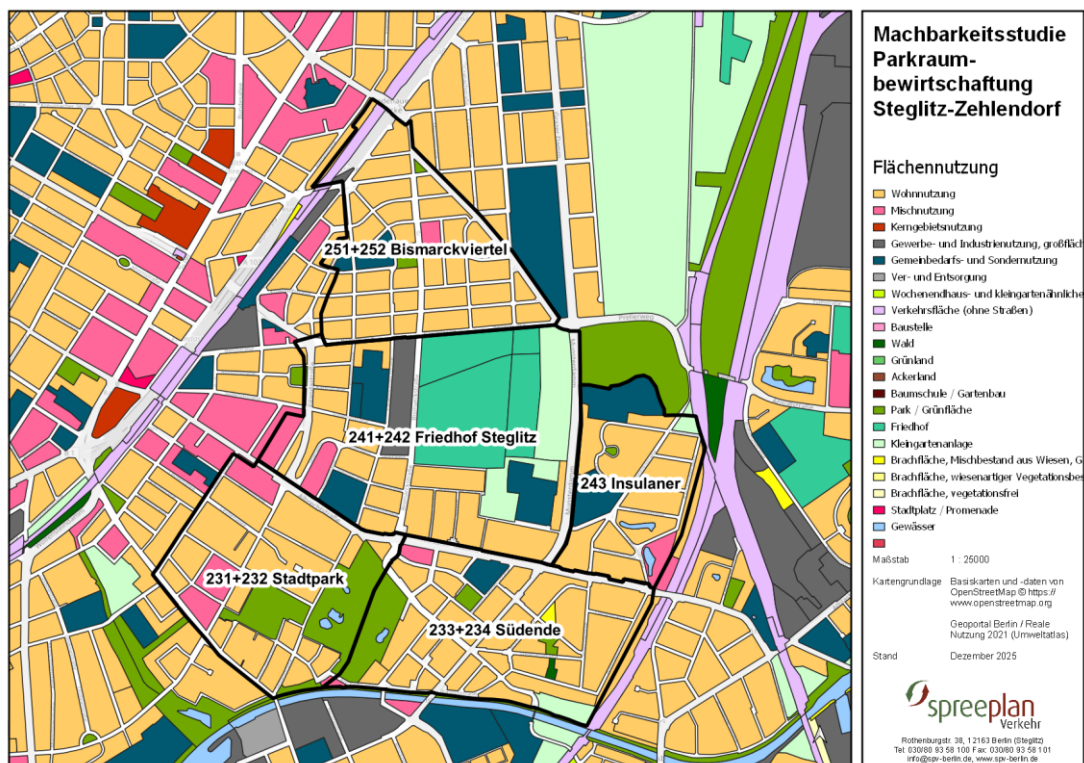
**Abbildung 2: Bevölkerungsdichte in den Untersuchungsgebieten**

### **Bebauungs- und Nutzungsstruktur**

Das Untersuchungsgebiet weist eine heterogene Bebauungsstruktur auf. Prägend sind sowohl aufgelockerte Wohnquartiere mit freistehenden Einfamilienhäusern und Reihenhäusern als auch dichtere Blockrandstrukturen mit mehrgeschossigen Wohngebäuden. Die Gebäudehöhen variieren überwiegend zwischen zwei und fünf Geschossen, wodurch ein städtisches, aber gleichzeitig grünes und offenes Erscheinungsbild entsteht. Großflächige Grünanlagen wie der Steglitzer Stadtpark, der Friedhof Steglitz und kleinere Grünflächen lockern die Bebauung zusätzlich auf und sorgen für eine deutliche Gliederung des Raums. Infrastrukturelle Linien wie Bahntrassen und Hauptverkehrsstraßen strukturieren das Gebiet zusätzlich und begrenzen einzelne Bauflächen.

Die Nutzungsstruktur ist überwiegend wohnlich geprägt und wird durch Handels-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen ergänzt. Entlang zentraler Verkehrsachsen – beispielsweise der Bismarckstraße im Herzen des Untersuchungsgebiets – sind Supermärkte, Drogerien, Autohändler und Elektrogroßhändler konzentriert, die die Nahversorgung sicherstellen. Die Grün- und Freiflächen übernehmen eine wichtige Erholungsfunktion und bestehen aus Parks, Kleingartenanlagen, Friedhöfen sowie Sportflächen. Zudem sind soziale und öffentliche Einrichtungen wie Schulen, Jugendzentren und Sportanlagen im Gebiet vorhanden, was eine hohe Lebensqualität und vielfältige Nutzungsangebote für die Bewohnenden sicherstellt.

Die Bebauungs- und Nutzungsstrukturen sind in Abbildung 3 schematisch dargestellt, wodurch die räumliche Verteilung der Wohn- und Gewerbenutzungen sowie der Grün- und Freiflächen gut ersichtlich wird.



**Abbildung 3: Flächennutzung in den Untersuchungsgebieten**

### Points of Interest (POI)

Die Points of Interest (POI) in einem Gebiet haben einen besonderen Einfluss auf die Parkraumnachfrage und sind daher für die Analyse der Parkraumbewirtschaftung von hoher Relevanz. Gesundheits- und Bildungseinrichtungen sowie Einkaufs- und Naherholungsmöglichkeiten sind von großer Bedeutung für die alltägliche Lebensführung und haben daher eine besondere Anziehungskraft auf Personen. Durch diese Zielorte entsteht viel Verkehr und die Nachfrage nach Stellplätzen steigt.

Das Untersuchungsgebiet weist unterschiedliche POI auf und erschließt daher ein heterogenes Stadtbild. Sowohl ein hoher Anteil der Wohnnutzung, als auch Gewerbe-, Freizeit- und Erholungsflächen finden einen Platz. Weitestgehend vorherrschend sind Mischnutzungen, besonders an den Hauptverkehrsachsen, wie dem Steglitzer Damm und der Albrechtstraße. Geprägt von Erdgeschossbereichen, in denen sich unterschiedliche Einzelhandelsgeschäfte wiederfinden. Im Untersuchungsgebiet sind in allen Zonen unterschiedliche Super- und Drogeriemärkte zur Nahversorgung vertreten. Eine besonders geprägte Gewerbefläche befindet sich in der Zone Friedhof Steglitz entlang der Bismarckstraße. In dem Areal sind vor allem Werkstätten und Geschäfte für jeglichen Bedarf am Auto gegeben. Parallel zur Gewerbefläche verläuft die Sochos Sportanlage und bietet viele Möglichkeiten zur Ausübung unterschiedlichster Sportarten. Zudem bestehen Verbindungen zu den in der Nähe liegenden Schulen, wie dem Hermann-Ehlers-Gymnasium und der Helene-Lange-Schule. Zusätzliche Bildungseinrichtungen sind das Oberstufenzentrum Wilhelm-Ostwald-Schule und unterschiedliche Kindertagesstätten, wie die Kita Steinstraße in der Zone Friedhof Steglitz, Kita JuLiKinder in der Zone Südende und Kindertagesstätten zugehöriger Gemeinden. Vertretene Gemeinden mit Kirchensitz im Untersuchungsgebiet sind zum Beispiel, die Markus-Kirche in der Zone Südende, die St. Johannes Evangelist in der Zone Insulaner und die Lukas Kirche in der Zone Bismarckviertel.

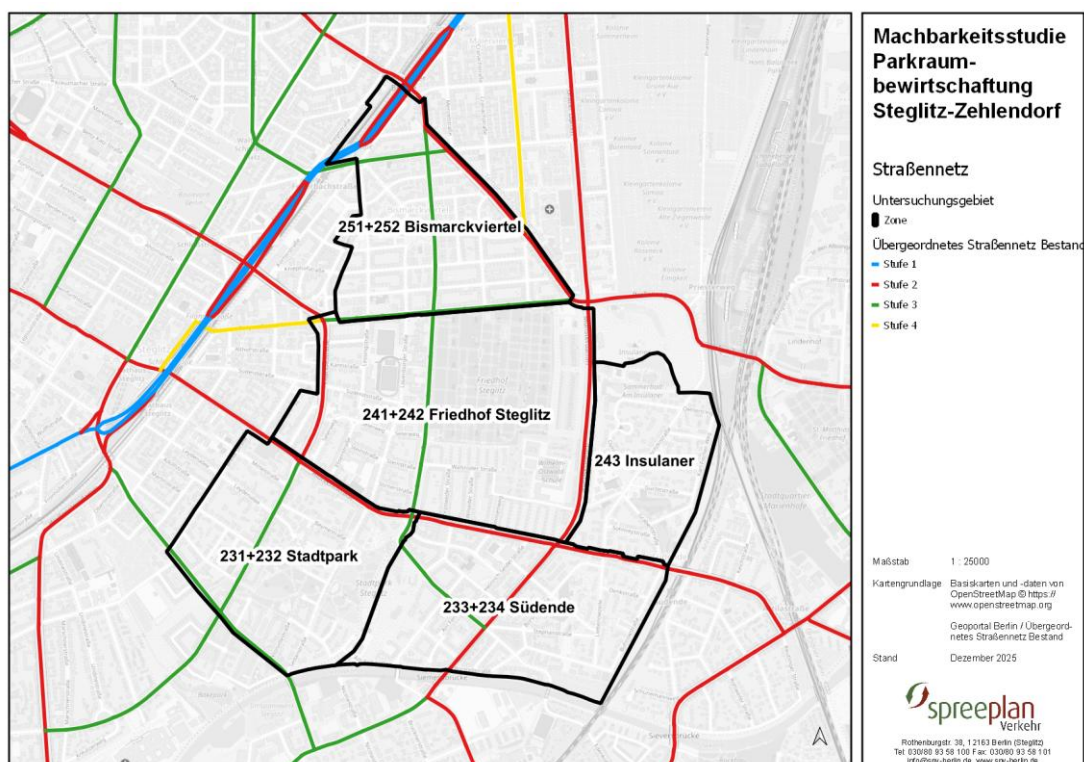
Grünflächenareale befinden sich ebenfalls in unterschiedlichsten Formen in den jeweiligen Ortsteilen. Im gleichnamigen Ortsteil befindet sich der Friedhof Steglitz und nimmt einen Großteil der Zone im nordöstlichen Teil ein. Begrenzt wird dieser durch die Straßenzüge der Bismarck- und Bergstraße mit anliegenden Kleingartenanlagen hin zum Munsterdamm. Im anschließenden Ortsteil Insulaner sind um das Sommerbad am Insulaner und das Planetarium weitere Grünflächen zur Erholung vorhanden. Weitere Kleingartenanlagen finden sich auch in Zone Südende am Teltowkanal wieder. Einen besonderen Naherholungszweck hat der Stadtpark Steglitz in der gleichnamigen Zone, als auch der Zone Südende und bieten eine direkte Verbindung zur Wegeführung am Teltowkanal für Zufußgehende und Radfahrende an. Lediglich das Bismarckviertel ist nahezu vollständig bebaut und geprägt von einer dichten Wohnbebauung mit vereinzelt Gastronomen, Kleinunternehmern und Geschäften, dabei bietet nur der Lauenburger Platz Raum zur Erholung. Zusätzlich hat die Zone einen nahen Bezug zum angrenzenden Vivantes Auguste-Viktoria-Klinikum an der Thorwaldsenstraße.

### **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Das Untersuchungsgebiet umfasst ein Straßennetz mit einer Gesamtlänge von ca. 35,6 km<sup>2</sup> und ist flächendeckend mit dem übergeordneten Straßennetz verbunden (siehe Abbildung 4). Die BAB 103 verläuft südwestlich entlang des Untersuchungsgebietes und passiert die Zone Bismarckviertel im Norden, welches mit der Anschlussstelle Saarstraße direkt erschlossen ist. Die BAB 103 ist eine wichtige Verkehrsachse, da sie eine direkte Verbindung vom Steglitzer Kreisel bzw. der B1 Wolfensteindamm/Schloßstraße zum Kreuz Schöneberg bietet und dort an die BAB 100 Stadtring und den Sachsemdamm angebunden ist. Weitere Anschlussstellen sind aus dem Untersuchungsgebiet über die Filandastraße (Zone Friedhof Steglitz) und die Birkebuschstraße (Zone Stadtpark) zu erreichen. Die BAB 103 ist im Bestand von 2023 als großräumige Straßenverbindung (Stufe I) eingestuft. Zu den übergeordneten Straßenverbindungen (Stufe II) zählen die Thorwaldsenstraße, der Munsterdamm, der Steglitzer Damm, ein Teil der Albrechtstraße, die Filandastraße, die Halskestraße und die Siemensstraße. Der andere Teil der Albrechtstraße, die Bismarckstraße, die Birkebuschstraße, die Bergstraße, die Feuerbachstraße und die Klingsorstraße, gehören zu den örtlichen Straßenverbindungen (Stufe III). Ergänzungsstraßen (Stufe IV) sind im Untersuchungsgebiet nicht definiert.

---

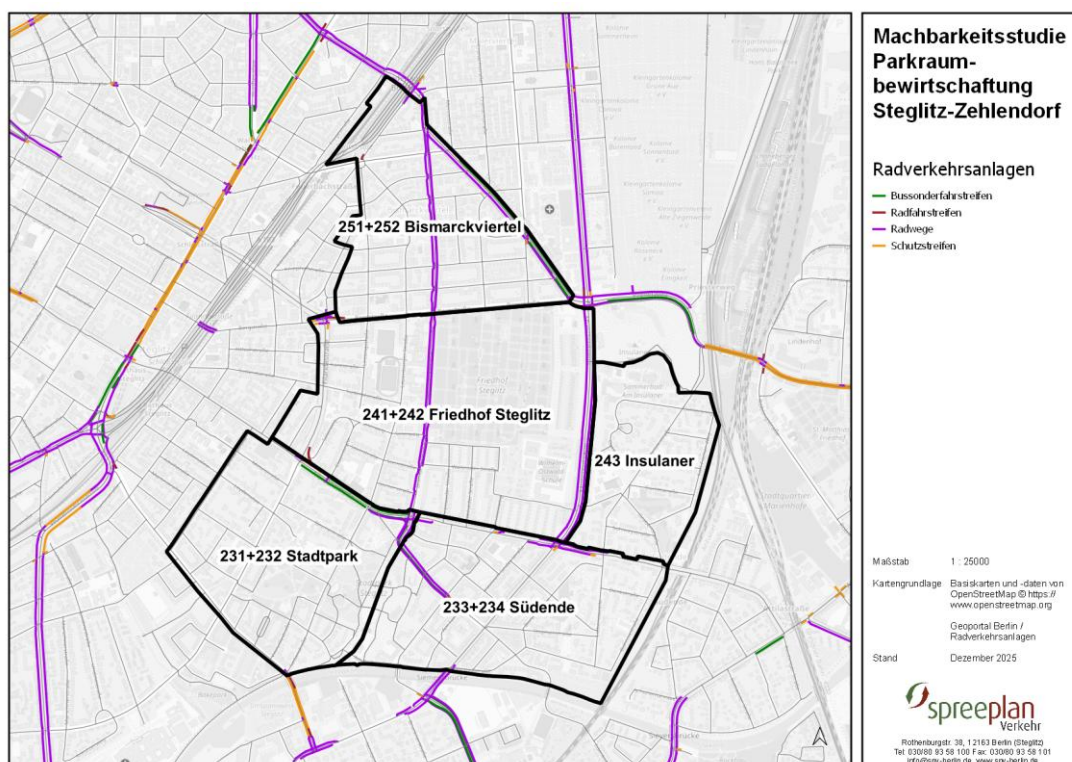
<sup>2</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Berlin. Straßenabschnitte (Detailnetz Berlin). URL: <https://gdi.berlin.de/services/wfs/detailnetz> [letzter Zugriff 09.01.2026]



**Abbildung 4: übergeordneten Straßennetzes von Berlin**

## Radverkehr

Die Radverkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet können der Abbildung 5 entnommen werden. Die Hauptverkehrsstraßen sind meist beidseitig für den Fuß- und Radverkehr ausgebaut und folgen dem Prinzip eines symmetrischen Straßenquerschnitts. Meist vertreten sind beidseitig fahrbahnbegleitende und baulich getrennt angelegte Radwege, wie z.B. am Munsterdamm, der Thorwaldsenstraße und der Bismarckstraße. Eine Besonderheit stellt der beidseitige Radfahrstreifen mit Bussonderfahrstreifen entlang der Albrechtstraße und des Steglitzer Damms dar. Eine weitere Besonderheit ist eine realisierte Fahrradstraße, welche im Untersuchungsgebiet zentral gelegen ist und durch ihre lange Reichweite, das Untersuchungsgebiet nahezu vollständig von Nord nach Süd durchzieht. Sie beginnt an der nördlich gelegenen Feuerbachstraße und verläuft entlang der Lauenburger Straße weitergeführt über die Sedanstraße bis hin zur südlich gelegenen Birkbuschstraße, welche eine Grenze des Untersuchungsgebietes darstellt. Dabei ergibt sich für Radfahrende eine sichere Nord-Süd-Verbindung über die Fahrradstraße, als auch eine sichere Ost-West-Verbindung über den Radstreifen entlang des Steglitzer Damms und der Albrechtstraße. Vereinzelt sind weitere Abschnitte an Kreuzungsbereichen zur Fahrradsicherheit erzeugt worden, wie unter anderem ein kurzer Radfahrstreifen an der Klingsorstraße nahe der Albrechtstraße und Schutzstreifen sowohl an der Berg- und Filandastraße in Fahrtrichtung zum Kreuzungsbereich. Überwiegend ist der Radverkehr in Form eines Mischverkehrs mit dem Kfz-Verkehr in den Nebenstraßen als auch Hauptverkehrsachsen vorgesehen. Darüber hinaus befinden sich im Untersuchungsgebiet zwei Fahrradgeschäfte, eines in der Zone Stadtpark an der Birkbuschstraße und eines in der Zone Friedhof Steglitz auf der Gewerbefläche an der Bismarckstraße.



**Abbildung 5: Radverkehrsanlagen**

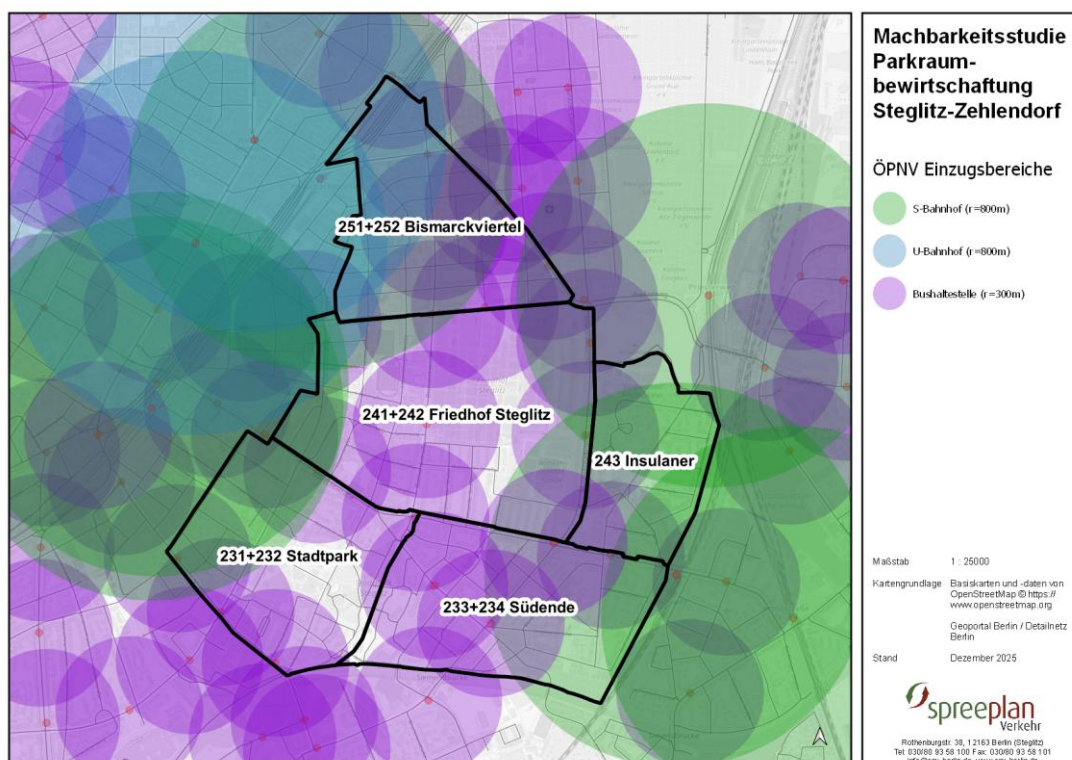
## Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Erschließung des Untersuchungsgebiets durch den öffentlichen Personennahverkehr erfolgt überwiegend über Busverbindungen. Ein S- oder U-Bahn-Verkehr ist innerhalb des Gebiets nicht vorhanden, entsprechende Haltestellen befinden sich jedoch in unmittelbarer Nähe. Im Nahverkehrsplan (NVP) Berlin wird ein Zielwert von 300 m und ein Toleranzwert von 400 m angestrebt, in der Haltestellen und Bahnhöfe bei einer hohen Nutzungsdichte fußläufig zu erreichen sein sollen.<sup>3</sup>

Im Untersuchungsraum verkehren zahlreiche Buslinien, die das Gebiet nahezu vollständig erschließen. Insgesamt durchfahren 13 Buslinien, darunter eine Nachtbuslinie, das Untersuchungsgebiet. Ergänzende Anschlussmöglichkeiten bestehen im angrenzenden Umfeld, insbesondere an die S-Bahnlinien S1, S2, S25 und S26 sowie an die U-Bahnlinie U9. Östlich des Untersuchungsgebiets liegen die S-Bahnhöfe Rathaus Steglitz und Feuerbachstraße (S1), westlich befinden sich die S-Bahnhöfe Südende, Attilastraße und Priesterweg (S2, S25, S26). Die genannten Haltestellen sind teilweise direkt mit Buslinien aus dem Untersuchungsgebiet verknüpft. Weitläufig betrachtet ist die Anbindung zur Berliner Innenstadt und allen Berliner Stadtbezirken mittels des ÖPNV gewährleistet.

In der Abbildung 6 werden die Einzugsbereiche mit dem Radius 300 m bei den Bushaltestellen und 800 m bei den S- und U-Bahnhöfen dargestellt. Dabei ist zu erkennen, dass nicht alle Bereiche durch die Erschließungsradien erfasst sind. Es handelt sich meist um gering besiedelte Bereiche, wie Grünflächen (z.B. Friedhof Steglitz, Stadtpark Steglitz).

<sup>3</sup> Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.



**Abbildung 6: Einzugsbereiche des ÖPNV**

Der Nahverkehrsplan legt fest, in welchen Mindesttaktungen die verschiedenen Verkehrsmittel des ÖPNV fahren sollen. Folglich liegt der Mindesttakt für Metrolinien (Bus/Straßenbahn), S- und U-Bahnen während der Hauptverkehrszeit (HVZ) bei einem 10-Minuten-Takt. Bus und Straßenbahnen sollten laut Vorgaben des NVP mindestens alle 20 Minuten fahren.

Bezüglich der Untersuchungsgebiete stellt Tabelle 1 die ÖPNV-Linien gegliedert nach ihrer Taktung dar.

**Tabelle 1: Taktung der ÖPNV-Linien zur HVZ**

ÖPNV-Mittel	≤ 10-Minuten-Takt	> 10-Minuten-Takt
Bus <sup>4</sup>	M76, M82, X83, 170, 181, 186, 187, 282	143, 283, 284, 380
S-Bahn <sup>5</sup>	S1, S2	S25, S26
U-Bahn <sup>6</sup>	U9	-

<sup>4</sup> Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Verbindungen. URL: <https://www.bvg.de/de/verbindungen> [letzter Zugriff 07.01.2026]

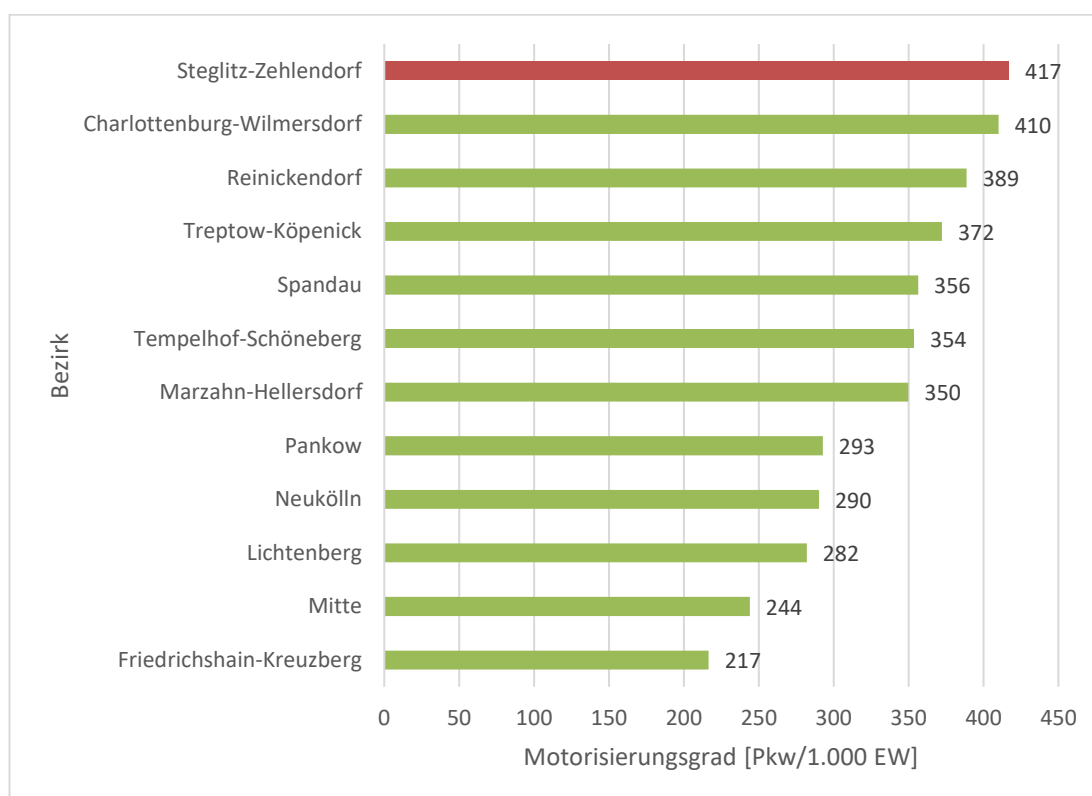
<sup>5</sup> S-Bahn Berlin GmbH. Fahrplanauskunft. Linienübersicht. URL: <https://sbahn.berlin/?tabs=tabs2000-label1> [letzter Zugriff 07.01.2026]

<sup>6</sup> Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Verbindungen. URL: <https://www.bvg.de/de/verbindungen> [letzter Zugriff 07.01.2026]

Das U-Bahnnetz angrenzend zum Untersuchungsgebieten entspricht den Anforderungen zur Mindesttaktung gemäß des NVP, da die Taktung der U-Bahnlinie bei maximal 10 Minuten liegt. Die nächsten gelegenen S-Bahnlinien verkehren in einem 10- bis 20-Minuten-Takt. Dabei teilen sich in einigen Abschnitten mehrere S-Bahnlinien denselben Streckenverlauf (z.B. S-Bahnlinie S25 und S26), was einen durchgängigen 10-Minuten-Takt auf mehreren Teilstrecken ermöglicht. Die Buslinien verkehren überwiegend an übergeordneten Straßenverbindungen (Stufe II), wie dem Steglitzer Damm, dem Munsterdamm, der Thorwaldsen- und Albrechtstraße. Die Buslinien verkehren größtenteils im 10-Minuten-Takt und decken das Gebiet flächendeckend mit nur wenigen Ausnahmen ab, was zu einer sehr guten Erschließung der Untersuchungsgebiete durch den Busverkehr führt.

### Motorisierungsgrad

Da sich das Untersuchungsgebiet im Bezirk Steglitz-Zehlendorf befindet, werden die bestehenden Daten für den Bezirk auf die Untersuchungsgebiete abgeleitet. Anzumerken ist, dass Berlin bundesweit den niedrigsten Motorisierungsgrad aufweist (Stand 2022). Im Jahr 2022 lag der Motorisierungsgrad in Deutschland bei 583 Pkw pro 1.000 Einwohnende. Im Vergleich dazu betrug der Wert in Berlin mit 328 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnende etwa die Hälfte. Der Bezirk weist einen Motorisierungsgrad von 417 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnende auf und liegt damit deutlich über dem Wert von Berlin. Im bezirksweiten Vergleich weist Steglitz-Zehlendorf den höchsten Motorisierungsgrad auf.<sup>7</sup>



**Abbildung 7: Motorisierungsgrad aller Berliner Bezirke (Stand 2022)**

<sup>7</sup> Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. Kraftfahrzeugbestand 2022 Berlin. URL: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/076-2023> [letzter Zugriff 07.01.2026]

## **3 Grundlagen der Parkraumbewirtschaftung**

### **3.1 Ziel und Zweck einer Parkraumbewirtschaftung**

Die Zielsetzung der Parkraumbewirtschaftung liegt in der effizienten Nutzung und gerechten Verteilung des begrenzten Parkraums. Durch die Implementierung von Parkgebühren, zeitlichen Beschränkungen und anderen Regelungen strebt sie an, den Verkehr zu lenken, die Parkplatzsuche zu erleichtern und die allgemeine Verkehrssituation zu verbessern. Dies trägt zur Reduzierung von Staus, zur Verringerung der Umweltbelastung und zur Steigerung der Lebensqualität in städtischen Gebieten bei. Zudem zielt die Parkraumbewirtschaftung darauf ab, eine ausgewogene Nutzung des Parkraums zu ermöglichen, während gleichzeitig die Bedürfnisse der Anwohner, Pendler und Besucher berücksichtigt werden. Darüber hinaus kann sie die Einnahmen des Bezirks erhöhen und somit zur Finanzierung von Verkehrs- und Infrastrukturmaßnahmen beitragen.

### **3.2 Bedingungen zur Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftung**

Das Straßenverkehrsrecht bildet die Grundlage für die Einführung von Parkraumbewirtschaftung, wobei die Maßnahmen verkehrlich gerechtfertigt sein müssen. Die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs stehen dabei im Vordergrund, während städtebauliche Überlegungen eine untergeordnete Rolle spielen. Die Bedingungen für die Implementierung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen sind erfüllt, wenn eine hohe Nachfrage nach Parkplätzen besteht und verschiedene Nutzergruppen um begrenzte Parkmöglichkeiten konkurrieren. Eine gründliche Analyse der Parkplatznutzung und des Verkehrsaufkommens ist daher unerlässlich, um die Notwendigkeit einer Parkraumbewirtschaftung zu bestimmen.

Zusätzlich ist eine geeignete Infrastruktur erforderlich, um die Parkraumbewirtschaftung effektiv umzusetzen. Dazu gehören die Installation von Parkautomaten, die Einrichtung von Parkzonen oder -bereichen sowie die Bereitstellung ausreichender Informationen für die Nutzer, beispielsweise durch Beschilderungen oder digitale Anzeigen. Eine transparente Kommunikation mit den betroffenen Akteuren, darunter Anwohner, Gewerbetreibende und Besucher, ist von großer Bedeutung. Hierbei sollten sie über Gründe und Vorteile der Parkraumbewirtschaftung ausreichend informiert werden.

Die Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftung erfordert somit eine sorgfältige Planung, eine solide rechtliche Grundlage, eine geeignete Infrastruktur und eine offene Kommunikation, um die angestrebten Ziele zu erreichen und eine effiziente Nutzung des begrenzten Parkraums zu ermöglichen. Für die Planung und Bewertung einer Parkraumbewirtschaftung sind die folgenden Gesetze und Verordnungen zu berücksichtigen.

## **Straßenverkehrsgesetz<sup>8</sup> und StVO<sup>9</sup>**

Die rechtlichen Grundlagen für die Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftung sind im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) verankert. Diese Gesetze legen die Rahmenbedingungen für die Einrichtung von Parkzonen und die Erhebung von Parkgebühren fest. Die §§ 45 und 46 aus der StVO ermöglichen die Einrichtung von Halt- und Parkverboten sowie von Bewohnerparkzonen. Der § 6a im StVG ermächtigt wiederum die Länder, Verordnungen über Parkgebühren zu erlassen.





## **Berliner Straßengesetz und Mobilitätsgesetz**

Auf Landesebene regeln das Berliner Straßengesetz und das Berliner Mobilitätsgesetz die spezifischen Anforderungen und Zielsetzungen der Verkehrsplanung in Berlin. Diese Gesetze legen einen besonderen Fokus auf die Förderung nachhaltiger Verkehrsträger und die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.

Das Berliner Mobilitätsgesetz betont die Priorisierung des Umweltverbunds (Fuß-, Rad- und öffentlicher Nahverkehr) und zielt darauf ab, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Es fordert zudem die Förderung der Barrierefreiheit und der Verkehrssicherheit.





## **Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr**

Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) der Stadt Berlin gibt die langfristige Strategie zur Entwicklung des Verkehrs in der Stadt vor. Die Förderung des Umweltverbunds und die Verbesserung der Verkehrssicherheit sind zentrale Ziele dieses Plans.

-  Förderung des Umweltverbunds
-  Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
-  Verbesserung der Verkehrssicherheit
-  Schaffung attraktiver und lebenswerter öffentlicher Räume

## **Leitfaden Parkraumbewirtschaftung<sup>10</sup>**

Der Leitfaden Parkraumbewirtschaftung der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr und Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) bietet eine detaillierte Anleitung zur Einrichtung und Verwaltung von Parkraumbewirtschaftungszonen in Berlin. Er umfasst Best Practice Beispiele und gibt Empfehlungen zur Umsetzung.

-  Planung und Einrichtung von Parkzonen
-  Festlegung von Parkgebühren
-  Technische und organisatorische Anforderungen
-  Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

---

<sup>8</sup> StVG. Bundesamt für Justiz. Straßenverkehrsgesetz. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/index.html> [letzter Zugriff 15.01.2024]

<sup>9</sup> StVO. Bundesamt für Justiz. Straßenverkehrs-Ordnung. URL: [https://www.gesetze-im-internet.de/stvo\\_2013/index.html](https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/index.html) [letzter Zugriff 15.01.2024]

<sup>10</sup> Leitfaden Parkraumbewirtschaftung 2004. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. URL: [https://digital.zlb.de/viewer/api/v1/records/34491775/files/images/leitfaden\\_parkraumbewirtschaftung.pdf/full.pdf](https://digital.zlb.de/viewer/api/v1/records/34491775/files/images/leitfaden_parkraumbewirtschaftung.pdf/full.pdf) [letzter Zugriff 17.01.2024]

## Parkgebühren-Ordnung<sup>11</sup>

Die Parkgebühren-Ordnung regelt die Höhe der zu erhebenden Parkgebühren in den Bewirtschaftungszonen. Sie orientiert sich an den örtlichen Gegebenheiten und den spezifischen Anforderungen der jeweiligen Gebiete.

Die Gebührensätze werden auf Grundlage von Faktoren wie der Parkraumnachfrage, der wirtschaftlichen Lage des Gebiets und den Zielsetzungen der Parkraumbewirtschaftung festgelegt. Höhere Gebühren in besonders nachgefragten Gebieten sollen die Nutzung regulieren und den Parksuchverkehr reduzieren.

Seit 2023 sind die Parkgebühren für Autofahrende gestiegen und werden in diesem Abschnitt explizit aufgeführt. Die Erhebung von Parkgebühren ist gemäß § 6a StVG (vgl. Abschnitt 2.1.1) auf der Landesebene in der Parkgebühren-Ordnung (ParkGebO) geregelt. Dort wird die Höhe der Parkgebühren in Berlin jeweils nach Gebietstyp und Zeitintervall festgelegt. Für jede begonnene Viertelstunde sieht die ParkGebO eine Staffelung von 0,50 € bis zu 1,00 € vor, was einem Aufpreis von 50-100% im Vergleich zur vorherigen Verordnung entspricht.

- 🌀 In Gebieten mit hoher Nutzungsdichte und typischem Mischparken (Bewohnenden, Pendelnden, Kunden, Liefernden, Besuchenden und Gewerbetreibenden) beträgt die Höhe der Parkgebühren 0,50 € für die erste angefangene Viertelstunde, danach 0,10 € je angefangene drei Minuten (vgl. § 1 Abs. 1a ParkGebO).
- 🌀 In zentraler Lage mit hoher Parknachfrage von unterschiedlichen Nutzergruppen und ausreichender ÖPNV-Erschließung beträgt die Höhe der Parkgebühren 0,75 € für die erste angefangene Viertelstunde, danach 0,15 € je weitere eineinhalb Minuten (vgl. § 1 Abs. 1b ParkGebO).
- 🌀 In zentralen Geschäftsgebieten mit besonders hoher Parknachfrage von unterschiedlichen Nutzergruppen und guter ÖPNV-Erschließung beträgt die Höhe der Parkgebühren 1,00 € für die erste angefangene Viertelstunde, danach 0,20 € je angefangene weitere Minute (vgl. § 1 Abs. 1c ParkGebO).

## Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs 2023 (EAR)<sup>12</sup>

Die Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs 2023 (EAR) gibt technische und gestalterische Vorgaben für die Einrichtung und Gestaltung von Parkplätzen und Parkzonen.

- 🌀 Mindestabmessungen für Parkplätze
- 🌀 Kennzeichnung und Beschilderung
- 🌀 Barrierefreie Gestaltung
- 🌀 Berücksichtigung von Umwelt- und Klimaschutzaspekten

## Empfehlung für Verkehrserhebungen 2012 (EVE)<sup>13</sup>

Die Empfehlung für Verkehrserhebungen 2012 (EVE) beschreibt die methodischen Vorgehensweisen zur Durchführung von Verkehrserhebungen, die für die Planung und Umsetzung einer

<sup>11</sup> ParkGebO. Berlin.de. Berliner Vorschriften- und Rechtsprechungsdatenbank. URL: <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-ParkGebVBErahmen> [letzter Zugriff 15.01.2024]

<sup>12</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs 2023 (EAR).

<sup>13</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Empfehlung für Verkehrserhebungen 2012 (EVE).

Parkraumbewirtschaftung notwendig sind. Gemäß den Vorgaben wurden die Erfassungen am Anfang des Sommerhalbjahres außerhalb der Ferien durchgeführt. Als Erhebungstage für die Normalwoche sind nur die Wochentage Montag bis Donnerstag verwendet worden. Die allgemeinen Vorgaben zu den anzusetzenden Zählstunden gelten von 06:00 bis 20:00 Uhr.

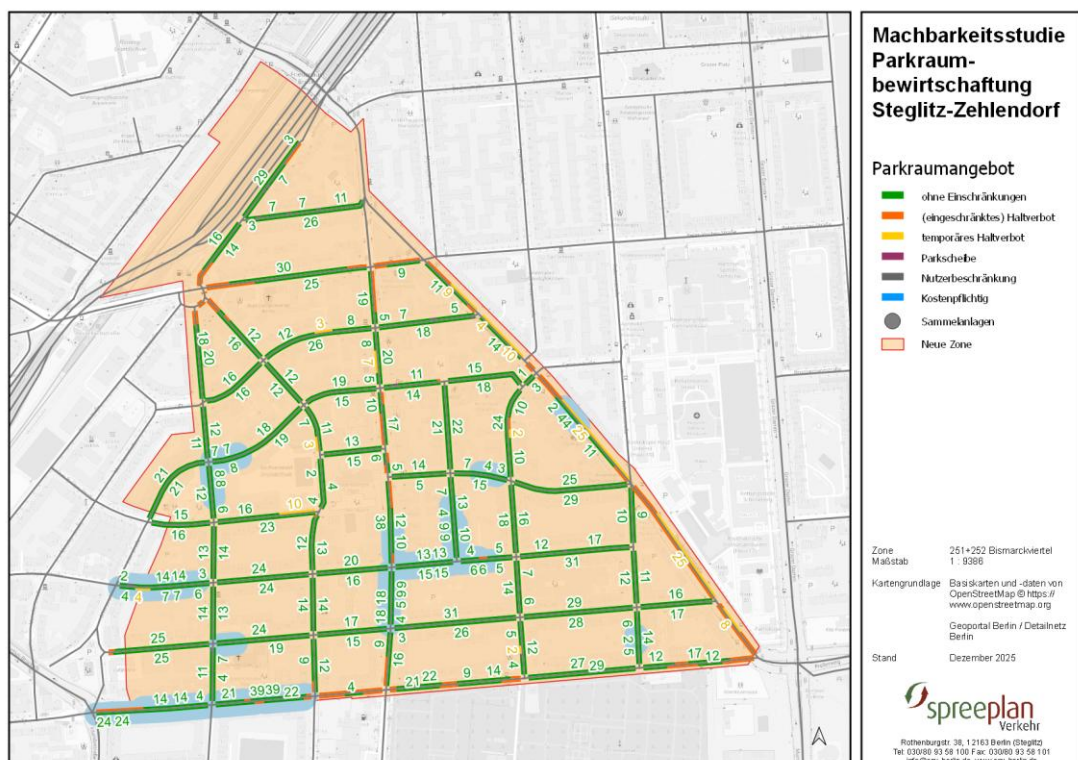
## 4 Ermittlung des Parkraumangebots

### 4.1 Öffentlich zugängliche Parkstände und Anlagen des ruhenden Verkehrs

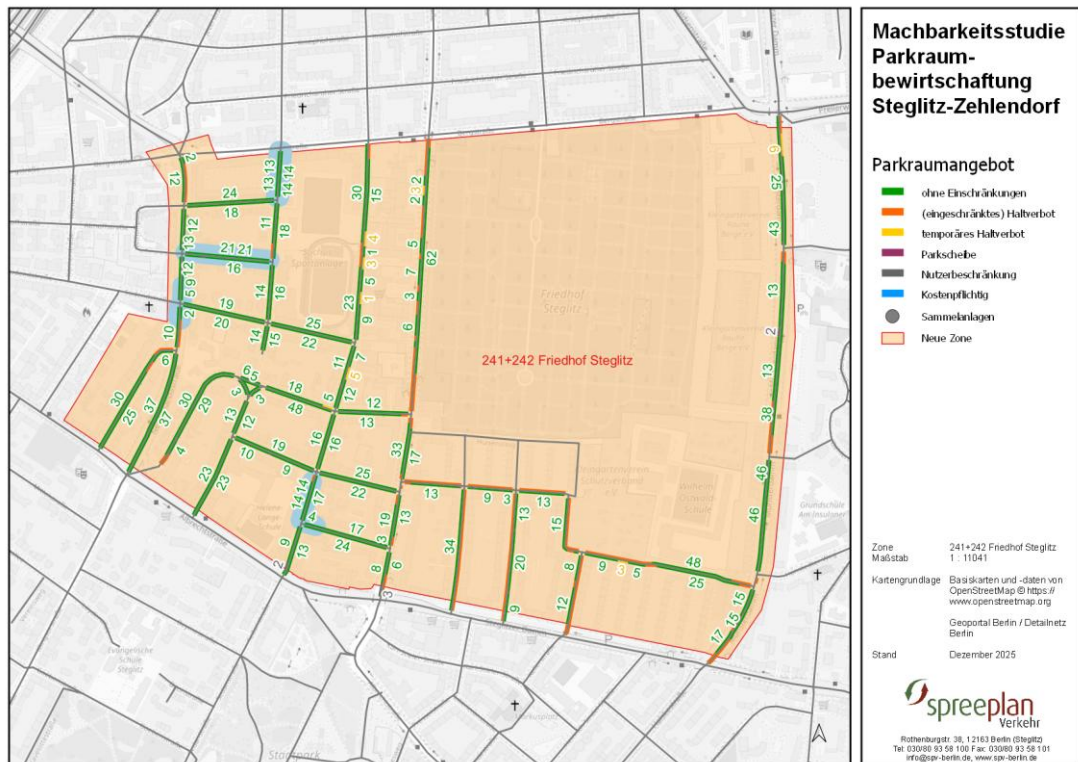
Die Erfassung des Parkraumangebots in den Untersuchungsgebieten fand Juli 2025 statt. Dabei wurden alle Parkstände bzw. Parkplätze im öffentlichen Straßenraum berücksichtigt. Das Parkraumangebot wurde anhand folgender Kriterien erhoben:

- 🚗 Art und Lage (Anordnung im öffentlichen Straßenraum / Sammelanlage)
- 🚗 Regelungen (Haltverbot, Parkdauerbegrenzung, Nutzerbeschränkung, Geltungszeitraum der Einschränkungen, etc.)

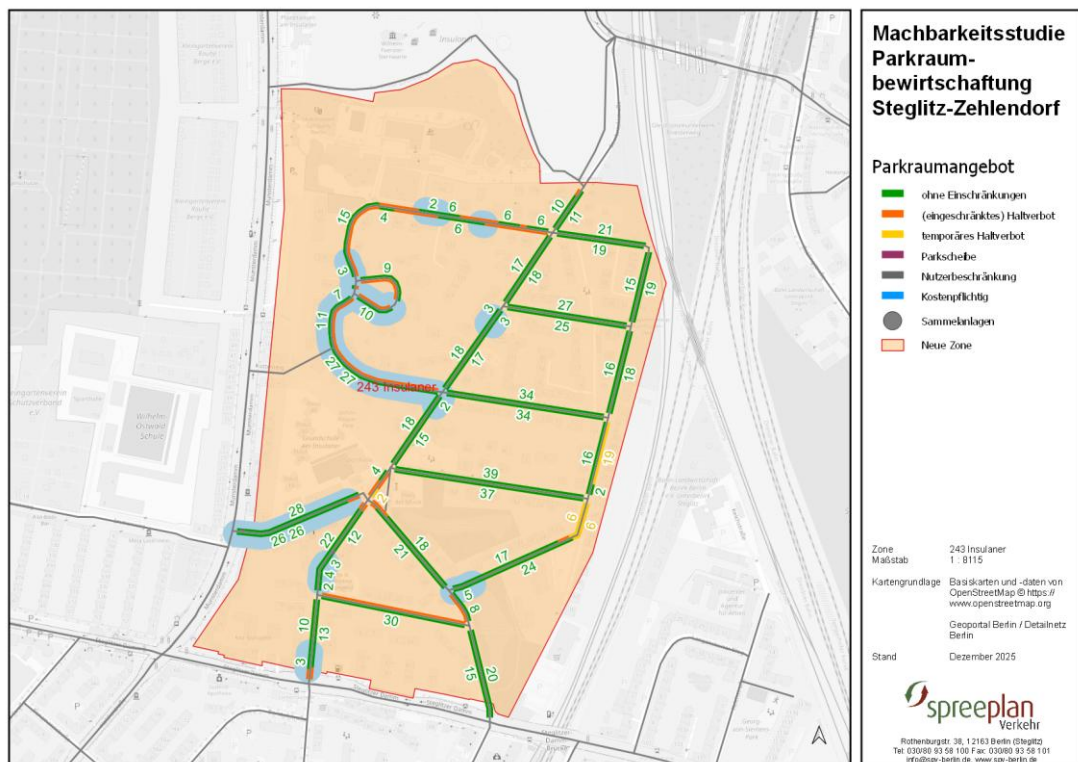
Für die Berechnung der Stellplatzanzahl wurden gemäß den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR23) folgende Annahmen getroffen: Für Parkstände in Längsaufstellung wurde eine Straßenfrontlänge von 5,80 m angenommen, in Schrägaufstellung eine Straßenfrontlänge von 3,00 m und in Senkrechtaufstellung eine Straßenfrontlänge von 2,65 m. Zudem wurden Baustellen, die während der Befahrung eingerichtet waren, erfasst und die Stellplätze entsprechend gekennzeichnet. Die Bestandsaufnahme erfolgte sowohl mithilfe von Luftbildaufnahmen als auch vor Ort und wurde videoteknisch dokumentiert. Die erhobenen Daten wurden im Kartenbild aufbereitet und zur besseren Darstellung differenziert betrachtet (siehe Abbildung 8 bis Abbildung 12).



**Abbildung 8: Parkraumangebot Zone 251+252**



**Abbildung 9: Parkraumangebot Zone 241+242**



**Abbildung 10: Parkraumangebot Zone 243**

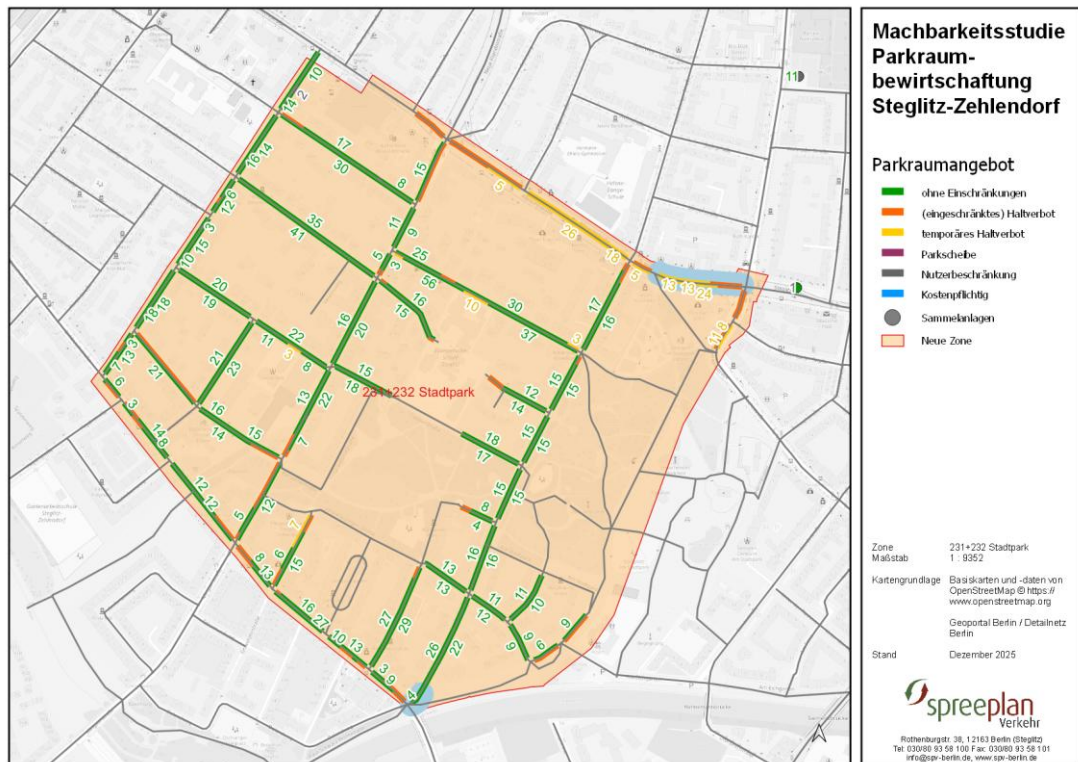


Abbildung 11: Parkraumangebot Zone 231+232

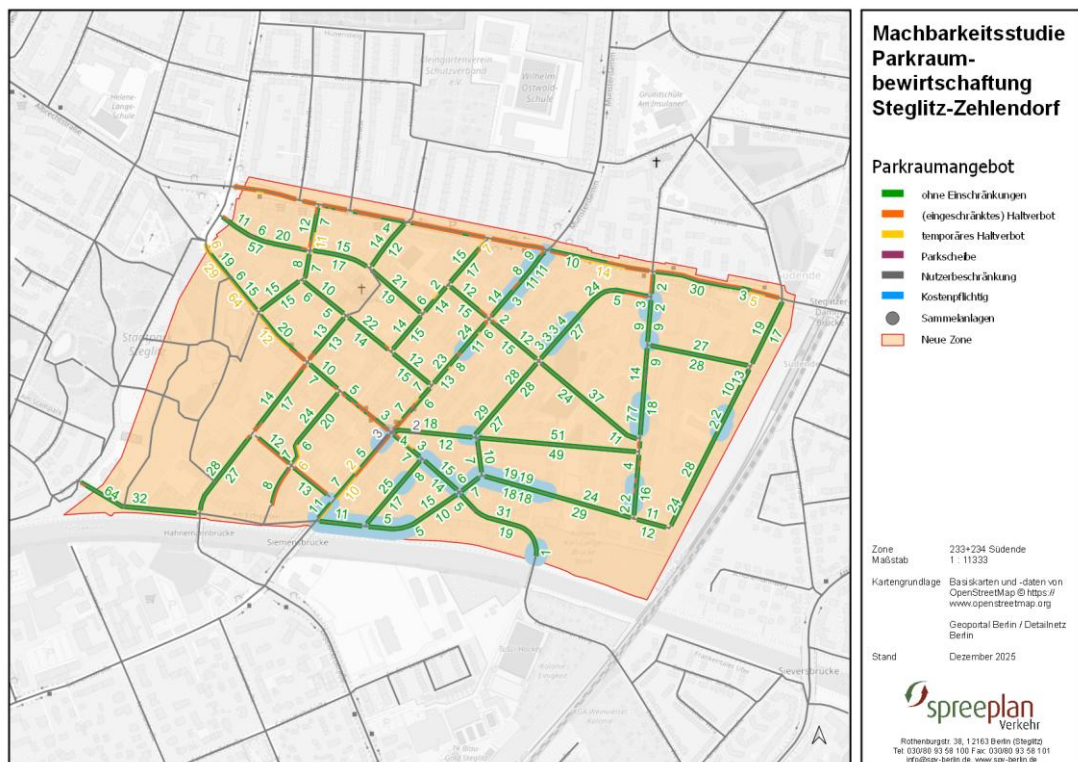


Abbildung 12: Parkraumangebot Zone 233+234

In den Untersuchungsgebieten wurden insgesamt 9.735 öffentlich zugängliche Parkstände erfasst, davon 9.261 im Straßenraum und 474 in Sammel- bzw. Mittelanlagen. Aufgrund der zeitlichen Begrenzung von Haltverboten können diese Werte leicht je nach Wochentag und Tageszeit variieren.

Die Parkstände im öffentlichen Straßenraum sind nahezu alle ohne Einschränkung nutzbar. Lediglich 497 Parkstände unterliegen einem temporären Haltverbot und 75 Parkstände einer Beschränkung auf bestimmte Nutzergruppen (z.B. Behindertenstellplätze, Elektrofahrzeuge, Taxistände oder Ladezonen).

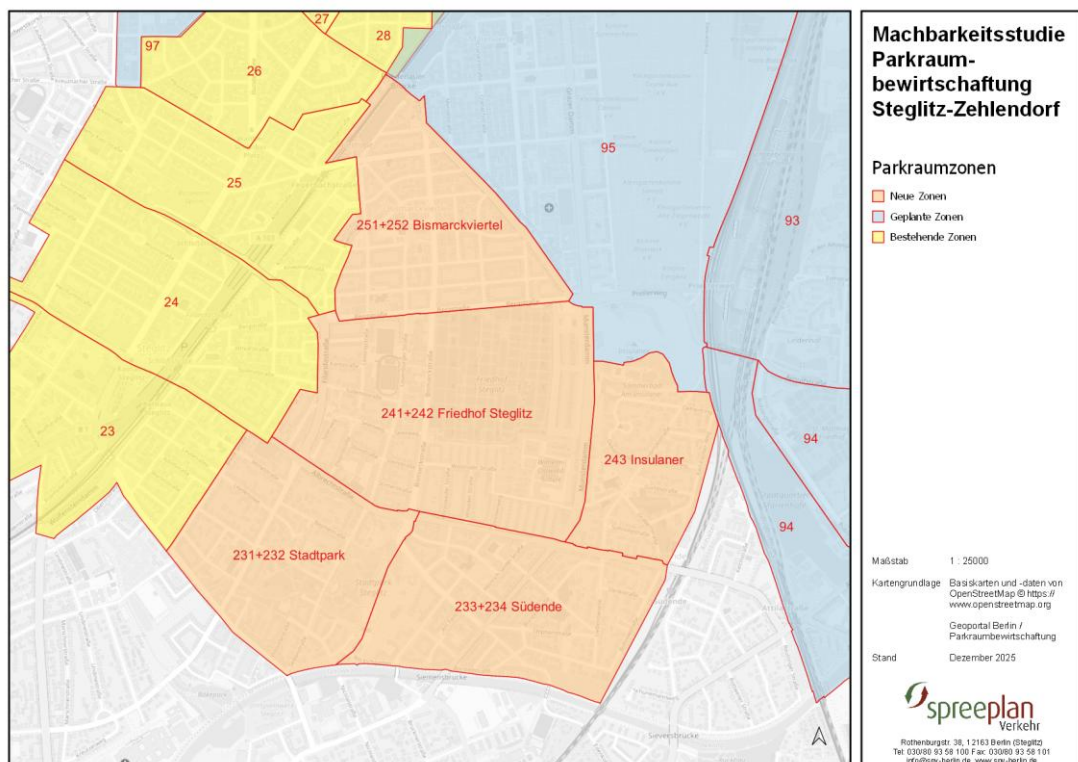
Eine gewisse Anzahl von Abstellständen war durch Baustellen belegt. Zum Zeitpunkt der Erhebungen waren etwa 15,9% der theoretisch nutzbaren Kfz-Abstellstände in der Zone 251, 11,4% in der Zone 243, 11,1% in der Zone 234, 5,9% in der Zone 241 und 5,6% in der Zone 252 durch Baustellen belegt. Insgesamt waren zum Erhebungszeitpunkt 662 Kfz-Abstellstände durch Baustellen nicht nutzbar. In einigen Straßenabschnitten konnte aufgrund umfangreicher Bauarbeiten keine Befahrung erfolgen, daher ist von einem noch höheren Wert an belegten Kfz-Abstellständen durch Baustellen auszugehen. Die folgende Auflistung (siehe Tabelle 2) zeigt das tatsächlich zur Verfügung stehende Angebot zum Zeitpunkt der Erhebung für jede Zone.

**Tabelle 2: Streckenlängen und Parkraumangebot**

Zone	Einfache Streckenlänge [m]	Stellplätze gesamt	davon in Sammelanlagen	davon im Straßenraum	davon		
					Nutzerbeschränkungen	temporäres Haltverbot	Baustellen
Zone 251	5.247	1.475	0	1.475	12	27	234
Zone 252	4.703	1.278	170	1.108	11	85	71
Zone 241	4.927	1.299	0	1.299	10	19	76
Zone 242	2.427	540	12	528	9	9	0
Zone 243	3.893	937	37	900	2	33	107
Zone 231	3.599	746	56	690	5	3	0
Zone 232	4.228	908	0	908	0	133	17
Zone 233	4.569	1.406	199	1.207	17	167	30
Zone 234	4.262	1.146	0	1.146	9	21	127
<b>Gesamt</b>	<b>37.855</b>	<b>9.735</b>	<b>474</b>	<b>9.261</b>	<b>75</b>	<b>497</b>	<b>662</b>

## 4.2 Vorhandene Parkraumbewirtschaftung im Umfeld

In den angrenzenden Bezirken sind bereits mehrere Parkraumbewirtschaftungszonen eingerichtet, siehe Abbildung 1. Diese dienen als Referenz und bieten wertvolle Erkenntnisse für die mögliche Umsetzung in den Untersuchungsgebieten. Ein Abgleich mit den bestehenden Parkraumbewirtschaftungszonen im Umfeld ist entscheidend für die Entwicklung und Bewertung des Parkraumkonzepts. Dabei werden verschiedene Aspekte wie Parkgebühren, zeitliche Beschränkungen, Nutzergruppen und Erfahrungen mit der Verkehrslenkung berücksichtigt und in der Tabelle 3 aufgelistet. Durch diesen Vergleich können bewährte Praktiken identifiziert und auf die spezifischen Anforderungen des Bezirks Steglitz-Zehlendorf angepasst werden.



**Abbildung 13: Parkraumzonen**

In Abbildung 13 ist das Untersuchungsgebiet mit den unterschiedlichen Zonen und den daran angrenzenden Parkraumzonen dargestellt. Die bereits in Betrieb stehenden Parkzonen 23 bis 25, welche ebenfalls dem Bezirk Steglitz-Zehlendorf zugehörig sind, sowie die Zonen 26 bis 28 aus dem Bezirk Tempelhof-Schöneberg. Hinzukommen in Zukunft die geplanten Parkraumzonen 93 bis 95, welche an die Zonen Bismarckviertel, Friedhof Steglitz und Insulaner anschließen.

In Tabelle 3 sind alle bereits bewirtschafteten angrenzenden Zonen aufgelistet. Alle Zonen werden im gleichen Umfang bewirtschaftet. Von Montag bis Freitag zwischen 9:00 und 20:00 Uhr sowie an samstags zwischen 9:00 und 18:00 Uhr wird eine einheitliche Gebühr von 2,00 € pro Stunde erhoben. An Sonntagen wird in keinem der betrachteten Gebiete eine Parkraumbewirtschaftung betrieben.

Bezüglich einer potenziellen Ausgestaltung der Bewirtschaftung für die Zonen Bismarckviertel, Friedhof Steglitz und Stadtpark sowie gegebenenfalls Insulaner ist zu beachten, dass sich die

Zeiträume und Gebührenhöhe nicht zu stark unterscheiden sollten, da andernfalls Verlagerungseffekte zu erwarten sind. Nicht zuletzt ist es auch für das Verständnis und die Akzeptanz vorteilhaft eine Einheitlichkeit mit den benachbarten Zonen herzustellen.

**Tabelle 3: vorhandene Parkzonen im Umfeld<sup>14</sup>**

Parkzone	Bezirk	Bewirtschaftungszeit*	Gebühr*
Zone 23	Steglitz-Zehlendorf	Mo-Fr 9-20 Uhr Sa 9-18 Uhr	2,00 €
Zone 24	Steglitz-Zehlendorf	Mo-Fr 9-20 Uhr Sa 9-18 Uhr	2,00 €
Zone 25	Steglitz-Zehlendorf	Mo-Fr 9-20 Uhr Sa 9-18 Uhr	2,00 €
Zone 26	Tempelhof-Schöneberg	Mo-Fr 9-20 Uhr Sa 9-18 Uhr	2,00 €
Zone 27	Tempelhof-Schöneberg	Mo-Fr 9-20 Uhr Sa 9-18 Uhr	2,00 €
Zone 28	Tempelhof-Schöneberg	Mo-Fr 9-20 Uhr Sa 9-18 Uhr	2,00 €

\*Gebührenhöhe und Bewirtschaftungszeiten können auf lokal begrenzten Abschnitten bisweilen abweichen

<sup>14</sup> Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Berlin. Fachkarte Parkraumbewirtschaftung. Geoportal Berlin / Geodateninfrastruktur (GDI Berlin).

## 5 Ermittlung der Parkraumbelegung und -nutzung

### 5.1 Methodisches Vorgehen

Die Erhebungsmethodik orientiert sich am Leitfaden Parkraumbewirtschaftung der SenMVKU mit Neuauflage aus dem Jahr 2020 sowie den Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012 (EVE). Die Erhebungen wurden außerhalb der Ferien und anderen Einschränkungen durchgeführt, wobei die Zeitfenster vom Auftraggeber vorgegeben waren. Die Erhebungen fanden an repräsentativen Werktagen (Dienstag bis Donnerstag) und am Wochenende (jeweils Samstag und Sonntag) statt.

Im Folgenden sind die ausgewählten Erhebungstage für jede Zone aufgelistet:

- 🌀 Samstag, den 12.07.2025: Zone 231+232, Zone 233 und Zone 241+242
- 🌀 Sonntag, den 13.07.2025: Zone 231+232, Zone 233 und Zone 241+242
- 🌀 Mittwoch, den 16.07.2025: Zone 231+232, Zone 233 und Zone 241+242
- 🌀 Donnerstag, den 17.07.2025: Zone 234, Zone 243 und Zone 251+252
- 🌀 Samstag, den 19.07.2025: Zone 234, Zone 243 und Zone 251+252
- 🌀 Sonntag, den 20.07.2025: Zone 234, Zone 243 und Zone 251+252

Die Erfassung der Parkraumbelegung und –nutzenden erfolgte durch Vor-Ort-Aufnahmen zu den vom Auftraggeber festgelegten Zeitintervallen mithilfe von Video-Befahrungen. Die Zeitintervalle waren wie folgt definiert:

- 🌀 02:00 Uhr bis 04:00 Uhr
- 🌀 05:00 Uhr bis 07:00 Uhr
- 🌀 08:00 Uhr bis 10:00 Uhr
- 🌀 11:00 Uhr bis 13:00 Uhr
- 🌀 13:00 Uhr bis 15:00 Uhr
- 🌀 15:00 Uhr bis 17:00 Uhr
- 🌀 17:00 Uhr bis 19:00 Uhr
- 🌀 19:00 Uhr bis 21:00 Uhr
- 🌀 21:00 Uhr bis 23:00 Uhr
- 🌀 00:00 Uhr bis 02:00 Uhr

Die Aufzeichnung erfolgte mithilfe mehrerer am Erhebungsfahrzeug installierter Kameras, die sowohl den rechten Fahrbahnrand als auch eine Gesamtansicht der Fahrbahn erfassen. Die Auswertung des Videomaterials erfolgte anschließend in den Büroräumen des Auftragnehmers.



**Abbildung 14: Vermessungsfahrzeug**

Die gezählten Fahrzeuge wurden zur Vergleichbarkeit in Pkw-Einheiten umgerechnet, da unterschiedliche Fahrzeugarten einen unterschiedlichen Flächenbedarf aufweisen. So wird berücksichtigt, dass beispielsweise ein Lkw mehr Stellfläche beansprucht als ein Pkw.

Für die Berechnung des Parkraumbelastungsgrades wurde das am jeweiligen Erhebungstag tatsächlich zur Verfügung stehende Parkraumangebot zugrunde gelegt. Die Parkraumauslastungen wurden gemäß EVE 2012 in die folgenden Kategorien unterteilt:

- 🌀 > 100 % Auslastung – Überlastung (durch nicht regelkonformes Abstellen)
- 🌀 95 – 100 % Auslastung – sehr hoher Parkdruck
- 🌀 90 – 94 % Auslastung – hoher Parkdruck
- 🌀 80 – 89 % Auslastung – mittlerer Parkdruck
- 🌀 50 – 79 % Auslastung – geringer Parkdruck
- 🌀 < 50 % Auslastung – kein Parkdruck

Neben der Erfassung der Parkraumauslastung wurde ebenfalls eine Ermittlung der jeweiligen Parkdauer durchgeführt. Dies erfolgte durch eine Kennzeichenerhebung die Rückschlüsse auf die Nutzergruppen innerhalb der Untersuchungsgebiete zulässt. Die Kennzeichen wurden auf Grundlage von zusätzlichem während der Erhebungstage aufgezeichneten Videomaterials in den festgelegten Zeitschichten für einen Werktag, einen Samstag und einen Sonntag DSGVO-konform ausgewertet. Durch die engmaschige zeitliche Erfassung konnte eine qualitativ hochwertige Zuordnung der Fahrzeuge zu den jeweiligen Nutzergruppen vorgenommen werden. Die Nutzergruppen wurden dazu unter anderem in Anwohnende Dauerparkende, welche länger als 24 Stunden im Gebiet parken und Anwohnende, welche zwischen null und vier Uhr im Gebiet parken oder ihr Fahrzeug in der Nacht abgestellt haben, eingeteilt. Gebietsfremde Parkende wurden in Kurzzeitparkende, Mittelzeitparkende und Langzeitparkende unterteilt, je nachdem wie oft sie während der Erhebung erfasst wurden. Dabei wurden gebietsfremde Kurzzeitparkende einmal von einer Dauer bis zu vier Stunden erfasst, gebietsfremde Mittelzeitparkende mit einer Parkdauer von zwei bis sechs Stunden und einer Erfassungshäufigkeit von zwei Erfassungen. Die Nutzergruppen orientieren sich hierbei an den Nachfragetypen des Leitfadens für Parkraumbewirtschaftung<sup>15</sup>. Hierbei handelt es sich bei gebietsfremden Kurz-

<sup>15</sup> Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2004, Neuauflage 2020): Leitfaden Parkraumbewirtschaftung

zeitparkenden vor allem um eine Kunden- und Besucherkonzentration mit einer hohen Nachfragedichte im Bereich Versorgung und Freizeit. Gebietsfremde Mittel- und Langzeitparkende stellen hierbei zum Beispiel Berufspendler dar.

Um eine repräsentative Aussage zu gewährleisten, wurden die Nutzergruppen im Durchschnitt für 4.960 Stellplätze je Erhebungstag ermittelt. Dies entspricht etwa 54,7 % der Stellplätze innerhalb der Untersuchungsgebiete. Insgesamt wurden 10.783 Fahrzeuge erfasst und ausgewertet.

Die Nutzergruppen wurden angelehnt an die Vorgaben der EVE 2012 wie folgt gebildet:

- 🌀 Anwohnende Dauerparker – ab 24 Std / 11x am selben Stellplatz erfasst
- 🌀 Anwohnende verlassend/kommend – min. 1x in 02:00-04:00 Uhr erfasst
- 🌀 Gebietsfremde Kurzzeitparkende – bis 4 Std / 1x erfasst
- 🌀 Gebietsfremde Mittelzeitparkende – 2 bis 6 Std / 2x erfasst
- 🌀 Gebietsfremde Langzeitparkende – ab 4 Std / min. 3x erfasst

Der Leitfaden Parkraumbewirtschaftung<sup>16</sup> bewertet eine Parkraumbewirtschaftung als sinnvoll bei hohem Parkdruck sowie einer Konkurrenz zwischen verschiedenen Nutzergruppen, die um knappe Stellplätze konkurrieren. Grundlage dafür bietet das Straßenverkehrsrecht. Das Bewirtschaftungsgebiet kann folglich abgegrenzt werden, wenn die Auslastungsgrade tags und nachts unter die 90 Prozent-Grenze fallen. Als Abgrenzungen werden hierbei natürliche Grenzen wie Straßenbahntrassen empfohlen.

Als Erfahrungswert aus vergangenen Machbarkeitsstudien zur Einführung von Parkraumbewirtschaftungen in Berlin wurden Kriterien für die Prüfung einer möglichen Parkraumbewirtschaftung entwickelt. Demzufolge ist eine Parkraumbewirtschaftung ...

- 🌀 sehr sinnvoll, wenn die mittlere Parkraumauslastung im betreffenden Gebiet mindestens 90 % beträgt und die gebietsfremden Langzeitparkenden mindestens 20 % aller Stellplätze belegen oder wenn die mittlere Auslastung im betreffenden Gebiet mindestens 95 % beträgt und die gebietsfremden Langzeitparkenden mindestens 10 % aller Stellplätze belegen,
- 🌀 sinnvoll, wenn die mittlere Auslastung im betreffenden Gebiet mindestens 80 % beträgt und die gebietsfremden Langzeitparkenden mindestens 15 % aller Stellplätze belegen oder wenn die mittlere Auslastung im betreffenden Gebiet mindestens 95 % beträgt und die gebietsfremden Langzeitparkenden mindestens 5 % aller Stellplätze belegen,
- 🌀 eher sinnvoll, wenn entweder die mittlere Auslastung im betreffenden Gebiet mindestens 80 % beträgt und die gebietsfremden Langzeitparkenden mindestens 10 % aller Stellplätze belegen oder wenn die mittlere Auslastung im betreffenden Gebiet über 90 % liegt und die gebietsfremden Langzeitparkenden mehr als 5 % aller Stellplätze belegen,
- 🌀 in allen anderen Fällen ist die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung nicht dringend erforderlich.

An diesen Empfehlungen anhand von Erfahrungswerten orientiert sich diese Untersuchung.

---

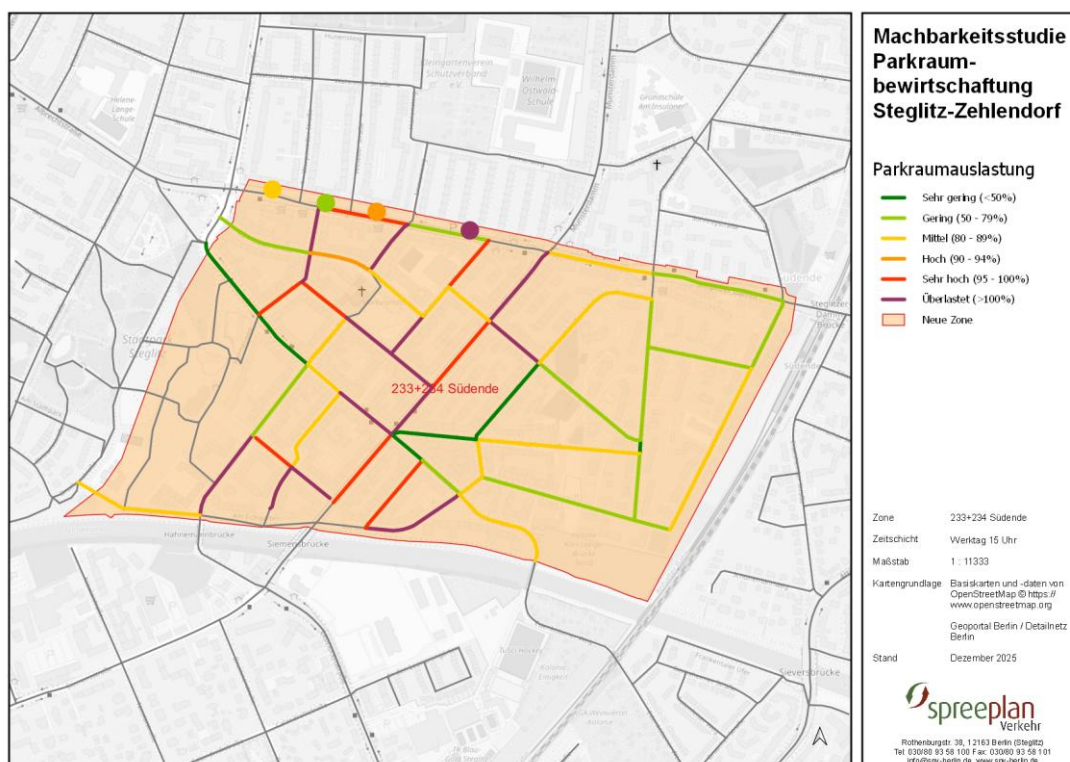
<sup>16</sup> Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2004, Neuauflage 2020): Leitfaden Parkraumbewirtschaftung

## 5.2 Ergebnisse

Die Auswertung der Erhebungsdaten erfolgt getrennt für jeden einzelnen Straßenabschnitt innerhalb der Untersuchungsgebiete und jeweils für die definierten Zeitschichten. Die Ergebnisse sind entsprechend grafisch aufbereitet und nach Zone, Tagart und Zeitschicht differenziert in der Anlage dargestellt. Eine beispielhafte Darstellung für Zone 233+234 kann der Abbildung 15 entnommen werden.

Zur besseren Übersicht werden die Ergebnisse zunächst für jede Zone gesamthaft dargestellt. Zur differenzierteren Analyse werden die Zonen zusätzlich in neu gebildete Teilbereiche untergliedert, um lokale Unterschiede innerhalb der jeweiligen Zone sichtbar zu machen.

Innerhalb der jeweiligen Zone sind alle erhobenen Straßenabschnitte farblich gekennzeichnet, entsprechend der dort aufgenommenen Parkraumauslastung. Die Darstellung bezieht sich entweder auf eine bestimmte Zeitschicht, wie in der beispielhaften Darstellung für 15:00 bis 17:00 Uhr, oder stellt Mittelwerte zwischen 11:00 bis 17:00 Uhr dar. In Grüntönen werden Straßenabschnitte eingefärbt, bei denen die Auslastung unter 80 % liegt. Bei diesen Straßenabschnitten kann unabhängig vom Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden von einer Nichterfüllung der Kriterien zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ausgegangen werden. In den weiteren 5 %-Korridoren werden die Abschnitte gelb, orange und rot eingefärbt. Bei einer Auslastung von über 100 % erscheint der Straßenabschnitt violett. In den nachfolgenden Kapiteln werden in den Abbildungen darüber hinaus Straßenabschnitte, die die Kriterien für eine Parkraumbewirtschaftung erfüllen von einem rötlichen Bereich umgeben.



**Abbildung 15: Parkraumbelastungsgrad beispielhaft für Zone 233+234 (Werktag 15 Uhr)**

## Zone 251+252 – Bismarckviertel

Die zur Differenzierung neu gebildeten Teilbereiche der Parkraumbewirtschaftungszone können der Abbildung 19 entnommen werden. Die durchschnittliche Parkraumauslastung, siehe Tabelle 4, beträgt an Werktagen zwischen 11:00 bis 17:00 Uhr 95 %, was den empfohlenen Grenzwert für eine Einführung einer Parkraumbewirtschaftung von 90% übersteigt. Im Teilgebiet 251 liegt die Parkraumauslastung im gleichen Zeitraum sogar bei 97 %. Nachts werden in Teilzone 251 Werte über 100 % erreicht (durch nicht regelkonform abgestellt Fahrzeuge, z. B. im Halteverbot). Demzufolge sollten ergänzende Maßnahmen zur Erweiterung des Parkraumangebots für Anwohnende in weitergehenden Studien geprüft werden. Hierbei sind die Veränderungen nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung zu berücksichtigen. An Wochenenden wird sowohl am Samstag als auch am Sonntag eine Parkraumauslastung von 86 % verzeichnet, wobei auch hier die Teilzone 251 die höhere Auslastung aufweist.

**Tabelle 4: Parkraumauslastung – Zone 251+252**

ZID	Zone	Werktag				
		02 Uhr	11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr	11-17h
251	Zone Bismarckviertel West	105,1%	94,8%	98,1%	100,2%	97%
252	Zone Bismarckviertel Ost	99,3%	98,0%	86,2%	94,7%	93%
	<b>Zone Bismarckviertel</b>	<b>102,3%</b>	<b>96,3%</b>	<b>92,2%</b>	<b>97,6%</b>	<b>95%</b>

ZID	Zone	Samstag			
		11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr	11-17h
251	Zone Bismarckviertel West	91,4%	85,6%	92,6%	89%
252	Zone Bismarckviertel Ost	79,6%	84,4%	92,6%	82%
	<b>Zone Bismarckviertel</b>	<b>85,6%</b>	<b>85,0%</b>	<b>92,6%</b>	<b>86%</b>

ZID	Zone	Sonntag		
		11 Uhr	15 Uhr	11-17h
251	Zone Bismarckviertel West	89,9%	87,1%	89%
252	Zone Bismarckviertel Ost	84,0%	81,8%	83%
	<b>Zone Bismarckviertel</b>	<b>87,0%</b>	<b>84,5%</b>	<b>86%</b>

	Sehr gering (<50%)		Mittel (80-89%)		Sehr hoch (95 - 100%)
	Gering (50 - 79%)		Hoch (90 - 94%)		Überlastet (>100%)

In Tabelle 5 ist der durchschnittliche Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden an allen erhobenen Stellplätzen für einen Werktag, einen Samstag und einen Sonntag dargestellt. Der Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden erreicht auf die gesamte Zone bezogen maximal 16,5 %. Aus Tabelle 4 geht hervor, dass insbesondere im Teilgebiet 251 lediglich 3 % der Stellplätze nicht belegt sind. Gleichzeitig liegt der Anteil gebietsfremden Langzeitparkenden gemäß Tabelle 5 im Schnitt bei 18 %, was auf eine Konkurrenzsituation zwischen Anwohnenden und Gebietsfremden hinweist. Der Anteil der Langzeitparkenden liegt über dem empfohlenen Grenzwert von 10 %. Im Teilgebiet 252 ist einerseits der Anteil der freien Stellplätze höher als auch der Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden mit 11 % niedriger, so dass hier zwar ebenfalls von einer Konkurrenzsituation gesprochen werden kann, jedoch in abgeschwächter Form. Am Wochenende sinkt die Parkraumauslastung ab und der Anteil gebietsfremder Langzeitparkenden bewegt sich zu allen Zeitschichten und in allen Teilgebieten unter 9 %.

**Tabelle 5: Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden – Zone 251+252**

ZID	Zone	Werktag										
		02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
251	Zone Bismarckviertel West	0,0%	5,0%	16,0%	18,5%	19,5%	13,8%	6,3%	3,3%	0,8%	0,0%	18%
252	Zone Bismarckviertel Ost	0,0%	3,6%	12,2%	13,2%	12,5%	6,3%	2,6%	1,3%	0,7%	0,0%	11%
	<b>Zone Bismarckviertel</b>	<b>0,0%</b>	<b>4,4%</b>	<b>14,4%</b>	<b>16,2%</b>	<b>16,5%</b>	<b>10,5%</b>	<b>4,7%</b>	<b>2,4%</b>	<b>0,7%</b>	<b>0,0%</b>	<b>15%</b>

ZID	Zone	Samstag										
		02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
251	Zone Bismarckviertel West	0,0%	0,5%	1,9%	4,9%	6,0%	6,8%	6,3%	5,4%	3,5%	0,0%	6%
252	Zone Bismarckviertel Ost	0,0%	1,7%	2,1%	4,2%	8,0%	8,7%	8,0%	5,9%	4,2%	0,0%	8%
	<b>Zone Bismarckviertel</b>	<b>0,0%</b>	<b>1,1%</b>	<b>2,0%</b>	<b>4,6%</b>	<b>6,9%</b>	<b>7,6%</b>	<b>7,0%</b>	<b>5,6%</b>	<b>3,8%</b>	<b>0,0%</b>	<b>7%</b>

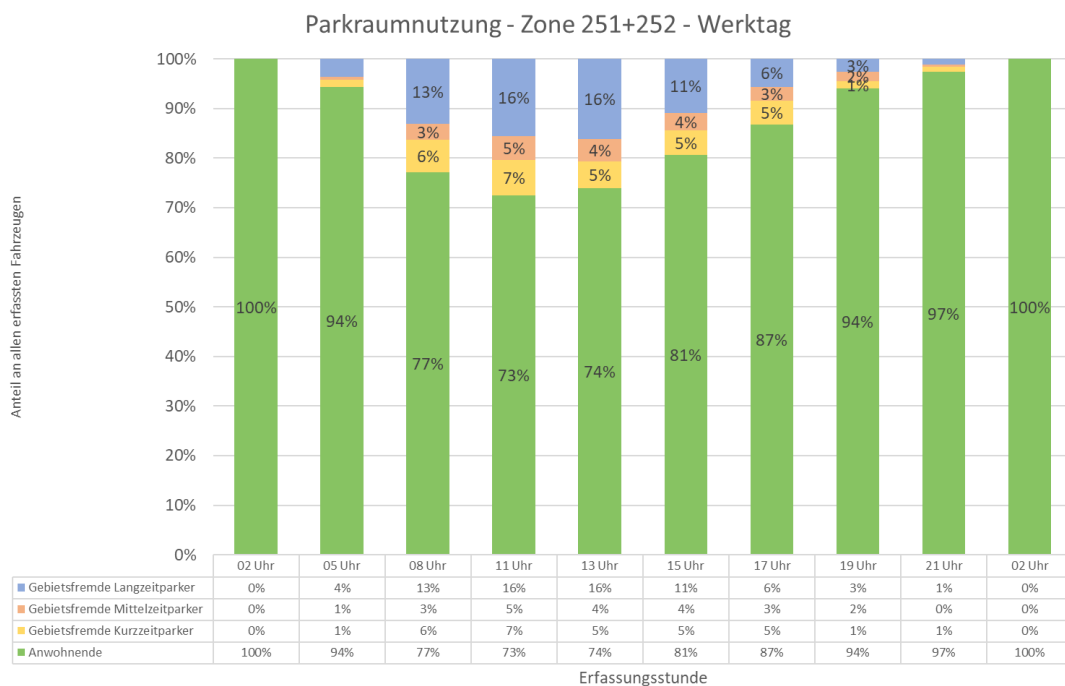
ZID	Zone	Sonntag										
		02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
251	Zone Bismarckviertel West	0,0%	0,8%	1,6%	3,4%	4,2%	4,5%	2,4%	2,1%	0,3%	0,0%	5%
252	Zone Bismarckviertel Ost	0,0%	0,3%	1,0%	2,0%	3,3%	4,7%	4,0%	2,7%	1,3%	0,0%	4%
	<b>Zone Bismarckviertel</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,6%</b>	<b>1,3%</b>	<b>2,8%</b>	<b>3,8%</b>	<b>4,6%</b>	<b>3,1%</b>	<b>2,4%</b>	<b>0,7%</b>	<b>0,0%</b>	<b>4%</b>

Sehr gering (<1%)		Gering (1 bis 9%)		Hoch (15 - 19%)	
			Mittel (10 - 14%)		Sehr hoch (>20%)

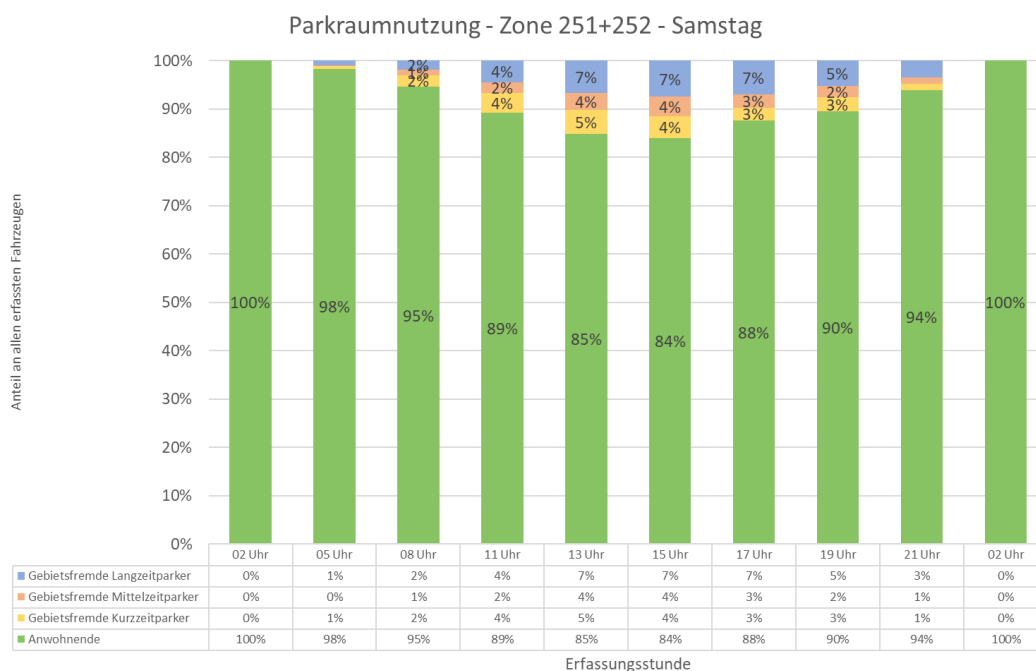
In der Zone 251+252 wurden an einem Werktag insgesamt 3.146 Nutzerinnen und Nutzer, am Samstag 1.523 sowie am Sonntag 2.092 detailliert erfasst und ausgewertet, siehe Abbildung 16 bis Abbildung 18. Dabei wurden die Zeitpunkte des Verlassens und der Neubelegung erfasst.

Bemerkenswert ist der Anteil an Dauerparkern, also Fahrzeugen die während der 24h-Erhebung nicht bewegt wurden. Werktags beträgt der Anteil der Dauerparker 47 %, am Samstag liegt er bei 54 % und am Sonntag bei 59 %. Ein Großteil der Stellplatzkapazitäten wird also von ungenutzten Fahrzeugen belegt.

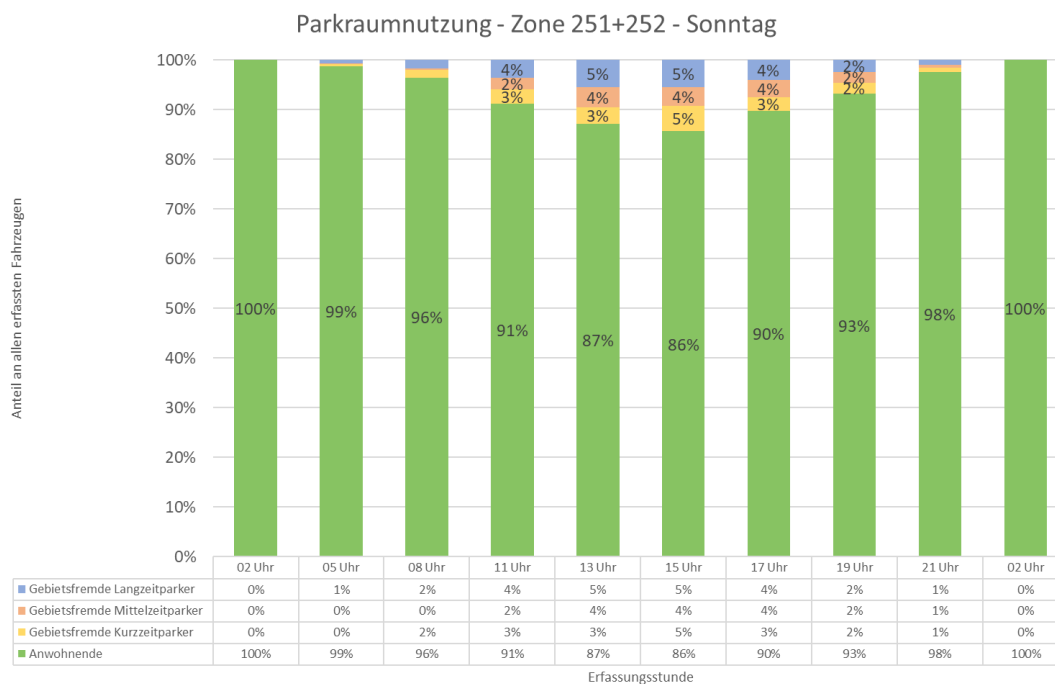
Der durchschnittliche Anteil der Anwohnenden liegt werktags zwischen 11:00 bis 17:00 Uhr bei 76 %, am Samstag bei 86 % und sonntags bei 88 %. Demzufolge wird deutlich, dass die Anwohnenden den überwiegenden Anteil der Parkenden ausmachen. Aufgrund des hohen Anteils der gebietsfremden Langzeitparkenden werktags von 15 %, wird eine klare Nutzerkonkurrenz zu den Anwohnenden festgestellt. Der Anteil der Kurzzeitparkenden liegt durchgehend unter 10 %.



**Abbildung 16: Parkraumnutzung – Zone 251+252 – Werktag**



**Abbildung 17: Parkraumnutzung – Zone 251+252 – Samstag**

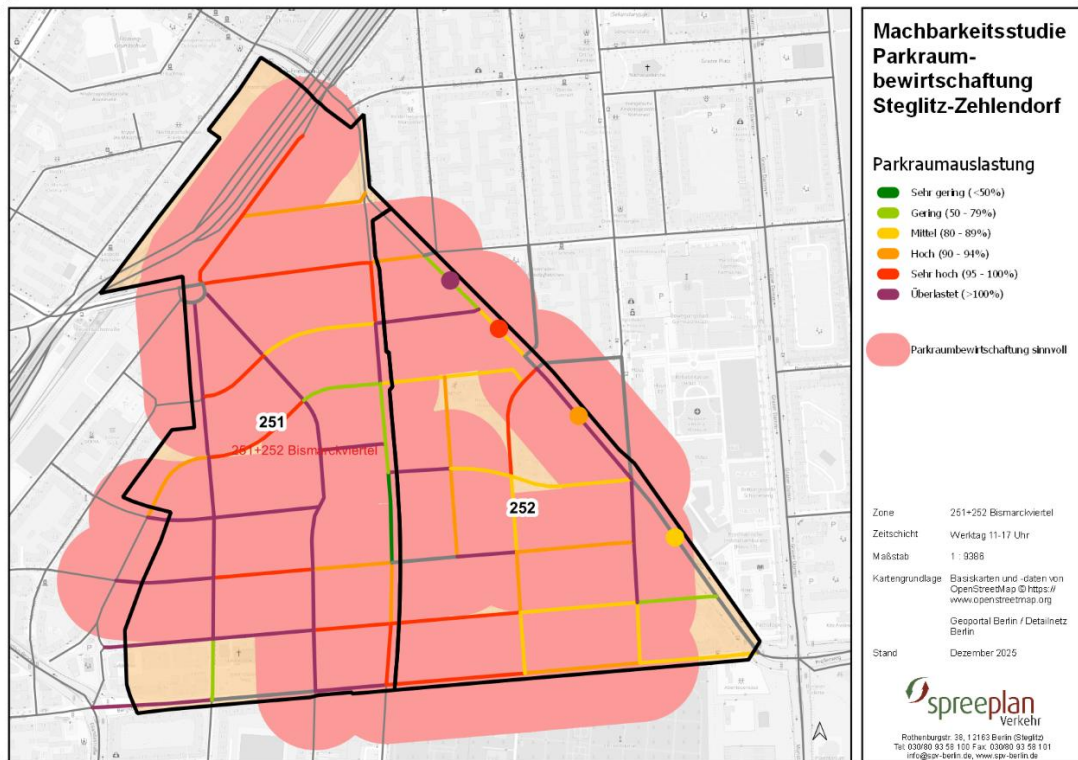


**Abbildung 18: Parkraumnutzung – Zone 251+252 – Sonntag**

Die Betrachtung der ausgewiesenen Parkraumauslastung für die gesamte Zone 251+252 erlaubt noch keine präzisen Rückschlüsse auf die einzelnen Straßenabschnitte. Deshalb werden in Abbildung 19 Straßenabschnitte mit festgestelltem Handlungsbedarf hervorgehoben. Dargestellt sind alle Straßenabschnitte, welche die im Kapitel 5.1 definierten Kriterien zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung erfüllen.

Der Einzugsbereich der Straßenabschnitte die diese Bedingungen erfüllen ist auf 300 m festgelegt (5 min Fußweg bei einer Gehgeschwindigkeit von 1 m/s), in der ein fußläufig erreichbarer Stellplatz gesucht wird. Durch die Überlagerung der Einzugsbereiche wird die theoretisch minimalste Bewirtschaftungszone um die betroffenen Straßen herum dargestellt. Dennoch sollten die Grenzen einer Bewirtschaftungszone in Abhängigkeit von auftretenden Verdrängungseffekten festgelegt und an natürlichen Grenzen orientiert werden. Wie unten dargestellt sind beide Teilzonen nahezu vollständig durch die betroffenen Straßenabschnitte bedeckt.

Im Ergebnis wird deutlich, dass eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung sinnvoll ist. Aufgrund des geringen Anteils gebietsfremder Langzeitparkenden an Wochenendtagen ist eine Parkraumbewirtschaftung an Samstagen und Sonntagen nicht dringend erforderlich.



**Abbildung 19: Durchschnittliche Parkraumauslastung 11-17 Uhr – Zone 251+252**

### **Zone 241+242 – Friedhof Steglitz**

Die Teilbereiche der Zone 241+242 können der Abbildung 23 entnommen werden. In Zone 241+242 liegt die durchschnittliche Parkraumauslastung werktags zwischen 11:00 bis 17:00 Uhr bei 88 % und in den Nachstunden durchschnittlich bei rund 99 %, siehe Tabelle 6. Im Teilgebiet 242 liegt die Parkraumauslastung am Samstag und Sonntag nahezu ganztägig über 100 % und damit um rund 10 % höher als im Teilgebiet 241. In der gesamten Zone zeigt sich eine deutliche Variation der Parkraumauslastung zwischen den Teilzonen und den Tagesarten, die von einer mittleren bis hin zu einer überlasteten Parksituation reicht. Diese teils hohe Parkraumauslastung erfordert eine Prüfung ergänzender Maßnahmen zur Erweiterung des Parkraumangebots für Anwohnende.

**Tabelle 6: Parkraumauslastung –Zone 241+242**

		Werktag				
ZID	Zone	02 Uhr	11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr	11-17h
241	Zone Friedhof Steglitz West	99,0%	85,2%	88,7%	98,9%	87%
242	Zone Friedhof Steglitz Ost	95,9%	92,5%	82,7%	99,6%	88%
	<b>Zone Friedhof Steglitz</b>	<b>98,1%</b>	<b>87,4%</b>	<b>86,9%</b>	<b>99,1%</b>	<b>88%</b>

		Samstag				
ZID	Zone		11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr	11-17h
241	Zone Friedhof Steglitz West		87,6%	86,7%	90,4%	88%
242	Zone Friedhof Steglitz Ost		98,5%	103,6%	101,7%	102%
	<b>Zone Friedhof Steglitz</b>		<b>90,9%</b>	<b>91,8%</b>	<b>93,9%</b>	<b>92%</b>

		Sonntag				
ZID	Zone		11 Uhr	15 Uhr		11-17h
241	Zone Friedhof Steglitz West		91,3%	87,8%		90%
242	Zone Friedhof Steglitz Ost		101,5%	113,9%		108%
	<b>Zone Friedhof Steglitz</b>		<b>94,4%</b>	<b>95,7%</b>		<b>96%</b>

	Sehr gering (<50%)		Mittel (80-89%)		Sehr hoch (95 - 100%)
	Gering (50 - 79%)		Hoch (90 - 94%)		Überlastet (>100%)

In Tabelle 7 ist der durchschnittliche Anteil der Langzeitparkenden an allen erhobenen Stellplätzen für einen Werktag, Samstag und Sonntag dargestellt. Der Anteil der Langzeitparkenden liegt werktags bei 12 % und über den Tagesverlauf bei maximal 14,5 %. Sowohl Zone 241 als auch Zone 242 überschreiten die Marke von 10 % gebietsfremde Langzeitparkenden im Zeitraum von 11:00 bis 17:00 Uhr und weisen grundsätzlich ähnliche Anteile der gebietsfremden Langzeitparkenden über die Tagesarten auf. An den Wochenenden ist besonders in Zone 242 eine überbelastete Parkraumauslastung mit einem geringen Anteil der gebietsfremden Langzeitparkende vorzufinden und lässt daher auf eine starke Nutzung der Anwohnenden schließen.

Der Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden liegt in Zone 241 im Mittel bei 13 % und im Zusammenhang mit einer mittleren Parkraumauslastung von 88 % lässt sich eine Konkurrenz zwischen Anwohnenden und Beschäftigten an Werktagen erkennen. Die Zone 242 weist ein ähnliches Bild auf. Die empfohlenen Grenzwerte – bei einer durchschnittlichen Auslastung von 88 % und einem Anteil von 12 % gebietsfremder Langzeitparkenden – werden unterschritten, sodass eine Einführung einer Parkraumbewirtschaftung als eher sinnvoll einzustufen ist. Am Wochenende bleibt die Parkraumauslastung in der gesamten Zone hoch bis sehr hoch, während der Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden mit einem Mittelwert von 6% vergleichsweise gering ist.

**Tabelle 7: Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden – Zone 241+242**

ZID	Zone	Werktag										
		02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
241	Zone Friedhof Steglitz West	0,0%	2,0%	12,2%	14,2%	14,5%	7,9%	4,3%	2,8%	1,8%	0,0%	13%
242	Zone Friedhof Steglitz Ost	0,0%	1,1%	8,8%	12,0%	13,5%	8,4%	5,8%	3,6%	2,9%	0,0%	12%
	<b>Zone Friedhof Steglitz</b>	<b>0,0%</b>	<b>1,7%</b>	<b>11,1%</b>	<b>13,5%</b>	<b>14,2%</b>	<b>8,1%</b>	<b>4,8%</b>	<b>3,1%</b>	<b>2,2%</b>	<b>0,0%</b>	<b>12%</b>

ZID	Zone	Samstag										
		02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
241	Zone Friedhof Steglitz West	0,0%	0,2%	0,8%	3,2%	5,8%	8,5%	7,8%	5,9%	2,9%	0,0%	7%
242	Zone Friedhof Steglitz Ost	0,0%	0,3%	1,3%	2,3%	3,7%	6,0%	8,1%	7,0%	4,4%	0,0%	6%
	<b>Zone Friedhof Steglitz</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,2%</b>	<b>1,0%</b>	<b>2,9%</b>	<b>5,1%</b>	<b>7,7%</b>	<b>7,9%</b>	<b>6,3%</b>	<b>3,4%</b>	<b>0,0%</b>	<b>6%</b>

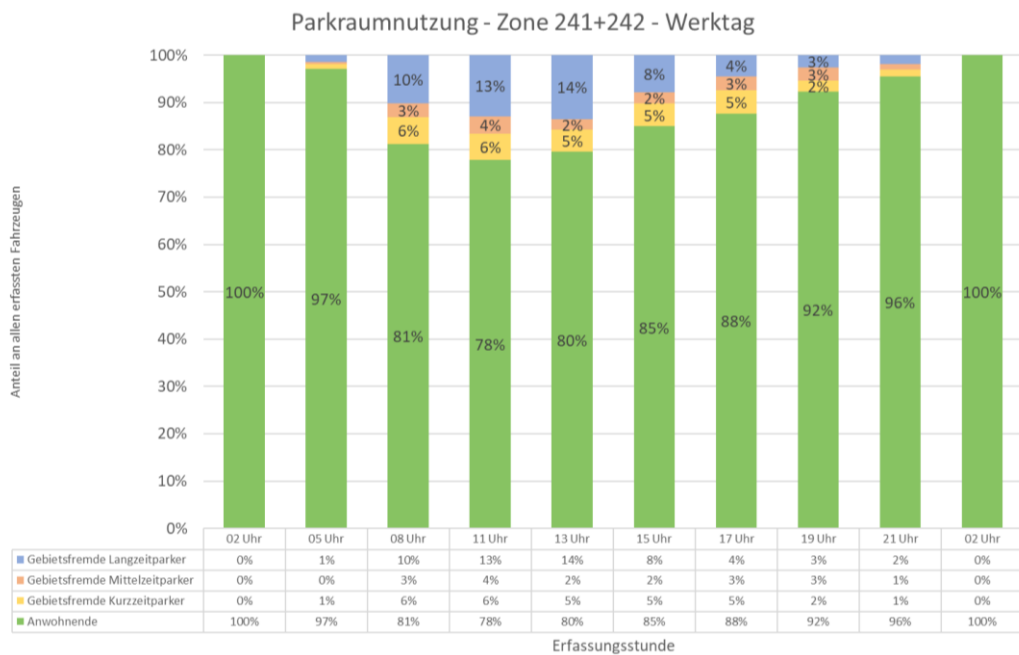
ZID	Zone	Sonntag										
		02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
241	Zone Friedhof Steglitz West	0,0%	0,5%	1,4%	3,3%	3,9%	4,2%	3,3%	2,7%	0,9%	0,0%	4%
242	Zone Friedhof Steglitz Ost	0,0%	0,6%	2,5%	3,7%	5,2%	5,2%	3,7%	1,5%	0,3%	0,0%	5%
	<b>Zone Friedhof Steglitz</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,5%</b>	<b>1,8%</b>	<b>3,4%</b>	<b>4,4%</b>	<b>4,6%</b>	<b>3,4%</b>	<b>2,3%</b>	<b>0,7%</b>	<b>0,0%</b>	<b>5%</b>

Sehr gering (<1%)	Gering (1 bis 9%)	Hoch (15 - 19%)
	Mittel (10 - 14%)	Sehr hoch (>20%)

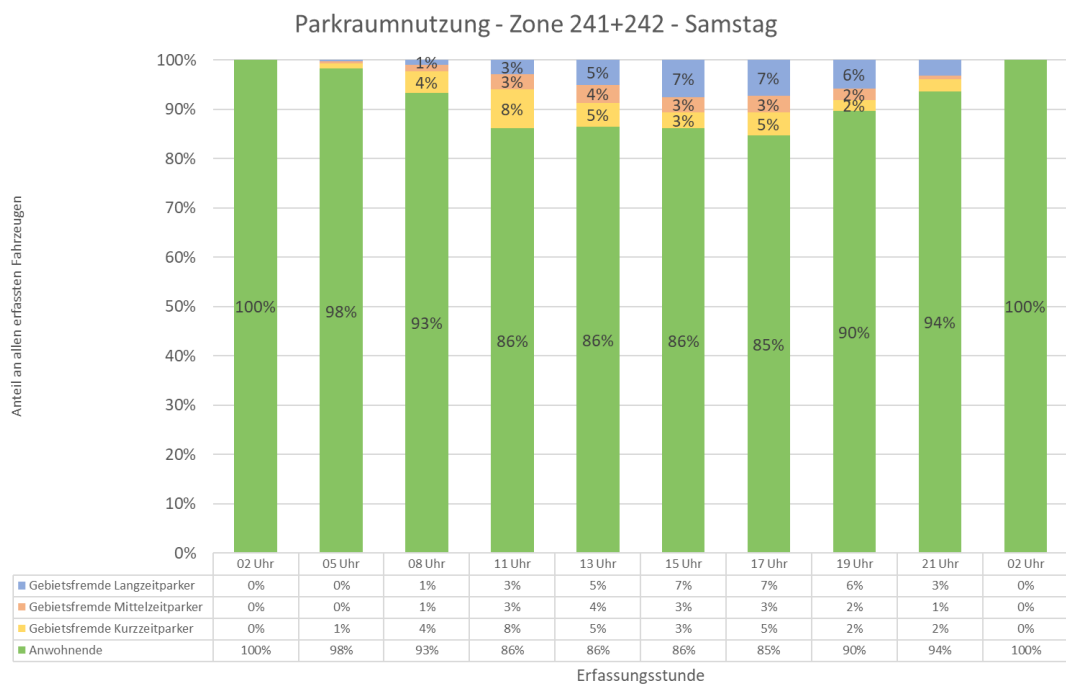
Für die Zone 241+242 wurden an einem Werktag 2.415 Nutzerinnen und Nutzer, am Samstag 1.952 sowie am Sonntag 2.145 detailliert erfasst, siehe Abbildung 20 bis Abbildung 22. Dabei wurden sowohl die Zeitpunkte des Verlassens als auch der Neubelegung der Stellplätze dokumentiert.

Der Anteil der Dauerparker ist auch hier beträchtlich und beträgt werktags 54 %, am Samstag 56 % und am Sonntag 60 %.

Werktags liegt der durchschnittliche Anteil der Anwohnenden zwischen 11:00 bis 17:00 Uhr bei 81 %, am Samstag bei 85 % und am Sonntag bei 86 %. Die Zone 241+242 zeigt somit, dass die Anwohnenden den größten Anteil der Parkenden ausmachen. Aufgrund der hohen Parkraumauslastung insgesamt und des hohen Anteils der gebietsfremden Langzeitparkenden von 12 % werktags, wird eine Konkurrenzsituation zu den Anwohnenden festgestellt. Der Anteil der Kurzzeitparkenden liegt durchgehend unter 7 %.

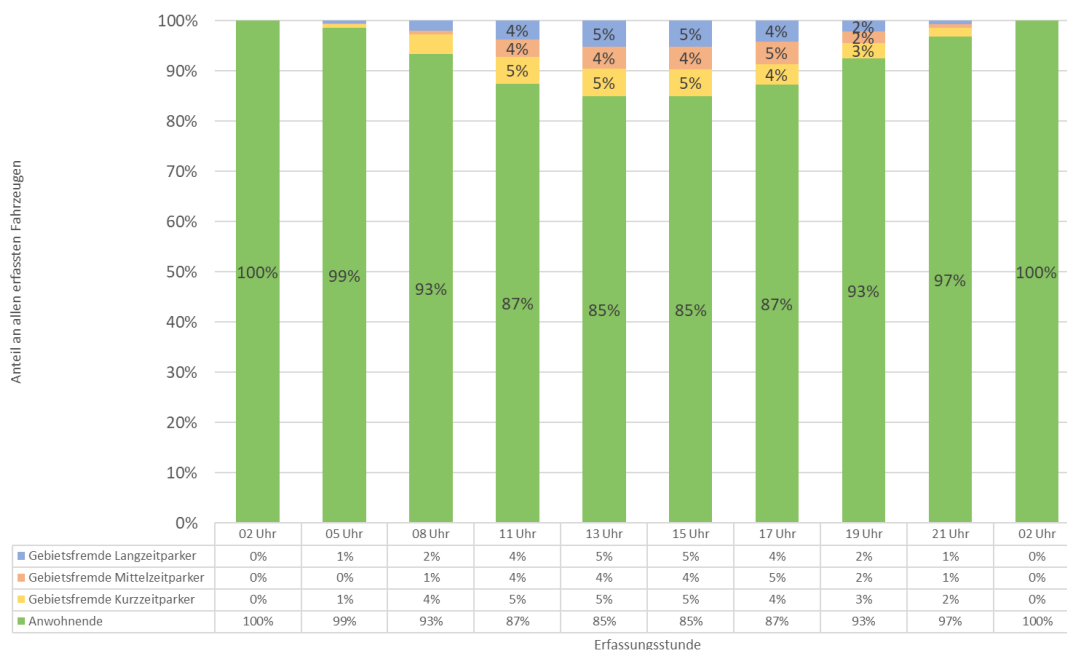


**Abbildung 20: Parkraumnutzung – Zone 241+242 – Werktag**



**Abbildung 21: Parkraumnutzung – Zone 241+242 – Samstag**

Parkraumnutzung - Zone 241+242 - Sonntag

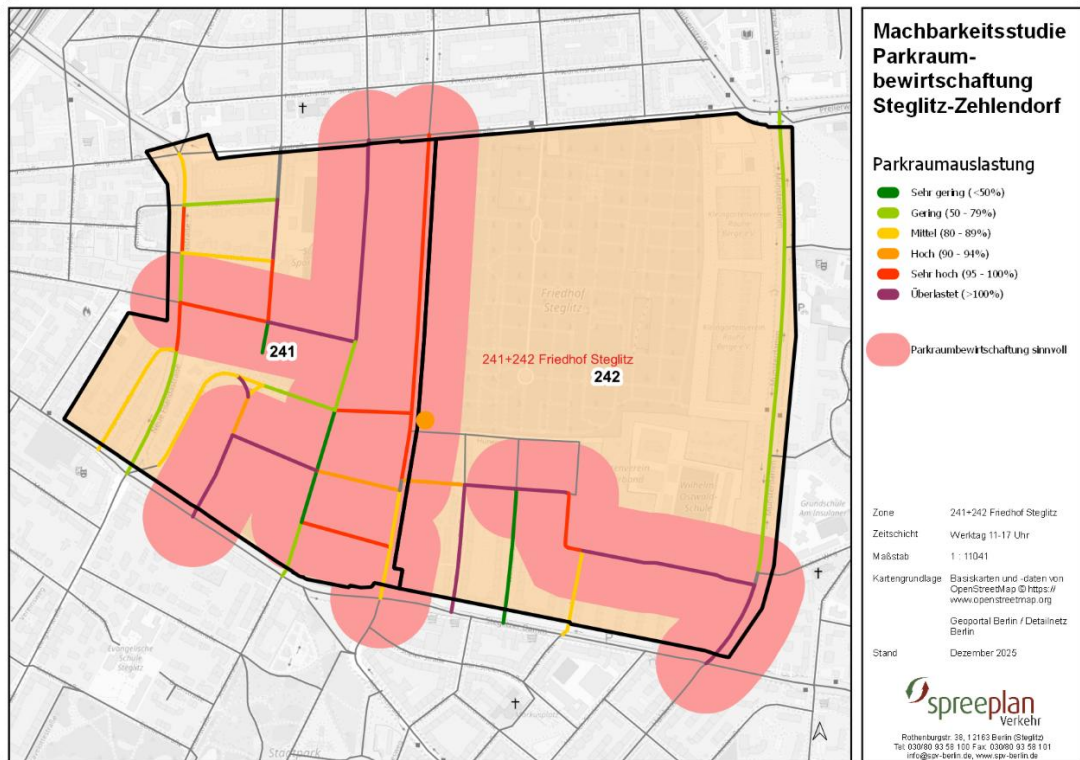


**Abbildung 22: Parkraumnutzung – Zone 241+242 – Sonntag**

Die Betrachtung der für die gesamten Zone 241+242 ausgewiesenen Parkraumauslastung erlaubt noch keine präzisen Rückschlüsse auf die einzelnen Straßenabschnitte. Deshalb werden in Abbildung 23 Straßenabschnitte mit festgestelltem Handlungsbedarf hervorgehoben. Dargestellt werden Straßenabschnitte, die nach den Bedingungen für die Durchführung einer Parkraumbewirtschaftung erfüllt sind (siehe Kapitel 5.1). Der Bereich der betroffenen Straßenabschnitte wird um 300m in alle Richtungen vergrößert, da es sich hierbei um die zumutbare Entfernung zu öffentlichen Stellplätzen in Gehreichweite handelt. Die Überlagerung dieser genannten Bereiche zeigt die Flächen auf, in denen eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen ist. Die Grenzen dieser Bewirtschaftungszone sollten jedoch an Verdrängungseffekten und natürlichen Barrieren ausgerichtet werden.

Für die Zone 241+242 betrifft dies werktags im Zeitraum von 11:00 bis 17:00 Uhr einen Großteil der Straßenabschnitte. Auf den wenigen Abschnitten ohne festgestellten Handlungsbedarf ist mit Verdrängungseffekten zu rechnen.

Unter diesen Rahmenbedingungen ist die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung an Werktagen von Montag bis Freitag als sinnvoll zu bewerten. Zwar treten auch an Wochenenden teilweise hohe Auslastungen auf, die grundsätzlich für eine Bewirtschaftung sprechen könnten. Bei näherer Betrachtung zeigt sich jedoch eine insgesamt ausgeglichene Parkraumsituation, die überwiegend durch Anwohnende geprägt ist. Vor diesem Hintergrund ist eine Parkraumbewirtschaftung an Samstagen und Sonntagen nicht dringend erforderlich.



**Abbildung 23: durchschnittliche Parkraumauslastung 11-17 Uhr – Zone 241+242**

### Zone 243 – Insulaner

Die Zone 243 kann der Abbildung 27 entnommen werden. Diese schließt an ihrer westlichen Grenze über den Munsterdamm direkt an die Zone 242 an. In der Zone 243 liegt die durchschnittliche Auslastung über alle Wochentage deutlich unter dem für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung empfohlenen Grenzwert von 70 %, siehe Tabelle 8. Die Zone 243 weist eine konstante Parkraumnutzung über alle Wochentage von 58 % auf.

**Tabelle 8: Parkraumauslastung – Zone 243**

		Werktag				
ZID	Zone	02 Uhr	11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr	11-17h
243	Zone Insulaner	68,9%	61,9%	53,9%	60,9%	58%

		Samstag			
ZID	Zone	11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr	11-17h
243	Zone Insulaner	59,7%	56,2%	59,8%	58%

		Sonntag		
ZID	Zone	11 Uhr	15 Uhr	11-17h
243	Zone Insulaner	59,2%	56,0%	58%

	Sehr gering (<50%)		Mittel (80-89%)		Sehr hoch (95 - 100%)
	Gering (50 - 79%)		Hoch (90 - 94%)		Überlastet (>100%)

In Tabelle 9 ist der durchschnittliche Anteil der Langzeitparkenden an allen erhobenen Stellplätzen für einen Werktag, Samstag und Sonntag dargestellt. Der durchschnittliche Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden liegt werktags bei 9 % und erreicht sein Maximum von

11,1 % an einem Samstag. Somit lässt sich in Zone 243 kein eingeschränktes Parkraumangebot für Anwohnende feststellen.

**Tabelle 9: Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden – Zone 243**

		Werktag										
ZID	Zone	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
243	Zone Insulaner	0,0%	0,0%	6,8%	8,5%	9,4%	6,8%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	9%

		Samstag										
ZID	Zone	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
243	Zone Insulaner	0,0%	1,6%	2,4%	4,0%	7,1%	9,5%	11,1%	9,5%	3,2%	0,0%	8%

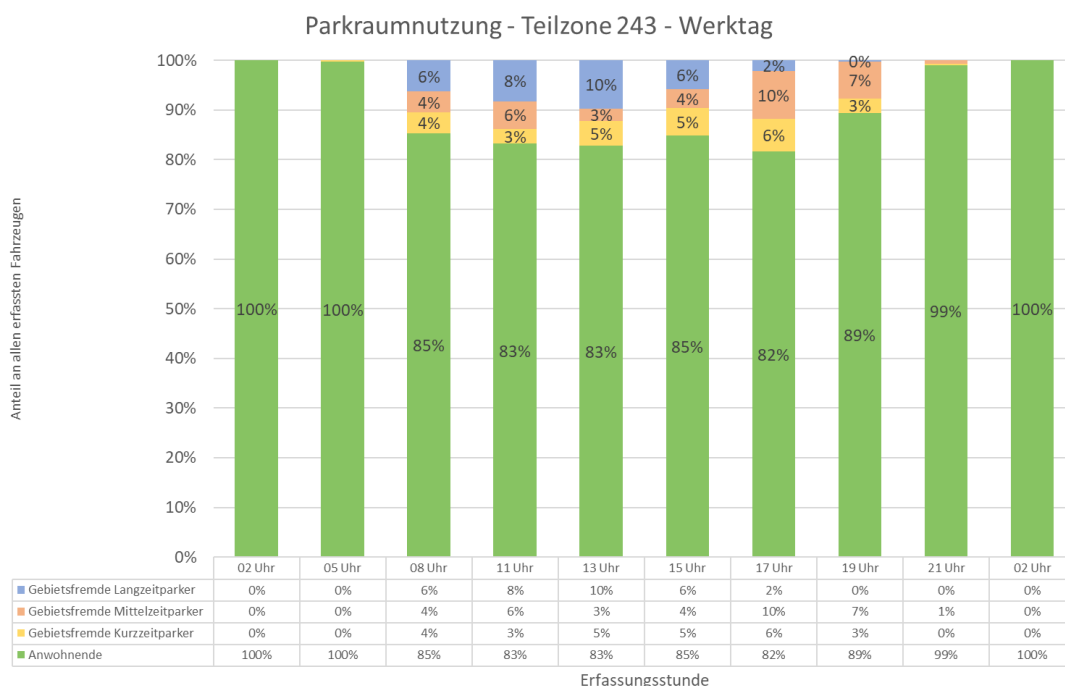
		Sonntag										
ZID	Zone	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
243	Zone Insulaner	0,0%	0,0%	1,4%	4,3%	8,5%	9,9%	9,2%	3,5%	0,7%	0,0%	8%

Sehr gering (<1%)	Gering (1 bis 9%)	Hoch (15 - 19%)
	Mittel (10 - 14%)	Sehr hoch (>20%)

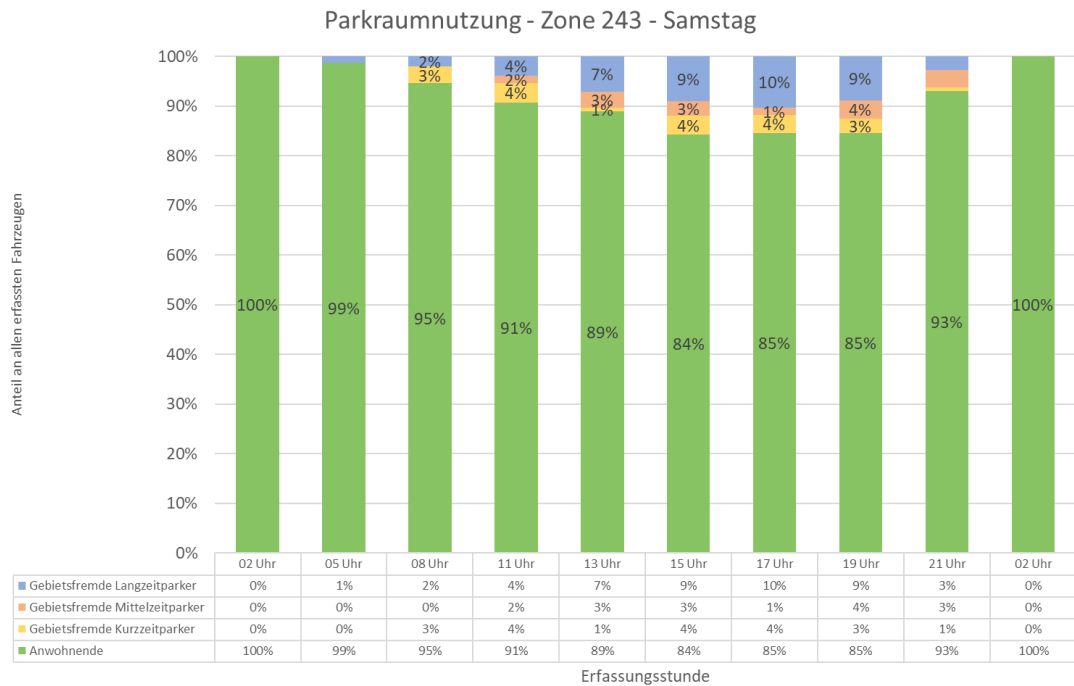
Für die Analyse der Nutzerstruktur in der Zone 243 wurden an einem Werktag 737 Nutzerinnen und Nutzer, an einem Samstag 642 sowie an einem Sonntag 622 detailliert erfasst und ausgewertet, siehe Abbildung 24 bis Abbildung 26.

Der Anteil der Fahrzeuge, die während des gesamten Erhebungstages nicht bewegt wurden (Dauerparkende), beträgt werktags 52 %, samstags 55 % und sonntags 57 %. Der durchschnittliche Anteil der Anwohnenden, ermittelt für den Zeitraum zwischen 11:00 und 17:00 Uhr, liegt werktags bei 84 %, an Samstagen bei 88 % und an Sonntagen bei 86 %.

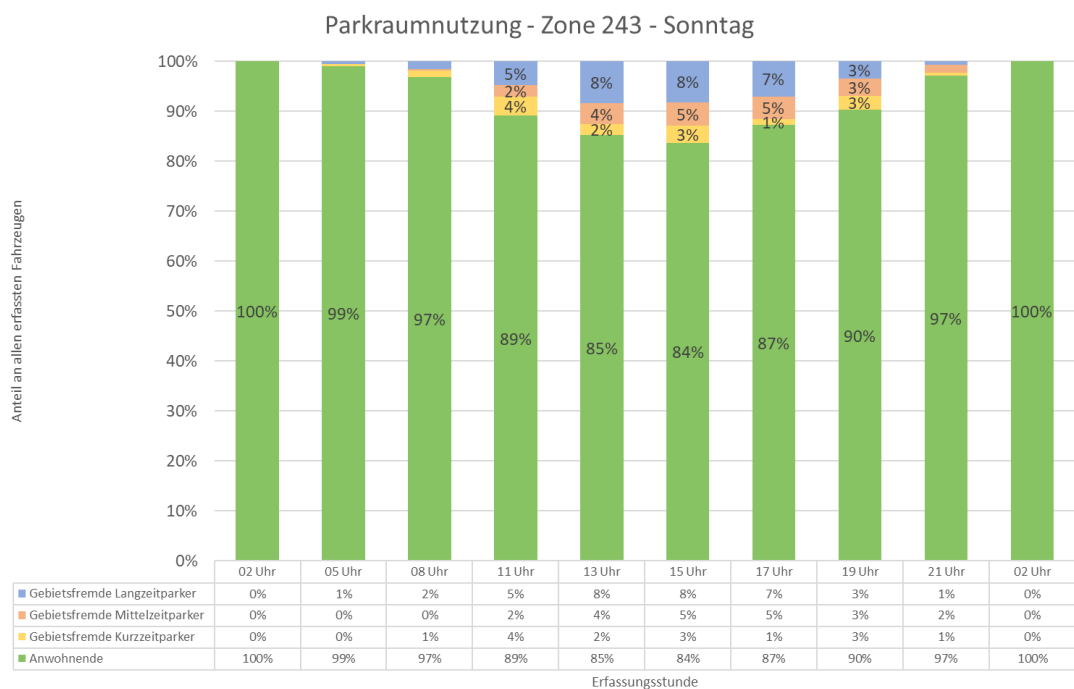
In der Zone 243 bilden Anwohnende die dominierende Nutzergruppe. Aufgrund des konstant geringen Anteils gebietsfremder Langzeitparkender ist keine nennenswerte Konkurrenzsituation zu erwarten.



**Abbildung 24: Parkraumnutzung – Zone 243 – Werktag**



**Abbildung 25: Parkraumnutzung – Zone 243 – Samstag**



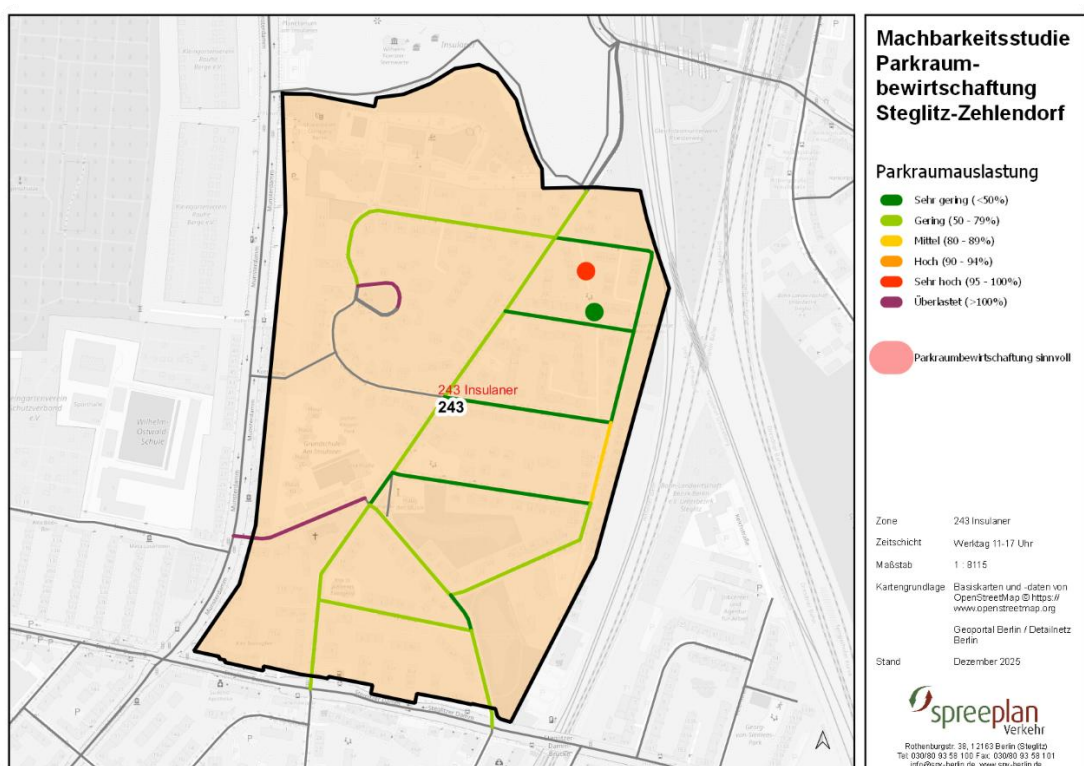
**Abbildung 26: Parkraumnutzung – Zone 243 – Sonntag**

Um aus der Betrachtung der Parkraumauslastung auf Ebene der Zone 243 präzise Rückschlüsse auf einzelne Straßenabschnitte zu ermöglichen, werden in Abbildung 27 diejenigen Abschnitte hervorgehoben, bei denen ein potenzieller Handlungsbedarf festgestellt wurde. Dargestellt sind Straßenabschnitte, die die im Kapitel 5.1 definierten Kriterien zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung erfüllen.

Analog zur Vorgehensweise in den übrigen Zonen wird um diese Straßenabschnitte ein Radius von 300 m angesetzt, welcher der als zumutbar angenommenen fußläufigen Erreichbarkeit öffentlicher Stellplätze entspricht. Die Überlagerung dieser Bereiche verdeutlicht die Flächen, in denen die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung grundsätzlich sinnvoll sein könnte.

Für die Zone 243 sind an keinem Wochentag die maßgeblichen Kriterien erfüllt. Vereinzelt weisen nur kleine Straßenabschnitte angrenzend zu den Hauptverkehrsachsen eine überlastete Parkraumnutzung auf. Daher ist keine räumlich sinnvoll abgrenzbare Bewirtschaftungszone zu definieren.

Eine Ausnahme bildet in diesem Zusammenhang der Hanstedter Weg, in dem durchgehend eine Überlastung der Parkraumnachfrage festgestellt wurde. Hier sollte über die Einrichtung einer Anwohnerparkzone nachgedacht werden, die aufgrund ihrer Ausführung als Sackgasse in die Zonen 241+242 eingegliedert werden könnte.



**Abbildung 27: durchschnittliche Parkraumauslastung 11-17 Uhr – Zone 243**

### Zone 231+232 – Stadtpark

Die Zone 231+232 wurde in zwei Teilzonen untergliedert, deren räumliche Abgrenzung in Abbildung 31 dargestellt ist. Die durchschnittliche Parkraumauslastung liegt in Zone 231+232 an allen betrachteten Wochentagen unter dem für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung empfohlenen Grenzwert von 90 %, siehe Tabelle 10. In der Teilzone 241 zeigt sich an Werktagen eine höhere Parkraumauslastung als an den übrigen Wochentagen. Dies ist insbesondere auf die unmittelbare Anbindung an die Parkzone 23 zurückzuführen, die dem Hauptzentrum Schloßstraße zugeordnet ist und entsprechend eine erhöhte Nachfrage generiert.

**Tabelle 10: Parkraumauslastung – Zone 231+232**

		Werktag				
ZID	Zone	02 Uhr	11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr	11-17h
231	Zone Stadtpark West	86,5%	80,2%	83,4%	84,2%	82%
232	Zone Stadtpark Ost	82,4%	65,0%	75,4%	79,7%	71%
	<b>Zone Stadtpark</b>	<b>84,2%</b>	<b>72,0%</b>	<b>79,3%</b>	<b>81,7%</b>	<b>76%</b>

		Samstag				
ZID	Zone	11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr	11-17h	
231	Zone Stadtpark West	75,9%	76,4%	78,2%	77%	
232	Zone Stadtpark Ost	72,7%	75,7%	78,5%	75%	
	<b>Zone Stadtpark</b>	<b>74,2%</b>	<b>76,0%</b>	<b>78,3%</b>	<b>76%</b>	

		Sonntag				
ZID	Zone	11 Uhr	15 Uhr		11-17h	
231	Zone Stadtpark West	78,3%	76,7%		78%	
232	Zone Stadtpark Ost	69,5%	77,4%		74%	
	<b>Zone Stadtpark</b>	<b>73,5%</b>	<b>77,1%</b>		<b>76%</b>	

	Sehr gering (<50%)		Mittel (80-89%)		Sehr hoch (95 - 100%)
	Gering (50 - 79%)		Hoch (90 - 94%)		Überlastet (>100%)

In Tabelle 11 ist der durchschnittliche Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden an allen erhobenen Stellplätzen für einen Werktag, einen Samstag und einen Sonntag dargestellt. Der Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden liegt werktags bei durchschnittlich 13 % und damit in einem Bereich, der grundsätzlich für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung relevant sein kann. In der Teilzone 231 werden im Tagesverlauf sogar maximale Anteile gebietsfremder Langzeitparkender von bis zu 17,6 % erreicht.

An Wochenendtagen verbleibt der Anteil der Langzeitparkenden hingegen stets unter 10 %, sonntags werden maximal 4 % erreicht. In Verbindung mit einer durchschnittlichen Parkraumauslastung von 76 % sind damit auch für den Sonntag die Kriterien zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung nicht erfüllt. Für die Teilzone 231 zeigt sich an Werktagen hingegen ein anderes Bild. Der durchschnittliche Anteil gebietsfremder Langzeitparkender beträgt hier 15 %, während die Parkraumauslastung über alle Nutzergruppen hinweg insgesamt 82 % erreicht, womit die Voraussetzungen für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung als gegeben anzusehen sind.

**Tabelle 11: Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden – Zone 231+232**

		Werktag										
ZID	Zone	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
231	Zone Stadtpark West	0,0%	2,1%	15,0%	17,6%	16,8%	10,0%	4,7%	3,2%	1,2%	0,0%	15%
232	Zone Stadtpark Ost	0,0%	2,0%	9,3%	11,5%	12,0%	9,8%	6,3%	3,4%	2,0%	0,0%	12%
	<b>Zone Stadtpark</b>	<b>0,0%</b>	<b>2,0%</b>	<b>11,9%</b>	<b>14,3%</b>	<b>14,1%</b>	<b>9,9%</b>	<b>5,6%</b>	<b>3,3%</b>	<b>1,6%</b>	<b>0,0%</b>	<b>13%</b>

		Samstag										
ZID	Zone	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
231	Zone Stadtpark West	0,0%	1,0%	4,2%	6,8%	8,8%	9,8%	7,8%	3,6%	1,6%	0,0%	9%
232	Zone Stadtpark Ost	0,0%	0,9%	2,1%	5,9%	7,5%	10,1%	9,4%	7,0%	5,4%	0,0%	9%
	<b>Zone Stadtpark</b>	<b>0,0%</b>	<b>1,0%</b>	<b>3,0%</b>	<b>6,3%</b>	<b>8,0%</b>	<b>9,9%</b>	<b>8,7%</b>	<b>5,6%</b>	<b>3,8%</b>	<b>0,0%</b>	<b>9%</b>

		Sonntag										
ZID	Zone	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
231	Zone Stadtpark West	0,0%	0,3%	0,9%	2,1%	3,0%	3,0%	3,0%	2,4%	1,5%	0,0%	3%
232	Zone Stadtpark Ost	0,0%	0,0%	1,3%	2,2%	4,0%	4,0%	3,3%	2,2%	1,1%	0,0%	4%
	<b>Zone Stadtpark</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,1%</b>	<b>1,2%</b>	<b>2,2%</b>	<b>3,6%</b>	<b>3,6%</b>	<b>3,2%</b>	<b>2,3%</b>	<b>1,3%</b>	<b>0,0%</b>	<b>4%</b>

	Sehr gering (<1%)		Gering (1 bis 9%)		Hoch (15 - 19%)
			Mittel (10 - 14%)		Sehr hoch (>20%)

Für die Zone 231+232 wurden an einem Werktag 1.878 Nutzerinnen und Nutzer, an einem Samstag 1.682 sowie an einem Sonntag 1.420 detailliert erfasst und ausgewertet, siehe Abbildung 28 bis Abbildung 30. Dabei wurden sowohl die Zeitpunkte des Verlassens als auch der Neubelegung der Stellplätze dokumentiert.

Der Anteil der Dauerparkenden, die ihr Fahrzeug während des gesamten Erhebungstages nicht bewegten, beträgt werktags 51 %, am Samstag 53 % und am Sonntag 66 %. Der durchschnittliche Anteil der Anwohnenden liegt im Zeitraum zwischen 11:00 und 17:00 Uhr werktags bei 78 %, am Samstag bei 83 % und am Sonntag bei 92 %. Insgesamt stellen Anwohnende somit in allen betrachteten Zeiträumen die größte Nutzergruppe dar.

Aufgrund der Parkraumauslastung von durchschnittlich 82 % an Werktagen in Zone 231 sowie eines Anteils gebietsfremder Langzeitparkender von 13 % in der Zone 231+232 wird werktags eine relevante Konkurrenzsituation zulasten der Anwohnenden festgestellt. An Samstagen und Sonntagen ist der Anteil gebietsfremder Nutzender niedriger, bei einem weitgehend konstanten Anteil an Anwohnenden kommt es jedoch lediglich auf einzelnen Straßenabschnitten in Teilzone 232 zu punktuellen Konkurrenzsituationen.

Parkraumnutzung - Zone 231+232 - Werktag

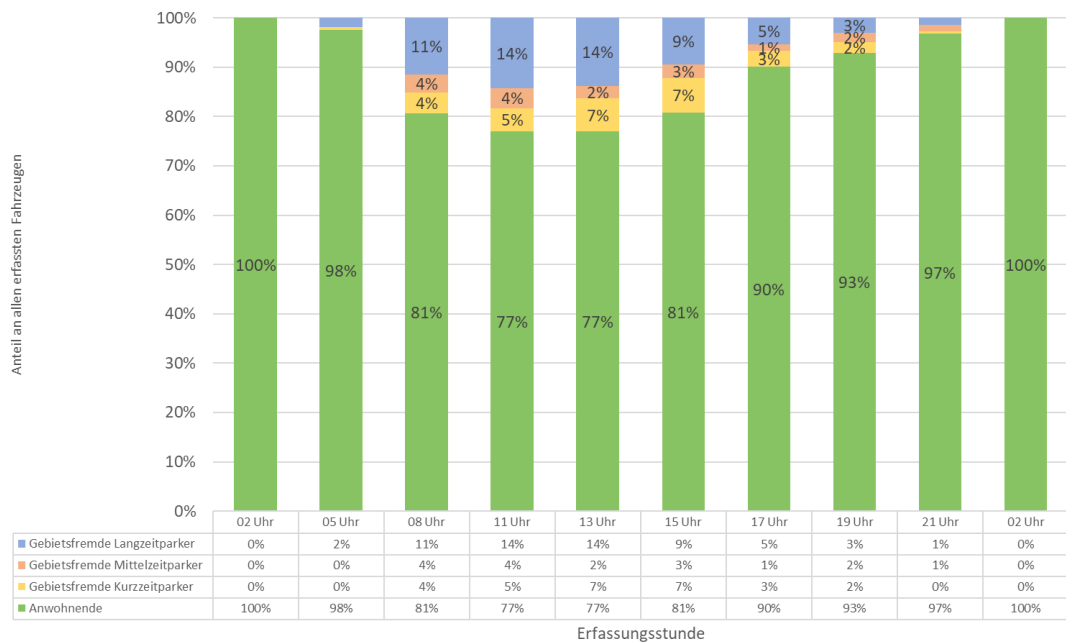


Abbildung 28: Parkraumnutzung – Zone 231+232 – Werktag

Parkraumnutzung - Zone 231+232 - Samstag

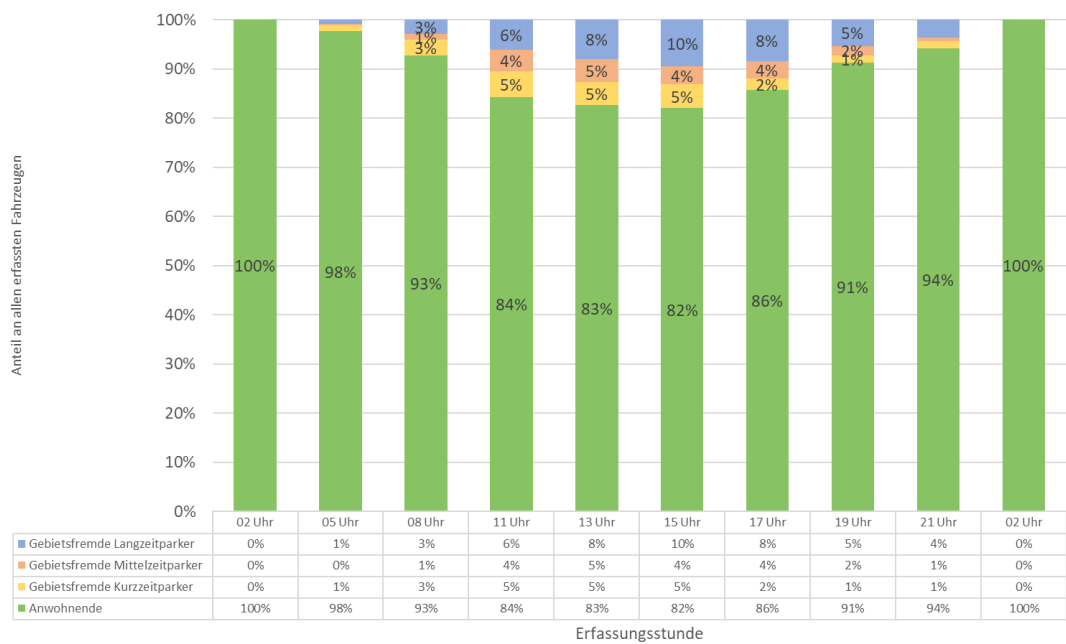
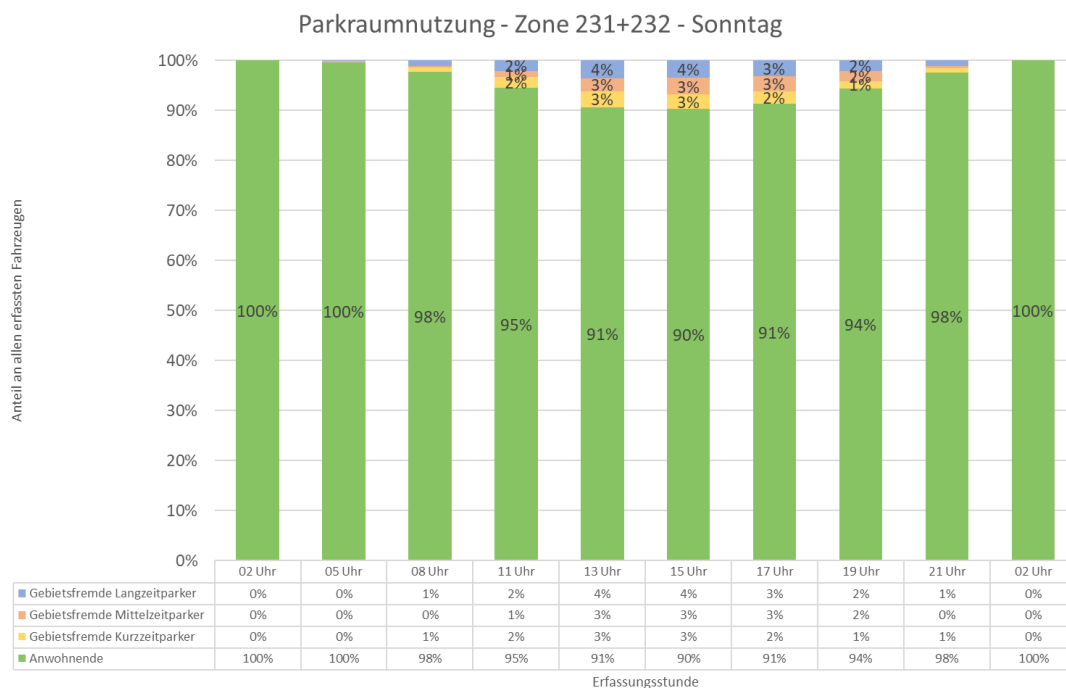


Abbildung 29: Parkraumnutzung – Zone 231+232 – Samstag

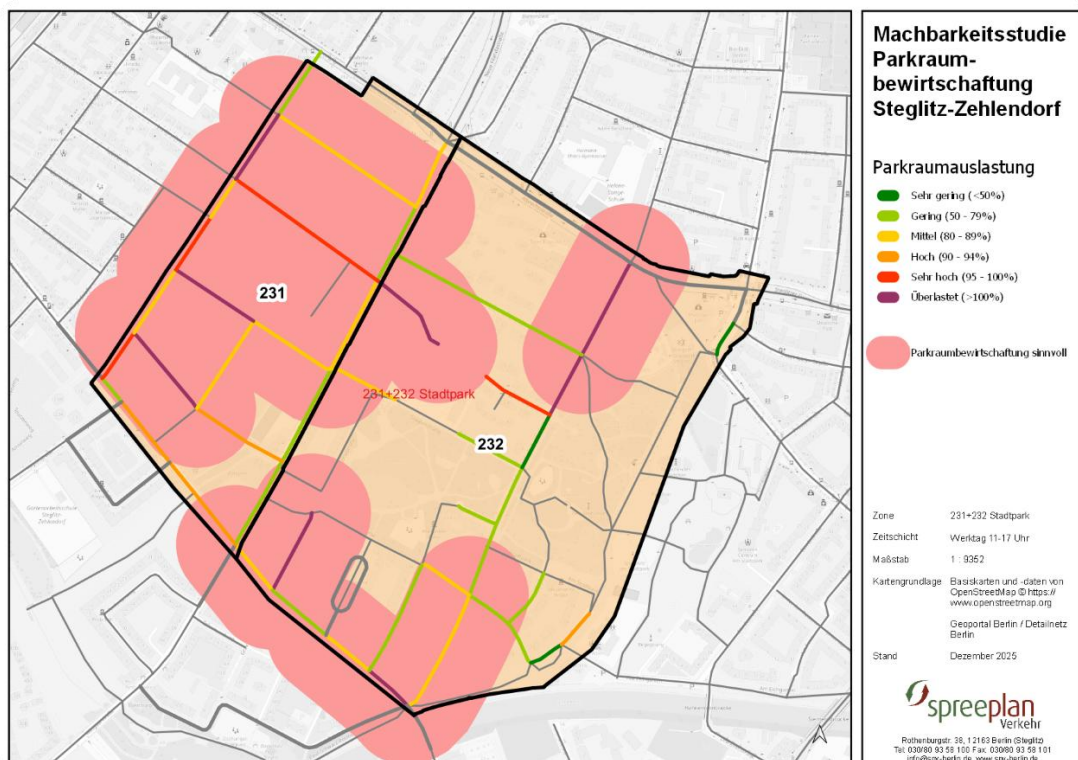


**Abbildung 30: Parkraumnutzung – Zone 231+232 – Sonntag**

Die Betrachtung der Parkraumauslastung auf Ebene der Gesamtzone 231+232 erlaubt noch keine differenzierte Bewertung einzelner Straßenabschnitte. Daher werden in Abbildung 31 diejenigen Abschnitte hervorgehoben, bei denen ein potenzieller Handlungsbedarf festgestellt wurde. Dargestellt sind Straßenabschnitte, welche die im Kapitel 5.1 definierten Kriterien zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung erfüllen.

Um mögliche Verdrängungseffekte zu berücksichtigen, wird – analog zu den übrigen Zonen – ein Radius von 300 m um diese Straßenabschnitte angesetzt. Dies entspricht der als zumutbar angenommenen fußläufigen Erreichbarkeit öffentlicher Stellplätze. Die Überlagerung dieser Bereiche zeigt die Flächen auf, in denen eine Parkraumbewirtschaftung grundsätzlich in Betracht gezogen werden könnte.

In der Zone 231+232 trifft dies werktags auf einige Straßenabschnitte zu. Größere Verdrängungseffekte sind ebenfalls aufgrund der Überlastungssituationen an den Grenzbereichen zu erwarten, sodass eine Parkraumbewirtschaftung in dieser Zone eher sinnvoll erscheint. An den Wochenenden ist die Parkraumauslastung überwiegend gering mit niedrigen Anteilen gebietsfremder Langzeitparkender. Daher erweist sich eine Parkraumbewirtschaftung an den Wochenenden als nicht dringend erforderlich.



**Abbildung 31: durchschnittliche Parkraumauslastung 11-17 Uhr – Zone 231+232**

### Zone 233+234 – Südende

Die Zone 233+234 ist ebenfalls in zwei Teilzonen untergliedert, in Abbildung 35 ist deren örtliche Festlegung dargestellt. In Zone 233+234 beträgt die durchschnittliche Parkraumauslastung an Werk- und Samstagen 84 % und an Sonntagen 86 %, siehe Tabelle 12. In der differenzierten Betrachtung der einzelnen Teilbereiche wird eine maximale Auslastung von 90 % erreicht. Damit liegt die Parkraumauslastung, mit Ausnahme des Sonntags, insgesamt über den Schwellenwerte, ab denen gemäß den Bewertungskriterien eine Empfehlung zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ausgesprochen werden kann.

**Tabelle 12: Parkraumauslastung – Zone 233+234**

		Werktag				
ZID	Zone	02 Uhr	11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr	11-17h
233	Zone Südende West	91,4%	81,2%	92,9%	92,4%	88%
234	Zone Südende Ost	94,8%	83,0%	75,3%	92,0%	80%
	<b>Zone Südende</b>	<b>92,8%</b>	<b>82,0%</b>	<b>85,0%</b>	<b>92,2%</b>	<b>84%</b>

		Samstag				
ZID	Zone	11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr	11-17h	
233	Zone Südende West	87,9%	88,3%	88,5%	89%	
234	Zone Südende Ost	77,3%	79,5%	86,5%	79%	
	<b>Zone Südende</b>	<b>83,3%</b>	<b>84,5%</b>	<b>87,6%</b>	<b>84%</b>	

		Sonntag				
ZID	Zone	11 Uhr	15 Uhr		11-17h	
233	Zone Südende West	87,4%	91,4%		90%	
234	Zone Südende Ost	80,7%	80,1%		81%	
	<b>Zone Südende</b>	<b>84,5%</b>	<b>86,5%</b>		<b>86%</b>	

	Sehr gering (<50%)		Mittel (80-89%)		Sehr hoch (95 - 100%)
	Gering (50 - 79%)		Hoch (90 - 94%)		Überlastet (>100%)

Die Tabelle 13 stellt den durchschnittlichen Anteil der Langzeitparkenden an den erhobenen Stellplätzen für einen Werktag, einen Samstag und einen Sonntag dar. Der Anteil der Langzeitparkenden liegt werktags bei 12 % und samstags bei 8 %. An Sonntagen liegt der Anteil der Langzeitparkenden in der gesamten Zone bei 3 %. In Verbindung mit einer durchschnittlichen Parkraumauslastung von 86 % sind damit für den Sonntag die Kriterien zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung nicht erfüllt.

**Tabelle 13: Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden – Zone 233+234**

		Werktag										
ZID	Zone	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
233	Zone Südende West	0,0%	0,8%	7,9%	11,9%	14,5%	10,6%	5,4%	2,7%	1,7%	0,0%	13%
234	Zone Südende Ost	0,0%	1,1%	7,9%	11,6%	12,1%	7,9%	2,1%	0,0%	0,0%	0,0%	11%
	<b>Zone Südende</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,8%</b>	<b>7,9%</b>	<b>11,8%</b>	<b>13,8%</b>	<b>9,9%</b>	<b>4,5%</b>	<b>2,0%</b>	<b>1,3%</b>	<b>0,0%</b>	<b>12%</b>

		Samstag										
ZID	Zone	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
233	Zone Südende West	0,0%	2,1%	4,0%	5,8%	7,7%	8,1%	7,2%	4,7%	3,0%	0,0%	8%
234	Zone Südende Ost	0,0%	0,5%	2,5%	5,9%	7,4%	6,9%	6,9%	3,9%	3,4%	0,0%	7%
	<b>Zone Südende</b>	<b>0,0%</b>	<b>1,6%</b>	<b>3,5%</b>	<b>5,9%</b>	<b>7,6%</b>	<b>7,8%</b>	<b>7,1%</b>	<b>4,5%</b>	<b>3,1%</b>	<b>0,0%</b>	<b>8%</b>

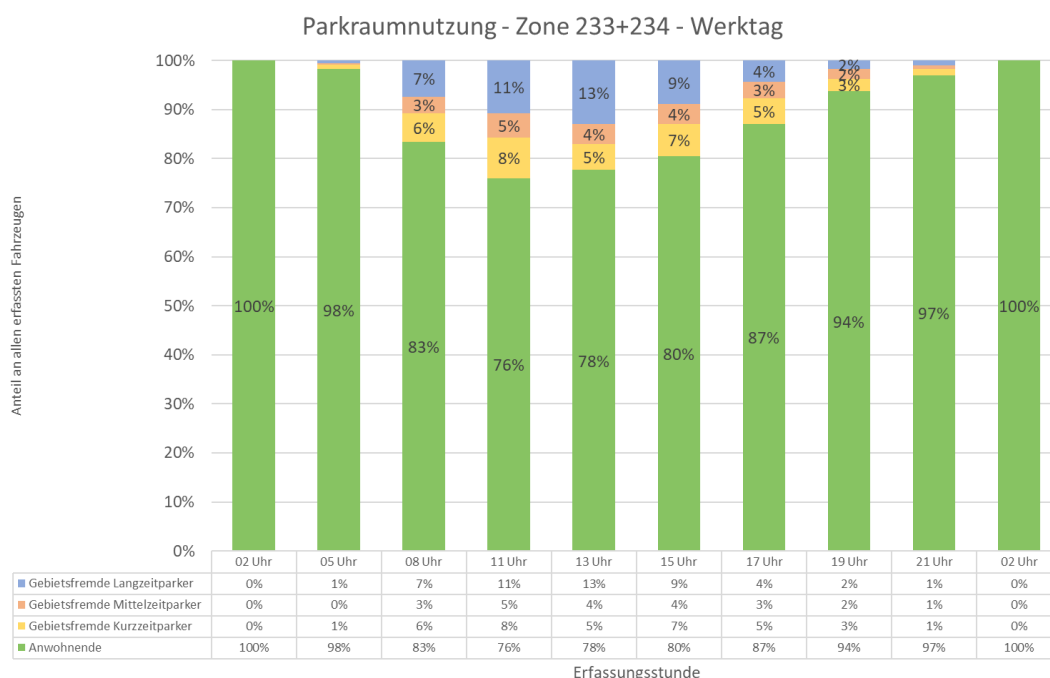
		Sonntag										
ZID	Zone	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
233	Zone Südende West	0,0%	0,0%	0,6%	1,5%	2,8%	4,0%	4,0%	3,0%	0,6%	0,0%	3%
234	Zone Südende Ost	0,0%	0,5%	2,0%	2,0%	3,0%	3,0%	3,5%	2,5%	1,0%	0,0%	3%
	<b>Zone Südende</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,1%</b>	<b>1,0%</b>	<b>1,6%</b>	<b>2,9%</b>	<b>3,7%</b>	<b>3,8%</b>	<b>2,9%</b>	<b>0,7%</b>	<b>0,0%</b>	<b>3%</b>

	Sehr gering (<1%)		Gering (1 bis 9%)		Hoch (15 - 19%)
			Mittel (10 - 14%)		Sehr hoch (>20%)

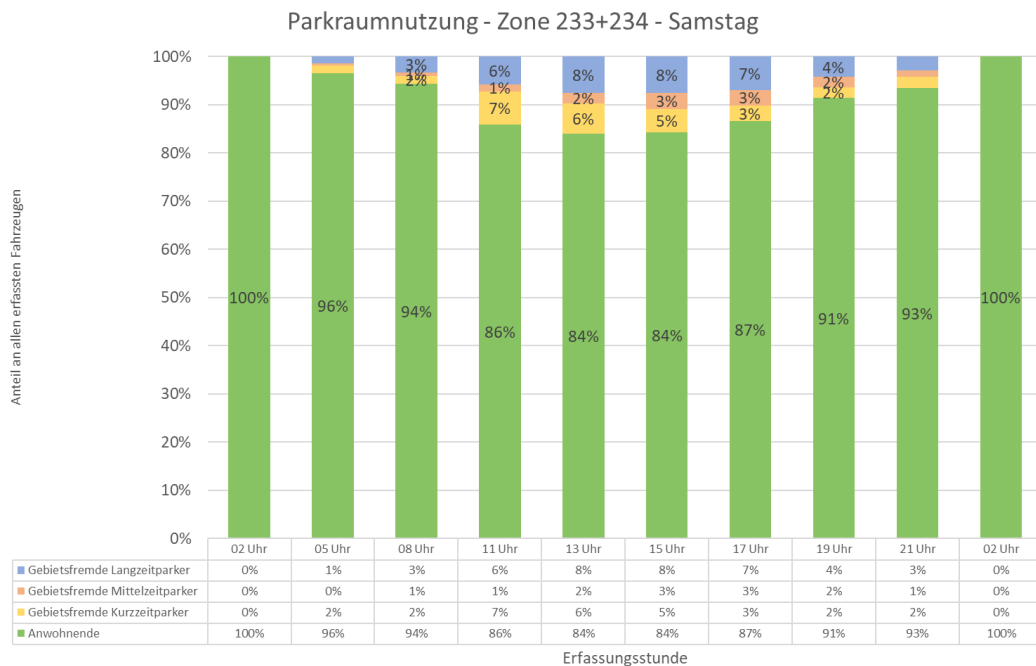
Für die Analyse der Nutzerstruktur in der Zone 93 wurden an einem Werktag 2.607 Nutzerinnen und Nutzer, an einem Samstag 2.371 sowie an einem Sonntag 2.092 detailliert erfasst und ausgewertet, siehe Abbildung 32 bis Abbildung 34.

Der Anteil der Fahrzeuge, die während des gesamten Erhebungstages nicht bewegt wurden (Dauerparkende), beträgt werktags 48 %, samstags 51 % und sonntags 60 %. Der durchschnittliche Anteil der Anwohnenden, ermittelt für den Zeitraum zwischen 11:00 und 17:00 Uhr, liegt werktags bei 78 %, an Samstagen bei 85 % und an Sonntagen bei 89 %.

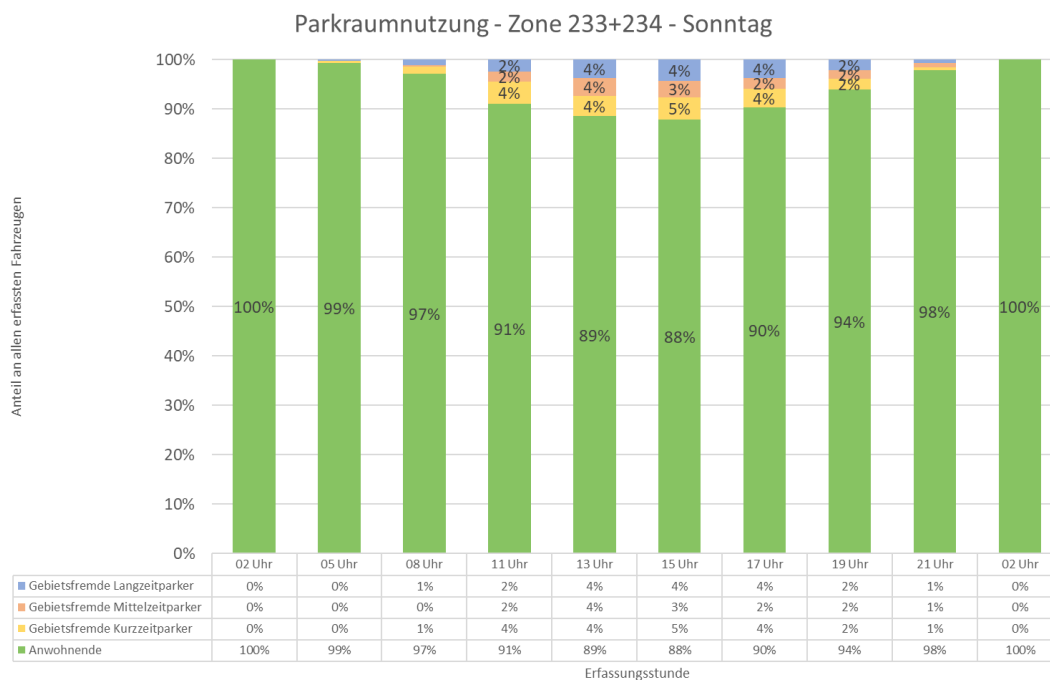
Auch in Zone 233+234 stellen die Anwohnenden die größte Nutzergruppe dar. An Werktagen ist der Anteil gebietsfremder Langzeitparkender nahezu hoch. Aufgrund der teilweise erfüllten Kriterien einer Parkraumbewirtschaftung (siehe Kapitel 5.1) ist von einer leichten Konkurrenz-situation zulasten der Anwohnenden an Werktagen festzustellen.



**Abbildung 32: Parkraumnutzung – Zone 233+234 – Werktag**



**Abbildung 33: Parkraumnutzung – Zone 233+234 – Samstag**



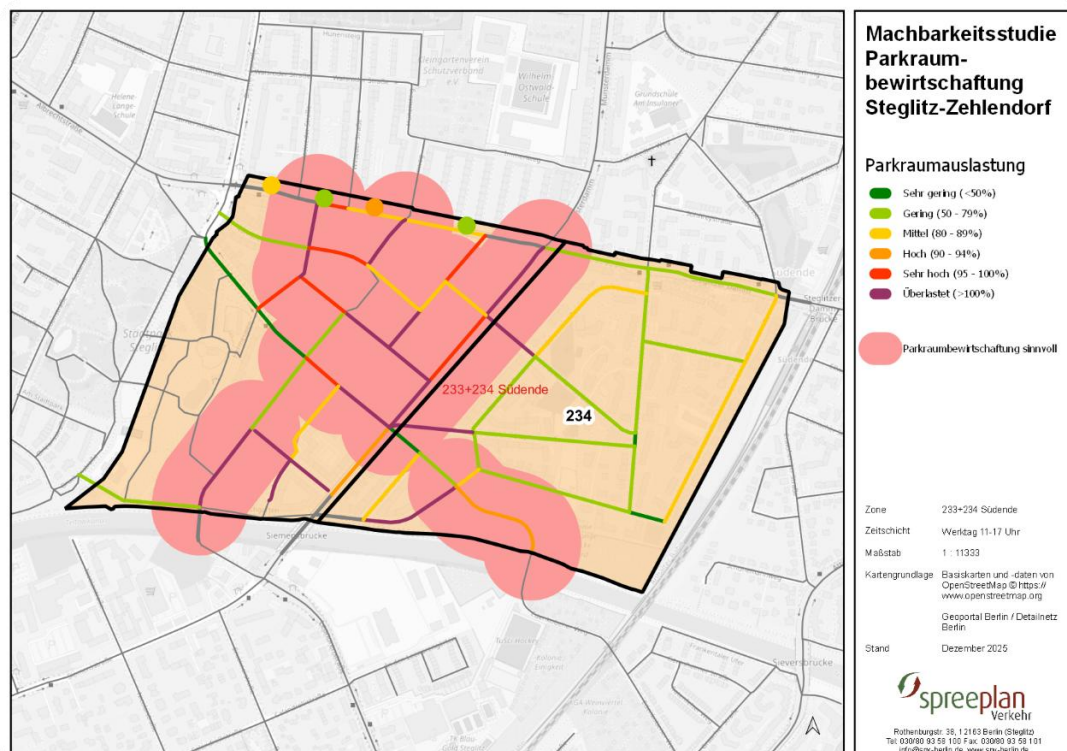
**Abbildung 34: Parkraumnutzung – Zone 233+234 – Sonntag**

Um aus der Betrachtung der Parkraumauslastung auf Ebene der Gesamtzone 233+234 präzise Rückschlüsse auf einzelne Straßenabschnitte zu ermöglichen, werden in Abbildung 22 diejenigen Abschnitte hervorgehoben, bei denen ein potenzieller Handlungsbedarf festgestellt wurde. Dargestellt sind Straßenabschnitte, die die im Kapitel 5.1 definierten Kriterien zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung erfüllen.

Analog zur Vorgehensweise in den übrigen Zonen wird um diese Straßenabschnitte ein Radius von 300 m angesetzt, welcher der als zumutbar angenommenen fußläufigen Erreichbarkeit öffentlicher Stellplätze entspricht. Die Überlagerung dieser Bereiche verdeutlicht die Flächen, in denen die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung grundsätzlich sinnvoll sein könnte.

In der Zone 233+234 ist dies an Werktagen auf einen Großteil der Straßenabschnitte mit dichter Wohnbebauung zutreffend. Am Samstag lässt sich hauptsächlich in Straßenabschnitten der Zone 233 eine als sinnvoll erachtenden Parkraumbewirtschaftung feststellen, welche allerdings durch Verdrängungseffekte die benachbarte Zone mit beeinflussen könnte.

Insgesamt ist die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung an den Wochenenden in der Zone 233+234 nicht dringend erforderlich.



**Abbildung 35: durchschnittliche Parkraumauslastung 11-17 Uhr – Zone 233+234**

## Fazit

Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen für die betrachteten Zonen ein heterogenes Bild der Parkraumauslastung und -nutzung. Mit Ausnahme einer Teilzone bestehen in den untersuchten Zonen grundsätzlich Potentiale für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung. Einhergehend sind dort Maßnahmen zur Verbesserung des Parkraumangebots für Anwohnende in Betracht zu ziehen.

In der Zone 251+252 (Bismarckviertel) ist insbesondere an Werktagen eine sehr hohe mittlere Parkraumauslastung sowie eine ausgeprägte Konkurrenzsituation zwischen Anwohnenden, und gebietsfremden Langzeitparkenden festzustellen. Vor diesem Hintergrund ist die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in dieser Zone an Werktagen als sinnvoll zu bewerten. An Wochenenden bleibt die Auslastung zwar ebenfalls auf vergleichsweise hohem Niveau, sie wird jedoch überwiegend durch Anwohnende verursacht. Eine Parkraumbewirtschaftung an Samstagen und Sonntagen ist daher nicht dringend erforderlich.

Für die Zone 241+242 (Friedhof Steglitz) zeigt sich an Werktagen ebenfalls eine hohe mittlere Parkraumauslastung, besonders geprägt durch die Nutzung der Anwohnenden und gebietsfremden Langzeitparker. Bei Betrachtung der Wochenendtage, lässt sich ein ähnliches Bild erkennen, wobei an den Wochenenden eine hauptsächliche Belegung der Parkplätze durch Anwohnende erfolgt. Demzufolge ist die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung an Werktagen sinnvoll und an Wochenenden nicht dringend erforderlich.

In der Zone 243 (Insulaner) bleibt die Parkraumauslastung an allen Wochentagen deutlich unterhalb eines kritischen Niveaus, sodass die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im derzeitigen Zustand nicht dringend erforderlich erscheint.

In den beiden Zonen 231+232 (Stadtpark) und 233+234 (Südende) sind die Voraussetzungen für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Status quo für die Wochentage von Montag bis Freitag gegeben. Aufgrund der an Samstagen und Sonntagen überwiegend geringen Auslastung besteht an Wochenenden insgesamt keine strukturell angespannte Parkraumsituation. Zwar sind auch hier vereinzelt gebietsfremde Langzeitparkende festzustellen, diese beeinflussen das Parkraumangebot jedoch nicht in einem Maße, dass die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung dringend erforderlich wäre.

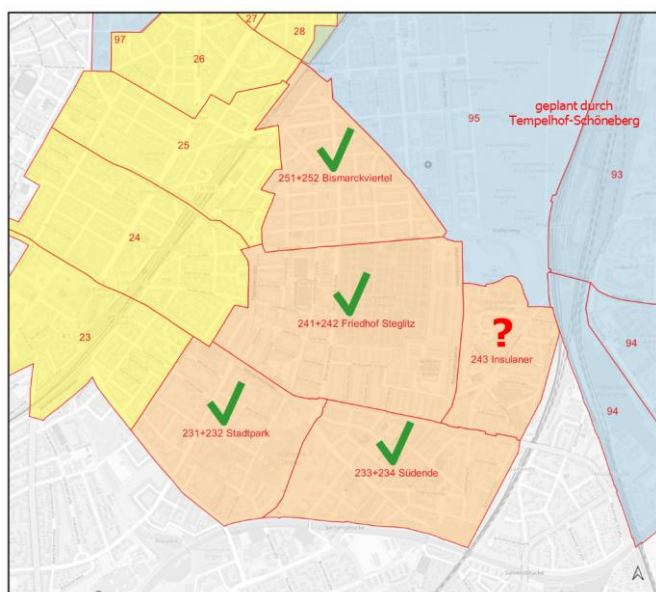


Abbildung 36: Übersicht Parkraumzonen

## 6 Parkraumbewirtschaftungskonzept

### 6.1 Bewirtschaftungszonen

Die Abgrenzung der Bewirtschaftungszonen erfolgt unter Beachtung der Ergebnisse aus dem Kapitel 5.2, eventueller Verlagerungseffekte des Parksuchverkehrs und natürlicher Grenzen (z.B. Gewässer, Bahntrassen, Grünanlagen, Straßen mit stärkerer Trennwirkung). Die Begrenzung der Parkraumzonen wird wie folgt empfohlen:

- ☞ Die Zone 251+252 Bismarckviertel (Erweiterung der Zone 25) wird im Nordosten durch die Thorwaldsenstraße, im Süden durch die Bergstraße, im Westen durch die Schönhauser Straße und im Nordwesten durch die weiterführende Körnerstraße abgegrenzt. Im westlichen Bereich sind darüber hinaus auch die einmündenden und weiterführenden Nebenstraßen in die Zonierung einbezogen.
- ☞ Zone 241 + 242 Friedhof Steglitz (Erweiterung der Zone 24) schließt über der Albrechtstraße und dem Steglitzer Damm an den südlich gelegenen Zonen 231 und 232 an. Weiter begrenzt durch die Filandastraße und die Neue Filandastraße im Westen, der Bergstraße im Norden und dem Munsterdamm im Osten.
- ☞ Zone 243 Insulaner (Erweiterung der Zone 24) wird begrenzt durch den Munsterdamm im Westen, unterhalb des Prellerweges im Norden, der Bahntrasse (DB-Streckennummer 6036) zwischen Priesterweg und Südende im Osten und dem Steglitzer Damm im Süden.
- ☞ Zone 231 + 232 Stadtpark (Erweiterung der Zone 23) wird begrenzt durch die Albrechtstraße im Norden, der Weverpromenade im Süden, weiterführend entlang des Ufers vom Teltowkanal hin zur Birkbuschstraße und die Breite Straße im Westen.
- ☞ Zone 233 + 234 Südende (Erweiterung der Zone 23) wird anliegend zur Zone 232 im Westen durch die Weverpromenade, dem Steglitzer Damm im Norden, der Bahntrasse (DB-Streckennummer 6036) zwischen S-Bahnhof Südende und Lankwitz und dem Teltowkanal im Westen, begrenzt.

### 6.2 Bewirtschaftungsform, -dauer und -gebühr

Alle untersuchten Zonen liegen in zentraler Lage, besitzen nachweislich einen relativ hohen Parkdruck mit teilweise starker Konkurrenz zwischen den Nutzergruppen (Anwohnende, Beschäftigte, Kunden) und eine gute ÖV-Erschließung. Im gesamten Untersuchungsgebiet besteht ein mäßiger Anteil an Gastronomie- und Freizeitnutzungen.

Der in Berlin weitaus häufigste Fall ist das „Mischparken“ und findet sich auch in den benachbarten Zonen wieder. Aufgrund der vorliegenden Ergebnisse wird das Mischprinzip als Bewirtschaftungsform für alle untersuchten Zonen empfohlen. Bei diesem Prinzip ist das Parken grundsätzlich gebührenpflichtig. Nur Fahrzeuge mit einem Bewohnerparkausweis oder einer Ausnahmegenehmigung sind von der Gebührenpflicht ausgenommen. In der Regel gibt es keine Begrenzung der Parkdauer. Ein Vorteil dieses Prinzips ist, dass alle Nutzergruppen frei über den Ort und die Dauer des Parkvorgangs entscheiden können. Darüber hinaus führt die Gebührenpflicht dazu, dass sowohl die durchschnittliche Parkraumauslastung als auch die durchschnittliche Parkdauer sinken, da die Zahl der gebietsfremden Langzeitparkenden reduziert wird.

Die Bewirtschaftungsdauer sollte gemäß *Leitfaden Parkraumbewirtschaftung* berlinweit möglichst einheitlich geregelt werden, um Irritationen zu vermeiden. Für die Erweiterungen Zone

23, 24 und 25 wird daher eine Bewirtschaftung montags bis freitags von 9:00 bis 20:00 Uhr und samstags bei Bedarf von 9:00 bis 18:00 Uhr empfohlen.

An Sonntagen ist die Parkraumsituation deutlich entspannter, sodass für diesen Tag keine Bewirtschaftung vorgesehen wird.

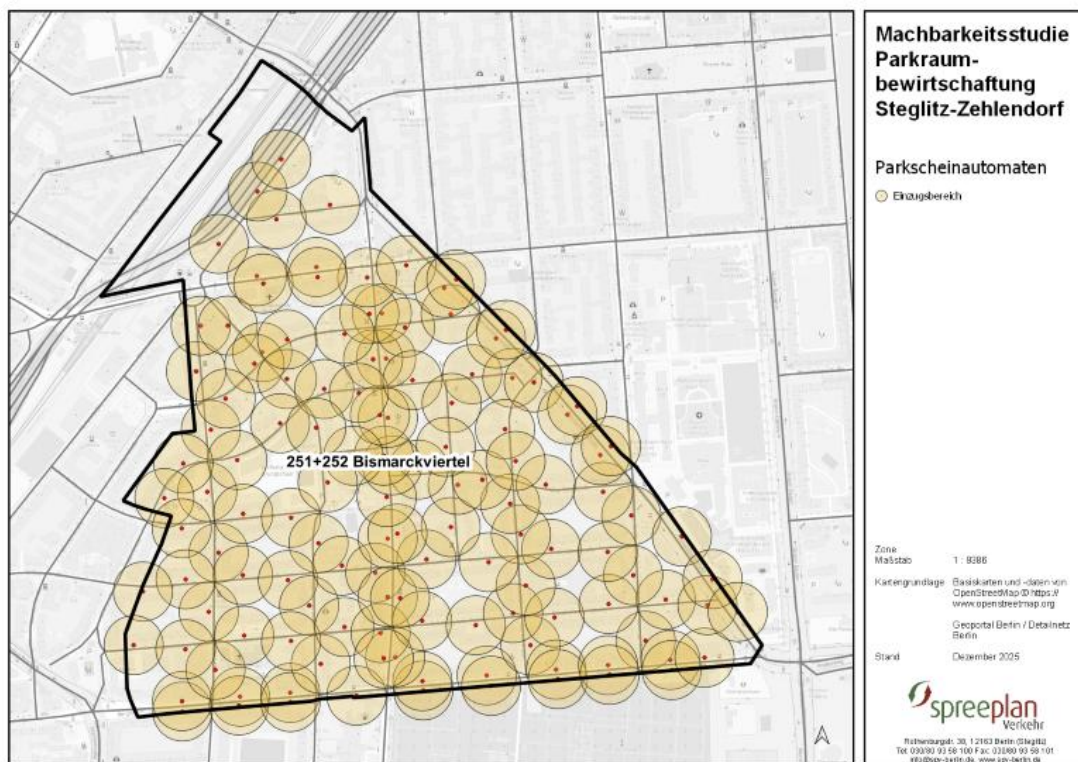
Die Parkgebühren sind in der Parkgebührenordnung ParkGebO vorgegeben und sind nach Parkdruck, Nutzergruppen und Straßentypen auszuwählen. Des Weiteren sollten sich die Parkgebühren an den benachbarten Parkzonen orientieren. Für die Einheitlichkeit werden für die untersuchten Zonen pro Viertelstunde 0,50 Euro (2 Euro je Stunde) empfohlen.

Die Bewirtschaftungszeiten und Parkgebühren sollen zunächst probeweise eingeführt und im Rahmen von Begleituntersuchungen überprüft und bei Bedarf angepasst werden.

### 6.3 Standortermittlung der Parkscheinautomaten

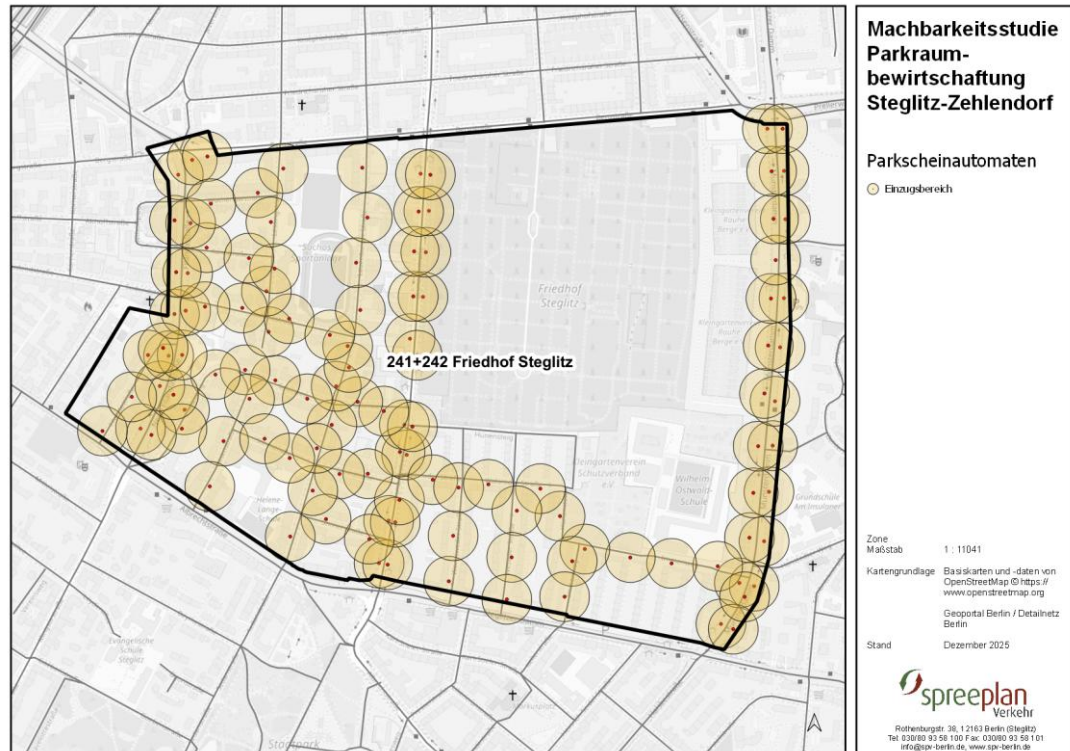
Die Positionierung der Parkscheinautomaten erfolgte unter den Gesichtspunkten einer guten Einsehbarkeit und Erreichbarkeit. Demzufolge und gemäß *Leitfaden Parkraumbewirtschaftung* beträgt der maximale Laufweg von einem Stellplatz zu einem Parkscheinautomaten 75 Meter. Gefährdende Fahrbahnquerungen sollen vermieden werden, in solchen Fällen werden Parkscheinautomaten auf beiden Straßenseiten vorgesehen. In den folgenden Ausarbeitungen handelt es sich zunächst um einen groben, konservativ abgeschätzten Anhaltswert des Automatenbedarfs. In der anschließenden Ausführungsplanung sind die Standorte detailliert zu überprüfen. Dabei besteht die Möglichkeit Automatenstandorte „einzusparen“ und damit die erforderlichen Investitionskosten zu senken.

Die Standorte der Parkscheinautomaten sind kartographisch dargestellt. Für die Erweiterung Zone 25 (251+252 Bismarckviertel) werden insgesamt 125 Parkscheinautomaten benötigt, siehe Abbildung 37.

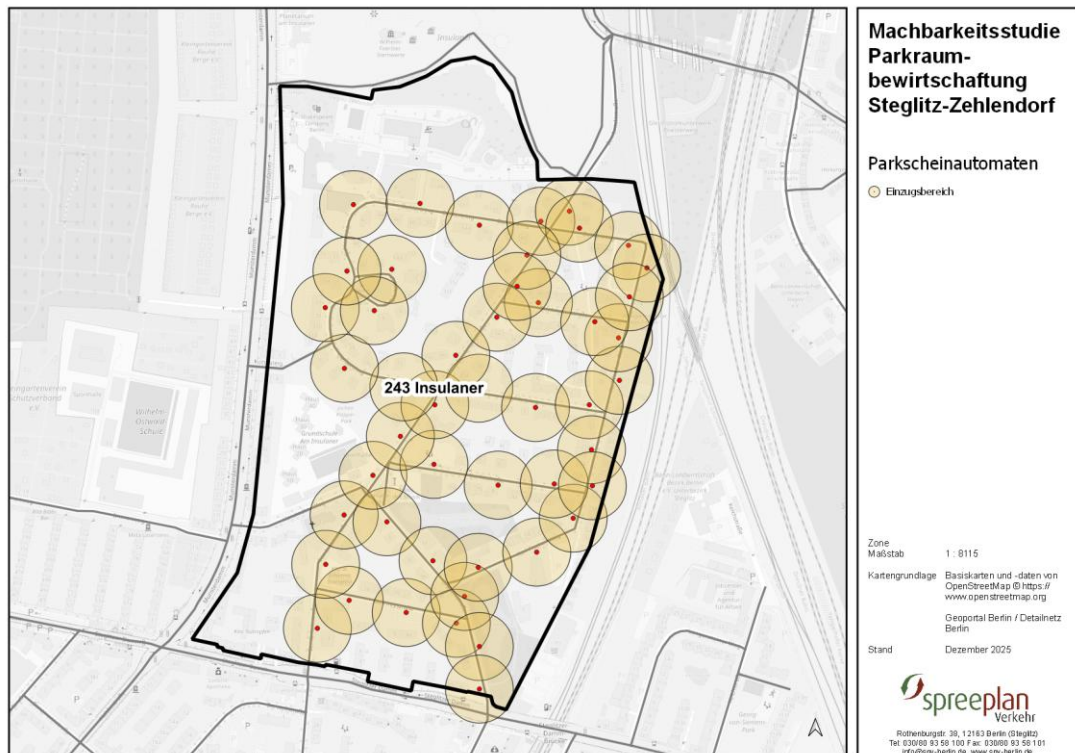


**Abbildung 37: Standorte der Parkscheinautomaten – Erweiterung Zone 25**

Für die Erweiterung Zone 24 (241+242 Friedhof Steglitz und 243 Insulaner) werden 167 Parkscheinautomaten benötigt. Die Verortung der Parkscheinautomaten ist in Abbildung 38 und Abbildung 39 dargestellt.

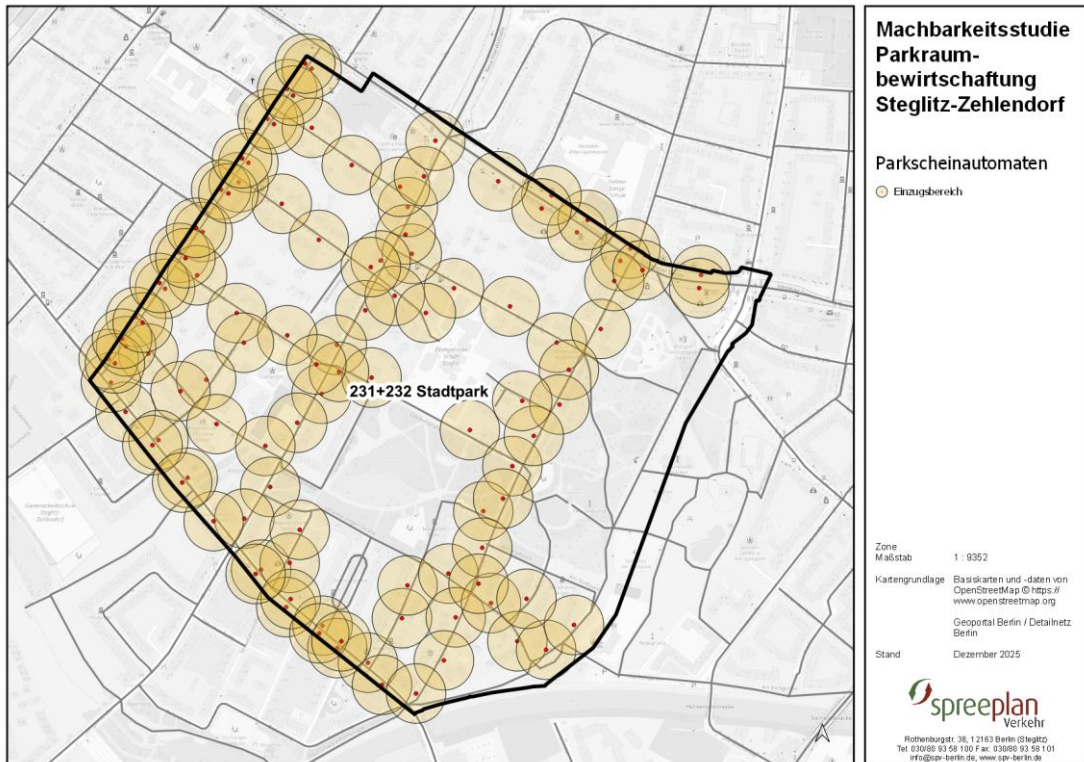


**Abbildung 38: Standorte der Parkscheinautomaten – Erweiterung Zone 24 (Friedhof Steglitz)**

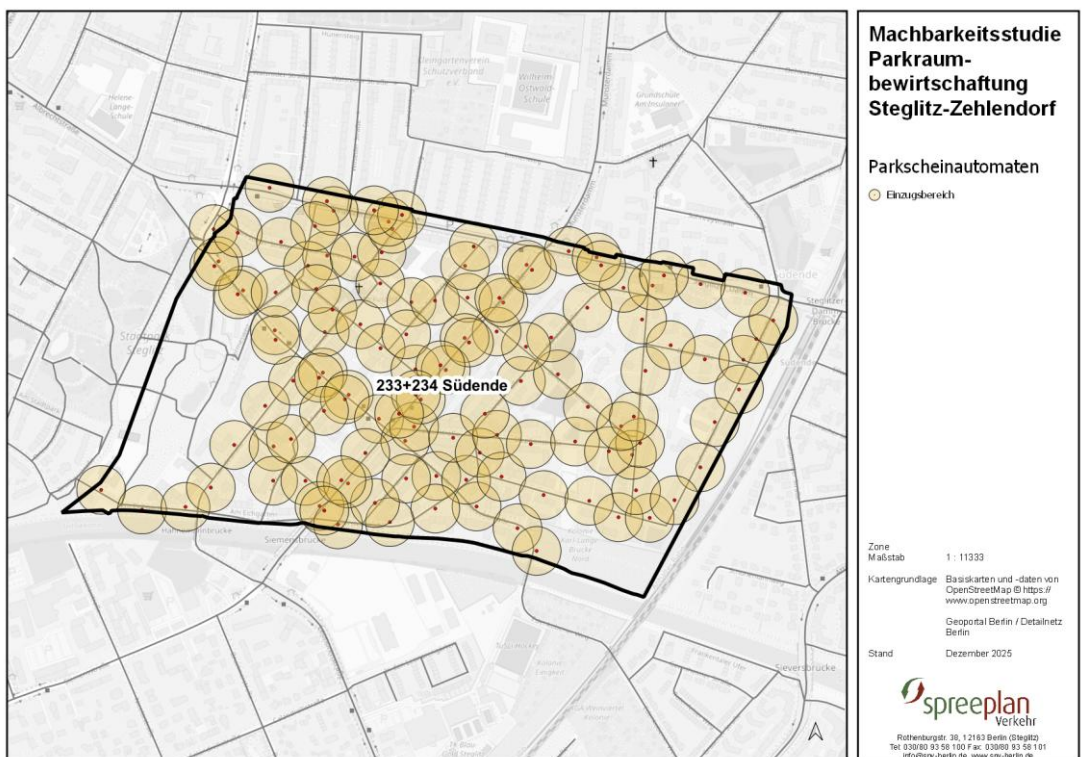


**Abbildung 39: Standorte der Parkscheinautomaten – Erweiterung Zone 24 (Insulaner)**

Für die Erweiterung Zone 23 (231+232 Stadtpark und 233+234 Südende) werden 233 Parkscheinautomaten benötigt. Die Verortung der Parkscheinautomaten ist in Abbildung 40 und Abbildung 41 dargestellt.



**Abbildung 40: Standorte der Parkscheinautomaten – Erweiterung Zone 23 (Stadt-park)**



**Abbildung 41: Standorte der Parkscheinautomaten – Erweiterung Zone 23 (Südende)**

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die dargestellte Verortung der Parkscheinautomaten eine planerische Vorzugsvariante darstellt und im weiteren Verfahren durch das zuständige Straßen- und Grünflächenamt standortkonkret zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen ist. Im Rahmen dieser Detailprüfung sind unter anderem die einzuhaltenden Abstände zu Bordsteinen und Gehbahnen, die Berücksichtigung vorhandener Einbauten (z. B. Stromkästen, Masten, Sitzbänke, Fahrradbügel), die vorhandene Gehwegbreite unter Wahrung der Barrierefreiheit, Belange der Verkehrssicherheit und Sichtbeziehungen sowie unterirdische Leitungen und sonstige medienführende Infrastrukturen zu berücksichtigen.

## 6.4 Wirtschaftlichkeit

In der folgenden Kosten-Nutzen-Rechnung werden die zu erwarteten Einnahmen und voraussichtlichen Ausgaben ermittelt und gegenübergestellt.

Die Berechnung der notwendigen Überwachungskapazitäten (Anzahl der Überwachungskräfte), Einnahmen und Ausgaben folgt dem durch den Leitfaden Parkraumbewirtschaftung vorgegebenen definierten Schema.

- 🌀 Einnahmen Parkscheine/Parkgebühren
- 🌀 Einnahmen aus Verwaltungsgebühren für Anwohnerparkausweise und Ausnahme genehmigungen
- 🌀 Einnahmen Verwarnungs- und Bußgeldern
- 🌀 Ausgaben Personalkosten (laufende Kosten)
- 🌀 Ausgaben Betriebskosten (laufende Kosten)
- 🌀 Ausgaben Investitionskosten (Parkscheinautomaten, Beschilderungskosten)
- 🌀 Kosten-Nutzen-Rechnung

Im Folgenden werden die Eingangsdaten für die Kosten-Nutzen-Rechnung ermittelt. Aufgrund der im Kapitel 6.2 festgelegten Bewirtschaftungszeit wird von sechs Tagen je Woche ausgegangen und von einer Kontrollzeit von 64 Stunden (5 Tage \* 11h + 1 Tag \* 9h). Die Parkgebühren werden für die Berechnung konservativ mit dem niedrigsten Betrag von 0,50 Euro je angefangener Viertelstunde angenommen. Im Leitfaden Parkraumbewirtschaftung wird ein Turnus von zwei Stunden für die Kontrollen als sinnvoll erachtet und entsprechend übernommen. Hierbei sollen die Kontrollen das gesamte Straßennetz (doppelte Streckenlänge) des Überwachungsgebiets umfassen, um Verdrängungseffekte zu vermeiden. Die einfache Streckenlänge und die zu kontrollierenden Stellplätze können dem Kapitel 4.1 entnommen werden. Die durchschnittliche Parkraumauslastung und der Anteil der Bewohnenden werden im Kapitel 5.2 ermittelt. Die Anzahl der Parkscheinautomaten je Zone wird im Kapitel 6.3 ermittelt und ebenfalls für die Berechnung übernommen.

Alle weiteren Eingangsdaten wurden mit dem Auftraggeber abgestimmt, basieren auf Erfahrungswerten aus bestehenden Berliner Parkraumbewirtschaftungszonen und sind in Tabelle 14 aufgeführt.

**Tabelle 14: bereitgestellte Eingangsdaten vom Auftraggeber**

Gehgeschwindigkeit der Überwachungskraft [m/s]	1
benötigte Überprüfungszeit je Stellplatz [s]	5
zusätzliche Überprüfungszeit je digitalen Parkschein [s]	175
Anteil der digitalen Parkscheine [%]	50%
Nichtbeachtungsquote [%]	10%
benötigte Zeit, um eine Anzeige zu schreiben [s]	120
Verwarnungs- und Bußgelder/Anzeige [€]	13
relevanten Kontrollwochen pro Jahr [Wochen]	51
Jahresarbeitsminuten pro Überwachungskraft [min]	82.200
Investitionskosten je Parkscheinautomat [€]	7.000
Betriebskosten/Jahr [€/Parkscheinautomat]	750
Personalkosten/Jahr [€/Überwachungskraft]	58.460
Erstausstattung Dienstkleidung [€/Überwachungskraft]	3.000
Anwohnerparkausweis 2 Jahre [€]	20,4
Ausnahmegenehmigung 1 Jahr [€]	200

Die Berechnung der Jahresarbeitsminuten pro Überwachungskraft ergibt sich wie folgt:

$$JAM_{\text{ÜK}} = ((AZT - AAZ) \times (WT - UT - FT) - \left(\frac{KT}{365} \times AT \times AZT\right)) \times 60$$

mit

- 🌀  $JAM_{\text{ÜK}}$  = Jahresarbeitsminuten pro Überwachungskraft
- 🌀  $AZT$  = Arbeitszeit pro Tag (38,5 h / 5 Tage = 7,7 h)
- 🌀  $AAZ$  = Auf-/Abrüstzeit pro Tag (1 h)
- 🌀  $WT$  = Werktage pro Jahr (52 x 5 = 260)
- 🌀  $UT$  = Urlaubstage pro Jahr (30)
- 🌀  $FT$  = Feiertage pro Jahr (10)
- 🌀  $KT$  = Krankheitstage pro Jahr (16 Krankentage / 5 Arbeitstage x 7 Wochentage )
- 🌀  $AT$  = tatsächliche Arbeitstage pro Jahr ( $WT - UT - FT$ )
- 🌀 60 = Umrechnung Stunden → Minuten

Die vollständigen Kalkulationstabellen einschließlich der zugrundeliegenden Formeln sind im Anhang enthalten. Die Berechnung erfolgte separat für jede Zone. Tabelle 15 zeigt die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Rechnung.

**Tabelle 15: Kosten-Nutzen-Rechnung**

Zone	Einnahmen	Investition Ausgaben 1. Jahr	Laufende Ausgaben p.a.	Saldo 1. Jahr	Saldo ab 2. Jahr	Gewinnschwelle
<b>251+252</b>	1.462.025	-1.091.180	-1.087.570	-16.725	374.455	3. Jahr
<b>241+242</b>	852.918	-976.340	-732.310	-189.332	120.608	9. Jahr
<b>243</b>	394.109	-410.220	-386.760	-134.071	7.349	56. Jahr
<b>231+232</b>	932.382	-902.240	-725.560	-79.418	206.822	5. Jahr
<b>233+234</b>	1.269.461	-1.059.120	-969.150	-70.009	300.311	4. Jahr

Anmerkung: Alle Werte sind in Euro (€) angegeben.

Die im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung dargestellten Einnahmen aus Parkgebühren, Verwaltungsgebühren sowie Verwarnungs- und Bußgeldern stellen modellhafte Abschätzungen auf Grundlage der zum Zeitpunkt der Untersuchung vorliegenden Rahmenbedingungen dar. Die Berechnungen basieren auf Annahmen zur Parkraumauslastung, zum Nutzerverhalten, zu Kontrollintervallen sowie zu Nichtbeachtungsquoten, die aus Erfahrungswerten bestehender Parkraumbewirtschaftungszonen in Berlin abgeleitet wurden.

Tatsächliche Einnahmen können im Betrieb sowohl über als auch unter den prognostizierten Werten liegen. Insbesondere ist davon auszugehen, dass sich mit zunehmender Etablierung der Parkraumbewirtschaftung das Parkverhalten der Nutzenden anpasst und die Anzahl von Verwarnungen und Bußgeldern mittelfristig zurückgeht. Eine hohe Zahl an Verwarnungen in der Einführungsphase ist daher nicht als dauerhaftes Einnahmenniveau zu interpretieren, sondern als temporärer Effekt der Umstellung.

Ebenso können externe Einflussfaktoren wie verändertes Mobilitätsverhalten, bauliche Entwicklungen, Angebotsänderungen im öffentlichen Verkehr oder besondere Ereignisse (z. B. Großveranstaltungen, saisonale Nutzungsschwerpunkte) die Parkraumnachfrage und damit die Einnahmesituation beeinflussen.

Vor diesem Hintergrund sind die dargestellten Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Rechnung als Orientierungsgröße für die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Parkraumbewirtschaftung zu verstehen. Eine regelmäßige Evaluation der tatsächlichen Einnahmen und Ausgaben im laufenden Betrieb sowie eine bedarfsgerechte Anpassung der Bewirtschaftungsparameter (Bewirtschaftungszeiten, Gebührenhöhe, Kontrollintensität) werden empfohlen.

#### **6.4.1 Hinweise zu nicht berücksichtigten Kosten und organisatorischen Rahmenbedingungen**

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die vorliegende Wirtschaftlichkeitsbetrachtung auf den im Leitfaden Parkraumbewirtschaftung definierten Parametern sowie auf den mit dem Auf-

traggeber abgestimmten Eingangsdaten basiert. Darüberhinausgehende, standort- und organisationspezifische Kosten konnten mangels belastbarer Datengrundlage nicht quantifiziert werden und sind in den dargestellten Kalkulationen nicht enthalten.

Dies betrifft insbesondere Sach- und Gemeinkosten wie Aufwendungen für Telefonie, IT-Infrastruktur, Software, mobile Endgeräte, Büroausstattung sowie laufende Wartungs- und Supportleistungen. Ebenso sind gegebenenfalls anfallende Gebäudekosten (z. B. Anmietung, Betrieb und Unterhaltung von Büro- oder Sozialräumen) nicht berücksichtigt. Die tatsächliche Höhe dieser Aufwendungen ist abhängig von den bezirklichen Gegebenheiten sowie von der Verfügbarkeit geeigneter Räumlichkeiten und kann daher im Vorfeld nicht belastbar abgeschätzt werden.

Darüber hinaus können zusätzliche Personal- und Sachaufwendungen in den beteiligten Organisationseinheiten (z. B. im Zusammenhang mit der Bearbeitung von Anwohnerparkausweisen, Ausnahmegenehmigungen, Widersprüchen und Ordnungswidrigkeitenverfahren) entstehen. Entsprechende Kostenansätze für das Bürgeramt sowie die zuständige Straßenverkehrsbehörde sind in der vorliegenden Modellrechnung nicht gesondert ausgewiesen.

Die unter den Betriebskosten berücksichtigten Ansätze beziehen sich ausschließlich auf die laufenden Kosten der Parkscheinautomaten. Weitere laufende Sachkosten des Verwaltungsbetriebs (z. B. Verbrauchsmaterialien, Fortbildungen, interne Verwaltungsleistungen) sind hierin nicht enthalten. Die ausgewiesenen Investitionskosten umfassen die Anschaffung und Installation der Parkscheinautomaten sowie die einmaligen Beschilderungskosten je Stellplatz. Weitere investive Aufwendungen, insbesondere für IT-Ausstattung oder Arbeitsplatzinfrastruktur, sind nicht Bestandteil der Kalkulation.

Hinsichtlich der angesetzten Kosten für die Erstausrüstung der Überwachungskräfte ist darauf hinzuweisen, dass diese Annahme von einer einmaligen Ausstattung bei Stellenbesetzung ausgeht. Bei erhöhter Personalfuktuation können entsprechende Aufwendungen erneut anfallen und die tatsächlichen Personalkosten erhöhen.

Die Berechnung der erforderlichen Anzahl an Überwachungskräften sowie einer Koordinationskraft erfolgt auf Grundlage modellhafter Annahmen zu Kontrollzeiten, Wegegeschwindigkeiten, Prüfzeiten und Jahresarbeitsminuten. Organisatorische Erfordernisse, insbesondere im Hinblick auf Dienstplanung, Wochenendregelungen, Urlaubs- und Krankheitsvertretungen sowie Vor- und Nachbereitungszeiten, können im praktischen Betrieb einen abweichenden Personalbedarf begründen. Eine abschließende Festlegung der personellen Ausstattung ist daher im Rahmen der Umsetzungsplanung gesondert zu prüfen.

Insgesamt stellt die Wirtschaftlichkeitsberechnung eine modellhafte Betrachtung auf Basis der derzeit bekannten und abgestimmten Parameter dar. Sie ersetzt keine detaillierte Haushalts-, Personal- und Organisationsplanung im Zuge der konkreten Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung.

## 6.5 Empfehlungen

Mit der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in den untersuchten Gebieten werden mehrere verkehrs- und stadtentwicklungspolitische Zielsetzungen verfolgt. Zentrales Ziel ist die Sicherstellung einer ausreichenden und verlässlichen Parkraumverfügbarkeit für die Anwohnenden in fußläufiger Entfernung zur Wohnung. Gleichzeitig sollen gebietsfremde Kurzparkende, wie Besuchende und Kundinnen bzw. Kunden, weiterhin die Möglichkeit erhalten, ihr Ziel in zumutbarer Entfernung zu erreichen. Gebietsfremde Langzeitparkende, insbesondere Beschäftigte sowie Besucherinnen und Besucher von Freizeit- und Erholungseinrichtungen,

sollen hingegen verstärkt zu einer Nutzung des Umweltverbunds, zur Inanspruchnahme privater Stellplätze oder zu alternativen Mobilitätsformen angeregt werden.

Die durchgeführten Erhebungen und Analysen zeigen, dass die Parkraumsituation in den untersuchten Zonen differenziert zu bewerten ist, jedoch zunehmend einheitliche Merkmale aufweist. In Tabelle 16 werden die maßgeblichen Kennwerte zur mittleren Parkraumauslastung sowie zum Anteil gebietsfremder Langzeit parkender zusammengeführt und einer fachlichen Einordnung hinsichtlich der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung gegenübergestellt.

**Tabelle 16: Einordnung der Parkraumbewirtschaftung werktags**

Zone	Parkraumauslastung	Langzeitparkende	Parkraumbewirtschaftung
Zone 251	97%	18%	sehr sinnvoll
Zone 252	93%	11%	eher sinnvoll
Zone 241	87%	13%	eher sinnvoll
Zone 242	88%	12%	eher sinnvoll
Zone 243	58%	9%	nicht dringend erforderlich
Zone 231	82%	15%	sinnvoll
Zone 232	71%	12%	eher sinnvoll
Zone 233	88%	13%	eher sinnvoll
Zone 234	80%	11%	eher sinnvoll

Für die Erweiterung der Zone 25, bestehend aus Zone 251+251 (Bismarckviertel), wird insgesamt ein sehr hoher Parkdruck festgestellt, der sich werktags auch flächendeckend widerspiegelt. In beiden Teilgebieten besteht dauerhaft eine hohe Auslastung und eine ausgeprägte Konkurrenz zwischen Anwohnenden und gebietsfremden Nutzenden. Für diese Bereiche wird die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung eindeutig empfohlen.

Im Hinblick auf die Erweiterung der Zone 24 liegen sowohl die durchschnittliche Parkraumauslastung als auch der Anteil gebietsfremder Langzeitparkender überwiegend oberhalb der maßgeblichen Schwellenwerte. Zwar weist das Teilgebiet 243 eine geringere Parkraumauslastung sowie geringere Anteile gebietsfremder Langzeitparkender auf, jedoch wird zur Wahrung eines konsistenten Regelungsrahmens, zur Vermeidung von Verlagerungseffekten sowie zur Sicherstellung einer eindeutigen Regelung empfohlen, die Parkraumbewirtschaftung auf die gesamte Erweiterungsfläche der Zonen 241+242 Friedhof Steglitz und 243 Insulaner auszuweiten.

Für die Erweiterung der Zone 23 zeigt sich im Status quo werktags ebenfalls eine strukturelle Überlastung des Parkraums. Überwiegend lässt sich eine mittlere Parkraumauslastung mit flächendeckenden hohen Anteilen gebietsfremder Langzeitparkenden. Eine Parkraumbewirtschaftung ist daher in den Zonen 231+232 Stadtpark und 233+234 Südende gemäß der Untersuchung als erforderlich einzustufen.

Für alle Gebiete lässt sich eine Parkraumbewirtschaftung als essentiell wirkungsvoll einstufen. Für alle Gebiete bei denen die Parkraumauslastung von 90 Prozent nachts deutlich überschritten werden, wird die Prüfung von ergänzenden Maßnahmen, wie zum Beispiel die Erweiterung („Quartiersgaragen“) oder Optimierung der Nutzung des privaten Stellplatzangebotes, empfohlen.

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung sollte nach etwa einem Jahr im Rahmen einer systematischen Wirkungskontrolle evaluiert werden. Dabei sind sowohl die Entwicklung der Parkraumauslastung und der Nutzerstruktur als auch mögliche Verdrängungseffekte in angrenzende, nicht bewirtschaftete Bereiche zu untersuchen. Auf dieser Grundlage können Bewirtschaftungszeiten, Gebührenstrukturen oder Zonengrenzen bei Bedarf angepasst werden.

Es wird empfohlen, perspektivisch auch angrenzende, derzeit nicht bewirtschaftete Gebiete in die Betrachtung einzubeziehen, insbesondere östlich und südlich der Zonen 243 Insulaner und 233+234 Südende sowie südwestlich der Zone 231+232 Stadtpark. Sollten sich dort infolge der Einführung der Parkraumbewirtschaftung signifikante Verlagerungseffekte einstellen, ist eine vertiefende Untersuchung dieser Bereiche mit dem Ziel einer abgestimmten, quartiersübergreifenden Parkraumstrategie angezeigt.

## 7 Umsetzung

### 7.1 Einführungsprozess und zeitliche Umsetzung

Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ist ein mehrstufiger Prozess, der einer sorgfältigen Vorbereitung, einer abgestimmten Koordination zwischen den beteiligten Verwaltungseinheiten sowie einer ausreichenden zeitlichen Vorlaufplanung bedarf. Auf Grundlage der Erfahrungen aus bestehenden Berliner Parkraumbewirtschaftungszonen sowie der Empfehlungen des Leitfadens Parkraumbewirtschaftung wird nachfolgend ein allgemeingültiger Zeit- und Maßnahmenplan dargestellt, der als Orientierungsrahmen für die konkrete Umsetzungsplanung auf Bezirksebene dienen kann.

Der Gesamtprozess von der politischen Beschlussfassung bis zum Wirksamwerden der Parkraumbewirtschaftung umfasst erfahrungsgemäß einen Zeitraum von mindestens 18 bis 24 Monaten. Dieser Zeitbedarf ergibt sich aus den aufeinander aufbauenden Verfahrensschritten, den vergabe- und haushaltsrechtlichen Anforderungen sowie dem notwendigen Vorlauf für die Öffentlichkeitsbeteiligung und die Bearbeitung von Bewohnerparkausweisen und Ausnahmegenehmigungen.

#### **Phase 1 – Politische Vorbereitung und Beschlussfassung (Monate 1–3)**

Grundlage jeder Parkraumbewirtschaftungsmaßnahme ist eine ausreichende verkehrliche Begründung, die im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzepts erarbeitet und dokumentiert worden ist. Auf Basis der vorliegenden Konzeptergebnisse ist zunächst die politische Beschlussfassung durch das zuständige Bezirksgremium herbeizuführen. Der Beschluss bildet die formale Grundlage für die nachfolgenden Verwaltungsverfahren und sollte die wesentlichen Parameter der Parkraumbewirtschaftung – insbesondere Zonengrenzen, Bewirtschaftungsform, -zeiten und Gebührenhöhe – festlegen.

Parallel zur politischen Beschlussfassung sind die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Dies umfasst die Bereitstellung der erforderlichen Investitions- und Betriebsmittel sowie die Klärung der personellen Ressourcen in den beteiligten Organisationseinheiten, insbesondere im Ordnungsamt, im Bürgeramt und in der Straßenverkehrsbehörde.

#### **Phase 2 – Verwaltungsinterne Vorbereitung und Vergabeverfahren (Monate 3–9)**

Nach erfolgter Beschlussfassung sind die vergaberechtlich erforderlichen Ausschreibungsverfahren einzuleiten. Dies betrifft in der Regel die Beschaffung und den Betrieb der Parkscheinautomaten einschließlich Wartung, Inkasso und Leerung sowie die Beschaffung und Anbringung der Verkehrszeichen und -einrichtungen. Die Ausschreibungsunterlagen sind auf Grundlage der im Konzept erarbeiteten Standortvorschläge zu erstellen. Im Vorfeld ist hierfür ein Detailkonzept zur konkreten Ausgestaltung der Beschilderung sowie zur Festlegung der exakten Standorte der Parkscheinautomaten zu erarbeiten. Hinsichtlich der Mindestanforderungen an neue Parkscheinautomaten wird auf den Anhang des Leitfadens Parkraumbewirtschaftung verwiesen.

Gleichzeitig ist die straßenverkehrsbehördliche Anordnung vorzubereiten. Hierzu hat die Straßenverkehrsbehörde die Straßenbaubehörde und die Polizei anzuhören. Die Anordnungsunterlagen sollten sämtliche Verkehrszeichen, Zusatzzeichen und Parkscheinautomatenstandorte vollständig und eindeutig dokumentieren, da sie die rechtsverbindliche Grundlage für den Vollzug durch den Straßenbaulastträger bilden.

Parallel dazu sind die internen Prozesse für die Bearbeitung von Bewohnerparkausweisen und Ausnahmegenehmigungen im Bürgeramt vorzubereiten. Dies umfasst die Einrichtung oder

Anpassung der erforderlichen IT-Systeme, die Schulung des zuständigen Personals sowie die Erstellung von Antragsformularen und Informationsmaterialien. Angesichts des erfahrungsgemäß hohen Antragsaufkommens in der Einführungsphase ist eine ausreichende Personalkapazität frühzeitig sicherzustellen.

### **Phase 3 – Öffentlichkeitsbeteiligung und Information (Monate 9–15)**

Mindestens drei Monate vor dem geplanten Wirksamwerden der Parkraumbewirtschaftung sind alle betroffenen Haushalte, Betriebe und Einrichtungen im Bewirtschaftungsgebiet durch ein Informationsblatt zu unterrichten. Inhalt und Umfang dieses Informationsblatts sowie die ergänzenden Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sind in Kapitel 7.2 dieses Berichts detailliert beschrieben.

Ergänzend zur Haushaltsinformation wird die Durchführung einer öffentlichen Informationsveranstaltung empfohlen, in der die wesentlichen Regelungen erläutert und Rückfragen der Betroffenen beantwortet werden können. Die Veranstaltung sollte in zeitlichem Vorlauf zur Haushaltsverteilung stattfinden, damit gewonnene Erkenntnisse aus dem Bürgerdialog gegebenenfalls noch in die abschließende Feinabstimmung der Maßnahmen einfließen können.

Mit dem Versand des Informationsblatts können Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen beantragt werden. Die Bearbeitungsfrist von mindestens drei Monaten vor Einführung ist einzuhalten, um sicherzustellen, dass alle berechtigten Anwohnenden bei Wirksamwerden der Maßnahme über gültige Parkausweise verfügen. Eine verspätete Ausgabe der Vignetten kann die Akzeptanz der Maßnahmen erheblich beeinträchtigen.

### **Phase 4 – Bauliche Umsetzung und Aufstellung der Verkehrseinrichtungen (Monate 12–17)**

Nach Abschluss der Vergabeverfahren und Vorliegen der straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen beginnt die bauliche Umsetzung. Diese umfasst die Aufstellung der Parkscheinautomaten, die Anbringung der Verkehrszeichen und Zusatzzeichen sowie gegebenenfalls die Markierung von Fahrbahnflächen. Die Reihenfolge der Arbeiten sollte so gewählt werden, dass sämtliche Maßnahmen innerhalb einer Zone zeitgleich oder in engem zeitlichem Zusammenhang abgeschlossen werden, um eine einheitliche und für die Betroffenen nachvollziehbare Regelungssituation zu schaffen.

Vor Beginn der Aufstellungsarbeiten sind die Standorte der Parkscheinautomaten durch das zuständige Straßen- und Grünflächenamt standortkonkret zu prüfen und freizugeben. Dabei sind insbesondere einzuhaltende Abstände zu Bordsteinen und Gehbahnen, vorhandene Einbauten, die Gehwegbreite unter Wahrung der Barrierefreiheit sowie unterirdische Leitungsinfrastrukturen zu berücksichtigen.

### **Phase 5 – Wirksamwerden und Betriebsaufnahme (ab Monat 18)**

Mit dem Aufstellen und Bekanntgeben der Verkehrszeichen wird die Parkraumbewirtschaftung rechtswirksam. Zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens muss eine ausreichend intensive Überwachung des ruhenden Verkehrs durch das Ordnungsamt sichergestellt sein. Erfahrungen aus bestehenden Berliner Parkraumbewirtschaftungszonen zeigen, dass eine unzureichende Überwachung in der Einführungsphase die Wirksamkeit der Maßnahmen erheblich mindert und die Akzeptanz bei der Bevölkerung dauerhaft beschädigen kann. Der erforderliche Überwachungsturnus von in der Regel zwei Stunden ist von Beginn an konsequent einzuhalten.

Phase	Inhalt	Zeitraum
1	Politische Beschlussfassung, Haushaltsplanung	Monate 1–3
2	Vergabeverfahren, straßenverkehrsbehördliche Anordnung, Vorbereitung Bürgeramt	Monate 3–9
3	Öffentlichkeitsbeteiligung, Informationsblatt, Ausgabe Bewohnerparkausweise	Monate 9–15
4	Aufstellung Verkehrseinrichtungen und Parkscheinautomaten	Monate 12–17
5	Wirksamwerden, Betriebsaufnahme, Überwachung	ab Monat 18

**Abbildung 42 Empfohlener Zeit- und Maßnahmenplan zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung**

## 7.2 Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Die Einbeziehung der betroffenen Öffentlichkeit ist ein wesentlicher Bestandteil der Planung und Umsetzung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen. Eine frühzeitige und transparente Kommunikation erhöht die Akzeptanz der Maßnahmen und trägt dazu bei, den Verwaltungsaufwand in der Umsetzungsphase zu reduzieren. Die Beteiligung erfolgt in zwei Stufen: Zunächst im Rahmen der planerischen Vorbereitung, anschließend im Zuge der konkreten Umsetzung.

### 7.2.1 Beteiligung in der Planungsphase

Bereits in der Phase der Konzepterarbeitung sollten die wesentlichen Akteure im Untersuchungsgebiet identifiziert und in geeigneter Form beteiligt werden. Hierzu zählen insbesondere Bewohnerinnen und Bewohner, ansässige Gewerbetreibende, Einzelhandelsbetriebe, Praxen und Einrichtungen sowie fachlich betroffene Interessenverbände wie die Industrie- und Handelskammer und die Handwerkskammer Berlin.

Als zielführendes Format hat sich die Durchführung einer öffentlichen Informationsveranstaltung bewährt, in deren Rahmen die Ergebnisse der Parkraumerhebungen sowie die geplante Konzeption vorgestellt werden. Den Teilnehmenden sollte dabei ausreichend Gelegenheit gegeben werden, Rückfragen zu stellen sowie Hinweise aus lokaler Kenntnis einzubringen. Solche Hinweise können für die Feinabstimmung von Zonenabgrenzungen, Bewirtschaftungszeiten oder Automatenstandorten von Bedeutung sein und sollten in der weiteren Planung dokumentiert und abgewogen werden.

Ergänzend zur Informationsveranstaltung kann ein öffentlich zugängliches Informationsformat auf der bezirklichen Website eingerichtet werden, das die wesentlichen Planungsinhalte, häufig gestellte Fragen sowie Kontaktmöglichkeiten für Rückmeldungen bündelt. Die Bereitstellung eines klar benannten Ansprechpartners in der zuständigen Verwaltungseinheit erleichtert die direkte Kommunikation und beugt Missverständnissen vor.

### 7.2.2 Information der Betroffenen vor Einführung der Maßnahmen

Spätestens drei Monate vor dem geplanten Wirksamwerden der Parkraumbewirtschaftung sind alle Haushalte, Firmen, Praxen und Einrichtungen innerhalb der jeweiligen Zone durch ein zu verteilendes Informationsblatt über die bevorstehenden Regelungen zu unterrichten. Diese Vorlaufzeit ist erforderlich, um die rechtzeitige Erteilung von Bewohnerparkausweisen und

Ausnahmegenehmigungen sicherzustellen und den Bearbeitungsrückstand im Bürgeramt zu begrenzen.

Das Informationsblatt sollte in knapper, allgemein verständlicher Form folgende Inhalte umfassen:

- 🌀 - den Geltungsbereich und die räumliche Abgrenzung der Bewohnerparkzone,
- 🌀 - die Bewirtschaftungsform,
- 🌀 - die Bewirtschaftungszeiten,
- 🌀 - die Gebührenhöhe,
- 🌀 - Informationen zur Beantragung von Bewohnerparkausweisen und Ausnahmegenehmigungen einschließlich der zuständigen Stelle, der erforderlichen Nachweise und der anfallenden Verwaltungsgebühren,
- 🌀 - Hinweise auf weiterführende Informationsquellen sowie Kontaktdaten der zuständigen Ansprechpersonen.

Die Verteilung des Informationsblatts sollte flächendeckend in alle im Gebiet vorhandenen Haushalte, Büros und Einrichtungen erfolgen. Eine ergänzende digitale Veröffentlichung auf der Bezirkswebsite sowie gegebenenfalls in lokalen Medien oder Stadtteilnewslettern wird empfohlen, um auch Personen zu erreichen, die sich zum Verteilungszeitpunkt nicht im Gebiet aufhalten.

Die Nutzung der Ampelfarben zur farblichen Kennzeichnung der Parkscheinautomaten entsprechend der Gebührenhöhe sollte im Informationsblatt erläutert werden, um ortsfremden Nutzenden eine intuitive Orientierung zu ermöglichen.

### **7.2.3 Koordination zwischen den beteiligten Verwaltungseinheiten**

Eine erfolgreiche Öffentlichkeitskommunikation setzt eine abgestimmte Kommunikation zwischen den beteiligten Stellen voraus. Die Koordination sollte frühzeitig zwischen dem Straßen- und Grünflächenamt, der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, dem Bürgeramt sowie dem Ordnungsamt sichergestellt werden. Insbesondere ist darauf zu achten, dass die Bearbeitungskapazitäten für Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen im Vorfeld der Einführung aufgestockt werden, da erfahrungsgemäß ein erheblicher Teil der Anträge kurzfristig vor Inkrafttreten der Regelung eingeht.

Informationen über die bezirklichen Aktivitäten sollten entsprechend den Empfehlungen des Leitfadens Parkraumbewirtschaftung auf Landesebene zusammengeführt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, um eine einheitliche Außendarstellung der Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen im Berliner Stadtgebiet zu gewährleisten.

## **7.3 Räumliche Etappen bei schrittweiser Einführung**

In Untersuchungsgebieten mit mehreren identifizierten Bewirtschaftungszonen oder bei Zonen mit erheblichem räumlichem Umfang kann eine schrittweise, räumlich etappierte Einführung der Parkraumbewirtschaftung sinnvoll sein. Dieses Vorgehen ermöglicht es, personelle und administrative Kapazitäten gezielter einzusetzen, Erfahrungen aus der ersten Etappe für die Folgebereiche nutzbar zu machen und auf etwaige Verlagerungseffekte frühzeitig zu reagieren.

Als erste Etappe sollten vorrangig jene Teilgebiete umgesetzt werden, in denen der Handlungsdruck am größten ist. Dies sind in der Regel Bereiche mit flächendeckend hoher Parkraumauslastung, ausgeprägter Nutzerkonkurrenz und dem höchsten Anteil gebietsfremder Langzeitparkender. Aus den Ergebnissen der Parkraumanalyse lassen sich diese Bereiche ableiten.

Bei der räumlichen Etappierung ist darauf zu achten, dass die Grenzen zwischen bewirtschafteten und nicht bewirtschafteten Bereichen möglichst entlang natürlicher oder funktionaler Trennlinien verlaufen, um Verlagerungseffekte in die angrenzenden, noch nicht bewirtschafteten Gebiete zu begrenzen. Geeignete Abgrenzungselemente sind insbesondere Hauptverkehrsstraßen mit starker Trennwirkung, Bahntrassen, Gewässer oder Grünanlagen. Auf eine kleinteilige Unterteilung in Teilzonen mit jeweils unterschiedlichen Regelungen sollte verzichtet werden, da dies zu erhöhtem Parksuchverkehr entlang der Zonengrenzen und zu Akzeptanzproblemen führen kann.

## **7.4 Evaluierung und Wirkungskontrolle**

Entsprechend den Empfehlungen des Leitfadens Parkraumbewirtschaftung wird eine systematische Wirkungskontrolle der eingeführten Maßnahmen nach einem Zeitraum von etwa einem Jahr empfohlen. Die Evaluierung dient dazu, festzustellen, ob die angestrebten verkehrlichen Ziele erreicht wurden, und bildet die fachliche Grundlage für eine bedarfsgerechte Anpassung der Bewirtschaftungsparameter.

Die Wirkungskontrolle sollte als Vorher-Nachher-Vergleich angelegt sein und methodisch an die im Rahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzepts durchgeführten Bestandserhebungen anknüpfen. Zu untersuchen sind insbesondere die folgenden Aspekte:

Die Parkraumauslastung sollte erneut zu vergleichbaren Erhebungszeiten und an denselben Erhebungsabschnitten erfasst werden, um eine belastbare Aussage über die Veränderung der Auslastungsgrade zu ermöglichen. Dabei sind sowohl die Hauptnachfragezeiten tagsüber als auch die Nachtauslastung zu berücksichtigen.

Die Nutzerstruktur ist im Hinblick auf Veränderungen der mittleren Parkdauer sowie des Anteils gebietsfremder Langzeitparkender zu untersuchen. Eine Kennzeichenerfassung nach dem gleichen Verfahren wie in der Bestandserhebung ermöglicht einen direkten Vergleich.

Darüber hinaus sind mögliche Verlagerungseffekte in angrenzende, nicht bewirtschaftete Bereiche zu überprüfen. Hierzu sind Kurzerhebungen in den Randbereichen der bewirtschafteten Zone durchzuführen, um eine unerwünschte Verlagerung des Parkdrucks frühzeitig zu erkennen und gegebenenfalls durch eine Erweiterung des Bewirtschaftungsgebiets zu begegnen.

Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen ist anhand der tatsächlich erzielten Einnahmen und angefallenen Kosten zu überprüfen und den prognostizierten Werten gegenüberzustellen. Etwaige Abweichungen sind zu analysieren und bei der weiteren Bewirtschaftungsplanung zu berücksichtigen.

Auf Grundlage der Evaluierungsergebnisse können Gebietsabgrenzung, Bewirtschaftungsform und -zeiten, Gebührenhöhe, Automatenstandorte sowie die Kontrollintensität an die tatsächlichen Erfordernisse angepasst werden. Die Kosten für die Nachher-Untersuchungen können durch eine infolge der Optimierung verbesserte Wirtschaftlichkeit der Bewirtschaftung kompensiert werden.

## **7.5 Empfehlungen für begleitende bauliche Maßnahmen im Straßenraum**

Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung bietet Anlass, den Straßenraum in den betroffenen Gebieten einer umfassenderen Betrachtung zu unterziehen. Begleitende bauliche Maßnahmen können die Wirksamkeit der Parkraumbewirtschaftung unterstützen, die Aufenthalts- und Verkehrsqualität im öffentlichen Raum verbessern und zur Umsetzung gesamtstädtischer Zielsetzungen für eine stadt- und umweltverträgliche Mobilität beitragen.

### **7.5.1 Neuordnung und Markierung von Parkständen**

Im Zuge der Einführung der Parkraumbewirtschaftung sollten die vorhandenen Parkstände systematisch erfasst, bewertet und gegebenenfalls neu geordnet werden. Eine eindeutige Markierung der Parkstände – insbesondere in Bereichen, in denen der Übergang zu Haltverbotsbereichen, Ladezonen oder anderen Sondernutzungsflächen für Nutzende nicht unmittelbar erkennbar ist. Dabei ist zu prüfen, ob durch eine Neuordnung der Aufstellung eine flächeneffizientere Nutzung des vorhandenen Parkraums erreicht werden kann.

### **7.5.2 Einrichtung und Optimierung von Ladezonen**

Insbesondere in Altbaugebieten mit geringem privatem Stellplatzangebot und in Bereichen mit ausgeprägter Einzelhandels- oder Gastronomiestruktur sollte die Einrichtung von Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr geprüft werden. Ausreichend dimensionierte und räumlich günstig gelegene Ladezonen reduzieren das verkehrsordnungswidrige Halten im fließenden Verkehr und auf Gehwegen und verbessern die Bedingungen für den Liefer- und Versorgungsverkehr. Die Anordnung kann durch Zeichen 283 StVO mit dem Zusatz „Be- und Entladen frei“ oder durch Zeichen 230 StVO (Ladebereich) erfolgen.

### **7.5.3 Gehwegvorstreckungen an Knotenpunkten**

An Knotenpunkten und Fußgängerquerungsstellen, an denen das Parken von Kraftfahrzeugen die Sichtbeziehungen einschränkt oder die Querungslänge für zu Fuß Gehende unnötig verlängert, können Gehwegvorstreckungen die Verkehrssicherheit erheblich verbessern. Gleichzeitig werden durch die Flächenrücknahme von Stellplätzen an diesen Stellen keine nennenswerten Kapazitäten des ruhenden Verkehrs reduziert, da die betreffenden Bereiche ohnehin in der Regel nicht legal beparkt werden dürfen oder können. Gehwegvorstreckungen sind baulich vergleichsweise einfach umzusetzen und können in Verbindung mit der Aufstellung der Parkscheinautomaten geplant werden.

### **7.5.4 Fahrradabstellanlagen**

Im Zuge der Einführung der Parkraumbewirtschaftung bietet sich die Prüfung an, ob einzelne Kraftfahrzeugstellplätze in Bereichen mit hohem Radverkehrsaufkommen oder in der Nähe von Versorgungseinrichtungen in Fahrradabstellanlagen umgewandelt werden können. Gut dimensionierte und übersichtlich angeordnete Fahrradabstellbügel im öffentlichen Straßenraum fördern den Umstieg auf das Fahrrad und tragen zur Entlastung von Gehwegen bei, die häufig zum Abstellen von Fahrrädern genutzt werden. Die flächenmäßige Bilanz ist dabei in der Regel günstig, da auf der Fläche eines Kraftfahrzeugstellplatzes mehrere Fahrräder sicher abgestellt werden können.

### **7.5.5 Teilumwandlung von Stellplätzen für alternative Nutzungen**

Sofern die Evaluierung nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung eine dauerhaft deutlich gesunkene Parkraumauslastung ergibt, sollte geprüft werden, ob einzelne Stellplätze anderen straßenräumlichen Nutzungen zugeführt werden können. Mögliche Nutzungsformen sind neben Ladezonen und Fahrradabstellanlagen auch Flächen für Sharing-Angebote, Grünstreifen, Sitzmöbel oder Aufenthaltsflächen. Derartige Maßnahmen sollten stets im Zusammenhang mit einer integrierten Straßenraumplanung und unter Beteiligung der betroffenen Anwohnenden und Gewerbetreibenden entwickelt werden, um eine breite Akzeptanz sicherzustellen.

Die Planung und Umsetzung begleitender baulicher Maßnahmen erfordert eine enge Abstimmung zwischen der Straßenverkehrsbehörde, dem Straßen- und Grünflächenamt sowie gegebenenfalls weiteren Fachämtern. Es wird empfohlen, die Planungen für begleitende Maßnahmen frühzeitig in den Gesamtprozess der Parkraumbewirtschaftungseinführung zu integrieren, um Synergien bei der Planung, Ausschreibung und baulichen Umsetzung nutzen zu können.

## **8 Ausdehnung der Bewirtschaftungszeiten in den Bestandszonen**

### **8.1 Untersuchungsgegenstand und Zielsetzung**

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wird geprüft, ob eine Ausdehnung der samstäglichen Bewirtschaftungszeit in den bestehenden Parkraumbewirtschaftungszonen 23, 24 und 25 von derzeit 18:00 Uhr auf 20:00 Uhr sachlich begründet und verkehrlich erforderlich ist. Die drei Zonen liegen im Umfeld der Schloßstraße in Steglitz, einem bedeutenden Versorgungszentrum mit mehreren Einkaufszentren, zahlreichen Einzelhandelsbetrieben sowie Gastronomie- und Kultureinrichtungen. Aufgrund der verlängerten Öffnungszeiten dieser Einrichtungen an Samstagen stellt sich die Frage, ob die bestehende Bewirtschaftungszeit der tatsächlichen Parkraumnachfrage noch angemessen Rechnung trägt.

Die Beurteilung erfolgt auf Grundlage einer Parkraumbestandserfassung sowie einer Auslastungs- und Nutzerstrukturerhebung, die an einem repräsentativen Samstag durchgeführt wurden. Die Erhebungsmethodik und -ergebnisse werden nachfolgend dargestellt und hinsichtlich der verkehrlichen Relevanz einer Bewirtschaftungszeitverlängerung bewertet.

### **8.2 Methodik der Erhebung**

Die Parkraumerhebung wurde als kombinierte Bestandserfassung und Kennzeichenerfassung durchgeführt. Zur Ermittlung der Parkraumauslastung und der Nutzerstruktur kam ein zweigliedriges Erhebungsverfahren zum Einsatz: Zum einen erfolgte eine Begehung zu Fuß durch Erhebungskräfte, die mit einer intern programmierten Software mit automatischer Kennzeichenerkennung ausgestattet waren und gleichzeitig das Vorhandensein der Bewohnerparkausweise erfassten, sodass eine differenzierte Auswertung nach Nutzergruppen möglich ist. Zum anderen wurden Straßenabschnitte mit höherem Stellplatzaufkommen als Kennzeichenerfassung durch Befahrung durchgeführt.

Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet 5.973 Stellplätze im Straßenraum erfasst. Die zugrundeliegenden Bestandsdaten wurden dem Datensatz „Parken im Straßenraum“ des Geoportals Berlin entnommen und im Rahmen der vorliegenden Untersuchung eigenständig ausgewertet.<sup>17</sup> Im Unterschied zur zuvor im Bericht angewendeten Methodik werden Sammelanlagen im zugrundeliegenden Datensatz nicht separat ausgewiesen, sondern sind den allgemeinen Stellplätzen im Straßenraum zugeordnet. Zur Sicherstellung der Vergleichbarkeit mit den vorangegangenen Kapiteln erfolgt die Darstellung der Ergebnisse dennoch analog zur bisherigen Systematik, wobei Sammelanlagen rechnerisch mit null angesetzt werden.

Die Stellplätze verteilen sich auf die drei Zonen wie folgt: Zone 25 umfasst 2.115 Stellplätze, Zone 24 verfügt über 2.211 Stellplätze und Zone 23 weist 1.647 Stellplätze auf. Im Rahmen der Kennzeichenerfassung wurden 1.011 Stellplätze als Begehung erfasst, was einem Anteil von 17,8 Prozent am Gesamtbestand entspricht. Ergänzend wurden 3.307 Stellplätze als Befahrung erhoben, entsprechend einem Anteil von 58,3 Prozent, was eine belastbare Grundlage für die nachfolgende Auswertung darstellt.

---

<sup>17</sup> Datengrundlage: Geoportal Berlin – „Parken im Straßenraum“, bereitgestellt durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt; Lizenz: Datenlizenz Deutschland – Zero (dl-zero-de/2.0); verfügbar unter: <https://gdi.berlin.de/geonetwork/srv/ger/catalog.search#/metadata/3c507d6f-77d6-48bd-aa9b-0d6b3ed1d894>; eigene Auswertung.

	Stellplätze	Sammelanlagen	Straßenraum	Nutzerbeschränkung	Temporäres Halteverbot	Baustelle	Anteil Baustellen
25	2.115	0	2.115	24	143	176	8,3%
24	2.211	0	2.211	41	51	102	4,6%
23	1.647	0	1.647	11	67	23	1,4%
	<b>5.973</b>	<b>0</b>	<b>5.973</b>	<b>76</b>	<b>261</b>	<b>301</b>	<b>5,0%</b>

### Abbildung 43 Bestand

Im Gesamtgebiet sind 76 Stellplätze dauerhaft durch Nutzerbeschränkungen belegt und 261 Stellplätze temporär durch Haltverbote eingeschränkt. Baustellen bedingen den Wegfall von insgesamt 301 Stellplätzen, was einem Anteil von 5,0 Prozent am Gesamtbestand entspricht. Auf Zonenebene variiert der baustellenbedingte Wegfall erheblich: In Zone 24 beträgt er 4,6 Prozent, in Zone 25 mit 8,3 Prozent deutlich mehr, während Zone 23 mit 1,4 Prozent nur geringfügig betroffen ist. Die baustellen- und nutzungsbedingten Einschränkungen wurden bei der Berechnung der Auslastungsgrade berücksichtigt.

## 8.3 Ergebnisse der Parkraumauslastung

Die Auslastungserhebung erfolgte an drei Erhebungszeitpunkten an einem Samstag: um 15:00 Uhr innerhalb der bestehenden Bewirtschaftungszeit, um 19:00 Uhr unmittelbar nach Ende der Bewirtschaftungszeit sowie um 23:00 Uhr in den späten Abendstunden. Abbildung 44 fasst die zonenspezifischen Auslastungsgrade zusammen.

ZID	Samstag		
	15 Uhr	19 Uhr	23 Uhr
25	90,9%	91,9%	88,5%
24	93,6%	89,9%	85,3%
23	63,8%	76,1%	65,7%

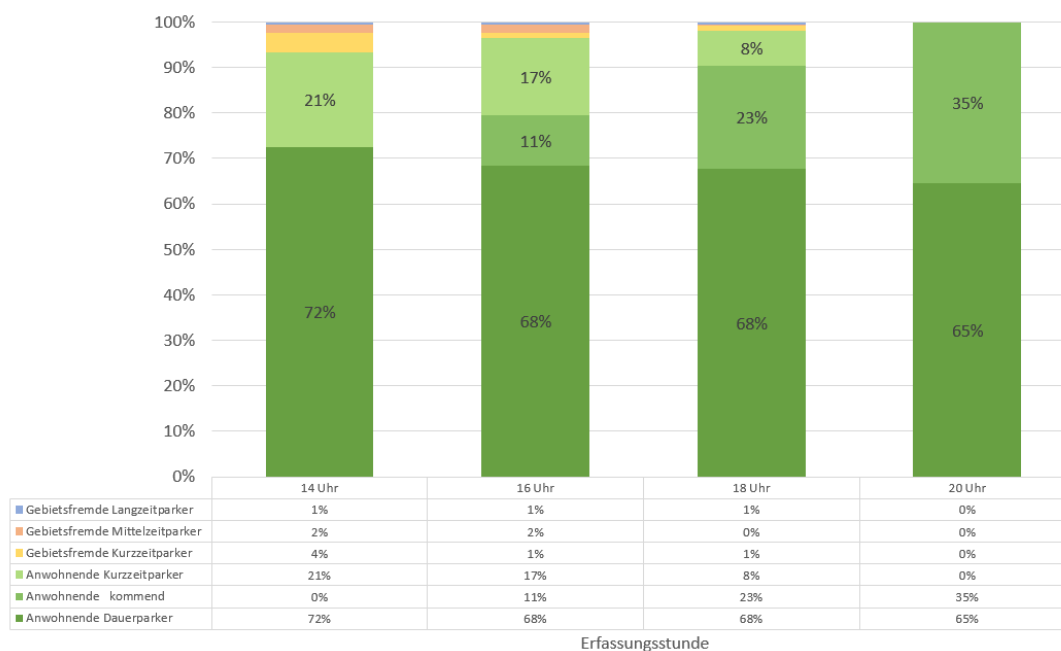
### Abbildung 44 Parkraumauslastung an einem Samstag nach Zone und Erhebungszeitpunkt

In den Zonen 24 und 25 zeigen sich zu allen drei Erhebungszeitpunkten hohe bis sehr hohe Auslastungsgrade. Die Werte bewegen sich durchgehend im Bereich zwischen 85 und 94 Prozent und verbleiben damit auch nach Ende der Bewirtschaftungszeit um 18:00 Uhr auf einem Niveau, das auf eine anhaltende Parkraumnachfrage hinweist. Zone 23 weist demgegenüber ein differenzierteres Bild auf: Während die Auslastung um 15:00 Uhr mit 63,8 Prozent deutlich unterhalb der kritischen Schwelle von 90 Prozent liegt, steigt sie um 19:00 Uhr auf 76,1 Prozent an und geht bis 23:00 Uhr wieder auf 65,7 Prozent zurück. Ein flächendeckend überlasteter Parkraum, der auf eine strukturelle Konkurrenzsituation zwischen Nutzergruppen hinweisen würde, lässt sich für Zone 23 auf dieser Grundlage nicht ableiten.

Die Auslastungswerte für sich genommen erlauben jedoch noch keine abschließende Bewertung der Frage, ob eine Verlängerung der Bewirtschaftungszeit sachlich geboten ist. Entscheidend ist vielmehr, welche Nutzergruppen den Parkraum nach Ende der Bewirtschaftungszeit in Anspruch nehmen und ob eine Konkurrenzsituation zulasten der Anwohnenden besteht, die durch eine Verlängerung der Bewirtschaftungszeit abgemildert werden könnte.

## 8.4 Ergebnisse der Nutzerstrukturanalyse

Die Auswertung der Kennzeichenerfassung nach Nutzergruppen und Parkverhalten ermöglicht eine differenzierte Beurteilung der Parkraumnachfrage im Tagesverlauf. Die Erhebung unterscheidet zwischen Anwohnenden mit Bewohnerparkausweis sowie gebietsfremden Nutzenden, jeweils differenziert nach Parkdauer und Verhalten. Abbildung 45 zeigt die Anteile der einzelnen Nutzergruppen zu den vier Erhebungszeitpunkten.



**Abbildung 45 Nutzerstruktur nach Gruppe und Parkverhalten im Tagesverlauf (Samstag)**

Die Ergebnisse zeigen ein eindeutiges Bild: Zu allen Erhebungszeitpunkten dominieren Anwohnende mit Bewohnerparkausweis das Parkgeschehen im Untersuchungsgebiet. Ihr Gesamtanteil beläuft sich zu keinem Zeitpunkt auf weniger als 93 Prozent der im öffentlichen Straßenraum abgestellten Fahrzeuge. Gebietsfremde Nutzende – also Beschäftigte, Kundinnen und Kunden sowie Besuchende der im Gebiet ansässigen Einzelhandels-, Gastronomie- und Kultureinrichtungen – machen hingegen zu keinem Zeitpunkt mehr als sieben Prozent der parkenden Fahrzeuge aus.

Besonders aufschlussreich ist die Entwicklung im Tagesverlauf. Während der Anteil der Anwohnenden als Dauerparker im Tagesverlauf von 72 Prozent um 14:00 Uhr leicht auf 65 Prozent um 20:00 Uhr zurückgeht, nimmt der Anteil heimkehrender Anwohnender im gleichen Zeitraum deutlich zu: Von 0 Prozent um 14:00 Uhr steigt er auf 11 Prozent um 16:00 Uhr, 23 Prozent um 18:00 Uhr und schließlich 35 Prozent um 20:00 Uhr an. Dieser Anstieg spiegelt das typische Rückkehrverhalten von Anwohnenden in den Abendstunden wider und ist Ausdruck einer unverändert hohen Wohnnutzung im Gebiet.

Der Anteil anwohnender Kurzzeitparkender, der um 14:00 Uhr noch bei 21 Prozent liegt, sinkt im Verlauf des Nachmittags kontinuierlich und beträgt um 20:00 Uhr 0 Prozent. Parallel dazu gehen auch die Anteile gebietsfremder Kurzzeitparkender und Mittelzeitparkender gegen Abend auf null zurück. Gebietsfremde Langzeitparkende sind zwar bis 20:00 Uhr mit einem

Anteil von einem Prozent vorhanden, jedoch auf einem Niveau, das weit unterhalb der relevanten Schwellenwerte für eine Steuerungsnotwendigkeit durch Parkraumbewirtschaftung liegt.

## 8.5 Bewertung und Empfehlung

Die Bewertung der Frage, ob eine Verlängerung der samstäglichen Bewirtschaftungszeit von 18:00 Uhr auf 20:00 Uhr sachlich gerechtfertigt ist, erfolgt auf Grundlage der im Leitfaden Parkraumbewirtschaftung formulierten Voraussetzungen. Demnach kommt eine Parkraumbewirtschaftungsmaßnahme in Betracht, wenn der Parkdruck hoch ist und verschiedene Nutzergruppen um die knappen Stellplätze konkurrieren. Beide Voraussetzungen müssen kumulativ erfüllt sein, um einen ausreichenden verkehrlichen Handlungsbedarf zu begründen. Eine Bewirtschaftung, die nicht auf einer entsprechenden verkehrlichen Notwendigkeit beruht, wäre rechtlich nicht haltbar.

Hinsichtlich des ersten Kriteriums ist festzustellen, dass die Parkraumauslastung in den Zonen 24 und 25 auch nach Ende der bestehenden Bewirtschaftungszeit um 18:00 Uhr auf hohem Niveau verbleibt. In Zone 23 liegt die Auslastung um 19:00 Uhr mit 76,1 Prozent unterhalb der kritischen Schwelle von 90 Prozent, sodass für diese Zone bereits das erste Kriterium nicht erfüllt ist.

Das zweite und entscheidende Kriterium – das Vorliegen einer Konkurrenz zwischen verschiedenen Nutzergruppen – ist auf Grundlage der Nutzerstrukturanalyse für keine der drei Zonen erfüllt. Die Erhebungsergebnisse belegen, dass der Parkraum im Untersuchungsgebiet nach Ende der Bewirtschaftungszeit nahezu ausschließlich von Anwohnenden genutzt wird. Gebietsfremde Nutzende – also jene Gruppe, deren Parkverhalten durch eine Verlängerung der Bewirtschaftungszeit gesteuert werden soll – sind ab 18:00 Uhr mit einem Gesamtanteil von lediglich zwei Prozent im Straßenraum präsent und verschwinden bis 20:00 Uhr vollständig aus dem Parkgeschehen.

Stattdessen zeigt die Nutzerstrukturanalyse, dass der Abendbereich durch eine zunehmende Rückkehr von Anwohnenden geprägt ist. Eine Verlängerung der Bewirtschaftungszeit würde somit nicht zu einer Verbesserung der Parkraumverfügbarkeit für Anwohnende führen.

Vor diesem Hintergrund wird eine Ausdehnung der samstäglichen Bewirtschaftungszeit in den Zonen 23, 24 und 25 auf 20:00 Uhr nicht empfohlen. Die bestehende Bewirtschaftungszeit bis 18:00 Uhr ist auf die Hauptnachfragezeiten des umliegenden Einzelhandels, der Gastronomie und der Kultureinrichtungen abgestimmt und erfüllt ihre Steuerungswirkung innerhalb dieses Zeitraums. Eine Verlängerung der Gebührenpflicht in die Abendstunden wäre mangels nachweisbarer Nutzerkonkurrenz verkehrlich nicht begründbar und würde vorrangig die Anwohnenden belasten, deren Schutz das erklärte Ziel der Parkraumbewirtschaftung ist.

Es wird empfohlen, die Bewirtschaftungszeiten in den Bestandszonen 23, 24 und 25 unverändert beizubehalten und die Parkraumsituation im Rahmen der regulären Wirkungskontrolle weiter zu beobachten. Sollten sich die Rahmenbedingungen – etwa durch veränderte Öffnungszeiten, neue Nutzungsansiedlungen oder eine Verschiebung der Nutzerstruktur – künftig maßgeblich verändern, ist eine erneute Überprüfung der Bewirtschaftungszeiten auf Grundlage aktualisierter Erhebungsdaten angezeigt.

# Anhang

	Quellenangabe	Wert	Zone 251+252	Zone 241+242	Zone 243	Zone 231+232	Zone 233+234
<b>Basisdaten</b>							
B1	einfach Streckenlänge [m]		9.950	7.354	3.893	7.827	8.831
B2	Anzahl der zu kontrollierenden Stellplätze		2.753	1.839	937	1.654	2.552
B3	Durchschnittliche Parkraumauslastung Werktags 11 bis 17 Uhr		95%	88%	58%	77%	84%
B4	Durchschnittlicher Anteil von Bewohlenen Werktags 11 bis 17 Uhr		76%	81%	84%	78%	79%
B5	Anzahl Parkscheinautomaten (PSA)		125	119	48	110	123
B6	Bewirtschaftungszeit		Mo-Fr 9-20 Uhr, Sa 9-18 Uhr				
B7	Parkgebühr		2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €
B8	einmalige Beschilderungskosten		165.180,00 €	110.340,00 €	56.220,00 €	99.240,00 €	153.120,00 €
B9	Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein / Kurzzeitparker		5,8%	5,0%	4,5%	6,2%	5,4%
B10	Gehgeschw. [m/s]	vom AG bereitgestellt	1				
B11	benötigte Überprüfungszeit je Stellplatz [s]	vom AG bereitgestellt	5				
B12	zusätzliche Überprüfungszeit je digitalen Parkschein [s]	vom AG bereitgestellt	175				
B13	Anteil der digitalen Parkscheine [%]	vom AG bereitgestellt	50%				
B14	Nichtbeachtungsquote [%]	vom AG bereitgestellt	10%				
B15	benötigte Zeit, um eine Anzeige zu schreiben [s]	vom AG bereitgestellt	120				
B16	Verwarnungs- und Bußgelder/Anzeige [€]	vom AG bereitgestellt	13				
B17	relevanten Kontrollwochen pro Jahr [Wochen]	vom AG bereitgestellt	51				
B18	Überwachungsturnus [h]	Leitfaden Parkraumbewirtschaftung	2				
B19	Jahresarbeitsminuten pro Überwachungskraft [min]	vom AG bereitgestellt	82.200				
B20	Investitionskosten Parkscheinautomat [€]	vom AG bereitgestellt	7.000				
B21	Betriebskosten Parkscheinautomat/Jahr [€]	vom AG bereitgestellt	750				
B22	Personalkosten/Jahr [€] (2027)	vom AG bereitgestellt	58.460				
B23	Erstausstattung Dienstkleidung [€/Überwachungskraft]	vom AG bereitgestellt	3.000				
B24	einmalige Beschilderungskosten/Stellplatz [€]	eigene Annahme	60				
B25	Anwohnerparkausweis 2 Jahre [€]	vom AG bereitgestellt	20,4				
B26	Ausnahmegenehmigung 1 Jahr [€]	vom AG bereitgestellt	200				
B27	Anteil gewerbl. PKW	Statistik Berlin-Brandenburg	15%				

## Anlage 1: Wirtschaftlichkeitsberechnung – Basisdaten

			Zone 251+252	Zone 241+242	Zone 243	Zone 231+232	Zone 233+234
	<b>Überwachungskräfte</b>	<b>Formel</b>					
K1	benötigte Überprüfungszeit je Stellplatz [s]	B11	5				
K2	zusätzliche Überprüfungszeit je digitalen Parkschein [s]	B12	175				
K3	Anzahl der zu kontrollierenden Stellplätze	B2	2.753	1.839	937	1.654	2.552
K4	Durchschnittliche Parkraumauslastung Werktags 11 bis 17 Uhr	B3	95%	88%	58%	77%	84%
K5	Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein / Kurzzeitparker	B9	6%	5%	4%	6%	5%
K6	Anzahl der Fahrzeuge mit Parkschein	K3 * K5	159,67	91,95	42,06	102,02	137,81
K7	Anteil der digitalen Parkscheine [%]	B13	50%				
K8	Zeitbedarf zur Kontrolle der digitalen Parkscheine [min]	K6 * B13 * ( B11 + B12 ) * 1min / 60s	239,51	137,93	63,09	153,03	206,71
K9	Zeitbedarf zur Kontrolle der Papierparkschein [min]	K6 * ( 100% - B13 ) * B11 * 1min / 60s	6,65	3,83	1,75	4,25	5,74
K10	Zeitbedarf zur Kontrolle der Anwohnerparkausweise [min]	( K3 * K4 - K6 ) * B11 * 1min / 60s	204,64	126,43	41,78	96,94	167,16
	Zeitbedarf für die Wegstrecke						
K11	einfach Streckenlänge [m]	B1	9.950	7.354	3.893	7.827	8.831
K12	beidseitige Kontrollstrecke (reduziert um einseitiges Parken) [m]	K11 * 2 * 90%	17.910,00	13.237,20	7.007,40	14.088,60	15.895,80
K13	Gehgeschw. [m/s]	B10	1				
K14	Strecke, die eine Überwachungskraft zurücklegen kann [m/min]	B10 * 60s / 1min	60				
K15	Zeitbedarf zum Ablaufen der Zone pro Umlauf [min]	K12 * K14	298,50	220,62	116,79	234,81	264,93
K16	Nichtbeachtungsquote [%]	B14	10%				
K17	Anzahl der Fahrzeuge ohne Parkschein	K6 * K16	15,97	9,20	4,21	10,20	13,78
K18	benötigte Zeit, um eine Anzeige zu schreiben [s]	B15	120				
K19	Zeitbedarf zum Schreiben einer Anzeige [min]	K17 * B15 * 1min / 60s	31,93	18,39	8,41	20,40	27,56
K20	<b>gesamter Zeitbedarf je Umlauf [min]</b>	K8 + K9 + K10 + K15 + K19	<b>781,24</b>	<b>507,20</b>	<b>231,83</b>	<b>509,43</b>	<b>672,10</b>
K21	Kontrollzeit je Woche [h]	B6	64	64	64	64	64
K22	relevanten Kontrollwochen pro Jahr [Wochen]	B17	51				
K23	Bewirtschaftungszeit pro Jahr [h]	K21 * B17	3264	3264	3264	3264	3264
K24	Überwachungsturnus [h]	B18	2				
K25	Touren je Woche	K21 / B18	32,00	32,00	32,00	32,00	32,00
K26	Tage je Woche	B6	6	6	6	6	6
K27	Touren täglich	K25 / K26	5,33	5,33	5,33	5,33	5,33
K28	Gesamt-Zeitaufwand je Tag [min]	K20 * K27	4.166,61	2.705,05	1.236,42	2.716,97	3.584,54
K29	Zeitwafwand pro Woche [min]	K26 * K28	24.999,63	16.230,32	7.418,50	16.301,82	21.507,25
K30	<b>Zeitwafwand pro Jahr [min]</b>	B17 * K29	<b>1.274.981,31</b>	<b>827.746,32</b>	<b>378.343,36</b>	<b>831.392,61</b>	<b>1.096.869,81</b>
K31	Jahresarbeitsminuten pro Überwachungskraft [min]	B19	82.200				
K32	Anzahl der notwendigen Überwachungskräfte	AUFRUNDEN( K30 / B19 )	54,0	15,6	10,1	10,2	13,4
K33	Anzahl der notwendigen Koordinationskräfte	AUFRUNDEN( K32 / 15 )	3,6	1,1	0,7	0,7	0,9
K34	<b>Anzahl der notwendigen Mitarbeiter</b>	AUFRUNDENGANZZEHL( K32 + K33 )	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>15</b>

## Anlage 2: Wirtschaftlichkeitsberechnung – Kalkulation der Überwachungskräfte

			Zone 251+252	Zone 241+242	Zone 243	Zone 231+232	Zone 233+234
<b>Parkscheine/Parkgebühren</b>							
	<i>Formel</i>						
E1	Anzahl der zu kontrollierenden Stellplätze	B2	2.753	1839	937	1654	2552
E2	Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein / Kurzzeitparker	B9	6%	5%	4%	6%	5%
E3	Anzahl der Fahrzeuge mit Parkschein	E1 * E2	159,67	91,95	42,06	102,02	137,81
E4	Bewirtschaftungszeit pro Jahr [h]	K23	3.264	3.264	3.264	3.264	3.264
E5	Parkgebühr [€/h]	B7	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €
E6	Summe der Parkgebühren pro Jahr	E3 * E4 * E5	1.042.351,87 €	600.249,60 €	274.568,49 €	665.971,12 €	899.610,62 €
E7	<b>Summe</b>	E6	<b>1.042.351,87 €</b>	<b>600.249,60 €</b>	<b>274.568,49 €</b>	<b>665.971,12 €</b>	<b>899.610,62 €</b>
<b>Verwaltungsgebühren für Anwohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen</b>							
E8	Durchschnittlicher Anteil von Bewohlenen Werktags 11 bis 17 Uhr	B4	76%	81%	84%	78%	79%
E9	Anteil gewerbl. PKW	B27	15%				
E10	Anzahl von Ausnahmegenehmigungen für Gewerbebetriebe	E1 * E8 * B27	313,84	223,38	117,56	193,83	300,53
E11	Ausnahmegenehmigung 1 Jahr [€]	B26	200,00 €				
E12	Einnahmen durch Ausnahmegenehmigungen	E10 * B26	62.768,40 €	44.676,00 €	23.511,14 €	38.766,38 €	60.106,47 €
E13	Anzahl von Anwohnerparkausweisen	E1 * E8 - E10	1.778,44	1.265,82	666,15	1.098,38	1.703,02
E14	Anwohnerparkausweis 2 Jahre [€]	B25	20,40 €				
E15	Einnahmen durch Anwohnerparkausweise	E13 * ( B25 / 2 )	18.140,07 €	12.911,36 €	6.794,72 €	11.203,48 €	17.370,77 €
E16	<b>Summe</b>	E12 + E15	<b>80.908,47 €</b>	<b>57.587,36 €</b>	<b>30.305,86 €</b>	<b>49.969,86 €</b>	<b>77.477,24 €</b>
<b>Verwarnungs- und Bußgeldern</b>							
E17	relevanten Kontrollwochen pro Jahr [Wochen]	B17	51				
E18	Tage je Woche	K26	6	6	6	6	6
E19	Nichtbeachtungsquote [%]	B14	10%				
E20	Touren täglich	K27	5,33	5,33	5,33	5,33	5,33
E21	Anzahl Anzeigen	E3 * B17 * E18 * B14 * E20	26.058,80	15.006,24	6.864,21	16.649,28	22.490,27
E22	Verwarnungs- und Bußgelder/Anzeige [€]	B16	13,00 €				
E23	Einnahmen durch Verwarnungs- und Bußgelder	E21 * B16	338.764,36 €	195.081,12 €	89.234,76 €	216.440,61 €	292.373,45 €
E24	<b>Summe</b>	E23	<b>338.764,36 €</b>	<b>195.081,12 €</b>	<b>89.234,76 €</b>	<b>216.440,61 €</b>	<b>292.373,45 €</b>
E25	<b>Gesamteinnahmen</b>	E7 + E16 + E24	<b>1.462.024,70 €</b>	<b>852.918,08 €</b>	<b>394.109,11 €</b>	<b>932.381,59 €</b>	<b>1.269.461,32 €</b>

### Anlage 3: Wirtschaftlichkeitsberechnung – Einnahmen

			Zone 251+252	Zone 241+242	Zone 243	Zone 231+232	Zone 233+234
<b>Personalkosten</b>							
	<i>Formel</i>						
A1	Anzahl der notwendigen Mitarbeiter	K34	17	11	6	11	15
A2	Personalkosten/Jahr [€] (2027)	B22	58.460,00 €				
A3	Personalkosten	A1 * B22	993.820,00 €	643.060,00 €	350.760,00 €	643.060,00 €	876.900,00 €
A4	<b>Summe</b>	A3	<b>993.820,00 €</b>	<b>643.060,00 €</b>	<b>350.760,00 €</b>	<b>643.060,00 €</b>	<b>876.900,00 €</b>
<b>Betriebskosten</b>							
A5	Anzahl Parkscheinautomaten (PSA)	B5	125	119	48	110	123
A6	Betriebskosten Parkscheinautomat/Jahr [€]	B21	750,00 €				
A7	Betriebskosten	A5 * B21	93.750,00 €	89.250,00 €	36.000,00 €	82.500,00 €	92.250,00 €
A8	<b>Summe</b>	A7	<b>93.750,00 €</b>	<b>89.250,00 €</b>	<b>36.000,00 €</b>	<b>82.500,00 €</b>	<b>92.250,00 €</b>
<b>Investitionskosten</b>							
A9	Investitionskosten Parkscheinautomat [€]	B20	7.000,00 €				
A10	Investitionskosten	A5 * ( B20 / 5 )	175.000,00 €	166.600,00 €	67.200,00 €	154.000,00 €	172.200,00 €
	Anzahl der bewirtschafteten Stellplätze	B2	2.753	1.839	937	1.654	2.552
A11	einmalige Beschilderungskosten	B8	60,00 €				
			165.180,00 €	110.340,00 €	56.220,00 €	99.240,00 €	153.120,00 €
A12	Erstausstattung Dienstkleidung [€/Überwachungskraft]	B23	3.000,00 €				
A13	Sachkosten	A1 * B23	51.000,00 €	33.000,00 €	18.000,00 €	33.000,00 €	45.000,00 €
A14	<b>Kosten im 1. Jahr</b>	A10 + A11 + A13	<b>391.180,00 €</b>	<b>309.940,00 €</b>	<b>141.420,00 €</b>	<b>286.240,00 €</b>	<b>370.320,00 €</b>
A15	<b>Kosten im 2. bis 5. Jahr</b>	A10	<b>175.000,00 €</b>	<b>166.600,00 €</b>	<b>67.200,00 €</b>	<b>154.000,00 €</b>	<b>172.200,00 €</b>
A16	<b>Gesamtkosten 1. Jahr</b>	A4 + A8 + A14	<b>1.478.750,00 €</b>	<b>1.042.250,00 €</b>	<b>528.180,00 €</b>	<b>1.011.800,00 €</b>	<b>1.339.470,00 €</b>
A17	<b>Gesamtkosten 2. bis 5. Jahr</b>	A4 + A8 + A15	<b>1.262.570,00 €</b>	<b>898.910,00 €</b>	<b>453.960,00 €</b>	<b>879.560,00 €</b>	<b>1.141.350,00 €</b>
A18	<b>Gesamtkosten ab 6. Jahr</b>	A4 + A8	<b>1.087.570,00 €</b>	<b>732.310,00 €</b>	<b>386.760,00 €</b>	<b>725.560,00 €</b>	<b>969.150,00 €</b>

#### Anlage 4: Wirtschaftlichkeitsberechnung – Ausgaben

<b>Kosten-Nutzen-Rechnung</b>			<b>Zone 251+252</b>	<b>Zone 241+242</b>	<b>Zone 243</b>	<b>Zone 231+232</b>	<b>Zone 233+234</b>
	<b>Einnahmen</b>	<i>Formel</i>					
N1	jährlich	<i>E25</i>	1.462.024,70 €	852.918,08 €	394.109,11 €	932.381,59 €	1.269.461,32 €
	<b>Ausgaben</b>						
N2	1. Jahr	<i>- A16</i>	-1.478.750,00 €	-1.042.250,00 €	-528.180,00 €	-1.011.800,00 €	-1.339.470,00 €
N3	2. bis 5. Jahr	<i>- A17</i>	-1.262.570,00 €	-898.910,00 €	-453.960,00 €	-879.560,00 €	-1.141.350,00 €
N4	ab 6. Jahr	<i>- A18</i>	-1.087.570,00 €	-732.310,00 €	-386.760,00 €	-725.560,00 €	-969.150,00 €
	<b>Wirtschaftlichkeit</b>						
N5	1. Jahr	<i>N1 + N2</i>	-16.725,30 €	-189.331,92 €	-134.070,89 €	-79.418,41 €	-70.008,68 €
N6	2. bis 5. Jahr	<i>N1 + N3</i>	199.454,70 €	-45.991,92 €	-59.850,89 €	52.821,59 €	128.111,32 €
N7	ab 6. Jahr	<i>N1 + N4</i>	374.454,70 €	120.608,08 €	7.349,11 €	206.821,59 €	300.311,32 €

#### **Anlage 5: Wirtschaftlichkeitsberechnung – Kosten-Nutzen-Rechnung**

**[Anlage 6 bis 65 (Parkraumauslastung je Zone, Tagart, Zeitschicht) nicht enthalten]**