

Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH

für urbane Mobilität



Radverkehrsanlagen und Parkraum- bewirtschaftung

**Im OT Friedrichshain Süd des Bezirks
Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin**

– Endbericht Teil Parkraumbewirtschaftung –

Projekt-Nr. stadtraum: 1 5500 1909 0010

Auftraggeber: **Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin**
Abt. für Bauen, Planen und Facility Management
Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Straßen
Yorckstr. 4 - 11
10965 Berlin

Auftragnehmer: **stadtraum**
Gesellschaft für Raumplanung,
Städtebau & Verkehrstechnik mbH
Rotherstraße 22
10245 Berlin

Kontaktperson: M. Sc. Julia Gräbel
Telefon: 030 55675 139
E-Mail: Julia.Graebel@stadtraum.com

Datum: 26.08.2020



Inhaltsverzeichnis

1	Veranlassung und Zielsetzung	5
2	Untersuchungsgebiet	6
3	Methodik der Bestandsaufnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs in den nicht bewirtschafteten Gebieten	9
3.1	Grundlagen	9
3.2	Erhebungszeitraum	11
4	Auswertung der Parkraumerhebungen	12
4.1	Lichtenberger Straße	12
4.2	Arena Nord.....	14
4.3	Arena Süd.....	17
4.4	Alt-Stralau	20
4.5	Parkraumbilanz	22
5	Parkraumbewirtschaftung	24
6	Ausblick	28
6.1	Umsetzungsstrategie	28
6.2	Lieferverkehr.....	28
7	Literaturverzeichnis	30
8	Anlagenverzeichnis	31



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Untersuchungsraum Friedrichshain Süd (eigene Darstellung)	6
Abbildung 2 Untersuchungsraum Friedrichshain Nord einschließlich übergeordnetem Straßennetz und erfassten Stellplätze (eigene Darstellung).....	7
Abbildung 3 Legende Parkraumauslastung (eigene Darstellung)	10
Abbildung 4 Bestand und Nutzung Lichtenberger Straße (eigene Darstellung)	12
Abbildung 5: Parkraumauslastung Lichtenberger Straße zwischen 3 und 23 Uhr (eigene Darstellung)	13
Abbildung 6 Nutzung und Bewirtschaftung Arena Nord (eigene Darstellung)	15
Abbildung 7 Parkraumauslastung Arena Nord zwischen 3 Uhr und 23 Uhr (eigene Darstellung).....	16
Abbildung 8 Bewirtschaftung und Nutzung Arena Süd (eigene Darstellung)	17
Abbildung 9 Parkraumauslastung im Gebiet Arena Süd zwischen 3 Uhr und 23 Uhr (eigene Darstellung) .	19
Abbildung 10 Bewirtschaftung und Nutzung Alt-Stralau	20
Abbildung 11 Parkraumauslastung Alt-Stralau zwischen 3 Uhr und 23 Uhr (eigene Darstellung)	22
Abbildung 12 Übersichtskarte Parkraumauslastung.....	23
Abbildung 13 Parkraumbewirtschaftung Bestand und Planung (eigene Darstellung).....	24
Abbildung 14 Vorschlag für Parkraumbewirtschaftung (eigene Darstellung)	26
Abbildung 15 Beobachtete Liefervorgänge zwischen 9 Uhr und 13 Uhr (eigene Darstellung).....	28

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Tarifgestaltung Parkhäuser Arena Süd	18
Tabelle 2 Wirtschaftlichkeitsberechnung.....	27



Abkürzungsverzeichnis

AG	Auftraggeber
BA	Bezirksamt
EVE	Empfehlungen für Verkehrserhebungen
Ew.	Einwoher*innen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Kfz	Kraftfahrzeug
LOR	Lebensweltlich orientierte Räume
PLR	Planungsraum
OT	Ortsteil
SenUVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
StEP Verkehr	Stadtentwicklungsplan Verkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SrV	Mobilität in Städten (ehemals: System repräsentativer Verkehrsbefragungen)
VZ	Verkehrszeichen
WE	Wohneinheiten

1 Veranlassung und Zielsetzung

Mit dem zunehmenden Radverkehr in Berlin und explizit im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg wird es immer dringlicher sicherzustellen, dass die vorhandenen Radverkehrsanlagen uneingeschränkt genutzt werden können und vorhandene Potenziale zur Erweiterung und Verbesserung der Radverkehrsanlagen erschlossen werden.

In zunehmender Anzahl lässt sich im OT Friedrichshain Süd feststellen, dass immer wieder Radfahrstreifen von vorschriftswidrig haltenden oder parkenden Fahrzeugen blockiert und der Radverkehr dadurch sicherheitsgefährdend behindert wird. Dies ist besonders in den Straßenzügen Boxhagener Straße, Grünberger Straße – Wedekindstraße, Revaler Straße, Modersohnstraße und Straße der Pariser Kommune oder Teilbereichen davon festzustellen.

Das Problem allein sind jedoch nicht die stetig zunehmenden Behinderungen zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr, sondern vor allem auch fehlende oder schlecht ausgebaute Radverkehrsanlagen. Eine zukunftsorientierte Verbesserung des Radverkehrsnetzes wird nur möglich, wenn die vorhandenen Verkehrsräume entsprechend dem Berliner Mobilitätsgesetz zugunsten der Verkehre des Umweltverbundes neu aufgeteilt werden können. Dabei wird man nicht umhinkommen, die heute größtenteils noch sehr komfortablen Angebote für Dauerparker zugunsten des Liefer-, Lade- und Kurzparkverkehrs sowie einer Erweiterung der Anlagen des Radverkehrs zu reduzieren.

Mit dem Inkrafttreten des Berliner Mobilitätsgesetzes werden Maßnahmen erforderlich, die Alternativen zur Freihaltung der Radverkehrsanlagen (und auch der Gehwege) von verbotswidrig haltenden Fahrzeugen des Wirtschafts-, insbesondere des kurzzeitigen Lieferverkehrs schaffen. Dies erfordert ein ganzheitliches Konzept der Regelungen, Bewirtschaftung und Überwachung des ruhenden Verkehrs zur Herstellung der Verträglichkeit mit den Stadtquartieren.

Vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin wurde stadtraum mit der Untersuchung der Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung im hierfür definierten Bereich Friedrichshain Süd beauftragt. Im Rahmen des Ziels, vorhandene Potenziale zur Erweiterung und Verbesserung der Radverkehrsanlagen zu identifizieren, soll auch das vorhandene Stellplatzpotenzial und dessen Auslastung erfasst werden.

Im vorliegenden Teilbericht werden die Ergebnisse der Parkraumuntersuchung vorgestellt. Ziel ist es, durch gebietsweit abgestimmte und gut begreifbare Regelungen Ausweichverkehr mit dem Ziel des Parkens zu minimieren.

2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet Friedrichshain Süd wird im Norden durch den Strausberger Platz, die Karl-Marx-Allee und die Frankfurter Allee, im Osten und Westen durch die Bezirksgrenzen und im Süden durch den Straßenzug Holzmarktstraße – Mühlenstraße bzw. die Spree begrenzt.

Nördlich des Untersuchungsraums grenzt der Untersuchungsraum Friedrichshain Nord an, der in einem separaten Gutachten betrachtet wird.

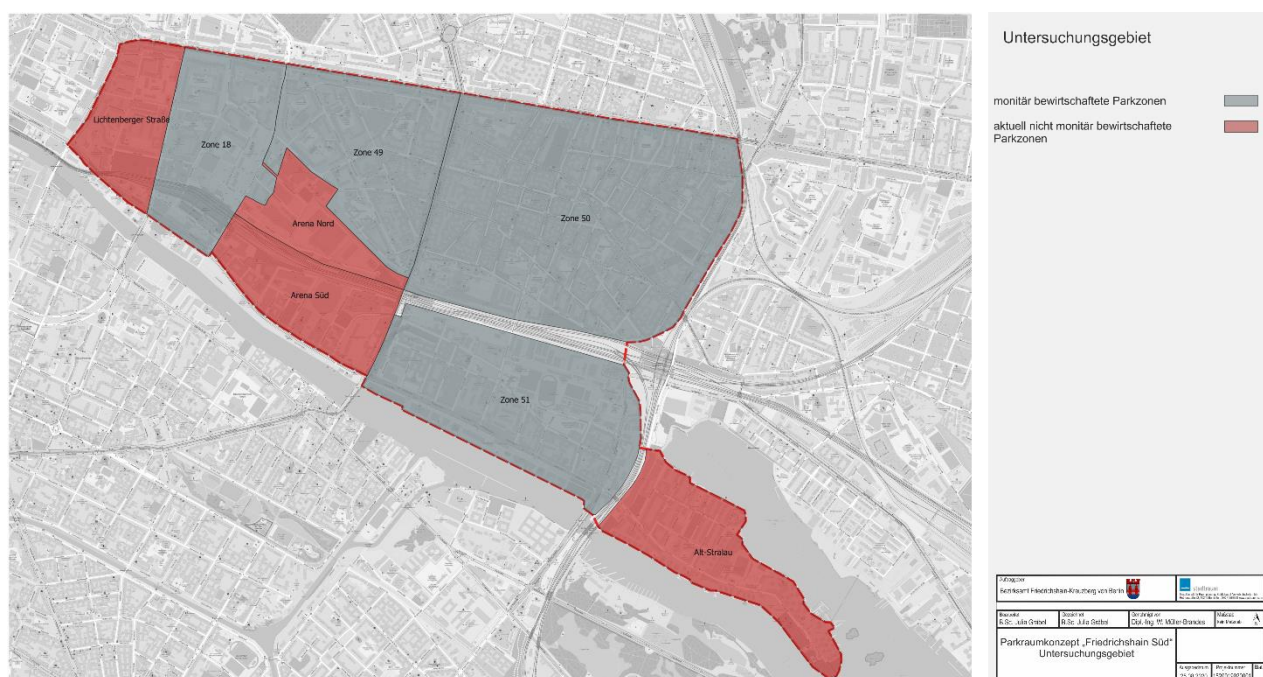


Abbildung 1 Untersuchungsraum Friedrichshain Süd (eigene Darstellung, vgl. Anlage A)

Im Untersuchungsgebiet befinden sich im Hinblick auf die Parkraumbewirtschaftung vier Bereiche, die als monetär bewirtschaftete Parkzonen ausgewiesen sind. Für die weitere Untersuchung wurde das Gebiet in insgesamt acht Bereiche unterteilt. Aus dem Bestand wurden die vier Parkzonen Zone 18, Zone 49, Zone 50 und Zone 51 übernommen und um vier weitere Gebiete ergänzt. Diese sind:

Lichtenberger Straße

Das neue Gebiet Lichtenberger Straße ist im Westen durch die Lichtenberger Straße begrenzt, im Norden durch die Karl-Marx-Allee, im Osten durch die Andreasstraße und im Süden durch die Holzmarktstraße. Während angrenzende Gebiete bereits durch Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden (östlich Zone

18, westlich Zone 14 des Bezirks Mitte), gibt es aktuell innerhalb des Gebiets Lichtenberger Straße nur zeitliche oder nutzergruppenspezifische Parkbeschränkungen.

Arena Süd und Nord

Der aktuell noch unbewirtschaftete Bereich im unmittelbaren Umfeld der Mercedes-Benz Arena wurde in zwei Gebiete unterteilt. Das Gebiet Arena Süd ist im Norden durch die Eisenbahntrasse der Stadtbahn, im Osten durch die Warschauer Straße, im Süden durch die Mühlenstraße und im Westen durch die Straße der Pariser Kommune begrenzt. Das Gebiet Arena Nord ist von der Zone 18 (Westen), der Zone 49 (Norden) und den Zonen 50 und 51 (Osten) begrenzt. Im Süden grenzt das Gebiet an die Stadtbahn. Die beiden Gebiete wurden im Auftaktgespräch zusammen betrachtet, jedoch wurde in Vorbereitung der Parkraumerhebung festgestellt, dass die Bahntrasse eine hohe Barrierewirkung aufweist und auch die Nutzungen sehr unterschiedlich sind. Damit ist eine strukturelle Einheit weder räumlich noch nutzungsseitig gegeben.

Alt-Stralau

Im östlichen Teil des Untersuchungsraumes befindet sich der Bereich Alt-Stralau. Dieser entspricht der Halbinsel Stralau, welche durch die Spree, den Rummelsburger See und die Trasse der Ringbahn begrenzt wird.

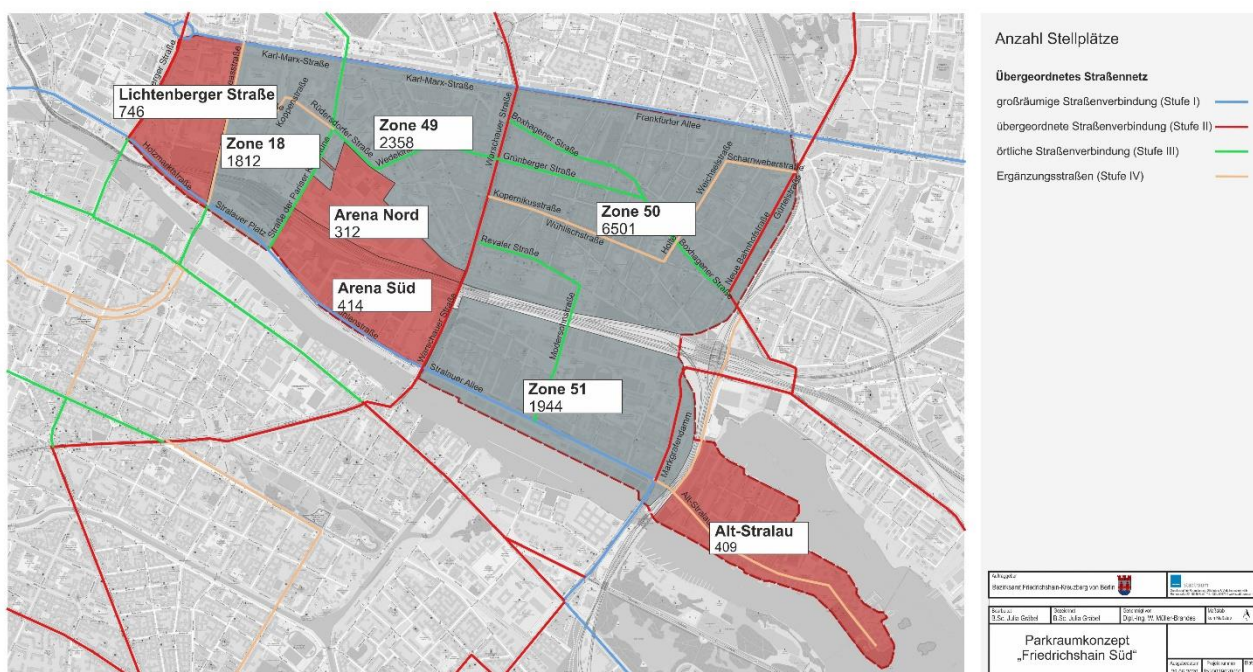


Abbildung 2 Untersuchungsraum Friedrichshain Nord einschließlich übergeordnetem Straßennetz und erfassten Stellplätze (eigene

Darstellung, vgl. Anlage A))

In dem gesamten Gebiet wohnen (Stand 2018) 80.336 Menschen. Das mit Abstand bevölkerungsreichste und größte Gebiet ist die Zone 50 (42.261 gemeldete Personen). Weiter waren 2018 33.681 Kfz in den acht Gebieten angemeldet, daraus folgt eine Motorisierungsrate von rund 419 Kfz pro 1.000 Ew. (wobei Firmenwagen mitgezählt sind). Die meisten Kfz sind in der Zone 50 gemeldet, jedoch sind fast ebenso viele Kfz im Bereich Arena Süd zuzuordnen. Dies lässt sich auf eine hohe Anzahl an Firmenwagen zurückführen.

Die Auswertung der Befragung „Mobilität in Städten“ der TU Dresden (SrV 2018) liefert für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg (SrV 2018: 23) die Aussage, dass von den Personen mit unbeschränkter Pkw-Verfügbarkeit annähernd 60 % den Pkw nur zwei Mal in der Woche oder seltener nutzen. Dies lässt auf ein hohes Potenzial für einen Ausbau des Carsharings oder modaler Verlagerungen auf den Umweltverbund schließen.

Die Gebietsabgrenzungen orientieren sich an den Planungsräumen (PLR) der Lebensweltlich orientieren Räume (LOR) in Berlin. Der PLR Andreasstraße ist in die Bereiche Lichtenberger Straße und Zone 18 unterteilt. Beide Bereiche sind durch Hochhäuser aus der Nachkriegszeit mit großzügigen Freiflächen geprägt. Nach dem Berliner Mietspiegel wird hier mittlere Wohnlage definiert.

Die Zone 49 entspricht dem PLR Weberwiese und weist sowohl gründer- sowie nachkriegszeitliche Bebauung in überwiegend mittlerer Wohnlage auf. Aufgrund einer zunehmenden Eigentumsentwicklung wurde der westliche Teil des Gebietes 2016 als Erhaltungsgebiet festgesetzt. Dies betrifft 3400 Wohneinheiten (WE) und rund 5.300 der insgesamt 11.314 Bewohner*innen. (BA Friedrichshain-Kreuzberg 2019a)

Die Parkzone 50 setzt sich aus den PLR Traveplatz und Boxhagener Platz zusammen. Beide PLR sind durch eine verdichtete Blockrandbebauung der Gründerzeit mit mittlerer Wohnlage. Der Bereich um den Boxhagener Platz weist eine hohe Dichte an Bars, Clubs, Restaurants und ist damit auch ein Anziehungspunkt für lokale, nationale und internationale Besucher*innen. Teile beider PLR sind als Erhaltungsgebiet Boxhagener Platz nach § 172 (1) Satz 1 Br. 2 BauGB festgesetzt worden. In dem ausgewiesenen Bereich wohnen rund 12.000 der insgesamt 42.261 Menschen. (BA Friedrichshain-Kreuzberg 2019b; BA Friedrichshain-Kreuzberg 2019c)

Die Parkzone 51 entspricht im Wesentlichen dem PLR Stralauer Kiez. Das Gebiet ist durch eine verdichtete Blockrandbebauung der Gründerzeit geprägt. Aufgrund von Baufertigstellungen zwischen 2015-2017 hat das Gebiet einen Bevölkerungszuwachs verzeichnen können. (BA Friedrichshain-Kreuzberg 2019c)

3 Methodik der Bestandsaufnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs in den nicht bewirtschafteten Gebieten

Um eine belastbare Bewertung der vorhandenen Parkraumsituation vornehmen zu können, müssen alle verfügbaren, nutzungsfähigen und aktuell genutzten Parkstände nach Parkregelung, Parkdauer und Parkraumauslastung erfasst werden. In die Untersuchung werden nur öffentlich zugängliche Stellplätze einbezogen.

Im Einzelnen ergeben sich für die Erfassung der Bestandssituation folgende Leistungen:

- Erfassung aller Parkstände nach Anzahl, Ort, Regulierung (Bewirtschaftung) und Unterscheidung in private und öffentliche Parkflächen sowie Dokumentation in einer Übersichtskarte
- Erfassung des Auslastungsgrades, der Zeitdauer der Parkvorgänge (in 2-h-Intervallen) und daraus abgeleitet die Nutzergruppen (Anwohner, Besucher); die privaten Kundenparkplätze werden dabei nicht berücksichtigt.
- Durchführung einer Nachtzählung zur Ermittlung der Parkraumauslastung durch Anwohner

3.1 Grundlagen

Verkehrserhebungen dienen zur Ermittlung planungsrelevanter Grundlagendaten. Die Durchführung der Erhebung orientiert sich an den *Empfehlungen für Verkehrserhebungen*, Ausgabe 2012 (EVE 2012), um einen ausreichenden Qualitätsstandard gewährleisten zu können (FGSV 2012:7).

Definition des Parkdrucks

Die Untergliederung des Auslastungsgrades folgt den EVE der *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen* (FGSV). Empfohlen ist eine Unterteilung in fünf Auslastungsgrade, von unter 60 Prozent Auslastung (kein Parkdruck) bis über 90 Prozent Auslastung (sehr hoher Parkdruck). Die jeweiligen Auslastungsgrade wurden zusätzlich farblich kodiert.

Zur Gewinnung eines schnellen Überblicks bezüglich der Auslastung über den Tag wird für jeden Straßenzug die Auslastung der Parkflächen über den Tag in einem Kreis (analog einer „Uhr“) dargestellt. Die Kreissegmente stehen jeweils für eine Erhebungsrunde, die Farbe symbolisiert den Auslastungsgrad (Parkdruck nach EVE 2012), der in der jeweiligen Runde festzustellen war (siehe Abbildung 3). Zur besseren Lesbarkeit

der Darstellung wurden die Tageszeiten zusätzlich vermerkt. Als Ergebnis ist die Auslastung zu den jeweiligen Tageszeiten sowohl in den einzelnen Clustern als auch für die drei Teilgebiete und das gesamte Untersuchungsgebiet ausgewertet worden.

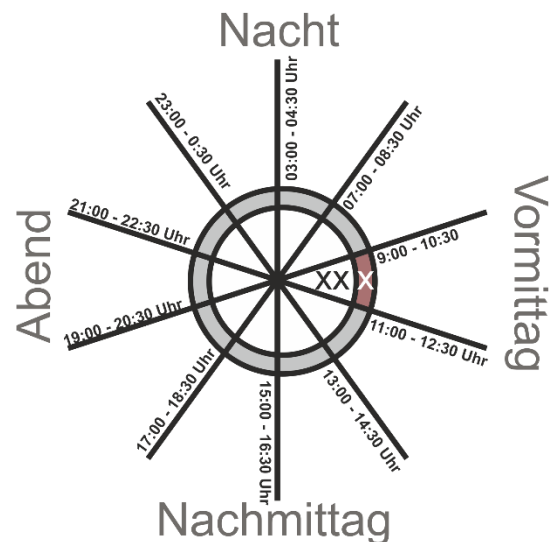
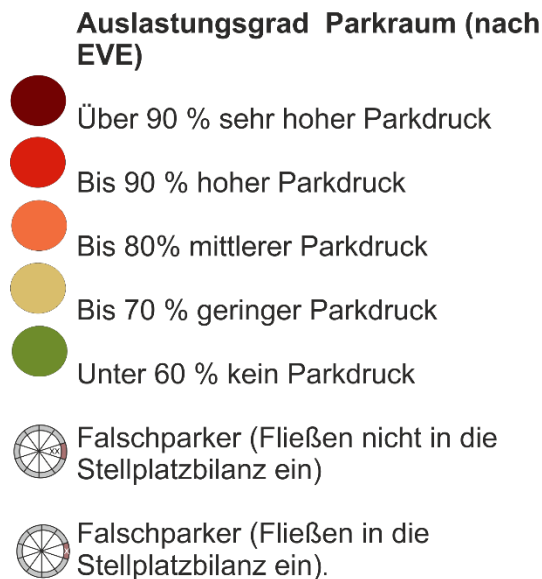


Abbildung 3 Legende Parkraumauslastung (eigene Darstellung)

Neben der Auslastung wird auch die Anzahl der Falschparkenden dargestellt. Dabei wird zwischen zwei Arten von Falschparkenden unterschieden. Die Anzahl an aufgenommenen Kfz im äußeren Ring der (symbolhaften) Uhr fließt in die Parkraumbilanz ein, denn diese Fahrzeuge stehen im Bereich eines vorhandenen Stellplatzangebots, ihr Vorhandensein kann also auf eine nicht im näheren Umfeld zu deckende Parkraumnachfrage (Überlastung) schließen lassen. Die falsch geparkten Kfz, welche im inneren Kreis dargestellt werden, stehen dagegen nicht in der Nähe eines Stellplatzangebotes. Sie können zwar als Indiz auf eine möglicherweise *räumlich* nicht völlig dem Bedarf entsprechende Verteilung des Parkraums gewertet werden (und sind daher zu erfassen), lassen aber nicht auf eine *mengenmäßig* zu geringe Anzahl an Stellplätzen schließen. Daher fließen diese Kfz nicht in die Parkraumbilanz ein.

Nutzergruppen

Die erste Runde in der Nacht ab 3 Uhr lieferte Erkenntnisse über die Nutzung des Parkraums durch Anwohner*innen, da davon ausgegangen werden kann, dass zu dieser Zeit nicht belegen.

Für die Parkdauer wird, in Anlehnung an die EVE, zwischen Kurz-, Mittel- und Langparkenden unterschieden.

den. Als Kurzparkende gelten hier die Kfz, die nur in einer Erhebungsrunde erfasst wurden und damit weniger als zwei Stunden Parkdauer aufweisen. Mittelparkende wurden in zwei oder drei Runden erfasst und parken demnach mehr als zwei und weniger als acht Stunden am selben Ort. Langparkende wurden in vier oder mehr Erhebungsrunden erfasst und parken folglich acht Stunden oder länger. Die Kategorie der Dauerparkenden (nach EVE über 10 Stunden Parkdauer) verwenden wir hier nicht, sondern unterscheiden noch die Permanentparkenden. Damit werden hier Kfz bezeichnet, die im gesamten Untersuchungszeitraum (20 Stunden) gar nicht bewegt wurden, sie sind also in jeder Runde am selben Ort erfasst worden.

3.2 Erhebungszeitraum

In den aktuell unbewirtschafteten Gebieten *Arena Süd*, *Arena Nord*, *Lichtenberger Straße* und *Alt-Stralau* wurde die Auslastung im Tagesverlauf mittels einer Kennzeichenerfassung erhoben. (Der Datenschutz war gemäß EVE 2012 durch Nichterfassen der Ortskennung der Kennzeichen gewährleistet.) Die Kennzeichenerhebung wurde in zehn Durchgängen (Runden) nacheinander durchgeführt, beginnend um 3 Uhr in der Nacht, um den Anteil der parkenden Anwohner*innen zu ermitteln. Es folgten weitere Runden um 7 Uhr, 9 Uhr, 11 Uhr, 15 Uhr, 17 Uhr, 19 Uhr, 21 Uhr und 23 Uhr. Zusätzlich hat eine Zählung (ohne Kennzeichenerfassung) des ruhenden Kfz-Verkehrs am Samstag um 11 Uhr stattgefunden.

Gemäß den Empfehlungen der EVE wurden die Zählungen an Normalwerktagen absolviert (das sind die Tage Montag bis Donnerstag in Wochen von März-Oktober außerhalb von Schulferien und ohne Feiertage, sowie vor Ferien- oder Ferientagen (FGSV 2012)). Die Kennzeichenerfassungen fanden am 21./22. und am 28./29. August 2019 statt. Neben der Kennzeichenerfassung auf den öffentlichen Stellplätzen wurde in allen vier Gebieten auch eine Zählung des ruhenden Verkehrs auf privaten, aber öffentlich zugänglichen Parkflächen um 3 Uhr, 11 Uhr und 19 Uhr durchgeführt.

In den bereits monetär bewirtschafteten Zonen wurde ebenfalls eine Zählung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum und auf öffentlich zugänglichen, aber privaten Parkflächen geleistet. Die Zählung erfolgte an mehreren Tagen zwischen dem 30. Oktober und dem 20. November 2019 um 3 Uhr, 11 Uhr und 19 Uhr. Die Zählung am Wochenende fand, wie auch in den nicht bewirtschafteten Bereichen, samstags um 11 Uhr statt.

4 Auswertung der Parkraumerhebungen

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Verkehrserhebung für die einzelnen Bereiche detailliert dargestellt. Die dargestellten, verkleinerten Karten dienen nur der Übersicht, sie sind in Originalgröße bzw. zoombar als Anlagen beigefügt.

4.1 Lichtenberger Straße

Das Gebiet Lichtenberger Straße ist überwiegend durch einen hohen Anteil an Wohnbebauung geprägt. Insgesamt waren Stand 2018 10.826 Menschen hier gemeldet. Entlang der übergeordneten Straßen (vgl. übergeordnetes Straßennetz StEP Verkehr SenUVK) Mühlenstraße, Karl-Marx-Allee und Andreasstraße gibt es eine erhöhte Konzentration an Einzelhandels- und Gewerbeeinheiten.

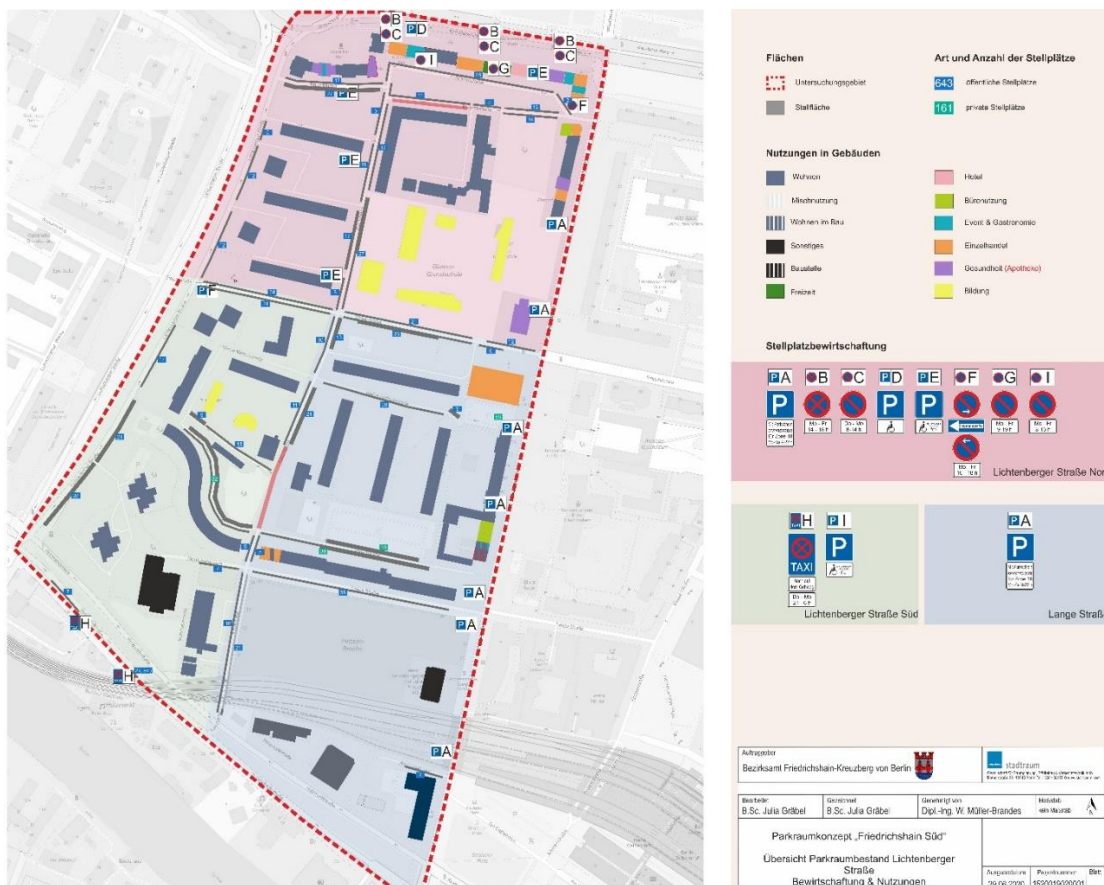


Abbildung 4 Bestand und Nutzung Lichtenberger Straße (eigene Darstellung, vgl. Anlage B)

Parkraumangebot

Im Rahmen der Untersuchung wurde das Angebot an Parkständen auf allen öffentlichen Straßen im Gebiet

aufgenommen. Insgesamt wurden 49 Straßen bzw. Straßenabschnitte (zur besseren Verortung- und Unterscheidbarkeit) untersucht, sowie der Parkplatz einer Edeka-Filiale an der Andreasstraße. Die Anzahl der ermittelten Parkstände (zum Zeitpunkt der Erhebung) beträgt 746. Der Parkplatz von Edeka hat insgesamt 58 Parkplätze.

Bewirtschaftung

Eine monetäre Bewirtschaftung liegt nicht vor. Im Untersuchungsgebiet gibt es nur wenige zeitliche oder nutzergruppenbezogene Parkraumbeschränkungen. Zeitliche Beschränkungen durch VZ 283 (mit Zusatzzeichen) oder VZ 286 finden sich in sechs Straßen bzw. Straßenabschnitten. Die meisten Einschränkungen (drei) finden sich auf der nördlichen Seite der Neuen Blumenstraße (2x Z 286 und 1x Stellplatz für Menschen mit Behinderungen). Betroffen sind hier insgesamt acht Parkstände. Auf der Lichtenberger Straße südlich der Singerstraße befindet sich eine zeitliche beschränkte Bushaltestelle (Mo-Fr 8-15h). Hier entfallen zu den betroffenen Zeiten fünf Parkstände. Der Kundenparkplatz der Edeka-Filiale wird mit Parkscheibe bewirtschaftet (1,5 Stunden Parkdauer ist zulässig).

Auslastung

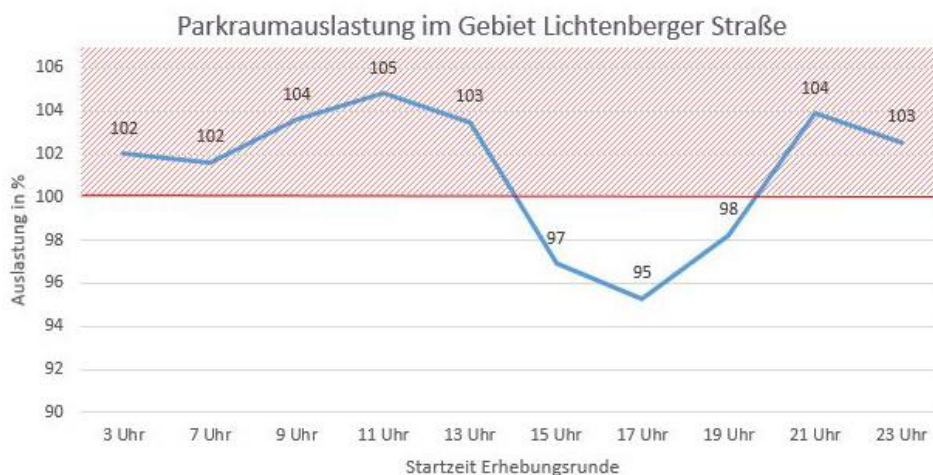


Abbildung 5: Parkraumauslastung Lichtenberger Straße zwischen 3 und 23 Uhr (eigene Darstellung)

Auffällig ist die sehr starke Auslastung des Parkraums im gesamten Gebiet. Diese tritt insbesondere nachts bzw. morgens und abends zutage und sinkt tagsüber zwischen 13 und 21 Uhr ab. Für den gesamten Untersuchungszeitraum von 03:00 bis 23:00 Uhr wurde im Schnitt eine Auslastung von 101 Prozent ermittelt. Es wird also mehr geparkt als Parkstände vorhanden sind. Hier fallen einige Straßen bzw. Straßenabschnitte durch teilweise extreme Überbelegung auf, wie z. B. der nördliche Teil der Neuen Blumenstraße mit einer

Auslastung von ca. 200 Prozent, was auf das Nichtbeachten der zeitlichen Parkbeschränkungen und somit auf eine große Zahl von Falschparkenden zurückzuführen ist. Dies trifft auch auf den Abschnitt Singerstraße (Sparkasse), den Mehlbeerenweg (Bolzplatz) und die Holzmarktstraße (Holzmarkt) zu.

Nutzergruppen

Aus der Analyse der Parkdauer kann abgeleitet werden, dass es sich zu 55 Prozent (781 Kfz) um Anwohner handelt, wovon 21 Prozent (302 Kfz) ihr Auto während des Erhebungstages nicht bewegt haben (Permanentparker). Der Anteil pro Straßenzug unterscheidet sich z. T. deutlich. Während an einigen Orten keine Permanentparkenden aufgenommen wurden, wie in Teilen der Lichtenberger Straße, war der Anteil beispielsweise in der Krautstraße (bis Ecke Singerstraße) mit 77 Prozent oder im Mehlbeerenweg mit 100 Prozent deutlich höher. Der Durchschnittswert für alle Straßenzüge liegt bei 43 Prozent. Für alle Erhebungsrounden zeigte sich bei der Analyse ein vergleichsweise hoher Anteil an Dauerparkern. Insgesamt wurden 814 Dauerparkende aufgenommen. Im Schnitt wurden pro Runde 471 Dauerparkende erfasst, was einem Anteil von 63 Prozent entspricht.

4.2 Arena Nord

Im Vergleich zu dem Gebiet *Lichtenberger Straße* weist das Gebiet *Arena Nord* eine hohe Anzahl an großflächigen Gewerbebetrieben auf. Besonders gebietsprägend ist der Baumarkt (Hellweg) sowie der Großhandel Metro. Die Wohnnutzung spielt in diesem Bereich nur eine untergeordnete Rolle. Mit 682 gemeldeten Personen (Stand 2018) weist dieses Gebiet die niedrigste Anzahl an Bewohner*innen auf.

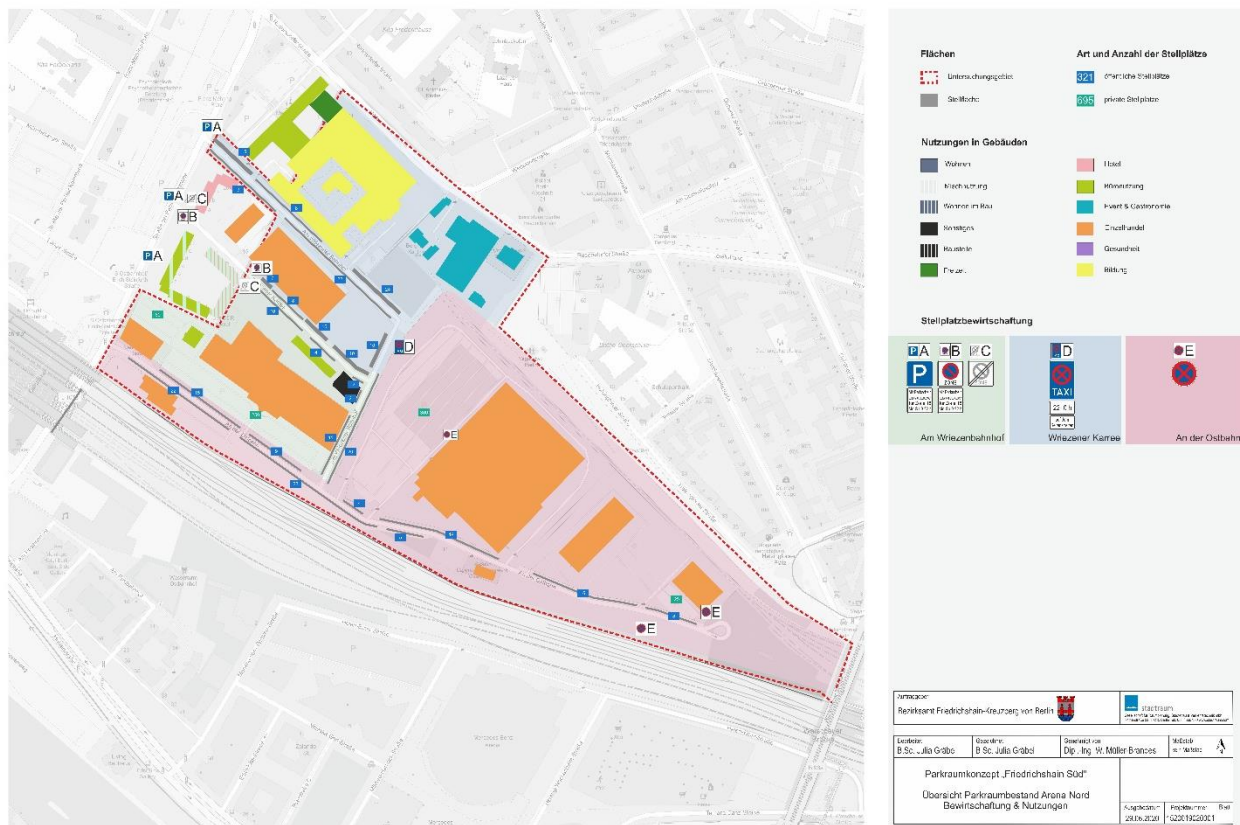


Abbildung 6 Nutzung und Bewirtschaftung Arena Nord (eigene Darstellung, vgl. Anlage C)

Parkraumangebot

Viele Gewerbeeinheiten haben eigene Stellplätze auf ihrem Gelände. Die Parkplätze des Supermarktes Netto (60 Stellplätze), des Baumarktes Hellweg (250 Stellplätze) und des Großhandels Metro (360 Stellplätze) sind zwar privat, jedoch auch öffentlich zugänglich. Insgesamt gibt es in dem Gebiet 695 private und 321 Stellplätze im öffentlichen Raum.

Bewirtschaftung

Eine monetäre Bewirtschaftung besteht nicht. Es gibt nur sehr wenige zeitliche oder nutzergruppenbezogene Parkraumbeschränkungen in dem Gebiet. Im östlichen Teil der Straße An der Ostbahn ist ein Halteverbot (VZ 283) ausgewiesen. Die Parkraumerhebung hat jedoch gezeigt, dass besonders die Mittelinsel im Wendehammer zum Parken genutzt wird. Weiter gibt es vor dem Club *Berghain* Einschränkungen durch einen Taxistand (VZ 229).

Auslastung

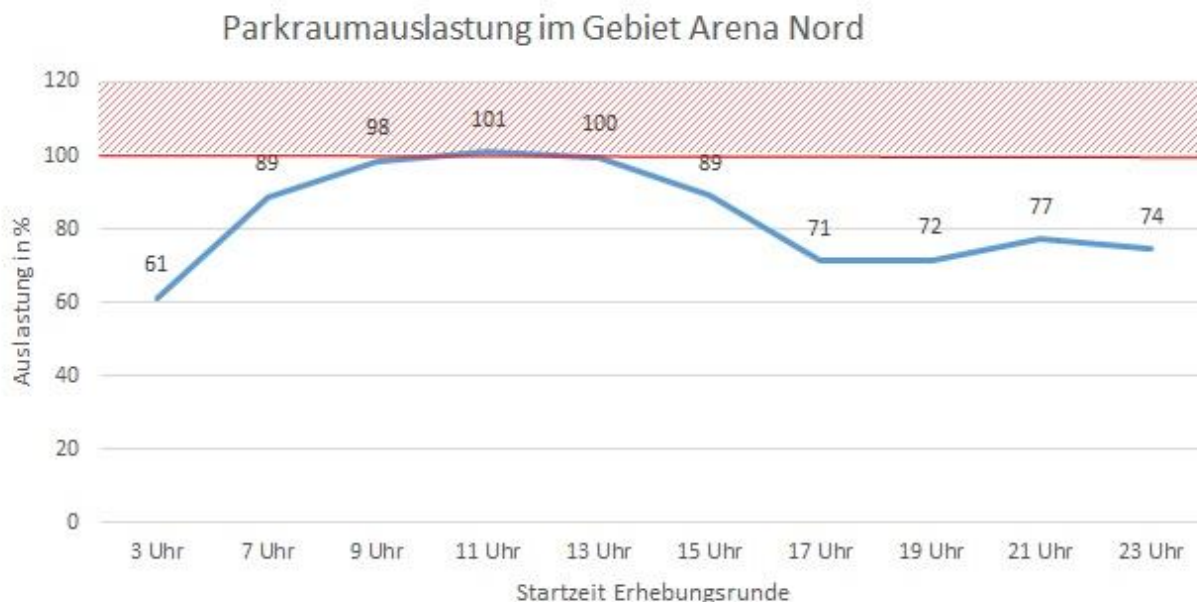


Abbildung 7 Parkraumauslastung Arena Nord zwischen 3 Uhr und 23 Uhr (eigene Darstellung)

Die Gesamtauslastung des Gebietes liegt zwischen 3 Uhr und 23 Uhr im Mittel bei 81 Prozent (hoher Parkdruck nach EVE 2012). Während die Auslastung zwischen 7 Uhr und 15 Uhr immer bei knapp 90 Prozent liegt, flacht die Kurve nach 17 Uhr ab und pendelt sich bei etwas mehr als 70 Prozent ein. Der Tiefstwert von 61 Prozent wurde um 3 Uhr nachts erhoben. Während einige Straßenzüge weniger ausgelastet sind, gibt es Straßenzüge, die eine extreme Überbelegung aufweisen. Die Straße Am Wriezener Bahnhof ist nahezu über den kompletten Untersuchungszeitraum vollkommen ausgelastet. Auffällig ist besonders der westliche Abschnitt, in welchem bei fast jeder Runde falsch parkende Kfz (z. B. Parken in zweiter Reihe) aufgenommen wurden. 21 der insgesamt 39 Falschparkenden befanden sich in diesem Bereich.

Nutzergruppen

Während des gesamten Erhebungszeitraums wurden 528 Kfz erfasst. 197 Kfz wurden als Anwohner*innenfahrzeuge aufgenommen (37 Prozent). Auffällig ist der hohe Anteil der Permanentparkenden. Mehr als die Hälfte der Anwohner*innen-Kfz zählen zu dieser Gruppe. Mit 64,4 Prozent hat der Bereich Arena Nord darüber hinaus den höchsten Anteil an Langparkenden.

4.3 Arena Süd

Das Gebiet Arena Süd befindet sich südlich des Stadtbahnviadukts und ist geprägt durch die Mercedes-Benz Arena sowie durch die *East Side Mall* und den Mercedes-Benz-Platz. Das Gebiet rund um die Mercedes-Benz Arena wird seit dem Jahr 2016 entwickelt. Die neuen Nutzungen werden vorrangig durch ein hohes Freizeitangebot wie Kino, Event-Arena und eine Vielzahl an Gastronomiebetrieben geprägt.

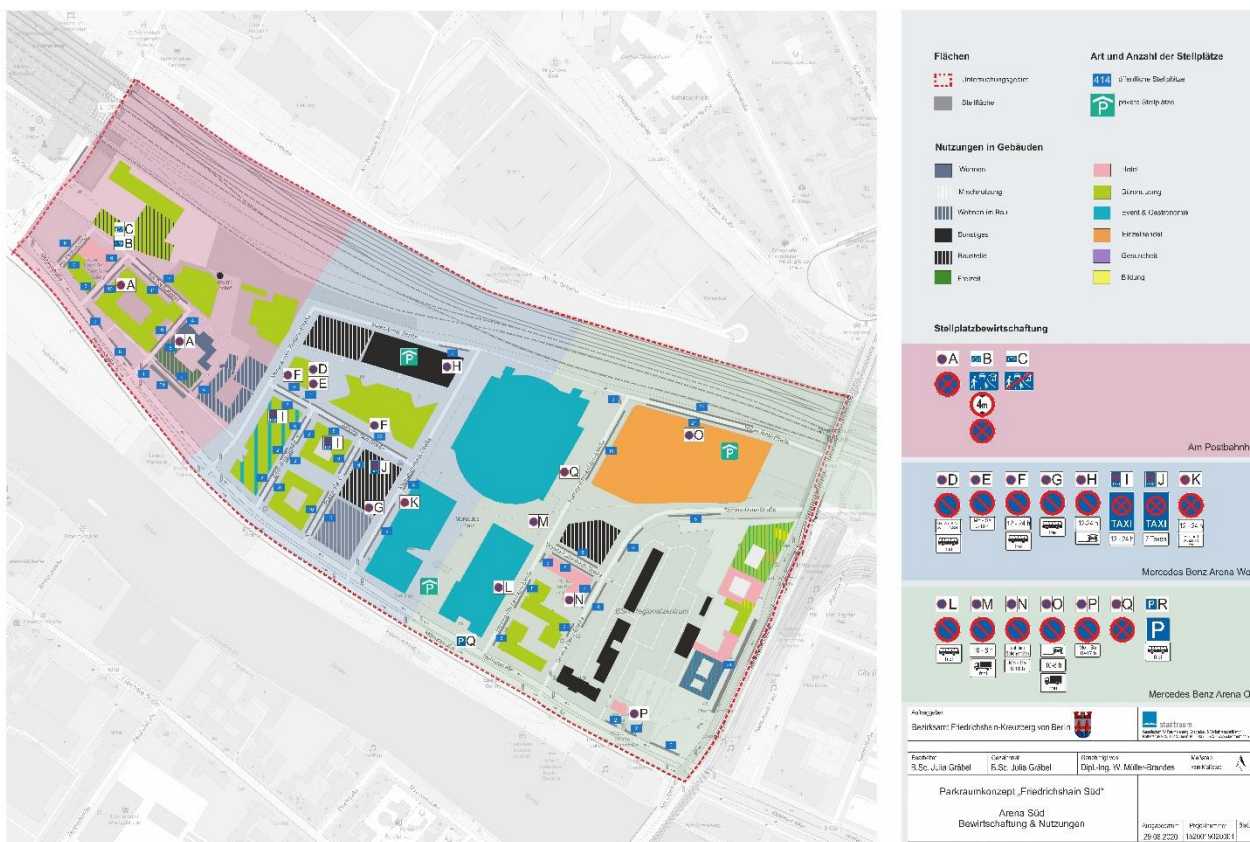


Abbildung 8 Bewirtschaftung und Nutzung Arena Süd (eigene Darstellung, vgl. Anlage D)

Weiter entstand auch eine Vielzahl von Bürogebäuden und mehrere Hotels. Die Entwicklung des Gebietes war zum Zeitpunkt der Untersuchung noch nicht abgeschlossen, weshalb einige Straßen bzw. Straßenzüge aufgrund von Baustellen nicht nutzbar oder nicht zugänglich waren. Insgesamt sind 482 Personen in dem Gebiet als Einwohner*innen gemeldet. Die Wohnbebauung befindet sich vorrangig im westlichen Bereich des Gebietes (Straße Am Postbahnhof) sowie an der Warschauer Straße. Die Bestandserhebung hat jedoch gezeigt, dass sich einige Wohngebäude noch im Bau befinden. (siehe Abbildung 8)

Parkraumangebot

Die Anzahl der ermittelten Parkstände im öffentlichen Straßenraum (zum Zeitpunkt der Erhebung) beträgt 414. Zum Zeitpunkt der Erhebung konnte jedoch in einigen Straßen aufgrund von Bauarbeiten nicht geparkt werden. Neben den Parkständen im Straßenraum gibt es drei Parkhäuser in dem Gebiet, die insgesamt 1.730 Stellplätze aufweisen. Die beiden Parkhäuser *Parkhaus Arena* (570 Plätze) und *Parkhaus Plaza* (400 Plätze) werden von der Firma Contipark betrieben und haben deshalb auch dieselbe Tarifstruktur. Das Parkhaus East Side Mall ist integriert in das gleichnamige Einkaufszentrum. Die unterschiedlichen Tarife sind in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Tarifgestaltung Parkhäuser Arena Süd (eigene Darstellung)

	Parkhaus Arena	Parkhaus Plaza	Parkhaus East Side Mall
Anzahl der Stellplätze	570	400	760
1. Std.	2,50 €	2,50 €	kostenfrei
2. Std.	2,50 €	2,50 €	1,50 €
3. Std.	2,50 €	2,50 €	2,50 €
Ab. 4. Std.	2,50 €	2,50 €	3,00 €
24 Stunden Tarif	30,00 €	30,00 €	Max. 7 €

Bewirtschaftung

Eine monetäre Bewirtschaftung besteht im öffentlichen Straßenraum nicht. Im Untersuchungsgebiet Arena Süd wurde eine hohe Anzahl an Parkraumbeschränkungen festgestellt. Besonders häufig sind Einschränkungen durch das VZ 286 in Kombination mit zeitlichen und nutzergruppenbezogenen Beschränkungen. Im Bereich *Mercedes-Benz Arena West* bestehen die meisten Parkraumeinschränkungen. So weist beispielsweise nahezu die gesamte Valeska-Gert-Straße Parkraumbeschränkungen auf. Während die Nordseite der Straße vorrangig für Busse vorbehalten wird, haben auf der Südseite Taxis Priorität. Neben dieser räumlichen Ballung an Einschränkungen gibt es im ganzen Gebiet vereinzelt Halte- und Parkverbote. Insgesamt wurden 18 verschiedene Parkraum einschränkende Regelungen mit Verkehrszeichen erhoben.



Auslastung

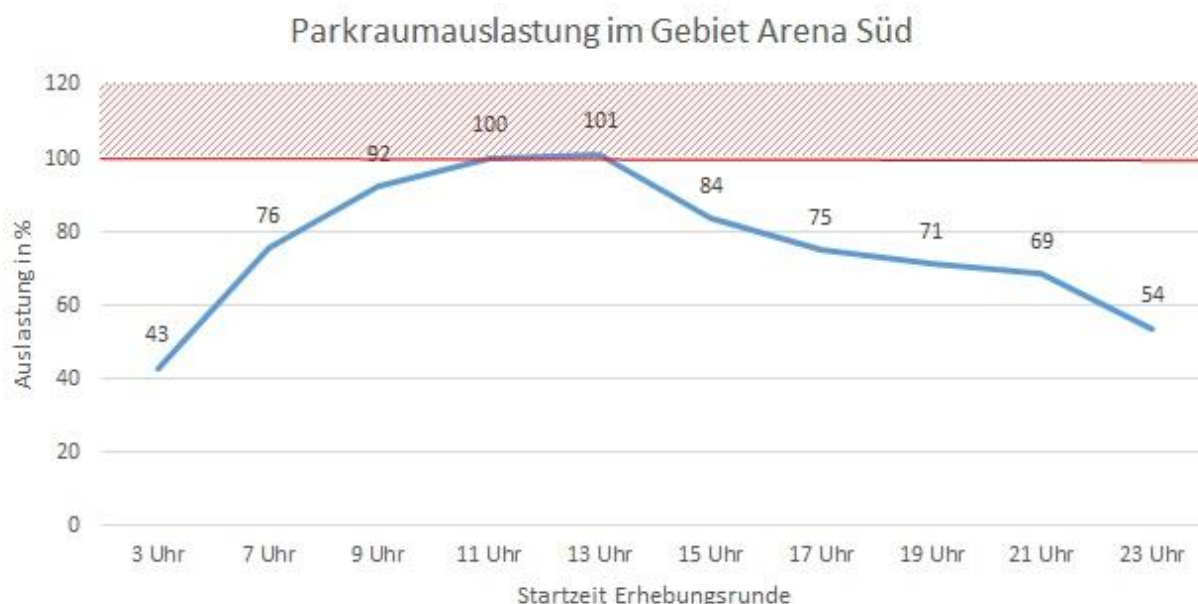


Abbildung 9 Parkraumauslastung im Gebiet Arena Süd zwischen 3 Uhr und 23 Uhr (eigene Darstellung)

Die Gesamtauslastung des Gebietes liegt zwischen 3 Uhr und 23 Uhr im Schnitt bei 76 Prozent. Die höchste Auslastung zeigt das Gebiet zwischen 9 und 13 Uhr. Mit über 90 Prozent ist der Parkdruck in diesem Zeitraum sehr hoch. Nach 13 Uhr sinkt die Kurve ab und erreicht mit 43 Prozent ihren Tiefstwert um 3 Uhr. Die Analyse zeigt, dass es große Unterschiede innerhalb des Gebietes gibt. Der Belegungsgrad in dem Bereich *Am Postbahnhof* ist sehr hoch. Bis auf die Straße Am Postbahnhof sind in diesem Gebiet alle Straßenzüge zwischen 7 Uhr und 15 Uhr sehr stark ausgelastet, eine hohe Anzahl an Falschparkern ist zu verzeichnen.

Weiter konnte auch in dem Cluster *Mercedes-Benz Arena West* eine hohe Anzahl an falsch geparkten Kfz beobachtet werden. Im Vergleich zu dem Bereich *Am Postbahnhof* lässt sich dies jedoch nicht auf ein zu geringes Parkraumangebot zurückführen. Die Erhebung hat gezeigt, dass oft die Auslastung unter 60 Prozent liegt, jedoch trotzdem falsch geparkte Kfz aufgenommen wurden. Für die hohe Anzahl an Falschparkenden konnten zwei Ursachen ermittelt werden. Zum einen handelt es sich, um unzulässig abgestellte Fahrzeuge (nach StVO – z. B. quer abgestellte Kompaktwagen der Marke *Smart*) und zum anderen gibt es zeitlich begrenzte Parkregelungen.

Ein Vergleich mit der Auslastung der Parkhäuser konnte nicht gezogen werden, da die Daten trotz mehrfacher Nachfragen nicht vollständig übermittelt wurden. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass das Parkhaus

der *East Side Mall* aufgrund der Bautätigkeit im Gebiet nicht leicht wahrzunehmen bzw. zu finden ist

Nutzergruppen

In dem Bereich Arena Süd wurden an dem Erhebungstag zwischen 3 und 23 Uhr 933 Kfz erfasst. Nach der Definition der EVE können davon 178 (19,1 Prozent) als Anwohner*innen definiert werden. Weiter wurden 52 (5,6 Prozent) sogenannte Permanentparker aufgenommen.

Im Vergleich zu den anderen Gebieten ist der Anteil an Kurz-, Mittel-, und Langparkenden sehr ausgeglichen.

4.4 Alt-Stralau

Das Gebiet Alt-Stralau ist geprägt durch die neu entstandenen Stadtvillen, Townhouses und Reihenhäuser. Die Halbinsel gehört zu dem Entwicklungsgebiet Rummelsburger Bucht und wird maßgeblich über den Straßenzug Alt-Stralau - Tunnelstraße erschlossen. Im westlichen Bereich des Gebietes (Kynaststraße) entsteht aktuell das Bürogebäude *B:HUB*, welches auf 47.300 m² Arbeitsfläche für rund 3.100 Menschen bieten wird. In diesem Zusammenhang sollen 120 Kfz-Stellplätze (und 500 Fahrradabstellplätze) geschaffen werden. Im östlichen Teil des Gebietes befindet sich eine Sportanlage, eine Grundschule sowie zwei Kindertagesstätten.

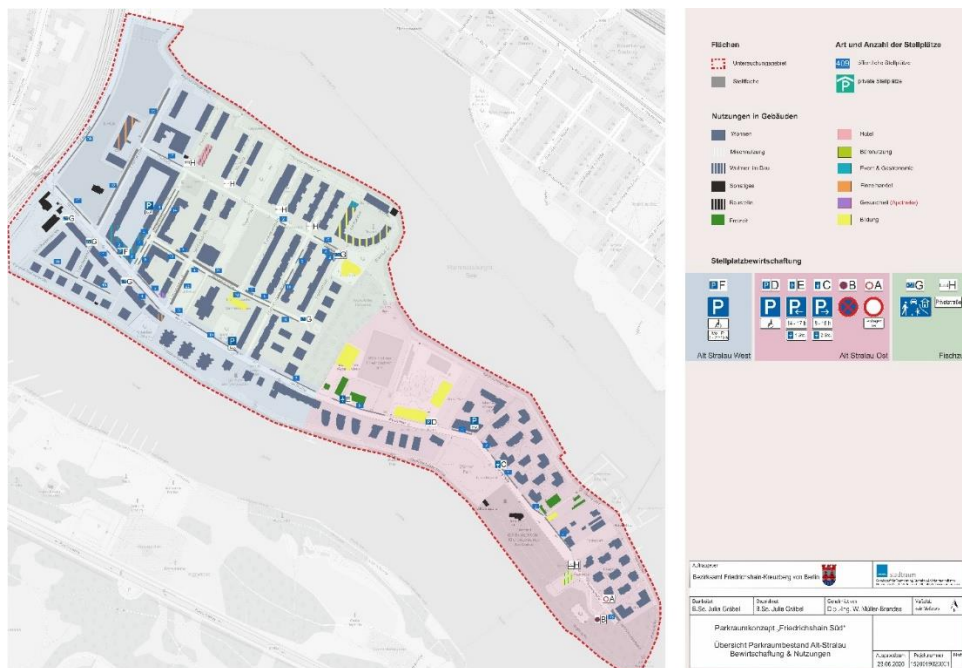


Abbildung 10 Bewirtschaftung und Nutzung Alt-Stralau (eigene Darstellung, vgl. Anlage E)

Parkraumangebot

Die Anzahl der ermittelten Parkstände im öffentlichen Straßenraum (zum Zeitpunkt der Erhebung) beträgt 409. Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl an privaten Parkhäusern, die jedoch nicht öffentlich zugänglich sind und deren Kapazität deshalb nicht erhoben werden konnte.

Bewirtschaftung

Eine monetäre Bewirtschaftung besteht nicht. Im Bereich Alt-Stralau gibt es aktuell nahezu keine Einschränkungen durch andere Formen der Parkraumbewirtschaftung. Einige Straßen sind nur für Anlieger freigegeben. Dort abgestellte Fahrzeuge gelten als Falschparker, da in diesen Fällen aufgrund des auch nachts sehr hohen Parkdrucks (s. u.) nicht davon ausgegangen werden kann, dass es sich weitestgehend um Anwohner handelt.

Auslastung

Auffällig ist auch in diesem Bereich die hohe Auslastung des Parkraums im gesamten Gebiet. Die Gesamtauslastung des Gebietes liegt zwischen 3 Uhr und 23 Uhr im Schnitt bei 116 Prozent. Besonders angespannt ist die Situation zwischen 3 Uhr und 7 Uhr sowie ab 23 Uhr. Tagsüber, zwischen 7 Uhr und 15 Uhr, sinkt die Kurve leicht und steigt ab 15 Uhr wieder an. Der hohe Parkdruck zeigt sich auch durch die Anzahl an aufgenommenen Falschparkenden. Besonders betroffen sind die Straßenzüge Palmkernzeile (VZ 325 Verkehrsberuhigter Bereich) und Bootsbauerstraße (Privatstraße). Hier wurden in jeder Runde mindestens 9 Falschparkender erfasst.

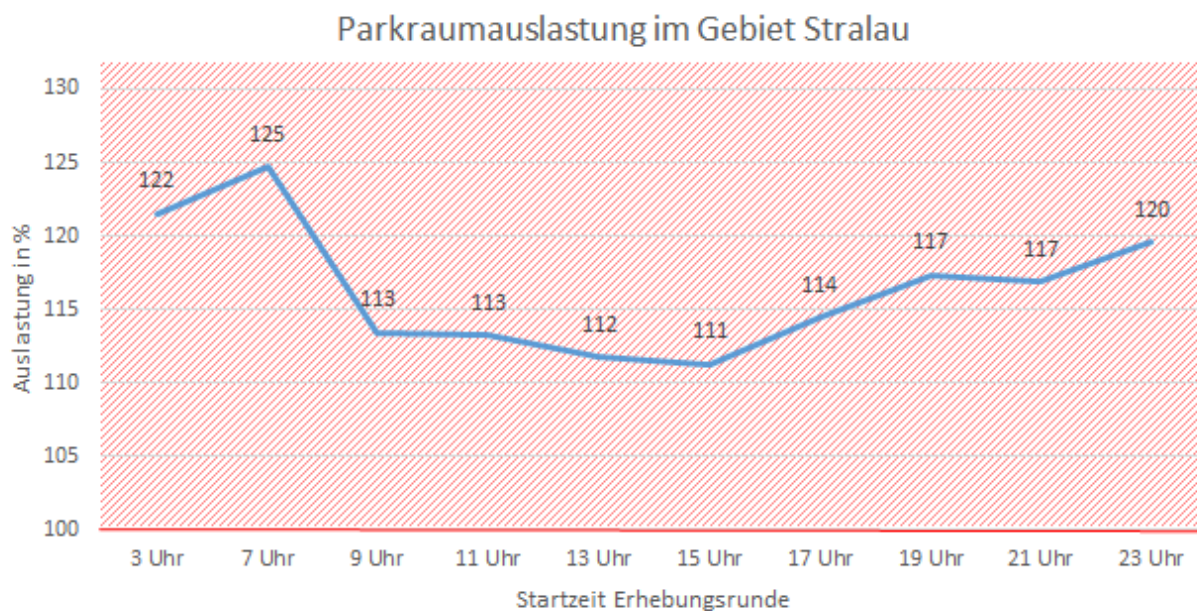


Abbildung 11 Parkraumauslastung Alt-Stralau zwischen 3 Uhr und 23 Uhr (eigene Darstellung)

Nutzergruppen

In dem Bereich Alt-Stralau wurden an dem Erhebungstag zwischen 3 Uhr und 23 Uhr 884 Kfz erfasst. Mit 497 (56 Prozent) sind der größte Teil davon Anwohner*innen. Es wurde festgestellt, dass 213 Kfz (24 Prozent) Permanentparker sind.

4.5 Parkraumbilanz

Das gesamte Untersuchungsgebiet Friedrichshain Süd - umfasst 12.192 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Knapp 85 Prozent der Stellplätze befinden sich in den bereits bestehenden Parkzonen und unterliegen einer monetären Bewirtschaftung. Die restlichen 15 Prozent werden noch nicht monetär bewirtschaftet (vgl. Abschnitt 4.1 bis 4.4).

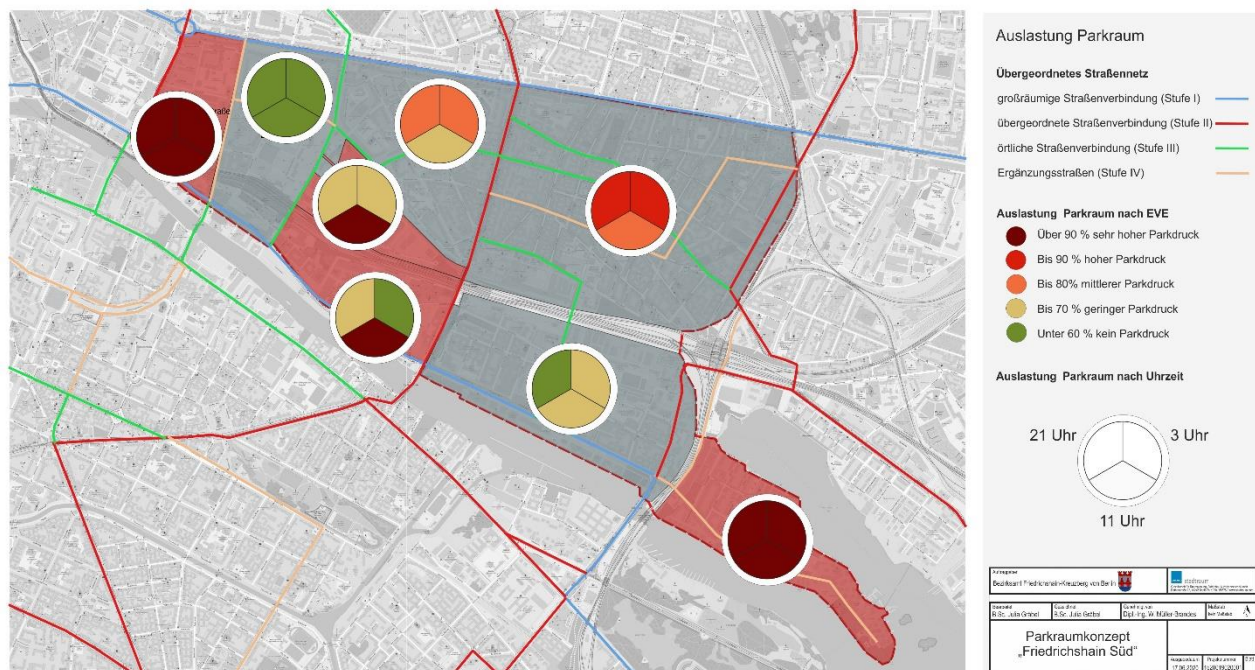


Abbildung 12 Übersichtskarte Parkraumauslastung (eigene Darstellung, vgl. Anlage A)

Auch in den bereits bestehenden Parkzonen wurden Zählungen des ruhenden Verkehrs zu drei Uhrzeiten an einem Normalwerktag und an einem Samstag um 11 Uhr durchgeführt. In Abbildung 12 sind die Auslastungen der verschiedenen Bereiche am Normalwerktag dargestellt. Zur Bilanzierung wurden Daten des Parkraumangebots vom AG zur Verfügung gestellt.

Es ist zu erkennen, dass die Wohngebiete Lichtenberger Straße und Alt-Stralau durchgängig und die Gebiete Arena Süd und Nord tagsüber, einen sehr hohen Parkdruck aufweisen. Dagegen sind die bereits bewirtschaftete Bereiche weniger stark ausgelastet, hier ist teilweise sogar nur geringer oder überhaupt kein Parkdruck zu verzeichnen. Besonders auffällig ist der Bereiche Zone 18 und der Bereich Lichtenberger Straße, die zusammen das Gebiet Andreasviertel bilden. Dies spricht für Verdrängungseffekte von den bestehenden Parkzonen in die noch nicht bewirtschafteten Gebiete, sodass zu erwarten ist, dass durch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung eine ausgleichende und bedarfsdeckende Umverteilung des ruhenden Verkehrs erzielt wird.

5 Parkraumbewirtschaftung

Im Folgenden wird unter Bewirtschaftung die monetäre Parkraumbewirtschaftung verstanden. Die VwV-StVO nennen als nicht unbedingt einzige, aber wesentliche Voraussetzung hierfür, dass „kein ausreichender Parkraum vorhanden ist und deshalb erreicht werden muss, dass möglichst viele Fahrzeuge nacheinander für möglichst kurze, genau begrenzte Zeit parken können“ (Rn 2 zu §13 VwV-StVO). Die Bedingung des nicht ausreichenden Parkraums ist in allen vier bisher nicht bewirtschafteten Gebieten erfüllt. In den von Wohnung geprägten Gebieten Lichtenberger Straße und Alt-Stralau ist überdies die Notwendigkeit gegeben, den durch Verdrängung übermäßig angewachsenen ruhenden Verkehr auszugleichen, als Folgemaßnahme der bereits bestehenden Bewirtschaftung.

Die Tarife sowie die Bewirtschaftungszeit in den bestehenden Parkzonen unterscheiden sich je nach Gebiet (siehe Abbildung 13). Die Parkzone 18 und 49 werden Montag bis Samstag zwischen 9 und 22 Uhr mit 0,50€/15 min bewirtschaftet. Davon unterscheidet sich die im Osten angrenzende Zone 50, welche mit 0,75€/15 min bis 24 Uhr bewirtschaftet wird. Auch die Zone 51 wird bis 24 Uhr bewirtschaftet, der Tarif unterscheidet sich allerdings nach Tageszeit. Von 9-18 Uhr wird mit 0,25€/15 min bewirtschaftet und ab 18 bis 24 mit 0,50€/15 min.

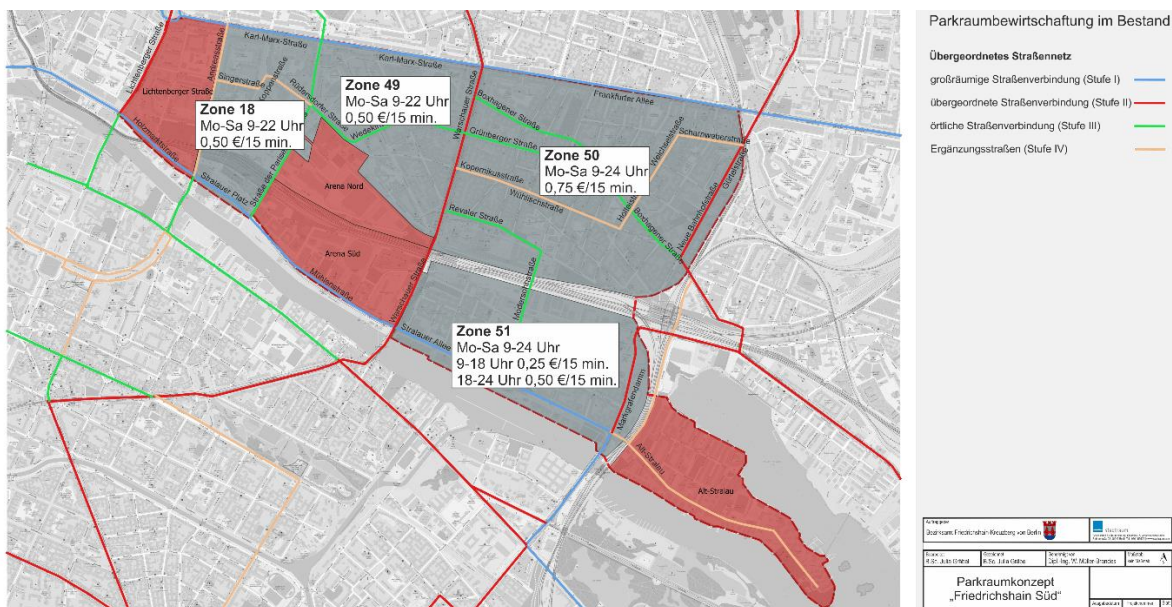


Abbildung 13 Parkraumbewirtschaftung Bestand und Planung (eigene Darstellung, vgl. Anlage A)

Die Berliner Parkgebühren-Ordnung (ParkGebO) definiert in §1 (zuletzt geändert am 1.8.2006) drei zulässige Preisstufen:

- a) Gebiete hoher Nutzungsdichte: 0,25€ / 15 min
- b) Zentrale Lagen mit hoher Parkraumnachfrage: 0,50€ / 15 min
- c) Zentrale Geschäftsgebiete mit sehr hoher Parkraumnachfrage: 0,75€ / 15 min

Die von stadtraum vorgeschlagene Parkraumbewirtschaftung orientiert sich an diesen Bedingungen und berücksichtigt potenzielle Verdrängungseffekte im Fall unterschiedlicher Tarife. Eine gänzlich einheitliche Bewirtschaftungsstruktur ist jedoch aufgrund der lokalen Unterschiede nicht zu empfehlen. So wird das Gebiet Arena Süd in die Kategorie (c) eingeordnet, die anderen drei Gebiete in die Kategorie (b).

Für alle vier Bereiche wird auf Grundlage der Erhebungsergebnisse im Grundsatz eine Bewirtschaftungszeit von Montag bis Samstag 9 Uhr bis 22 Uhr vorgeschlagen, die je nach Bereich verlängert werden kann. Für die Bereiche Lichtenberger Straße und Arena Nord sollen diese Zeiten verwendet werden. In dem zentralen Geschäfts- und Veranstaltungsbereich Arena Süd sollte dagegen bis 24 Uhr kostenpflichtig geparkt werden. Hier ist auch der höhere Tarif nach (c) anzusetzen. Um den Kontrast der Tarife im Bereich Arena Süd zur Zone 51 nicht zu groß zu gestalten und Verdrängung möglichst zu vermeiden, wird empfohlen, in Parkzone 51 den bisher tageszeitlich unterschiedlichen Tarif auf durchgängig 0,50€/ 15 min zu ändern. Aufgrund der Nutzungsstruktur auf Alt-Stralau wird, abweichend vom obenstehenden Grundsatz, empfohlen, in diesem Bereich auf eine Bewirtschaftung am Wochenende zu verzichten, da dann keine Verdrängungseffekte zu erwarten sind.

Die vier bestehenden Zonen bleiben in ihrem aktuellen Ausmaß erhalten. Die Zone 50 umfasst einen sehr großen Bereich, jedoch führen durch das Gebiet keine prägenden Straßenzüge, welche eine sinnvolle Teilung ermöglichen würden. Mit der Einführung der Parkzone *Arena Süd* wird empfohlen den Tarif in der Zone 51 auf 0,50€/15 Min. zu vereinheitlichen. Die abschließenden Empfehlungen werden in Abbildung 14 dargestellt.

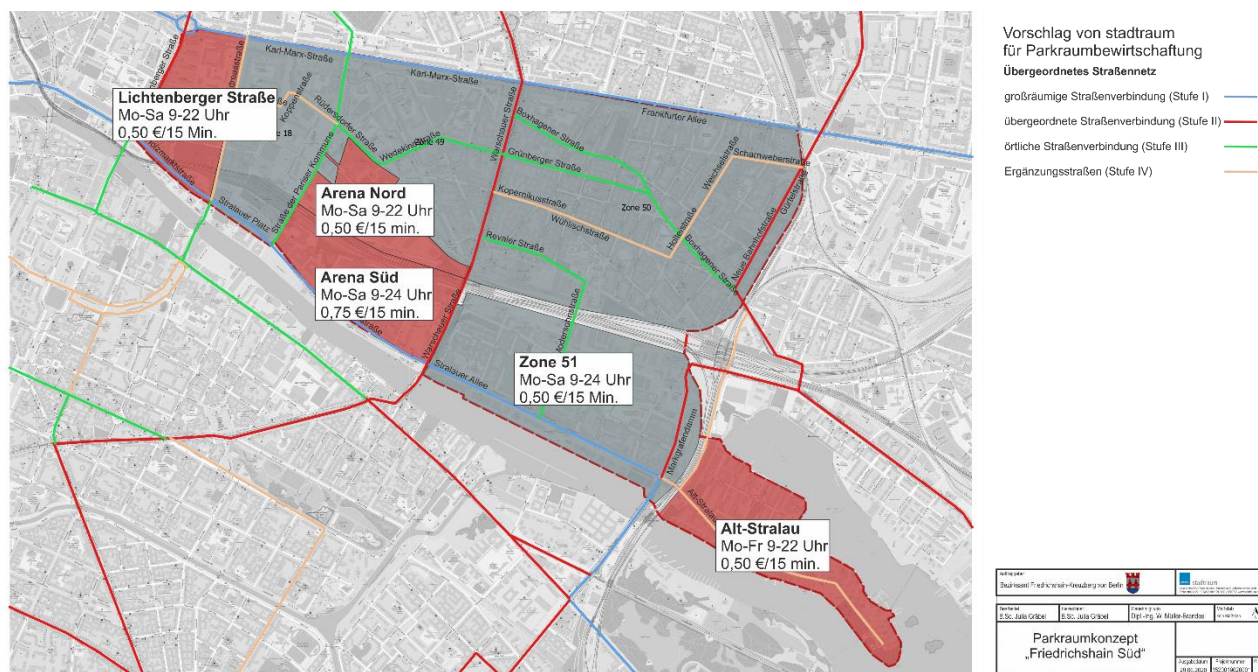


Abbildung 14 Vorschlag für Parkraumbewirtschaftung (eigene Darstellung, vgl. Anlage A)

Die Wirtschaftlichkeit der neuen Parkzonen wurde durch eine Kosten-Nutzen-Rechnung überprüft. In Tabelle 2 werden zentrale Punkte der Berechnung dargestellt. Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen liegen diesem Bericht als Anlage F bei. Die benötigte Anzahl von Parkscheinautomaten wurde graphisch ermittelt (siehe Anlage F).

Die niedrigeren Einnahmen im ersten Betriebsjahr resultieren aus den hier abzuziehenden Anschaffungskosten für die Parkscheinautomaten. Verwarnungs- und Bußgelder wurden in die Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht einbezogen, da eine Neuplanung nicht die Missachtung zur Voraussetzung machen sollte.



Tabelle 2 Wirtschaftlichkeitsberechnung (eigene Darstellung, vgl. Anlage F)

	Lichtenberger Straße	Arena Nord	Arena Süd	Alt-Stralau
Anzahl der Parkschein- automaten	29	13	23	26
Anzahl der Kontroll- kräfte	1,8	0,8	0,9	0,8
Einnahmen aus gebüh- renpflichtigem Parken im öffentlichen Straßen- raum	701.773,85€	319.836,90€	1.400.197,50€	268.568,78
Bewirtschaftungskosten im Untersuchungsge- biet	137.11,48€	62.503,27€	79.746,46€	76.440,00€
Anschaffungskosten	117.927,94€	53.851,18€	99.920,12€	100.572,22€
Jährlicher Überschuss Bezirk/Landeshaushalt	564.642,37€	257.333,63€	1.320.451,04€	192.128,60€
Wirtschaftlichkeit				
Im 1. Betriebsjahr	446.714,43€	203.482,45€	1.220.530,92€	91.556,38€
Im 2. Betriebsjahr	564.642,37€	257.333,63€	1.320.451,04€	192.128,60€

6 Ausblick

6.1 Umsetzungsstrategie

Die Einrichtung der empfohlenen vier neuen Parkzonen sollte in den folgend genannten zwei Stufen erfolgen, wobei zwischen den Unterstufe a/b/c aus Gründen der Begreifbarkeit kein oder nur ein geringer zeitlicher Abstand bestehen sollte:

Stufe 1:

- a) Bereich Arena Süd
- b) Tarifierpassung Zone 52
- c) Bereich Arena Nord

Stufe 2:

- a) Lichtenberger Straße
- b) Alt-Stralau

6.2 Lieferverkehr

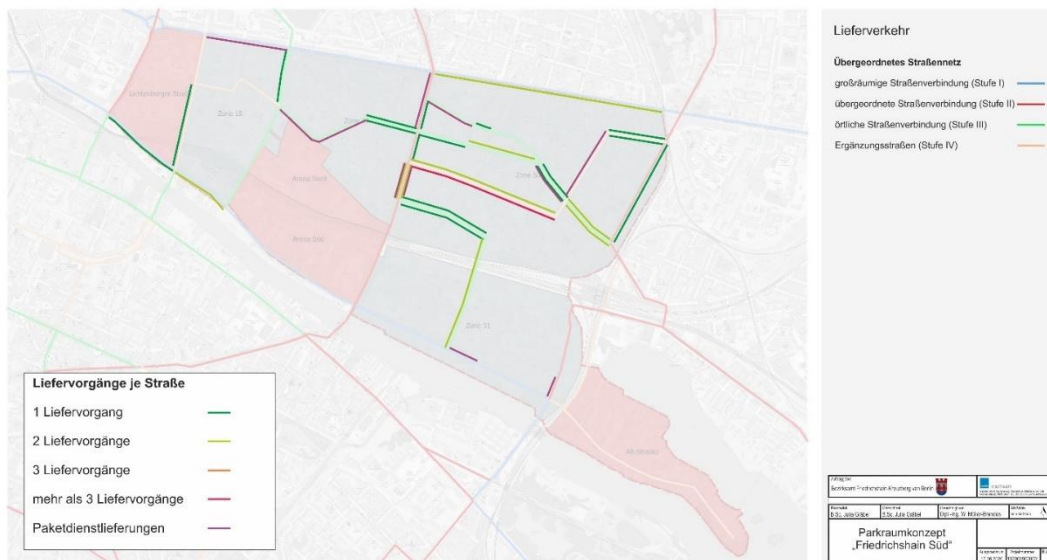


Abbildung 15 Beobachtete Liefervorgänge zwischen 9 Uhr und 13 Uhr (eigene Darstellung; vgl. Anlage A)

Die Untersuchung zur Parkraumbewirtschaftung dient neben der Organisation des ruhenden Verkehrs auch der Vorbereitung von neuen Radverkehrsanlagen. Nach dem Berliner Mobilitätsgesetz sind auf oder an al-

len Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen mit „erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite einzurichten“ (§43 (1) MobG BE). Um die nötige Infrastruktur herzustellen, kann davon ausgegangen werden, dass an einigen Stellen auch Stell- und Halteplätze im öffentlichen Raum wegfallen werden.

Bei der Neuordnung des Straßenraumes muss sichergestellt werden, dass der Lieferverkehr stadtverträglich gestaltet wird. Die Einrichtung von Liefer- und Ladezonen hat dabei Vorrang vor Parkplätzen für private Pkw. Um einen ersten Überblick über den Bedarf an Liefer- und Ladezonen zu erhalten, wurden die Liefervorgänge im (nach StEP Verkehr) untersucht. Abbildung 15 zeigt, wie häufig Liefervorgänge zwischen 9:00 und 14:00 Uhr beobachtet wurden. Private Paketzusteller wie beispielsweise DHL, UPS, GLS oder FedEx werden gesondert dargestellt.

Für die aktuell unbewirtschafteten Bereiche spielt die Planung von Liefer- und Ladezonen eine untergeordnete Rolle. Die Karte zeigt, dass keine Straßen des übergeordneten Netzes durch die Bereiche Arena Nord und Arena Süd führen. Hier werden nur punktuell Ladezonen vorgeschlagen werden müssen, zumal der großflächige Einzelhandel über eigene Lieferbereiche auf dem jeweiligen Grundstück verfügt. Das Gebiet Lichtenberger Straße grenzt an die Holzmarktstraße und die namensgebende Lichtenberger Straße. Hier wurden in dem Untersuchungszeitraum nur sehr vereinzelt Liefervorgänge beobachtet.

In den bereits bewirtschafteten Zonen wurden besonders viele Liefervorgänge in dem Bereich der Zone 50 beobachtet, welche sich besonders auf die Wühlischstraße (mehr als 3. Liefervorgänge im Untersuchungszeitbereich) konzentrieren. Aber auch in den umliegenden Straßenzüge Boxhagener Straße und Grünberger Straße – Wedekindstraße (Übergang Zone 49) wurden mehrere Liefervorgänge beobachtet.

Abschließend kann für den Bericht Parkraumbewirtschaftung die Aussage getroffen werden, dass in den neu zu bewirtschaftenden Bereichen Alt-Stralau, Arena Nord und Arena Süd keine neue Radinfrastruktur im Sinne des MobG BE eingerichtet wird und daher keine Parkplätze wegfallen werden. Im Gebiet Lichtenberger Straße wird zu klären sein, wie mit dem bereits bestehenden Pop-Up-Radfahrestreifen umzugehen ist. Durch Lieferbereiche sind in den vier noch nicht bewirtschafteten Gebieten nur in vernachlässigbarem Maß Stellplatzeinbußen durch Lieferbereiche zu erwarten. Insbesondere angesichts der zu erwartenden Einnahmehöhe wird die Wirtschaftlichkeitsberechnung dadurch nicht in Frage gestellt.

Bearbeitung durch:
Dipl.-Ing. Winfried Müller-Brandes
M. Sc. Julia Gräbel



7 Literaturverzeichnis

- BA Friedrichshain Kreuzberg 2019a** Kurzprofil Weberwiese. file:///C:/Users/Graebel/AppData/Local/Temp/kurzprofil_weberwiese_mit_kid_2017.pdf Letzter Zugriff: 25.08.2020
- BA Friedrichshain Kreuzberg 2019b** Kurzprofil Travelplatz file:///C:/Users/Graebel/AppData/Local/Temp/kurzprofil_traveplatz_mit_kid_2017.pdf Letzter Zugriff: 25.08.2020
- BA Friedrichshain Kreuzberg 2019c** Kurzprofil Boxhagener Platz file:///C:/Users/Graebel/AppData/Local/Temp/kurzprofil_boxhagener_platz_mit_kid_2017.pdf Letzter Zugriff: 25.08.2020
- BA Friedrichshain Kreuzberg 2019d** Kurzprofil Stralauer Kiez file:///C:/Users/Graebel/AppData/Local/Temp/kurzprofil_stralauer_kiez_mit_kid_2017.pdf Letzter Zugriff: 25.08.2020
- FSGV 2012** Empfehlung für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012.
- SenUVK 2011** Übergeordnetes Straßennetz von Berlin (aktueller Stand). https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/strassennetz/ Letzter Zugriff: 25.08.2020
- ParkGebO** Verordnung zur Erhebung von Gebühren an Parkuhren und an Parkscheinautomaten (Parkgebühren-Ordnung – ParkGebO) Vom 28. Juli 1986
- MobG BE** Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018



8 Anlagenverzeichnis

Anlage A Karten Untersuchungsgebiet gesamt

Anlage B Karten Lichtenberger Straße

Anlage C Karten Arena Nord

Anlage D Karten Arena Süd

Anlage E Karten Alt-Stralau

Anlage F Wirtschaftlichkeitsberechnungen