

Untersuchung der Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen im Gleimviertel

Kurzstudie

Sören Bergmann

8. Juli 2020

Zusammenfassung

In dieser Kurzuntersuchung untersuche ich die Flächennutzung der öffentlichen Verkehrsflächen im Gleimviertel in Berlin. Zusätzlich habe ich die Anzahl der Haushalte gezählt, um eine Relation zu den Ergebnissen zu haben.

Ergebnisse:

- Rund 28% der öffentlichen Fläche wird als Fahrbahn überwiegend von PKW und Radfahrern genutzt. Da sie für PKW ausgelegt sind, sind sie mindestens 5m breit.
- Rund 26% der Fläche wird als Stellplatz für PKW genutzt. Für die Öffentlichkeit können Sie nur sehr eingeschränkt genutzt werden, sie sind für den privaten Gebrauch durch Autobesitzer reserviert.
- Die Gehwege (oder besser "Multifunktionsflächen") nehmen 46% der öffentlichen Fläche ein: Sie werden im Gegensatz zu den beiden oben genannten Flächen vielfältig genutzt: Als Gehweg, zum Aufstellen von Sitzgelegenheiten für Gastronomien, als Abstellfläche von Fahrrädern, Rollern und Motorrädern, für Baumscheiben und kleine Beete, Aufstellen von Werbebannern, Ladesäulen, Trafohäuschen, zum geselligen Beisammensein etc. Auf Ihnen spielt sich das öffentliche Leben ab.
- Im Viertel gibt es rund 5176 Haushalte. Es sind 1888 PKW-Stellplätze sowie 114 Fahrradstellplätze (die sich auf den Gehwegen befinden) ausgewiesen. Es gibt 3 öffentliche Sitzgelegenheiten.
- Auf 100 Haushalte im Kiez kommen rund 36 PKW-Stellplätze, 2,2 Fahrradstellplätze und 0,06 öffentliche Sitzgelegenheiten. Mindestens 64 von 100 Haushalten können ihren PKW nicht in räumlicher Nähe zum Wohnort parken. Vermutlich hat besitzt ein großer Teil dieser Haushalte keinen PKW.
- Die obigen Zahlen zeigen, dass der Bezirk die Rahmenbedingungen so setzt, dass Fahrräder, anders als PKW, auf privatem Grund geparkt werden müssen. Die Folge ist, dass die Fahrräder auf den Hinterhöfen parken und auch dort Raum für öffentliches Leben verstehen (z.B. für spielende Kinder).
- In Bezug auf die Verteilung des öffentlichen Raumes muss man feststellen, dass die Interessen von 64% der Bevölkerung von den Bezirksämtern und der lokalen Politik nicht ausreichend wahrgenommen werden.
- Sollte sich eine Partei für eine Neuverhandlung der Verteilung des öffentlichen Raumes einsetzen, würden Sie für einen großen Teil der Wählerschaft (mind. 64%) an Attraktivität gewinnen.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Untersuchungsmethodik	4
3. Ergebnisse	4
4. Auswertung	5
5. Wahrnehmung	6
6. Fazit	7
A. Daten nach Straßen aufgeschlüsselt	8
B. Diskussion der Methodik	9
Literatur	10

1. Einleitung

In "meinem" Kiez, dem Gleimviertel, leben verhältnismäßig viele Menschen auf wenig Raum. Öffentlicher Raum ist daher Mangelware und von vielen heiß begehrte: Kinder lieben es, auf Straßen mit Nachbarskindern zu spielen, zu malen und Fahrrad zufahren, andere wollen den öffentlichen Raum für öffentliche Sitzgelegenheiten nutzen sowie Pflanzen ziehen und Blumenrabatte anlegen. Wieder andere wollen gerne den öffentlichen Raum zum Abstellen ihrer Autos, als Sitzfläche für Gäste ihres Restaurants und als Fahrbahn für Räder und PKW nutzen. Auch wird er für die städtischen Dienste benötigt: Notärzte, die Müllabfuhr, Lieferverkehr, Pflegedienste, Paket- und Briefzusteller und viele andere nutzen die öffentlichen Verkehrsflächen.

Zur Zeit dominieren PKW, abgestellt und fahrend, unseren Kiez. Aus dem heutigen Stadtbild, den öffentlichen Verkehrsflächen und den Innenhöfen der Häuser sind, anders als vor 100 Jahren, spielende Kinder, Tierhaltung und kleine Gärten quasi verschwunden. Auch geselliges Beisammensein ist weniger geworden. Eine schöne Ausnahme ist hier der Platz vor der "Kohlenquelle", der zu Abendzeiten den Fußgängern und verweilenden Menschen inoffiziell gehört.

In dieser kurzen Studie möchte ich zahlenmäßig erfassen, wie der vorhandene öffentliche Straßenraum im Gleimviertel hauptsächlich genutzt wird. Um das in Relation zu den Einwohnern setzen zu können, habe ich zusätzlich gezählt, wie viele Wohnungen es im Kiez gibt.

2. Untersuchungsmethodik

Ich habe das in Abbildung 1 dargestellte Gebiet untersucht. Nicht betrachtet wurde der Teil unterhalb der Gaudystraße, um den Aufwand im Rahmen zu halten.

Die Zählungen habe ich selbst zusammen mit meinem Sohn Janosch durchgeführt. Die Methodik ist simpel:

- Zählung der Anzahl der PKW-Parkplätze: Vor-Ort-Begehung, es werden auch temporär blockierte PKW-Stellflächen mitgezählt. Stellflächen die ein auf Wochentage beschränktes Halteverbot haben, werden halb gezählt.
- Zählung der Anzahl der Fahrradstellplätze: Vor-Ort-Begehung
- Zählung der Anzahl der Wohnungen, die es im Kiez gibt: Vor-Ort-Begehung, Zählen der Anzahl der Klingelschilder in jedem Haus, auf denen sich ein Name befindet.
- Messung der Straßenlängen und -breiten: Via Google Earth Pro bzw. mit einem Gliedermaßstab
- Berechnung der Parkfläche für Autos: Anzahl PKW-Stellplätze mal $13,5 m^2$, Stichprobenartig auch mit Google Earth Pro, um die Ergebnisse zu überprüfen.



Abbildung 1: Untersuchtes Gebiet (©2020, Geobasis-DE / BKG, Google Earth)

3. Ergebnisse

In Tabelle 1 habe ich die Ergebnisse für den gesamten Gleimkiez dargestellt. Im Anhang finden Sie die Ergebnisse nochmal genauer aufgeschlüsselt nach Straßen. Ich habe einmal die absoluten Zahlenwerte dargestellt und daneben die Anzahl der Stellplätze bzw. Parkbänke pro 100 Haushalte, damit man einen Eindruck bekommt, wieviele der Haushalte von der aktuellen Verteilung profitieren (oder auch nicht).

	Absolute Anzahl	Anzahl / 100 Haushalte
Haushalte	5176	100
PKW-Stellplätze	1888	36,48
Fahrradstellplätze	114	2,2
öffentl. Sitzgelegenheiten	3	0,06

Tabelle 1: Anzahl der Wohnungen und Stellplätze sowie öffentlicher Sitzgelegenheiten

In Tabelle 2 ist die flächenmäßige Verteilung der Fahrbahnen, PKW-Stellplätze und Gehwege für den gesamten Kiez dargestellt. Die für Fahrräder reservierte Fläche habe ich aufgrund der geringen Zahl nicht dargestellt.

	Fläche [m ²]	Anteil an Gesamtfläche [%]	Fläche pro Anwohner [m ²]	Fläche pro Haushalt [m ²]
Summe öffentliche Verkehrsfläche	86608	100	9,3	16,7
davon Fahrbahnen	23905	27,6	2,6	4,6
davon PKW-Stellplätze	22656	26,2	2,4	4,4
davon Gehwege	40047	46,2	4,3	7,7

Tabelle 2: Flächenverteilung im Gleimkiez

4. Auswertung

Schon auf den ersten Blick lässt sich eine Besonderheit feststellen: Mit den Stellflächen für private PKW wird ein beträchtlicher Teil von 22.500 m² oder 26 % der öffentlichen Fläche dem privaten Gebrauch zugeführt und ist nicht mehr öffentlich nutzbar. Dieses Ergebnis ist vergleichbar mit den Ergebnissen der Studie der Agentur für Clevere Städte 2015: In dieser Studie wurden 200 Straßen untersucht und der Anteil der PKW-Stellflächen betrug im Schnitt 19% [1]).

Obwohl das Fahrrad als Fortbewegungsmittel in unserem Kiez mehr als PKW genutzt wird, finden sich im gesamten Kiez nur 114 Fahrradstellplätze (zum Vergleich: 1888 PKW-Stellflächen). Durch die große Fläche, die durch die PKW belegt wird, werden keine sicheren Abstellplätze für Fahrräder im öffentlichen Raum geschaffen. Dadurch werden diese in den Innenhöfen geparkt, was zur Folge hat, dass die Innenhöfe wiederum nicht mehr als Spiel- und Gemeinschaftsfläche genutzt werden können.

28% der öffentlichen Fläche werden als Fahrbahnen für Verkehrsmittel, hauptsächlich PKW und Fahrrad, genutzt. Häufig parken auf der Fahrbahn auch Lieferanten und beeinträchtigen damit den Verkehrsfluss. Sie sind gezwungen, dies zu tun, weil sie wegen der vielen PKW-Stellflächen keine Ladeplätze am Straßenrand haben.

Da die Fahrbahn durch parkende Autos und durch den Verkehr nicht für andere Aktivitäten

nutzbar bzw. zu gefährlich sind, findet das öffentliche Leben gezwungenermaßen auf den Seitenstreifen statt. Die Gehwege nehmen ungefähr 46% des öffentlichen Raumes ein. Die vielfältigen Nutzungsarten, die ich während meiner Untersuchung gesehen habe, sind unter anderem:

- Gehweg für Fußgänger
- Fahrbahn für Kinder und deren Eltern auf Fahrrädern
- Fahrbahn von Fahrrädern, wenn die Straße Kopfsteinpflaster hat
- Stellplatz für Tische und Stühle von Gastronomien (die dafür Gebühr zahlen)
- Fläche für Besucherschlangen vor Eisdielen
- Stellplatz für Werbeplakate
- Stellplatz für Trafostationen, Verteilerkästen, Postboxen, etc.
- Stellplatz für Fährräder und Roller
- Pflanzungen von Bäumen und Sträuchern
- Stellplatz für private Bänke (öffentliche Bänke gibt es leider nur 3 im ganzen Kiez)
- Stellplatz für Wasserpumpen
- Abstellplatz für Sperrmüll und Fahrradleichen

Dies betrifft besonders die Gleimstraße, auf der sich teilweise absurde Situationen abspielen: Auf dem Gehweg stehen Abends und am Wochenende Dicht an Dicht Tische und Fußgänger drängeln sich auf dem verbleibenden Gehweg, während nebenan eine 8m Straße mit unge nutzten PKW vollsteht bzw. nicht nutzbar ist, weil ab und an ein PKW durchfährt.

Betrachtet man das Verhältnis der vorhandenen Wohnungen zu den vorhandenen Parkplätzen, offenbart sich eine weitere Auffälligkeit: Es kommen auf 100 Wohnungen nur ca. 36 PKW-Stellfläche. Es können also rund 64% der Haushalte ihren PKW, falls Sie einen haben, nicht in der Nähe ihrer Wohnung abstellen, da es nicht genug Stellflächen für alle gibt. Wahrscheinlich haben Sie gar keinen.

Wenn man die Verhältnismäßigkeiten zwischen den Autobesitzern und dem anderen Teil der Bewohner betrachtet, überrascht die überproportionale Repräsentation der Interessen der Autofahrer in der Bezirkspolitik bzw. der Landespolitik.

5. Wahrnehmung

Bei Diskussionen mit Anwohnern fällt auf, dass viele die bisherige Raumnutzung nicht hinterfragen und bezüglich der Nutzung des öffentlichen Raumes im Sinne ihrer Interessen wenig Vorstellungskraft haben, wie dies Aussehen kann. Auch waren fast alle überrascht, wie gering die Anzahl der Autobesitzer ist. Hier scheint der hohe Platzbedarf der PKW die Illusion zu erzeugen, dass sie prozentual einen hohen Anteil am Verkehrsgeschehen haben bzw. dass die Mehrheit der Bewohner ein PKW besitzt. Hier unterliegt das menschliche Gehirn einer Täuschung.

Sicher scheint auch die Gewöhnung an bestehende Verhältnisse ein Grund für die mangelnde Vorstellungskraft zu sein, wie man den Platz sinnvoller nutzen kann.

Es stellt sich weiterhin die Frage, warum diese massive ungerechte Verteilung des öffentlichen Raumes zugunsten von privaten PKW-Haltern so wenig Wut und Opposition hervorruft. PKW schränken das Leben aller Bewohner ein und gefährden Leib und Leben, ihre Verwendung scheint aber weithin nicht hinterfragt zu werden.

6. Fazit

Momentan wird durch die Reservierung großer Flächen öffentlichen Raumes für PKW im Gleimkiez komplett ohne Not ein Platzmangel herbeigeführt, der zu mehr Stress und aggressivem Verhalten führt.

Hat man das Ziel, öffentlichen Raum möglichst effizient und zum Wohle möglichst vieler Anwohner zu nutzen, sollte die jetzige Verteilung der Verkehrsflächen neu verhandelt werden. In Ingenieurs- und Naturwissenschaften gibt man viele Werte oft als "spezifische Werte" an, also in Relation zu einer anderen Eigenschaft. Im Falle der Fortbewegungsmittel macht es Sinn, die Fortbewegungsmittel in Relation zu ihrem Platzverbrauch zu setzen: Beim Auto wäre der Flächenverbrauch beim Parken 14 m^2 / Fahrzeug, beim Fahrrad zum Beispiel $0,75\text{ m}^2$ / Fahrzeug. In einem dicht besiedelten Kiez sollte klar sein, welches Fortbewegungsmittel von der Verwaltung präferiert werden sollte.

Folgende Fragen, die ich in diesem kurzen Bericht nicht behandeln möchte, drängen sich auf:

- Wieso wird die Mehrheit der Anwohner, nämlich diejenigen, die keinen PKW besitzen, nicht ausreichend auf Bezirks- und Landesebene repräsentiert?
- Wie wollen die verbleibenden 64% der Haushalte, die keinen PKW besitzen, den öffentlichen Raum nutzen?
- Wieso gibt man nicht jedem Anwohner die Möglichkeit, eine bestimmte Fläche des öffentlichen Raumes zu verschiedenen Zwecken privat zu nutzen? Momentan bekommt man für 20€/2 Jahre die Möglichkeit, knapp 14 m^2 öffentlichen Raum privat für PKW nutzen, könnte man dies nicht auch mit Gartenfläche tun? Oder mit Bänken?
- Wieso wird dieses Missverhältnis der Flächenverteilung von der Mehrheit toleriert?

A. Daten nach Straßen aufgeschlüsselt

	Summe Haushalte	Summe PKW-Parkplätze	Summe Fahrradstellplätze	Summe öffentliche Sitzgelegenheiten
Gleimstraße	824	464	41	0
Kopenhagen Straße	1579	424	19	0
Am Falkplatz	103	67	0	0
Ystader Str.	196	133	0	0
Korsörer Str.	706	103	28	0
Gaudystr.	773	273	0	0
Schönhäuser Allee (119 bis 126)	122	27	0	0
Sonnenburger Str.	415	212	9	0
Cantianstr. (17 bis 33)	188	56	0	0
Rhinower Str.	270	82	5	3
Schwedter Str. (76 bis 81)	113	47	12	0
Summe	5176	1888	114	3

Tabelle 3: Summe der Haushalte, Stellplätze und öffentlichen Bänke

	PKW-Parkplätze / 100 Haushalte	Fahrradstellplätze / 100 Haushalte	Öffentl. Sitzgelegenheiten / 100 Haushalte
Gleimstraße	56,31	4,98	0,00
Kopenhagen Straße	26,85	1,20	0,00
Am Falkplatz	65,05	0,00	0,00
Ystader Str.	67,86	0,00	0,00
Korsörer Str.	14,59	3,97	0,00
Gaudystr.	35,32	0,00	0,00
Schönhäuser Allee (119 bis 126)	22,13	0,00	0,00
Sonnenburger Str.	51,08	2,17	0,00
Cantianstr. (17 bis 33)	29,79	0,00	0,00
Rhinower Str.	30,37	1,85	3,00
Schwedter Str. (76 bis 81)	41,59	10,62	0,00
Durchschnitt	36,48	2,20	0,06

Tabelle 4: Relative Werte

	Fahrbahnen %	Gehwege %	PKW-Parkfläche %
Gleimstraße	35,0	40,9	24,0
Kopenhagener Straße	20,4	53,1	26,6
Am Falkplatz	29,3	42,5	28,2
Ystader Str.	23,4	42,4	34,2
Korsörer Str.	28,9	45,3	25,8
Gaudystr.	19,2	43,4	37,4
Schönhauser Allee (119 bis 126)	58,9	29,2	11,8
Sonnenburger Str.	27,8	41,3	30,9
Cantianstr. (17 bis 33)	22,6	53,8	23,6
Rhinower Str.	24,4	52,1	23,4
Schwedter Str. (76 bis 81)	43,6	41,5	14,9
Parkstreifen Gaudystr.	0,0	100,0	0,0
Gesamt	27,6	46,2	26,2

Tabelle 5: Flächenverhältnisse

B. Diskussion der Methodik

Zählung der Haushalte Die angewendete Logik ist simpel: beschriftete Klingelschilder = Wohnungen = Haushalte. Es gibt die Möglichkeiten, dass in einer Wohnung mehr als ein Haushalt lebt und das in mehreren Wohnungen ein Haushalt lebt. Diese Fälle sind aber erfahrungsgemäß selten, daher wird diese Zählweise als legitim angesehen. Auch gibt es die Möglichkeit, dass Wohnungen als Ferienwohnungen vermietet werden und daher streng genommen nicht als ein Haushalt gelten. Auch ist die Anzahl der Ferienwohnungen nicht genau bestimmbar, da bekanntermaßen einige Wohnungen illegal als Ferienwohnungen genutzt werden. Da die Besucher der Ferienwohnungen auch potentiell mit einem Auto anreisen, können diese nach Ansicht des Autors mitgezählt werden.

Laut [2] wohnen in Berlin im Durchschnitt 1,8 Personen in einem Haushalt. Dies ergibt 9317 Einwohner in dem untersuchten Gebiet. Diesen werden 1888 PKW-Parkplätze zur Verfügung gestellt, womit 20 PKW-Stellplätze auf 100 Einwohner kämen. Dies deckt sich mit der in [3] angegebenen Zahl der PKW-Halter. Somit scheint die Rechnung plausibel.

Ich bin interessiert an anderen Statistiken um meine Ergebnisse zu verifizieren.

Abgrenzung des Gebietes Natürlich können Anwohner und Besucher ihr Fahrzeug auch außerhalb des analysierten Gebietes parken. Da aber die angrenzenden Gebiete ähnlich dicht besiedelt sind und dementsprechend großen Parkdruck haben, ergibt das keine Änderung im Ergebnis. Das untersuchte Gebiet liegt komplett in der Parkraumbewirtschaftungszone 43 und grenzt im Norden an das Gebiet 45 und im Westen an ein unbewirtschaftetes Gebiet im Wedding.

Literatur

- [1] Heinrich Strößenreuther / Agentur für clevere Städte. Wem gehört die Stadt? Der Flächen-Gerechtigkeits-Report. 2014.
- [2] Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/BasisZeitreihGrafik/Bas-Mikrozensus.asp?Ptyp=300&Sageb=12011&zreg=BBB&anzwer=5>. Zugriff am 21.06.2020. 2020.
- [3] Verkehr und Klimaschutz Senatsverwaltung für Umwelt. Mobilität der stadt: Berliner verkehr in zahlen 2017. 2017.

Impressum

Herausgeber

Dipl.-Ing. Sören Bergmann
Sonnenburger Str. 63
10437 Berlin
Anfragen bitte an: info@prenzlverkehr.de

Inhalte, Bearbeitung, Redaktion, Layout, Satz

Sören Bergmann

Bildnachweis

Abbildung 1: ©2020, Geobasis-DE / BKG, Google Earth

Versionsnummer

V2.0.1

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



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

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

Berlin, 8. Juli 2020