

Endbericht

Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung in der Carl-Legien-Siedlung

Prenzlauer Berg



02. Oktober 2015

LK Argus GmbH

Endbericht

Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung in der Carl-Legien-Siedlung

Auftraggeber

Bezirk Pankow von Berlin

Abteilung Verbraucherschutz, Kultur, Umwelt und Bürgerservice

Postfach 730 113

13062 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

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Sonja Patermann

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

Berlin, 02. Oktober 2015

1	Aufgabenstellung	1	Prenzlauer Berg
2	Untersuchungsgebiet	2	Machbarkeitsstudie
3	Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs	3	zur Parkraumbewirt-
	3.1 Parkraumangebot	3	schaftung in der
	3.2 Parkraumbelegung	4	Carl-Legien-Siedlung
	3.3 Parkdauer und Nutzergruppen	9	Endbericht
	3.4 Zukünftige Entwicklungen	13	02. Oktober 2015
	3.5 Konfliktanalyse	14	
4	Machbarkeitsanalyse	15	
	4.1 Mögliche Bewirtschaftungsformen	15	
	4.2 Räumliche Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes	21	
	4.3 Bewirtschaftungszeiten und Gebührenhöhe	22	
	4.4 Prognose der verkehrlichen Wirkung	23	
	4.5 Wirtschaftlichkeit und Finanzierungskonzept	26	
5	Zusammenfassung	34	

1 Aufgabenstellung

Zum 01.01.2010 führte der Bezirk Pankow die Parkraumbewirtschaftung im Gebiet zwischen Mauerpark, S-Bahn-Ring, Greifswalder Straße und Torstraße / Mollstraße ein (Parkzonen 41 - 43). Zum 01.04.2013 wurde die Bewirtschaftung um die Parkzonen 44 und 45 erweitert.

In einer Untersuchung von Spreeplan im April 2014 wurde ermittelt, dass die neue Parkraumbewirtschaftung zu unerwünschten Verlagerungseffekten in die angrenzenden Gebiete geführt hat. Die vorliegende Machbarkeitsstudie untersucht in diesem Zusammenhang folgende Fragestellungen:

- Ist aufgrund der zu beobachtenden Verlagerungseffekte eine räumliche Erweiterung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung auf die Carl-Legien-Siedlung zwischen Prenzlauer Allee im Westen, Ostseestraße im Norden, Greifswalder Straße im Osten und Ringbahn im Süden sinnvoll?¹
- Wenn ja: Mit welchen konkreten Regelungen sollte dies geschehen? Welche verkehrlichen Auswirkungen wären innerhalb des Gebietes und in den angrenzenden Bereichen zu erwarten? Welche konkrete räumliche Abgrenzung der Parkraumbewirtschaftungszone wäre empfehlenswert? Und mit welchen Kosten und mit welchen Einnahmen wäre eine Parkraumbewirtschaftung in der Carl-Legien-Siedlung voraussichtlich verbunden?
- Sind ggf. ergänzende verkehrliche Anordnungen für einzelne Straßen in den angrenzenden Gebieten sinnvoll?

Die Machbarkeitsstudie hat folgende Kapitel:

- Das **Untersuchungsgebiet** wird in Kapitel 2 dargestellt (Seite 2).
- Die **Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs** wird in Kapitel 3 beschrieben (Seite 3 ff.).
- Die **Machbarkeitsanalyse** in Kapitel 4 untersucht eine mögliche Ausdehnung der Bewirtschaftung auf die Carl-Legien-Siedlung (Seite 15 ff.).

¹ Die Gebietsabgrenzung erfolgt nach der Untersuchung von Spreeplan im April 2014.

2 Untersuchungsgebiet

Abbildung 1 zeigt das Untersuchungsgebiet. Es wird begrenzt durch die Prenzlauer Allee im Westen, die Bahntrasse im Süden, die Greifswalder Straße im Osten und die Ostseestraße im Norden. Die Lage zu den bereits vorhandenen Parkzonen 41 - 45 von Prenzlauer Berg ist in Abbildung 2 dargestellt.

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet Carl-Legien-Siedlung

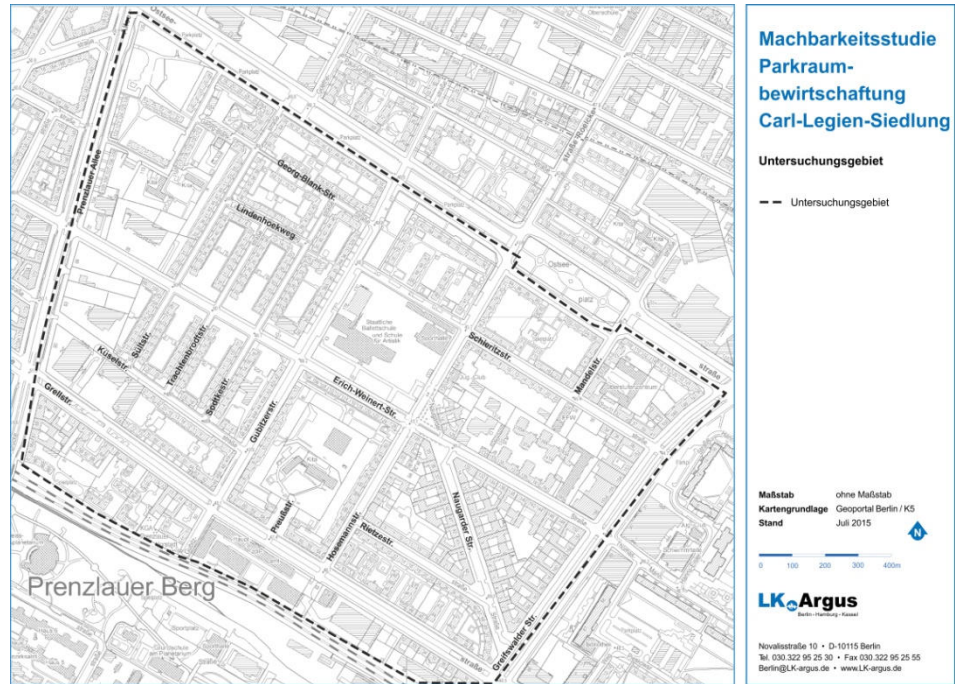
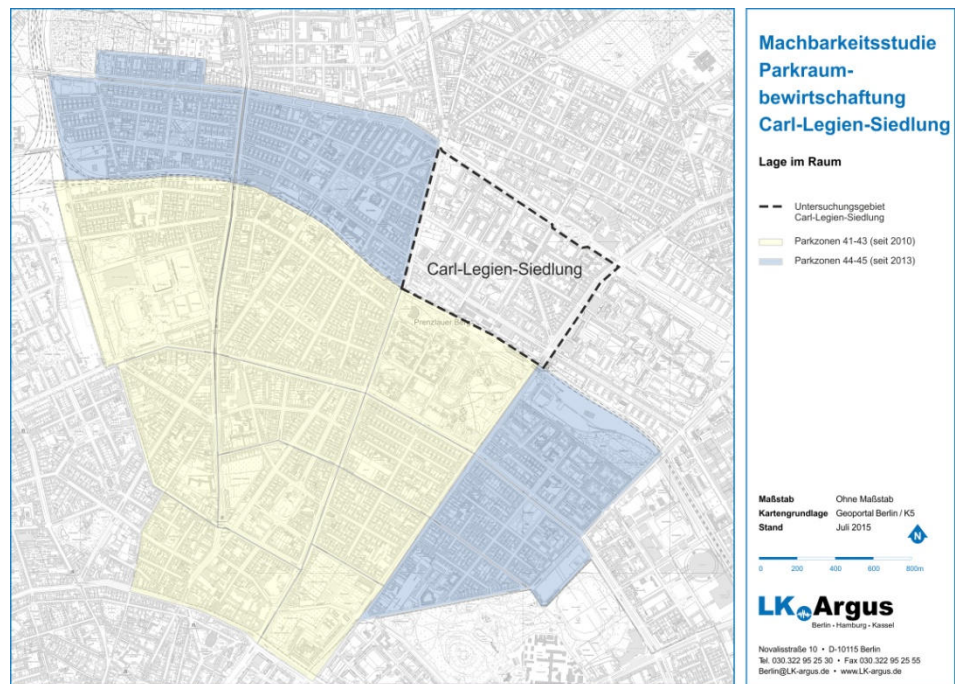


Abbildung 2: Lage zu den vorhandenen Parkzonen 41 - 45



3 Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs

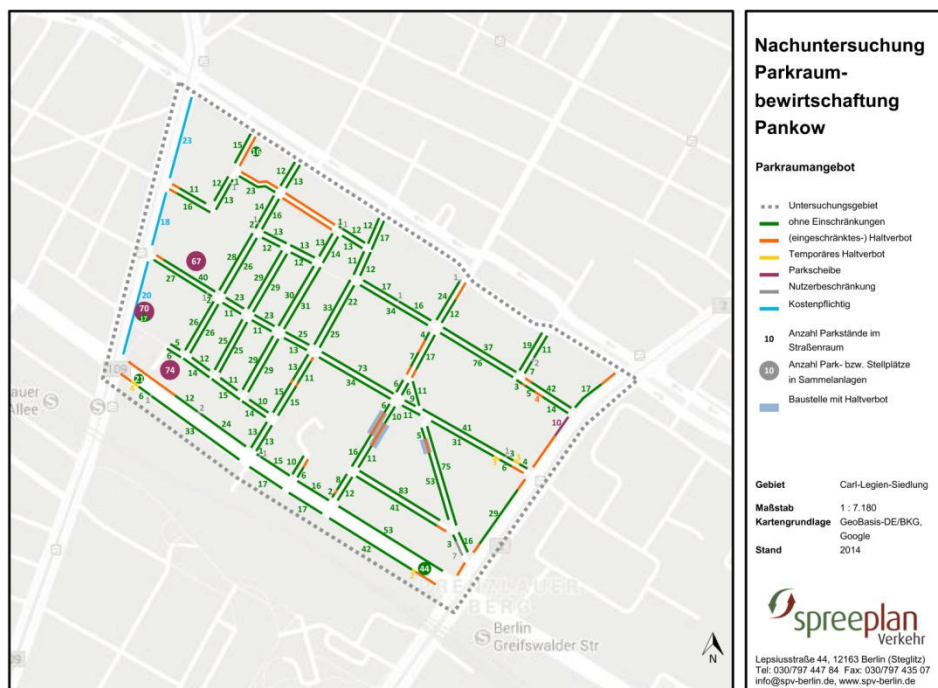
3.1 Parkraumangebot

Das Parkraumangebot wurde bereits in der Nachuntersuchung Parkraumbewirtschaftung für die Randbereiche der Zonen 44 und 45 von Sreeplan im April / Mai 2014 (SPV Sreeplan Verkehr GmbH, 2014) erfasst und wird nachrichtlich übernommen. Berücksichtigt wurden alle Parkstände bzw. Parkplätze im öffentlichen Straßenraum sowie private, aber öffentlich zugängliche Stellplätze. Das Parkraumangebot in der Carl-Legien-Siedlung wurde mit folgenden Kriterien erhoben:

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

Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet 2.670 Kfz-Abstellstände erfasst, davon 2.361 im öffentlichen Straßenraum und 309 in öffentlich zugänglichen Sammelanlagen. Diese Werte schwanken leicht je nach Wochentag und Tageszeit aufgrund von zeitlichen Begrenzungen von Haltverboten und Zugänglichkeiten von Sammelanlagen. Außerdem ist eine gewisse Anzahl von Abstellständen erfahrungsgemäß immer durch Baustellen belegt.

Abbildung 3: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet (SPV Sreeplan Verkehr GmbH, 2014)



Prenzlauer Berg
**Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirtschaftung in der
Carl-Legien-Siedlung**

Endbericht
02. Oktober 2015

Prenzlauer Berg
**Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirt-
schaftung in der
Carl-Legien-Siedlung**

Endbericht
02. Oktober 2015

3.2 Parkraumbellegung

Die Parkraumbellegung wurde im Rahmen der Nachtuntersuchung (SPV Spreeplan Verkehr GmbH, 2014) aufgenommen. Die Ergebnisse werden hier nachrichtlich übernommen. Die Erhebungen erfolgten zu den folgenden Zeiten:

- werktags (Dienstag bzw. Mittwoch) um 11 Uhr, 21 Uhr, 23 Uhr und 3 Uhr,
- samstags um 11 Uhr, 21 Uhr und 23 Uhr sowie
- sonntags um 11 Uhr.

Tabelle 1 zeigt den Parkraumbellegungsgrad im Straßenraum. In Abbildung 4 bis Abbildung 11 wird der Parkraumbellegungsgrad nach Straßenabschnitten für die unterschiedlichen Zeiten dargestellt.

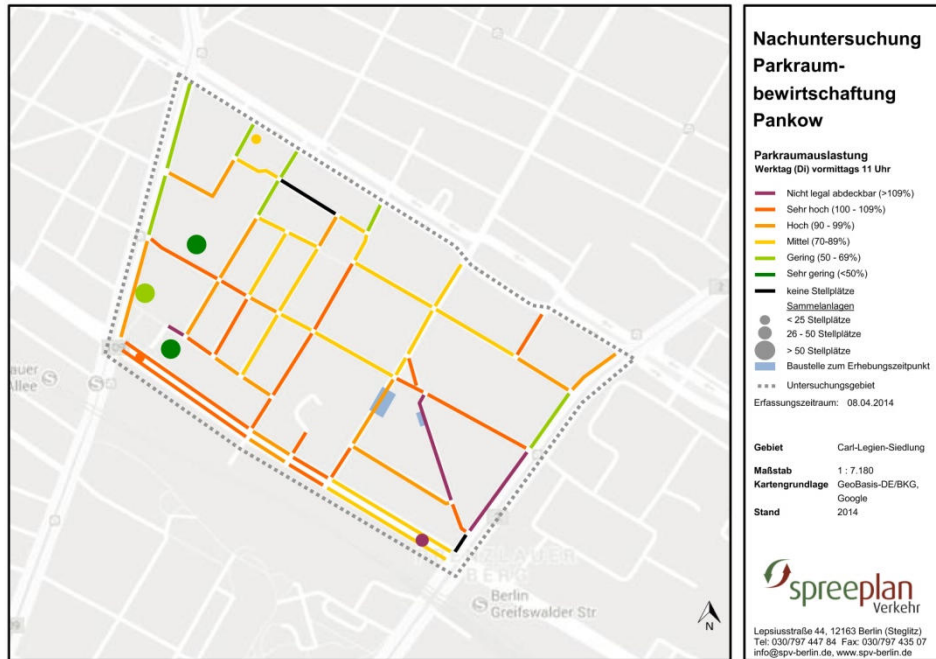
Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- Die Carl-Legien-Siedlung hat durchweg eine hohe Parkraumbellegung (werktags > 92 %).
- Der Parkraumbellegungsgrad ist abends und nachts höher als am Tag.
- In der Bewirtschaftungszeit der angrenzenden Parkzonen (Montag bis Samstag 9 - 24 Uhr) hat die Carl-Legien-Siedlung einen Parkraumbellegungsgrad zwischen 86 % und 99 %.
- Während im öffentlichen Straßenraum nur wenige freie Abstellstände verfügbar sind, stehen in drei Sammelanlagen gleichzeitig freie Kapazitäten zur Verfügung. Bei den Sammelanlagen handelt es sich um Lebensmittelmärkte, die den Kunden vorbehalten sind.

Tabelle 1: Parkraumbellegungsgrad im Straßenraum des Untersuchungsgebiets (SPV Spreeplan Verkehr GmbH, 2014)

		Belegungsgrad
Werktag (Di)	11 Uhr	92 %
	21 Uhr	97 %
	23 Uhr	99 %
Werktag (Mi)	03 Uhr	100 %
Samstag	11 Uhr	86 %
	21 Uhr	95 %
	23 Uhr	96 %
Sonntag	11 Uhr	94 %

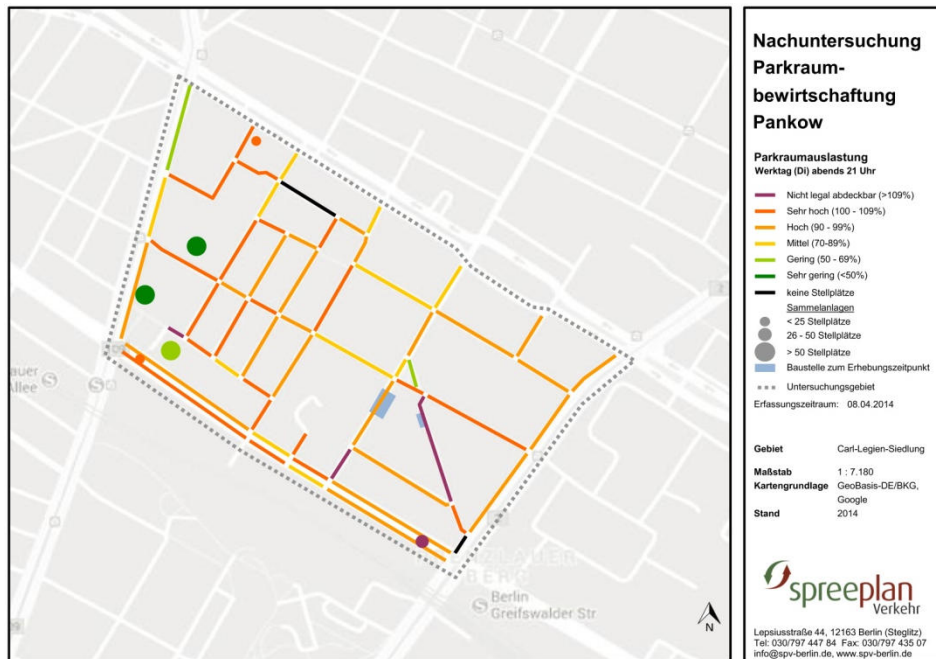
Abbildung 4: Parkraumbelastungsgrad nach Straßenabschnitten, Werktag (Di) 11 Uhr, (SPV Spreepplan Verkehr GmbH, 2014)



Prenzlauer Berg
Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirtschaftung in der
Carl-Legien-Siedlung

Endbericht
02. Oktober 2015

Abbildung 5: Parkraumbelastungsgrad nach Straßenabschnitten, Werktag (Di) 21 Uhr, (SPV Spreepplan Verkehr GmbH, 2014)



Prenzlauer Berg
Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirtschaftung in der
Carl-Legien-Siedlung

Endbericht
02. Oktober 2015

Abbildung 6: Parkraumbelastungsgrad nach Straßenabschnitten, Werktag (Di) 23 Uhr, (SPV Spreepfan Verkehr GmbH, 2014)

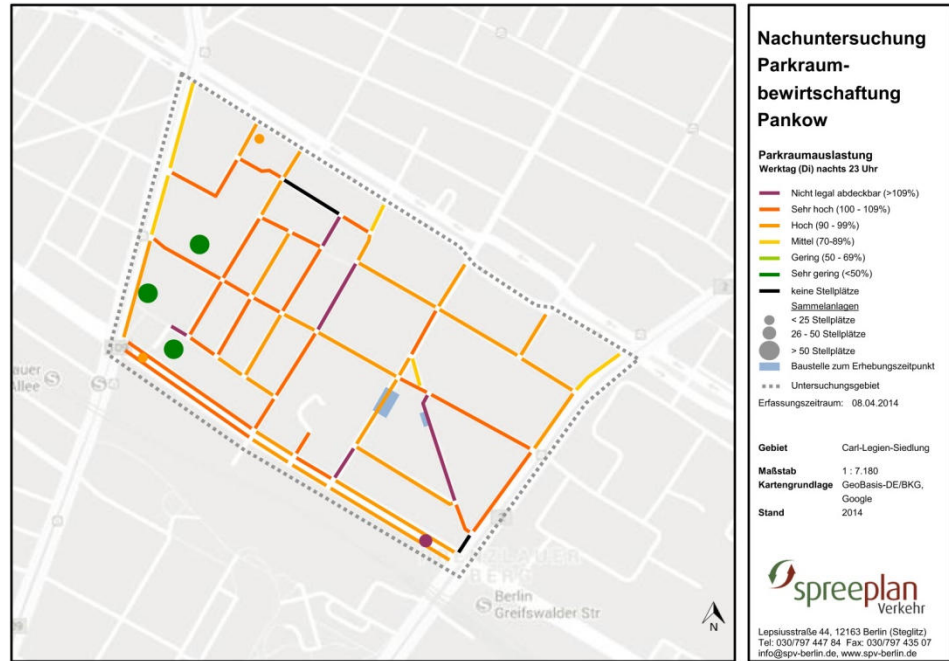


Abbildung 7: Parkraumbelastungsgrad nach Straßenabschnitten, Werktag (Mi) 3 Uhr, (SPV Spreepfan Verkehr GmbH, 2014)

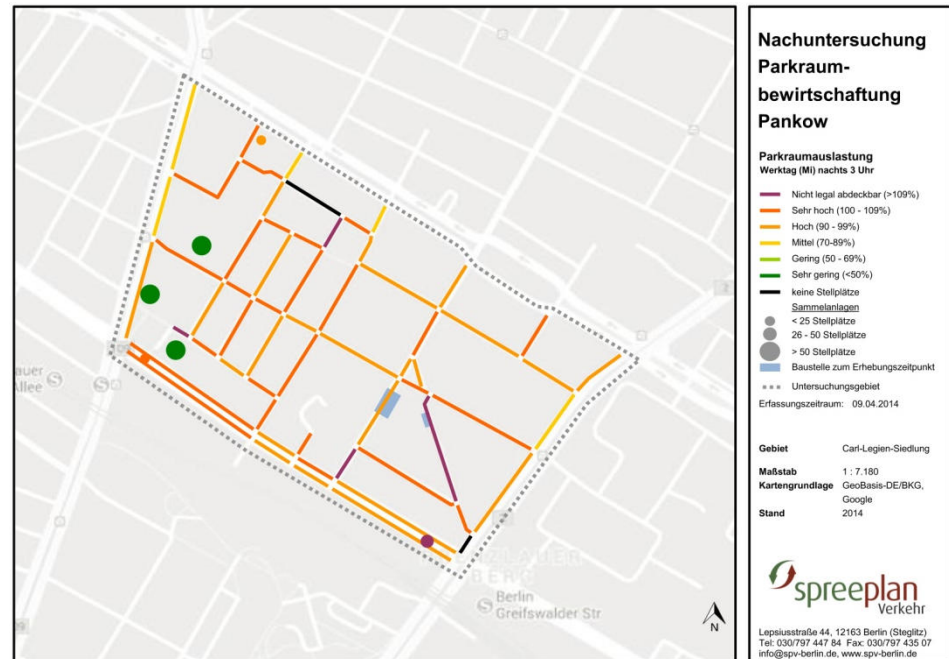
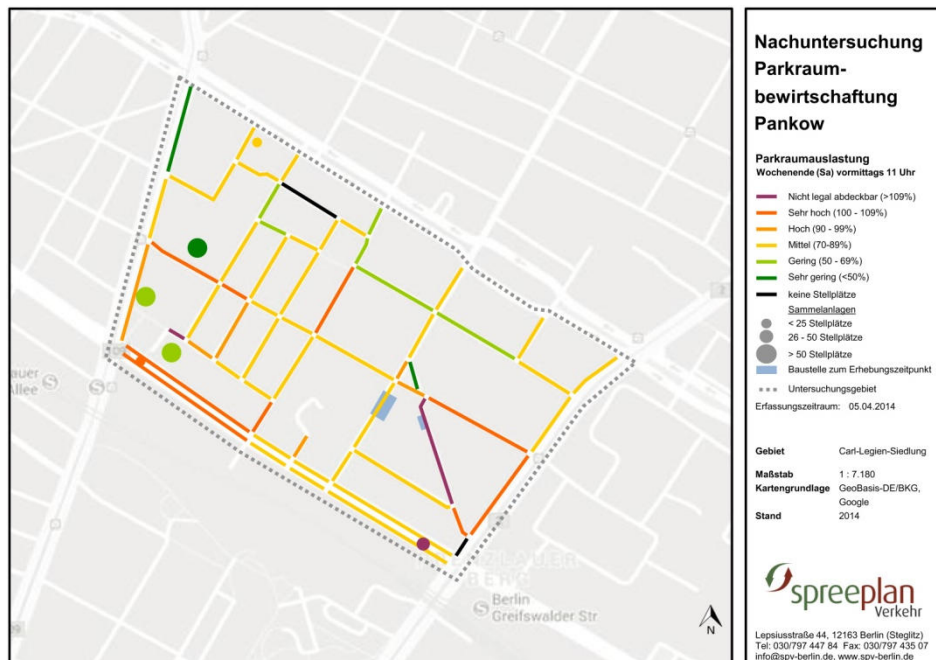


Abbildung 8: Parkraumbelastungsgrad nach Straßenabschnitten, Samstag 11 Uhr
(SPV Spreepfan Verkehr GmbH, 2014)



Prenzlauer Berg
**Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirt-
schaftung in der
Carl-Legien-Siedlung**

Endbericht
02. Oktober 2015

Abbildung 9: Parkraumbelastungsgrad nach Straßenabschnitten, Samstag 21 Uhr
(SPV Spreepfan Verkehr GmbH, 2014)

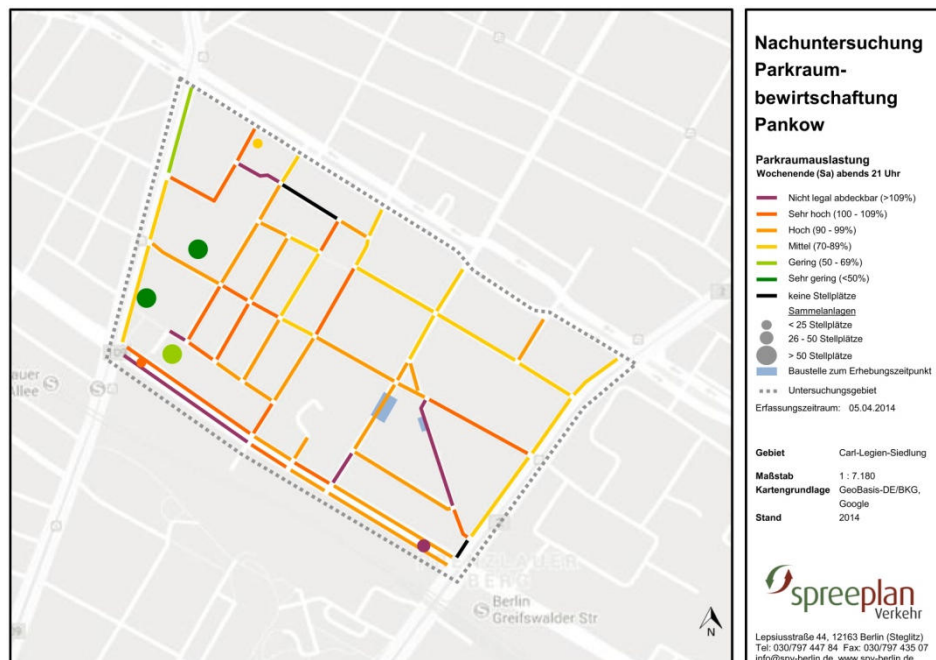


Abbildung 10: Parkraumbelastungsgrad nach Straßenabschnitten, Samstag 23 Uhr
(SPV Spreepark Verkehr GmbH, 2014)

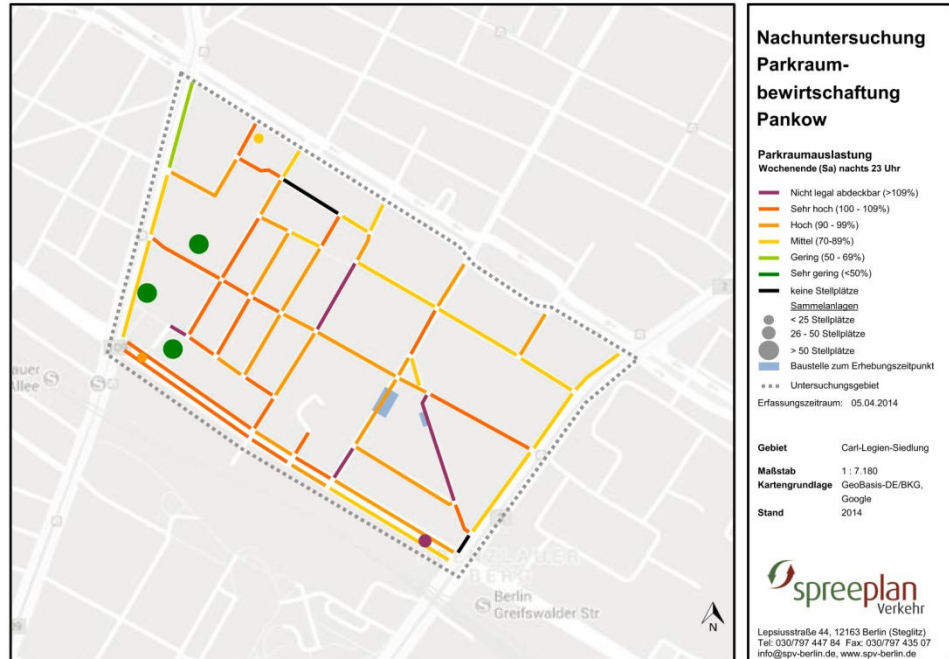
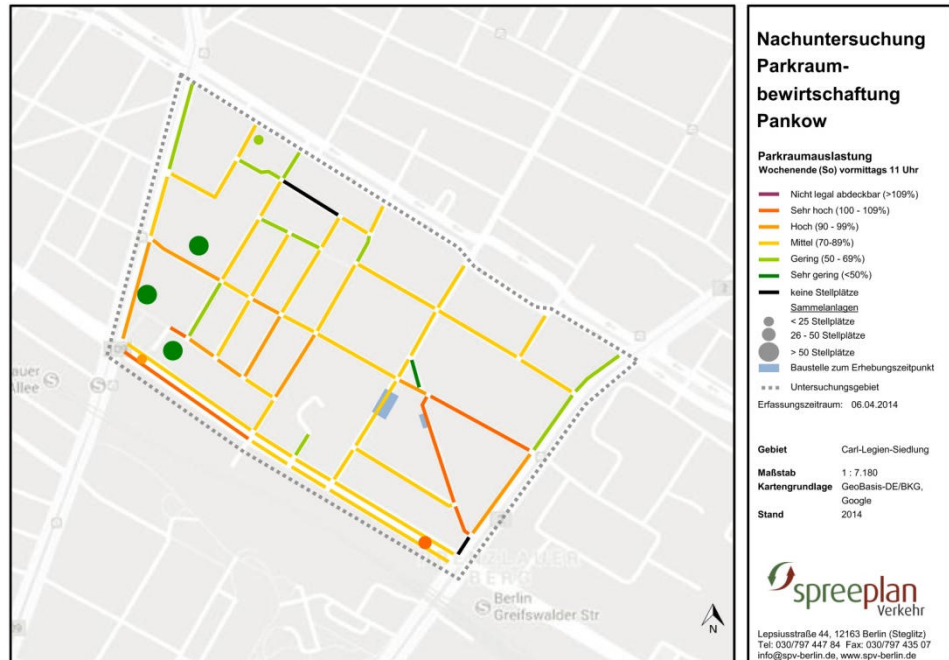


Abbildung 11: Parkraumbelastungsgrad nach Straßenabschnitten, Sonntag 11 Uhr
(SPV Spreepark Verkehr GmbH, 2014)



3.3 Parkdauer und Nutzergruppen

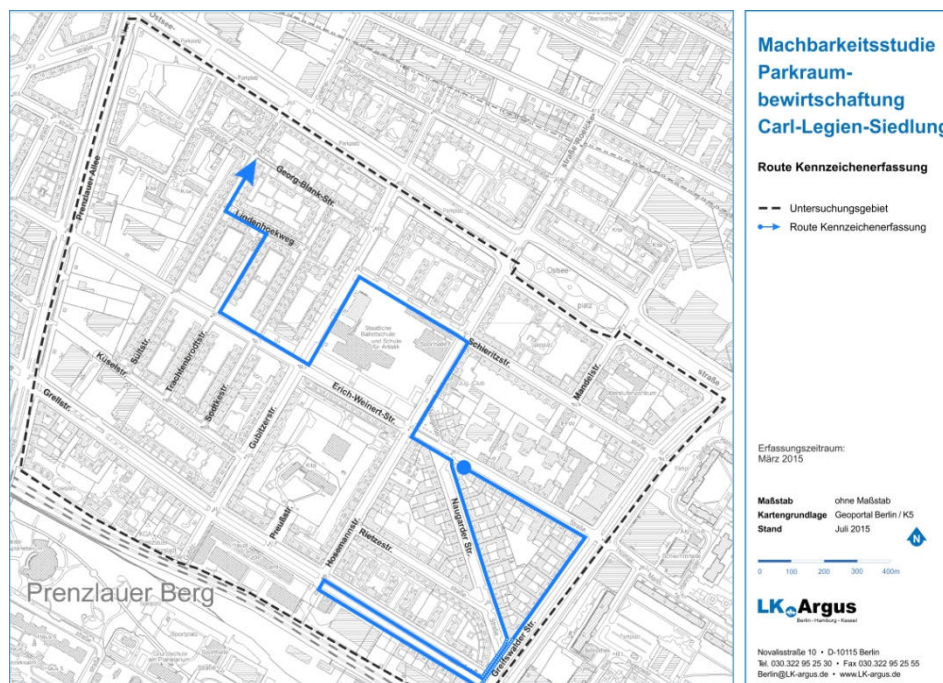
Parkdauer und Nutzergruppen werden mit Kennzeichenerfassungen bestimmt. Es wird dieselbe Untersuchungsmethodik angewandt wie in der Machbarkeitsstudie und Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg aus den Jahren 2011 und 2014.

Die Zugehörigkeit zu einer Nutzergruppe kann mit Kenntnis der mittleren Parkdauer und der Parkmuster (Beginn und Ende des Parkvorgangs) abgeschätzt werden. Zur Gewinnung der Daten wurden Kennzeichen der im öffentlichen Straßenraum parkenden Fahrzeuge werktags (Dienstag bzw. Mittwoch) von 9 bis 23 Uhr im 2-Stunden-Rhythmus und nachts um 3 Uhr in rund einem Drittel des gesamten Straßennetzes der Carl-Legien-Siedlung ermittelt. Die Kennzeichenerfassungen fanden werktags (Di / Mi) am 17. / 18. März 2015 statt.

Die unterschiedlichen Erhebungszeiten gewährleisten, dass alle relevanten Nutzergruppen (Bewohner, Besucher, Beschäftigte etc.) erfasst werden. Die Kennzeichen wurden unmittelbar nach der Erfassung anonymisiert. Halterfeststellungen o.ä. sind somit ausgeschlossen.

Die Route der Kennzeichenerfassung ist der Abbildung 12 zu entnehmen. Insgesamt wurden werktags (Di / Mi) 4.153 Kennzeichen erfasst.

Abbildung 12: Route der Kennzeichenerfassung



Prenzlauer Berg
**Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirt-
schaftung in der
Carl-Legien-Siedlung**

Endbericht
02. Oktober 2015

3.3.1 Mittlere Parkdauer

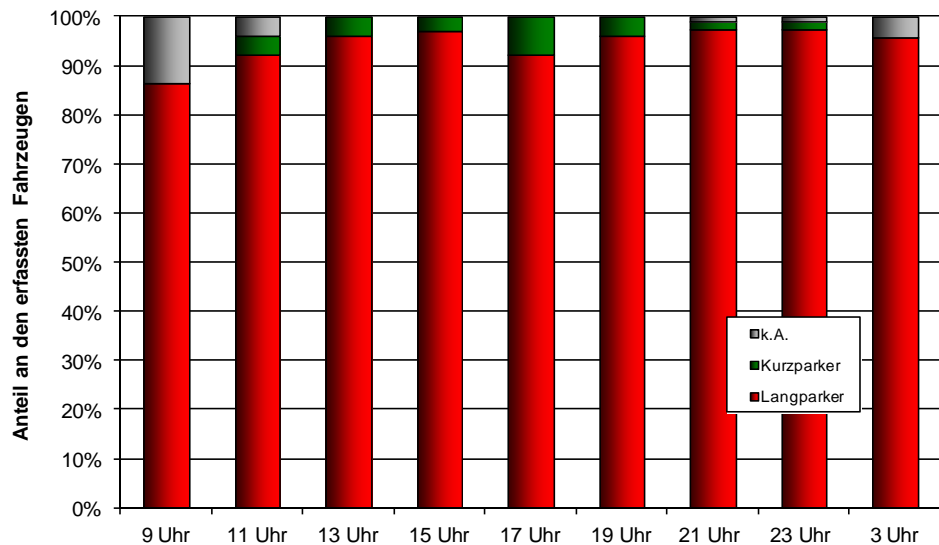
Mit Hilfe der mittleren Parkdauer werden die Fahrzeuge unterschieden in

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

Abbildung 13 zeigt die Kurz- und Langparker in der Carl-Legien-Siedlung. Eine Zuordnung zu Kurz- und Langparkern war nicht möglich, wenn Beginn und Ende des Parkvorgangs nicht genau bestimmt werden konnten. So kann ein Fahrzeug, das einmalig morgens um 9 Uhr erfasst wurde, morgens um 8 Uhr (= Kurzparker) oder bereits in der Nacht (= Langparker) dort abgestellt worden sein. In rund 3 % aller Fälle ist daher eine Zuordnung zu Kurz- oder Langparkern nicht möglich (= k.A.).

Deutlich wird, dass die Langparker durchgehend mit Abstand den größten Anteil ausmachen. Ihr Anteil liegt zwischen 11 und 3 Uhr (nachts) bei durchgängig > 90 %, nur um 9 Uhr liegt der Langparker-Anteil bei unter 90 %.

Abbildung 13: Kurz- und Langparker



3.3.2 Nutzergruppen

Aufgrund der mittleren Parkdauer und des Beginns und Endes eines Parkvorgangs können Rückschlüsse auf die Fahrzeugnutzer gezogen werden. Es werden folgende Nutzergruppen unterschieden:

- Gebietsfremde Langparker
(zum Beispiel Beschäftigte, die nicht nachts im Gebiet parken),
- Gebietsfremde Kurzparker
(zum Beispiel Kunden und Besucher, die nicht nachts im Gebiet parken)
und
- Bewohner²
(Fahrzeuge, die nachts im Gebiet parken).

Die Zuordnungsmerkmale entsprechen denen der Machbarkeitsstudie und Wirkungsanalyse 2011 bzw. 2014. Sie sind im Anhang dargestellt.

Abbildung 14 zeigt, dass der Bewohneranteil an allen Parkenden von rund 65 % in der Mittagszeit im weiteren Tagesverlauf stetig ansteigt und um 23 Uhr 95 % erreicht.

Der gebietsfremde Kurzparkeranteil ist in der Carl-Legien-Siedlung um 9 Uhr und 17 Uhr mit 9 % am höchsten. Vom Morgen bis zum Nachmittag um 15 Uhr sinkt der Anteil auf 5 % und vom Nachmittag bis zum Abend um 23 Uhr auf 3 %.

Der Anteil der gebietsfremden Langparker ist zwischen 11 Uhr und 15 Uhr mit 27 % am größten. Im weiteren Tagesverlauf sinkt dieser kontinuierlich und erreicht um 23 Uhr einen Wert von 3 %.

In Abbildung 15 werden die Nutzergruppen nach den Zeiträumen 9-19 Uhr und 19-23 Uhr zusammengefasst. Tagsüber von 9-19 Uhr stellen die Bewohner 73 % aller parkenden Fahrzeuge in der Carl-Legien-Siedlung. Dieser Wert steigt abends von 19-23 Uhr auf 94 % an.

Der Anteil der gebietsfremden Kurzparker liegt tagsüber von 9-19 Uhr bei 7 %. In den Abendstunden zwischen 19 und 23 Uhr sinkt der Wert auf 3 %.

Gebietsfremde Langparker haben tagsüber von 9-19 Uhr einen Anteil von 20 %. Abends von 19-23 Uhr beträgt ihr Wert 4 %.

² Vermutlich gehört hierzu auch ein kleiner Anteil von Nicht-Bewohner-Fahrzeugen, die nachts in dem Gebiet parken. Dies können beispielsweise über Nacht bleibende Besucher oder nachts arbeitende Beschäftigte sein. Bei der Zuordnung wird dies berücksichtigt. Im Folgenden wird vereinfachend von „Bewohnern“ gesprochen.

Prenzlauer Berg
**Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirt-
schaftung in der
Carl-Legien-Siedlung**

Endbericht
02. Oktober 2015

Abbildung 14: Anteil der Nutzergruppen an allen Parkenden

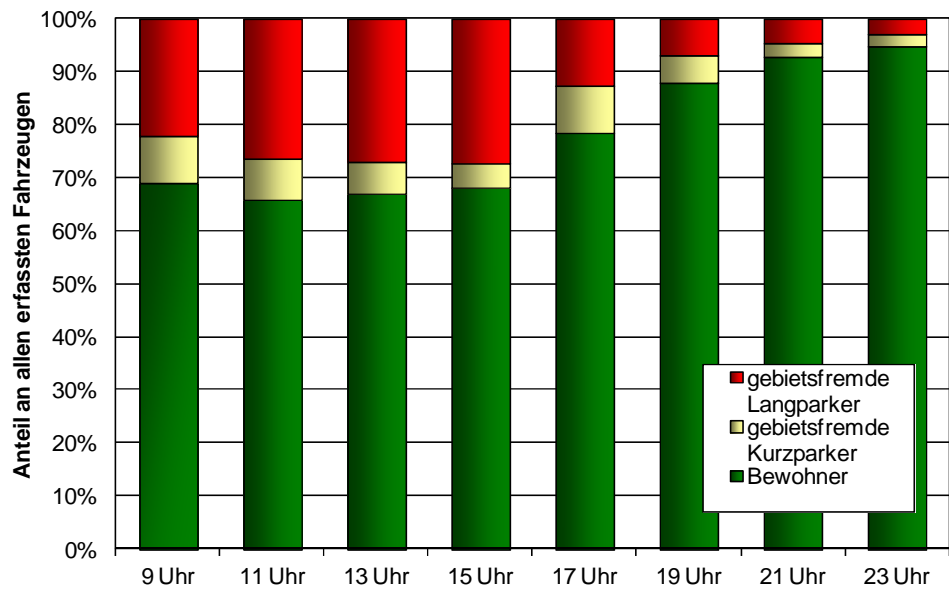
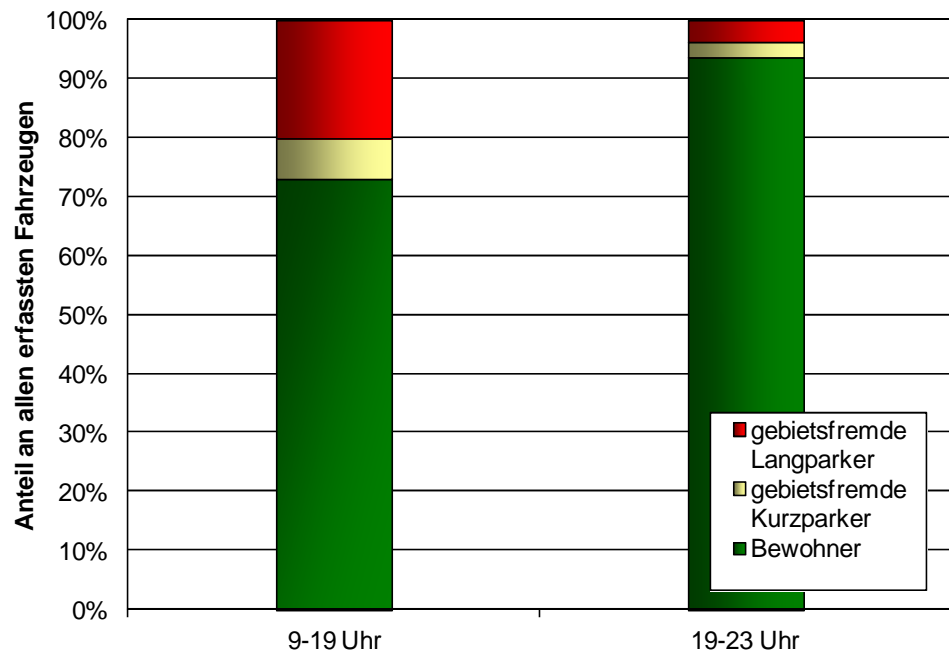


Abbildung 15: Nutzergruppen nach den Zeiträumen 9-19 Uhr und 19-23 Uhr



3.4 Zukünftige Entwicklungen

Im angrenzenden, nicht bewirtschafteten Gebiet der Michelangelostraße (Abbildung 16) sind Veränderungen beim Parkraumangebot vorgesehen. Die geplanten Maßnahmen sind Tabelle 2 zu entnehmen. Insgesamt sollen 200 Abstellstände hinzukommen.

Die Planungen sind noch nicht abgeschlossen. Die Werte können sich daher noch ändern. Offen sind auch weitere Fragen, beispielsweise ob die zusätzlichen Stellplätze öffentlich nutzbar sein werden oder nur den zusätzlich entstehenden Bedarf abdecken sollen.

Abbildung 16: Voraussichtliche Änderungen des Parkraumangebots im Umfeld der Carl-Legien-Siedlung

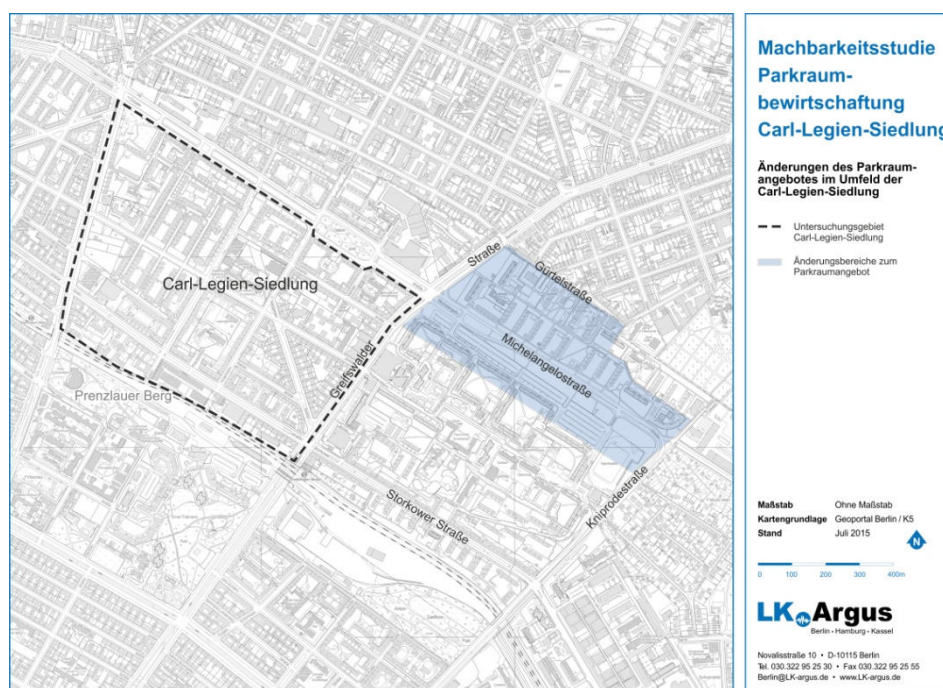


Tabelle 2: Veränderungen des Parkraumangebots an der Michelangelostraße

	Abstellstände im Bestand	Planungen / Veränderungen	Abstellstände nach Umsetzung der Planung (Veränderung gegenüber Bestand)
nördlich der Michelangelostraße	800	330 neue Abstellstände sind geplant	1.130 (+330) davon 634 in Tiefgaragen
südlich der Michelangelostraße	905	410 Abstellstände sollen in den Mühlenkiez ausgelagert werden 280 neue Abstellstände sind geplant	775 (-130) davon 544 in Tiefgaragen

Quelle: (Frank Göрге Architekt, 2014).

Prenzlauer Berg
**Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirtschaftung in der
Carl-Legien-Siedlung**

Endbericht
02. Oktober 2015

3.5 Konfliktanalyse

Überlastungen des vorhandenen Parkraumangebotes treten in der Carl-Legien-Siedlung sowohl tagsüber als auch abends und nachts auf. Nachts ist der Parkraumbelastungsgrad mit 100 % noch höher als am Tag.

An einem typischen Werktag bestehen tagsüber Nutzerkonflikte zwischen Bewohnern, gebietsfremden Langparkern (Beschäftigten) und gebietsfremden Kurzparkern (Besuchern). Es ist zu vermuten, dass es sich z. T. um Verdrängungseffekte aus den benachbarten bewirtschafteten Parkzonen handelt.

Abends treten kaum Nutzerkonkurrenzen auf, zu dieser Zeit belegen die Bewohner den weitaus größten Teil der Parkstände.

In den drei Sammelanlagen der Lebensmittelmärkte stehen zwar noch freie Abstellstände zur Verfügung, diese sind aber den Kunden vorbehalten.

Im Ergebnis der vorangegangenen Bestandsanalyse ist es sinnvoll, eine Parkraumbewirtschaftung für die Carl-Legien-Siedlung zu prüfen.

4 Machbarkeitsanalyse

4.1 Mögliche Bewirtschaftungsformen

Die grundsätzlich möglichen Bewirtschaftungsformen werden im Folgenden kurz dargestellt:

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

4.1.1 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 den angrenzenden Parkzonen 41 bis 45 wird bereits eine entsprechende Regelung angewendet.

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

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

In den bestehenden Parkzonen 41 bis 45 erfolgt die Kennzeichnung durch Zeichen 314.1 StVO (Parkraumbewirtschaftungszone) mit Zusatzzeichen „mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis für Zone ...“. Alternativ wird eine Beschilderung mit Zeichen 314 StVO (Parkplatz) anstatt des Zeichen 314.1 angewendet.

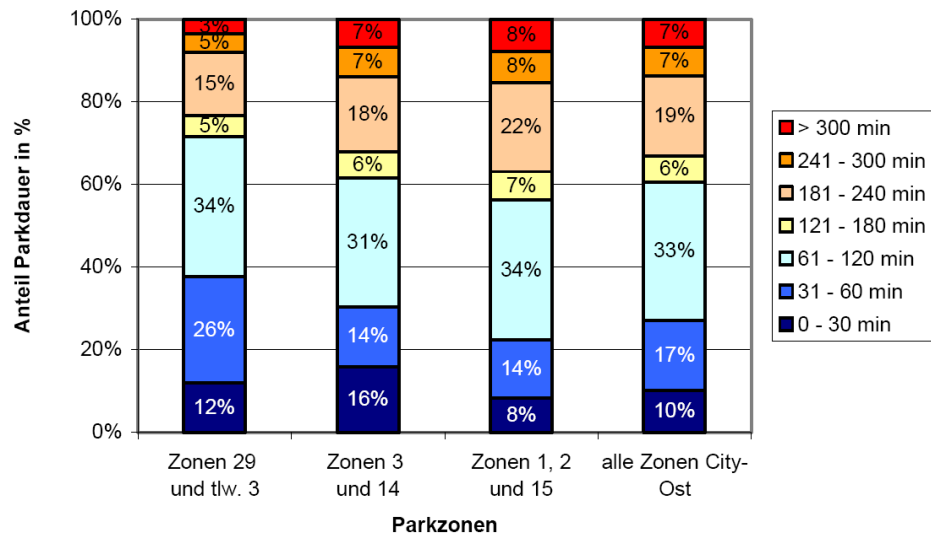
Abbildung 17: Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip



Erfahrungen aus Berlin zeigen, dass mit einer Gebührenpflicht eine wirksame Begrenzung der Parkdauer erreicht wird. Eine Evaluierung der rund 13.000 gebührenpflichtigen Parkstände in der historischen Mitte Berlins stellt fest, dass zwischen 84 % und 92 % der Parkenden mit Parkschein maximal vier Stunden lang parken (vgl. Abbildung 18).

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

Abbildung 18: Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte (Bezirk Mitte von Berlin / PGN, 2006)



4.1.2 Parkscheibe (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 Abhängigkeit von der städtischen Struktur und der praktizierten Parkraumpolitik sollte die zulässige Parkdauer in der Regel zwischen 30 Minuten und 3 Stunden liegen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2005).

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

Abbildung 19: Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip



4.1.3 Reines Bewohnerparken

In Bereichen mit nahezu ausschließlicher Wohnnutzung können reine Bewohnerparkbereiche ausgewiesen werden. Da der öffentliche Straßenraum dem Gemeingebrauch unterliegt, ist das reine Bewohnerparken räumlich zu begrenzen. Zulässig ist eine Ausdehnung bis zu 1.000 m (im Durchmesser). Allerdings dürfen werktags von 9-18 Uhr nur maximal 50 % des Parkraums durch Bewohnerparkvorrechte reserviert sein, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75 % (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2005).

Prenzlauer Berg
**Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirt-
schaftung in der
Carl-Legien-Siedlung**

Endbericht
02. Oktober 2015

Als reine Bewohnerparkbereiche ausgewiesene Straßenabschnitte sind durch das Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) oder das Zeichen 290 (eingeschränktes Haltverbot für eine Zone) mit Zusatzzeichen 1020-32 „Bewohner mit Parkausweis Nr. ... frei“ gekennzeichnet.

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

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

Abbildung 20: Beschilderungsbeispiele für reines Bewohnerparken (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2004)



4.1.4 Schlussfolgerungen

Carl-Legien-Siedlung

Die Untersuchung zeigt, dass die Beibehaltung der heutigen Situation bzw. das Parken ohne Einschränkung wegen des hohen Parkdrucks und dem hohen Anteil gebietsfremder Langparker nicht empfehlenswert ist.

Insgesamt sollten mit einer räumlichen Erweiterung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung auf die Carl-Legien-Siedlung folgende Ziele erreicht werden:

- Die Bewohner sollen wieder in fußläufiger Entfernung zu ihren Wohnungen einen freien Abstellstand finden.
- Die gebietsfremden Kurzparker wie Besucher und Kunden sollen in zumutbarer Nähe zu ihrem Ziel parken können.

- Die gebietsfremden Langparker, wie Beschäftigte, sollen verstärkt den Umweltverbund nutzen (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad) oder mit dem Pkw auf private Stellplätze bzw. Sammelanlagen ausweichen.

Aus Sicht des kommunalen Haushaltes ist eine kostenneutrale Bewirtschaftung anzustreben.

Die Einrichtung einer Parkdauerbegrenzung mittels Parkscheibe (Vignetteninhaber frei) wäre geeignet, um gebietsfremde Langparker zu verdrängen. Bei einem direkten Nebeneinander von gebührenpflichtigem Parken in den angrenzenden Parkzonen 41 - 45 und weiterhin kostenlosem Parken im Untersuchungsgebiet besteht das Risiko, dass Autofahrer zunächst einen kostenlosen Parkplatz in der Carl-Legien-Siedlung suchen. Außerdem schränkt die Parkscheibe die Wahlfreiheit der Parkenden ein. Ihre flächendeckende Überwachung im gesamten Gebiet wird nicht durch Parkscheingebühren gegenfinanziert. Eine Parkraumbewirtschaftung mit Parkscheibe wird daher nicht empfohlen.

Auch die Einrichtung eines flächendeckenden reinen Bewohnerparkgebietes wird nicht empfohlen, weil dies rechtlich nur eingeschränkt möglich wäre und mit einer zu starken Benachteiligung aller anderen Nutzergruppen verbunden wäre (zum Beispiel Besucher der Bewohner). Zudem stehen den Ausgaben für die notwendige Überwachung keine Einnahmen aus Parkscheingebühren gegenüber.

Die Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung im Mischprinzip (Vignetteninhaber frei) ist in den angrenzenden Parkzonen 41 - 45 bereits als geeignetes Instrument zur Parkraumbewirtschaftung erprobt und wird auch für die Carl-Legien-Siedlung empfohlen. Das Abstellen eines Fahrzeugs bleibt grundsätzlich für alle Nutzergruppen möglich. Durch die Gebührenpflicht nimmt der Anteil der gebietsfremden Langparker aber deutlich ab. Dadurch steigen die Parkchancen für Bewohner, Kunden und Besucher. Mit der Ausgabe von Bewohnerparkausweisen werden die Bewohner bei der Parkplatzsuche bevorzugt. Die notwendigen Kontrollen können durch die Gebühreneinnahmen zumindest teilfinanziert werden.

Angrenzende Gebiete

Nach der Untersuchung von Spreepark (SPV Spreepark Verkehr GmbH, 2014) liegt der Parkraumbefüllungsgrad der angrenzenden Teilgebiete Thulestraße, Weißenseer Spitze und Michelangelostraße unterhalb von 90 %. Einzelne Bereiche entlang der Teilgebietsgrenze zwischen Weißenseer Spitze und Thulestraße bzw. im Umkreis der Prenzlauer Promenade und Greifswalder Straße sowie im Westen des Teilgebiets Michelangelostraße weisen jedoch eine hohe Belegung auf. Nach einer stichprobenartigen Vor-Ort-Überprüfung im April 2015 ist dieses Szenario auch heute noch aktuell. Die Untersuchung der

Prenzlauer Berg
**Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirtschaftung in der
Carl-Legien-Siedlung**

Endbericht
02. Oktober 2015

Prenzlauer Berg
**Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirtschaftung in der
Carl-Legien-Siedlung**

Endbericht
02. Oktober 2015

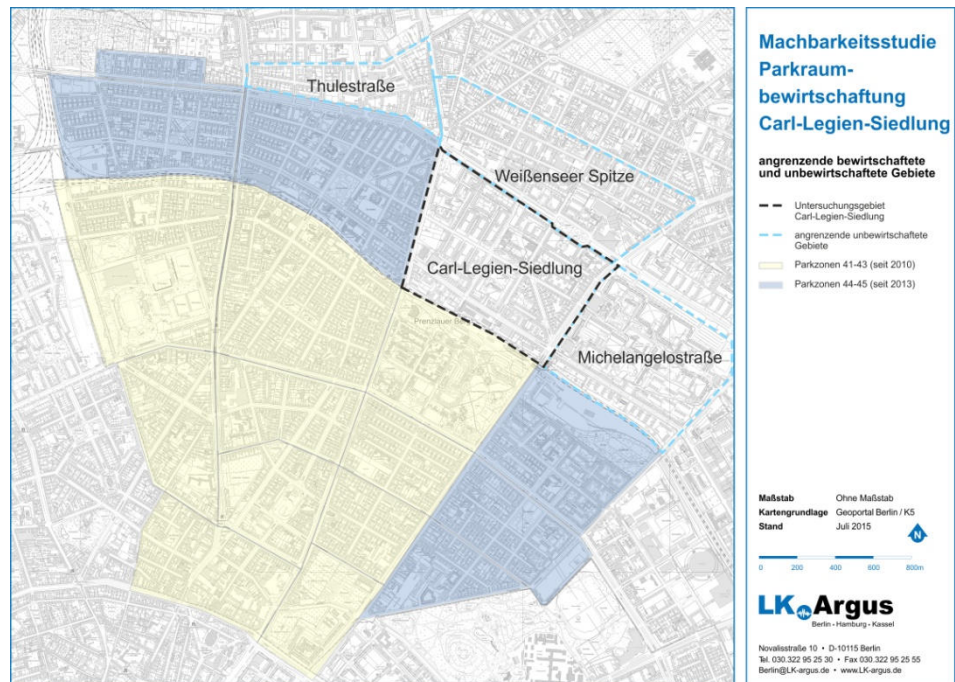
angrenzenden Gebiete zeigt aber auch, dass im Umfeld der Ostseestraße (Teilgebiet Weißenseer Spitze), Storkower Straße und Michelangelostraße (Teilgebiet Michelangelostraße) noch Angebotsreserven bestehen.

Aufgrund des geplanten Bauvorhabens an der Michelangelostraße ist es zum jetzigen Zeitpunkt wenig sinnvoll, konkrete Empfehlungen für die dort ausgelasteten Straßen zu geben, da konkrete Auswirkungen bezüglich der zukünftigen Parksituation noch nicht abzuschätzen sind (vgl. Kapitel 3.4, S. 13). Das Teilgebiet Michelangelostraße sollte daher besonders beobachtet werden.

Für die anderen angrenzenden Teilgebiete Weißenseer Spitze und Thulestraße ergibt sich aus der Bestandssituation noch kein konkreter Handlungsbedarf, da im fußläufigen Umfeld der Abschnitte mit hohem Belegungsgrad Straßen mit einer geringeren Belegung vorhanden sind.

Bei einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Carl-Legien-Siedlung wird empfohlen, die angrenzenden Gebiete (vgl. Abbildung 21) zu beobachten. Ob dann die Voraussetzungen für eine Bewirtschaftung erfüllt werden, sollte durch eine Nachuntersuchung des Parkdrucks und einer Erhebung der Nutzergruppen geprüft werden. Sollte eine relevante Zunahme der Parkraumbelastung durch Verdrängungseffekte aus der Carl-Legien-Siedlung auftreten und es zu Nutzungskonflikten kommen, ist eine weitere räumliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung zu prüfen.

Abbildung 21: Übersicht der an die Carl-Legien-Siedlung angrenzenden Gebiete



4.2 Räumliche Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes

Nach Möglichkeit sollte die Abgrenzung des Parkraumbewirtschaftungsgebietes so gewählt werden, dass Verdrängungseffekte in benachbarte (Wohn-) Bereiche vermieden werden.

Im Westen und Süden grenzt das Untersuchungsgebiet an die bestehende Parkraumbewirtschaftung an. Unerwünschte Effekte sind hier nicht zu erwarten.

Die im Norden und Osten angrenzenden noch unbewirtschafteten Gebiete Weißenseer Spitze bzw. Thulestraße und Michelangelostraße geben heute noch keinen Anlass für eine Parkraumbewirtschaftung. Bei einer Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung auf die Carl-Legien-Siedlung wird empfohlen, diese Gebiete zu beobachten.

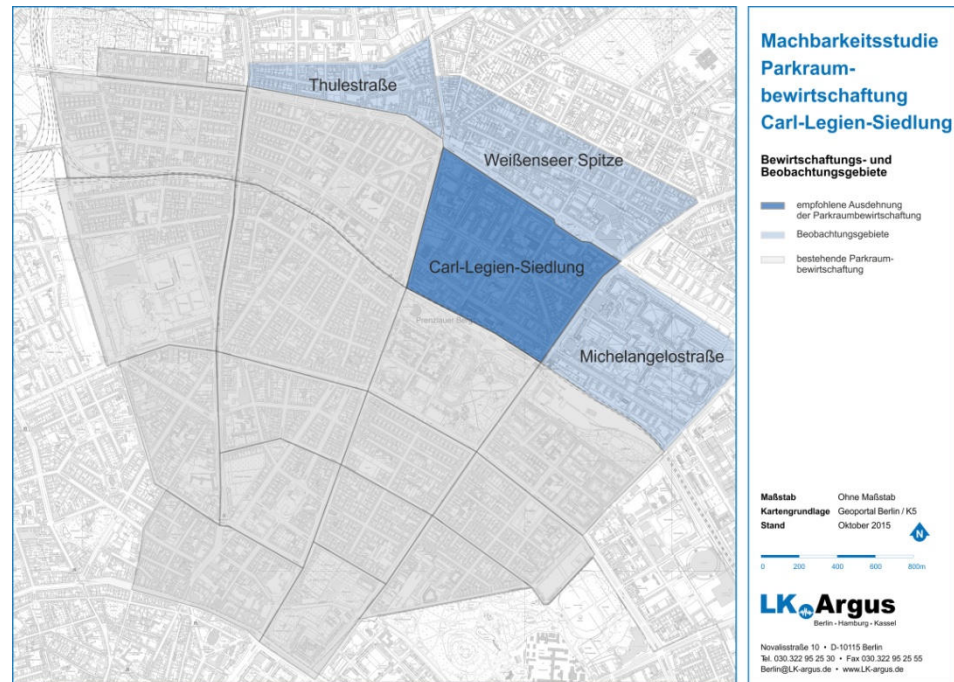
Das Untersuchungsgebiet wird sinnvoll durch die bestehenden Parkzonen im Westen und Süden sowie die Ostseestraße im Norden und die Greifswalder Straße im Osten begrenzt. Um das Bewirtschaftungsgebiet klar und verständlich abzugrenzen, wird von einer Einbeziehung einzelner Straßen aus den angrenzenden Gebieten abgesehen.

Es wird empfohlen, das gesamte Untersuchungsgebiet zu bewirtschaften. Die Ostseestraße sollte mit Ausnahme der südlichen Straßenseite nicht in die Bewirtschaftung einbezogen werden, da dort rund ein Viertel der in der Carl-Legien-Siedlung vorhandenen Abstellstände bestehen. Bei einer Bewirtschaftung wäre ein erheblicher Verlagerungseffekt in die nördlich der Carl-Legien-Siedlung gelegenen Bereiche zu befürchten. Die Greifswalder Straße kann nur auf der westlichen Seite bewirtschaftet werden, da auf der östlichen Seite keine Abstellstände vorhanden sind. Zudem hebt sich die Gebietsstruktur östlich der Greifswalder Straße deutlich von der Carl-Legien-Siedlung ab. Eine Abgrenzung des Bewirtschaftungsgebietes mittig der Greifswalder Straße ist daher sinnvoll.

Prenzlauer Berg
**Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirt-
schaftung in der
Carl-Legien-Siedlung**

Endbericht
02. Oktober 2015

Abbildung 22: Bewirtschaftungs- und Beobachtungsgebiete



4.3 Bewirtschaftungszeiten und Gebührenhöhe

Die Festlegung der Bewirtschaftungszeiten hängt von der Nutzungsstruktur und der tageszeitlichen Zusammensetzung der parkenden Fahrzeuge ab. Die Bewirtschaftungszeiten sollten sich in der Regel auf die Tageszeiten beschränken, zu denen eine Nutzungskonkurrenz zwischen Bewohnern und anderen Nutzern besteht und in denen mit der Bewirtschaftung tatsächliche spürbare verkehrlenkende Effekte erzielt werden können. Allerdings ergab die Wirkungsanalyse in den bestehenden Parkzonen 41 - 45, dass der Parkdruck auch außerhalb der Bewirtschaftungszeiten sinken kann. So ging er in den Parkzonen 41 - 45 auch nachts außerhalb der Bewirtschaftungszeiten und sonntags zurück (Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2014).

Die Bestandsanalyse in der Carl-Legien-Siedlung zeigt, dass der Parkdruck unter den heutigen Rahmenbedingungen durchweg hoch ist. Der Anteil der gebietsfremden Langparker, die am stärksten von einer Parkraumbewirtschaftung beeinflusst würden, ist allerdings nur an einem typischen Werktag zwischen 9 und 15 Uhr, ggf. noch bis 17 Uhr in einer relevanten Größenordnung gegeben.³ Die angrenzenden Parkzonen 41 - 45 werden aktuell von Mo - Sa 9 - 24 Uhr bewirtschaftet.

³ Da am Wochenende keine Erhebungen zu den Nutzergruppen durchgeführt wurden, können nur Aussagen zum typischen Werktag erfolgen.

Aufgrund der besonderen Lage zu den bestehenden Parkzonen 41 - 45 werden in der folgenden Wirtschaftlichkeitsberechnung zwei Szenarien untersucht:

- Szenario I: Mo - Sa 9 - 17 Uhr,
- Szenario II: Mo - Sa 9 - 24 Uhr.

Der Rahmen für die Höhe der Parkscheingebühren wird durch die Berliner Parkgebühren-Ordnung gesetzt. Demnach sind Viertelstunden-Sätze von 0,25 €, 0,50 € und 0,75 € möglich. Die Festlegung der Gebührenhöhe soll in Abhängigkeit der Gebietsstruktur, der Parkraumnachfrage und der ÖV-Erschließung des Untersuchungsgebietes erfolgen. Für die Carl-Legien-Siedlung wird eine Parkscheingebühr von 1,00 € je Stunde mit einer Mindestparkgebühr in Höhe von 0,25 € für eine Viertelstunde empfohlen. Diese Gebührenhöhe entspricht denen der angrenzenden Parkzonen.

Prenzlauer Berg
**Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirt-
schaftung in der
Carl-Legien-Siedlung**

Endbericht
02. Oktober 2015

4.4 Prognose der verkehrlichen Wirkung

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 bis 45 berücksichtigt.

Im Gebiet der benachbarten Michelangelostraße sollen zukünftige Veränderungen beim Parkraumangebot erfolgen. Da die Planungen noch nicht abgeschlossen sind, wird die Prognose auf den Daten der Bestandsanalyse beruhen.

Mit der Parkraumbewirtschaftung wird angestrebt, die Parkchancen insbesondere der Bewohner zu erhöhen und den knappen Parkraum möglichst vielen Nutzern 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 -belegung prognostiziert.

4.4.1 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 Stellplatzbelegung und zum Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein unter dem Einfluss der Parkraumbewirtschaftung vor (in chronologischer Reihenfolge):

Prenzlauer Berg
**Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirt-
schaftung in der
Carl-Legien-Siedlung**

Endbericht
02. Oktober 2015

- 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 zehn Prozent. Der Parkscheinanteil lag im Jahr 2011 (Januar bis Oktober) im Tagesdurchschnitt bei rund 5 % (Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2011).

Zum 1. April 2013 wurde die Parkraumbewirtschaftung um die Parkzonen 44 und 45 erweitert. Ein Jahr nach Einführung der Bewirtschaftung ist die Anzahl parkender Fahrzeuge je nach Tageszeit und Wochentag um 800 bis 1.900 gesunken. Dies entspricht Rückgängen von 9 bis 20 %. Außerhalb der Bewirtschaftungszeit sank die Anzahl geparkter Fahrzeuge um 9 bis 11 %. Der mittlere Parkraumbefüllungsgrad nahm je nach Wochentag und Tageszeit zwischen 8 und 18 % ab (Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2014).

- Die im September 2008 durchgeführte Wirkungsanalyse zu den neuen Parkzonen 34, 35 und 38 im Bezirk Mitte von Berlin mit rund 7.000 gebührenpflichtigen Parkständen ergab infolge der eingerichteten Parkraumbewirtschaftung Rückgänge der mittleren werktäglichen Parkraumbefüllung im öffentlichen Straßenraum von tagsüber durchschnittlich 115 % auf 80 % (Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2008). Der Anteil der mit gültigem Parkschein parkenden Fahrzeuge lag werktags um 11 Uhr bei 13 %. Bezogen auf die Zahl der Parkstände ist dies ein Parkscheinanteil von rund 10 %.
- Erhebungen im Frühjahr 2008 zeigten in den Parkzonen 1, 2 und 15 in Berlin-Mitte (6.560 gebührenpflichtige Parkstände) mittlere Befüllungen von 76 % und in den Parkzonen 1 und 2 einen abstellstandbezogenen Parkscheinanteil von rund 7 % (LK Argus GmbH (Bearb.), 2008). In der Parkzone 21 mit 1.240 bewirtschafteten Parkständen sank die mittlere Befüllung 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 Parkständen eine mittlere Befüllung von 72 % fest. Die Befüllungen am Vormittag lagen je nach Parkzone zwischen 40 % und 95 % (Bezirk Mitte von Berlin / Janßen, Volpert u.a. (PGN, Bearb.), k.A.). Der abstellstandbezogene Parkscheinanteil lag tagsüber zwischen 4 % und 24 %.

- Nach Auskunft des Bezirksamts Mitte von Berlin lag der stellplatzbezogene Parkscheinanteil in den dort bewirtschafteten Parkzonen im Jahr 2003 bei 8 % im Jahresdurchschnitt.
- Die Untersuchung der Berliner Pilotprojekte zur Parkraumbewirtschaftung aus dem Jahr 1996 stellte fest, dass die Stellplatzbelegung von 95 % vor der Bewirtschaftung auf rund 60 bis 80 % mit Bewirtschaftung abnahm.⁴ Der Anteil der Fahrzeuge mit Parkschein an allen Parkenden lag nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung zwischen 7 % und 30 %. Der rechnerische Anteil der Parkstände, auf denen mit Parkschein geparkt wurde, lag demnach zwischen 4 % und 24 %.

Auch aus anderen Städten liegen ähnliche Erfahrungsberichte vor. In einer Hamburger Untersuchung zur Einführung des kostenlosen Kurzparkens wurde das Parkverhalten an vier Standorten mit insgesamt rund 400 gebührenpflichtigen Parkständen untersucht (Burchardplatz, Altstädter Straße, Fuhlsbüttler Straße, Osterstraße) (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / Masuch+Olbrisch (Bearb.), 2005). Zu den Spitzenzeiten herrschte in allen Bereichen sehr hoher Parkdruck mit Auslastungen 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 Abstellstand wird nicht angegeben. Bemängelt wird ein hoher Schwarzparkeranteil (Überziehen der Parkdauer, parken ohne Parkschein, unzulässig parkend) infolge unzureichender Überwachung.

4.4.2 Prognose der verkehrlichen Wirkungen in der Carl-Legien-Siedlung

Aufgrund der heutigen Belegung und Nutzerzusammensetzung sowie der o.g. Erfahrungswerte ist ein Rückgang des mittleren Belegungsgrades in der Carl-Legien-Siedlung tagsüber im Straßenraum von heute rund 90 % auf durchschnittlich rund 80 % zu erwarten.

Mit der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung soll vor allem das Parkverhalten der gebietsfremden Langparker beeinflusst werden. Die stärksten Wirkungserfolge der Parkraumbewirtschaftung werden tagsüber zwischen 11 und 15 Uhr gesehen, da zu dieser Zeit der Anteil der gebietsfremden Langparker am größten ist (Tabelle 3).

⁴ Diese Daten beruhen jedoch auf einer geringen Stichprobe.

Tabelle 3: Voraussichtliche Wirkung der Parkraumbewirtschaftung im Zeitverlauf

	Bestand		Prognose
	Parkraum- belegung	Anteil gebietsfremder Langparker	Wirkung einer Park- raumbewirtschaftung
Werktag (Di) 9 Uhr	k. A.	22 %	mittel
Werktag (Di) 11 Uhr	92 %	27 %	stark
Werktag (Di) 13 Uhr	k. A.	27 %	stark
Werktag (Di) 15 Uhr	k. A.	27 %	stark
Werktag (Di) 17 Uhr	k. A.	13 %	schwach
Werktag (Di) 19 Uhr	k. A.	7 %	schwach
Werktag (Di) 21 Uhr	97 %	5 %	schwach
Werktag (Di) 23 Uhr	99 %	3 %	schwach

4.5 Wirtschaftlichkeit und Finanzierungskonzept

Die wesentliche Grundlage der Parkraumbewirtschaftung ist ihre verkehrliche Notwendigkeit. Gleichzeitig muss jedoch bei der derzeitigen Haushaltslage angestrebt werden, die Bewirtschaftung aus Sicht des Bezirkshaushaltes so kostengünstig wie möglich durchzuführen. Im Folgenden werden die zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben abgeschätzt und vergleichend gegenüber gestellt. Die wesentlichen Faktoren sind:

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

Die Ausgabe der Bewohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen erfolgt durch das Bürgeramt des Bezirks. Wir gehen davon aus, dass Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der Vignettenerteilung kostenneutral erfolgen und hier nicht weiter betrachtet werden müssen.

Die Wirkungsprognose beruht auf der Annahme, dass 2.422 Abstellstände Mo - Sa 9 - 17 Uhr (Szenario I) bzw. Mo - Sa 9 - 24 Uhr (Szenario II) bewirtschaftet werden. Es wurden alle für eine Bewirtschaftung in Frage kommenden Abstellstände im Straßenraum und in den Sammelanlagen berücksichtigt.

4.5.1 Einnahmen aus Parkscheingebühren

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

Die in Kapitel 4.4.1 genannten Erfahrungs-Parkscheinanteile je bewirtschafteten Abstellstand reichen in Berlin von 4 % bis 24 %. In den benachbarten Parkzonen 41 - 43 lag dieser bei rund 5 %.

In der Prognose für die Carl-Legien-Siedlung wird zurückhaltend angenommen, dass der Anteil der Kurzparker mit Parkschein noch unter dem Niveau der benachbarten Parkzonen 41 - 43 liegen wird. Der abstellstandbezogene Anteil der Kurzparker mit Parkschein auf öffentlichen Abstellständen wird daher für die Carl-Legien-Siedlung bei einer Bewirtschaftung von Mo - Sa 9 - 24 Uhr mit 2 % angenommen (Szenario II). Bei einer kürzeren Bewirtschaftungszeit von Mo - Sa 9 - 17 Uhr (Szenario I) sind nach den Erhebungsergebnissen größere Potenziale zu erkennen, da in dieser Zeit mehr gebietsfremde Fahrzeuge mit Parkschein parken. Daher wird für das Szenario I von einem Parkscheinanteil von 3 % ausgegangen. Unter den genannten Annahmen ist mit folgenden Einnahmen aus Parkscheingebühren zu rechnen:

- Szenario I mit rund 177.000 € p.a. und
- Szenario II mit rund 221.000 € p.a.

Dies ergibt jährliche Parkscheingebühreneinnahmen von rund 70 € je Abstellstand und Jahr bei einer Bewirtschaftung Mo - Sa 9 - 17 Uhr (Szenario I) und rund 90 €, wenn Mo - Sa 9 - 24 Uhr (Szenario II) bewirtschaftet würde. Zum Vergleich:

- In den Parkzonen 41 - 43 in Prenzlauer Berg wurden im Zeitraum Januar bis einschließlich Oktober 2011 insgesamt 2,46 Mio. € eingenommen. Unter der Annahme einer jahreszeitlichen Gleichverteilung ergibt dies rechnerisch durchschnittlich etwa 240 € je Abstellstand im Jahr, bei teilweise höheren Gebühren (Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.), 2011). Derzeit liegen die Parkscheingebühreneinnahmen je Abstellstand bei durchschnittlich 249 € für die Parkzonen 41 - 43 und für die Parkzonen 44 - 45 bei 127 €. Der Unterschied ergibt sich durch die vielen reinen Wohngebiete in den Parkzonen 44 - 45.⁵
- Die mittleren Einnahmen im Berliner Bezirk Mitte lagen im Jahr 2009 bei 365 € je Abstellstand und Jahr, bei teilweise kürzeren Bewirtschaftungszeiten und höheren Gebühren. Je nach Parkzone schwankt dieser Wert zwi-

⁵ Auskunft vom Bezirksamt Pankow von Berlin am 19.06.2015.

schen 110 € (Rosenthaler Vorstadt) und 690 € (Spardauer Vorstadt)
(Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Berab.), 2010).

Tabelle 4: Prognose der Einnahmen aus Parkscheingebühren

Bewirt- schaftungszeit	Gebühren- pflichtige Abstell- stände	Prognose				Parkschein- Einnahmen pro Jahr
		Bele- gungs- grad	Parkstand- bezogener Parkschein- anteil	Bewirt- schaftete Zeit p.a.	Gebühr pro Stunde	
Mo-Sa 9-17 Uhr (Szenario I)	2.422	80 %	3 %	2.432 Std.	1,00 €	176.709 €
Mo-Sa 9-24 Uhr (Szenario II)	2.422	80 %	2 %	4.560 Std.	1,00 €	220.886 €

4.5.2 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 angrenzenden Parkzonen 44 - 45 der Grünen Stadt und Humannplatz nimmt der Bezirk aktuell durchschnittlich 200 € pro Jahr und Abstellstand ein.⁶ Bei den anderen Parkzonen 41 - 43 in Prenzlauer Berg wurden im Zeitraum Januar bis Oktober 2011 insgesamt 4,17 Mio. € an Verwarnungs- und Bußgeldern eingenommen. Auf das Kalenderjahr hochgerechnet ergibt dies rund 400 € je Abstellstand und Jahr. (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg / LK Argus GmbH (Bearb.), 2011).

Zum Vergleich: im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf wurden in den bestehenden Parkzonen rund 200 € an Verwarnungs- und Bußgeldern je Abstellstand und Jahr eingenommen (Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin / CS Plan (Bearb.), 2006). Der Bezirk Mitte hat im Jahr 2009 unter Berücksichtigung aller Parkzonen 255 € je Abstellstand und Jahr eingenommen (Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Berab.), 2010). In Hamburg werden nach Angaben der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt im Bereich der rund 11.000 gebührenpflichtigen Abstellstände ca. 3 Mio. € Verwarnungs- und Bußgelder pro Jahr eingenommen.⁷ Dies entspricht etwa 270 € pro Abstellstand und Jahr.

Insgesamt reicht die Spanne der Erfahrungswerte somit von 200 € bis 400 € pro Abstellstand und Jahr. Die Prognose für die Carl-Legien-Siedlung geht aufgrund der genannten Erfahrungen zurückhaltend von durchschnittlich 200 € je bewirtschaftetem Abstellstand und Jahr bei einer Bewirtschaftungszeit von Mo - Sa 9 - 24 Uhr aus. Unter den genannten Annahmen ergibt dies jährliche Einnah-

⁶ Auskunft vom Bezirksamt Pankow von Berlin am 16.07.2015.

⁷ Auskunft vom Amt für Verkehr und Straßenwesen am 08.09.2010.

men aus Verwarnungs- und Bußgeldern in Höhe von rund 484.000 € p.a. beim Szenario II (Mo - Sa 9 - 24 Uhr). Bei der kürzeren Bewirtschaftungszeit Mo - Sa 9 - 17 Uhr des Szenarios I werden weniger Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern in Höhe von rund 258.000 € p.a. eingenommen. Dies entspricht 107 € je bewirtschaftetem Abstellstand.

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 (A. Uricher, Deutsches Institut für Urbanistik, 2009):⁸

„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:

- *der Einnahmeentwicklung der vergangenen Jahre und*
- *dem Zuweisungsschlüssel des jeweiligen Bezirks*
(für den Bezirk Pankow liegt er bei rund 8 %).

Damit ergibt sich für Bezirke, die Parkraumbewirtschaftung neu einführen oder erweitern und damit auch ihre Überwachung intensivieren, folgende Einnahmewartung:

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 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.

⁸ 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.

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. angepasst. In diesem Zusammenhang ist es möglich, dass dem Bezirk wieder zufließende Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern gänzlich wegfallen.“

Die dargestellten Zusammenhänge gelten nicht nur für die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in der Carl-Legien-Siedlung, sondern für alle Bezirke, deren Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern steigen. Es ist daher in den folgenden Jahren zu prüfen, inwieweit die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern Auswirkungen auf die Zuweisungen haben.

4.5.3 Ausgaben für die Errichtung der Parkraumbewirtschaftung

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

Die Anzahl der notwendigen Parkscheinautomaten ergibt sich aus der Größe und der Parkraumkapazität des bewirtschafteten Gebiets. Erfahrungsgemäß kann ein Parkscheinautomat rund 25-30 Abstellstände abdecken.⁹ Für die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in der Carl-Legien-Siedlung wären demnach rund 87 Parkscheinautomaten erforderlich.

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

- Der Bezirk Pankow hat bei Einführung der angrenzenden 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 Abschreibungsdauer ergibt dies jährliche Gesamtkosten von 810 € je Automat (= 250 € Abschreibung + 560 € Betrieb).

⁹ In den Parkzonen 41 - 43 deckt ein Parkscheinautomat durchschnittlich 28 Abstellstände ab. Angaben des Ordnungsamt Pankow von Berlin vom 19.06.2015.

Infolge der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung auf die Parkzonen 44 - 45 im Jahr 2013 wurde für die Anschaffung von 342 Parkscheinautomaten inkl. Einrichtung und Fundament je Automat 3.730 € ausgegeben. Bei einer Abschreibung der einmaligen Anschaffungskosten auf zehn Jahre fallen jährliche Abschreibungskosten in Höhe von 370 € je Automat an. Die jährlichen Betriebskosten belaufen sich pro Automat auf 440 €. ¹⁰ Die jährlichen Gesamtkosten von 810 € je Automat sind mit den 2010 ermittelten Kosten deckungsgleich, aber 2013 handelte es sich um eine geringere Anzahl an Parkscheinautomaten.

- Der Bezirk Berlin-Mitte hat bei der Einführung neuer Parkzonen im Jahr 2008 mittlere Automatenkosten von 975 € p.a. inkl. Inkasso und Abrechnung ermittelt. Sie setzen sich zusammen aus 325 € p.a. Anschaffungskosten bei zehnjähriger Abschreibung und 650 € p.a. laufenden Kosten.
- Nach Auskunft der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt in Hamburg lagen die einmaligen Beschaffungskosten für einen Parkscheinautomat im Jahr 2009 dort bei ca. 2.700 €. Hinzu kommen jährliche Betriebskosten für Wartung und Reparatur von durchschnittlich 600 € je Parkscheinautomat. Werden die einmaligen Anschaffungskosten auf zehn Jahre abgeschrieben, ergibt dies mittlere jährliche Gesamtkosten von 870 € je Automat in Hamburg (= 270 € Abschreibung + 600 € Betrieb).

Die genannten Erfahrungswerte schwanken somit zwischen 810 € und 975 € pro Automat und Jahr, jeweils inkl. Abschreibung und Betrieb. Mit den o.g. Erfahrungswerten, der Berücksichtigung einer allgemeinen Kostensteigerung und der vergleichsweise geringen Stückzahl werden für die Prognose einmalige Investitionskosten in Höhe von 4.100 € pro Parkscheinautomat und jährliche Betriebskosten in Höhe von 490 € je Automat angenommen. Dies ergibt bei 87 Automaten im ersten Jahr Gesamtkosten von rund 399.000 € in denen die einmaligen Anschaffungskosten für die Parkscheinautomaten enthalten sind. Im Folgejahr sinken die Gesamtkosten auf rund 43.000 €.

Für die Beschaffung und Anbringung der Verkehrszeichen und für die Information der betroffenen Haushalte und Betriebe entstehen nach Auskunft des Bezirks Pankow auf Grundlage der Erfahrungen der Parkzonen 41 - 45 einmalige Kosten von 16,25 € je bewirtschaftetem Abstellstand (= 12 € Beschilderung + 4,25 € Information). ¹¹ Übertragen auf die Anzahl der Abstellstände in der Carl-Legien-Siedlung ergeben sich daraus einmalige Kosten von rund 39.000 €.

¹⁰ Auskunft vom Bezirksamt Pankow von Berlin am 24.03.2015.

¹¹ Auskunft Ordnungsamt Pankow von Berlin am 19.06.2015.

4.5.4 Ausgaben für die Überwachung der Parkraumbewirtschaftung

Die Überwachungskosten setzen sich aus Personal-, Sach- und Umlagekosten zusammen. Die Anzahl der notwendigen Überwachungskräfte erfolgt anhand der Erfahrungswerte in den umliegenden Bewirtschaftungszonen. Dort überwacht eine Ordnungskraft 160 Abstellstände bei einer Bewirtschaftungszeit von Mo - Sa 9 - 24 Uhr.

Es wird angenommen, dass die Überwachungskräfte ausschließlich für die Überwachung der 2.422 Abstellstände in der Carl-Legien-Siedlung eingesetzt werden.

Bei einer Bewirtschaftungszeit von Mo - Sa 9 - 17 Uhr (Szenario I) werden im Jahresmittel rechnerisch 8,1 Überwachungskräfte und bei einer Bewirtschaftung von Mo - Sa 9 - 24 Uhr (Szenario II) 15,1 Überwachungskräfte benötigt.

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

Bei der Annahme von 8,1 Überwachungskräften für das Szenario I ergibt dies jährliche Überwachungskosten von rund 373.000 €. Beim Szenario II entstehen durch die 15,1 Überwachungskräfte jährliche Überwachungskosten von rund 695.000 €.

4.5.5 Fazit

Eine Parkraumbewirtschaftung in der Carl-Legien-Siedlung wäre bei einer Bewirtschaftungszeit von Mo - Sa 9 - 17 Uhr (Szenario I) ab dem zweiten Jahr kostendeckend. Im ersten Jahr ergibt sich eine Unterdeckung von rund 376.000 €, bereits im Folgejahr wird ein Überschuss von rund 20.000 € ermittelt (Tabelle 5).

Eine Bewirtschaftung von Mo - Sa 9 - 24 Uhr (Szenario II) ist nicht wirtschaftlich. Im ersten Jahr würde eine Unterdeckung von rund 428.000 € vorliegen, im Folgejahr ebenfalls eine Unterdeckung in Höhe von rund 32.000 € (Tabelle 6).

Tabelle 5: Prognose der Einnahmen und Ausgaben bei einer Bewirtschaftungszeit Mo - Sa 9 - 17 Uhr (Szenario I)

Szenario I Mo-Sa 9-17 Uhr	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein- gebühren	Verwarungs- und Bußgelder	Summe	Über- wachung	Parkschein- automaten	Verkehrs- zeichen, Information	Summe	
im ersten Jahr	176.709 €	258.347 €	435.056 €	372.600 €	399.330 €	39.358 €	811.288 €	-376.232 €
im Folgejahr	176.709 €	258.347 €	435.056 €	372.600 €	42.630 €	/	415.230 €	19.826 €

Tabelle 6: Prognose der Einnahmen und Ausgaben bei einer Bewirtschaftungszeit Mo - Sa 9 - 24 Uhr (Szenario II)

Szenario II Mo-Sa 9-24 Uhr	Einnahmen			Ausgaben				Bilanz
	Parkschein- gebühren	Verwarnungs- und Bußgelder	Summe	Über- wachung	Parkschein- automaten	Verkehrs- zeichen, Information	Summe	
im ersten Jahr	220.886 €	484.400 €	705.286 €	694.600 €	399.330 €	39.358 €	1.133.288 €	-428.001 €
im Folgejahr	220.886 €	484.400 €	705.286 €	694.600 €	42.630 €	/	737.230 €	-31.944 €

Prenzlauer Berg
**Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirt-
schaftung in der
Carl-Legien-Siedlung**

Endbericht
02. Oktober 2015

5 Zusammenfassung

Die Untersuchung zur räumlichen Erweiterung der bestehenden Parkraumbewirtschaftung auf die Carl-Legien-Siedlung kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Der Straßenraum in der Carl-Legien-Siedlung weist nach der Untersuchung von Spreeplan während der Bewirtschaftungszeit der angrenzenden Parkzonen 41 - 45 (Mo - Sa 9 - 24 Uhr) einen hohen Belegungsgrad zwischen 86 % und 99 % auf. In drei Sammelanlagen von Lebensmittelmärkten stehen gleichzeitig freie Kapazitäten zur Verfügung, die jedoch den Kunden vorbehalten sind.
- An typischen Werktagen bestehen tagsüber Nutzerkonflikte zwischen Bewohnern, gebietsfremden Langparkern (Beschäftigten) und gebietsfremden Kurzparkern (Besucher). Die Bewohner stellen tagsüber mehr als die Hälfte aller parkenden Fahrzeuge. Der Anteil gebietsfremder Langparker beträgt rund ein Viertel. Die übrigen Abstellstände werden durch Kurzparker belegt.
- Es ist zu vermuten, dass eine Verlagerung von parkenden Fahrzeugen aus den angrenzenden Parkraumbewirtschaftungsgebieten zur hohen Belegung in der Carl-Legien-Siedlung beiträgt.
- Mit einer Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung auf die Carl-Legien-Siedlung würden vor allem die gebietsfremden Langparker zum Umstieg auf den Umweltverbund bewegt werden. Da deren Anteil hauptsächlich werktags zwischen 9 und 17 Uhr relevant ist, empfiehlt sich aus verkehrlicher Sicht eine Bewirtschaftung Mo – Sa 9 – 17 Uhr (Szenario I) mit einer Gebührenhöhe von 0,25 € je Viertelstunde.
- Bei einer Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung ist es sinnvoll, die angrenzenden unbewirtschafteten Gebiete Michelangelostraße, Weißenseer Spitze und Thulestraße zu beobachten. Dort besteht tagsüber in einigen Straßen ein hoher Parkdruck, der aktuell aber noch keinen Handlungsbedarf erfordert. Es wird empfohlen, auch hier die Nutzergruppen sowie nochmals den Parkdruck nach Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung zu erfassen, um ggf. ergänzende verkehrliche Maßnahmen in den Teilgebieten zu treffen. Das Teilgebiet Michelangelostraße sollte aufgrund eines geplanten Bauvorhabens besonders beobachtet werden.
- Die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung würde den Parkdruck in der Carl-Legien-Siedlung voraussichtlich von heute rund 90 % auf durchschnittlich rund 80 % senken. Die Bewirtschaftung wäre ab dem zweiten Jahr kostendeckend, wenn die Bewirtschaftung Mo - Sa 9 - 17 Uhr (Szenario I) erfolgt. Unter den getroffenen Annahmen wird im ersten Jahr eine Unterdeckung von rund 376.000 € und im Folgejahr ein Überschuss von 20.000 € errechnet.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Parkraumbelastungsgrad im Straßenraum des Untersuchungsgebiets (SPV Spreepark Verkehr GmbH, 2014)	4
Tabelle 2:	Veränderungen des Parkraumangebots an der Michelangelostraße	13
Tabelle 3:	Voraussichtliche Wirkung der Parkraumbewirtschaftung im Zeitverlauf	26
Tabelle 4:	Prognose der Einnahmen aus Parkscheinegebühren	28
Tabelle 5:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben bei einer Bewirtschaftungszeit Mo - Sa 9 - 17 Uhr (Szenario I)	32
Tabelle 6:	Prognose der Einnahmen und Ausgaben bei einer Bewirtschaftungszeit Mo - Sa 9 - 24 Uhr (Szenario II)	33

Prenzlauer Berg
**Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirtschaftung in der
Carl-Legien-Siedlung**

Endbericht
02. Oktober 2015

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsgebiet Carl-Legien-Siedlung	2
Abbildung 2:	Lage zu den vorhandenen Parkzonen 41 - 45	2
Abbildung 3:	Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet (SPV Spreepark Verkehr GmbH, 2014)	3
Abbildung 4:	Parkraumbelastungsgrad nach Straßenabschnitten, Werktag (Di) 11 Uhr, (SPV Spreepark Verkehr GmbH, 2014)	5
Abbildung 5:	Parkraumbelastungsgrad nach Straßenabschnitten, Werktag (Di) 21 Uhr, (SPV Spreepark Verkehr GmbH, 2014)	5
Abbildung 6:	Parkraumbelastungsgrad nach Straßenabschnitten, Werktag (Di) 23 Uhr, (SPV Spreepark Verkehr GmbH, 2014)	6
Abbildung 7:	Parkraumbelastungsgrad nach Straßenabschnitten, Werktag (Mi) 3 Uhr, (SPV Spreepark Verkehr GmbH, 2014)	6
Abbildung 8:	Parkraumbelastungsgrad nach Straßenabschnitten, Samstag 11 Uhr (SPV Spreepark Verkehr GmbH, 2014)	7
Abbildung 9:	Parkraumbelastungsgrad nach Straßenabschnitten, Samstag 21 Uhr (SPV Spreepark Verkehr GmbH, 2014)	7
Abbildung 10:	Parkraumbelastungsgrad nach Straßenabschnitten, Samstag 23 Uhr (SPV Spreepark Verkehr GmbH, 2014)	8
Abbildung 11:	Parkraumbelastungsgrad nach Straßenabschnitten, Sonntag 11 Uhr (SPV Spreepark Verkehr GmbH, 2014)	8
Abbildung 12:	Route der Kennzeichenerfassung	9
Abbildung 13:	Kurz- und Langparker	10

Prenzlauer Berg
**Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirt-
schaftung in der
Carl-Legien-Siedlung**

Endbericht
02. Oktober 2015

Abbildung 14: Anteil der Nutzergruppen an allen Parkenden	12
Abbildung 15: Nutzergruppen nach den Zeiträumen 9-19 Uhr und 19-23 Uhr	12
Abbildung 16: Voraussichtliche Änderungen des Parkraumangebots im Umfeld der Carl-Legien-Siedlung	13
Abbildung 17: Beschilderungsbeispiele für Gebührenpflicht im Mischprinzip	16
Abbildung 18: Mittlere Parkdauer bei Gebührenpflicht ohne Parkdauerbegrenzung an 13.000 gebührenpflichtigen Parkständen in Berlin-Mitte (Bezirk Mitte von Berlin / PGN, 2006)	16
Abbildung 19: Beschilderungsbeispiele für Parkscheibenregelungen im Mischprinzip	17
Abbildung 20: Beschilderungsbeispiele für reines Bewohnerparken (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2004)	18
Abbildung 21: Übersicht der an die Carl-Legien-Siedlung angrenzenden Gebiete	20
Abbildung 22: Bewirtschaftungs- und Beobachtungsgebiete	22

Literaturverzeichnis

- A. Uricher, Deutsches Institut für Urbanistik. (2009). *Ergebnisprotokoll Workshop Parkraumbewirtschaftung in Berlin am 09.06.2009*. Berlin.
- Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt / Masuch+Olbrisch (Bearb.). (2005). *Parkraumauslastung / Parkverhalten Hamburg*. Hamburg.
- Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin / CS Plan (Bearb.). (2006). *Untersuchung zur räumlichen Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung im westlichen Innenstadtbereich von Berlin*. Berlin.
- Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg / LK Argus GmbH (Bearb.). (2011). *Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Barnimkiez*. Berlin.
- Bezirk Mitte von Berlin / Janßen, Volpert u.a. (PGN, Bearb.). (k.A.). *Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte*. Berlin.
- Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2008). *Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 34, 35 und 38 in Berlin-Mitte*. Berlin.
- Bezirk Mitte von Berlin / LK Argus GmbH (Berab.). (2010). *Einnahmen und Ausgaben der Parkraumbewirtschaftung 2009*. Berlin.
- Bezirk Mitte von Berlin / PGN. (2006). *Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte*. Berlin.

Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2014). *Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 41 bis 45 Prenzlauer Berg*. Berlin.

Bezirk Pankow von Berlin / LK Argus GmbH (Bearb.). (2011). *Wirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung in den Parkzonen 41-43 in Prenzlauer Berg*. Berlin.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2005). *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05*. Köln.

Frank Görge Architekt. (2014). *Wohnen an der Michelangelostraße Berlin Pankow - Prenzlauer Berg*. Berlin.

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

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

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. (2004). *Leitfaden Parkraumbewirtschaftung*. Berlin.

SPV Sreeplan Verkehr GmbH. (2014). *Nachuntersuchung Parkraumbewirtschaftung für die Randbereiche der Zonen 44 und 45*. Berlin.

Prenzlauer Berg
**Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirt-
schaftung in der
Carl-Legien-Siedlung**

Endbericht
02. Oktober 2015

Prenzlauer Berg
**Machbarkeitsstudie
zur Parkraumbewirt-
schaftung in der
Carl-Legien-Siedlung**

Endbericht
02. Oktober 2015

Anhang

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		70 % Beschäftigte, 30 % Kunden / Besucher
			o	x	x	x	x	o	70 % Beschäftigte, 30 % Kunden / Besucher
				o	x	x	x	x	2,5 % Beschäftigte, 2,5 % Kunden / Besucher, 95 % Bewohner
					o	x	x	x	5 % Kunden / Besucher, 95 % Bewohner

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