



**Bezirk  
Tempelhof – Schöneberg**

**Konzept zur Parkraumbewirtschaftung  
für das Umfeld des Tempelhofer Damms**

**Abschlussbericht**



**IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme**  
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden  
Tel.: 0351 21114-0 - Fax: 0351 21114-11  
dresden@ivas-ingenieure.de - [www.ivas-ingenieure.de](http://www.ivas-ingenieure.de)

## Impressum

**Titel:** Konzept Parkraumbewirtschaftung für das Umfeld  
des Tempelhofer Damms im Bezirk Tempelhof - Schöneberg  
Abschlussbericht

**Auftraggeber:** Bezirksamt Tempelhof - Schöneberg  
Abteilung Stadtentwicklung und Bauen  
Rathaus Schöneberg, John-F.-Kennedy-Platz

**Auftragnehmer:** IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme  
Alaunstraße 9, 01099 Dresden  
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

**Bearbeiter:** Dipl.-Ing. Dirk Ohm  
Dipl.-Ing. Hannes Lemke  
Claudia Thielemann

**Status:** Abschlussbericht

**Datum:** September 2020

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm  
Inhaber

---

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Aufgabenstellung und Grundlagen</b>	<b>1</b>
1.1	Aufgabenstellung/ Herangehensweise	1
1.2	Abgrenzung und Einteilung des Untersuchungsgebietes	2
<b>2.</b>	<b>Stellplatzangebot und Bewirtschaftung</b>	<b>3</b>
2.1	Stellplätze im öffentlichen Straßenraum	3
2.2	Stellplätze öffentlich nutzbarer Parkierungseinrichtungen	4
<b>3.</b>	<b>Stellplatzauslastung und Nutzungscharakteristik</b>	<b>5</b>
3.1	Durchgeführte Verkehrserhebungen	5
3.1.1	Auslastungserhebungen	5
3.1.2	Kennzeichenerfassungen	6
3.2	Ergebnisse der Verkehrserhebungen	8
3.2.1	Parkraumsituation allgemein	8
3.2.2	Parkraumsituation Tempelhofer Damm (TUG 1)	8
3.2.3	Parkraumsituation Umfeld Tempelhofer Damm (TUG 2)	11
3.2.4	Parkraumsituation entferntere Bereiche (TUG 3)	13
3.3	Analyse-Fazit und Bewertung	16
<b>4.</b>	<b>Grundlagen zur Entwicklung des Parkraumes</b>	<b>17</b>
4.1	Ziele für den ruhenden Verkehr	17
4.2	Zu berücksichtigende Nutzergruppen	18
4.3	Vorhandene Parkraumbewirtschaftung im Umfeld	20
<b>5.</b>	<b>Entwicklung von Maßnahmenansätzen</b>	<b>22</b>
5.1	Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung	22
5.2	Bewirtschaftungsformen	23
5.2.1	Randbedingungen	23
5.2.2	Bewirtschaftung im Mischprinzip	24
5.2.3	Bewirtschaftung im Trennprinzip	24
5.3	Bewirtschaftungszonen	25
5.4	Bewohnerparkbereiche	25
5.5	Bereiche zum Liefern und Laden	27
5.6	Realisierung	27
5.7	Ausstattung der Parkscheinautomaten	28

5.8	Kosten.....	28
5.8.1	Investitionskosten .....	28
5.8.2	Laufende Kosten.....	29
<b>6.</b>	<b>Umsetzungskonzept und Ausblick .....</b>	<b>30</b>
6.1	Wahl der umzusetzenden Strategie .....	30
6.2	Abschätzung der Wirtschaftlichkeit.....	30
6.3	Ausblick.....	31

### Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Abgrenzung und Aufteilung des Untersuchungsgebiets
- Abbildung 2: Parkierungsschwerpunkte am Tempelhofer Damm
- Abbildung 3a: Parkraumauslastung wochentags 11.00/ 15.00/ 21.00 und 02.00 Uhr
- Abbildung 3b: Parkraumauslastung samstags und sonntags 11.00 und 15.00 Uhr
- Abbildung 4: Parkraumbewirtschaftung – Parkzonen
- Abbildung 5: Parkraumbewirtschaftung – Bewohnerparkbereiche

# 1. Aufgabenstellung und Grundlagen

## 1.1 Aufgabenstellung/ Herangehensweise

Das Bezirksamt Tempelhof - Schöneberg beabsichtigt eine Umgestaltung der urbanen Achse des Tempelhofer Damms (B 96) von Alt-Tempelhof bis zur Ullsteinstraße. Zielstellung dabei ist die Wiedergewinnung des Tempelhofer Damms als Stadtteilzentrum. Verkehrlich werden die Neuordnung/ Einordnung regelgerechter und attraktiver Radverkehrsanlagen, die nachhaltige Verbesserung der Querungsbedingungen für den Fußverkehr, die Gewährleistung der Barrierefreiheit sowie die generelle Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten angestrebt. Dabei sollen ein leistungsfähiger Verkehrsfluss weiterhin ermöglicht und auch ruhender Verkehr sowie Lieferverkehre entsprechend den Anforderungen sichergestellt werden.

Die Ziele der Umgestaltung können nur erreicht werden, wenn die bisherigen Längsparkstreifen auf dem Tempelhofer Damm entfallen. Dies bedeutet einen erheblichen Verlust von Stellplätzen, die sowohl den Bewohnern als auch den Kunden und Gästen von Geschäften und sonstigen Einrichtungen am Tempelhofer Damm zur Verfügung stehen. Eingebettet in die Strategie der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung in den zentralen Bereichen Berlins ist daher ein Konzept für die zukünftige Parkraumorganisation für das Umfeld des Tempelhofer Damms zu erarbeiten, welches folgendermaßen strukturiert wird:



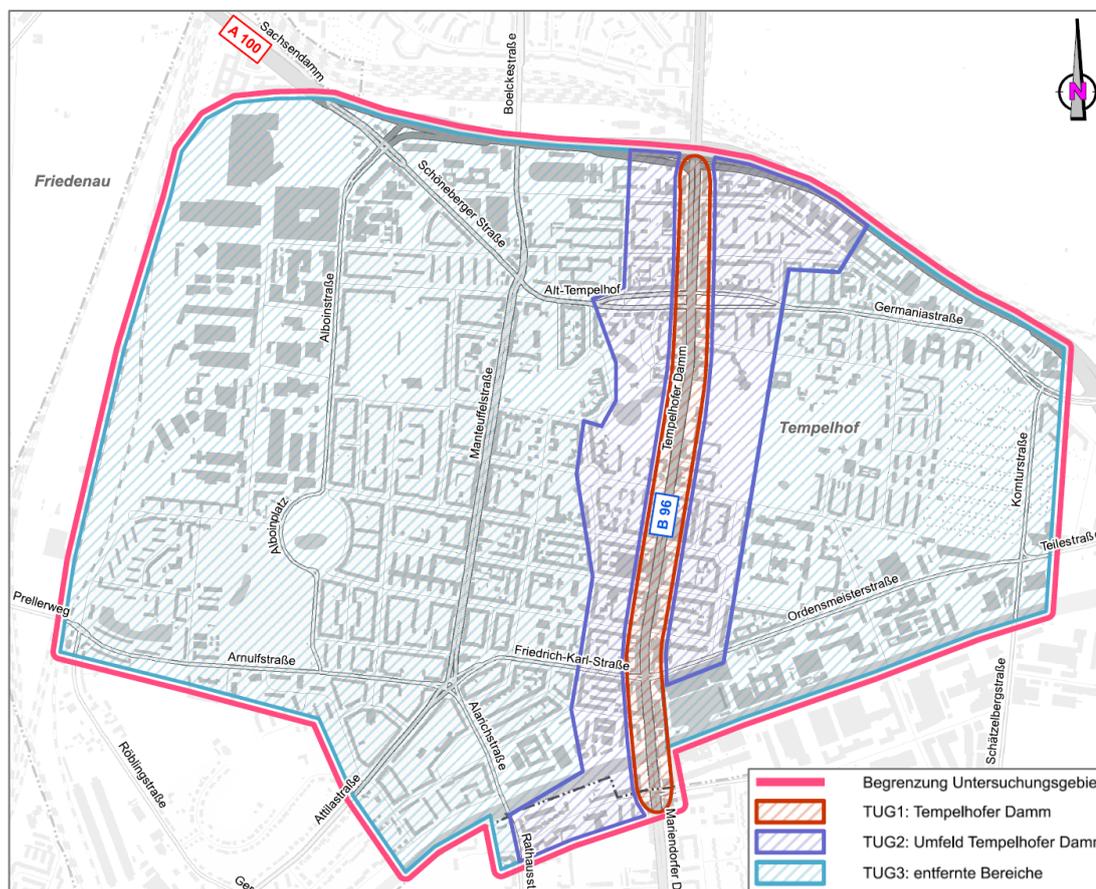
Grafik 1: Vorgehensweise zur Erstellung des Parkraumkonzeptes

## 1.2 Abgrenzung und Einteilung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet umfasst den zentralen Bereich von Tempelhof und wird begrenzt durch

- die A 100 im Norden,
- die Komturststraße im Osten,
- den Teltowkanal und die Arnulfstraße im Süden mit Erweiterung bis zur Ullsteinstraße zwischen Tempelhofer Damm und Rathausstraße sowie
- die Eisenbahntrasse und den Naturpark Schöneberger Südgelände im Westen.

Das Untersuchungsgebiet wurde in drei Teiluntersuchungsgebiete (TUG) gegliedert: den Tempelhofer Damm (TUG 1), das Umfeld des Tempelhofer Damms (TUG 2) und die entfernteren Bereiche (TUG 3). Die TUG sind in nachfolgender Grafik als auch in **Abbildung 1** dargestellt.



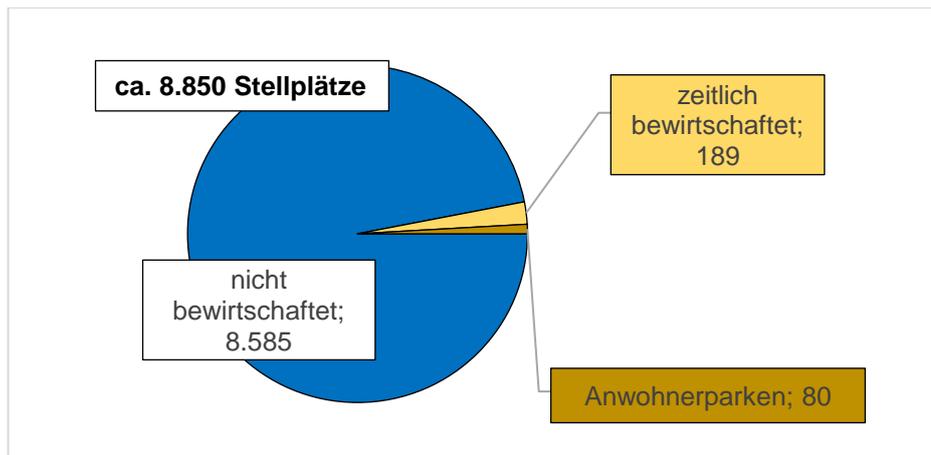
Grafik 2: Teiluntersuchungsgebiete Parkraumkonzept Tempelhofer Damm

Es wurden sämtliche Stellplätze im öffentlichen Straßenraum erfasst. Darin enthalten waren neben dem Tempelhofer Damm auch die weiteren Hauptverkehrsstraßen wie Manteuffelstraße, Attilastraße, Alt-Tempelhof und Schöneberger Straße, Straßen in Wohn- und Gewerbegebieten, im Umfeld der zahlreichen Grünanlagen (bspw. Friedhof Eythstraße, Alter Park, Franckepark, Bosepark) sowie spezielle Bereiche wie der Reinhardtplatz.

## 2. Stellplatzangebot und Bewirtschaftung

### 2.1 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum

In den Auslastungserhebungen wurden, getrennt in drei Bereiche in Abhängigkeit der Nähe zum Tempelhofer Damm, insgesamt ca. 8850 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum erfasst. Die Stellplätze verteilen sich über das gesamte Untersuchungsgebiet und sind überwiegend unbewirtschaftet (vgl. nachfolgende Grafik).



Grafik 3: Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs im UG

Im gesamten Untersuchungsgebiet enthalten nur zwei Straßenzüge bewirtschaftete Abschnitte:

- Tempelhofer Damm (zeitliche Begrenzung der Parkdauer)
- Einbahnstraßen-Rondell an der Burgemeisterstraße (Anwohnerparken)

An allen sonstigen Straßen sind die vorhandenen Stellplätze unbewirtschaftet und ermöglichen das Abstellen des Fahrzeuges ohne weitere Regelungen. Gebühren werden im Untersuchungsgebiet nicht erhoben.

Vereinzelt sind außerdem Bereiche mit eingeschränktem Halte- oder Parkverbot zu verzeichnen:

- kurze Abschnitte im Süden (Parkverbot) und Norden (beides) des Tempelhofer Damms
- Alboinstraße nördlich der Eresburgstraße (Parkverbot)
- Attilaplatz (Parkverbot)
- Kurt-Pfennig-Platz (eingeschränktes Halteverbot)
- Manteuffelstraße nördlich des Berlinickeplatzes (Parkverbot), im Bereich Al Torath Moschee sowie nördlich des Attilaplatzes (eingeschränktes Halteverbot)
- Ringbahnstraße (eingeschränktes Halteverbot)

## 2.2 Stellplätze öffentlich nutzbarer Parkierungseinrichtungen

Im Untersuchungsgebiet existieren außerdem zahlreiche weitere Parkierungseinrichtungen. Auch in direkter Nähe des Tempelhofer Damms befinden sich abseits des öffentlichen Straßenraumes einige wichtige, öffentlich zugängliche Parkierungsschwerpunkte. Diese sind inkl. entsprechender Einzugsbereiche in **Abbildung 2** dargestellt und wie folgt zu benennen:

- Parkhaus Tempelhofer Hafen (ca. 600 Stellplätze)
- Parkdeck T-Damm Center (ca. 80 Stellplätze)
- Tiefgarage Karstadt Tempelhof (ca. 240 Stellplätze)
- Parkplatz Bürgeramt Tempelhof (ca. 40 Stellplätze)

Die Einzugsbereiche der öffentlich zugänglichen weiteren Parkmöglichkeiten decken nahezu den gesamten Verlauf des Tempelhofer Damms im Untersuchungsgebiet ab. Da keine Auslastungszahlen zu Parkierungseinrichtungen vorlagen, konnten diese jedoch nicht in die Stellplatzbilanz des Untersuchungsgebietes einfließen. Eine Abschätzung von Verlagerungspotentialen der Stellplatzkapazitäten vom Tempelhofer Damm zu den genannten Parkierungseinrichtungen ist demnach ebenfalls nicht möglich.

Eine Lücke ist im Nordteil des Tempelhofer Damms erkennbar. Diese könnte zukünftig durch einen Parkierungsschwerpunkt im Bereich der zu entwickelnden „Neuen Mitte Tempelhof“ geschlossen werden.

### **3. Stellplatzauslastung und Nutzungscharakteristik**

#### **3.1 Durchgeführte Verkehrserhebungen**

##### **3.1.1 Auslastungserhebungen**

Zur Auslastung der Stellplätze an den öffentlichen Straßen lagen bislang keine Angaben vor. Deshalb waren umfassende Erhebungen der Parkraumnutzung notwendig. Diese erfolgten in der Zeit vom 01.04.2019 bis 14.04.2019 gemäß den Berliner Vorgaben an Normalwerktagen (d.h. in Wochen ohne Ferien und Feiertagen) zu allen Tageszeiten sowie Samstag und Sonntag je vor- und nachmittags (11 und 15 Uhr). Die Stellplätze der Bessemerstraße und deren Auslastung wurden im Rahmen einer Nacherhebung am 20.11.2019 analysiert.

Die Erhebungszeiträume und ihre Charakteristik können für Normalwerktag folgendermaßen beschrieben werden:

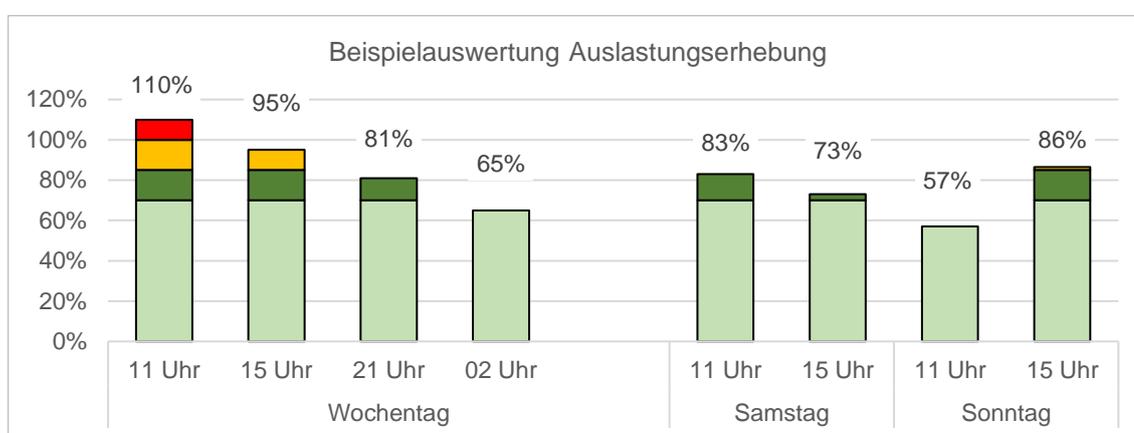
- 11.00 Uhr – im Zeitraum ab 11 Uhr überlagern sich die meisten Aktivitäten, in der Regel sind berufstätige Bewohner noch unterwegs und innerhalb des Untersuchungsgebietes beschäftigte Personen noch am Arbeitsort. Um die späte Vormittags- sowie die Mittagszeit werden außerdem vor allem durch Rentner und Senioren zahlreiche Aktivitäten erledigt.
- 15.00 Uhr – ein Teil der Beschäftigten kehrt bereits zum Wohnort zurück, Freizeitaktivitäten und Einkauf/ Erledigungen machen einen nicht unwesentlichen Teil der Parkraumnachfrage aus.
- 21.00 Uhr – die Stellplatznachfrage wird überwiegend durch Bewohner dominiert, punktuell kann es aber auch zu erheblichen Überlagerungen mit besonderen Freizeiteinrichtungen kommen (Theater, Kino, Gastronomie).
- 02.00 Uhr – Nachtzeitraum, mit Ausnahme von Schichtarbeitenden sind alle Bewohner zu Hause anwesend, Geschäfte und die meisten Freizeiteinrichtungen haben geschlossen, so dass die Stellplatznachfrage fast ausschließlich von den Bewohnern geprägt wird.

Am Wochenende entfällt der Großteil des Verkehrs von Beschäftigten, dafür nehmen Freizeitverkehre generell sowie samstags anteilig Einkaufsverkehre zu. Über die Auswertung der Erhebungen können wichtige Problemlagen erkannt werden, auf die ggf. mit spezifischen Maßnahmen reagiert werden kann.

Die Auslastung wird in 4 Kategorien unterteilt:

Auslastung	Beschreibung
< 70 %	geringe Auslastung, kein Parksuchverkehr
70 % - < 85 %	optimale Auslastung, wenig Parksuchverkehr
85 % - < 100 %	hohe Auslastung, hoher Parksuchverkehr, teilweise verkehrswidriges Parken
ab 100 %	Überlastung, hoher Parksuchverkehr, verkehrswidriges Parken gehäuft

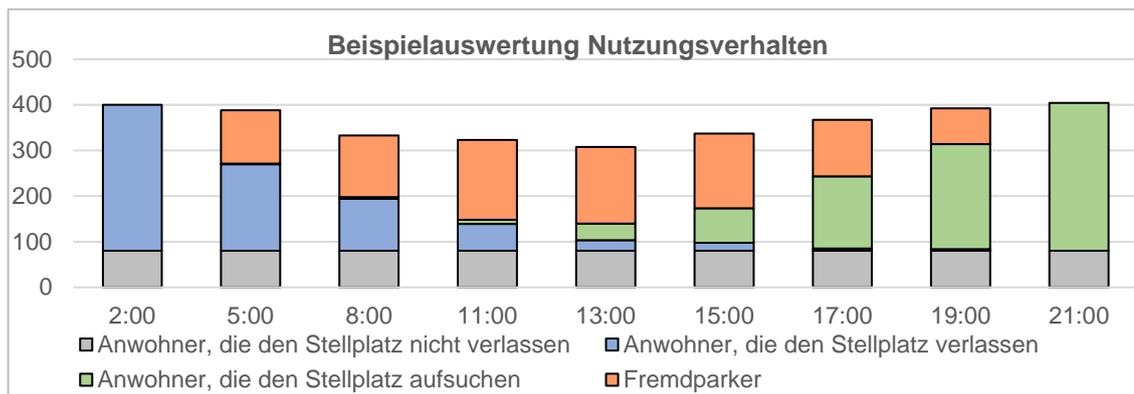
Tabelle 1: Kategorisierung der Parkraum-Auslastung



Grafik 4: Beispielauswertung Auslastungserhebung

### 3.1.2 Kennzeichenerfassungen

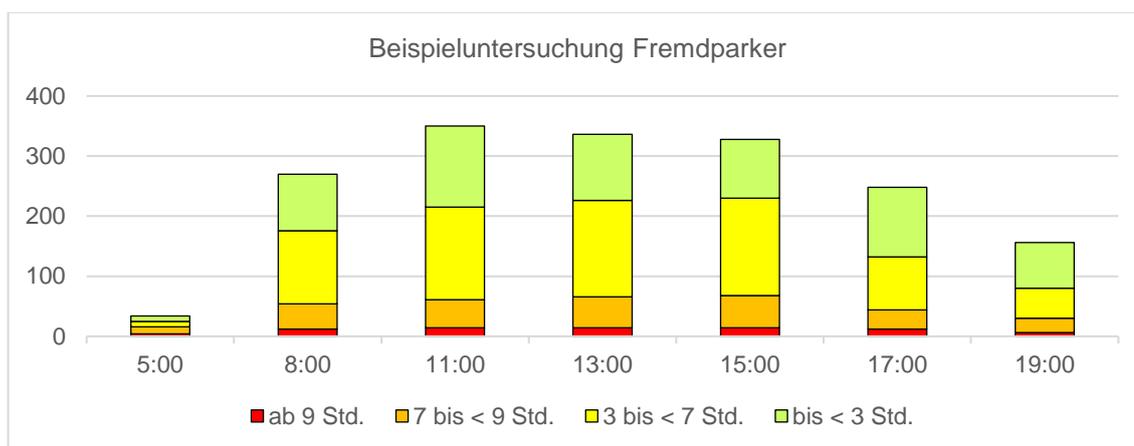
Ein konkreter Rückschluss über die zum jeweiligen Erhebungszeitpunkt vorhandenen Nachfragegruppen kann aus den Auslastungserhebungen nicht gezogen werden, da keine Angaben zum zeitlichen Verlauf der Parkvorgänge vorliegen. Hierfür wurden im Zeitraum der Auslastungserhebungen zusätzlich auf ca. 850 unbewirtschafteten Stellplätzen umfangreiche Kennzeichenerfassungen durchgeführt – auf dem Tempelhofer Damm und im weiteren Untersuchungsgebiet verteilt. Dabei wurden in zwei- bis dreistündlichen Intervallen Teile der Kennzeichen erfasst (die Buchstaben der Kreiskennung sowie die Ziffern). Die Auswertung wird in mehrererlei Hinsicht durchgeführt. Einerseits können anhand der Zuordnung der Kennzeichen die Zeitpunkte des Verlassens sowie der Neubelegung von Stellplätzen analysiert werden. Daraus entsteht ein typisches Bild, welches Rückschlüsse auf die Nutzergruppen zulässt.



Grafik 5: Beispielauswertung Nutzungsverhalten

Die Grafik lässt die Nutzungsüberlagerungen von Parkraum erkennen. Am frühen Morgen stehen überwiegend Bewohner auf den Stellplätzen. Ein Teil dieser (hier ca. 20 %) bleibt den ganzen Tag stehen (graue Basis der Säulen), die anderen verlassen ihren Stellplatz zur Erledigung verschiedener Aktivitäten (blaue Anteile). Die entstehenden freien Stellplätze werden überwiegend durch Dritte sukzessive wieder aufgefüllt (rote Anteile). Hier sind jedoch teilweise auch Bewohner enthalten, die ihren Stellplatz (bzw. den engeren Erhebungsbereich) mehrfach täglich verlassen und wieder aufsuchen. Etwa ab der Mittagszeit ist in der Beispielgrafik der Rückfluss der Bewohner erkennbar (grüne Anteile der Säulen).

Um Hinweise dazu zu erhalten, welche Nutzergruppen den Parkraum tagsüber wieder auffüllen, werden im Weiteren die Parkdauern der „Fremdparker“ weiter analysiert. Parkdauern von sieben bis neun Stunden oder mehr können weitgehend den Berufstätigen zugeordnet werden. Geringere Parkdauern lassen eher auf Gäste und Besucher schließen.

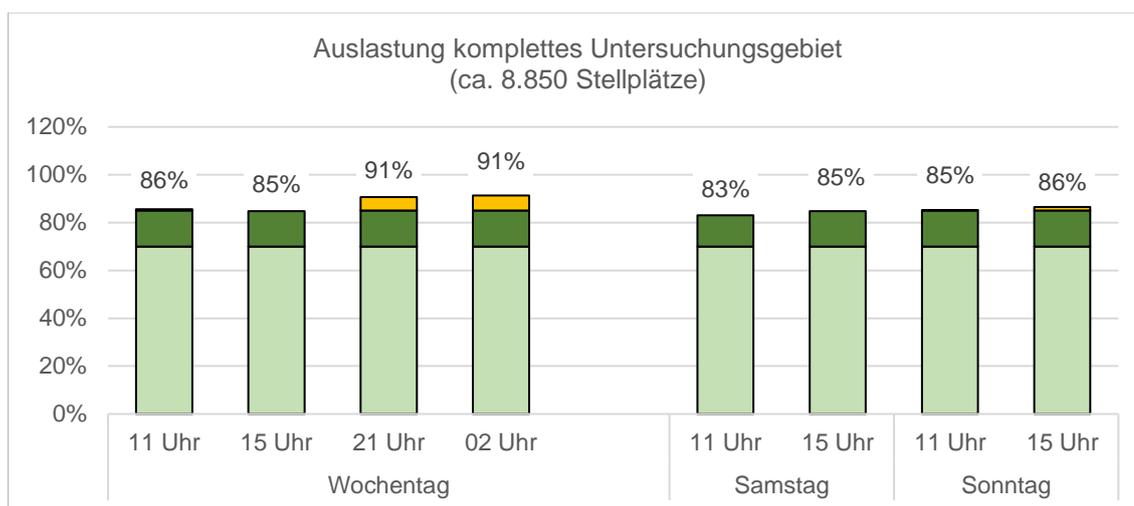


Grafik 6: Beispielauswertung Fremdparker

## 3.2 Ergebnisse der Verkehrserhebungen

### 3.2.1 Parkraumsituation allgemein

Bereits bei der Betrachtung des Gesamtuntersuchungsgebietes über den gesamten Tagesverlauf ist werktags eine Auslastung auf hohem Niveau (> 85 %) festzustellen, am Wochenende sind nur geringe Reserven vorhanden (vgl. nachfolgende Grafik).

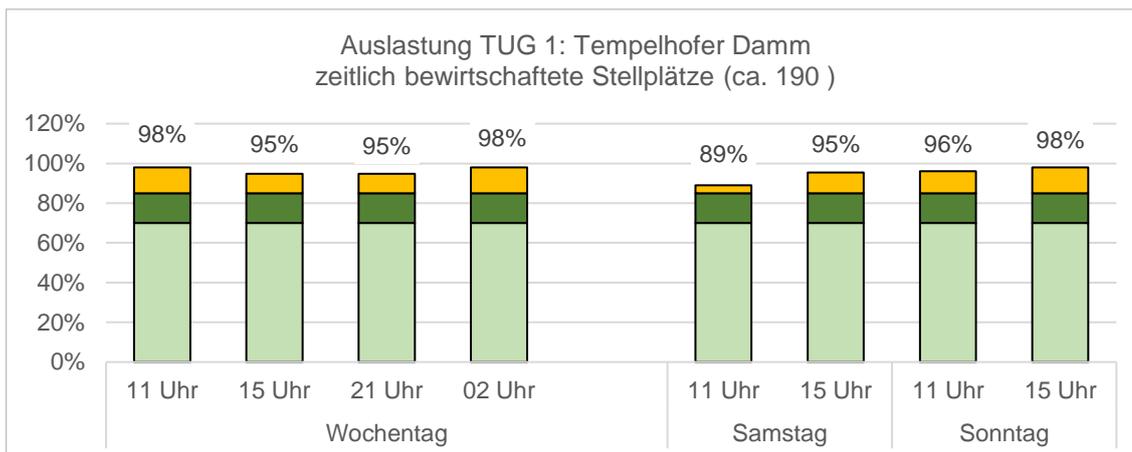


Grafik 7: Auslastung Gesamtuntersuchungsgebiet

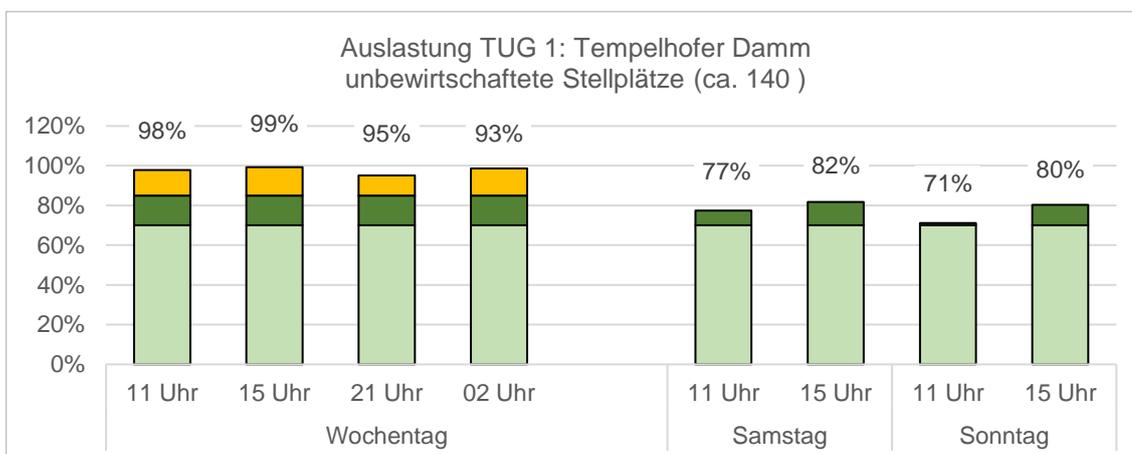
Die Auslastung des vollständigen Untersuchungsgebietes ermöglicht noch keine Aussagen über mögliche Unterschiede zwischen den Teiluntersuchungsgebieten oder gar einzelne Straßenabschnitte. Im Folgenden wird deshalb die Analyse der Teiluntersuchungsgebiete einzeln beschrieben, wobei auch auf Besonderheiten (bspw. einzelne Straßenabschnitte) eingegangen wird.

### 3.2.2 Parkraumsituation Tempelhofer Damm (TUG 1)

Die **Parkraumauslastung** entlang des Tempelhofer Damms ist an den Wochentagen mit Werten bis fast 100 % durchweg als angespannt zu bezeichnen. Am Wochenende gilt dies auch für die zeitlich befristeten Stellplätze, was auf Parkraumbedarf durch Wohnen direkt am Tempelhofer Damm hinweist. Die Auslastung der unbewirtschafteten Stellplätze fällt am Wochenende mit bis knapp über 80 % vergleichsweise niedrig aus (siehe nachfolgende Grafiken).

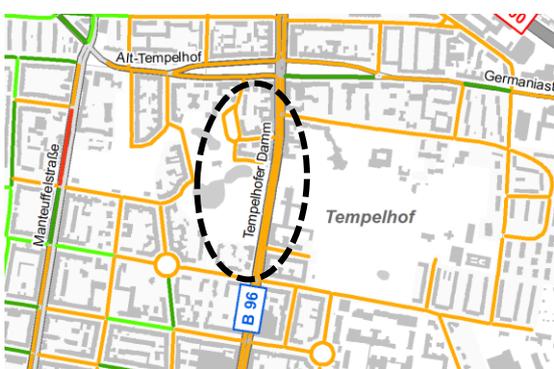


Grafik 8: Auslastung TUG 1, Tempelhofer Damm, zeitlich bewirtschaftete Stellplätze

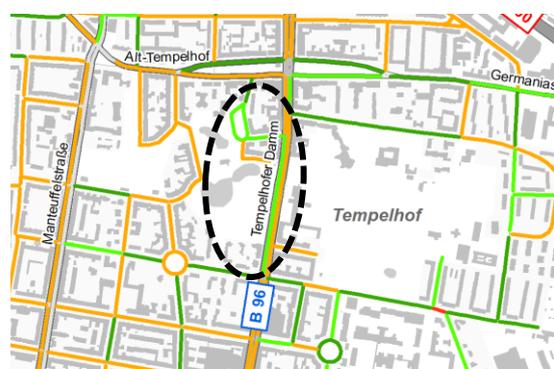


Grafik 9: Auslastung TUG 1, Tempelhofer Damm, unbewirtschaftete Stellplätze

Die geringere Auslastung unbewirtschafteter Stellplätze am Wochenende ist insbesondere in den Bereichen nördlich der Albrechtstraße und am Reinhardtplatz zu beobachten (vgl. hierzu nachfolgende Beispiel-Grafiken). Als Gründe können die sonntags fehlenden Beschäftigten und die geringere Wohnnutzung im direkten Umfeld (Lehnepark/ Alter Park) angeführt werden.



Grafik 10: Auslastung Tempelhofer Damm, werktags 11 Uhr, Ausschnitt



Grafik 11: Auslastung Tempelhofer Damm, sonntags 11 Uhr, Ausschnitt

Die straßenabschnittsfeine Auslastung kann in **Abbildung 3a** (werktags) und **Abbildung 3b** (Wochenende) eingesehen werden.

In den Anlieferbereichen der Geschäfte (eingeschränktes Halte- bzw. Parkverbot) im direkten Wohnumfeld wurden im Erhebungszeitraum außerdem v.a. am Wochenende abends und nachts zeitweise über 30 parkende Pkw erfasst.

Die Auswirkungen der hohen Auslastungen entlang des Tempelhofer Damms bestanden auch während einiger Ortsbesichtigungen. So waren neben komplett ausgelasteten Abschnitten auch häufig Fälle regelwidrigen Beparkens (bspw. in Knotenpunktbereichen) zu beobachten.



Foto: hohe Parkraumauslastung, gegenüber dem Rathaus mit dem Bürgeramt Tempelhof



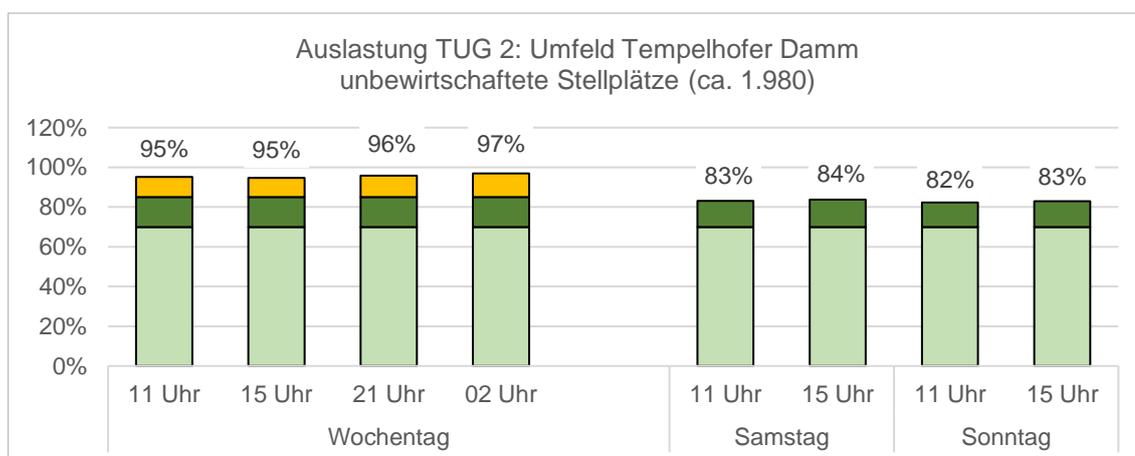
Foto: regelwidriges Parken im Knotenpunktbereich, Ecke Burgemeisterstraße

Das **Nutzungsverhalten** an einem Normalwerktag ist hinsichtlich der Bewirtschaftungsform getrennt zu betrachten. Die ca. 200 zeitlich beschränkten Stellplätze (Parkdauer max. 1 Stunde, Mo - Fr von 9 bis 18 Uhr, Sa von 9 bis 14 Uhr) werden von Pkw der Kunden, Besucher und Gäste des Tempelhofer Damms/ Umfeldes belegt. Die unbewirtschafteten Stellplätze werden etwa hälftig von Pkw der Beschäftigten (ca. 60) sowie Kunden, Gästen und Besuchern (ca. 70) genutzt. Nur ein sehr geringer Anteil der parkenden Fahrzeuge ist Anwohnern zuzuordnen.

Am Wochenende gilt die zeitliche Beschränkung am Tempelhofer Damm überwiegend nicht. Beschäftigten-Pkw sind kaum zu verzeichnen und der Parkraum wird hauptsächlich durch Pkw von Anwohnern, Besuchern sowie samstags durch Kunden belegt.

### 3.2.3 Parkraumsituation Umfeld Tempelhofer Damm (TUG 2)

Das nähere Umfeld des Tempelhofer Damms setzt sich aus den einmündenden Straßen bis einschließlich der ersten Querstraße zusammen. Es weist ca. 1.980 unbewirtschaftete Stellplätze auf. Die **Parkraumauslastung** ist dort durchgängig hoch und der Auslastung des Tempelhofer Damms sehr ähnlich. Werktags werden Auslastungen von 95 % in den erhobenen Zeitintervallen nicht unterschritten. Einzige Abweichung im Vergleich zum Tempelhofer Damm ist die samstags und sonntags Vormittag noch weiter schrumpfende Parkraumreserve aufgrund der höheren Wohnnutzung. So werden am Wochenende durchweg über 80 % der Stellplätze belegt.



Grafik 12: Auslastung TUG 2, Umfeld Tempelhofer Damm, alle Stellplätze unbewirtschaftet

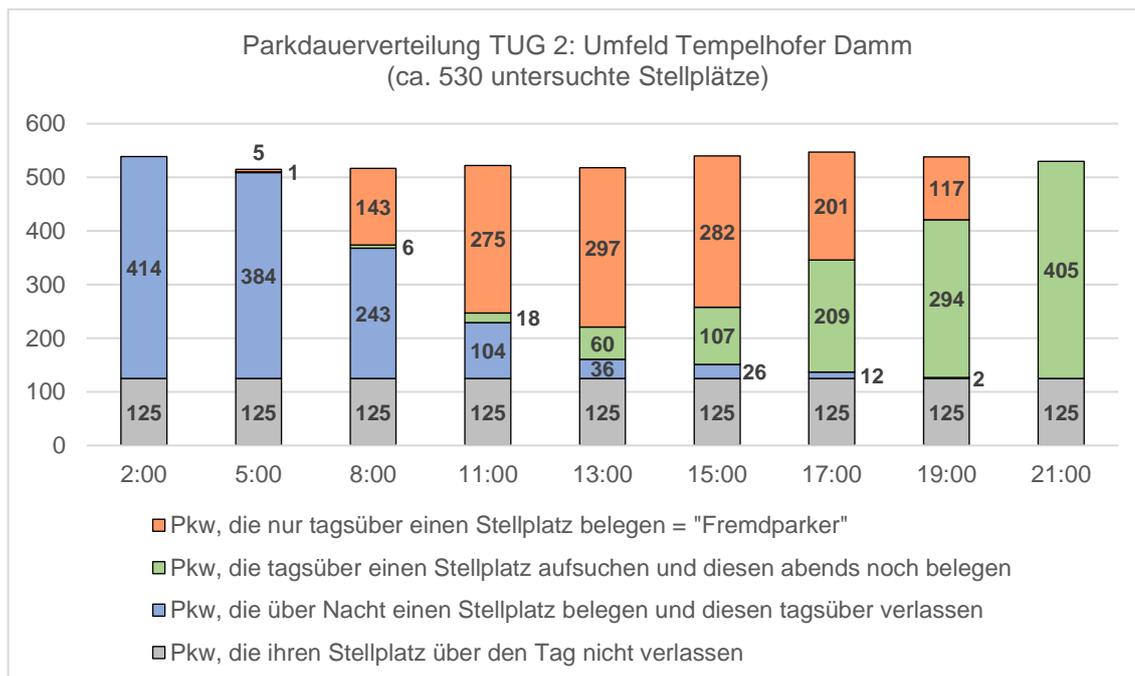


Foto: hohe Parkraumauslastung auch im Umfeld, hier: Theodor-Francke-Straße



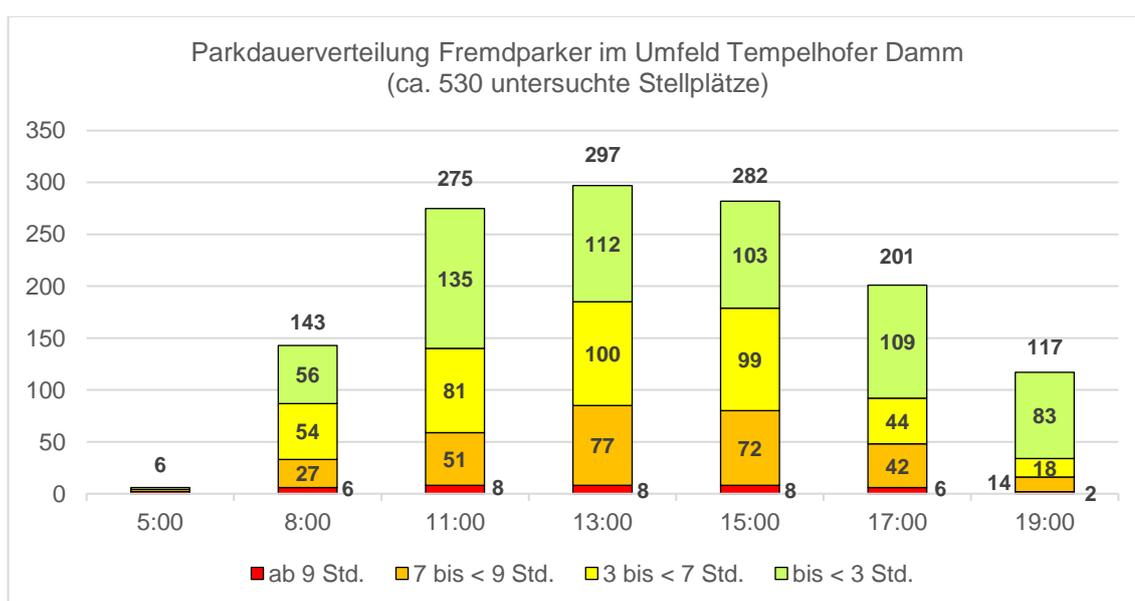
Foto: hohe Parkraumauslastung auch im Umfeld, hier: Luise-Henriette-Straße

Die **Nutzung der Stellplätze** ist morgens und abends deutlich von Anwohnern geprägt. Dauerparker belegen ca. ein Viertel aller Stellplätze. Vormittags werden freiwerdende Stellplätze (wegfahrende Anwohner) zeitnah durch „Fremdparker“ genutzt. Um die Mittagszeit belegen die Fremdparker mit knapp 60 % den höchsten Anteil der Stellplätze. Die weggehenden Fremdparker werden nachmittags wieder direkt von ankommenden Anwohnern abgelöst, woraus eine durchgängig hohe Auslastung resultiert (siehe nachfolgende Grafik).



Grafik 13: Parkdauerverteilung TUG 2, Umfeld Tempelhofer Damm

In der weiteren **Aufteilung der Fremdparker** fallen ca. 20 bis 30 % auf Langzeitparker (Parkdauern ab 7 Stunden). Den Großteil davon bilden i.d.R. Beschäftigte, die ihr Fahrzeug während der gesamten Arbeitszeit stehenlassen. Demgegenüber stehen 70 bis 80 % Kfz mit kurzen (< 3 Stunden) und mittleren Abstellzeiten (< 7 Stunden), die sich typischerweise zu etwa zwei Dritteln aus Kunden und Gästen sowie etwa einem Drittel sonstigen Nutzern (bspw. Beschäftigte, die zwischendurch das Fahrzeug bewegen oder Bewohner, die tagsüber ihren Stellplatz mehrmals verlassen und zurückkehren) zusammensetzen (vgl. nächste Grafik).



Grafik 14: Parkdauerverteilung TUG 2, Fremdparker Umfeld Tempelhofer Damm

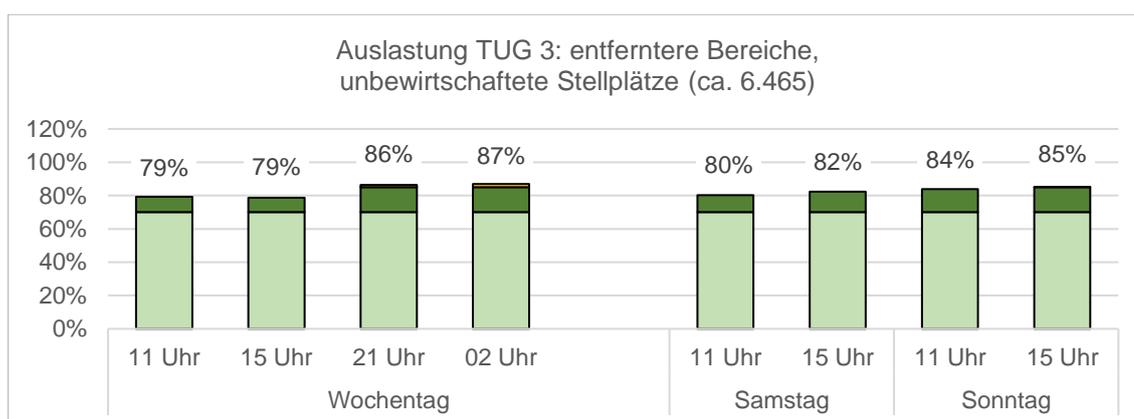
Um Aussagen über das gesamte Umfeld des Tempelhofer Damms treffen zu können, wurden die ermittelten Auslastungen hochgerechnet. Demnach wird werktags zwischen 11 und 15 Uhr der Parkraum zu ähnlichen Anteilen von allen vier Nutzergruppen erschlossen, wobei die Schwankungen unterschiedlich stark ausfallen:

- ca. 450 – 550 Stellplätze werden durch Anwohner-Pkw belegt, die die Stellplätze den ganzen Tag nicht verlassen
- ca. 500 - 600 Stellplätze nutzen Beschäftigte
- ca. 550 - 650 Stellplätze nutzen Kunden/ Gäste/ Besucher
- die restlichen belegten Stellplätze werden durch Anwohner genutzt, die entweder früh oder abends noch auf ihrem Stellplatz stehen bzw. tagsüber ihren Stellplatz mehrmals verlassen und wieder aufsuchen und somit „Fremdparkern“ zugeordnet werden

Zu den anderen Zeiten nimmt der Anteil der Anwohner-Pkw deutlich zu. Die Stellplatzanzahl, die durch Pkw der Beschäftigten oder Kunden belegt wird, halbiert sich in etwa. Am Wochenende ist der Anteil der Beschäftigten-Pkw minimal, da weniger Personen arbeiten. Nachts wird nahezu der gesamte Parkraum durch Bewohner belegt.

### 3.2.4 Parkraumsituation entferntere Bereiche (TUG 3)

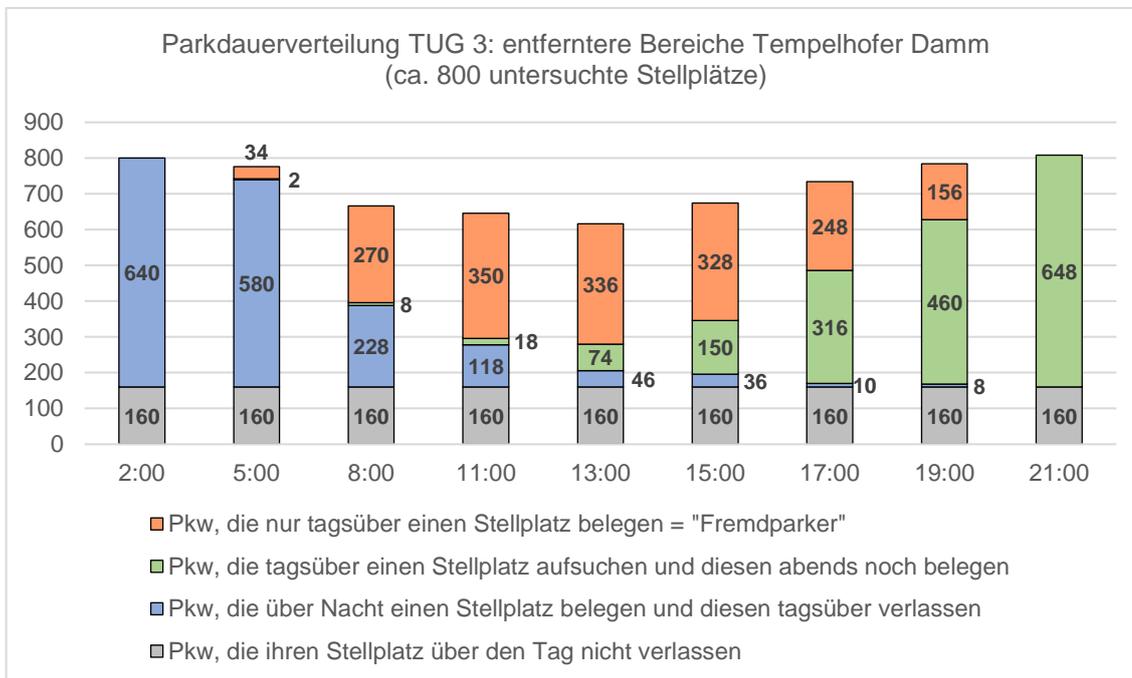
Die **Auslastung** in den entfernteren Bereichen fällt im Tagesverlauf und am Wochenende etwas geringer aus als direkt am Tempelhofer Damm. In der Gesamtfläche beträgt sie überwiegend zwischen 80 und 85 % (siehe nachfolgende Grafik), einzelne Straßenabschnitten verzeichnen tagsüber Reserven (siehe *Abbildung 3a*), in den Abend- und Nachtstunden ist die Auslastung jedoch i.d.R. höher, was auf die verstärkte Nutzung durch Anwohner zurückzuführen ist.



Grafik 15: Auslastung TUG 3, entferntere Bereiche, alle Stellplätze unbewirtschaftet

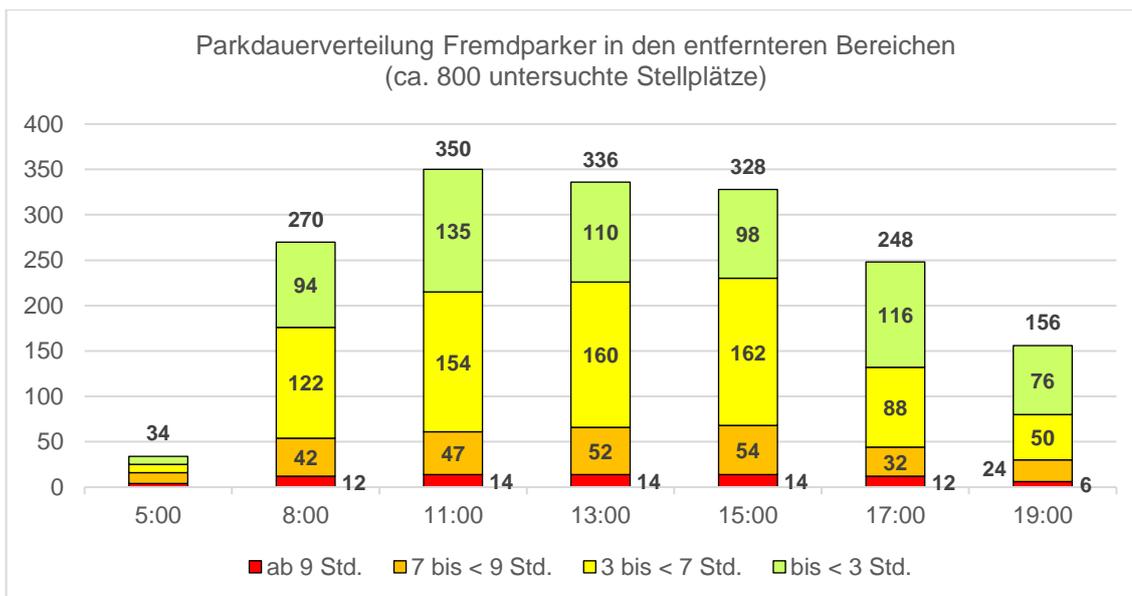
Die **Nutzung der Stellplätze** ist morgens und abends auch im entfernteren Umfeld von Anwohnern geprägt. Dauerparker belegen ca. 20 % aller Stellplätze. Im Tagesverlauf belegen die

Fremdparker bis ca. 45 % der vorhandenen Stellplätze. Fremdparker füllen auch hier die Lücke zwischen fahrenden und ankommenden Anwohnern, es sind jedoch noch Reserven vorhanden.



Grafik 16: Parkdauererterteilung TUG 3, entferntere Bereiche

Nicht durch Anwohner-Pkw belegte Stellplätze werden zu ca. 20 % durch fremde Langzeitparker (Parkzeit > 7 Stunden, Großteil Beschäftigte) und zu ca. 80 % durch Kurz- und Mittelparker (Parkzeit < 7 Stunden, etwa zwei Drittel Kunden/ Gäste) belegt.



Grafik 17: Parkdauererterteilung TUG 3, Fremdparker entferntere Bereiche

In den entfernteren Bereichen des Tempelhofer Damms stehen ca. 6.160 Stellplätze zur Verfügung. Die Auslastung nimmt an Werktagen im Tagesverlauf (11 - 15 Uhr) nach außen hin ab, vor 11 Uhr und nach 15 Uhr überwiegt der Anteil der Anwohner-Pkw deutlich. Aus der Hochrechnung der untersuchten Stellplätze konnten folgende weitere Erkenntnisse zur Aufteilung der Stellplatznutzung der entfernteren Bereiche tagsüber gewonnen werden:

- ca. 1.200 – 1.400 Stellplätze werden durch Anwohner-Pkw belegt, die die Stellplätze den ganzen Tag nicht verlassen
- ca. 900 – 1.100 Stellplätze nutzen Beschäftigte
- ca. 1.400 – 1.600 Stellplätze nutzen Kunden/ Gäste/ Besucher
- die restlichen belegten Stellplätze werden durch Anwohner genutzt, die entweder früh oder abends noch auf ihrem Stellplatz stehen bzw. tagsüber ihren Stellplatz mehrmals verlassen und wieder aufsuchen und somit „Fremdparkern“ zugeordnet werden

Zu den anderen Zeiten nimmt der Anteil der Anwohner-Pkw deutlich zu.

### 3.3 Analyse-Fazit und Bewertung

Im Rahmen einer geplanten **Umgestaltung des Tempelhofer Damms** sollen die dort befindlichen Stellplätze u.a. zugunsten einer neuen Radführung, Querungsmöglichkeiten für Fußgänger sowie generell einer attraktiveren Gestaltung abgeräumt werden. Auf dem Tempelhofer Damm stehen aktuell ca. 330 Stellplätze zur Verfügung. Mit dem geplanten Umbau entfallen ca. 300 Stellplätze direkt auf dem Tempelhofer Damm. Diese Stellplätze werden derzeit (fast) vollständig beparkt – am Tag überwiegend durch Kunden, Gäste und Besucher sowie nachts durch Bewohner.

Zur Evaluierung möglicher Entwicklungspotentiale wurden Auslastung und Nutzungsverhalten der Stellplätze entlang des Tempelhofer Damms sowie im direkten und entfernteren Umfeld untersucht. Das Ergebnis der Erhebungen ist wie folgt zusammen zu fassen:

**Werktags** sind der Tempelhofer Damm und die direkt angrenzenden Straßen zu allen Tageszeiten weitestgehend ausgelastet (> 85 %). Nur einzelne Stellplätze bleiben frei, das Auffinden dieser ist mit einem erhöhten Parksuchverkehr verbunden. Mit steigender Entfernung vom Tempelhofer Damm stehen tagsüber zunehmend freie Stellplätze zur Verfügung – bis ca. 1.200 im gesamten Untersuchungsgebiet. In den Abend- und Nachtstunden sind selbst in den entfernteren Bereichen kaum Reserven vorhanden. Der Bedarf an Anwohnerstellplätzen nachts ist demnach größer als der Bedarf an öffentlichen Stellplätzen tagsüber.

**Am Wochenende** rücken die Anwohner-Kfz noch weiter in den Vordergrund. Straßen ohne Wohnbebauung werden weniger beparkt, insbesondere wenn sie sich in einiger Entfernung zu Wohngebäuden befinden. Die ca. 30 Stellplätze am Tempelhofer Damm, welche aufgrund des eingeschränkten Halteverbots (Mo-Fr, 9-18 Uhr) am Wochenende zusätzlich zur Verfügung stehen, werden fast vollständig beparkt. Sowohl im direkten Umfeld des Tempelhofer Damms als auch in den entfernteren Bereichen liegt die Auslastung zwar mit knapp 85 % sehr hoch, allerdings gibt es einige Straßenräume mit Reserven in der Stellplatzverfügbarkeit – vor allem im Nordwesten und Osten. Die zentralen Bereiche des Untersuchungsgebietes sind auch am Wochenende ausgelastet (> 85 %), so dass hier nur wenige freie Stellplätze zur Verfügung stehen.

## 4. Grundlagen zur Entwicklung des Parkraumes

### 4.1 Ziele für den ruhenden Verkehr

Die **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz** (SenUVK) definiert folgende Ziele für die Parkraumbewirtschaftung<sup>1</sup>:

1. Ziel „Effizientes Parken“: In vielen innerstädtischen Straßenräumen Berlins ist die Nachfrage nach Parkraum erheblich höher als das Parkraumangebot. Die Folge ist ein umfangreicher Parksuchverkehr, der bereichsweise 20 bis 30% des gesamten Autoverkehrs beträgt. Die Parkraumbewirtschaftung verändert sowohl das Parkraumangebot als auch die Parkraumnachfrage und führt so zu einer ausgeglichenen Parkraumbilanz ("effizientes Parken").
2. Ziel „Stadt- und Umweltverträglichkeit“: Der Verkehr soll effizient und zugleich stadt- und umweltverträglicher organisiert werden - das ist die Maxime des Stadtentwicklungsplans Verkehr Berlin, der die verkehrspolitische Strategie des Senats formuliert. Dies gilt auch für den "ruhenden Verkehr", das Parken. Die Parkraumbewirtschaftung verringert die Lärm- und Abgasbelastungen durch den Parksuchverkehr. Das Parkraumangebot steht dabei immer in Flächenkonkurrenz zu den anderen Nutzungen des Straßenraums wie Fußgänger- und Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr oder Wirtschaftsverkehr und es konkurriert mit Flächenansprüchen für Freiraum und Grün. Die Aufenthalts- und Gestaltungsqualität des öffentlichen Raumes wird durch Kfz-Stellplätze oft beeinträchtigt.
3. Ziel „Zufriedene Bewohner und Gewerbetreibende“: Eine Parkraumbewirtschaftung nützt in erster Linie den Bewohnern, aber auch den Kunden, Besuchern und Lieferanten des bewirtschafteten Gebiets. Die Dauerparker (vor allem Beschäftigte) werden zum Umstieg auf Bus und Bahn bewogen. In manchen Fällen können Stellplatzflächen für andere Nutzungen zur Verfügung gestellt werden, etwa für Ladezonen, Radfahrstreifen oder Fahrradabstellplätze.

Die genannten Ziele greifen eine Vielzahl wichtiger Komponenten auf, die für die Entwicklung des Parkraums eine Rolle spielen. Im Folgenden werden die Ziele der Senatsverwaltung auf die **allgemeinen Zielfelder** für den ruhenden Verkehr übertragen, sodass eine konkrete Bewertung von Szenarien und Maßnahmenansätzen anhand der Ziele möglich wird.

**Erreichbarkeit:** Erreichbarkeit bedeutet, dass alle relevanten Nutzergruppen ihre Wegeziele in angemessenen Zeiten/ Entfernungen erreichen. Grundsätzlich ist Erreichbarkeit verkehrsmittelübergreifend zu betrachten. Ein Wohngebiet gilt z.B. auch dann mit dem Pkw gut erreichbar, wenn Stellplätze in einer angemessenen Entfernung zur Verfügung stehen. Was angemessene Entfernungen sind, ist nutzergruppenspezifisch zu diskutieren (siehe dazu Erläuterungen in 4.2). Für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg ist im Pkw-Verkehr insbesondere entscheidend, ob ein Stellplatz ohne großen Parksuchverkehr zielgerichtet aufzufinden ist.

---

<sup>1</sup> [https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik\\_planung/strassen\\_kfz/parkraum/](https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/strassen_kfz/parkraum/), Abruf August 2020

**Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume:** In dicht beparkten Straßen leidet die Qualität der öffentlichen Räume und ihre Nutzbarkeit. Insbesondere die Funktionen Aufenthalt und Kommunikation wird dadurch beeinträchtigt. Konzepte für den ruhenden Verkehr sollten also darauf ausgerichtet werden, Übernutzungen und Fehlnutzungen (Regelverstöße) von Straßenräumen tendenziell vermeiden zu können. Dies bedeutet, ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum eher einzuschränken als auszuweiten.

**Förderung von alternativer Mobilität:** Pkw-Mobilität ist bzgl. der Erreichbarkeit und auch bzgl. der Kosten nicht besser zu stellen als die Nutzung der alternativen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV). Vielmehr gilt der Grundsatz, dass die umweltfreundlichen Alternativen wo möglich besser zu stellen sind. Entscheidende Steuerungsinstrumente im ruhenden Verkehr sind insbesondere die Preisgestaltung und die Stellplatzverfügbarkeit.

**Stadt- und Klimaverträglichkeit:** Der Flächenverbrauch der Anlagen für den ruhenden Verkehr ist, soweit möglich, auf ein Minimum zu reduzieren. Das vorhandene Stellplatzangebot ist dementsprechend so zu dimensionieren, dass eine hohe Auslastung bei möglichst geringem Parksuchverkehr erreicht werden kann.

**Wirtschaftlichkeit:** Bei der Vorhaltung und dem Betrieb der Anlagen für den ruhenden Verkehr (einschließlich der technischen Ausstattung und der erforderlichen Kontrolltätigkeiten) sind Belastungen des kommunalen Haushaltes gering zu halten. Nach Möglichkeit sollten die entstehenden zusätzlichen Kosten aus den Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung finanziert werden (Verursacherprinzip).

## 4.2 Zu berücksichtigende Nutzergruppen

Von der Ausrichtung der Strategie der Parkraumentwicklung und seiner Bewirtschaftung sind die verschiedenen Nutzer ganz unterschiedlich betroffen. Deshalb sollen nachfolgend zunächst die Nutzergruppen mit ihren spezifischen Anforderungen erläutert werden.

Nach den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs 2005 (EAR) werden sechs Nutzergruppen unterschieden, die verschiedene Ansprüche an den Parkraum haben. Diese wurden entsprechend den besonderen Anforderungen am Tempelhofer Damm modifiziert und sind nachfolgend beschrieben.

### Bewohner (Einwohner)

Bewohner benötigen in der Regel einen möglichst wohnungsnahen Stellplatz. Insbesondere ab dem späten Nachmittag/ frühen Abend bis in die Morgenstunden sind fast alle Bewohner anwesend, so dass hier die meiste Nachfrage besteht. Auch tagsüber sollten Bewohner einen Stellplatz in einer angemessenen Entfernung zur Wohnung finden und unbeschränkt nutzen können.

Dieser Nutzergruppe sollte eine sehr hohe Beachtung bei der Befriedigung ihrer Bedürfnisse entgegengebracht werden, ggf. durch spezifische Organisationsformen wie den Bewohnerparkbereichen. Gleichzeitig ist aber darauf hinzuweisen, dass dies keineswegs Kostenfreiheit bedeuten muss.

In verdichteten Stadtgebieten ist es aber durchaus denkbar, dass längere Fußwege bis zu einem Stellplatz zurückzulegen sind. Als allgemein akzeptabel gelten Entfernungen, die denen eines Einzugsbereiches des öffentlichen Nahverkehrs entsprechen (ca. 300 m). Hinzuzuweisen ist aber auch darauf, dass insbesondere in größeren Städten (so auch in Berlin) die Möglichkeit besteht, bei Neubauvorhaben des Wohnungsbaus statt wohnungsnaher Stellplätze Quartiersgaragen anzubieten, die im Regelfall nur mit längeren Fußwegen erreichbar sind. Dadurch sollen Möglichkeiten generiert werden, den öffentlichen Raum stärker von fließendem und ruhendem Verkehr zu entlasten und durch den Abstand auch das Verkehrsmittelwahlverhalten zu beeinflussen.

#### Beschäftigte

Beschäftigte belegen Stellflächen vor allem tagsüber während der Arbeitszeiten. Sie treffen meist in den Morgenstunden ein, nutzen von da an einen Stellplatz über einen langen Zeitraum (über sechs bis zu zehn Stunden) und verlassen den Stellplatz erst zum Feierabend (i.d.R. nachmittags) wieder. Größere Unternehmen verfügen im Regelfall über eigene Mitarbeiterstellplätze. Ein großer Teil von Beschäftigten parkt aber auch im öffentlichen Straßenraum, wenn keine oder zu wenige betriebliche Stellplätze vorhanden sind. Die Zumutbarkeit der Entfernung des Stellplatzes zum Ziel wird im Allgemeinen deutlich höher angesetzt, als bei den anderen Nutzergruppen. Sofern kostenfreie Stellplätze zur Verfügung stehen, werden durchaus auch fußläufige Entfernungen von 500 bis 700 m zurückgelegt. Zu den Beschäftigten gehören auch Auszubildende, Studierende und ggf. Schüler.

Grundsätzlich gibt es vor allem in den größeren Städten Trends, die Parkraumbewirtschaftung so auszudehnen, dass auch Beschäftigte davon zwangsläufig betroffen sind. Die Preissensibilität ist sehr hoch, so dass schnell auf unbewirtschaftete Bereiche ausgewichen wird, auch wenn diese weiter entfernt zum Ziel liegen, oder auf alternative Verkehrsmittel.

#### Kunden

Die Kfz-Fahrer, die zum Einkauf oder einer Erledigung (Arzt, Bank, Post etc.) unterwegs sind, treffen zu verschiedenen Zeiten im Tagesverlauf ein. Ihre Parkdauer ist oft kurz (in der Regel < 2 Stunden) und überschreitet nur in Ausnahmen 4 Stunden. Welche Entfernung dabei zwischen Stellplätzen und den Zielen akzeptiert werden, hängt sehr stark von der Verweildauer und der Attraktivität der Ziele ab. Parkgebühren werden im Regelfall problemlos akzeptiert.

### Besucher und Gäste

Unter Besuchern und Gästen werden diejenigen Nutzer verstanden, die den Stadtteil zu verschiedenen privaten Zwecken aufsuchen. Dazu gehören bspw. auch private Besuche, die Wahrnehmung kultureller Veranstaltungen, der Besuch von Freizeiteinrichtungen oder Einkaufsbummel. Besucher und Gäste sind im Regelfall nicht unmittelbar auf zielnahe Stellplätze angewiesen, insbesondere dann, wenn kein herausragendes Einzelziel vorhanden ist (wie Theater, Großkino etc.). Übliche Parkdauern reichen von zwei bis vier Stunden.

### Touristen

Die Gruppe der Touristen hat für den Bezirk Tempelhof-Schöneberg in der bundesdeutschen Hauptstadt eher einen mittleren Stellenwert. Aufgrund der zentrumsnahen Lage und der touristischen Sehenswürdigkeiten im gesamten Berlin scheinen länger bleibende Touristen gegenüber dem Tagestourismus für das Untersuchungsgebiet eine höhere Bedeutung zu haben. Hotelgäste fragen nach Möglichkeit Stellplätze auf dem Gelände der Unterkunft oder zumindest in der direkten Umgebung nach, um bspw. von dort zu weiteren Zielen aufbrechen. Die Parkdauer von Hotelgästen im öffentlichen Straßenraum kann darum von wenigen Stunden bis zu mehreren Tagen betragen (sofern zulässig). Für den Tagestourismus sind nur vereinzelte Ziele im Umfeld des Tempelhofer Damms vorhanden. Generell ist für Tagestouristen eine komfortable Abstellung des Fahrzeuges und eine gute (touristische) Wegweisung zu den eigentlichen Zielen wichtig. Die Preissensibilität ist eher gering, so dass Parkgebühren keine Rolle bei der Entscheidung für oder gegen einen Parkplatz spielen. Die Aufenthaltsdauern liegen im Regelfall zwischen mindestens drei bis acht Stunden oder sogar länger.

### Dienstleister:

In einem Stadtgefüge sind die verschiedensten Dienstleistungen erforderlich. Dazu gehören z. B. das Gesundheitswesen, Bringedienste oder das Handwerk. Hier ist im Regelfall eine zielnahe Abstellung erforderlich. Nicht zuletzt seien die Lieferanten benannt, die jedoch nicht unmittelbar auf den Parkraum zurückgreifen müssen, sondern gesonderte Ladezonen oder Nebenflächen bzw. bei ausreichenden Fahrbahnbreiten auch den Straßenraum nutzen können. Für diese Nutzergruppen sind meist besondere Regelungen erforderlich.

## **4.3 Vorhandene Parkraumbewirtschaftung im Umfeld**

Zur nachfolgenden Entwicklung und Bewertung einer möglichen Parkraumbewirtschaftung ist der Abgleich mit bislang bestehenden Regelungen im Umfeld sinnvoll. In Berlin existieren bereits zahlreiche Parkraumbewirtschaftungszonen (PBZ), davon sechs im Bezirk Tempelhof-Schöneberg. Dort wurde als letztes die PBZ 55 im Ortsteil Schöneberg-Nord am 01. April 2019 eingeführt. Sechs weitere PBZ grenzen direkt an den Bezirk an. In allen PBZ ist die Zahlung der Parkgebühr an Parkscheinautomaten (PSA) möglich. Nachfolgend werden die Regelungen der genannten Parkzonen aufgeführt.

Parkzone	Bezirk	Bewirtschaftung
9 – Nollendorfkiez	Tempelhof-Schöneberg/ Charlottenburg-Wilmersdorf	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Montag bis Freitag 9 - 19 Uhr</li> <li>▪ Samstag 9 - 14 Uhr</li> <li>▪ 0,25 €/ 15 min</li> </ul>
17 – Nollendorfkiez	Tempelhof-Schöneberg/ Charlottenburg-Wilmersdorf	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Montag bis Freitag 9 - 19 Uhr</li> <li>▪ Samstag 9 - 14 Uhr</li> <li>▪ 0,25 €/ 15 min</li> </ul>
20 – Nollendorfkiez	Tempelhof-Schöneberg/ Mitte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ östlich Stülerstraße: Montag bis Freitag 9 - 20 Uhr, Samstag 9 – 18 Uhr</li> <li>▪ westlich Stülerstraße: Montag bis Samstag, 9 - 22 Uhr</li> <li>▪ 0,25 €/ 15 min</li> </ul>
22 – Nollendorfkiez	Tempelhof-Schöneberg/ Mitte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Montag bis Freitag, 9 - 20 Uhr</li> <li>▪ 0,25 €/ 15 min</li> </ul>
25 – Steglitz	Steglitz-Zehlendorf	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Montag bis Freitag, 9 - 20 Uhr</li> <li>▪ Samstag, 9 - 18 Uhr</li> <li>▪ 0,25 €/ 15 min</li> </ul>
26 – Friedenau	Tempelhof-Schöneberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Montag bis Freitag, 9 - 20 Uhr</li> <li>▪ Samstag, 9 - 18 Uhr</li> <li>▪ 0,25 €/ 15 min</li> </ul>
27 – Friedenau	Tempelhof-Schöneberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Montag bis Freitag, 9 - 20 Uhr</li> <li>▪ Samstag, 9 - 18 Uhr</li> <li>▪ 0,25 €/ 15 min</li> </ul>
28 – Friedenau	Tempelhof-Schöneberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Montag bis Freitag, 9 - 20 Uhr</li> <li>▪ Samstag, 9 - 18 Uhr</li> <li>▪ 0,25 €/ 15 min</li> </ul>
55 – Nollendorfkiez	Tempelhof-Schöneberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Montag bis Freitag, 9 - 20 Uhr</li> <li>▪ 0,25 €/ 15 min</li> </ul>
60 – Victoriakiez	Kreuzberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Montag bis Samstag</li> <li>▪ 9 - 17 Uhr: 1,00 €/ h</li> <li>▪ 17 - 22 Uhr: 2,00 €/ h</li> </ul>
61 – Bergmannkiez	Kreuzberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Montag bis Samstag</li> <li>▪ 9 - 17 Uhr: 1,00 €/ h</li> <li>▪ 17 - 22 Uhr: 2,00 €/ h</li> </ul>

Tabelle 2: Parkraumbewirtschaftungszonen in und um den Bezirk Tempelhof-Schöneberg

Für alle PBZ können die dort wohnhaften Personen einen entsprechenden **Bewohnerparkausweis** beantragen. Kfz mit Bewohnerparkausweis können innerhalb der jeweilige PBZ ganztägig in den ausgewiesenen Bereichen abgestellt werden. Hierzu zählen auch Straßenabschnitte, in denen Gebühren erhoben werden.

## 5. Entwicklung von Maßnahmenansätzen

### 5.1 Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumsituation ist nahezu im gesamten Untersuchungsgebiet bereits aktuell als angespannt zu bezeichnen. In vereinzelt Abschnitten sind Auslastungen von über 100 % zu verzeichnen. Durch die Umgestaltung des Tempelhofer Damms und die dadurch über 300 entfallenden Stellplätze werden Überlastungen im direkten Umfeld des Tempelhofer Damms zunehmend wahrscheinlich. Auch Auswirkungen auf die entfernteren Bereiche durch Verdrängungseffekte sind zu erwarten, insbesondere eine Zuspitzung der Konflikte zwischen Bewohnern, Beschäftigten und Kunden.

Durch die Parkierungsschwerpunkte am Tempelhofer Damm (siehe *Abbildung 2*) ist die Erreichbarkeit des Straßenzugs für Kunden im Grunde weiterhin gegeben. Weil zu den Einrichtungen jedoch bislang keine Auslastungsdaten vorliegen, können bezüglich des nutzbaren Verlagerungspotentials keine Aussagen getroffen werden.

Im Diskussionsprozess um die Ausdehnung der Bewirtschaftung wurden zahlreiche Möglichkeiten abgewogen. Im Ergebnis wurde die Entscheidung getroffen, das gesamte Untersuchungsgebiet zu bewirtschaften. Dies ermöglicht die gezielte Steuerung zur Verlagerung gewünschter Nutzergruppen und die Vermeidung ggf. unbeabsichtigter Verdrängungseffekte. Die Abhängigkeit von den vorhandenen Parkierungsschwerpunkten fällt außerdem am geringsten aus.

Die Bewirtschaftung des gesamten Parkraums im Untersuchungsgebiet ist mit vergleichsweise hohen Kosten verbunden. Jedoch können die laufenden Kosten zumindest teilweise durch die Einnahmen von Parkgebühren ausgeglichen werden. Es ist aber nicht davon auszugehen, dass die Einnahmen die Investitions- und Betriebskosten übersteigen. Ferner hängt das Verhältnis von Einnahmen und Ausgaben von der gewählten Art der Kombination aus Gebühren- und Bewohnerparken ab.

## 5.2 Bewirtschaftungsformen

### 5.2.1 Randbedingungen

Für die Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze im Untersuchungsgebiet kommen prinzipiell zwei Formen infrage, die das Verhältnis von Gebührenparken und Bewohnerparken bestimmen. Dabei zu beachtende Grundlagen werden im Folgenden erläutert.

Die Aufstellung der benötigten Parkscheinautomaten unterliegt keiner gesetzlichen Vorgabe. Als Orientierungswert zur Abschätzung des Bedarfs an Parkscheinautomaten wird in Berlin üblicherweise von 0,04 Automaten je Stellplatz ausgegangen. Für die nach der Umgestaltung des Tempelhofer Damms verbleibenden ca. 8.500 öffentlichen Stellplätze wären demnach etwa 340 Parkscheinautomaten notwendig und es ergäbe sich ein Einzugsradius je PSA von ca. 50 m.

Die Investitionskosten sowie laufenden Kosten der Bewirtschaftung hängen in hohem Maße von der Dichte bzw. Anzahl der aufzustellenden Parkscheinautomaten ab. Davon wird jedoch auch die Akzeptanz der Bewirtschaftung beeinflusst. In Abstimmung mit dem Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg wurden folgende Randbedingungen bezüglich der PSA formuliert:

- Erreichbarkeit eines PSA im Umkreis von bis zu 75 m (Einzugsradius)
- keine Querung von Lichtsignalanlagen, um PSA zu erreichen
- beidseitige Errichtung von PSA entlang vielbefahrener Hauptverkehrsstraßen
- Sichtbarkeit eines PSA von jedem bewirtschafteten Stellplatz aus

Das Bewohnerparken in gebührenbewirtschafteten Bereichen wird ebenfalls nicht gesetzlich geregelt. Zum exklusiven Vorhalten von Bewohnerparkplätzen (ganztägig oder zeitlich begrenzt) bestehen jedoch in der VwV-StVO Vorgaben. So dürfen bspw. werktags von 9 bis 18 Uhr nicht mehr als 50 % der öffentlichen Parkflächen für Bewohner reserviert werden, zu den übrigen Zeiten nicht mehr als 75 %.

### 5.2.2 Bewirtschaftung im Mischprinzip

Bei der bislang in Berlin üblichen Bewirtschaftung nach Mischprinzip stehen alle Straßen sowohl für das öffentliche Parken (mit Gebühren) sowie den Bewohnern (kostenfrei) zur Verfügung. Damit ist dem Grunde nach der geringste Beschilderungsaufwand verbunden. Unter den genannten Randbedingungen sind für die Bewirtschaftung nach Mischprinzip ca. 255 Parkscheinautomaten notwendig.

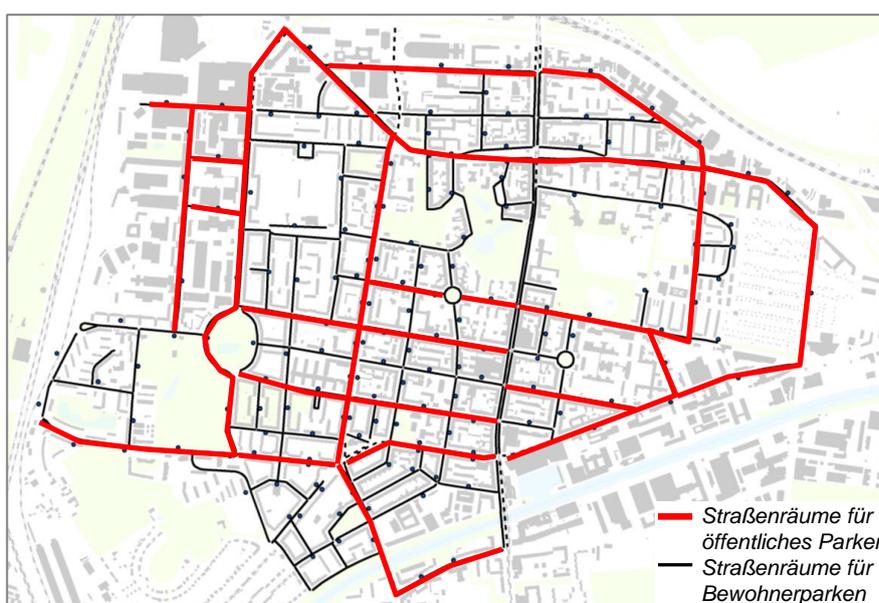
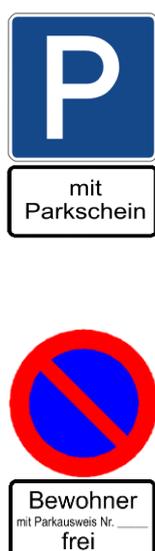
Da beim Mischprinzip keine Stellplätze exklusiv für Bewohner vorgehalten werden, ist eine Parkflächenbilanzierung gemäß VwV-StVO nicht notwendig.



Grafik 18: Beschilderung im Mischprinzip

### 5.2.3 Bewirtschaftung im Trennprinzip

Eine andere Variante ist, den Straßenraum zwischen Bewohnerpark-Bereichen (exklusiv für Bewohner) und öffentlichem (Gebühren-)Parken zu trennen. Ein Straßenabschnitt steht dann entweder den Bewohnern zur Verfügung oder kann für das öffentliche Parken genutzt werden. Straßen werden somit deutlicher einer Nutzergruppe zugeordnet und der Parksuchverkehr in sensiblen Wohnstraßen wird minimiert. Die Anzahl der benötigten Parkscheinautomaten ist geringer als bei der Bewirtschaftung im Mischprinzip, da weniger Straßenabschnitte gebührenbewirtschaftet werden. Dadurch ergibt sich auch ein günstigerer Nutzen-Kosten-Faktor.



links Grafik 19:  
rechts Grafik 20:

Beispiel-Beschilderungen Trennprinzip (vollständige Realisierung)  
mögliche Aufteilung der Bewirtschaftung im Trennprinzip (vollständige Realisierung)

Die Bewirtschaftung nach dem Trennprinzip erfordert etwa 120 Parkscheinautomaten. Da beim Trennprinzip ein Teil der Stellplätze exklusiv Bewohnern zur Verfügung steht, ist in diesem Fall eine Bilanzierung gemäß StVO durchzuführen (u.a. 50 % - Regel, siehe Kapitel 5.2.1).

### 5.3 Bewirtschaftungszonen

Im derzeitigen Zustand (keine Parkraumbewirtschaftung) versuchen Autofahrende aller Nutzergruppen, möglichst zielnah zu parken. Dies ist jedoch hauptsächlich für Kunden wichtig, welche i.d.R. auch höhere Gebühren akzeptieren. Zur verträglichen Verteilung der Nutzergruppen werden grundsätzlich zwei Parkzonen vorgeschlagen (vgl. **Abbildung 4**):

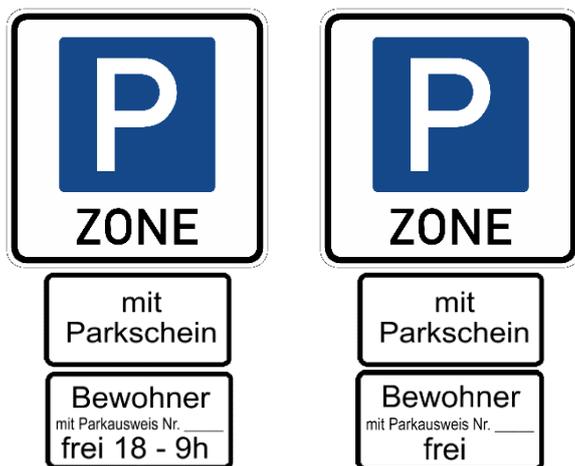
- Zone 1: Umfeld Tempelhofer Damm
  - Montag bis Freitag von 9 bis 20 Uhr/ Samstag von 9 bis 14 Uhr
  - Höchstparkdauer: 2 Std.
  - Gebühr: 0,50 €/ 15 min
  - ggf. Sonderparkrechte (Handwerker/ Gäste/ etc.)
  - Bewohnerparken ganztags (ggf. nur in gesonderten Straßenräumen)
  - Bewohnerparken in finanziell bewirtschafteten Bereichen ggf. ab einer festgelegten Zeit
- Zone 2: entferntere Bereiche
  - Montag bis Freitag von 9 bis 18 Uhr
  - Höchstparkdauer: keine
  - Gebühr: 0,25 €/ 15 min
  - Tagesticket: 4 €
  - ggf. Sonderparkrechte (Handwerker/ Gäste/ etc.)
  - Bewohnerparken ganztags (ggf. nur in gesonderten Straßenräumen)

Zur Abgrenzung der Zonen werden zwei Möglichkeiten vorgeschlagen. In **Abbildung 4** entspricht die aktuell favorisierte Variante der farblichen Hervorhebung. Die alternative Abgrenzung (dick gestrichelte Linie) dient als Orientierung, sofern sich im Rahmen des Evaluierungsprozesses Verdrängungseffekte herausstellen sollten, die eine Ausweitung von Zone 1 erfordern.

### 5.4 Bewohnerparkbereiche

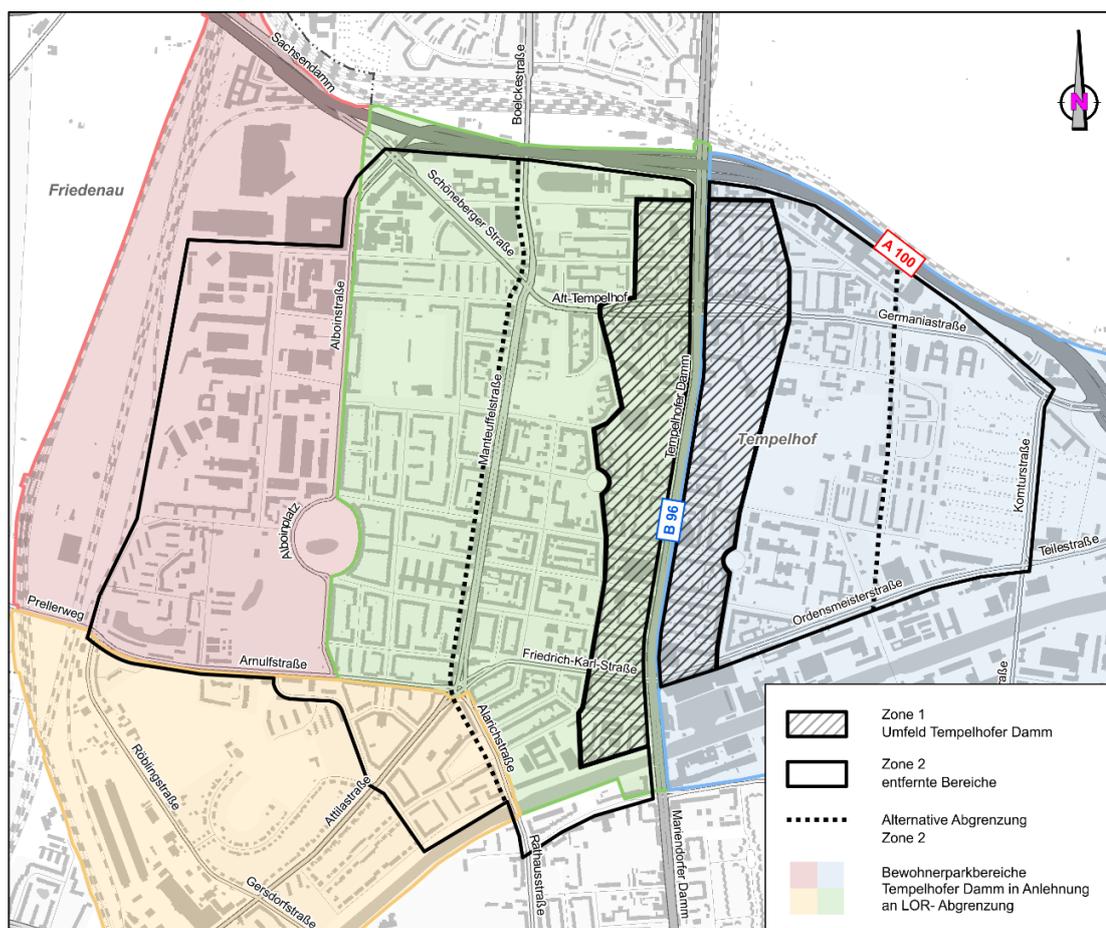
Zu Verbesserung der Situation für die Bewohner im Untersuchungsgebiet sollen Bewohnerparkbereiche eingerichtet werden. Diese ermöglichen Bewohnern das Abstellen des Kfz für eine geringe Gebühr (in Berlin aktuell 20,40 € für zwei Jahre) in festgelegten Gebieten. Die Bewohnerparkbereiche werden in der bundesdeutschen Hauptstadt aktuell an den „lebensweltlich orientierten Räumen“ (LOR) angelehnt und sollen nicht kleiner als 0,7 km<sup>2</sup> sein. In Entsprechung dieser Festlegungen resultieren vier Bewohnerparkbereiche, die in **Abbildung 5** dargestellt sind.

Bei der Bewirtschaftung im Mischprinzip ist aufgrund der hohen Nachfrage im nahen Umfeld des Tempelhofer Damms nicht davon auszugehen, dass die tagsüber bestehenden Konflikte zwischen Bewohnern und Kunden durch die Verlagerung der Beschäftigten in Gänge gelöst werden. Bei der Umsetzung des Mischprinzips wird darum auch für das Bewohnerparken die Aufteilung in zwei Bereiche vorgeschlagen.



links Grafik 21:  
Beschilderung Mischprinzip in den zum Tempelhofer Damm zuführenden Straßen, Bewirtschaftungszone 1 (Umfeld Tempelhofer Damm)

rechts Grafik 22:  
Beschilderung Mischprinzip in Bewirtschaftungszone 2 (entferntere Bereiche)



Grafik 23: Kombination Bewohnerparkbereiche und Parkzonen, in den zuführenden Straßen zum Tempelhofer Damm (Zone 1) ist die zeitliche Begrenzung des Bewohnerparkens in Erwägung zu ziehen

## 5.5 Bereiche zum Liefen und Laden

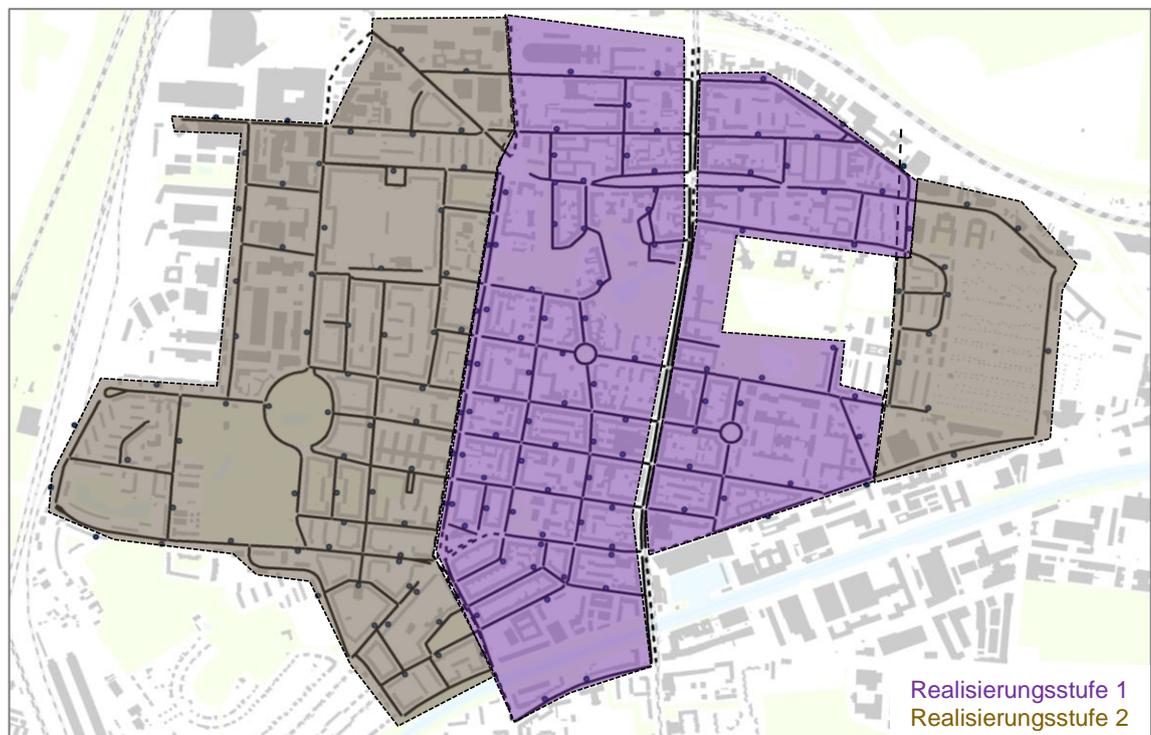
Im Rahmen der Umgestaltung des Tempelhofer Damms sollen im Verlauf des Straßenzuges Lieferzonen eingerichtet werden, die dem Lieferverkehr von 8 bis 15 Uhr zur Verfügung stehen. Abseits dieses Zeitfensters und besonders in den frühen Morgenstunden benötigen Dienstleister häufig dennoch Möglichkeiten zum Anliefern.

Es wird deshalb vorgeschlagen, bei der Umsetzung des Konzeptes in den einmündenden Straßen zum Tempelhofer Damm zusätzliche Bereiche nahe betroffener Geschäfte von 6 bis 22 Uhr vorsorglich einzuplanen und bei Bedarf anzuordnen.

## 5.6 Realisierung

Die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung ist häufig auch von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln abhängig. Vorgeschlagen werden darum vorerst zwei Möglichkeiten:

- komplette Realisierung der Parkraumbewirtschaftung in einem Zuge, sofern ausreichend Haushaltsmittel zur Verfügung stehen
- Realisierung der Parkraumbewirtschaftung in zwei Stufen, sofern Haushaltsmittel vorerst nicht für die komplette Realisierung ausreichen (vgl. nachfolgende Grafik zur möglichen Abgrenzung)



Grafik 24: mögliche Abgrenzung bei der Realisierung in zwei Stufen

Im Falle des Mischprinzips sind in Realisierungsstufe 1 etwa 150 Parkscheinautomaten aufzustellen, Realisierungsstufe 2 beinhaltet ca. 105 PSA. Bei der Umsetzung des Trennprinzips sind pro Realisierungsstufe je ca. 60 PSA aufzustellen.

## 5.7 Ausstattung der Parkscheinautomaten

Für die anzuschaffenden Parkscheinautomaten werden folgende Voraussetzungen empfohlen:

- Zahlung am PSA mit EC-Karte (ggf. kontaktlos) und Bargeld
- Hinweisschilder zum Handyparken (SMS und/ oder App)
- Stromversorgung über Solarmodule

Aufgrund der teils verschatteten Straßenzüge ist im Vorhinein zu prüfen, ob die Stromversorgung über Solarmodule ausreicht oder ein Teil der PSA ggf. an das Stromnetz anzuschließen ist. Damit verbundene eventuelle Mehrkosten fließen nicht in die erste Kostenschätzung ein.

## 5.8 Kosten

### 5.8.1 Investitionskosten

Posten	Anzahl	Kosten/ Stk. in EUR	Gesamtkosten je Posten in EUR
<b>Mischprinzip</b>			
Parkzone	ca. 2x (30 - 40)	150 - 250*	9.000 - 20.000
klassische Beschilderung	ca. 350	150 - 250*	52.500 - 87.500
Parkscheinautomaten	ca. 255	3.500 - 5.000**	892.500 - 1.275.000
<b>geschätzte Investitionskosten Mischprinzip:</b>			<b>954.000 - 1.382.500</b>
<b>Trennprinzip</b>			
Parkzone	ca. 2x (30 - 40)	150 - 250*	9.000 - 20.000
zzgl. Bewohnerparken	ca. 250	150 - 250*	37.500 - 62.500
klassische Beschilderung	ca. 350	150 - 250*	52.500 - 87.500
Parkscheinautomaten	ca. 120	3.500 - 5.000**	420.000 - 600.000
<b>geschätzte Investitionskosten Trennprinzip:</b>			<b>519.000 - 770.000</b>
* - Kosten je nach Schildern und ZZ ca. 150 – 250 € inkl. Aufstellen pro Schild inkl. Mast/ Erdanker			
** - Kosten PSA je nach Ausstattung ca. 3.500 bis 5.000 € und zzgl. Aufstellen/ Medien pro PSA			

Tabelle 3: Schätzung Investitionskosten

5.8.2 Laufende Kosten

Posten	Anzahl	Kosten/ Stk. (bzw. p.P.) p.a. in EUR	Gesamtkosten p.a. je Posten in EUR
<b>Mischprinzip</b>			
Wartung PSA*	ca. 255	ca. 1.000 - 1.500	255.000 - 382.500
laufende Kosten PSA**	ca. 255	ca. 100 - 200	25.500 - 51.000
Kontrollpersonal***	28	ca. 60.000 - 80.000	1.680.000 - 2.240.000
zentrale Verwaltung	pauschal	100.000	100.000
<b>geschätzte laufende Kosten p.a. Mischprinzip:</b>			<b>2.060.500 - 2.773.500</b>
<b>Trennprinzip</b>			
Wartung PSA*	ca. 120	ca. 1.000 - 1.500	120.000 - 180.000
laufende Kosten PSA**	ca. 120	ca. 100 - 200	12.000 - 24.000
Kontrollpersonal***	28	ca. 60.000 - 80.000	1.680.000 - 2.240.000
zentrale Verwaltung	pauschal	100.000	100.000
<b>geschätzte laufende Kosten p.a. Trennprinzip:</b>			<b>1.912.000 – 2.544.000</b>
<p>* – je nach Ausstattung, Anbieter, etc.  ** – je nach Ausstattung, Gebühren für Kreditkarten/ Handy etc.  *** – Kontrollpersonal in Vollzeitäquivalenten, Schätzung der Stadtverwaltung (Ordnungsamt) für Gebiete Rathaus Tempelhof, Manteufelstraße und Lindenhofsiedlung: 27 Vollzeitstellen, zzgl. 1 Stelle für das Gebiet Marienhöhe</p>			

Tabelle 4: Schätzung laufende Kosten

## 6. Umsetzungskonzept und Ausblick

### 6.1 Wahl der umzusetzenden Strategie

Die geplante Umgestaltung des Tempelhofer Damms geht mit einer Verknappung des bereits stark ausgelasteten Parkraums einher und sorgt somit für zusätzlich erhöhten Parkdruck. Da die Verlagerungen des ruhenden Verkehrs vom Tempelhofer Damm ausgehend voraussichtlich bis deutlich in die entfernteren Bereiche hinein spürbar sein werden, wird eine **Parkraumbewirtschaftung des gesamten Untersuchungsgebietes** favorisiert.

Empfohlen werden **zwei Bewirtschaftungszonen**, die das Untersuchungsgebiet v.a. bezüglich der Gebührenhöhe und Geltungszeiträume einteilen: das Umfeld des Tempelhofer Damms und die entfernteren Bereiche. Die Einteilung in *Abbildung 4* enthält einen Vorschlag zur ersten Umsetzung sowie eine Alternative, falls stärkere Verlagerungseffekte auftreten sollten.

Die empfohlenen **Bewohnerparkbereiche** richten sich an den lebensweltlich orientierten Räumen aus und werden in *Abbildung 5* dargestellt. Gegebenenfalls ist eine zeitliche Begrenzung des Bewohnerparkens im Umfeld des Tempelhofer Damms (Bewirtschaftungszone 1) nötig, um auch Kunden und Besuchern ausreichend Stellplätze anbieten zu können.

Von den prinzipiell möglichen Bewirtschaftungsformen wurde sich verwaltungsintern auf das **Mischprinzip** geeinigt, da somit keine Parkraumbilanzierung notwendig und die in Berlin gängige Bewirtschaftung beibehalten wird.

### 6.2 Abschätzung der Wirtschaftlichkeit

Durch die Verwaltung wird die Realisierung in einem Zuge angestrebt. Dazu sind nach erster Schätzung etwa 0,95 Mio. bis 1,39 Mio. EUR an einmaligen Investitionskosten und etwa 2,06 Mio. bis 2,78 Mio. EUR p.a. laufende Kosten anzusetzen.

Um Aussagen über die Wirtschaftlichkeit treffen zu können, sind die laufenden Kosten den potentiellen Einnahmen gegenüberzustellen. Die künftigen Einnahmen hängen von zahlreichen Faktoren ab, von denen einige nicht genau abgrenzbar sind. Zur Abschätzung möglicher Einnahmen werden deshalb folgende Grundvoraussetzungen definiert:

- Generierung von Einnahmen nur durch die ermittelten und jeweils auf die gesamte Parkzone hochgerechneten Fremdparker montags bis freitags
- keine Betrachtung möglicher Änderungen im Nutzungsverhalten – bspw. Verlagerungen vom Tempelhofer Damm ins Umfeld, Verlagerungen von Beschäftigten, Ausweichen auf Parkhäuser/ Parkdecks, etc.

- keine Betrachtung von Einnahmen durch Verwargelder o.ä. (Parken ohne Ticket, Parkdauer überschritten, etc.)

Unter den genannten Voraussetzungen werden die potentiellen Einnahmen für das Untersuchungsgebiet wie folgt überschlagen:

	Kfz/ h <sup>1</sup>	Zeitbereich [min] <sup>2</sup>	Tagestickets <sup>3</sup>	Gebühr/ 15 min	Gebühr Tages-ticket	Einnahmen pro Tag <sup>4</sup>	Einnahmen pro Jahr <sup>5</sup>
Zone 1	384	660	-	0,50 €	-	8.448 EUR	2,11 Mio. EUR
Zone 2	575	540	673	0,25 €	4,00 €	7.867 EUR	1,97 Mio. EUR

<sup>1</sup> – durchschnittlich parkende Kfz (Fremdparker) pro Stunde über gesamten Erhebungszeitraum  
<sup>2</sup> – Dauer des Zeitbereichs, in dem Gebühren erhoben werden (Zone 1: 9-20 Uhr, Zone 2: 9-18 Uhr)  
<sup>3</sup> – Anzahl erworbener Tagestickets (Anteil durchschnittlich parkende Kfz von 3 bis 7 Stunden)  
<sup>4</sup> – gerundet auf volle EUR  
<sup>5</sup> – bei insgesamt 50 Wochen p.a. mit durchschnittlichen Einnahmen, gerundet auf volle 10.000 EUR

Tabelle 5: Schätzung jährlicher Einnahmen

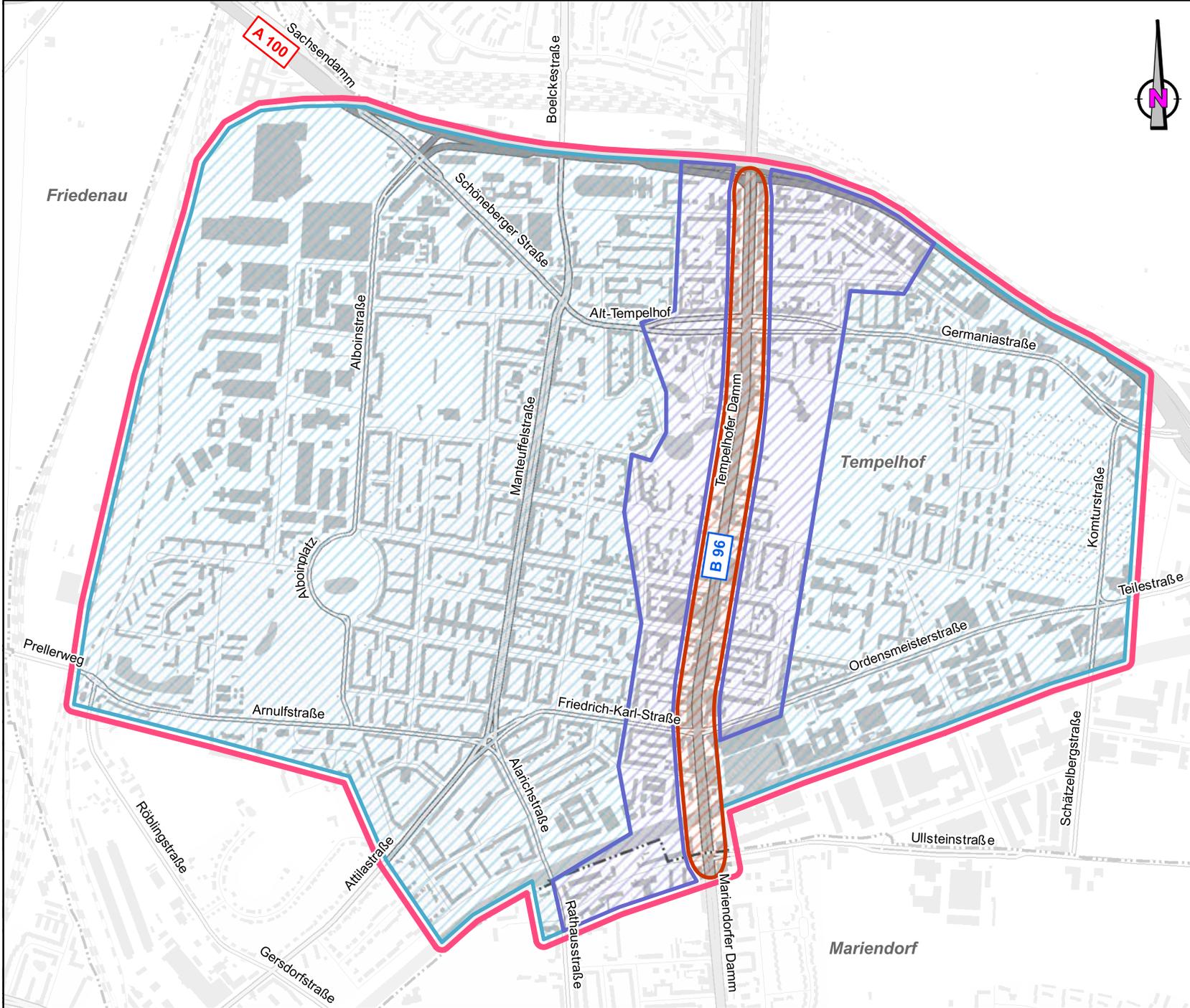
Ersichtlich wird, dass die potentiellen Einnahmen die geschätzten laufenden Kosten um ca. 1,28 Mio. bis 1,98 Mio. EUR übersteigen. In erster Näherung ist das Maßnahmenpaket zur Bewirtschaftung nach dem Mischprinzip demzufolge wirtschaftlich. Genaue Aussagen sind jedoch erst im Rahmen einer Evaluierung zu treffen.

### 6.3 Ausblick

Das Konzept zum Ruhenden Verkehr im Umfeld des Tempelhofer Damms ist durch die Bezirksverordnetenversammlung zu beschließen und wird im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung im vierten Quartal 2020 bekanntgegeben. Danach erfolgt die Ausführungsplanung (Beschilderungsplan, Aufstellung der PSA, etc.).

Bei Umsetzung des Konzeptes wird in jedem Fall die Erstellung eines Evaluierungskonzeptes empfohlen. Darin sind v.a. Zeiträume zur Überprüfung der Maßnahmenumsetzung und Maßnahmenwirkung sowie die Kriterien zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit festzulegen. Evaluierungsberichte ermöglichen somit die genaue Beurteilung der Zielerreichung sowie ggf. die Anpassung des Parkraumkonzeptes an nicht vorhersehbare Effekte.

# Abbildungen



**Bezirksamt  
Tempelhof-Schöneberg**

**Parkraumkonzept  
Tempelhofer Damm**

**Abgrenzung und Aufteilung des  
Untersuchungsgebietes**

-  Begrenzung Untersuchungsgebiet
-  TUG1: Tempelhofer Damm
-  TUG2: Umfeld Tempelhofer Damm
-  TUG3: entfernte Bereiche

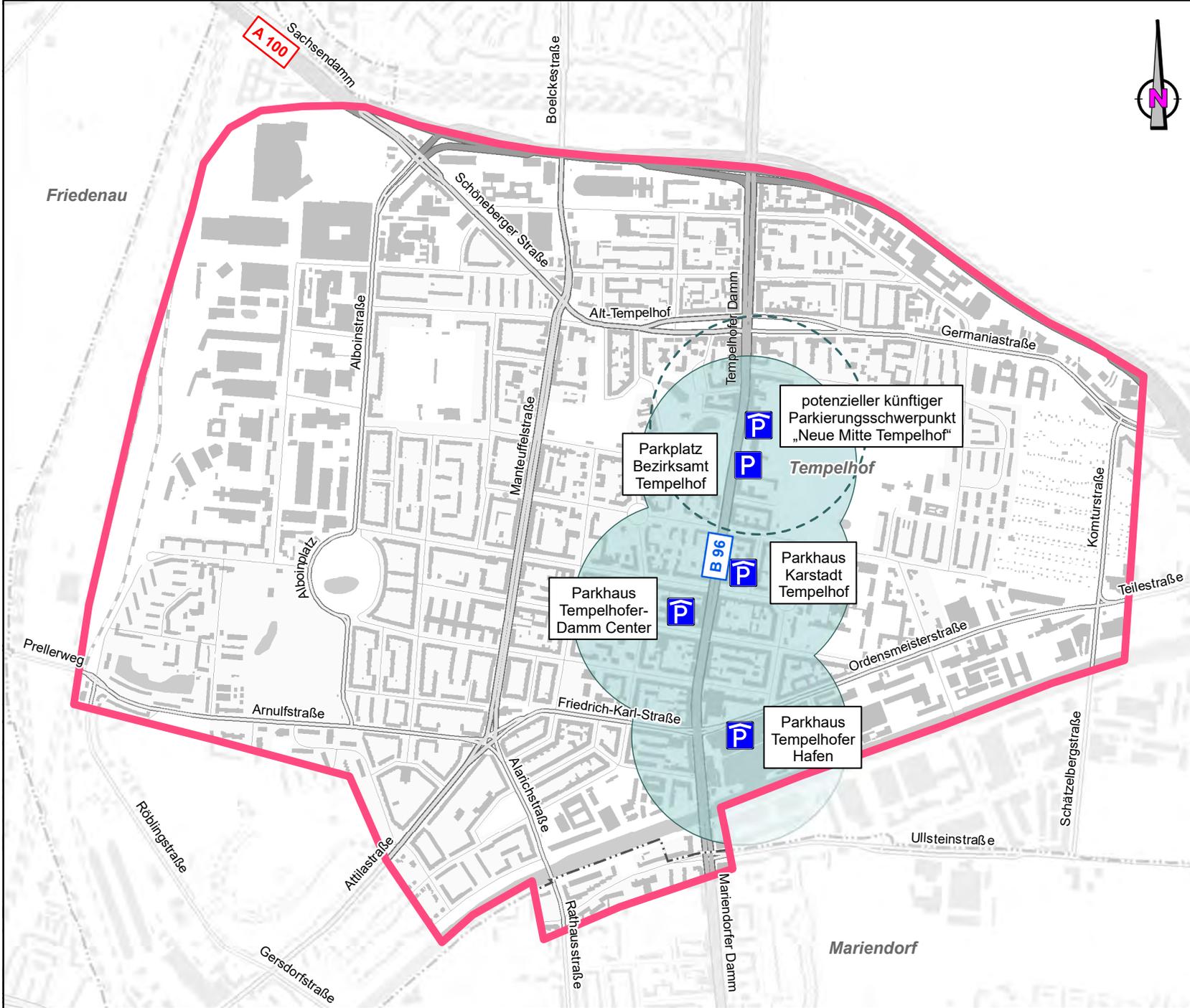
-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  sonstige Hauptverkehrsstraße
-  Eisenbahn
-  Bezirksregionsgrenze

**Karteninhalte**  
 Grundkarte: OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL  
 Bezirksregionsgrenzen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Berlin

**Abbildung 1**

**Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme**  
 Mobilität - Umwelt - Verkehr

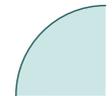




**Bezirksamt  
Tempelhof-Schöneberg**

**Parkraumkonzept  
Tempelhofer Damm**

**Parkierungsschwerpunkte am  
Tempelhofer Damm**

-  Begrenzung Untersuchungsgebiet
-  Erschließungsradius (300m)
-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  sonstige Hauptverkehrsstraße
-  Eisenbahn
-  Bezirksregionsgrenze

**Karteninhalte**  
 Grundkarte: OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL  
 Bezirksregionsgrenzen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Berlin

**Abbildung 2**

**Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme**  
 Mobilität - Umwelt - Verkehr





# Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg

## Parkraumkonzept Tempelhofer Damm

### Parkraumauslastung wochentags 11.00/ 15.00/ 21.00 und 02.00 Uhr

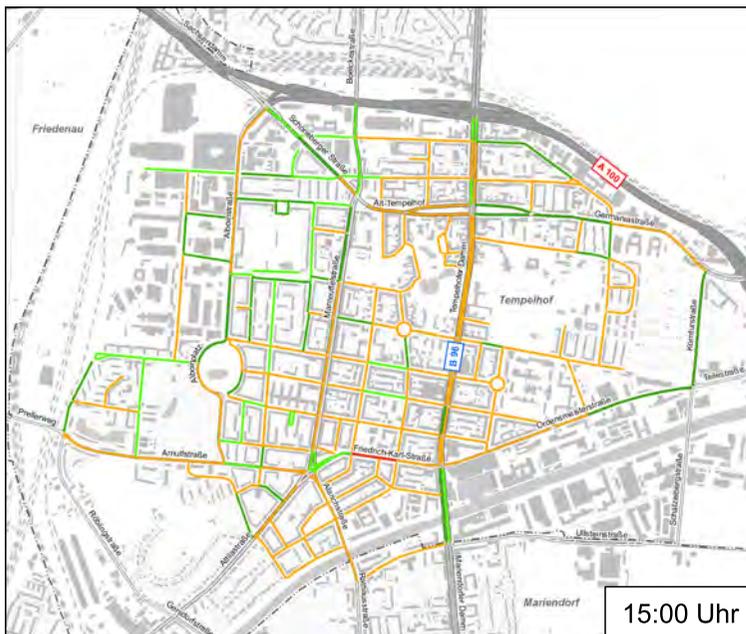
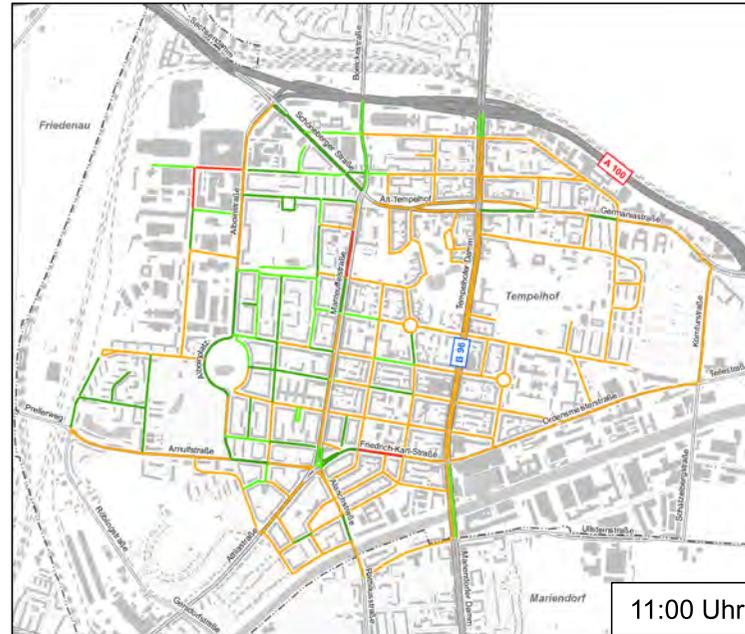
- 0 % - 70 %
- > 70 % - 85 %
- > 85 % - 100 %
- > 100 %

- A 100 Autobahn
- B 96 Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- sonstige Hauptverkehrsstraße
- Eisenbahn
- Bezirksregionsgrenze

**Karteninhalte**  
 Grundkarte: OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL  
 Bezirksregionsgrenzen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Berlin

Abbildung 3a

**Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme**  
 Mobilität - Umwelt - Verkehr

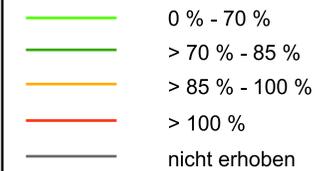




## Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg

### Parkraumkonzept Tempelhofer Damm

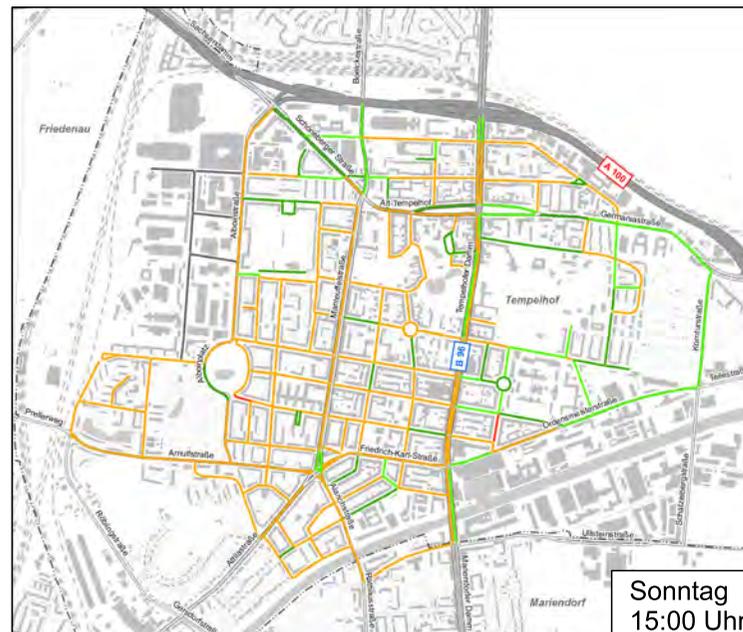
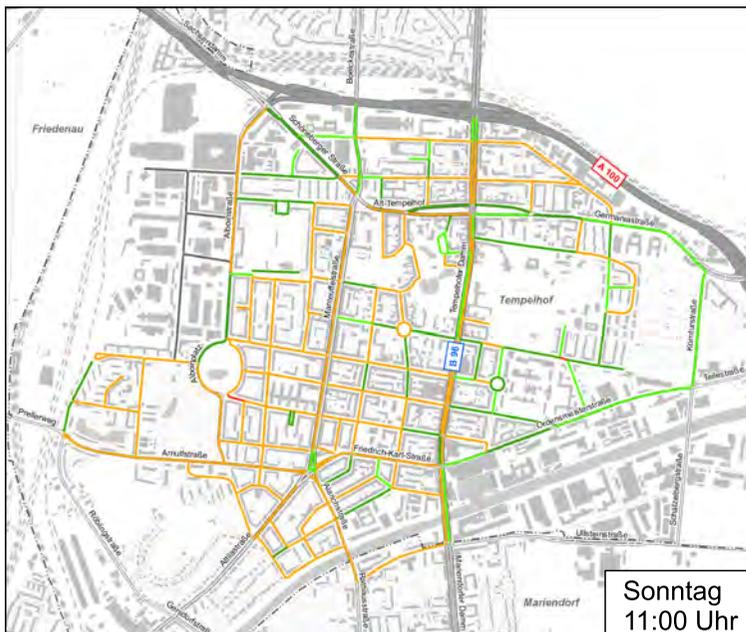
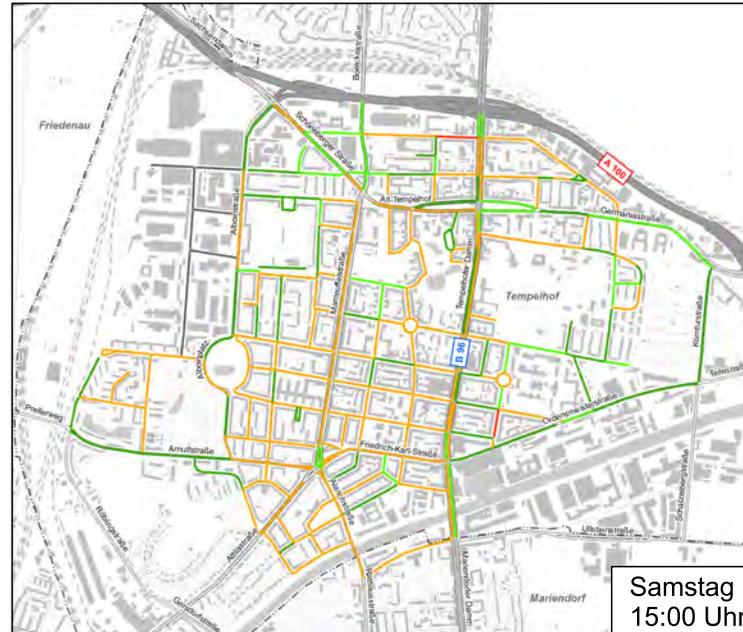
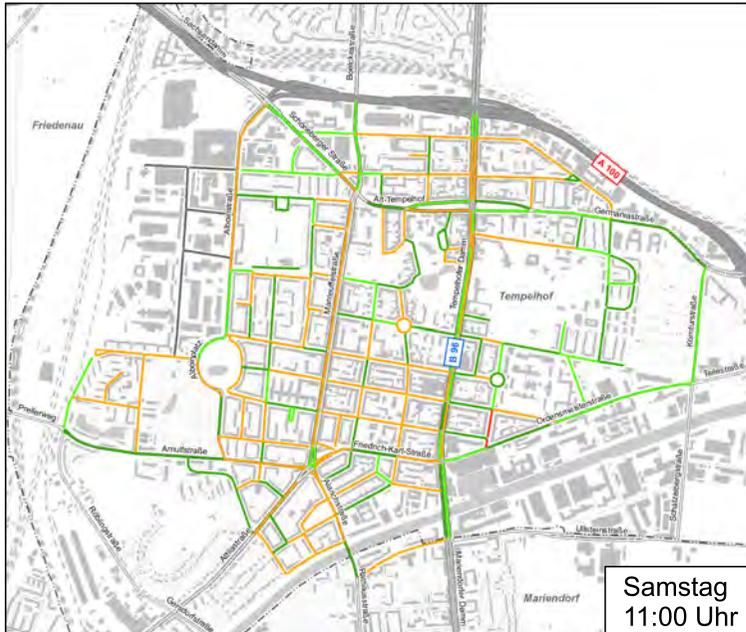
#### Parkraumauslastung samstags und sonntags 11.00 und 15.00 Uhr

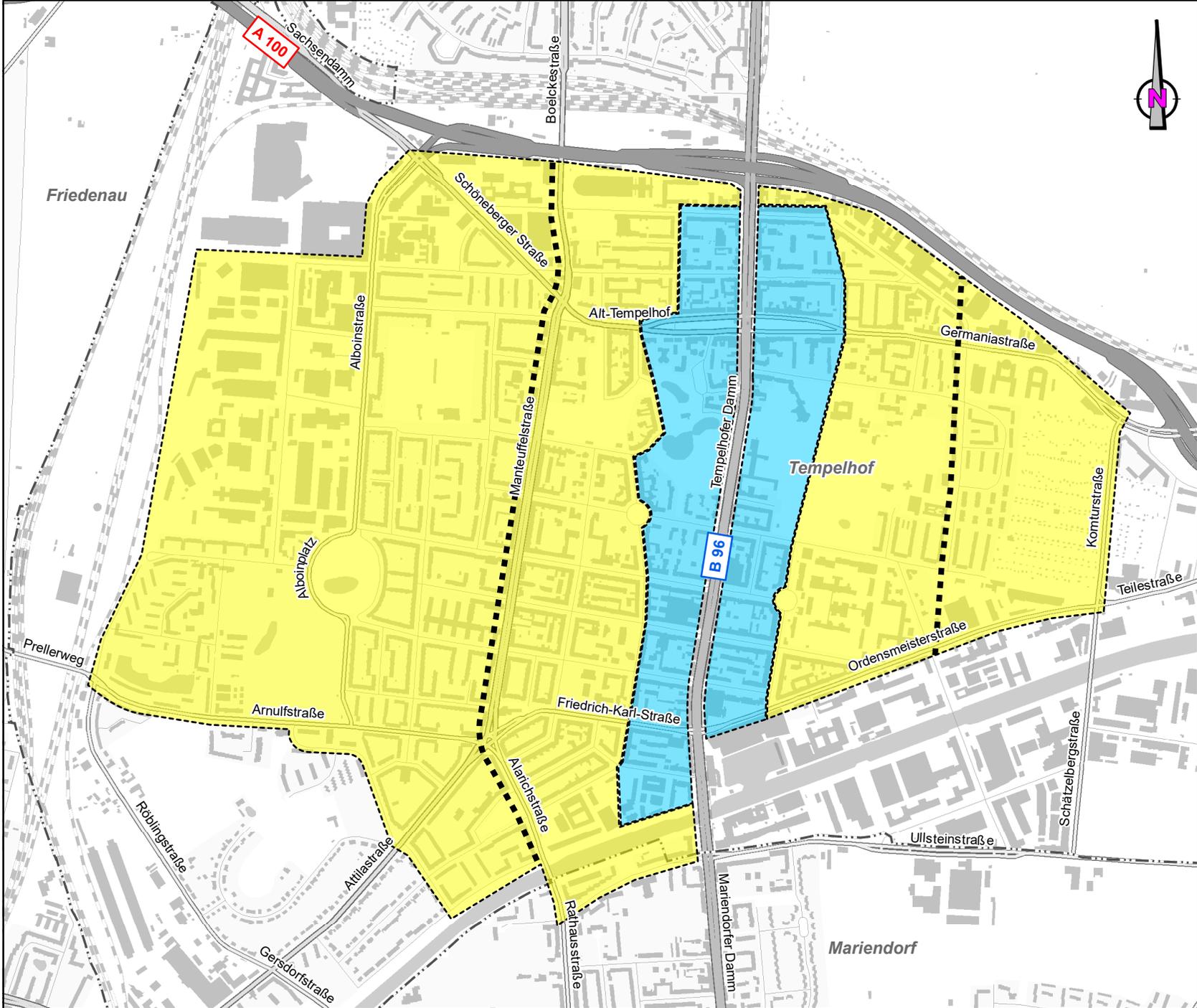


**Karteninhalte**  
Grundkarte: OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL  
Bezirksregionsgrenzen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Berlin

Abbildung 3b

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr

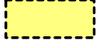




**Bezirksamt  
Tempelhof-Schöneberg**

**Parkraumkonzept  
Tempelhofer Damm**

**Parkraumbewirtschaftung -  
Parkzonen**

-  Zone 1  
Umfeld Tempelhofer Damm
-  Zone 2  
entfernte Bereiche
-  Alternative Abgrenzung  
Zone 2

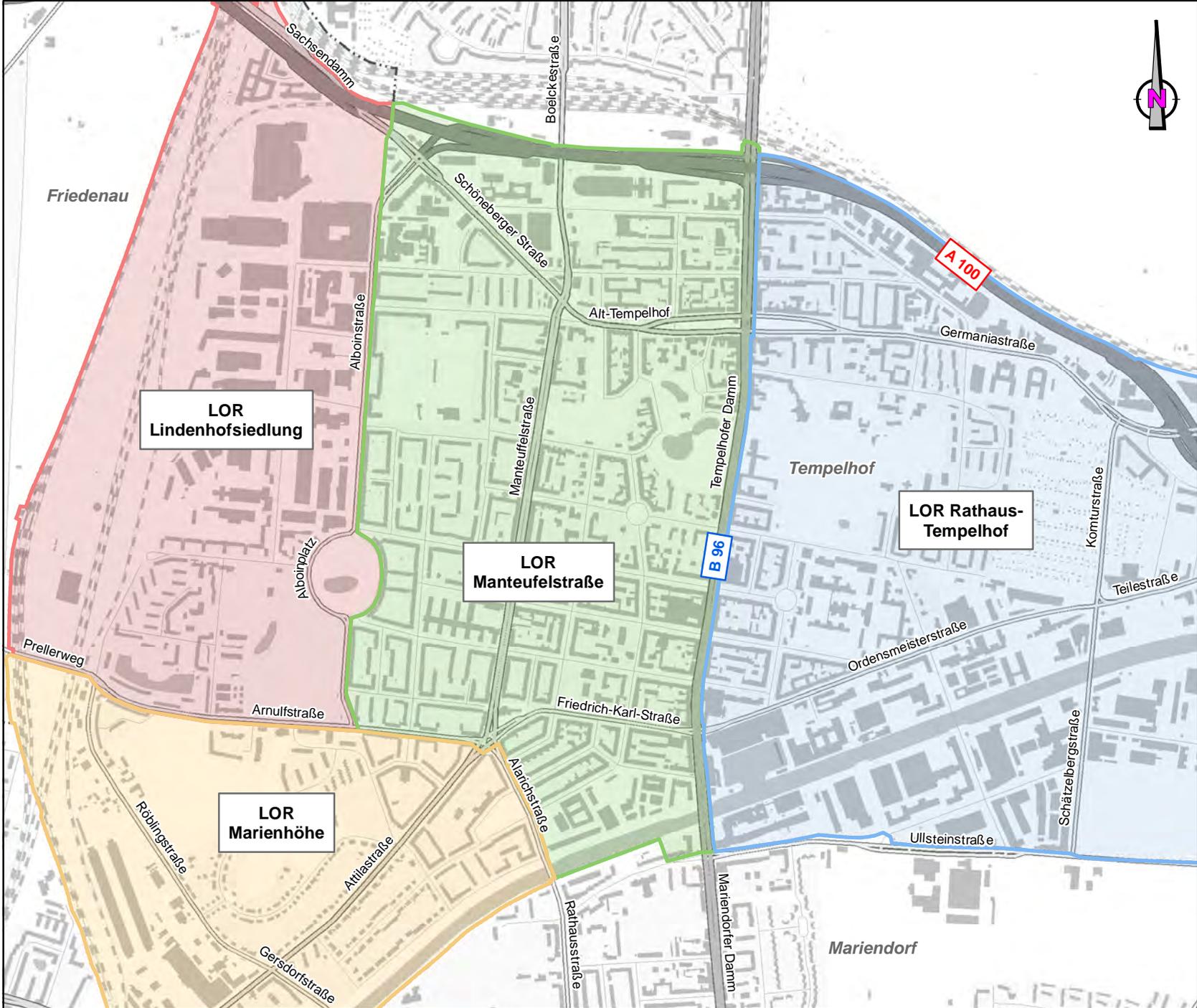
-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  sonstige Hauptverkehrsstraße
-  Eisenbahn
-  Bezirksregionsgrenze

**Karteninhalte**  
 Grundkarte: OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL  
 Bezirksregionsgrenzen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen,  
 Berlin

**Abbildung 4**

**Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme**  
 Mobilität - Umwelt - Verkehr

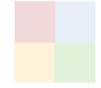




**Bezirksamt  
Tempelhof-Schöneberg**

**Parkraumkonzept  
Tempelhofer Damm**

**Parkraumbewirtschaftung -  
Bewohnerparkbereiche**

 Bewohnerparkbereiche  
Tempelhofer Damm in Anlehnung  
an LOR- Abgrenzung

-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  sonstige Hauptverkehrsstraße
-  Eisenbahn
-  Bezirksregionsgrenze

**Karteninhalte**  
Grundkarte: OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL  
Bezirksregions- und LOR-Grenzen: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung  
und Wohnen, Berlin

**Abbildung 5**

**Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme**  
Mobilität - Umwelt - Verkehr

