

# Untersuchung der Nutzung der Kfz-Stellplätze

Kurzstudie

Sören Bergmann

8. Juli 2020

## Zusammenfassung

In dieser Kurzuntersuchung wurde für das Gleimviertel (Berlin) die Nutzung der PKW-Stellflächen im Gleimkiez in Berlin an drei verschiedenen repräsentativen Zeitpunkten untersucht. Wegen der Corona-Restriktionen fanden in der Max-Schmeling-Halle und im Sportpark zum Zeitpunkt der Untersuchung keine Veranstaltungen statt, so dass die Nutzung des öffentlichen Verkehrsraumes durch Veranstaltungsbesucher wegfiel.

Ergebnisse der Untersuchung:

- In allen drei Untersuchungen wurde der mit Abstand größte Anteil (zwischen 54% und 73%) der KfZ-Stellflächen von Anwohnern zum Abstellen ihres Fahrzeuges genutzt.
- Die leerstehenden Parkplätze hatten bei allen Zählungen den zweitgrößten Anteil: Sie betragen je nach Zählung zwischen 16% und 33%(!). Man kann davon ausgehen, dass einige dieser Stellplätze während Veranstaltungen im Sportpark und in der Max-Schmeling-Halle genutzt werden. Dies wirft aber die Frage auf, ob ein Wohngebiet als Parkplatz für Großveranstaltungen dienen sollte.
- Der Anteil der anderen Nutzungsarten, (Besucher, Illegale Nutzung, Arbeitserfordernisse, Carsharing) spielten im Vergleich zu dem Anwohnerparken bzw. Leerstand eine untergeordnete Rolle: Er betrug zusammen zwischen 12% und 14%.
- Die in [1] (Studie zur Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg, 2008) getroffenen Annahmen und Prognosen stimmen auf den ersten Blick ganz gut mit der jetzigen Situation überein (Prognostizierter Leerstand: 35%, realer Leerstand: ca. 29%, Prognostizierte Besucherzahl: 4%, Reale Besucherzahl: 4%).
- Der Anteil der Carsharing-Fahrzeuge lag bei 1% in allen Zählungen und ist somit nicht relevant. Wenn wirklich der Wunsch herrscht, Carsharing durchzusetzen, muss dies anders als momentan gefördert werden.
- In der Gleimstraße waren tagsüber viele KfZ-Stellplätze ungenutzt während sich auf dem Gehweg Gastronomie, Fußgängerverkehr und andere Nutzungsarten drängelten. Eine absurde Situation und ein Beispiel für ineffiziente Nutzung des öffentlichen Raumes. Am Sonntag konnte man zusätzlich beobachten, dass auch die Fahrbahn selten von KfZ genutzt wurde, aber auch keiner anderen Nutzungsart zur Verfügung steht.

Die Corona-Restriktionen waren während der Zählungen weitestgehend gelockert, es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass sich diese Restriktionen auf die Ergebnisse ausgewirkt hat (z.B. mehr Anwohner sind Wochentags zuhause wegen Homeoffice). In Gesprächen mit Mitarbeitern des Ordnungsamtes bekam ich den Eindruck, dass die Situation nicht besonders vom „normalen“ Betrieb ohne Corona-Restriktionen abweicht.

## Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
2. Methodik	4
3. Ergebnisse	5
4. Auswertung	5
5. Diskussion der Ergebnisse	6
A. Daten nach Straßen aufgeschlüsselt	8
Literatur	9

## Zusammenfassung

In dieser Kurzuntersuchung wurde für das Gleimviertel (Berlin) die Nutzung der PKW-Stellflächen im Gleimkiez in Berlin an drei verschiedenen repräsentativen Zeitpunkten untersucht. Wegen der Corona-Restriktionen fanden in der Max-Schmeling-Halle und im Sportpark zum Zeitpunkt der Untersuchung keine Veranstaltungen statt, so dass die Nutzung des öffentlichen Verkehrsraumes durch Veranstaltungsbesucher wegfiel.

Ergebnisse der Untersuchung:

- In allen drei Untersuchungen wurde der mit Abstand größte Anteil (zwischen 54% und 73%) der KfZ-Stellflächen von Anwohnern zum Abstellen ihres Fahrzeuges genutzt.
- Die leerstehenden Parkplätze hatten bei allen Zählungen den zweitgrößten Anteil: Sie betragen je nach Zählung zwischen 16% und 33%(!). Man kann davon ausgehen, dass einige dieser Stellplätze während Veranstaltungen im Sportpark und in der Max-Schmeling-Halle genutzt werden. Dies wirft aber die Frage auf, ob ein Wohngebiet als Parkplatz für Großveranstaltungen dienen sollte.
- Der Anteil der anderen Nutzungsarten, (Besucher, Illegale Nutzung, Arbeitserfordernisse, Carsharing) spielten im Vergleich zu dem Anwohnerparken bzw. Leerstand eine untergeordnete Rolle: Er betrug zusammen zwischen 12% und 14%.
- Die in [1] (Studie zur Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg, 2008) getroffenen Annahmen und Prognosen stimmen auf den ersten Blick ganz gut mit der jetzigen Situation überein (Prognostizierter Leerstand: 35%, realer Leerstand: ca. 29%, Prognostizierte Besucherzahl: 4%, Reale Besucherzahl: 4%).
- Der Anteil der Carsharing-Fahrzeuge lag bei 1% in allen Zählungen und ist somit nicht relevant. Wenn wirklich der Wunsch herrscht, Carsharing durchzusetzen, muss dies anders als momentan gefördert werden.

- In der Gleimstraße waren tagsüber viele KfZ-Stellplätze ungenutzt während sich auf dem Gehweg Gastronomie, Fußgängerverkehr und andere Nutzungsarten drängelten. Eine absurde Situation und ein Beispiel für ineffiziente Nutzung des öffentlichen Raumes. Am Sonntag konnte man zusätzlich beobachten, dass auch die Fahrbahn selten von KfZ genutzt wurde, aber auch keiner anderen Nutzungsart zur Verfügung steht.

Die Corona-Restriktionen waren während der Zählungen weitestgehend gelockert, es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass sich diese Restriktionen auf die Ergebnisse ausgewirkt hat (z.B. mehr Anwohner sind Wochentags zuhause wegen Homeoffice). In Gesprächen mit Mitarbeitern des Ordnungsamtes bekam ich den Eindruck, dass die Situation nicht besonders vom „normalen“ Betrieb ohne Corona-Restriktionen abweicht.

## 1. Einleitung

Wie in meiner letzten Studie "Untersuchung zur Verteilung der öffentlichen Flächen im Gleimviertel" dargestellt, wird im Gleimkiez ca. 26% der öffentlichen Verkehrsfläche zum Parken für meist private KfZ reserviert.

In dieser Studie untersuche ich nun genauer, wie der zum Abstellen von privaten PKW reservierte öffentliche Raum von KfZ-Haltern genutzt wird. Dafür habe ich in drei repräsentativen zeitlichen Intervallen jeweils für alle im Kiez vorhandenen PKW-Stellflächen die momentane Nutzung notiert.

Die Nutzung der Fahrradstellplätze wurde nicht untersucht, da der mit Abstand größte Teil der Fahrräder nicht im öffentlichen Raum, sondern auf privaten Hinterhöfen und Kellern abgestellt ist und somit nicht einer Untersuchung zur Verfügung stand.

Hinweis: Eine ähnliche Untersuchung für ein größeres Gebiet in Pankow wurde schon 2008 zur Planung der Parkraumbewirtschaftung durchgeführt, im Quellenverzeichnis findet sich unter [1] der Link. Die Ergebnisse dieser Studie sind meiner Einschätzung nach vergleichbar mit den Ergebnissen meiner Studie. Sie eignet sich gut zur Prüfung der Pausibilität, da teilweise eine andere Methodik und offizielle Zahlen verwendet wurden.

## 2. Methodik

Untersucht wurde der Gleimkiez. Die Abgrenzung des Gebietes ist in der Abbildung 1 dargestellt. Die Zählungen wurden vom Autor und seinem Sohn Janosch durchgeführt. Während folgender Zeitintervalle wurden die Untersuchungen durchgeführt:

- Sonntag, 07.06.2020, 12:00 bis 14:00,
- Dienstag 09.06.2020, 21:30 bis 23:30
- Donnerstag, 11.06.2020 11:30 bis 13:30 Uhr

Diese drei Intervalle wählten wir, da sie unserer Meinung nach typische Nutzungszeiträume repräsentieren. Es gab in diesen Intervallen keine Ferien. Die Coronarestriktionen waren zum Zeitpunkt der Zählung weitgehend gelockert, mit der bedeutenden Ausnahme, dass in

der Max-Schmeling-Halle keine Veranstaltungen stattfanden und der Sportpark nur eingeschränkt genutzt wurde.

Folgende Nutzungsarten wurden für jeden Stellplatz notiert:

1. Anwohnerparken: Die Autos von Anwohnern wurden an der Parkplakette der Parkzone 43 identifiziert
2. Leerstand: Wenn ein Stellplatz nicht genutzt wurde, wurde er als leer aufgenommen
3. Arbeits-KfZ: Wenn das parkende KfZ eine entsprechende Genehmigung in der Windschutzscheibe hatte oder klar erkennbar als Firmenauto zu identifizieren war.
4. Blockierte Stellplätze: Wenn Stellflächen durch Baumaßnahmen oder andere zweckfremde Nutzungen blockiert waren, wurden sie als blockiert aufgenommen.
5. Illegal: Wenn PKW keine Parklegitimation hatten oder an Halteverbotszonen und Einfahrten parkten, wurden sie in diese Kategorie aufgenommen.
6. Park-App: einige Wenige PKW nutzten Park-Apps wie "ParkNow". Diese konnten nicht eindeutig einer Nutzungsart zugeordnet werden.
7. Besucher: Alle mit einem gültigen Parkschein.
8. Shared: Alle PKW, die eindeutig einem Carsharing-Verbund angehörten (DriveNow, Miles & More, ...)

### 3. Ergebnisse

In Tabelle 1 sind die Ergebnisse der Erfassung zur Parkraumnutzung für das gesamte untersuchte Gebiet dargestellt. Die Daten aufgeschlüsselt nach Straßen sind im Anhang in Tabelle 2 bis ?? dargestellt. Zu beachten ist, dass die Parkraumnutzung im gesamten Kiez nicht homogen ist, das heißt, dass es in manchen Straßen wie z.B. der Gleimstraße und der Gaudystraße bei allen Zählungen ein relativ hoher Anteil leerer Parkplätze gab, wohingegen die PKW-Stellflächen anderen Straßen wie der Korsörer Str. immer gut belegt waren. Die Werte in Tabelle 1 stellen also Durchschnittswerte dar.

### 4. Auswertung

Vorweg weise ich auf die Möglichkeit hin, dass die Ergebnisse durch die Corona-Einschränkungen nicht genau den „Normal“-Zustand der Jahre zuvor widerspiegeln, wie auch immer man „Normal“ definiert. Folgende Verzerrungen könnte ich mir vorstellen:

- Durch mehr Homeoffice steigt der Anteil des Anwohnerparkens tagsüber und sinkt der Anteil der leeren Parkflächen bzw. der Besucher
- Dadurch, dass keine Sportaktivitäten in der Max-Schmeling-Halle und im Sportpark stattfinden, fallen Besucher weg (auch ohne Großveranstaltungen)

Datum	07.06.20	09.06.20	11.06.20
Wochentag	Sonntag	Dienstag	Donnerstag
von	12:00 Uhr	21:30 Uhr	11:30 Uhr
bis	14:00 Uhr	23:30 Uhr	13:30 Uhr
Anwohner	54	73	56
Leer	33	16	29
Arbeit	1	1	2
Blockiert	4	4	4
Regelwidrig	0	4	4
Park-App	0	1	1
Besucher	7	1	3
Shared	1	1	0

Tabelle 1: Ergebnisse der Zählung (Alle Angaben zur Parkraumnutzung in %)

- Mehr Anwohner sind auf dem Land, wodurch mehr Leerstand herrscht.

In Gesprächen mit Mitarbeitern des Ordnungsamtes bekam ich aber den Eindruck, dass die Abweichungen zum „normalen“ Zustand nicht sehr groß sind, daher halte ich die Ergebnisse für repräsentativ.

Zu den Ergebnissen: Ein relativ konstanter Anteil der Parkplätze von 85% bis 89% stand entweder leer oder war von Anwohnern belegt. Die restlichen Nutzungsarten spielten daher nur eine untergeordnete Rolle.

In der Zählung von Dienstagnacht waren 73% der Plätze von Anwohnern belegt und 16% waren leer. Es ist spekulativ, aber es scheint möglich, dass dies auch ungefähr die gesamte Anzahl der PKW sein wird, die einen Anwohnerparkausweis erhalten haben. Dies wären dann 1378 PKW mit Anwohnerparkausweis, dies entspricht ca. 26% aller Haushalte. Hier wäre es interessant, die offiziellen Zahlen des Bezirksamtes zum Vergleichen zu bekommen. Sowohl am Sonntagmittag als auch Donnerstagmittag gab es mit 33% bzw. 29% eine recht hohe Leerstandquote. Der Raum war nicht zum Abstellen von PKW genutzt, konnte aber auch anderweitig nicht genutzt werden.

PKW, die zu Carsharing-Verbunden gehörten, betrug bei keiner Zählung mehr als 1% der abgestellten Fahrzeuge. Daher würde ich sagen, dass auch nach einigen Jahren der Bemühungen die Idee des Carsharing auf freiwilliger Basis in der jetzigen Form gescheitert ist.

Der Anteil der KfZ, die einen Handwerker ausweis bzw. andere Sondererlaubnisse hatte, lag bei 1% bis 2%.

Es ist möglich, dass bei normalem Betrieb in der Max-Schmeling-Halle und im Sportpark bei den Zählungen mehr Besucher und weniger Leerstand gezählt worden wäre. Das könnte in einer weiteren Studie noch einmal überprüft werden.

## 5. Diskussion der Ergebnisse

Da bei allen Zählungen mindestens 16% der Parkplätze leer standen, kann man überlegen, diese Parkplätze umzuwandeln in eine andere Nutzungsart. Um den Raum, der tagsüber leer

steht, nutzbar zu machen, könnte man ein temporäres Halteverbot an den entsprechenden Stellen aussprechen, und dort tagsüber Gastronomie zulassen o.ä. So würde wenigstens der leere Raum genutzt werden. Diese Maßnahme wäre besonders in der Gleimstraße interessant: Im hinteren Teil der Gleimstraße, also am Falkplatz, stehen tagsüber immer viele Stellplätze leer, während sich im vorderen Teil Gastronomie auf den Gehwegen drängelt und auch die PKW-Stellplätze meist belegt sind.

## A. Daten nach Straßen aufgeschlüsselt

	Anwohner	Leer	Arbeit	Blockiert	Illegal	App	Besucher	Shared
Gleimstraße	50,5	35,0	1,1	5,1	3,4	1,7	3,2	0,0
Kopenhagener Straße	68,0	14,4	3,7	3,2	5,7	0,7	4,0	0,2
Am Falkplatz	46,6	49,3	0,0	0,0	1,4	1,4	1,4	0,0
Ystader Str.	52,6	40,3	1,3	0,0	5,2	0,6	0,0	0,0
Korsörer Str.	71,3	21,8	1,0	1,0	2,0	0,0	3,0	0,0
Gaudystr.	49,4	36,3	2,4	6,4	1,6	1,6	1,6	0,8
Schönhauser Allee (119 bis 126)	48,0	32,0	0,0	4,0	4,0	0,0	12,0	0,0
Sonnenburger Str.	48,2	38,8	2,2	5,8	1,8	0,9	2,2	0,0
Cantianstr. 17 bis 33	51,1	19,1	4,3	19,1	4,3	2,1	0,0	0,0
Rhinower Str.	69,8	4,7	8,1	1,2	4,7	5,8	4,7	1,2
Schwedter Str. 76 bis 81	48,9	25,5	6,4	10,6	6,4	0,0	0,0	2,1

Tabelle 2: Ergebnisse der Zählung Donnerstagmittag (Alle Angaben in %)

	Anwohner	Leer	Arbeit	Blockiert	Illegal	App	Besucher	Shared
Gleimstraße	45,2	37,6	1,2	4,8	0,6	1,0	8,9	0,6
Kopenhagener Straße	60,7	31,8	0,2	0,7	0,0	0,2	5,8	0,5
Am Falkplatz	47,1	35,3	1,5	0,0	0,0	0,0	14,7	1,5
Ystader Str.	62,9	30,7	0,0	0,0	0,0	0,0	5,7	0,7
Korsörer Str.	74,5	17,6	1,0	1,0	0,0	0,0	5,9	0,0
Gaudystr.	49,8	39,2	0,4	6,5	0,0	0,0	3,8	0,4
Schönhauser Allee (119 bis 126)	50,0	39,3	3,6	7,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonnenburger Str.	49,3	38,2	2,8	5,1	0,0	0,5	3,2	0,9
Cantianstr. 17 bis 33	58,5	15,1	0,0	11,3	0,0	3,8	11,3	0,0
Rhinower Str.	57,0	23,3	0,0	8,1	0,0	0,0	11,6	0,0
Schwedter Str. 76 bis 81	70,6	15,7	0,0	0,0	2,0	0,0	11,8	0,0

Tabelle 3: Ergebnisse der Zählung Sonntagmittag (alle Angaben in %)

	Anwohner	Leer	Arbeit	Blockiert	Illegal	App	Besucher	Shared
Gleimstraße	45,2	37,6	1,2	4,8	0,6	1,0	8,9	0,6
Kopenhagener Straße	60,7	31,8	0,2	0,7	0,0	0,2	5,8	0,5
Am Falkplatz	47,1	35,3	1,5	0,0	0,0	0,0	14,7	1,5
Ystader Str.	62,9	30,7	0,0	0,0	0,0	0,0	5,7	0,7
Korsörer Str.	74,5	17,6	1,0	1,0	0,0	0,0	5,9	0,0
Gaudystr.	49,8	39,2	0,4	6,5	0,0	0,0	3,8	0,4
Schönhauser Allee (119 bis 126)	50,0	39,3	3,6	7,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Sonnenburger Str.	49,3	38,2	2,8	5,1	0,0	0,5	3,2	0,9
Cantianstr. 17 bis 33	58,5	15,1	0,0	11,3	0,0	3,8	11,3	0,0
Rhinower Str.	57,0	23,3	0,0	8,1	0,0	0,0	11,6	0,0
Schwedter Str. 76 bis 81	70,6	15,7	0,0	0,0	2,0	0,0	11,8	0,0

Tabelle 4: Ergebnisse der Zählung Dienstagnacht (Alle Angaben in %)



## Literatur

- [1] LKArgus GmbH. Parkraumbewirtschaftung prüfen: Machbarkeitsstudie Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg. Zugriff unter [https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/ordnungsamt/dokumente/pdf-dateien/mstudie\\_41\\_43.pdf](https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/ordnungsamt/dokumente/pdf-dateien/mstudie_41_43.pdf) . 2008.

# Impressum

## Herausgeber

Dipl.-Ing. Sören Bergmann  
Sonnenburger Str. 63  
10437 Berlin  
Anfragen bitte an: [info@prenzlverkehr.de](mailto:info@prenzlverkehr.de)

## Inhalte, Bearbeitung, Redaktion, Layout, Satz

Sören Bergmann

## Bildnachweis

-

## Versionsnummer

V2.0

Disclaimer: Die Daten, die dieser Untersuchung zu Grunde liegen, sind zum größten Teil während meiner Streifzüge durch den Kiez erhoben worden, die ich mit meinem neugeborenen Sohn Janosch unternommen habe. Sie sind gewissenhaft aufgenommen. Ich erhebe keinen Anspruch auf absolute Richtigkeit. Vergleiche mit den Ergebnissen offizielle Statistiken (Mobilitätsreport, Flächengerechtigkeitsreport) zeigen, dass die Ergebnisse plausibel sind. Auf Anfrage schicke ich interessierten Lesern gerne die Listen mit den Daten. Weiterhin sind alle ausdrücklich aufgefordert, die Daten zu überprüfen.



Der Text dieser Publikation wird unter der Lizenz Creative Commons Namensnennung – nicht kommerziell – Keine Bearbeitung 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0) veröffentlicht. Den vollständigen Lizenztext finden Sie unter <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.de>.

Die Verbreitung des Werkes ist unter den im Lizenztext genannten Bedingungen (mit Namensnennung, keine kommerzielle Nutzung, Keine Bearbeitung) gestattet und erwünscht.

Berlin, 8. Juli 2020