

# Vor- und Nachteile einer Verkehrsberuhigung der Gleimstraße

Bericht

11. Dezember 2020

## Zusammenfassung

- In der Gleimstraße in Berlin / Prenzlauer Berg kommt es aufgrund der erhöhten Anzahl von Fahrradfahrern, der zunehmenden Anzahl der Lieferfahrzeuge die in zweiter Reihe parken und der hohen Anzahl von PKW zu Konflikten im Straßenverkehr. Die Sicherheit und Mobilität vieler Verkehrsteilnehmer ist eingeschränkt. Insbesondere die Kinder, die die Schule am Falkplatz und die Kitas in der Gleimstraße besuchen, sind betroffen. Auch wird die Funktionsfähigkeit des überregionalen Fahrradnetzes beeinträchtigt, da die Gleimstraße teil der „Nordspange“ ist, welche die zwei Arme des zukünftigen Panketrails verbinden wird und die Fortsetzung der Stargarder Straße ist, in der eine Fahrradstraße eingerichtet wird.
- Verstöße gegen die StVO sind an der Tagesordnung: Häufig werden durch PKW-Fahrer die Mindestabstände zu Fahrradfahrern nicht eingehalten, die Fußgängerüberwege und Vorfahrtsregeln werden missachtet, es kommt zu Geschwindigkeitsüberschreitungen des PKW-Verkehrs und Fahrradfahrer nutzen den Fußgängerweg. Auffallend ist, dass nur in seltenen Fällen die Einhaltung der Verkehrsregeln von der Polizei kontrolliert bzw. eine Missachtung dieser geahndet wird.
- Schon die Durchsetzung der bestehenden Regelungen würde die derzeitige Situation deutlich verbessern.
- Die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Gleimstraße würde die Konflikte weiter entschärfen sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und die Aufenthaltsqualität erhöhen. Gleichzeitig wäre es eine sinnvolle Verbesserung des Fahrradrouthenauptnetzes. Voraussetzung ist dabei, dass die Einhaltung der Regelungen kontrolliert bzw. durch verkehrsplanerische Maßnahmen unterstützt wird.
- Die umliegenden Durchfahrtsstraßen (Schivelbeiner, Eberswalder und Bornholmer Straße) sind aufgrund ihrer Bauart und Beschilderung besser als die Gleimstraße für sicheren und fließenden Durchfahrverkehr geeignet.
- Eine Reduzierung bzw. Herausnahme des Durchfahrverkehrs aus der Gleimstraße würde, zumindest temporär, die Kfz-Belastung in den umliegenden Straßen erhöhen und führt in bestimmten Fällen zu längeren Fahrwegen für Kfz.
- Rechercheergebnisse und eine Auswertung der Unfallstatistiken konnten keine Anhaltspunkte dafür zeigen, dass es im Jahr 2019, in dem der Gleimtunnel für Kfz temporär geschlossen war, zu Überstauungen an umgebenden Verkehrsknotenpunkten kam. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschäden sank im untersuchten Gebiet gegenüber dem Jahr 2018, in dem der Gleimtunnel für Kfz geöffnet war.
- Auch am Beispiel der Gleimstraße wird ein grundlegender Konflikt deutlich: Sobald man den Umweltverbund stärkt und dadurch die Kfz-Infrastruktur reduziert, muss man auf umliegenden Straßen, zumindest temporär, mit einer Mehrbelastung durch Kfz rechnen und davon ausgehen, dass Kfz Umwege fahren müssen.
- Die Berliner verkehrspolitischen Ziele sind nur erreichbar, wenn man diese lokalen negativen Effekte (z.B. entstehende Umwege von Kfz) temporär in Kauf nimmt und das große Ziel im Auge behält, mit dem man alle verkehrspolitischen Ziele zusammen erreichen kann: Die Reduktion des Kfz-Verkehrs.

---

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Informationen zur Gleimstraße</b>	<b>7</b>
2.1	Lokale Bedeutung der Gleimstraße . . . . .	7
2.2	Weitere Funktionen der Gleimstraße . . . . .	7
2.3	Regionale Bedeutung der Gleimstraße . . . . .	8
2.4	Nutzung und Bauart der Straße . . . . .	10
2.5	Wer bekommt wieviel Platz? . . . . .	10
2.6	Mobilität . . . . .	10
2.7	Verantwortlichkeiten in der Verwaltung . . . . .	13
2.8	Der Streit um die Öffnung des Gleimtunnels für PKW . . . . .	14
<b>3</b>	<b>Verkehrsbedingte Konflikte und Beeinträchtigungen in der Gleimstraße</b>	<b>17</b>
3.1	Alltägliche Konflikte und Beeinträchtigungen . . . . .	17
3.2	Verkehrssituation bei Veranstaltungen in der MSH und im JSP . . . . .	18
3.3	Einfluss des Verkehrs auf die Aufenthaltsqualität . . . . .	20
3.4	Anzahl der Betroffenen . . . . .	21
<b>4</b>	<b>Möglichkeiten zur Konfliktreduzierung</b>	<b>24</b>
4.1	Stadt- und verkehrsplanerische Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung . . . . .	24
4.2	Vorschläge zur Umgestaltung der Gleimstraße . . . . .	25
4.2.1	Flächenumverteilung . . . . .	25
4.2.2	Die Einrichtung einer Fahrradstraße . . . . .	28
<b>5</b>	<b>Lokale Auswirkungen einer Verkehrsberuhigung der Gleimstraße</b>	<b>29</b>
5.1	Variante 1: Durchsetzung bestehender Regeln . . . . .	29
5.2	Variante 2: Einrichtung einer Fahrradstraße . . . . .	30
5.3	Variante 3: Schließung des Gleimtunnels für PKW . . . . .	31
5.4	Verkehrssituation auf der Gleimstraße während der Tunnelschließung 2019 . . . . .	31
<b>6</b>	<b>Regionale Auswirkungen einer Verkehrsberuhigung der Gleimstraße</b>	<b>33</b>
6.1	Welche Straßen in der Umgebung sind betroffen? . . . . .	33
6.2	Wie verlagert sich der Verkehr . . . . .	36
6.3	Auswirkungen der Tunnelschließung 2019 . . . . .	36
6.4	Fazit . . . . .	38
<b>7</b>	<b>Verkehrspolitische Betrachtung</b>	<b>40</b>
<b>8</b>	<b>Fazit</b>	<b>43</b>
<b>A</b>	<b>Auswertungsbereiche Unfallstatistik</b>	<b>44</b>
<b>B</b>	<b>Ausgewählte verkehrsplanerische Ziele des Landes Berlin</b>	<b>46</b>
B.1	Stadtentwicklungsplan Verkehr - Leitbild . . . . .	46
B.2	Stadtentwicklungsplan Verkehr - Ziele und Strategien . . . . .	46

B.3	Lärmaktionsplan . . . . .	47
B.4	Luftreinhalteplan 2019 . . . . .	49
<b>C</b>	<b>Berliner Gesetze mit Bezug zur Verkehrsplanung</b>	<b>51</b>
C.1	Mobilitätsgesetz . . . . .	51
C.2	Berliner Straßengesetz . . . . .	52
C.3	Verwaltungsvorschrift zur StVO . . . . .	52
<b>D</b>	<b>Modellierung der Verkehrsströme / Annahmen</b>	<b>53</b>
	<b>Bibliography</b>	<b>56</b>

---

# Infoboxen

1	Kann man aus Verkehrszählungen einen Bedarf ableiten? . . . . .	13
2	Warum ist die Gleimstraße im übergeordneten Straßennetz? . . . . .	14
3	Egoistisches Engagement der Anwohner? . . . . .	15
4	Das Verständnis der Senatsverwaltung von Sicherheit . . . . .	19
5	Wie das Land Berlin die Nutzung von PKW fördert . . . . .	26
6	Modellierung von Verkehrsströmen . . . . .	37

---

# 1 Einleitung

Die Gleimstraße ist Kiezmittelpunkt des Gleimviertels. Die soziale Funktion der Straße und die Verkehrssicherheit insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer ist derzeit aber aufgrund der Verkehrssituation - insbesondere des motorisierten Durchgangsverkehrs - eingeschränkt. In der Gleimstraße sind immer wieder Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern zu beobachten. Dies sind sowohl Konflikte zwischen PKW-Verkehr und Radfahrer und Fußgänger auf der Straße, aber auch zwischen Rad- und Fußverkehr auf den Gehwegen.

In diesem Bericht soll die aktuelle Situation beschrieben werden und anschließend Alternativen aufgezeigt werden, wie die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern reduziert werden können und die Gleimstraße zu einem attraktiven Kiezmittelpunkt umgestaltet werden kann.

Zunächst wird in Kapitel 2 die lokale und regionale Bedeutung und die Funktionen der Gleimstraße beschrieben. Auch werden die Flächenverteilung und die Zuständigkeiten in der Verwaltung dargestellt.

In Kapitel 3 werden die Verkehrskonflikte erläutert und es wird abgeschätzt, wie viele Anwohner von den Auswirkungen des Straßenverkehrs betroffen sind.

In einem Gastbeitrag von Nora Bonatz werden in Kapitel 4 verschiedene Möglichkeiten zur alternativen Straßengestaltungen vorgestellt. Unter anderem behandelt sie dort die Einrichtung einer Fahrradstraße, Verkehrsberuhigung mittels Barrieren und eine Umverteilung des öffentlichen Raums zugunsten der aktiven Mobilität.

Die Auswirkungen unterschiedlicher Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Gleimstraße auf die Gleimstraße selbst und ihre Umgebung werden in den Kapiteln 5 und 6 untersucht. Dabei werden als mögliche Maßnahmen die Durchsetzung bestehender Regelungen, die Einrichtung einer Fahrradstraße sowie die Sperrung des Gleimtunnels für PKW betrachtet. Auch werden Erfahrungen aus dem Jahr 2019, in dem der Gleimtunnel aufgrund von Bauarbeiten für Kfz temporär geschlossen war, zusammengefasst.

Da alle betrachteten Verkehrsmaßnahmen Vor- und Nachteile haben, werden im Kapitel 7 verschiedene Aspekte dieser Maßnahmen im Bezug auf diverse verkehrspolitische Ziele des Landes Berlin diskutiert und es werden Konflikte sowie der politische Umgang mit ihnen dargestellt.

---

## 2 Informationen zur Gleimstraße

### 2.1 Lokale Bedeutung der Gleimstraße

Die Gleimstraße ist eine belebte Straße, die durch den nach ihr benannten Gleimkiez führt und der kulturelle Mittelpunkt des Kiezes ist. Sie verläuft nördlich des Mauerparks bzw. des Falkplatzes und ist nicht weit vom S-Bahnhof Schönhauser Allee entfernt.

Direkt an der Straße wohnen ca. 2200 Anwohner, in der direkten Nachbarschaft wohnen weitere 8000 Anwohner (siehe [15] und [3]). Direkt an der Straße befinden sich sowohl die „Schule am Falkplatz“ (eine Grundschule mit 650 Schülern) als auch die große Kita „Gleimstrolche“ mit 150 Kindern sowie zwei weitere, kleinere Kitas.

Einige Gastronomen betreiben im östlichen Teil der Straße Restaurants und Bars, dementsprechend ist sie in diesem Bereich, besonders im Sommer, stark frequentiert.

Die Gleimstraße unterquert mit dem „Gleimtunnel“ die ehemaligen Gleise der Berliner Nordbahn und verbindet somit die Ortsteile Prenzlauer Berg (Bezirk Pankow) und Wedding (Bezirk Mitte). Sie ist daher eine beliebte Durchfahrtsstraße für verschiedene Verkehrsteilnehmer.

Der westliche Teil der Gleimstraße gehört zum Ortsteil Wedding, Bezirk Mitte. Dort befinden sich deutlich weniger Gastronomien und Geschäfte und er ist weniger belebt.

### 2.2 Weitere Funktionen der Gleimstraße

In unmittelbarer Umgebung der Gleimstraße liegt die **Max-Schmeling-Halle** (MSH), die von der „Velomax Berlin Hallenbetriebs GmbH“ betrieben wird und in der regelmäßig Großveranstaltungen stattfinden. Nach Schätzungen der Senatsverwaltung reisen zwischen 15 % und 20 % der Besucher mit PKW an, entweder, um im Gleimkiez zu parken oder um als „Elterntaxi“ jugendliche Besucher zu Veranstaltungen zu bringen [24]. Dies bedeutet, dass bei einer ausverkauften Veranstaltung von 9000 Zuschauern ca. 1500 mit einem PKW in den Kiez kommen und einen Parkplatz suchen bzw. Gäste abladen.

Es kommt durch die hohe Anzahl der PKW zu teils chaotischen Zuständen in der Gleimstraße und im umgebenden Gebiet. Dies behindert Rettungs- und Einsatzfahrzeuge bei der Anfahrt der Halle und des ganzen Kiezes und ist eine große Belastung aller Verkehrsteilnehmer, Anwohner und Besucher der Gleimstraße.

Die MSH wird in der Regel über die Gleimstraße beliefert. In [Abbildung 2.1](#) ist die Gleimstraße und die Flächen der MSH und des JSP dargestellt.

Auch der **Jahn-Sportpark** (JSP) mit seinen Sportanlagen und dem Stadion liegt in unmittelbarer Umgebung der Gleimstraße. Er ist sowohl über die Eberswalder Straße zu erreichen als auch über die Gleimstraße. Verantwortlich für den Sportpark ist die Senatsverwaltung für Inneres und Sport. Auch hier wird aufgrund der sehr begrenzten Anzahl der Besucherparkplätze das Gleimviertel als Parkplatz für Gäste genutzt. Der Sportpark soll ab 2021 erweitert



Abbildung 2.1: Die Umgebung der Gleimstraße. Der rote Pfeil stellt den Zugang von der Gleimstraße zur MSH bzw. JSP dar. (Quelle: Eigene Darstellung und [14])

und umgebaut werden, sodass dort vermehrt Großveranstaltungen stattfinden können. Laut der Schätzung eines Gutachtens [24] für die Senatsverwaltung für Inneres und Sport 2018 können in Einzelfällen 40.000 Besucher erwartet werden.<sup>1</sup> Infolgedessen wird ohne entsprechende Gegenmaßnahmen das Gleimviertel stärker mit Besucher-PKW-Verkehr belastet werden.

Wie oben schon erwähnt wird die Gleimstraße als **Durchfahrtsstraße** genutzt. Bei Fahrradfahrern ist dies meist unkritisch, Konflikte gibt es aber mit PKW-Durchfahrverkehr aufgrund deren Größe und Gefährlichkeit. Aufgrund der Anzahl der PKW kommt es häufig vor, dass die Funktion der Gleimstraße als Kiezmittelpunkt in den Hintergrund tritt und sie hauptsächlich eine Durchfahrtsstraße ist.

Zuguterletzt ist noch der **ALDI-Markt** in der Schwedter Straße zu nennen, der einen großen Kundenparkplatz hat und für den die Gleimstraße als Zufahrtsweg für motorisierte und nicht-motorisierte Kunden dient.

## 2.3 Regionale Bedeutung der Gleimstraße

In Abbildung 2.2 ist das übergeordnete Straßennetz in der Umgebung der Gleimstraße dargestellt. Die Besonderheit in diesem Gebiet ist die (ehemalige) Eisenbahntrasse, in der Abbildung mit der rotgestrichelten Linie dargestellt. Sie bildet eine Barriere, die von der Bernauer Straße im Süden bis unterhalb der Florastraße im Norden (auf der Karte nicht mehr dargestellt) verläuft. PKW-Fahrer können diese Barriere auf der ganzen Länge nur über diverse Straßen,

<sup>1</sup>Das Fazit dieses Gutachtens lautet „Es kann davon ausgegangen werden, dass ein Aufkommen von 40.000 Zuschauern bei seltenen Veranstaltungen prinzipiell noch weitgehend reibungslos abgewickelt werden kann.“ Das werden wohl viele Anwohner anders bewerten.

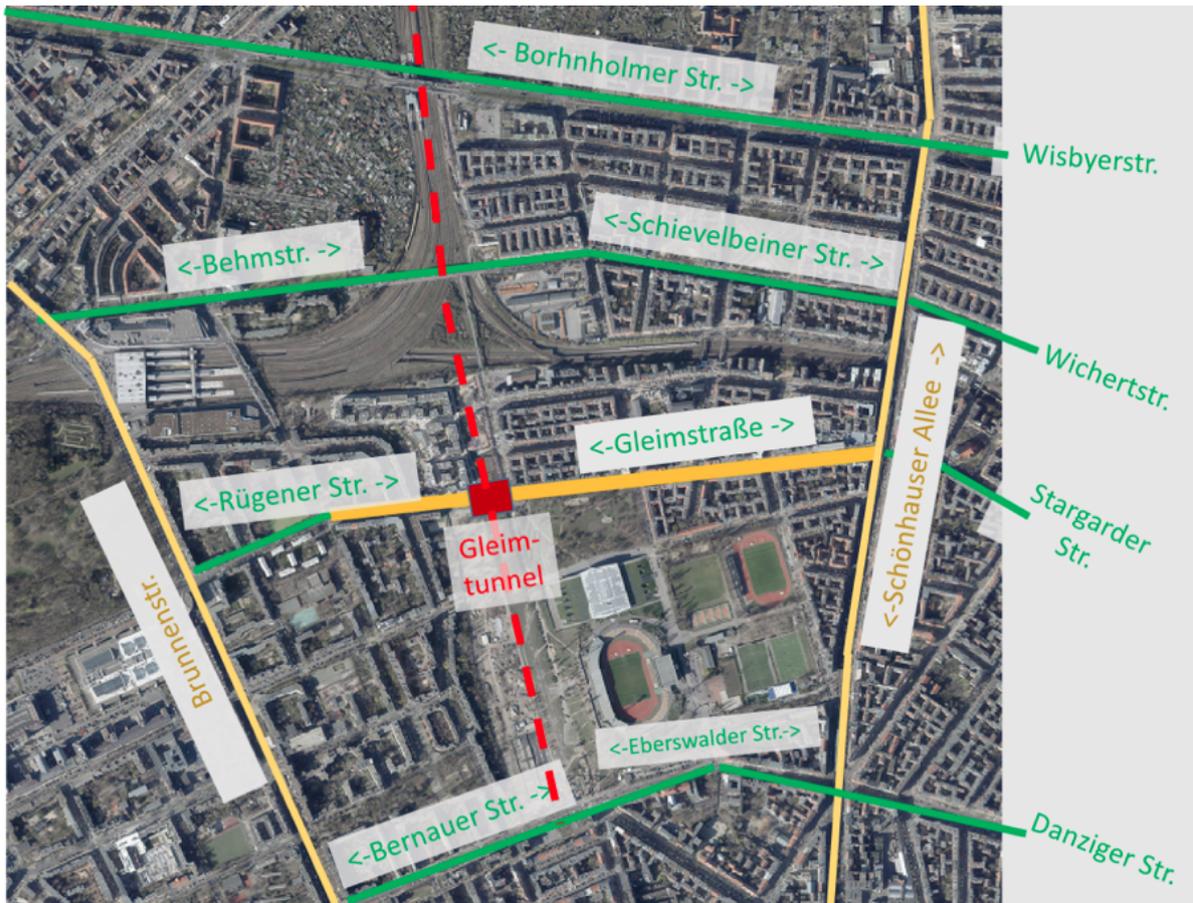


Abbildung 2.2: Stadtplanerischer Kontext der Gleimstraße (Quelle: Eigene Darstellung und [14])

Brücken und Tunnel überqueren, Fußgängern und Fahrradfahrern steht im südlichen Bereich noch der Mauerpark zur Überquerung zur Verfügung.

Querungsmöglichkeiten für PKW sind im betrachteten Gebiet aktuell die Eberswalder Straße / Bernauer Straße, die Schievelbeiner Straße, die Bornholmer Straße sowie die Gleimstraße.

**Die Gleimstraße ist Teil der Nordspange TR2 (siehe Abbildung 2.3) und liegt somit im Fahrradrouthen-Hauptnetz. Sie bildet zusammen mit der Stargarder Str. eine wichtige Ost-West-Route im Pankower Fahrradnetz** (siehe BVV-Beschluss VII-0819, [7]). Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz schreibt, dass „Durch das Berliner Fahrradrouthenetz [...] die wichtigsten Orte der Stadt verknüpft und [...] bequem mit dem Fahrrad erreicht werden [können].“ [31].

Der Berliner Mauerweg und der Berlin-Usedom Radfernweg kreuzen die Gleimstraße (siehe Abbildung 2.4). Momentan wird dem motorisiertem Individualverkehr trotz der Bedeutung der Gleimstraße im Fahrradrouthen-Hauptnetz den Vorrang gegeben.

Die Verkehrssituation der Gleimstraße ist eng verknüpft mit der der Stargarder Straße: Sie liegt auf der selben Achse wie die Gleimstraße. Andersherum beeinträchtigt der erhöhte PKW-Verkehr in der Stargarder Straße den Fahrradverkehr auf der für die Radfahrer wichtigen Route.

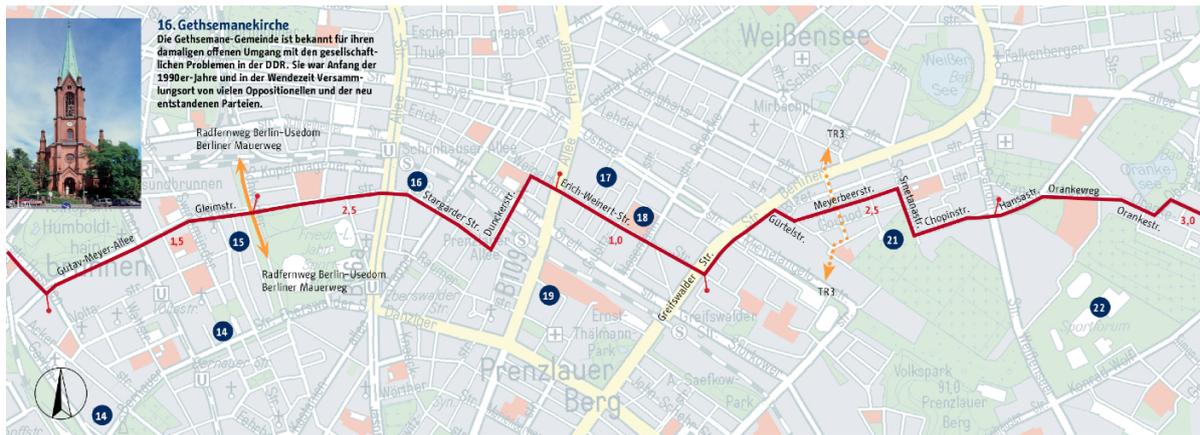


Abbildung 2.3: Nordspanne TR 2. Ausschnitt aus [31]

## 2.4 Nutzung und Bauart der Straße

Die Gleimstraße ist ca. 1200 m lang und im Querschnitt 27 m breit. Die 5 m breite Fahrbahn wird auf beiden Seiten von querparkenden PKW gesäumt (siehe Abbildung 2.5a).

Die Gehwege sind, besonders im östlichen Teil der Straße, stark frequentiert und werden neben der Nutzung als Gehweg auch für die Aufstellung der Tische für die vielen Restaurants und Cafés genutzt.

Vor der Schule befindet sich eine Fußgängerampel, die tagsüber in Betrieb ist. Auf Höhe der Rhinower Straße befindet sich ein Fußgängerüberweg.

Es gibt keinen geschützten Fahrstreifen für Fahrradfahrer, keine Lieferzonen für Paketzusteller und LKW und im belebten östlichen Teil der Straße sucht man öffentliche Aufenthaltsorte vergeblich.

## 2.5 Wer bekommt wieviel Platz?

Betrachtet man den Querschnitt des überwiegenden Teils der Straße (siehe 2.5a und 2.5b), erkennt man, dass 38 % des Querschnittes für parkende Autos und 19 % für die Fahrbahn reserviert sind. Für den Fußweg sind lediglich 14,5 % reserviert. Der verbleibende Anteil besteht aus Flächen für Baumscheiben, Gastronomie und ähnlichem (oberer und unterer Gehwegstreifen).

Offizielle Angaben zu der Anzahl der Verkehrsteilnehmer findet man nur für PKW und Fahrradfahrer - die Fußgänger wurden anscheinend nie gezählt. Eigene stichprobenartige Verkehrszählungen (bei geöffnetem Gleimtunnel) zeigten, dass die Anzahl dieser drei Arten von Verkehrsteilnehmern recht gleichmäßig verteilt ist [4]. Es fällt auf, dass Fußgängern unverhältnismäßig wenig Fläche bereitgestellt wird. Daraus folgt, dass die Größe der reservierten Flächen nicht unbedingt die Nutzungsschwerpunkte der Straße repräsentiert.

## 2.6 Mobilität

In [4] habe ich ausführlicher die Anzahl der Verkehrsteilnehmer in der Gleimstraße untersucht.

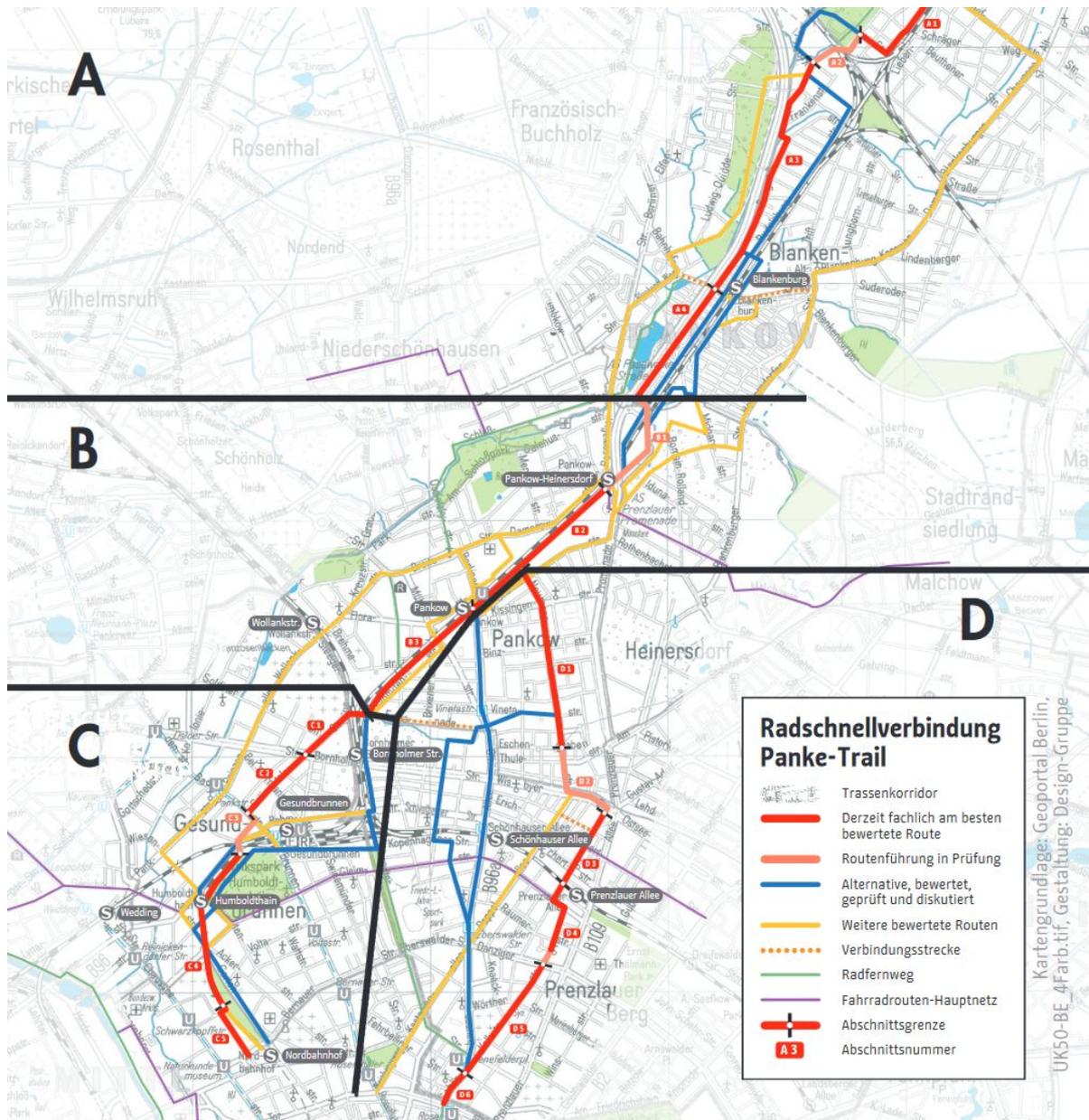


Abbildung 2.4: Überblick über den Trassenkorridor der Radschnellverbindung „Panke-Trail“ [32]

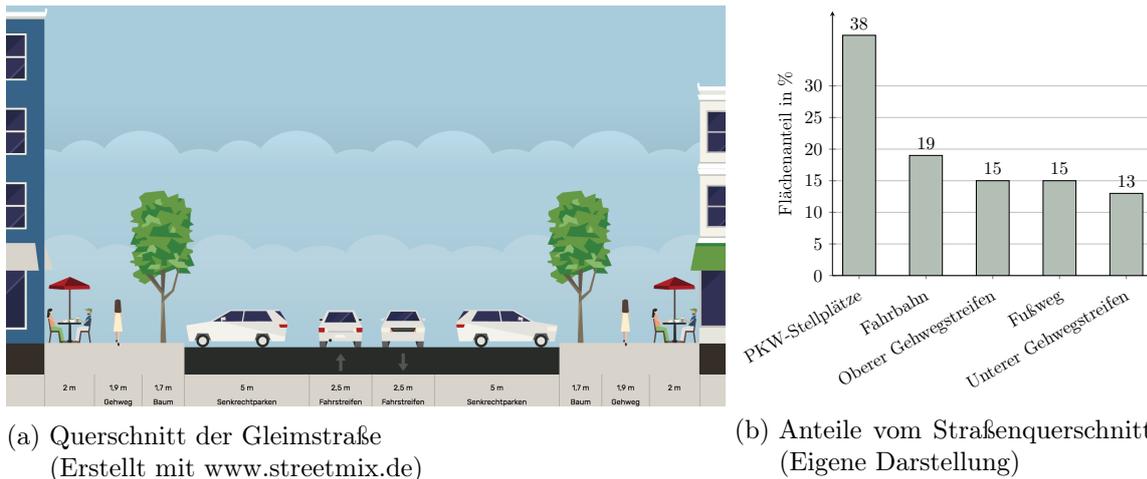


Abbildung 2.5: Raumaufteilung

Ich komme dort aufgrund meiner eigenen Zählungen und den offiziellen Zählungen von 2018 zu dem Ergebnis, dass momentan (bei geöffnetem Gleimtunnel) über den Tag gemittelt Fahrrad- und Fußgänger ungefähr 2/3 und der MIV 1/3 des Gesamtverkehrs ausmachen. Die Mengenverhältnisse variieren zu den verschiedenen Tageszeiten, früh morgens bis ca. 7:30 Uhr dominieren PKW-Fahrer, nach Feierabend gibt es Zeiten wo Fahrradfahrer die Mehrheit stellen und abends verschiebt sich das Verhältnis deutlich zugunsten der Fußgänger.

In meiner Untersuchung konnte ich zeigen, dass an einem Wochentag knapp 2/3 des PKW-Verkehrs aus privaten PKW bestand, in denen sich nur eine Person befand. Dienstliche Fahrzeuge (z.B. PKW von Pflegediensten, IT-Service-Wagen etc.) sind in dieser Zahl nicht enthalten.

Für die Zeit der Sperrung wurde leider keinerlei Verkehrszählung in der Gleimstraße durchgeführt. Da die Zählung 2018 zu dem Ergebnis kam, dass ca. 50 % der PKW die Straße nur zum Durchfahren nutzen, kann man schätzen, dass sich das Verhältnis der Verkehrsteilnehmer untereinander deutlich zugunsten der Fußgänger und Radfahrer verschoben hat.

Auch muss man davon ausgehen, dass ein erhöhtes PKW-Aufkommen andere Verkehrsteilnehmer verdrängt: Einige Radfahrer steigen aufgrund der Gefährdung auf öffentliche Verkehrsmittel oder PKW um oder Eltern bringen in „Elterntaxis“ ihre Kinder zur Schule, um sie vor dem Verkehr zu schützen, gefährden aber damit wieder andere Kinder.

Gesondert betrachten muss man die Verkehrsverhältnisse vor, während und nach Veranstaltungen in der Max-Schmeling-Halle und im Jahn-Sportpark. Durch den An- und Abreiseverkehr der Besucher, die mit dem PKW-Anreisen, kommt es zu diesen Gelegenheiten zu chaotischen Zuständen auf der Gleimstraße mit Staus in beide Richtungen. Diese Staus verhindern auch den Zugang zum Kiez für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge. Besonders gravierend waren die Einschränkungen während der Schließung des Tunnels, da nun alle PKW aus der östlichen Richtung anreisen.

### Kann man aus Verkehrszählungen einen Bedarf ableiten?

Kann man aus Verkehrszählungen einen Bedarf ableiten? Dieser Ansatz ist problematisch: Gehen wir z.B. einmal davon aus, dass in einer Straße X in einem Zeitraum Y 20.000 PKW, 15.000 Fahrradfahrer und 30000 Fußgänger gezählt wurden. Was kann ich daraus schließen?

1. Die Rahmenbedingungen in der Stadt sind so, dass an diesem Tag 65.000 Menschen diese Straße nutzen mussten oder wollten um von A nach B zu kommen.
2. Auch sind die Rahmenbedingungen so, dass 24.000 Personen den PKW als Fortbewegungsmittel wählten, 15.000 das Fahrrad und 30.000 zu Fuß gingen (im Durchschnitt befinden sich in Berlin 1,2 Personen in einem PKW).

Betrachte ich die beiden Punkte, fällt auf, dass beide stark von der Stadtplanung abhängen.

Zu 1.: Über die Planung kann die Anzahl der Personen, die Unterwegs sind, beeinflusst werden: Setze ich auf Homeoffice, Lokales Kiezleben und Nachverdichtung sowie eine gute Lebensqualität im Stadttinneren, werde ich weniger Pendler haben, weniger Personen fahren zum shoppen weite Strecken und viele Arbeitswege fallen weg.

Zu 2.: Auch diese Zahlen hängen stark von den verkehrspolitischen Entscheidungen ab: Wenn ich eine Stadt autofahrerfreundlich gestalte, wird es viele Autofahrer geben. Gestalte ich eine Stadt fahrradfahrerfreundlich, wird es viele Fahrradfahrer geben. Auch spielt das aktuelle Wetter und die Jahreszeit eine wichtige Rolle: Führe ich die Zählung im Winter durch, werde ich weniger Fahrradfahrer zählen als im Sommer.

Es ist daher wenig sinnvoll, von den Ergebnissen einer Verkehrszählung auf den Bedarf zu schließen. Die Ergebnisse sind eher ein Indikator dafür, welche stadtplanerischen und kulturellen Randbedingungen zum Zeitpunkt der Messung herrschen.

Infobox 1: Kann man aus Verkehrszählungen einen Bedarf ableiten?

## 2.7 Verantwortlichkeiten in der Verwaltung

Die Gleimstraße ist im „Übergeordneten Straßennetz“ als „Ergänzungsstraße“ geführt. Dieses hat zur Folge, dass für die Anordnung von dauerhaften Verkehrszeichen und zeitlich begrenzten Bauarbeiten die Senatsverwaltung (Abteilungen IV und VI) zuständig sind. Für den „ruhenden Verkehr“ (also den privat zum Abstellen von PKW genutzten öffentlichen Raum) und die Unterhaltung der Straße ist hingegen das Bezirksamt Pankow zuständig (vgl. „Allgemeines Gesetz zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in Berlin“, Nr. 11). Will man z.B. eine Lieferzone einrichten, wäre das Bezirksamt dazu befugt. Die Einrichtung z.B. einer Fahrradstraße hingegen kann nur die Senatsverwaltung anordnen. Dies unterscheidet die Gleimstraße von vielen anderen Straßen ihrer Größe wie z.B. ihrer Verlängerung, der Stargarder Straße, für die die Maßnahmenhoheit komplett beim Bezirk liegt.

2018 hat die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) beschlossen, die Entlassung der Gleimstraße aus diesem Straßennetz bei der Senatsverwaltung zu beantragen [8], um dort eine Fahrrad-

straße einzurichten. Dieser Vorgang ist derzeit in Bearbeitung. Die Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr und Klimaschutz unterstützt generell die Bezirke bei der Einrichtung von Fahrradstraßen [27], die Genehmigung ist aber noch unklar.

#### Warum ist die Gleimstraße im übergeordneten Straßennetz?

Die Abteilung VI der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima schreibt zu diesem Thema [34]: "Die Gleimstraße ist eine unverzichtbare Straßenverbindung zur Aufnahme des Verkehrs zwischen den Ortsteilen Prenzlauer Berg und Wedding.[...] Schließlich muss auch berücksichtigt werden, dass die Gleimstraße von beiden Seiten westlich und östlich des Gleimtunnels auch als wichtige Erschließungsstraße sowohl für die Gleimstraße selbst, als auch die angrenzenden Nebenstraßen fungiert." Diese Antwort auf meine Frage, ob man den Gleimtunnel für PKW nicht wieder schließen könne, ist recht unspezifisch, bleibt doch die Frage offen, für wen und warum sie genau unverzichtbar ist.

Abt. IV wird da schon etwas konkreter. Sie schreiben auf meine Frage, ob man die Gleimstraße nicht aus dem übergeordneten Straßennetz entlassen könne [33]: „Hinsichtlich der Frage, ob die Gleimstraße die Voraussetzungen für eine Einordnung in das übergeordnete Netz erfüllt, gibt es neben der Frage ÖPNV und Gewerbegebiete, eine übergeordnete Betrachtung, die sich auf die Frage Verbindung zentraler Orte bezieht. Zusätzlich sind die städtebaulichen Zäsuren der Bahntrassen und der Gleimstraßentunnel, der diese Barrieren quert, ein wichtiger Aspekt der Einordnung der Straßen. Danach ist die Einstufung hier gerechtfertigt, außerdem ist auch weiterhin die Anbindung für die Ver- und Entsorgung der Max-Schmeling-Halle sicherzustellen. Das sind die Gründe für die derzeit geltende Einstufung in Stufe IV.“

Infobox 2: Warum ist die Gleimstraße im übergeordneten Straßennetz?

## 2.8 Der Streit um die Öffnung des Gleimtunnels für PKW

Während der Teilung Berlins war der östliche Ausgang des Gleimtunnels durch die Berliner Mauer gesperrt – der Gleimtunnel hatte somit vorübergehend keine Funktion. Nach der Maueröffnung 1989 wurde der Tunnel 1990 wieder für Fuß- und Radverkehr geöffnet und der Senat plante, nach Sanierungsarbeiten den Tunnel auch für PKW zu öffnen.

Die Öffnung des Tunnels für PKW hat zur Folge, dass täglich eine Vielzahl von PKW die Gleimstraße zur Durchfahrt nutzen<sup>2</sup>. Dies bleibt natürlich nicht ohne Folgen für die Anwohner und andere Nutzer der Straße, die mit dem erhöhten Gefährdungsrisiko durch die PKW umgehen müssen und der erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt sind. Einige Anwohner organisierten sich

in einer Bürgerinitiative, um auf ihre Interessen aufmerksam zu machen und um die Nutzung

<sup>2</sup>Eine Verkehrszählung aus dem Jahr 2018 ergab 2990 PKW, die die Straße am Tag der Zählung zum Durchfahren genutzt haben [6].

### Egoistisches Engagement der Anwohner?

Es wird manchmal behauptet, dass es egoistisch sei, wenn Anwohner sich für eine Verkehrsberuhigung ihres Wohngebietes einsetzen. Meist geht es darum, PKW-Verkehr zu reduzieren, häufig auch um Durchfahrverkehr. Wofür kämpfen sie denn genau: Meist für Stressfreiheit, körperliche Sicherheit und Nutzbarkeit von öffentlichem Raum. Ob man diese Ziele als egoistisch einstuft ist zumindest fragwürdig.

Andersherum kann man fragen, ob das Verhalten von PKW-Fahrern nicht egoistisch ist, wenn sie mit ihrem Fahrzeug, das Lärm- und Schadstoffemissionen hervorruft, die Sicherheit anderer gefährdet und viel Fläche verbraucht, durch Wohngebiete fahren. Die Frage stellt sich besonders in Gebieten wie Berlin, wo es zum MIV viele Alternativen gibt.

#### Infobox 3: Egoistisches Engagement der Anwohner?

der Gleimstraße als PKW-Durchfahrtsstraße zu verhindern. Der Bürgerinitiative konnte sich nicht durchsetzen und der Tunnel wurde 1993 für PKW zur Durchfahrt geöffnet.



Abbildung 2.6: Proteste vor Öffnung des Gleimtunnels im Mai 1993 (Foto: Gerd Danigel [10])

---

## 3 Verkehrsbedingte Konflikte und Beeinträchtigungen in der Gleimstraße

Neben der generellen Frage, ob man den Straßenraum hauptsächlich für Mobilität oder eher als Interaktionsfläche nutzen möchte und ob man den Schwerpunkt auf platz- und emissionsparende Fortbewegungsarten legen möchte oder auf PKW-Verkehr, gibt es in der Gleimstraße eine ganze Reihe „handfester“ Probleme und Gefährdungen, die ich im folgenden Abschnitt beschreiben werde.

### 3.1 Alltägliche Konflikte und Beeinträchtigungen



Abbildung 3.1: Konflikte in der Gleimstraße. Bedeutung der Nummerierung siehe Text

Die größten Probleme treten während der Stoßzeiten (Morgens und später Nachmittag) auf. Kritisch hierbei ist, dass dies auch die Zeiten sind, in denen viele Kinder aus der Schule am Falkplatz und den Kitas unterwegs sind. Aber auch in Nebenzeiten kommt es zu Konflikten wie z.B. Missachtung der Vorfahrtsregelungen und der Geschwindigkeitslimits.

Je nach Abschnitt der Gleimstraße sind die Probleme unterschiedlicher Natur. Im folgenden beziehe ich mich mit der Nummerierung auf die Abbildung [3.1](#).

Im vorderen Abschnitt (Schönhauser Allee bis Sonnenburger Str. (1)) kommt es während der Stoßzeiten zu chaotischen Zuständen: Zum einen wird die Straße von einer verhältnismäßig hohen Anzahl von PKW und Fahrradfahrern frequentiert. Dies führt in Verbindung mit dem Lieferverkehr, der aufgrund fehlender Lieferzonen in zweiter Reihe parkt und diversen Ein- und

Ausparkmanövern der querparkenden Fahrzeuge zu Stauungen und für Fahrradfahrer gefährliche Überholmanöver ohne Einhaltung der Sicherheitsabstände. Zum Anderen befinden sich in diesem Abschnitt viele Gastronomien, die den Fußweg verengen und so zu einer weiteren Platzknappheit führen, da Fahrradfahrer (insbesondere Kinder) auch den Fußweg nutzen.

Zudem reagieren Autofahrer oftmals gereizt, wenn sie langsam fahren und Vorfahrt gewähren sollen. Auch sind sie unsicher bei unübersichtlichen Situationen (z.B. bei Ausparkmanövern).

In diesem Abschnitt sind auch die Verstöße gegen die StVO am häufigsten:

- Teilweise drastisches Unterschreiten des Sicherheitsabstandes der PKW-Fahrer zu Fahrradfahrern (der mit Abstand häufigste Regelverstoß)
- In zweiter Reihe parkender Lieferverkehr (Aufgrund nicht vorhandener Lieferflächen)
- Nutzung des Fußweges durch Fahrradfahrer
- Nichtbeachtung des Fußgängerüberweges
- Nichtbeachtung der Vorfahrtsregeln

Auffallend ist hierbei, dass diese Verstöße nur sehr selten geahndet werden. Es gibt keine Geschwindigkeitskontrollen auf der Gleimstraße und die Ahndung der Missachtung der Sicherheitsabstände zu Fahrradfahrern durch die Polizei ist mehr als unüblich.

Im mittleren Abschnitt befinden sich eine Grundschule (3) und drei Kitas (4) und (6), die von insgesamt ca. 700 Kindern besucht werden, die dem Straßenverkehr ausgesetzt sind. Zudem ist die Dichte der Gastronomien auf der Seite gegenüber der Schule am Falkplatz sehr hoch, wodurch es auf dem Gehweg in diesem Bereich sehr eng ist (6). Der Kreuzungsbereich zur Sonnenburger Straße (5) fällt in der Unfallstatistik durch die erhöhte Anzahl von Unfällen auf [35].

Im hinteren Abschnitt (zwischen Ystader Str. und Schwedter Str. (2)) beschleunigen viele PKW auf eine Geschwindigkeit von weit über den erlaubten 30 km/h. Auch wird der Ausgang des Mauerparks vor dem Gleimtunnel (7) von vielen Fahrradfahrern und Fußgängern genutzt, so dass es trotz des Fußgängerüberweges, auch wegen der zu schnell fahrenden PKW, zu Konflikten kommt. Die Auswirkungen des Verkehrs auf Gastronomien werden unterschiedlich bewertet.

Erfahrungen in anderen Städten mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen zogen meist eher eine positive Bilanz, da die verbesserte Aufenthaltsqualität der Straße für mehr Konsum in den Lokalen sorgte. Hier könnte man die ansässigen Gastronomen bezüglich ihrer Erfahrung aus dem Jahr 2019 befragen.

Exemplarisch möchte ich hier noch die Warnung einer befreundeten Mutter an ihre Tochter wiedergeben, die sie aussprach als wir an der Gleimstraße standen und hinüber wollten: „Du musst hier sehr vorsichtig sein, dass ist eine gefährliche Straße“.

## 3.2 Verkehrssituation bei Veranstaltungen in der MSH und im JSP

Als die MSH 1998 ohne einen Besucherparkplatz für PKW und ohne eine für PKW ausreichend dimensionierte Zufahrt errichtet wurde, war bekannt, dass es aufgrund des PKW-Verkehrs und der Nutzung des Gleimviertels als Besucherparkplatz zu Belastungen der Anwohner kommen

### Das Verständnis der Senatsverwaltung von Sicherheit

Auf meinen Vorschlag, den Gleimtunnel wieder für PKW zu schließen, da die Fahrradfahrer und Schul- bzw. Kitakinder durch den PKW-Verkehr und die chaotischen Zustände gefährdet sind, bekam ich folgende Antwort [34]:

- „Nach § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo es wegen der besonderen Umstände zwingend geboten ist.
- Nur wenn auf Grund der besonderen örtlichen Umstände des Einzelfalles eine Gefahrenlage besteht, die **das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erheblich übersteigt**, dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs angeordnet werden.
- Die öffentliche Sicherheit und Ordnung umfasst neben den Grundrechten auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Grundgesetz (GG)) und Eigentum auch den Schutz vor Einwirkungen des Straßenverkehrs, die **das örtlich zumutbare Maß überschreiten**.“

Hier ist natürlich viel Raum für Interpretation: Was sind „besondere Umstände“? Was ist das „örtlich zumutbare Maß“? Für die Senatverwaltung sind diese Fragen klar: "Die von mir angeforderte Verkehrsunfallauswertung der letzten drei Jahre hat keine Unfalldhäufung gezeigt, so dass hier von keinem Unfallschwerpunkt ausgegangen werden kann.“[34]

Spannend finde ich die Frage, welches Gremium über die Gesundheit der Stadtbewohner entscheidet: Machen es einzelne Mitarbeiter? Gibt es Listen in denen steht, wieviele Schwerverletzte es geben muss, damit etwas unternommen wird? Oder sind es die Gerichte? Sie geben ja anhand ihrer Urteile Normen vor, die von den Mitarbeitern der Verwaltung interpretiert werden. Und wenn das immer auf Basis von Unfallstatistiken der letzten Jahre gemacht wird, ist es eh zu spät: Gerade in Bezug auf Gefahren im Verkehr steht nach §§10, 11 und 36 MobG immer die Prävention im Vordergrund.

Und noch eine Frage stellt sich mir: Werden die Radfahrer registriert, die aufhören die Gleimstraße zu nutzen, damit sie nicht verletzt werden? Oder die Eltern, die ihre Kinder nicht mehr alleine zur Schule lassen, damit ihnen nichts passiert?

Im vergangenen Jahr gab es in Berlin 1982 Unfälle mit Schwerverletzten von denen in 77 % der Fälle PKW beteiligt waren [35]. Der Anteil der PKW an den zurückgelegten Strecken liegt bei 35 %, im Innenstadtbereich sogar nur 17 % [30].

#### Infobox 4: Das Verständnis der Senatsverwaltung von Sicherheit

wird. Es gibt verschiedene Angaben dazu, wieso genau die Halle ohne Besucherparkplatz erbaut wurde. Mir wurde gesagt, man habe damals darauf gesetzt, an „die Vernunft der Besucher“ zu appellieren, dass sie nicht mit dem PKW anreisen. Auch galt es wohl als möglich, dass „moderne Besucher“ eh nicht mit dem Auto anreisen. Es gibt auch Stimmen, die meinen, dass es ganz einfach finanziell nicht attraktiv war, einen Parkplatz zu errichten und einfach die Belastung

der Anwohner in Kauf genommen wurde, da sie bei der Planung keine starke Lobby hatten.

Während die 80% der Besucher, die zu Fuß, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Rad anreisen wenig Probleme verursachen, kommt es durch die hohe Anzahl der PKW der verbleibenden 20% der Besucher zu teils chaotischen Zuständen in der Gleimstraße und im umgebenden Gebiet.

Die Verkehrsprobleme vor, während und nach Großveranstaltungen sind insofern von anderer Natur als die oben beschriebenen Einschränkungen, als dass sie nicht permanent sind, sondern sich auf einige Tage der Woche und meist auf die Abendstunden konzentrieren. Dafür ist ihr Einfluss aber um so größer, da die Störungen massiv sind. In kurzer Zeit passieren nach Schätzungen der Senatsverwaltung bis zu 1500 PKW die Gleimstraße [24], es bilden sich Staus und der Parksuchverkehr betrifft das ganze Viertel.

Auch ist die Zugänglichkeit des Gleimviertels und der MSH für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und Polizei sowie für Krankenwagen nur eingeschränkt möglich. Dieses bedeutet ein erhöhtes Sicherheitsrisiko.

Hier ist die Frage der gesellschaftlichen Bilanz sinnvoll. Ist es gesellschaftlich sinnvoll, dass 15 % bis 20 % der Besucher mit dem PKW kommen, obwohl es alternative Anreisemöglichkeiten gibt? Man kann davon ausgehen, dass die durchschnittlichen Besucher von Konzerten und Sportveranstaltungen nicht zwingend mit dem PKW anreisen müssen. Die komfortable Anreise der Besucher wird von den Anwohnern teuer in Form von Stress bezahlt.

Der Fokus einer menschenfreundlichen Verkehrsplanung sollte daher darauf liegen, die Anzahl der mit dem PKW anreisenden Gäste zu reduzieren, da nur diese die Verkehrsprobleme hervorrufen.

### 3.3 Einfluss des Verkehrs auf die Aufenthaltsqualität

Die Gleimstraße ist nicht eine Fläche die man nutzt, um "irgendwie von A nach B zu gelangen", sondern sie führt mitten durch ein Wohngebiet, ist gesäumt von einer Schule und drei Kitas, hat ein großes Angebot an Gastronomien und Geschäften und liegt direkt am gut besuchten Falkplatz bzw. Mauerpark. Da auch der Kiez nach ihr benannt ist kann man wohl sagen, dass sie ein kultureller Mittelpunkt des Gleimviertels ist. Sie unterscheidet sich darin nicht von vielen anderen Kiezstraßen in Berlin, da die Stadt in vielen Stadtteilen eine Struktur mit lokalen Zentren hat. Wohngebiete sind um einen „Kiezmittelpunkt“ gruppiert, häufig wird der Kiez auch nach dieser Straße / dem Platz benannt (z.B. Bötzw-Viertel, Wrangelkiez, Helmholtzkiez etc.). In Abbildung 3.2 ist eine Einteilung des Prenzlauer Bergs in Kieze angelehnt an die Einteilung des Planungsbüro „LK Argus“ [20] dargestellt, die Grenzen der Kieze und ihre jeweiligen Mittelpunkte sind jedoch nicht klar definiert.

Der Verkehr mit Fahrrad, PKW und anderen Fortbewegungsmitteln beeinflusst die Aufenthaltsqualität der Straße, wobei der PKW-Verkehr durch die Lärm- und Schadstoffemission und den hohen Platzbedarf einen deutlich stärkeren negativen Einfluss darauf hat als andere Verkehrsarten (vgl. Abschnitt 1). Je stärker der Verkehr auf der Fahrbahn ist, desto länger müssen Fußgänger bei der Überquerungen der Gleimstraße warten und desto wachamer müssen sie sein. Häufig sind sie gezwungen, auf Ampeln und Zebrastreifen auszuweichen. Die Grund- und Sicherheitsbedürfnisse der Bewohner – wie Sicherheit von Leib und Leben, Stressfreiheit und Bewegungsfreiheit – sind beeinträchtigt (siehe zum Beispiel [19]).

Folgen dieser Einschränkung der Aufenthaltsqualität sind u.a.:

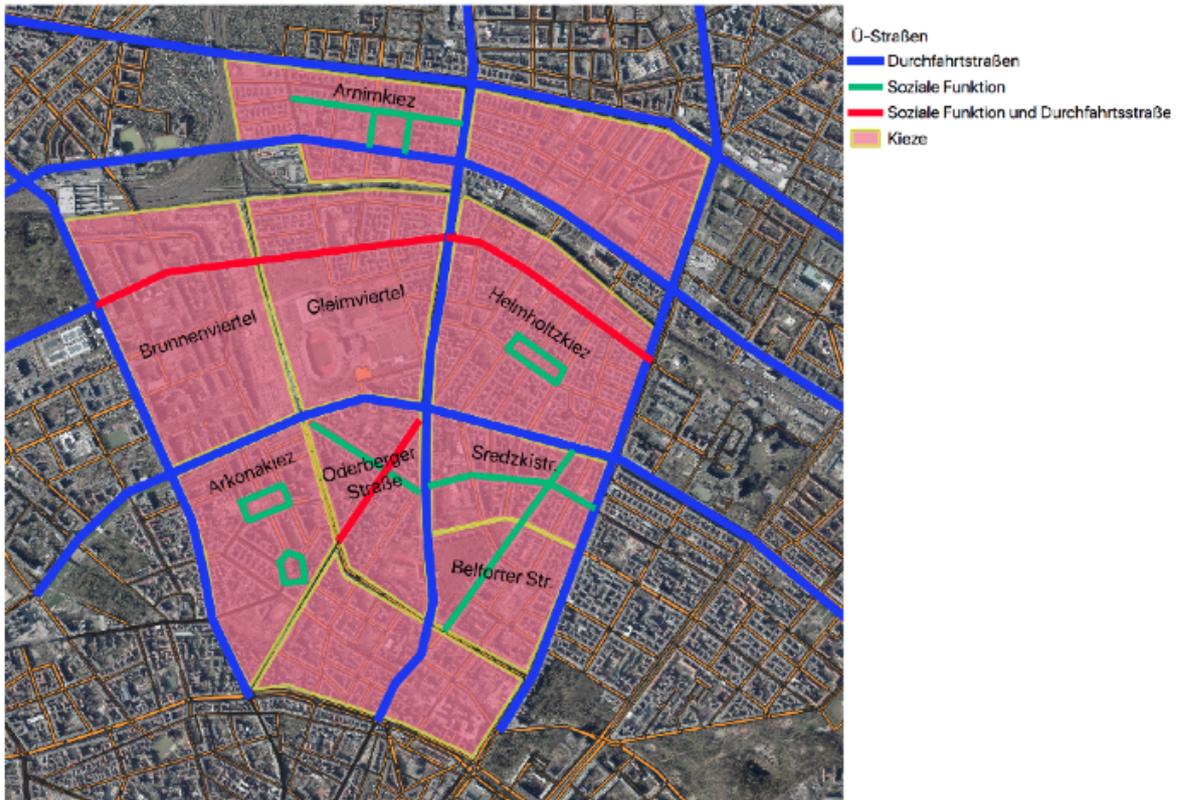


Abbildung 3.2: Eine mögliche Einteilung des Prenzlauer Bergs in Quartiere

- Personen ziehen sich aus dem öffentlichen Leben in diesen Gebieten zurück, was den sozialen Zusammenhalt und das Wohlbefinden beeinträchtigt
- Andere weichen auf Orte mit höherer Aufenthaltsqualität aus, was wiederum mehr Verkehr induziert.
- In ihrer Mobilität eingeschränkt Anwohner (Kinder, ältere Personen) sind besonders betroffen: Sie sind darauf angewiesen, dass ihre unmittelbare Umgebung lebenswert ist und können nur schwer auf andere Gebiete ausweichen.

Direkt an das Gleimviertel grenzt das sogenannte Brunnenviertel. Im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“ der Sen UVK hat es ein Quartiersmanagement, da dort soziale Probleme gesehen werde. Im Bericht zu diesem Programm [23] heißt es explizit, dass ein sozialer Mittelpunkt des Viertels fehlt. Um so wichtiger ist es, dass im benachbarten Gleimviertel ein funktionsfähiger Mittelpunkt existiert.

Die allgemeine Problematik von mangelhafter Aufenthaltsqualität auf Straßen hat das Land Berlin erkannt und nennt die Verbesserung der Aufenthaltsqualität „sensibler Bereiche“ als Ziel im Stadtentwicklungsplan Verkehr ([25], S.46f, Ziel 7.4). Aber auch im Stadtentwicklungsplan Zentren, im Mobilitätsgesetz und im Luftreinhalteplan wird diese Problematik benannt.

### 3.4 Anzahl der Betroffenen

Im folgenden versuche ich, die Anzahl der derjenigen zu beziffern, die von Verkehrsmaßnahmen betroffen wären. Als Datenbasis für diese Betrachtung dienen mir die Daten des Landes Berlin

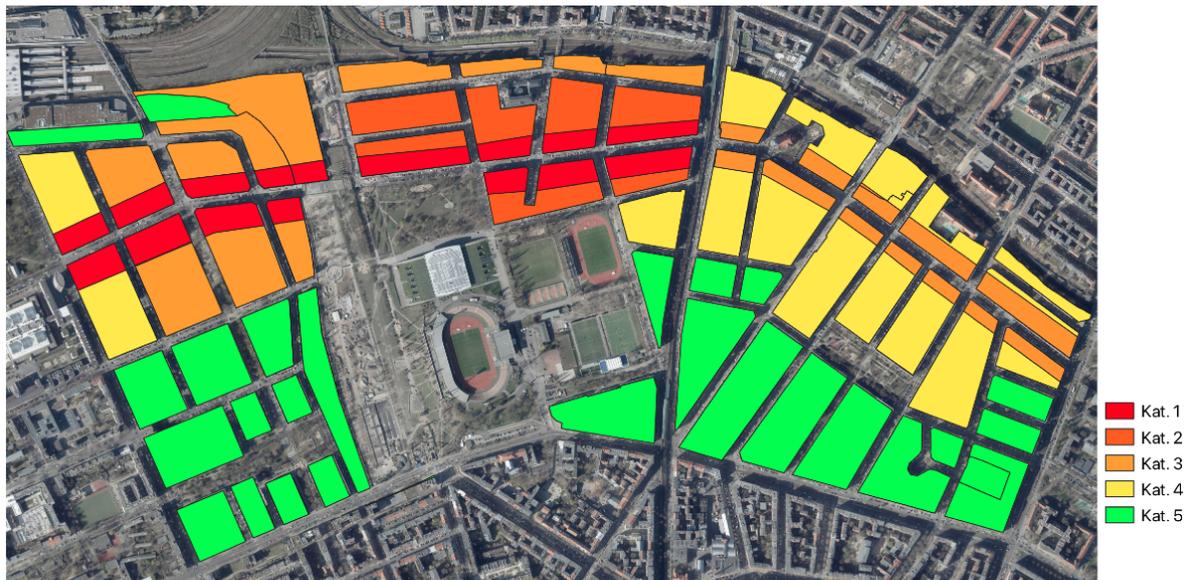


Abbildung 3.3: Belastungskarte Verkehr Gleimstraße

zur Bevölkerungsdichte 2018 [15]. Die Ergebnisse dieser Schätzung sind keine exakten Angaben, es geht hier lediglich darum, einen Eindruck der Größenordnungen zu vermitteln.

Um die Anzahl der Betroffenen zu schätzen, die vom Kfz-Verkehr eingeschränkt werden, wird die Belastung der Anwohner auf Basis folgender Faktoren auf einer Skala von eins bis fünf unterteilt:

- Lärm- und Abgasbelastigung
- Beeinträchtigung der Sicherheit
- Bedeutung der Gleimstraße als lokales Zentrum (für Erledigungen, sozialen Austausch, etc.)
- Nähe zu einem alternativen lokalen Zentrum als Ausweichort
- Einzugsgebiet Schule / Kita

Die Kategorie eins entspricht der stärksten Belastung. Dann wird abgeschätzt, wie viele der Anwohner einer dieser fünf Kategorien zuzuordnen sind.

In Abbildung 3.3 ist die Einteilung dargestellt und in Tabelle 3.1 ist die Anzahl der Mitglieder der jeweiligen Gruppe dargestellt.

	Anwohner	Akkumuliert
Kategorie 1	2.100	2.100
Kategorie 2	5.498	7.598
Kategorie 3	5908	13.506
Kategorie 4	16.825	30.331
Kategorie 5	17495	

Tabelle 3.1: Anzahl der betroffenen Anwohner

Die direkten Anwohner der Gleimstraße und ihrer Fortsetzung, der Rügener Straße, sind am stärksten betroffen (Kategorie 1). Ihre Anzahl beträgt ca. 2100 [3]. Direkt betroffen von der

Einschränkung der sozialen Funktion der Straße sind 7.598 bzw. 13.506 Anwohner, je nachdem, wie man die Einschränkung definiert und ob man die erhöhte Verkehrsbelastung in der Stargarder Straße mit einbezieht. Weniger belastet, da sie ausweichen können, sind weitere 30.331 Anwohner benachbarter Straßen.

Die Anzahl der durch die Gleimstraße durchfahrenden motorisierten Fahrzeugen wird laut [6] mit knapp 3000 pro Tag angegeben, die Zahl des motorisierten Quell-Zielverkehrs ebenfalls mit knapp 3000. Ausgehend von den Ergebnissen meiner Verkehrszählungsstichproben gehe ich von einer ungefähren Gleichverteilung zwischen PKW-, Fahrrad, und Fußgänger-Verkehr aus.

---

# 4 Möglichkeiten zur Konfliktreduzierung

von Nora Bonatz

---

## 4.1 Stadt- und verkehrsplanerische Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung

Die in Kapitel 2 und 3 aufgeführten Untersuchungen verdeutlichen, dass eine Verkehrsberuhigung und Flächenumverteilung in der Gleimstraße in Betracht gezogen werden sollten. Im Folgenden werden verschiedene stadt- und verkehrsplanerische Möglichkeiten, den Durchgangsverkehr in Straßen zu reduzieren, kurz vorgestellt.

**Straßengestaltung** Einerseits können Maßnahmen der Straßengestaltung, wie beispielsweise Straßenverengungen zur Geschwindigkeitsverringerung und vertikale Geschwindigkeitshemmnisse (z.B. Aufpflasterungen) errichtet werden. Da generell eine fahrradfreundliche und sichere Infrastruktur erwünscht ist, um einen Mischverkehr zuzulassen, sollten solche Maßnahmen radfahrerfreundlich gestaltet sein [22].

**Reduzierung des Verkehrs** Erwünscht ist nicht nur eine Geschwindigkeitsminimierung, sondern auch eine Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens. Dies kann beispielsweise durch Abstufung der Straßenhierarchie (Tempo 30) geschehen oder durch die Ernennung einer Einbahnstraße. Zusätzlich kann eine Flächenumverteilung hilfreich sein [22].

**Einrichtung einer Fahrradstraße** In Fahrradstraßen wird der Vorrang dem Radverkehr gegeben. Kfz-Durchfahrverkehr ist nicht gestattet. Lediglich Anwohner und Lieferverkehr können die Straßen bei entsprechender Kennzeichnung noch nutzen [27]. Lieferverkehr und Besucherverkehr kann über generelle Beschilderung oder Sondergenehmigungen erlaubt werden. Offiziell



(a) Bremsschwelle 1 [18]

(b) Bremsschwelle 2 [18]

(c) Verkehrsberuhigung [37]

Abbildung 4.1: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

ist die Hauptfunktion einer Fahrradstraße, Fahrradfahrern eine sichere und komfortable Infrastruktur bereitzustellen. Sie hat aber den „Nebeneffekt“, dass die Verkehrsbelastung reduziert wird, da die Zahl der PKW reduziert wird. Es ist deutlich angenehmer, an einer Fahrradschnellstraße zu wohnen als an einer PKW-Schnellstraße.

Generell muss man beachten, dass ein alleiniges Ausschildern einer Fahrradstraße viele PKW-Fahrer nicht daran hindert, die Straße trotzdem zu nutzen. In einem Video von 2015 findet man eine anschauliche Darstellung der Probleme in der Linienstraße [5] (zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichtes wurden weitergehende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erfolgreich eingeführt). Man sieht, dass man für eine funktionierende Fahrradstraße weitere Maßnahmen ergreifen muss, um den PKW-Verkehr zu reduzieren. Weiterhin muss die Einhaltung der Regeln kontrolliert werden.

**Kiezblocks** Kiezblocks ist die Berliner Version der Superblocks aus Barcelona. Kiezblocks beschreiben eine zusammenhängende, verkehrsberuhigte Zone. Rad- und Fußverkehr haben Vorrang; der private Kfz-Durchgangsverkehr wird unterbunden. Innerhalb der Kiezblocks wird daher eine hohe Aufenthaltsqualität und mehr öffentlicher Raum zur alternativen Nutzung geschaffen (Bild 4). In Kiezblocks sollen nicht nur einzelne Straßenzüge vom Verkehr beruhigt werden, sondern es ist ein straßen- und quartiersübergreifendes Konzept [9].

## 4.2 Vorschläge zur Umgestaltung der Gleimstraße

### 4.2.1 Flächenumverteilung

Eine erste Zählung der Verkehrsteilnehmer zeigte folgende Aufteilung: circa 1/3 PKW, 1/3 Radverkehr und 1/3 Fußverkehr. Die tatsächliche Flächennutzung der PKWs in der Gleimstraße ist aber mit 57% deutlich höher als dessen Verkehrsaufkommen. Eine Flächenumverteilung ist aus zwei Gründen wünschenswert: Erstens, ein sicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer kann nur gewährleistet werden, wenn die Fläche gerecht verteilt ist. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass es immer wieder zu Konflikten zwischen Rad- und motorisierten Verkehr kommt, aber auch zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr auf Gehwegen. Eine Flächenumverteilung auf der Gleimstraße könnte genügend Platz für alle Verkehrsteilnehmer und anliegende Geschäfte und Gastronomie schaffen. Des Weiteren befinden sich in der Gleimstraße auch eine Schule und ein Kindergarten. Eine Flächenumverteilung und Verkehrsberuhigung könnte auch die Wege von Schulkindern sicherer gestalten. Zweitens gibt es, neben den Konflikten auf Gehwegen und Straßen, wenig Aufenthaltsqualität in der Gleimstraße. Beispielsweise gibt es keine Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum, die ein nachbarschaftliches Zusammengehörigkeitsgefühl fördern könnten. Eine Umgestaltung in der Gleimstraße in Form von Flächenumverteilung und Verkehrsberuhigung könnte einen attraktiven und lebenswerten Kiezmittelpunkt für ein friedliches Miteinander schaffen.

Eine Umverteilung zu Gunsten des Fuß- und Radverkehr sowie der Begrünung und Aufenthaltsqualität ist wünschenswert — für ein sicheres und freundliches Miteinander, eine lebendige Nachbarschaft, eine Förderung der aktiven Mobilität und einer Verbesserung des Stadtklimas.

Neben einer Flächenumverteilung ist auch eine Verringerung des Durchgangsverkehrs, die Geschwindigkeitseinhaltung des motorisierten Verkehrs und eine attraktive Infrastruktur zur Förderung der aktiven Mobilität erstrebenswert. Die heutige Gleimstraße ist weder attraktiv oder

**Wie das Land Berlin die Nutzung von PKW fördert**

Häufig geht es in der Debatte um Push- oder Pull-Maßnahmen darum, wie man Verkehrsteilnehmer animiert, mehr den Umweltverbund zu nutzen. Zur Abwechslung werde ich hier ausführen, welche Pull- und Push-Maßnahmen das Land Berlin zugunsten des Kfz-Verkehrs macht.

- Nahezu unentgeltliche und flächendeckende Bereitstellung von öffentlichem Raum zum Abstellen von privaten PKW sind gleichzeitig Pull- und Pushmaßnahmen zugunsten des Kfz-Verkehrs: Einerseits wird Kfz-Besitz gefördert, andererseits wird der Umweltverbund geschwächt, weil wegen der vielen Parkplätze kein Platz für sichere alternative Fortbewegungsarten ist (z.B. geschützte Fahrradwege).
- Bereitstellung einer flächendeckenden, perfekten Infrastruktur für PKW-Fahrer: Autobahnen, flächendeckend Ampelanlagen (die PKW bevorzugt behandeln), breite Fahrbahnen, eine ganze Abteilung in der Senatsverwaltung (Abt. VI) die nur den Verkehrsfluss der PKW regelt, Bereitstellung eines deutlich größeren Anteils des öffentlichen Raumes für PKW-Mobilität als für die anderen Fortbewegungsformen
- Abschaffung der meisten Freiräume für Fußgänger (heute in Form von „Spielstraßen“ noch als Nischenerscheinung) damit PKW schnell und frei fahren können
- Keinerlei Beschränkungen der Größe und Leistung der motorisierten Fahrzeuge

Dies sind nur die Anreize, die das Land Berlin setzt. Hinzu kommt die Bevorzugung des PKW-Verkehrs durch die StVO sowie die Anstrengungen der Autohersteller, die Nutzung und den Besitz von PKW mittels enormer Werbebudgets möglichst stark emotional aufzuladen („Kaufen Sie sich ein Stück Freiheit“, „Aus Freude am Fahren“, etc.) So gab VW im Jahr 2017 schätzungsweise 220 Mio € aus, um Menschen davon zu überzeugen, dass ihr Leben besser wird, wenn sie sich ein Auto kaufen ([1]).

Vergleicht man diese lange Liste der Anreize für das Autofahren in Berlin mit den Anreizen zur Nutzung des ÖPNV oder des Fahrrades, wird einem schnell klar, wieso PKW weiterhin gern und viel benutzt werden.

**Infobox 5: Wie das Land Berlin die Nutzung von PKW fördert**

sicher für Rad- und Fußverkehr, noch ist sie charakterisiert durch eine hohe Aufenthaltsqualität. Mit den oben aufgeführten Maßnahmen, könnten sowohl eine Flächengerechtigkeit als auch die Verkehrssicherheit und der Anteil der aktiven Mobilität erhöht werden.

Ein Beispiel für eine alternative Flächenaufteilung ist in Abbildung 4.3 dargestellt.

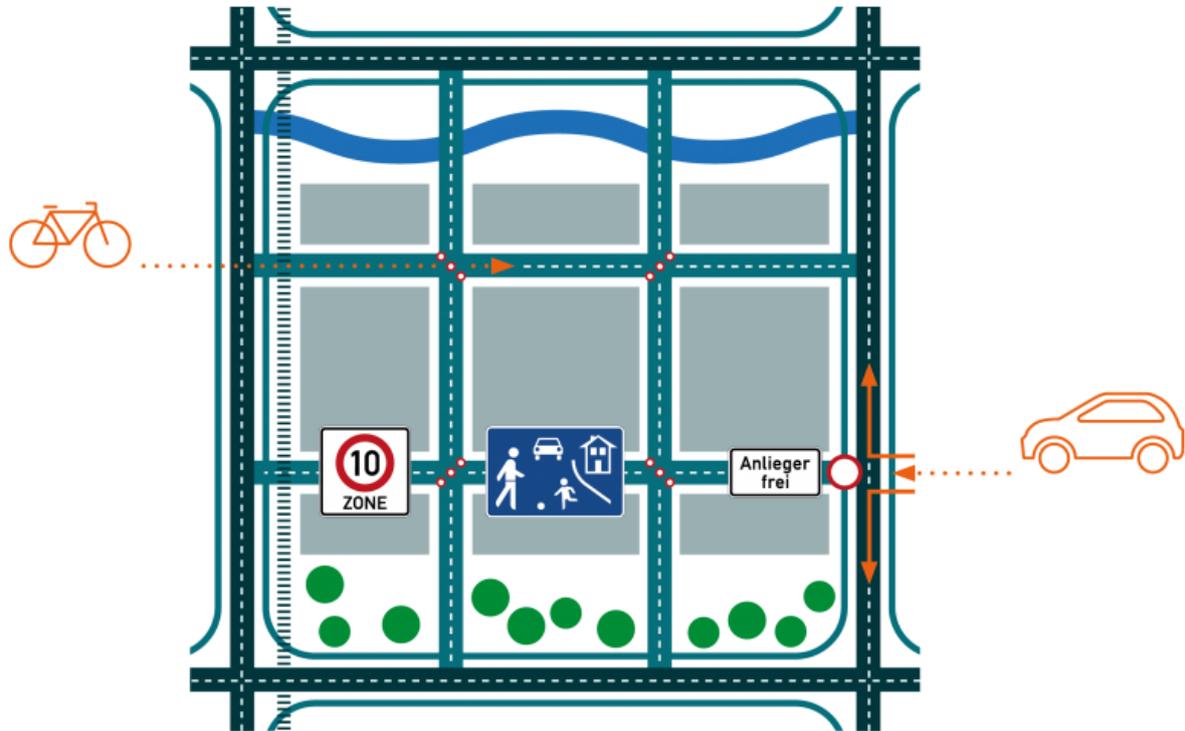


Abbildung 4.2: Schematischer Aufbau eines Kiezblocks [9]

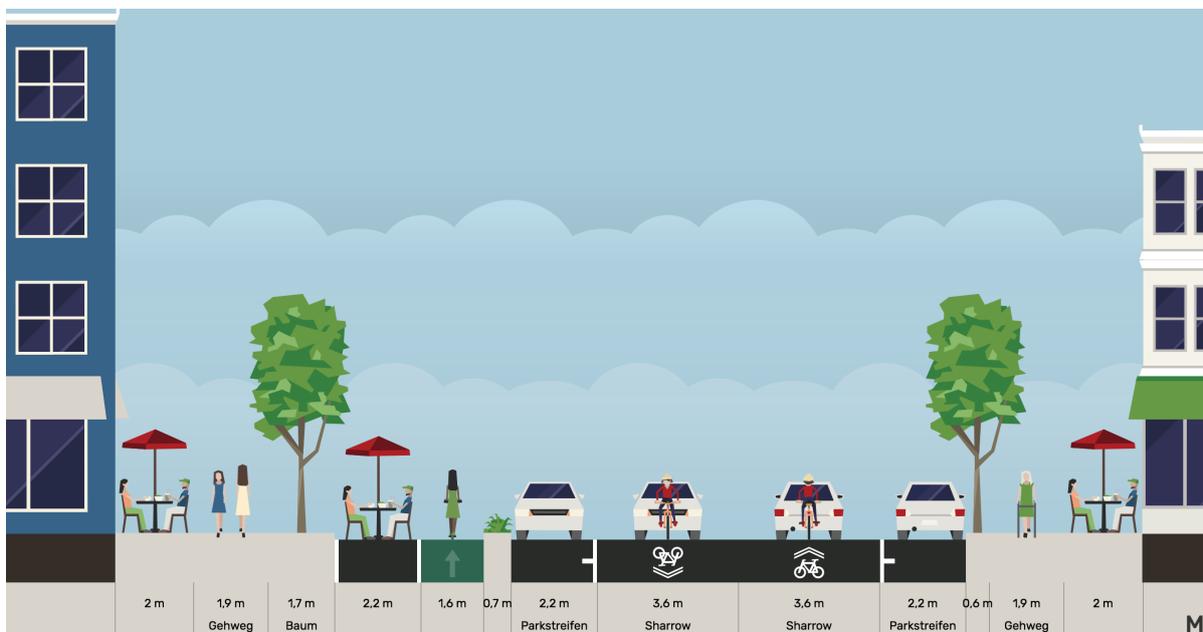


Abbildung 4.3: Alternative Flächenaufteilung Gleimstraße (Darstellung erstellt mit [www.streetmix.de](http://www.streetmix.de))

### 4.2.2 Die Einrichtung einer Fahrradstraße

Die Gleimstraße hat für den Fahrradverkehr eine wichtige regionale Bedeutung (siehe Kapitel 2.3). Die Errichtung einer Fahrradstraße in der Gleimstraße wird generell auch von der Bezirksverwaltung bzw. der Bezirksverordnetenversammlung befürwortet (siehe auch Kapitel 2.7). Eine Fahrradstraße in der Gleimstraße würde sowohl den motorisierten Durchgangsverkehr wie auch die Geschwindigkeit dessen reduzieren; Anwohner könnten die Fahrradstraße bei entsprechender Beschilderung dennoch befahren. Mit der Errichtung einer Fahrradstraße würde eine für Radfahrer\*innen sichere und attraktive Infrastruktur geschaffen, die viele Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr auf dem Gehweg vermeiden könnte.

Die Gleimstraße könnte als wichtiger Zubringer zu den östlich und westlich verlaufenden Rad-schnellverbindungen dienen. Es kann ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen auf der Gleimstraße nach Fertigstellung des Panke-Trails angenommen werden. Eine sichere und attraktive Ost-West-Verbindung durch eine durchgängige Fahrradstraße auf der TR2 wäre eine Möglichkeit eine solche Infrastruktur zu schaffen. Die Stargarderstraße soll noch im Jahr 2020 als Fahrradstraße ausgewiesen werden [7]. Eine Weiterführung der Fahrradstraße Richtung Osten über die Gleimstraße bis zum Humboldthain und dem östlichen Teil des zukünftigen Panke-Trails wäre eine gute Möglichkeit die Radverkehrsinfrastruktur im Berliner Norden zu verbessern.

Wichtig bei der Einrichtung einer Fahrradstraße ist, dass die Maßnahmen über das bloße Aufstellen entsprechender Schilder hinausgeht. Die aktuellen Erfahrungen in der Gleimstraße zeigen, dass sich viele PKW-Fahrer nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten und dass die Mindestabstände zu Fahrradfahrern häufig nicht eingehalten werden. Auch die einspurige Sperrung des Gleimtunnels musste auf beide Spuren ausgeweitet werden, weil sich viele PKW-Fahrer nicht daran gehalten haben. Auch die Einhaltung des Fahrverbots für Fahrradfahrer auf den Fußwegen sollte in diesem Zuge besser kontrolliert werden. Daher ist es notwendig, die Einrichtung einer Fahrradstraße mit weiteren verkehrsberuhigenden Maßnahmen zu ergänzen und die Einhaltung der Regeln zu kontrollieren.

---

## 5 Lokale Auswirkungen einer Verkehrsberuhigung der Gleimstraße

In diesem Kapitel untersuche ich die direkten Auswirkungen einer Verkehrsberuhigung der Gleimstraße in der Gleimstraße selbst.

Ich betrachte dabei folgende drei Szenarien:

- Durchsetzung bestehender Regelungen
- Einrichtung einer Fahrradstraße
- Einrichtung einer Fahrradstraße und die Schließung des Gleimtunnels für PKW

Zum Abschluss des Kapitels untersuche ich die Situation in der Gleimstraße während der Schließung des Gleimtunnels für PKW im Jahr 2019.

### 5.1 Variante 1: Durchsetzung bestehender Regeln

StVO §5 Abs. 4 schreibt innerorts beim Überholen von Fahrradfahrern einen Mindestabstand von 1,5 m vor. Wenn Fahrradfahrer andere Fahrradfahrer überholen, lässt sich dieser Abstand meistens leicht einhalten, wenn PKW Fahrradfahrer überholen wird es schwer diesen Abstand einzuhalten und er wird in der Regel (häufig deutlich) unterschritten. Sollte man die Einhaltung des Mindestabstands konsequent kontrollieren und Verstöße bestrafen, würde es bei der derzeitigen Straßenaufteilung für PKW nahezu unmöglich sein, Fahrradfahrer zu überholen. Dies würde zu einer deutlichen Geschwindigkeitsreduktion führen und PKW-Fahrer davon abhalten, die Gleimstraße zur Durchfahrt zu nutzen.

StVO §5 Abs. 2 besagt, dass Überholen nur erlaubt ist, wenn jegliche Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist. Wenn PKW-Fahrer parkende Lieferwagen überholen, tun sie dies häufig, obwohl Fahrradfahrer von vorne kommen. Diese sind gezwungen auszuweichen oder müssen mit der bedrohlichen Situation leben, da dann in den wenigsten Fällen der Mindestabstand zum entgegenkommenden Radverkehr eingehalten wird. Würde diese Regelung konsequent kontrolliert werden, wären Überholmanöver von parkenden Lieferwagen sehr schwierig. Es würde wahrscheinlich zu Staus kommen und die Durchfahrt der Gleimstraße mit einem PKW würde an Attraktivität verlieren.

Wie oben erwähnt wird in der Gleimstraße häufig die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h von PKW-Fahrern überschritten. Eine konsequente Kontrolle der Geschwindigkeit würde mehr PKW-Fahrer dazu veranlassen, das Limit einzuhalten und die Sicherheit der Straße würde steigen.

In der StVO §12 steht, dass Parken in zweiter Reihe grundsätzlich untersagt ist. An diese Regelung können sich Lieferfahrzeuge aus einem einfachen Grund häufig nicht halten: In der Flächenaufteilung der Gleimstraße sind keine Lieferzonen vorgesehen. Sie sind daher gezwungen, gegen die StVO zu verstoßen, wenn sie ihre Ware ausliefern wollen. Das Parken in zweiter Reihe

wird, genauso wie die Nichteinhaltung der Sicherheitsabstände beim Überholen, in der Regel nicht geahndet.

Die Einführung von Lieferzonen würde den Verkehrsfluss erhöhen und die Anzahl gefährlicher Überholmanöver reduzieren. Als Begleiterscheinung würde aber wahrscheinlich die Durchschnittsgeschwindigkeit steigen und mehr PKW-Fahrer würden die Gleimstraße zum Durchfahren nutzen, da sie nun attraktiver ist (die in zweiter Reihe parkenden Lieferwagen waren wirksame Verkehrsbarrieren). Die Einrichtung von Lieferzonen sollte deshalb mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen ergänzt werden.

Da die Fahrbahn nun für Fahrradfahrer weniger gefährlich und damit attraktiver geworden ist, würde sich die Anzahl der Fahrradfahrer auf dem Fußweg voraussichtlich reduzieren. Kinder und ihre Eltern würden dort immer noch fahren dürfen, Polizeikontrollen könnten die restlichen unerlaubterweise auf dem Fußweg fahrenden Fahrradfahrer vermindern.

## 5.2 Variante 2: Einrichtung einer Fahrradstraße

Wäre die Gleimstraße eine Fahrradstraße, wäre die Durchfahrt für PKW nicht erlaubt, nur noch der Anwohner- und Lieferverkehr wäre gestattet. Wie oben dargestellt werden Verkehrsregeln aber in der Praxis häufig gebrochen, so dass man zusätzlich zur entsprechenden Beschilderung auch die Straßengestaltung dahingehend ändern muss, dass ein Durchfahren der Gleimstraße nur noch sehr eingeschränkt möglich ist und PKW-Fahrer sich ihrer Einschränkungen bewusst sind.

Gehen wir mal von einem Fall aus, in dem die Anzahl der PKW signifikant um ca. 40 % reduziert werden würde (dies entspricht 80 % des Anteils der durchfahrenden PKW). Aber nicht nur die Anzahl der PKW wäre reduziert, auch deren Fahrverhalten wäre anders: Zum einen dürfen PKW in Fahrradstraßen nur 30 km/h fahren, zum anderen fährt der Quell- und Zielverkehr im Allgemeinen langsamer und defensiver, da Fahrradfahrer nebeneinander fahren dürfen. Somit wäre die Aufenthaltsqualität in der Straße und die Sicherheit aller anderen Verkehrsteilnehmer deutlich erhöht.

Einer Reduktion des PKW-Verkehrs würde eine wahrscheinliche Zunahme des Fahrradverkehrs gegenüberstehen. Auch Fahrradfahrer können Gefährdungen verursachen, die Folgen des Radverkehrs sind jedoch deutlich weniger schädlich als die des PKW-Verkehrs.

**Ein großer Teil der in 3.1 beschriebenen Konflikte und Einschränkungen würde voraussichtlich entschärft werden oder entfallen.** Der Verkehrsfluss im vorderen Bereich der Straße wäre auch in Stoßzeiten wieder hergestellt, Schüler und Eltern sowie nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer hätten einen deutlichen Sicherheitszugewinn.

Die Anwohner, die einen PKW nutzen (ca. 30 %, vgl. [3] und [2]), könnten ohne größere Einschränkungen weiterhin die Gleimstraße befahren. Das ist vor allen Dingen für lokale Gewerbe relevant, die mit dem PKW regelmäßig Ware holen müssen.

Offen ist, ob sich alle PKW-Fahrer an die Regeln und das Tempolimit halten und die Straße nicht als Durchfahrtsstraße nutzen. Erfahrungen in anderen Fahrradstraßen (z.B. der Linienstraße in Mitte) zeigen, dass dies nicht selbstverständlich ist und weitere Maßnahmen ergriffen werden müssen, um einige Autofahrer dazu zu bringen, sich an das geltende Recht zu halten.

Die Straße müsste so gestaltet sein, dass der Lieferverkehr zur MSH weiterhin gewährleistet ist. Dies ist zum einen baulich zu beachten, zum anderen muss der Lieferverkehr, wenn notwendig, über Sondergenehmigung ermöglicht werden. Alternativ wäre es prinzipiell möglich, die MSH

auch über die Gaudystraße zu beliefern. Auch eine Nutzung der Zufahrt über den JSP wäre möglich, hier wären jedoch die Eigentumsverhältnisse zu beachten, da der JSP im Eigentum der Senatsverwaltung für Inneres und Sport ist. Das PKW-Chaos vor und nach Veranstaltungen in der MSH und im JSP wäre schlecht mit einer „Fahrradstraße“ zu vereinbaren, auch wenn bei entsprechender Beschilderung prinzipiell der Quell- und Zielverkehr gestattet wäre. Hier sollte man noch weitere Maßnahmen ergreifen, um den Besuchern zu verdeutlichen, dass eine Anreise mit dem PKW sehr zu Lasten anderer Mitbürger geht. Eine deutliche Warnung auf den Tickets oder die Nutzbarkeit der Tickets als BVG-Ticket (ggf. mit Aufpreis, analog zu Bahn-Tickets mit „City-Option“) würden hier u.U. schon helfen.

### 5.3 Variante 3: Schließung des Gleimtunnels für PKW

Eine Schließung des Gleimtunnels ergibt nur in Kombination mit der Einrichtung einer Fahrradstraße wirklich Sinn. Dies wäre wohl die effektivste Beruhigung, weil von vornherein verhindert wird, dass PKW-Fahrer regelwidrig die Straße als Durchfahrtsstraße benutzen. Die Schwelle, ab der Menschen die Straße nicht mehr als „Straße, die man überqueren muss“ sondern als nutzbare Fläche ansehen wird liegt bei ca. 100 PKW/ Stunde. In dem „Manual for streets“ des britischen Department for Transportation [11] heißt es: „[bei einem Verkehr über 100 PKW/h] „pedestrians treat the general path taken by motor vehicles as a 'road' to be crossed rather than as a space to occupy.“). Diese Schwelle von weniger als 100 PKW/h könnte man mit dieser Maßnahme in der Gleimstraße vielleicht erreichen.

Die Anwohner, die ein Ziel auf „der anderen Seite des Tunnels“ mit dem PKW erreichen wollen oder müssen, müssten mit dem PKW längere Wege zurücklegen und mehr Zeit investieren. Dies kann im Sinne der Entlastung aller Anwohner den positiven Effekt haben, dass auf PKW-Fahrten verzichtet wird. Gleichzeitig verringert es aber auch die Akzeptanz dieser Maßnahme bei dem Anteil der Anwohner (ca. 25%), die einen PKW besitzen und denen die Durchfahrbarkeit wichtig ist. Auch sind einzelne Anwohner, z.B. einige Gastronomen, die regelmäßig mit dem PKW Waren kaufen müssen, übermäßig betroffen. Je nach Start- und Ankunftsort dürfte der zeitliche Mehraufwand zwischen drei und 15 Minuten liegen.

Auch wird die Straßenkapazität für den Besucherverkehr zur MSH und zum JSP reduziert, da nun alle PKW von Osten aus anreisen müssen. Die Erfahrung aus dem Jahre 2019 hat gezeigt, dass sich die PKW vor und nach Veranstaltungen mitunter bis auf die Schönhauser Allee stauen können. Direkte Auswirkungen der Tunnelschließung auf die Besucherzahlen konnte der Geschäftsführer der Velomax GmbH, Sebastian Rük, nicht feststellen, dafür gäbe es zu viele Einflussfaktoren auf diese. Andererseits habe er in der Zeit der Tunnelschließung 2019 häufiger Beschwerden der Besucher bezüglich der Verkehrssituation erhalten.

Unter Umständen könnte der ALDI-Markt in der Schwedter Str. Umsatzeinbußen verbuchen, da bei einer Schließung des Tunnels potentielle Kunden, die mit dem PKW einkaufen wollen und auf der westlichen Seite des Tunnels wohnen, eher auf andere Märkte ausweichen würden.

### 5.4 Verkehrssituation auf der Gleimstraße während der Tunnelschließung 2019

Während der einjährigen Schließung des Gleimtunnels im Jahr 2019 konnte man erkennen, dass der PKW-Verkehr deutlich reduziert war. Die in Kapitel 3 dargestellten chaotischen Situationen

waren nicht vorhanden, der Verkehr floss in aller Regel. Auch war die Sicherheit der Radfahrer deutlich höher, da es nicht zu Überholmanövern der PKW kam.

Aufgrund der reduzierten Anzahl von Kfz wirkte die Straße weniger wie eine Barriere für Fußgänger und das Überqueren wurde deutlich vereinfacht. Auch war es ruhiger und die Aufenthaltsqualität stieg.

Verschiedene Gastronomen und der Geschäftsführer der Velomax GmbH, Sebastian Rieß, berichteten, dass sie im Jahr der Tunnelschließung weder Umsatzeinbußen noch -gewinne verzeichnen konnten, die sich auf die Tunnelschließung zurückführen ließen.

Die Anzahl der Unfälle in der Gleimstraße und im Kreuzungsbereich mit der Schönhauser Allee ging im Vergleich zum Vorjahr zurück (vgl. Abschnitt [6.3](#)).

## 6 Regionale Auswirkungen einer Verkehrsberuhigung der Gleimstraße

In diesem Kapitel beschreibe ich umliegende Straßen, die von einer Verkehrsberuhigung in der Gleimstraße betroffen wären und untersuche die dort auftretenden Auswirkungen der temporären Schließung des Gleimtunnels für Kfz.

Ich konzentriere mich dabei, um die Komplexität zu reduzieren, auf die umgebenden Straßen des übergeordneten Straßennetzes.

### 6.1 Welche Straßen in der Umgebung sind betroffen?

Es gibt in der unmittelbaren Umgebung drei Straßen (Eberswalder, Schivelbeiner und Bornholmer Str. sowie Schönhauser Allee), die voraussichtlich am meisten von einer Verkehrsberuhigung in der Gleimstraße betroffen wären, da sie den Durchfahrtsverkehr aufnehmen würden. In Abbildung 6.1 sind Ansichten dieser Straßen dargestellt, in den Tabellen 6.1 und 6.2 habe ich wichtige Eigenschaften dieser Straßen zusammengefasst.

	PKW/Tag (DTV) []	Kategorie Übergeordnetes Netz	Vorfahrts- straße?	Entfernung von Gleimstraße [m]
Schivelbeiner Str.	11.430	IV	Ja	330
Gleimstr.	5.850	IV	Nein	0
Eberswalder Str.	17.010	II	Ja	670
Bornholmer Straße	29.520	II	Ja	700
Schönhauser Allee	18.720	II	Ja	-

Tabelle 6.1: Umliegende Straßen (Quelle Anzahl PKW:[16])

	Straßen- breite $\varnothing$ [m]	Breite der PKW-Fahrbahn [m]	Breite Fußweg $\varnothing$ [m]	Anzahl PKW-Fahrbahnen (pro Richtung)	Separater Radweg
Schivelbeiner Str.	34,2	12	4,35	1	Ja
Gleimstr.	26,3	5,2	5	1	Nein
Eberswalder Str.	30,36	10,6	8	2	Ja
Bornholmer Straße	53	19,2	7	2	Ja
Schönhauser Allee	49	12	15	2	Ja

Tabelle 6.2: Umliegende Straßen

In der **Stargarder Straße** und der **Gleimstraße** kommt es **aufgrund der engen Platzverhältnisse schon bei einer relativ geringen Anzahl von PKW zu schwierigen Situationen und andere Verkehrsteilnehmer werden gefährdet (vgl. Abschnitt 3.1)**. Besonders problematisch sind die Überholmanöver der PKW. Beide Straßen sind direkt von den Straßenbedingungen in der jeweils anderen Straße betroffen da beide zusammen eine Achse bilden.

In der **Eberswalder** und in der **Bornholmer Straße** sind durch ihre Straßenbreite die Lärmemissionen der PKW weniger problematisch. Auch sind andere Verkehrsteilnehmer deutlich besser geschützt als in der Gleimstraße, da alle Verkehrsteilnehmer eine eigene Spur haben.

Die **Schönhauser Allee** hat mit knapp 19.000 PKW/Tag auch ein hohes Verkehrsaufkommen und ist baulich eher dafür ausgelegt, auch wenn es hier zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern kommt.

Die **Schivelbeiner Straße** hat getrennte Spuren für Fahrradfahrer und PKW und sie ist deutlich breiter als die Gleimstraße, jedoch nicht so breit wie z.B. die Eberswalder Straße und hat „nur“ eine PKW-Spur. **Da die beiden PKW-Spuren durch den Mittelstreifen voneinander getrennt sind entfallen die gefährlichen Überholmanöver und alle Verkehrsteilnehmer sind besser voneinander geschützt**. Auch gibt es zum rechts- und links-abbiegen für PKW getrennte Spuren, so dass der Verkehrsfluss nicht behindert wird.

Neuralgische Stellen sind die Kreuzungen dieser Straßen mit der Schönhauser Allee und der Brunnenstraße (siehe Kapitel 6.3). Auch die Verlängerung der Schivelbeiner Straße, die Behmstraße, ist insbesondere im westlichen Ende anfällig für Stauungen.



(a) Gleimstraße



(b) Bornholmer Straße



(c) Schivelbeiner Straße



(d) Eberswalder Straße (Quelle: Franz Richter/Wikipedia)

Abbildung 6.1: Straßenansichten

## 6.2 Wie verlagert sich der Verkehr

Sehr wahrscheinlich würde sich ein Teil des Radverkehrs von den umliegenden Straßen in die Gleimstraße verlagern. Insbesondere die Eingliederung der Gleimstraße in das bereits bestehende und das geplante Radverkehrsnetz (vgl. Abschnitt 2.3 und Abschnitt 4.2.2) unterstützt diese Annahme.

Der umgekehrte Effekt ist für den PKW-Verkehr zu erwarten, hier wird der Anteil in den umliegenden Straßen wahrscheinlich steigen.

Überschlägige Prognosen lassen kurzfristig einen Kfz-Anstieg zwischen 3 % und 12 % erwarten (abhängig von der Straße), diese Zahlen geben aber nur einen Anhaltspunkt. Die Herleitung dieser Werte ist in Anhang D dargestellt. Sollte das langfristige Verkehrskonzept des Landes Berlin greifen und damit die Anzahl der Kfz reduziert werden, sind diese Prognosen hinfällig.

## 6.3 Auswirkungen der Tunnelschließung 2019

Im Falle der Gleimstraße können wir aufgrund der Sperrung des Gleimtunnels für PKW im Jahre 2019 bezüglich einiger Fragen auf Erfahrungswerte zurückgreifen.

Leider wurden während der Tunnelsperrung keine Verkehrsuntersuchungen oder Anwohner- bzw. Nutzerbefragungen durchgeführt, die objektiven und dokumentierten Aufschluss über die Effekte auf den Ausweichstrassen geben würden. Ich stütze mich daher auf einige Indizien.

Bezüglich der Verkehrssituation auf den Ausweichstrecken kann nur angegeben werden, was nicht beobachtet wurde.

Eigenen Erfahrungen und mündlichen Berichten anderer PKW-Fahrer, die die Strecke regelmäßig nutzen, zufolge wurden keine vermehrten Überlastungserscheinungen der Verkehrsknotenpunkte Schönhauser Allee / Eberswalder Straße bzw. Schönhauser Allee / Schivelbeiner Straße beobachtet. Dies sind aber natürlich nur sehr subjektive Eindrücke.

Stichprobenartige Befragungen ansässiger Gewerbetreibender (Rosa Wolf (Nr. 33), OptiKing (Nr.34), Zeit für Brot (Nr.26), Fleischerei Mischke (Schönhauser Allee Nr.144)) ergab keinerlei Hinweise auf eine erhöhte Verkehrsbelastung im Jahr 2019.

Auf eine diesbezüglich Anfrage vom 11.09.2020 bei der Polizei Berlin erhielt ich von der Station 14 (Direktion 1) die Auskunft, dass keine Erkenntnisse zu sicherheitsgefährdenden Zuständen vorliegen [13]. Ich nehme an, dass sich diese Aussage auf den von mir angefragten Zeitraum Januar bis Dezember 2019 bezieht. Auch seien keine Beschwerden „zu Staus auf den Straßen Bernauer Straße, Schivelbeiner Straße oder Wisbyer Straße“ bekannt.

Aus der Antwort einer weitere Anfrage vom 13.10. geht hervor, das ein Bürgeranliegen 2018 und zwei Bürgeranliegen 2019 mit dem Bezug zum Straßenverkehr an diesen Kreuzungen von der Polizeidienststelle bearbeitet wurden, zum Inhalt dieser Anliegen gab es aber keine Angaben [12].

**Berechnung von Verkehrsströmen**

Um die Eignung der Verkehrsknotenpunkte in der Umgebung der Gleimstraße bei einer möglichen Herausnahme des Durchfahrtsverkehrs aus der Gleimstraße zu überprüfen, plant die Senatsverwaltung, Verkehrszählungen durchzuführen und mit den Ergebnissen die Sicherheit der entsprechenden Knotenpunkte zu berechnen. Die Modellierung von Verkehrsströmen ist sehr komplex und die Realität zeichnet sich durch einige externe, nicht oder nur schlecht vorhersehbare Entwicklungen auf. Beispielsweise seien hier einige Faktoren dargestellt:

- Wie entwickelt sich die Anzahl der PKW-Fahrten in den nächsten 5 Jahren?
- Wie entwickelt sich die Anzahl der Fahrradfahrer in den nächsten 5 Jahren?
- Wäre zum Beispiel die Sperrung des Gleimtunnels für PKW-Fahrer ein Anreiz, auf das Fahrrad umzusteigen?
- Welche Wege wählen die Verkehrsteilnehmer?
- Welche weiteren Maßnahmen werden ergriffen, um eventuell auftretende Verkehrsprobleme z.B. an Knotenpunkten zu lösen (z.B. veränderte Ampelschaltungen, Tempolimits, etc.)

Weiterhin hat die COVID-19-Pandemie gezeigt, dass sich durch äußere, nicht planbare Ereignisse starke Änderungen ergeben können. Hier Beispiele für nicht vorhersehbare Ereignisse

- Politische Entwicklungen in der Verkehrsplanung (z.B. Fridays for Future, Beispiele wie Paris und Stockholm, Klimaziele)
- Coronabedingter sprunghafter Anstieg von Homeoffice und plötzliche Veränderung des Mobilitätsverhaltens
- Das Aufkommen von Navigationsgeräten, die Verkehrsströme auch durch kleine Straßen lenken und das Mobilitätsverhalten beeinflussen

## Infobox 6: Modellierung von Verkehrsströmen

**Auswertung der Unfallstatistiken** Als Indikator für die Verkehrssicherheit kann man die Unfallstatistik von 2018 (Tunnel für PKW geöffnet) mit der von 2019 (Tunnel für PKW geschlossen) vergleichen [35]. Aber auch diese ist mit Vorsicht zu genießen: Sie sagt nichts darüber aus, wieviele „Beinahe-Unfälle“ es gab, oder welche Einschränkungen andere Verkehrsteilnehmer in Kauf genommen haben, um nicht angefahren zu werden. Bei dieser geringen Anzahl von Ereignissen kann man auch an der statistischen Relevanz der Daten zweifeln.

Aber betrachten wir die Zahlen: im gesamten Untersuchten Gebiet (siehe Abbildung A.2) reduzierte sich die Anzahl der gemeldeten Unfälle mit Personenschaden von 171 auf 144 bei gesperrtem Tunnel. Auch auf dem „Sorgenkind“, der Schönhauser Allee, die durch viele Unfälle auffällt, reduzierte sich im Abschnitt zwischen Schivelbeiner Straße und Eberswalder Straße

(inklusive der Kreuzungen) die Anzahl der Unfälle um 14 (-22%).

Am auffallendsten ist die Kreuzung Eberswalder Straße / Schönhauser Allee (siehe Abbildung A.1 im Anhang). Hier reduzierte sich die Anzahl der Unfälle von 14 im Jahr 2018 (Tunnel offen) auf 5 im Jahr 2019 (Tunnel geschlossen). Das ist das Gegenteil von dem, was man vielleicht erwarten würde. Dies ist ein signifikanter Wert, es ist aber nicht zu vermuten, dass die Ursache der Reduzierung der Unfälle ausschließlich die Schließung des Gleimtunnels ist.

Gebiet	Unfälle 2018	Unfälle 2019	Differenz
Schivelbeiner Str.	10	9	-1
Gleimstr.	6	4	-2
Eberswalder Str.	17	18	1
Kreuzung Schivelbeiner Str.	10	10	0
Kreuzung Gleimstr.	8	3	-5
Kreuzung Eberswalder Str.	14	5	-9
Schönhauser Allee	62	48	-14
Gesamtes Gebiet	171	144	-27

Tabelle 6.3: Gemeldete Unfälle mit Verletzten im untersuchten Gebiet 2018 und 2019

Zu den Unfallzahlen liegt auch eine Auswertung der Polizeidienststelle Direktion 1, Station 14, vor [12]. Da der untersuchte Straßenbereich aber nicht eindeutig definiert ist, lassen sich diese Ergebnisse nicht vergleichen. Die Auswertung der Polizei ergab, dass sich im Vergleich der Jahre 2018/2019 die Unfälle im Kreuzungsbereich Schönhauser Allee / Wichertstraße / Schivelbeiner Straße von 35 auf 44 erhöhten (+9) und im Kreuzungsbereich Schönhauser Allee / Eberswalder Str. / Danziger Str. von 68 auf 57 (-11) reduzierten.

## 6.4 Fazit

Die Verkehrsberuhigung der Gleimstraße, insbesondere die Einrichtung einer Fahrradstraße, wäre eine gute Möglichkeit, die Radverkehrsinfrastruktur im Berliner Norden zu verbessern. Die Verlängerung der Gleimstraße, die Stargarder Straße, soll noch im Jahr 2020 als Fahrradstraße ausgewiesen werden [7]. Zusammen würden beide Straßen die wichtige Ost-West-Verbindung stärken, indem eine durchgängige Fahrradstraße auf der TR2 geschaffen wird. So würde ein sicherer und attraktiver Zubringer zu den östlich und westlich verlaufenden Radschnellverbindungen entstehen. Weiterhin würde die Einrichtung einer Fahrradstraße ein sichereres Kreuzen der Gleimstraße auf Höhe des Mauerparks ermöglichen, wo der Mauerweg verläuft.

Prinzipiell ist bei einer Verkehrsberuhigung der Gleimstraße kurzfristig erwartbar, dass durch die steigende Anzahl der PKW auch die Lärm- und Schadstoffbelastung in den umliegenden Straßen steigt.

Aus folgenden Gründen kann man jedoch annehmen, dass sich die Mehrbelastung in Grenzen halten wird:

- Die umliegenden Straßen sind allesamt besser ausgebaut und ermöglichen aufgrund diverser Merkmale einen fließenden Verkehr, der in den Belangen Emissionsbelastungen, Lärmbelastung und Sicherheit dem „Hindernislauf“ in der Gleimstraße vorzuziehen ist. Um diese Potentiale zu nutzen ist es nur logisch, den Autoverkehr auch dorthin zu leiten. Sollten unter Umständen die Verkehrsknotenpunkte überlastet sein, gibt es ein breites Instrumentarium, dieses zu ändern (siehe oben).

- Die Recherche zu den Folgen der Tunnelschließung gab keine Hinweise auf Überstauungen oder erhöhte Unfallzahlen. Auch Interviews mit ansässigen Gewerbetreibenden gaben keine Hinweise auf übermäßige Belastung.

Sollte es aufgrund von Maßnahmen in der Gleimstraße in den umliegenden Straßen zu Konflikten kommen (z.B. Überstauungen an den Knotenpunkten) muss man sich fragen, ob beziehungsweise wie man diese (z.B. durch modifizierte Ampelschaltungen) lösen kann.

Die Senatsverwaltung hat sich das Ziel gesetzt hat, die Kfz-Fahrleistung bis 2025 um 10 % zu reduzieren (im Vergleich zu 2015, vgl. Anmerkungen im Anhang [B](#)). Wenn dies umgesetzt wird, sollte die Verkehrsbelastung in keiner der umliegenden Straßen über dem derzeitigen Stand liegen.

## 7 Verkehrspolitische Betrachtung

Im folgenden soll betrachtet werden, ob eine Herausnahme des Kfz-Durchfahrverkehrs aus der Gleimstraße das Land Berlin seinen verkehrspolitischen Zielen näher bringt. In Tabelle 7.1 ist eine Auswahl der Berliner verkehrspolitischen Ziele dargestellt. Relevante Auszüge aus diesen Gesetzen bzw. Richtlinien sind in Anhang C dargestellt.

1	Erhöhung der Verkehrssicherheit (für nicht-motorisierte Teilnehmer)	MobG BE §10 StEP Verkehr S.46f, Ziel 8.1, [25]
2	Verringerung der Emissionsbelastung / bzw. Einhaltung der Emissionsgrenzwerte im Stadtgebiet	MobG BE §9 Luftreinhalteplan S.16, [29]
3	Mobilität für <u>alle</u>	MobG BE §3 StEP Verkehr, Ziel 5, S.47, [25]
4	Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen	Berliner Straßengesetz §7 Abs. 2 StEP Verkehr S.46f, Ziel 7.1, [25]
5	Entlastung von sensiblen Bereichen (z.B. Wohngebiete, Ortsteilzentren, Innenstadt) vom Durchgangsverkehr	StEP Verkehr S.46f, Ziel 7.4, [25]
6	Berücksichtigung der Belange der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personen sowie von Menschen mit Behinderungen	Berliner Straßengesetz §7 Abs. 2
7	Förderung des platzsparenden Verkehrs	MobG BE §4 Abs. 3 und 4 StEP Verkehr, S. 46f, Ziel 9, [25] Luftreinhalteplan, MP2 und MP3, S.144f, [29]
8	Förderung des sozialen Zusammenhaltes im Quartier	Homepage Förderprogramm soziale Stadt
9	Reduktion der Kfz-Verkehrsleistung um 10 % bis 2025	StEP Verkehr S.46ff, Ziel 11.5, [25] Luftreinhalteplan S.16, [29]
10	Reduzierung des Verkehrslärms	Lärmaktionsplan, S.4 [26])

Tabelle 7.1: Auswahl verkehrspolitischer Ziele des Landes Berlin

Die beiden vorherigen Kapitel haben ein Spannungsfeld offenbart: Wenn man den PKW-Durchfahrverkehr aus der Gleimstraße herausnimmt oder zumindest reduziert, wird er sich, zumindest kurzfristig, verlagern. Andere Straßen in der Umgebung könnten dadurch mehr belastet werden, und die Verkehrsleistung der Kfz kann sich erhöhen, da sie Umwege fahren müssten.

Lokal, also in der Gleimstraße selbst, würde man daher mit einer Herausnahme des Kfz-Durchfahrverkehrs aus der Gleimstraße alle in Tabelle 7.1 genannten Ziele erreichen. Wenn man aber den Betrachtungsraum erweitert und die umliegenden Straßen mit einbezieht, kann es dort in Bezug auf die Ziele 1,2,4 und 10 zu negativen Entwicklungen kommen.

Dieses Spannungsfeld besteht bei nahezu allen Maßnahmen, die die Ziele „Entlastung von sensiblen Bereichen vom Durchgangsverkehr“, „Förderung des platzsparenden Verkehrs“ und „Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen“ verfolgen, da diese in der Regel mit der Einschränkung von Kfz-Infrastruktur verbunden sind. Will man zum Beispiel eine nennenswerte Anzahl von sicheren und komfortable Fahrradwegen schaffen, geht dies nur, in dem man unter anderem Fahrradstraßen einrichtet oder PKW-Spuren in Fahrradspuren umwandelt. Damit ist dann jedoch zwangsläufig eine Einschränkung der Infrastruktur für Kfz verbunden, die zu Umwegen für Kfz führt.

Es hört sich trivial an, ist aber eine wichtige Tatsache: In dicht besiedelten Städten ist öffentliche Fläche Mangelware. Dadurch, dass in der Vergangenheit dem platzintensivsten Fortbewegungsmittel von allen, dem PKW, so viel Fläche eingeräumt wurde, ist für alle anderen Fortbewegungsarten nur noch wenig Fläche übrig geblieben. Eine schöne Illustration des hohen Platzbedarfes des Kfz-Verkehrs ist in Abbildung 7.2 dargestellt. Dort sieht man immer die selbe Anzahl Verkehrsteilnehmer in verschiedenen Fortbewegungsmitteln. Eine Neuverteilung der Flächen zugunsten des Umweltverbundes muss zwangsläufig mit einer Reduzierung der Flächen der für den Kfz-Verkehr vorgesehenen Flächen einhergehen.

In keinem der Berliner Planwerke ist klar aufgezeichnet, wie mit der, zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele notwendigen, Reduzierung der Kfz-Infrastruktur umgegangen werden soll. Möchte man erhöhten Verkehr auf den verbleibenden, für Kfz zugelassenen Strecken in Kauf nehmen? Oder erwartet man, dass Verkehrsteilnehmende die Lust am PKW-Fahren verlieren und sich somit der PKW-Verkehr reduziert? Und wie soll die Übergangsphase aussehen, bis den PKW-Fahrern die Lust vergeht?

Diese Fragen bleiben offen. Klar ist aber, dass man, will man die Ziele 1 bis 10 erreichen, wenigstens temporär Kompromisse eingehen muss.

Dieses erfordert politischen Willen und klare Aussagen, damit die Stadt handlungsfähig ist. Im Falle der Gleimstraße stellt sich ein anderes Bild ein: Auf meine Bitte an die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima, Abteilung VI, den Gleimtunnel für Kfz zu schließen, bekam ich als Antwort eine Standardfloskel:

„Eine Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Gleimstraße würde im Ergebnis weiträumige Umwegfahrten von Kraftfahrzeugen produzieren. Hierdurch entstünde mehr individueller Straßenverkehr mit dadurch entstehenden Defiziten in der Verkehrssicherheit- und Ordnung an sich ‚überstauenden‘ umliegenden Ampelknoten im Zuge der Umfahrung und in diesem Zusammenhang auch mehr Lärm und Abgasimmission in der Innenstadt.“

Dieses muss nicht zwangsläufig die Meinung aller Abteilungen in der Senatsverwaltung widerspiegeln, ist aber ein klares Statement: Ein Entlastung eines sensiblen Bereiches und die Stär-



Abbildung 7.1: Realitätsferne Werbung der Senatsverwaltung



Abbildung 7.2: Flächenverbrauch von verschiedenen Verkehrsmitteln. Dargestellt ist immer die selbe Anzahl der Personen in verschiedenen Verkehrsmitteln. (Quelle: Cycling Promotion Fund Canberra)

kung der Fahrradinfrastruktur ist unmöglich! Ein weiteres Beispiel für entsprechende Aussagen lieferte die Verkehrssenatorin Regine Günther im Juli 2017 (siehe [21]).

Eine andere Botschaft senden Regine Günther und der Staatssekretär Ingmar Streese in der Regel in der Öffentlichkeit. Beide betonten wiederholt, dass sie eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs anstreben sowie den Umweltverbund stärken und die Aufenthaltsqualität auf Straßen verbessern wollen (z.B. [17], [38]). Auch die Homepage der Senatsverwaltung vermittelt offensiv dieses Bild ([28] und Abbildung 7.1).

Die Verkehrsberuhigung der Gleimstraße alleine wird den Kfz-Verkehr in der Stadt nicht nennenswert reduzieren und auch nicht die Infrastruktur für den Umweltverbund maßgeblich stärken. Wenn aber viele Vergleichbare Maßnahmen in anderen Straßen und Gebieten umgesetzt werden, wird man Erfolg bei der Erreichung der verkehrspolitischen Ziele haben.

Im Lärmaktionsplan kommen Autoren einer Studie zu einem ähnlichen Ergebnis([26], S.34):

„Der Ansatz, den Kfz-Verkehr auf kleinräumiger Ebene möglichst gesamtverträglich lenken, steuern und abwickeln zu wollen, stößt – wie das Beispiel Sterndamm verdeutlicht – mehr und mehr an seine Grenzen. Für die Zukunft sind Konzepte gefragt, die die Problemursachen behandeln und eine nachhaltigere und weniger vom privaten Kfz-Besitz ausgehende Mobilität fördern. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn die Untersuchungs- und Betrachtungsräume erweitert werden. (Zu kleinräumige Konzepte oder Insellösungen helfen dabei nur bedingt.“

---

## 8 Fazit

Zur Erinnerung: Wir sind gestartet mit der Feststellung, dass es in der Gleimstraße zu Verkehrskonflikten kommt, die die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität reduzieren (vgl. Kapitel 3). Die Konflikte lassen sich mit Hilfe diverser Maßnahmen lokal reduzieren (vgl. Kapitel 4 und 5). Die umliegenden Straßen würden mehr von PKW-Verkehr belastet werden, sind aber besser für durchfahrenden Kfz-Verkehr geeignet (vgl. Abschnitt 6). In Kapitel 7 konnte ich dann zeigen, dass die Berliner verkehrspolitischen Ziele nur erreichbar sind, wenn man lokale negative Effekte (z.B. entstehende Umwege von Kfz) temporär in Kauf nimmt und das große Ziel im Auge behält, mit dem man alle verkehrspolitischen Ziele zusammen erreichen kann: Die Reduzierung des Kfz-Verkehrs.

Dafür ist die Beruhigung der Gleimstraße ein geeignetes Mittel, da die Fahrradinfrastruktur gestärkt wird und ein sensibler Bereich vom Kfz-Verkehr geschützt wird. Gleichzeitig wird die Kfz-Infrastruktur reduziert, was langfristig und im Verbund mit vielen vergleichbaren Maßnahmen in anderen Straßen zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs insgesamt führt.

Auch als Insellösung hat eine Beruhigung der Gleimstraße ihre Berechtigung, da die umliegenden Durchfahrtstraßen, wie oben schon erwähnt, aufgrund ihrer Bauart und Beschilderung deutlich besser für einen sicheren Durchfahrtverkehr geeignet sind.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist, dass durch die derzeitige Gestaltung der Gleimstraße ein ordnungsgemäßer Verkehr momentan unmöglich ist: Durch fehlende Entladezonen ist der Lieferverkehr gezwungen, rechtswidrig in zweiter Reihe zu parken. Dieses wiederum macht Überholmanöver der reichlich vorhandenen PKW nötig, die aber aufgrund der beengten Verhältnisse die Sicherheitsabstände zum Radverkehr nicht einhalten können. Es ist daher dringender Handlungsbedarf gegeben.

Unabdingbar ist ein **politischer Wille**, die Ziele zu erreichen und Protest der Bevölkerungsgruppen zu ertragen, deren Privilegien reduziert werden. Man wird in lokalen Betrachtungen immer Gründe finden, warum solche Maßnahmen auch ihre negativen Folgen haben. Aber erst in der Summe können einzelne Maßnahmen aus dem Zielkatalog der Senatsverwaltung wirklich zu einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsprobleme in Berlin führen.

# A Auswertungsbereiche Unfallstatistik



Abbildung A.1: Auswertungsbereiche der Unfallstatistik



Abbildung A.2: Auswertungsbereiche der Unfallstatistik Teil 2

---

# B Ausgewählte verkehrsplanerische Ziele des Landes Berlin

## B.1 Stadtentwicklungsplan Verkehr - Leitbild

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr [25] wurde 2011 von der damaligen rot-roten Koalition unter Wowereit mit dem Zieljahr 2025 beschlossen. Gleich zu Beginn des Planes ist als Leitbild eine Zukunftsvision für das Jahr 2040 dargestellt (S. IV ff).

„Immer mehr Menschen organisieren ihre Mobilität ohne Fixierung auf ein bestimmtes Verkehrsmittel und entscheiden täglich neu, welche Kombination von Verkehrsmitteln ihren Bedürfnissen am besten entgegenkommt. Dies hat vor allem in der Innenstadt zu einem Rückgang der Pkw-Nutzung und einem Anstieg von Rad- und Fußverkehr sowie der Nutzung des öffentlichen Verkehrs geführt. Eine Mobilitätskultur des Miteinanders unterstützt die Bemühungen der Stadt, barrierefreie, sozial- und bedürfnisgerechte sowie umweltverträgliche Mobilität zu gewährleisten.

[...] Die Kieze haben ihre charakteristischen Eigenheiten bewahrt und verleihen so der Vielfältigkeit ihrer Bewohnerinnen und Bewohner Ausdruck. In den vergangenen Jahren ist es gelungen, die Entfernungen zwischen den unterschiedlichen städtischen Funktionen weiterhin gering zu halten. Kompakte und verkehrssparsame Raumstrukturen ermöglichen insbesondere schwächeren Menschen eine aktive Verkehrsteilnahme und verbessern die Bedingungen für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren. Diese lebenswerte Großstadt gilt als eine der fußgängerfreundlichsten Metropolen Europas.

[...] Ehemals durch Autos dominierte Hauptachsen wurden zu vielfältig nutzbaren Boulevards umgestaltet, da die Bündelung und Ableitung von Verkehren nun auch das östliche Zentrum von Durchgangsverkehren befreit haben. In der Innenstadt finden nur noch die Pkw-Verkehre statt, die für ihre Funktion wichtig sind und nicht anders abgewickelt werden können. Eine stadtverträgliche und effiziente Organisation des innenstadtorientierten Wirtschaftsverkehrs hält den Fluss an Waren und Dienstleistungen aufrecht und trägt zur Produktivität bei. Im Gegenzug fördert ein attraktives Umfeld mit hoher Aufenthaltsqualität Einzelhandel und Tourismus.“ [25]

## B.2 Stadtentwicklungsplan Verkehr - Ziele und Strategien

In Kapitel III.2 des Stadtentwicklungsplanes Verkehr werden klare Handlungsziele definiert. Hier eine Auswahl (S.46f):

- Ziel 7: „Erhöhung der raumstrukturellen Stadtverträglichkeit des Verkehrs (Begrenzung von Schneisenwirkungen im Stadtraum, Reduzierung von Zäsuren, Aufwertung von Verkehrsräumen, Respektierung historischer Verkehrsnetzstrukturen)

- Ziel 7.1: „Entlastung von sensiblen Bereichen (z.B. Wohngebiete, Ortsteilzentren, Innenstadt) vom Durchgangsverkehr“
- Ziel 7.4 „Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen, dadurch bessere Nutzbarkeit des öffentlichen Raums (Wohnumfeld, aber auch Räume für Einkaufen, Tourismus, Freizeit)“
- Ziel 8.1: „Erhöhung der Sicherheit nicht-motorisierter Teilnehmer am Straßenverkehr (insbesondere Kinder, Jugendliche, ältere Menschen; mobilitätsbeeinträchtigte Menschen),“
- Ziel 9: Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauches natürlicher Ressourcen (Energie, freie Fläche/Boden)
- Ziel 10: „Entlastung der städtischen und globalen Umwelt von verkehrsbedingten Belastungen“
- Ziel 11.5: „Reduzierung der Kfz-Verkehrsleistung (Fzghm) um 10 Prozent bis 2025 auf gesamtstädtischer Ebene“

In Kapitel IV.4 „Teilstrategien“ (S.61 ff) werden folgende Handlungsanweisung genannt:

- „Erfolgversprechende Ansätze zur weiteren Steigerung von Rad- und Fußverkehr liegen darin, einen größeren Anteil am öffentlichen (Straßen-)Raum für diese Verkehrsarten bereit zu stellen, die Infrastruktur für das gesamte „System Fahrrad“ (Wege, Wegweisung, Stellplätze, Service) auszubauen und die Möglichkeiten der Kombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr zu verbessern. Auch beim Fußgängerverkehr bestehen Steigerungspotenziale, wenn Sicherheit, Bequemlichkeit und Attraktivität der öffentlichen Räume erhöht werden. Eine gestalterische Aufwertung der Straßenräume kommt auch den übrigen Nutzungen (Wohnen, Einzelhandel etc.) und somit allen Bürgerinnen und Bürgern zugute.
- „Neben der Schaffung von Anreizen für das Umsteigen auf den Umweltverbund werden auch weiterhin Maßnahmen notwendig sein, die als treibende Faktoren – durch Restriktionen oder negative Anreize – die modale Verlagerung forcieren. Dies kann auch die Umverteilung von Flächen im öffentlichen Straßenraum beinhalten.“
- Und in der Lösungsstrategie 3 (S. 61) steht es schwarz auf weiß „Neben der Schaffung von Anreizen für das Umsteigen auf den Umweltverbund werden auch weiterhin Maßnahmen notwendig sein, die als treibende Faktoren – durch Restriktionen oder negative Anreize – die modale Verlagerung forcieren. Dies kann auch die Umverteilung von Flächen im öffentlichen Straßenraum beinhalten.“

## B.3 Lärmaktionsplan

[26] Einleitung S.4 :

„Gerade der Verkehrslärm gehört zu den negativen Umweltfolgen. Lärm ist dabei nicht nur ein Störfaktor, sondern stellt eine konkrete Gesundheitsgefährdung dar. [...] Internationale Lärmwirkungsstudien zeigen, dass insbesondere durch hohe Verkehrslärmpegel die Beanspruchung des Herz-Kreislauf-Systems steigt; damit erhöht sich das Risiko, an Bluthochdruck oder Durchblutungsstörungen zu erkranken oder einen Herzinfarkt zu erleiden. [...] Es ist das Ziel einer aktiven Umweltpolitik, Berlin

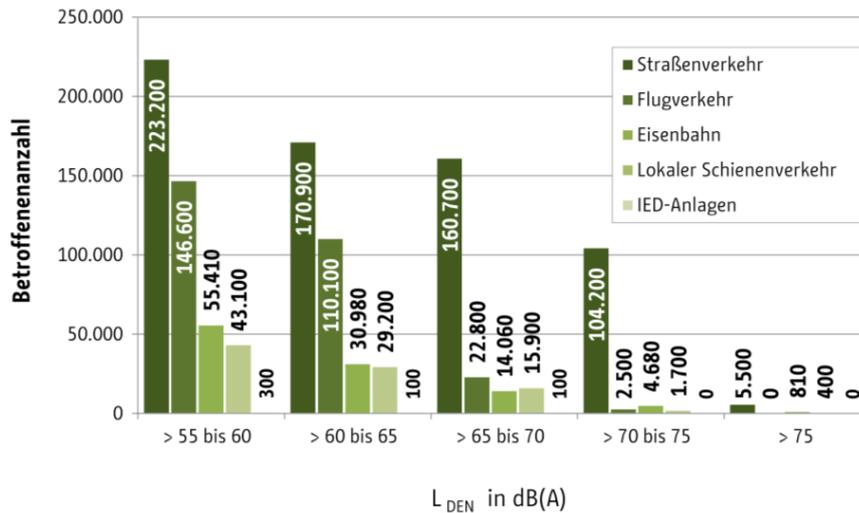


Abbildung 3: Betroffene nach Lärmverursachern im Tagesmittel (L<sub>DEN</sub>)  
IED-Anlagen: Industrieanlagen entsprechend der Industrial Emissions Directive 2010/75/EU

Abbildung B.1: Ergebnisse Lärmkartierung Berlin 2017

gesünder, sauberer, klimaverträglicher und lebenswerter zu gestalten. Die Reduzierung des Lärms gehört dazu und ist ein wesentlicher Anspruch für eine ökologischere Gestaltung der Stadt.“

Im Kapitel III des Lärmaktionsplans („Ist-Situation - Lärmkartierung 2017“) findet man das Diagramm B.1. Daraus wird deutlich, dass der Straßenverkehr die mit Abstand größten Lärmemissionen verursacht (im Straßenverkehr ist die Tram nicht enthalten). Setzt man dieses Ergebnis in Relation zum Anteil der zurückgelegten Strecken des MIV wird deutlich, dass die Emissionen überproportional hoch sind: Der Anteil der Wegstrecken des MIV liegt in ganz Berlin bei 28 % und im Innenstadtbereich nur bei 17 % (vgl. [30], S. 15).

Aus dem Luftreinhalteplan ist bekannt, dass der Straßenverkehr zu 83 % aus PKW besteht. Bei der Reduzierung des PKW-Verkehrs wäre also das größte Handlungspotential (zu diesem Ergebnis kommt auch ein Bericht des Umweltbundesamtes bereits in der Einleitung [36]).

Trotz dieser Situation wird im gesamten Dokument lediglich an einer einzigen Stelle darauf hingewiesen, dass man zur Reduktion des Verkehrslärms *die Anzahl der Kfz-Fahrten reduzieren* kann:

„Der Ansatz, den Kfz-Verkehr auf kleinräumiger Ebene möglichst gesamtverträglich lenken, steuern und abwickeln zu wollen, stößt – wie das Beispiel Sterndamm verdeutlicht – mehr und mehr an seine Grenzen. Für die Zukunft sind Konzepte gefragt, die die Problemursachen behandeln und eine nachhaltigere und weniger vom privaten Kfz-Besitz ausgehende Mobilität fördern. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn die Untersuchungs- und Betrachtungsräume erweitert werden. (Zu kleinräumige Konzepte oder Insellösungen helfen dabei nur bedingt.“ (S. 34)

Maßnahmen zur Symptombekämpfung (wie z.B. Verbesserung des Fahrbahnbelags, Reduktion des Fahrtempos etc.) werden dagegen ausführlich und an prominenter Stelle diskutiert.

Die folgenden Erkenntnisse des Umweltbundesamtes wurden jedoch nicht diskutiert:

„Im Rahmen dieser Untersuchung werden ausschließlich Maßnahmen behandelt, die der Minderung der Lärm- und Schadstoffemission des vorhandenen Verkehrs dienen. Dies bedeutet, dass andere Möglichkeiten, deren Priorität höher anzusiedeln ist als

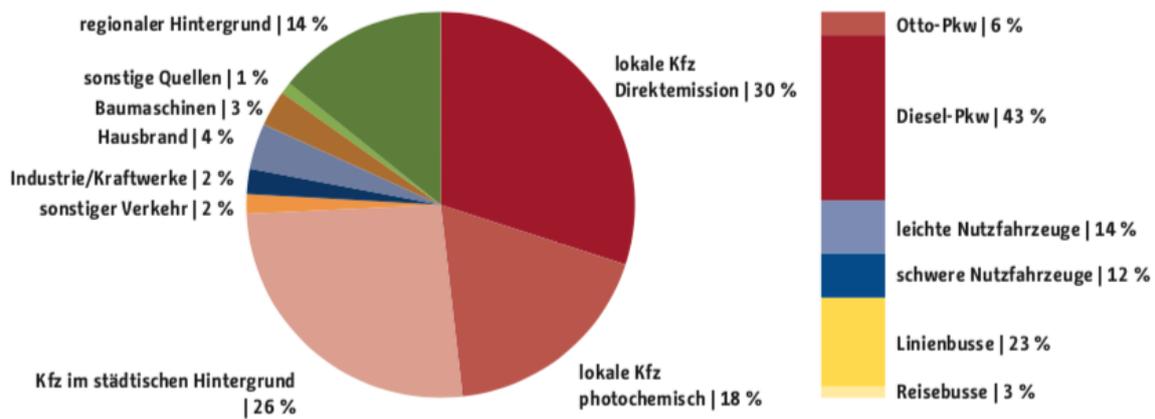


Abbildung 5.2: Mittlere berechnete Quellanteile an der Stickstoffdioxidbelastung an 27 Hauptverkehrsstraßen in Berlin im Jahr 2015 und Anteile der einzelnen Fahrzeugkategorien zum Kfz-Beitrag (Abweichung von 100 Prozent durch Rundungen)

Abbildung B.2: Emittenten von Stickstoffoxiden 2015(Quelle: [29])

die der Verkehrsberuhigung, bereits ausgeschöpft sind. Dabei handelt es sich in ihrer Rangfolge um Maßnahmen zur

1. Verkehrsreduzierung und -verhinderung,
2. Verlagerung auf öffentliche oder nichtmotorisierte Verkehrsmittel (Umweltverbund),
3. Verlagerung des Güter- und Durchgangsverkehrs (z.B. auf Ortsumgehungen).

Das nachfolgend beschriebene Instrumentarium zur Reduzierung von Verkehrslärm und des Schadstoffausstoßes steht somit an vorletzter Stelle, oder: Straßenumbaumaßnahmen, die diesen Zweck verfolgen, sind die „vorletzte Rettung“, den vorhandenen und nicht zu verhindernden Verkehr erträglich zu gestalten. Weshalb „vorletzte Rettung“? Weil die Maßnahmen, die zum Schutz vor Verkehrslärm häufig an die erste Stelle gesetzt werden, nämlich Schallschutzfenster und Lärmschutzwände/-wälle), ihrem Wesen nach eigentlich nur die „ultimo ratio“ darstellen“.

## B.4 Luftreinhalteplan 2019

[29] Der Luftreinhalteplan wurde geschrieben, weil in Berlin die zulässigen Grenzwerte von Stickoxid und Rußpartikeln an einzelnen Stellen überschritten wurden. Das Ziel der Maßnahmen ist die Einhaltung der Grenzwerte an allen Messstellen (S.16, „Das Land Berlin ist daher verpflichtet, den Luftreinhalteplan für Berlin so fortzuschreiben, dass eine schnellstmögliche Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte erreicht wird.“). Als Hauptemittent von Stickstoffoxiden wird der Straßenverkehr identifiziert (vgl. Abbildung B.2, und z.B. S.82, „Eine Reduktion der NO<sub>2</sub>-Konzentration kann und muss daher vorwiegend mit Maßnahmen im Kfz-Verkehr erreicht werden.“).

Bei der Trendprognose für den Kfz-Verkehr für den Zeitraum von 2015 bis 2025 wird mit einer Zunahme von 5.5 % gerechnet (S.98). Im Gegensatz dazu heißt es im Stadtentwicklungsplan Verkehr, dass der Kfz-Verkehr im selben Zeitraum um 10 % reduziert werden soll.

Auf Seite 115 im Luftreinhalteplan daher folgerichtig:

„Mit einer Verlagerung von Pkw-Fahrten auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) können Emissionen im Kfz-Verkehr vermieden werden.“

Im Abschnitt zur Untersuchung von Maßnahmen werden unter anderem auch verkehrslenkende Maßnahmen betrachtet. Diese könnten demnach wirkungsvoll sein, es bestünde aber auch die Gefahr von erhöhten Emissionen (S. 119):

„Verkehrslenkende Maßnahmen können zu Nachteilen, das heißt erhöhten Emissionen an anderen Orten führen. Besonders bei der Verwendung einer Zuflussdosierung werden höhere Verkehrsmengen und damit höhere Emissionen auf anderen Strecken erzeugt...“

Auf den Seiten 142 bis 146 werden konkrete Maßnahmenpakete (MP) zur Umsetzung der in diesem Bericht definierten Ziele genannt:

- MP 2: Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs
- MP 3: Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- MP 4: Parkraumbewirtschaftung

Hier noch ein Zitat aus dem MP2:

„Berlins Straßen sollen für Radfahrende sicherer werden: Neben den mittelfristig neu entstehenden Radwegen sollen auch bestehende Radwege umgebaut und Nebenstraßen mit fahrradfreundlichen Belägen ausgestattet sowie teilweise als Fahrradstraßen gestaltet werden.“ (S.144)

---

# C Berliner Gesetze mit Bezug zur Verkehrsplanung

## C.1 Mobilitätsgesetz

**§4, Absatz 3:** Durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden.

**§4, Absatz 4:** Bei der Umgestaltung vorhandener Verkehrsinfrastruktur soll neben ihrer funktionalen die soziale, stadtkulturelle, architektonische, denkmalpflegerische, historische oder klimawirksame Bedeutsamkeit berücksichtigt werden.

**§5, Absatz 1:** Durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Verkehre des Umweltverbundes soll dessen Anteil an den zurückgelegten Wegen gesteigert werden.

**§9:** Verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen sollen vermieden werden. Dieses betrifft insbesondere Luftschadstoff- und Lärmbelastungen.

**§10, Absatz 1:** Alle Menschen sollen unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel sicher an ihrem Ziel ankommen.

**§12, Absatz 2:** Um Großveranstaltungen verkehrssicher und ohne übermäßige Belastungen im fließenden und ruhenden Verkehr zu bewältigen, sollen deren An- und Abreiseverkehre überwiegend mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erfolgen. Dazu soll den Teilnehmenden von der Veranstalterin oder dem Veranstalter eine möglichst unkomplizierte ÖPNV-Nutzung über die Eintrittskarte, insbesondere in Form von Kombitickets, ermöglicht werden.

**§20, Absatz 1:** Die für Verkehr zuständigen Stellen des Landes Berlin fördern die Erreichung der in diesem Gesetz geregelten Ziele sowie die Qualitäts- und Handlungsziele des StEP Mobilität und Verkehr. Sie setzen die im StEP Mobilität und Verkehr sowie in den separaten Planwerken gemäß § 16 Absatz 6 enthaltenen Maßnahmen um und beachten die in diesen Planwerken enthaltenen Anforderungen, Standards und Vorgaben. Die für Verkehr zuständige Senatsverwaltung kann hierzu die erforderlichen Ausführungsvorschriften erlassen.

**§36, Absatz 2:** Die Förderung des Radverkehrs ist daran auszurichten, die Mobilitätsbedürfnisse in Berlin im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsmitteln auch bei wachsender Bevölkerungszahl erfüllen zu können.

**§36, Absatz 3:** Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sollen bewirken, dass der Radverkehrsanteil im öffentlichen Raum wahrnehmbar deutlich ansteigt. Ziel ist ein dauerhaft nach Maßgabe der Ziele dieses Gesetzes und unter Berücksichtigung saisonaler Schwankungen optimaler Anteil des Radverkehrs am Modal Split. Konkrete Ziele sind im Radverkehrsplan festzulegen.

**§36, Absatz 4:** Um das Radfahren in Berlin auf kurzen wie längeren Wegen attraktiver und sicher zu gestalten, sind Qualität und Quantität der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf ein dem angestrebten Stellenwert des Radverkehrs angemessenes Niveau zu heben.

**§36, Absatz 5:** Durch geeignete infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische sowie kommunikative Maßnahmen ist eine objektive und möglichst hohe subjektive Sicherheit für die Radfahrenden zu erreichen. Dabei ist die vollständige Vermeidung von Verkehrsunfällen, die zu getöteten und schwer verletzten Radfahrenden führen, langfristiges Ziel und Leitlinie der Ausgestaltung von Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit des Radverkehrs.

## C.2 Berliner Straßengesetz

§7, Absatz 2. Die öffentlichen Straßen sind im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Trägers der Straßenbaulast so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern, zu verbessern oder zu ändern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen. Dabei sind auch die Funktion der Straße als Aufenthaltsort, das Stadtbild und die Belange des Denkmal- und Umweltschutzes, der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personen sowie von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen

## C.3 Verwaltungsvorschrift zur StVO

Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße

I. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.

II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

(Anmerkung des Autors: Sie dürfen also auch ohne besondere örtliche Gefahrenlage angeordnet werden)

---

## D Modellierung der Verkehrsströme / Annahmen

Folgende Annahme treffe ich für die Berechnung der Verkehrsströme auf den umliegenden Straßen:

- Die Anzahl der PKW-Fahrer, die die Gleimstraße täglich befahren, wird aufgrund der Zählung von 2018 ([6]) mit 5990 angenommen, wobei 2990 PKW dem Durchfahrtsverkehr und 3000 PKW dem Quell- und Zielverkehr zuzuordnen sind.
- PKW-Fahrer, die wegen einer Verkehrsberuhigung der Gleimstraße auf andere Straßen ausweichen, wählen entweder die Schivelbeiner Str., die Bornholmer Str. oder die Eberswalder Straße.
- Eine Verlagerung des Verkehrs findet aufgrund örtlicher Gegebenheiten nicht gleichmäßig statt. Es wird angenommen, dass aufgrund der örtlichen Nähe zur Gleimstraße 40 % der PKW-Fahrer die Schivelbeiner Straße wählen und jeweils 30 % die Bornholmer Straße bzw. Eberswalder Straße.

**Einrichtung einer Fahrradstraße:** In einer Fahrradstraße ist die Durchfahrt für PKW verboten, weiterhin gilt ein Tempolimit von 30 km/h. Folgende zusätzliche Annahmen treffe ich daher:

- Es ist bekannt, dass sich nicht alle PKW-Fahrer an das Durchfahrtsverbot halten (z.B. ist dies in der Liniestraße in Berlin Mitte der Fall). Daher gehe ich für den Fall der Gleimstraße als Fahrradstraße davon aus, dass 75 % der PKW, die die Gleimstraße zum Durchfahren genutzt haben, nun die Ausweichrouten benutzen (= 2250 PKW) und 25 % weiterhin die Gleimstraße nutzen (= 740 PKW).
- Es kommt zu keiner Mehrbelastung der umliegenden Straßen durch Quell- und Zielverkehr, da dieser weiterhin die Gleimstraße benutzen darf.
- Es kommt zu einer Modalverlagerung von 5 % (das sind diejenigen, die aufgrund der Fahrradstraße vom PKW auf ein anderes Fortbewegungsmittel umsteigen) ( $2250 \cdot 0.05 = 112.5$  PKW Reduzierung)

Damit würden knapp 2150 PKW die umliegenden Straßen als Ausweichrouten nutzen. Die Ergebnisse der Abschätzung sind in Tabelle D.1 dargestellt. Die Mehrbelastung der umliegenden Straßen würde zwischen 2 % (Bornholmer Straße) und 7,5 % (Schivelbeiner Straße) liegen.

Demgegenüber stünde eine Reduktion des PKW-Verkehrs von 37 % in der Gleimstraße.

**Vollsperrung für Durchgangsverkehr** Dies würde man z.B. durch eine Schließung des Gleimtunnels für PKW erreichen. Folgende Annahmen treffe ich für diesen (schon erprobten) Fall:

- alle durchfahrenden PKW nutzen nun Ausweichrouten (2990 PKW)
- 40 % des Quell- und Zielverkehr nutzt die Ausweichrouten (1200 PKW)
- Es kommt zu einer modalen Verlagerung von 10 %  $((2990 + 1200) \cdot 0.1 = 419 \text{ PKW})$

Damit würden knapp 3800 PKW-Fahrer die umliegenden Straßen nutzen. Die Ergebnisse dieser Abschätzung sind in Tabelle D.1 dargestellt. Die Mehrbelastung der umliegenden Straßen würde zwischen 4 % (Bornholmer Str.) und 13 % (Schivelbeiner Str.) liegen. Die Gleimstraße wäre mit einem Rückgang des PKW-Verkehrs von ca. 51 % deutlich entlastet und würde bei entsprechender Gestaltung als sozialer Mittelpunkt ganz neue Wirkung entfalten.

	Aktuelle Anzahl PKW [-]	Zusätzliche PKW [-]	Zusätzliche PKW [%]
<b>Beispiel 1: Fahrradstraße</b>			
Schivelbeiner Str.	11.430	860	+7,5
Gleimstr.	5.850	-2150	-37
Eberswalder Str.	17.010	645	+4
Bornholmer Str.	29.520	645	+2
Schönhauser Allee	18.720	1290	+7
<b>Beispiel 2: Fahrradstraße + Sperrung Gleimtunnel</b>			
Schivelbeiner Str.	11.430	1508	+13,2
Gleimstr.	5.850	-2990	-51
Eberswalder Str.	17.010	1131	+6,6
Bornholmer Str.	29.520	1131	+3,8
Schönhauser Allee	18.720	2262	12,1

Tabelle D.1: Geschätzte Verteilung der PKW bei verschiedenen Maßnahmen in der Gleimstraße

---

# Abbildungsverzeichnis

2.1	Die Umgebung der Gleimstraße. Der rote Pfeil stellt den Zugang von der Gleimstraße zur MSH bzw. JSP dar. (Quelle: Eigene Darstellung und [14]) . . . . .	8
2.2	Stadtplanerischer Kontext der Gleimstraße (Quelle: Eigene Darstellung und [14]) . . . . .	9
2.3	Nordspange TR 2. Ausschnitt aus [31] . . . . .	10
2.4	Überblick über den Trassenkorridor der Radschnellverbindung „Panke-Trail“ [32] . . . . .	11
2.5	Raumaufteilung . . . . .	12
2.6	Proteste vor Öffnung des Gleimtunnels im Mai 1993 (Foto: Gerd Danigel [10]) . . . . .	16
3.1	Konflikte in der Gleimstraße. Bedeutung der Nummerierung siehe Text . . . . .	17
3.2	Eine mögliche Einteilung des Prenzlauer Bergs in Quartiere . . . . .	21
3.3	Belastungskarte Verkehr Gleimstraße . . . . .	22
4.1	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen . . . . .	24
4.2	Schematischer Aufbau eines Kiezblocks [9] . . . . .	27
4.3	Alternative Flächenaufteilung Gleimstraße (Darstellung erstellt mit <a href="http://www.streetmix.de">www.streetmix.de</a> ) . . . . .	27
6.1	Straßenansichten . . . . .	35
7.1	Realitätsferne Werbung der Senatsverwaltung . . . . .	41
7.2	Flächenverbrauch von verschiedenen Verkehrsmitteln. Dargestellt ist immer die selbe Anzahl der Personen in verschiedenen Verkehrsmitteln. (Quelle: Cycling Promotion Fund Canberra) . . . . .	42
A.1	Auswertungsbereiche der Unfallstatistik . . . . .	44
A.2	Auswertungsbereiche der Unfallstatistik Teil 2 . . . . .	45
B.1	Ergebnisse Lärmkartierung Berlin 2017 . . . . .	48
B.2	Emittenten von Stickstoffoxiden 2015(Quelle: [29]) . . . . .	49

---

# Bibliography

- [1] Absatzwirtschaft.de. *VW bleibt unangefochtener Spitzenreiter unter den Top Ten der Markenwahrnehmung von 2009-2017*. <https://www.absatzwirtschaft.de/vw-bleibt-unangefochtener-spitzenreiter-unter-den-top-ten-der-markenwahrnehmung-von-2009-2017-122240/>.
- [2] Sören Bergmann. *Flächenverteilung im Gleimkiez. Teil 2: Untersuchung der Kfz-Parkraumnutzung*. Zugriff über <http://prenzlverkehr.de/download/68/>. 2020.
- [3] Sören Bergmann. *Untersuchung der Verteilung der öffentlichen Flächen im Gleimkiez*. Zugriff über <http://prenzlverkehr.de/download/57/>, 05.08.2020. 2020.
- [4] Sören Bergmann. *Untersuchung des Verkehrs in der Gleimstraße*. Zugriff über <http://prenzlverkehr.de/download/249/>. 2020.
- [5] BerlinOnline.de. *Die Linienstraße - eine Fahrradstraße in Berlin*. <https://www.youtube.com/watch?v=tcBxBhr0si8>, Zugriff am 10.11.2020. 2015.
- [6] Bezirksamt Pankow. *Informationsveranstaltung: Verkehrsuntersuchung zur Einrichtung einer Fahrradstraße in der Gleimstraße/Stargarder Straße*. [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). 2018.
- [7] BVV Pankow. *Drucksache VII-0819, Betreff: Mehr Fahrradstraßen für Pankow*. <http://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/bezirksamt/beschluesse-des-bezirksamts/2020/26-05-2020-mehr-fahrradstrassen-fuer-pankow.pdf>. 2016.
- [8] BVV Pankow. *Drucksache VIII-0404. Betreff: Gleimstraße aus dem übergeordneten Straßennetz entlassen, 21.02.2018*. [https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/bezirksverordnetenversammlung/online/\\_\\_\\_tmp/tmp/4508103691381104/91381104/00159794/94.pdf](https://www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/bezirksverordnetenversammlung/online/___tmp/tmp/4508103691381104/91381104/00159794/94.pdf). 2018.
- [9] Changing Cities. *Kiezblocks*. <https://changing-cities.org/kampagnen/kiezblocks/>.
- [10] Gerd Danigel. *Fotografiert im Mai 1993*. [www.gerd-danigel.de](http://www.gerd-danigel.de). 1993.
- [11] Department for transportation, GB. *Manual for streets*. [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/341513/pdfmanforstreets.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/341513/pdfmanforstreets.pdf). 2007.
- [12] Der Polizeipräsident in Berlin, Direktion 1 Station 142. *Anfrage bezüglich Fallzahlen in den Verkehrsknotenpunkten Schönhauser Allee / Schievelbeiner Str. / Eberswalder Str.* <http://prenzlverkehr.de/download/246/>. 2020.
- [13] Der Polizeipräsident in Berlin, Direktion 1 Station 142. *Anfrage bezüglich Verkehr in den Verkehrsknotenpunkten Schönhauser Allee / Schievelbeiner Str. / Eberswalder Str.* <http://prenzlverkehr.de/download/243/>. 2020.
- [14] Geoportal Berlin. *Digitale farbige Orthophotos 2019 (DOP20RGB)*. [www.govdata.de/dl-de/by-2-0](http://www.govdata.de/dl-de/by-2-0). Eigene Darstellungen wurden hinzugefügt. 2018.
- [15] Geoportal Berlin. *Einwohnerdichte 2018*. [https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/din\\_606.htm](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/din_606.htm). 2018.

- [16] Geoportal Berlin. *Verkehrsmengen 2014*. [https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/berlin/service\\_intern.jsp?id=wfs\\_07\\_01verkmeng2014@senstadt&type=WFS](https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/berlin/service_intern.jsp?id=wfs_07_01verkmeng2014@senstadt&type=WFS). 2014.
- [17] Grüne Fraktion Berlin. *online-Fachgespräch: City-Maut*. <https://www.youtube.com/watch?v=7Dr1PnzWXWI>, ab 02:05:00, Zugriff am 20.11.2020. 2020.
- [18] hamburgfiets. *Berliner Kissen*. <https://hamburgfiets.de/2015/03/berliner-kissen/>. 2015.
- [19] Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg. *Die Maslowsche Bedürfnishierarchie*. Zugriff über [https://www.lpb-bw.de/fileadmin/Abteilung\\_III/jugend/pdf/ws\\_beteiligung\\_dings/2017/ws6\\_17/maslowsche\\_beduerfnispyramide.pdf](https://www.lpb-bw.de/fileadmin/Abteilung_III/jugend/pdf/ws_beteiligung_dings/2017/ws6_17/maslowsche_beduerfnispyramide.pdf), 04.11.2020. 2020.
- [20] LKArgus GmbH. *Parkraumbewirtschaftung prüfen: Machbarkeitsstudie Parkraumbewirtschaftung Prenzlauer Berg*. Link. 2008.
- [21] Regine Günther, Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. *Schriftliche Antwort vom 13.04.2017 von Regine Günther*. <http://prenzlverkehr.de/download/262/>.
- [22] Ruprecht Consult. *Verkehrsberuhigung und Radfahren*. [http://www.ruprecht-consult.eu/uploads/tx\\_ruprecht/04\\_PRESTO\\_Infrastruktur\\_verkehrsberuhigung\\_und\\_radfahren.pdf](http://www.ruprecht-consult.eu/uploads/tx_ruprecht/04_PRESTO_Infrastruktur_verkehrsberuhigung_und_radfahren.pdf). 2016.
- [23] Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. *Das Berliner Quartiersmanagement. Informationen zu Programm „Soziale Stadt“*. [https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/quartiersmanagement/download/qm\\_broschuere\\_de.pdf](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/quartiersmanagement/download/qm_broschuere_de.pdf), Zugriff am 21.10.2020. 2010.
- [24] Senatsverwaltung für Inneres und Sport. *Verkehrsgutachten zum Friedrich-Ludwig-Jahn-Sportpark in Berlin-Pankow - Veranstaltungen mit höherem Zuschaueraufkommen*. [https://www.jahnsportpark.de/archiv/#dfliip-df\\_821/1/](https://www.jahnsportpark.de/archiv/#dfliip-df_821/1/). 2018.
- [25] Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. *Stadtentwicklungsplan Verkehr 2011*. [https://www.berlin.de/sen/uvk/\\_assets/verkehr/verkehrspolitik/stadtentwicklungsplan-verkehr/stadtentwicklungsplan\\_verkehr\\_berlin\\_gesamt.pdf](https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrspolitik/stadtentwicklungsplan-verkehr/stadtentwicklungsplan_verkehr_berlin_gesamt.pdf). 2011.
- [26] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. *Broschüre Lärmaktionsplan*. <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/laerm/laermminderungsplanung/de/laermaktionsplan/2019/download.shtml>. 2019.
- [27] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. *Fahrradstraße: Vorrang für den Radverkehr*. <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitere-radinfrastruktur/fahrradstrasse/>.
- [28] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. *Homepage der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Bereich Verkehr*. <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/>, Zugriff am 20.11.2020. 2020.
- [29] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. *Luftreinhalteplan, 2. Fortschreibung*. [https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/luft/luftreinhaltung/luftreinhalteplan\\_2025/download.shtml](https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/luft/luftreinhaltung/luftreinhalteplan_2025/download.shtml). 2019.
- [30] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. *Mobilität der Stadt: Berliner Verkehr in Zahlen 2017*. Zugriff über [https://www.berlin.de/sen/uvk/\\_assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-der-stadt-berliner-verkehr-in-zahlen-2017/mobilitaet\\_dt\\_komplett.pdf](https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-der-stadt-berliner-verkehr-in-zahlen-2017/mobilitaet_dt_komplett.pdf). 2017.
- [31] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. *Nordspange*. [https://www.berlin.de/sen/uvk/\\_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radrouten/tr2\\_nordspange.pdf](https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radrouten/tr2_nordspange.pdf).

- [32] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. *Radschnellverbindung Panke-Trail: Informations- und Dialogveranstaltung 10.5.2019 Dokumentation*. <https://www.infravelo.de/assets/PDFs/dokumentation-infoveranstaltung-rsv-panke-trail.pdf>. 2019.
- [33] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung IV. *Schriftliche Antwort vom 13.07.2020 der SenUVK Abt. IV auf die Bitte, die Gleimstraße aus dem Übergeordneten Straßennetz zu entlassen*. 2020.
- [34] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung VI. *Schriftliche Antwort vom 13.07.2020 der SenUVK Abt. VI auf die Bitte, den Gleimtunnel für PKW zu schließen*. <http://prenzlverkehr.de/download/259/>. 2020.
- [35] Statistische Ämter des Bundes und der Länder. *Unfallatlas 2018 / 2019*. [https://unfallatlas.statistikportal.de/\\_opendata2020.html](https://unfallatlas.statistikportal.de/_opendata2020.html). 2020.
- [36] Umweltbundesamt / Jochen Richard / Heinz Steven. *Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung. Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen*. <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/1933.pdf>, Zugriff am 10.11.2020. 2000.
- [37] *Verkehrsberuhigung in Dänemark*. <https://qimby.net/image/1127/verkehrsberuhigung-danemark>. 2016.
- [38] Welt.de. *Regine Günther: Verhindern, dass es Bewegung zurück zum Auto gibt*. <https://www.welt.de/politik/deutschland/article209842299/Regine-Guenther-Verhindern-dass-es-Bewegung-zurueck-zum-Auto-gibt.html>, Zugriff am 20.11.2020. 2020.

# 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

## Versionsnummer

V1.0.0



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, 11. Dezember 2020