

Verkehrskonzept
der AG Verkehrsberuhigung
„Bremer Höhe“

Inhalt:

0. Allgemeines	2
1. Durchgangsverkehr	3
2. Gehwegsanierung	4
3. Parkraumbewirtschaftung	6
4. ÖPNV	8
5. Zusammenfassung der Forderungen	10

0. Allgemeines

Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsberuhigung (AGV) der Wohnungsbaugenossenschaft „Bremer Höhe“ eG hat sich das Ziel gesetzt, mit dem vorliegenden Verkehrskonzept auf die Gestaltung des Straßenraums im Quartier allgemein und speziell zwischen Gneist- und Buchholzer Straße einzuwirken. Auf diese Weise soll die Sicherheit und Lebensqualität für die im Quartier lebenden Menschen durch sinnvolle Maßnahmen erhöht werden. Die durch Bürgerengagement getragene AGV hat sich aus diesem Grund mit VerkehrsexpertInnen und BewohnerInnen zusammengesetzt, um einerseits Bedürfnisse zu ermitteln und andererseits Vorschläge zu entwickeln, die auf objektivierbaren Daten einer professionell angeleiteten Verkehrsevaluierung beruhen.

Es soll nicht darum gehen, nach dem Sankt-Florian-Prinzip („Heiliger Florian, verschon mein Haus vor Feuer, zünd' andere an.“) den Verkehr vor der eigenen Haustür fern zu halten und auf andere Straßenzüge abzuleiten, sondern Vorschläge zu erarbeiten, um die Lebensqualität im Quartier zu erhöhen. Es geht darum, den ruhenden und fließenden Verkehr nicht als „gottgegeben“ zu akzeptieren, sondern auf ein Problem aufmerksam zu machen, das durchaus gelöst werden kann.

Es liegt in der Natur der Sache, dass die AGV als eine bürgerbeteiligte Initiative nicht den Verkehr im gesamten Stadtteil Prenzlauer Berg und schon gar nicht in ganz Berlin evaluieren konnte. So sind die Forderungen für die „Bremer Höhe“, dem Gebiet zwischen Gneist- und Buchholzer Straße formuliert worden. Aber die Probleme der „Bremer Höhe“ stehen zumindest exemplarisch für das gesamte Quartier Helmholtzplatz. Es sind in der Vergangenheit durch Politik und Behörden Fehler gemacht worden, die ihre Wirkungen zeigen. Beispielsweise wurden in den vergangenen 15 Jahren in Berlin-Mitte zahlreiche Parkhäuser (vor allem unterirdische) errichtet. Dass zentral gelegene Parkhäuser in Städten Ziel- und Quellverkehre erzeugen, ist eine stadtplanerische Binsenweisheit. Dass diese Verkehre wie in unserem Fall durch hochverdichtete Wohngebiete führen, ist eine Tatsache. Den Tribut dafür zahlen die Bewohner dieser Gebiete mit der Gefährdung ihrer Gesundheit durch Abgas- und Lärmbelästigung – und das obwohl hier überdurchschnittlich viele auf ein Auto völlig verzichten. Sie müssen aber die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs ertragen. Die Folge ist, dass viele Bewohner das Quartier verlassen, um weiter draußen ohne Lärm und Autoabgase zu wohnen. Natürlich fahren sie dann jeden Tag mit dem Auto in die Stadt – und belasten die Quartiere mit noch mehr Lärm und Abgasen, vor denen sie

geflohen sind. Der Traum von einer autofreundlichen Stadt ist somit ad absurdum geführt und ausgeträumt. In einem hochverdichteten Gründerzeitquartier wie dem Gebiet um den Helmholtzplatz sind Nutzungskonflikte durch die Verschiedenheit der Nutzungstypen vorprogrammiert. Leider wurden unserer Meinung nach zugunsten des motorisierten Verkehrs nicht immer die Interessen des nichtmotorisierten Verkehrs (z.B. Radfahrer, Fußgänger) genügend beachtet. Damit wollen wir uns nicht abfinden!

1. Beruhigung des Durchgangsverkehrs in der Gneiststraße

Aufgrund der vielen Durchfahrten in der Gneiststraße (3100 Durchfahrten täglich – siehe unsere Zählung am 13. April 2005, => *Strombelastungsplan Gneiststraße*) sind wir, die Anwohner der Gneiststraße, nicht weiter gewillt, den Durchfahrtsverkehr in diesem Ausmaß hinzunehmen. Aus diesem Grund fordern sie verkehrsberuhigende Maßnahmen. Ziel ist es, vor allem die Sicherheit im Straßenraum Gneiststraße zu erhöhen und die

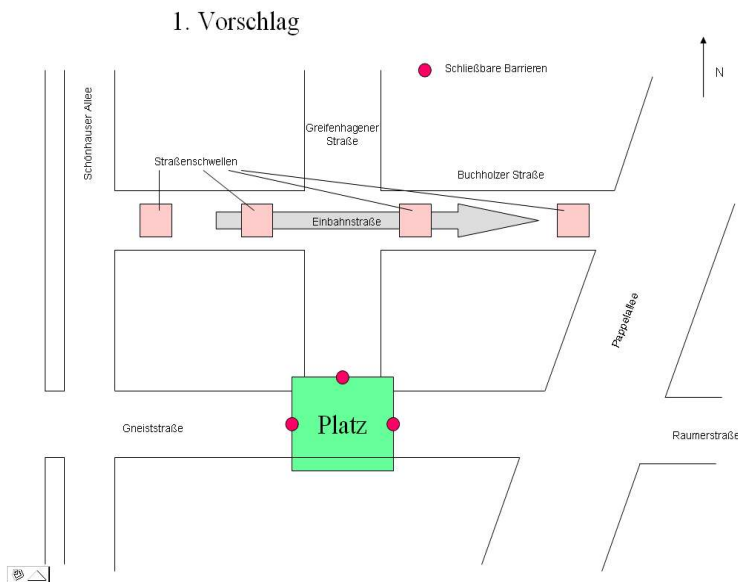


Lärmebelastung zu reduzieren. In der Greifenhagener Straße befinden sich eine Grundschule und eine Kindertagesstätte. Die unübersichtliche Verkehrssituation

Die Kreuzung Gneiststraße/Greifenhagener Straße im Winter. An den Fahrspuren lässt sich erkennen, dass die Gneiststraße vorrangig für Durchfahrten genutzt wird.

zum einen und die relativ hohen Durchfahrtsgeschwindigkeiten zum anderen stellen eine akute Gefährdung nicht nur für Kinder dar. Die Überquerung der Straßen stellt sich aufgrund des oft zu schnell fahrenden Durchgangsverkehrs sowie der zeitweise komplett zugeparkten Einmündungsbereiche (zum Beispiel an der Kreuzung Greifenhagener Straße / Gneiststraße) als problematisch dar. Für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer ist eine Querung oft gar nicht mehr möglich (zu eng parkende Fahrzeuge).

Darüber hinaus verstärken Kopfsteinpflaster und die relativ enge Straßenflucht in der Gneiststraße die Abrollgeräusche des Durchgangsverkehrs. Schon geringe Geschwindigkeitsüberschreitungen (Tempo-30-Zone) führen zu einem exponentiellen Anstieg des Straßenlärms. Verstärkt wird die Lärmentwicklung durch starkes Beschleunigen und sofort folgendes Abbremsen in dem kurzen Abschnitt zwischen den Kreuzungen mit der Pappellallee sowie Schönhauser Allee. Alles in Allem sind dies keine Verkehrs- und folglich Lebensbedingungen, die dem Charakter einer kleinen Wohngebietsstraße in einem eng bebauten Gründerzeitquartier entsprechen.



Wir fordern:

1. Sperrung der Überquerungsmöglichkeit für Kfz an der Kreuzung Schönhauser Allee/Gneiststraße, um den Durchgangsverkehr aus der Schönhauser Allee in Richtung Danziger Straße herauszuhalten.
2. Anlegen des „Gneistplatzes“ (Greifenhagener Ecke Gneiststraße) durch Installation abschließbarer Poller.
3. Aufstellen der mobilen Geschwindigkeitsanzeigetafel im Quartier, um die motorisierten Verkehrsteilnehmer auf die Problematik aufmerksam zu machen, zusätzlich verstärkte Verkehrskontrollen zur Durchsetzung der Einhaltung der Tempo-30-Zone besonders in den Abend- und Nachtstunden und am Wochenende.

2. Gehwegsanierung bzw. bauliche Änderungen der Gehwege

Der Zustand der Gehwege im Straßenraum zwischen Gneist- und Buchholzer Straße ist schlecht und dringend reparatur- bzw. sanierungsbedürftig. Folgende Mängel sind im Gehwegbereich bei einer Ortsbegehung aufgefallen:

- a) Absenkungen zwischen Hauseingangstreppe und Gehweg (Buchholzer 10, 11 und 12 von mehreren Zentimetern) vor den Eingangsbereichen, sodass der Treppenabsatz über der vorgeschriebenen Höhe liegt (> 28 cm)

- b) Überstände zwischen Gehwegplatten von mehr als 2 cm durch Wurzelwerk der Straßenbäume.
- c) Herausgerissene Bürgersteigkanten (Gneiststraße 2).
- d) Die nutzbare Gehwegfläche wird durch abgestellte Motorräder, Autoanhänger, Kinderwagen, Fahrräder und in den Gehwegbereich „hineinparkende“ Autos räumlich eingeschränkt.
- e) Die an den Häuserwänden abgestellten Zweiräder stellen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für die Bewohner der Parterrewohnungen dar, da diese als Steighilfen in die Wohnungen verwendet werden können.
- f) Rollstühle und Kinderwagen sehen sich durch hohe Bordsteinkanten und oft durch zugeparkte Kreuzungsbereiche in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt.
- g) Ein sich verschlechternder Zustand der Straßenbäume, da diese oft von parkenden Autos gerammt werden und die Baumscheiben zu klein sind (Wurzelwerk reicht unter die Gehwegplatten, es kann kaum Regenwasser aufgenommen werden).



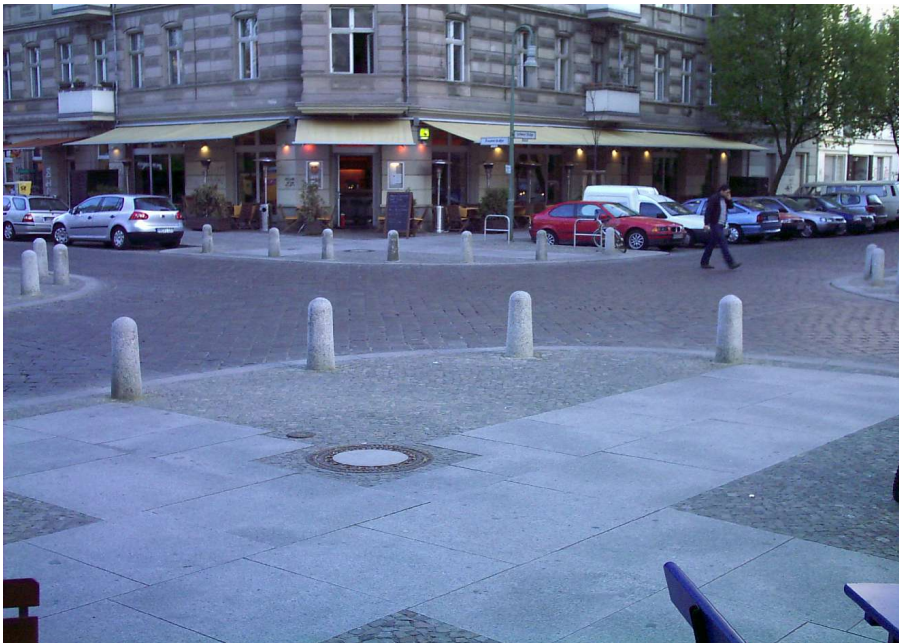
Auf dem Gehweg abgestellte Zweiräder in der Buchholzer Straße.

Wir fordern:

1. Die Gehwege durch Neuverlegung der Gehwegplatten in der Buchholzer Straße zu begradigen.
2. Die Baumscheiben zu vergrößern und abzapollern.
3. Die Gehwegabsenkungen in der Buchholzer Straße an den Treppenabsätzen zu korrigieren.
4. Bürgersteigkanten in den Straßenübergangsbereichen rollstuhlgerecht abzusenken, den Straßenbereich vor dem Grundstück Buchholzer Straße 22a bis zum Dreieck durch Aufpflasterung abzugrenzen, mit Gehwegvorstreckungen über die Buchholzer Straße (Höhe Pappelallee) zu versehen und in einen Gehwegbereich umzuwidmen, um den Bewohners des

alten- und behindertengerechten Wohnens in der Buchholzer Straße 22a eine Querung der Straßen zu ermöglichen.

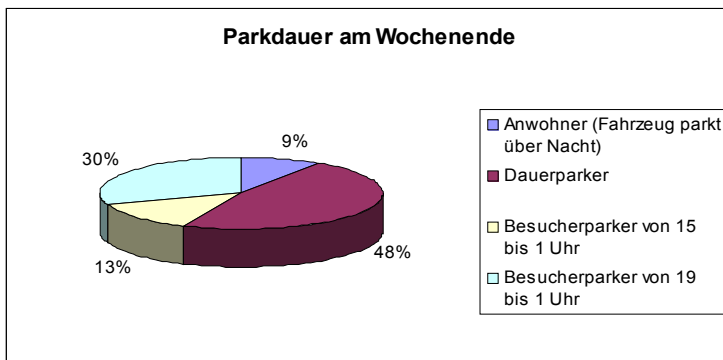
5. Fahrradbügel auf den Gehwegvorstreckungen, Abstellmöglichkeiten für motorisierte Zweiräder und Autoanhänger zu installieren.
6. Die Maßnahmen zur Unterbindung des Zuparkens von Kreuzungsbereichen durch Überwachung (Ordnungsamt, Polizei) durchzusetzen.



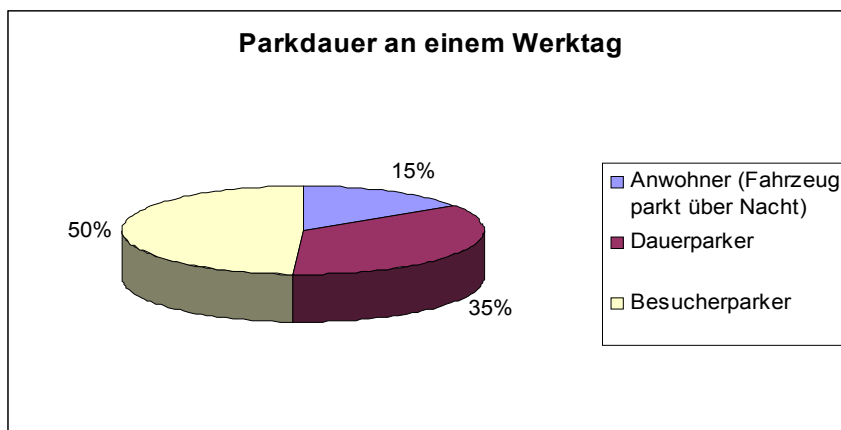
Gehwegvorstreckungen wie hier an der Kreuzung Raumer- Lychener Straße verhindern das Zuparken der Gehwegübergänge, sind aber sehr teuer.

3. Parkraumbewirtschaftung

Die Parkplatzsituation im Quartier ist besonders in den Abend- und Nachtstunden angespannt. Wir befürworten daher eine sinnvolle Parkraumbewirtschaftung. Wir haben eine Evaluierung des ruhenden Verkehrs an einem Wochenende mit Großveranstaltung in der Max-Schmeling-Halle und an einem gewöhnlichen Wochentag im Gebiet der Bremer Höhe durchgeführt. Die Auswertung der Daten hat Rückschlüsse auf Nutzungsdauer, Nutzungstypen und Parkraumauslastung ergeben. So erhoben wir, dass zwischen 15 und 1 Uhr an einem Sonnabend mit Großveranstaltung ca. 43 % Besucherfahrzeuge im Wohngebiet parkten. In dieser Zeitspanne parkten 8 % der abgestellten Fahrzeuge illegal, d.h. auf den Gehwegüberquerungen, in Einfahrten und im Parkverbot. Für Anwohner ist es in dieser Zeit nahezu aussichtslos, einen Parkplatz zu finden. Wir wissen, dass in anderen Straßenzügen des Quartiers rund um den Helmholtzplatz eine Überlegung bis zu 15 % durch Parken auf den Bürgersteigen erreicht wird.



Auch ergab unsere Erhebung, dass 48 % der parkenden Fahrzeuge am Wochenende und 35 % innerhalb der Woche nicht bewegt wurden. Das bedeutet, dass ein Drittel bis fast die Hälfte aller parkenden Fahrzeuge dauerhaft stehen. Dieser „Luxus“ ist in einem hochverdichteten Stadtraum wie dem Prenzlauer Berg dringend zu überdenken.

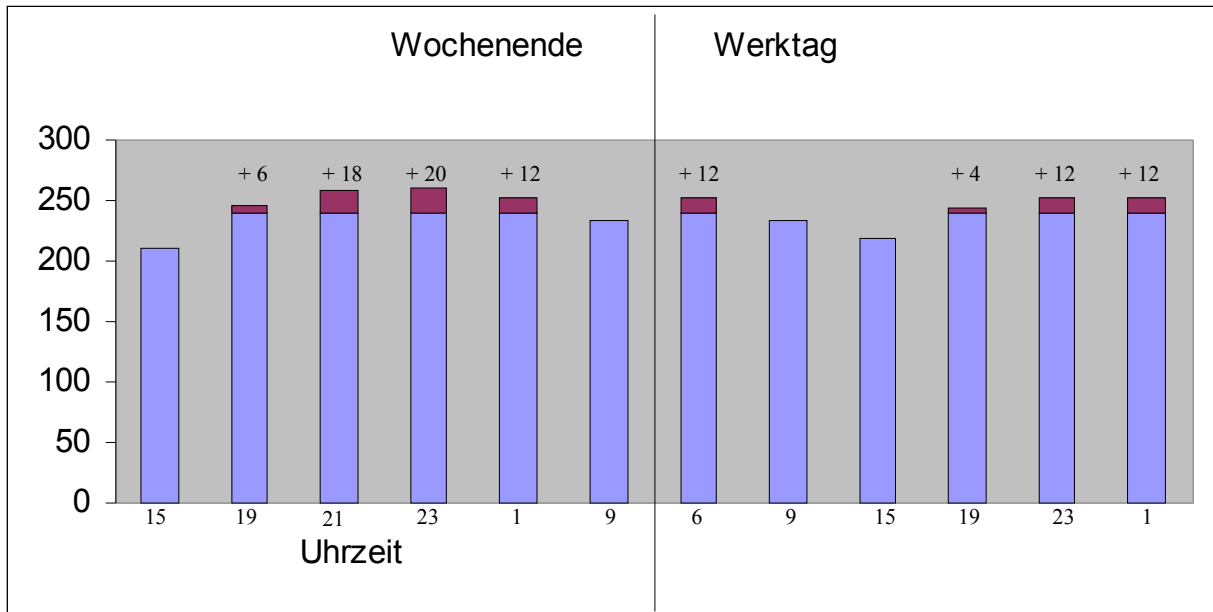


Quelle: Erhebung der AG Verkehrsberuhigung am 13. April 2005

Der Dominanz der Fahrzeuge im Wohngebiet sollten alternative Verkehrskonzepte entgegen gestellt werden. Wir favorisieren daher zum einen die Einführung eines Parkraumbewirtschaftungsmodells mit verschiedenen Parkzonen. So sind ausgewählte Straßenzüge für den Besucherverkehr zwischen 8 und 19 Uhr parkscheinpflichtig und von 19 bis 8 Uhr morgens ausschließlich Anwohnern vorbehalten. Anwohner zahlen eine jährliche Pauschale für eine Parkvignette, die sie zur Nutzung der Parkplätze in der Anwohnerparkzone berechtigen. Andere Parkzonen erlauben das Parken für Besucher in den Abend- und Nachtstunden gegen Parkschein. Kontrolliert wird dies von Ordnungsamt und der Polizei. Wir versprechen uns darüber hinaus weniger Parksuchverkehr und eine Entspannung der Parkplatzsituation besonders in den Abend- und Nachtstunden.

Unten stehendes Diagramm veranschaulicht eindrücklich die angespannte Parkplatzsituation im Gebiet der Bremer Höhe am Abend und in der Nacht. In einem Gebiet mit 240 legalen Stellplätzen sind bis zu 260 Fahrzeuge geparkt, das entspricht einer Überbelegung von 8,3 % . In

anderen Gebieten wird diese Überbelegungsquote höher sein, da zusätzlich noch auf den Gehwegen geparkt wird. (In der Bremer Höhe sind die Gehwege dafür zu schmal.)



Anzahl der parkenden Fahrzeuge, insgesamt stehen 240 Parkplätze im Erhebungsgebiet zur Verfügung

Weiter setzen wir uns für die Förderung von Car-Sharing im Wohngebiet. Wenn fast die Hälfte der parkenden Fahrzeuge nur gelegentlich genutzt werden, bietet sich diese moderne Form des Auto-Teilens geradezu an. Wir halten es für möglich, somit dem hohen Mobilitätsbedürfnis Rechnung zu tragen und die schwierige Parkraumsituation zu entspannen. Kostenlose Parkplätze sollten ausschließlich Car-Sharing-Fahrzeugen vorbehalten werden. Wir sehen darin einen nachhaltigen Effekt für Mensch und Umwelt. Außerdem wird somit der Dominanz des ruhenden Verkehrs Einhalt geboten.

Wir fordern:

Da sich das Quartier Helmholtzplatz neben dem Quartier um den Kollwitzplatz durch eine Vielzahl kultureller und gastronomischer Angebote auszeichnet und sich in der Nähe der Einkaufsstraße Schönhauser Allee sowie dem Veranstaltungszentrum Max-Schmeling-Halle befindet, wünschen wir eine Schwerpunktsetzung auf dieses Gebiet in Sachen Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Pankow. Wir schlagen vor, temporäre Anwohnerparkzonen (z.B. von 19 bis 8 Uhr) sowie weitere Parkzonen (für den Besucher-, Einkaufs- und Geschäftsverkehr) mit Zeitbeschränkung und Gebührenerhebung einzuführen. Um einen nachhaltigen Effekt zu erreichen, muss sich die Gebührenpflicht auch auf die Abendstunden und an Wochenenden erstrecken (vergleichbar Bereich um den Hackeschen Markt in Mitte), da das Gebiet

Helmholtzplatz eine sehr hohe Anziehungskraft im Bereich des Freizeitverkehrs in den Abendstunden (Gastronomie, Kultur) besitzt. Weiterhin fordern wir, dass in einem zeitlich befristeten Feldversuch ca. 10 Parkplätze ausschließlich Car-Sharing-Fahrzeugen vorbehalten bleiben.

4. Einführung des 10-Minuten-Taktes der Straßenbahnlinie 12

Mit der Neuordnung des Liniennetzes der BVG im Dezember 2004 erfolgte eine Änderung der Linienführung der das Gebiet Helmholtzplatz durchquerenden Linie 13 im Bereich Weißensee – Hohenschönhausen (Führung zum Pasedagplatz statt zur Gehrenseestraße/Zingster Straße) und eine Umbenennung in Linie 12 (Streckenführung: S+U Friedrichstraße – Nordbahnhof – Kastanienallee - Pappelallee – Langhansstraße – Berliner Allee – Weissensee, Pasedagplatz). Dabei wird der bisher an allen Wochentagen tagsüber angebotene 15-Minuten-Takt auf grundsätzlich 20 Minuten reduziert.

Die Ausdünnung folgt dabei einer Tendenz, die auf vielen innerstädtischen Straßenbahnstrecken im Bereich Mitte/ Prenzlauer Berg seit einigen Jahren zu beobachten ist (Kastanienallee, Invalidenstraße – Veteranenstraße, Schönhauser Allee, Wisbyer Straße, Langhansstraße). ⇒ **siehe Plan im Anhang „Straßenbahnlinie 13 - Entwicklung des Verkehrsangebots“**

Die im Dezember 2004 erfolgte Ausdünnung in der Relation Friedrichstraße – Nordbahnhof – Zionskirchplatz – Kastanienallee – Pappelallee – Langhansstraße bedeutet einen erheblichen Einschnitt in das Nahverkehrssystem in diesem Teil der Stadt und somit auch im Quartier um den Helmholtzplatz:

1. Zu den wichtigen Verkehrszeiten sind die Bahnen beobachtungsgemäß insbesondere im Bereich Pappelallee – Zinnowitzer Straße sehr gut ausgelastet, viele Fahrgäste finden keinen Sitzplatz.
2. Erfahrungsgemäß werden im Innenstadtbereich Linien im 20-Minuten-Takt von den Fahrgästen kaum angenommen. Die Bevölkerung bevorzugt dann andere Verkehrsmittel. Folglich werden viele der gegenwärtig noch mitfahrenden Fahrgäste der BVG verloren gehen, was die Wirtschaftlichkeit dieser Linie schwächt und die Strecke in der Pappelallee perspektivisch ganz in Frage stellt. Auch ist durch Umsteiger auf den Autoverkehr mit einer Zunahme der Kfz-Belastung im Bereich Pappelallee zu erwarten.
3. Die Straßenbahnlinie 12 hat eine hohe Bedeutung sowohl für den Kurz- und Mittelstreckenverkehr und als einzige diagonale Querverbindung zwischen Weißensee – Prenzlauer Berg und Mitte. Sie ist auch die einzige Nahverkehrsanbindung für bestimmte

sehr dicht bewohnte Quartiere im Prenzlauer Berg (entlang der Pappelallee) ⇒ **siehe Plan im Anhang „Straßenbahnlinie 13 - Bedeutung“**

4. Die weiteren im Prenzlauer Berg und Weißensee verkehrenden Straßenbahnlinien werden trotz Umbenennung zu Metrolinien (M1, M2, M4, M13) keine Taktverdichtung bekommen, so dass alternative Verbindungen mit Umsteigen nicht attraktiver werden (Ausnahme: Linie M10, die künftig alle 5 statt 6-7 Minuten verkehrt).

Um eine weitere Abwärtsbewegung im ÖPNV-Angebots und demzufolge eine weitere Zunahme des Autoverkehrs in diesem Bereich zu verhindern ist eine Taktverdichtung der Linie 12 von 20 auf 10 Minuten während der üblichen Geschäftszeiten dringend erforderlich. Dies entspricht dann einem angemessenen und nachfragegerechtem Angebot für diese innerstädtische Verkehrsrelation. ⇒ **siehe Plan im Anhang „Straßenbahnlinie 12 - Notwendigkeit eines 10-Minuten-Taktes“**

5. Zusammenfassung

Wir haben im vorliegenden Verkehrskonzept auf eine Reihe von Problemen hingewiesen und Vorschläge erläutert. Hier noch einmal die Zusammenfassung unserer Forderungen:

1. Sperrung der Überquerungsmöglichkeit für Kfz an der Kreuzung Schönhauser Allee/Gneiststraße.
2. Anlegen des „Gneistplatzes“ im Bereich Greifenhagener Ecke Gneiststraße, Absperrung durch abschließbare Poller, um Zufahrt für Versorgungsfahrzeuge zu gewährleisten.
3. Aufstellen der mobilen Geschwindigkeitsanzeigetafel im Quartier, um die motorisierten Verkehrsteilnehmer auf die Problematik aufmerksam zu machen, zusätzlich verstärkte Verkehrskontrollen zur Durchsetzung der Einhaltung der Tempo-30-Zone besonders in den Abend- und Nachtstunden und am Wochenende.
4. Aufstellen der mobilen Geschwindigkeitsanzeigetafel, um motorisierte Verkehrsteilnehmer auf die Problematik aufmerksam zu machen.
5. Begradigung der Gehwege durch Neuverlegung der Gehwegplatten.
6. Die Vergrößerung der Baumscheiben und eine Absicherung der Bäume gegen einparkenden Autos durch Poller.
7. Korrektur der Gehwegabsenkungen in der Buchholzer Straße an den Treppenabsätzen der Hauseingänge.
8. Bürgersteigkanten in den Straßenübergangsbereichen rollstuhlgerecht abzusenken, den Straßenbereich vor dem Grundstück Buchholzer Straße 22a bis zum Dreieck durch Aufpflasterung abzugrenzen, mit Gehwegvorstreckungen über die Buchholzer Straße (Höhe Pappelallee) zu versehen und in einen Gehwegbereich umzuwidmen, um den Bewohnern des alten- und behindertengerechten Wohnens in der Buchholzer Straße 22a eine Querung der Straßen zu ermöglichen.
9. Abstellmöglichkeiten für Zweiräder und Autoanhänger durch Aufstellen von Fahrradbügel im Bereich der Gehwegvorstreckungen und in den Parkbuchten (statt wie sonst oft üblich auf den Gehwegen).
10. Durchsetzung von Maßnahmen (Überwachung, bauliche Änderungen) zur Unterbindung des permanenten Zuparkens von Kreuzungs- und Einmündungsbereichen (Erhöhung der Verkehrssicherheit, Ermöglichung der Nutzung der Fußwege für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen).
11. Einführung temporärer Anwohnerparkzonen (z.B. von 19 bis 8 Uhr) sowie weitere Parkzonen (für den Besucher-, Einkaufs- und Geschäftsverkehr) mit Zeitbeschränkung und/oder Gebührenerhebung
12. In einem Pilotprojekt ca. 10 Parkplätze kostenlos Car-Sharing-Fahrzeugen vorzuhalten.
13. Taktverdichtung der Straßenbahnlinie von derzeit 20 Minuten auf 10 Minuten an Werktagen