

Bericht

Machbarkeitsstudie und Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung

Prenzlauer Berg



November 2011

LK Argus GmbH

Bezirk Pankow von Berlin

Machbarkeitsstudie und Wirkungs- analyse zur Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg

Abschlussbericht

Auftraggeber

Bezirk Pankow von Berlin

Abteilung Öffentliche Ordnung

Postfach 870151

13161 Berlin

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10

D-10115 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeiter

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

Dipl.-Ing. Sonja Patermann

Olaf Rabe M.Eng.

Berlin, 30. November 2011

Inhalt

1	Aufgabenstellung	1
2	Untersuchungsgebiet	2
2.1	Einwohner	3
2.2	Beschäftigte	4
2.3	Nutzungsdichte	6
2.4	Motorisierung	8
3	Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs	10
3.1	Öffentlich zugängliches Parkraumangebot	10
3.2	Parkraumbelastungsgrad	12
3.3	Parkdauer und Nutzergruppen	20
4	Wirkungsanalyse	28
4.1	Vorher-Nachher-Vergleich der Strukturdaten	28
4.2	Vorher-Nachher-Vergleich der Parkraumbelastung	35
4.3	Vorher-Nachher-Vergleich der Nutzergruppen	48
5	Zwischenfazit mit Konfliktanalyse	52
6	Machbarkeitsanalyse	54
6.1	Mögliche Bewirtschaftungsformen	54
6.2	Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes	59
6.3	Bewirtschaftungszeiten, Gebührenhöhen	63
6.4	Prognose der Parkraumnachfrage und -auslastung	64
6.5	Wirtschaftlichkeitsberechnung und Finanzierungskonzept	67
7	Zusammenfassung	77
	Tabellenverzeichnis	78
	Abbildungsverzeichnis	78
	Anhang	84

Bezirk Pankow
 von Berlin
**Machbarkeitsstudie
 und Wirkungsanalyse
 zur Parkraum-
 bewirtschaftung
 Prenzlauer Berg**
 November 2011

1 Aufgabenstellung

Zum 01.10.2010 führte der Bezirk Pankow im Gebiet zwischen Mauerpark, S-Bahn-Ring, Greifswalder Straße und Torstraße / Mollstraße eine Parkraumbewirtschaftung ein. In diesem Zusammenhang untersucht das vorliegende Gutachten folgende Fragestellungen:

- Welche Auswirkungen hatte die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 41, 42 und 43 in Prenzlauer Berg auf die Parkraumnachfrage?
- Ist eine räumliche Erweiterung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung aufgrund von Verlagerungseffekten sinnvoll?
- Wenn ja, mit welchen Regelungen sollte eine Erweiterung erfolgen? Welche verkehrlichen Auswirkungen wären zu erwarten? Und welche Kosten bzw. Einnahmen wären mit einer Parkraumbewirtschaftung voraussichtlich verbunden?

Das Gutachten besteht aus folgenden Kapiteln:

- Das **Untersuchungsgebiet** wird in Kapitel 2 beschrieben (Seite 2).
- Die **Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs** erfolgt in Kapitel 3 (Seite 10).
- Die **Wirkungsanalyse** in Kapitel 4 untersucht die Effekte der im Oktober 2010 eingeführten Parkraumbewirtschaftung (Seite 28).
- Das **Zwischenfazit mit Konfliktanalyse** benennt in Kapitel 5 den Handlungsbedarf (Seite 52).
- Die **Machbarkeitsanalyse** in Kapitel 6 untersucht eine mögliche Ausdehnung der Bewirtschaftung auf benachbarte Gebiete (Seite 54).
- Die **Zusammenfassung** der wichtigsten Untersuchungsergebnisse erfolgt in Kapitel 7 (Seite 77).

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraumbewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

2 Untersuchungsgebiet

Die Abbildung 1 zeigt das gesamte Untersuchungsgebiet mit der bestehenden Parkraumbewirtschaftung und den angrenzenden Bereichen. Wie in den vorangegangenen Gutachten wurde das Untersuchungsgebiet in Teilgebiete unterteilt (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet

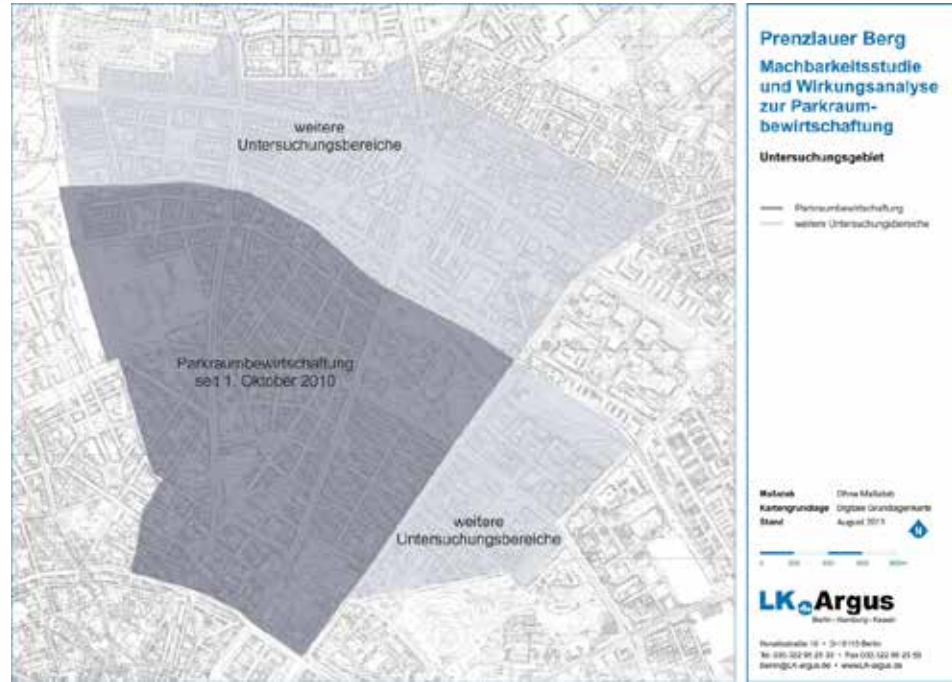
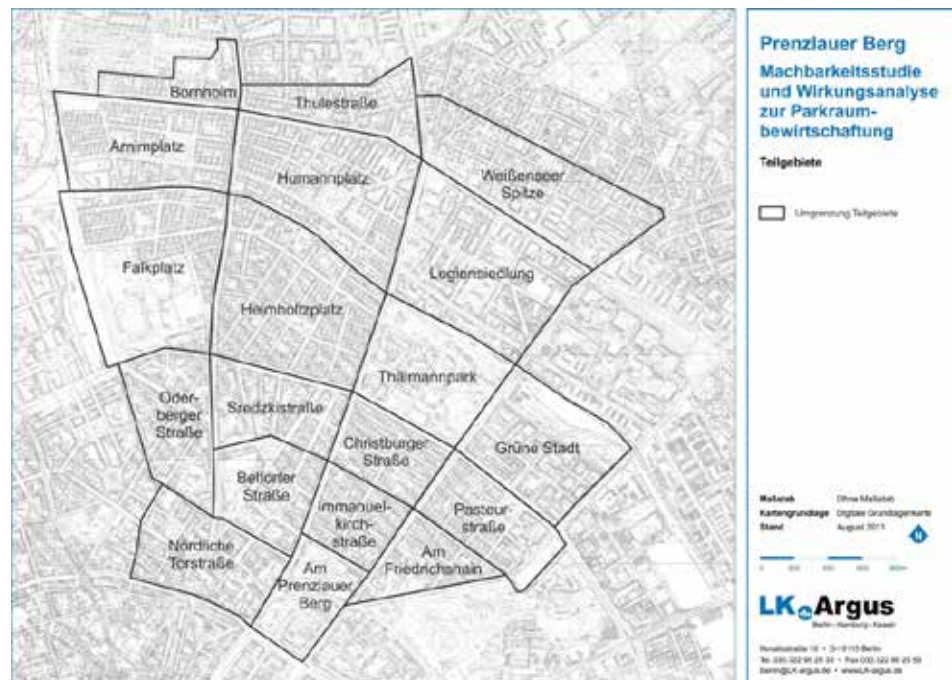


Abbildung 2: Teilgebiete



2.1 Einwohner

Im Untersuchungsgebiet sind insgesamt 138.343 Einwohner am Ort des Hauptwohnsitzes gemeldet (Stand: 30.06.2011, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg). Davon leben 53 % (72.402 Einwohner) in einem parkraumbewirtschafteten Bereich. Insgesamt leben rund 38 % der Einwohner des Bezirks Pankow im Untersuchungsgebiet.

Das Untersuchungsgebiet ist sehr dicht besiedelt. Die durchschnittliche Einwohnerdichte liegt bei 182 Einwohnern je Hektar. Zum Vergleich: der Berliner Durchschnitt liegt bei 38 Einwohnern je Hektar, im gesamten Ortsteil Prenzlauer Berg liegt der Durchschnitt bei 133 Einwohnern je Hektar.

Die Einwohnerdichte ist im Untersuchungsgebiet ungleichmäßig verteilt. Vor allem die Teilgebiete Christburger Straße (296 Einwohner je Hektar), Helmholtzplatz (287 Einwohner je Hektar) und Immanuelkirchstraße (274 Einwohner je Hektar) sind sehr dicht besiedelt. Schwächer besiedelt sind die Gebiete Thälmannpark (58 Einwohner je Hektar), Am Prenzlauer Berg (106 Einwohner je Hektar) und die Weißenseer Spitze (107 Einwohner je Hektar).

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Abbildung 3: Einwohnerdichte 2011

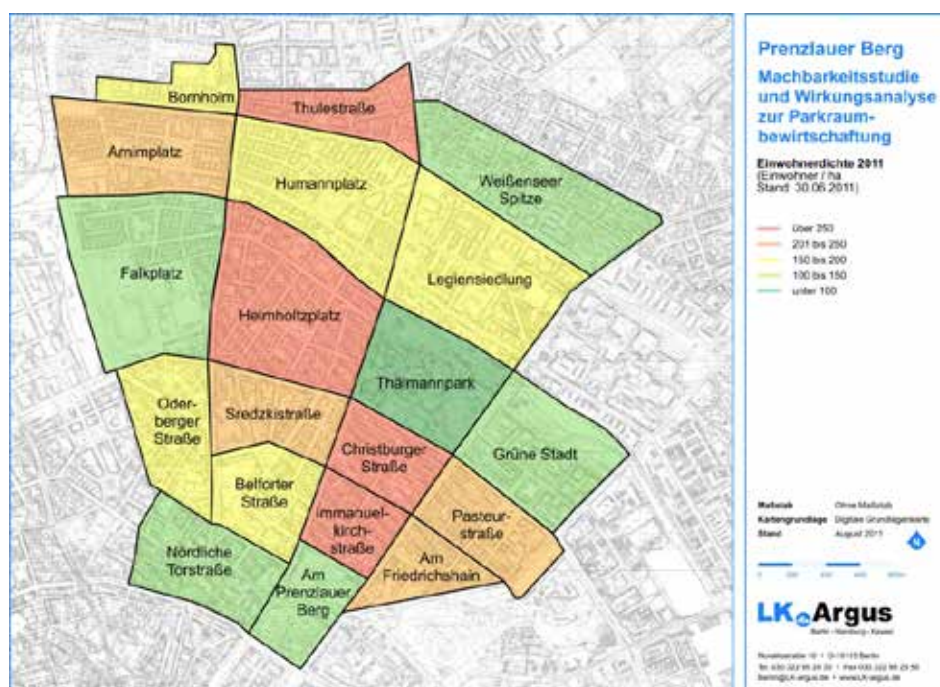


Tabelle 1: Einwohner 2011

Bewirtschaftete Teilgebiete	Einwohner [EW]	Fläche [ha]	Einwohnerdichte [EW/ha]
Helmholtzplatz	20.682	72	287
Christburger Straße	7.406	25	296
Immanuelkirchstraße	6.024	22	274
Sredzkistraße	7.069	31	228
Oderberger Straße	6.642	35	190
Belforter Straße	4.652	29	160
Nördliche Torstraße	5.541	39	142
Falkplatz	9.460	68	139
Am Prenzlauer Berg	2.440	23	106
Thälmannpark	2.486	43	58
Summe	72.402	387	187
Unbewirtschaftete Teilgebiete	Einwohner [EW]	Fläche [ha]	Einwohnerdichte [EW/ha]
Pasteurstraße	6.720	32	210
Am Friedrichshain	5.013	21	239
Grüne Stadt	5.646	45	125
Arnimplatz	10.583	48	221
Humannplatz	13.657	68	200
Bornholm	2.956	17	179
Legiensiedlung	10.225	66	154
Thulestraße	4.762	17	280
Weißenseer Spitze	6.379	60	107
Summe	65.941	373	177
Summe gesamt	138.343	760	182

2.2 Beschäftigte

Nach Angaben des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg arbeiten im Untersuchungsgebiet 28.816 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort (Stand 2009). Davon sind 18.294 (63 %) im bewirtschafteten Untersuchungsgebiet beschäftigt.

Die durchschnittliche Beschäftigtendichte des gesamten Untersuchungsgebietes beträgt 38 Beschäftigte je Hektar. Der Berliner Durchschnitt liegt bei 12 Beschäftigten je Hektar, im Bezirk Pankow bei 19 Beschäftigten je Hektar.

Bei Betrachtung der Beschäftigungsdichte je Teilgebiet fällt auf, dass vor allem im westlichen, parkraumbewirtschafteten Bereich des Untersuchungsgebietes viele Beschäftigte je Hektar vorhanden sind. Im nicht bewirtschafteten Bereich hat das Teilgebiet Arnimplatz eine hohe Beschäftigtendichte. Niedrige Beschäftigtendichten sind in den Teilgebieten Bornholm, Legiensiedlung, Am Prenzlauer Berg und Grüne Stadt vorhanden.

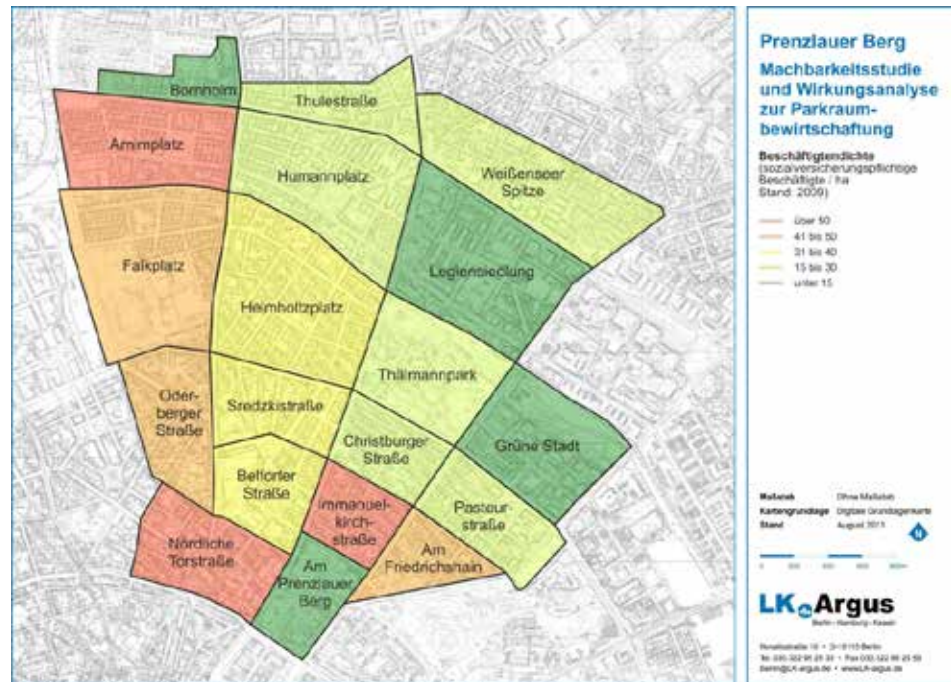
Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2009

Bewirtschaftete Teilgebiete	Beschäftigte [B]	Fläche [ha]	Beschäftigtendichte [B/ha]
Helmholtzplatz	2.317	72	32
Christburger Straße	755	25	30
Immanuelkirchstraße	2.055	22	93
Sredzkistraße	1.188	31	38
Oderberger Straße	1.694	35	48
Belforter Straße	901	29	31
Nördliche Torstraße	5.512	39	141
Falkplatz	2.790	68	41
Am Prenzlauer Berg	232	23	10
Thälmannpark	850	43	20
Summe	18.294	387	47
Unbewirtschaftete Teilgebiete	Beschäftigte [B]	Fläche [ha]	Beschäftigtendichte [B/ha]
Pasteurstraße	859	32	27
Am Friedrichshain	1.000	21	48
Grüne Stadt	168	45	4
Arnimplatz	4.163	48	87
Humannplatz	1.960	68	29
Bornholm	140	17	8
Legiensiedlung	737	66	11
Thulestraße	334	17	20
Weißenseer Spitze	1.161	60	19
Summe	10.522	373	28
Summe gesamt	28.816	760	38

Abbildung 4: Beschäftigtendichte 2009



2.3 Nutzungsdichte

Auf Grundlage der Daten des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg wurde die Nutzungsdichte analysiert. Sie gibt an, wie viele Einwohner und Beschäftigte je Hektar vorhanden sind.

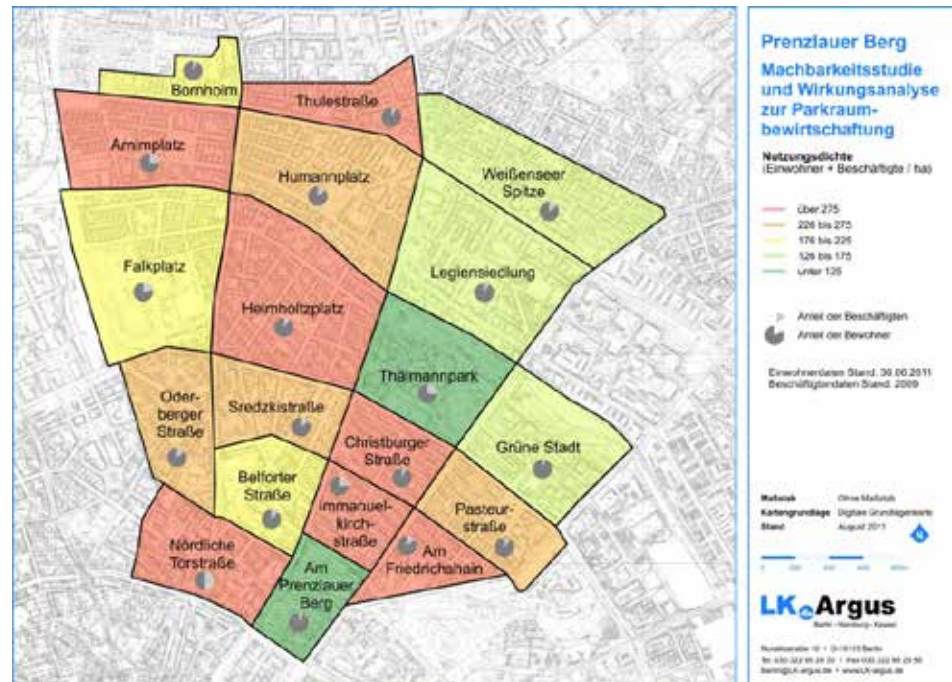
Das Untersuchungsgebiet hat eine Nutzungsdichte von 220 Einwohnern und Beschäftigten je Hektar. Im bewirtschafteten Gebiet ist die Nutzungsdichte mit 234 Einwohnern und Beschäftigten etwas höher. Die höchsten Nutzungsdichten haben im bewirtschafteten Gebiet die Teilgebiete Immanuelkirchstraße (367 EW+B/ha), Christburger Straße (326 EW+B/ha) und Heilmholtzplatz (319 EW+B/ha). In den nicht bewirtschafteten Gebieten sind die Teilgebiete Amimplatz (308 EW+B/ha), Thulestraße (299 EW+B/ha) und Am Friedrichshain (286 EW+B/ha) von einer hohen Nutzungsdichte geprägt. Vergleichsweise geringe Nutzungsdichten haben die Teilgebiete Thälmannpark (78 EW+B/ha) und Am Prenzlauer Berg (116 EW+B/ha).

Tabelle 3: Nutzungsdichte

Bewirtschaftete Teilgebiete	Einwohner 2011 [EW]	Beschäftigte 2009 [B]	Fläche [ha]	Nutzungsdichte [EW+B/ha]
Helmholtzplatz	20.682	2.317	72	319
Christburger Straße	7.406	755	25	326
Immanuelkirchstraße	6.024	2.055	22	367
Sredzkistraße	7.069	1.188	31	266
Oderberger Straße	6.642	1.694	35	238
Belforter Straße	4.652	901	29	191
Nördliche Torstraße	5.541	5.512	39	283
Falkplatz	9.460	2.790	68	180
Am Prenzlauer Berg	2.440	232	23	116
Thälmannpark	2.486	850	43	78
Summe	72.402	18.294	387	234
Unbewirtschaftete Teilgebiete	Einwohner 2011 [EW]	Beschäftigte 2009 [B]	Fläche [ha]	Nutzungsdichte [EW+B/ha]
Pasteurstraße	6.720	859	32	237
Am Friedrichshain	5.013	1.000	21	286
Grüne Stadt	5.646	168	45	129
Arnimplatz	10.583	4.163	48	308
Humannplatz	13.657	1.960	68	229
Bornholm	2.956	140	17	188
Legiensiedlung	10.225	737	66	166
Thulestraße	4.762	334	17	299
Weißenseer Spitze	6.379	1.161	60	126
Summe	65.941	10.522	373	205
Summe gesamt	138.343	28.816	760	220

Bezirk Pankow
 von Berlin
**Machbarkeitsstudie
 und Wirkungsanalyse
 zur Parkraum-
 bewirtschaftung
 Prenzlauer Berg**
 November 2011

Abbildung 5: Nutzungsdichte



2.4 Motorisierung

Im Untersuchungsgebiet sind nach Angaben des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg insgesamt 38.870 Kraftfahrzeuge zugelassen (Stand: 30.06.2011). Davon sind 19.443 im bewirtschafteten Gebiet gemeldet.

Der durchschnittliche Motorisierungsgrad liegt bei 281 Kfz je 1.000 Einwohner und ist somit geringer als der Berliner Durchschnitt von 314 Kfz je 1.000 Einwohner. Im bewirtschafteten Gebiet ist dieser Wert noch niedriger, dort sind 269 Kraftfahrzeuge je 1.000 Einwohner zugelassen. Die geringste Motorisierung haben die Teilgebiete Bornholm (234 Kfz/1.000 Einwohner) und Heilmholtzplatz (235 Kfz/1.000 Einwohner). Die höchsten Motorisierungsgrade haben die Teilgebiete Weißenseer Spitze (363 Kfz/1.000 Einwohner), Arnimplatz (364 Kfz/1.000 Einwohner) und Nördliche Torstraße (331 Kfz/1.000 Einwohner). Damit liegen sie als einzige Teilgebiete über dem Berliner Durchschnitt.

Tabelle 4: Motorisierungsgrad 2011

Bewirtschaftete Teilgebiete	Zugelassene Kraftfahrzeuge	Einwohner [EW]	Kfz / 1.000 EW
Helmholtzplatz	4.850	20.682	235
Christburger Straße	1.850	7.406	250
Immanuelkirchstraße	1.653	6.024	274
Sredzkistraße	1.971	7.069	279
Oderberger Straße	1.787	6.642	269
Belforter Straße	1.363	4.652	293
Nördliche Torstraße	1.833	5.541	331
Falkplatz	2.710	9.460	286
Am Prenzlauer Berg	676	2.440	277
Thälmannpark	750	2.486	302
Summe	19.443	72.402	269
Unbewirtschaftete Teilgebiete	Zugelassene Kraftfahrzeuge	Einwohner [EW]	Kfz / 1.000 EW
Pasteurstraße	1.865	6.720	278
Am Friedrichshain	1.539	5.013	307
Grüne Stadt	1.512	5.646	268
Arnimplatz	3.847	10.583	364
Humannplatz	3.655	13.657	268
Bornholm	691	2.956	234
Legiensiedlung	2.627	10.225	257
Thulestraße	1.373	4.762	288
Weißenseer Spitze	2.318	6.379	363
Summe	19.427	65.941	295
Summe gesamt	38.870	138.343	281

Bezirk Pankow
 von Berlin
**Machbarkeitsstudie
 und Wirkungsanalyse
 zur Parkraum-
 bewirtschaftung
 Prenzlauer Berg**
 November 2011

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

3 Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs

Die Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs enthält folgende Erhebungen und Daten:

- Anzahl und Regelungen der vorhandenen Kfz-Abstellstände (Kapitel 3.1 Öffentlich zugängliches Parkraumangebot),
- Belegungsgrad der Kfz-Abstellstände zu verschiedenen Tageszeiten (Kapitel 3.2 Parkraumbelastungsgrad),
- Zusammensetzung der Nachfragegruppe (Kapitel 3.3 Parkdauer und Nutzergruppen).

3.1 Öffentlich zugängliches Parkraumangebot

Das Parkraumangebot wurde in einigen Teilgebieten bereits im Zuge der vorangegangenen Gutachten erfasst:

- in den bestehenden Parkzonen und in den Teilgebieten Pasteurstraße, Am Friedrichshain und Grüne Stadt im Februar / März 2008,
- in den Teilgebieten Arnimplatz und Humannplatz im September 2010,
- in Bornholm, Bötzowviertel (Pasteurstraße, Am Friedrichshain) und Grüne Stadt im November 2010.

Im Juli / August 2011 erfolgte in diesen Gebieten eine Überprüfung der damals erhobenen Daten. Zur selben Zeit wurde das Parkraumangebot in den Teilgebieten Thulestraße, Weißenseer Spitze und Legiensiedlung durch das Gutachterbüro erfasst. Berücksichtigt wurden alle Parkstände bzw. Parkplätze im öffentlichen Straßenraum sowie private, aber öffentlich zugängliche Stellplätze. Das Parkraumangebot wurde mit folgenden Kriterien erhoben bzw. überprüft:

- öffentlich / privat,
- Art und Lage (Anordnung im öffentlichen Straßenraum / Sammelanlage),
- Regelung (Haltverbot, Parkdauerbegrenzung, Nutzerbeschränkung, Geltungszeitraum der Einschränkungen).

Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet 32.400 Kfz-Abstellstände erfasst, davon 27.839 im öffentlichen Straßenraum und 4.561 in öffentlich zugänglichen Sammelanlagen. Diese Werte schwanken leicht je nach Wochentag und Tageszeit aufgrund von zeitlichen Begrenzungen von Haltverboten und Zugänglichkeiten von Sammelanlagen.

Eine gewisse Anzahl von Abstellständen ist erfahrungsgemäß immer durch Baustellen belegt. Vor allem im Teilgebiet Oderberger Straße waren zum

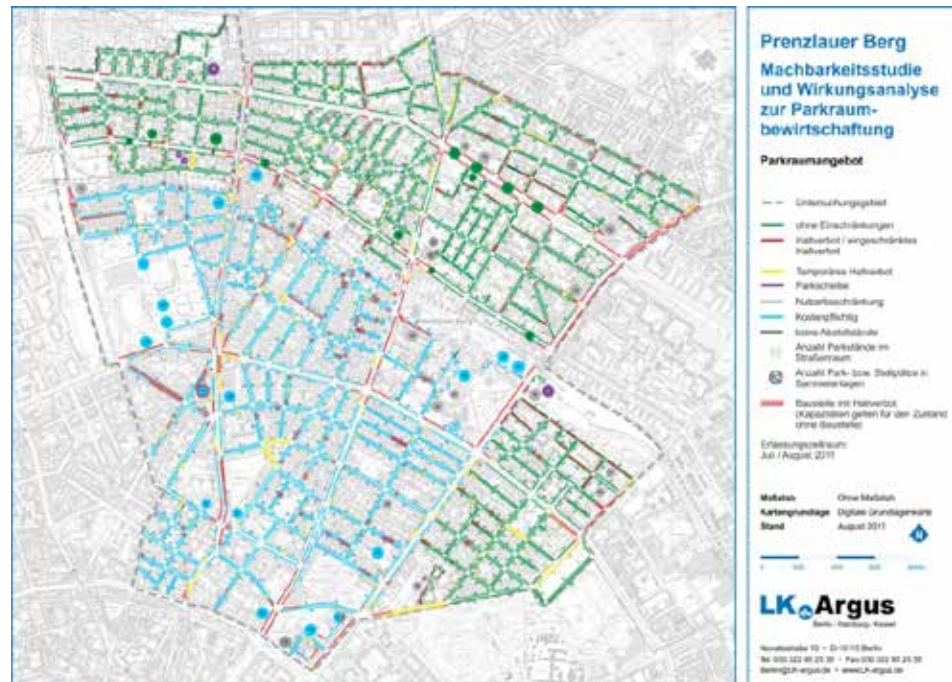
Zeitpunkt der Erhebungen über 20 % der theoretisch nutzbaren Kfz-Abstellstände durch Baustellen belegt und im Teilgebiet Immanuelkirchstraße über 10 %. Im gesamten Untersuchungsgebiet waren zum Zeitpunkt der Erhebungen 1.094 Kfz-Abstellstände durch Baustellen nicht nutzbar. In einigen Straßenräumen konnte wegen umfangreicher Straßensanierungsarbeiten keine Begehung bzw. keine detaillierte Bestandsaufnahme erfolgen, daher ist von einem noch höheren Wert an belegten Kfz-Abstellständen durch Baustellen auszugehen. In der folgenden Auflistung ist das tatsächlich zur Verfügung stehende Angebot zum Zeitpunkt der Erhebung dargestellt.

Bezirk Pankow
 von Berlin
**Machbarkeitsstudie
 und Wirkungsanalyse
 zur Parkraum-
 bewirtschaftung
 Prenzlauer Berg**
 November 2011

Tabelle 5: Parkraumangebot (Werktag 11 Uhr)

Teilgebiet	Straßenraum	Sammelanlagen	gesamt
Falkplatz	2.109	668	2.777
Oderberger Straße	388	111	499
Nördliche Torstraße	1.408	216	1.624
Am Prenzlauer Berg	533	249	782
Am Friedrichshain	770	118	888
Pasteurstraße	1.764	0	1.764
Christburger Straße	1.241	0	1.241
Immanuelkirchstraße	770	94	864
Belforter Straße	996	34	1.030
Sredzkistraße	1.395	250	1.645
Helmholtzplatz	2.829	37	2.866
Thälmannpark	754	622	1.376
Grüne Stadt	1.343	187	1.530
Arnimplatz	2.229	152	2.381
Bornholm	950	56	1.006
Humannplatz	2.981	467	3.448
Legiensiedlung	2.433	890	3.323
Thulestraße	1.231	0	1.231
Weißenseer Spitze	1.715	410	2.125
Gesamt	27.839	4.561	32.400

Abbildung 6: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet¹



3.2 Parkraumbelastungsgrad

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

- werktags um 11 Uhr, 21 Uhr, 23 Uhr und 3 Uhr,
- samstags um 11 Uhr, 21 Uhr und 23 Uhr sowie
- sonntags um 11 Uhr.

An den werktäglichen Erhebungstagen (16. / 17. bzw. 23. / 24. Juni 2011) war es niederschlagsfrei bei Höchsttemperaturen von 28°C bzw. 22°C am Tag und nächtlichen Tiefsttemperaturen von 16°C bzw. 12°C. Bei den Erhebungen am Wochenende (18. / 19. bzw. 25. / 26. Juni 2011) gab es vereinzelt leichten Regen, überwiegend war es jedoch niederschlagsfrei bei Temperaturen zwischen 11°C und 20°C.

Die gezählten Fahrzeuge wurden in Pkw-Einheiten umgerechnet, weil die unterschiedlichen Fahrzeugarten einen ungleichen Flächenbedarf haben. So

¹ Die Karte liegt im Anhang als DIN A3 Karte bei.

wird berücksichtigt, dass ein Lkw mehr Fläche einnimmt als ein Pkw. Für die Berechnung des Parkraumbelungsgrades wurde das am Tag der Erhebung tatsächlich zur Verfügung stehende Parkraumangebot herangezogen.

In den folgenden Abbildungen ist der Parkraumbelungsgrad im Zeitverlauf (Abbildung 7), nach Straßenabschnitten (Abbildung 8) und nach Teilgebieten für unterschiedliche Zeiten (Abbildung 9 bis Abbildung 17) dargestellt. Weitere straßenabschnittsfeine Darstellungen befinden sich im Anhang.

Nachstehend sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst:

- Im Untersuchungsgebiet wurden werktags bzw. am Wochenende je nach Uhrzeit zwischen 26.873 und 30.187 Pkw-Einheiten im Straßenraum und in Sammelanlagen erfasst. Dies entspricht einem durchschnittlichen Belegungsgrad von 83 % bis 91 %, bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet.
- Der Parkraumbelungsgrad ist im Zeitverlauf durchgehend hoch (> 80 %). An Werktagen ist die Belegung am Abend und in der Nacht etwas höher als am Tag und am Wochenende (vgl. Abbildung 7).
- Der öffentliche Straßenraum hat einen höheren Belegungsgrad als die Sammelanlagen. In den Sammelanlagen stehen je nach Zeitpunkt 1.778 bis 2.628 freie Abstellstände zur Verfügung (vgl. Abbildung 8).
- Der Belegungsgrad ist in den bewirtschafteten und nicht bewirtschafteten Gebieten ähnlich: werktags um 11 Uhr liegt er sowohl in den Parkzonen als auch in den nicht bewirtschafteten Gebieten bei rund 90 %. Abends um 21 Uhr sind die bewirtschafteten Gebiete im Durchschnitt zu 100 % und die nicht bewirtschafteten Gebiete zu 95 % belegt.
- Die Belegung des Parkraums ist ungleichmäßig auf die untersuchten Gebiete bzw. den Straßenraum verteilt (vgl. Abbildung 8 und folgende).
- Der sehr hohe - und größtenteils nicht mehr legal abdeckbare - Belegungsgrad (> 110 %) in den Teilgebieten Oderberger Straße und Immanuelkirchstraße kann u.a. auf baustellenbedingte Verzerrungen zurückgeführt werden². Ohne Baustellen läge der rechnerische Belegungsgrad dort um bis zu 30 % niedriger (vgl. rechnerische Belegungsgrade ohne Baustellen in Tabelle 7).

² Im Teilgebiet Oderberger Straße waren über 20 % der theoretisch zur Verfügung stehenden Kfz-Abstellstände durch Baustellen belegt, im Gebiet Immanuelkirchstraße über 10 %. Von einer merklichen Beeinflussung des Parkraumbelungsgrades ist auszugehen, da sich die Kraftfahrzeuge auf die verbleibenden Abstellstände verteilen müssen.

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Abbildung 7: mittlerer Parkraumbelegungsgrad im Zeitverlauf
(gesamtes Untersuchungsgebiet)

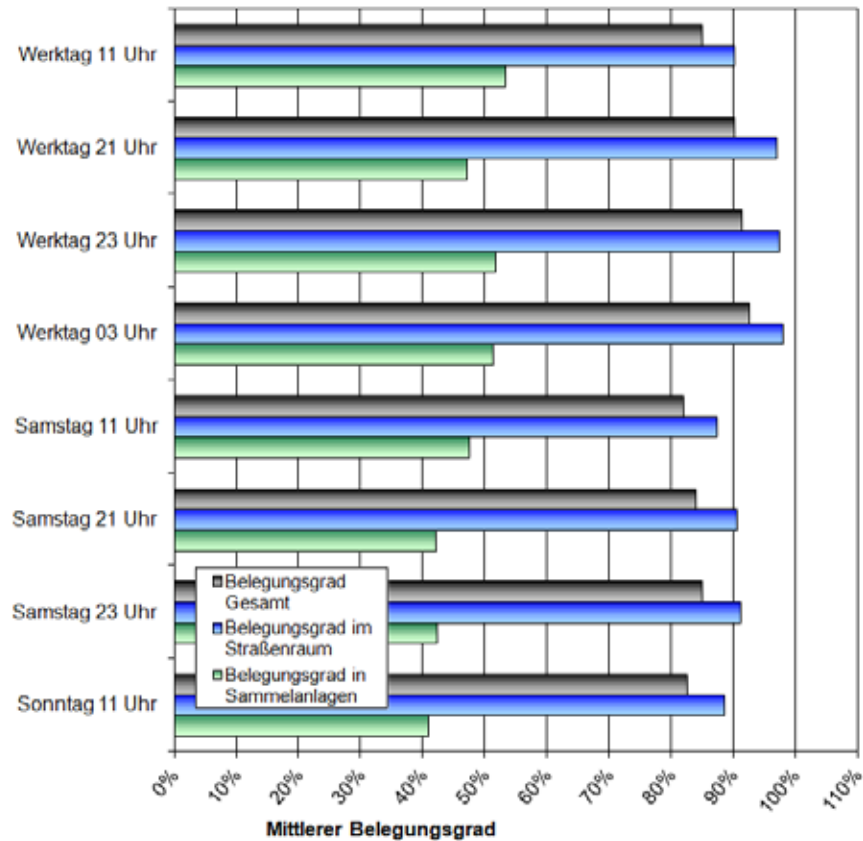


Tabelle 6: mittlerer Parkraumbelegungsgrad (Werktag 11 Uhr)

Bewirtschaftete Teilgebiete	Kfz-Abstellstände			Parkende Pkw-Einheiten			Belegungsgrad		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Helmholtzplatz	2.829	37	2.866	2.775,0	18,0	2.793,0	98%	49%	97%
Christburger Straße	1.241	-	1.241	1.173,0	-	1.173,0	95%	-	95%
Immanuelkirchstraße	770	94	864	824,0	61,5	885,5	107%	65%	102%
Sredzkistraße	1.395	250	1.645	1.310,5	181,0	1.491,5	94%	72%	91%
Oderberger Straße	388	111	499	488,0	74,0	562,0	126%	67%	113%
Belforter Straße	996	34	1.030	880,5	15,0	895,5	88%	44%	87%
Nördliche Torstraße	1.408	216	1.624	1.352,5	222,5	1.575,0	96%	103%	97%
Falkplatz	2.109	668	2.777	1.555,0	286,5	1.841,5	74%	43%	66%
Am Prenzlauer Berg	533	249	782	447,0	128,5	575,5	84%	52%	74%
Thälmannpark	754	622	1.376	526,0	315,0	841,0	70%	51%	61%
Summe	12.423	2.281	14.704	11.331,5	1.302,0	12.633,5	91%	57%	86%
Unbewirtschaftete Teilgebiete	Kfz-Abstellstände			Parkende Pkw-Einheiten			Belegungsgrad		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Pasteurstraße	1.764	0	1.764	1.794,5	0,0	1.794,5	102%	-	102%
Am Friedrichshain	770	118	888	848,5	65,5	914,0	110%	56%	103%
Grüne Stadt	1.343	187	1.530	1.057,5	51,5	1.109,0	79%	28%	72%
Annimplatz	2.229	152	2.381	2.153,5	142,0	2.295,5	97%	93%	96%
Humannplatz	2.981	467	3.448	2.796,0	232,5	3.028,5	94%	50%	88%
Bornholm	950	56	1.006	706,0	24,0	730,0	74%	43%	73%
Legiensiedlung	2.433	890	3.323	2.042,5	448,5	2.491,0	84%	50%	75%
Thulestraße	1.231	0	1.231	1.015,0	0,0	1.015,0	82%	-	82%
Weißenseer Spitze	1.715	410	2.125	1.362,0	161,0	1.523,0	79%	39%	72%
Summe	15.416	2.280	17.696	13.775,5	1.125,0	14.900,5	89%	49%	84%
Summe gesamt	27.839	4.561	32.400	25.107,0	2.427,0	27.534,0	90%	53%	85%

Tabelle 7: theoretischer Parkraumbelegungsgrad ohne Baustellen (Werktag 11 Uhr)

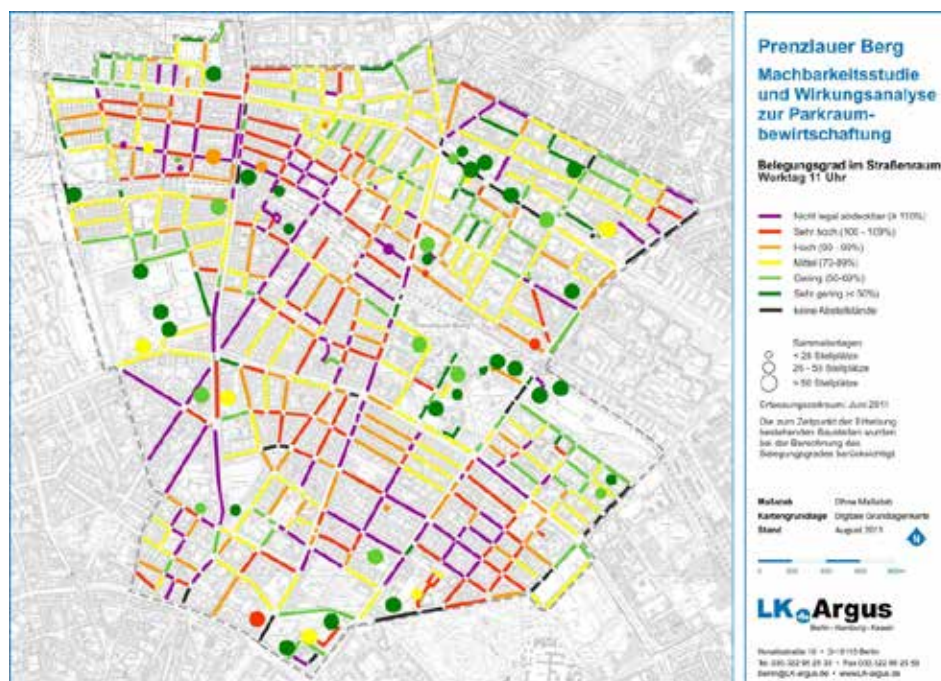
Bewirtschaftete Teilgebiete	Kfz-Abstellstände			Parkende Pkw-Einheiten			Belegungsgrad		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Helmholtzplatz	3.099	37	3.136	2.775,0	18,0	2.793,0	90%	49%	89%
Christburger Straße	1.298	-	1.298	1.173,0	-	1.173,0	90%	-	90%
Immanuelkirchstraße	872	94	966	824,0	61,5	885,5	94%	65%	92%
Sredzkistraße	1.462	250	1.712	1.310,5	181,0	1.491,5	90%	72%	87%
Oderberger Straße	514	111	625	488,0	74,0	562,0	95%	67%	90%
Belforter Straße	1.020	34	1.054	880,5	15,0	895,5	86%	44%	85%
Nördliche Torstraße	1.424	216	1.640	1.352,5	222,5	1.575,0	95%	103%	96%
Falkplatz	2.155	668	2.823	1.555,0	286,5	1.841,5	72%	43%	65%
Am Prenzlauer Berg	554	249	803	447,0	128,5	575,5	81%	52%	72%
Thälmannpark	817	622	1.439	526,0	315,0	841,0	64%	51%	58%
Summe	13.215	2.281	15.496	11.331,5	1.302,0	12.633,5	86%	57%	82%

Unbewirtschaftete Teilgebiete	Kfz-Abstellstände			Parkende Pkw-Einheiten			Belegungsgrad		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Pasteurstraße	1.829	0	1.829	1.794,5	0,0	1.794,5	98%	-	98%
Am Friedrichshain	786	118	904	848,5	65,5	914,0	108%	56%	101%
Grüne Stadt	1.359	187	1.546	1.057,5	51,5	1.109,0	78%	28%	72%
Arnimplatz	2.285	152	2.437	2.153,5	142,0	2.295,5	94%	93%	94%
Humannplatz	3.036	467	3.503	2.796,0	232,5	3.028,5	92%	50%	86%
Bornholm	958	56	1.014	706,0	24,0	730,0	74%	43%	72%
Legiensiedlung	2.441	890	3.331	2.042,5	448,5	2.491,0	84%	50%	75%
Thulestraße	1.267	0	1.267	1.015,0	0,0	1.015,0	80%	-	80%
Weißenseer Spitze	1.757	410	2.167	1.362,0	161,0	1.523,0	78%	39%	70%
Summe	15.718	2.280	17.998	13.775,5	1.125,0	14.900,5	88%	49%	83%

Summe gesamt	28.933	4.561	33.494	25.107,0	2.427,0	27.534,0	87%	53%	82%
--------------	--------	-------	--------	----------	---------	----------	-----	-----	-----

Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

Abbildung 8: Parkraumbelegungsgrad nach Straßenabschnitten (Werktag 11 Uhr)³



³ Die Karte liegt im Anhang als DIN A3 Karte bei.

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Abbildung 9: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 11 Uhr)

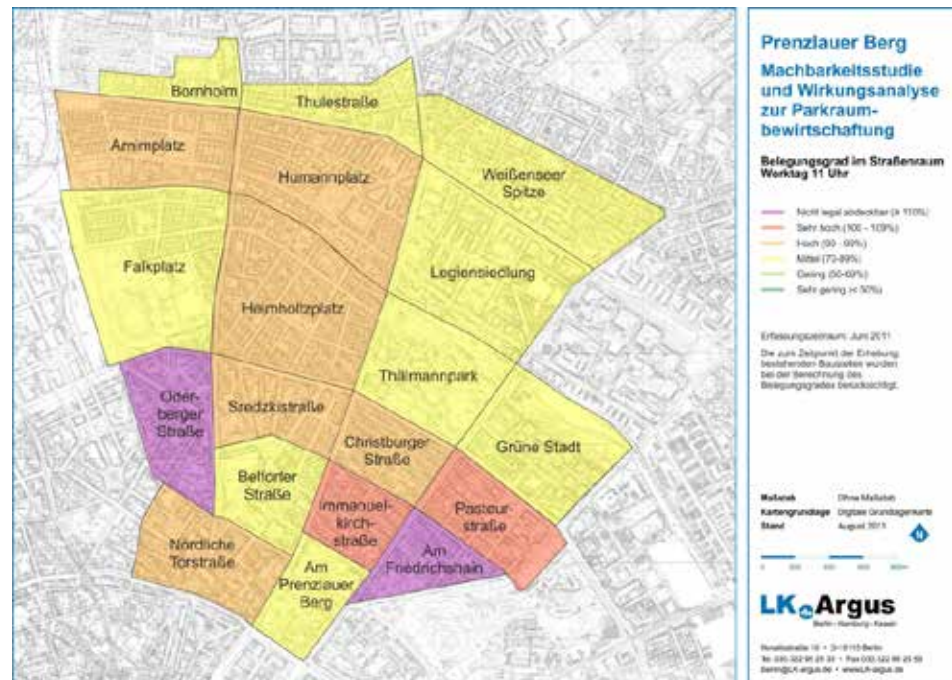


Abbildung 10: Zum Vergleich: theoretischer Parkraumbelegungsgrad (ohne Baustellen) nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 11 Uhr)

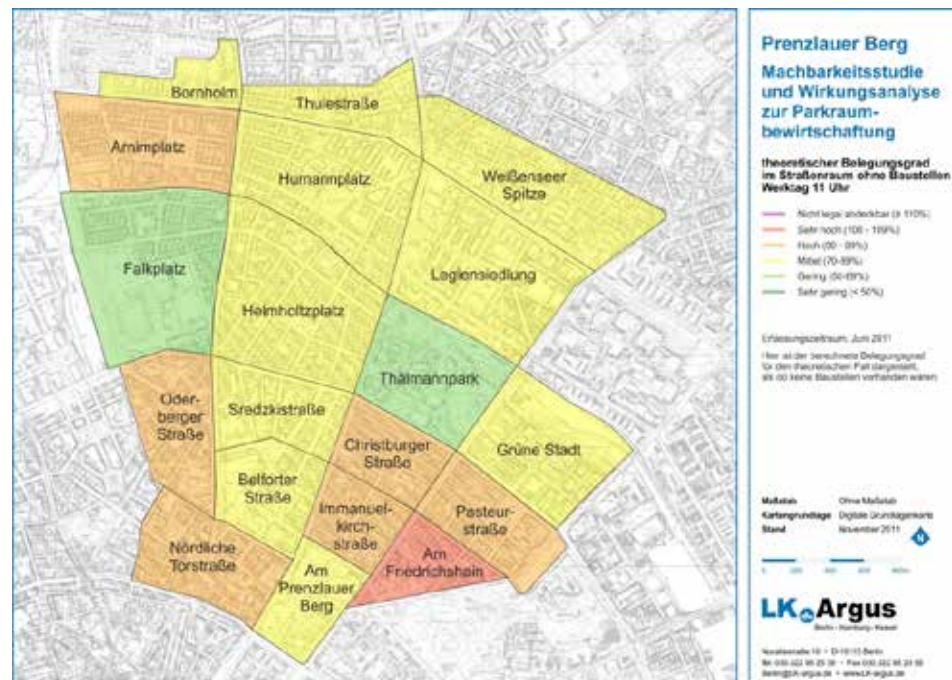
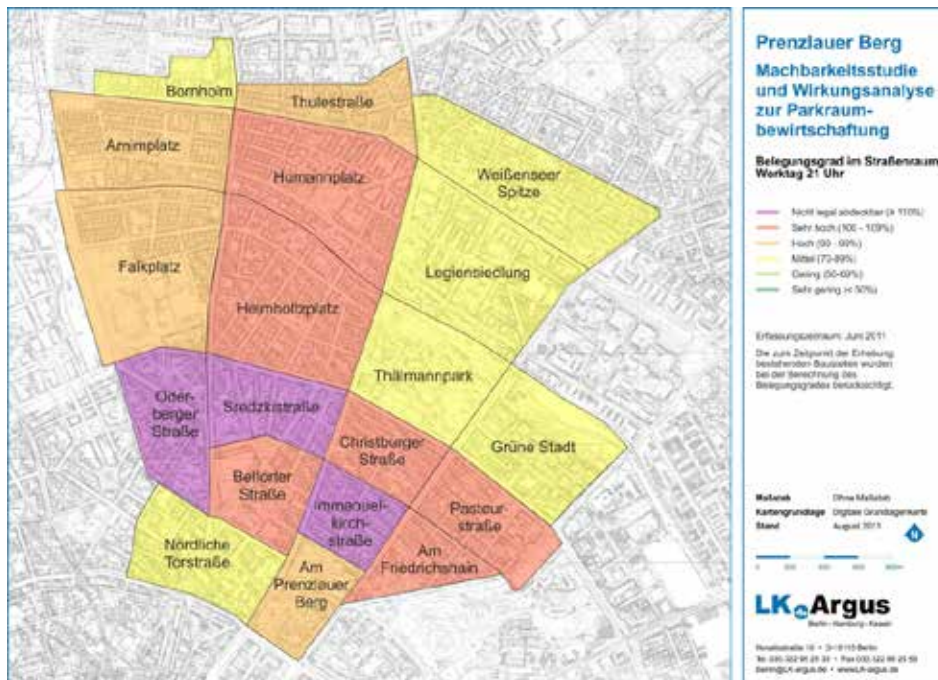
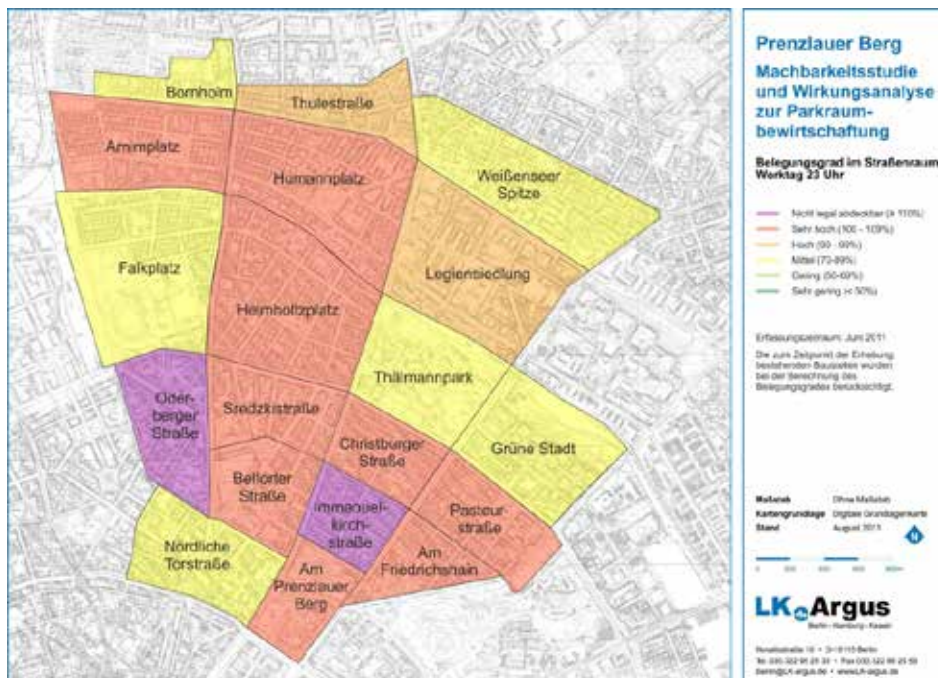


Abbildung 11: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 21 Uhr)



Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

Abbildung 12: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 23 Uhr)



Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Abbildung 13: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum
(Werktag 03 Uhr)

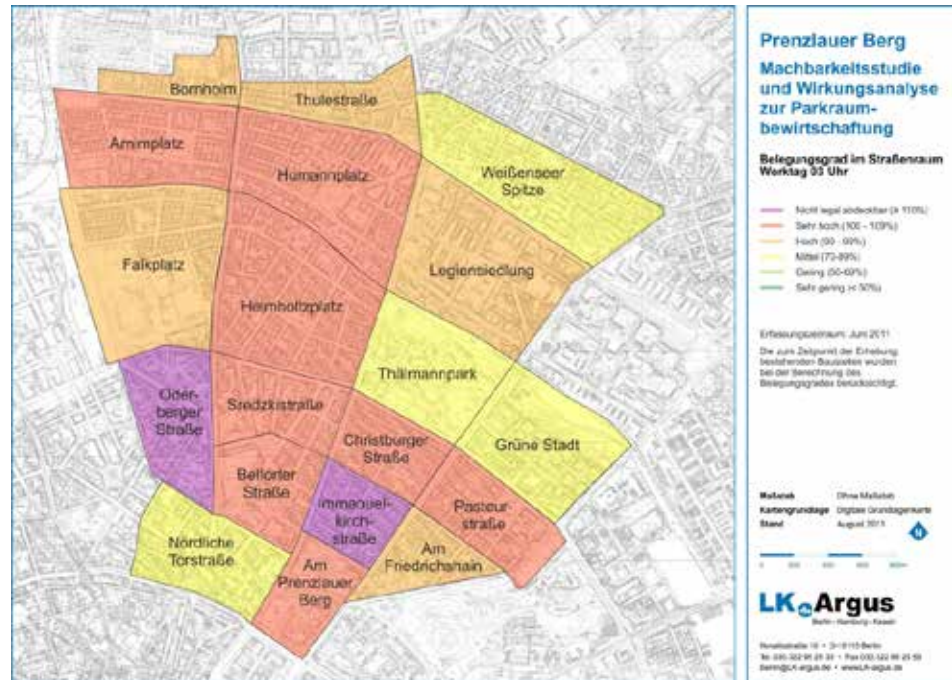


Abbildung 14: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum
(Samstag 11 Uhr)

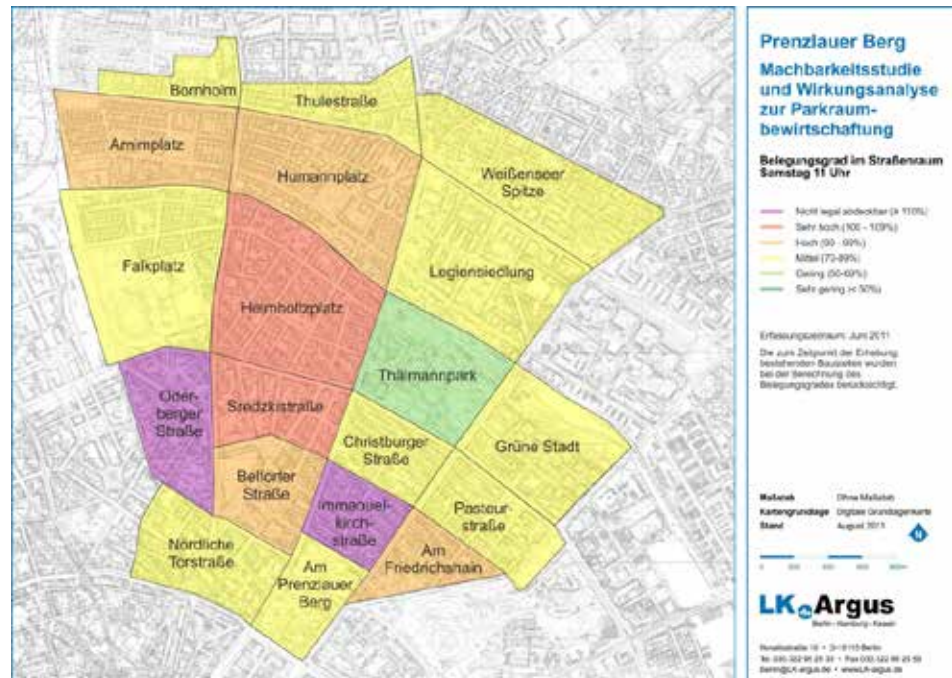
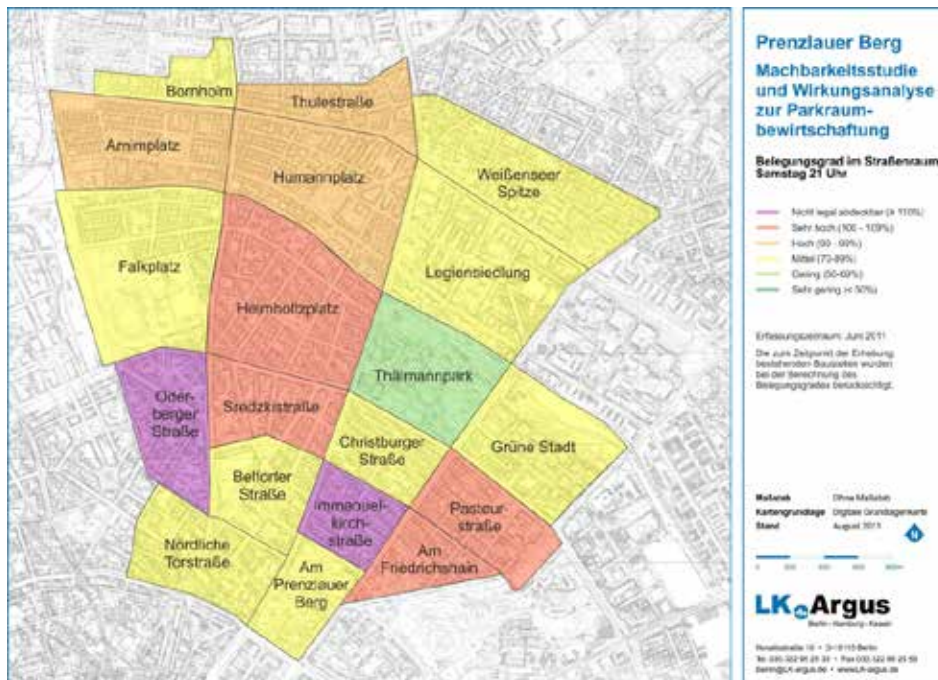
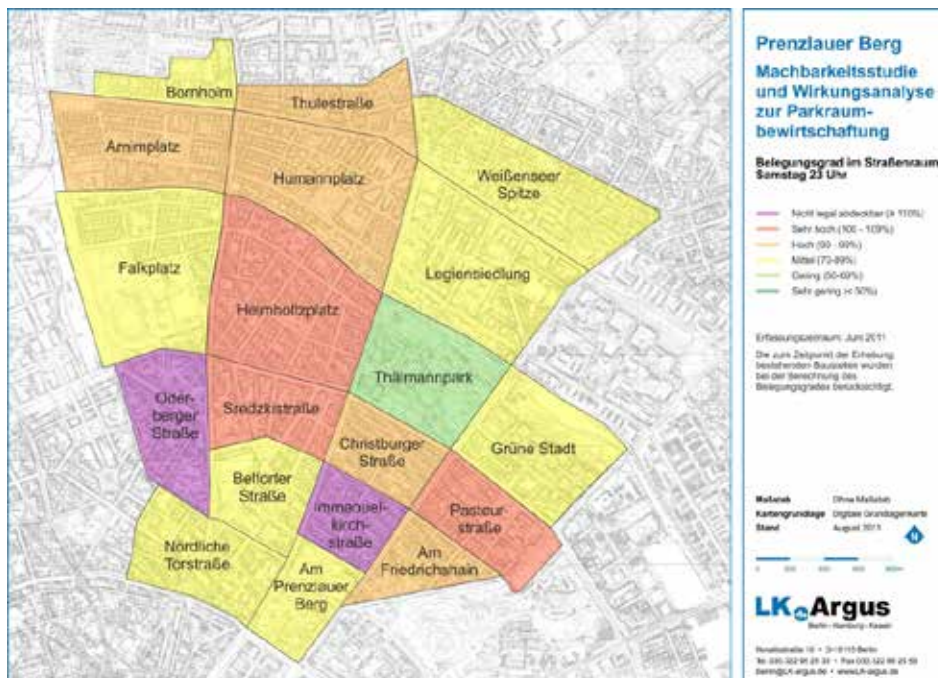


Abbildung 15: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Samstag 21 Uhr)



Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

Abbildung 16: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Samstag 23 Uhr)

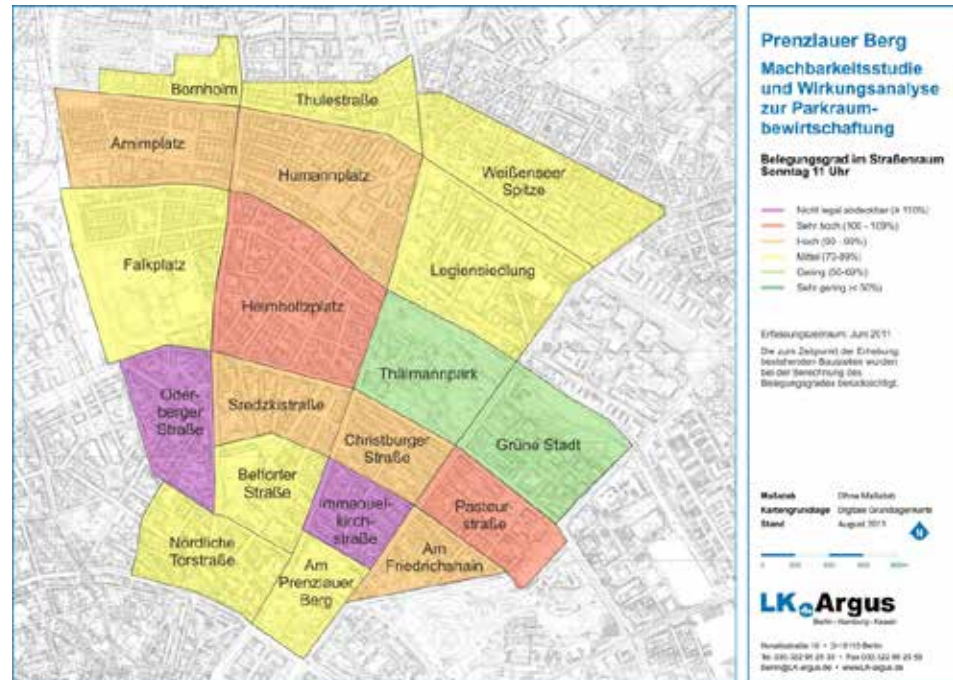


Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Abbildung 17: Parkraumbelegungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum
(Sonntag 11 Uhr)



3.3 Parkdauer und Nutzergruppen

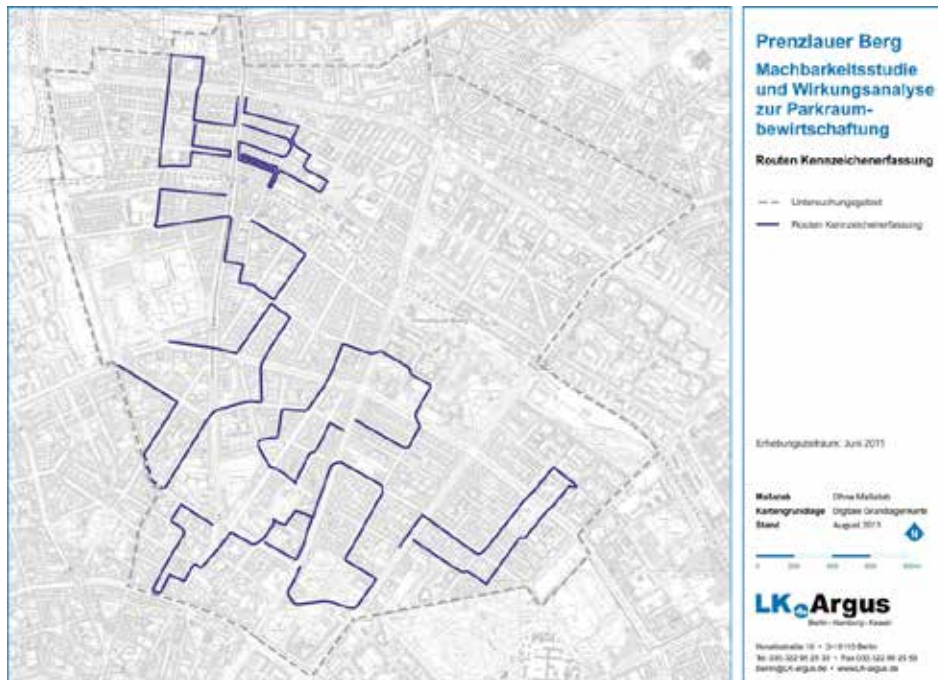
Mit Kenntnis der mittleren Parkdauer und der Parkmuster (Beginn und Ende des Parkvorgangs) können Nutzergruppen abgeschätzt werden, um anschließend Schlussfolgerungen für sinnvolle Maßnahmen bzw. bereits erzielte Wirkungen abzuleiten.

Um entsprechende Daten zu gewinnen, wurden die Kennzeichen der im öffentlichen Straßenraum parkenden Fahrzeuge werktags von 9 bis 23 Uhr im 2-Stundenrhythmus und nachts um 3 Uhr ermittelt. Die Kennzeichenerfassungen erfolgten werktags am 16. / 17. bzw. 23. / 24. Juni 2011.

Durch die unterschiedlichen Erhebungszeiten wurde gewährleistet, dass alle relevanten Nutzergruppen (Bewohner, Besucher, Beschäftigte etc.) berücksichtigt wurden. Die Kennzeichen wurden anonymisiert, so dass keine Halterfeststellung möglich ist.

Die Auswahl der erfassten Straßen erfolgte auf Grundlage der in der Machbarkeitsstudie 2008 festgelegten Straßenabschnitte. Neue Routen zur Kennzeichenerfassung, die möglichst typische Straßenabschnitte berücksichtigen und Rückschlüsse auf benachbarte Straßen erlauben, wurden in den Teilgebieten Arnimplatz, Bornholm und Humanplatz angelegt (vgl. Abbildung 18). Insgesamt wurden werktags 29.260 Kennzeichen erfasst.

Abbildung 18: Routen der Kennzeichenerfassung



Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

3.3.1 Mittlere Parkdauer

Die parkenden Fahrzeuge wurden unterschieden in:

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

In Abbildung 19 wird der Anteil der Kurz- und Langparker in den bewirtschafteten Gebieten und in Abbildung 20 in den nicht bewirtschafteten Gebieten dargestellt. Zwischen 11 und 21 Uhr liegt in den bewirtschafteten Gebieten der Anteil der von Langparkern belegten Parkstände bei 80 bis 90 %. Der Anteil der Langparker in den nicht bewirtschafteten Gebieten ist insgesamt geringfügig höher als in den bewirtschafteten Gebieten.

Abbildung 19: Kurz- und Langparker in den Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung⁴

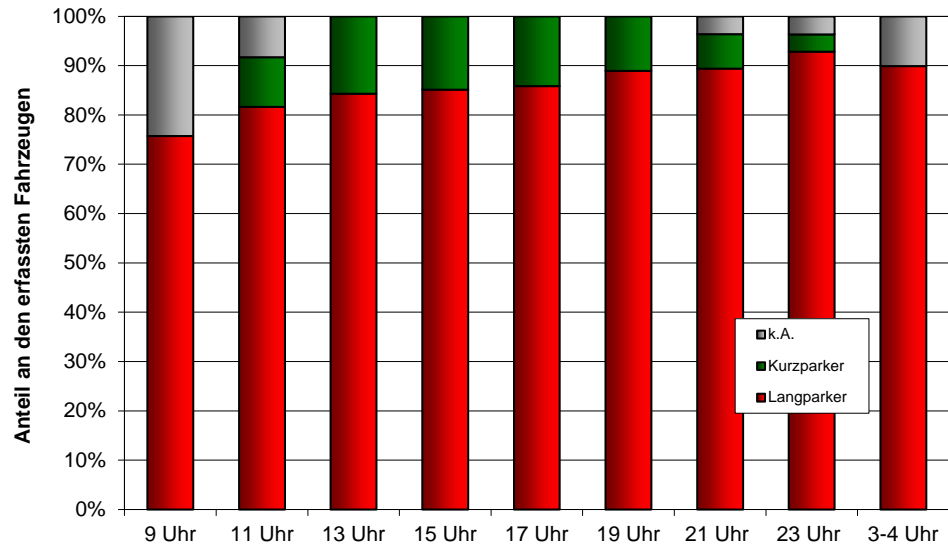
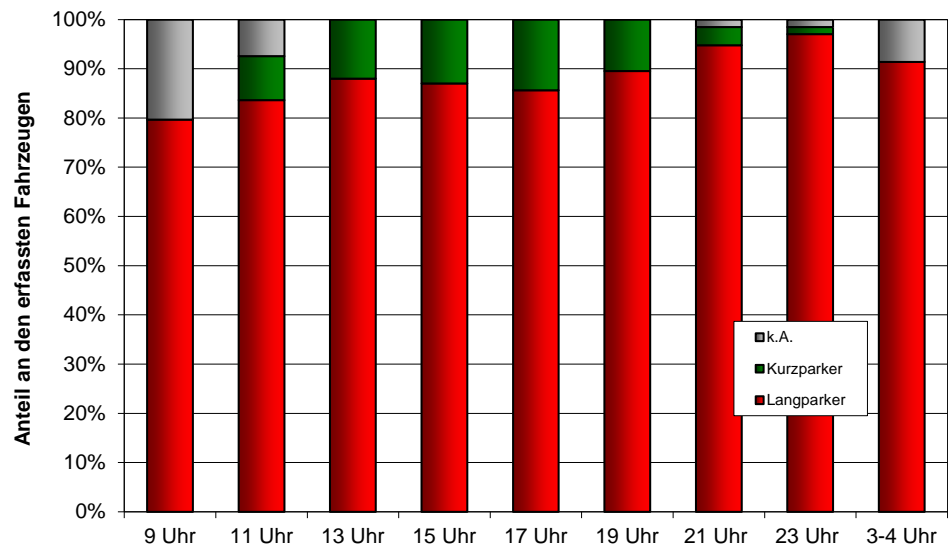


Abbildung 20: Kurz- und Langparker in den Gebieten ohne Parkraumbewirtschaftung⁵



⁴ Die Zuordnung zu Kurz- und Langparkern ist nicht möglich, wenn Beginn oder Ende des Parkvorgangs nicht hinreichend genau bestimmt werden können. Beispielsweise kann ein Fahrzeug, das einmalig morgens um 9 Uhr erfasst wurde, um 8 Uhr morgens (= Kurzparker) oder bereits in der Nacht (= Langparker) dort abgestellt worden sein. Daher ist die Zuordnung zu Kurz- und Langparkern in rund 5 % aller Fälle nicht möglich. Vor allem in den Tagesrandzeiten treten Fahrzeuge auf, für die diesbezüglich keine Angaben gemacht werden können.

3.3.2 Nutzergruppen

Mit Kenntnis der Parkdauer bzw. dem Beginn und Ende eines Parkvorgangs können die Fahrzeuge in folgende Nutzergruppen unterteilt werden:

- Gebietsfremde Langparker
(z.B. Beschäftigte, die nicht nachts im Gebiet parken),
- Gebietsfremde Kurzparker
(z.B. Kunden und Besucher, die nicht nachts im Gebiet parken) und
- Bewohner⁵
(Fahrzeuge, die nachts im Gebiet parken).

Die Zuordnungsmerkmale entsprechen denen der Machbarkeitsstudie 2008 und sind im Anhang dargestellt.

Im gesamten Untersuchungsgebiet ist der Bewohneranteil aller Parkenden um 13 Uhr mit gut 50 % am geringsten. Im weiteren Verlauf des Tages steigt er kontinuierlich an und erreicht um 23 Uhr mit gut 90 % den höchsten Anteil. Es bestehen keine wesentlichen Unterschiede zwischen den bewirtschafteten und den nicht bewirtschafteten Gebieten (vgl. Abbildung 21 und Abbildung 22).

Der Anteil der gebietsfremden Kurzparker liegt in den bewirtschafteten Gebieten um 13 Uhr bei 19 %, in den nicht bewirtschafteten Gebieten bei 16 %. Er sinkt im weiteren Verlauf des Tages auf 4 % (bewirtschaftet) und auf 3 % (nicht bewirtschaftet) um 23 Uhr.

Die gebietsfremden Langparker haben in den bewirtschafteten Gebieten um 11 und 13 Uhr mit 26 % den größten Anteil des Tages. In den nicht bewirtschafteten Gebieten liegt dieser Anteil zur gleichen Zeit bei 30 %. Ab 17 Uhr fällt dieser Anteil jeweils kontinuierlich und erreicht um 23 Uhr Werte von 4 % (bewirtschaftet) bzw. 5 % (nicht bewirtschaftet).

⁵ Zu dieser Gruppe gehört vermutlich auch ein (geringer) Anteil von Nicht-Bewohnern, die nachts im Gebiet parken, zum Beispiel von über Nacht bleibenden Besuchern oder nachts arbeitenden Beschäftigten. Dies wird bei der Zuordnung berücksichtigt. Um den Text verständlicher zu halten, wird im Folgenden vereinfachend von „Bewohnern“ gesprochen.

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Abbildung 21: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in den Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung

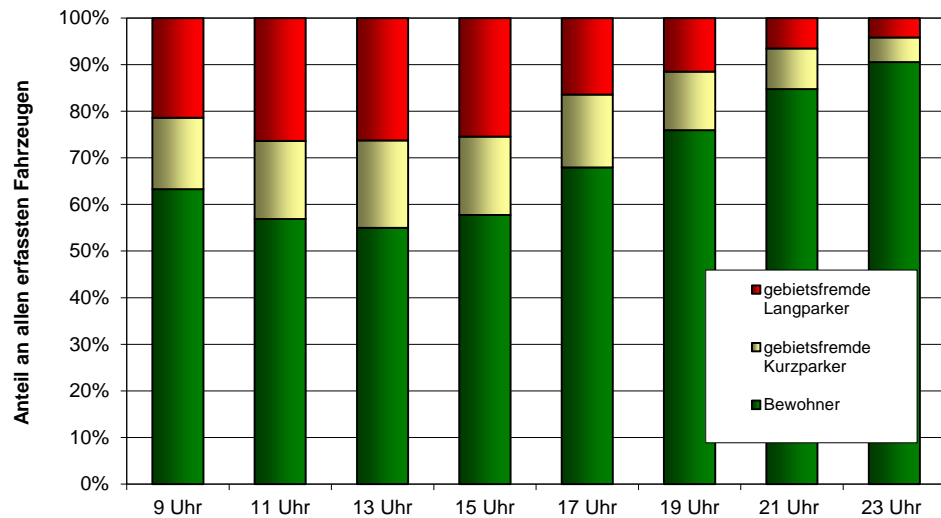
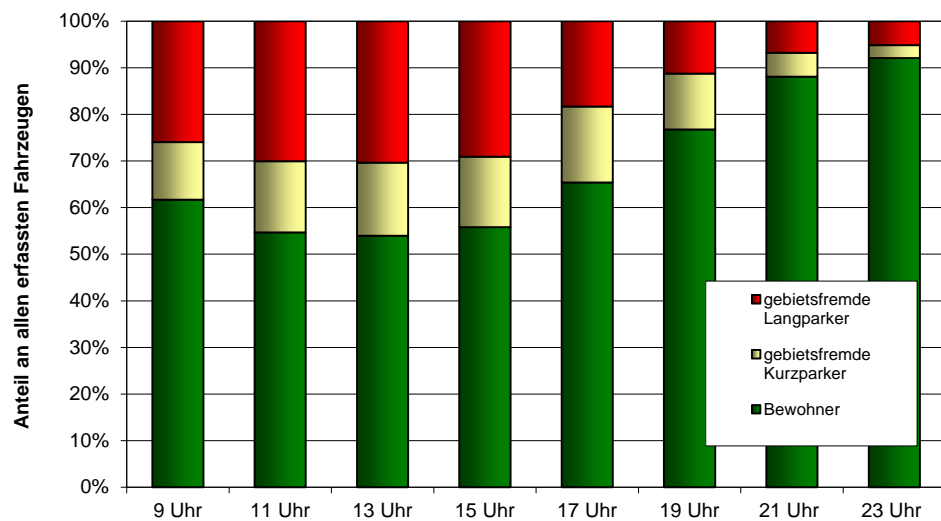


Abbildung 22: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in den Gebieten ohne Parkraumbewirtschaftung



Wenn die Daten zu bewirtschaftungsrelevanten Zeiträumen zusammengefasst werden, ergibt sich folgendes Bild (vgl. Abbildung 23):

- Tagsüber von 9-19 Uhr stellen die Bewohner in den bewirtschafteten Gebieten 63 %, in den nicht bewirtschafteten Gebieten 61 % aller parkenden Fahrzeuge. Abends zwischen 19 und 23 Uhr steigt der Anteil in den bewirtschafteten Gebieten auf 84 %, in den nicht bewirtschafteten Gebieten auf 86 %.
- Der Anteil gebietsfremder Kurzparker liegt in den bewirtschafteten Gebieten tagsüber von 9-19 Uhr bei 16 % und in den nicht bewirtschafteten Gebieten

bei 14 %. Abends von 19-23 Uhr fällt der Anteil auf 9 % (bewirtschaftet) bzw. auf 7 % (nicht bewirtschaftet).

- Die gebietsfremden Langparker haben in den bewirtschafteten Gebieten tagsüber zwischen 9 und 19 Uhr einen Anteil von 21 % und abends zwischen 19-23 Uhr einen Anteil von 7 %. In den nicht bewirtschafteten Gebieten liegen die Anteile tagsüber (9-19 Uhr) bei 24 % und abends (19-23 Uhr) bei 8 %.

In Abbildung 24 und Abbildung 25 werden die Nutzergruppen in den einzelnen Teilgebieten dargestellt.

Abbildung 23: Nutzergruppen nach bewirtschafteten und nicht bewirtschafteten Gebieten

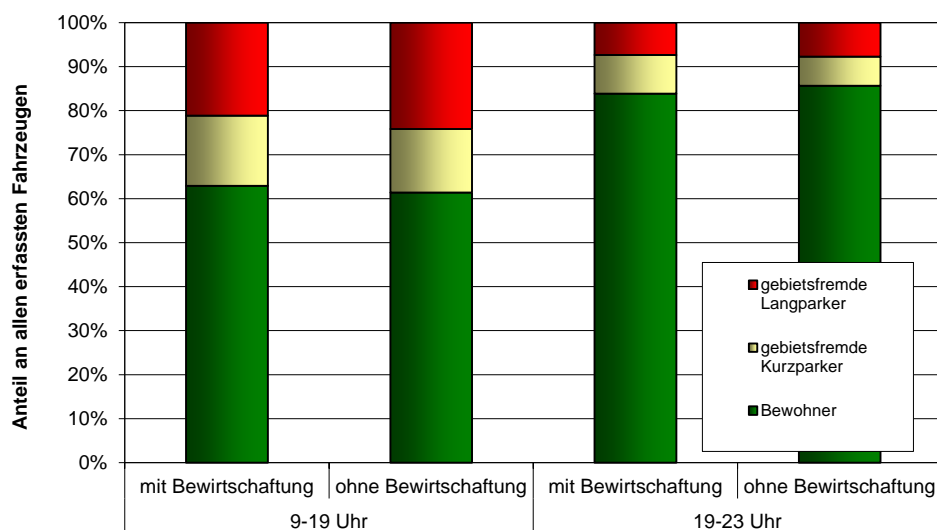


Abbildung 24: Nutzergruppen nach Teilgebieten (Werktag 9-19 Uhr)

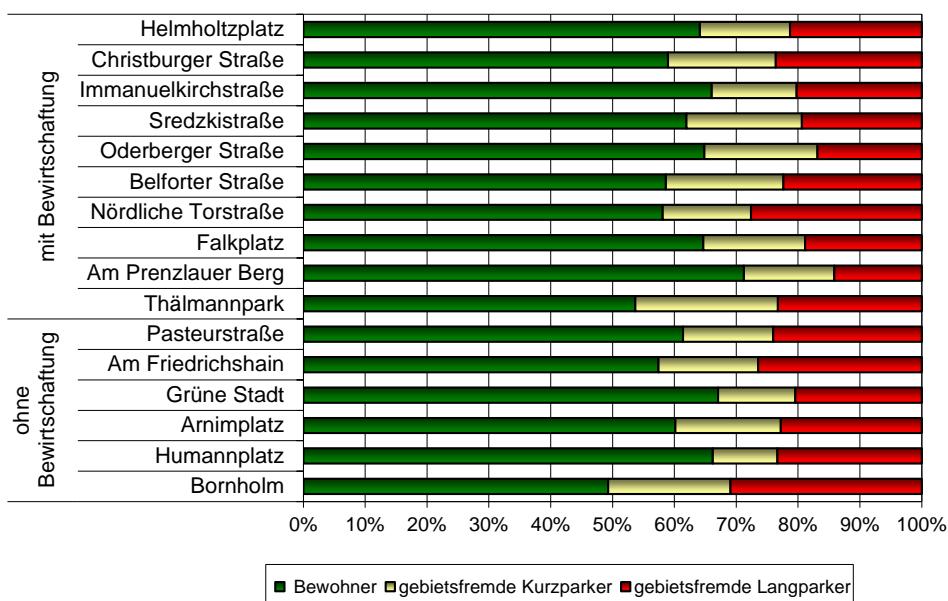
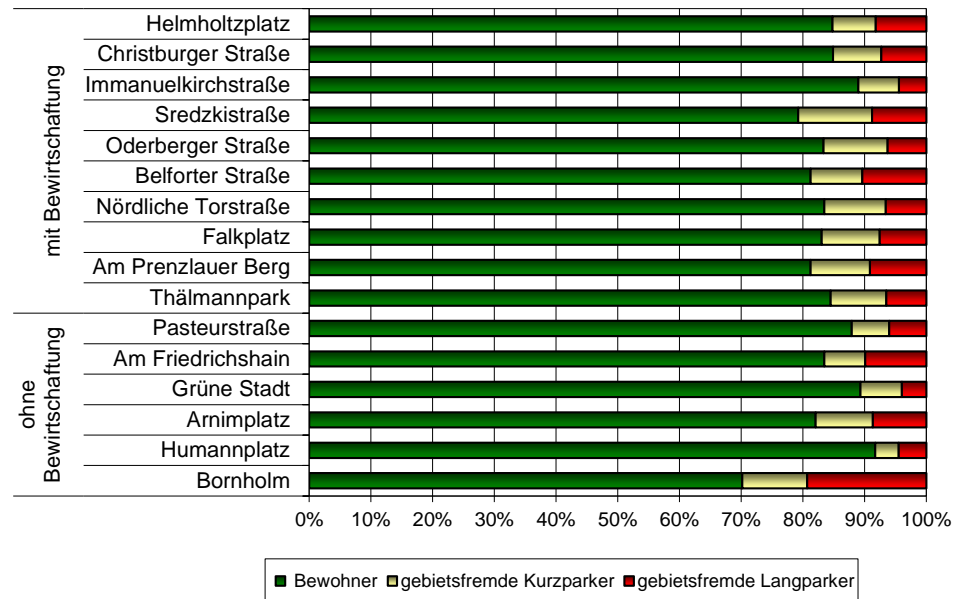
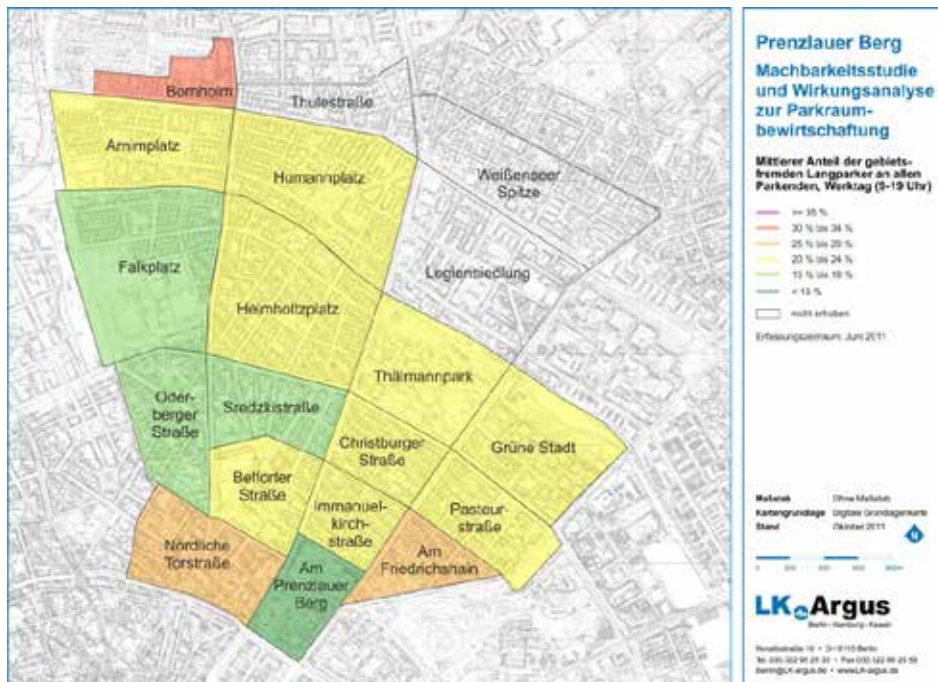


Abbildung 25: Nutzergruppen nach Teilgebieten (Werktag 19-23 Uhr)



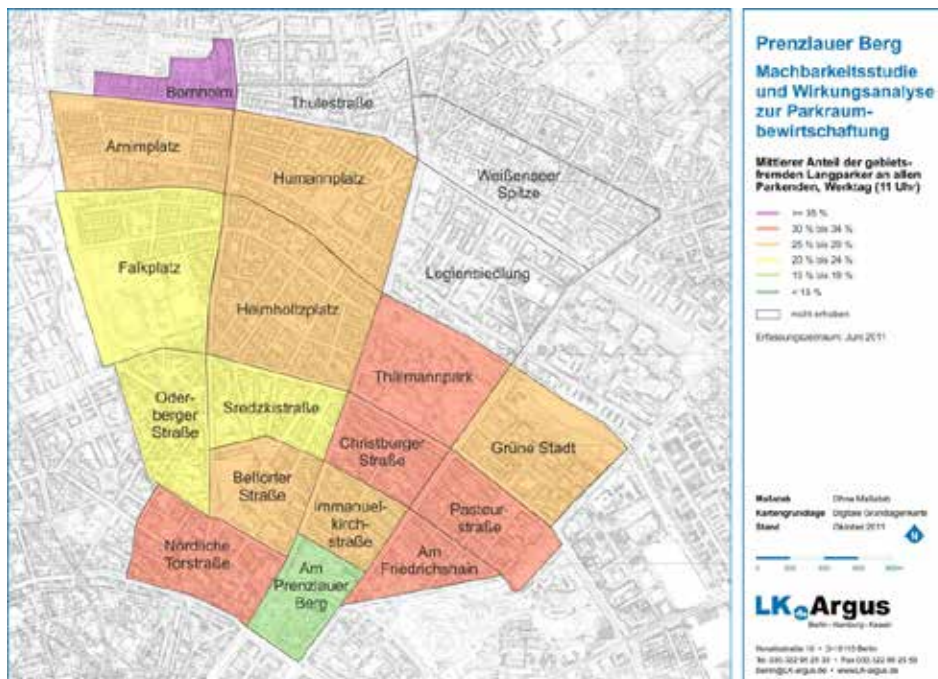
In den bewirtschafteten Gebieten liegen die Anteile der gebietsfremden Langparker von 9 bis 19 Uhr je nach Teilgebiet zwischen 14 und 28 %. Außerhalb der bewirtschafteten Gebiete liegen die Anteile der gebietsfremden Langparker zwischen 20 % in der Grünen Stadt und 31 % im Teilgebiet Bornholm.

Abbildung 26: Durchschnittlicher Anteil der gebietsfremden Langparker an allen erfassten Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum (Mittelwert Werktag 9-19 Uhr)



Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

Abbildung 27: Durchschnittlicher Anteil der gebietsfremden Langparker an allen erfassten Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum (Mittelwert Werktag 11 Uhr)



Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

4 Wirkungsanalyse

In der Wirkungsanalyse soll geklärt werden,

- ob sich die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 41-43 bewährt hat und
- ob eine räumliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung sinnvoll ist.

Hierfür werden die Einwohner- und Beschäftigtenstruktur, die Nutzungsdichte, die Motorisierung der Bevölkerung, das Parkraumangebot und die Belegung des Parkraums sowie die Nutzergruppen aus der Machbarkeitsstudie 2008 mit den aktuell ermittelten Daten 2011 verglichen.

Ein Vorher-Nachher-Vergleich der Strukturdaten klärt die Frage, ob die beobachteten Effekte auf die Einführung der Parkraumbewirtschaftung oder (auch) auf strukturelle Veränderungen im Untersuchungsgebiet zurückzuführen sind.

4.1 Vorher-Nachher-Vergleich der Strukturdaten

Für einen Vorher-Nachher-Vergleich werden die aktuellen Strukturdaten des bewirtschafteten Gebietes sowie der nicht bewirtschafteten Teilgebiete Pasteurstraße, Am Friedrichshain und Grüne Stadt mit den Daten vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung verglichen. Für die Teilgebiete Arnimplatz, Humannplatz, Bornholm, Legiensiedlung, Thulestraße und Weißenseer Spitze liegen keine Daten zur Vorher-Situation vor.

4.1.1 Einwohner

Laut Amt für Statistik waren am 30.06.2007 im betreffenden Gebiet 87.964 Einwohner gemeldet. Am 30.06.2011 waren es 89.781 Einwohner. Dies ist eine leichte Zunahme um 2 %.

Das größte Wachstum ist in den Teilgebieten Grüne Stadt (+10 %), Immanuelkirchstraße (+7 %), Oderberger Straße (+7 %) und Am Friedrichshain (+5 %) festzustellen. Leicht rückläufig ist die Anzahl der gemeldeten Einwohner in den Teilgebieten Nördliche Torstraße (-3 %), Thälmannpark (-3 %) und Falkplatz (-2 %).

Tabelle 8: Vergleich der Einwohnerzahlen

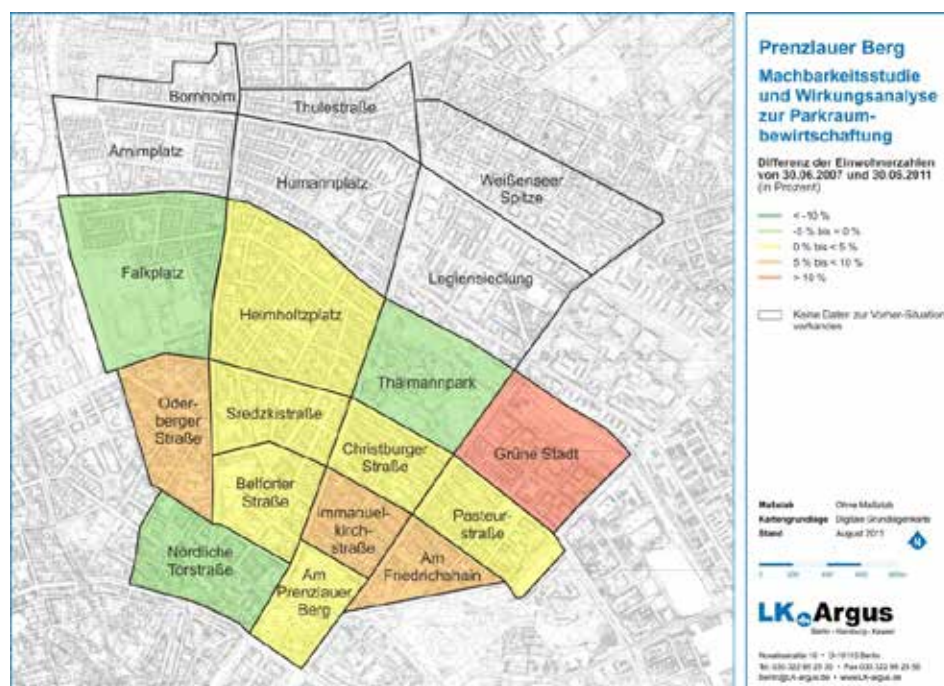
Bewirtschaftete Teilgebiete	Einwohner 2007 [EW]	Einwohner 2011 [EW]	Differenz [%]
Helmholtzplatz	20.640	20.682	0 %
Christburger Straße	7.139	7.406	+4 %
Immanuelkirchstraße	5.642	6.024	+7 %
Sredzkistraße	6.977	7.069	+1 %
Oderberger Straße	6.186	6.642	+7 %
Belforter Straße	4.466	4.652	+4 %
Nördliche Torstraße	5.694	5.541	- 3 %
Falkplatz	9.653	9.460	- 2 %
Am Prenzlauer Berg	2.386	2.440	+2 %
Thälmannpark	2.573	2.486	- 3 %
Summe	71.356	72.402	1 %

Unbewirtschaftete Teilgebiete	Einwohner 2007 [EW]	Einwohner 2011 [EW]	Differenz [%]
Pasteurstraße	6.732	6.720	0 %
Am Friedrichshain	4.758	5.013	+5 %
Grüne Stadt	5.118	5.646	+10 %
Summe	16.608	17.379	+5 %

Summe gesamt	87.964	89.781	+2 %
---------------------	---------------	---------------	-------------

Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

Abbildung 28: Differenz der Einwohnerzahlen



Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

4.1.2 Beschäftigte

Im Jahr 2007 waren 18.051 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Untersuchungsgebiet beschäftigt. Im Jahr 2009 waren es 20.321 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Dies ist eine Zunahme der Beschäftigten um 13 %.

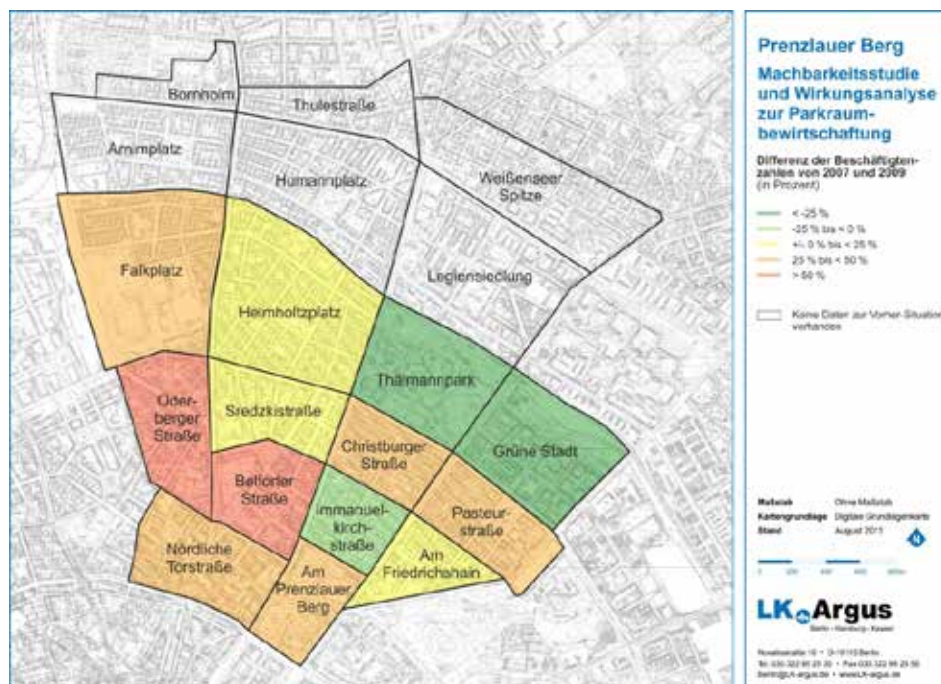
Die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen ist jedoch sehr unterschiedlich. Am stärksten nahmen die Beschäftigten im Teilgebiet Belforter Straße zu (+79 %). Eine deutliche Zunahme tritt auch im Teilgebiet Oderberger Straße mit 52 % auf. Eine Abnahme der Beschäftigten ist vor allem in den Teilgebieten Thälmannpark (-58 %) und in der Grünen Stadt (-54 %) festzustellen.

Hinweis: Es wird empfohlen, die Beschäftigtendaten noch einmal auf Plausibilität zu prüfen. Die starken Änderungen in einigen Teilgebieten in nur zwei Jahren erscheinen ungewöhnlich.

Tabelle 9: Vergleich der Beschäftigtenzahlen

Bewirtschaftete Teilgebiete	Beschäftigte 2007 [B]	Beschäftigte 2009 [B]	Differenz [%]
Helmholtzplatz	2.217	2.317	+5 %
Christburger Straße	589	755	+28 %
Immanuelkirchstraße	2.108	2.055	- 3 %
Sredzkistraße	1.074	1.188	+11 %
Oderberger Straße	1.114	1.694	+52 %
Belforter Straße	504	901	+79 %
Nördliche Torstraße	4.312	5.512	+28 %
Falkplatz	2.083	2.790	+34 %
Am Prenzlauer Berg	169	232	+37 %
Thälmannpark	2.041	850	-58 %
Summe	16.211	18.294	+13 %
Unbewirtschaftete Teilgebiete	Beschäftigte 2007 [B]	Beschäftigte 2009 [B]	Differenz [%]
Pasteurstraße	623	859	+38 %
Am Friedrichshain	853	1.000	+17 %
Grüne Stadt	364	168	-54 %
Summe	1.840	2.027	+10 %
Summe gesamt	18.051	20.321	+13 %

Abbildung 29: Differenz der Beschäftigtenzahlen



Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

4.1.3 Nutzungsdichte

Die Nutzungsdichten aus der Machbarkeitsstudie von 2008 und der aktuellen Daten 2011 werden auf Basis der Daten des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg verglichen. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

- Nutzungsdichte 2008:
 - Gemeldete Einwohner, Stand: 30.06.2008
 - Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Stand: 2007
- Nutzungsdichte 2011:
 - Gemeldete Einwohner, Stand: 30.06.2011
 - Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, Stand: 2009

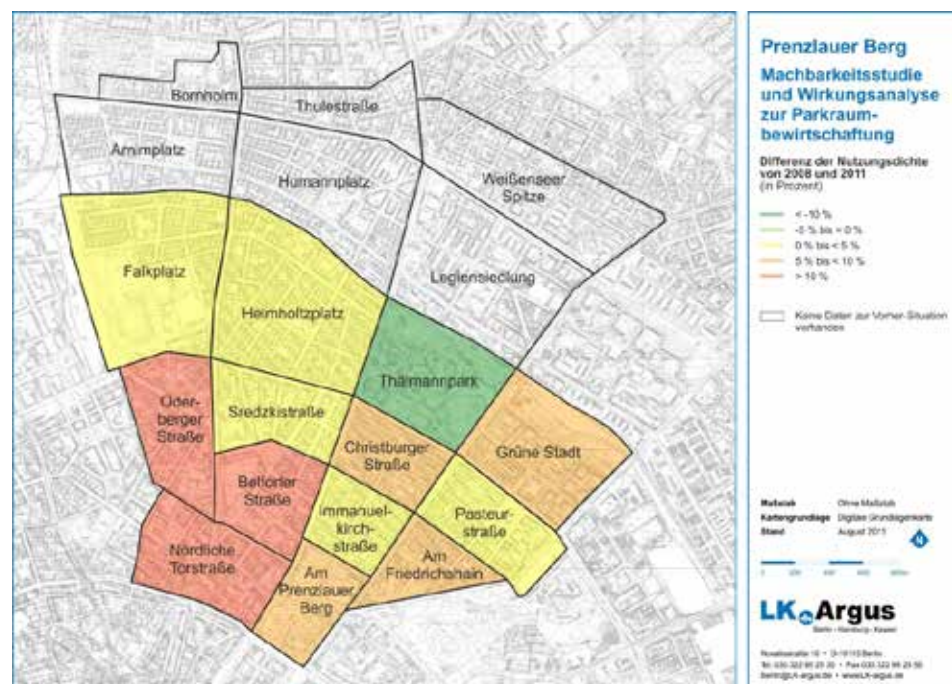
Im Vergleich zum Jahr 2008 ist die Nutzungsdichte um acht Einwohner + Beschäftigte je Hektar gestiegen. Dies entspricht einer Zunahme um 4 %. Dabei ist die Entwicklung der Nutzungsdichte im bewirtschafteten und nicht bewirtschafteten Gebiet ähnlich.

Die Entwicklung verläuft jedoch in den einzelnen Teilgebieten unterschiedlich. In den Teilgebieten Nördliche Torstraße, Belforter Straße und Oberberger Straße ist die Nutzungsdichte mit +10 bis +14 % am stärksten gestiegen. Eine starke Abnahme fand im Teilgebiet Thälmannpark mit -27 % statt.

Tabelle 10: Vergleich der Nutzungsdichte

Bewirtschaftete Teilgebiete	Nutzungsdichte 2008 [EW08 +B07/ha]	Nutzungsdichte 2011 [EW11 + B09/ha]	Differenz [%]
Helmholtzplatz	317	319	+1 %
Christburger Straße	309	326	+6 %
Immanuelkirchstraße	352	367	+4 %
Sredzkistraße	260	266	+2 %
Oderberger Straße	209	238	+14 %
Belforter Straße	171	191	+12 %
Nördliche Torstraße	257	283	+10 %
Falkplatz	173	180	+4 %
Am Prenzlauer Berg	111	116	+5 %
Thälmannpark	107	78	-27 %
Summe	226	234	+4 %
Unbewirtschaftete Teilgebiete	Nutzungsdichte 2008 [EW08 +B07/ha]	Nutzungsdichte 2011 [EW11 + B09/ha]	Differenz [%]
Pasteurstraße	230	237	+3 %
Am Friedrichshain	267	286	+7 %
Grüne Stadt	122	129	+6 %
Summe	188	198	+5 %
Summe gesamt	219	227	+4 %

Abbildung 30: Differenz der Nutzungsdichte



4.1.4 Motorisierung

Am 30.06.2007 waren laut Amt für Statistik Berlin-Brandenburg im bewirtschafteten Gebiet 21.968 Kraftfahrzeuge zugelassen. Am 30.06.2011 waren es 19.443 Kraftfahrzeuge. Dies ist eine Abnahme um 11 %. Auch im nicht bewirtschafteten Gebiet gab es eine Abnahme um 8 %.

Die Motorisierungsdichte ist von ehemals 312 Kfz je 1.000 Einwohner um 13 % auf 271 Kfz je 1.000 Einwohner gesunken. Eine abnehmende Motorisierung tritt in allen Teilgebieten mit Ausnahme des Teilgebiets Falkplatz (+5 %) auf. Am stärksten hat der Motorisierungsgrad in den Teilgebieten Immanuelkirchstraße (-19 %), Oderberger Straße (-18 %) sowie Belforter Straße (-17 %) abgenommen.

Bei der Datengrundlage zur Auswertung der Motorisierung sind private und gewerblich genutzte Fahrzeuge enthalten. Eine Aussage zu Veränderungen der privat oder gewerblich genutzten Fahrzeuge kann nicht getroffen werden, da bereits in der Machbarkeitsstudie 2008 keine Trennung nach diesen beiden Kategorien erfolgte. Außerdem ist zu beachten, dass zwar gewerblich genutzte Fahrzeuge im Untersuchungsgebiet gemeldet sind, aber nicht unbedingt ständig dort verkehren. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass auch andersorts gemeldete Fahrzeuge, zum Beispiel als privat genutzte Firmenwagen, regelmäßig im Untersuchungsgebiet parken. Die Motorisierungsdaten sind daher mit großer Vorsicht zu interpretieren.

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

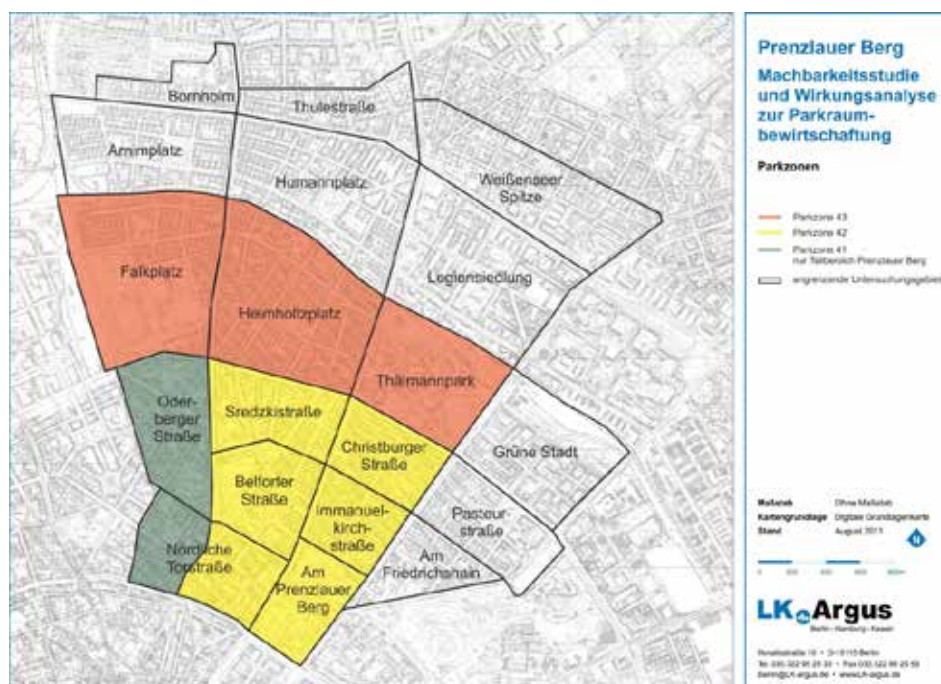
Tabelle 11: Vergleich der Motorisierung

Bewirtschaftete Teilgebiete	Kfz / 1.000 EW 2007	Kfz / 1.000 EW 2011	Differenz [Kfz/1.000 EW]	Differenz [%]
Helmholtzplatz	272	235	-38	-14 %
Christburger Straße	290	250	-40	-14 %
Immanuelkirchstraße	339	274	-65	-19 %
Sredzkistraße	324	279	-45	-14 %
Oderberger Straße	329	269	-60	-18 %
Belforter Straße	353	293	-60	-17 %
Nördliche Torstraße	381	331	-50	-13 %
Falkplatz	273	286	13	+5 %
Am Prenzlauer Berg	331	277	-54	-16 %
Thälmannpark	347	302	-45	-13 %
Summe	308	269	-39	-13 %
Unbewirtschaftete Teilgebiete	Kfz / 1.000 EW 2007	Kfz / 1.000 EW 2011	Differenz [Kfz/1.000 EW]	Differenz [in %]
Pasteurstraße	327	278	-50	-15 %
Am Friedrichshain	348	307	-41	-12 %
Grüne Stadt	318	268	-51	-16 %
Summe	331	283	-48	-15 %
Summe gesamt	312	271	-41	-13 %

4.2 Vorher-Nachher-Vergleich der Parkraumbelegung

Für einen Vorher-Nachher-Vergleich der bewirtschafteten Parkzonen 41, 42 und 43 werden das Parkraumangebot und die Anzahl der parkenden Fahrzeuge sowie der Parkraumbelegungsgrad vor Einführung und nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung gegenüber gestellt.

Abbildung 31: Abgrenzung der Parkzonen 41, 42 und 43



Bezirk Pankow
von Berlin

Machbarkeitsstudie und Wirkungsanalyse zur Parkraum- bewirtschaftung Prenzlauer Berg

November 2011

4.2.1 Parkraumangebot

Das Parkraumangebot ist in den Parkzonen 41, 42 und 43 insgesamt weitgehend konstant geblieben. Zum Zeitpunkt der Erhebung im Jahr 2011 standen werktags tagsüber (11 Uhr) 14.704 Kfz-Abstellstände im öffentlichen Straßenraum und in öffentlich zugänglichen Sammelanlagen zur Verfügung⁶. Im Vergleich zu 2008 sind insgesamt 525 Abstellstände entfallen. Dies entspricht einem Rückgang um 3 %. Zwar sind die Abstellstände im öffentlichen Straßenraum um 1.140 (- 8 %) gesunken, jedoch ist das Angebot in den Sammelanlagen um 610 Abstellstände (+37 %) gestiegen.

Durch Veränderungen von Haltverboten, Aufbau / Abbau von Baustellen, Stellplatzausrichtungen (quer / längs) und Parkplatzumstrukturierungen änderte sich das Parkraumangebot in den einzelnen Teilgebieten unterschiedlich. Im Teilge-

⁶ Die Zahlen beziehen sich auf das tatsächlich verfügbare Angebot. Theoretisch vorhandene, aber durch Baustellen belegte Abstellstände sind nicht enthalten.

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

biet Oderberger Straße ging es um 29 % zurück. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass über 20 % des theoretischen Parkraumangebots dieses Teilgebietes nur temporär durch Baustellen belegt sind. Um rund 10 % sind die Abstellstände in den Teilgebieten Immanuelkirchstraße und Helmholtzplatz durch Baustellen belegt. Die Tabelle 12 stellt die tatsächlich zur Zeit der Erhebung vorhandene Situation dar.

Tabelle 12: Vorher-Nachher-Vergleich Parkraumangebot (Werktag 11 Uhr)

Teilgebiet	Parkraumangebot											
	Straßenraum				Sammelanlagen				gesamt			
	Vorher 2008	Nachher 2011	Differenz [absolut]	Differenz [%]	Vorher 2008	Nachher 2011	Differenz [absolut]	Differenz [%]	Vorher 2008	Nachher 2011	Differenz [absolut]	Differenz [%]
Falkplatz	2.260	2.109	-151	-7%	394	668	274	70%	2.654	2.777	123	5%
Oderberger Straße	606	388	-218	-36%	100	111	11	11%	706	499	-207	-29%
Nördliche Torstraße	1.487	1.408	-79	-5%	235	216	-19	-8%	1.722	1.624	-98	-6%
Am Prenzlauer Berg	598	533	-65	-11%	100	249	149	149%	698	782	84	12%
Christburger Straße	1.329	1.241	-88	-7%	0	0	0	0%	1.329	1.241	-88	-7%
Immanuelkirchstraße	884	770	-114	-13%	95	94	-1	-1%	979	864	-115	-12%
Belforter Straße	1.083	996	-87	-8%	34	34	0	0%	1.117	1.030	-87	-8%
Sredzkistraße	1.352	1.395	43	3%	250	250	0	0%	1.602	1.645	43	3%
Helmholtzplatz	3.156	2.829	-327	-10%	28	37	9	32%	3.184	2.866	-318	-10%
Thälmannpark	807	754	-53	-7%	431	622	191	44%	1.238	1.376	138	11%
Gesamt	13.562	12.423	-1.139	-8%	1.667	2.281	614	37%	15.229	14.704	-525	-3%

4.2.2 Parkraumbellegung

Nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung ist die Anzahl der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum in den drei Parkzonen je nach Tageszeit und Wochentag um 1.800 bis 3.050 gesunken. Dies entspricht Rückgängen von 14 bis 21 % (Abbildung 32).

Während der bewirtschafteten Zeit (Mo-Fr 9-24 Uhr, Sa 9-24 Uhr) parken werktags tagsüber rund 2.700 Fahrzeuge und abends rund 2.300 Fahrzeuge weniger im Gebiet als vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung. Tagsüber (11 Uhr) entspricht dies einem Rückgang von 19 % und abends (21 bis 23 Uhr) von 16 % an geparkten Fahrzeugen.

Die höchste Abnahme ist mit 3.050 Fahrzeugen (-21 %) am Samstagabend um 21 Uhr während der Bewirtschaftungszeit zu verzeichnen. Auch außerhalb der Bewirtschaftungszeit sinkt die Anzahl der geparkten Fahrzeuge um rund 15 % (Abbildung 32).

Die Effekte sind je nach Teilgebiet unterschiedlich stark. Werktags tagsüber reicht die Abnahme der geparkten Fahrzeuge im Straßenraum von rund -10 % in den Teilgebieten Sredzkistraße und Christburger Straße bis zu rund -30 % in den Teilgebieten Am Prenzlauer Berg, Nördliche Torstraße und Oderberger Straße.

Werktags abends wirkt sich die Parkraumbewirtschaftung ebenfalls räumlich unterschiedlich aus. In den Teilgebieten Am Prenzlauer Berg und Sredzkistraße beträgt der Rückgang nur bis zu 2 %, in den Teilgebieten Nördliche Torstraße,

Oderberger Straße, Belforter Straße und Immanuelkirchstraße parken rund 25 % weniger Fahrzeuge. Die insgesamt stärksten Rückgänge mit 25 bis 40 % treten in den Teilgebieten Am Prenzlauer Berg, Nördliche Torstraße, Oderberger Straße, Belforter Straße und Thälmannpark am Samstagabend um 21 Uhr auf (vgl. Abbildung 33 bis Abbildung 47).

Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Abbildung 32: Rückgang der Pkw-Einheiten im Straßenraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung

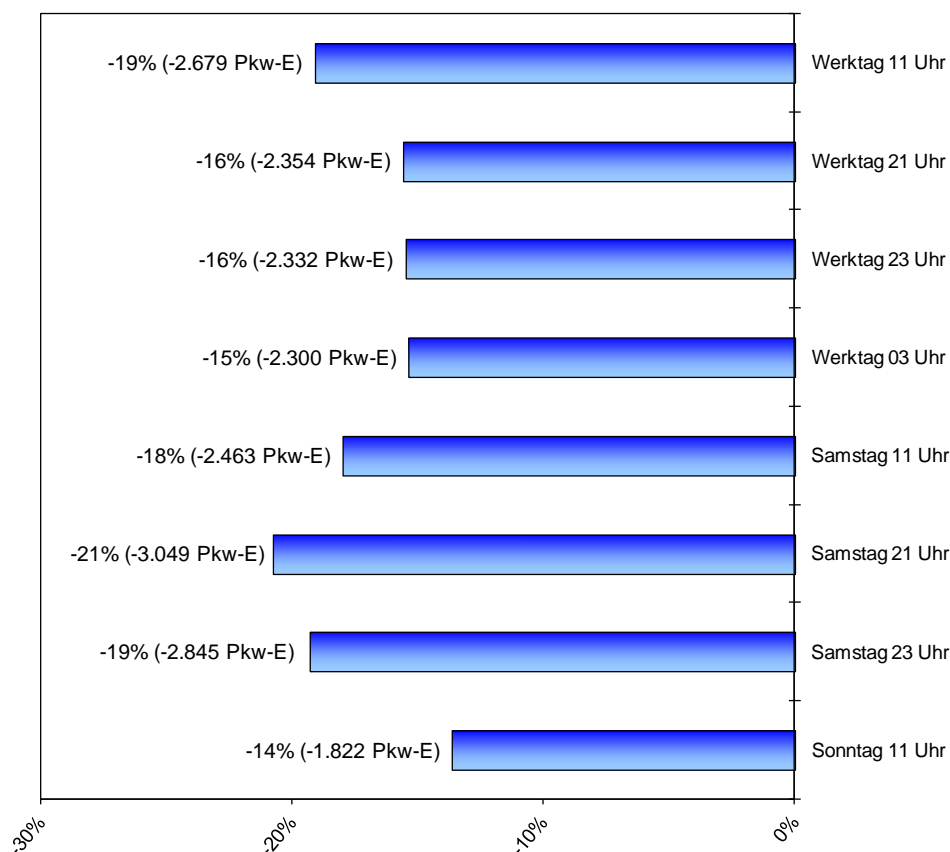


Tabelle 13: Vorher-Nachher-Vergleich der Pkw-Einheiten (Werkgtag 11 Uhr)

Teilgebiet	Pkw-Einheiten 2008			Pkw-Einheiten 2011			Differenz 2008/2011		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Falkplatz	1.827	258	2.085	1.555	287	1.842	-15%	11%	-12%
Oderberger Straße	715	129	844	488	74	562	-32%	-43%	-33%
Nördliche Torstraße	1.824	114	1.938	1.353	223	1.575	-26%	95%	-19%
Am Prenzlauer Berg	648	102	750	447	129	576	-31%	26%	-23%
Christburger Straße	1.292	-	1.292	1.173	-	1.173	-9%	-	-9%
Immanuelkirchstraße	1.117	58	1.175	824	62	886	-26%	6%	-25%
Belforter Straße	1.138	9	1.147	881	15	896	-23%	67%	-22%
Sredzkistraße	1.430	110	1.540	1.311	181	1.492	-8%	65%	-3%
Helmholtzplatz	3.362	21	3.383	2.775	18	2.793	-17%	-14%	-17%
Thälmannpark	657	254	911	526	315	841	-20%	24%	-8%
Gesamt	14.010	1.055	15.065	11.332	1.302	12.634	-19%	23%	-16%

Nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung ist mit dem Rückgang der parkenden Fahrzeuge auch der Belegungsgrad im Straßenraum je nach Wochentag und Tageszeit zwischen 6 und 14 % gesunken (vgl. Tabelle 14 und Tabellen im Anhang). Samstagabend um 21 Uhr tritt insgesamt die stärkste Abnahme (-14 %) des Belegungsgrades auf.

Wegen des teilweise veränderten Parkraumangebotes entsprechen die Rückgänge der Belegungsgrade nicht immer den Rückgängen der parkenden Fahrzeuge. Beim Vergleich der Parkraumbelugung ist auch zu beachten, dass das Parkverhalten durch Baustellen beeinflusst werden kann. Besonders in den Teilgebieten Immanuelkirchstraße und Helmholtzplatz sind rund 10 % und im Teilgebiet Oderberger Straße über 20 % der insgesamt theoretisch zur Verfügung stehenden Abstellstände durch Baustellen belegt. Von einer merklichen Verteilung der Kraftfahrzeuge auf die umliegenden Straßenräume ist auszugehen. In Abbildung 34 ist in der unteren Graphik zusätzlich der berechnete Belegungsgrad für den theoretischen Fall dargestellt, dass keine Baustellen vorhanden wären (vgl. Tabelle 7, Seite 15).

Der Rückgang der parkenden Fahrzeuge und der Belegungsgrade in den bewirtschafteten Teilgebieten lässt sich vor allem auf die Einführung der Parkraumbewirtschaftung zurückführen. Mit Ausnahme der gesunkenen Kfz-Zulassungen (deren Statistik erfahrungsgemäß mit großer Vorsicht verwendet werden muss) hätten die Rahmenbedingungen ansonsten eher eine steigende Nachfrage bzw. Belegungsgrade erwarten lassen:

- das Parkraumangebot im Straßenraum ist um 8 % gesunken,
- die Bewohnerzahlen sind konstant geblieben (+1 %) und
- die Anzahl der Beschäftigten ist um 13 % gestiegen.⁷

Um die Auswirkungen bzw. Verlagerungseffekte der Parkraumbewirtschaftung zu verdeutlichen, werden in den Abbildung 33 bis Abbildung 48 auch die angrenzenden Teilgebiete dargestellt, sofern Daten aus Vorher-Erhebungen vorhanden waren.

In den angrenzenden nicht bewirtschafteten Teilgebieten Pasteurstraße, Am Friedrichshain und Grüne Stadt sowie Arnimplatz und Humannplatz tritt nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung eine deutliche Zunahme der parkenden Fahrzeuge und eine Erhöhung der Belegungsgrade vor allem werktags tagsüber sowie am Wochenende auf. Ob diese Effekte durch eine räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung reduziert werden können, wird in der Machbarkeitsanalyse untersucht (Kapitel 6).

⁷ Hinweis: dieser Wert sollte überprüft werden, vgl. Kapitel 4.1.2, Seite 29.

Am Beispiel der in Abbildung 33 dargestellten Situation werktags tagsüber wird jedoch deutlich, dass die Bewirtschaftung nicht nur zu einer Verlagerung parkender Fahrzeuge in die benachbarten Bereiche geführt hat. Während die Anzahl der parkenden Fahrzeuge in den Parkzonen um rund 2.700 gesunken ist, ist sie in den angrenzenden Untersuchungsgebieten insgesamt nur um 600 gestiegen.

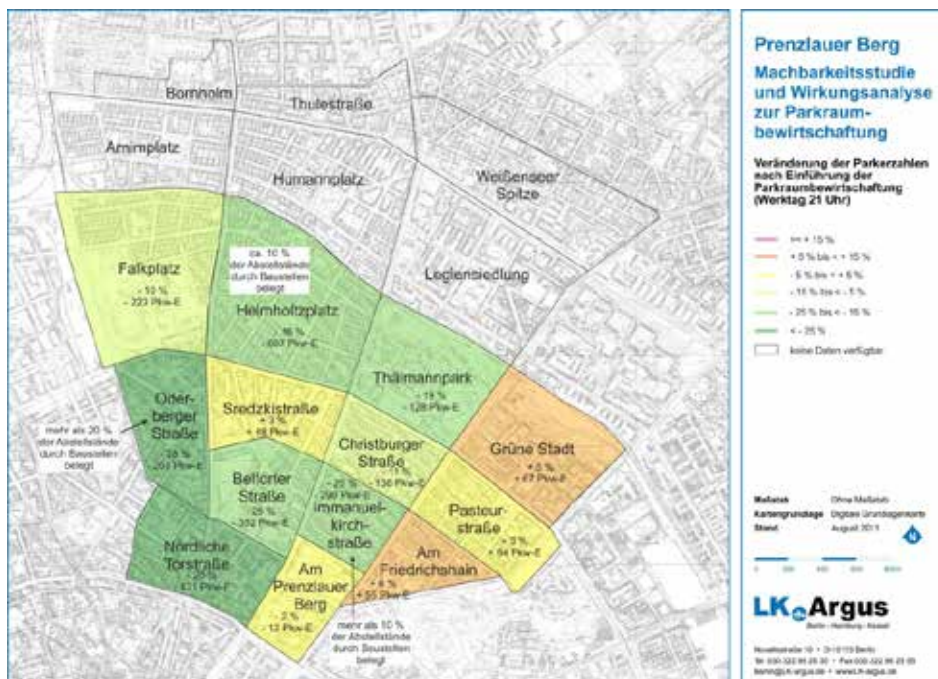
Bezirk Pankow
 von Berlin
**Machbarkeitsstudie
 und Wirkungsanalyse
 zur Parkraum-
 bewirtschaftung
 Prenzlauer Berg**

November 2011

Tabelle 14: Vorher-Nachher-Vergleich des Parkraumbelegungsgrades
 (Werktag 11 Uhr)

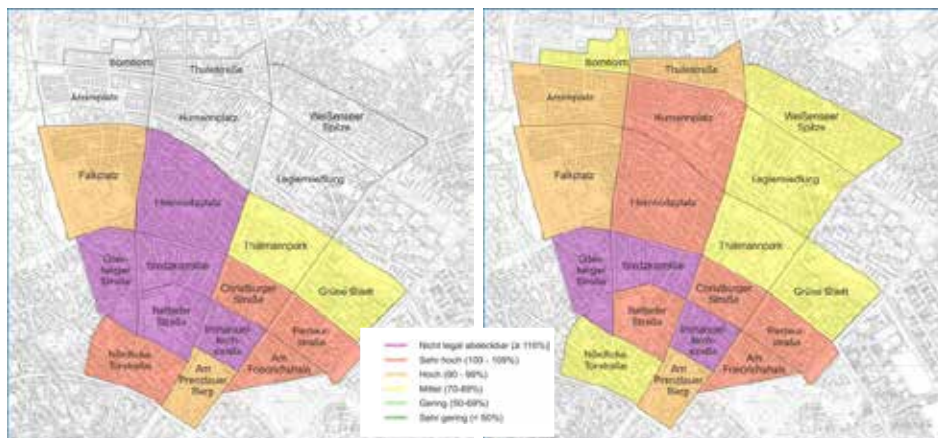
Teilgebiet	Belegungsgrad 2008			Belegungsgrad 2011			Differenz 2008/2011		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Falkplatz	81%	65%	79%	74%	43%	66%	-7%	-22%	-13%
Oderberger Straße	118%	129%	120%	126%	67%	113%	8%	-62%	-7%
Nördliche Torstraße	123%	48%	113%	96%	103%	97%	-27%	55%	-16%
Am Prenzlauer Berg	108%	102%	107%	84%	52%	74%	-24%	-50%	-33%
Christburger Straße	97%	-	97%	95%	-	95%	-2%	-	-2%
Immanuelkirchstraße	126%	61%	120%	107%	65%	102%	-19%	4%	-18%
Belforter Straße	105%	25%	103%	88%	44%	87%	-17%	19%	-16%
Sredzkistraße	106%	44%	96%	94%	72%	91%	-12%	28%	-5%
Helmholtzplatz	107%	75%	106%	98%	49%	97%	-9%	-26%	-9%
Thälmannpark	81%	59%	74%	70%	51%	61%	-11%	-8%	-13%
Gesamt	103%	63%	99%	91%	57%	86%	-12%	-6%	-13%

Abbildung 35: Veränderung der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 21 Uhr)



Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

Abbildung 36: Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum vor (links) und nach (rechts) Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 21 Uhr)



Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Abbildung 37: Veränderung der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 23 Uhr)

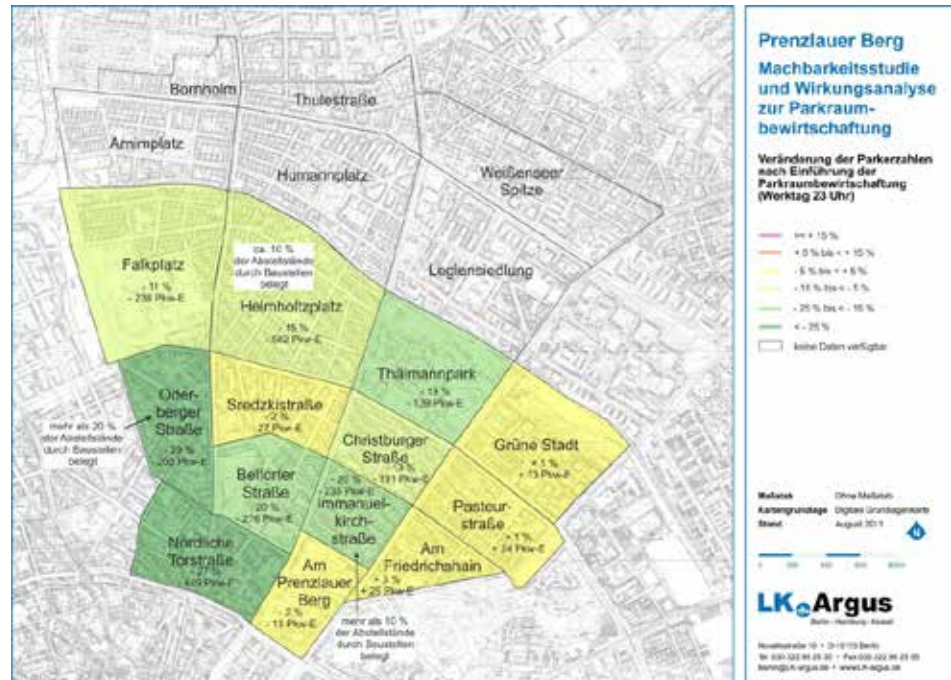
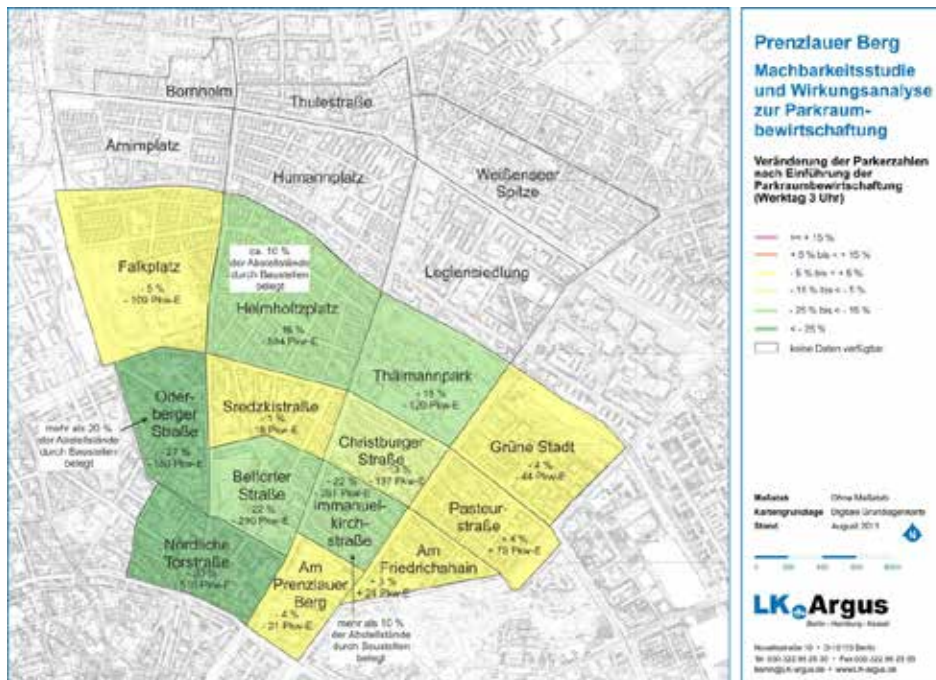


Abbildung 38: Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum vor (links) und nach (rechts) Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 23 Uhr)

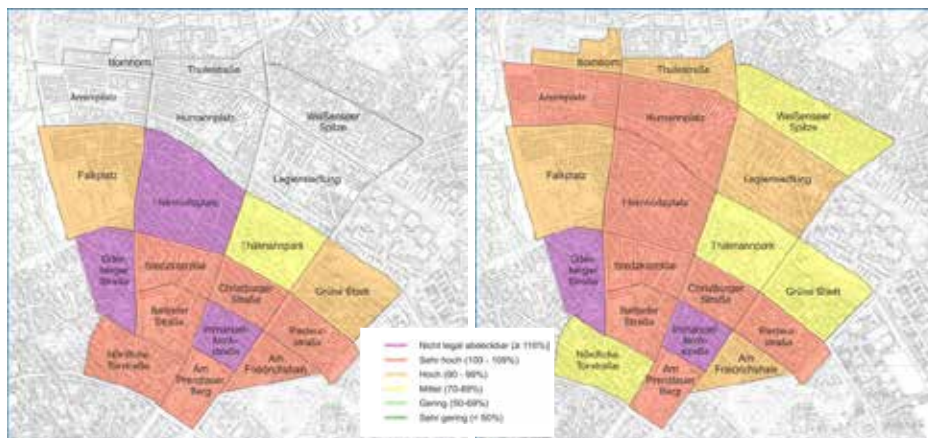


Abbildung 39: Veränderung der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 03 Uhr)



Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraumbewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

Abbildung 40: Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum vor (links) und nach (rechts) Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 03 Uhr)



Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Abbildung 41: Veränderung der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Samstag 11 Uhr)

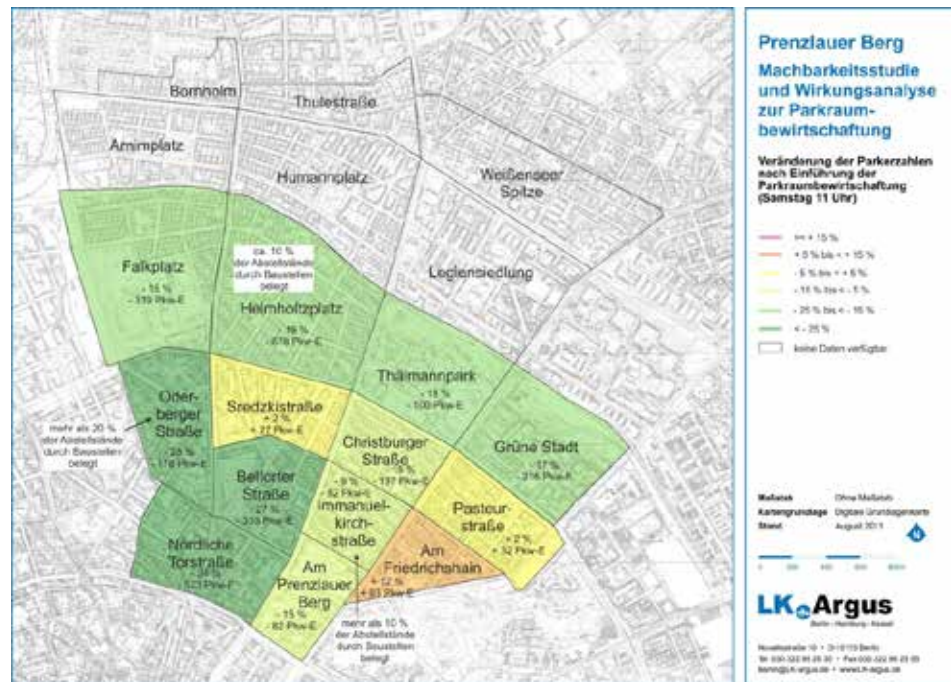
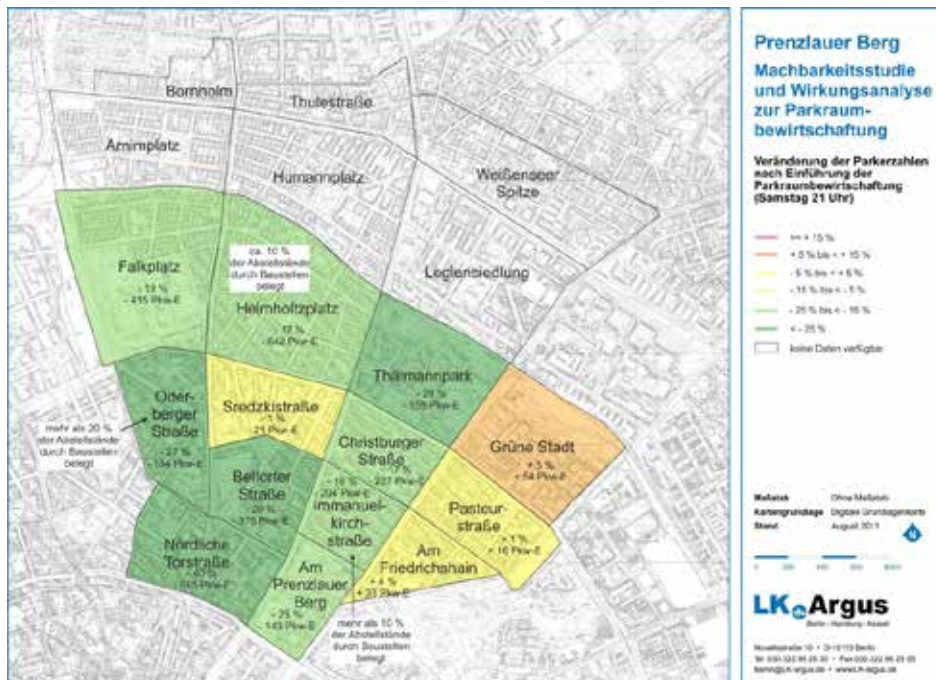


Abbildung 42: Parkraumbelungsgrad im Straßenraum vor (links) und nach (rechts) Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Samstag 11 Uhr)

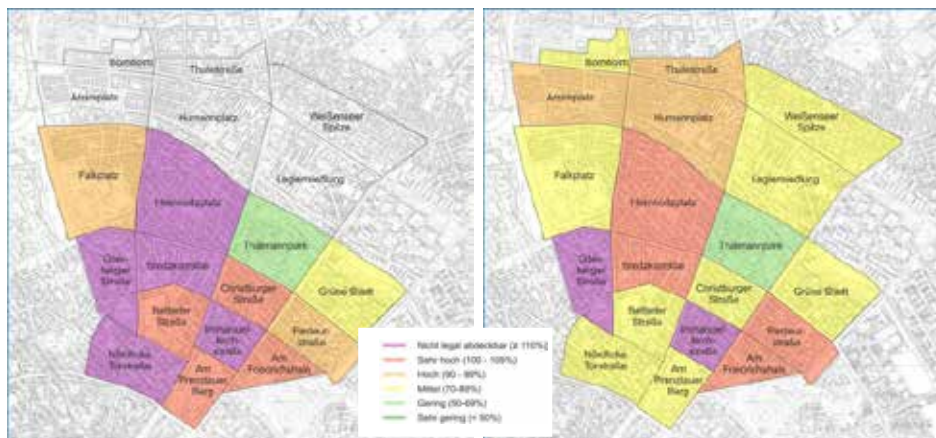


Abbildung 43: Veränderung der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Samstag 21 Uhr)



Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraumbewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

Abbildung 44: Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum vor (links) und nach (rechts) Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Samstag 21 Uhr)



Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Abbildung 45: Veränderung der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Samstag 23 Uhr)

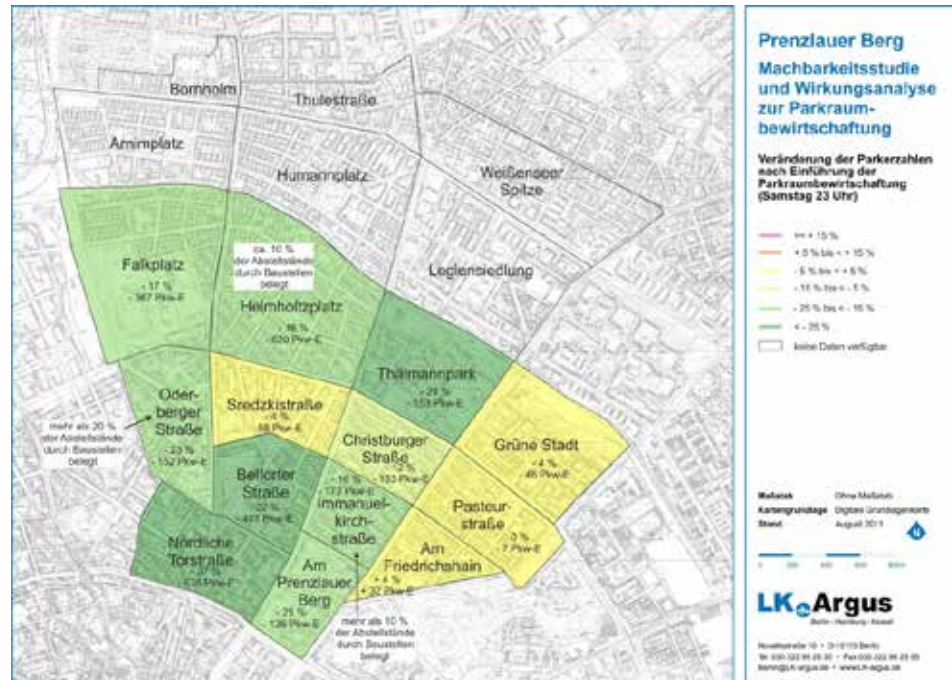


Abbildung 46: Parkraumbelungsgrad im Straßenraum vor (links) und nach (rechts) Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Samstag 23 Uhr)

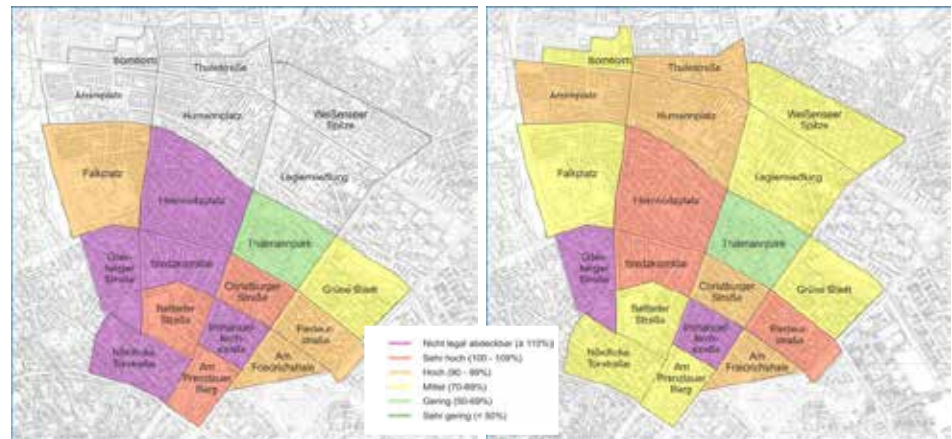
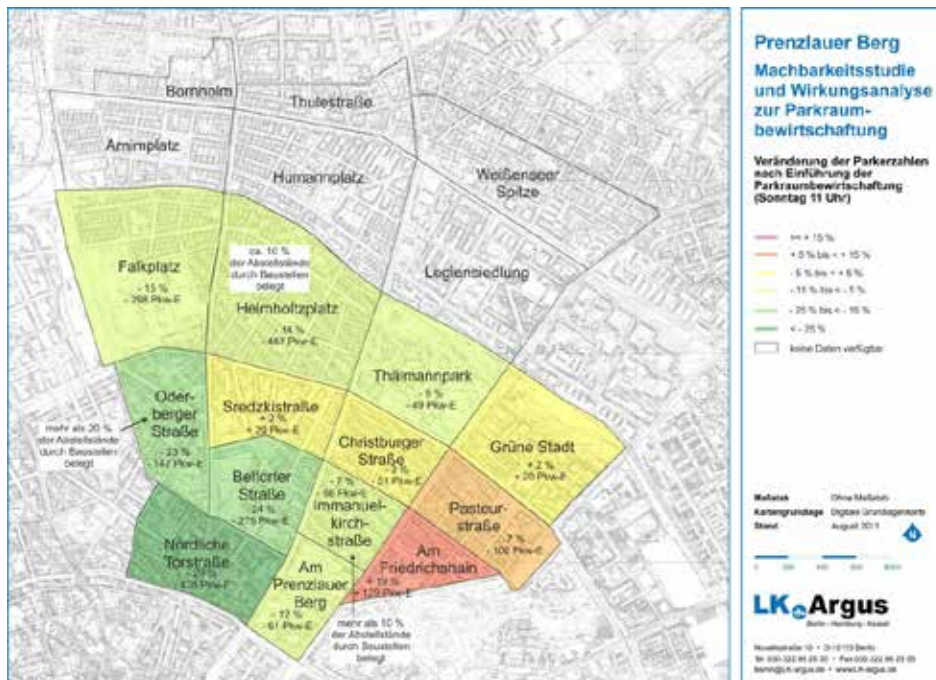


Abbildung 47: Veränderung der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Sonntag 11 Uhr)



Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

Abbildung 48: Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum vor (links) und nach (rechts) Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Sonntag 11 Uhr)



Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

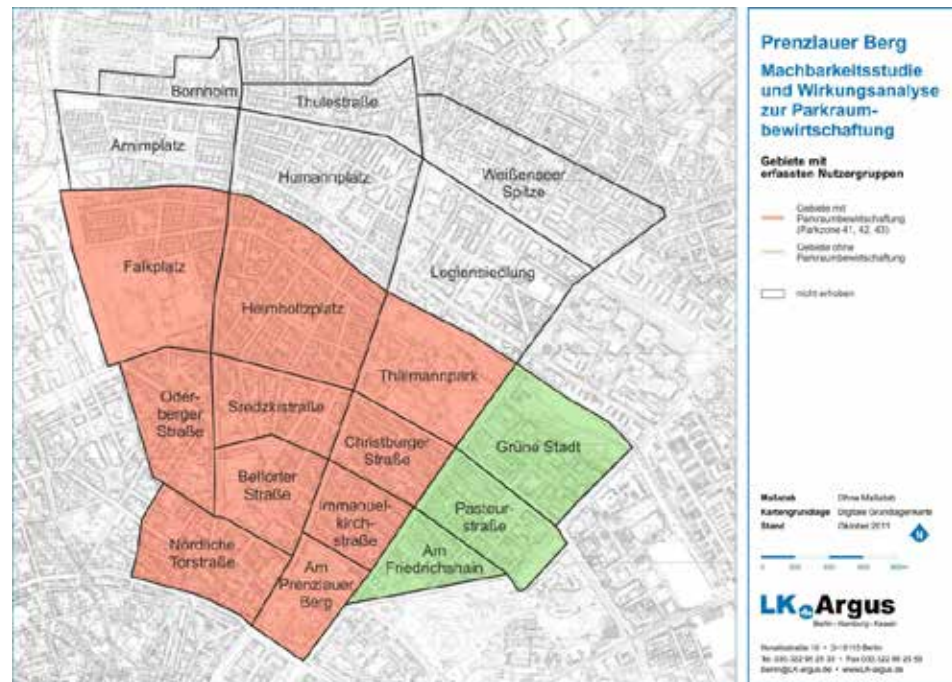
November 2011

4.3 Vorher-Nachher-Vergleich der Nutzergruppen

In der Wirkungsanalyse wurde auch untersucht, ob die Parkraumbewirtschaftung Einfluss auf die Zusammensetzung der Nutzergruppen hat. Die Auswertungen werden durchgeführt für die:

- Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung (Kapitel 4.3.1),
- Gebiete ohne Parkraumbewirtschaftung (Kapitel 4.3.2, Seite 50).

Abbildung 49: Teilgebiete mit erfassten Nutzergruppen



**4.3.1 Nutzergruppen in den bewirtschafteten Gebieten
(Parkzone 41, 42, 43)**

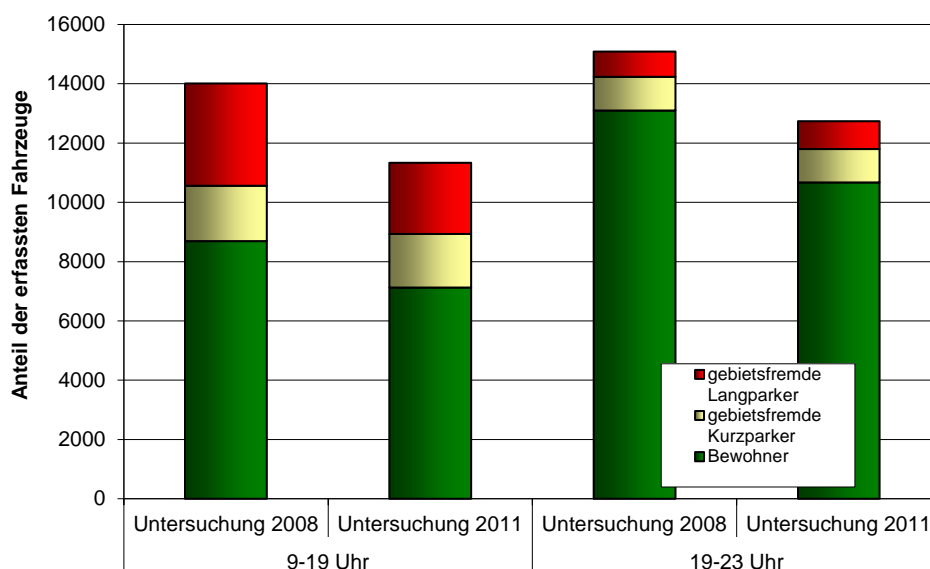
Absolut gesehen ergibt sich folgendes Bild in den bewirtschafteten Gebieten (vgl. Abbildung 50):

- Tagsüber von 9-19 Uhr ist die Zahl der als „Bewohner“ eingestufted Fahrzeuge seit 2008 von 8.690 auf 7.131 zurückgegangen (-18 %). Abends zwischen 19 und 23 Uhr sank sie von 13.095 auf 10.672 (-19 %).
- Bei den gebietsfremden Kurzparkern ist die Zahl tagsüber (9-19 Uhr) seit 2008 von 1.867 auf 1.807 (-3 %) und abends (19-23 Uhr) von 1.143 auf 1.128 (-1 %) Fahrzeugen etwa gleich geblieben.

- Die größten Rückgänge gab es bei den Fahrzeugen der gebietsfremden Langparker. Sie sind seit 2008 tagsüber (9-19 Uhr) von 3.453 auf 2.395 zurückgegangen (-31 %). Abends (19-23 Uhr) ist die Zahl jedoch von 850 auf 936 Parkern gestiegen (+10%).

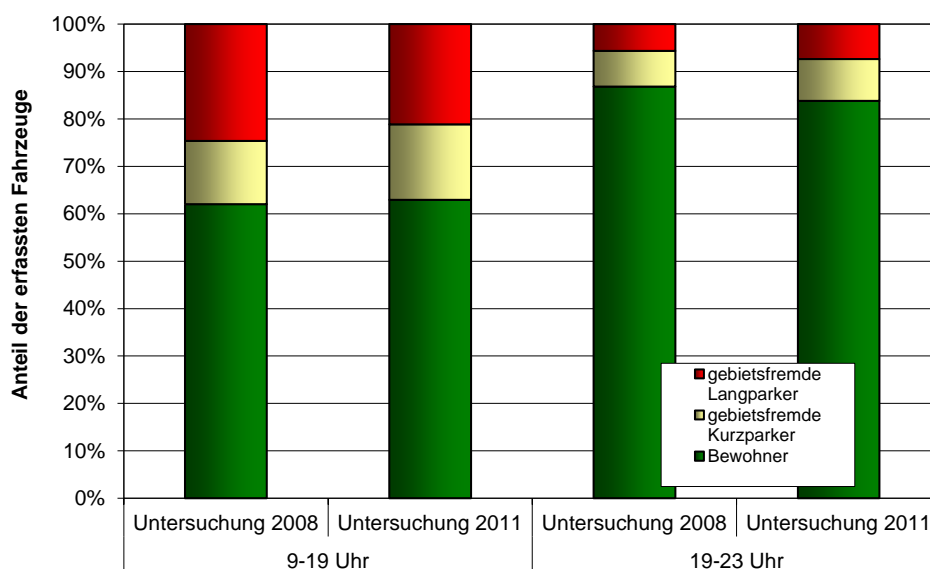
November 2011

Abbildung 50: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen in den Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung (absolute Zahlen)



Nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung ist der Bewohneranteil an allen parkenden Fahrzeugen tagsüber von 9-19 Uhr etwa gleich geblieben. Der Anteil der gebietsfremden Langparker ist von 25 % auf 21 % zurückgegangen. Der Anteil der gebietsfremden Kurzparker ist von 13 % auf 16 % gestiegen. Abends zwischen 19 und 23 Uhr nahm der Anteil der gebietsfremden Parker leicht zu.

Abbildung 51: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen in den Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung (Angaben in Prozent)



Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

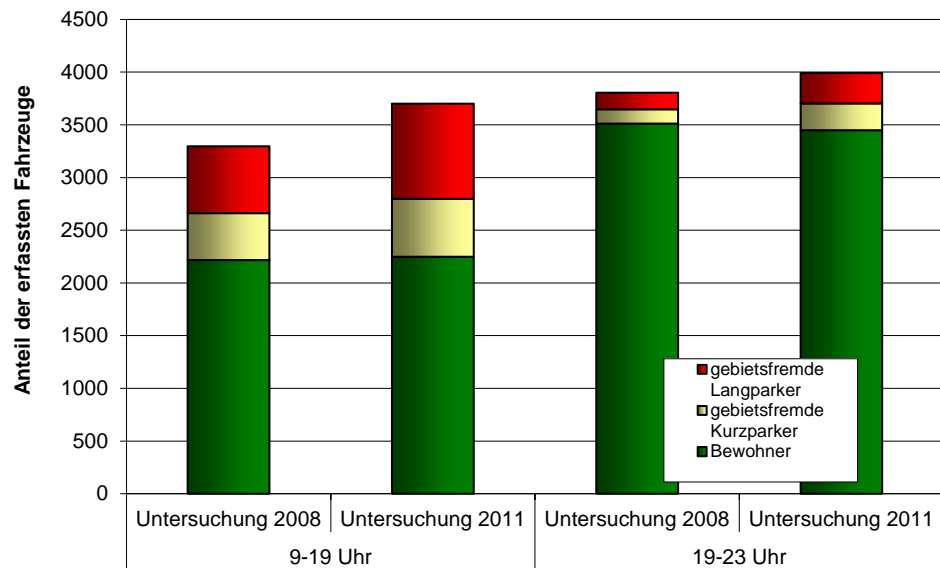
November 2011

4.3.2 Nutzergruppen in den Gebieten ohne Bewirtschaftung

Ein Vorher-Nachher-Vergleich der nicht bewirtschafteten Gebiete ist nur in den östlichen Teilgebieten Am Friedrichshain, Pasteurstraße und Grüne Stadt möglich, da nur für diese Gebiete aus der Verkehrsuntersuchung von 2008 Vergleichsdaten zur Verfügung stehen. Die wichtigsten Ergebnisse sind (vgl. Abbildung 52):

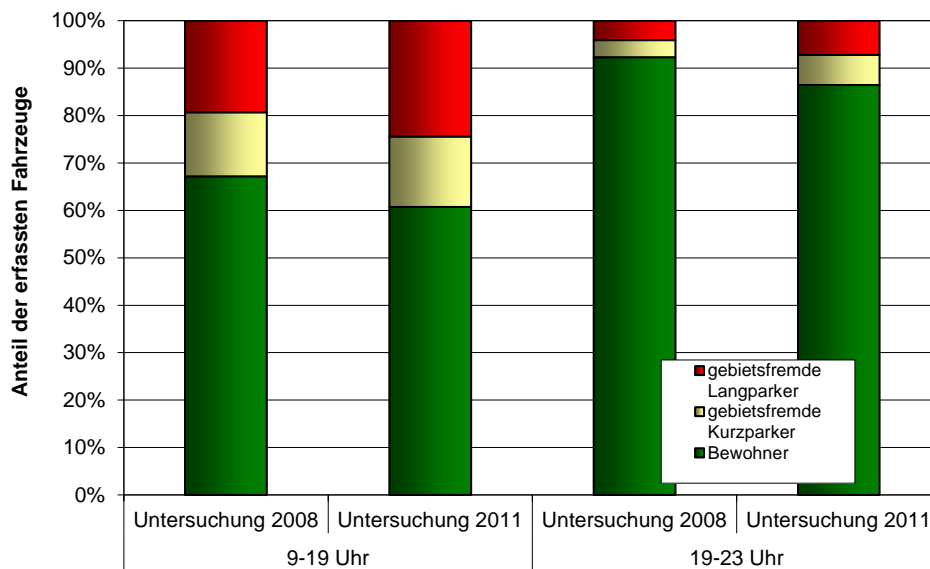
- Die Zahl der Bewohnerparker ist seit 2008 in etwa gleich geblieben (tagsüber von 2.217 auf 2.249 Parker und abends von 3.512 auf 3.449 Parker).
- Die Zahl der gebietsfremden Kurzparker ist seit 2008 leicht gestiegen. Tagsüber (9-19 Uhr) stieg sie um 105 auf 550 Parker und abends (19-23 Uhr) um 118 auf 255 Parker.
- Bei den gebietsfremden Langparkern ist die Zahl seit 2008 tagsüber (9-19 Uhr) von 636 auf 903 Fahrzeuge und abends (19-23 Uhr) von 156 auf 287 Fahrzeuge angestiegen.

Abbildung 52: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen in den östlichen Gebieten ohne Parkraumbewirtschaftung (absolute Zahlen)



Nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung haben sich die Anteile der gebietsfremden Langparker tagsüber (9-19 Uhr) von 19 auf 24 % erhöht. Der Anteil der gebietsfremden Kurzparker stieg um 2 % auf 15 %. Auch in den Abendstunden stieg der Anteil der gebietsfremden Langparker (von 4 auf 7 %) und der Anteil der gebietsfremden Kurzparker (von 4 auf 6 %). Im Gegensatz dazu sank der Bewohneranteil tagsüber um 6 % auf 61 % und in den Abendstunden um 6 % auf 86 %.

Abbildung 53: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen in den östlichen Gebieten ohne Parkraumbewirtschaftung (Angaben in Prozent)



Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

5 Zwischenfazit mit Konfliktanalyse

Im Grundsatz hat sich die Parkraumbewirtschaftung bewährt. Heute parken werktags tagsüber rund 2.700 Fahrzeuge weniger im Straßenraum des Gebietes als vor Einführung der Bewirtschaftung. Dies entspricht einem Rückgang um rund 20 Prozent. Die wesentlichen Ergebnisse sind:

- Je nach Wochentag und Tageszeit ist die Anzahl der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum des bewirtschafteten Gebietes nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung um 1.800 bis 3.050 gesunken. Diese Reduzierungen entsprechen Rückgängen um 14 bis 21 %. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass auch außerhalb der Bewirtschaftungszeiten deutliche Abnahmen auftreten.
- Verantwortlich für die Abnahme der geparkten Fahrzeuge sind die als „Bewohner“ und „gebietsfremde Langparker“ eingestufteten Nutzer. So ist die Anzahl der parkenden Fahrzeuge bei den Bewohnern tagsüber um rund 1.550 auf 7.150 Fahrzeuge (-18 %) und bei den gebietsfremden Langparkern um rund 1.050 auf 2.400 Fahrzeuge (-30 %) gesunken.
- Die Effekte sind je nach Teilgebiet unterschiedlich stark. Die Rückgänge der im Straßenraum parkenden Fahrzeuge reichen werktags tagsüber von rund 10 % in den Teilgebieten Sredzkistraße und Christburger Straße bis zu rund 30 % in den Teilgebieten Nördliche Torstraße, Oderberger Straße und Am Prenzlauer Berg. Nachts (3 Uhr) sind die Effekte ebenfalls unterschiedlich: In den Teilgebieten Sredzkistraße, Am Prenzlauer Berg und Falkplatz ist die Lage bei geringen Rückgängen von 1 bis 5 % nahezu unverändert, im Teilgebiet Nördliche Torstraße ging die Belegung dagegen um 30 % zurück.
- Das Parkraumangebot ist in den Parkzonen 41, 42 und 43 insgesamt etwa konstant geblieben. Im öffentlichen Straßenraum ist es zwar um 1.140 Parkstände gesunken (-8 %); dafür ist das Angebot in Sammelanlagen um 610 Stellplätze gestiegen (+37 %). In der Summe stehen zum Zeitpunkt der aktuellen Erhebungen werktags tagsüber rund 14.700 Kfz-Abstellstände zur Verfügung. Dies sind 530 Parkstände weniger als im Jahr 2008 (-3 %).
- Möglicherweise verhaltensbeeinflussende Änderungen des Parkraumangebotes sind in den Teilgebieten Oderberger Straße, Helmholtzplatz und Immanuelkirchstraße zu beachten; dort sank das gesamte Angebot v.a. durch Baustellen um rund 30 % (Oderberger Straße) bzw. um 10 % (Helmholtzplatz, Immanuelkirchstraße).
- Die insgesamt positive Gebietsentwicklung hat die Nutzungsdichte und damit die potenzielle Parkraumnachfrage erhöht. Die Zahl der Bewohner stieg um 1.050 (+1 %), die der Beschäftigten um 2.100 (+13 %). Der Rückgang der zugelassenen Kraftfahrzeuge um 11 % im bewirtschafteten Gebiet unterstützt dagegen die Effekte der Parkraumbewirtschaftung.

Die beschriebenen Wirkungen entsprechen etwa den Effekten der Parkraumbewirtschaftung in der benachbarten Rosenthaler Vorstadt im Bezirk Mitte (Parkzone 38). Dort sank die Belegung nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung tagsüber um 25 %. Nachts - also außerhalb der Bewirtschaftungszeiten - ging die Zahl der parkenden Fahrzeuge um 14 % zurück.

In der Machbarkeitsstudie von 2008 wurde in der Prognose für Variante 2 ein Rückgang des mittleren Belegungsgrads im Straßenraum am Tage von je nach Teilgebiet rund 80 % bis 125 % auf durchschnittlich rund 84 % erwartet (vgl. Tab. 41 in der Machbarkeitsstudie 2008, ohne Thälmannpark).⁸ Bezogen auf das damalige Parkraumangebot (12.734 Parkstände) entsprach dies einer prognostizierten Reduzierung um 2.620 Fahrzeuge. Tatsächlich erreicht wurde im Vergleichsgebiet ein Rückgang von 2.550 Fahrzeugen. Insgesamt entspricht die Wirkung damit den Erwartungen. Es gibt jedoch auch unerwartete Effekte bzw. zu beachtende Rahmenbedingungen:

- Die Effekte in den Abend- und Nachtstunden sind höher als in der Machbarkeitsstudie angenommen wurde. Das Gleiche gilt für das Bewohnerparken. Letzteres könnte ein Hinweis darauf sein, dass ein höherer Anteil der als „Bewohner“ eingestuftten Fahrzeuge anderen Gruppen wie über Nacht bleibenden Besuchern, länger bleibenden Gastronomiebesuchern oder Beschäftigten zuzuordnen ist.
- Die teilgebietscharfen Prognosen wurden teilweise nicht erfüllt. Je nach Teilgebiet wurden die Prognosen über-, aber auch unterschritten. Offenbar sind kleinräumige Prognosen nur mit größeren Schwankungsbereichen möglich.
- Der Belegungsgrad hat sich in manchen Teilgebieten wegen des baustellenbedingten Wegfalls von Parkständen trotz deutlich reduzierter Fahrzeugzahlen nur wenig geändert. Der „gefühlte“ Parkdruck hat daher mancherorts kaum abgenommen.
- Die Verlagerungseffekte in angrenzende Bereiche sind stärker als erwartet wurde. So parken in den Teilgebieten Am Friedrichshain, Pasteurstraße und Grüne Stadt werktags tagsüber insgesamt rund 400 Fahrzeuge mehr als vor der Bewirtschaftung. Das ist ein Zuwachs von 12 %. Besonders stark haben sich die Zahlen der gebietsfremden Langparker in den Teilgebieten Am Friedrichshain mit +76 % und Pasteurstraße mit +39 % erhöht.

Es ist daher sinnvoll, die Machbarkeit und die voraussichtlichen Auswirkungen einer räumlich erweiterten Parkraumbewirtschaftung zu untersuchen. Dies geschieht im folgenden Kapitel 6.

⁸ Bezirksamt Pankow / LK Argus (Bearb.): Parkraumbewirtschaftung prüfen: Machbarkeitsstudie Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg. Berlin, Dezember 2008.

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

6 Machbarkeitsanalyse

Die Bestands- und Wirkungsanalyse zeigt, dass die Einführung der Parkraumbewirtschaftung zu Verlagerungseffekten in die angrenzenden Gebiete geführt hat. Eine Ausdehnung der Bewirtschaftung ist daher sinnvoll.

Im Folgenden werden mögliche Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung diskutiert (Kapitel 6.1) und Vorschläge für die räumliche Abgrenzung der zusätzlichen Bewirtschaftungsgebiete (Kapitel 6.2), die Bewirtschaftungszeiten, Gebührenhöhe und Prioritätenreihung (Kapitel 6.3) erarbeitet. Anschließend werden die voraussichtlichen verkehrlichen Auswirkungen (Kapitel 6.4) und die Wirtschaftlichkeit (Kapitel 6.5) der Maßnahmen abgeschätzt.

6.1 Mögliche Bewirtschaftungsformen

Im Folgenden werden die grundsätzlich in Frage kommenden Bewirtschaftungsformen kurz dargestellt:⁹

- Gebührenpflicht (Mischprinzip),
- Parkscheibe (Mischprinzip),
- Reines Bewohnerparken.

Gebührenpflicht (Mischprinzip: Vignetteninhaber frei)

Bei der Gebührenpflicht darf entweder mit einem gültigen Parkschein oder mit einer „Vignette“ (Bewohnerparkausweis bzw. Ausnahmegenehmigung) geparkt werden. Die gleichzeitige Anwendung von Gebührenpflicht und Vignette wird als Mischprinzip bezeichnet. In Prenzlauer Berg wird eine entsprechende Regelung bereits in den Parkzonen 41, 42 und 43 angewendet.

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

Die Gebührenpflicht bewirkt hauptsächlich ein Umdenken der gebietsfremden Langparker (bspw. Beschäftigte), die anlässlich der Gebühren auf die Nutzung ihres Autos verzichten und stattdessen auf umweltschonende Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad etc.) umsteigen. Folglich werden Parkplätze für Bewohner und

⁹ Eine entsprechende Methodendiskussion erfolgte bereits in der Machbarkeitsstudie 2008. Zur besseren Lesbarkeit werden deren Inhalte hier weitgehend wiedergegeben.

Besucher bzw. Kunden frei. In vielen Fällen nimmt der Parksuchverkehr ab. Der Erfolg dieser Regelung hängt allerdings von einer kontinuierlichen Überwachung ab.

In den bestehenden Parkzonen des Prenzlauer Bergs erfolgt die Kennzeichnung durch Zeichen 290 StVO (Haltverbotszone) mit Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone ... frei“. Alternativ kommen eine Beschilderung mit Zeichen 314 StVO (Parkplatz) oder die geplante Einführung des neuen Zeichens 314.1 (Parkraumbewirtschaftungszone) in Frage.

Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

Abbildung 54: Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip



Mit einer Gebührenpflicht wird eine wirksame Begrenzung der Parkdauer erreicht, dies zeigen Erfahrungen aus Berlin. In einer Evaluierung der ca. 13.000 gebührenpflichtigen Parkstände in Berlin-Mitte wurde festgestellt, dass zwischen 84 % und 92 % der Parkenden mit Parkschein maximal vier Stunden lang parken (vgl. Abbildung 55).

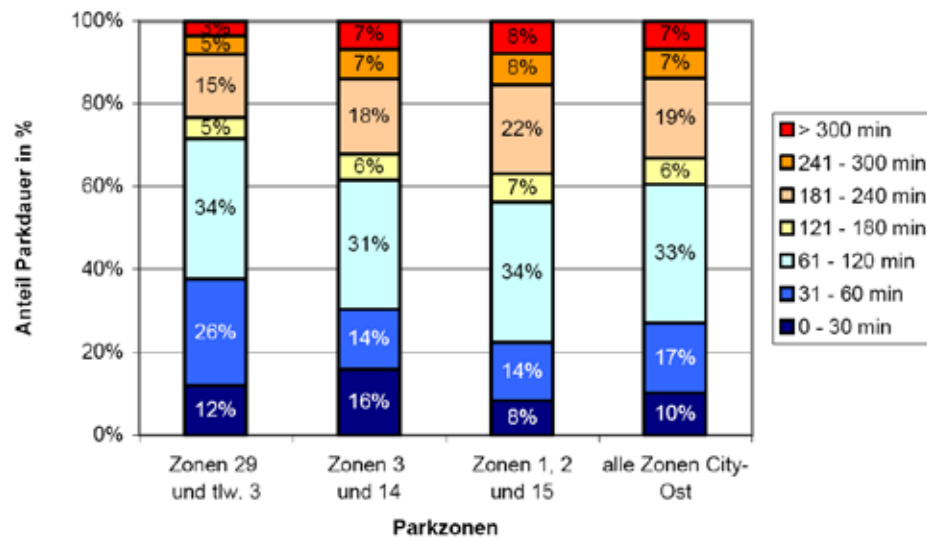
Bei einer Gebührenpflicht erscheint daher eine zusätzliche Begrenzung der Parkdauer nicht erforderlich. Letztendlich würde so eine einfache und leicht verständliche Regelung geschaffen, die den Nutzern eine flexible Parkdauer erlaubt.

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Abbildung 55: Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte



Quelle: Bezirksamt Mitte von Berlin¹⁰

**Parkscheibe mit Parkdauerbegrenzung
(Mischprinzip: Vignetteninhaber frei)**

Durch eine Beschränkung der Parkhöchstdauer mittels Parkscheibe werden gebietsfremde Langparker wirksam verdrängt, gleichzeitig erhöhen sich die Parkchancen für Bewohner und Kurzparker. Von der Parkscheibenregelung werden die Bewohner mittels Bewohnerparkausweis bzw. die Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung wie bei der Gebührenpflicht befreit. In einigen Straßen der Teilgebiete Bornholm, Arnim- und Humannplatz wird die Parkscheibe bereits angewendet (ohne Mischprinzip).

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

Aus kommunaler Sicht ist die mangelnde Gegenfinanzierung der zwingend erforderlichen Überwachung des ruhenden Verkehrs ein Nachteil. In der Praxis wird die Parkscheibenüberwachung daher eher vernachlässigt. Ein weiterer Nachteil ist die schwer zu kontrollierende, mögliche Manipulation durch das

¹⁰ Bezirksamt Mitte von Berlin / A. Janßen, M. Volpert (PGN): Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte, Februar 2006.

Weiterdrehen der Parkscheibe. Folglich kann eine ausreichende verkehrslenkende Wirkung nicht erzielt werden.

Abbildung 56: Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip



Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

Reines Bewohnerparken

Reine Bewohnerparkbereiche können in Gebieten mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung ausgewiesen werden. Jedoch ist das reine Bewohnerparken räumlich zu begrenzen, da der öffentliche Straßenraum zum Gemeingebrauch bestimmt ist. Zulässig ist eine Ausdehnung bis max. 1.000 m (im Durchmesser). Werktags von 9-18 Uhr dürfen nur bis zu 50 % des Parkraums zum Bewohnerparken ausgewiesen werden, außerhalb dieser Zeit nicht mehr als 75 %.¹¹

Die Ausweisung von Bewohnerparkbereichen ist die rigoroseste Form der Anwohnerbevorrechtigung. Da es in der Berliner Innenstadt überwiegend Mischnutzung gibt, wird das reine Bewohnerparken nur in einigen wenigen Straßen angewendet. Hiermit wird berücksichtigt, dass die Bedürfnisse von anderen Nutzergruppen wie Besuchern und Kunden nicht übermäßig eingeeengt werden sollen.

Wie bei der Parkscheibenregelung ist der erforderliche hohe Überwachungsaufwand ohne Parkschein-Gebühreneinnahmen bei großflächigen Ausweisungen kaum finanzierbar.

Die Kennzeichnung der reinen Bewohnerparkbereiche erfolgt durch das Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) oder das Zeichen 290 (eingeschränktes Haltverbot).

¹¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05, Köln 2005.

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

schränktes Haltverbot für eine Zone) mit Zusatzzeichen 1020-32 „Bewohner mit Parkausweis für Zone ... frei“.

Abbildung 57: Beschilderungsbeispiel für reines Bewohnerparken



Quelle: Leitfaden Parkraumbewirtschaftung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin.

Schlussfolgerungen für die Erweiterungsgebiete

Vor dem Hintergrund der festgestellten Verlagerungseffekten sollen mit der Ausdehnung der Bewirtschaftung folgende Ziele erreicht werden:

- Bewohner der Erweiterungsgebiete sollen in fußläufiger Entfernung zu ihrer Wohnung einen freien Parkplatz finden.
- Gebietsfremde Kurzparker wie Besucher und Kunden sollen in zumutbarer Nähe zu ihrem Ziel parken können.
- Gebietsfremde Langparker wie Beschäftigte sollen verstärkt den Umweltverbund nutzen (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad) oder mit dem Pkw auf private Stellplätze bzw. Sammelanlagen ausweichen.

Bei der Zielerreichung soll aus Sicht des kommunalen Haushaltes eine möglichst kostenneutrale Bewirtschaftung angestrebt werden.

Die Bestandsaufnahme der heutigen Situation zeigt, dass die Beibehaltung der heutigen Situation in den Gebieten ohne Parkraumbewirtschaftung wegen des hohen Parkdrucks in einigen Teilgebieten und dem angestiegenen Anteil gebietsfremder Langparker nicht empfehlenswert ist.

Die Einrichtung von flächendeckenden reinen Bewohnerparkbereichen wird nicht empfohlen, weil dies rechtlich nur eingeschränkt möglich und mit einer zu starken Benachteiligung aller anderen Nutzergruppen verbunden wäre (beispielsweise Besucher der Bewohner und der Gastronomie) und die notwendige Überwachung nicht finanzierbar ist.

Die Parkdauerbegrenzung mittels Parkscheibe (Bewohner mit Parkausweis frei) ist zum Erreichen der o.g. Ziele geeignet, jedoch schränkt sie die Wahlfreiheit der Parkenden ein. Weiterhin ist zu vermuten, dass ein Nebeneinander von gebührenpflichtigen Parkständen in den bestehenden Parkzonen 41-43 und kostenlosen Parkständen mit Parkscheibe in den angrenzenden Gebieten die Verlagerungseffekte nur teilweise kompensieren würde. Eine Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheibe wird daher nicht empfohlen.

Die Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung im Mischprinzip ist in Berlin und Prenzlauer Berg bereits als geeignetes Instrument zur Parkraumbewirtschaftung erprobt. Das Abstellen eines Fahrzeugs bleibt grundsätzlich für alle Nutzergruppen möglich. Durch die Gebührenpflicht nimmt der Anteil der gebietsfremden Langparker ab. Dadurch steigen die Parkchancen für Bewohner, Besucher und Kunden. Mit der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen werden die Bewohner bei der Parkplatzsuche bevorzugt. Die notwendigen Kontrollen können durch die Gebühreneinnahmen zumindest teilfinanziert werden.

6.2 Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes

Für die Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes muss berücksichtigt werden, dass die Parkraumbewirtschaftung den Parkdruck senken und die Parkchancen der Bewohner, des Wirtschaftsverkehrs sowie der Besucher und Kunden erhöhen soll. Ein gewünschter Nebeneffekt ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch ein geordneteres Parken.

Die Bewirtschaftung beruht auf dem Straßenverkehrsrecht (§ 6a Straßenverkehrsgesetz) und muss daher mit verkehrsrelevanten Argumenten begründet werden. Praktisch bedeutet dies, dass für die sinnvolle Einführung der Parkraumbewirtschaftung zwei Bedingungen gleichzeitig erfüllt sein müssen: hoher Parkdruck und die Konkurrenz unterschiedlicher Nutzergruppen um die wenigen freien Stellplätze (beispielsweise Bewohner, Kunden und Beschäftigte).

Nur wenn beide Voraussetzungen erfüllt sind, kann eine Bewirtschaftung die erwünschten verkehrlichen Effekte erzielen. Unter Berücksichtigung der vorliegenden Erfahrungswerte aus anderen Parkraumbewirtschaftungsgebieten werden für Prenzlauer Berg zwei Kriterien für eine Vorauswahl verwendet:

- 1) die Parkraumauslastung und
- 2) die Anzahl der gebietsfremden Langparker.

In der Machbarkeitsstudie 2008 wurden bereits Kriterien für die Prüfung einer möglichen Parkraumbewirtschaftung entwickelt. Demnach ist Parkraumbewirtschaftung ...

- **sinnvoll**, wenn die mittlere Parkraumauslastung im betreffenden Gebiet mindestens 90 % beträgt und die gebietsfremden Langparker mindestens 25 % aller Stellplätze belegen,

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

- **bedingt sinnvoll**, wenn die mittlere Auslastung im betreffenden Gebiet mindestens 90 % beträgt und die gebietsfremden Langparker mindestens 20 % aller Stellplätze belegen,
- **nicht sinnvoll**, wenn entweder die mittlere Auslastung im betreffenden Gebiet unter 90 % liegt oder die gebietsfremden Langparker weniger als 20 % aller Stellplätze belegen.

Die Erfahrungen aus der Wirkungsanalyse der Parkzonen 41-43 deuten darauf hin, dass Parkraumbewirtschaftung auch bei geringeren Anteilen von gebietsfremden Langparkern spürbare Wirkungen erzielen kann. Die hier verwendeten Werte liegen somit auf der sicheren Seite. Mit Anwendung der genannten Kriterien ergibt sich vorerst folgendes Bild:

Abbildung 58: Geeignete Teilgebiete für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 9-19 Uhr)

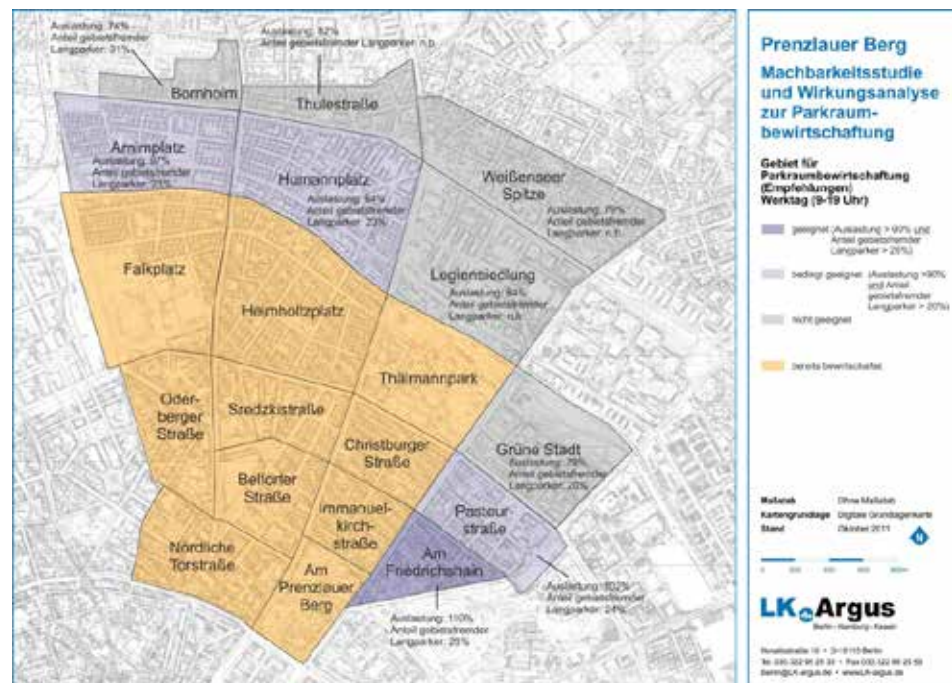
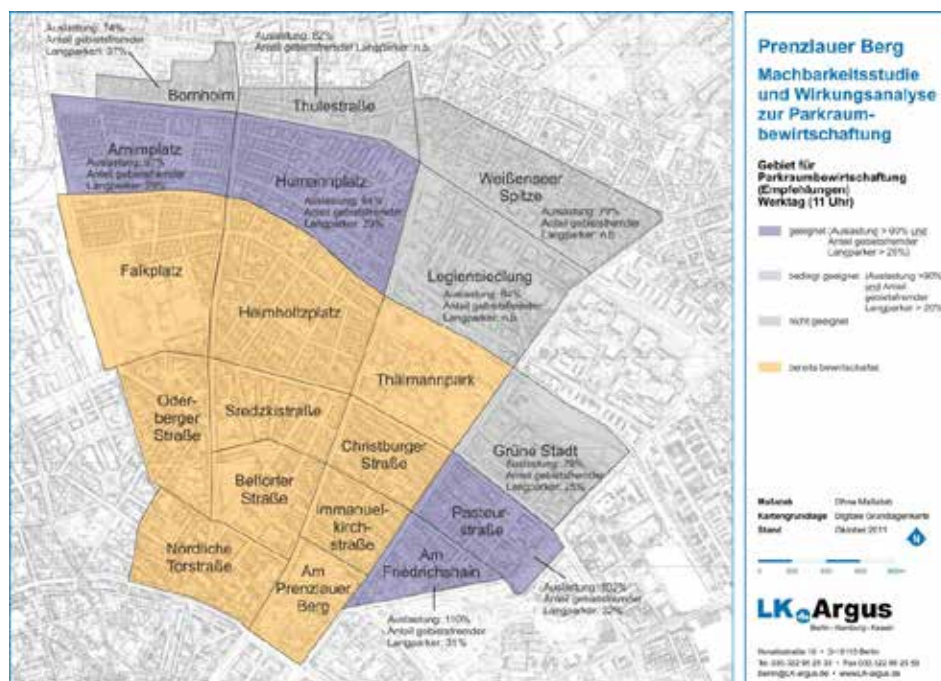


Abbildung 59: Geeignete Teilgebiete für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 11 Uhr)



Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraumbewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

Neben den o.g. Kriterien sind bei der Abgrenzung der Gebiete auch die durch die zu erwartenden Verlagerungseffekte bzw. die bereits eingetretenen Verlagerungseffekte in die Teilgebiete Arnimplatz, Humannplatz, Am Friedrichshain, Pasteurstraße und Grüne Stadt zu berücksichtigen. Nach Möglichkeit werden natürliche Grenzen sowie größere Hauptverkehrsstraßen und Bahntrassen für die Abgrenzung der Parkraumbewirtschaftung gewählt.

Im Ergebnis wird vor allem eine Bewirtschaftung für die Teilgebiete Am Friedrichshain und Pasteurstraße (Bötzowviertel) sowie Arnimplatz und Humannplatz empfohlen. Das nördlich des Bötzwviertels gelegene Teilgebiet Grüne Stadt weist zwar derzeit keinen hohen Parkdruck auf, kann jedoch durch seine Lage zwischen der Ringbahntrasse im Norden, dem bereits bewirtschafteten Teilgebiet Thälmannpark im Westen und dem für eine Parkraumbewirtschaftung empfohlenen Bötzwviertel im Süden durch weitere Verlagerungseffekte belastet werden. Im Zusammenhang mit dem bereits heute bei 25 % liegenden Anteil an gebietsfremden Langparkern am Tag erscheint eine Einbeziehung der Grünen Stadt in die räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung daher sinnvoll.

Die Teilgebiete Arnimplatz und Humannplatz würden durch die Bornholmer Straße in Richtung Norden abgegrenzt. Analog zur Greifswalder Straße als Grenze der Parkzonen 42 und 43 sollte auch die Bornholmer Straße in die Bewirtschaftung einbezogen werden.

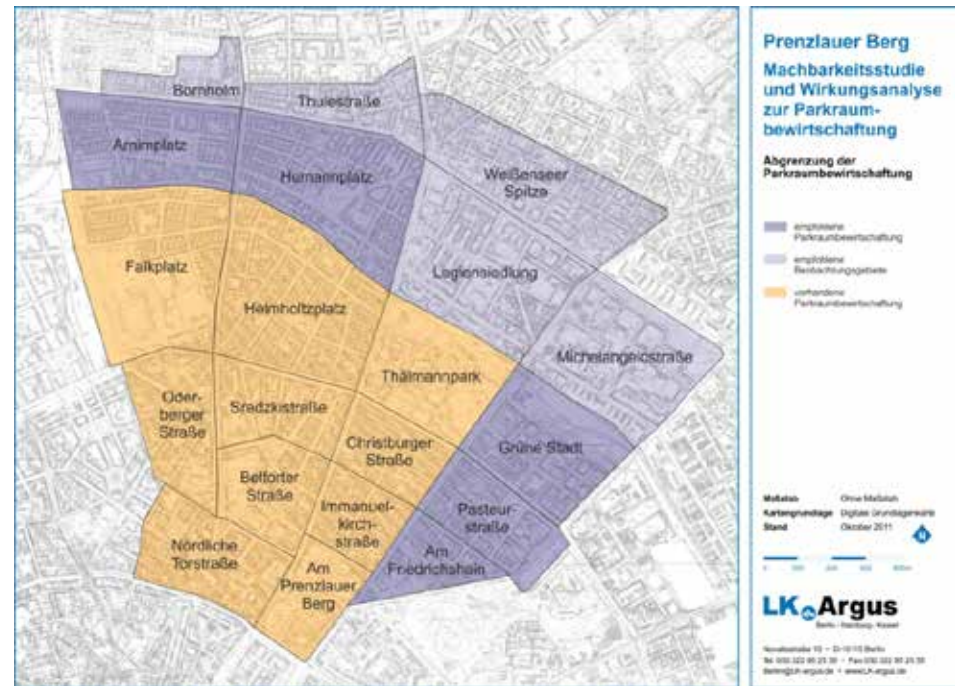
Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Die angrenzenden Teilgebiete Bornholm, Thulestraße, Legiensiedlung, Weißenseer Spitze und Michelangelostraße liegen zwar in fußläufiger Entfernung zu den vorgeschlagenen Erweiterungsgebieten, weisen derzeit jedoch tagsüber keinen hohen Parkdruck auf. Es wird empfohlen, dort mögliche Änderungen des Parkdrucks infolge einer neuen Bewirtschaftung zu beobachten. Die vorliegende Untersuchung liefert für diesen Zweck eine gute Datengrundlage.¹²

Abbildung 60: Empfehlung zur Abgrenzung der Bewirtschaftungsgebiete



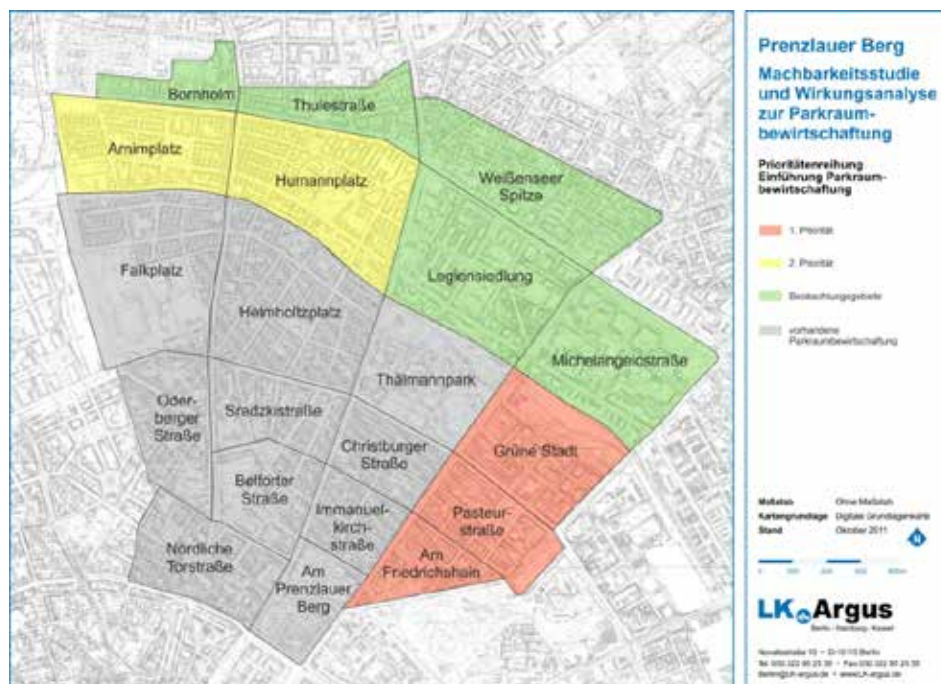
Prioritäten

Auf Grundlage der Bestandsanalyse wird die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung nach unterschiedlichen Prioritäten eingestuft. Demnach sollten die Gebiete mit dem höchsten Parkdruck und den höchsten Anteilen an gebietsfremden Langparkern prioritär behandelt werden, da hier die größten verkehrlichen Effekte zu erwarten sind. Daraus ergeben sich folgende Einstufungen (vgl. Abbildung 61):

- Erste Priorität: Bötzowviertel mit den Teilgebieten Am Friedrichshain und Pasterstraße in Verbindung mit dem Teilgebiet Grün Stadt,
- Zweite Priorität: Teilgebiete Annimplatz und Humannplatz.

¹² Lediglich im Teilgebiet Michelangelostraße müssten vor der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung entsprechende Erhebungen durchgeführt werden.

Abbildung 61: Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung nach Prioritäten



Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraumbewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

6.3 Bewirtschaftungszeiten, Gebührenhöhen

Bewirtschaftungszeiten

Die Festlegung der Bewirtschaftungszeiten hängt von den örtlichen Nutzungen und der tageszeitlichen Zusammensetzung der parkenden Fahrzeuge ab. Die Regelungszeiten sollten sich auf die Tageszeiten beschränken, zu denen eine Nutzungskonkurrenz zwischen Bewohnern und anderen Nutzern besteht und in denen mit der Bewirtschaftung tatsächlich spürbare verkehrslenkende Effekte erzielt werden können.¹³

Der Berliner „Leitfaden Parkraumbewirtschaftung“ empfiehlt als Regelfall eine Bewirtschaftung Montag bis Freitag 9 - 20 Uhr und Sonnabend 9 - 18 Uhr. Ziel dieser unverbindlichen Vorgabe ist eine möglichst einheitliche Bewirtschaftungszeit in den Berliner Parkzonen.

¹³ Allerdings ergab die Wirkungsanalyse zu neu bewirtschafteten Parkständen im Bezirk Mitte, dass der Parkdruck auch außerhalb der Bewirtschaftungszeiten sinken kann. So ging er bei den rund 5.000 Parkständen der Rosenthaler Vorstadt, die Mo-Sa 9-22 Uhr bewirtschaftet werden, nach Einführung der Gebührenpflicht nachts um rund 10 Prozent zurück (Quelle: Bezirksamt Mitte von Berlin / LK Argus GmbH: Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38 in Berlin-Mitte, September 2008).

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Im vorliegenden Fall sollten auch die Bewirtschaftungszeiten in den bestehenden Parkzonen 41-43 von Prenzlauer Berg (Montag bis Samstag 9 - 24 Uhr) berücksichtigt werden, um abendliche Verlagerungseffekte zu reduzieren. Da der Anteil von gebietsfremden Langparkern in den potenziellen Erweiterungsgebieten am Abend stark rückläufig ist, erscheint eine Bewirtschaftung bis 24 Uhr nicht erforderlich.

Empfohlen wird daher eine einheitliche Bewirtschaftung in den Erweiterungsgebieten von Montag bis Samstag 9 - 22 Uhr. Dies entspricht den Regelungen in der westlich der Parkzone 41 angrenzenden Rosenthaler Vorstadt in Mitte (Parkzone 38).

Gebührenhöhen

Die Höhe der Parkscheingebühren wird durch die Berliner Parkgebühren-Ordnung vorgegeben. Demnach sind Viertelstunden-Sätze von 0,25 €, 0,50 € und 0,75 € möglich. Die Festlegung der Gebührenhöhe soll in Abhängigkeit der Gebietsstruktur, der Parknachfrage und der ÖV-Erschließung des Untersuchungsgebiets erfolgen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die auch in den vorhandenen Parkzonen 41, 42 und 43 geltende, geringstmögliche Parkscheingebühr von 1,00 € je Stunde bereits eine ausreichende Lenkungswirkung entfaltet. Eine Gebührendifferenzierung innerhalb der Teilgebiete wird nicht empfohlen, um die Regeln so übersichtlich wie möglich zu halten.

6.4 Prognose der Parkraumnachfrage und -auslastung

Die Prognose der verkehrlichen Auswirkung der Parkraumbewirtschaftung basiert auf den Erhebungen im Untersuchungsgebiet und auf Erfahrungswerten aus anderen bewirtschafteten Gebieten. Hierbei werden auch die Erkenntnisse aus der Wirkungsanalyse für die Parkzonen 41, 42 und 43 berücksichtigt. Vom Bezirksamt Pankow wurden keine Informationen zu relevanten, zukünftigen Veränderungen im Parkraumangebot oder in der Bebauungsstruktur benannt. Die Prognose beruht daher auf den Daten der Bestandsaufnahme 2011.

Mit der Parkraumbewirtschaftung wird angestrebt, die Parkchancen insbesondere der Bewohner zu erhöhen und den knappen Parkraum möglichst vielen Nutzergruppen zur Verfügung zu stellen. In diesem Abschnitt wird dargestellt, inwieweit die oben beschriebenen Empfehlungen geeignet sind, um diese Ziele zu erreichen. Zu diesem Zweck wird die voraussichtliche Parkraumnachfrage und -auslastung auf Grundlage vorliegender Erfahrungen prognostiziert.

Vorliegende Erfahrungen

In Berlin wurden in der Vergangenheit verschiedene Wirkungsanalysen zur Parkraumbewirtschaftung durchgeführt, die in der Regel als Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung eingerichtet wurden. Bewohner mit Parkausweis sowie Fahrzeuge mit gewerblicher Ausnahmegenehmigung sind von dieser Regelung befreit. Es liegen somit umfangreiche Erfahrungswerte zur Entwicklung der mittleren Stellplatzauslastung und zum Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein unter dem Einfluss der Parkraumbewirtschaftung vor (in chronologischer Reihenfolge):

- Die am 1. Oktober 2010 eingeführte Parkraumbewirtschaftung in Prenzlauer Berg hat an den rund 13.600 Parkständen (vor Einführung der Bewirtschaftung) bzw. 12.400 Parkständen (nachher) im öffentlichen Straßenraum der neuen Parkzonen 41-43 zu einer deutlichen Abnahme des Parkdrucks geführt. Die Anzahl der parkenden Fahrzeuge ist im Straßenraum während der Bewirtschaftungszeit je nach Tageszeit und Wochentag um 2.350 bis 3.050 gesunken. Dies entspricht Rückgängen von 16 % bis 21 %. Der mittlere Belegungsgrad sank wegen der geringeren Parkraumkapazität in geringerem Maß um rund 10 % bis 15 % von tagsüber 103 % auf 91 %, am samstäglichen Abend von 105 % auf 91 %. Der Parkscheinanteil lag im laufenden Jahr 2011 (Januar bis Oktober) im Tagesdurchschnitt bei 5 %.¹⁴
- Die im September 2008 durchgeführte Wirkungsanalyse zu den neuen Parkzonen 34, 35 und 38 im Bezirk Mitte von Berlin mit rund 7.000 gebührenpflichtigen Abstellständen ergab infolge der eingerichteten Parkraumbewirtschaftung Rückgänge der mittleren werktäglichen Parkraumbelastung im öffentlichen Straßenraum von tagsüber durchschnittlich 115 % auf 80 %.¹⁵ Der Anteil der mit gültigem Parkschein parkenden Fahrzeuge lag werktags um 11 Uhr bei 13 %. Bezogen auf die Zahl der Abstellstände ist dies ein Parkscheinanteil von rund 10 %. In der Rosenthaler Vorstadt (Parkzone 38) sank auch die nächtliche Belegung außerhalb der Bewirtschaftungszeiten von 110 % auf rund 100 %.
- Erhebungen im Frühjahr 2008 zeigten in den Parkzonen 1, 2 und 15 in Berlin-Mitte (6.560 gebührenpflichtige Abstellstände) mittlere Belegungen von 76 % und in den Parkzonen 1 und 2 einen abstellstandbezogenen Parkscheinanteil von rund 7 %.¹⁶ In der Parkzone 21 am Potsdamer Platz

¹⁴ Berechnung nach Angaben des Bezirksamts Pankow von Berlin vom 18.11.2011.

¹⁵ Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.): Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38 in Berlin-Mitte, September 2008.

¹⁶ LK Argus GmbH (Bearb.): „Parkgebührengestaltung“, ein Arbeitspaket im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“, unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität 21, Berlin Juli 2008.

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

mit 1.240 bewirtschafteten Abstellständen sank die mittlere Belegung von 80 % bis über 100 % vor der Einführung der Parkraumbewirtschaftung auf durchschnittlich 51 % danach.

- Eine Nachuntersuchung der Parkzonen im Bezirk Mitte im Jahr 2005 stellte in den bewirtschafteten Gebieten mit insgesamt 20.100 gebührenpflichtigen Abstellständen eine mittlere Belegung von 72 % fest. Die Belegungen am Vormittag lagen je nach Parkzone zwischen 40 % und 95 %.¹⁷ Der abstellstandbezogene Parkscheinanteil lag tagsüber zwischen 4 % und 24 %.
- Nach Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin lag der abstellstandbezogene Parkscheinanteil in den dort bewirtschafteten Parkzonen im Jahr 2003 bei 8 % im Jahresdurchschnitt.
- Die Untersuchung der Berliner Pilotprojekte zur Parkraumbewirtschaftung aus dem Jahr 1996 stellte fest, dass die Belegung der Abstellstände von 95 % vor der Bewirtschaftung auf rund 60 bis 80 % mit Bewirtschaftung abnahm.¹⁸ Der Anteil der Fahrzeuge mit Parkschein an allen Parkenden lag nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung zwischen 7 % und 30 %. Der rechnerische Anteil der Abstellstände, auf denen mit Parkschein geparkt wurde, lag demnach zwischen 4 % und 24 %.

Auch aus anderen deutschen Städten liegen Untersuchungen zu bewirtschafteten Gebieten vor. In einer Hamburger Untersuchung zur Einführung des kostenlosen Kurzparkens wurde das Parkverhalten an vier Standorten mit insgesamt rund 400 gebührenpflichtigen Abstellständen untersucht (Burchardplatz, Altstädter Straße, Fuhlsbüttler Straße, Osterstraße).¹⁹ Zu den Spitzenzeiten herrschte in allen Bereichen sehr hoher Parkdruck mit Belegungen über 100 %. Bezogen auf alle parkenden Fahrzeuge wurde ein durchschnittlicher Parkscheinanteil von 17 % ermittelt; je nach Straßenabschnitt schwankte dieser Wert zwischen 6 % und 36 %. Der Anteil der Parkscheine je Parkstand wird nicht angegeben. Bemängelt wird ein hoher Schwarzparkeranteil (Überziehen der Parkdauer, parken ohne Parkschein, unzulässig parkend) infolge unzureichender Überwachung. Angaben zu Verhaltensänderungen anlässlich der Bewirtschaftung sind aufgrund von fehlenden Daten zum Zustand vor Einführung der Bewirtschaftung nicht möglich.

¹⁷ Bezirk Mitte von Berlin / Janßen, Volpert u.a. (PGN, Bearb.): Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte. Die Nachuntersuchung liefert wegen der lückenhaften Datendokumentation des Vorgängergutachtens keinen quantitativen Vorher-Nachher-Vergleich der Nutzergruppen.

¹⁸ Diese Daten beruhen jedoch auf einer geringen Stichprobe.

¹⁹ Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / Masuch+Olbrisch (Bearb.): Parkraumauslastung / Parkverhalten Hamburg, Dezember 2005.

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung bewirkt infolge des gesunkenen Parkdrucks häufig auch eine Reduzierung des Parksuchverkehrs:

- Eine Vergleichsuntersuchung der TU Berlin in neun Wohnstraßen der Spandauer Vorstadt in Berlin ergab einen mittleren Rückgang des fließenden Kfz-Verkehrs um 31 %.²⁰ Dieser Rückgang wurde auf die Einführung der Parkraumbewirtschaftung zurückgeführt, da andere Einflüsse laut Studie durch die Erhebungsmethode weitestgehend ausgeschlossen werden konnten.
- Die Verkehrsbelastung im untergeordneten Straßennetz der Stadt Wien ging nach Einführung der Bewirtschaftung deutlich zurück. Die durchschnittliche Parkplatzsuchzeit verringerte sich in den Bezirken 6 bis 9 nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung von 9 Minuten auf 3 Minuten. Im 1. Bezirk ging die vom Parkplatzsuchverkehr verursachte Kilometerleistung um rund zwei Drittel zurück.²¹
- In Gelsenkirchen, Köln und Tübingen sank die mittlere Parksuchweglänge von rund 75 m bis 280 m ohne Bewirtschaftung mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung auf einheitlich rund 30 m je Parkvorgang.²²

Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

Prognose der verkehrlichen Auswirkungen in den Erweiterungsgebieten

Aufgrund der heutigen Belegung, der Nutzerzusammensetzung sowie der Erfahrungswerte aus den o.g. Untersuchungen ist ein Rückgang der mittleren Belegung der Abstellstände im öffentlichen Straßenraum von heute rund 95 % bis 100 % auf durchschnittlich rund 80 % zu erwarten.

6.5 Wirtschaftlichkeitsberechnung und Finanzierungskonzept

Die wesentliche Grundlage der Parkraumbewirtschaftung ist ihre verkehrliche Notwendigkeit. Gleichzeitig muss jedoch bei der derzeitigen Haushaltssituation angestrebt werden, die Bewirtschaftung möglichst kostenneutral durchzuführen. Die zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben werden im Folgenden abgeschätzt und vergleichend gegenüber gestellt. Die wesentlichen Faktoren sind:

²⁰ Technische Universität Berlin / Genow, Kaden, Börner, Dannenberg: Verkehrs- und Straßengestaltungsstudie Spandauer Vorstadt, Berlin 2002.

²¹ Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung, Berichte des Rechnungshofes Wien 2006/3, 11/2006, S. 42.

²² Huber-Erlor: Parkraum als Steuerungsinstrument. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 56. Ergänzungslieferung 04/2010.

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

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

Wir gehen davon aus, dass die Einnahmen und Ausgaben für Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen wegen der erst im Sommer 2008 erfolgten Gebührenanpassung noch hinreichend aktuell und somit kostenneutral sind.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung geht davon aus, dass insgesamt 9.419 Abstellstände Montag bis Samstag 9 - 22 Uhr bewirtschaftet werden. Dies entspricht dem heutigen öffentlich zugänglichen Parkraumangebot in öffentlicher Hand.²³

6.5.1 Einnahmen aus Parkscheingebühren

Die Berechnung der Parkscheingebühren berücksichtigt die Bewirtschaftungsdauer, die Gebührenhöhe, die Anzahl der bewirtschafteten Abstellstände, deren mittlere Belegung und den Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein.

Die in Kapitel 6.4 genannten Erfahrungs-Parkscheinanteile je bewirtschafteten Abstellstand reichen in Berlin von 4 % bis 24 %. In der Prognose für Prenzlauer Berg werden vor allem die Erfahrungen aus den vorhandenen Parkzonen 41 - 43 berücksichtigt. Dort lag der Tagesdurchschnittswert für alle drei Parkzonen insgesamt bei rund 5 % zwischen Januar und Oktober 2011.

Für die Erweiterungsgebiete wird ein mittlerer, abstellstandbezogene Anteil der Parker mit Parkschein auf öffentlichen Abstellständen von 4 % bis 5 % angenommen (vgl. Tabelle 15).

Unter den genannten Annahmen ist mit Einnahmen aus Parkscheingebühren in Höhe von rund 1,6 Mio. € p.a. zu rechnen. Dies ergibt jährliche Parkscheingebühreneinnahmen von 174 € je Abstellstand und Jahr. Zum Vergleich:

- die mittleren Einnahmen in den Parkzonen 41 - 43 in Prenzlauer Berg lagen zwischen Januar und einschließlich Oktober 2011 bei 200 € je Abstellstand.²⁴ Unter der Annahme einer Gleichverteilung im Jahr ergibt dies einen

²³ Gegenüber der Bestandsaufnahme ergeben sich in manchen Teilgebieten leicht veränderte Kapazitäten durch die geänderte Gebietszuordnung der begrenzenden Straßen.

²⁴ Berechnung nach Angaben des Bezirksamts Pankow von Berlin vom 17.11.2011.

rechnerischen Jahresmittelwert von rund 240 € je Parkstand, allerdings bei längeren Bewirtschaftungszeiten Mo-Sa 9-24 Uhr und teilweise höheren Parkscheingebühren.

- Im Berliner Bezirk Mitte liegen die Einnahmen bei 365 € je Abstellstand und Jahr, je nach Parkzone schwankt dieser Wert jedoch zwischen 110 € (Rosenthaler Vorstadt) und 690 € (Spandauer Vorstadt)²⁵.

Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraumbewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

Tabelle 15: Prognose der Einnahmen aus Parkscheingebühren

Teilgebiete	Gebührenpflichtige Parkstände	Prognose				Parkschein-Einnahmen pro Jahr
		Auslastung	Parkstand-bezogener Parkscheinanteil	Bewirtschaftete Zeit p.a.	Gebühr pro Stunde	
Erweiterungsgebiet erste Priorität (Grüne Stadt, Pasteurstr., Am Friedrichshain)	3.768	80 %	5 %	3.965 Std.	1,00 €	747.006 €
Erweiterungsgebiet zweite Priorität (Arnimplatz, Humannplatz)	5.651	80 %	4 %	3.965 Std.	1,00 €	896.249 €
Summe	9.419	80 %	4 %			1.643.255 €

6.5.2 Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern

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

In den Parkzonen 41 - 43 des Bezirks Pankow wurden im Zeitraum Januar bis Oktober 2011 rund 335 € je Parkstand durch Verwarnungs- und Bußgelder eingenommen.²⁶ Falls diese Einnahmen gleichmäßig über das Jahr erzielt werden, ergibt die Hochrechnung auf ein Kalenderjahr einen Mittelwert von rund 400 € je bewirtschaftetem Parkstand.

Zum Vergleich: im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf wurden in den bestehenden Parkzonen rund 200 € an Verwarnungs- und Bußgeldern je Abstellstand und Jahr eingenommen.²⁷ In Mitte lag dieser Wert im Jahr 2009 bei 255 € je

²⁵ vgl. Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH: Einnahmen und Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung 2009, Berlin, Juni 2010.

²⁶ Berechnung nach Angaben des Bezirksamts Pankow von Berlin vom 17.11.2011.

²⁷ Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin / CS Plan (E. Heinrichs u.a.): Untersuchung zur räumlichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung im westlichen Innenstadtbereich von Berlin, 2006.

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Abstellstand und Jahr.²⁸ In Hamburg werden nach Angaben der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt im Bereich der dortigen rund 11.000 gebührenpflichtigen Parkstände ca. 3 Mio. € Verwarnungs- und Bußgelder pro Jahr eingenommen.²⁹ Dies entspricht etwa 270 € pro Abstellstand und Jahr.

Insgesamt reicht die Spanne der Erfahrungswerte somit von 200 € bis 400 € pro Abstellstand und Jahr. Aufgrund der genannten Erfahrungen und Rahmenbedingungen geht die Prognose für die Erweiterungsgebiete von durchschnittlich 270 € je bewirtschaftetem Abstellstand und Jahr aus. Dies ergibt jährliche Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern in Höhe von rund 2,5 Mio. €.

In diesem Zusammenhang ist eine Berliner Besonderheit zu beachten, nach der die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern zur so genannten vorgabe-relevanten Einnahmekategorie E03 bei der Ermittlung der bezirklichen Globalzuweisung gehören. Dortige Mehreinnahmen führen mit einer zeitlichen Verzögerung zu einer Erhöhung der Einnahmenvorgaben des Finanzsenators und zu einer Minderung der bezirklichen Globalzuweisung in entsprechender Höhe.

Zur Erläuterung dieser komplexen Zusammenhänge wird im Folgenden am Beispiel des Bezirks Pankow das Ergebnisprotokoll des Workshops zum Forschungsprojekt ParkenBerlin am 30.06.2009 zu diesem Thema wieder-gegeben:³⁰

„Die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern gehören zur vorgaberelevanten Einnahmekategorie E 03. Dies bedeutet, dass Mehreinnahmen mit einer zeitlichen Verzögerung zu einer Erhöhung der Einnahmenvorgaben des Finanzsenators führen. Wie stark die Vorgabe erhöht wird, hängt von zwei Faktoren ab:

- 1. der Einnahmenentwicklung der vergangenen Jahre,*
- 2. dem Zuweisungsschlüssel des jeweiligen Bezirks
(für den Bezirk Pankow liegt er bei rund 8 %).*

Damit ergibt sich für Bezirke, die Parkraumbewirtschaftung neu einführen oder erwei-tern und damit auch ihre Überwachung intensivieren, folgende Einnahmeerwartung:

- 1. Phase: die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern fließen den Bezirken in voller Höhe zu [...].*
- 2. Phase: die Einnahmenvorgaben werden vom Senat periodisch (alle 2 Jahre) an die erzielten Einnahmen der vergangenen Jahre angepasst. Zusätzliche Einnahmen aus*

²⁸ Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH: Einnahmen und Ausgaben der Parkraum-bewirtschaftung 2009. Berlin, Juni 2010.

²⁹ Auskunft vom Amt für Verkehr und Straßenwesen am 08.09.2010.

³⁰ A. Uricher (Deutsches Institut für Urbanistik): Ergebnisprotokoll Workshop Park-raumbewirtschaftung in Berlin am 09.06.2009. Der Workshop fand im Rahmen des Verbund-Forschungsprojektes ParkenBerlin statt. Die Teilnehmer/innen kamen aus der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, verschiedenen Bezirken und aus den projektbearbeitenden Institutionen Difu, VMZ und LK Argus.

Verwarnungs- und Bußgeldern in Pankow würden die Einnahmekategorie E 03 des Landes Berlin insgesamt erhöhen. Die Vorgabe für diesen Einnahmeposten würde für die Folgejahre um den entsprechenden Betrag steigen. Wie stark die Vorgabe für die jeweiligen Bezirke steigt, hängt vom Zuweisungsschlüssel ab.

Hierzu ein fiktives Rechenbeispiel: In Berlin werden pro Jahr 1.000 € aus Verwarnungs- und Bußgeldern eingenommen. Sollte der Bezirk Pankow durch die Überwachung in neuen Parkzonen 100 € p.a. zusätzlich einnehmen, würde dies die Gesamteinnahmen bei ansonsten unveränderten Rahmenbedingungen auf 1.100 € p.a. erhöhen. Die Einnahmenvorgabe für Pankow steigt bei einem angenommenen Zuweisungsschlüssel von 8 % in diesem Beispiel von 80 € (= 8 % von 1.000 €) auf 88 € (= 8 % von 1.100 €). Dem Bezirk werden damit 8 € weniger zugewiesen. D.h. von 100 € Einnahmen würden dem Bezirk nur noch 92 € zufließen.

3. Phase: Die bezirklichen Zuweisungsschlüssel werden evtl. im Jahr 2014 angepasst. In diesem Zusammenhang ist es möglich, dass dem Bezirk wieder zufließende Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern gänzlich wegfallen.“

Die dargestellten Zusammenhänge gelten für alle Berliner Bezirke, deren Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern durch die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung steigen. Es ist daher in den folgenden Jahren zu prüfen, inwieweit die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern Auswirkungen auf die Zuweisungen haben.

6.5.3 Ausgaben für die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung

Für die Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung fallen Ausgaben für die Parkscheinautomaten, Beschilderung sowie Informationen der Bewohner und Gewerbetreibenden an.

Die Anzahl der notwendigen Parkscheinautomaten ergibt sich aus der Größe und der Parkraumkapazität des bewirtschafteten Gebietes. Erfahrungsgemäß kann ein Parkscheinautomat rund 25 - 30 Abstellstände abdecken³¹. Demnach wären rund 340 Parkscheinautomaten für die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung erforderlich (vgl. Tabelle 16).

Der Bezirk Pankow hat bei Einführung der Parkzonen 41-43 im Jahr 2010 insgesamt 1,12 Mio. € für die Anschaffung von 447 Parkscheinautomaten ausgegeben. Die jährlichen Betriebs- und Wartungskosten liegen bei rund 0,25 Mio. €. Unter der Annahme einer zehnjährigen Lebens- und Abschrei-

³¹ In den Parkzonen 41 - 43 deckt ein Parkscheinautomat durchschnittlich 28 Abstellstände ab. Berechnung nach Angaben des Bezirksamts Pankow vom 17.11.2011.

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

zungsdauer ergibt dies jährliche Gesamtkosten von 810 € je Automat
(= 250 € Abschreibung + 560 € Betrieb).³²

Mit den o.g. Erfahrungswerten und der Berücksichtigung einer allgemeinen
Kostensteigerung und der nun etwas geringeren Stückzahl wird für die Progno-
se ein Kostensatz von 900 € pro Parkscheinautomat und Jahr angenommen.
Bei 340 Parkscheinautomaten ergibt dies jährliche Gesamtkosten von
306.000 €.

Tabelle 16: voraussichtliche Anzahl an Parkscheinautomaten und deren Kosten

Teilgebiet	Geschätzte Anzahl der Parkscheinautomaten (gerundet)	Kosten der Parkscheinautomaten pro Jahr
Erweiterungsgebiet erste Priorität (Grüne Stadt, Pasteurstraße, Am Friedrichshain)	135	121.500 €
Erweiterungsgebiet zweite Priorität (Arnimplatz, Humannplatz)	205	184.500 €
Summe	340	306.000 €

Für die Beschaffung und Anbringung der Verkehrszeichen sowie für die Infor-
mation der betroffenen Haushalte und Betriebe entstehen nach Auskunft des
Bezirksamt Pankow von Berlin einmalige Kosten von rund 14 € je bewirtschafte-
tem Parkstand. Diese Daten beruhen auf den Erfahrungen mit den Einrichtun-
gen der Parkzonen 41, 42 und 43 in Prenzlauer Berg. Übertragen auf die
Anzahl der Abstellstände in den Erweiterungsgebieten ergeben sich daraus
einmalige Kosten von 132.000 €, die zur besseren Vergleichbarkeit in der
weiteren Berechnung ebenfalls auf zehn Jahre umgelegt werden
(13.200 € p.a.).

6.5.4 Ausgaben für die Überwachung der Parkraum- bewirtschaftung

Die Überwachungskosten setzen sich aus Personal-, Sach- und Umlagekosten
zusammen. Die Anzahl der notwendigen Überwachungskräfte errechnet sich in
Abhängigkeit von dem Bewirtschaftungsgebiet, der Bewirtschaftungszeiten und
dem Überwachungsturnus.

Im Folgenden wird angenommen, dass die Überwachungskräfte ausschließlich
für die Überwachung des ruhenden Verkehrs eingesetzt werden. Die Berech-

³² Berechnung nach Angaben des Bezirksamts Pankow von Berlin vom 17.11.2011.

nung des voraussichtlichen Personalbedarfs wird mit dem im Forschungsprojekt „Parkraummanagement in Berlin“ entwickelten Bedarfsschema abgeschätzt.³³ Im Anschluss erfolgt ein Abgleich mit den Erfahrungen des Ordnungsamtes Pankow zu den Parkzonen 41, 42 und 43.

Das Schema wurde auf Basis vorliegender Erfahrungswerte, Interviews mit Ordnungsamtsmitarbeitern und einem eigens durchgeführten Praxistest im Außendienst entwickelt. Es enthält folgende Eingangsvariablen (jeweils mit Angabe der für die Erweiterungsgebiete³⁴ insgesamt getroffenen Annahmen):

- Anzahl der zu überwachenden Abstellstände im Untersuchungsgebiet: 9.419 Parkstände.
- Die Kontrollstrecke gibt die zu überprüfende Kantenlänge der Straßenseiten an. Dieser Wert wird pauschal um 10 % reduziert, um Abkürzungen bei der Überwachungsdurchführung zu berücksichtigen. In den empfohlenen Bewirtschaftungsgebieten von Prenzlauer Berg beträgt die Kantenlänge der zu überprüfenden Abschnitte rund 56.700 m und der reduzierte Wert 51.030 m.
- Bewirtschaftungszeiten: Mo-Sa 9 - 22 Uhr.
- Mittlerer Überwachungsturnus im Jahresdurchschnitt: zwei- bis dreistündlich, dies entspricht bei den vorgeschlagenen Bewirtschaftungszeiten gut fünf Überwachungsgängen am Tag.
- Mittlere Gehgeschwindigkeit ohne Überwachungstätigkeit: 3,6 km/h.
- Überprüfungszeit je Abstellstand: 5 Sekunden bei Parkscheinen, 1 Minute bei Handy-Parken.
- Nichtbeachtungsquote, die den zu erwartenden Anteil von unzulässig abgestellten Fahrzeugen (Schwarzparker) angibt: 10 %.
- Zeit für das Schreiben einer Anzeige: 2 Minuten.
- Annahme zum Anteil der Handy-Parker: 2 %.
- Überprüfungszeit der Kennzeichnungen zur Umweltzone: ist in der Prüfzeit der Parkscheine enthalten; Annahme zur Anzeigenquote: 0,5 %.

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

³³ LK Argus GmbH (Bearb.): „Wirtschaftliches Parkraummanagement“, ein Arbeitspaket im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben „ParkenBerlin“, unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative Mobilität 21, Berlin Dezember 2009.

³⁴ Bestehend aus den Teilgebieten Grüne Stadt, Pasteurstraße, Am Friedrichshain Arnimplatz und Humannplatz.

- Überprüfung der Parkscheinautomaten (PSA): erfahrungsgemäß sind durchschnittlich rund 10 % der Automaten defekt. Pro Meldung werden rund 1,5 Minuten Zeitaufwand veranschlagt.
- Zeiten für allgemeine Auskünfte: in Gebieten der Parkraumbewirtschaftung wenden sich erfahrungsgemäß ortsunkundige Passanten mit allgemeinen Fragen an die uniformierten Überwachungskräfte. Hier wird durchschnittlich eine zweiminütige Anfrage je Stunde berücksichtigt.
- Rüst- und Wegezeiten: 30 Minuten je Arbeitstag. Damit wird berücksichtigt, dass die mittlere effektive Überwachungszeit einer Arbeitskraft durch die „unproduktiven“ Rüst- und Wegezeiten reduziert wird; in Prenzlauer Berg ist diese Zeit wegen der kurzen Entfernungen zum Ordnungsamt im Teilgebiet Thälmannpark relativ gering.
- Mittlerer Krankheitsstand der Überwachungskräfte: 10 %.

Unter den getroffenen Annahmen werden nach dieser Berechnung im Jahresmittel rechnerisch 71,6 Überwachungskräfte benötigt, um beide Erweiterungsgebiete zu kontrollieren (vgl. Abbildung 62). Rechnerisch überwacht eine Person damit 132 Parkstände. Zum Vergleich: in den bestehenden Parkzonen sind insgesamt 94 Überwachungskräfte inkl. Koordinatoren und Sachgebietsleitung für die Überwachung von rund 12.400 Parkständen zuständig. Dies ergibt rechnerisch ebenfalls 132 Parkstände je Person. Die der Prognose zugrunde gelegte Überwachungsichte entspricht damit exakt der heutigen Überwachungsichte in den bestehenden Parkzonen.

Die Berechnungen auf teilräumlicher Ebene erfolgen analog zum o.g. Eingabeschema. Die Auswertungsabbildungen sind im Anhang enthalten. Die rechnerisch ermittelten Überwachungskräfte im Jahresmittel sind nach Prioritäten der Erweiterungsgebiete gegliedert in Tabelle 17 dargestellt.

In der vorliegenden Prognose wird aufgrund von Erfahrungswerten aus dem Bezirksamt Pankow von Berlin in Absprache mit dem Ordnungsamt mit einem pauschalen Jahressatz von 46.000 € je Überwachungskraft gerechnet, in dem neben den Personalkosten auch Ausstattungs- und Umlagekosten enthalten sind.

Dies ergibt jährliche Überwachungskosten von rund 3,3 Mio. € für das gesamte Gebiet.

Tabelle 17: Überwachungskräfte und -kosten

Teilgebiet	Anzahl der Überwachungskräfte	Jahressatz pro Überwachungskraft	Überwachungskosten p.a.
Erweiterungsgebiet erste Priorität (Grüne Stadt, Pasteurstraße, Am Friedrichshain)	28,9	46.000 €	1.328.020 €
Erweiterungsgebiet zweite Priorität (Arnimplatz, Humannplatz)	42,8	46.000 €	1.966.500 €
Summe	71,6	46.000 €	3.294.520 €

Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

Abbildung 62: Abschätzung des erforderlichen Überwachungspersonals für das gesamte Gebiet

Gesamtes empfohlenes Gebiet		Variable Eingangsgröße	
Gebiets-Kenngrößen	Abstellstände: 9.419 Stück Reduzierte Kontrollstrecke (<10 %): 51.030 Meter Jährliche Bewirtschaftungszeit: 305 Tage	Kontrollstrecke: 56.700 Meter Werkzeuge: 253 von 9 Uhr bis 22 Uhr = 13 Std	Samstage: 52 von 9 Uhr bis 22 Uhr = 13 Std Sonn- und Feiertage: 0 von 9 Uhr bis 0 Uhr = 0 Std
Überwachungsturnus	Überwachungsturnus: 2,5 stündlich		
Überwachungs-Kenngrößen	Reine Gehzeit: 851 Minuten/Tour Überprüfungszeit der Parkscheine: 2.669 Minuten/Tour Überprüfungszeit Handy-Parken: 188 Minuten/Tour Überprüfungszeit Umweltzone: 94 Minuten/Tour Überprüfungszeit der PSA: 77 Minuten/Tour Zeit für Service und Auskünfte: 129 Minuten/Tour Summe: 4.008 Minuten/Tour	Wegstrecke: 51.030 m Schwarzparker: 10 % Quote: 2 % Quote: 0,5 % Defektquote: 10 % Servicedauer: 2 min	Anzeigzeit bei Parkscheinen enthalten: 2 min Anzeigzeit je Fahrzeug: 2 min Anzeigzeit je Fahrzeug: 2 min Dauer Fehlermeldung: 1,5 min
	Überwachungsgänge pro Jahr: 1.586 Touren Jahresüberwachungsminuten (JÜM): 6.356.068 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)	wektags: 5,2 Touren samstags: 5,2 Touren sonntags: 0,0 Touren	
Personal-Kenngrößen	Arbeitszeit pro Jahr: 107.040 Minuten/Person Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr: 88.746 Minuten/Person	Arbeitstage pro Jahr: 253 Tage Krankheitsstand: 10 % Rüst- und Wegzeiten: 30 min	Tägliche Arbeitszeit: 480 min
Ergebnisse	Benötigte Überwachungskräfte: 71,6 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit		

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

6.5.5 Fazit

Unter der getroffenen Annahme wäre eine flächendeckende Gebührenpflicht in den Erweiterungsgebieten kostendeckend. Es wird ein jährlicher Überschuss von rund 570.000 € berechnet.

Davon entfallen 310.000 € auf das Erweiterungsgebiet der ersten Priorität (Am Friedrichshain, Pasteurstraße, Grüne Stadt) und 260.000 € p.a. auf das Erweiterungsgebiet der zweiten Priorität (Arnimplatz, Humannplatz).

Tabelle 18: Prognose der Einnahmen und Ausgaben

	Einnahmen pro Jahr			Ausgaben pro Jahr				Überschuss pro Jahr
	Parkschein-gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Überwachung	Parkschein-automaten	Verkehrszeichen, Information	Summe	
Erweiterungsgebiet erste Priorität (Grüne Stadt, Pasteurstr., Am Friedrichshain)	747.006 €	1.017.360 €	1.764.366 €	1.328.020 €	121.500 €	5.275 €	1.454.795 €	309.571 €
Erweiterungsgebiet zweite Priorität (Arnimplatz, Humannplatz)	896.249 €	1.525.770 €	2.422.019 €	1.966.500 €	184.500 €	7.911 €	2.158.911 €	263.107 €
Summe	1.643.255 €	2.543.130 €	4.186.385 €	3.294.520 €	306.000 €	13.187 €	3.613.707 €	572.678 €

7 Zusammenfassung

Die Untersuchung stellt die verkehrlichen Effekte der im Oktober 2010 eingeführten Parkraumbewirtschaftung in Prenzlauer Berg dar und gibt Empfehlungen zu einer räumlichen Ausdehnung der Bewirtschaftung. Im Folgenden sind die wichtigsten Ergebnisse dargestellt.

- Das Untersuchungsgebiet ist durch eine sehr hohe Nutzungsdichte geprägt. Daraus resultiert - trotz vergleichsweise geringer Motorisierung der Bewohner - eine hohe Parkraumnachfrage.
- Parkraumbewirtschaftung kann dieses Problem nicht lösen, aber zu seiner Linderung beitragen: Trotz gestiegener Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen parken während der Bewirtschaftungszeiten im Straßenraum der Parkzonen 41-43 je nach Wochentag und Tageszeit 2.350 bis 3.050 Fahrzeuge weniger als vor Einführung der Bewirtschaftung. Dies entspricht Rückgängen um 16 bis 21 Prozent. Auch außerhalb der Bewirtschaftungszeiten ist die Anzahl der im Straßenraum parkenden Fahrzeuge nachts und sonntags um rund 15 % zurückgegangen.
- Wegen des teilweise veränderten Parkraumangebotes entsprechen die Rückgänge der parkenden Fahrzeuge nicht immer den Rückgängen der Belegungsgrade. Besonders in den Teilgebieten Oderberger Straße, Immanuelkirchstraße und Helmholtzplatz waren zum Zeitpunkt der Untersuchung zahlreiche Abstellstände durch Baustellen belegt.
- Ein knappes Viertel der Rückgänge in den Parkzonen 41-43 ist auf Verlagerungen in die angrenzenden, nicht bewirtschafteten Teilgebiete Pasteurstraße, Am Friedrichshain, Grüne Stadt, Arnimplatz und Humannplatz zurückzuführen. Dort nahmen die parkenden Fahrzeuge und Belegungsgrade nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung deutlich zu.
- Empfohlen wird daher eine räumliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Erste Priorität hat das Erweiterungsgebiet „Bötzowviertel“ (Am Friedrichshain, Pasteurstraße, Grüne Stadt). Zweite Priorität hat das Gebiet um Arnimplatz und Humannplatz. Als Bewirtschaftungszeit wird dort jeweils Montag bis Samstag 9 - 22 Uhr und als Gebührenhöhe 0,25 € je Viertelstunde vorgeschlagen.
- Unter den getroffenen Annahmen ist in den Erweiterungsgebieten ein Rückgang der mittleren Parkstandbelegung im öffentlichen Straßenraum von heute rund 95 % bis 100 % auf rund 80 % zu erwarten. Es wird ein jährlicher Überschuss von rund 570.000 € berechnet.
- Es wird empfohlen, die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung mit den entsprechenden Aktivitäten des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg im so genannten Barnimkiez zu koordinieren.

Bezirk Pankow
von Berlin

Machbarkeitsstudie und Wirkungsanalyse zur Parkraum- bewirtschaftung Prenzlauer Berg

November 2011

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohner 2011	4
Tabelle 2:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2009	5
Tabelle 3:	Nutzungsdichte	7
Tabelle 4:	Motorisierungsgrad 2011	9
Tabelle 5:	Parkraumangebot (Werktag 11 Uhr)	11
Tabelle 6:	mittlerer Parkraumbefüllungsgrad (Werktag 11 Uhr)	14
Tabelle 7:	theoretischer Parkraumbefüllungsgrad ohne Baustellen (Werktag 11 Uhr)	15
Tabelle 8:	Vergleich der Einwohnerzahlen	29
Tabelle 9:	Vergleich der Beschäftigtenzahlen	30
Tabelle 10:	Vergleich der Nutzungsdichte	32
Tabelle 11:	Vergleich der Motorisierung	34
Tabelle 12:	Vorher-Nachher-Vergleich Parkraumangebot (Werktag 11 Uhr)	36
Tabelle 13:	Vorher-Nachher-Vergleich der Pkw-Einheiten (Werktag 11 Uhr)	37
Tabelle 14:	Vorher-Nachher-Vergleich des Parkraumbefüllungsgrades (Werktag 11 Uhr)	39
Tabelle 15:	Prognose der Einnahmen aus Parkscheinegebühren	69
Tabelle 16:	voraussichtliche Anzahl an Parkscheinautomaten und deren Kosten	72
Tabelle 17:	Überwachungskräfte und -kosten	75
Tabelle 18:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben	76

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsgebiet	2
Abbildung 2:	Teilgebiete	2
Abbildung 3:	Einwohnerdichte 2011	3
Abbildung 4:	Beschäftigtendichte 2009	6
Abbildung 5:	Nutzungsdichte	8
Abbildung 6:	Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet	12
Abbildung 7:	mittlerer Parkraumbefüllungsgrad im Zeitverlauf (gesamtes Untersuchungsgebiet)	14
Abbildung 8:	Parkraumbefüllungsgrad nach Straßenabschnitten (Werktag 11 Uhr)	15
Abbildung 9:	Parkraumbefüllungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 11 Uhr)	16

Abbildung 10: Zum Vergleich: theoretischer Parkraumbelastungsgrad (ohne Baustellen) nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 11 Uhr)	16	<p>Bezirk Pankow von Berlin</p> <p>Machbarkeitsstudie und Wirkungsanalyse zur Parkraum- bewirtschaftung Prenzlauer Berg</p> <p>November 2011</p>
Abbildung 11: Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 21 Uhr)	17	
Abbildung 12: Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 23 Uhr)	17	
Abbildung 13: Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Werktag 03 Uhr)	18	
Abbildung 14: Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Samstag 11 Uhr)	18	
Abbildung 15: Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Samstag 21 Uhr)	19	
Abbildung 16: Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Samstag 23 Uhr)	19	
Abbildung 17: Parkraumbelastungsgrad nach Teilgebieten im Straßenraum (Sonntag 11 Uhr)	20	
Abbildung 18: Routen der Kennzeichenerfassung	21	
Abbildung 19: Kurz- und Langparker in den Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung	22	
Abbildung 20: Kurz- und Langparker in den Gebieten ohne Parkraumbewirtschaftung ⁵	22	
Abbildung 21: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in den Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung	24	
Abbildung 22: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen an allen Parkenden in den Gebieten ohne Parkraumbewirtschaftung	24	
Abbildung 23: Nutzergruppen nach bewirtschafteten und nicht bewirtschafteten Gebieten	25	
Abbildung 24: Nutzergruppen nach Teilgebieten (Werktag 9-19 Uhr)	25	
Abbildung 25: Nutzergruppen nach Teilgebieten (Werktag 19-23 Uhr)	26	
Abbildung 26: Durchschnittlicher Anteil der gebietsfremden Langparker an allen erfassten Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum (Mittelwert Werktag 9-19 Uhr)	27	
Abbildung 27: Durchschnittlicher Anteil der gebietsfremden Langparker an allen erfassten Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum (Mittelwert Werktag 11 Uhr)	27	
Abbildung 28: Differenz der Einwohnerzahlen	29	
Abbildung 29: Differenz der Beschäftigtenzahlen	31	
Abbildung 30: Differenz der Nutzungsdichte	32	
Abbildung 31: Abgrenzung der Parkzonen 41, 42 und 43	35	

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Abbildung 32:	Rückgang der Pkw-Einheiten im Straßenraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung	37
Abbildung 33:	Veränderung der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 11 Uhr)	40
Abbildung 34:	Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum vor (links) und nach (rechts) Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 11 Uhr)	40
Abbildung 35:	Veränderung der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 21 Uhr)	41
Abbildung 36:	Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum vor (links) und nach (rechts) Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 21 Uhr)	41
Abbildung 37:	Veränderung der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 23 Uhr)	42
Abbildung 38:	Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum vor (links) und nach (rechts) Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 23 Uhr)	42
Abbildung 39:	Veränderung der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 03 Uhr)	43
Abbildung 40:	Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum vor (links) und nach (rechts) Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 03 Uhr)	43
Abbildung 41:	Veränderung der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Samstag 11 Uhr)	44
Abbildung 42:	Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum vor (links) und nach (rechts) Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Samstag 11 Uhr)	44
Abbildung 43:	Veränderung der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Samstag 21 Uhr)	45
Abbildung 44:	Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum vor (links) und nach (rechts) Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Samstag 21 Uhr)	45
Abbildung 45:	Veränderung der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Samstag 23 Uhr)	46
Abbildung 46:	Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum vor (links) und nach (rechts) Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Samstag 23 Uhr)	46
Abbildung 47:	Veränderung der parkenden Fahrzeuge im Straßenraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Sonntag 11 Uhr)	47

Abbildung 48: Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum vor (links) und nach (rechts) Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Sonntag 11 Uhr)	47
Abbildung 49: Teilgebiete mit erfassten Nutzergruppen	48
Abbildung 50: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen in den Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung (absolute Zahlen)	49
Abbildung 51: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen in den Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung (Angaben in Prozent)	49
Abbildung 52: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen in den östlichen Gebieten ohne Parkraumbewirtschaftung (absolute Zahlen)	50
Abbildung 53: Anteil der verschiedenen Nutzergruppen in den östlichen Gebieten ohne Parkraumbewirtschaftung (Angaben in Prozent)	51
Abbildung 54: Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip	55
Abbildung 55: Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte	56
Abbildung 56: Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip	57
Abbildung 57: Beschilderungsbeispiel für reines Bewohnerparken	58
Abbildung 58: Geeignete Teilgebiete für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 9-19 Uhr)	60
Abbildung 59: Geeignete Teilgebiete für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Werktag 11 Uhr)	61
Abbildung 60: Empfehlung zur Abgrenzung der Bewirtschaftungsgebiete	62
Abbildung 61: Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung nach Prioritäten	63
Abbildung 62: Abschätzung des erforderlichen Überwachungspersonals für das gesamte Gebiet	75

Bezirk Pankow
 von Berlin
**Machbarkeitsstudie
 und Wirkungsanalyse
 zur Parkraum-
 bewirtschaftung
 Prenzlauer Berg**
 November 2011

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Anhang

Anhang 1: Tabellen und Abbildungen

Zuordnungskriterien Parkmuster – Nutzergruppen

Vorher-Nachher-Vergleich Pkw-Einheiten und Parkraumbelastungsgrad
(Werktag 21 Uhr)

Vorher-Nachher-Vergleich Pkw-Einheiten und Parkraumbelastungsgrad
(Werktag 23 Uhr)

Vorher-Nachher-Vergleich Pkw-Einheiten und Parkraumbelastungsgrad
(Werktag 3 Uhr)

Vorher-Nachher-Vergleich Pkw-Einheiten und Parkraumbelastungsgrad
(Samstag 11 Uhr)

Vorher-Nachher-Vergleich Pkw-Einheiten und Parkraumbelastungsgrad
(Samstag 21 Uhr)

Vorher-Nachher-Vergleich Pkw-Einheiten und Parkraumbelastungsgrad
(Samstag 23 Uhr)

Vorher-Nachher-Vergleich Pkw-Einheiten und Parkraumbelastungsgrad
(Sonntag 11 Uhr)

Abschätzung des erforderlichen Überwachungspersonals für das Erweiterungsgebiet der
ersten Priorität (Grüne Stadt, Pasteurstraße, Am Friedrichshain)

Abschätzung des erforderlichen Überwachungspersonals für das Erweiterungsgebiet der
zweiten Priorität (Arnimplatz, Humannplatz)

Anhang 2: Karten

als gesonderte Anlage

Anhang 1

Zuordnungskriterien Parkmuster – Nutzergruppen

9 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	23 Uhr	3 Uhr	Annahmen zu den Nutzergruppen
Alle Fahrzeuge:									
							x		Bewohner
Alle Nicht-Bewohner:									
							o		Langparker: Beschäftigte
							o		Kurzparker: Besucher und Kunden
Davon abweichende Annahmen:									
x	o								50 % Kunden / Besucher, 50 % Bewohner
x	x	o							20 % Beschäftigte, 40 % Kunden / Besucher, 40 % Bewohner
x	x	x	o						50 % Beschäftigte, 30 % Kunden / Besucher, 20 % Bewohner
o	x	x	x	o					70 % Beschäftigte, 30 % Kunden / Besucher
o	x	x	x	x	o				80 % Beschäftigte, 20 % Kunden / Besucher
	o	x	x	x	x	o			80 % Beschäftigte, 20 % Kunden / Besucher
	o	x	x	x	o				70 % Beschäftigte, 30 % Kunden / Besucher
	o	x	x	x	o				70 % Beschäftigte, 30 % Kunden / Besucher
	o	x	x	x	x	o			80 % Beschäftigte, 20 % Kunden / Besucher
	o	x	x	x	x	x	o		80 % Beschäftigte, 20 % Kunden / Besucher
	o	x	x	x	x	o			80 % Beschäftigte, 20 % Kunden / Besucher
	o	x	x	x	x	o			70 % Beschäftigte, 30 % Kunden / Besucher
	o	x	x	x	x	o			70 % Beschäftigte, 30 % Kunden / Besucher
					o	x	x	x	2,5 % Beschäftigte, 2,5 % Kunden / Besucher, 95 % Bewohner
					o	x	x		5 % Kunden / Besucher, 95 % Bewohner

Bezirk Pankow
von Berlin
**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**
November 2011

Vorher-Nachher-Vergleich der Pkw-Einheiten und des Parkraumbelastungsgrades (Werktag 21 Uhr)

Teilgebiet	Pkw-Einheiten 2008			Pkw-Einheiten 2011			Differenz 2008/2011		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Falkplatz	2.155	188	2.343	1.933	223	2.156	-10%	19%	-8%
Oderberger Straße	722	153	875	521	92	613	-28%	-40%	-30%
Nördliche Torstraße	1.674	82	1.756	1.243	63	1.306	-26%	-23%	-26%
Am Prenzlauer Berg	554	93	647	543	110	653	-2%	19%	1%
Christburger Straße	1.449	-	1.449	1.291	-	1.291	-11%	-	-11%
Immanuelkirchstraße	1.175	66	1.241	885	62	947	-25%	-5%	-24%
Belforter Straße	1.387	10	1.397	1.035	11	1.046	-25%	16%	-25%
Sredzkistraße	1.532	179	1.711	1.580	189	1.769	3%	6%	3%
Helmholtzplatz	3.755	8	3.763	3.148	8	3.156	-16%	0%	-16%
Thälmannpark	685	392	1.077	557	424	981	-19%	8%	-9%
Gesamt	15.088	1.168	16.256	12.735	1.181	13.916	-16%	1%	-14%

Teilgebiet	Belegungsgrad 2008			Belegungsgrad 2011			Differenz 2008/2011		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Falkplatz	93%	58%	89%	90%	33%	76%	-3%	-25%	-13%
Oderberger Straße	121%	153%	126%	128%	82%	118%	7%	-71%	-8%
Nördliche Torstraße	106%	35%	97%	85%	29%	78%	-21%	-6%	-19%
Am Prenzlauer Berg	97%	93%	96%	98%	44%	81%	1%	-49%	-15%
Christburger Straße	107%	-	107%	101%	-	101%	-6%	-	-6%
Immanuelkirchstraße	130%	69%	124%	114%	66%	109%	-16%	-3%	-15%
Belforter Straße	112%	28%	109%	100%	32%	98%	-12%	4%	-11%
Sredzkistraße	115%	72%	108%	111%	76%	106%	-4%	4%	-2%
Helmholtzplatz	113%	29%	112%	108%	22%	107%	-5%	-7%	-5%
Thälmannpark	81%	91%	84%	73%	68%	71%	-8%	-23%	-13%
Gesamt	107%	73%	104%	100%	52%	93%	-7%	-21%	-11%

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

**Vorher-Nachher-Vergleich der Pkw-Einheiten und des Parkraumbelastungsgrades
(Werktag 23 Uhr)**

Teilgebiet	Pkw-Einheiten 2008			Pkw-Einheiten 2011			Differenz 2008/2011		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Falkplatz	2.127	193	2.320	1.890	286	2.176	-11%	48%	-6%
Oderberger Straße	706	153	859	502	85	587	-29%	-44%	-32%
Nördliche Torstraße	1.684	73	1.757	1.235	75	1.310	-27%	3%	-25%
Am Prenzlauer Berg	570	92	662	558	119	677	-2%	30%	2%
Christburger Straße	1.477	-	1.477	1.286	-	1.286	-13%	-	-13%
Immanuelkirchstraße	1.149	56	1.205	914	60	974	-20%	8%	-19%
Belforter Straße	1.347	11	1.358	1.072	0	1.072	-20%	-100%	-21%
Sredzkistraße	1.559	142	1.701	1.533	206	1.739	-2%	45%	2%
Helmholtzplatz	3.675	0	3.675	3.114	16	3.130	-15%	-	-15%
Thälmannpark	748	397	1.145	609	446	1.055	-19%	12%	-8%
Gesamt	15.042	1.115	16.157	12.710	1.293	14.003	-16%	16%	-13%

Teilgebiet	Belastungsgrad 2008			Belastungsgrad 2011			Differenz 2008/2011		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Falkplatz	92%	60%	88%	88%	43%	77%	-4%	-17%	-11%
Oderberger Straße	119%	153%	124%	124%	77%	113%	5%	-76%	-11%
Nördliche Torstraße	107%	31%	97%	85%	35%	78%	-22%	4%	-19%
Am Prenzlauer Berg	100%	92%	98%	101%	48%	84%	1%	-44%	-14%
Christburger Straße	110%	-	110%	100%	-	100%	-10%	-	-10%
Immanuelkirchstraße	127%	58%	121%	118%	64%	112%	-9%	6%	-9%
Belforter Straße	108%	31%	106%	102%	-	102%	-6%	-	-4%
Sredzkistraße	117%	57%	108%	108%	82%	104%	-9%	25%	-4%
Helmholtzplatz	110%	-	110%	107%	43%	106%	-3%	-	-4%
Thälmannpark	88%	92%	89%	76%	72%	74%	-12%	-20%	-15%
Gesamt	107%	71%	103%	99%	58%	93%	-8%	-13%	-10%

**Vorher-Nachher-Vergleich der Pkw-Einheiten und des Parkraumbelastungsgrades
(Werktag 3 Uhr)**

Teilgebiet	Pkw-Einheiten 2008			Pkw-Einheiten 2011			Differenz 2008/2011		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Falkplatz	2.133	187	2.320	2.024	216	2.240	-5%	15%	-3%
Oderberger Straße	671	149	820	491	88	579	-27%	-41%	-29%
Nördliche Torstraße	1.690	0	1.690	1.180	60	1.240	-30%	-	-27%
Am Prenzlauer Berg	578	98	676	557	120	677	-4%	23%	0%
Christburger Straße	1.485	0	1.485	1.288	-	1.288	-13%	-	-13%
Immanuelkirchstraße	1.177	54	1.231	916	19	935	-22%	-64%	-24%
Belforter Straße	1.345	12	1.357	1.055	0	1.055	-22%	-100%	-22%
Sredzkistraße	1.443	145	1.588	1.425	0	1.425	-1%	-100%	-10%
Helmholtzplatz	3.698	0	3.698	3.105	16	3.121	-16%	-	-16%
Thälmannpark	753	408	1.161	633	412	1.045	-16%	1%	-10%
Gesamt	14.973	1.051	16.024	12.674	929	13.603	-15%	-12%	-15%

Teilgebiet	Belastungsgrad 2008			Belastungsgrad 2011			Differenz 2008/2011		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Falkplatz	93%	58%	88%	94%	32%	79%	1%	-26%	-9%
Oderberger Straße	113%	149%	118%	119%	79%	110%	6%	-70%	-8%
Nördliche Torstraße	107%	-	107%	80%	28%	74%	-27%	-	-33%
Am Prenzlauer Berg	101%	98%	101%	101%	48%	84%	0%	-50%	-17%
Christburger Straße	109%	-	109%	100%	-	100%	-9%	-	-9%
Immanuelkirchstraße	130%	59%	124%	118%	79%	117%	-12%	20%	-7%
Belforter Straße	108%	34%	106%	101%	-	101%	-7%	-	-5%
Sredzkistraße	108%	58%	100%	100%	-	100%	-8%	-	0%
Helmholtzplatz	111%	-	111%	106%	43%	105%	-5%	-	-6%
Thälmannpark	89%	95%	91%	79%	66%	74%	-10%	-29%	-17%
Gesamt	106%	79%	104%	99%	48%	92%	-7%	-31%	-12%

Vorher-Nachher-Vergleich der Pkw-Einheiten und des Parkraumbelegungsgrades
 (Samstag 11 Uhr)

 Bezirk Pankow
 von Berlin

**Machbarkeitsstudie
 und Wirkungsanalyse
 zur Parkraum-
 bewirtschaftung
 Prenzlauer Berg**

November 2011

Teilgebiet	Pkw-Einheiten 2008			Pkw-Einheiten 2011			Differenz 2008/2011		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Falkplatz	1.935	195	2.130	1.616	237	1.853	-16%	21%	-13%
Oderberger Straße	641	111	752	464	103	566	-28%	-7%	-25%
Nördliche Torstraße	1.544	52	1.596	1.022	73	1.094	-34%	41%	-31%
Am Prenzlauer Berg	535	82	617	453	61	514	-15%	-26%	-17%
Christburger Straße	1.283	0	1.283	1.087	-	1.087	-15%	-	-15%
Immanuelkirchstraße	955	57	1.012	873	59	932	-9%	4%	-8%
Belforter Straße	1.240	16	1.256	907	43	950	-27%	177%	-24%
Sredzkistraße	1.424	122	1.546	1.451	138	1.588	2%	13%	3%
Helmholtzplatz	3.571	6	3.577	2.894	25	2.918	-19%	308%	-18%
Thälmannpark	567	236	803	468	323	791	-18%	37%	-1%
Gesamt	13.695	875	14.570	11.232	1.060	12.292	-18%	21%	-16%

Teilgebiet	Belegungsgrad 2008			Belegungsgrad 2011			Differenz 2008/2011		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Falkplatz	84%	49%	79%	75%	35%	66%	-9%	-14%	-13%
Oderberger Straße	110%	111%	110%	112%	92%	108%	2%	-19%	-2%
Nördliche Torstraße	100%	22%	90%	70%	34%	66%	-30%	12%	-24%
Am Prenzlauer Berg	94%	82%	92%	85%	24%	66%	-9%	-58%	-26%
Christburger Straße	94%	-	94%	85%	-	85%	-9%	-	-9%
Immanuelkirchstraße	106%	60%	102%	113%	63%	107%	7%	3%	5%
Belforter Straße	108%	46%	107%	94%	126%	95%	-14%	80%	-12%
Sredzkistraße	110%	49%	100%	104%	55%	97%	-6%	6%	-3%
Helmholtzplatz	109%	21%	108%	100%	66%	100%	-9%	45%	-8%
Thälmannpark	67%	55%	63%	62%	52%	57%	-5%	-3%	-6%
Gesamt	99%	52%	94%	89%	46%	83%	-10%	-6%	-11%

 Vorher-Nachher-Vergleich der Pkw-Einheiten und des Parkraumbelegungsgrades
 (Samstag 21 Uhr)

Teilgebiet	Pkw-Einheiten 2008			Pkw-Einheiten 2011			Differenz 2008/2011		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Falkplatz	2.133	210	2.343	1.719	191	1.910	-19%	-9%	-18%
Oderberger Straße	670	144	814	487	77	564	-27%	-46%	-31%
Nördliche Torstraße	1.733	49	1.782	1.048	84	1.132	-40%	71%	-36%
Am Prenzlauer Berg	583	78	661	440	121	561	-25%	55%	-15%
Christburger Straße	1.367	0	1.367	1.140	-	1.140	-17%	-	-17%
Immanuelkirchstraße	1.072	47	1.119	868	54	922	-19%	16%	-18%
Belforter Straße	1.277	11	1.288	903	9	911	-29%	-19%	-29%
Sredzkistraße	1.529	158	1.687	1.509	160	1.669	-1%	1%	-1%
Helmholtzplatz	3.780	3	3.783	3.138	8	3.146	-17%	167%	-17%
Thälmannpark	552	310	862	397	343	740	-28%	11%	-14%
Gesamt	14.696	1.008	15.704	11.647	1.047	12.694	-21%	4%	-19%

Teilgebiet	Belegungsgrad 2008			Belegungsgrad 2011			Differenz 2008/2011		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Falkplatz	93%	65%	89%	80%	29%	68%	-13%	-36%	-21%
Oderberger Straße	115%	144%	119%	120%	69%	109%	5%	-75%	-10%
Nördliche Torstraße	111%	21%	99%	72%	39%	68%	-39%	18%	-31%
Am Prenzlauer Berg	102%	78%	98%	79%	49%	70%	-23%	-29%	-28%
Christburger Straße	101%	-	101%	89%	-	89%	-12%	-	-12%
Immanuelkirchstraße	119%	49%	112%	112%	57%	106%	-7%	8%	-6%
Belforter Straße	105%	31%	103%	87%	25%	85%	-18%	-6%	-18%
Sredzkistraße	116%	63%	107%	105%	64%	99%	-11%	1%	-8%
Helmholtzplatz	112%	-	111%	107%	22%	106%	-5%	-	-5%
Thälmannpark	65%	72%	67%	52%	55%	53%	-13%	-17%	-14%
Gesamt	105%	63%	100%	91%	46%	84%	-14%	-17%	-16%

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Vorher-Nachher-Vergleich der Pkw-Einheiten und des Parkraumbelastungsgrades
(Samstag 23 Uhr)

Teilgebiet	Pkw-Einheiten 2008			Pkw-Einheiten 2011			Differenz 2008/2011		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Falkplatz	2.113	176	2.289	1.747	157	1.904	-17%	-11%	-17%
Oderberger Straße	661	142	803	509	76	585	-23%	-46%	-27%
Nördliche Torstraße	1.728	50	1.778	1.091	83	1.174	-37%	68%	-34%
Am Prenzlauer Berg	602	78	680	477	131	608	-21%	69%	-11%
Christburger Straße	1.390	0	1.390	1.227	-	1.227	-12%	-	-12%
Immanuelkirchstraße	1.083	43	1.126	910	44	954	-16%	4%	-15%
Belforter Straße	1.284	0	1.284	877	0	877	-32%	-	-32%
Sredzkistraße	1.578	186	1.764	1.521	157	1.678	-4%	-15%	-5%
Helmholtzplatz	3.771	0	3.771	3.151	0	3.151	-16%	-	-16%
Thälmannpark	587	297	884	434	376	810	-26%	27%	-8%
Gesamt	14.797	969	15.766	11.942	1.024	12.966	-19%	6%	-18%

Teilgebiet	Belastungsgrad 2008			Belastungsgrad 2011			Differenz 2008/2011		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Falkplatz	92%	54%	87%	81%	24%	67%	-11%	-30%	-20%
Oderberger Straße	113%	142%	117%	125%	68%	113%	12%	-74%	-4%
Nördliche Torstraße	110%	21%	98%	75%	38%	70%	-35%	17%	-28%
Am Prenzlauer Berg	105%	78%	101%	86%	53%	76%	-19%	-25%	-25%
Christburger Straße	102%	-	102%	96%	-	96%	-6%	-	-6%
Immanuelkirchstraße	120%	45%	113%	118%	47%	110%	-2%	2%	-3%
Belforter Straße	106%	-	106%	84%	-	84%	-22%	-	-22%
Sredzkistraße	120%	74%	113%	106%	63%	100%	-14%	-11%	-13%
Helmholtzplatz	113%	-	113%	108%	0%	106%	-5%	-	-7%
Thälmannpark	69%	69%	69%	54%	60%	57%	-15%	-9%	-12%
Gesamt	106%	63%	102%	93%	46%	86%	-13%	-17%	-16%

Vorher-Nachher-Vergleich der Pkw-Einheiten und des Parkraumbelastungsgrades
(Sonntag 11 Uhr)

Teilgebiet	Pkw-Einheiten 2008			Pkw-Einheiten 2011			Differenz 2008/2011		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Falkplatz	1.993	192	2.185	1.695	180	1.875	-15%	-6%	-14%
Oderberger Straße	641	111	752	494	75	569	-23%	-32%	-24%
Nördliche Torstraße	1.489	57	1.546	1.051	76	1.127	-29%	33%	-27%
Am Prenzlauer Berg	519	64	583	458	76	534	-12%	19%	-8%
Christburger Straße	1.209	0	1.209	1.178	-	1.178	-3%	-	-3%
Immanuelkirchstraße	959	48	1.007	893	51	944	-7%	7%	-6%
Belforter Straße	1.144	11	1.155	869	0	869	-24%	-100%	-25%
Sredzkistraße	1.365	113	1.478	1.394	114	1.508	2%	1%	2%
Helmholtzplatz	3.540	0	3.540	3.054	0	3.054	-14%	-	-14%
Thälmannpark	513	283	796	465	334	799	-9%	18%	0%
Gesamt	13.372	877	14.249	11.550	906	12.456	-14%	3%	-13%

Teilgebiet	Belastungsgrad 2008			Belastungsgrad 2011			Differenz 2008/2011		
	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt	Straßenraum	Sammelanlagen	Gesamt
Falkplatz	87%	59%	83%	79%	36%	70%	-8%	-23%	-13%
Oderberger Straße	110%	111%	110%	119%	68%	108%	9%	-43%	-2%
Nördliche Torstraße	94%	24%	85%	72%	35%	67%	-22%	11%	-18%
Am Prenzlauer Berg	91%	64%	87%	83%	31%	67%	-8%	-33%	-20%
Christburger Straße	89%	-	89%	92%	-	92%	3%	-	3%
Immanuelkirchstraße	106%	53%	101%	115%	54%	109%	9%	1%	8%
Belforter Straße	100%	-	98%	83%	-	83%	-17%	-	-15%
Sredzkistraße	106%	45%	96%	97%	46%	90%	-9%	1%	-6%
Helmholtzplatz	107%	-	107%	104%	0%	103%	-3%	-	-4%
Thälmannpark	60%	66%	62%	58%	54%	56%	-2%	-12%	-6%
Gesamt	96%	56%	92%	90%	43%	83%	-6%	-13%	-9%

Abschätzung des erforderlichen Überwachungspersonals für das Erweiterungsgebiet der ersten Priorität (Grüne Stadt, Pasteurstraße, Am Friedrichshain)

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Gebiets-Kenngrößen		Erweiterungsgebiet erster Priorität		Variable Eingangsgröße	
Abstellstände:	3.768 Stück	Kontrollstrecke:	23.400 Meter	Sonn- und Feiertage:	0
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	21.060 Meter	Werkzeuge:	253	von 9 Uhr	Uhr
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	305 Tage	bis 22 Uhr	= 13 Std	bis 22 Uhr	Uhr
				= 0 Std	
Überwachungsturnus					
Überwachungsturnus: 2,5 stündlich					
Überwachungs-Kenngrößen					
Reine Gehzeit:	351 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	21.060 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	1.068 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparker:	10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	75 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten	1 min	Quote:	2 %
Überprüfungszeit Umweltzone:	38 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten	1 min	Quote:	0,5 %
Überprüfungszeit der PSA:	32 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	100 m	Defektquote:	10 %
Zeit für Service und Auskünfte:	52 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Servicedauer:	2 min
Summe:	1.615 Minuten/Tour				
Überwachungsgänge pro Jahr:	1.586 Touren	werktags:	5,2 Touren	samstags:	5,2 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	2.561.926 Minuten	sonntags:	0,0 Touren		
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	107.040 Minuten/Person	Arbeitsstage pro Jahr:	253 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	88.746 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegezeiten:	30 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte: 28,9 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit					

Bezirk Pankow
von Berlin

**Machbarkeitsstudie
und Wirkungsanalyse
zur Parkraum-
bewirtschaftung
Prenzlauer Berg**

November 2011

Abschätzung des erforderlichen Überwachungspersonals für das Erweiterungsgebiet der zweiten Priorität (Arnimplatz, Humannplatz)

Gebiets-Kenngrößen		Erweiterungsgebiet zweiter Priorität		Variable Eingangsgröße	
Abstellstände:	5.651 Stück	Kontrollstrecke:	33.300 Meter	Samstage:	52
Reduzierte Kontrollstrecke (-10 %):	29.970 Meter	Werktage:	253	von	9 Uhr
Jährliche Bewirtschaftungszeit:	305 Tage	bis	22 Uhr	bis	22 Uhr
			= 13 Std		= 13 Std
				Sonn- und Feiertage:	0
				von	Uhr
				bis	Uhr
					= 0 Std
Überwachungsturnus					
Überwachungsturnus:	2,5 stündlich				
Überwachungs-Kenngrößen					
Reine Gehzeit:	500 Minuten/Tour	Gehgeschwindigkeit:	3.600 m/Std	Wegstrecke:	29.970 m
Überprüfungszeit der Parkscheine:	1.601 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	5 sek	Schwarzparker:	10 %
Überprüfungszeit Handy-Parken:	113 Minuten/Tour	Prüfzeit je Fahrzeug:	1 min	Quote:	2 %
Überprüfungszeit Umweltzone:	57 Minuten/Tour	Prüfzeit bei Parkscheinen enthalten		Quote:	0,5 %
Überprüfungszeit der PSA:	45 Minuten/Tour	Abstand zwischen PSA:	100 m	Defektquote:	10 %
Zeit für Service und Auskünfte:	77 Minuten/Tour	Anfragen pro Stunde:	1 Stück	Servicedauer:	2 min
Summe:	2.392 Minuten/Tour				
Überwachungsgänge pro Jahr:	1.586 Touren	werktags:	5,2 Touren	samstags:	5,2 Touren
Jahresüberwachungsminuten (JÜM):	3.794.143 Minuten (Überwachungsgänge pro Jahr * Überwachungsdauer pro Tour)			sonntags:	0,0 Touren
Personal-Kenngrößen					
Arbeitszeit pro Jahr:	107.040 Minuten/Person	Arbeitsstage pro Jahr:	253 Tage	Urlaubstage pro Jahr:	30 Tage
Effektive Arbeitszeit vor Ort pro Jahr:	88.746 Minuten/Person	Krankheitsstand:	10 %	Rüst- und Wegezeiten:	30 min
Ergebnisse					
Benötigte Überwachungskräfte: 42,8 im Jahresmittel, errechnet aus jährlicher Überwachungszeit / effektive Arbeitszeit					
LK Argus Berlin • Hamburg • Kassel					

Berlin

Novalisstraße 10
D-10115 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

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

Kassel

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