



Machbarkeitsstudie für eine Parkraumbewirtschaftung in Berlin Treptow-Köpenick

19. Dezember 2025

für:

Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin

12414 Berlin

durch:

SPV Spreeplan Verkehr GmbH

Rothenburgstraße 38, 12163 Berlin

Dipl.-Ing. Bertram Teschner

Alexander Sidor M.Sc.

Patrick Küther M.Sc.

Anita Pelivan B.Eng.

Klara Balzuweit B.Sc.

Dezember 2025

Inhalt

1	AUFGABENSTELLUNG	4
2	GRUNDLAGEN	5
2.1	Abgrenzung der Untersuchungsgebiete	5
3	GRUNDLAGEN DER PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG	17
3.1	Ziel und Zweck einer Parkraumbewirtschaftung	17
3.2	Bedingungen zur Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftung	17
3.3	Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit.....	20
4	ERMITTLUNG DES PARKRAUMANGEBOTS	22
4.1	Öffentlich zugängliche Parkstände und Anlagen des ruhenden Verkehrs	22
4.2	Vorhandene Parkraumbewirtschaftung im Umfeld	25
5	ERMITTLUNG DER PARKRAUMBELEGUNG UND -NUTZUNG	27
5.1	Methodisches Vorgehen.....	27
5.2	Ergebnisse.....	30
6	AUSWIRKUNGEN DER ERÖFFNUNG DES SPREEPARKS	50
7	PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNGSKONZEPT	55
7.1	Bewirtschaftungszonen.....	55
7.2	Bewirtschaftungsform, -dauer und -gebühr.....	55
7.3	Standortermittlung der Parkscheinautomaten.....	57
7.4	Wirtschaftlichkeit	58
7.5	Fazit und Empfehlungen	62
ANHANG		64

1 Aufgabenstellung

Die zunehmende Belastung durch den motorisierten Individualverkehr in Berlin erfordert Maßnahmen zur Optimierung der Nutzung öffentlicher Flächen und zur Reduktion von Emissionen. Das Bezirksamt Treptow-Köpenick beabsichtigt daher eine Parkraumbewirtschaftung in ausgewählten Bereichen einzuführen.

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

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

Die Aufgabenstellung umfasst folgende Hauptziele:

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

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

2 Grundlagen

2.1 Abgrenzung der Untersuchungsgebiete

Die Untersuchungsgebiete befinden sich im nordwestlichen Teil des Bezirks Treptow-Köpenick und umfassen die Ortsteile Alt-Treptow, Treptower Park und Plänterwald. Die Benennung und Eingrenzung der Untersuchungsgebiete orientiert sich an den Vorgaben des Bezirks Treptow-Köpenick zu den geplanten Parkraumzonen, Stand Mai 2025. Diese Zonen umfassen die Parkraumzonen Alt-Treptow, Treptower Park und Plänterwald Nord und können der Abbildung 1 entnommen werden.

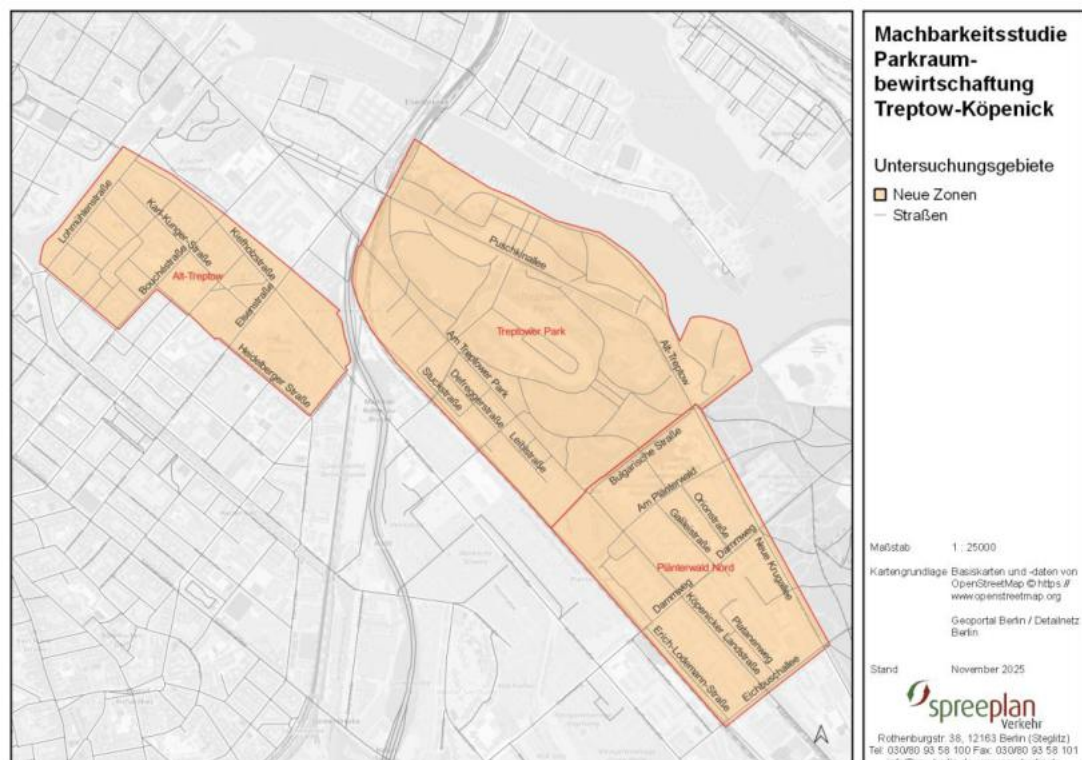


Abbildung 1: Die Untersuchungsgebiete

Die Begrenzung der Untersuchungsgebiete stellt sich wie folgt dar:

-  Zone Alt-Treptow wird begrenzt durch den Bahndamm der ehemaligen Bahnstrecke Berlin-Görlitz entlang der Kieffholzstraße im Nordosten, dem Landwehrkanal im Nordwesten, im Westen durch die Harzer Straße und im Süden durch die Wildenbruchstraße, Heidelberger Straße und Treptower Straße.
-  Zone Treptower Park wird begrenzt durch die Görlitzer Bahn (DB-Streckennummer 6007) im Norden und Westen, die Bulgarische Straße im Süden und der Spree im Osten.
-  Zone Plänterwald Nord wird begrenzt durch die Bulgarische Straße im Norden, den Plänterwald im Osten, die Eichbuschallee im Süden und die Görlitzer Bahn (DB-Streckennummer 6007) im Westen. Strukturdaten

Einwohnendenstruktur

In den drei Untersuchungsgebieten Alt-Treptow, Treptower Park und Plänterwald Nord leben derzeit insgesamt rund 21.150¹ Personen. Die Bevölkerungsdichte weist dabei deutliche Unterschiede in der räumlichen Struktur der Untersuchungsgebiete auf (siehe Abbildung 2). Mit Betrachtung der anderen Gebiete, weist Alt-Treptow eine höhere Bevölkerungsdichte auf (ca. 310 EW/ha). Dies erklärt sich durch die stark verdichtete Wohnbebauung sowie durch die Nähe zu großen Verkehrs- und Gewerbeflächen (mit guter ÖPNV-Anbindung). Entlang der Harzer Straße, insbesondere in der Nähe der Mengerzeile sowie entlang der Plesser Straße, befinden sich die am dichtest bevölkerten Gebiete, in denen teilweise mehr als 550 Einwohnende pro Hektar [EW/ha] leben. Das Untersuchungsgebiet Treptower Park liegt mit einer Bevölkerungsdichte von etwa 229 EW/ha dagegen merklich niedriger, was mit der deutlich größeren Grün- und Waldflächenquote sowie einem geringeren Anteil an dichter Wohnbebauung zusammenhängt. Das Gebiet Plänterwald Nord weist mit etwa 157 EW/ha die geringste Bevölkerungsdichte in dieser Untersuchung auf, resultierend aus der nah am Plänterwald gelegenen Fläche, die zu forstwirtschaftlichen sowie als städtisches Naherholungsgebiet am Spreeufer genutzt wird.

Die räumlich heterogene Struktur der Bevölkerungsdichte zwischen den Untersuchungsgebieten deutet auf unterschiedliche funktionale und städtebauliche Charaktere hin. Während Alt-Treptow eher urbane und verdichtete Wohn- und Nutzungsräume aufweist, sind der Treptower Park und Plänterwald Nord durch grüne, ruhigere Räume mit geringerer baulicher Dichte geprägt, ein Umstand, der bei der Planung einer Parkraumbewirtschaftung und der Einschätzung von Parkdruck und Verkehrsströmen relevant ist.

1 ¹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Berlin. Einwohnerdichte 2024 (Umweltatlas). URL: https://gdi.berlin.de/services/wfs/ua_einwohnerdichte_2024 [letzter Zugriff 05.012.2025]

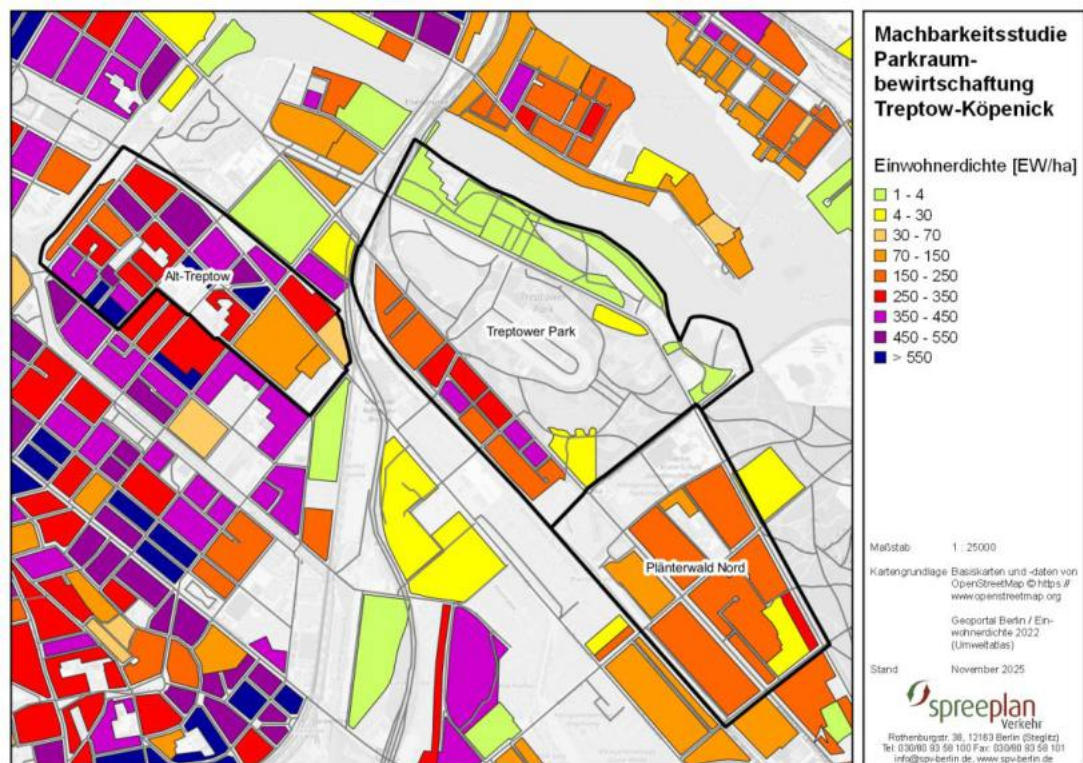


Abbildung 2: Einwohnerdichte in den Untersuchungsgebieten

Bebauungs- und Nutzungsstruktur

Die Bebauungsstruktur der Untersuchungsgebiete ist in Abbildung 3 dargestellt und ist überwiegend heterogen. Während Alt-Treptow durch eine überwiegend urbane Blockrandbebauung gekennzeichnet ist, dominiert im Treptower Park und Plänterwald Nord eine aufgelockerte Wohnstruktur mit hohem Grünflächenanteil. Das Untersuchungsgebiet ist insgesamt städtebaulich uneinheitlich.

Alt-Treptow verfügt überwiegend über mehrgeschossige Wohnbebauung. Die geschlossenen Blockstrukturen im nördlichen und westlichen Teil weisen eine hohe bauliche Dichte auf. Zwischen den Wohnbereichen liegen kleinere Misch- und Gewerbestandorte, vor allem südlich der Elsenstraße.

Das Untersuchungsgebiet Treptower Park wird stark durch Freizeit- und Grünflächen beeinflusst. Der Treptower Park bildet den westlichen Rand und stellt eine der bedeutendsten städtischen Parkanlagen Berlins dar. Ergänzend prägen Uferbereiche entlang der Spree sowie mehrere kleinere Grünanlagen die Nutzungsstruktur. Westlich der Straße „Am Treptower Park“ sowie östlich der S-Bahntrasse ist eine vorwiegende Wohnnutzung vorzufinden. Eine Ausnahme bilden die Schuckert-Höfe, die als Bildungsstandort genutzt werden sollen.

Das Untersuchungsgebiet Plänterwald Nord weist eine deutlich geringere bauliche Dichte auf und ist großflächig durch den gleichnamigen Wald, den Spreepark-Bereich sowie weitere Grünzüge geprägt. Die bewohnten Quartiere liegen zwischen der Köpenicker Landstraße und der Neuen Krugallee und sind geprägt durch aufgelockerte Wohnsiedlungen, überwiegend aus den 1920er- bis 1960er-Jahren. Große Teile des Ortsteils sind unbebaute oder unbewohnte Grün- und Waldflächen, die wesentlich zur Durchgrünung und zu niedriger Flächenversiegelung beitragen. Kleingartenkolonien finden sich u. a. entlang der Bulgarischen Straße und Neue Krugallee. Zusätzlich gibt es Naherholungsflächen wie Parks und Sportplätze.

Diese deutlichen Unterschiede haben unmittelbare Bedeutung für die Parkraumnachfrage: Alt-Treptow weist aufgrund seiner hohen baulichen Dichte, des urban geprägten Straßenraums und der Nähe zu gastronomischen und kulturellen Einrichtungen typischerweise eine deutlich höhere Belastung des öffentlichen Parkraums auf. Der Treptower Park und Plänterwald Nord hingegen zeigen durch die geringere Dichte und den hohen Grünflächenanteil eine räumlich stärker entlastete Parkraumsituation, die jedoch in bestimmten Wohnquartieren und entlang der Köpenicker Landstraße lokal verdichtet sein kann.

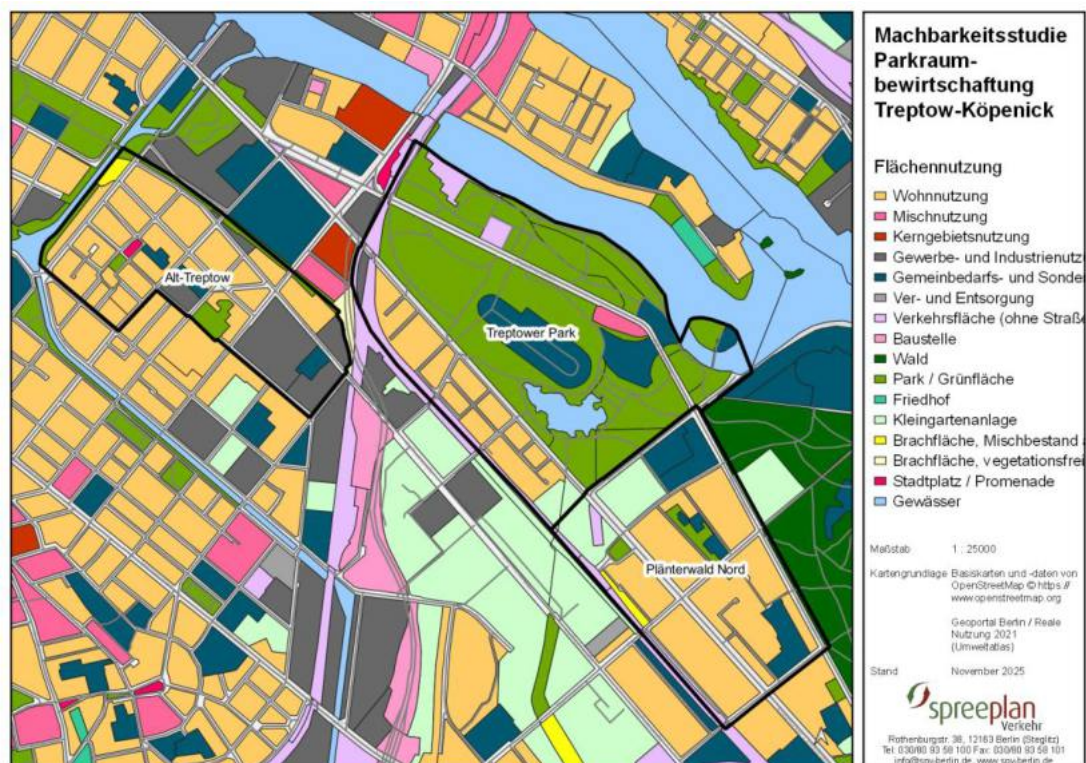


Abbildung 3: Flächennutzung in den Untersuchungsgebieten

Points of Interest (POI)

Die Points of Interest (POI) in einem Gebiet beeinflussen maßgeblich die Parkraumnachfrage. Einrichtungen des Gesundheitswesens, Bildungs- und Betreuungsangebote, kulturelle Einrichtungen sowie Einzelhandels- und Freizeitstandorte erzeugen regelmäßig Besucherverkehr und erhöhen damit die Nachfrage nach Stellplätzen. In Alt-Treptow, Treptower Park und Plänterwald Nord zeigt sich eine vielfältige, jedoch unterschiedlich ausgeprägte Nutzungsmischung, die für die Bewertung der Parkraumsituation von zentraler Bedeutung ist.

Alt-Treptow verfügt über mehrere stadtraumprägende POI, die sich sowohl auf den Alltagsverkehr als auch auf Besuchsaufkommen auswirken. Gewerbe- und Mischnutzungsbereiche entlang der Elsenstraße und Karl-Kunger-Straße mit zahlreichen Gastronomie-, Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen tragen zu einem kontinuierlichen Kurzzeitparkraumbedarf bei. Hinzu kommen Bildungseinrichtungen, darunter mehrere Kitas sowie die Kieholz-Grundschule und Röntgen-Schule, die typische Bring-/Holverkehrsspitzen erzeugen. Alt-Treptow liegt zudem in unmittelbarer Nähe zum Hauptzentrum Treptower Park / Elsenbrücke (gemäß StEP-Zentren 2023), was den fußläufigen Einzelhandels- und Dienstleistungsverkehr verstärkt.

Die Zone Treptower Park weist aufgrund seiner vorwiegenden Durchgrünung und der geringen baulichen Dichte am westlichen Rand des Gebiets in Form eines Wohngebiets eine andere POI-Struktur auf. Die Parkanlage des Treptower Parks gehört zu den größten innerstädtischen

Naherholungsgebieten Berlins und zieht das ganze Jahr über zahlreiche Besucherinnen und Besucher an. Der Park selbst, das Sowjetische Ehrenmal sowie die weitläufigen Uferbereiche führen, je nach Tageszeit und Saison, zu einer erhöhten Parkraumnachfrage.

Die Zone Plänterwald Nord weist eine zum Treptower Park ähnliche POI-Struktur auf. Dennoch befinden sich weitere bedeutende Einrichtungen im Untersuchungsgebiet. Der Plänterwald als zusammenhängendes Waldgebiet mit dem Spreepark-Areal (derzeit im Entwicklungsprozess als Kultur- und Freizeitstandort) stellt einen bedeutenden Erholungsraum dar, der vor allem am Wochenende erhöhten Besucherverkehr und Parkdruck erzeugen kann. Die Kleingartenanlagen entlang der Bulgarischen Straße und westlich der Köpenicker Landstraße sowie östlich der Neuen Krugallee ziehen saisonal eine hohe Anzahl an Besucherinnen und Besuchern an, insbesondere an Wochenenden. Entlang der Köpenicker Landstraße als Hauptverkehrsachse befinden sich mehrere kleinteilige Gewerbebetriebe sowie vereinzelte Einzelhandels- und Gastronomieutzungen. Diese erzeugen eine eher punktuelle, aber dennoch relevante Parkraumnachfrage. Zusätzliche Bildungseinrichtungen, darunter die Sophie-Brahe-Gemeinschaftsschule mit zwei Standorten, tragen ebenfalls zu Verkehrsspitzen im direkten Umfeld bei.

Im Untersuchungsgebiet finden sich mehrere bedeutende POI, deren Schwerpunkte jedoch deutlich voneinander abweichen. Alt-Treptow weist eine urbane Prägung mit einem hohen Angebot an Gastronomie und Einzelhandel auf, was sowohl zu einem ausgeprägten Kurzzeit- als auch zu einem erheblichen Langzeitparkdruck führt. Demgegenüber bieten der Treptower Park und der nördliche Plänterwald weitläufige Erholungs- und Sportflächen sowie saisonal stark frequentierte Kleingartenanlagen. In diesen Bereichen treten vor allem tageszeit- und saisonabhängige Parkspitzen auf. Die unterschiedliche POI-Struktur ist daher ein wesentlicher Ausgangspunkt für die Ableitung zielgerichteter und gebietsbezogener Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung.

Zu den relevanten Zielgruppen, die vor und während der Umsetzung einer möglichen Parkraumbewirtschaftungszone eingebunden werden müssen, gehören vor allem Besucher des Treptower Parks und des Plänterwaldes mitsamt des Spreepark-Areals, die saisonal und tageszeitenabhängig die Parkraumnachfrage erhöhen. Besonders der Plänterwald zieht am Wochenende während den Hauptverkehrszeiten vermehrt Besucher an. Hier kommen die Nutzer der Kleingartenanlagen ab Frühjahr mit einer erhöhten Parkraumnachfrage am Wochenende hinzu. Entlang der Köpenicker Landstraße kommt es aufgrund verschiedener Bildungseinrichtungen wochentags zu einem Bring- und Abholverkehr zu den Spitzenzeiten. Gastronomie und Einzelhandel an der Köpenicker Landstraße sowie im Gebiet Alt-Treptow ziehen Besucher mit kurzzeitigem Parkaufkommen an.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Rahmen der aktuellen Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung der Untersuchungsgebiete Alt-Treptow, Treptower Park und Plänterwald Nord ist auch das vorhandene Straßennetz und seine Bedeutung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu analysieren.

Das Untersuchungsgebiet ist über zentrale Hauptverkehrsachsen, insbesondere die Straßen Am Treptower Park bzw. Puschkinallee, die südlich als Köpenicker Landstraße weitergeführt werden, an das übergeordnete Berliner Straßennetz angebunden (siehe Abbildung 4). Über diese Verbindung besteht sowohl eine direkte Anbindung an die Innenstadt als auch an das südöstliche Berlin, sodass der Bereich eine wichtige Funktion innerhalb des mittleren bzw. übergeordneten Verkehrsnetzes übernimmt. Hervorzuheben ist zudem der direkte Anschluss an den nun in Betrieb genommenen neuen 16. Bauabschnitt der Stadtautobahn A100 über die Straßen Am Teltower Park/Puschkinallee, der punktuell zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen in Verbindung mit der derzeit baubedingt eingeschränkten Elsenbrücke führt. Die Auswirkungen auf die Parkraumnachfrage im Untersuchungsraum werden jedoch als eher gering

eingeschätzt. Für den Kungerkiez liegt ein Kiezblockkonzept vor². Die Maßnahmen, die dafür vorgesehen sind, wurden im Verkehrskonzept des Bezirksamtes vorgestellt. Eine erste Maßnahme wurde realisiert. Auf der Bouchéstraße zwischen Heidelberger Straße und Karl-Kunger-Straße wurde ein Teilstück der Fahrradstraße gebaut. 2026 sollen weitere Maßnahmen umgesetzt werden, wie die Fortführung der Fahrradstraße sowie die Einrichtung des Modalfilters.

Die Anbindung über Haupt- und Anschlussstraßen gewährleistet eine gute Erreichbarkeit des Gebiets mit dem MIV, sowohl für Anwohnende als auch für Pendelnde und Besuchende. Im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen, insbesondere der Wiederbelebung des Spreeparks und dem damit verbundenen Anstieg des Freizeitverkehrs, spielt der MIV-Zugang eine wichtige Rolle. Gleichzeitig ist das bestehende Straßennetz nicht durchgängig als hochrangig eingestuft, vor allem die Wohn- und Waldgebiete im Ortsteil Plänterwald werden überwiegend über ein örtlich strukturiertes Straßennetz erschlossen.

Die gute Erreichbarkeit des Gebiets mit dem Auto und seine Anbindung an das übergeordnete Straßennetz erhöhen die Wahrscheinlichkeit, dass Anwohnende, Besucherinnen und Besucher sowie Freizeitgäste mit dem Pkw anreisen, wie etwa Veranstaltungen oder Freizeitaktivitäten im Spreepark. Dies führt zu zusätzlichem Parkdruck. Zwar ermöglicht das vorhandene Straßennetz grundsätzlich eine Verteilung des Verkehrs auf mehrere Achsen, doch steigt bei hoher Nutzungsdichte zugleich das Risiko von Konflikten zwischen ruhendem Verkehr und Durchgangsverkehr, vor allem in den dichter bebauten Bereichen von Alt-Treptow. In den Randbereichen sowie in den Wald- und Grünzonen des Treptower Parks und des Plänterwald Nords fällt der MIV-Verkehr zwar insgesamt geringer aus als in innerstädtischen Lagen, dennoch kann es dort zu Spitzenzeiten, etwa durch verstärkten Freizeitverkehr oder Besucherströme zum Spreepark, lokal zu kurzzeitigen Verkehrsbelastungen und Engpässen bei der Parkplatzverfügbarkeit kommen. Bei einer Erschließung des Spreeparks wird erwartet den MIV-Anteil auf 10 Prozent beschränken zu können. Dabei werden jedoch ausschließlich Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen, für betriebliche Belange sowie für Gäste mit Stellplatzreservierung und zeitlich befristeter Zufahrtsgenehmigung bereitgestellt. Dem allgemeinen Besucherverkehr stehen nur Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung³. Dabei wird die Parkraumnachfrage durch ein Ausweichen auf Parkmöglichkeiten im näheren Umfeld erhöht. Es wird mit einem Bedarf von 100 Parkständen zur Spitzenstunde für Spreepark-Gäste gerechnet.

Die Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung in den Gebieten Alt-Treptow, Treptower Park und Plänterwald Nord greift diese Herausforderungen gezielt auf. Dabei wird geprüft, inwieweit sowohl bestehende Bedingungen als auch zukünftige Entwicklungen, etwa die Wiedereröffnung des Spreeparks, eine regulierende Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums notwendig machen, siehe Kapitel 6. Gleichzeitig rückt die Bedeutung integrierter Umwelt- und Verkehrskonzepte stärker in den Fokus. Verbesserte Fuß- und Radwege sowie eine attraktive ÖPNV-Anbindung sollen dazu beitragen, die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr zu verringern und den Parkdruck langfristig zu reduzieren.

² Kungerkiez (2026). URL: <https://mein.berlin.de/projekte/kiezblock-kungerkiez/results/> [letzter Zugriff: 24.04.2026]

³ Bebauungsplan 9-7 „Spreepark“ Verkehrsgutachten, Verkehrsgutachten für das B-Plan Verfahren, Schlothauer & Wauer 2021 im Auftrag der Grün Berlin GmbH

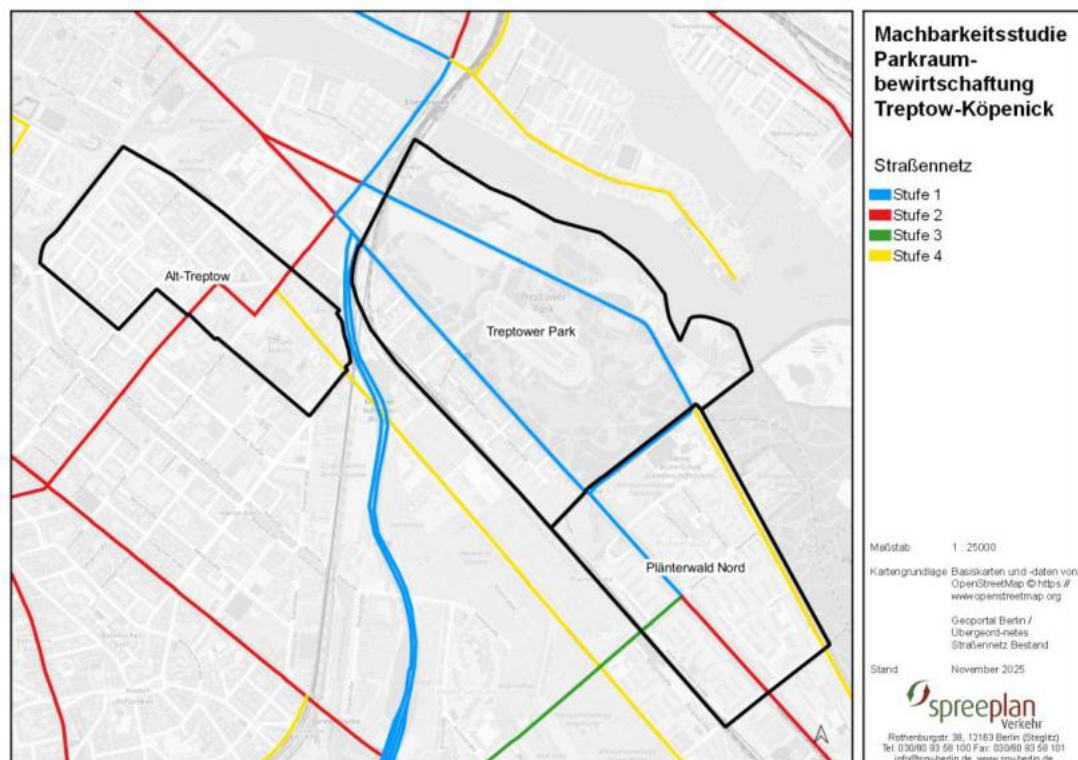


Abbildung 4: Übergeordnetes Straßennetzes von Berlin

Radverkehr

Die Radverkehrsinfrastruktur in Alt-Treptow, im Treptower Park und im nördlichen Plänterwald weist, entsprechend den jeweiligen städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen, deutliche Unterschiede auf. Während Alt-Treptow durch eine kompakte, urbane Struktur geprägt ist, orientiert sich die Infrastruktur im Treptower Park und im Plänterwald aufgrund der weitläufigen Wald- und Grünflächen stärker an freizeitorientierten Nutzungen und übergeordneten Durchgangsrouten.

In Alt-Treptow sind die Straßenräume überwiegend durch enge Querschnitte charakterisiert. Die Ausstattung mit Radverkehrsanlagen fällt hier teilweise gering aus und zeigt stellenweise einen Verbesserungsbedarf. Die Führung des Radverkehrs erfolgt zumeist im Mischverkehr, da innerhalb des Gebiets noch eigenständige Radwege oder Schutzstreifen fehlen. Dies führt zu einer geringeren innergebietslichen Erschließung mit Radinfrastruktur und limitiert die Vernetzung mit benachbarten Quartieren. Die südöstlich gelegene Kieffholzstraße verfügt über beidseitige Radfahrstreifen, die aufgrund von Ein- und Ausfahrten sowie vorhandenen Parkständen teilweise als Schutzstreifen ausgebildet sind. Im Rahmen des Kiezblockkonzepts im Kungerkiez wurde im Dezember 2025 eine Fahrradstraße auf der Bouchéstraße zwischen der Karl-Kunger-Straße und der Harzer Straße eröffnet. 2026 soll die Fahrradstraße fortgeführt werden.

In den Gebieten Treptower Park und Plänterwald ergibt sich ein ähnliches Bild, wenn gleich einzelne Hauptachsen eine bessere Ausstattung aufweisen. So verfügen die Straßen Am Treptower Park, Puschkinallee, Bulgarische Straße, Neue Krugallee und die Köpenicker Landstraße über Radwege, was die Attraktivität und Nutzbarkeit der Radinfrastruktur erhöht. Zudem besteht eine gut ausgebildete Nord-Süd-Verbindung, die das Gebiet zuverlässig mit den angrenzenden Stadtteilen sowie dem übergeordneten Radverkehrsnetz verbindet.

In allen Untersuchungsgebieten wird der Radverkehr in Nebenstraßen grundsätzlich im Mischverkehr geführt, eine für schmale Querschnitte übliche und funktionale Führungsform. Ergänzend ermöglichen Grünverbindungen und Parkwege eine Anbindung an das Berliner Hauptrouthenetz. Besonders die durchgängigen Wege entlang der Spree sowie die Routen durch die ausgedehnten Grünräume bieten attraktive und sichere Verbindungen, die sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr von Bedeutung sind. Im Plänterwald und Treptower Park kann die ausgeprägte Freizeitnutzung zudem zu saisonal steigenden Radverkehrsmengen führen, während gleichzeitig Pkw-Spitzenbelastungen durch Park- und Freizeitbesuche weiterhin relevant bleiben.

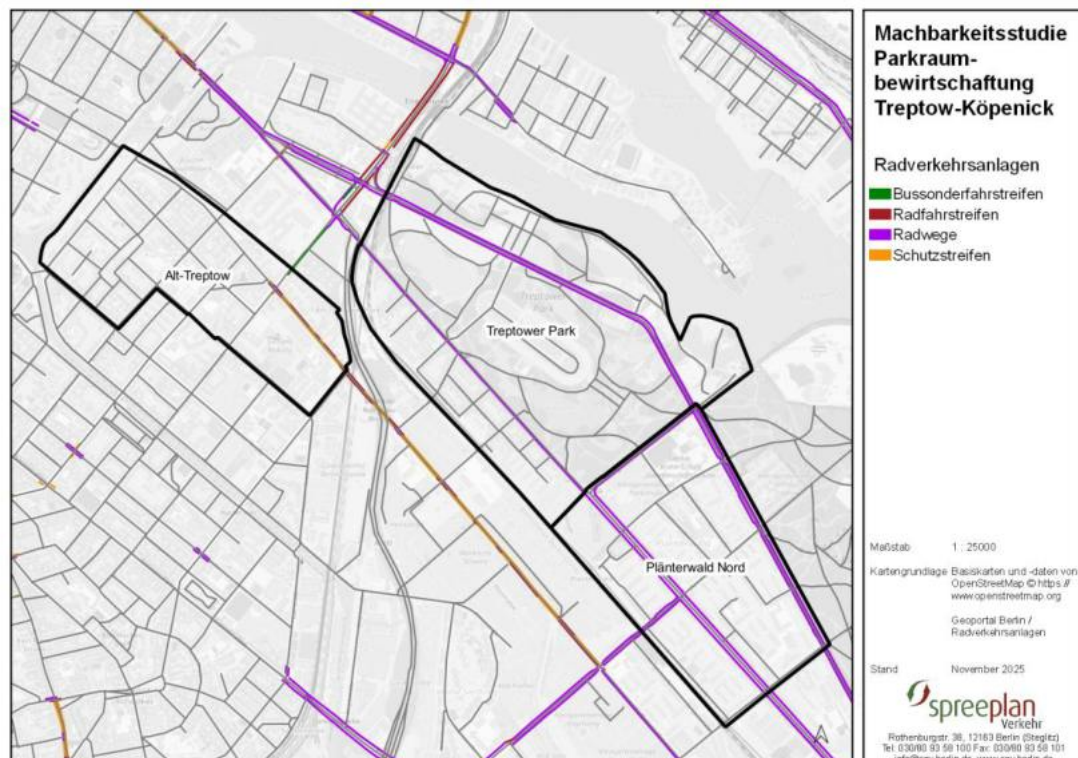


Abbildung 5: Radverkehrsanlagen

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Untersuchungsgebiet ist weitestgehend gut durch den Schienen- und Busverkehr an das Berliner ÖPNV-Netz angebunden. Der Berliner Nahverkehrsplan (NVP) definiert als Ziel, dass Haltestellen in dicht besiedelten Gebieten idealerweise innerhalb von 300 m, maximal jedoch 400 m fußläufig erreichbar sein sollen.⁴ Für S- und U-Bahnhöfe wird üblicherweise ein Einzugsradius von 800 m angesetzt.

Der Schienenverkehr in den Ortsteilen Treptower Park und Plänterwald ist durch ein nahezu flächendeckendes Netz an S-Bahnlinien geprägt, die die Untersuchungsgebiete leistungsfähig an die Berliner Innenstadt sowie an umliegende Bezirke anbinden. Allerdings ist die Schienenverkehrsanbindung des Ortsteils Alt-Treptow eher schwach ausgeprägt. Der S-Bahnhof Treptower Park stellt die zentrale Station dar und wird von den Linien S41 und S42 der Ringbahn sowie den Linien S8, S85 und S9 bedient. Die Ringbahn bietet mit einem 5 bis 10-Minuten-

⁴ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023. URL: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/nahverkehrsplan/#nvp> [letzter Zugriff 12.12.2025]

Takt in der Hauptverkehrszeit eine gute Erreichbarkeit und entspricht den Vorgaben des Nahverkehrsplans.

Östlich des Untersuchungsgebietes Plänterwald befindet sich der S-Bahnhof Plänterwald, an dem die Linien S8, S85 und S9 einen zusätzlichen Halt im 20-Minuten-Takt haben. Durch die Überlagerung der Verbindungen entstehen hier ebenfalls zeitweise dichtere Bedienungsintervalle. Der Ortsteil Treptower Park liegt zwar in unmittelbarer Nähe zum S-Bahnhof Treptower Park, wird jedoch nicht vollständig von dessen Einzugsbereich erschlossen (siehe Abbildung 6). Es bestehen für die Ortsteile Treptower Park und Plänterwald direkte und schnelle Schienenverbindungen in Richtung Südkreuz, Ostkreuz, Gesundbrunnen sowie zum Flughafen BER und weiter bis nach Pankow.

Eine direkte U-Bahn-Erschließung existiert in den Untersuchungsgebieten zwar nicht, jedoch befinden sich die U-Bahnhöfe Rathaus Neukölln (U7) und Schlesisches Tor (U1 und U3) gut erreichbar in der Nähe des Ortsteils Alt-Treptow. Sie sind mit dem Fahrrad oder Bus schnell erreichbar und gewährleisten insbesondere für Alt-Treptow eine funktionale, wenn auch indirekte, Anbindung an das U-Bahn-Netz. Damit entsteht insgesamt ein leistungsfähiges und eng getaktetes Schienenangebot, dass das Untersuchungsgebiet zuverlässig in das Berliner ÖPNV-System einbindet.⁵

Der Busverkehr im Untersuchungsgebiet ist insgesamt gut ausgebaut und erschließt alle drei Ortsteile. In Alt-Treptow bedienen die Linien 166, 171, 194 und M43 das Gebiet über die Eisenstraße und führen teilweise bis hin zur Köpenicker Landstraße in das Untersuchungsgebiet Plänterwald Nord. Der Regelbetrieb erfolgt überwiegend im 10- bis 20-Minuten-Takt gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans. Eine Besonderheit stellt die Metrolinie M43 dar, die in der Hauptverkehrszeit alle 10 Minuten und außerhalb dieser Zeiten im 30-Minuten-Takt verkehrt. Nachts übernimmt die Linie N94 die Routenführung der 194. Im Bereich Treptower Park stellen die Linien 165, 166 und 265 entlang der Straße Am Treptower Park und der Puschkinallee die Anbindung an Plänterwald Nord sicher und verkehren ebenfalls im 10- bis 20-Minuten-Takt. Ergänzt wird das Angebot durch die Nachtlinien N60 und N65. Hier besteht eine besonders hohe Erschließungsqualität, insbesondere rund um den S-Bahnhof Treptower Park und die Eisenbrücke. Im Untersuchungsgebiet Plänterwald Nord verlaufen die Linien 165 und 166 als zentrale ÖPNV-Achse entlang der Köpenicker Landstraße im 10- bis 20-Minuten-Takt. Die Linie 377 beginnt am S-Bahnhof Plänterwald, verlässt nach einem weiteren Halt jedoch das Untersuchungsgebiet und fährt alle 20 Minuten. Die Linie 265 verläuft parallel zum Gebiet des Plänterwaldes entlang der Neuen Krugallee, setzt ihre Route in Richtung Treptower Park fort und fährt ebenfalls im 20-Minuten-Takt. Ergänzend verkehren die Nachtlinien N60, N65 und N77 im 30-Minuten-Takt. Während der westliche Teil des Ortsteils umfassend abgedeckt wird, sind der Wald- und Spreepark-Bereich aufgrund ihrer Lage erwartungsgemäß nicht vollständig erschlossen. Durch die Überlagerung mehrerer Linien entlang der Köpenicker Landstraße entsteht ein besonders dichter Takt, der zuverlässige Verbindungen nach Schöneeweide und Neukölln gewährleistet.⁶

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

⁵ Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Stadtplan. URL: <https://stadtplan.bvg.de/> [letzter Zugriff 12.12.2025]

⁶ Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Verbindungen. URL: <https://www.bvg.de/de/verbindungen> [letzter Zugriff 12.12.2025]

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

Tabelle 1: Taktung der ÖPNV-Linien zur HVZ

ÖPNV-Mittel	≤ 10-Minuten-Takt	> 10-Minuten-Takt
Bus ⁷	M43, 165, 171, 194	166, 265, 377
S-Bahn ⁸	S41, S42	S8, S9, S85
U-Bahn ⁹	U1, U3, U7	

Drei von insgesamt fünf S-Bahnlinien passieren das Gebiet in einem 20-Minuten-Takt. Dabei teilen sich in einigen Abschnitten mehrere S-Bahnlinien denselben Streckenverlauf (z.B. S-Bahnlinie S41 und S42), was einen 5 bis 10-Minuten-Takt auf mehreren Teilstrecken ermöglicht. Somit entspricht die anliegende Ringbahn (S41 und S42) den Anforderungen des Nahverkehrsplans. Die Buslinien verkehren überwiegend an großräumigen Straßenverbindungen (Stufe I), wie der Puschkinallee und Am Treptower Park, und an übergeordneten Straßenverbindungen (Stufe II), wie der Elsenstraße und Am Treptower Park und der Wildenbruchstraße. Die Buslinien verkehren größtenteils im 10-Minuten-Takt und decken das Gebiet flächendeckend mit nur wenigen Ausnahmen ab, was zu einer sehr guten Erschließung der Untersuchungsgebiete durch den Busverkehr führt.

In Abbildung 6 sind die Einzugsbereiche mit dem Radius 300 m bei den Bushaltestellen und 800 m bei den S- und U-Bahnhöfen dargestellt. Die dicht bebauten Wohnanlagen im Untersuchungsgebiet liegen nahezu vollständig in den Erschließungsradien der Bushaltestellen. Die S-Bahnhöfe Treptower Park und Plänterwald decken mit ihren 800-m-Radien weite Teile der Ortsteile ab. Nicht vollständig erschlossene Gebiete sind großflächige Wald- und Grünflächen, wie der Plänterwald und das Spreepark-Areal und der Ortsteil Alt-Treptow. Einige dieser Bereiche entsprechen jedoch typischerweise den Flächenkategorien, die laut NVP auch nicht zwingend in vollem Umfang erschlossen sein müssen, da sie keine hohe Wohn- oder Arbeitsplatzdichte aufweisen.

Insgesamt sind alle drei Untersuchungsgebiete gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Der Treptower Park profitiert besonders von der unmittelbaren Lage am S-Bahnhof Treptower Park und Alt-Treptow von der Nähe zu mehreren U-Bahnhöfen, was die Erreichbarkeit im Alltagsverkehr deutlich erhöht. Der Bereich rund um den Treptower Park weist durch die Kombination aus S-Bahn, Buslinien und kurzen Wegen eine besonders hohe Erschließungsqualität auf. Plänterwald Nord verfügt trotz seines hohen Grünflächenanteils ebenfalls über eine leistungsfähige Bus- und S-Bahn-Anbindung, wenn gleich einzelne Wald- und Parkbereiche naturgemäß außerhalb fußläufiger Radien liegen. Für die Parkraumbewirtschaftung kann die gute Anbindung zwar zur Entlastung beitragen, jedoch bleiben Ausflugs- und Freizeitverkehre, insbesondere an Wochenenden, unabhängig vom ÖPNV ein wesentlicher Einflussfaktor.

⁷ Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Verbindungen. URL: <https://www.bvg.de/de/verbindungen> [letzter Zugriff 12.12.2025]

⁸ S-Bahn Berlin GmbH. Fahrplanauskunft. Linienübersicht. URL: <https://sbahn.berlin/?tabs=tabs2000-label1> [letzter Zugriff 10.12.2025]

⁹ Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Verbindungen. URL: <https://www.bvg.de/de/verbindungen> [letzter Zugriff 12.12.2025]



Abbildung 6: Einzugsbereiche des ÖPNV

Motorisierungsgrad

Für die Betrachtung des motorisierten Individualverkehrs in den Untersuchungsgebieten Alt-Treptow, Treptower Park und Plänterwald Nord werden die bezirklichen Werte des Bezirks Treptow-Köpenick herangezogen, da kleinräumige, statistisch belastbare Daten auf Ebene einzelner Ortsteile nicht in ausreichender Qualität vorliegen. Berlin weist im bundesweiten Vergleich seit Jahren den niedrigsten Motorisierungsgrad aller Bundesländer auf. Laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) lag der Motorisierungsgrad im Jahr 2022 bundesweit bei 583 Pkw je 1.000 Einwohner, während Berlin im gleichen Zeitraum lediglich 328 Pkw je 1.000 Einwohner erreichte und damit rund die Hälfte des Bundesdurchschnitts. Diese vergleichsweise geringe Pkw-Dichte ist insbesondere auf den hohen Anteil an ÖPNV-Nutzern, die hohe Verfügbarkeit verschiedener Alternativangebote wie Carsharing und Radverkehr sowie die städtische Siedlungsstruktur zurückzuführen. Der Bezirk Treptow-Köpenick weist im Jahr 2022 einen Motorisierungsgrad von 372 Pkw je 1.000 Einwohner auf und liegt damit leicht über dem Berliner Durchschnitt, bewegt sich jedoch im gesamtstädtischen Vergleich im Mittelfeld. Für die drei Untersuchungsgebiete ist zu erwarten, dass der Motorisierungsgrad teilweise unterhalb des Bezirksschnitts liegt: In Alt-Treptow vor allem aufgrund der hohen Siedlungsdichte, während in Treptower Park und Plänterwald Nord aufgrund des höheren Grün- und Wohnanteils sowie der kleinteiligeren Bebauungsstrukturen ein Wert näher am bezirklichen Durchschnitt anzunehmen ist. Insgesamt ist somit für die Untersuchungsgebiete ein im Berliner Vergleich moderater Motorisierungsgrad zu erwarten, der deutlich unter dem bundesweiten Niveau liegt und auf eine insgesamt geringere Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum schließen lässt, insbesondere in besonders gut durch den ÖPNV erschlossenen Bereichen.

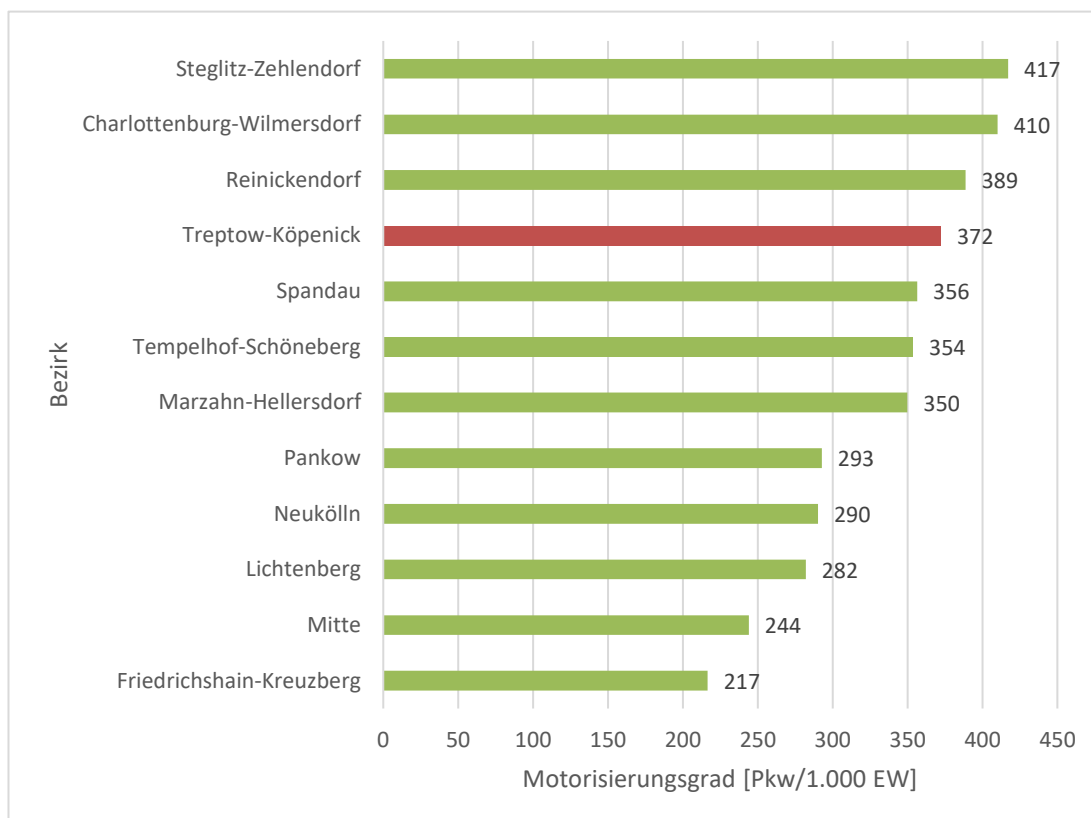


Abbildung 7: Motorisierungsgrad aller Berliner Bezirke (Stand 2022)¹⁰

¹⁰ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. Kraftfahrzeugbestand 2022 Berlin. URL: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/076-2023> [letzter Zugriff 10.12.2025]

3 Grundlagen der Parkraumbewirtschaftung

3.1 Ziel und Zweck einer Parkraumbewirtschaftung

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

3.2 Bedingungen zur Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftung

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

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

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

Straßenverkehrsgesetz¹¹ und StVO¹²

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

Berliner Straßengesetz und Mobilitätsgesetz

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

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

Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr

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

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

Leitfaden Parkraumbewirtschaftung¹³

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

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

¹¹ StVG. Bundesamt für Justiz. Straßenverkehrsgesetz. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/index.html> [letzter Zugriff 15.01.2024]

¹² StVO. Bundesamt für Justiz. Straßenverkehrs-Ordnung. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/index.html [letzter Zugriff 15.01.2024]

¹³ Leitfaden Parkraumbewirtschaftung 2004. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. URL: https://digital.zlb.de/viewer/api/v1/records/34491775/files/images/leitfaden_parkraumbewirtschaftung.pdf/full.pdf [letzter Zugriff 17.01.2024]

Parkgebühren-Ordnung¹⁴

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

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

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

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

Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs 2023 (EAR)¹⁵

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

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

¹⁴ ParkGebO. Berlin.de. Berliner Vorschriften- und Rechtsprechungsdatenbank. URL: <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-ParkGebVBErahmen> [letzter Zugriff 15.01.2024]

¹⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs 2023 (EAR).

Empfehlung für Verkehrserhebungen 2012 (EVE)¹⁶

Die Empfehlung für Verkehrserhebungen 2012 (EVE) beschreibt die methodischen Vorgehensweisen zur Durchführung von Verkehrserhebungen, die für die Planung und Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung notwendig sind. Gemäß den Vorgaben wurden die Erfassungen am Anfang des Sommerhalbjahres außerhalb der Ferien durchgeführt. Als Erhebungstage für die Normalwoche sind nur die Wochentage Montag bis Donnerstag verwendet worden. Die allgemeinen Vorgaben zu den anzusetzenden Zählstunden gelten von 06:00 bis 20:00 Uhr.

3.3 Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Die Einbeziehung der betroffenen Öffentlichkeit ist ein wesentlicher Bestandteil der Planung und Umsetzung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen. Eine frühzeitige und transparente Kommunikation erhöht die Akzeptanz der Maßnahmen und trägt dazu bei, den Verwaltungsaufwand in der Umsetzungsphase zu reduzieren.

3.3.1 Information der Betroffenen vor Einführung der Maßnahmen

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

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

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

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

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

¹⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Empfehlung für Verkehrserhebungen 2012 (EVE).

3.3.2 Koordination zwischen den beteiligten Verwaltungseinheiten

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

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

4 Ermittlung des Parkraumangebots

4.1 Öffentlich zugängliche Parkstände und Anlagen des ruhenden Verkehrs

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

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

Für die Berechnung der Stellplatzanzahl wurden gemäß den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR23) folgende Annahmen getroffen: Für Parkstände in Längsaufstellung wurde eine Straßenfrontlänge von 5,80 m angenommen, in Schrägaufstellung eine Straßenfrontlänge von 3,00 m und in Senkrechtaufstellung eine Straßenfrontlänge von 2,65 m. Es ist zu beachten, dass aufgrund des längeren Erhebungszeitraums Veränderungen am Parkraumangebot im zeitlichen Verlauf möglich sind. Zudem wurden Baustellen, die während der Befahrung eingerichtet waren, erfasst und die Stellplätze entsprechend mit einer hellblauen Fläche gekennzeichnet. Die Bestandsaufnahme erfolgte sowohl mithilfe von Luftbilddaufnahmen als auch vor Ort und wurde videot technisch dokumentiert. Die erhobenen Daten wurden im Kartenbild aufbereitet (siehe Abbildung 8 bis Abbildung 10).

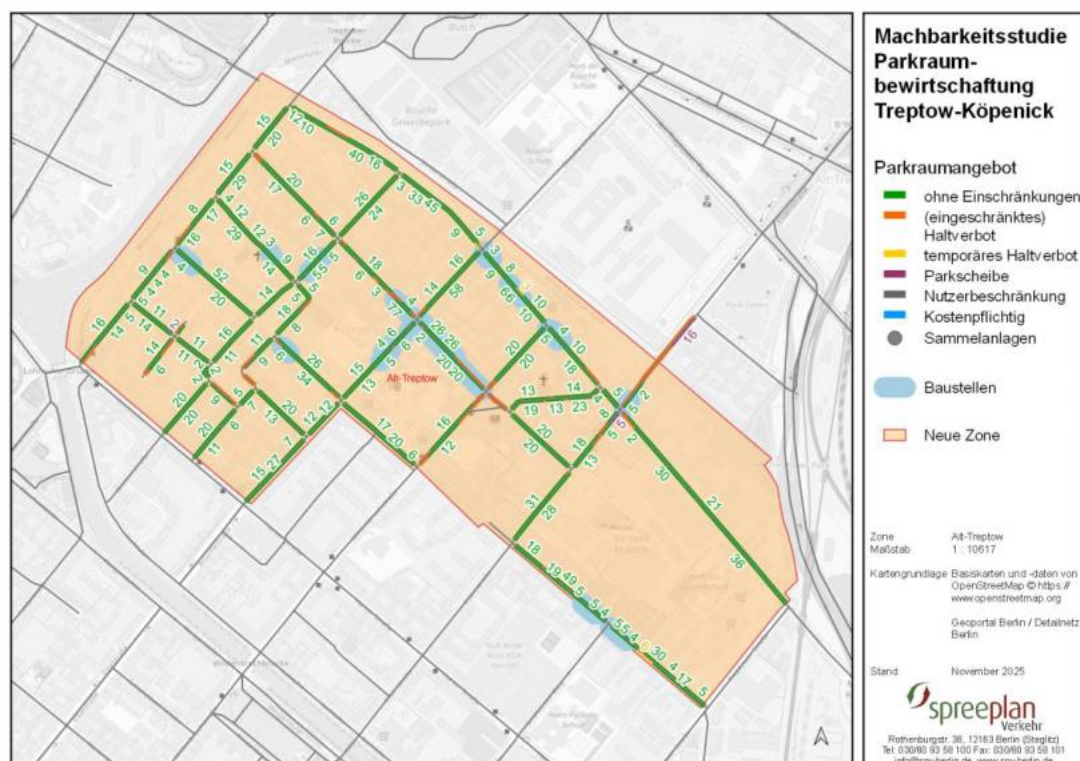


Abbildung 8: Parkraumangebot Zone Alt-Treptow

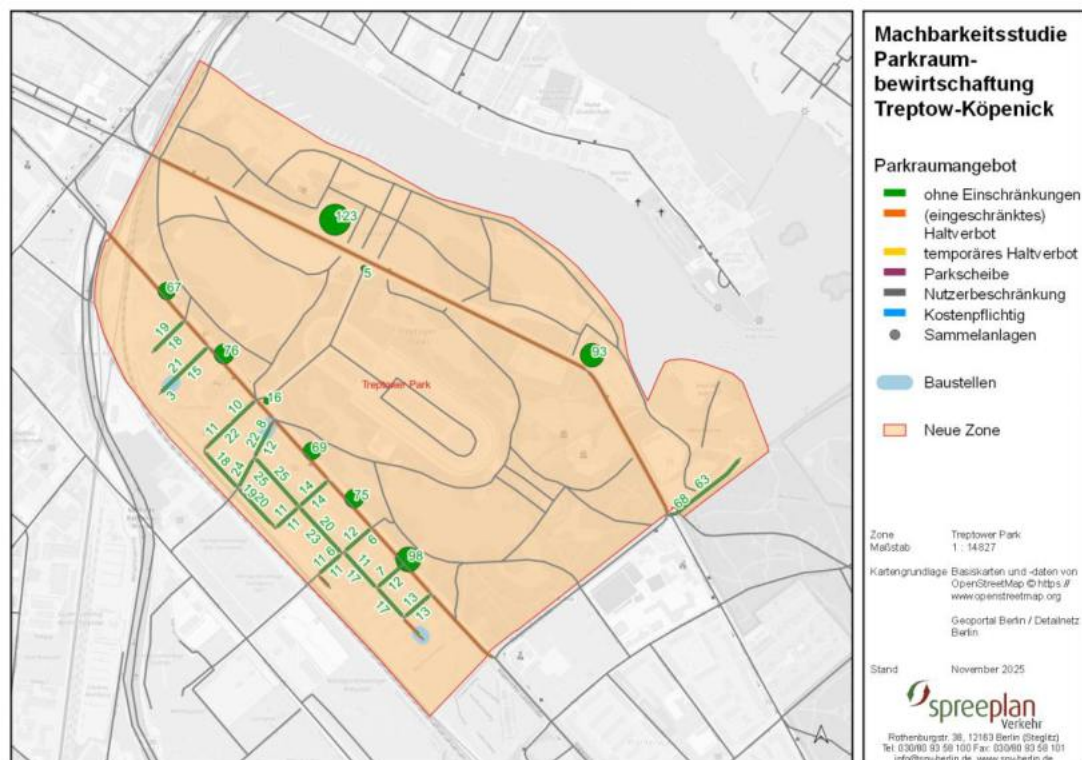


Abbildung 9: Parkraumangebot Zone Treptower Park

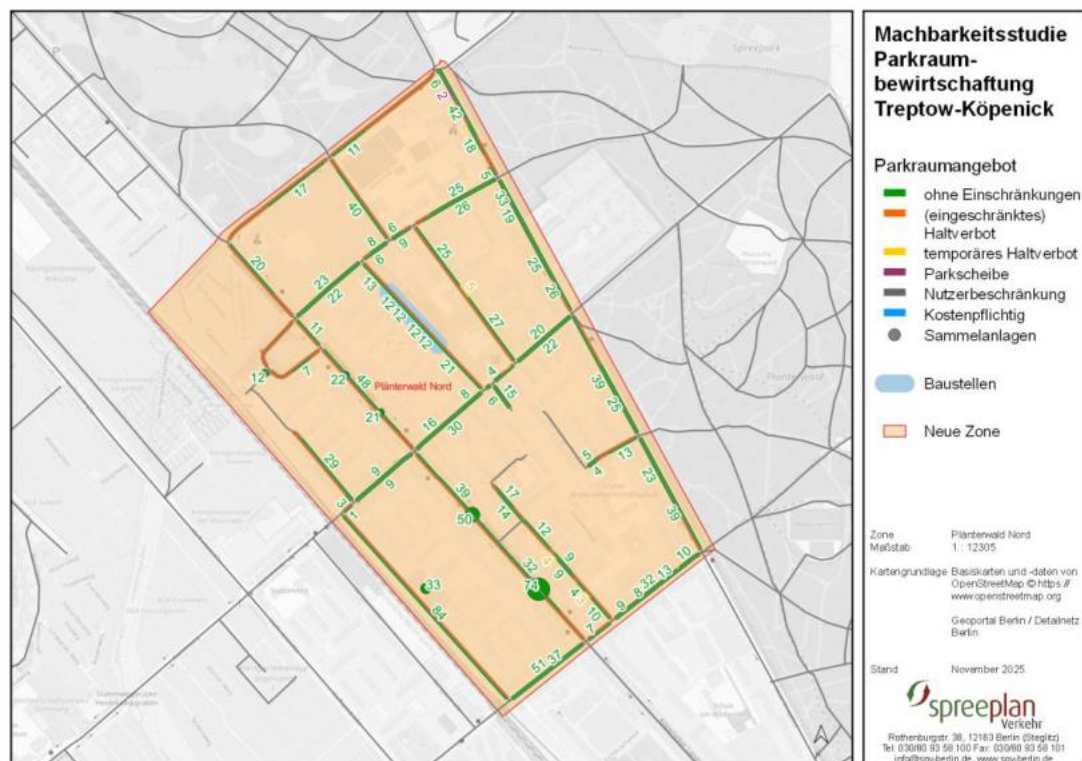


Abbildung 10: Parkraumangebot Zone Plänterwald Nord

In den Untersuchungsgebieten wurden insgesamt 5.090 öffentlich zugängliche Parkstände erfasst, davon 4.256 im Straßenraum und 834 in Sammel- bzw. Mittelanlagen. Aufgrund der zeitlichen Begrenzung von Haltverboten können diese Werte leicht je nach Wochentag und Tageszeit variieren.

Die Parkstände im öffentlichen Straßenraum sind nahezu alle ohne Einschränkung nutzbar. Lediglich 191 Parkstände unterliegen einem temporären Haltverbot und 53 Parkstände einer Beschränkung auf bestimmte Nutzergruppen (z.B. Behindertenstellplätze, Elektrofahrzeuge, Taxistände oder Ladezonen).

Eine gewisse Anzahl von Abstellständen war durch Baustellen belegt. Zum Zeitpunkt der Erhebungen waren etwa 5,3 % der theoretisch nutzbaren Kfz-Abstellstände im Untersuchungsgebiet Alt-Treptow, 1,1% im Treptower Park und rund 1,6 % in Plänterwald Nord durch Baustellen belegt. Insgesamt waren zum Erhebungszeitpunkt 155 Kfz-Abstellstände durch Baustellen nicht nutzbar. Die folgende Auflistung (siehe Tabelle 2) zeigt das tatsächlich zur Verfügung stehende Angebot zum Zeitpunkt der Erhebung für jede Zone.

Tabelle 2: Streckenlängen und Parkraumangebot

Zone	Einfache Streckenlänge [m]	Stellplätze gesamt	davon in Sammelanlagen	davon im Straßenraum	davon Nutzerbeschränkung	davon temporäres Haltverbot	davon Baustellen
Alt-Treptow	6.994	2.174	0	2.174	29	127	115
Treptower Park	5.297	1.368	622	746	12	22	15
Plänterwald Nord	7.146	1.548	212	1.336	12	42	25
Gesamt	19.437	5.090	834	4.256	53	191	155

4.2 Vorhandene Parkraumbewirtschaftung im Umfeld

In den angrenzenden Bezirken sind bereits mehrere Parkraumbewirtschaftungszonen eingerichtet, siehe Abbildung 11. Diese dienen als Referenz und bieten wertvolle Erkenntnisse für die mögliche Umsetzung in den Untersuchungsgebieten. Ein Abgleich mit den bestehenden Parkraumbewirtschaftungszonen im Umfeld ist entscheidend für die Entwicklung und Bewertung des Parkraumkonzepts. Dabei werden verschiedene Aspekte wie Parkgebühren, zeitliche Beschränkungen, Nutzergruppen und Erfahrungen mit der Verkehrslenkung berücksichtigt und in der Tabelle 3 aufgelistet. Durch diesen Vergleich können bewährte Praktiken identifiziert und auf die spezifischen Anforderungen des Bezirks Treptow-Köpenick angepasst werden.

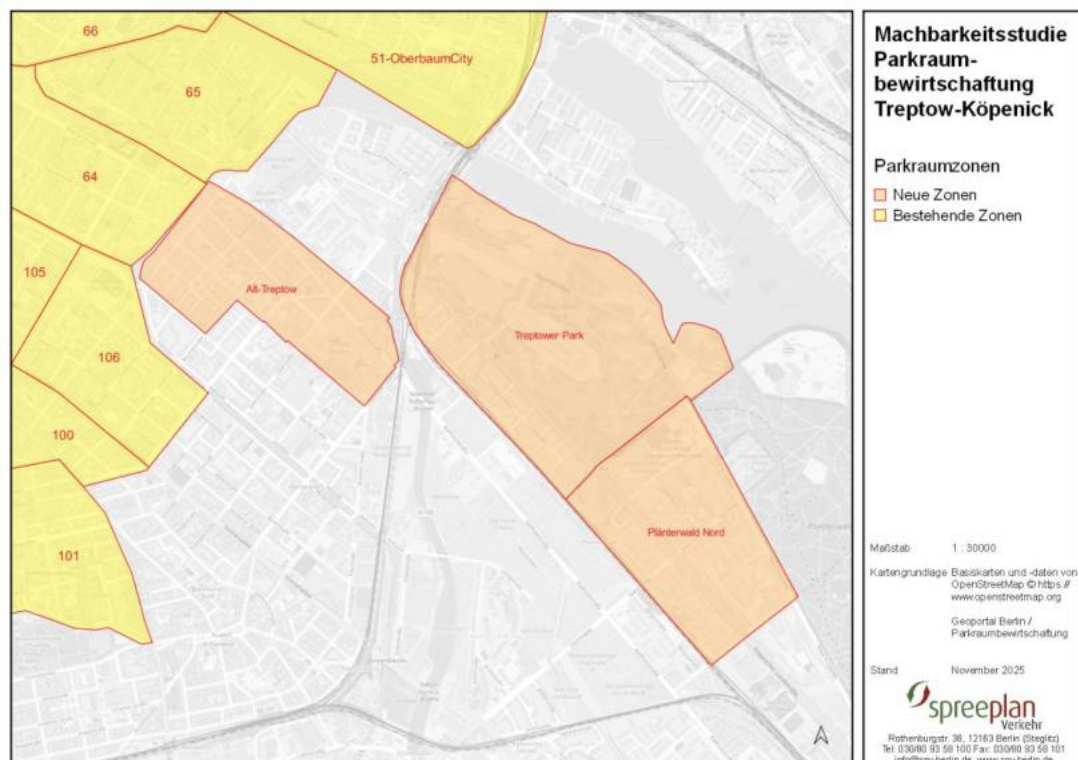


Abbildung 11: Parkraumzonen

Nächstgelegen an der Zone Alt-Treptow sind die Zonen 64, 65 und 106, bzw. für die Zone Treptower Park die Zone 51. Die in Tabelle 3 aufgelisteten Zonen schließen daran an. Die Zonen 51, sowie 64 bis 66 befinden sich im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, die Zonen 100, 101, 105 und 106 sind in Neukölln gelegen. Letztere werden nur Montag bis Freitag von 9 bis 20 Uhr bewirtschaftet und weisen eine einheitliche Gebührenehöhe von 4,00 € pro Stunde auf. In den Zonen des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg erfolgt die Bewirtschaftung auch samstags, wobei an allen bewirtschafteten Tagen der Zeitraum bis 22 Uhr angesetzt ist. In der Zone 51, nördlich der Spree, wird darüber hinaus 2 Stunden länger bis 24 Uhr bewirtschaftet. Die Gebührenehöhe ist in den vier Zonen nicht einheitlich. In der direkt an Alt-Treptow grenzenden Zone 64 liegt die Gebühr bei 3,00 € pro Stunde. An Sonntagen oder vor 9 Uhr wird in keinem der betrachteten Gebiete eine Parkraumbewirtschaftung betrieben.

Vor allem für eine potenzielle Ausgestaltung der Bewirtschaftung für die Zone Alt-Treptow ist zu beachten, dass die Zeiträume und Gebührenehöhen nicht zu sehr voneinander abweichen, weil es sonst zu Verlagerungseffekten kommen kann. Nicht zuletzt ist es auch für das Verständnis und die Akzeptanz vorteilhaft eine Einheitlichkeit mit den benachbarten Zonen herzustellen.

Tabelle 3: vorhandene Parkzonen im Umfeld

Parkzone	Bezirk	Bewirtschaftungszeit*	Gebühr*
Zone 51	Friedrichshain-Kreuzberg	Mo-Fr 9-24 Uhr, Sa 9-24 Uhr	3,00 €/h
Zone 66	Friedrichshain-Kreuzberg	Mo-Fr 9-22 Uhr, Sa 9-22 Uhr	4,00 €/h
Zone 65	Friedrichshain-Kreuzberg	Mo-Fr 9-22 Uhr, Sa 9-22 Uhr	4,00 €/h
Zone 64	Friedrichshain-Kreuzberg	Mo-Fr 9-22 Uhr, Sa 9-22 Uhr	3,00 €/h
Zone 105	Neukölln	Mo-Fr 9-20 Uhr	4,00 €/h
Zone 106	Neukölln	Mo-Fr 9-20 Uhr	4,00 €/h
Zone 100	Neukölln	Mo-Fr 9-20 Uhr	4,00 €/h
Zone 101	Neukölln	Mo-Fr 9-20 Uhr	4,00 €/h

*Gebührenhöhe und Bewirtschaftungszeiten können auf lokal begrenzten Abschnitten bisweilen abweichen

5 Ermittlung der Parkraumbelage und -nutzung

5.1 Methodisches Vorgehen

Die Erhebungsmethodik orientiert sich am Leitfaden Parkraumbewirtschaftung der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) mit Neuauflage aus dem Jahr 2020 sowie den Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012 (EVE).

Die Erhebungen wurden außerhalb der Ferienzeiten sowie ohne sonstige verkehrliche oder gesellschaftliche Sondereinflüsse durchgeführt. Die Zeitfenster der Erhebungen wurden vom Auftraggeber vorgegeben. Die Erhebungen fanden an repräsentativen Werktagen (Dienstag bis Donnerstag) sowie an Wochenendtagen (Samstag und Sonntag) statt. Aufgrund der sonnigen und warmen Wetterlage an den Erhebungstagen, ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen durch Ausflugsverkehr zu rechnen.

Im Folgenden sind die ausgewählten Erhebungstage aufgelistet:

-  Donnerstag, den 25.09.2025
-  Samstag, den 27.09.2025
-  Sonntag, den 28.09.2025

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

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

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



Abbildung 12: Vermessungsfahrzeug

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

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

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

Neben der Erfassung der Parkraumauslastung wurde ebenfalls eine Ermittlung der jeweiligen Parkdauer durchgeführt. Dies erfolgte durch eine Kennzeichenerhebung die Rückschlüsse auf die Nutzergruppen innerhalb der Untersuchungsgebiete zulässt. Die Kennzeichen wurden auf Grundlage desselben Videomaterials in den festgelegten Zeitschichten für einen Werktag, einen Samstag und einen Sonntag DSGVO-konform ausgewertet. Durch die engmaschige zeitliche Erfassung konnte eine qualitativ hochwertige Zuordnung der Fahrzeuge zu den jeweiligen Nutzergruppen vorgenommen werden. Die Nutzergruppen wurden dazu unter anderem in Anwohnende Dauerparkende, welche länger als 24 Stunden im Gebiet parken und Anwohnende, welche zwischen null und vier Uhr im Gebiet parken oder ihr Fahrzeug in der Nacht abgestellt haben, eingeteilt. Gebietsfremde Parkende wurden in Kurzzeitparkende, Mittelzeitparkende und Langzeitparkende unterteilt, je nachdem wie oft sie während der Erhebung erfasst wurden. Dabei wurden gebietsfremde Kurzzeitparkende einmal von einer Dauer bis zu vier Stunden erfasst, gebietsfremde Mittelzeitparkende mit einer Parkdauer von zwei bis sechs Stunden und einer Erfassungshäufigkeit von zwei Erfassungen. Die Nutzergruppen orientieren sich hierbei an den Nachfragetypen des Leitfadens für Parkraumbewirtschaftung¹⁷. Hierbei handelt es

¹⁷ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2004, Neuauflage 2020): Leitfaden Parkraumbewirtschaftung

sich bei gebietsfremden Kurzzeitparkenden vor allem um eine Kunden- und Besucherkonzentration mit einer hohen Nachfragedichte im Bereich Versorgung und Freizeit. Gebietsfremde Mittel- und Langzeitparkende stellen hierbei Berufspendler dar.

Um eine repräsentative Aussage zu gewährleisten, wurden die Nutzergruppen im Durchschnitt für 2.490 Stellplätze je Erhebungstag ermittelt. Dies entspricht etwa 50 % der Stellplätze innerhalb der Untersuchungsgebiete. Insgesamt wurden 15.614 Fahrzeuge erfasst und ausgewertet.

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

-  Anwohnende Dauerparkende – ab 24 Std / 10x erfasst
-  Anwohnende min. 1x in 00:00-04:00 erfasst und über Nacht abgestellt
-  Gebietsfremde Kurzzeitparkende – bis 4 Std / 1x erfasst
-  Gebietsfremde Mittelzeitparkende – 2 bis 6 Std / 2x erfasst
-  Gebietsfremde Langzeitparkende – ab 4 Std / min. 3x erfasst

Der Leitfaden Parkraumbewirtschaftung¹⁸ bewertet eine Parkraumbewirtschaftung als sinnvoll bei hohem Parkdruck sowie einer Konkurrenz zwischen verschiedenen Nutzergruppen, die um knappe Stellplätze konkurrieren. Grundlage dafür bietet das Straßenverkehrsrecht. Das Bewirtschaftungsgebiet kann folglich abgegrenzt werden, wenn die Auslastungsgrade tags und nachts unter die 90 Prozent-Grenze fallen. Als Abgrenzungen werden hierbei natürliche Grenzen wie Straßenbahntrassen empfohlen.

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

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

¹⁸ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2004, Neuauflage 2020): Leitfaden Parkraumbewirtschaftung

An diesen Empfehlungen anhand von Erfahrungswerten orientiert sich auch diese Untersuchung.

5.2 Ergebnisse

Die Auswertung der Erhebungsdaten erfolgt getrennt für jeden einzelnen Straßenabschnitt innerhalb der Untersuchungsgebiete und jeweils für die definierten Zeitschichten. Die Ergebnisse sind entsprechend grafisch aufbereitet und nach Zone, Tagesart und Zeitschicht differenziert in der Anlage dargestellt. Eine beispielhafte Darstellung für Zone Alt Treptow kann der Abbildung 13 entnommen werden.

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

Innerhalb der jeweiligen Zone sind alle erhobenen Straßenabschnitte farblich gekennzeichnet, entsprechend der dort aufgenommenen Parkraumauslastung. Die Darstellung bezieht sich entweder auf eine bestimmte Zeitschicht, wie in der beispielhaften Darstellung für 11 bis 13 Uhr, oder stellt Mittelwerte zwischen 11 und 17 Uhr dar. In Grüntönen werden Straßenabschnitte eingefärbt, bei denen die Auslastung unter 80% liegt. Bei diesen Straßenabschnitten kann unabhängig vom Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden von einer Nichterfüllung der Kriterien zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ausgegangen werden. In den weiteren 5%-Korridoren werden die Abschnitte gelb, orange und rot eingefärbt. Bei einer Auslastung von über 100% erscheint der Straßenabschnitt violett. In den folgenden Abbildungen werden darüber hinaus Straßenabschnitte, die die Kriterien für eine Parkraumbewirtschaftung erfüllen von einem rötlichen Bereich umgeben.

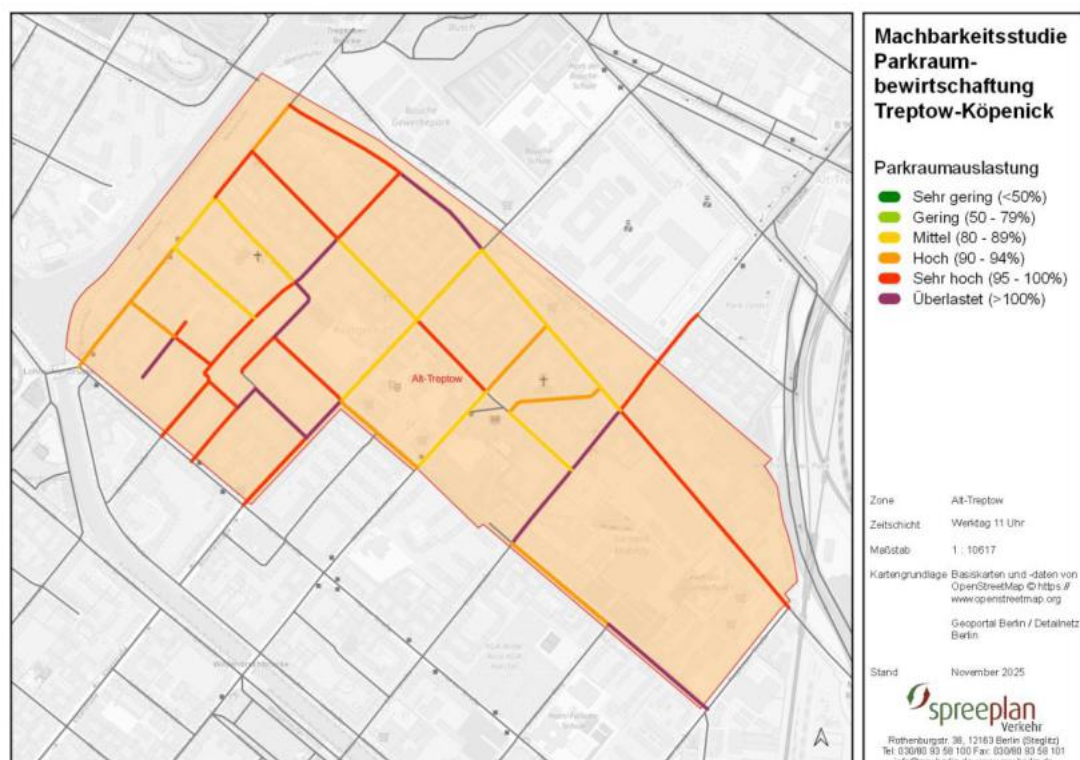


Abbildung 13: Parkraumbelastungsgrad beispielhaft für Zone Alt-Treptow (Werktag 11 Uhr)

Zone Alt-Treptow

Die Zone Alt-Treptow ist in drei Teilbereiche untergliedert: nördlich der Bouchéstraße, zwischen der Bouché- & Eisenstraße und südlich der Eisenstraße.

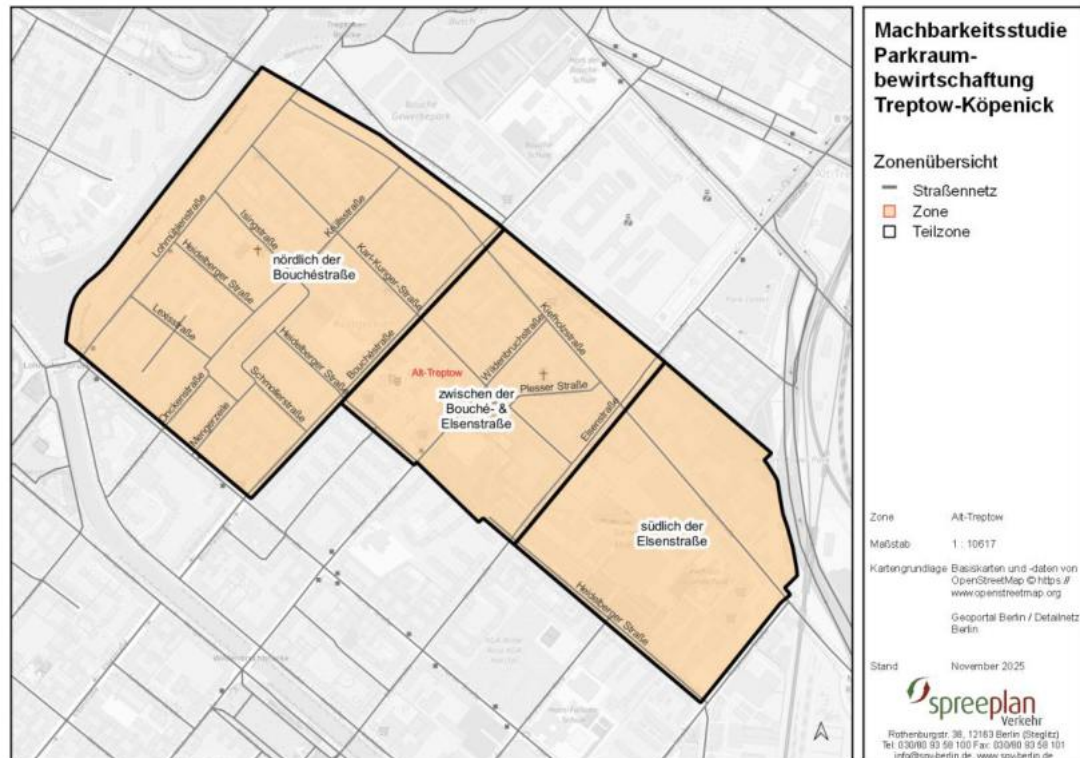


Abbildung 14: Zoneneinteilung Zone Alt-Treptow

In der Zone Alt-Treptow liegt die durchschnittliche Auslastung an Wochentagen bei 98%, siehe Tabelle 4, und damit deutlich über dem Grenzwert, ab dem die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung empfohlen wird. An den Wochenenden ist die Parkraumauslastung geringer, liegt jedoch weiterhin auf einem hohen Niveau (samstags 90%, sonntags 95%). Damit ist auch am Wochenende grundsätzlich von einer relevanten Parkraumnachfrage auszugehen.

Tabelle 4: Parkraumauslastung – Zone Alt-Treptow

Zone	Werktag					11-17h
	02 Uhr	11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr		
Teilzone nördlich der Bouchéstr.	105,4%	95,6%	97,2%	100,6%		97%
Teilzone zwischen Bouché- & Elsenstr.	101,6%	96,0%	98,7%	98,0%		98%
Teilzone südlich der Elsenstr.	98,1%	101,6%	101,2%	94,1%		102%
Zone Alt-Treptow	103,6%	96,4%	98,0%	99,2%		98%

Zone	Samstag				11-17h
		11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr	
Teilzone nördlich der Bouchéstr.		88,7%	88,3%	94,3%	89%
Teilzone zwischen Bouché- & Elsenstr.		90,2%	97,3%	95,8%	94%
Teilzone südlich der Elsenstr.		90,0%	87,4%	90,7%	89%
Zone Alt-Treptow		89,2%	90,2%	94,1%	90%

Zone	Sonntag				11-17h
		11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr	
Teilzone nördlich der Bouchéstr.		96,5%	93,8%	98,9%	96%
Teilzone zwischen Bouché- & Elsenstr.		94,4%	96,4%	97,3%	96%
Teilzone südlich der Elsenstr.		91,1%	93,3%	90,7%	93%
Zone Alt-Treptow		95,3%	94,3%	97,5%	95%

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

Die Tabelle 5 zeigt den durchschnittlichen Anteil der Langzeitparkenden an den erhobenen Stellplätzen für die drei betrachteten Tagesarten (Werktag, Samstag und Sonntag). Der Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden liegt werktags mit durchschnittlich 10% bei gleichzeitig sehr hoher Parkraumauslastung genau an der unteren Grenze der Empfehlungskriterien. Über den Tagesverlauf hinweg beträgt der maximale Anteil gebietsfremder Langzeitparkender 11,2%.

An den Wochenendtagen liegt der Anteil der Langzeitparkenden bei rund 5 %. Unabhängig von der hohen Parkraumauslastung kann für diesen Zeitraum daher für die Zone Alt-Treptow als Ganzes keine Empfehlung zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ausgesprochen werden.

Tabelle 5: Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden – Zone Alt-Treptow

Zone	Werktag										
	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
Teilzone nördlich der Bouchéstr.	0,0%	0,6%	4,8%	8,3%	9,5%	7,5%	4,6%	2,4%	0,6%	0,0%	9%
Teilzone zwischen Bouché- & Elsenstr.	0,0%	0,0%	7,7%	11,1%	13,6%	12,2%	8,5%	3,8%	2,1%	0,0%	13%
Teilzone südlich der Elsenstr.	0,0%	0,0%	10,3%	17,4%	17,4%	11,0%	3,9%	4,1%	1,2%	0,0%	16%
Zone Alt-Treptow	0,0%	0,4%	6,0%	9,7%	11,2%	9,0%	5,6%	2,9%	1,0%	0,0%	10%

Zone	Samstag										
	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
Teilzone nördlich der Bouchéstr.	0,0%	0,1%	1,0%	2,3%	4,1%	4,5%	4,4%	2,5%	1,0%	0,0%	4%
Teilzone zwischen Bouché- & Elsenstr.	0,0%	0,3%	3,6%	6,1%	8,5%	10,4%	7,9%	4,6%	2,2%	0,0%	9%
Teilzone südlich der Elsenstr.	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	3,2%	3,2%	4,3%	3,8%	3,7%	0,0%	3%
Zone Alt-Treptow	0,0%	0,2%	1,7%	3,2%	5,2%	6,1%	5,3%	3,2%	1,5%	0,0%	5%

Zone	Sonntag										
	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
Teilzone nördlich der Bouchéstr.	0,0%	0,1%	1,1%	3,3%	4,4%	4,2%	3,1%	1,1%	0,5%	0,0%	4%
Teilzone zwischen Bouché- & Elsenstr.	0,0%	1,0%	2,1%	4,1%	4,5%	4,3%	4,2%	1,7%	1,4%	0,0%	5%
Teilzone südlich der Elsenstr.	0,0%	0,0%	2,5%	5,2%	9,2%	8,0%	5,6%	0,0%	0,0%	0,0%	8%
Zone Alt-Treptow	0,0%	0,4%	1,5%	3,7%	4,8%	4,5%	3,6%	1,2%	0,7%	0,0%	5%

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

In der Zone Alt-Treptow wurden an einem Werktag insgesamt 2.180 Nutzerinnen und Nutzer, am Samstag 2.043 sowie am Sonntag 1.954 detailliert erfasst und ausgewertet, siehe Abbildung 15 bis Abbildung 17. Dabei wurden die Zeitpunkte des Verlassens und der Neubelegung erfasst.

Der Anteil der Fahrzeuge, die während des gesamten Erhebungstages nicht bewegt wurden (Dauerparkende), beträgt werktags 57 %, am Samstag 60 % und am Sonntag 64 %. Der durchschnittliche Anteil der Anwohnenden liegt werktags im Zeitraum zwischen 11:00 und 17:00 Uhr bei 79 %, am Samstag bei 85 % und am Sonntag bei 88 %.

Aufgrund der sehr hohen Parkraumauslastung in Verbindung mit einem relevanten Anteil gebietsfremder Langzeitparkender ist werktags eine ausgeprägte Konkurrenzsituation zwischen Anwohnenden und auswärtigen Nutzenden festzustellen. An Samstagen und Sonntagen besteht hingegen keine Konkurrenzsituation, da der Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden hierfür zu gering ist.

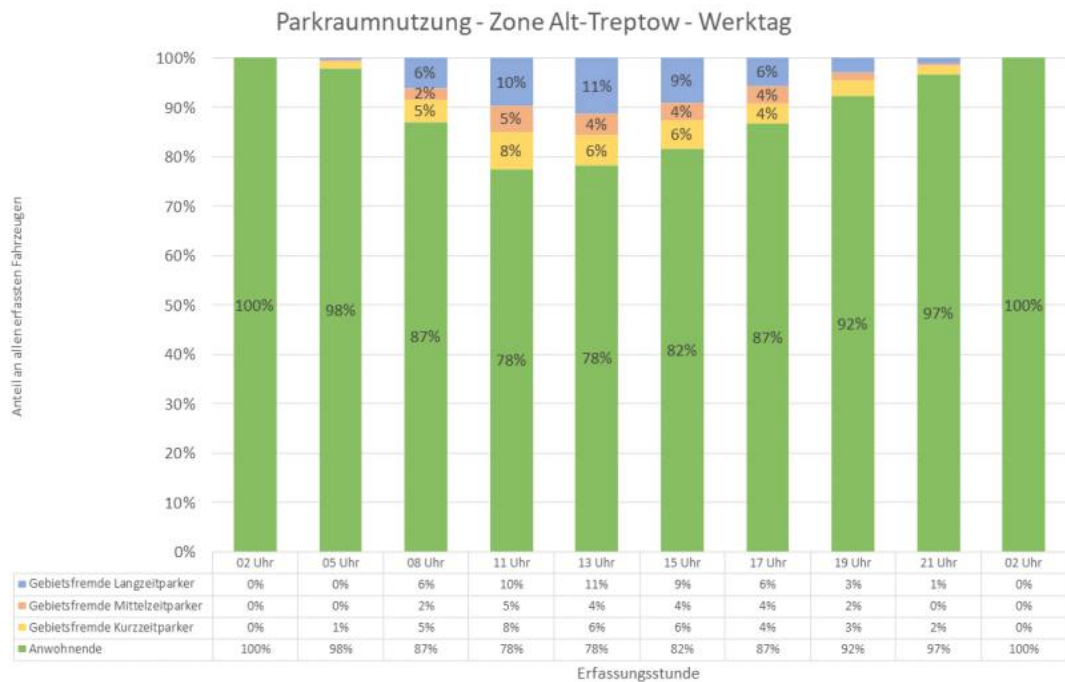


Abbildung 15: Parkraumnutzung – Zone Alt-Treptow – Werktag

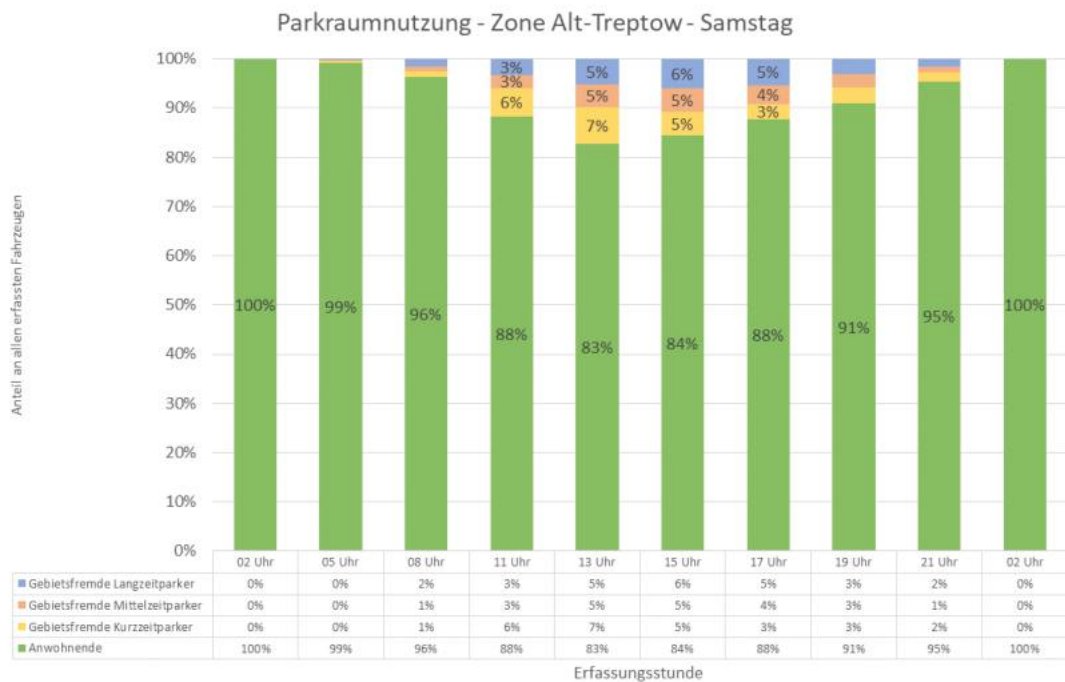


Abbildung 16: Parkraumnutzung – Zone Alt-Treptow – Samstag

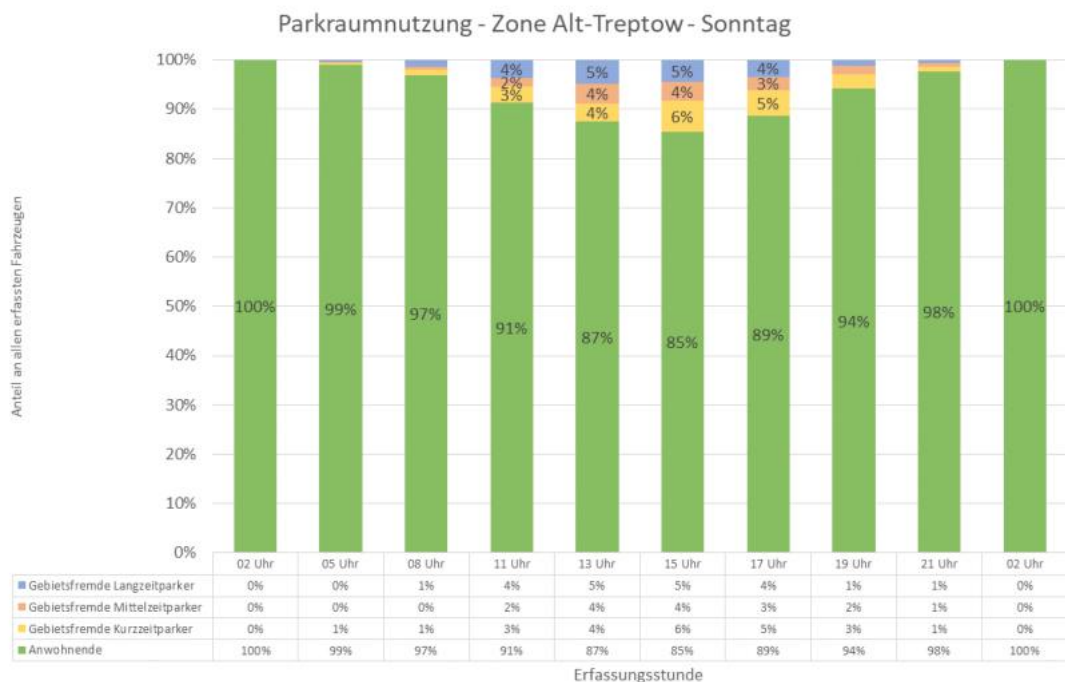


Abbildung 17: Parkraumnutzung – Zone Alt-Treptow – Sonntag

Die Betrachtung der ausgewiesenen Parkraumauslastung für die gesamte Zone Alt-Treptow erlaubt noch keine präzisen Rückschlüsse auf die einzelnen Straßenabschnitte. Deshalb werden in Abbildung 18 Straßenabschnitte mit festgestelltem Handlungsbedarf hervorgehoben. Dargestellt sind alle Straßenabschnitte, welche die im Kapitel 5.1 definierten Kriterien zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung erfüllen.

Um mögliche Verdrängungseffekte zu berücksichtigen, wird um diese Straßenabschnitte ein Radius von 300 m in alle Richtungen angesetzt. Dies entspricht der als zumutbar angenommenen fußläufigen Erreichbarkeit öffentlicher Stellplätze (ca. 5 Minuten Fußweg bei einer Gehgeschwindigkeit von 1 m/s). Die Überlagerung dieser Bereiche zeigt die Flächen auf, in denen eine Parkraumbewirtschaftung erforderlich ist.

Für die Zone Alt-Treptow betrifft dies werktags im Zeitraum von 11:00 bis 17:00 Uhr nahezu alle Straßenabschnitte. Vor diesem Hintergrund ist die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung für die gesamte Zone Alt-Treptow sinnvoll.

Aufgrund des geringen Anteils gebietsfremder Langzeitparker an Wochenendtagen beschränkt sich die Empfehlung jedoch auf die Wochentage Montag bis Freitag.

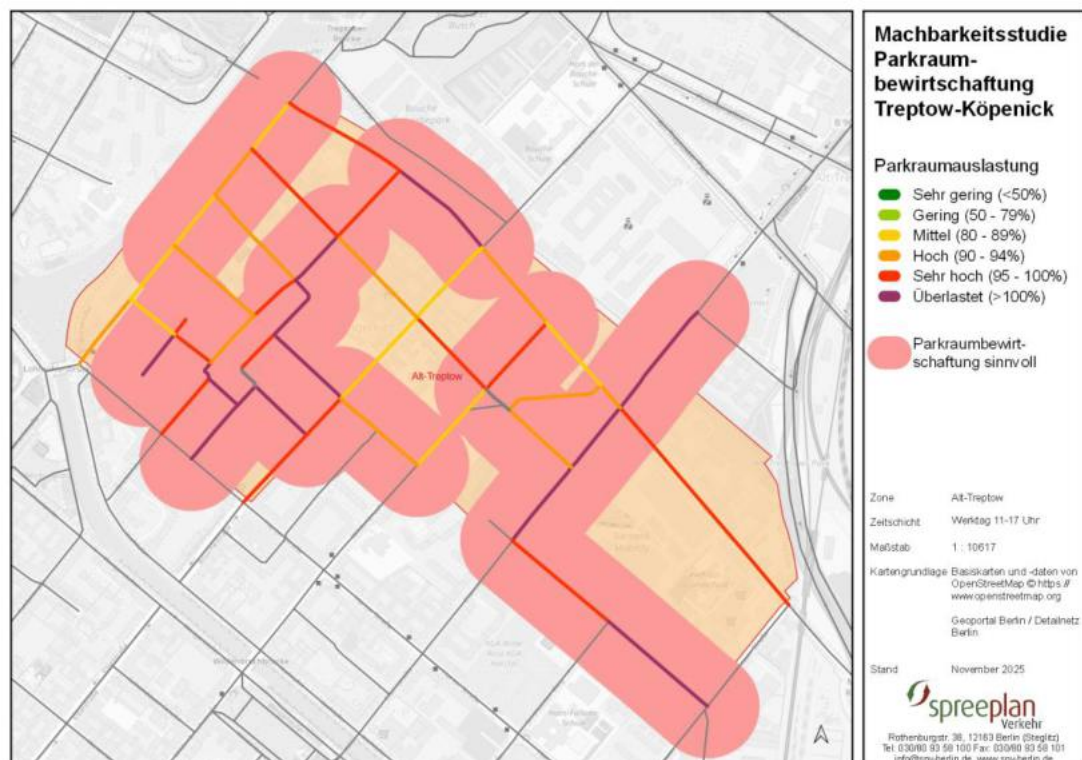


Abbildung 18: durchschnittliche Parkraumauslastung 11-17 Uhr – Zone Alt-Treptow

Bei Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ist mit Verdrängungseffekten in benachbarte Gebiete ohne Parkraumbewirtschaftung auszugehen. Die angrenzenden Gebiete (rot), dargestellt in Abbildung 19, sollten im Nachgang einer Untersuchung ebenfalls näher betrachtet werden, um dort entstehende Belastungen rechtzeitig zu erkennen. Dabei handelt es sich im Gebiet zwischen der Jordanstraße und der Straße „Am Treptower Park“ um ein Gebiet mit Gebäuden von überwiegend öffentlicher Nutzung mit wenig Wohnbebauung. Das untere rot markierte Gebiet liegt hierbei im Handlungsbereich des Bezirks Neukölln.

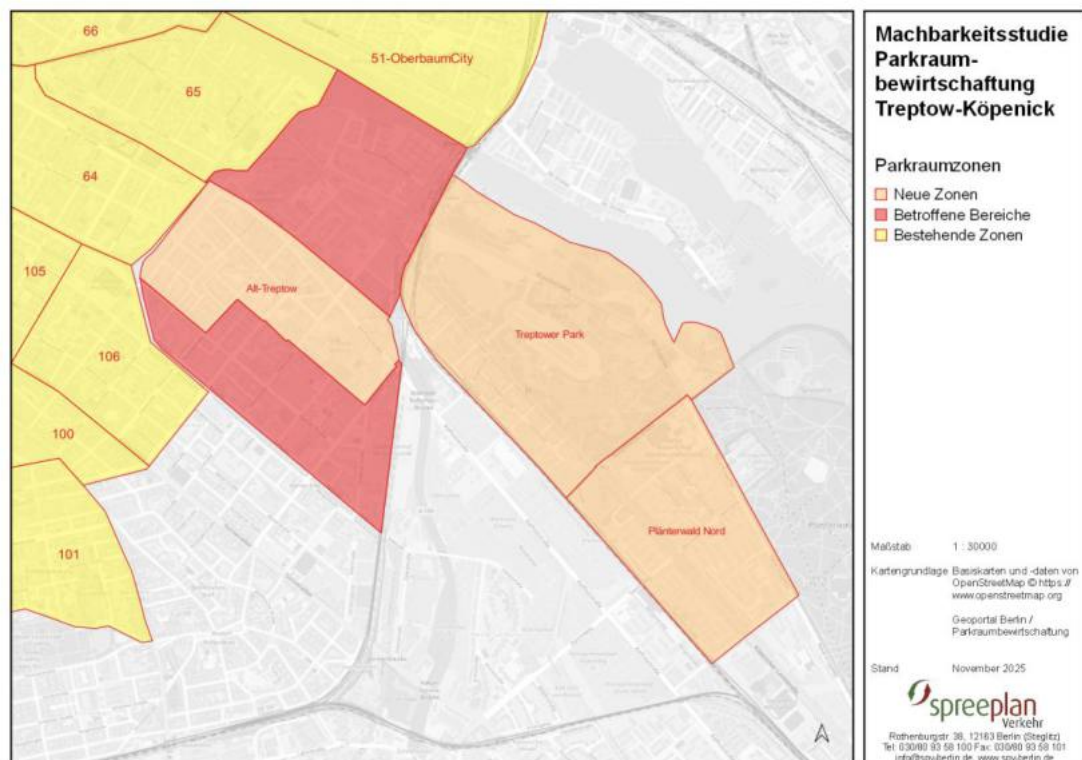


Abbildung 19: zu untersuchende angrenzende Bereiche

Zone Treptower Park

Die Zone Treptower Park ist in zwei Teilbereiche untergliedert, die den Parkraum entlang der Puschkinallee sowie der Straße Am Treptower Park umfassen. Die räumliche Abgrenzung der Teilzonen ist in Abbildung 20: Zoneneinteilung Zone Treptower Park dargestellt.

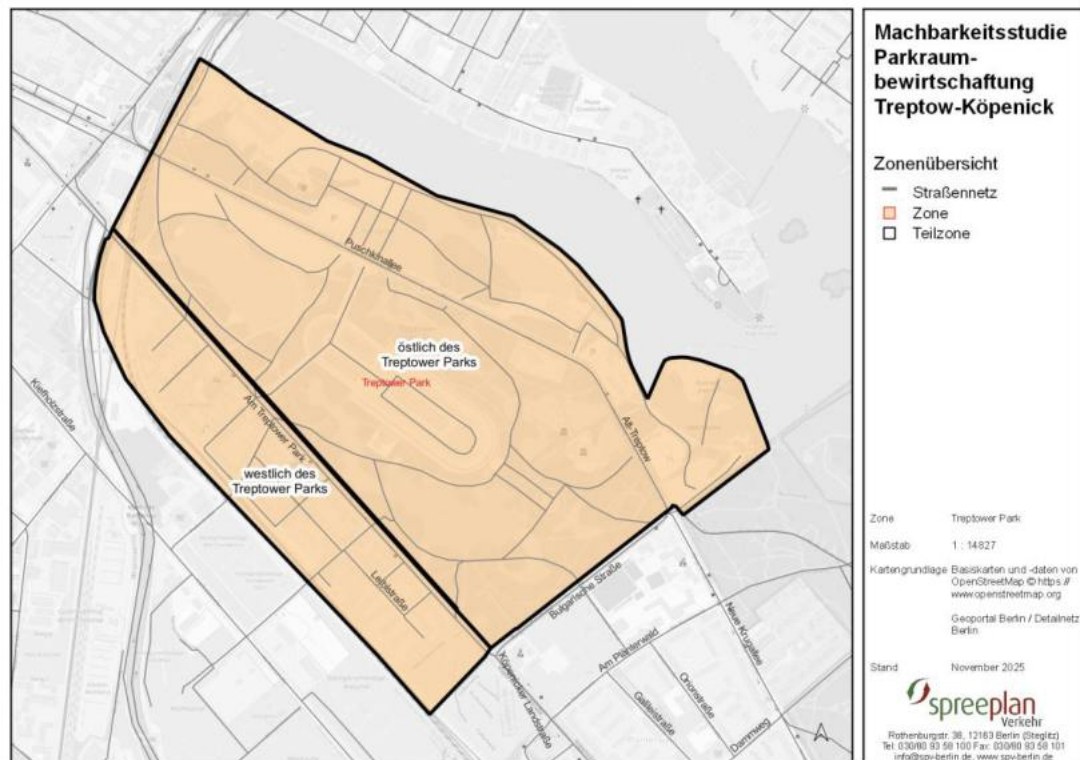


Abbildung 20: Zoneneinteilung Zone Treptower Park

Die durchschnittliche Parkraumauslastung der Zone Treptower Park beträgt an Werktagen 67 %, an Samstagen 73 % und an Sonntagen 82 %, siehe Tabelle 6. Auch bei einer differenzierten Betrachtung der einzelnen Teilbereiche wird maximal eine Auslastung von 85 % erreicht. Damit liegt die Parkraumauslastung, mit Ausnahme des Sonntags, insgesamt deutlich unterhalb der Schwellenwerte, ab denen gemäß den Bewertungskriterien eine Empfehlung zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ausgesprochen werden kann.

Die Tabelle 7 stellt den durchschnittlichen Anteil der Langzeitparkenden an den erhobenen Stellplätzen für einen Werktag, einen Samstag und einen Sonntag dar. Der Anteil der Langzeitparkenden liegt werktags bei 10 % und samstags bei 12 %. In der Teilzone östlich des Treptower Parks werden jedoch höhere Anteile von 19 % (werktags) bzw. 21 % (samstags) erreicht. Diese erhöhten Werte sind insbesondere durch die Nähe zu touristischen Zielen sowie durch das weitgehende Fehlen von Wohnbebauung in diesem Teilbereich zu erklären.

Am Samstag ist jedoch insbesondere der Anteil gebietsfremden Langzeitparkenden sehr hoch und erreicht im Zeitraum zwischen 17:00 und 21:00 Uhr Spitzenwerte von bis zu 40 %. Aufgrund einer fehlenden Konkurrenzsituation zu Anwohnenden werden die Kriterien zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung jedoch nicht erfüllt.

An Sonntagen liegt der Anteil der Langzeitparkenden in der gesamten Zone unter 10 %. In Verbindung mit einer durchschnittlichen Parkraumauslastung von 82 % sind damit auch für den Sonntag die Kriterien zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung nicht erfüllt.

Tabelle 6: Parkraumauslastung – Zone Treptower Park

Zone	Werktag					11-17h
	02 Uhr	11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr		
Teilzone westlich des Treptower Parks	91,8%	80,6%	79,2%	90,4%		80%
Teilzone östlich des Treptower Parks	10,6%	37,4%	24,0%	17,9%		31%
Zone Treptower Park	70,4%	69,1%	64,6%	71,3%		67%

Zone	Samstag				11-17h
		11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr	
Teilzone westlich des Treptower Parks		76,2%	77,7%	85,9%	77%
Teilzone östlich des Treptower Parks		51,4%	70,4%	26,0%	61%
Zone Treptower Park		69,7%	75,8%	70,1%	73%

Zone	Sonntag				11-17h
		11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr	
Teilzone westlich des Treptower Parks		82,7%	86,8%	91,0%	85%
Teilzone östlich des Treptower Parks		64,0%	82,1%	12,8%	74%
Zone Treptower Park		77,8%	85,6%	70,4%	82%

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

Tabelle 7: Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden – Zone Treptower Park

Zone	Werktag											11-17h
	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr		
Teilzone westlich des Treptower Parks	0,0%	0,2%	6,9%	9,6%	10,0%	7,8%	4,7%	2,5%	0,9%	0,0%		10%
Teilzone östlich des Treptower Parks	0,0%	0,0%	14,3%	12,5%	15,8%	26,1%	15,2%	15,2%	6,3%	0,0%		19%
Zone Treptower Park	0,0%	0,2%	7,3%	9,9%	10,4%	8,6%	5,3%	3,2%	1,2%	0,0%		10%

Zone	Samstag											11-17h
	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr		
Teilzone westlich des Treptower Parks	0,0%	0,2%	1,6%	5,8%	7,4%	9,6%	7,9%	5,4%	2,4%	0,0%		8%
Teilzone östlich des Treptower Parks	0,0%	0,0%	18,2%	14,8%	21,6%	25,4%	40,2%	40,0%	26,2%	0,0%		21%
Zone Treptower Park	0,0%	0,2%	3,6%	7,9%	11,7%	14,2%	14,0%	10,3%	4,8%	0,0%		12%

Zone	Sonntag											11-17h
	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr		
Teilzone westlich des Treptower Parks	0,0%	0,2%	1,2%	5,9%	7,9%	8,3%	6,0%	3,1%	1,3%	0,0%		8%
Teilzone östlich des Treptower Parks	0,0%	7,7%	10,0%	14,0%	11,3%	9,1%	9,6%	5,9%	5,9%	0,0%		12%
Zone Treptower Park	0,0%	0,7%	2,4%	8,0%	8,9%	8,5%	6,5%	3,3%	1,6%	0,0%		9%

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

Für die Analyse der Nutzerstruktur in der Zone Treptower Park wurden an einem Werktag 1.150 Nutzerinnen und Nutzer, an einem Samstag 1.552 sowie an einem Sonntag 1.661 detailliert erfasst und ausgewertet, siehe Abbildung 21 bis Abbildung 23.

Der Anteil der Fahrzeuge, die während des gesamten Erhebungstages nicht bewegt wurden (Dauerparkende), beträgt werktags 57 %, samstags 43 % und sonntags 45 %. Der durchschnittliche Anteil der Anwohnenden, ermittelt für den Zeitraum zwischen 11:00 und 17:00 Uhr, liegt werktags bei 79 %, an Samstagen bei 63 % und an Sonntagen bei 62 %.

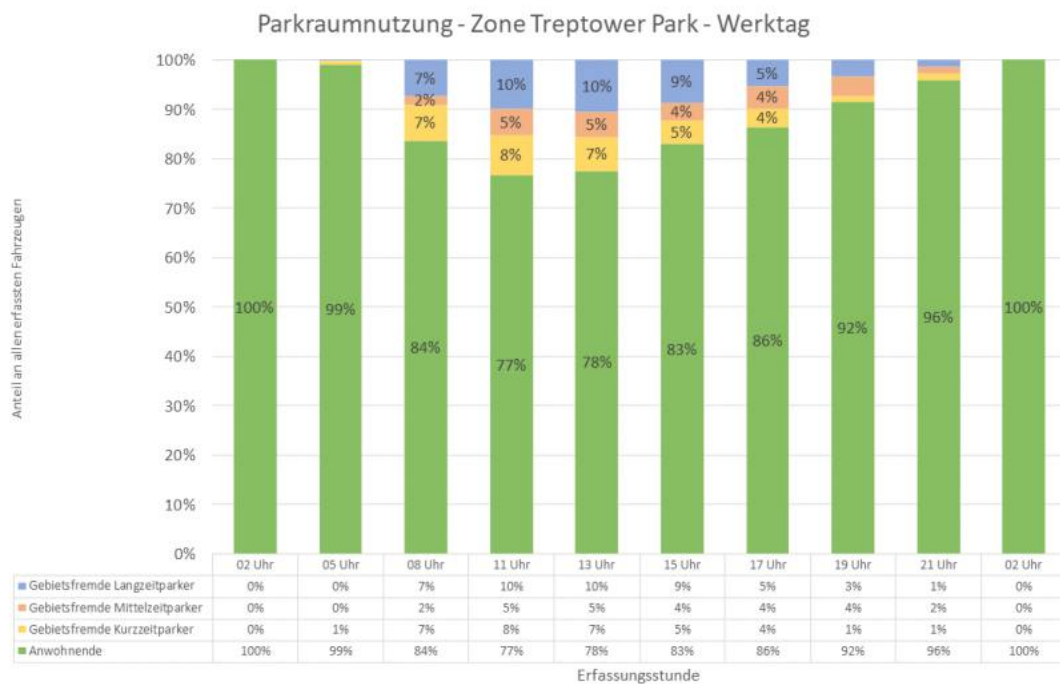


Abbildung 21: Parkraumnutzung – Zone Treptower Park – Werktag

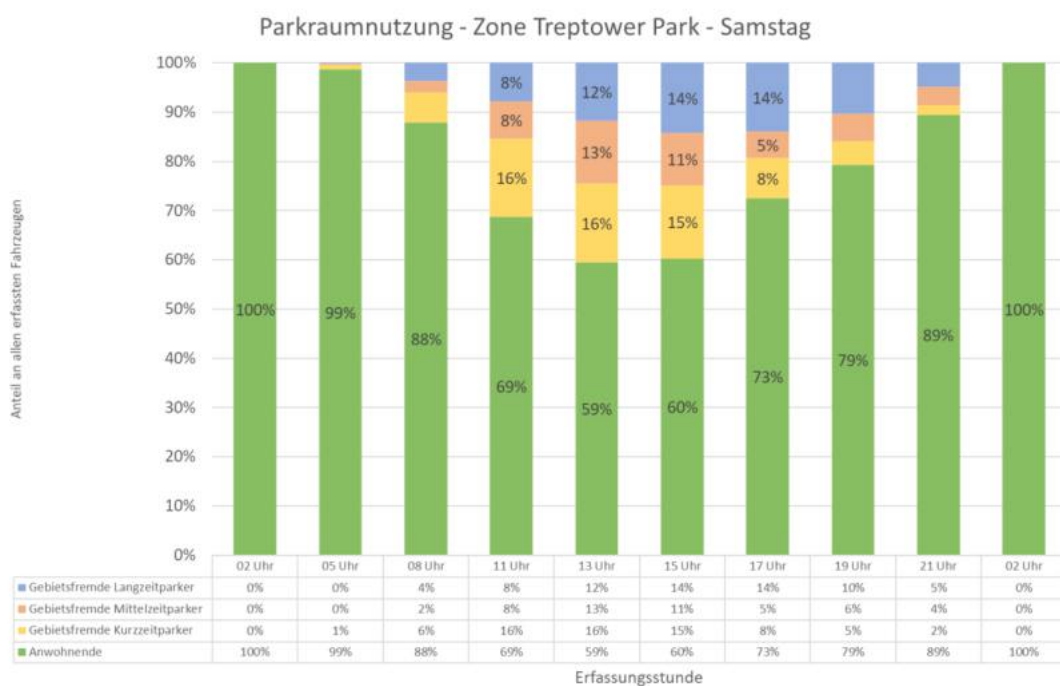


Abbildung 22: Parkraumnutzung – Zone Treptower Park – Samstag

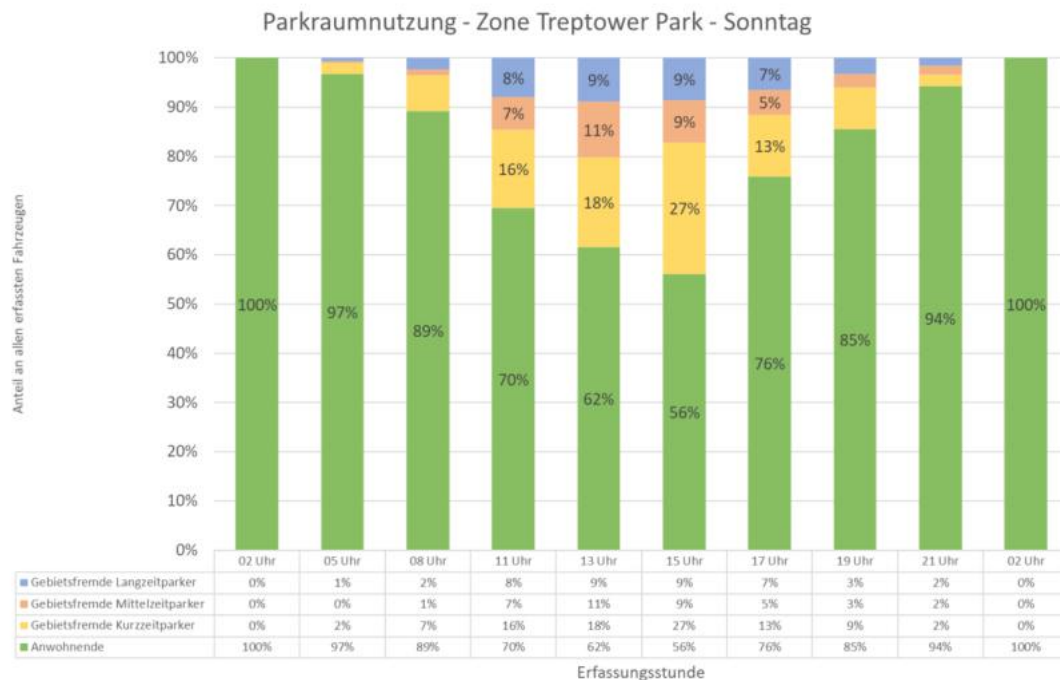


Abbildung 23: Parkraumnutzung – Zone Treptower Park – Sonntag

Um aus der Betrachtung der Parkraumauslastung auf Ebene der Gesamtzone Treptower Park präzise Rückschlüsse auf einzelne Straßenabschnitte zu ermöglichen, werden in Abbildung 24 diejenigen Abschnitte hervorgehoben, bei denen ein potenzieller Handlungsbedarf festgestellt wurde. Dargestellt sind Straßenabschnitte, die die im Kapitel 5.1 definierten Kriterien zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung erfüllen.

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

In der Zone Treptower Park ist dies an Werktagen lediglich auf einzelne Straßenabschnitte mit dichter Wohnbebauung beschränkt. Aufgrund der nur sehr kleinteiligen Überlagerung einer ausreichenden Parkraumauslastung mit einem erhöhten Anteil gebietsfremder Langzeitparker sowie des insgesamt noch vorhandenen Stellplatzangebots entlang der Straße Am Treptower Park lässt sich keine räumlich sinnvoll abgrenzbare Bewirtschaftungszone definieren.

Insgesamt ist die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in der Zone Treptower Park nicht sinnvoll.

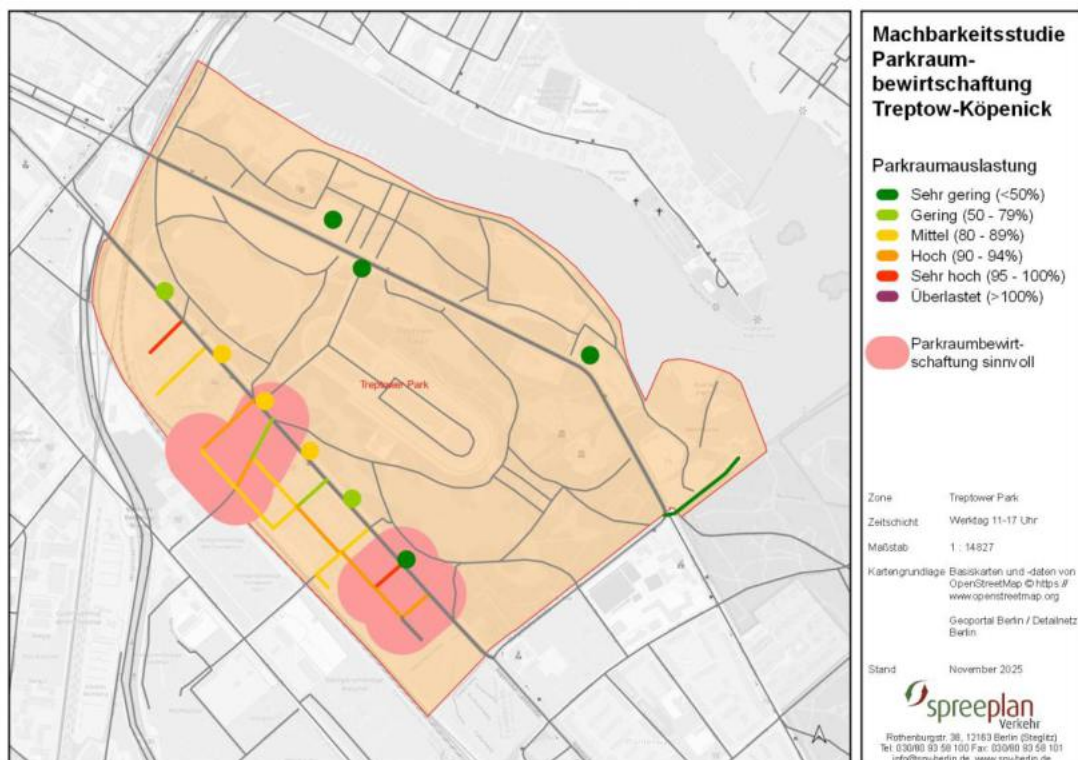


Abbildung 24: durchschnittliche Parkraumauslastung 11-17 Uhr – Zone Treptower Park

Zone Plänterwald Nord

Die Zone Plänterwald Nord ist in zwei Teilbereiche untergliedert, deren räumliche Abgrenzung in Abbildung 25 dargestellt ist.

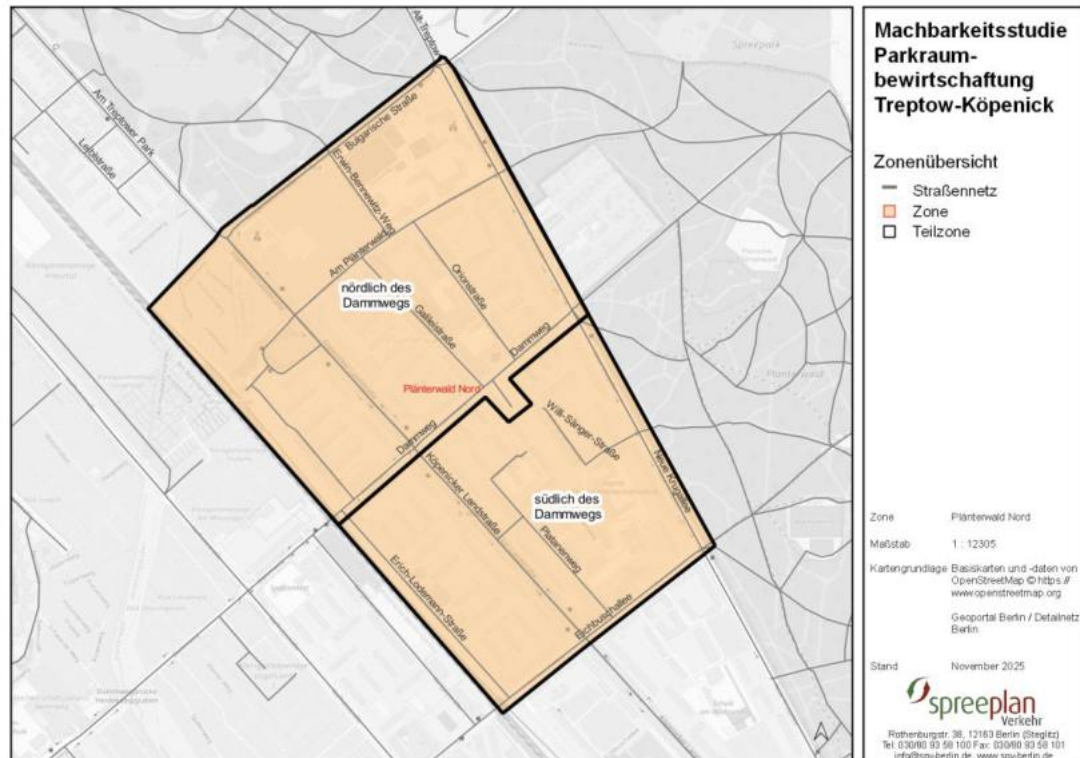


Abbildung 25: Zoneneinteilung Zone Plänterwald Nord

Die durchschnittliche Parkraumauslastung liegt in der Zone Plänterwald Nord an allen betrachteten Wochentagen unter dem für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung empfohlenen Grenzwert von 90 %, siehe Tabelle 8. An Sonntagen ist die Parkraumauslastung höher als an den übrigen Tagesarten. Dieses Muster spiegelt, analog zur Zone Treptower Park, den hohen Stellenwert des Freizeitverkehrs im Umfeld des Plänterwaldes wider.

Tabelle 8: Parkraumauslastung – Zone Plänterwald Nord

Zone	Werktag					11-17h
	02 Uhr	11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr		
Teilzone nördlich des Dammwegs	81,8%	68,2%	72,6%	78,3%		71%
Teilzone südlich des Dammwegs	94,9%	68,8%	80,5%	90,3%		75%
Zone Plänterwald Nord	87,8%	68,5%	76,4%	83,8%		73%

Zone	Samstag				11-17h
		11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr	
Teilzone nördlich des Dammwegs		65,8%	70,4%	73,9%	69%
Teilzone südlich des Dammwegs		78,3%	82,2%	90,5%	81%
Zone Plänterwald Nord		71,6%	75,9%	81,6%	74%

Zone	Sonntag				11-17h
		11 Uhr	15 Uhr	21 Uhr	
Teilzone nördlich des Dammwegs		84,5%	84,4%	71,6%	85%
Teilzone südlich des Dammwegs		85,5%	83,4%	93,0%	85%
Zone Plänterwald Nord		85,0%	84,0%	81,6%	85%

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

In Tabelle 9 ist der durchschnittliche Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden an allen erhobenen Stellplätzen für einen Werktag, einen Samstag und einen Sonntag dargestellt. Der Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden liegt werktags bei durchschnittlich 11 % und damit in einem Bereich, der grundsätzlich für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung relevant sein kann. In der Teilzone nördlich des Dammwegs werden im Tagesverlauf sogar maximale Anteile gebietsfremder Langzeitparkender von bis zu 18,7 % erreicht.

An Wochenenden verbleibt der Anteil der Langzeitparkenden hingegen stets unter 9 %, sonntags werden maximal 6 % erreicht. In Verbindung mit der vergleichsweise hohen Parkraumauslastung an Sonntagen deutet dies auf einen hohen Anteil an Dauerparkenden sowie auf eine überwiegend kurzzeitige Nutzung des Parkraums durch gebietsfremde Nutzende hin.

Tabelle 9: Anteil der gebietsfremden Langzeitparkenden – Zone Plänterwald Nord

Zone	Werktag										
	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
Teilzone nördlich des Dammwegs	0,0%	7,3%	16,2%	18,7%	15,8%	6,7%	4,0%	2,3%	1,1%	0,0%	14%
Teilzone südlich des Dammwegs	0,0%	1,7%	5,6%	8,4%	7,3%	5,3%	3,3%	2,1%	0,9%	0,0%	7%
Zone Plänterwald Nord	0,0%	4,7%	11,5%	14,1%	11,8%	6,0%	3,7%	2,2%	1,0%	0,0%	11%

Zone	Samstag										
	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
Teilzone nördlich des Dammwegs	0,0%	0,9%	1,7%	4,9%	5,1%	6,1%	5,4%	3,5%	2,6%	0,0%	6%
Teilzone südlich des Dammwegs	0,0%	1,9%	5,1%	8,4%	10,2%	8,3%	8,4%	4,6%	3,3%	0,0%	9%
Zone Plänterwald Nord	0,0%	1,3%	3,2%	6,5%	7,3%	7,0%	6,7%	4,0%	2,9%	0,0%	7%

Zone	Sonntag										
	02 Uhr	05 Uhr	08 Uhr	11 Uhr	13 Uhr	15 Uhr	17 Uhr	19 Uhr	21 Uhr	02 Uhr	11-17h
Teilzone nördlich des Dammwegs	0,0%	0,4%	2,4%	5,2%	6,1%	4,5%	2,9%	1,5%	0,8%	0,0%	6%
Teilzone südlich des Dammwegs	0,0%	1,3%	1,4%	5,2%	5,2%	5,3%	4,2%	2,3%	1,3%	0,0%	6%
Zone Plänterwald Nord	0,0%	0,8%	2,0%	5,2%	5,8%	4,8%	3,4%	1,9%	1,1%	0,0%	6%

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

Für die Zone Plänterwald Nord wurden an einem Werktag 1.536 Nutzerinnen und Nutzer, an einem Samstag 1.815 sowie an einem Sonntag 1.951 detailliert erfasst und ausgewertet, siehe Abbildung 26 bis Abbildung 28. Dabei wurden sowohl die Zeitpunkte des Verlassens als auch der Neubelegung der Stellplätze dokumentiert.

Der Anteil der Dauerparkenden, die ihr Fahrzeug während des gesamten Erhebungstages nicht bewegten, beträgt werktags 49 %, am Samstag 54 % und am Sonntag 53 %. Der durchschnittliche Anteil der Anwohnenden liegt im Zeitraum zwischen 11:00 und 17:00 Uhr werktags bei 77 %, am Samstag bei 78 % und am Sonntag bei 76 %. Insgesamt stellen Anwohnende somit in allen betrachteten Zeiträumen die größte Nutzergruppe dar.

Aufgrund der insgesamt niedrigen Parkraumauslastung von durchschnittlich 73 % an Werktagen sowie eines Anteils gebietsfremder Langzeitparkender von 11 % wird werktags keine relevante Konkurrenzsituation zulasten der Anwohnenden festgestellt. An Samstagen ist der Anteil gebietsfremder Nutzender zwar höher, bei einem weitgehend konstanten Anteil an Anwohnenden kommt es jedoch lediglich auf einzelnen Straßenabschnitten zu punktuellen Konkurrenzsituationen. Insgesamt stehen ausreichend alternative Parkmöglichkeiten zur Verfügung.

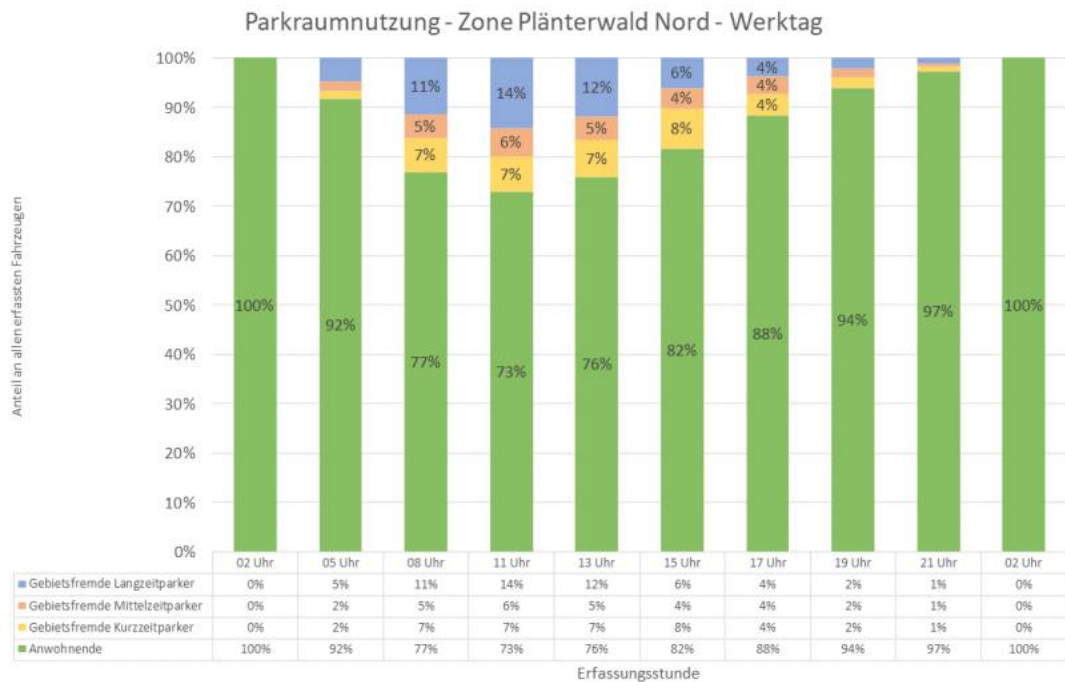


Abbildung 26: Parkraumnutzung – Zone Plänterwald Nord – Werktag

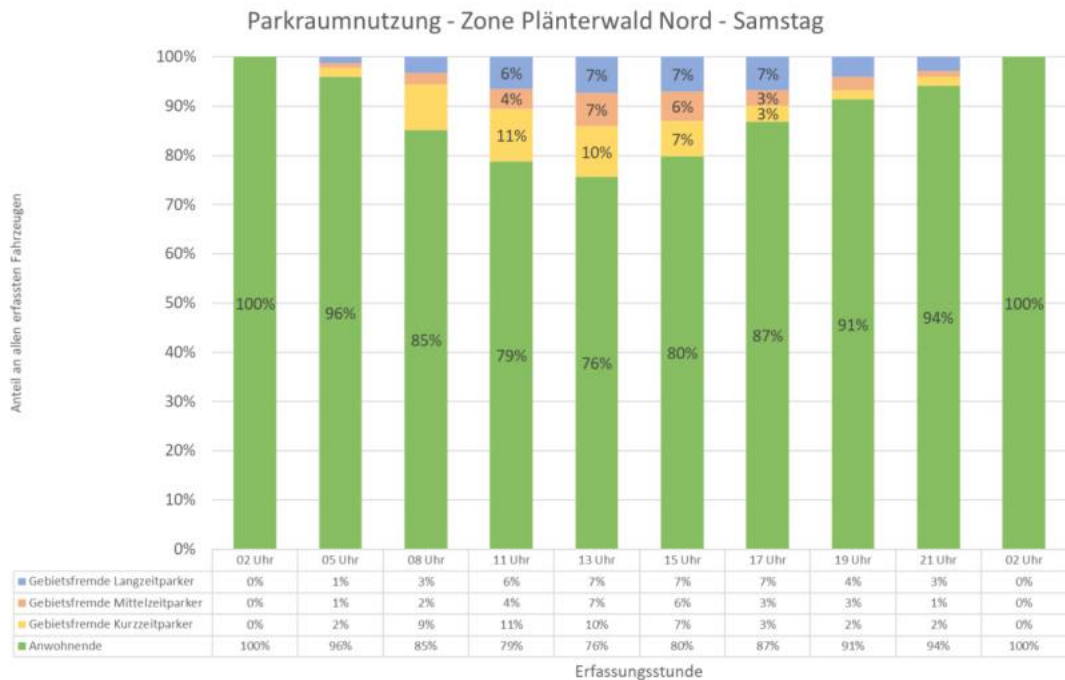


Abbildung 27: Parkraumnutzung – Zone Plänterwald Nord – Samstag

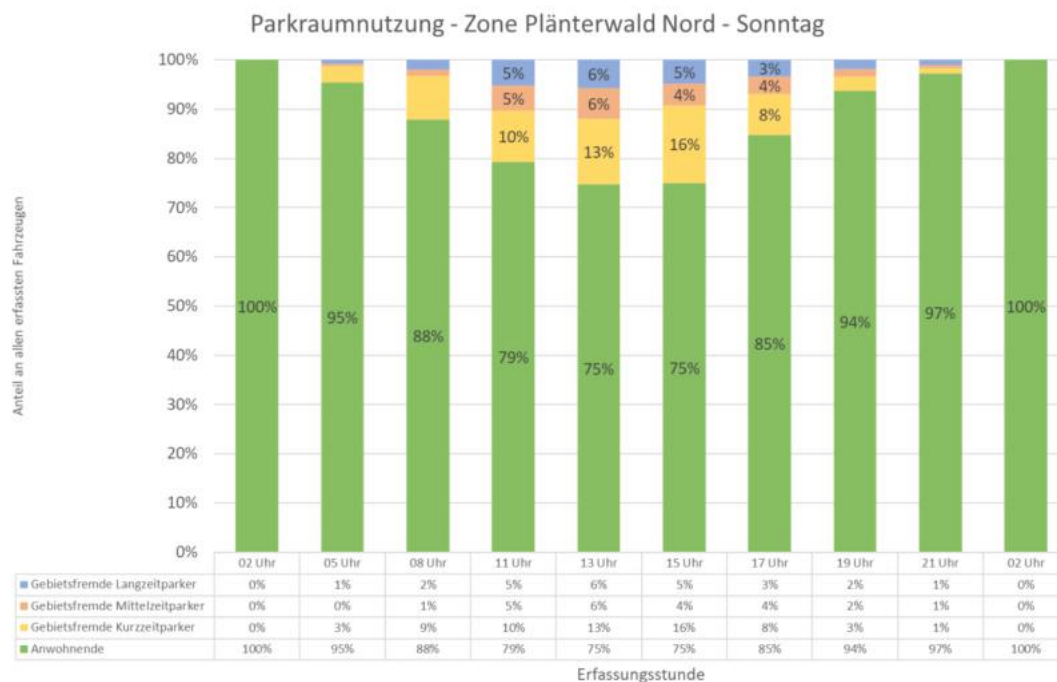


Abbildung 28: Parkraumnutzung – Zone Plänterwald Nord – Sonntag

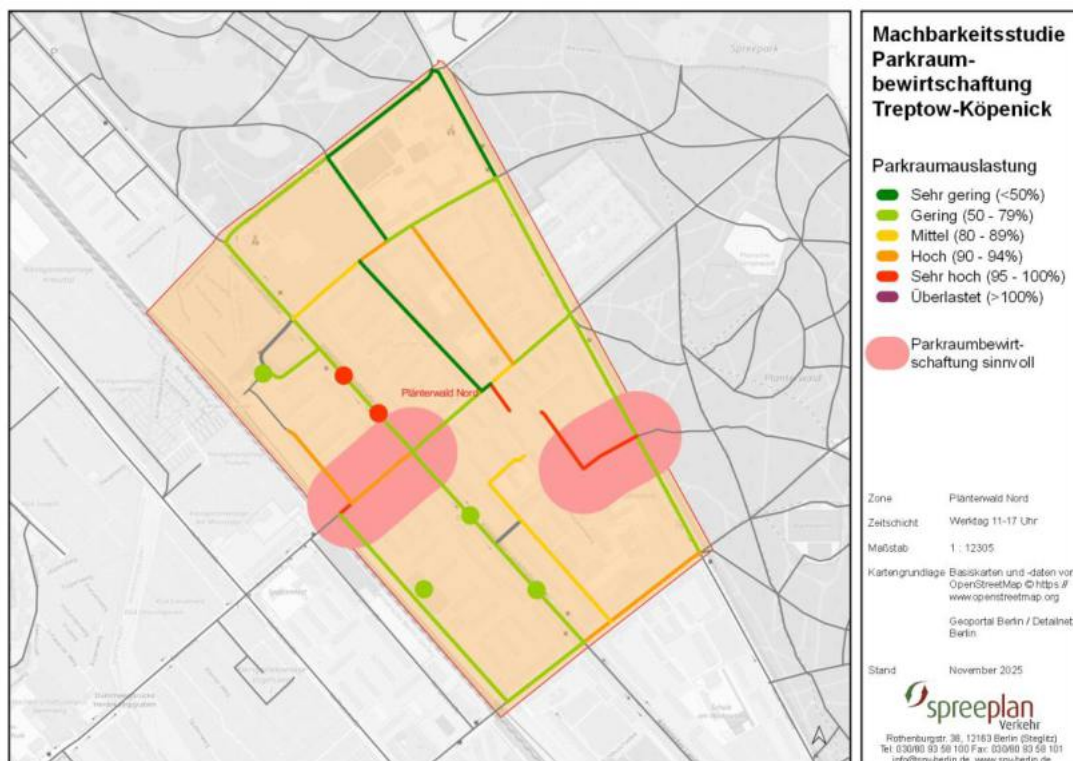


Abbildung 29: durchschnittliche Parkraumauslastung 11-17 Uhr – Zone Plänterwald Nord

Die Betrachtung der Parkraumauslastung auf Ebene der Gesamtzone Plänterwald Nord erlaubt noch keine differenzierte Bewertung einzelner Straßenabschnitte. Daher werden in Abbildung 29 diejenigen Abschnitte hervorgehoben, bei denen ein potenzieller Handlungsbedarf festgestellt wurde. Dargestellt sind Straßenabschnitte, welche die im Kapitel 5.1 definierten Kriterien zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung erfüllen.

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

In der Zone Plänterwald Nord ist dies werktags lediglich auf wenige, räumlich voneinander getrennte Straßenabschnitte beschränkt. Größere Verdrängungseffekte sind aufgrund der kleinräumigen Überlastungssituationen nicht zu erwarten. Vor diesem Hintergrund ist die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im derzeitigen Zustand (Status quo) in der Zone Plänterwald Nord nicht sinnvoll.

Fazit

Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen für die betrachteten Zonen ein heterogenes Bild der Parkraumauslastung und -nutzung. Lediglich in der Zone Alt-Treptow liegt eine dauerhaft sehr hohe Parkraumauslastung vor, die eine vertiefte Prüfung und die Umsetzung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen erforderlich macht. Ergänzend sind dort Maßnahmen zur Verbesserung des Parkraumangebots für Anwohnende in Betracht zu ziehen.

In der Zone Alt-Treptow ist insbesondere an Werktagen eine ausgeprägte Konkurrenzsituation zwischen Anwohnenden und gebietsfremden Parkenden festzustellen. Vor diesem Hintergrund ist die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in dieser Zone sinnvoll. An Wochenendtagen stellt sich die Parkraumsituation deutlich entspannter dar, sodass eine Bewirtschaftung ausschließlich für die Wochentage Montag bis Freitag empfohlen wird.

Aufgrund der nahezu flächendeckend hohen Auslastung sowie der zu erwartenden Verdrängungseffekte beschränkt sich die Empfehlung nicht auf einzelne Teilbereiche, sondern erstreckt sich auf die gesamte Zone Alt-Treptow. Die konkrete Ausgestaltung der Parkraumbewirtschaftung wird in Kapitel 7 präzisiert.

In den beiden weiteren untersuchten Zonen Treptower Park und Plänterwald Nord sind die Voraussetzungen für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Status quo hingegen nicht gegeben. Einerseits ist dort insgesamt ausreichend Parkraum vorhanden, um die Nachfrage aller Nutzergruppen aufzunehmen, andererseits ist der Anteil gebietsfremder Langzeitparkender vergleichsweise gering. Konkurrenzsituationen treten lediglich punktuell auf einzelnen, besonders attraktiven Straßenabschnitten auf.

In der Zone Treptower Park ist zudem eine klare räumliche Trennung zwischen überwiegend durch Anwohnende genutzten Bereichen und überwiegend durch Auswärtige genutzten Teilbereichen festzustellen, während sich ein solches Muster in der Zone Plänterwald Nord nicht zeigt.

Sollte sich infolge der geplanten Eröffnung des Spreeparks der Anteil gebietsfremder Nutzer sowie die Parkraumauslastung insgesamt erhöhen, kann die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung perspektivisch sinnvoll werden. Diese potenziellen Entwicklungseffekte werden im folgenden Kapitel näher erläutert.

6 Auswirkungen der Eröffnung des Spreeparks

Mit der Eröffnung des Spreeparks, welcher sich in direkter Umgebung zum Untersuchungsgebiet Plänterwald Nord befindet, wird eine deutlich veränderte Situation in Bezug auf den Parksuchverkehr und die Auslastung des Parkraums erwartet. Zur Abschätzung der Effekte wurde das Dokument „Bebauungsplan 9-7 „Spreepark“ Verkehrsgutachten“¹⁹ aus dem Jahr 2021 herangezogen.

Das vorliegende Verkehrsgutachten umreißt drei Szenarien mit unterschiedlichen Besucherandrang, je nach Tagart, Jahreszeit und Witterung. Szenario 1 umfasst die 10-15 besucherstärksten Tage im Jahr in den warmen Monaten, voraussichtliche Ferien-, Feier- oder Wochenendtage. Szenario 2 umfasst Samstage und Sonntage in Monaten mit durchschnittlichem Besucheraufkommen, welche sich insgesamt auf 40-50 Tage im Jahr summieren. Szenario 3 setzt sich aus den Wochentagen Montag bis Freitag in durchschnittlichen Monaten zusammen, mit 130 bis 150 Tagen im Jahr.

Die folgenden Berechnungen im Verkehrsgutachten wurden ausschließlich auf dem Szenario 2 aufgebaut, den so genannten „Design Days“. Dabei wird von einer täglichen Besucherzahl von 5.293 Personen ausgegangen. Da dieses Szenario nur das Wochenende abbildet, wurde für die Gegenüberstellung der werktäglichen Auslastung aus der Parkraumauslastung des vorherigen Kapitels die Besucherzahl aus Szenario 3 des Verkehrsgutachtens von 3.055 Besuchern übernommen und der erwartete Tagesverlauf des Szenario 2 übertragen.

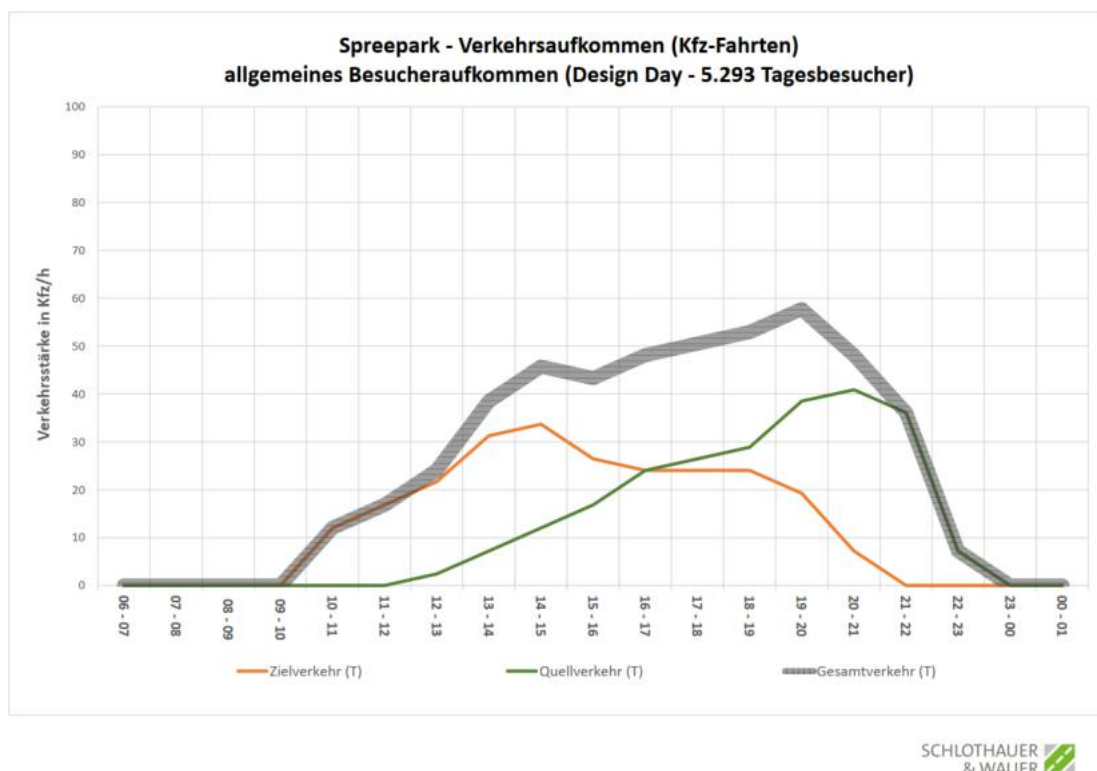


Abbildung 30: Kfz-Fahrten der Spreeparkbesucher (Quelle: „Spreepark“ Verkehrsgutachten)

¹⁹ Bebauungsplan 9-7 „Spreepark“ Verkehrsgutachten, Verkehrsgutachten für das B-Plan Verfahren, Schlothauer & Wauer 2021 im Auftrag der Grün Berlin GmbH

Im Verkehrsgutachten wird des Weiteren von einem MIV-Anteil von 10% ausgegangen, so dass an durchschnittlichen Wochenendtagen 529 Besucher mit dem Pkw anreisen. Dies resultiert bei dem angesetzten Belegungsgrad von 2,2 Personen in 241 Fahrzeugen. Unter Berücksichtigung der gegebenen Tagesganglinie ergibt sich ein über den Tagesverlauf variierender zusätzlicher Stellplatzbedarf von maximal 103 Fahrzeugen. Dieser Spitzenwert wird zwischen 15 und 17 Uhr erreicht. Vor 10 Uhr und nach 22 Uhr ist mit keinem Besucherverkehr zu rechnen. Dazwischen steigt die benötigte Stellplatzanzahl zu den Spitzenstunden hin an.

Diese so errechneten Fahrzeuge sollen laut des Verkehrsgutachtens zum Spreepark ausschließlich im öffentlichen Straßenraum Platz finden. Ein gesonderter Parkplatz für Besucher des Spreeparks ist nicht vorgesehen. Außerdem stehen für die Besucher lediglich die Straßen des Untersuchungsgebietes Plänterwald Nord zur Verfügung. Die Parkplätze entlang der Straßen Alt-Treptow und Puschkinallee sowie der Fortsatz der Bulgarischen Straße sind bereits im Status Quo am Wochenende voll ausgelastet und können keine zusätzlichen Fahrzeuge aufnehmen. In der Abschätzung des Verkehrsgutachtens werden hauptsächlich die Straßenzüge der Bulgarischen Straße (B96a) und der Neuen Krugallee, sowie einzelne Abschnitte der angrenzenden Wohnstraßen mit den Fahrzeugen der Besucher belastet und nahezu 100% ausgelastet.

Aufbauend auf der Parkraumauslastung aus Kapitel 5.2 wurden die freien Stellflächen zu den erhobenen Zeitschichten mit den erwarteten zusätzlichen benötigten Fahrzeugen befüllt. Dabei wurden die Straßen ausgehend vom Knotenpunkt Bulgarische Straße / Neue Krugallee und der damit kürzesten Wegstrecke zum Eingang des Spreeparks ausgelastet. Dies geschah für alle drei Tagarten. Daraus wurde analog zum Vorgehen im vorherigen Kapitel die Gesamtauslastung berechnet und in den folgenden Abbildungen dargestellt.

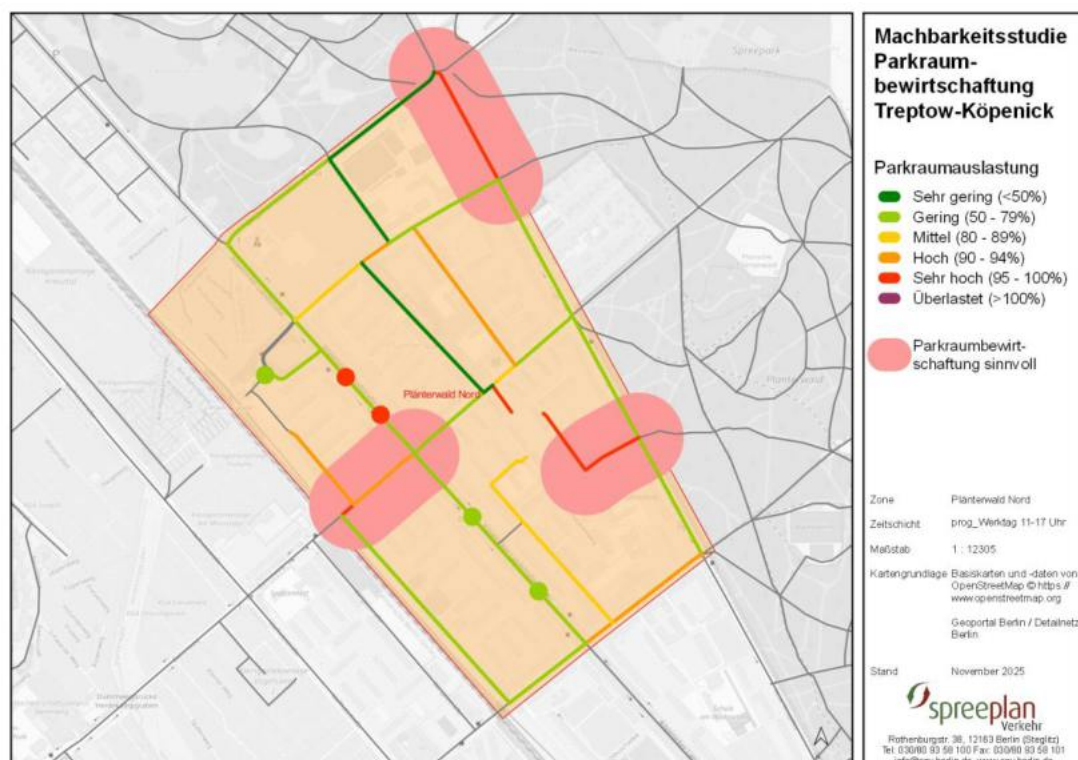


Abbildung 31: durchschnittliche Parkraumauslastung inkl. Spreepark wochentags 11-17 Uhr - Zone Plänterwald Nord

Im Durchschnitt über die Mittags- und Nachmittagsstunden ergibt sich an den Wochentagen Montag bis Freitag nur am nördlichen Ende der Neuen Krugallee eine deutlich höhere Parkraumauslastung. Entsprechend des Szenarios 3 werden hierbei nur 61 Fahrzeuge in der Spitze erwartet.

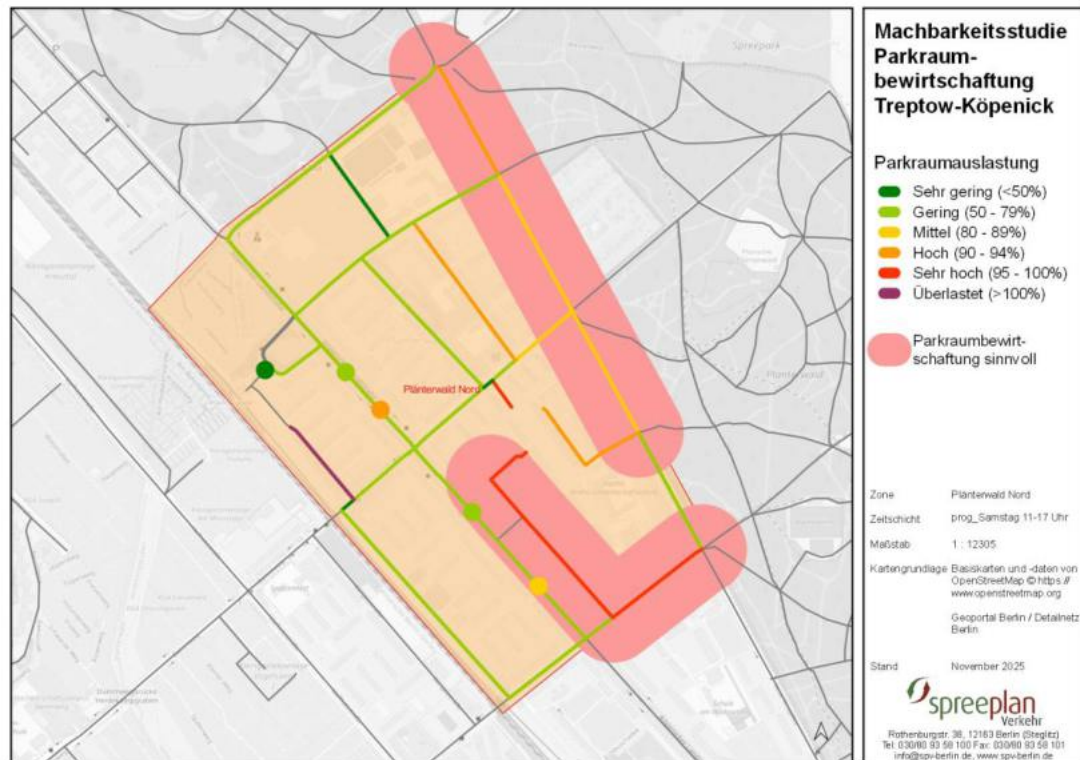


Abbildung 32: durchschnittliche Parkraumauslastung inkl. Spreepark samstags 11-17 Uhr - Zone Plänterwald Nord

Demgegenüber wird die Neue Krugallee an Samstagen deutlich weiter belastet. Einerseits reisen mehr Besucher zum Spreepark an (Szenario 2 statt 3) und andererseits ist die Auslastung im Gebiet im Status Quo bereits höher (siehe Kapitel 5.2). Der Parksuchverkehr der Besucher erstreckt sich fast bis zur bereits stark ausgelasteten Eichbuschallee. Die Nebenstraßen sind hier jedoch noch nicht vom Besucherverkehr betroffen.

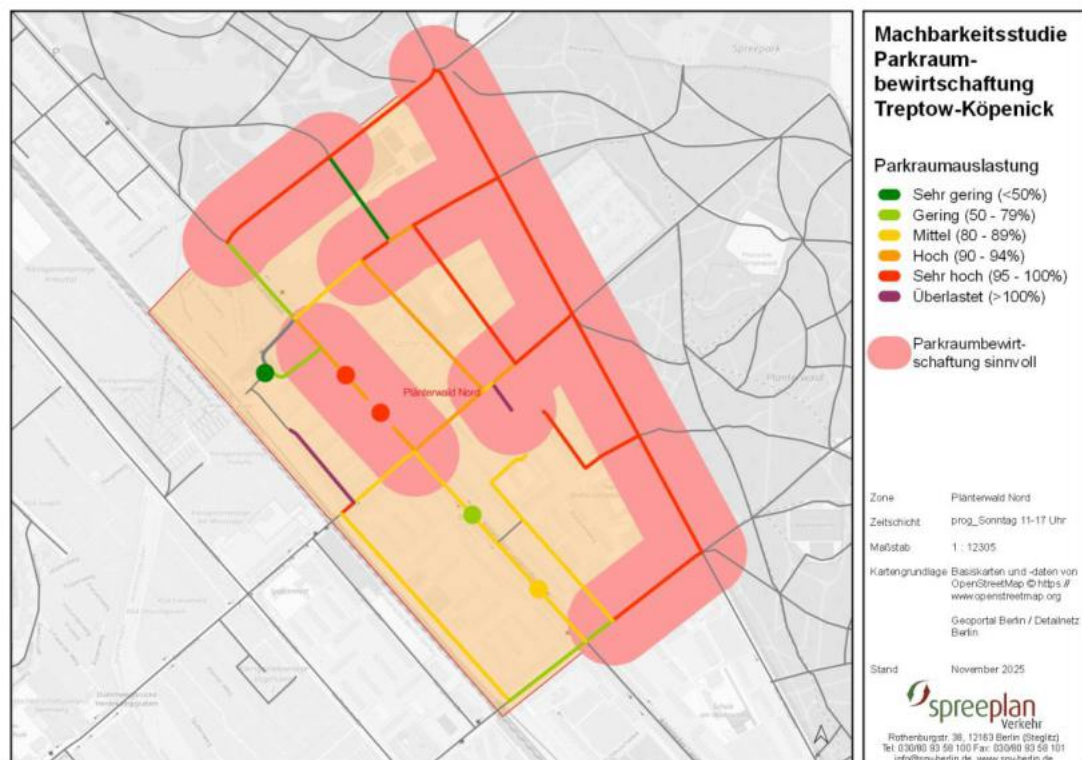


Abbildung 33: durchschnittliche Parkraumauslastung inkl. Spreepark sonntags 11-17 Uhr - Zone Plänterwald Nord

Das ändert sich an den Sonntagen. Neben der Neuen Krugallee werden auch die Straßen Am Plänterwald und Dammweg, sowie einige Abschnitte der Bulgarischen Straße und der Köpenicker Landstraße durch den Besucherverkehr stark belastet, so dass hier die Parkraumauslastung nahe bei 100% liegt.

Für die Spitzenstunden von 15 bis 17 Uhr liegt die Auslastung nochmal etwas höher als im Durchschnitt über den Tag (siehe Abbildung 34). In dieser Zeit steht eine erhebliche Menge an Fahrzeugen von Besuchern des Spreeparks in den Straßen Galileistraße, Willi-Sänger-Straße und Eichbuschallee, so dass fast jede Straße des Gebiets von den Besuchern genutzt wird und dort entsprechenden Parksuchverkehr erzeugen.

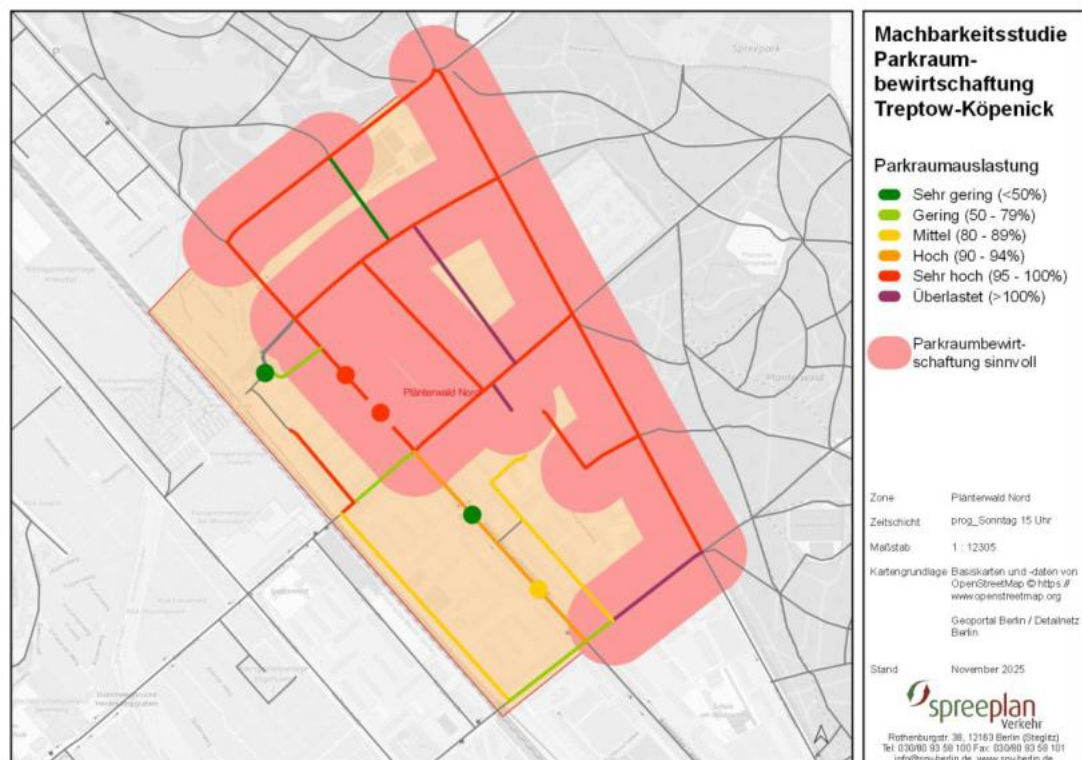


Abbildung 34: durchschnittliche Parkraumbelastung inkl. Spreepark sonntags 15 Uhr - Zone Plänterwald Nord

Daraus folgt, dass eine Parkraumbewirtschaftung für diese Zone zumindest für dieses Szenario sinnvoll ist. Dabei ist allerdings zu beachten, dass abseits von Sonntagen des Szenarios 2 und Tagen des Szenarios 1 mit ihrem noch höheren Besucheraufkommen lediglich die Neue Kru-gallee und einzelne andere durch den sonstigen Besucherverkehr abseits des Spreeparks ge-nutzten Straßen Anlass für eine Parkraumbewirtschaftung geben. Abseits der Sommermonate ist darüber hinaus nicht mit einer Überlastungssituation durch Besucher des Spreeparks zu rechnen.

7 Parkraumbewirtschaftungskonzept

7.1 Bewirtschaftungszonen

Die Abgrenzung der Bewirtschaftungszonen erfolgt unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus Kapitel 5.2 sowie der in Kapitel 6 dargestellten zukünftig zusätzlichen Belastungen durch den Besucherverkehr des Spreeparks. Darüber hinaus werden potenzielle Verlagerungseffekte des Parksuchverkehrs sowie natürliche und funktionale Grenzen (z. B. Gewässer, Bahntrassen, Grünanlagen oder Straßen mit starker Trennwirkung) berücksichtigt.

Die Begrenzung der Parkraumzonen wird wie folgt empfohlen:

-  Zone Alt-Treptow wird begrenzt durch den Bahndamm der ehemaligen Bahnstrecke Berlin-Görlitz entlang der Kieffholzstraße im Nordosten, dem Landwehrkanal im Nordwesten, im Westen durch die Harzer Straße und im Süden durch die Wildenbruchstraße, Heidelberger Straße und Treptower Straße. Die Harzer Straße und Treptower Straße fallen nicht in den Zuständigkeitsbereich des Bezirks Treptow-Köpenick und sind in der Zone nicht enthalten.
-  Zone Plänterwald Nord wird begrenzt durch die Bulgarische Straße im Norden, den Plänterwald im Osten, die Eichbuschallee im Süden und die Görlitzer Bahn (DB-Streckennummer 6007) im Westen.

7.2 Bewirtschaftungsform, -dauer und -gebühr

Die Zone Alt-Treptow liegt in zentraler innerstädtischer Lage und weist einen dauerhaft hohen Parkdruck mit ausgeprägter Konkurrenz zwischen den Nutzergruppen (Anwohnende, Beschäftigte, Kunden) auf. Gleichzeitig besteht eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Ein signifikanter Anteil freizeitbezogenen Parkens ist nicht festzustellen.

Der in Berlin am häufigsten angewandte Bewirtschaftungsansatz ist das Mischparken, welches auch in benachbarten Zonen etabliert ist und sich für diese Nutzungskonstellation bewährt hat. Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse wird diese Bewirtschaftungsform für die Zone Alt-Treptow empfohlen.

Beim Mischparken ist das Parken grundsätzlich gebührenpflichtig. Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis oder Ausnahmegenehmigung sind von der Gebührenpflicht ausgenommen. In der Regel besteht keine zeitliche Begrenzung der Parkdauer. Dieses Prinzip ermöglicht allen Nutzergruppen eine flexible Nutzung des Parkraums und führt zugleich durch die Gebührenpflicht zu einer Reduzierung der durchschnittlichen Parkdauer sowie des Anteils gebietsfremder Langzeitparkender.

Die Bewirtschaftungsdauer sollte gemäß Leitfaden Parkraumbewirtschaftung berlinweit möglichst einheitlich geregelt werden, um Irritationen zu vermeiden. Für die Zone Alt-Treptow wird daher eine Bewirtschaftung montags bis freitags von 9:00 bis 20:00 Uhr empfohlen.

An Wochenendtagen ist die Parkraumsituation deutlich entspannter, sodass für diese Tage keine Bewirtschaftung vorgesehen wird.

Im Status quo weist die Zone Plänterwald Nord an Werktagen insgesamt eine vergleichsweise geringe Parkraumauslastung auf. Die im Kapitel 5 dargestellten Ergebnisse zeigen, dass werktags keine flächendeckende Konkurrenzsituation zulasten der Anwohnenden besteht. Vor diesem Hintergrund wird für Montag bis Freitag keine Parkraumbewirtschaftung empfohlen.

Die Ergebnisse aus Kapitel 6 zeigen jedoch, dass sich mit der Eröffnung des Spreeparks insbesondere an Wochenenden eine deutlich veränderte Parksituation ergibt. Der zusätzliche Besucherverkehr führt an Samstagen und insbesondere an Sonntagen zu einer erheblichen Erhöhung der Parkraumauslastung, beginnend entlang der Neuen Krugallee und in den Spitzenzeiten bis in angrenzende Wohnstraßen hinein. In den Nachmittagsstunden werden in weiten Teilen des Gebiets Auslastungen nahe oder über 100 % erreicht.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass für die Besucher des Spreeparks keine eigenen Stellplatzanlagen vorgesehen sind und der ruhende Verkehr nahezu vollständig im öffentlichen Straßenraum der Zone Plänterwald Nord abgewickelt wird. Die resultierenden Parksuchverkehre und Verdrängungseffekte führen insbesondere an Sonntagen zu einer deutlichen Einschränkung der Stellplatzverfügbarkeit für Anwohnende.

Im Folgenden werden mögliche Maßnahmen zur Reduzierung des Parksuchverkehrs dargestellt:

-  Parkscheibenregelung an den Hauptstraßen/ in den Wohngebieten: von Vorteil wäre hier, dass keine Bewohnerausweise und deren Verwaltung nötig wären. Nachteilig wäre hier die Betroffenheit der Anwohnenden durch die Parkscheibenregelung und die Verlagerung der Parksuchverkehre von den Hauptstraßen in die Wohngebiete, abhängig von der Maßnahmenreichweite.
-  Durchfahrtsverbot in Kombination mit Anlieger frei (Verkehrszeichen 250 über Zusatzzeichen 1020-30): Durch eine Beschilderung an den Zufahrtsstraßen zum Wohngebiet, kann die Parkraumauslastung verringert werden. Zu beschildernden Knotenpunkte wären: Bulgarische Str./ Neue Krugallee, Neue Krugallee/ Am Plänterwald, Neue Krugallee/ Dammweg, Neue Krugallee/ Willi-Sänger-Straße, Neue Krugallee/ Eichbuschallee, Köpenicker Landstraße/ Dammweg und die Köpenicker Landstraße/ Am Plänterwald. Vorteile sind hier, dass keine Bewohnerausweise und deren Verwaltung und keine Kontrollen durch das Ordnungsamt nötig wären. Die Einrichtungskosten sind hierbei gering und das Durchfahrtsverbot kann eine abschreckende Wirkung für gebietsfremde Parkende haben. Von Nachteil wäre, dass eine Durchfahrtsverbotszone mit Anlieger frei weniger restriktiv ist und möglicherweise missachtet wird, da der Begriff „Anlieger“ unterschiedlich interpretiert werden kann und Besucher des Spreeparks sich gegebenenfalls selbst als Anlieger betrachten. Außerdem ist diese Restriktion schwer zu kontrollieren.
-  Parkzone mit Parkschein in der gesamten Zone nur an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen jeweils von 9:00 bis 18:00 Uhr im Prinzip des Mischparkens: Hierbei wäre von Vorteil, dass Parkgebühreneinnahmen eine Refinanzierung der Kontrollen ermöglichen und Verlagerungseffekte in der Zone unwahrscheinlich wären. Eine Parkraumbewirtschaftung ausschließlich am Wochenende ist in Berlin jedoch unüblich. Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung ausschließlich am Wochenende kann als Pilotmaßnahme umgesetzt werden, die nach 2 Jahren evaluiert wird.
-  Parken nur mit Bewohnerausweis im Wohngebiet, optional mit einer Kurzzeitoption (Parkschein 2–3h): Mit einem Parkverbot in den Nebenstraßen, Anwohnende ausgeschlossen, kann die höchste Schutzwirkung für Anwohnende bewirken. Hierbei wäre eine Steuerungswirkung erkennbar. Von Nachteil wäre hier, dass Kontrollen durch das Ordnungsamt notwendig wären, die nicht refinanziert werden und ein Verwaltungsaufwand für die Erstellung der Bewohnerparkausweise entsteht.

Bei den Ergebnissen handelt es sich um Prognosen aus dem Jahr 2021 und einer Abschätzung des daraus resultierenden Parksuchverkehrs. Um eine Einführung einer Parkraumbewirtschaftung

tung zu begründen, muss der erhöhte Parkdruck sowie die Nutzergruppenkonkurrenz nachgewiesen werden. Es wird empfohlen, die Eröffnung des Spreeparks abzuwarten und zu diesem Zeitpunkt eine Nachuntersuchung der Zone Plänterwald Nord durchzuführen, um die tatsächliche Parkraumauslastung zu erfassen und eine passende Maßnahme auszuwählen.

Die Parkgebühren sind in der Parkgebührenordnung ParkGebO vorgegeben und sind nach Parkdruck, Nutzergruppen und Straßentypen auszuwählen. Des Weiteren sollten sich die Parkgebühren an den benachbarten Parkzonen orientieren. Für die Einheitlichkeit werden für die untersuchten Zonen pro Viertelstunde 0,75 Euro (3 Euro je Stunde) empfohlen.

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

7.3 Standortermittlung der Parkscheinautomaten

Die Standortwahl der Parkscheinautomaten erfolgte unter Berücksichtigung einer guten Sichtbarkeit und fußläufigen Erreichbarkeit. Entsprechend dem *Leitfaden Parkraumbewirtschaftung* beträgt der maximale Fußweg von einem Stellplatz zu einem Parkscheinautomaten 75 m. Gefährdende Fahrbahnquerungen sollen vermieden werden, in solchen Fällen werden Parkscheinautomaten auf beiden Straßenseiten vorgesehen.

Die Standorte der Parkscheinautomaten sind kartographisch aufbereitet dargestellt. Für die Zone Alt-Treptow Alt-Treptow werden insgesamt 95 Parkscheinautomaten benötigt, siehe Abbildung 35.

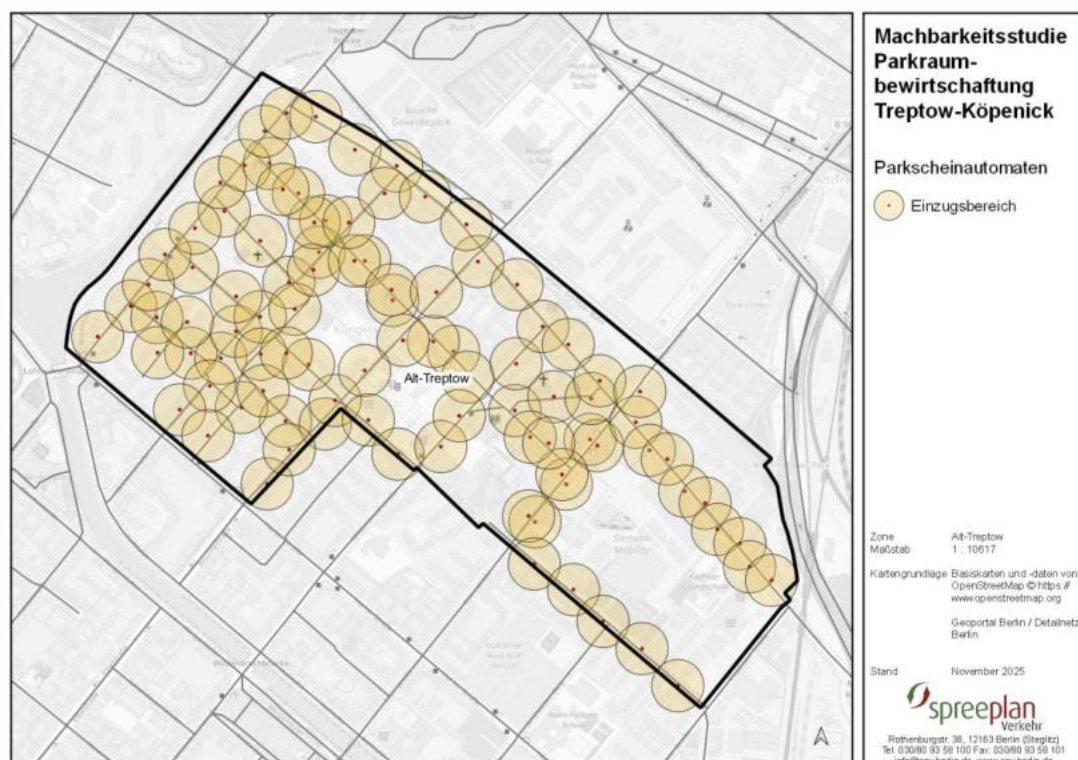


Abbildung 35: Standorte der Parkscheinautomaten – Zone Alt-Treptow

Für die Zone Plänterwald Nord werden 89 Parkscheinautomaten benötigt. Die Verortung der Parkscheinautomaten ist in Abbildung 36 dargestellt.

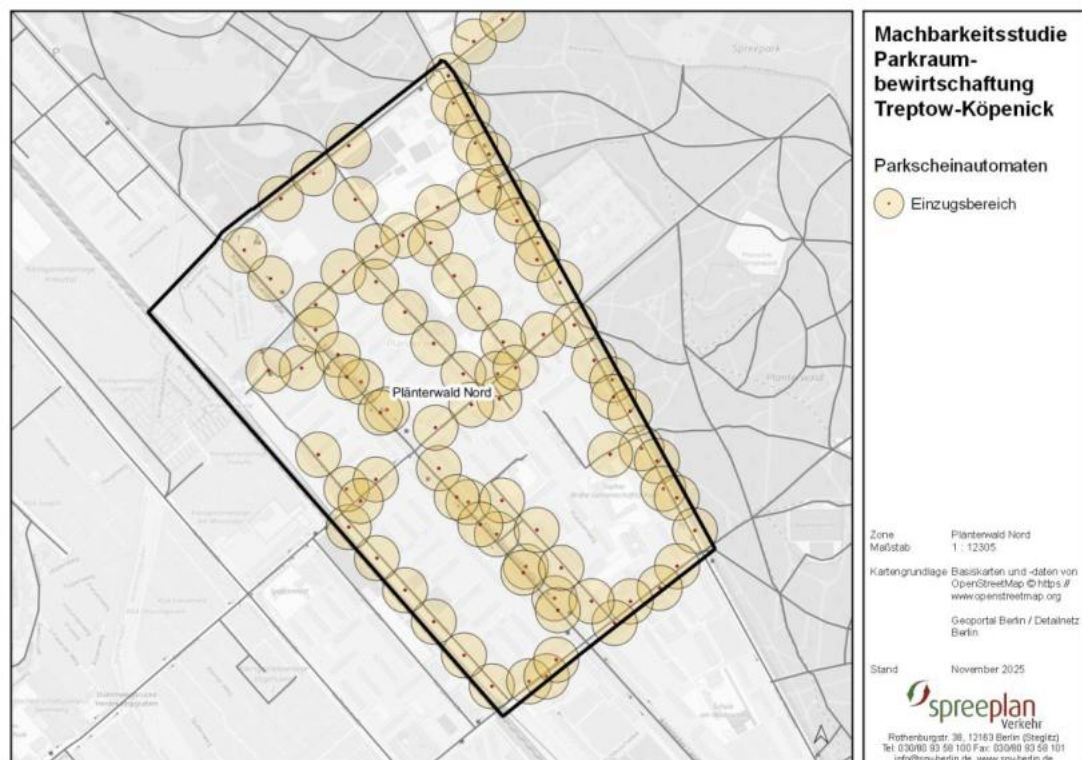


Abbildung 36: Standorte der Parkscheinautomaten – Zone Plänterwald Nord

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

7.4 Wirtschaftlichkeit

Im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Rechnung werden die zu erwartenden Einnahmen und die voraussichtlichen Ausgaben gegenübergestellt. Die Berechnung der notwendigen Überwachungskapazitäten, der Einnahmen und der Ausgaben erfolgt gemäß dem im Leitfaden Parkraumbewirtschaftung definierten Schema und umfasst:

-  Einnahmen Parkscheine/Parkgebühren
-  Einnahmen aus Verwaltungsgebühren für Anwohnerparkausweise und Ausnahmege-
nehmigungen
-  Einnahmen Verwarungs- und Bußgeldern
-  Ausgaben Personalkosten (laufende Kosten)
-  Ausgaben Betriebskosten (laufende Kosten)
-  Ausgaben Investitionskosten (Parkscheinautomaten, Beschilderungskosten)
-  Kosten-Nutzen-Rechnung

Im Folgenden werden die Eingangsdaten für die Kosten-Nutzen-Rechnung ermittelt. Aufgrund der im Kapitel 7.2 festgelegten Bewirtschaftungszeit wird für Zone Alt-Treptow von fünf Tagen je Woche ausgegangen und von einer Kontrollzeit von 55 Stunden (5 Tage * 11h). Für Zone Plänterwald Nord wird von einer Kontrollzeit von 18 Stunden (2 Tage * 9h) ausgegangen. Die Parkgebühren werden für die Berechnung konservativ mit dem niedrigsten Betrag der benachbarten Parkraumbewirtschaftungszonen von 0,75 Euro je angefangener Viertelstunde für die untersuchten Zonen angenommen. Im Leitfaden Parkraumbewirtschaftung wird ein Turnus von zwei Stunden für die Kontrollen als sinnvoll erachtet und entsprechend übernommen. Hierbei sollen die Kontrollen das gesamte Straßennetz (doppelte Streckenlänge) des Überwachungsgebiets umfassen. Die einfache Streckenlänge und die zu kontrollierenden Stellplätze können dem Kapitel 4.1 entnommen werden. Die durchschnittliche Parkraumauslastung und der Anteil der Bewohnenden werden im Kapitel 5.2 ermittelt. Die Anzahl der Parkscheinautomaten je Zone wird im Kapitel 7.3 ermittelt und ebenfalls für die Berechnung übernommen.

Alle weiteren Eingangsdaten wurden mit dem Auftraggeber abgestimmt, basieren auf Erfahrungswerten aus bestehenden Berliner Parkraumbewirtschaftungszonen und sind in Tabelle 10 aufgeführt.

Tabelle 10: bereitgestellte Eingangsdaten vom Auftraggeber

Gehgeschwindigkeit der Überwachungskraft [m/s]	1
benötigte Überprüfungszeit je Stellplatz [s]	5
zusätzliche Überprüfungszeit je digitalen Parkschein [s]	175
Anteil der digitalen Parkscheine [%]	50%
Nichtbeachtungsquote [%]	10%
benötigte Zeit, um eine Anzeige zu schreiben [s]	120
Verwarnungs- und Bußgelder/Anzeige [€]	13
relevanten Kontrollwochen pro Jahr [Wochen]	51
Jahresarbeitsminuten pro Überwachungskraft [min]	66.180
Investitionskosten je Parkscheinautomat [€]	8.800
Betriebskosten/Jahr [€/Parkscheinautomat]	750
Personalkosten/Jahr [€/Überwachungskraft] (Jahr 2027)	58.460
Erstausstattung Dienstkleidung [€/Überwachungskraft]	3.000
einmalige Beschilderungskosten/Stellplatz [€]	60
Anwohnerparkausweis 2 Jahre [€]	20,4
Ausnahmegenehmigung 1 Jahr [€]	200

Die Berechnung der Jahresarbeitsminuten pro Überwachungskraft ergibt sich wie folgt:

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

mit

-  $JAM_{ÜK}$ = Jahresarbeitsminuten pro Überwachungskraft
-  AZT = Arbeitszeit pro Tag (38,5 h / 5 Tage = 7,7 h)
-  AAZ = Auf-/Abrüstzeit pro Tag (1 h)
-  WT = Werktag pro Jahr (52 x 5 = 260)

-  UT = Urlaubstage pro Jahr (30)
-  FT = Feiertage pro Jahr (10)
-  KT = Krankheitstage pro Jahr (80)²⁰
-  AT = tatsächliche Arbeitstage pro Jahr (WT – UT – FT)
-  60 = Umrechnung Stunden → Minuten

Die vollständigen Kalkulationstabellen einschließlich der zugrundeliegenden Formeln sind im Anhang enthalten. Die Berechnung erfolgte separat für jede Zone. Tabelle 11 zeigt die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Rechnung.

Tabelle 11: Kosten-Nutzen-Rechnung

Zone	Zone Alt-Treptow	Zone Treptower Park	Zone Plänterwald Nord
Einnahmen	1.225.509,24 €		343.541,29 €
Ausgaben 1. Jahr	-1.275.590,00 €		-547.870,00 €
Ausgaben 2.-5. Jahr	-1.100.150,00 €		-442.990,00 €
Ausgaben ab 6. Jahr	-948.150,00 €		-300.590,00 €
Saldo 1. Jahr	-50.080,76 €		-204.328,71 €
Saldo 2.-5. Jahr	125.359,24 €		-99.448,71 €
Saldo ab 6. Jahr	277.359,24 €		42.951,29 €

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

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

²⁰ FOCUS Online: „Berlin: Im öffentlichen Dienst ist jeder Mitarbeiter im Schnitt über einen Monat krank“, o. D., abrufbar unter: https://www.focus.de/panorama/berlin-im-oeffentlichen-dienst-ist-jeder-mitarbeiter-im-schnitt-ueber-einen-monat-krank_a0789c0b-ae63-44df-818d-02a767c9d4e8.html [letzter Zugriff 24.04.2026]. Die Kalkulation berücksichtigt den im Jahr 2025 im Bezirk Mitte erfassten Krankenstand in der Parkraumüberwachung von rund 80 Tagen je Mitarbeiter. Dieser Wert liegt erheblich oberhalb von durchschnittlichen Krankenständen und dient zur konservativen Abschätzung des Aufwandes.

der Einführungsphase ist daher nicht als dauerhaftes Einnahmenniveau zu interpretieren, sondern als temporärer Effekt der Umstellung.

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

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

7.4.1 Hinweise zu nicht berücksichtigten Kosten und organisatorischen Rahmenbedingungen

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die vorliegende Wirtschaftlichkeitsbetrachtung auf den im Leitfaden Parkraumbewirtschaftung definierten Parametern sowie auf den mit dem Auftraggeber abgestimmten Eingangsdaten basiert. Darüberhinausgehende, standort- und organisationsspezifische Kosten konnten mangels belastbarer Datengrundlage nicht quantifiziert werden und sind in den dargestellten Kalkulationen nicht enthalten.

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

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

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

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

Die Berechnung der erforderlichen Anzahl an Überwachungskräften sowie einer Koordinationskraft erfolgt auf Grundlage modellhafter Annahmen zu Kontrollzeiten, Wegegeschwindigkeiten, Prüfzeiten und Jahresarbeitsminuten. Die Kalkulation berücksichtigt den im Jahr 2025 im Bezirk Mitte erfassten Krankenstand in der Parkraumüberwachung von rund 80 Tagen je Mitarbeiter. Dieser Wert liegt erheblich oberhalb von durchschnittlichen Krankenständen und

dient zur konservativen Abschätzung des Aufwandes. Organisatorische Erfordernisse, insbesondere im Hinblick auf Dienstplanung, Wochenendregelungen, Urlaubs- und Krankheitsvertretungen sowie Vor- und Nachbereitungszeiten, können im praktischen Betrieb einen abweichenden Personalbedarf begründen. Eine abschließende Festlegung der personellen Ausstattung ist daher im Rahmen der Umsetzungsplanung gesondert zu prüfen.

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

7.5 Fazit und Empfehlungen

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

Die durchgeführten Erhebungen und Analysen zeigen, dass die Parkraumsituation in den untersuchten Zonen deutlich differenziert zu bewerten ist. In Tabelle 12 werden die maßgeblichen Kennwerte zur mittleren Parkraumauslastung sowie zum Anteil gebietsfremder Langzeitparkender zusammengeführt und einer fachlichen Einordnung hinsichtlich der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung gegenübergestellt.

Tabelle 12: Einordnung der Parkraumbewirtschaftung werktags

Zone	Parkraumauslastung	Langzeitparkende	Parkraumbewirtschaftung
Zone Alt-Treptow	98%	9%	sinnvoll aufgrund sehr hoher Parkraumauslastung in den Teilzonen
Zone Alt-Treptow Teilzone nördlich der Bouchéstr.	97%	8%	weniger sinnvoll
Zone Alt-Treptow Teilzone zwischen der Bouché- & Elsenstr.	98%	11%	sinnvoll aufgrund sehr hoher Parkraumauslastung
Zone Alt-Treptow Teilzone südlich der Elsenstr.	102%	13%	sinnvoll aufgrund sehr hoher Parkraumauslastung
Zone Treptower Park	67%	8%	nicht sinnvoll
Zone Plänterwald Nord	73%	8%	nicht sinnvoll

Für die Zone Alt-Treptow wird insgesamt ein sehr hoher Parkdruck festgestellt, der sich werktags nahezu flächendeckend zeigt. Insbesondere in den Teilgebieten zwischen der Bouché- & Elsenstraße und südlich der Elsenstraße bestehen dauerhaft hohe Auslastungen und eine aus-

geprägte Konkurrenz zwischen Anwohnenden und gebietsfremden Nutzenden. Für diese Bereiche wird die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung eindeutig empfohlen. Zwar weist das Teilgebiet nördlich der Bouchéstraße geringfügig geringere Anteile der gebietsfremden Langzeitparkenden auf, jedoch wird zur Wahrung eines einheitlichen Regelungsrahmens, zur Vermeidung von Verlagerungseffekten sowie zur Sicherstellung einer eindeutigen Regelung empfohlen, die Parkraumbewirtschaftung auf die gesamte Zone Alt-Treptow auszuweiten.

Hinsichtlich der Abgrenzung der Parkraumbewirtschaftungszonen ist aus fachlicher Sicht eine möglichst einheitliche Zonierung anzustreben. Eine kleinteilige Unterteilung in mehrere Teilzonen mit jeweils eigenständigen Bewohnerparkausweisen würde zu internen Verlagerungseffekten, erhöhtem Parksuchverkehr entlang der Zonengrenzen sowie zu Akzeptanzproblemen führen. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, die Zone Alt-Treptow als zusammenhängende Bewohnerparkzone mit einheitlicher Regelung auszugestalten.

In der Zone Treptower Park liegen sowohl die durchschnittliche Parkraumauslastung als auch der Anteil gebietsfremder Langzeitparkender unterhalb der relevanten Schwellenwerte. Konkurrenzsituationen treten lediglich punktuell und überwiegend freizeitbedingt auf. Eine Parkraumbewirtschaftung ist hier zum Zeitpunkt der Untersuchung nicht erforderlich.

Für die Zone Plänterwald Nord zeigt sich im Status quo werktags ebenfalls keine strukturelle Überlastung des Parkraums. Die Auswertungen belegen jedoch, dass mit der Eröffnung des Spreeparks insbesondere an Wochenenden und in den Sommermonaten eine deutliche Zunahme des Parkdrucks zu erwarten ist. Die modellierten Szenarien zeigen an Samstagen und insbesondere an Sonntagen eine flächenhafte Auslastung bis an die Kapazitätsgrenze sowie eine Ausdehnung des Parksuchverkehrs auf Wohnstraßen, die bislang nicht oder nur gering belastet sind.

Vor diesem Hintergrund wird eine Nachuntersuchung der Zone Plänterwald Nord im Anschluss an die Eröffnung des Spreeparks empfohlen, mit der Zielvorgabe die Stellplatzverfügbarkeit für die Anwohnenden sicherzustellen, den Parksuchverkehr zu begrenzen sowie die durch den Spreepark induzierten Besucherverkehre optimal zu steuern.

Für alle Gebiete, in denen die Parkraumauslastung insbesondere in den Abend- und Nachtstunden dauerhaft hohe Werte erreicht, wird ergänzend empfohlen, die Potenziale zur Erweiterung oder besseren Nutzung des ruhenden Verkehrs zu prüfen. Hierzu zählen insbesondere die Schaffung von Quartiersgaragen, die Aktivierung bislang ungenutzter privater Stellplätze sowie kooperative Modelle mit Gewerbe- oder Sondernutzungen.

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

Darüber hinaus wird empfohlen, perspektivisch auch die angrenzenden, derzeit nicht bewirtschafteten Gebiete insbesondere nördlich und westlich der Zone Alt-Treptow in den Blick zu nehmen. Sollten sich dort infolge der Einführung der Parkraumbewirtschaftung signifikante Verlagerungseffekte einstellen, ist eine vertiefende Untersuchung dieser Bereiche mit dem Ziel einer abgestimmten, quartiersübergreifenden Parkraumstrategie angezeigt.

Anhang

	Quellenangabe	Wert	Zone Alt Treptow	Zone Treptower Park	Zone Plänterwald Nord
Basisdaten					
B1 einfach Streckenlänge [m]			6.994	5.297	7.146
B2 Anzahl der zu kontrollierenden Stellplätze			2.174	1.368	1.548
B3 Durchschnittliche Parkraumauslastung Werktags 11 bis 17 Uhr			98%	67%	73%
B4 Durchschnittlicher Anteil von Bewohnenen Werktags 11 bis 17 Uhr			81%	81%	80%
B5 Anzahl Parkscheinautomaten (PSA)			95	42	89
B6 Bewirtschaftungszeit			Mo-Fr 9-20 Uhr	-	Sa+SoF 9-18 Uhr
B7 Parkgebühr			3,00 €	0,00 €	3,00 €
B8 einmalige Beschilderungskosten			130.440,00 €	82.080,00 €	92.880,00 €
B9 Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein / Kurzzeitparker			5,2%	5,2%	5,7%
B10 Gehgeschw. [m/s]	vom AG bereitgestellt	1			
B11 benötigte Überprüfungszeit je Stellplatz [s]	vom AG bereitgestellt	5			
B12 zusätzliche Überprüfungszeit je digitalen Parkschein [s]	vom AG bereitgestellt	175			
B13 Anteil der digitalen Parkscheine [%]	vom AG bereitgestellt	50%			
B14 Nichtbeachtungsquote [%]	vom AG bereitgestellt	10%			
B15 benötigte Zeit, um eine Anzeige zu schreiben [s]	vom AG bereitgestellt	120			
B16 Verwarnungs- und Bußgelder/Anzeige [€]	vom AG bereitgestellt	13			
B17 relevanten Kontrollwochen pro Jahr [Wochen]	vom AG bereitgestellt	51			
B18 Überwachungsturnus [h]	Leitfaden Parkraumbewirtschaftung	2			
B19 Jahresarbeitsminuten pro Überwachungskraft [min]	vom AG bereitgestellt	66.180			
B20 Investitionskosten Parkscheinautomat [€]	vom AG bereitgestellt	8.000			
B21 Betriebskosten Parkscheinautomat/Jahr [€]	vom AG bereitgestellt	750			
B22 Personalkosten/Jahr [€] (2027)	vom AG bereitgestellt	58.460			
B23 Erstausstattung Dienstkleidung [€/Überwachungskraft]	vom AG bereitgestellt	3.000			
B24 einmalige Beschilderungskosten/Stellplatz [€]	eigene Annahme	60			
B25 Anwohnerparkausweis 2 Jahre [€]	vom AG bereitgestellt	20,4			
B26 Ausnahmegenehmigung 1 Jahr [€]	vom AG bereitgestellt	200			
B27 Anteil gewerbl. PKW (Gewerbebetriebe)	Statistik Berlin-Brandenburg	15%			

Anlage 1: Wirtschaftlichkeitsberechnung – Basisdaten

			Zone Alt Treptow	Zone Treptower Park	Zone Plänterwald Nord
Überwachungskräfte	Formel				
benötigte Überprüfungszeit je Stellplatz [s]	B11	5			
zusätzliche Überprüfungszeit je digitaler Parkschein [s]	B12	175			
Anzahl der zu kontrollierenden Stellplätze	B2		2.174	1.368	1.548
Durchschnittliche Parkraumauslastung Werktags 11 bis 17 Uhr	B3		98%	67%	73%
Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein / Kurzzeitparker	B9		5%	5%	6%
Anzahl der Fahrzeuge mit Parkschein	K3 * K5		113,05	71,14	88,24
Anteil der digitalen Parkscheine [%]	B13	50%			
Zeitbedarf zur Kontrolle der digitalen Parkscheine [min]	$K6 * B13 * (B11 + B12) * 1min / 60s$		169,57	106,70	132,35
Zeitbedarf zur Kontrolle der Papierparkscheine [min]	$K6 * (100\% - B13) * B11 * 1min / 60s$		4,71	2,96	3,68
Zeitbedarf zur Kontrolle der Anwohnerparkausweise [min]	$(K3 * K4 - K6) * B11 * 1min / 60s$		168,12	70,45	86,82
Zeitbedarf für die Wegstrecke					
einfach Streckenlänge [m]	B1		6.994	5.297	7.146
beidseitige Kontrollstrecke (reduziert um einseitiges Parken) [m]	$K11 * 2 * 90\%$		12.589,20	9.534,60	12.862,80
Gehgeschw. [m/s]	B10	1			
Strecke, die eine Überwachungskraft zurücklegen kann [m/min]	$B10 * 60s / 1min$	60			
Zeitbedarf zum Ablaufen der Zone pro Umlauf [min]	$K12 * K14$		209,82	158,91	214,38
Nichtbeachtungsquote [%]	B14	10%			
Anzahl der Fahrzeuge ohne Parkschein	$K6 * K16$		11,30	7,11	8,82
benötigte Zeit, um eine Anzeige zu schreiben [s]	B15	120			
Zeitbedarf zum Schreiben einer Anzeige [min]	$K17 * B15 * 1min / 60s$		22,61	14,23	17,65
gesamter Zeitbedarf je Umlauf [min]	$K8 + K9 + K10 + K15 + K19$		574,83	353,26	454,87
Kontrollzeit je Woche [h]	B6		55	0	18
relevanten Kontrollwochen pro Jahr [Wochen]	B17	51			
Bewirtschaftungszeit pro Jahr [h]	$K21 * B17$		2805	0	918
Überwachungssturnus [h]	B18	2			
Touren je Woche	$K21 / B18$		27,50	0,00	9,00
Tage je Woche	B6		5	0	2
Touren täglich	$K25 / K26$		5,50	0,00	4,50
Gesamt-Zeitaufwand je Tag [min]	$K20 * K27$		3.161,59	0,00	2.046,94
Zeitaufwand pro Woche [min]	$K26 * K28$		15.807,95	0,00	4.093,87
Zeitaufwand pro Jahr [min]	$B17 * K29$		806.205,53	0,00	208.787,49
Jahresarbeitsminuten pro Überwachungskraft [min]	B19	66.180			
Anzahl der notwendigen Überwachungskräfte	$AUFRUNDEN(K30 / B19)$		13	0	4
Anzahl Koordinations- und Verwaltungskräfte (Ordnungsamt + SVB)			2	bereits in Zone Alt-Treptow enthalten	
Anzahl der notwendigen Mitarbeiter	$K32 + K33$		15	0	4

Anlage 2: Wirtschaftlichkeitsberechnung – Kalkulation der Überwachungskräfte

			Zone Alt Treptow	Zone Treptower Park	Zone Plänterwald Nord
Parkscheine/Parkgebühren					
	<i>Formel</i>				
E1	Anzahl der zu kontrollierenden Stellplätze	B2	2.174	1368	1548
E2	Anteil der parkenden Fahrzeuge mit Parkschein / Kurzzeitparker	B9	5%	5%	6%
E3	Anzahl der Fahrzeuge mit Parkschein	E1 * E2	113,05	71,14	88,24
E4	Bewirtschaftungszeit pro Jahr [h]	K23	2.805	0	918
E5	Parkgebühr [€/h]	B7	3,00 €	0,00 €	3,00 €
E6	Summe der Parkgebühren pro Jahr	E3 * E4 * E5	951.298,92 €	0,00 €	243.001,94 €
E7	Summe	E6	951.298,92 €	0,00 €	243.001,94 €
Verwaltungsgebühren für Anwohnerparkausweise und Ausnahmegenehmigungen					
E8	Durchschnittlicher Anteil von Bewohlenen Werktags 11 bis 17 Uhr	B4	81%	81%	80%
E9	Anteil gewerbl. PKW (Gewerbebetriebe)	B27	15%		
E10	Anzahl von Ausnahmegenehmigungen für Gewerbebetriebe	E1 * E8 * B27	264,14	166,21	185,76
E11	Ausnahmegenehmigung 1 Jahr [€]	B26	200,00 €		
E12	Einnahmen durch Ausnahmegenehmigungen (Gewerbebetriebe)	E10 * B26	52.828,20 €	33.242,40 €	37.152,00 €
E13	Anzahl von Anwohnerparkausweisen	E1 * E8 - E10	1.496,80	941,87	1.052,64
E14	Anwohnerparkausweis 2 Jahre [€]	B25	20,40 €		
E15	Einnahmen durch Anwohnerparkausweise	E13 * (B25 / 2)	15.267,35 €	9.607,05 €	10.736,93 €
E16	Summe	E12 + E15	68.095,55 €	42.849,45 €	47.888,93 €
Verwarnungs- und Bußgeldern					
E17	relevanten Kontrollwochen pro Jahr [Wochen]	B17	51		
E18	Tage je Woche	K26	5	0	2
E19	Nichtbeachtungsquote [%]	B14	10%		
E20	Touren täglich	K27	5,50	0,00	4,50
E21	Anzahl Anzeigen	E3 * B17 * E18 * B14 * E20	15.854,98	0,00	4.050,03
E22	Verwarnungs- und Bußgelder/Anzeige [€]	B16	13,00 €		
E23	Einnahmen durch Verwarnungs- und Bußgelder	E21 * B16	206.114,77 €	0,00 €	52.650,42 €
E24	Summe	E23	206.114,77 €	0,00 €	52.650,42 €
E25	Gesamteinnahmen	E7 + E16 + E24	1.225.509,24 €	42.849,45 €	343.541,29 €

Anlage 3: Wirtschaftlichkeitsberechnung – Einnahmen

			Zone Alt Treptow	Zone Treptower Park	Zone Plänterwald Nord
	Personalkosten	<i>Formel</i>			
A1	Anzahl der notwendigen Mitarbeiter	K34	15	0	4
A2	Personalkosten/Jahr [€] (2027)	B22	58.460,00 €		
A3	Personalkosten	A1 * B22	876.900,00 €	- €	233.840,00 €
A4	Summe	A3	876.900,00 €	- €	233.840,00 €
	Betriebskosten				
A5	Anzahl Parkscheinautomaten (PSA)	B5	95	42	89
A6	Betriebskosten Parkscheinautomat/Jahr [€]	B21	750,00 €		
A7	Betriebskosten	A5 * B21	71.250,00 €	31.500,00 €	66.750,00 €
A8	Summe	A7	71.250,00 €	31.500,00 €	66.750,00 €
	Investitionskosten				
A9	Investitionskosten Parkscheinautomat [€]	B20	8.000,00 €		
A10	Investitionskosten	A5 * (B20 / 5)	152.000,00 €	67.200,00 €	142.400,00 €
	Anzahl der bewirtschafteten Stellplätze	B2	2.174	1.368	1.548
A11	einmalige Beschilderungskosten	B8	60,00 €		
			130.440,00 €	82.080,00 €	92.880,00 €
A12	Erstausstattung Dienstkleidung [€/Überwachungskraft]	B23	3.000,00 €		
A13	Sachkosten	A1 * B23	45.000,00 €	- €	12.000,00 €
A14	Kosten im 1. Jahr	A10 + A11 + A13	327.440,00 €	149.280,00 €	247.280,00 €
A15	Kosten im 2. bis 5. Jahr	A10	152.000,00 €	67.200,00 €	142.400,00 €
A16	Gesamtkosten 1. Jahr	A4 + A8 + A14	1.275.590,00 €	180.780,00 €	547.870,00 €
A17	Gesamtkosten 2. bis 5. Jahr	A4 + A8 + A15	1.100.150,00 €	98.700,00 €	442.990,00 €
A18	Gesamtkosten ab 6. Jahr	A4 + A8	948.150,00 €	31.500,00 €	300.590,00 €

Anlage 4: Wirtschaftlichkeitsberechnung – Ausgaben

			Zone Alt Treptow	Zone Treptower Park	Zone Plänterwald Nord
	Kosten-Nutzen-Rechnung	Formel			
N1	Einnahmen	<i>E25</i>	1.225.509,24 €	42.849,45 €	343.541,29 €
	Ausgaben				
N2	1. Jahr	- A16	-1.275.590,00 €	-180.780,00 €	-547.870,00 €
N3	2. bis 5. Jahr	- A17	-1.100.150,00 €	-98.700,00 €	-442.990,00 €
N4	ab 6. Jahr	- A18	-948.150,00 €	-31.500,00 €	-300.590,00 €
	Wirtschaftlichkeit				
N5	1. Jahr	<i>N1 + N2</i>	-50.080,76 €	-137.930,55 €	-204.328,71 €
N6	2. bis 5. Jahr	<i>N1 + N3</i>	125.359,24 €	-55.850,55 €	-99.448,71 €
N7	ab 6. Jahr	<i>N1 + N4</i>	277.359,24 €	11.349,45 €	42.951,29 €

Anlage 5: Wirtschaftlichkeitsberechnung – Kosten-Nutzen-Rechnung

[Anlage 6 bis 39 (Parkraumauslastung je Zone, Tagart, Zeitschicht) nicht enthalten]