Protokoll

über die 6. öffentliche Sitzung des Ausschusses
zur Weiterentwicklung der Steglitzer Schloßstraße
am 29.03.2004

Beginn: 16.30 Uhr Ende: 19.00 Uhr

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

Anlage: 1. Schreiben mit Anregungen des Herrn Korschelt
2. Schreiben mit Anregungen des Herrn Timmermann
3. Parkstände in der Schloßstraße

Die Vorsitzende begrüßt alle anwesenden Mitglieder des Ausschusses und eröffnet die Sitzung.

Zur Bürgerfrageviertelstunde sind Herr Korschelt und Herr Timmermann erschienen.

TOP 1 – Bürgerfrageviertelstunde

Herr Korschelt trägt Anregungen für den Schloßstraßen-A vor, u.a. wünscht er die Einrichtung von Bus-Fahrradspuren, sichere Fahrradabstellplätze, Berücksichtigung von Fahrradfahrern beim Umbau des Walther-Schreiber-Platzes usw.

Die Ausschuss-Vorsitzende bittet Herrn Korschelt um Aushändigung der Vorschläge, damit sich die Ausschuss-Mitglieder konkret mit den Wünschen auseinandersetzen können.

Herr Timmermann ist Mitglied der Lokalen Agenda 21.

Er erklärt, dass er 1964 am Bau der Stadtautobahn teilgenommen hat und vergleicht die verkehrstechnische Ausstattung der Schloßstraße zur Westtangente. Die Westtangente wurde damals mit dem Ziel der Entlastung der Schloßstraße gebaut. Dieses Ziel sei bis heute nicht erreicht. Insgesamt gibt es somit auf kleinem Raum 16 Kfz-Spuren. Auf einer Breite von 200-300 Meter besteht alle 12 Meter eine Fahrbahn, davon aber keine Fahrradspur. Herr Timmermann bedankt sich bei BauDez für das Schloßstraßen-Konzept. Er moniert die Gehwegbreite und bestehende Aufteilung, laut Leitlinien des Senats benötigt ein Gehweg 9 m Breite. Die Gehwege in der Schloßstraße haben jedoch nur eine Breite von 7-8 m. Eine Busspur mit gleichzeitigem Fahrradverkehr und einer Breite von 3 m sei unverantwortlich bei einer Geschwindigkeit von 50 kmh/Std. Die Zufahrt der Parkhäuser muss attraktiver gestaltet sein. Durchgangsverkehr behindert das Einkaufen.

Aufgrund der vielen Anregungen von Herrn Timmermann bittet die Ausschuss-Vorsitzende um eine schriftliche Niederlegung, damit die Fragen vom Ausschuss später behandelt werden können.

BV Ronnisch regt an, wenn die Fragen schriftlich vorliegen, Anträge zu stellen.

Herr Timmermann wird auf Bitten des Ausschusses die Fragen schriftlich niederlegen und an den Ausschuss senden. Ein Ausdruck wird dem Protokoll beigefügt (siehe Anlage 2).

Die Tagesordnung wird einstimmig angenommen.

TOP 2 – Anhörung und Aussprache über den Verkehr in der Schloßstraße aus Sicht

- des ADAC
- des ADFC
- der BVG
- der Fuß e.V.
- der Polizei
- der Senatsverwaltung (SenStadtUm)
- der Straßenverkehrsbehörde

BauDez teilt mit, dass die Verkehrszählungen (Karstadt) noch nicht vorliegen. Es kann frühestens im April damit gerechnet werden. Er bittet die Ausschuss-Vorsitzende für den April-Ausschuss einen weiteren Tagesordnungspunkt – aktuelle Verkehrszählung im Bereich der Schloßstraße – aufzunehmen. Die Vorsitzende stimmt dem zu.

Herr Becker als Leiter der Abteilung Verkehr und Technik vom ADAC bittet den Ausschuss vorab daran zu denken, die Schloßstraße nicht isoliert zu betrachten. Seiner Meinung nach ist die Schloßstraße infrastrukturell auf hohem Niveau. Die Voraussetzungen für eine positive wirtschaftliche Entwicklung seien hier deutlich besser als in den Geschäftsstraßen der anderen Bezirke. Die Stadtautobahn parallel zur Schloßstraße sollte verlängert werden, um den Durchgangsverkehr aus der Schloßstraße noch besser verbannen zu können, als es derzeit möglich ist.

Die Zufahrten der Schloßstraße sollten durch ein Wegeleitsystem entlastet werden. Auch eine veränderte Spurführung wäre sinnvoll sowie angepasste LSA - Programme. Im Bereich der Zufahrten im Süden wie auch schon am Innsbrucker Platz im Norden sowie am Bundesplatz. Der Ost-West-Verkehr muss im Auge behalten werden. Die Attraktivität der Schloßstraße liegt in den kleinen Geschäften. Sie kann durch ein funktionsfähiges Parkleitsystem noch verbessert werden.

Leiter der Abteilung Verkehr und Technik – Herr Becker – FAX 873 04 56
ADAC Berlin-Brandenburg e.V., Bundesallee 29-30, 10717 Berlin

Frau BV Martienßen (CDU) sieht auf Grund der Breite der Straße nur die Lösung einer gemeinsamen Bus- und Fahrradspur. Selbst wenn der Durchgangsverkehr reduziert wird, kann es bei Blockierung einer Spur zum Rückstau kommen. Das avisierte Parkleitsystem sollte mit dem Wegeleitsystem gekoppelt sein.

Herr Becker empfiehlt, um Durchgangsverkehr zu verdrängen, die Umfahrungsstrecke von Gutachtern zu prüfen. Die Schloßstraße sollte nur für Anlieger und Kunden frei sein. Das Parkleitsystem sollte in Etappen erarbeitet werden. Das Park+Ride-System wird von Autofahrern in anderen Bezirken akzeptiert. Der Zielverkehr sollte grundsätzlich aus Ost-West-Richtung einfahren. Dadurch wäre eine Reduzierung des Verkehrs möglich, so dass für den Bus- und Fahrradverkehr ausreichend Platz geschaffen wäre; eine Busspur könne dann entfallen. Oberstes Ziel sollte sein, den Autoverkehr flüssig zu halten.

BV Hampel (Grüne) verweist auf einen Vorschlag des ADFC von 1993 zur Teilsperrung der Schloßstraße.

Herr Becker erinnert nochmals an seinen Einführungssatz, dass die Schloßstraße großräumig als Teil des Straßennetzes zu betrachten sei.

Frau BV Köhne (SPD) fragt, ob die Schloßstraße eher als Flaniermeile gesehen wird. Wie verhält sich der Restverkehr nach Verdrängung des Durchgangsverkehrs.

Herr Becker sieht die Schloßstraße als Flaniermeile. Durch den Ausbau der Autobahn kann die Schloßstraße entlastet werden (der Nord-Süd-Verkehr wird eliminiert). Eine verkehrsreduzierte Zone kann helfen, stört aber den Nahverkehr der BVG, Unpünktlichkeit könne dann die Regel sein.

Herr Becker wiederholt, dass der ADAC nicht grundsätzlich gegen Tempo-30-Zonen sei, nur das Wohl aller Verkehrsteilnehmer muss gewahrt sein. Im Falle der Schloßstraße wäre Tempo 30 durchaus denkbar, da die Schloßstraße keine Hauptverkehrsstraße ist und die Westtangente als Umleitungsstrecke für den Durchgangsverkehr bestehe.
Die Schloßstraße ist funktional als Anliegerstraße einzustufen. In Straßen dieser Kategorie bestehen beim ADAC keine Bedenken gegen Temporeduzierungen. Die Erreichbarkeit aus anderen Bezirken muss jedoch problemlos gewährleistet sein. Daher plädiert der ADAC für die Verlängerung der Westtangente nach Norden und die Schließung des BAB-Innenringes. Dann ist eine sehr weitgehende Entlastung aller Einkaufsstraßen in Berlin möglich.
Die Vorsitzende bedankt sich für die Ausführungen und bittet Herrn Bruhn von der BVG um eine Stellungnahme.

Für Herrn Bruhn ist die Schloßstraße ein seit langem bekanntes Problem. Er sieht die Konflikte ähnlich wie der ADAC nur in dem Sinne verschärft, da Fahrgäste der BVG, Radfahrer und Fußgänger zusammen die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer stellen und der Busverkehr aufgrund der Randnutzungen der Straße erheblich behindert wird.

Herr Bruhn stellt seiner Stellungnahme voran, dass die Zugänglichkeit der Haltestellen zur U-Bahn, S-Bahn und Bushaltestellen und deren Verknüpfung gewahrt bleiben muss. Im Grundsatz stimmt er Herrn Becker zu.

Er sieht in der Schloßstraße den Hauptmangel im ruhenden Verkehr. Die Schloßstraße ist eine wichtige Busverkehrsachse, die auf den ÖPNV nicht verzichten kann. Er sieht eine Busspur als sinnvoll, wenn dadurch der Verkehr gleichmäßiger fließt und attraktive Fahrzeiten erzielt werden. Einen Vorteil durch eine Busspur sieht er nicht, wenn die Geschwindigkeit allgemein verringert wird und diese Spur auch von Fahrradfahrern mitbenutzt werden soll. Nach Umleitung des Durchgangsverkehrs wird die Verkehrsmenge in der Schloßstraße so gemindert, dass sich eine Busspur dann erübrigt, da die Behinderungen geringer werden.

Der ruhende Verkehr stellt insofern Probleme dar, dass Fahrzeuge durch den Einparkvorgang die rechte Fahrbahn blockieren sowie durch abruptes Bremsen vor einer Parklücke den Busverkehr massiv behindern und zur Gefährdung der Fahrgäste beitragen. Außerdem blockiert der Lieferverkehr häufig die rechte Spur.

Die Organisation des fließenden Verkehrs kann nur durch ausgewogene Konzepte durchgeführt werden. Dem gewünschten Parkleitsystem stehe er positiv gegenüber. Die Qualität der Haltestellen w.z.B. am Forum und Rathaus Steglitz muss durch Wartehallen verbessert werden. Der Knotenpunkt Albrechtstraße ist für Fußgänger unfreundlich gestaltet. Die dortigen Ampeln sind eher autofreundlich und verzögern den Busverkehr, der sich die rechte Spur mit den Rechtsabbiegern teilen muss, um die am Hermann-Ehlers-Platz gelegene Haltestelle zu erreichen.

BV Kopp (CDU) sieht in den Äußerungen von Herrn Bruhn Probleme in der Erfüllung. Eigentlich ist die BVG zufrieden. Der genannte Knotenpunkt Albrechtstraße ist in die Überlegungen der Änderung mit eingeplant. Die Attraktivität der Haltestellen und auch Zugänglichkeit bedarf keiner Änderung.

Er verweist auf den aufwändigen Umbau des Untergeschosses im Kreisel wo direkte Umsteigebeziehungen zwischen Bus und U-Bahn bestehen.

Herr Bruhn äußert Kritik daran, dass der Durchgangsverkehr nicht funktioniert. Der Verkehrsfluss stockt. Er ist dafür, die Parkplätze aus den genannten Gründen grundsätzlich abzuschaffen. Eine Busspur in der Ahornstraße / Walther-Schreiber-Platz ist denkbar. Entsprechende Untersuchungen wurden vom Büro Hoffmann und Leichlen durchgeführt. Die Zugänglichkeit von Haltestellen zu Bahnhöfen muss besser werden. Der Ausgang Walther-Schreiber-Platz Ostseite (U-Bahn) fehlt. Die Endhaltestelle 176 soll in den Bereich der Schloßstraße zum Walther-Schreiber-Platz (nach dessen Umbau) verlagert werden. Die Buslinien 181 und 182 kreuzen sich dort.

BauDez sieht hier eine wichtige Busverkehrsachse. Er fragt nach, zu welchem Zeitpunkt die Linienveränderung konzeptreif sei und ob das Konzept Tempelhof-Schöneberg auch bekannt sei.

Herr Bruhn antwortet darauf, dass ein abgestimmtes Konzept nicht bestünde. Es haben nur Vorabstimmungen stattgefunden. Er sagt zu, den Bezirk wahrscheinlich ab Mai 2004 mit neuen Informationen zu versorgen. Es sei jedoch klar, dass es nicht sinnvoll sei Buslinien im Bereich der Schloßstraße zu unterbrechen, wegen des Parallelverkehrs mit der U-Bahn über die Strecke von zwei Stationen.

Aus dem Ausschuss kommen verschiedene Fragen:

Busspur – Tempo 30 und Fahrradverkehr

Bekanntgabe des Konzeptes

Tiburtiusbrücke Haltestelle

Herrn Bruhn sieht in Tempo 30 einen Verlust der Attraktivität und der Wirtschaftlichkeit. Ferner wiederholt er, dass ihm kein Konzept für den WSP bekannt sei. Die Bucht unter der Tiburtiusbrücke hat sich bewährt. Die U-Bahneingänge unterhalb der Tiburtiusbrücke sind kein vorrangiges Problem.

BV Martienßen fragt, ob es einen Zeitplan gibt.

Herr Bruhn teilt nochmals mit, dass das BA frühestens im Mai 2004 informiert werden wird. Bis spätestens Dezember 2004 solle das Konzept in Gang gebracht worden sein.

Herr Schledz –Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – unterstützt Herrn Bruhn in seinen Bemühungen, dem Ausschuss zu verstehen zu geben, dass keine Entscheidung bekanntgegeben werden kann. Es müssen Gespräche zwischen SenStadt und der BVG stattfinden.

Die bestehenden Busbuchten stellen derzeit kein großes Problem. Im Falle des Umbaus und der Neugestaltung der Schloßstraße wären Busbuchten verzichtbar. Zur Stärkung des Busbahnhofes müssen die Buslinien überprüft werden, Optimierungsmöglichkeiten müssen in Betracht gezogen werden, ebenso die Verknüpfungspunkte.

Frau Schwanke (Seniorenvertretung) bittet Herrn Bruhn um Klärung, ob die Buslinie 148 den Bereich Dahlem weiterhin anfährt. Die dort wohnenden Senioren wären darauf angewiesen.

Herr Bruhn sagt zu, dies zu klären.

Die Vorsitzende bedankt sich für Ausführungen und bittet Herrn Schledz von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung um seine Stellungnahme.

Herr Schledz arbeitet im Referat VII B und ist u.a. für Busbeschleunigung zuständig.

2001 wurde ein Gutachten vorgestellt, basierend auf eine Verkehrszählung von 1998. Ein Angebotsstreifen von 2 m für Fahrradfahrer im Abschnitt Ahornstraße/Hermann-Ehlers-Platz wird empfohlen.

Es hat folgende Überlegungen: Einrichtung von Busspuren, die Busbucht Kieler Straße wird aufgegeben, dies ist dringend notwendig, da der Fahrspurwechsel gefährlich sei. Durch eine Busspur wird der Busverkehr nicht spürbar beschleunigt. Die Behinderung findet statt durch Parksuch-Verkehr und ungünstiger Lichtsignalanlagen. Generell sieht die BVG in Busbuchten Behinderungen des Busverkehrs durch das Wiedereinfädeln in den fließenden Verkehr, da die Kfz dem Bus nur sehr selten Vorfahrt - entsprechend § 20 StVO – gewähren.

Herr Schledz bittet um Übersendung des Schloßstraßen-Konzeptes. BauDez teilt dazu mit, dass dieses Konzept keine Beschlusslage habe, es wurde als Grundlage zur Diskussion gestellt.

Herr Schledz bemängelt den schlechten Informationsfluss zwischen Bezirksamt und SenStadt.

BV Martienßen bittet um das erwähnte Gutachten von SenStadt. Herr Schledz lehnt dies ab. BauDez stellt das Gutachten zur Verfügung.

BV Hampel (Grüne) kritisiert, warum der Ausschuss im Februar 2002 darüber nicht informiert worden sei.

BV Kopp (CDU) kritisiert dies ebenfalls, er hofft aber durch den Ausschuss einiges für die Schloßstraße ändern zu können. Der Vorwurf dem BA gegenüber aber ist falsch. Im Februar 2002 war noch kein Bedarf. Der Schloßstraßen-A wurde erst gebildet. Ein Anspruch von SenStadt kann erst nach Beschlusslage kommen.

Herr Bruhn teilt mit, dass eine gemeinsame Finanzierung der Gutachten von SenStadt und BVG erfolgte, ca. 35.000.00 € für den Bereich Steglitz. Diese Gutachten werden beauftragt im Rahmen der Abarbeitung des Abgeordnetenhausauftrags zur ÖPNV-Beschleunigung.

BV Köhne (SPD) möchte wissen, warum ein Gutachten erstellt worden sei.

Herr Schledz antwortet, dass Herr Senator Strieder neue Busspuren wollte. Es folgten externe Untersuchungen für die Schloßstraße, Grunewaldstraße, Hindenburgdamm. Nach Beendigung der Prüfung folgten die Änderungen.

Die Vorsitzende bedankt sich ebenfalls für die Äußerungen von Herrn Schledz und bittet Herrn Ludewig vom Fußgängerschutzverein Fuß e.V. um seine Stellungnahme.

Der Verein Fuß e.V. hat sich aus der alten BI-Westangente gebildet, Der Fuß e.V. sieht hier eine städtebauliche Katastrophe. Es existiert keine gerechte Flächenverteilung. Die Herausnahme des Durchgangsverkehrs geht nur über die Westangente. Eine deutliche Umverteilung der Flächen für Fußgänger und Radfahrer ist notwendig. Der Verkehr ist der größte Hinderungsgrund für die Entwicklung von Aufenthaltsqualität und abträglich für den Geschäftsstandort.

Kein Autoverkehr, nur Bus und Radfahrer, eine Umweltspur in einer Breite von 4,20 – 4,50 m und einer zusätzlichen Breite von 1,50 – 1,80 m für den Gehweg. Die Parkhauszufahrten sollen über die verbleibenden Fahrspuren zugänglich gemacht werden. Tempo 50 ist zu hoch, es sollte eine Tempodämpfung überlegt werden.

Das Parken auf der Schloßstraße muss unterbunden werden, an der Ampelschaltung sollten Überlegungen für ein besseres Verfahren angestellt werden. Die Parkbuchten müssen weg. Eine Fußgängerfurt in Höhe der Deutschen Bank fehlt.

Frau Riemschneider – LPVA III A 11 – Straßenverkehrsbehörde ist für eine Busspur, sie sieht das Hauptdefizit im Fahrradverkehr. Ziel soll sein, den Durchgangsverkehr aus Süden kommend umzuleiten. Die Anordnung liegt vor, ist aber noch nicht umgesetzt. Änderungen der Fahrbahnmarkierungen im Wolfensteindamm sollen das Abbiegen auf die BAB erleichtern. Der Lieferverkehr ist eine Abwägungssache. Das Lieferverkehrssystem „Plattform“ wird positiv gesehen. Sie sieht aber Zweifel bei den Anwohnern durch Verdrängen des parkenden Verkehrs. Die Gehwege werden aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde als zu schmal angesehen. Ein künftiges Parkleitsystem wird positiv bewertet. In diesem Zusammenhang muss Anwohnerparken geprüft werden.

BV Kopp (CDU) möchte wissen, wieviel Parkstände in der Schloßstraße vorhanden sind. (siehe Anlage 3)

Herr Putschkowski – Direktion 4 – zentraler Verkehrsdienst teilt mit, dass die Verkehrsregelung und Verkehrslenkung auf dem früheren Gutachten basiert. Erst wenn neue Regelungen kommen, kann darüber diskutiert werden. Geschwindigkeitsmessungen sind aufgrund der Enge der Straße nicht durchführbar. Auch auf dem Wolfensteindamm sind keine Messungen durchgeführt worden. Zur Verkehrslenkung für den Schwerlastverkehr empfiehlt er einen Routenplan.

Die Vorsitzende bedankt sich bei den eingeladenen Gästen für ihr Kommen und ihren Ausführungen und erklärt, dass aus den Anregungen Schlüsse gezogen werden müssen.

BauDez bittet um Information, wie der Zeitablauf in Zukunft aussehen wird, da die benötigten Zahlen erst im Mai 2004 vorliegen werden. Eine Verständigung ist wichtig.

BV Ronnisch (SPD) sieht Bedarf für eine Verlängerung des Schloßstraßen-A. Die Ausschuss-Mitglieder stimmen dem zu.

Die Vorsitzende wird das Verkehrsgutachten sowie die Anträge auf die nächste Tagesordnung setzen. Im nächsten Ausschuss soll darüber entschieden werden, ob die Anträge vom Haush-A mitberaten werden sollen.

Der Ausschuss bittet nochmals eindringlich, sollten Verkehrszahlen vorliegen, dieses auch bekannt zu geben.

BV Kühnast (FDP) macht den Vorschlag, den Ausschuss stattfinden zu lassen, wenn Gutachten und Verkehrszählungen vorliegen.

BV Martienßen schließt sich den Äußerungen an bittet aber den Ausschuss, sich anzupassen und abzuwarten. Liegen bis zum nächsten Ausschuss keine Zahlen vor, sollte er ausfallen.

FinWDez erklärt, dass der Zentrenatlas erschienen ist.

Die Vorsitzende bedankt sich bei allen Anwesenden und beendet die Sitzung um 19.00 Uhr.

Vorsitzende:	Frau Grund
Schriftführer:	Herr Hampel
Protokoll:	Frau Andreas

Anlage 1

GRÜNE RADLER BERLIN

Grüne Radler Berlin Crellestr. 43 10827 Berlin

Crellestraße 43

10827 Berlin

Unsere Vorschläge und Wünsche zur Schloßstraßengestaltung :

1. Einrichtung von Busspuren, deren Breite eine Mitbenutzung von Fahrrädern zuläßt.

2. Überqueren der Schloßstraße für Radfahrer an der Hubertusstraße/Ahornstraße und Markelstraße/Feuerbachstraße.

3. Sichere Fahrradabstellplätze.

4. Breitere Bürgersteige.

5. Einbeziehung der Seitenstraßen.

6. Bei der Umgestaltung des Walther-Schreiber-Platzes muß der Fahrradverkehr berücksichtigt werden.

7. Schloßstraße als Ganzes sehen, nicht nur vom Walther-Schreiber-Platz bis zum Hermann-Ehlers-Platz.

8. Herausnahme des Durchgangsverkehres durch verkehrslenkende Maßnahmen an folgenden Punkten:

   a) Hindenburgdamm/Wolfensteindamm

   b) Breitenbachplatz

   c) Kaisereiche/Innsbrucker Platz

Berlin, den 29.o3.2oo4

Anlage 2

Arbeitsgruppe Verkehr
Lokale Agenda 21
Steglitz-Zehlendorf

Berlin, d. 29.03.04

Fragesteller:
Olaf Timmermann
030/8038653

Fragen an den BVV-Schloßstraßenausschuß

1. Welche Maßnahmen will dieser BVV-Ausschuß beantragen, damit die Wirtschaftskraft der „kleinen Geschäfte" durch mehr Werbungs- und Ausstellungsflächen auf den Gehwegen gestärkt wird?
2. Welche Maßnahmen beantragt dieser BVV-Ausschuß, damit der Fußgängerverkehr mehr Fläche erhält?
3. Welche Maßnahmen schlägt dieser BVV-Ausschuß vor, damit der Kfz-Einkaufsverkehr reibungsloser in die Parkhäuser gelangt?
4. Welche Maßnahmen schlägt dieser BVV-Ausschuß vor, damit der umweltfreundliche ÖPNV-Anteil erhöht wird?
5. Wie will dieser BVV-Ausschuß dafür sorgen, daß der überflüssige Kfz-Durchgangsverkehr reduziert wird?
6. Welche Maßnahmen wird dieser BVV-Ausschuß vorschlagen, damit der Fahrradanteil am Verkehr erhöht bzw. stärker geschützt wird?
7. Welche Maßnahmen schlägt dieser BVV-Ausschuß vor, damit die Luftverschmutzung und die Lärmbelastung in der Schloßstraße reduziert werden?

Anlage 3

BA Steglitz-Zehlendorf
Bauamt - Tief 3

15.04.04
7754

Angaben über derzeit vorhandene Ladezonen, Parkstände, Parkscheinautomaten und Parkgebühreneinnahmen in der Schloßstraße

Straßenseite	Bereich von ...	bis ...	Ladezone (9-14h)	Anzahl Parkstände	PSchA Nr.	Einnahme [€/Jahr]
Nordseite	Gutsmuthsstr.	Markelstr.	eine (ca. 4 Parkst.)	12	85	13.265
Nordseite	Schildhornstr.	Ahornstr.	eine (ca. 4 Parkst.)	15	89	17.243
Nordseite	Ahornstr.	Zimmermannstr.	eine (ca. 6 Parkst.)	19	91	12.904
Nordseite	Zimmermannstr.	Muthesiusstr.	eine (ca. 4 Parkst.)	9		
Nordseite	Muthesiusstr.	Grunewaldstr.	eine (ca. 4 Parkst.)	11	98	7.296
Südseite	Hermann-Ehlers-Pl.	Kieler Str.	zwei (je ca. 4 Parkst.)	17	96 + 97	12.297
Südseite	Kieler Str.	Deitmerstr.	eine (ca. 3 Parkst.)	5	90	17.818
Südseite	Deitmerstr.	Hubertusstr.	eine (ca. 4 Parkst.)	12		
Südseite	Hubertusstr.	Tiburtiusbrücke	eine (ca. 4 Parkst.)	0		
Südseite	Tiburtiusbrücke	Feuerbachstr.	zwei (je ca. 4 Parkst.)	26	87 + 88	17.421
Südseite	Feuerbachstr.	Schöneberger Str.	zwei (je ca. 4 Parkst.)	32	86	18.615
		insgesamt:	**vierzehn**	**158**	**10**	**116.859**

PSchA = Parkscheinautomat
Die Einnahmen beziehen sich auf das Jahr 2003.