

---

# Der Verkehr in der Gleimstraße: Stichprobenartige Zählung, Nutzungskonflikte, Sicherheitsprobleme und Lösungsansätze

Kurzbericht

Sören Bergmann

18. September 2020

## Zusammenfassung

- Es wurde eine stichprobenartige Verkehrszählung in der Gleimstraße durchgeführt. Gezählt wurde der MIV (=Motorisierter Individualverkehr = „Autos“), Fahrradfahrer und Fußgänger an einem Wochentag innerhalb von drei Zeitintervallen: 06:30 Uhr bis 08:30 Uhr, 11:30 Uhr bis 13:30 Uhr und 16:30 Uhr bis 18:30 Uhr.
- Die Anzahl der gezählten Verkehrsteilnehmer war in diesen Zeiten recht ausgewogen: Von 5562 Verkehrsteilnehmer benutzten 38 % einen PKW, 31 % das Fahrrad und 30 % gingen zu Fuß.
- 64 % der PKW waren privat und nur mit einer Person besetzt.
- Obwohl die Nutzung der Verkehrsmittel zahlenmäßig recht ausgewogen war, hat der MIV durch den hohen Platzbedarf, die Gefährdung anderer Teilnehmer und die Lärm- und Schadstoffemissionen das Verkehrsgeschehen dominiert.
- Es wurden Probleme mit dem Verkehrsfluss und der Verkehrssicherheit beobachtet: Es kam zu Stauungen, die Sicherheit der Radfahrer auf der Fahrbahn war nicht immer gegeben und es kam zu Konflikten zwischen Fahrradfahrern (häufig Kinder und deren Eltern) und anderen Personen auf dem Gehweg
- Mit einer Reduzierung des PKW-Verkehrs und der PKW-Stellflächen könnte man viele der oben beschriebenen Probleme lösen.
- Da ein Großteil der Bewohner der Innenstadt kein PKW besitzt, dürften solche Maßnahmen, wenn gut kommuniziert, auf eine hohe Akzeptanz treffen. Dies hat Anne Hidalgo mit Ihrer Wiederwahl zur Bürgermeisterin in Paris zuletzt eindrucksvoll bewiesen.

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Methodik</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Ergebnisse</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Vergleich der Ergebnisse mit den offiziellen Zählungen 2018</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Diskussion</b>	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>Alternativen zur aktuellen Verkehrsorganisation</b>	<b>7</b>
<b>7</b>	<b>Fazit</b>	<b>8</b>
<b>A</b>	<b>Anhang</b>	<b>10</b>
	<b>Literatur</b>	<b>11</b>

### 1. Einleitung

Nachdem ich in meinen letzten Studien die Flächenverteilung und insbesondere die Parkplatzsituation im Gleimkiez untersucht habe, betrachte ich in dieser Studie nun den Verkehr auf der Gleimstraße. Dieser war unter anderem notwendig, weil ich keine offiziellen Daten zum Fußgängerverkehr in der Gleimstraße finden konnte - in den bisherigen Untersuchungen wurde nur der Fahrrad- und PKW-Verkehr gezählt.

Neben der reinen Darstellung meiner Ergebnisse und Beobachtungen werde ich in diesem Bericht auch einen Vorschlag zur Umgestaltung der Gleimstraße diskutieren.

Diese Zählung ersetzt natürlich keine offizielle Zählung, wurde aber von mir nach bestem Wissen und Gewissen durchgeführt.

### 2. Methodik

Der Ort der Zählung befand sich in der Nähe des östlichen Endes der Gleimstraße (siehe Abbildung 1). Gezählt wurden alle Verkehrsteilnehmer, die den gewählten Straßenquerschnitt während der Zählung passierten.

Folgende Kategorien von Verkehrsteilnehmern habe ich unterschieden:

- MIV (Motorisierter Individualverkehr): PKW, LKW, Motorräder, Roller. Innerhalb des MIV habe ich noch zwei Kategorien unterschieden:
  - Private Einzelfahrer: Alle PKW, die offensichtlich nicht dienstlich (Pflegedienste, Handwerker, Rettungswagen, etc) verwendet wurden und die nur mit einer Person besetzt waren
  - Sonstiger MIV: Alle anderen motorisierten Fahrzeuge.
- Fahrradfahrer: Fahrradfahrer, E-Scooter-, Skateboard- und Longboardfahrer. Die drei letzteren waren zahlenmäßig nicht relevant



Abbildung 1: Ort der Zählung (©OSM)

- Fußgänger: Alle Fußgänger. Babys und Kleinkinder im Kinderwagen habe ich als einen Fußgänger gezählt.

Zu folgenden Zeitpunkten wurden die Zählungen durchgeführt:

- Abends: Donnerstag, 13.08.2020, 16:30 bis 18:30 Uhr. Das Wetter war warm und trocken, leichte Regenwolken waren am Himmel zu sehen.
- Morgens: Freitag, 14.08.2020, 06:30 bis 08:30 Uhr. Das Wetter war warm, leichte Schauer, aber meist trocken.
- Mittags: Freitag, 14.08.2020. 11:30 bis 13.30 Uhr. Das Wetter war warm und trocken.

Zum Zeitpunkt der Zählung waren die Sommerferien seit einer Woche beendet. Aufgrund der Covid19-Maßnahmen kann insgesamt ein reduziertes Verkehrsaufkommen möglich gewesen sein. Die Ergebnisse wurden in 10-Minuten Intervallen zusammengefasst.

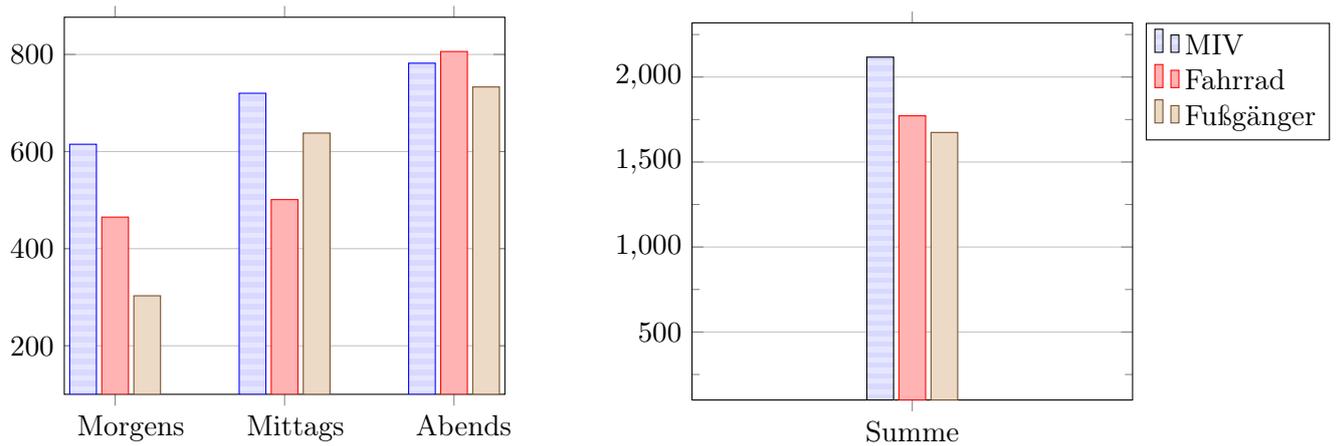


Abbildung 2: Ergebnisse der Zählung (Eigene Darstellung)

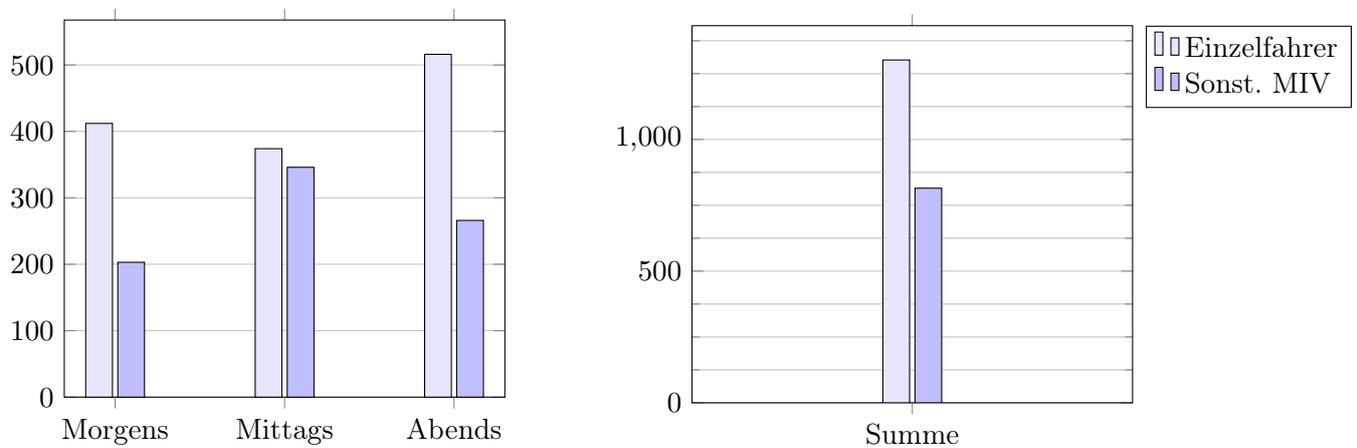


Abbildung 3: Aufteilung des MIV (Eigene Darstellung)

### 3. Ergebnisse

Die Summe der Verkehrsteilnehmer in den Zählintervallen bzw. im gesamten Zeitraum ist in Abbildung 2 dargestellt. Der zeitliche Verlauf der Ergebnisse ist im Anhang dargestellt.

Die Nutzung der verschiedenen Fortbewegungsmittel ist recht ausgewogen: von 5562 Verkehrsteilnehmer benutzten 38 % einen PKW, 31 % das Fahrrad und 30 % gehen zu Fuß.

Zusätzlich weiß ich, dass sich abends die Anzahl der Fußgänger aufgrund der Gastronomien deutlich zugunsten der Fußgänger verschiebt, was sich nicht in der Zählung widerspiegelt.

Insgesamt betrug im Zählungszeitraum der Anteil der privaten Einzelfahrer 64% des MIV, die Verteilung ist in Abbildung 3 dargestellt. Dies ist natürlich eine sehr ineffektive Nutzung der Fortbewegungsmittel. Morgens und abends sind etwa doppelt so viele Einzelpersonen in PKW unterwegs wie zur Mittagszeit. Man kann daher mutmaßen, dass es sich bei den Einzelfahrern überwiegend um Personen handelt, die mit dem PKW zur Arbeit fahren.

Wie bereits erwähnt dominiert der MIV das Geschehen trotz seines nicht übermäßig großen Anteils von ca. 38 % am Gesamtverkehr durch seinen hohen Flächenverbrauch, seine Geräusche-

missionen und das Gefährdungspotential. Diese Dominanz steht auch im Zusammenhang mit den Konflikten, die ich während der Zählung erlebte.

### Konflikte und Störungen im Verkehrsfluss

- Auf der Fahrbahn staut sich zu den Stoßzeiten der Verkehr. Das Chaos ist durchaus sehenswert und erst wieder zu beobachten, seitdem der Gleimtunnel für PKW im April dieses Jahres geöffnet wurde. Die Stauungen werden hauptsächlich durch PKW verursacht, die bei Gegenverkehr die in zweiter Reihe haltende Lieferwagen nicht überholen können. Weiterhin blockieren Ein- und Ausparkmanöver der querparkenden Fahrzeuge regelmäßig die gesamte Straße, was zu weiteren Stauungen führt. Diese Situationen sind für alle Verkehrsteilnehmer stressig, insbesondere wenn beteiligte PKW die Hupe verwenden.
- Fahrradfahrer sind in ihrer Sicherheit durch die Kombination aus fehlender, eigener Fahrradspur, enger Fahrbahn, vielen PKW und in zweiter Reihe parkenden Lieferfahrzeugen stark beeinträchtigt. Insbesondere in Situationen, in denen PKW einen vor Ihnen parkenden Lieferwagen oder Radfahrer überholen, wird vom überholenden PKW-Verkehr häufig nicht der Sicherheitsabstand zu entgegenkommenden Radfahrern eingehalten. Die Radfahrer werden entweder gezwungen, auszuweichen, um einen sicheren Abstand zu gewährleisten oder sie müssen damit leben, dass PKW frontal auf sie zufahren.
- Es kommt auf den eh schon knapp bemessenen Gehwegen zu Konflikten zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern. Kinder müssen laut Gesetz auf dem Gehweg fahren und deren Eltern haben meist keine andere Möglichkeit, als Ihnen auf dem Gehweg zu folgen. Andere Radfahrer weichen in Stoßzeiten dem für sie gefährlichen oder sich stauenden Verkehr auf der Fahrbahn aus und fahren auf dem Gehweg. Bei manchen Radfahrern konnte ich auch keinen Grund erkennen, warum Sie auf dem engen Gehweg fahren, möglich wäre das subjektiv höhere Sicherheitsempfinden auf dem Gehweg. Die Konflikte auf dem Gehweg konnte ich insbesondere Morgens und Mittags beobachten.
- Durch die vorbeifahrenden PKW steigt der Lärm- und Stresspegel
- Fußgänger müssen beim Überqueren der Straße deutlich wachsamer als zuvor sein, um zu vermeiden, dass sie von einem Auto erfasst werden.
- Nicht alle PKW halten sich an die Vorfahrtsregeln, insbesondere in Situationen, an denen neben dem PKW ausschließlich Fußgänger und Radfahrer beteiligt sind. Es entstehen Missverständnisse und bedrohliche Situationen für die Fußgänger und Radfahrer. Die PKW-Fahrer hingegen sind in ihrem Fahrzeug gut geschützt.
- Das Verkehrschaos bei Veranstaltungen in der Max-Schmeling-Halle und im Jahn-Sport ist krass und ich werde es in einem anderen Artikel gesondert behandeln.

## 4. Vergleich der Ergebnisse mit den offiziellen Zählungen 2018

Eine Verkehrszählung der Bernard-Gruppe, die im September 2018 im Auftrag des Bezirks durchgeführt wurde [6] zeigte, dass an diesem Tag (bei geöffnetem Gleimtunnel) auf der Gleimstraße 6175 PKW und 4200 Fahrradfahrer fuhren. Fußgänger wurden nicht gezählt, sie schienen für die Auftraggeber keine Rolle zu spielen.

Weiterhin hat die Zählung gezeigt, dass ungefähr 50 % (2990) der PKW die Gleimstraße als Durchfahrtsstraße nutzen.

In Tabelle 1 ist die Verteilung der Verkehrsteilnehmer dargestellt, die sich aus der vorliegenden Zählung und der Zählung 2018 ergeben. Aufgrund der fehlenden Daten zu den Fußgängerzahlen 2018 kann ich die Angaben nicht prozentual machen sondern muss Verhältnisse angeben.

	MIV	Fahrrad	Fußgänger
Zählung 2018	1.48	1	???
Zählung 2020	1.22	1	1.12

Tabelle 1: Verteilung der Verkehrsteilnehmer

Man kann erkennen, dass der PKW-Anteil in der aktuellen Zählung in Bezug auf die Zahl der Fahrradfahrer gesunken ist. Man muss dabei aber beachten, dass die Zählung von 2018 die Tagessumme darstellt, und meine Zählung nur Stichproben von jeweils 2 Stunden zu den Stoßzeiten wiedergibt. Dies kann das Ergebnis verzerren.

Mit dem Wissen, dass sich abends die Anzahl der Fußgänger aufgrund der Gastronomien deutlich zugunsten der Fußgänger verschiebt schätze ich anhand dieser Datenlage, dass momentan Fahrrad- und Fußgänger ungefähr 2/3 des Gesamtverkehrs ausmachen und der MIV 1/3. Dies sind nur Momentaufnahmen, z.B. würde eine Zählung im Januar einen geringeren Anteil von Fußgängern und Fahrradfahrern ergeben.

## 5. Diskussion

Will man die oben genannten Konflikte und Störungen im Verkehrsfluss reduzieren, bieten sich einige Möglichkeiten an. Die zwei effektivsten Lösungen sind wohl folgende:

**Reduzierung des Anteils der PKW am Verkehrsaufkommen** PKW haben einen sehr großen Platzverbrauch, hohe Geräusch- und Schadstoffemissionen sowie ein hohes Gefährdungspotential für andere Verkehrsteilnehmer. Die Abbildung 4 illustriert den hohen Flächenverbrauch sehr Eindrucksvoll. Daher ist es für einen fließenden, sicheren und entspannten Verkehr immer förderlich, den Anteil der PKW zu reduzieren. Dies geht am besten, in dem man die bevorzugte Behandlung des PKW-Verkehr zugunsten anderer Fortbewegungsarten abbaut: Reduzierung der Parkflächen, Gestaltung der Straßen auch zugunsten anderer Verkehrsmittel etc.. Im konkreten Fall der Gleimstraße wäre eine Reduktion des PKW-Durchfahrverkehrs effektiv, wie auch der „Verkehrsversuch“ mit der Sperrung des Gleimtunnels im Jahre 2019 bewiesen hat.

**Neuverteilung der Flächen** Der aktuelle Querschnitt der Gleimstraße ist in Abbildung 5 dargestellt. 38 % des Querschnitts sind momentan für parkende PKW reserviert, 19 % für die Fahrbahn und 15 % für den Gehweg. Wenn man dem Fußverkehr und/oder dem Fahrradverkehr mehr Platz gibt, würden sich einige der oben genannten Probleme reduzieren.

## 6. Alternativen zur aktuellen Verkehrsorganisation

Ändert man zum Beispiel das beidseitige Querparken für PKW und sieht stattdessen Längsparken vor, hat man deutlich mehr Platz für Fußgänger und Kinder, die auf dem Gehweg fahren.

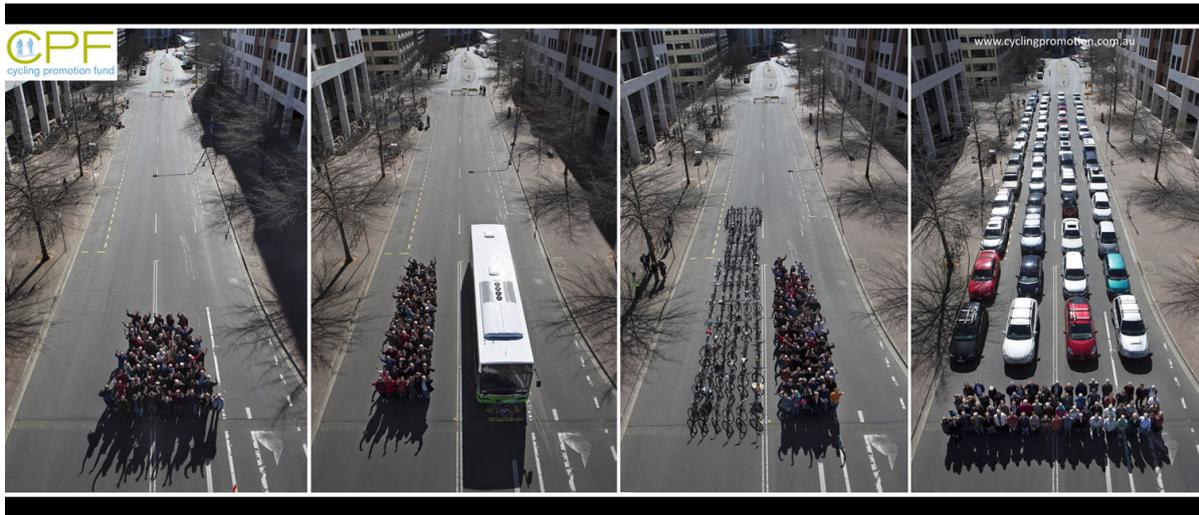


Abbildung 4: Flächenverbrauch von verschiedenen Verkehrsmitteln. Dargestellt ist immer die selbe Anzahl der Personen in verschiedenen Verkehrsmitteln. (CPF)

Gleichzeitig würde die Anzahl der Ein- und Ausparkmanöver der PKW reduziert werden. Eine schematische Darstellung dieser Aufteilung ist in Abbildung 6 dargestellt.

Parallel kann man den PKW-Verkehr reduzieren, in dem man eine Diagonalsperre am Falkplatz installiert. Damit sind Fahrradfahrer nicht weniger durch den MIV gefährdet und die Max-Schmeling-Halle könnte weiterhin angefahren werden (siehe [5], Seite 35). Auch kann man Lieferzonen für Transporter vorsehen, damit diese nicht mehr in zweiter Reihe parken müssen. Die Anzahl der Parkplätze in der Gleimstraße würde sich durch diese Maßnahmen von 454 auf 196 reduzieren, was von den umliegenden Straßen erstmal aufgefangen werden könnte.

Dieser Vorschlag für eine Verbesserung der Sicherheit der Teilnehmer und für einen besseren Verkehrsfluss ist nur einer (und wahrscheinlich nicht der beste) aus einer großen Anzahl von Möglichkeiten, den Verkehr umzugestalten. Konkrete Ideen könnte man mit der Beteiligung aller Betroffenen (Anwohner, Durchfahrverkehr, Max-Schmeling-Halle, Senatsverwaltung etc.) diskutieren.

## 7. Fazit

Zu den Stoßzeiten sind auf der Gleimstraße die Sicherheit und der Verkehrsfluss beeinträchtigt und der Verkehr ist für viele Teilnehmer mit Stress verbunden. Eine effektive Verbesserung dieser Situation erreicht man, indem man den PKW-Verkehr sowie die Anzahl der Parkplätze zugunsten von Fuß- und Fahrradweg reduziert. Dieses setzt natürlich den Mut und den politischen Willen voraus, die Inhalte des Mobilitätsgesetzes und die Ankündigungen aus dem SStadtentwicklungsplan Verkehr in die Tat umzusetzen. Da im Prenzlauer Berg nur ein geringer Anteil der Bewohner einen PKW besitzt (siehe [4] und [3]), dürfte eine solche Strategie von den Wählern honoriert werden. Das sich mit solchen Maßnahmen Wahlen gewinnen lassen, hat Anne Hidalgo in Paris gezeigt [1], [2]. Aber auch hier gilt, dass es Mut und Beharrlichkeit erfordert, neue Wege zu gehen und man sich nicht von der sehr lauten Minderheit der PKW-Nutzer einschüchtern lässt.



Abbildung 5: Derzeitiger Querschnitt der Gleimstraße ([www.streetmix.de](http://www.streetmix.de))

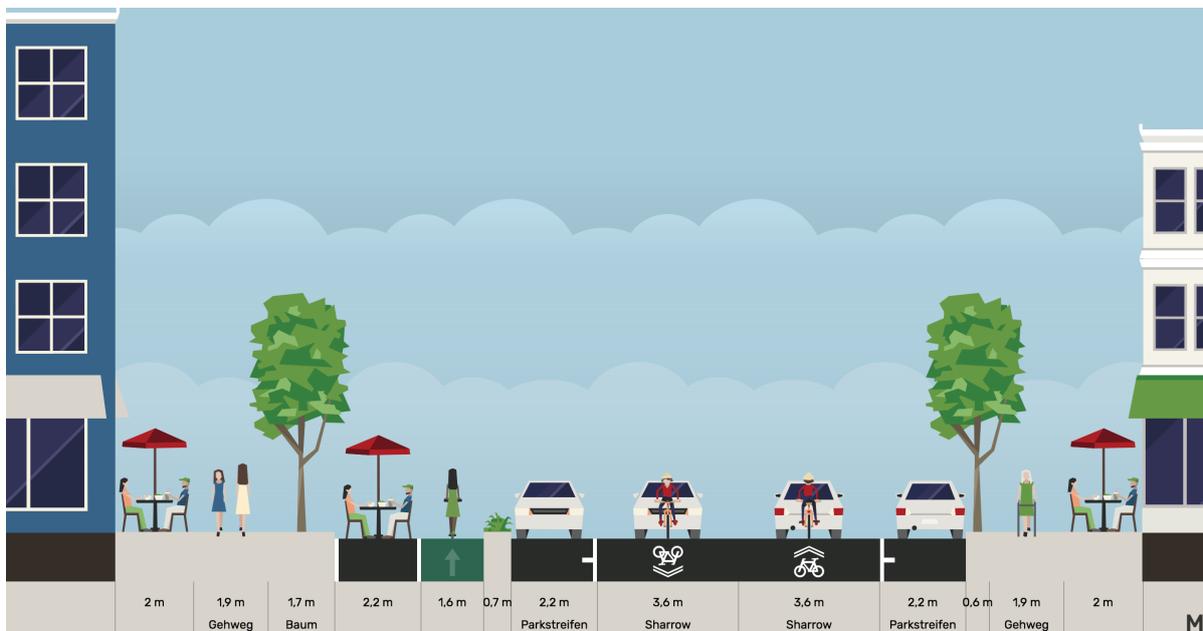


Abbildung 6: Vorschlag für eine Flächenneuverteilung in der Gleimstraße ([www.streetmix.net](http://www.streetmix.net))

A. Anhang

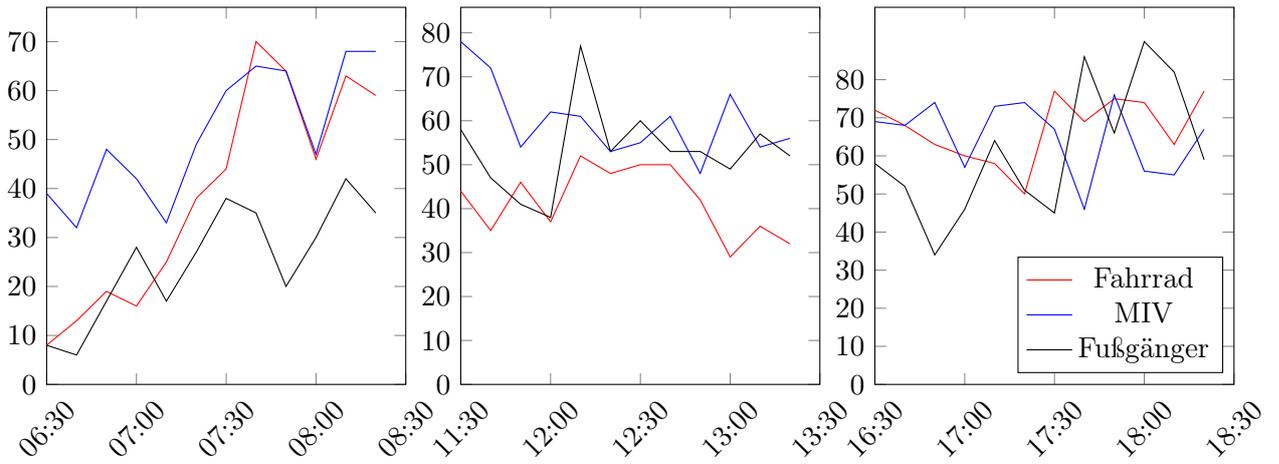


Abbildung 7: Anzahl der Verkehrsteilnehmer im zeitlichen Verlauf (eigene Darstellung)

---

## Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: Ort der Zählung (©OSM)  
Abb. 2: Ergebnisse der Zählung (Eigene Darstellung)  
Abb. 3: Aufteilung des MIV (Eigene Darstellung)  
Abb. 4: Flächenverbrauch von verschiedenen Verkehrsmitteln. Dargestellt ist immer die selbe Anzahl der Personen in verschiedenen Verkehrsmitteln. (CPF)  
Abb. 5: Derzeitiger Querschnitt der Gleimstraße (www.streetmix.de)  
Abb. 6: Vorschlag für eine Flächenneuverteilung in der Gleimstraße (www.streetmix.net)  
Abb. 7: Anzahl der Verkehrsteilnehmer im zeitlichen Verlauf (eigene Darstellung)

## Literatur

- [1] Auto, Motor und Sport: Autos raus, Parks statt Parkplätze. Zugriff am 20.08.2020. <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/paris-verkehrswende-hidalgo-autos-raus/>.
- [2] Tagesspiegel: Wiedergewählte Bürgermeisterin Hidalgo will die Metropole zur Oase machen. Zugriff am 20.08.2020. <https://www.tagesspiegel.de/politik/gruen-gruener-paris-wiedergewaehlte-buergermeisterin-hidalgo-will-die-metropole-zur-oase-25958304.html>.
- [3] Sören Bergmann. Untersuchung der Parkraumbewirtschaftung im Berliner Stadtteil Prenzlauer Berg, 2020. Zugriff über <http://prenzlverkehr.de/download/97/>.
- [4] Sören Bergmann. Untersuchung der Verteilung der öffentlichen Flächen im Gleimkiez., 2020. Zugriff über <http://prenzlverkehr.de/download/57/>, 05.08.2020.
- [5] Bezirksamt Pankow. Informationsveranstaltung: Verkehrsuntersuchung zur Einrichtung einer Fahrradstraße in der Stargarder Straße, September 2019. [https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/kis/190905-infova\\_praesentation\\_fahrradstrasse.pdf](https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/kis/190905-infova_praesentation_fahrradstrasse.pdf).
- [6] Bezirksamt Pankow. Informationsveranstaltung: Verkehrsuntersuchung zur Einrichtung einer Fahrradstraße in der Gleimstraße/Stargarder Straße, 2018. [https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/kis/181019-infova\\_webseite-ba.pdf](https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/kis/181019-infova_webseite-ba.pdf).

# Impressum

## Herausgeber

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

## Inhalte, Bearbeitung, Redaktion, Layout, Satz

Sören Bergmann

## Versionsnummer

V1.0.0

Disclaimer:



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, 18. September 2020