

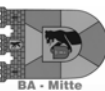
## Parkgebührengestaltung

Ergebnisbericht zum Arbeitspaket 8  
im Forschungs- und Entwicklungsvorhaben  
„ParkenBerlin“

Berlin, Juli 2008



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung



LK Argus  
GmbH

**Autoren:**

Dipl.-Ing. Jana Lawinczak

Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs

„ParkenBerlin“ ist ein Forschungs- und Entwicklungsvorhaben der Förderinitiative Mobilität 21 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Förderkennzeichen 650013/2007

**LK Argus GmbH**

Novalisstraße 10  
10115 Berlin

Tel.: 030 / 322 95 25 - 30  
Fax 030 / 322 95 25 - 55  
email: heinrichs@LKargus.de

**Partner:**

Deutsches Institut für Urbanistik  
Straße des 17. Juni 112  
10623 Berlin

VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH  
Tempelhofer Damm 1-8  
12101 Berlin

Bezirksamt Mitte von Berlin  
Mathilde Jacob Platz 1  
10551 Berlin

# Inhalt

	Seite
<b>1. Einleitung</b>	<b>8</b>
<b>2. Rahmenbedingungen</b>	<b>9</b>
2.1 Parkscheingebühren im Kontext des Parkraummanagements	9
2.2 Gesetzliche Grundlagen	10
2.3 Parkraumbewirtschaftung in Berlin	11
2.3.1 Einführung der flächenhaften Parkraumbewirtschaftung	11
2.3.2 Bewirtschaftungsprinzipien und Zuständigkeiten	12
2.3.3 Parkscheingebühren und Bewirtschaftungszeiten	13
<b>3. Methodik der Untersuchung</b>	<b>13</b>
3.1 Erkenntnisse bisheriger Untersuchungen zum Thema	13
3.2 Vorgehensweise	15
3.3 Datengrundlagen	18
3.3.1 Datenbasis der Vorher-Untersuchung	19
3.3.2 Datenbasis der Nachher-Untersuchung	19
<b>4. Ergebnisse</b>	<b>23</b>
4.1 Rahmenbedingungen	23
4.1.1 Entwicklung der Strukturdaten	23
4.1.2 Entwicklung des Parkraumangebots	27
4.2 Auswirkungen auf das Parkverhalten	29
4.2.1 Parkvorgänge mit Parkschein	29
4.2.1.1 Anzahl der Parkvorgänge mit Parkschein	29
4.2.1.2 Parkvorgänge in privaten Parkbauten	30
4.2.1.3 Parkvorgänge nach Ankunftszeit	32
4.2.1.4 Parkvorgänge nach Parkdauer	34
4.2.2 Entwicklung der Parkraumnachfrage	38

4.2.3	Nutzergruppen im Straßenraum	40
4.3	Einnahmen aus Parkscheingebühren	43
4.4	Zusammenfassung der Ergebnisse	44
<b>5.</b>	<b>Exkurs: Untersuchung Parkraumbewirtschaftungszone 21</b>	<b>46</b>
5.1	Einleitung	46
5.2	Methodik	46
5.2.1	Untersuchungsgebiet	46
5.2.2	Datengrundlagen	47
5.2.2.1	Datenbasis der Vorher-Untersuchung	47
5.2.2.2	Datenbasis der Nachher-Untersuchung	48
5.3	Ergebnisse	48
5.3.1	Rahmenbedingungen	48
5.3.1.1	Entwicklung der Strukturdaten	48
5.3.1.2	Entwicklung des Parkraumangebots	52
5.3.2	Entwicklung der Parkraumnachfrage	53
5.3.3	Einnahmen aus Parkscheingebühren	54
5.3.4	Zusammenfassung der Ergebnisse	55
<b>6.</b>	<b>Schlussfolgerungen und Empfehlungen</b>	<b>56</b>
	<b>Tabellen- und Abbildungsverzeichnis</b>	<b>58</b>
	<b>Anhang</b>	<b>60</b>
<b>Anhang 1:</b>	<b>Übersicht Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum</b>	<b>61</b>
<b>Anhang 2:</b>	<b>Parkbauten (Stand März 2008)</b>	<b>64</b>
<b>Anhang 3:</b>	<b>Absolute Anzahl auswertbarer, gelöster Parkscheine</b>	<b>65</b>
<b>Anhang 4:</b>	<b>Absolute Anzahl auswertbarer, gelöster Parkscheine nach Ankunftszeit und Gebührenbereich (Ankunftszeit 6 bedeutet 6.00 - 6.59 Uhr)</b>	<b>66</b>

<b>Anhang 5:</b>	<b>Absolute Anzahl auswertbarer, gelöster Parkscheine nach Parkdauerklasse (totale Parkzeit) und Gebührenbereich</b>	<b>66</b>
------------------	--	-----------

## Literaturverzeichnis

- BASSt 2006 Bundesanstalt für Straßenwesen BASSt (Hrsg.) / R. Baier, A. Klemps, Chr. Peter-Dosch (BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung [Bearb.]): „Aktuelle Praxis der kommunalen Parkraumbewirtschaftung in Deutschland“, Heft V 145, Bergisch Gladbach August 2006
- BASSt 2000 BASSt (Hrsg.) / R. Baier, C. Hebel, C. Peter, K. Schäfer, (BSV [Bearb.]): „Gesamtwirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung“, Heft V 75, Bergisch Gladbach 2000
- BerLadÖffG Berliner Ladenöffnungsgesetz (BerLadÖffG) vom 14. November 2006 (GVBl. S. 1045), geändert durch Erstes Gesetz zur Änderung des Berliner Ladenöffnungsgesetzes vom 16. November 2007 (GVBl. S. 580)
- BKatV Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) vom 13.11.2001 (BGBl. I S. 3033), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19.07.2007 (BGBl. I S. 1460)
- COST 2001 E. Meier, Y. Züst (Abey & Meier): "Parking fee policy of the city of Zürich", Zürich 2000
- COST 2005 European Co-operation in the Field of Scientific and Technical Research (COST): "Parking policy measures and their effects on mobility and the economy", Report on COST Action 342, August 2005
- DStGB 2004 Deutscher Städte- und Gemeindebund: „Stadt und Verkehr – 100 Leitsätze zur Verkehrsgestaltung in Städten und Gemeinden“, Verlagsbeilage „Stadt und Gemeinde INTERAKTIV“, Ausgabe 4/2004
- GebG Gesetz über Gebühren und Beiträge (GebG) vom 22. Mai 1957 (GVBl. S. 516), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. Juli 2006 (GVBl. S. 713)
- Kaden 2006 L. Kaden (TU Berlin): „Analyse und Bewertung der Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung speziell in den Abend- und Nachtstunden“, Dissertation, Berlin 2006
- Mitte 2004 Bezirksamt Mitte von Berlin (Hrsg.) / E. Heinrichs, J. Leben (Kommunaldata [Bearb.]): „Parkraumbewirtschaftungskonzept Bereich Potsdamer Platz“, Berlin Juni 2004
- Mitte 2006 Bezirksamt Mitte von Berlin (Hrsg.) / A. Janßen, M. Volpert u.a. (PGN Planungsgruppe Nord [Bearb.]): „Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte“, Kassel 2006
- ParkGebO Verordnung zur Erhebung von Gebühren an Parkuhren und an Parkscheinautomaten (Parkgebühren-Ordnung, ParkGebO) vom 28. Juli 1986, zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. April 1998
- Semmler 2006 K. Reding, W. Müller (Hrsg.) / B. Semmler (Bearb.): „Die Bestimmung zweckgerechter Gebühren“, Lohmar - Köln 2006
- SenStadt 2004 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Hrsg.), Bearbeitung: R. Baier (BSV), E. Heinrichs (CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH): „Leitfaden Parkraumbewirtschaftung“, Berlin Dezember 2004

StVG	Straßenverkehrsgesetz (StVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 10. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2833)
Topp 1998	H. Topp (Hrsg.) / R. Huber-Erler (Bearb.): „Wirkungsweise flächendeckender Parkraumbewirtschaftung und ihre Wirksamkeit zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs“, Kaiserslautern 1998
VwKostG	Verwaltungskostengesetz (VwKostG) vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821), zuletzt geändert durch Artikel 4 Abs. 9 des Gesetzes vom 5. Mai 2004 (BGBl. I S. 718)

## 1. Einleitung

Bei der Einführung von Parkraumbewirtschaftung und bei der Variation von Parkgebühren werden zumeist vielfältige Ziele verfolgt. Allgemeine Ziele können sein: Privilegierung bzw. Erhöhung der Parkchancen bestimmter Nutzergruppen, Steuerung der Parkdauer und der Umschlaghäufigkeit, Reduktion des Verkehrsaufkommens durch Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes und Verminderung des Parksuchverkehrs, Entlastung des Straßenraums durch Lenkung der Nachfrage in Parkierungsanlagen.

Dass Parkraumbewirtschaftung einen Lenkungseffekt besitzt, ist vielfach nachgewiesen. Bisher gibt es aber nur wenige Erkenntnisse dazu, wie sich unterschiedliche Gebührenhöhen auswirken. In Berlin wurden die Parkscheingebühren in ausgewählten Citybereichen angehoben. Gegenstand dieser Untersuchung ist es zu überprüfen, welche Effekte die Gebührenerhöhung mit sich bringt.

Dies geschieht anhand eines Vorher-Nachher-Vergleichs in den Berliner Parkraumbewirtschaftungszonen Zone 1, 2, 15 und 21. Diese Parkzonen werden seit mehreren Jahren<sup>1</sup> bewirtschaftet. Die Gebühren im öffentlichen Straßenraum wurden dort in weiten Teilen erhöht<sup>2</sup>, während die Gebühren in den privaten Parkierungsanlagen kaum stiegen.

In Vor-Ort-Erhebungen werden die Auslastung des Straßenraums und der öffentlich zugänglichen Stellplatzanlagen erfasst und in Teilbereichen die Verteilung der einzelnen Nutzergruppen im Straßenraum ermittelt. Damit werden die verkehrlichen Auswirkungen der unterschiedlich hohen Gebühren untersucht und quantifiziert. So kann beispielsweise nachgewiesen werden, ob die Gebührenhöhe die Stellplatzauslastung oder die Anteile der Nutzergruppen im Straßenraum beeinflusst und ob es zur Verdrängung der Fahrzeuge aus dem öffentlichen Straßenraum in private Parkbauten (Parkhäuser, Tiefgaragen, Parkplätze) kommt. Ergänzend werden die Parkscheinautomatenstatistiken des Bezirks Mitte ausgewertet.

### **Angestrebte Ergebnisse des Forschungsvorhabens:**

- Darstellung der Gebühreneffekte auf die Stellplatzauslastung im öffentlichen Straßenraum und in privaten Parkbauten
- Darstellung der Gebühreneffekte auf die Häufigkeit und Dauer der Parkvorgänge mit Parkschein
- Darstellung der Wechselwirkung zwischen öffentlichem Straßenraum und privaten Parkbauten
- Empfehlungen für die Parkgebühren-Ordnung Berlins.

---

<sup>1</sup> Die Parkraumbewirtschaftung findet in Zone 1, 2 seit 1995, in Zone 15 seit 1997 und in Zone 21 seit 2004 statt.

<sup>2</sup> Die Gebühren wurden in Zone 1, 2 und 15 im Juli 2007 und in Zone 21 im Mai 2005 erhöht.

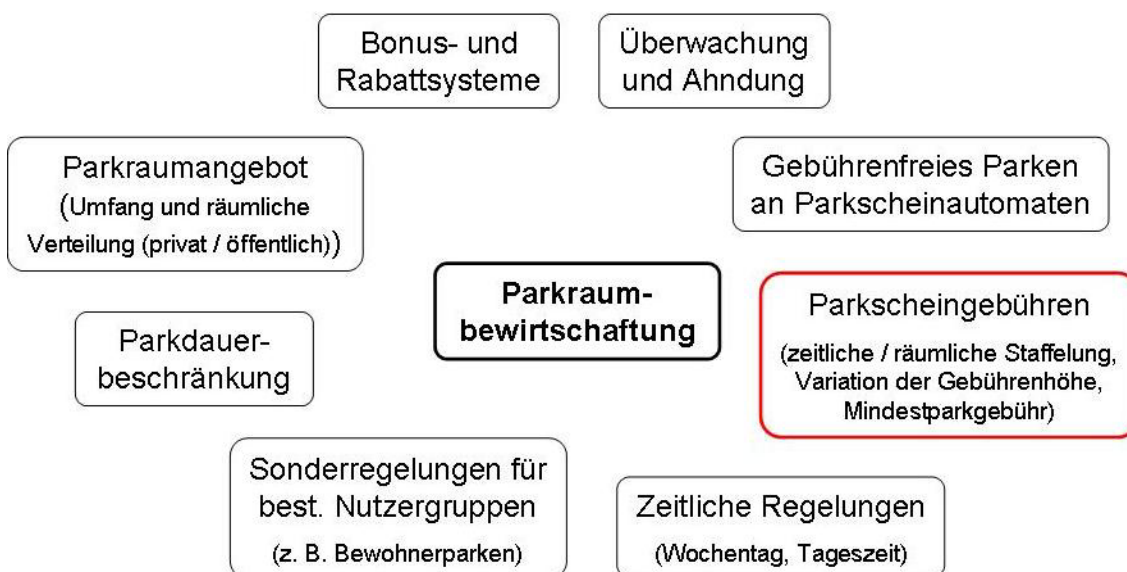


## 2. Rahmenbedingungen

### 2.1 Parkscheingebühren im Kontext des Parkraummanagements

Parkraumbewirtschaftung ist ein Bestandteil des Parkraummanagements. Sie kommt v.a. dann zum Einsatz, wenn die Parkraumnachfrage größer ist als das Angebot. Grundsätzlich können bei der Parkraumbewirtschaftung drei Prinzipien unterschieden werden. Diese sind „Trennung“ (getrennte Zuordnung von Parkstandsangeboten für Bewohner und Fremdparker), „Mischung“ (weitgehend einheitlicher Einsatz von Regelungen für Fremdparker mit Befreiung der Bewohner z.B. von Höchstparkdauer oder Gebühr) und „Kombinationsformen aus Trennung / Mischung“ (vgl. BASt 2006). Bei der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung können vielfältige Maßnahmen zum Einsatz kommen. Die Abbildung 1 zeigt einen Überblick möglicher Werkzeuge. Rot hervorgehoben ist dabei das Instrument der Parkscheingebühren, welches Gegenstand dieser Untersuchung ist.

Abbildung 1: Instrumente der Parkraumbewirtschaftung



Quelle: eigene Graphik in Anlehnung an BASt 2006.

## 2.2 Gesetzliche Grundlagen

Das deutsche Abgabenrecht ist historisch gewachsen und folgt keiner strikten Systematik. Aufgrund ihrer Gesetzgebungskompetenz haben Bund und Länder das Recht Abgaben festzulegen. Abgaben sind materielle Leistungen der Bürger, die entweder ohne Rechtfertigung (Steuern) oder „anlässlich einer individuell zu-rechenbaren Staatsleistung“ (Gebühren, Beiträge) erhoben werden (vgl. Semmler 2006). Gebühren sind öffentlich-rechtliche Abgaben, die bei Inanspruchnahme kommunaler Leistungen anfallen. Sie gliedern sich in Benutzungs- und Verwaltungsgebühren. Parkscheingebühren sind Benutzungsgebühren, während bei der Ausstellung von Bewohnerparkberechtigungen in erster Linie Verwaltungsgebühren anfallen.

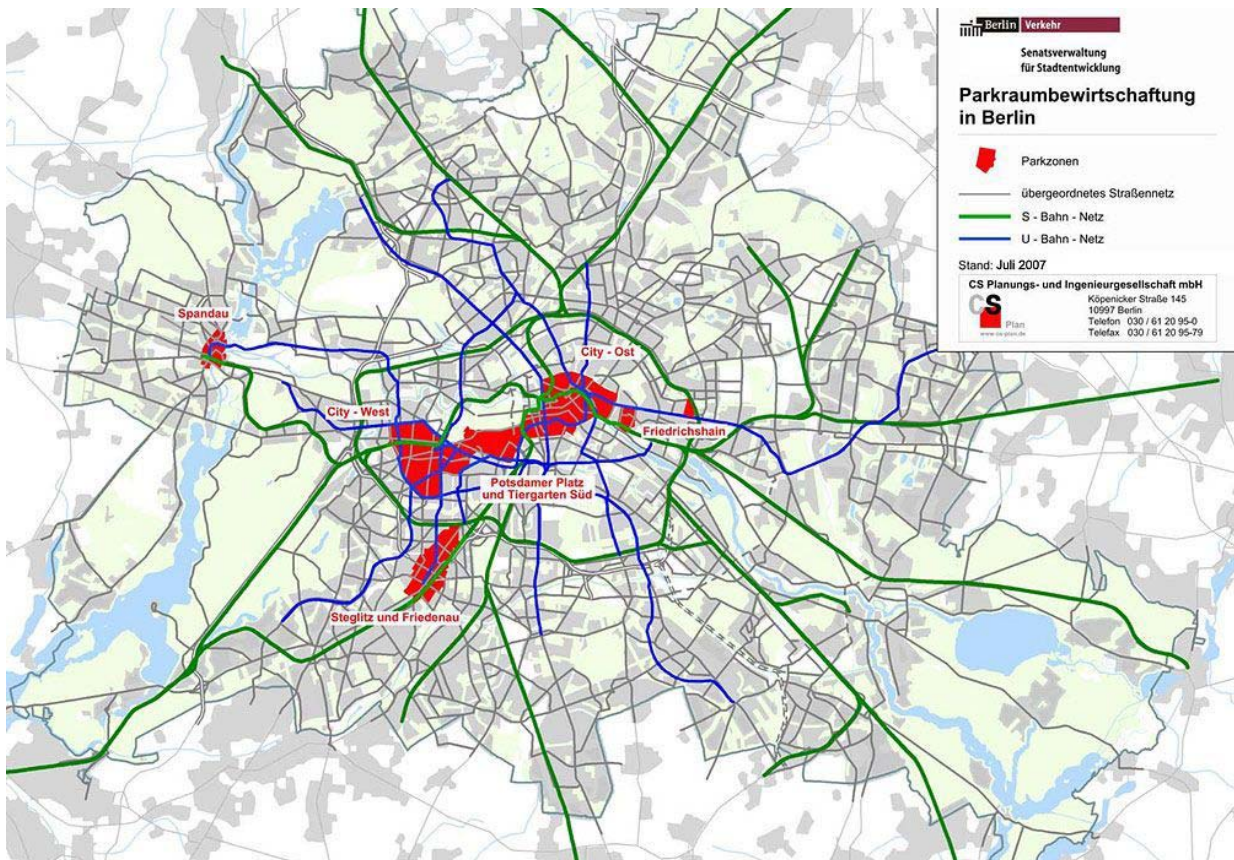
Das Erheben von Gebühren wird generell im Straßenverkehrsgesetz (§ 6a StVG Gebühren Absatz (6)) und im Verwaltungskostengesetz (VwKostG §1) geregelt. Die Gebührenhöhe sowie die praktische Handhabung bei der Umsetzung sind Ländersache bzw. fallen in den Aufgabenbereich der Kommunen. Parkgebührenordnungen werden grundsätzlich vom Bundesland erlassen. Die Handhabung ist in den Bundesländern verschieden. Manche Länder regeln detailliert von der Gebührenhöhe bis zum Erhebungszeitraum, manche regeln nur Teilbereiche, z.B. den Gebührenhöchstsatz. In Berlin regelt das „Gesetz über Gebühren und Beiträge“ (GebG) den Anspruch der Verwaltung auf die Entrichtung von Gebühren. Für die Parkgebührenerhebung ist die Berliner Parkgebührenordnung (ParkGebO) verbindlich.

## 2.3 Parkraumbewirtschaftung in Berlin

### 2.3.1 Einführung der flächenhaften Parkraumbewirtschaftung

In Berlin wurde am 26. Juni 1994 vom Senat beschlossen, ein Pilotprojekt zur Parkraumbewirtschaftung zu starten. Vor der ersten flächenhaften Parkraumbewirtschaftung hatte es die Gebührenpflicht in Berlin nur in einzelnen Abschnitten mit Parkuhren bzw. Parkscheinautomaten (PSA) gegeben. Anhand der Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt wollte man später festlegen, in welchen Kernbereichen Berlins außerdem Parkraumbewirtschaftung infrage kommt. Die erste flächenhafte Bewirtschaftung wurde im März 1995 in den Versuchsgebieten Stadtmitte, westliche Innenstadt und Altstadt Spandau eingeführt (Parkzonen 1, 2, 3). Aufgrund der positiven Erfahrungen wurden die bewirtschafteten Gebiete in den folgenden Jahren schrittweise ausgedehnt. Heute hat Berlin 33 Parkzonen (Stand April 2008).

Abbildung 2: Übersicht Parkraumbewirtschaftung Berlin



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Stand Juli 2007.

### 2.3.2 Bewirtschaftungsprinzipien und Zuständigkeiten

In Berlin ist bei bewirtschafteten Gebieten das Mischprinzip vorherrschend. Das heißt, dass Bewohner und Gewerbetreibende unter bestimmten Voraussetzungen eine Parkberechtigung erhalten („Anwohnervignette“, „Ausnahmegenehmigung“) mit der sie in „ihrer“ Parkzone kostenfrei parken können. Außerdem besteht für Schichtarbeiter und Gäste die Möglichkeit, Ausnahmegenehmigungen bzw. Gästeparkausweise für das Parken in den Zonen zu beantragen. Nur in sehr wenigen Fällen stehen Stellplätze ausschließlich für Bewohner zur Verfügung. Alle übrigen Fahrzeugführer lösen einen Parkschein.

Generell existiert in Berlin keine Höchstparkdauer. Die Erfahrung zeigt, dass diese Praxis in bewirtschafteten Gebieten dennoch nur selten zu Dauerparkvorgängen führt (vgl. Kaden 2006, Mitte 2006). Die Höchstparkdauer ist lediglich in einzelnen gebührenfreien Abschnitten mit Parkscheibe begrenzt.

Im Januar 2000 wurde die Verantwortlichkeit für Planung und Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung von der Berliner Senatsverwaltung den Bezirken übertragen. Die Überwachung des ruhenden Verkehrs ist im Jahr 2004 von der Polizei zu den bezirklichen Ordnungs- und Gewerbeämtern übergegangen. Die Ausgabe der genehmigungspflichtigen Parkberechtigungen (Parkausweise und Ausnahmegenehmigungen) übernehmen die Bezirks-Bürgerämter.

Tabelle 3: Vergabep Praxis genehmigungspflichtiger Parkberechtigungen in Berlin, Stand April 2008

Parkberechtigung	Berechtigte	Gebühr <sup>1</sup>	Bemerkung
Bewohnerparkausweis	alle im Gebiet amtlich gemeldeten Personen	1 Jahr = 30,70 € 2 Jahre = 51,10 €	1 Kraftfahrzeugparkausweis je Bewohner
Gästeparkausweis	Personen mit Wohnsitz außerhalb der Postleitzahlenbereiche 10000 bis 16999 (Berlin und Brandenburg) bei Vorweisen des Personalausweises einer im Gebiet gemeldeten Person	bis 3 Wo. = 15,00 € bis 3 Mon. = 30,00 €	maximaler Genehmigungszeitraum 3 Monate
Ausnahmegenehmigung Betriebe	Betriebe mit Adresse im Gebiet (Gewerbeanmeldung/ -mietvertrag)	1 Jahr = 90,00 € 2 Jahre = 130,00 € 3 Jahre = 160,00 €	mehr als 1 Fahrzeug pro Betrieb erfordert Begründung, Gebühr reduziert sich dann auf die Hälfte
Ausnahmegenehmigung Schichtarbeiter	Mitarbeiter (mit außergewöhnlichen Dienstzeiten) eines Betriebes mit Adresse im Gebiet	1 Jahr = 40,00 € 2 Jahre = 60,00 €	Begründung erforderlich (z.B. regelmäßige Dienstzeiten vor 06:00 Uhr bzw. nach 24:00 Uhr)

Quelle: Bürgeramt (Bezirksamt Mitte von Berlin).

<sup>1</sup> Vom Berliner Senat wurde eine Änderung der Gebührenhöhen beschlossen, Stand Juli 2008.

### 2.3.3 Parkscheingebühren und Bewirtschaftungszeiten

Am 01. August 2006 trat in Berlin die vierte Verordnung zur Änderung der Parkgebühren-Ordnung (ParkGebO, ursprüngliche Fassung vom 28. Juli 1986) in Kraft. Bis dato bestand in Gebieten mit hoher Parkraumnachfrage die Möglichkeit 0,50 € pro angefangene halbe Stunde bzw. in Straßen mit hohem Kurzparkbedarf 1,00 € pro angefangene halbe Stunde zu erheben. Mit Inkrafttreten der geänderten ParkGebO können nun die mögliche Taktung der Gebührenerhebung und auch die Gebührenhöhe variabler gestaltet werden. In jedem Fall wird jedoch eine Mindestparkgebühr in der Höhe der Gebietsgebühr für eine viertel Stunde fällig. Je nach Nutzungsdichte, Überlagerungsintensität der Nachfragegruppen und Erschließung des Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist nun folgende Differenzierung möglich:

- a) „Gebiete mit hoher Nutzungsdichte [...]: 0,25 € für die erste angefangene viertel Stunde, danach 0,05 € je weitere angefangene 3 Minuten
- b) zentrale Lagen mit hoher Parkraumnachfrage [...] sowie ausreichender Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln: 0,50 € für die erste angefangene viertel Stunde, danach 0,05 € je angefangene weitere 1,5 Minuten
- c) zentrale Geschäftsgebiete mit hoher Parkraumnachfrage [...] sowie guter Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln: 0,75 € für die erste angefangene viertel Stunde, danach 0,05 € je angefangene weitere Minute.“ (vgl. ParkGebO)

Die festgelegte Gebührenhöhe gilt über den gesamten Bewirtschaftungszeitraum ohne progressive bzw. degressive Veränderung der Gebühr bei hohen Parkdauern.

Die Parkraumbewirtschaftungszeiten orientieren sich am Gebietscharakter, so dass in Gebieten mit Versorgungsfunktion vor allem die Ladenöffnungszeiten als Orientierung dienen. Im Bundesland Berlin wurden die zulässigen Ladenöffnungszeiten erweitert. Das neue Ladenöffnungsgesetz (BerLadÖffG, in Kraft getreten am 17.11.2006, letzte Änderung am 08.11.2007) ermöglicht nun Öffnungszeiten rund um die Uhr von Montag bis Samstag sowie an zehn Sonn- und Feiertagen im Jahr. Allerdings werden diese Ladenöffnungszeiten bislang nur von wenigen Gewerbetreibenden genutzt, so dass im Bezirk Mitte drei Kategorien der Parkraumbewirtschaftungszeiten festgelegt wurden:

- Montag bis Freitag 9-20 Uhr / Sonnabend 9-18 Uhr (in Berlin empfohlener Regelfall vgl. SenStadt 2004),
- Montag bis Sonnabend 9-22 Uhr (Bereiche mit vielen Abendveranstaltungen und Gastronomie),
- Montag bis Sonntag 9-24 Uhr (Sonderform in Gebieten mit vielen Nachtnutzungen).

## 3. Methodik der Untersuchung

### 3.1 Erkenntnisse bisheriger Untersuchungen zum Thema

Verkehrsaufkommen und Parkgeschehen in einem Gebiet sind stets das Ergebnis individueller Lern- und Optimierungsprozesse. Jeder Parksuchvorgang wird dabei durch unterschiedliche Kriterien beeinflusst. Diese sind z.B. Parksuchzeit, Fußweg zum Ziel, Parkgebühr, Fahrtzweck, Anfahrtsweg, Aspekte objektiver oder

subjektiver Sicherheit, gestalterische Aspekte. Bei der Abwägung dieser Einflüsse stellt sich schließlich für ein Gebiet ein Gleichgewichtszustand bei der Parkraumnachfrage ein (vgl. Topp 1998).

Wird nun durch Veränderung eines dieser Kriterien, z.B. Einführung bzw. Veränderung der Höhe der Parkscheingebühr, an einer Stellschraube des Systems gedreht, so bildet sich ein neuer Gleichgewichtszustand heraus.

Zu den Auswirkungen bei der Einführung von Parkraumbewirtschaftung existieren viele Untersuchungen (Kaden 2006, BAST 2000, u.a.). Nach der Einführung von Parkraumbewirtschaftung können sich demnach u.a. folgende Auswirkungen einstellen:

- erhöhte Umschlagsziffer,
- gesunkene mittlere Parkdauern,
- gesunkene mittlere Parkstandbelegung,
- verringerter Parksuchverkehr,
- veränderte Verkehrsmittelwahl,
- geänderte Zielwahl,
- räumlich umverteilte Parkraumnachfrage.

Studien zu den Auswirkungen einer Veränderung der Gebührenhöhe auf das Parkverhalten liegen nur sehr wenige vor. Die Empfehlungen des Deutschen Städte- und Gemeindebundes zur Gestaltung von Gebührenstrukturen gehen davon aus, dass die Auswirkungen nach einer Erhöhung der Parkgebühren so ähnlich sind wie die Auswirkungen bei der Einführung der Gebühren: „Der Städte- und Gemeindebund erachtet eine differenzierte Staffelung der Parkgebühren unter Berücksichtigung der Standorte als sinnvoll. Die Staffelung sollte nach dem jeweiligen Parkdruck, also regelmäßig von außen nach innen, erfolgen, d.h. im Innenstadtbereich / Ortskern werden die höchsten Parkgebühren gefordert. Die im öffentlichen Straßenraum erhobenen Parkgebühren sollten dabei über denen der Parkierungsanlagen, insbesondere der Parkhäuser, liegen.“ (DStGB 2004).

In COST 2005 sind konkrete Beispiele angegeben: So hat eine Gebührenerhöhung in Krefeld von 0,50 €/h dort zu einem Besucheranstieg und einer Zunahme der jährlichen Einnahmen aus Parkgebühren von 200.000 € geführt, die prozentuale Zunahme der Einnahmen wurde nicht angegeben.

In Apeldoorn (Niederlande) wurde zeitgleich mit der Erhöhung der Parkgebühren ein günstiges ÖPNV-Ticket für Spitzeneinkaufstage eingeführt. Dies führte zu einem signifikanten Anstieg bei der ÖPNV-Nachfrage, die Auswirkungen auf die Benutzung der Innenstadtparkplätze waren jedoch nicht signifikant.

In der Zürcher Innenstadt erhöhte man im Jahr 1997 die Parkgebühren von 1 CHF / h auf 2 CHF / h (1 CHF entspricht ungefähr 0,65 €) (COST 2001). Dabei wurde die Gebühr progressiv zur Parkdauer angehoben, d. h. dass beispielsweise für eine doppelt so hohe Parkdauer eine mehr als doppelt so hohe Parkgebühr verlangt wird. Damit sollten Fahrten mit dem PKW in die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbare City vermieden werden. Im Ergebnis konnten in Zürich keine Auswirkungen auf das Gesamtverkehrsaufkommen nachgewiesen werden. Vor-Ort-Erhebungen ergaben, dass die Belegung der Stellplätze in der Innenstadt leicht, aber signifikant zurückging. Dieser Effekt kann aber auch auf andere Ursachen als nur die Gebührenerhöhung zurückzuführen sein. Denn zeitgleich wurden weitere Maßnahmen, die die Parkraumnachfrage beeinflussen, realisiert, so dass ein eindeutiger Zusammenhang zwischen der Parkgebührenerhöhung und

Veränderungen bei der Parkraumnachfrage kaum herzustellen ist. Solche Maßnahmen waren zum Beispiel Verbesserungen beim Angebot des öffentlichen Verkehrs, die Einführung der „Blauen Zone“ (für Anwohner und Kurzparker mit Parkscheibe kostenlos, Langzeitparker kaufen Tageskarte), die Verlängerung der Ladenöffnungszeiten und die Verdoppelung der Bußgeldhöhe bei Überziehung der Parkzeit (die Anzahl derjenigen, die die Parkdauer bis 2h überzogen, sank danach um 19 %). Eine Befragung der Ladenbesitzer im Stadtzentrum ergab, dass die ursprünglich befürchteten negativen wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Einzelhandel nicht eintraten.

### 3.2 Vorgehensweise

Die Untersuchung beruht auf einem Vergleich der Situation in den Parkzonen 1, 2 und 15 in Berlin-Mitte vor und nach der Erhöhung der Parkscheingebühren<sup>1</sup>. Ausgewertet werden folgende Daten:

- verkehrsrelevante Strukturdaten (Anzahl Einwohner, Beschäftigte, Kraftfahrzeuge),
- Parkraumangebot,
- Parkraumbelastung,
- Anzahl, Ankunftsverteilung und Dauer der Parkvorgänge mit Parkschein,
- Nutzergruppen der parkenden Fahrzeuge (z.B. mit Parkschein oder Bewohnerparkausweis),
- Einnahmen aus Parkscheinautomaten.

Für die Ermittlung des Parkraumangebots, der Parkraumnachfrage und Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung (Falsch- bzw. Schwarzparkeranteil) in der Nachher-Situation werden Erhebungen durchgeführt. Dabei werden folgende Punkte erfasst:

- vorhandene Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und in den größeren privaten Parkieranlagen,
- Bewirtschaftungsform und Ausweisung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum,
- Parkraumnachfrage im öffentlichen Straßenraum und soweit möglich, in den privaten Parkieranlagen werktags zu definierten Tageszeiten,
- Verteilung der Parkenden nach Nutzergruppen (Fremdparker [mit / ohne gültigen Parkschein], Bewohner und Parkende mit Ausnahmegenehmigung).

Um herauszufinden inwieweit sich die Gebührenerhöhung auf die Anzahl der Parkvorgänge mit Parkschein, die Parkdauer, und die Ankunftszeitenverteilung (Tagesganglinie) derjenigen die einen Parkschein lösen auswirkt, werden die Parkscheinautomatendaten aus der Zeit vor und nach der Gebührenerhöhung verglichen.

Für die Zonen 1, 2 und 15 liegen die Einnahmen vor und nach der Parkscheingebührenerhöhung in den einzelnen Gebührenbereichen vor.

Es ist außerdem interessant zu untersuchen, ob und in welchem Maße die Parkscheingebührenerhöhung Einfluss auf die Anzahl der genehmigungspflichtigen Parkberechtigungen (Bewohnerparkausweis, Ausnah-

<sup>1</sup> Ursprünglich war geplant auch die Zone 21 mit in die Untersuchungen einzubeziehen, jedoch stellte sich heraus, dass hierfür keine differenziert auswertbaren Parkscheinautomatendaten vorliegen. Die gewonnenen Erkenntnisse aus den Erhebungen in Zone 21 sollten jedoch nicht verloren gehen und sind deshalb im Kapitel 5 dieses Berichtes dargestellt.

megenehmigung) hat. Zur Vervollständigung des Bildes über das Parkraumgeschehen sollte auch die Verwarnungs- und Bußgeldstatistik sowie ein Vergleich der Kontrollintensität in die Analyse miteinbezogen werden. Allerdings konnten hierzu vom Bezirk Mitte keine Daten geliefert werden, so dass diese Analysen derzeit nicht durchgeführt werden können.

### **Untersuchungsgebiet**

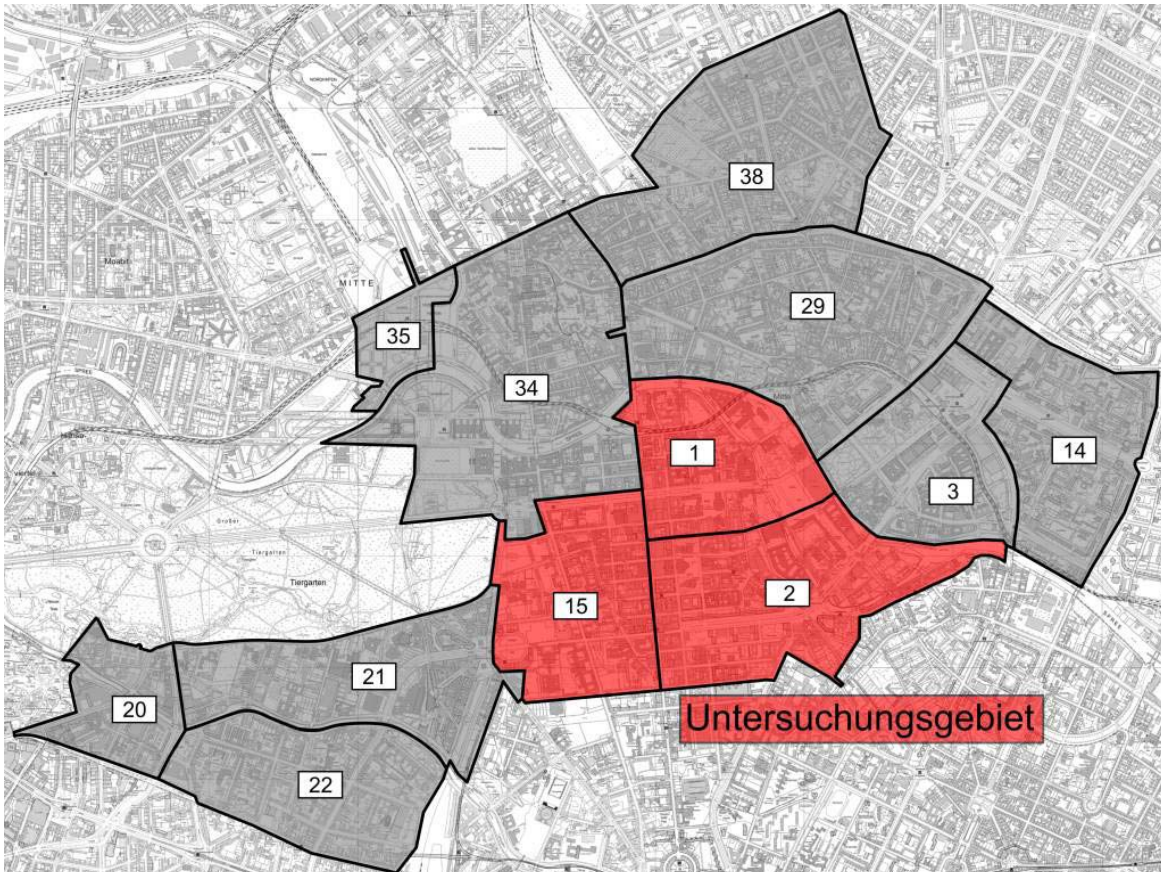
Die Untersuchung wird in den Parkzonen 1, 2 und 15 im Bezirk Mitte von Berlin durchgeführt, da hier bereits die gestaffelten Gebühren eingeführt wurden. Das Untersuchungsgebiet umfasst weite Teile des historischen Stadtzentrums (u.a. den Gendarmenmarkt). Die Parkraumnachfrage wird hier durch Bewohner, Pendler, Kunden, Lieferanten, Touristen und Gewerbetreibende verursacht.

Die Nutzungsstruktur im Untersuchungsgebiet ist seit vielen Jahren geprägt durch Handel und Dienstleistungen sowie durch staatliche und kulturelle Einrichtungen. Wohnnutzungen sind zwar vorhanden, stehen jedoch nicht im Vordergrund.

Charakteristisch sind auch die zahlreich vorhandenen Baustellen, welche immer wieder zu Einschränkungen bzw. Veränderungen im Parkraumangebot führen. Schwerpunkte der Bautätigkeit waren und sind die Gebiete Leipziger Platz, Areal westlich der Kurstraße und der Bereich westlich der Humboldt-Universität sowie die Breite Straße, der südliche Bereich des Gendarmenmarktes und die Glinkastraße.



Abbildung 4: Parkraumbewirtschaftungszonen Bezirk Mitte - Untersuchungsgebiet Zone 1, 2, 15



Quelle: eigene Graphik.

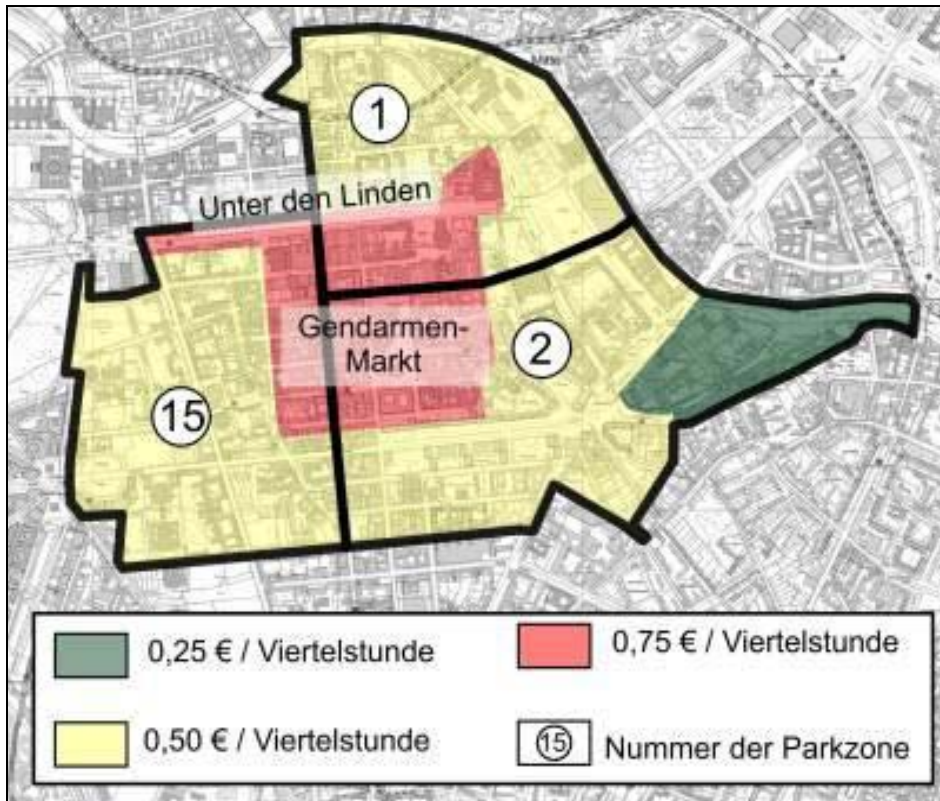
### Entwicklung der Parkscheinegebühren und Bewirtschaftungszeiten in Zone 1, 2 und 15

Vor dem 31.07.2007 betrug die Gebührenhöhe im gesamten Untersuchungsgebiet 1 € / h. Zum 01.08.2007 wurde als Ergebnis der Vorher-Untersuchung (Mitte 2006) die Höhe der Gebühren gebietsabhängig gestaffelt, so dass der ursprüngliche Betrag von 1 € / h nur noch im östlichen Bereich der Zone 2 erhoben wird. Im überwiegenden Teil der übrigen Bereiche gilt eine Gebührenhöhe von 2 € / h, im zentralen Bereich um den Gendarmenmarkt und Unter den Linden werden 3 € / h erhoben (vgl. Abbildung 5).

In Erwartung des neuen Ladenöffnungsgesetzes (vgl. Kapitel 2.3.3) wurden die Bewirtschaftungszeiten Mo. - Fr. sowie an Adventssamstagen 9 - 19 Uhr, Sa 9 - 14 Uhr am 31.07.2007 auf Mo. - Sa. 9 - 22 Uhr ausgedehnt. Begründet wurde das Vorgehen damit, dass es sich bei den Zonen 1, 2, und 15 um Bereiche mit vielen Abendveranstaltungen und den damit einhergehenden Verdrängungseffekten handelt.

Im Untersuchungsgebiet gilt eine Mindestparkgebühr in der Höhe der Gebietsgebühr für eine viertel Stunde. Danach ist eine Bezahlung im 3-Minuten-Takt möglich. Die Gebührenhöhe ist Abbildung 5 zu entnehmen.

Abbildung 5: Übersicht der aktuellen Gebührenhöhen im öffentlichen Straßenraum der Zonen 1, 2 und 15



Quelle: eigene Graphik.

### 3.3 Datengrundlagen

Die folgenden Quellen dienen als Basis der Untersuchung:

- Daten zu Einwohner-, Beschäftigtenzahlen (für die Jahre 2005 – 2007) und Kfz-Bestand (für das Jahr 2007) im Untersuchungsgebiet sowie allgemeine statistische Daten für ganz Berlin zu Einwohnerzahlen (Stand 31.12.2006), Beschäftigtenzahlen (Stand Februar 2008) und Kfz-Bestand (Stand 01.Januar 2006), Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
- Flächennutzungsplan, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin
- „Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte“ (Mitte 2006)
- Daten der Parkscheinautomaten in den Untersuchungsgebieten, Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamtes Mitte von Berlin, Stand März 2008
- Daten der Tiefgarage „Unter den Linden / Staatsoper“, Q-Park GmbH & Co. KG, Stand März 2008.

### 3.3.1 Datenbasis der Vorher-Untersuchung

Die Datenbasis der Vorher-Untersuchung entstammt zu großen Teilen der Untersuchung „Bestandsaufnahme und Nachheruntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Mitte“ (Mitte 2006). Damals fanden umfangreiche Erhebungen zu Parkraumbestand und Parkraumnachfrage statt. Bei diesen Erhebungen wurde das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum (inkl. Bewirtschaftungsform und Parkierungsregelungen) und in den privaten, öffentlich zugänglichen Parkbauten im Mai / Juni 2005 differenziert erfasst (inklusive Haltverbote und reservierte Stellplätze für Busse, Behinderte, Taxen). Außerdem fanden Erhebungen des privaten Stellplatzangebotes (mit mehr als 25 Stellplätzen) durch Aktenauswertung und ergänzende Erhebungen vor Ort statt. Die Parkraumnachfrage auf öffentlichen und privaten, öffentlich zugänglichen Stellplätzen wurde an mehreren Werktagen und Samstagen 2006 jeweils in den Zeiträumen 10 bis 12 Uhr, 14 bis 16 Uhr, 20 bis 22 Uhr und 0 bis 2 Uhr erhoben. Dabei wurde auch die Verteilung der verschiedenen Nutzergruppen (Bewohner, Parkende mit Ausnahmegenehmigung usw.) mit aufgenommen.

Außerdem wertete man die Parkscheinautomatendaten des Zeitraums 06. – 13. Juni 2005 aus. In diese Auswertungen wurden alle verfügbaren Daten der Parkscheinautomaten der Untersuchungsgebiete einbezogen. Damals existierten im Gebiet zwei Parkscheinautomatentypen: Typ Cale und Typ WSA. Beide wiesen unterschiedliche Statistikmodi (verschiedene Einteilungen der Parkdauerklassen und Klassen der Ankunftszeiten) auf und ihre Daten waren auch noch nicht direkt auslesbar. Die Auswertung der PSA-Daten erfolgte hinsichtlich der Parkdauer und der Anzahl der Parkvorgänge nach Ankunftszeit. Dabei wurde nach Wochentag (ohne Sonntage), Parkraumbewirtschaftungszone und PSA-Typ differenziert. Die damals noch nicht vorhandene Einteilung in verschiedene Gebührenbereiche konnte durch erneute Auswertung der Ursprungsdaten nachträglich vorgenommen werden. Die Einnahmen aus Parkscheinautomaten wurden monatsfein ausgewertet (Zeitraum November 2004 bis Oktober 2005) und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen angestellt.

### 3.3.2 Datenbasis der Nachher-Untersuchung

Das Untersuchungsdesign der Nachher-Untersuchung orientiert sich an den aus Mitte 2006 vorliegenden Daten, um vergleichbare statistische Größen zu erhalten und dadurch gesicherte Erkenntnisse zu gewinnen. Die Analysen werden gesondert für die einzelnen Gebührenbereiche durchgeführt um den Einfluss der jeweiligen Gebührenhöhe herauszustellen.

Die Datenbasis für die Strukturdaten wurde für die statistischen Blöcke vom Amt für Statistik Berlin-Brandenburg zur Verfügung gestellt, welche dann den heutigen Gebührenbereichen zugeordnet werden konnten. Die Auswertungen der Bewohner- und Beschäftigtenzahlen beziehen sich auf die Jahre 2005 bis 2007. Der Kfz-Bestand wurde vom statistischen Landesamt nur für das Jahr 2007 geliefert und wird deshalb den in der Vorher-Untersuchung angegebenen Werten für das Jahr 2003 gegenübergestellt (vgl. Mitte 2006). Da diese Daten für 2003 jedoch nicht den Gebührenbereichen zugeordnet werden können, kann nur ein Vergleich für das gesamte Untersuchungsgebiet erfolgen.

Das Parkraumbangebot und die Parkraumnachfrage im öffentlichen Straßenraum und in den größeren privaten, öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen wurden in eigenen Erhebungen im Frühjahr 2008 für das gesamte Gebiet erfasst. Die Auswahl der Erhebungstage des Nachher-Zeitraums orientierte sich an den Ergebnissen der Vorher-Untersuchungen. Interessant waren hierbei die Tageszeiten mit einer besonders hohen Parkraumnachfrage.

Der Zeitraum 20 – 22 Uhr weist die höchste Stellplatznachfrage für das Untersuchungsgebiet auf. Da jedoch die Bewirtschaftungszeit in diesem Gebiet im Jahr 2006 um 19 Uhr endete und im Jahr der Nachher-

Untersuchung 2008 bis 22 Uhr andauert, sind die Randbedingungen nicht die gleichen und Nachfrageunterschiede wären nicht nur auf die Gebührenerhöhung, sondern vor allem auf die veränderten Bewirtschaftungszeiten zurückzuführen. Deshalb kam dieser Zeitraum nicht als Vergleichszeitraum für die Untersuchung in Frage. Da nachts keine Bewirtschaftung stattfand und die Nachfrage vergleichsweise gering war, schied auch dieser Zeitraum aus. Die beiden verbleibenden Zeiträume (10 bis 12 Uhr, 14 bis 16 Uhr) weisen eine ähnliche Nachfrage auf. Da die Untersuchung jedoch vor allem die Auswirkungen in den Kerngebieten der Gebührenerhöhung (3 €-Bereiche, vgl. Abbildung 6) analysiert und die Nachfrage hier in den Nachmittagsstunden höher war, wurde für die Erhebung der Nachmittag ausgewählt.

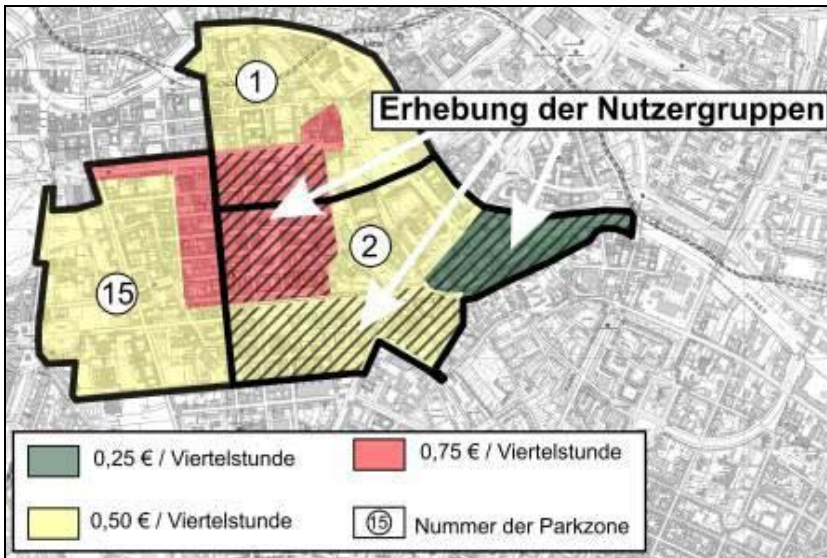
Die Erhebungen der Nachher-Untersuchung wurden am Dienstag, den 04.03.08 und am Donnerstag, den 03.04.08 durchgeführt. Es wurde darauf geachtet, dass die Ergebnisse nicht durch Schulferien, Großereignisse o.ä. verzerrt wurden. Die Erhebungen fanden im öffentlichen Straßenraum und in den öffentlich zugänglichen Parkbauten im Zeitraum 14 - 16 Uhr statt.

Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum lagen nahezu alle in Gebieten mit Mischprinzip, d.h. dort ist sowohl Parken mit Vignette als auch Parken mit Parkschein erlaubt. Reine Bewohnerstellplätze sind im öffentlichen Straßenraum in beiden Untersuchungszeiträumen die Ausnahme (< 1 % aller Stellplätze). Deshalb wird im Folgenden auch keine Unterscheidung zwischen Gebieten mit Mischprinzip und reinen Bewohnerparkbereichen vorgenommen. In die Untersuchung wurden nur größere private Parkbauten einbezogen (>25 Stellplätze), die nicht ausschließlich bestimmten Nutzergruppen vorbehalten sind (z. B. keine Mieter- / Hotel- / Mitarbeitergaragen). Da es Veränderungen im privaten, öffentlich zugänglichen Stellplatzangebot seit 2006 gibt, ist die Datenbasis nicht exakt dieselbe wie in der Vorher-Untersuchung. So wurde beispielsweise die Tiefgarage Operncarree eröffnet und diverse Stellplätze konkreten Nutzergruppen zugewiesen (Parkhaus Checkpoint Charlie, Fischerinsel). Außerdem lagen für den Vorher-Zeitraum für die Tiefgarage Friedrichstadtpassagen und in der Nachher-Untersuchung für die Parkbauten des Hotels Hilton (beide 400 öffentlich zugängliche Stellplätze) keine Belegungsdaten vor. Im 3 €-Bereich ist somit lediglich die Tiefgarage „Unter den Linden / Staatsoper“ sowohl vor als auch nach der Gebührenerhöhung auswertbar, so dass eine generelle Aussage zur Entwicklung der Parkraumnachfrage dieses Gebührenbereiches nicht möglich ist, da die Daten nicht direkt miteinander vergleichbar sind. Es kann lediglich eine Aussage zur Tendenz getroffen werden.

Zusätzlich fanden in den nachfolgend dargestellten Bereichen der Zone 1 und 2 Detailerhebungen zu den Anteilen der Nutzergruppen an der Parkraumnachfrage statt. Diese kleinräumigeren Untersuchungen umfassten je einen der drei Gebührenbereiche (vgl. Abbildung 6). Der untersuchte 3 €-Bereich wird von den Straßen Unter den Linden, Oberwallstraße, Jerusalemer Straße, Leipziger Straße und Friedrichstraße, der 2 €-Bereich von den Straßen Leipziger Straße, Seydelstraße, Neue Grünstraße, Zimmerstraße und Friedrichstraße und der 1 €-Bereich von den Straßen Gertraudenstraße, Märkisches Ufer und Wallstraße begrenzt.

Während die Belegung im gesamten Straßenraum erfasst wurde, wurde die Parkberechtigung nur auf der Straßenseite mit dem größeren Stellplatzangebot erhoben. Dieses Vorgehen erleichterte die Durchführung der Erhebung und führt zu den gleichen Erkenntnissen, da sich das Nutzerverhalten beider Straßenseiten einer Straße praktisch nicht voneinander unterscheidet.

Abbildung 6: Erhebungsgebiete



Quelle: eigene Graphik.

Für den Zeitraum September bis Dezember 2007 liegen PSA-Daten der PSA vom Typ Parkeon vor. Diese Automaten haben den Vorteil, dass man die Daten direkt auslesen und verarbeiten kann. Sie ersetzen die Automaten vom Typ Cale vollständig und machen in den Zonen 1 und 2 mit 96 % bzw. 98 % und in Zone 15 mit 63 % den überwiegenden Teil der Automaten aus<sup>1</sup>.

Die Auswertung der auslesbaren PSA-Daten vom Typ Parkeon erfolgt hinsichtlich der Anzahl der Parkvorgänge, der Parkdauer und der Ankunftszeit. Die Daten liegen differenziert nach Wochentag (ohne Sonntage, da hier keine Bewirtschaftung erfolgt) und Parkscheinautomat bzw. Gebührenbereich vor. Für den Vorher-Zeitraum liegen aus Mitte 2006 die aggregierten Daten aus Parkscheinautomaten für die erste Juniwoche 2005 vor. Die Daten der Monate September bis Dezember 2007 (Nachher-Zeitraum) stehen als Einzeldatensätze zur Verfügung. Die Daten für Dezember 2007 werden nicht in den Vorher-Nachher-Vergleich miteinbezogen, da der Dezember aufgrund des Weihnachtsgeschäftes kein repräsentativer Monat ist. Auch der September wird nicht in die Untersuchung miteinbezogen, weil die Gebührenerhöhung erst mit Beginn August 2007 umgesetzt wurde. Der September fällt somit noch in die „Eingewöhnungsphase“ in der die Fahrzeugführer die Gebührenerhöhung eventuell noch nicht wahrgenommen haben und sich noch wie vor der Erhöhung verhalten. Dies zeigt sich an vergleichsweise hohen Einnahmen im September. In den Folgemonaten setzt bei den Fahrzeugführern ein Lerneffekt ein, der eine Verhaltensanpassung nach sich zieht und die Einnahmen sinken. Ausgewertet werden daher nur die Standardwochen (ohne Schulferien) des Oktobers und Novembers 2007.

<sup>1</sup> Die Automaten vom Typ WSA sind nach wie vor im Gebiet vorhanden, ihre Daten sind jedoch nicht auslesbar. Eine Einzelauswertung der Sammelausdrucke dieser Automaten (wie in der Vorher-Untersuchung) ist für den Nachher-Zeitraum nicht möglich, da keine auswertbaren Daten erfasst wurden. In den Zonen 1 und 2 macht der Automatentyp WSA 4 % bzw. 2 % der Automaten aus. In Zone 15 sind 37 % der Automaten vom Typ WSA. Jedoch konzentrieren sich diese auf das westliche Randgebiet der Zone (Ebertstraße, Leipziger Platz, Niederkirchnerstraße). In den übrigen Straßenzügen sind sie nur vereinzelt vorhanden, so dass durch das Nichtauswerten dieses Typs keine Verzerrung der Auswertungsergebnisse entsteht.

Tabelle 7 zeigt die Anzahl verwendeter Parkscheinautomaten. Der Unterschied zwischen bestehenden und auswertbaren Parkscheinautomaten lässt sich dadurch erklären, dass einige Automaten kurzzeitig z.B. wegen Wartungsarbeiten oder Baustellen nicht in Betrieb waren. Die Abweichungen der Anzahl von Parkscheinautomaten innerhalb der Jahre entsteht, weil einige Standorte verschoben wurden und dadurch auf einzelne Automaten verzichtet wurde.

Tabelle 7: Anzahl Parkscheinautomaten 2005 (Typ Cale) und 2007 (Typ Parkeon)

	Gebührenbereich	Anzahl Parkscheinautomaten	
		bestehende	auswertbare
<b>Jun 05</b>	1 € / h		21*
	2 € / h	k. A.	163
	3 € / h		95
	<b>Total</b>	<b>302</b>	<b>279</b>
<b>Okt 07</b>	1 € / h	24	21
	2 € / h	166	153
	3 € / h	95	85
	<b>Total</b>	<b>285</b>	<b>259</b>
<b>Nov 07</b>	1 € / h	22	21
	2 € / h	164	153
	3 € / h	95	85
	<b>Total</b>	<b>281</b>	<b>259</b>

\* Bezüglich der Parkdauer waren nur Daten von 20 Parkscheinautomaten auswertbar.

Um eine Aussage dazu treffen zu können, ob es bei der Parkscheinnachfrage über den Tag nach der Gebührenerhöhung zu Veränderungen kommt, werden Ganglinien aus den Parkscheinautomatendaten der Parkvorgänge nach Ankunftszeit für die Monate Oktober und November 2007 erstellt und mit den Ganglinien des Vorher-Zeitraums (Juni 2005) verglichen. Allerdings können diese nur für die Stunden 9 bis 18 Uhr dargestellt werden, da die Anzahl der Parkvorgänge in den übrigen Stunden des Tages nur aggregiert vorliegen. Eine Tagesganglinie konnte deshalb außerhalb der Bewirtschaftungszeiten des Jahres 2005 nicht erstellt werden. Allerdings ist die Anzahl der außerhalb der Bewirtschaftungszeiten gelösten Parkscheine vergleichsweise gering. Die Erhebungen zur Parkraumbelastung können zeigen, ob die Ganglinien ein Indiz für die Parkraumauslastung sein können, d.h. ob beispielsweise mit einer gesunkenen Anzahl verkaufter Parkscheine auch eine gesunkene Parkraumauslastung einhergeht.

Vom Bezirk Mitte wurden die Einnahmen aus Parkscheinautomaten monatsfein zur Verfügung gestellt. Es liegen die Einnahmen der Monate September bis Dezember 2006 und 2007 vor. Wegen der gleichen ausgewerteten Monate vorher / nachher, gehen in die Untersuchung der Einnahmen alle Daten ein, also auch diejenigen aus Automaten, die nur kurzzeitig errichtet wurden bzw. aus Wochen mit besonderer Parkraumnachfrage (Ferien, Weihnachtsgeschäft).

Ob und in welchem Maße die Parkscheingebührenerhöhung Einfluss auf die Anzahl der genehmigungspflichtigen Parkberechtigungen (Bewohnerparkausweis, Ausnahmegenehmigung) hat, konnte aufgrund der im Nachher-Zeitraum nicht vorliegenden Daten nicht untersucht werden. Eine Analyse zur Entwicklung der Verwarnungs- und Bußgeldstatistik ist wegen der ungenau bzw. nicht vorhandenen Datenbasis nicht möglich.

## 4. Ergebnisse

### 4.1 Rahmenbedingungen

#### 4.1.1 Entwicklung der Strukturdaten

##### Einwohner

Insgesamt waren im Untersuchungsgebiet am 30.06.2007 12.892 Personen amtlich gemeldet. Die Abbildung 9 zeigt die Bevölkerungsentwicklung der vergangenen drei Jahre in den einzelnen Gebührenbereichen. Die Einwohnerzahl ist seit dem 30.06.2005 (12.998 EW) nahezu konstant geblieben (Abnahme von 1 %). Die Einwohnerdichte über alle 3 Gebührenbereiche beträgt bei einer Fläche von 196 ha 66 Pers / ha. Betrachtet man die Gebührenbereiche getrennt voneinander, so sind ebenfalls nur minimale Unterschiede bei der Entwicklung der Einwohnerzahlen zu erkennen. Die höchste Schwankung gegenüber dem Jahr 2005 weist der 3 €-Bereich mit einer Abnahme von 3 % im Jahr 2007 zu 2005 auf, alle anderen Schwankungen liegen im Bereich von 1 %. Man kann also festhalten, dass die Einwohnerzahlen und somit auch die Einwohnerdichten in den letzten Jahren bezogen auf die Gebührenbereiche konstant waren. Die höchste Einwohnerdichte weist der 1 €-Bereich mit 145 EW / ha (2007) auf, während der 3 €-Bereich mit 39 Pers / ha (2007) am geringsten besiedelt ist. Die Einwohnerdichte des Untersuchungsgebietes liegt mit 66 EW / ha wegen der Citylage im Schnitt deutlich über der der gesamten Stadt.

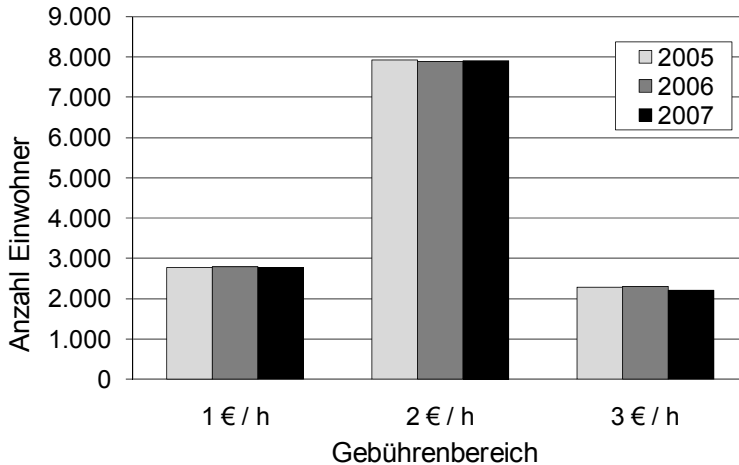
Zum Vergleich: Die Fläche Berlins beträgt 52.500 ha (exklusive Erholungs-, Landwirtschafts-, Wasser- und Waldflächen, Stand 2005). Darauf lebten am 31.12.2006 ca. 3.404.000 Einwohner. Zu diesem Zeitpunkt betrug die Einwohnerdichte damit 65 EW / ha (Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg).

Da die Einwohnerzahl über die Jahre kaum eine Änderung erfuhr, hat sie auch keinen Einfluss auf mögliche Veränderungen im Parkgeschehen nach der Gebührenerhöhung.

Tabelle 8: Flächen und Einwohnerzahlen in den Gebührenbereichen

Fläche [ha]	2005	2006	2007
1 € / h		19	
2 € / h		120	
3 € / h		57	
Total		196	
<b>Einwohner [EW]</b>			
1 € / h	2.775	2.784	2.768
2 € / h	7.933	7.891	7.911
3 € / h	2.290	2.297	2.213
Total	12.998	12.972	12.892
<b>Bevölkerungsdichte [EW / ha]</b>			
1 € / h	107	107	106
2 € / h	354	352	353
3 € / h	129	129	124
Total	196	196	195

Abbildung 9: Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Gebührenbereichen in den Jahren 2005 - 2007



Quelle: Daten Statistisches Landesamt, eigene Graphik.

### Beschäftigte

Insgesamt waren im Untersuchungsgebiet im Jahr 2007 46.260 Beschäftigte gemeldet. Die Abbildung 11 zeigt die Beschäftigtenentwicklung der vergangenen drei Jahre in den einzelnen Gebührenbereichen. Die Beschäftigtenzahl ist seit dem Jahr 2005 (40.542 Beschäftigte) um ca. 14 % gestiegen. Die Beschäftigten-dichte betrug bei einer Fläche von 196 ha im Jahr 2005 207 Beschäftigte / ha und im Jahr 2007 236 Beschäftigte / ha. Betrachtet man die Gebührenbereiche getrennt voneinander, so zeigt sich, dass sich diese Entwicklung der steigenden Beschäftigtenzahlen vor allem im Jahr 2007 und in allen Gebührenbereichen vollzog. Im Jahr 2006 waren die Beschäftigtenzahlen noch nahezu konstant geblieben. Im Jahr 2007 weist der 3 €-Bereich mit ca. 276 Beschäftigte / ha die höchste und der 1 €-Bereich mit ca. 76 Beschäftigte / ha die geringste Beschäftigtendichte auf.

Zum Vergleich: Im Jahr 2007 waren im Stadtgebiet Berlins 1.606.700 Erwerbstätige gemeldet (Stand Februar 2008, Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg). Das entspricht ca. 31 Erwerbstätigen pro Hektar.

Vergleicht man die Gesamtzahl der Beschäftigten mit der Einwohnerzahl im Untersuchungsgebiet, so wird deutlich, dass es fast viermal so viele Beschäftigte wie Einwohner gibt. Die gewerbliche Funktion übersteigt die Wohnfunktion demnach deutlich. Die Beschäftigtendichte des Untersuchungsgebietes liegt mit ca. 236 Beschäftigten / ha im Jahr 2007 auch deutlich über dem städtischen Durchschnitt.

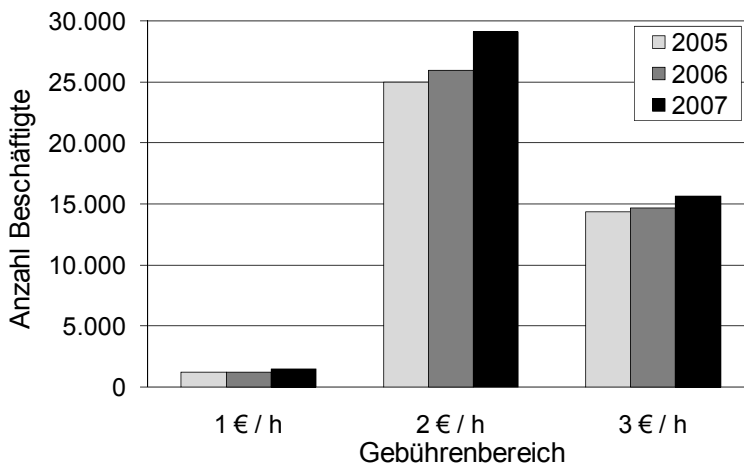
Die gestiegene Beschäftigtenzahl könnte einen Einfluss auf das Parkgeschehen haben, z.B. durch eine gesteigerte Parkraumnachfrage. Es ist nicht bekannt, in welchen Branchen die Beschäftigtenzahlen gestiegen sind. Daher ist es auch nicht möglich, Rückschlüsse auf möglicherweise veränderte Kunden- und Besucherzahlen zu ziehen.



Tabelle 10: Flächen und Beschäftigtenzahlen in den Gebührenbereichen

Fläche [ha]	2005	2006	2007
1 € / h		19	
2 € / h		120	
3 € / h		57	
Total		196	
<b>Beschäftigte [B]</b>			
1 € / h	1.206	1.193	1.457
2 € / h	24.971	25.946	29.126
3 € / h	14.365	14.714	15.677
Total	40.542	41.853	46.260
<b>Beschäftigtendichte [B / ha]</b>			
1 € / h	63	63	76
2 € / h	208	216	243
3 € / h	253	259	276
Total	207	214	236

Abbildung 11: Entwicklung der Beschäftigtenzahlen nach Gebührenbereichen in den Jahren 2005 - 2007



Quelle: Daten Statistisches Landesamt, eigene Graphik.

### Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad des Untersuchungsgebietes beträgt für alle gemeldeten Kraftfahrzeuge 655 Kfz / 1.000 EW bzw. 577 Pkw / 1.000 EW im Jahr 2007. Eine differenziertere Betrachtung zeigt, dass der Motorisierungsgrad im Jahr 2007 für Kraftfahrzeuge in privatem Besitz 344 Kfz / 1.000 EW bzw. 309 Pkw / 1.000 EW beträgt. Das heißt, dass ein Großteil der gemeldeten Fahrzeuge gewerblichen Nutzungen zuzuordnen ist. Direkte Rückschlüsse auf den Parkraumbedarf vor Ort sind kaum möglich, weil viele Firmenfahrzeuge überregional verkehren und nicht im Gebiet parken bzw. Fahrzeuge von extern ansässigen Firmen im Gebiet geparkt werden.

Den höchsten Pkw-Motorisierungsgrad in Privatbesitz weist der 3 €-Bereich mit 329 Fz / 1000 EW auf. Die niedrigste Anzahl Fahrzeuge je Einwohner ist im 1 €-Bereich zu finden. Hier kommen auf 1.000 Einwohner 288 Pkw.

Zum Vergleich: Im Stadtgebiet Berlins waren am 01.01.2006 1.416.379 Kraftfahrzeuge gemeldet. Davon waren 1.225.967 Pkw (Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg). Das entspricht einem Motorisierungsgrad von 416 Kfz / 1.000 EW bzw. 360 Pkw / 1.000 EW. Damit liegt der Motorisierungsgrad des Untersuchungsgebietes deutlich über dem des gesamten Stadtgebietes.

Im Vergleich zum Jahr 2003 ist der Kraftfahrzeugbestand im Untersuchungsgebiet um ca. 17 % gestiegen. Auch der Pkw-Bestand in Privatbesitz ist um ca. 10 % gestiegen. Bei nahezu konstanten Einwohnerzahlen müsste die Stellplatznachfrage demnach gestiegen sein.

*Tabelle 12: Kfz-Bestand und Motorisierungsgrad für Fahrzeuge in privatem Besitz 2007 in den Gebührenbereichen*

<b>Kfz (privat)</b>	<b>absolut</b>	<b>Fz / 1000 EW</b>
1 € / h	881	318
2 € / h	2.738	346
3 € / h	816	369
<b>Total</b>	<b>4.435</b>	<b>344</b>
<b>Pkw (privat)</b>		
1 € / h	798	288
2 € / h	2.452	310
3 € / h	728	329
<b>Total</b>	<b>3.978</b>	<b>309</b>

#### 4.1.2 Entwicklung des Parkraumangebots

In den Parkraumbewirtschaftungszonen 1, 2 und 15 standen im Zeitraum vor der Gebührenerhöhung insgesamt ca. 9.300 Stellplätze einer Nutzung durch die Öffentlichkeit zur Verfügung. Davon befanden sich ca. 6.400 (69 %) im öffentlichen Straßenraum und ca. 2.900 (31 %) in größeren privaten Parkieranlagen.

Das Stellplatzangebot variiert im tageszeitlichen Verlauf bedingt durch zeitlich beschränkte Haltverbote (z.B. Busspuren oder Ladezonen). Außerdem waren im Erhebungszeitraum einige Stellplätze aufgrund von Baustellen nicht nutzbar bzw. entfallen häufig veranstaltungsbedingt.

Das Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum stieg im 1 €-Bereich leicht an (z.B. aufgrund aufgehobener Haltverbotsbereiche), während es im 2 €-Bereich leicht zurückging und im 3 €-Bereich nahezu gleich viele Stellplätze bereitgehalten werden wie 2006. Der leichte Rückgang von ca. 8 % im 2 €-Bereich ist auf die weitreichenden Baumaßnahmen im Gebiet (vgl. Kapitel 3.2), die in Zone 15 auch die privaten Parkbauten betreffen, zurückzuführen.

Das Stellplatzangebot in Tiefgaragen, Parkhäusern und auf Parkplätzen ist im 1 €-Bereich im Vergleich zum Jahr 2006 um ca. 19 % gesunken. Hier wurden bislang öffentlich zugängliche Stellplätze auf der Fischerinsel ausschließlich Mietern zugewiesen. Im 3 €-Bereich liegt die Zunahme von ca. 17 % in der Eröffnung der Tiefgarage Operncarree begründet. Im 2 €-Gebührenbereich gab es einige Veränderungen im Angebot der öffentlich zugänglichen Stellplätze in privaten Anlagen. Im Hotel Maritim und auf dem Parkplatz in der Mauerstraße sind 2008 mehr Stellplätze öffentlich zugänglich. Dafür sind die Stellplätze im Parkhaus Checkpoint Charlie nur noch für Besucher verfügbar und auf dem Parkplatz in der Wilhelmstraße sind keine Stellplätze mehr öffentlich zugänglich. Insgesamt führen diese Entwicklungen zu einem leicht gesunkenen Stellplatzangebot in privaten, öffentlich zugänglichen Anlagen des 2 €-Bereichs (-7 %).

Die Gesamtbetrachtung des Stellplatzangebotes dieses Gebietes zeigt, dass es durch den leichten Rückgang (ca. -3 %) im öffentlichen Straßenraum und die leichte Zunahme (ca. +2 %) beim Angebot der Parkieranlagen ein nahezu gleich gebliebenes Stellplatzangebot (ca. -2 %) im Gebiet der Zonen 1, 2 und 15 gibt.

Die Übersicht zum Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum ist im Anhang 1 enthalten.

Tabelle 13: Stellplatzangebot – Anzahl öffentlich zugänglicher Stellplätze (werktags 14 – 16 Uhr)

		Gebührenbereich (2008)			Total
		1 € / h	2 € / h	3 € / h	
öffentlicher Straßenraum	2006	446	4.507	1.524	6.389
	2008	493	4.143	1.532	6.175
	prozentuale Veränderung	11%	-8%	1%	-3%
private Parkbauten öffentl. zugängl.	2006	197	1.524	1.180	2.901
	2008	160	1.417	1.378	2.955
	prozentuale Veränderung	-19%	-7%	17%	2%
Total	2006	643	5.971	2.676	9.290
	2008	660	5.560	2.910	9.130
	prozentuale Veränderung	3%	-7%	9%	-2%

Quelle: Mitte 2006, eigene Erhebungen.

## 4.2 Auswirkungen auf das Parkverhalten

### 4.2.1 Parkvorgänge mit Parkschein

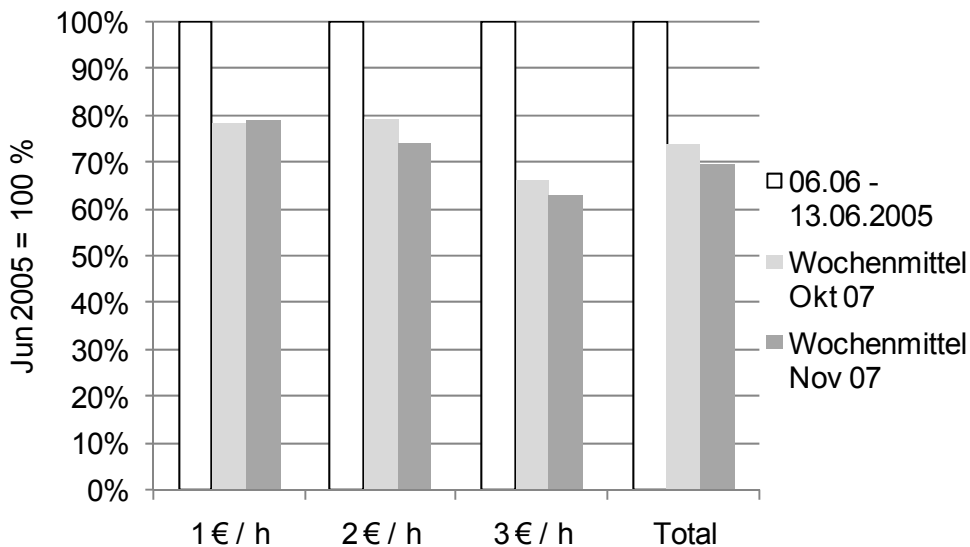
#### 4.2.1.1 Anzahl der Parkvorgänge mit Parkschein

In der Vorher-Nachher-Untersuchung werden den Daten der ersten Juniwoche 2005 die jeweils aus den auswertbaren Wochen des Oktobers und Novembers 2007 gebildeten Wochenmittel gegenübergestellt. Die absolute Anzahl auswertbarer Parkvorgänge ist dem Anhang zu entnehmen. Die Anzahl auswertbarer Automaten ist sowohl im Oktober als auch im November 2007 im Vergleich zum Juni 2005 um 20 Automaten gesunken. Da somit im Nachher-Zeitraum weniger Automaten auswertbar waren als im Juni 2005 wurde auch die Anzahl verkaufter Parkscheine je Parkscheinautomat analysiert. Es wird deutlich, dass nach der Gebührenerhöhung je Parkscheinautomat wesentlich weniger Parkscheine verkauft wurden als im Juni 2005.

Die Anzahl der gelösten Parkscheine ging insgesamt von ca. 31.300 Parkscheinen in der Juniwoche 2006 auf 23.000 Vorgänge im Oktober- bzw. 21.800 Vorgänge im Novemberwochenmittel 2007 zurück, das entspricht einer mittleren Abnahme um 26 % bzw. 30 % (vgl. Abbildung 14). Am deutlichsten ist der Rückgang im 3 €-Bereich (bis zu -37 %). In den beiden anderen Gebührenbereichen liegt er bei 21 % bzw. 26 % (im 2 €-Bereich im November 2007).

Die Parkvorgänge je Parkscheinautomat und Woche gingen insgesamt von 112 Parkvorgängen auf 89 bzw. 84 Vorgänge zurück, das entspricht einer mittleren Abnahme um 21 % bzw. 25 %. Die Unterschiede zwischen absolutem und relativem Rückgang liegen in der unterschiedlichen Anzahl der in den Gebührenbereichen und in den Zeiträumen auswertbaren Parkscheinautomaten begründet. Am deutlichsten ist der Rückgang im 3 €-Bereich (bis zu -29 %, vgl. Tabelle 15). Nach wie vor werden im 3 €-Bereich die meisten Parkscheine je Parkscheinautomat verkauft.

Abbildung 14: Entwicklung der absoluten Anzahl gelöster Parkscheine (2005:  $n_{1€} = 1.684$ ,  $n_{2€} = 16.259$ ,  $n_{3€} = 13.333$ ) in den Gebührenbereichen



Quelle: Daten Bezirk Mitte von Berlin, eigene Graphik.

Tabelle 15: prozentuale Veränderung der Parkvorgänge je Parkscheinautomat

	Gebührenbereich			Total
	1 € / h	2 € / h	3 € / h	
<b>06.06 - 13.06.2005</b>	100%	100%	100%	100%
<b>Wochenmittel Okt 07</b>	79%	85%	74%	79%
<b>Wochenmittel Nov 07</b>	79%	79%	71%	75%

Man kann festhalten, dass die Gebührenerhöhung zu einem Rückgang absolut gelöster Parkscheine (s. Anhang) an den Automaten des Typs Parkeon geführt hat. Ob sich aus dem Rückgang gelöster Parkscheine auch ein Rückgang der Parkraumbelegung ableiten lässt, zeigt Kapitel 4.2.2.

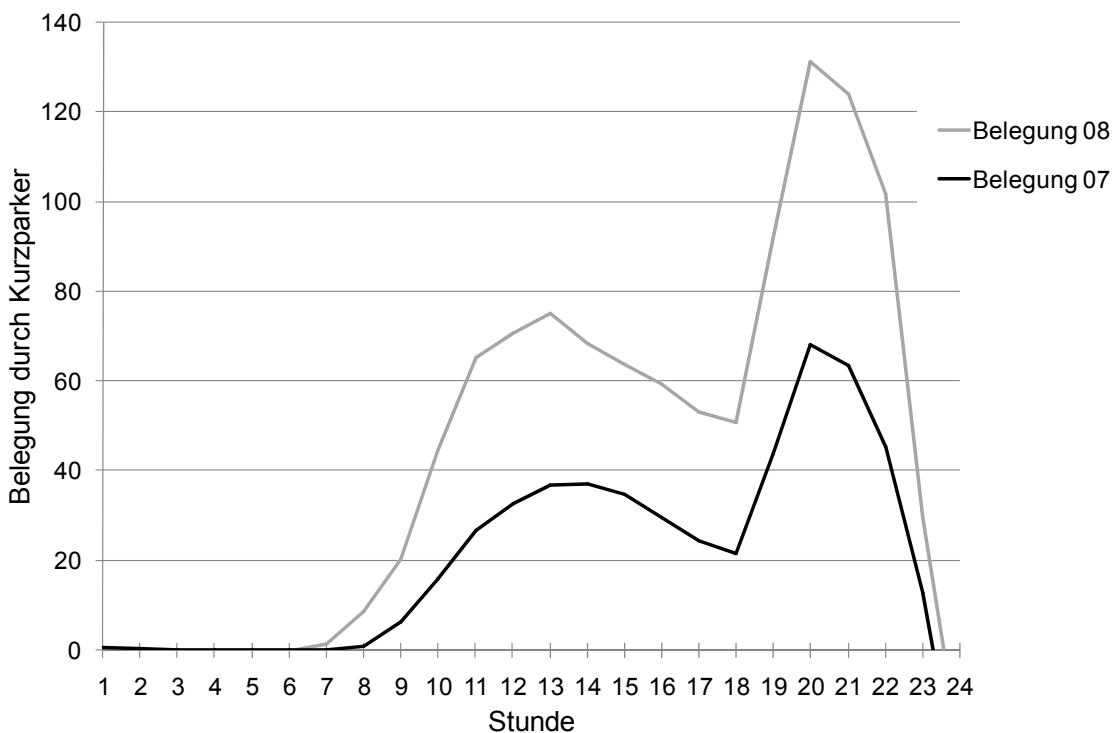
#### 4.2.1.2 Parkvorgänge in privaten Parkbauten

Den Auswertungen der Parkscheinautomatendaten im öffentlichen Straßenraum werden beispielhaft für die privaten Parkbauten die Belegungsganglinie und die Anzahl der Parkvorgänge je Parkdauerklasse der Tiefgarage „Unter den Linden / Staatsoper“ am Bebelplatz gegenübergestellt. Die Ganglinie und die Anzahl der Parkvorgänge basieren auf den Daten der Kurzparker. Die Dauerparker, die einen Monatsbeitrag zahlen und im Besitz einer speziellen Parkkarte sind, werden separat erfasst und sind nicht in den Daten enthalten. Die Tiefgarage liegt im 3 €-Bereich.

Die Parkgebühren dieser Tiefgarage wurden nach dem Juli 2007 nicht generell erhöht und liegen nach wie vor bei 1 € pro 30 Minuten bzw. 2 € pro Stunde. Allerdings wurde die maximale Tagesgebühr von 5 € auf 9 € angehoben. Da somit das Parken in der Tiefgarage günstiger ist als im öffentlichen Straßenraum, sollte die Belegung durch Kurzparker (vgl. Kapitel 4.2.2) zunehmen.

Die folgenden Abbildungen zeigen, dass nach der Gebührenerhöhung tatsächlich deutlich mehr Kurzparker zu verzeichnen waren als vorher. Die Belegung der Tiefgarage durch Kurzparker hat sich im Untersuchungszeitraum um 84 % (14-15 Uhr) bzw. 100 % (15-16 Uhr) erhöht und im gesamten Tagesverlauf mehr als verdoppelt (+121 %). Effekte aus der zeitgleich mit der Gebührenerhöhung verlängerten Parkraumbewirtschaftungszeit im öffentlichen Straßenraum (Ausdehnen des Bewirtschaftungsendes von 19 Uhr auf 22 Uhr) haben auf die Belegungsganglinie der Tiefgarage keinen Einfluss.

Abbildung 16: *Belegungsganglinie<sup>1</sup> eines mittleren Tages für das Parkhaus „Unter den Linden / Staatsoper“ vor und nach der Gebührenerhöhung im öffentlichen Straßenraum auf 3 €/h*



Quelle: Daten Q-Park GmbH & Co. KG, eigene Graphik.

<sup>1</sup> Die Berechnung des Tagesmittels der beiden Ganglinien bezieht sich für Belegung 07 auf die Woche 05. – 10.03.07 und für Belegung 08 auf die Woche 03. – 08.03.2008.

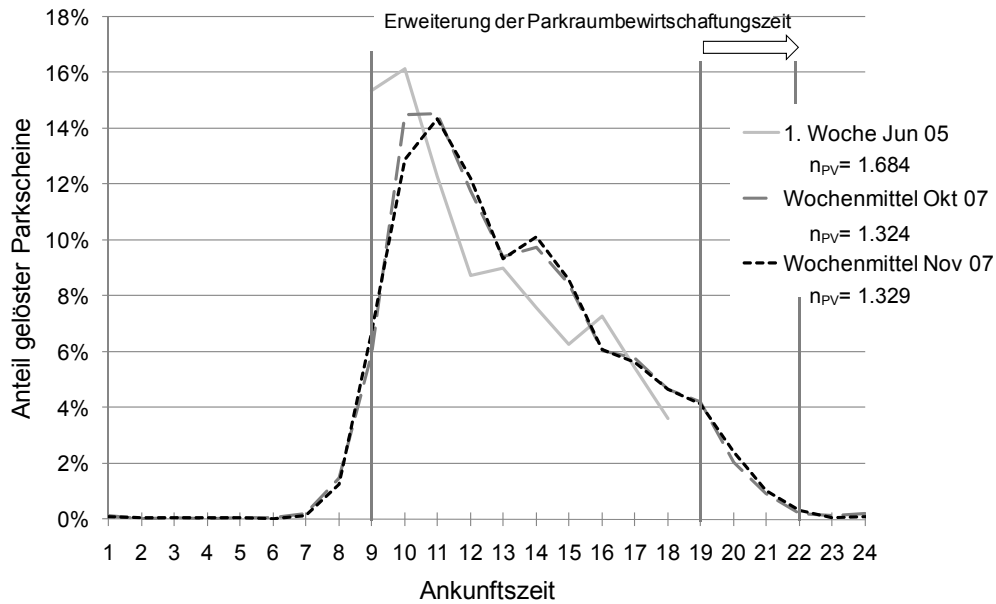
#### 4.2.1.3 Parkvorgänge nach Ankunftszeit

Die Kurven aller Gebührenbereiche weisen vor Gebührenerhöhung ein ausgeprägtes Nachfragemaximum im Vormittagsbereich (10 Uhr bis 12 Uhr) auf. Darüber hinaus besitzen sie ein zweites flacheres Maximum zwei Stunden vor Ende der Bewirtschaftungszeiten. Die Nachfrage im 1 €- und 2 €-Bereich konzentriert sich sowohl vor als auch nach Gebührenerhöhung stark im Zeitraum 10 Uhr bis 12 Uhr. Die Gründe dafür sind in der Gebietsstruktur zu finden. Während im 3 €-Bereich viele Geschäfte und gastronomische Einrichtungen angesiedelt sind, welche auch am späten Nachmittag bzw. Abend noch Publikum anziehen, trifft dies auf die angrenzenden 1 €- und 2 €-Bereiche weniger zu. Im Jahr 2007 wandelt sich das Bild insofern, als zwar die Kurvenverläufe in den Gebührenbereichen 1 € / h und 2 € / h weiterhin zum Abend abfallen, jedoch verteilt sich die Nachfrage etwas gleichmäßiger über den gesamten Tagesverlauf. Im 3 €-Bereich ist die Nachfrage über den Tag nahezu gleichmäßig verteilt. Dieser Kurvenverlauf könnte z.B. auch darin begründet liegen, dass die Nachfrage über den Tag konstant höher ist als das Parkraumangebot. In diesem Fall würden in allen Zeiträumen nahezu gleich viele Parkscheine gelöst, weil stets nur eine geringe Anzahl freier Stellplätze zur Verfügung steht. Allerdings bestätigt sich diese Vermutung anhand der Erhebungsergebnisse zu einer nachfragestarken Zeit nicht (vgl. Kapitel 4.2.2).

Der Vergleich der Vorher- mit den Nachher-Kurven zeigt, dass sich das Maximum der Vormittagsstunden im Oktober / November 2007 abflacht und zeitlich verzögert eintritt, die Nachfrage verteilt sich somit mehr über den gesamten Tag. Im 2 €-Bereich gibt es 2007 ein breites Nachfragehoch erst in der Mittagszeit. Im Falle des 3 €-Bereichs unterliegt die Nachfrage über den Tagesverlauf einer noch geringeren Schwankung bei nahezu gleichmäßig 9 % (prozentualer Anteil einer Stunde im Bewirtschaftungszeitraum an den insgesamt im gesamten Tagesverlauf verkauften Parkscheinen). Das zweite Maximum zwei bis drei Stunden vor Bewirtschaftungsende ist nach Gebührenerhöhung nur noch im November und im 2 €- und 3 €-Bereich erkennbar. Die Ursachen hierfür könnten verstärktes Einkaufen nach Feierabend aufgrund der verlängerten Ladenöffnungszeiten bzw. Abendessen in gastronomischen Einrichtungen sein. Im 1 €-Bereich gibt es neben dem Maximum des Vormittags ein weiteres flacheres Maximum um 14.00 Uhr.

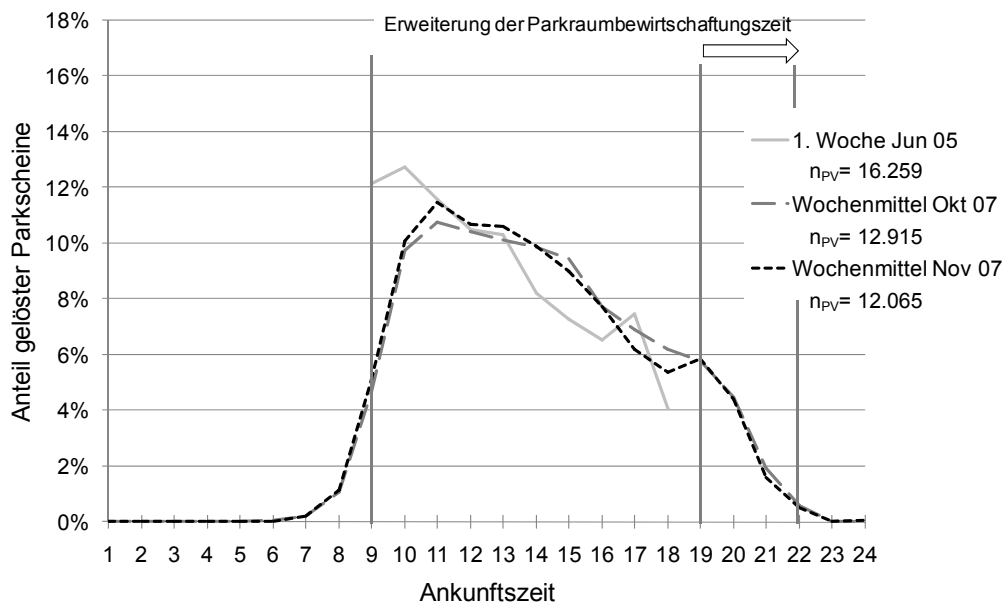


Abbildung 17: prozentualer Anteil Parkvorgänge (PV) mit Parkschein 2005 (Typ Cale) und 2007 (Typ Parkeon) nach Ankunftszeit in den Zonen 1, 2, 15 im 1 € / h-Bereich



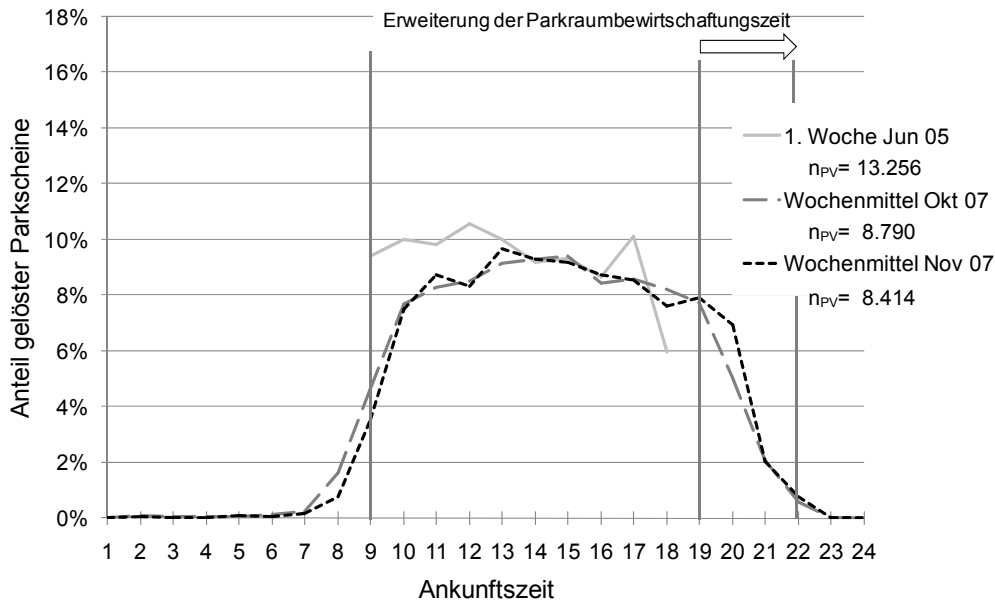
Quelle: Daten Bezirk Mitte von Berlin, eigene Graphik.

Abbildung 18: prozentualer Anteil Parkvorgänge (PV) mit Parkschein 2005 (Typ Cale) und 2007 (Typ Parkeon) nach Ankunftszeit in den Zonen 1, 2, 15 im 2 € / h-Bereich



Quelle: Daten Bezirk Mitte von Berlin, eigene Graphik.

Abbildung 19: prozentualer Anteil Parkvorgänge (PV) mit Parkschein 2005 (Typ Cale) und 2007 (Typ Parkeon) nach Ankunftszeit in den Zonen 1, 2, 15 im 3 € / h-Bereich



Quelle: Daten Bezirk Mitte von Berlin, eigene Graphik.

#### 4.2.1.4 Parkvorgänge nach Parkdauer

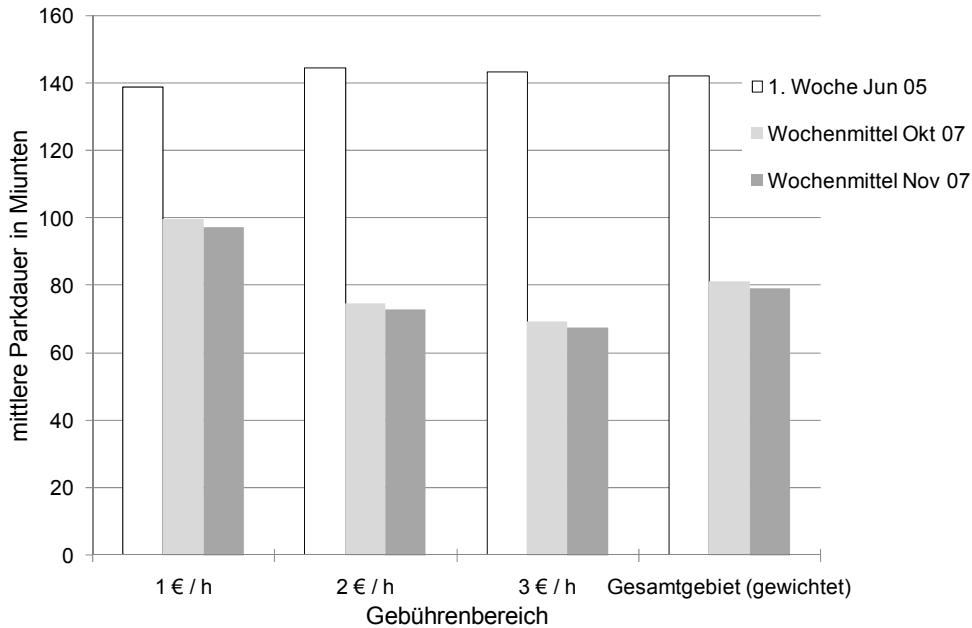
Nach der Gebührenerhöhung im Sommer 2007 ging die an Parkscheinautomaten im öffentlichen Straßenraum bezahlte mittlere Parkdauer in allen Zonen des Untersuchungsgebietes deutlich zurück. Während vor der Erhöhung im Mittel ca. 2,5 Stunden geparkt wurde (mittlere totale Parkdauer<sup>1</sup>: 142 Minuten im Juni 2005), sind es nach der Gebührenerhöhung nur noch 1 bis 1,5 Stunden (mittlere totale Parkdauer: 81 Minuten im Oktober 2007, 79 Minuten im November 2007).

Die folgende Abbildung zeigt, dass die aus den klassierten Werten ermittelten mittleren Parkdauern in allen Gebührenbereichen deutlich gesunken sind. Während die mittleren Parkdauern vor Einführung der einzelnen Gebührenbereiche nahezu gleich verteilt waren, sanken sie nach der Gebührenerhöhung in den teureren Bereichen deutlicher als im 1 €-Bereich.

Erstaunlich ist der Rückgang im 1 €-Bereich, in dem keine Gebührenerhöhung stattfand. Eventuell wissen die Fahrzeugführer im Oktober / November 2007 zwar bereits, dass das Parken in der City teurer geworden ist, nicht jedoch wo genau.

<sup>1</sup> Mit der „totalen“ Parkdauer ist die gesamte erworbene Parkdauer gemeint. Bei Zahlungen, die eine Parkdauer über das Bewirtschaftungsende hinaus bedeuten, wird automatisch Parkzeit für den Folgetag erworben. Die kostenfreie Nacht ist dann in der totalen Parkdauer enthalten.

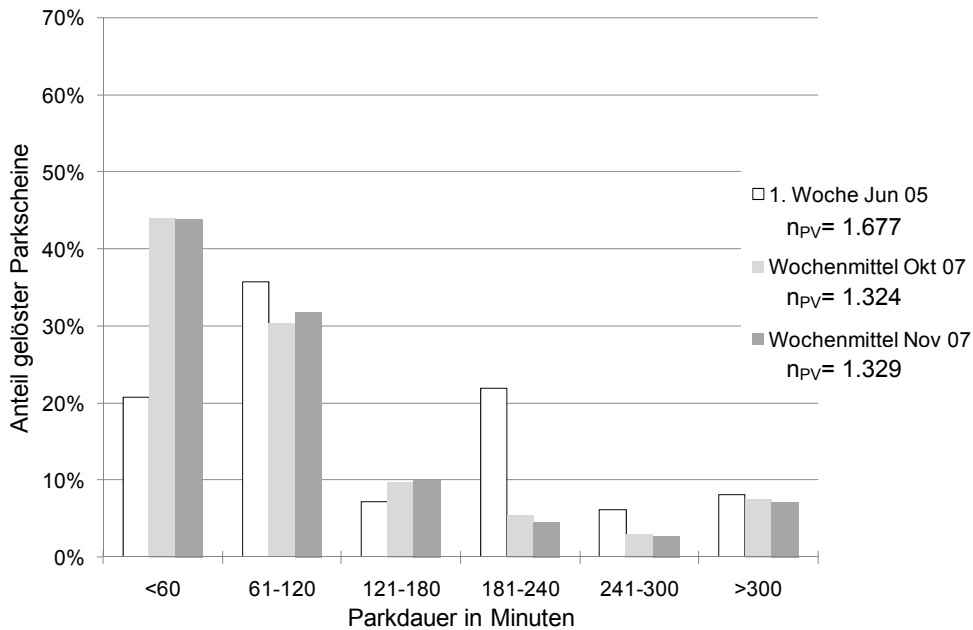
Abbildung 20: mittlere Parkdauer in den einzelnen Gebührenbereichen und gewichtete mittlere Parkdauer des Untersuchungsgebietes



Quelle: Daten Bezirk Mitte von Berlin, eigene Graphik.

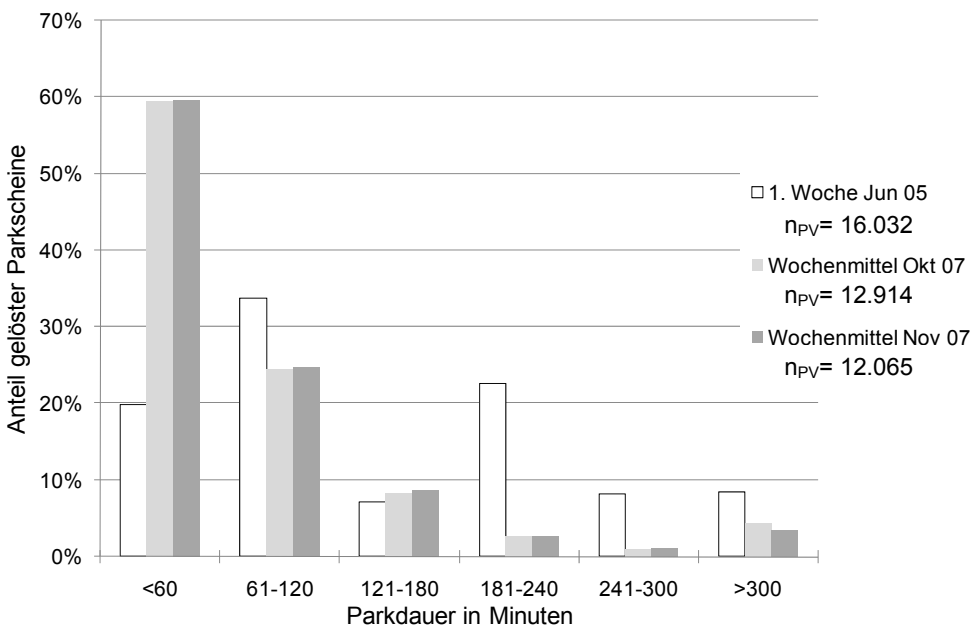
Im Jahr 2005 sind die am häufigsten bezahlten Parkdauerklassen  $\leq 60$  Minuten, 61-120 Minuten und 181-240 Minuten. Nach der Gebührenerhöhung liegt das Maximum in der ersten Parkdauerklasse ( $\leq 60$  Minuten). Bei den an Parkscheinautomaten bezahlten Parkvorgängen gab es demnach eine eindeutige Entwicklung von Parkvorgängen gemischter Dauer hin zu Kurzparkvorgängen. Diese Entwicklung findet sich in allen Gebührenbereichen wieder, wie die folgenden Graphiken zeigen, jedoch ist die Ausprägung hin zu Kurzparkern umso deutlicher, je höher die erhobene Parkgebühr ist. Im 2 €- und 3 €-Bereich sind nahezu zwei Drittel der Parkvorgänge mit Parkschein Kurzparker ( $< 61$  Minuten) während es im 1 €-Bereich lediglich 44 % sind. Vor der Gebührenerhöhung lag der Anteil der Parkvorgänge in dieser Parkdauerklasse in allen Bereichen bei ca. 20 %.

Abbildung 21: Anteil gelöste Parkscheine je Parkscheinautomat 2005 (Typ Cale) und 2007 (Typ Parkeon) nach Parkdauer im 1 € / h-Bereich



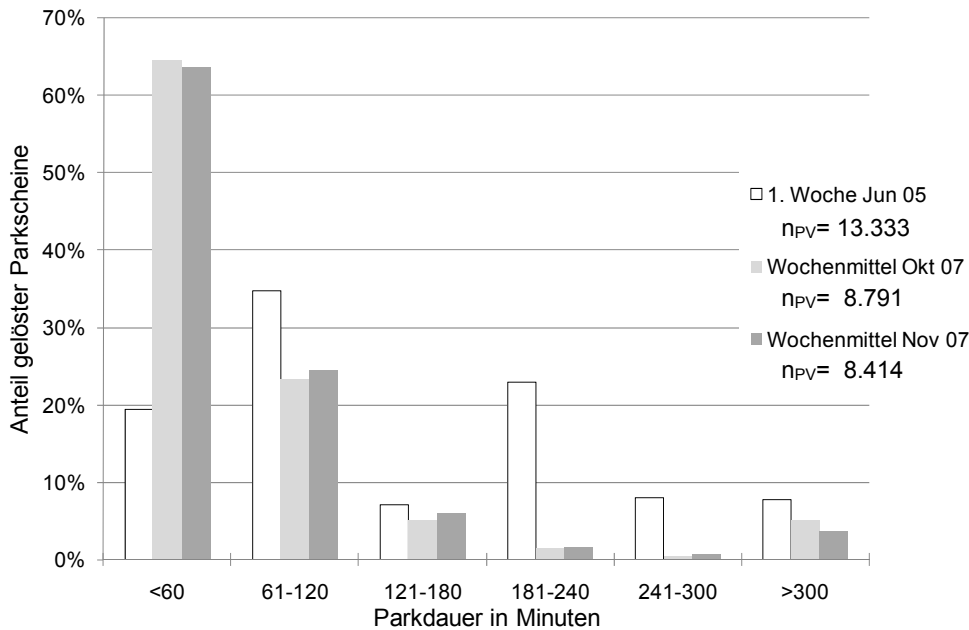
Quelle: Daten Bezirk Mitte von Berlin, eigene Graphik.

Abbildung 22: Anteil gelöste Parkscheine je Parkscheinautomat 2005 (Typ Cale) und 2007 (Typ Parkeon) nach Parkdauer im 2 € / h-Bereich



Quelle: Daten Bezirk Mitte von Berlin, eigene Graphik.

Abbildung 23: Anteil gelöste Parkscheine je Parkscheinautomat 2005 (Typ Cale) und 2007 (Typ Parkeon) nach Parkdauer im 3 € / h-Bereich



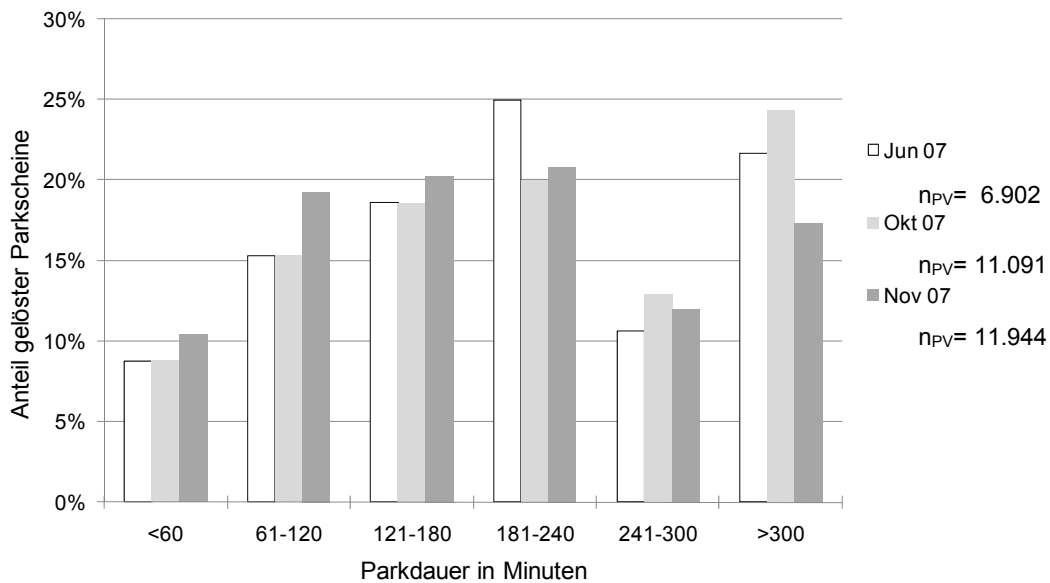
Quelle: Daten Bezirk Mitte von Berlin, eigene Graphik.

Kapitel 4.2.3 wird zeigen, ob tatsächlich längere Parkvorgänge vermieden werden oder ob nun häufiger die bezahlte Parkzeit überzogen wird.

Beispielhaft für die privaten Parkbauten werden den Auswertungen der im öffentlichen Straßenraum bezahlten Parkdauern die Daten der Tiefgarage „Unter den Linden / Staatsoper“ am Bebelplatz gegenübergestellt. Abbildung 24 enthält nur die Daten der Kurzparker, also derjenigen, die eine Parkgebühr am Kassenautomaten entrichten. Parkdauern der Dauerparker (monatliche Gebühr) sind nicht enthalten.

Während die absolute Anzahl der Parkvorgänge zunahm, erfuhren die prozentualen Anteile der Parkdauerklassen kaum eine Veränderung. In der Tiefgarage wird, wie vor der Gebührenerhöhung im öffentlichen Straßenraum, im Mittel 2 bis 4 Stunden geparkt. Im Vergleich zum öffentlichen Straßenraum wird für die Fahrzeuge in der Tiefgarage also eine längere Parkdauer erworben. Dies muss allerdings nicht heißen, dass die geringere an Parkscheinautomaten bezahlte Parkdauer auch der realen entspricht.

Abbildung 24: prozentuale Verteilung der Parkvorgänge nach Parkdauer für das Parkhaus „Unter den Linden / Staatsoper“ für die Monate Juni 2007 und Oktober / November 2007 (vor bzw. nach der Gebührenerhöhung im öffentlichen Straßenraum auf 3 €/h)



Quelle: Daten Q-Park GmbH & Co. KG, eigene Graphik.

#### 4.2.2 Entwicklung der Parkraumnachfrage

Die Auswertung der Zählungen im Untersuchungsgebiet zeigt, dass die Nachfrage nach Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum nach der Gebührenerhöhung leicht zurückging (-3 %). Da gleichzeitig auch das Parkraumangebot leicht sank (-3 %, vgl. Kapitel 4.1.2) blieb die durchschnittliche Parkraumauslastung im öffentlichen Straßenraum nahezu gleich bei 76 %. Auch bei differenzierter Betrachtung der einzelnen Gebührensgebiete sind kaum Unterschiede erkennbar.

Die privaten Parkieranlagen weisen nach wie vor große Stellplatzreserven auf. Ihre Auslastung ist wesentlich geringer als die des öffentlichen Straßenraums. Ganzheitlich betrachtet blieb die Nachfrage nach Stellplätzen in privaten Parkbauten im 1 €- und 2 €-Bereich nach der Gebührenerhöhung im öffentlichen Straßenraum nahezu unverändert. Zwar entfielen einige öffentlich zugängliche Stellplätze (Parkhaus Checkpoint Charlie nur noch für Besucher zugänglich, Wegfall Tiefgarage Wilhelmstraße), dafür stieg jedoch die Nachfrage im verbleibenden Angebot (Zunahme im Parkhaus Krausenstraße 7, im IHZ Dorotheenstraße und in der Tiefgarage des Hotel Maritim und in der Tiefgarage Behrenstraße). Im 3 €-Bereich liegen ausschließlich für die Tiefgarage Staatsoper / Unter den Linden vergleichbare Daten vor. Hier stieg die Auslastung an den Erhebungstagen von vorher 14 % auf nachher 36 % (siehe auch Wochenauswertung in Kapitel 4.2.1.2).

Unter Berücksichtigung der gestiegenen Beschäftigtenzahlen und der höheren Motorisierung der Bewohner kann man festhalten, dass eine unveränderte Parkraumnachfrage im öffentlichen Straßenraum bereits positiv zu werten ist.

Tabelle 25: Stellplatznachfrage auf öffentlich zugänglichen Stellplätzen (werktags 14 – 16 Uhr)

		Gebührenbereich (2008)			Total
		1 € / h	2 € / h	3 € / h	
öffentlicher Straßenraum	2006	371	3.145	1.310	4.826
	2008	370	3.050	1.280	4.700
	prozentuale Veränderung	0%	-3%	-2%	-3%
	Auslastung 2006	83%	70%	86%	76%
	Auslastung 2008	75%	74%	84%	76%
private Parkbauten öffentl. zugängl.	2006	55	574	201*	830*
	2008	51	584	544**	1.179**
	prozentuale Veränderung	-8%	2%		
	Auslastung 2006	28%	38%	26%*	33%*
	Auslastung 2008	32%	41%	56%**	46%**
Total	2006	426	3.719	1.506*	5.642*
	2008	421	3.634	1.824*	5.879**
	prozentuale Veränderung	-1%	-2%		
	Auslastung 2006	66%	62%	66%*	64%*
	Auslastung 2008	64%	65%	73%**	67%**

\* Daten zu Tiefgarage Friedrichstadtpassagen nicht verfügbar

\*\* Daten zu Parkhaus Hotel Hilton nicht verfügbar, neues Parkhaus Operncarree

Quelle: Mitte 2006, eigene Erhebungen.

### 4.2.3 Nutzergruppen im Straßenraum

In ausgewählten Gebieten der drei Gebührenbereiche wurden ausführlichere Erhebungen durchgeführt, bei denen auch die Parkberechtigung der parkenden Fahrzeuge mit erfasst wurde. Die Untersuchungsgebiete, in denen diese Detailerhebungen erfolgten, wurden in Kapitel 3.3.2 (Abbildung 6, S. 21) vorgestellt. Die Stellplatznachfrage und -auslastung dieser Detailgebiete ist vergleichbar mit der des gesamten Gebührenbereichs.

Die Erhebungen vor und nach der Gebührenerhöhung (2006 bzw. 2008) ergaben, dass die Mehrheit der Fahrzeuge im Straßenraum über eine Parkberechtigung verfügt (mit Parkschein / Bewohnerparkausweis / Ausnahmegenehmigung 2006: 84 %, 2008: 78 %). Im Jahr 2006 bilden davon die Parkenden mit Ausnahmegenehmigung die größte Nutzergruppe, im Jahr 2008 sind es diejenigen mit Bewohnerparkausweis. Letztere machen im 1 €- und im 2 €-Bereich 2008 über 50 % der Parkenden aus. Im Vorher-Nachher-Vergleich wird deutlich, dass ihr Anteil, mit Ausnahme des 1 €-Bereichs, deutlich zugenommen hat (+17 % im 2 €-Bereich, + 19 % im 3 €-Bereich). Der Anteil der mit Ausnahmegenehmigung Parkenden sinkt v.a. im 2 €- und 3 €-Gebührenbereich um 15 % bzw. 17 %, obwohl die Beschäftigtenzahl stieg.

Die steigende Motorisierung der Bewohner des Gebietes kann zumindest teilweise eine Erklärung für die steigende Anzahl von Fahrzeugen mit Bewohnerparkausweis sein. Außerdem scheinen Bewohner nun leichter einen Stellplatz zu finden, da ihr Anteil bei den Parkenden gestiegen ist. Der gesunkene Anteil derjenigen mit Ausnahmegenehmigung bzw. der gestiegene Anteil derjenigen mit Bewohnerparkberechtigung kann aber auch in einer veränderten Zahl an ausgestellten Parkberechtigungen dieser Kategorien begründet liegen. Dazu müsste ein Abgleich mit der Anzahl ausgestellter Parkberechtigungen erfolgen. Diese Daten konnte der Bezirk jedoch nicht zur Verfügung stellen. Bereits in der Vorher-Untersuchung (vgl. Mitte 2006) wurden Verbesserungshinweise zur Vergabepaxis der Vignetten und Ausnahmegenehmigungen sowie der dazu zu führenden Statistik abgegeben. Die gesunkene Anzahl der Ausnahmegenehmigungen kann auf die nun striktere Vergabepaxis zurückgeführt werden. Die Hinweise zu den Statistiken sind jedoch noch nicht umgesetzt worden.

Der Anteil der mit Parkschein parkenden Fahrzeuge ist in allen Gebührenbereichen gesunken. Dabei sank er am stärksten im 3 €-Bereich und am schwächsten im 1 €-Bereich. Die Vor-Ort-Untersuchung bestätigt somit die in Kapitel 4.2.1 dargestellte Entwicklung mit weniger verkauften Parkscheinen und geringeren Parkdauern.

Nach der Gebührenerhöhung steigt der Anteil der Fahrzeuge ohne Parkberechtigung von vorher 16 % auf nachher 22 % (ohne Parkschein, Bewohnerparkausweis oder Ausnahmegenehmigung). Bei den Erhebungen 2008 wurde zudem kontrolliert, ob die im Fahrzeug vorhandenen Parkscheine zum Erhebungszeitpunkt gültig waren oder ob die Parkzeit bereits überschritten wurde. Dabei wird deutlich, je höher die Parkgebühr desto höher ist auch der Anteil derjenigen mit bereits abgelaufenem Parkschein (1 €-Bereich: 7 %, 2 €-Bereich: 28 %, 3 €-Bereich: 33 % derjenigen mit Parkschein). Die Zunahme derjenigen ohne Parkberechtigung liegt nahezu auf dem Niveau der Abnahme des Anteils derjenigen mit Parkschein. Hierbei lässt sich vermuten, dass es sich um Fahrzeugführer handelt, die nach der Gebührenerhöhung das Risiko eines Verwarnungsgeldes eingehen, weil dieses nur geringfügig über der zu zahlenden Gebühr liegt. Stützen lässt sich diese Vermutung auch auf den höheren Anteil derjenigen ohne Parkberechtigung in den teureren Bereichen. So parken im 3 €-Bereich im Jahr 2008 29 % ohne Parkberechtigung (2006: 21 %). Berücksichtigt man außerdem den Anteil derjenigen mit Parkschein, deren Parkzeit bereits überschritten war, so beträgt der Schwarzparkeranteil in den einzelnen Gebührenbereichen 2008: 13 % im 1 €-Bereich, 23 % im 2 €-Bereich, 34 % im 3 €-Bereich. Ob sich diese Entwicklung nur auf die Gebührenerhöhung oder eventuell auch



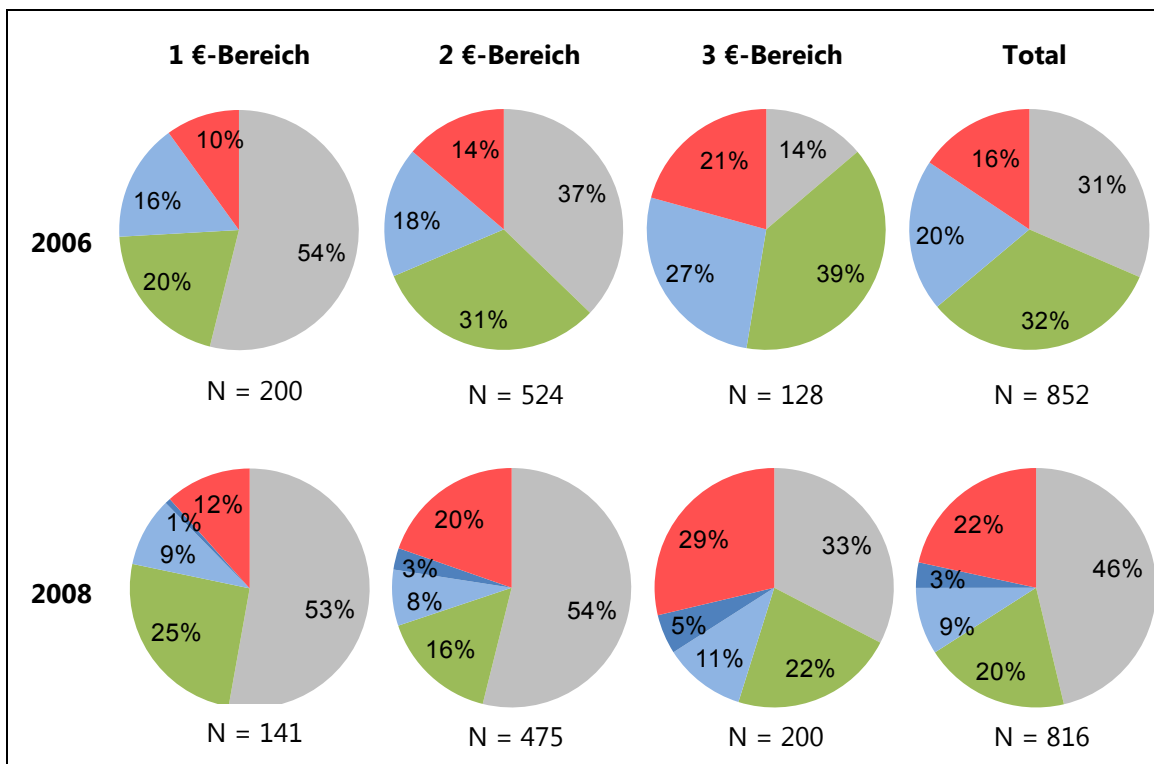
auf eine gesunkene Kontrollintensität zurückführen lässt, ist nicht feststellbar, da hierzu keine Daten oder Auskünfte des Ordnungsamtes vorliegen. Bei gleichbleibender Intensität der Überwachung müssten die Einnahmen aus Verwarnungs- und Bußgeldern steigen. Aber auch diese Daten standen nicht zur Verfügung.

In den Untersuchungen 2008 wurde auch der Falschparkeranteil (Stellplatzwahl, die laut StVO nicht gestattet ist, z.B. in Einfahrten oder Kreuzungsbereichen) mit erhoben. Während im 1 €-Bereich keine Falschparker beobachtet wurden, betrug ihr Anteil 2 % im 2 €-Bereich und 11 % im 3 €-Bereich. Auch hier zeigt sich, wie beim Schwarzparkeranteil (gemäß StVO regelkonforme Stellplatzwahl, jedoch ohne Zahlung einer verlangten Gebühr), dass in den teureren Bereichen der Falschparkeranteil höher ist als im 1 €-Bereich. Dies liegt im 3 €-Bereich vermutlich auch an der hohen Parkraumauslastung und der damit verbundenen geringeren Verfügbarkeit von attraktiven Stellplätzen.

Abbildung 26: Anteile der Nutzergruppen in ausgewählten Bereichen – auf Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum (werktags 14 – 16 Uhr) (Falschparker nicht berücksichtigt)

N Anzahl erfasste Fahrzeuge

- Bewohnerparkausweis
- Ausnahmegenehmigung
- (gültiger) Parkschein
- abgelaufener Parkschein
- ohne Parkschein / Parkgenehmigung



Quelle: Mitte 2006, eigene Erhebungen und Auswertungen.

### 4.3 Einnahmen aus Parkscheingebühren

Basis für die Untersuchung zur Einnahmenentwicklung aus Parkscheinautomaten sind die Monate September bis Dezember der Jahre 2006 / 2007. Nach der Gebührenerhöhung im Sommer 2007 stiegen die Einnahmen aus Parkscheinautomaten in allen 3 Gebührenbereichen deutlich an (+24 %), die damit bezahlte Parkzeit ging jedoch stark zurück (-44 %), nur im 1 €-Bereich stieg sie um 14 % an. Im 2 €-Bereich hat die Verdoppelung der Gebühr von 1 € auf 2 € / h bei einem Rückgang der bezahlten Parkzeit von 38 % zu einem Anstieg der Einnahmen um 24 % geführt. Im 3 €-Bereich ist die Entwicklung noch deutlicher. Hier nahmen die Einnahmen um 26 % zu und die damit bezahlte Parkzeit um 58 % ab. Wegen des hohen Anteils derjenigen, die die Parkzeit überziehen ist aber davon auszugehen, dass die reale Parkzeit heute deutlicher über der bezahlten Parkzeit liegt.

In beiden Jahren ist im 3 €- Bereich ein Anstieg der Gebühreneinnahmen im November und Dezember erkennbar. Dieser ist saisonal bedingt (Weihnachtsgeschäft) und wird auch durch die Gebührenerhöhung nicht beeinflusst. In den anderen Gebührenbereichen wird der Einfluss des Weihnachtsgeschäftes wegen der geringen Einkaufsfunktion nicht deutlich.

Tabelle 27: Übersicht zu Einnahmen aus Parkscheingebühren und bezahlter Parkzeit nach Gebührenbereichen

Gebührenbereich 2007	Einnahmen in € (Sep bis Dez)		Bezahlte Parkzeit in h (Sep bis Dez)		Veränderungen 2007 zu 2006	
	2006	2007	2006	2007	Einnahmen	Bezahlte Parkzeit
1 € / h	38.493	44.062	38.493	44.062	14%	14%
2 € / h	561.785	697.860	561.785	348.930	24%	-38%
3 € / h	373.948	470.750	373.948	156.917	26%	-58%
<b>Total</b>	974.226	1.212.672	974.226	549.909	24%	-44%

Quelle: Daten Bezirk Mitte von Berlin.

#### 4.4 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Zahl der verkauften Parkscheine ging nach der Gebührenerhöhung um 26 % (Oktober 2007) bzw. 30 % (November 2007) zurück. Interessant ist hierbei, dass nicht nur die Anzahl gelöster Parkscheine im 2 €- und 3 €-Bereich sank, sondern auch im 1 €-Bereich (-21 %). Der Rückgang war jedoch mit -29 % im 3 €-Bereich am stärksten. Die Untersuchung der gelösten Parkscheine bezüglich Ankunftszeitverteilung ergab, dass die Nachfrage nun gleichmäßiger über den Tag verteilt erfolgt, was vor allem eine Folge der geänderten Ladeöffnungs- und Bewirtschaftungszeiten sein dürfte.

Neben den gesunkenen Zahlen verkaufter Parkscheine sanken auch die damit erworbenen Parkdauern deutlich. Die mittlere Parkdauer ging von vorher ca. 2,5 h auf nachher 1 – 1,5 h zurück. Dabei sank die mittlere bezahlte Parkdauer mit steigender Parkgebühr.

Bei Erhebungen im Frühjahr 2008 konnte festgestellt werden, dass die Parkraumnachfrage im öffentlichen Straßenraum im Vergleich zum Jahr 2006 leicht sank (-3 %). Da jedoch gleichzeitig auch das Parkraumangebot um denselben Prozentsatz sank, blieb die Auslastung im öffentlichen Straßenraum mit 76 % konstant. Nach wie vor ist die Auslastung im touristisch attraktiven Gebiet des 3 €-Bereiches am höchsten (84 %). Die in der Vorher-Untersuchung (vgl. Mitte 2006) getroffenen Annahmen von Auslastungsrückgängen im 2 €-Bereich um 10 % und im 3 €-Bereich um 20 % traten demnach nicht ein.

Die Auslastung der Parkbauten nahm insgesamt leicht zu (+4 % im 1 €- und 2 €-Bereich). Der Vergleich der Belegungsentwicklung im Parkhaus „Unter den Linden / Staatsoper“ im 3 €-Bereich zeigt dort jedoch einen Nachfragezuwachs um ungefähr das Doppelte. Während die Nachfrage nach Parkscheinen im öffentlichen Straßenraum also deutlich zurückging, nahm sie in diesem Parkhaus bei dort kaum gestiegenen Gebühren zu. In den 1 €- und 2 €-Bereichen blieb die Nachfrage in den Sammelanlagen im Mittel nahezu konstant.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Verhältnis von parkscheinpflichtigen Parkenden zu Vignetteninhabern im Wesentlichen gleich geblieben ist. Deutliche Veränderungen gab es aber innerhalb dieser beiden Gruppen:

- Die Zahlungsmoral der Parkscheinpflichtigen nimmt mit steigender Gebührenhöhe deutlich ab. In den 2 €- und 3 €-Bereichen wurden deutlich mehr „Schwarzparker“ registriert als Parkschein lösende.
- Bei den Fahrzeugen mit Vignette gibt es trotz konstanter Einwohnerzahlen eine deutliche Zunahme von Bewohnerfahrzeugen, die nur teilweise mit der gestiegenen Motorisierung erklärt werden kann. Unerwartet ist die sinkende Zahl der mit gewerblicher Ausnahmegenehmigung Parkenden. Inwieweit diese Entwicklung mit einer geänderten Vergabepaxis bei der Ausnahmegenehmigungserteilung zusammenhängt, konnte mit der vorliegenden Datenbasis nicht geklärt werden.

In der Vorher-Untersuchung wurde ein Rückgang der Parkscheinnutzer im 2 €-Bereich um 20 % und im 3 €-Bereich um 50 % (vgl. Mitte 2006) prognostiziert. Dieser trat im 2 €-Bereich mit -7 % und im 3 €-Bereich mit -11 % schwächer als erwartet ein.

Die Einnahmenstatistik des letzten Jahresdrittels zeigt, dass die bezahlte Parkzeit insgesamt um 44 % zurückging und die Parkscheineinnahmen nach der Gebührenerhöhung um 24 % stiegen. Auch hier nimmt die Intensität der Ausprägung dieser Entwicklung mit steigenden Gebühren zu. Prognostiziert wurde in der Vorher-Untersuchung (vgl. Mitte 2006) ein Jahreseinnahmenezuwachs von 51 %.

Der gewünschte Verdrängungseffekt von Fahrzeugen aus dem Straßenraum in die Parkhäuser ist nur begrenzt eingetreten. In den Parkhäusern und Tiefgaragen gibt es nach wie vor große Stellplatzreserven. Je-

doch konnte erreicht werden, dass die allgemein wachsende Stellplatznachfrage nicht zu einem Anstieg der Nachfrage im öffentlichen Straßenraum führte.

## 5. Exkurs: Untersuchung Parkraumbewirtschaftungszone 21

### 5.1 Einleitung

Ursprünglich sah das Pilotvorhaben „Parkgebührengestaltung“ vor, alle in den Parkzonen 1, 2 und 15 erfolgten Untersuchungen auch für die Parkraumbewirtschaftungszone 21 durchzuführen. Im Laufe der Arbeiten stellte sich jedoch heraus, dass die Parkscheinautomatendaten dieser Zone weder für den Vorher- noch für den Nachher-Zeitraum differenzierte Analysen zulassen. Da zu diesem Zeitpunkt jedoch bereits Erhebungsergebnisse zum Parkraumangebot, der Parkraumnachfrage und der Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung (Falschparkeranteil) im öffentlichen Straßenraum und in den öffentlich zugänglichen privaten Parkbauten vorlagen, sollen diese Ergebnisse nicht verloren gehen und hier Erwähnung finden. Die Erhebungsergebnisse können zumindest die im Straßenraum und in den Parkbauten dieses Gebietes feststellbaren Auswirkungen der differenzierten Gebührenhöhe verdeutlichen.

### 5.2 Methodik

#### 5.2.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet der Zone 21 liegt im westlichen Bereich des Bezirks Mitte von Berlin. Es erstreckt sich vom Potsdamer Platz im Osten und den sich südlich anschließenden Flächen um das Dienstleistungs- und Einkaufszentrum der Potsdamer Platz Arkaden über das Kulturforum bis zum Botschaftsviertel im Westen. Begrenzt wird das Gebiet von den Straßen Lennéstraße, Tiergartenstraße, Klingelhöferstraße, Von-der-Heydt-Straße, Reichpietschufer, Gabriele-Tergit-Promenade, Stresemannstraße, Potsdamer Platz und Ebertstraße.

Das Gebiet weist wenige Wohnnutzungen auf. Der Schwerpunkt liegt im Einkaufs- und Dienstleistungsbe- reich sowie bei staatlichen und kulturellen Einrichtungen, so dass die Parkraumnachfrage vor allem durch Pendler, Kunden, Lieferanten, Touristen und Gewerbetreibende verursacht wird. Seit der Analyse aus dem Jahr 2004 gibt es keine signifikanten Veränderungen in der Nutzungsstruktur.

Die Bautätigkeit im Gebiet ist nach wie vor hoch. So entstanden in den letzten Jahren das Hotel Maritim mit einer großen Tiefgarage und diverse Botschaftsgebäude an der Tiergartenstraße. Weitere Bautätigkeiten konzentrieren sich auf das Tiergarten-Dreieck und verschiedene Straßensanierungen.

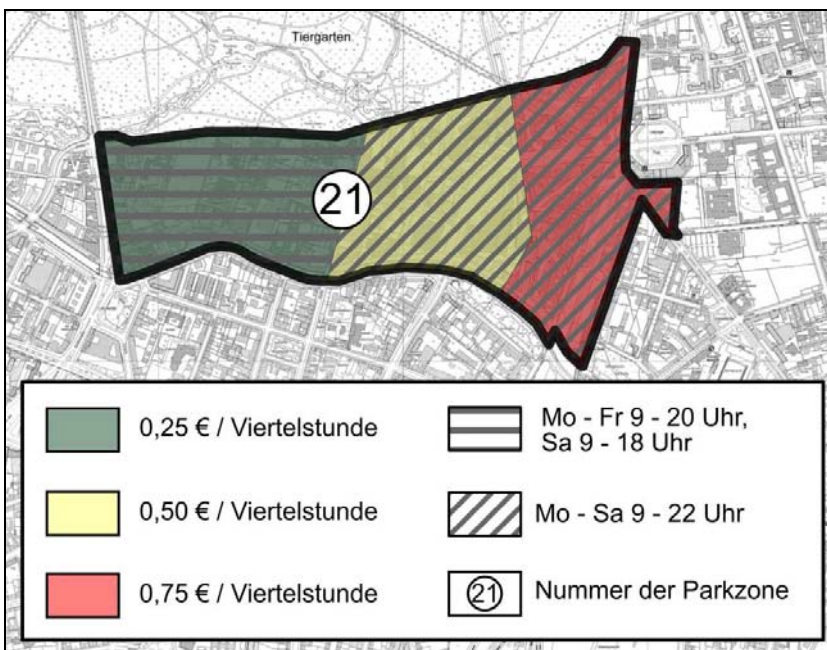
#### **Entwicklung der Parkgebühren und Bewirtschaftungszeiten**

Die Parkraumbewirtschaftung wurde im Dezember 2004 mit einer einheitlichen Gebühr von 1 € / h eingeführt. Mit der Gebührenerhöhung im Mai 2005 wurden die Gebühren gebietsabhängig gestaffelt, so dass der ursprüngliche Betrag von 1 € / h nur noch im westlichen Bereich erhoben wird. Im Gebiet zwischen Stauffenbergstraße und Ben-Gurion-Straße gilt eine Gebührenhöhe von 2 € / h und im Osten im Bereich um den Potsdamer Platz werden 3 € / h erhoben (vgl. Abbildung 28). Im Untersuchungsgebiet gilt eine Mindestparkgebühr in der Höhe der Gebietsgebühr für eine viertel Stunde. Danach ist eine Bezahlung im 3-Minuten-Takt möglich (Stand März 2008).

Die Bewirtschaftungszeiten wurden von vorher Mo. - Fr. sowie an Adventssamstagen 9 - 19 Uhr sowie Sa 9 - 14 Uhr auf nachher Mo. - Fr. 9 - 20 Uhr sowie Sa. 9 - 18 Uhr ausgedehnt. Im Bereich mit vielen Abendveran-

staltungen am Potsdamer Platz wurde die Bewirtschaftungszeit auf Mo. - Sa. 9 - 22 Uhr festgesetzt. Die festgelegte Gebührenhöhe und die geltenden Bewirtschaftungszeiten sind Abbildung 28 zu entnehmen.

Abbildung 28: Übersicht der aktuellen Bewirtschaftungszeiten (2007 / 2008) und Gebührenhöhen im öffentlichen Straßenraum des Untersuchungsgebietes



Quelle: eigene Graphik.

## 5.2.2 Datengrundlagen

Basis war neben den bereits in Kapitel 3.3 genannten Quellen die Vorher-Untersuchung „Parkraumbewirtschaftungskonzept Bereich Potsdamer Platz“ zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung (Mitte 2004), sowie eigene Erhebungen des heutigen Parkraumangebotes und der –auslastung.

### 5.2.2.1 Datenbasis der Vorher-Untersuchung

Der Bezirk Mitte hat die Parkraumbewirtschaftung nahezu gemäß dem Konzept „Parkraumbewirtschaftungskonzept Bereich Potsdamer Platz“ (Mitte 2004) umgesetzt.

Die Erhebung des Stellplatzangebotes vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung wurde im Rahmen der Erarbeitung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes im April 2003 durchgeführt. Erfasst wurden alle öffentlichen und öffentlich zugänglichen Stellplätze. Die Stellflächen auf privatem Grund, die einer bestimmten Nutzergruppe vorbehalten sind, wurden nicht erfasst. Die Zählungen und Kennzeichenerfassungen fan-

den werktags (Di., 06.05.2003 und Mi., 07.05.2003) in den Zeiträumen 10.15 bis 11.45 Uhr, 14.30 bis 16.00 Uhr, 18.30 bis 20.00 Uhr und 1.00 bis 3.00 Uhr statt. Zudem wurde am Samstag, den 24.05.2003 am späten Vormittag die Parkraumnachfrage in ausgewählten Gebieten erfasst.

Erhebungsdaten zur Parkraumnachfrage und PSA-Daten im Zeitraum nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung, aber vor Gebührenerhöhung (Zeitraum Januar bis April 2005) von 1 € / h auf 3 € / h, sind nicht vorhanden. Statistiken zu Anzahl, Dauer und Ankunftszeitpunkt (Datum, Uhrzeit) der einzelnen Parkvorgänge des Gebietes liegen ebenfalls nicht vor. Es stellte sich heraus, dass auch die Parkscheine in Form von Einzelausdrucken der Automaten nicht ausgewertet werden können. Vom Bezirk Mitte wurden jedoch die Einnahmen aus den PSA für die Monate Januar bis April 2005 geliefert.

#### 5.2.2.2 Datenbasis der Nachher-Untersuchung

Für die Zone 21 wird das Parkraumangebot vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung mit dem Angebot nach Einführung der Bewirtschaftung und der Gebührenerhöhung in einzelnen Bereichen verglichen. Das Parkhaus Gleisdreieck wird in diesen Untersuchungen mit zum Angebot (im Vorher- und Nachherzeitraum) des 3 €-Bereiches gezählt, da sich sein Einzugsbereich vorwiegend in Richtung Potsdamer Platz erstreckt, auch wenn es außerhalb der Zone 21 liegt.

Das Parkraumangebot und die Parkraumbesetzung im öffentlichen Straßenraum und in privaten, öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen der Zone 21 wurden in eigenen Erhebungen analog zu den Zonen 1, 2 und 15 erfasst (vgl. Kapitel 3.3.2). Da hier die Stellplatzauslastung in den Abend- und Nachtstunden bereits vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung gering war, schieden diese Zeiträume für die Erhebungen aus. Die Stellplatznachfrage des Vormittags unterscheidet sich kaum von der am Nachmittag, da jedoch die Nachfrage im öffentlichen Straßenraum vormittags noch etwas höher war, wurden die Erhebungen am Vormittag (Erhebungszeitraum 10-12 Uhr) durchgeführt.

In dieser Zone sind 97 % der Parkscheinautomaten vom Typ WSA, d. h. nur für 2 Automaten können die Daten ausgelesen werden. Da dies keine ausreichende Datenbasis ist, kann für die Zone 21 keine Analyse der Parkscheinautomatendaten erfolgen. Außerdem sind weder für den Vorher- noch für den Nachher-Zeitraum Statistiken zu Anzahl, Dauer und Ankunftszeitpunkt der Parkvorgänge vorhanden. Aus diesem Grund kann für diese Zone keine Auswertung bezüglich der Parkdauern bzw. Ankunftszeiten durchgeführt werden.

Vom Bezirk Mitte wurden die Einnahmen aus Parkscheinautomaten der Monate Januar bis April 2005 bis 2007 monatsfein zur Verfügung gestellt.

## 5.3 Ergebnisse

### 5.3.1 Rahmenbedingungen

#### 5.3.1.1 Entwicklung der Strukturdaten

#### **Einwohner**



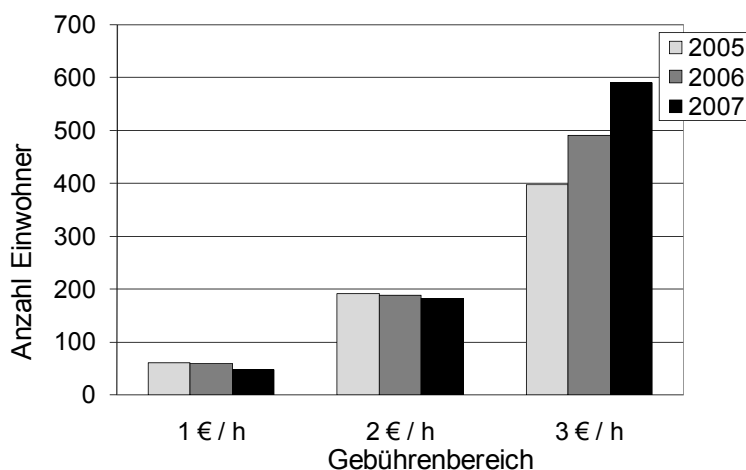
Insgesamt waren in Zone 21 am 30.06.2007 819 Personen amtlich gemeldet. Die Abbildung 30 zeigt die Bevölkerungsentwicklung der vergangenen drei Jahre. Die Einwohnerzahl ist seit dem 30.06.2005 (650 EW) um 26 % gestiegen. Die Einwohnerdichte ist in diesem Gebiet gering, sie beträgt bei einer Fläche von 66 ha 12 Pers / ha. Die meisten Bewohner leben im 3 €-Bereich. Hier hat die Einwohnerzahl in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Im 1 €- und 2 €-Bereich war die ohnehin geringe Einwohnerzahl dagegen leicht rückläufig.

Die Nachfrage nach Stellplätzen für Bewohner sollte demnach in der Nähe des Potsdamer Platzes (3 €-Bereich) zugenommen haben.

Tabelle 29: Flächen und Einwohnerzahlen in den Gebührenbereichen

Fläche [ha]	2005	2006	2007
1 € / h		26	
2 € / h		22	
3 € / h		18	
Total		66	
<b>Einwohner [EW]</b>			
1 € / h	61	60	47
2 € / h	191	188	182
3 € / h	398	491	590
Total	650	739	819
<b>Bevölkerungsdichte [EW / ha]</b>			
1 € / h	2	2	2
2 € / h	9	8	8
3 € / h	22	28	33
Total	10	11	12

Abbildung 30: Entwicklung der Einwohnerzahlen in Zone 21 nach Gebührenbereich in den Jahren 2005 - 2007



Quelle: Daten Statistisches Landesamt, eigene Graphik.

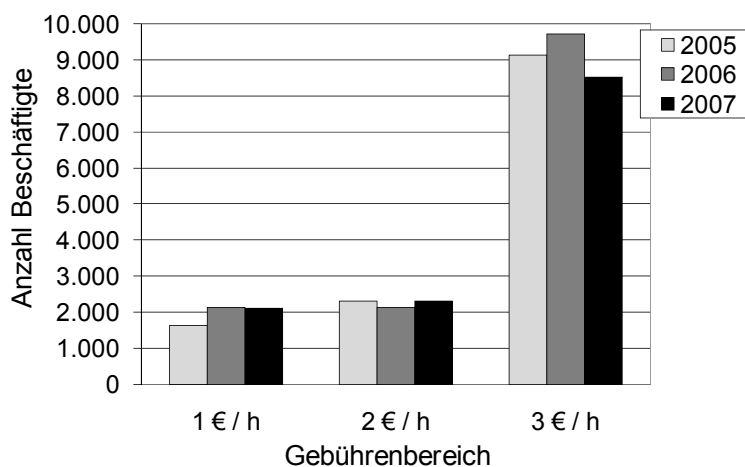
## Beschäftigte

In Zone 21 waren im Jahr 2007 12.971 Beschäftigte gemeldet. Seit dem Jahr 2005 ist keine eindeutige Entwicklung der Beschäftigtenzahlen erkennbar. Zunächst stieg die Zahl der Beschäftigten um 7 % an, dann fiel sie auf das Niveau von 2005. Die höchste Beschäftigtendichte weist der 3 €-Bereich (Areal Potsdamer Platz) mit 480 Beschäftigten / ha auf, die niedrigste der 1 €-Bereich mit 82 Beschäftigten / ha. Vergleicht man die Gesamtzahl der Beschäftigten mit der Einwohnerzahl im Untersuchungsgebiet, so wird deutlich, dass die Beschäftigtendichte in allen Bereichen die Einwohnerdichte weit übersteigt. Das Gebiet ist demnach eindeutig gewerblich geprägt.

Tabelle 31: Flächen und Beschäftigtenzahlen in den Gebührenbereichen

Fläche [ha]	2005	2006	2007
1 €/h		26	
2 €/h		22	
3 €/h		18	
Total		66	
<b>Beschäftigte [B]</b>			
1 €/h	1.633	2.139	2.124
2 €/h	2.314	2.147	2.317
3 €/h	9.145	9.732	8.530
Total	13.092	14.018	12.971
<b>Beschäftigtendichte [B / ha]</b>			
1 €/h	63	82	82
2 €/h	103	96	103
3 €/h	514	547	480
Total	198	212	196

Abbildung 32: Entwicklung der Beschäftigtenzahlen in Zone 21 nach Gebührenbereich in den Jahren 2005 - 2007



Quelle: Daten Statistisches Landesamt, eigene Graphik.

### **Motorisierungsgrad**

Für den Vorher-Zeitraum liegen vom statistischen Landesamt keine Daten des Kfz-Bestandes vor. Da auch die Untersuchung Mitte 2004 keine Daten enthält, kann für die Zone 21 nur die Ist-Situation beschrieben werden.

In dieser Zone sind 493 Kraftfahrzeuge im Privatgebrauch amtlich gemeldet, davon sind 463 Pkw. Damit ist der Motorisierungsgrad mit 602 Kfz / EW bzw. 565 Pkw / EW ungewöhnlich hoch. Die meisten Fahrzeuge im Privatgebrauch sind im 3 €-Bereich gemeldet (254 Kfz, 237 Pkw), die wenigsten im 2 €-Bereich (60 Kfz, 55 Pkw). Die Zahlen des 1 €-Bereichs sind unplausibel. Hier sind bei nur 47 Einwohnern 179 Kfz bzw. 171 Pkw im Privatgebrauch gemeldet.

### 5.3.1.2 Entwicklung des Parkraumangebots

In der Parkzone 21 stehen insgesamt rund 6.300 Stellplätze zur Verfügung. Der weitaus größte Teil befindet sich in Tiefgaragen und Parkhäusern (ca. 5.200 Stellplätze, das entspricht 83 % des gesamten Angebots). Das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum spielt demnach nur eine untergeordnete Rolle.

Das Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum nahm im Vergleich zum Angebot vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung um 18 % ab. Die Schwankungen im Angebot entstehen überwiegend aus mittlerweile fertig gestellten bzw. neu eingerichteten Baustellen (z.B. Matthäikirchplatz, Sigismundstraße, Linkstraße, Stresemannstraße). In kurzen Abschnitten wurden Haltverbote verändert (z.B. Tiergartenstraße). Dies betrifft zwar nur wenige Stellplätze je Straßenzug, führt jedoch in der Gesamtbetrachtung zu der genannten Reduktion im öffentlichen Straßenraum.

In den Parkhäusern und Tiefgaragen blieb das Angebot nahezu unverändert, hier wurden lediglich die Stellplätze des Kammermusiksaals (ca. 200 Stellplätze) mit in die Untersuchung einbezogen, so dass es rein rechnerisch insgesamt zu einer Zunahme von 4 % kommt.

Eine detaillierte Übersicht über das im öffentlichen Straßenraum vorhandene Stellplatzangebot ist dem Anhang 1 zu entnehmen.

Tabelle 33: *Stellplatzangebot in Zone 21 – Anzahl öffentlich zugänglicher Stellplätze (werktags 10 – 12 Uhr)*

		Gebührenbereich			Total
		1 € / h	2 € / h	3 € / h	
öffentlicher Straßenraum	2003	301	552	465	1.318
	2008	252	391	437	1.080
	prozentuale Veränderung	-16%	-29%	-6%	-18%
private Parkbauten öffentl. zugängl.	2003	0	394	4.600	4.994
	2008	0	593	4.600	5.193
	prozentuale Veränderung	0%	51%	0%	4%
Total	2003	301	946	5.065	6.312
	2008	252	984	5.037	6.273
	prozentuale Veränderung	-16%	4%	-1%	-1%

Quelle: Mitte 2004, eigene Erhebungen.

### 5.3.2 Entwicklung der Parkraumnachfrage

Die Stellplatznachfrage im öffentlichen Straßenraum ist in dieser Zone nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung deutlich gesunken. Während vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung die Auslastung in allen Bereichen hoch bis sehr hoch war (80 % - 100 %) liegt sie mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung und der differenzierten Gebührenstruktur weit darunter, so dass nur im 3 €-Bereich noch von einer hohen Auslastung (80 %) gesprochen werden kann.

Ob nun verstärkt in den Parkhäusern und Tiefgaragen geparkt wird, lässt sich nicht prüfen. Die Vorher-Untersuchung gibt für die größten Tiefgaragen eine Auslastung von „unter 60 %“ an. Diese wird auch heute nicht überschritten.

Die Stellplatzauslastungen vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung liegen in den privaten Parkbauten zwar nur als Prozentangaben vor, dennoch kann man feststellen, dass auch in dieser Zone nach wie vor deutliche Stellplatzreserven von ca. 4.000 Stellplätzen in den großen Tiefgaragen bestehen. Lediglich der Parkplatz am Reichpietschufer 50 ist 2008 zu 98 % ausgelastet. Die Auslastung der größten Parkhäuser „Gleisdreieck“ (29 %), „Potsdamer Platz Arkaden“ (20 %) und „Sony Center“ (36 %) war im Erhebungszeitraum sehr gering.

Tabelle 34: *Stellplatznachfrage in Zone 21 – auf öffentlich zugänglichen Stellplätzen (werktags 10 – 12 Uhr)*

		Gebührenbereich			Total
		1 € / h	2 € / h	3 € / h	
öffentlicher Straßenraum	2003	keine detaillierten Angaben			
	2008	107	95	349	551
	Auslastung 2003	ca. 100%	ca. 80%	> 100%	
	Auslastung 2008	42%	24%	80%	51%
private Parkbauten öffentl. zugängl.	2003	keine detaillierten Angaben			
	2008		189*	1.169	1.169
	Auslastung 2003		ca. 60%	< 60%	< 60%
	Auslastung 2008		32%*	25%	26%

\* ohne Daten zu TG Hotel Maritim

Quelle: Mitte 2004, eigene Erhebungen.

### 5.3.3 Einnahmen aus Parkscheingebühren

In Zone 21 sanken die Einnahmen aus Parkscheinautomaten nach der Gebührenerhöhung im Mai 2005 zunächst um 2 % (2006). Im Jahr 2007 sind sie im Vergleich zu 2005 11 % niedriger. Da jedoch die Gebühren angehoben wurden, beträgt der Rückgang der bezahlten Parkzeit sogar 56 % bzw. 61 %.

Eine differenzierte Betrachtung nach Gebührenbereichen zeigt, dass im ersten Jahr nach der Gebührenerhöhung die Einnahmen im 1 €- und 3 €-Gebührenbereich sanken (-4 % bzw. -26 %), während sie im 2 €-Bereich stiegen (+37 %). Der Anstieg der Einnahmen im 2 €-Bereich 2006 bedeutet nicht, dass hier Verdrängungseffekte aus dem 3 €-Bereich auftreten, denn die bezahlte Parkzeit sank deutlich (-32 %). Die Erhöhung der Gebühr um 100 % (von 1 € auf 2 € / h) hat also lediglich zu einem Anstieg der Einnahmen im ersten Jahr um 37 % geführt. Die bezahlte Parkzeit ging v.a. im 2 €- und 3 €-Bereich stark zurück.

Im zweiten Jahr nach der Gebührenerhöhung liegen die Einnahmen in beiden Bereichen mit Gebührenerhöhung unter denen des Jahres 2005. Dabei ist der Rückgang der Einnahmen im 3 €-Bereich (-18 %) stärker als im 2 €-Bereich (-3 %). Die bezahlte Parkzeit sinkt im 3 €-Bereich in beiden Jahren auf ungefähr ein Viertel (-75 % bzw. -73 %) des Wertes von 2005.

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung, gefolgt von der zeitnahen Gebührenerhöhung zeigt in dieser Zone eine deutlichere Wirkung als in den Zonen 1, 2 und 15, sowohl bei den Einnahmen als auch bei den bezahlten Parkzeiten. Ein Verdrängungseffekt aus dem öffentlichen Straßenraum in die Parkbauten ist bei der gegebenen Datenlage nicht nachweisbar. Eine Begründung für die deutliche Reaktion auf die Gebührenerhöhung kann auch sein, dass die Parkraumbewirtschaftung in Zone 21 erst seit Dezember des Jahres 2004 existierte und eine Routine sich in den ersten vier Monaten des Jahres 2005 noch nicht eingestellt hat. So könnten die anfangs hohen Einnahmen 2005 darin begründet sein, dass einige Firmen und Bewohner zunächst noch keine Vignetten beantragt hatten und im Straßenraum Parkgebühren entrichteten. Im Folgejahr könnten dann die Parkberechtigungen vorhanden gewesen sein und die Bezahlung an den Automaten entfiel.

Tabelle 35: Zone 21 Übersicht zu Einnahmen aus Parkscheingebühren und bezahlter Parkzeit nach Gebührenbereichen vor (2005) und nach (2006 / 2007) der Gebührenerhöhung

Gebührenbereich	Einnahmen in € (Jan bis Apr)			Bezahlte Parkzeit in h (Jan bis Apr)			prozentuale Veränderung			
							Einnahmen		bezahlte Parkzeit	
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2006 zu 2005	2007 zu 2005	2006 zu 2005	2007 zu 2005
1 € / h	16.945	16.201	20.027	16.945	16.201	20.027	-4%	18%	-4%	18%
2 € / h	120.406	164.816	116.654	120.406	82.408	58.327	37%	-3%	-32%	-52%
3 € / h	201.118	149.460	164.748	201.118	49.820	54.916	-26%	-18%	-75%	-73%
Total	338.468	330.476	301.429	338.468	148.428	133.270	-2%	-11%	-56%	-61%

Quelle: Daten Bezirk Mitte von Berlin.

#### 5.3.4 Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung und die Gebührenerhöhung haben in der Zone 21 zu einem deutlichen Rückgang der Parkraumnachfrage geführt. Obwohl das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum sank, ging die Auslastung im Vergleich zum Jahr 2003 deutlich um 20 % bis 60 % zurück. Ob auch ein Verdrängungseffekt von Fahrzeugen aus dem Straßenraum in die Parkhäuser einsetzte, kann hier nicht nachgewiesen werden, da die Vorher-Daten zur Parkhausbelegung nicht exakt vorliegen (Angabe zur Auslastung: < 60 %). Die Parkhäuser sind jedoch nach wie vor nur gering ausgelastet.

Die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung und die bezahlte Parkzeit gingen in den Jahren nach der Gebührenerhöhung zurück. Allerdings ist die Datenbasis hier nur bedingt vergleichbar, da der Zeitraum zwischen Gebühreinführung und –erhöhung nur sehr kurz ist. Die in der Folge sinkenden Zahlen könnten also nicht nur eine Folge der erhöhten Gebühren, sondern auch eine generelle Verhaltensanpassung als Reaktion auf die Einführung der Parkraumbewirtschaftung sein.

## 6. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Die Erhöhung der Parkscheingebühren im öffentlichen Straßenraum in Berlin-Mitte hatte im Wesentlichen folgende Effekte:

- Die Parkraumnachfrage ist im Straßenraum trotz gestiegener Beschäftigtenzahlen und Motorisierungsraten weitgehend konstant geblieben, mit leicht abnehmender Tendenz. Zumindest im 3 € - Bereich kam es zu einer Verlagerung in Parkbauten.
- Die Anzahl der verkauften Parkscheine ging nach der Gebührenerhöhung durchschnittlich um rund ein Viertel zurück. Die mittlere bezahlte Parkdauer der Parkscheinnutzer sank von 2,5 Stunden auf 1 bis 1,5 Stunden. Diese Effekte nahmen mit steigender Gebührenerhöhung an Stärke zu.
- Die Zahlungsmoral ist in den Gebieten mit höheren Gebühren schlecht. Der Anteil der ‚Schwarzparker‘ ohne Vignette oder gültigen Parkschein nahm im 2 €- und im 3 € - Bereich stark zu und beträgt dort etwa das Dreifache der regulären Parkscheinnutzer.
- Die Einnahmen aus Parkscheingebühren stiegen in den Gebieten mit Gebührenerhöhung um rund ein Viertel.

Der Abgleich mit den ursprünglichen Prognosen ergab folgende Ergebnisse:<sup>1</sup>

- Die mit der Gebührenerhöhung verbundenen Erwartungen hinsichtlich der Parkscheinnutzerzahl bzw. der bezahlten Parkdauer wurden im Wesentlichen bestätigt.
- Die prognostizierte Senkung der Auslastung und die angenommene deutliche Einnahmesteigerung wurden jedoch nicht erreicht. Dies ist vor allem auf die deutlich gestiegenen ‚Schwarzparker‘-Anteile zurück zu führen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die angestrebten verkehrslenkenden Effekte der Gebührenerhöhung nur in einem vergleichsweise geringen Maß erreicht wurden. In der bisherigen Praxis zeigt sich, dass der wesentliche verkehrslenkende Effekt von der *Einführung* der Gebührenpflicht ausgeht und die Variation der Gebührenerhöhung unter den gegebenen Rahmenbedingungen nur schwache Lenkungswirkung entfaltet. Dies dürfte verschiedene Ursachen haben:

1. Mangelnde Kostentransparenz: Obwohl der Bezirk Mitte die unterschiedlichen Gebührenerhöhungen durch farbliche Markierungen an den Parkscheinautomaten kenntlich macht, ist davon auszugehen, dass vielen Nutzern - insbesondere in touristisch attraktiven Lagen wie den hier untersuchten - die Abgrenzung der einzelnen Gebührenbereiche nicht vertraut ist.
2. Mangelnde Kontrollintensität und Sanktionsmöglichkeiten: Das Verwarnungsgeld für das Parken ohne Parkschein, mit abgelaufenem Parkschein oder bei Überschreitung der erlaubten Höchstparkdauer beträgt 5 €. Mit steigender Parkdauer nimmt somit der Reiz zu, keinen Parkschein zu ziehen. Zwar sind die bei länger dauernden Verstößen möglichen Verwarnungsgelder höher,<sup>2</sup> dies erfordert aber eine höhere Kontrollintensität als derzeit üblich.

<sup>1</sup> Hier ist zu beachten, dass die ursprünglichen Prognosen aufgrund fehlender Vergleichs- und Erfahrungswerte zwangsläufig auf groben Annahmen beruhen mussten.

<sup>2</sup> bis zu 30 min: 5 €, bis zu 1 Stunde: 10 €, bis zu 2 Stunden: 15 €, bis zu 3 Stunden: 20 € und länger als 3 Stunden: 25 €. Vgl. Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung - BKatV) vom 13.11.2001 (BGBl. I S. 3033), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19.07.2007 (BGBl. I S. 1460).



Um die angestrebten verkehrslenkenden Effekte im größeren Maß zu erreichen, erscheinen daher folgende Maßnahmen sinnvoll:

- Stärkere Verbreitung der Kenntnis über die Gebührenbereiche, beispielsweise durch Informationsblätter mit Karten und Erklärung der farblichen Automatenkennzeichnung. In Gebieten, in denen die Gebühren erst zukünftig variiert werden sollen, ist eine umfangreiche Informationskampagne sinnvoll.
- Intensivere Überwachung der hochpreisigen Gebiete. In der Regel sind Gebiete, die für eine höhere Parkscheingebühr in Frage kommen, durch hohe Stellplatzauslastungen gekennzeichnet. Durch eine intensivere Überwachung könnte somit nicht nur der „Schwarzparker“-Anteil gesenkt werden, sondern auch der Anteil der Falschparker, beispielsweise in Ladezonen oder auf Radwegen.
- Anpassung des Bußgeldkatalogs an die inzwischen in vielen Städten üblichen Parkscheingebührenhöhen. Eine Erhöhung des Verwarnungsgeldes für die entsprechenden Ordnungswidrigkeiten sollte zukünftig erneut diskutiert werden, da bislang der Nachteil des niedrigen Verwarnungsgeldes nur durch aufwändige, intensive Überwachung kompensiert werden kann.

## Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Instrumente der Parkraumbewirtschaftung	9
Abbildung 2:	Übersicht Parkraumbewirtschaftung Berlin	11
Tabelle 3:	Vergabep Praxis genehmigungspflichtiger Parkberechtigungen in Berlin, Stand April 2008	12
Abbildung 4:	Parkraumbewirtschaftungszonen Bezirk Mitte - Untersuchungsgebiet Zone 1, 2, 15	17
Abbildung 5:	Übersicht der aktuellen Gebührenhöhen im öffentlichen Straßenraum der Zonen 1, 2 und 15	18
Abbildung 6:	Erhebungsgebiete	21
Tabelle 7:	Anzahl Parkscheinautomaten 2005 (Typ Cale) und 2007 (Typ Parkeon)	22
Tabelle 8:	Flächen und Einwohnerzahlen in den Gebührenbereichen	23
Abbildung 9:	Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Gebührenbereichen in den Jahren 2005 - 2007	24
Tabelle 10:	Flächen und Beschäftigtenzahlen in den Gebührenbereichen	25
Abbildung 11:	Entwicklung der Beschäftigtenzahlen nach Gebührenbereichen in den Jahren 2005 - 2007	25
Tabelle 12:	Kfz-Bestand und Motorisierungsgrad für Fahrzeuge in privatem Besitz 2007 in den Gebührenbereichen	26
Tabelle 13:	Stellplatzangebot – Anzahl öffentlich zugänglicher Stellplätze (werktags 14 – 16 Uhr)	28
Abbildung 14:	Entwicklung der absoluten Anzahl gelöster Parkscheine (2005: $n_{1€} = 1.684$ , $n_{2€} = 16.259$ , $n_{3€} = 13.333$ ) in den Gebührenbereichen	30
Tabelle 15:	prozentuale Veränderung der Parkvorgänge je Parkscheinautomat	30
Abbildung 16:	Belegungsganglinie eines mittleren Tages für das Parkhaus „Unter den Linden / Staatsoper“ vor und nach der Gebührenerhöhung im öffentlichen Straßenraum auf 3 € / h	31
Abbildung 17:	prozentualer Anteil Parkvorgänge (PV) mit Parkschein 2005 (Typ Cale) und 2007 (Typ Parkeon) nach Ankunftszeit in den Zonen 1, 2, 15 im 1 € / h-Bereich	33
Abbildung 18:	prozentualer Anteil Parkvorgänge (PV) mit Parkschein 2005 (Typ Cale) und 2007 (Typ Parkeon) nach Ankunftszeit in den Zonen 1, 2, 15 im 2 € / h-Bereich	33
Abbildung 19:	prozentualer Anteil Parkvorgänge (PV) mit Parkschein 2005 (Typ Cale) und 2007 (Typ Parkeon) nach Ankunftszeit in den Zonen 1, 2, 15 im 3 € / h-Bereich	34
Abbildung 20:	mittlere Parkdauer in den einzelnen Gebührenbereichen und gewichtete mittlere Parkdauer des Untersuchungsgebietes	35

Abbildung 21:	Anteil gelöste Parkscheine je Parkscheinautomat 2005 (Typ Cale) und 2007 (Typ Parkeon) nach Parkdauer im 1 € / h-Bereich	36
Abbildung 22:	Anteil gelöste Parkscheine je Parkscheinautomat 2005 (Typ Cale) und 2007 (Typ Parkeon) nach Parkdauer im 2 € / h-Bereich	36
Abbildung 23:	Anteil gelöste Parkscheine je Parkscheinautomat 2005 (Typ Cale) und 2007 (Typ Parkeon) nach Parkdauer im 3 € / h-Bereich	37
Abbildung 24:	prozentuale Verteilung der Parkvorgänge nach Parkdauer für das Parkhaus „Unter den Linden / Staatsoper“ für die Monate Juni 2007 und Oktober / November 2007 (vor bzw. nach der Gebührenerhöhung im öffentlichen Straßenraum auf 3 € / h)	38
Tabelle 25:	Stellplatznachfrage auf öffentlich zugänglichen Stellplätzen (werktags 14 – 16 Uhr)	39
Abbildung 26:	Anteile der Nutzergruppen in ausgewählten Bereichen – auf Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum (werktags 14 – 16 Uhr) (Falschparker nicht berücksichtigt)	42
Tabelle 27:	Übersicht zu Einnahmen aus Parkscheingebühren und bezahlter Parkzeit nach Gebührenbereichen	43
Abbildung 28:	Übersicht der aktuellen Bewirtschaftungszeiten (2007 / 2008) und Gebührenhöhen im öffentlichen Straßenraum des Untersuchungsgebietes	47
Tabelle 29:	Flächen und Einwohnerzahlen in den Gebührenbereichen	49
Abbildung 30:	Entwicklung der Einwohnerzahlen in Zone 21 nach Gebührenbereich in den Jahren 2005 - 2007	49
Tabelle 31:	Flächen und Beschäftigtenzahlen in den Gebührenbereichen	50
Abbildung 32:	Entwicklung der Beschäftigtenzahlen in Zone 21 nach Gebührenbereich in den Jahren 2005 - 2007	50
Tabelle 33:	Stellplatzangebot in Zone 21 – Anzahl öffentlich zugänglicher Stellplätze (werktags 10 – 12 Uhr)	52
Tabelle 34:	Stellplatznachfrage in Zone 21 – auf öffentlich zugänglichen Stellplätzen (werktags 10 – 12 Uhr)	53
Tabelle 35:	Zone 21 Übersicht zu Einnahmen aus Parkscheingebühren und bezahlter Parkzeit nach Gebührenbereichen vor (2005) und nach (2006 / 2007) der Gebührenerhöhung	54

## Anhang

- Anhang 1: Übersicht Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum
- Anhang 2: Parkbauten
- Anhang 3: Absolute Anzahl auswertbarer, gelöster Parkscheine
- Anhang 4: Absolute Anzahl auswertbarer, gelöster Parkscheine nach Ankunftszeit und Gebührenbereich (Ankunftszeit 6 bedeutet 6.00 – 6.59 Uhr)
- Anhang 5: Absolute Anzahl auswertbarer, gelöster Parkscheine nach Parkdauerklasse (totale Parkzeit) und Gebührenbereich

## Anhang 1: Übersicht Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum



# Verbundprojekt ParkenBerlin

## Parkraummanagement in Berlin

### Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum der Zonen 1, 2, 15

#### Legende

##### Anzahl und Bewirtschaftungsform Öffentliche Stellplätze (Stand: Erhebung Februar 2008)

- 10 Mischform
- 10 Sonstige Stellplätze
- B: Behindertenparkstand
- T: Taxi-Haltestand
- O: Busstellplatz

##### Park- und Verkehrsregelungen

- Haltverbot (ohne Ausnahmeregelungen)
- - - ... zeitlich befristet
- Eingeschränktes Haltverbot
- - - ... zeitlich befristet
- Ladezonen (Be- und Entladen, Ein- und Aussteigen frei)
- - - ... zeitlich befristet
- Ausstiegsbereich (Ein- und Aussteigen frei)
- - - ... zeitlich befristet
- - - Temporär keine Stellplätze (Baustelle)
- ⊕ Tram+Bus Haltestelle

Datenerhebung und Bearbeitung: LK Argus GmbH

Bearbeitungsstand: März 2008

Grundlagen: K5 RD, Stand Januar 2006

Maßstab: 1 : 10.000



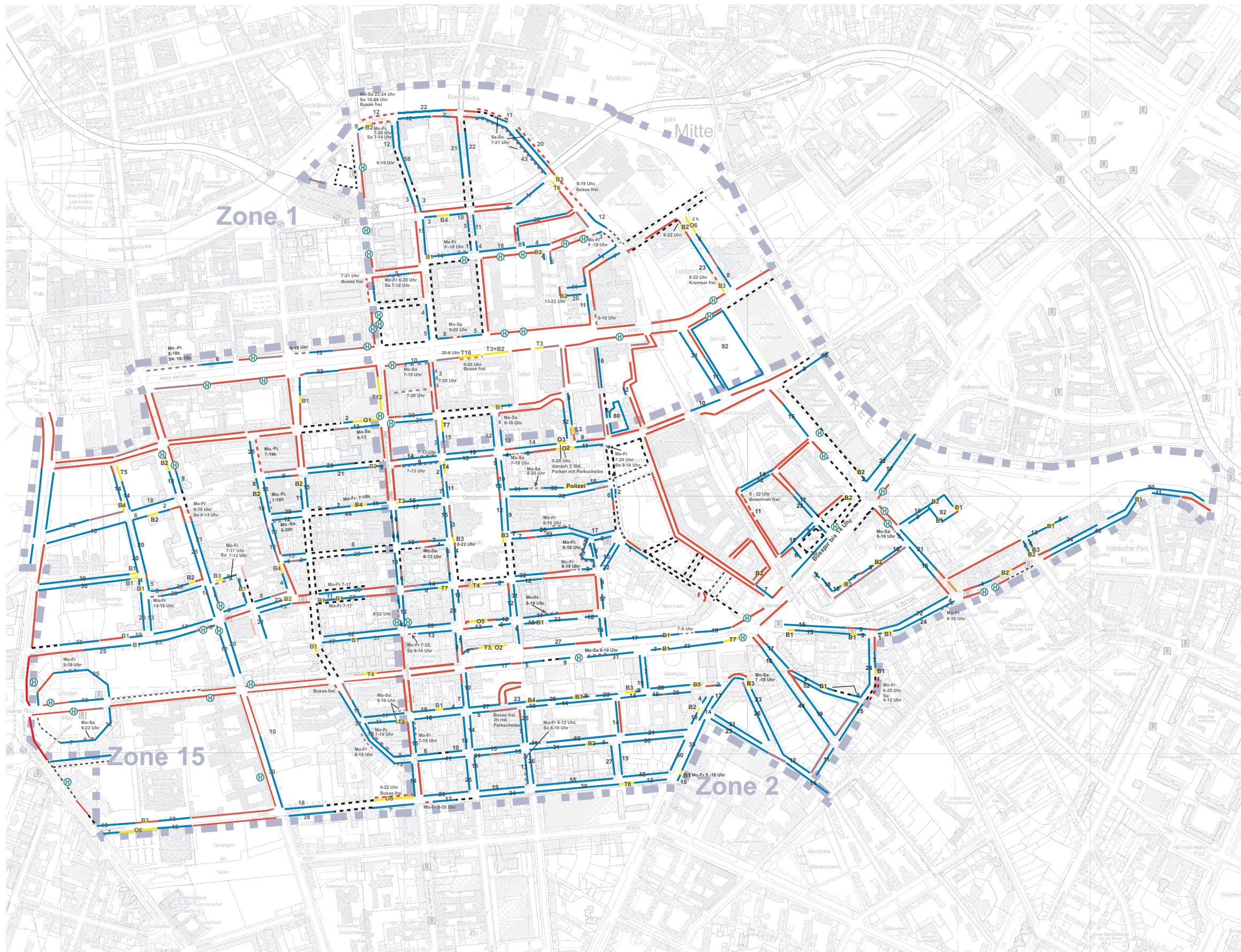
Karte 1

PJ/014ParkenBerlinmobilit21 2007-2009/AP8 Parkgebühren/Karten



Unterstützt und gefördert mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Förderinitiative "Mobilität 21"

Projektpartner:





## Anhang 2: Parkbauten (Stand März 2008)

<b>Zone</b>	<b>Öffentlich zugängliche Parkierungsanlage (&gt; 30 Stellplätze)</b>	<b>Öffnungszeiten</b>	<b>Preisstruktur</b>	<b>Stellplätze öffentlich nutzbar / belegt</b>
<b>1</b>	TG Hotel Maritim	24h geöffnet	1 h: 2,60 €, Tagesgebühr 18 €	125 / 83
	TG Staatsoper / Unter den Linden	24h geöffnet	1 € / halbe Stunde; Tagesgebühr 5 € Monat: 94 €	463 / 168
	PH IHZ Planckstraße	24h geöffnet	k.A.	396 / 184
<b>2</b>	TG Friedrichstadtpassagen	24 h geöffnet	1h: 2,50 € 2h: 5 € jede weitere h: 2 € 16 € / Tag	400 / 348
	TG Operncarrée	Einfahrt: Mo-So 7 – 23h Ausfahrt: durchgängig	1 € / halbe Stunde, Tagesgebühr 20 €	115 / 28
	PH Hotel Hilton	24h geöffnet	2,50 € / h, Tagesgebühr 16 €	400 / k.A.
	PH Krausenstraße 7	k.A.	0,5 € / halbe h, 2. h: 1 €, 3. h: 1,50 €, jede weitere h 1,3 €, Tagesgebühr 16 €	180 / 98
	TG Fischerinsel	k.A.	k.A.	160 / 51
<b>15</b>	PH Behrenstraße	24h geöffnet	1 h: 1 €, 2 h: 3 €, 3 h: 5 €, 4 h: 6 €, 5 h: 7 €, 6 h: 8 €, 7 h: 9 €, 8 h: 10 €, Tagesgebühr 14 €	574 / 121
	TG Leipziger Straße 106 – 111	k.A.	1h: 3 € Tagesticket: 16 €	62 / 17
	PP Mauerstraße	24h geöffnet	k.A.	80 / 48



<b>Zone</b>	<b>Öffentlich zugängliche Parkierungsanlage ( &gt; 30 Stellplätze)</b>	<b>Öffnungszeiten</b>	<b>Preisstruktur</b>	<b>Stellplätze öffentlich nutzbar / belegt</b>
<b>21</b>	PH Gleisdreieck	24 h geöffnet	0,5 € / h, 2h: 2,50 € ab 3. Stunde 1 €, Ta- gesgebühr 10 €	1.250 / 361
	TG Potsdamer Platz Arka- den	24 h geöffnet	1h: 1€, 2.h: 2,50 € jede weitere h: 1,50 € Tagesgebühr: 20 €	2.500 / 498
	TG Sony Center	24 h geöffnet	Mo-So 2 - 19 Uhr: 1,30 € / h Mo-So 19 - 2 Uhr: 2,10 € / h Tagesgebühr: 16 €	850 / 310
	TG Philharmonie	k.A.	2 € / h, Abendtarif 18 - 2 Uhr pauschal 4 €	334 / 35
	PP Kammermusiksaal	k.A.	1 € / h, Tagesgebühr 8 €	199 / 95
	PP Sigismundstraße	24 h geöffnet	keine Gebühr	60 / 59

### Anhang 3: Absolute Anzahl auswertbarer, gelöster Parkscheine

	<b>Gebührenbereich</b>			<b>Total</b>
	<b>1 € / h</b>	<b>2 € / h</b>	<b>3 € / h</b>	
<b>06.06 - 13.06.2005</b>	1.684	16.259	13.333	31.276
<b>Wochenmittel Okt 07</b>	1.324	12.915	8.791	23.030
<b>Wochenmittel Nov 07</b>	1.329	12.065	8.414	21.807

Quelle: Mitte 2006, Daten Q-Park.

#### Anhang 4: Absolute Anzahl auswertbarer, gelöster Parkscheine nach Ankunftszeit und Gebührenbereich (Ankunftszeit 6 bedeutet 6.00 - 6.59 Uhr)

Gebührenbereich	Anzahl Parkvorgänge mit Parkschein nach Ankunftszeit																							Total		
	0-7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18-23														
06.06 - 13.06.2005	1 € / h	133	259	272	207	147	152	128	106	123	92	61	4											1.684		
	2 € / h	1.455	1.973	2.070	1.881	1.706	1.678	1.337	1.185	1.059	1.211	662	42											16.259		
	3 € / h	860	1.246	1.328	1.304	1.403	1.327	1.218	1.237	1.146	1.344	791	52											13.256		
	Total	2.448	3.478	3.670	3.392	3.256	3.157	2.683	2.528	2.328	2.647	1.514	98											31.199		
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Wochenmittel Okt 2007	1 € / h	1	0	0	0	0	1	2	19	78	192	192	156	125	129	112	80	76	62	55	27	12	2	1	2	1.324
	2 € / h	4	2	1	0	2	5	25	138	601	1.261	1.390	1.344	1.308	1.275	1.220	998	890	801	745	576	248	74	4	3	12.915
	3 € / h	2	7	3	6	5	11	23	145	409	675	728	749	805	817	827	743	756	722	679	442	183	50	1	1	8.790
	Total	7	9	5	6	7	16	50	302	1.088	2.127	2.311	2.249	2.237	2.221	2.159	1.820	1.723	1.585	1.480	1.045	443	126	7	6	23.029
Wochenmittel Nov 2007	1 € / h	1	0	0	0	0	1	17	89	172	191	163	124	134	114	81	75	62	55	32	14	4	0	1	1.329	
	2 € / h	2	1	1	1	3	3	26	137	615	1.217	1.383	1.289	1.281	1.196	1.084	933	749	648	705	532	190	62	4	5	12.065
	3 € / h	1	4	1	1	9	6	14	65	297	633	735	701	814	783	772	734	720	640	666	583	172	63	3	2	8.414
	Total	4	5	2	2	12	9	41	218	1.001	2.022	2.309	2.153	2.218	2.113	1.971	1.748	1.543	1.349	1.425	1.146	375	129	7	8	21.807

Quelle: Mitte 2006, Daten Q-Park.

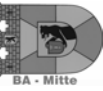
#### Anhang 5: Absolute Anzahl auswertbarer, gelöster Parkscheine nach Parkdauerklasse (totale Parkzeit) und Gebührenbereich

Gebührenbereich	Anzahl Parkvorgänge nach Parkdauerklasse in Minuten						Total	
	0 - 60	61 - 120	121 - 180	181 - 240	241 - 300	> 300		
06.06 - 13.06.2005	1 € / h	349	599	121	368	104	136	1.677
	2 € / h	3.192	5.399	1.151	3.615	1.311	1.364	16.032
	3 € / h	2.583	4.638	951	3.050	1.075	1.036	13.333
	Total	6.124	10.636	2.223	7.033	2.490	2.536	31.042
Wochenmittel Okt 07	1 € / h	583	401	130	72	39	99	1.324
	2 € / h	7.679	3.160	1.060	334	126	554	12.914
	3 € / h	5.666	2.052	453	134	42	443	8.791
	Total	13.928	5.613	1.643	541	207	1.097	23.029
Wochenmittel Nov 07	1 € / h	583	423	133	61	35	95	1.329
	2 € / h	7.188	2.991	1.041	310	122	414	12.065
	3 € / h	5.347	2.070	503	136	54	305	8.414
	Total	13.118	5.483	1.676	506	211	814	21.807

Quelle: Mitte 2006, Daten Q-Park.



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung



LK Argus  
GmbH