

# Verkehr in Chamissokiez und Bergmannstraße

Maßnahmen zur Verbesserung der  
Verkehrs- und Umweltsituation

September 2007

Dipl.-Ing. Rafael Steiner  
im Auftrag des Vereins  
Mieterrat Chamissoplatz e. V.



[www.mieterladen.chamissokiez.de](http://www.mieterladen.chamissokiez.de)

# 1 Die Situation

## 1.1 Beobachtungen

Die Verkehrssituation und die damit verbundenen Wirkungen auf das Wohngebiet im Bereich Chamissoplatz und Bergmannstraße werden von vielen Bewohnern als äußerst unbefriedigend empfunden. Es ist klar erkennbar, dass eine weiterhin negative Entwicklung stattfinden wird, wenn nichts unternommen wird

Aus den alltäglichen Erfahrungen der Menschen in diesem Gebiet ließe sich eine Fülle von Beispielen dokumentieren. Strukturiert man die beobachtete Problematik, so stellt sie sich wie folgt dar:

Aus einem hohen Kfz-Verkehrsaufkommen ergeben sich Defizite sowohl beim Verkehrsablauf selbst als auch hinsichtlich der Umweltsituation von Wohnen und Wohnumfeld. Die Folgen des motorisierten Verkehrs sind:

- Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer)
- Dominierende Inanspruchnahme von öffentlichem Raum
- Trennwirkung
- Beeinträchtigung der Erschließung
- Schallimmissionen, d. h. Lärm
- Erhöhung von Schadstoffkonzentrationen, d. h. Verringerung der Luftqualität
- Sekundäreffekte, wie erhöhter Parksuchverkehr, Radfahrer, die auf Gehwege ausweichen, etc.

Die Wirkungen des Verkehrs werden durch regelwidriges Verhalten der Verkehrsteilnehmer verstärkt.

## 1.2 Stand der Diskussion

Die öffentliche Diskussion ist gekennzeichnet durch eine Vielzahl von konstruktiven Vorschlägen. Nahezu allen Vorschlägen gemeinsam ist, dass es sich um bauliche oder verkehrsregelnde Eingriffe aus dem bekannten Instrumentarium der Verkehrsberuhigung handelt. Zu nennen wären: Straßensperrungen, Einbahnstraßen-Regelungen, verkehrsberuhigte Zonen, veränderte Vorfahrtsregelungen, Radfahrstreifen, Gehwegvorstreckungen, Schwellen, Aufpflasterungen, Poller, verstärkte Kontrollen usw.

Die prinzipielle und unmittelbare Wirkung solcher Maßnahmen in Richtung der beabsichtigten Veränderungen steht außer Frage. Was lange Zeit fehlte, war eine Analyse des gesamten Verkehrs im betroffenen Gebiet sowie der Wirkung von

Maßnahmen im Systemzusammenhang. Das Maß der Effektivität, das Kosten-Nutzen-Verhältnis und unbeabsichtigte Nebenwirkungen sind die übergeordneten Kriterien für die Bewertung von Vorschlägen. Nur auf der Grundlage einer solchen Analyse können weiterführende Entscheidungen getroffen werden.

Der Mieterrat näherte sich dieser Aufgabe in mehreren Schritten:

Im Mai 2005 wurde das Handlungskonzept „Verkehr in Bergmannstraße und Chamissokiez“ auf der Internetseite des Mieterrats veröffentlicht, welches eine Vorgehensweise aufzeigt, um zu umsetzbaren Planungsergebnissen zu kommen.

Die darin enthaltene Forderung, ein digitales Verkehrsmodell zu erstellen, wurde von der öffentlichen Verwaltung nicht aufgegriffen. Für ein solches, in der Verkehrsplanung übliches Modell spricht, dass es eine hohe Sicherheit bei der Bewertung der Effektivität von Maßnahmen ermöglicht. Dem stehen die Kosten entgegen. Da sich die alltäglichen Beobachtungen der Bewohner mit den theoretischen Erklärungen unter Kapitel 2 decken, wurde dieser Ansatz auch vom Mieterrat vorläufig nicht weiter verfolgt. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Zusammenhänge richtig erkannt wurden. Der Aufwand für ein digitales Verkehrsmodell wäre also nur erforderlich, um zukünftige Verkehrsbelastungen quantitativ zu prognostizieren oder wenn Zweifel an der Wirksamkeit des Konzeptes bestünden.

Im März 2007 wurde die erste Fassung des Konzeptes „Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrs- und Umweltsituation im Gebiet Chamissokiez-Bergmannstraße“ auf der Internetseite des Mieterrats veröffentlicht und zur Diskussion gestellt. Eine größere Anzahl Bürger äußerte sich ausführlich in schriftlicher Form. Die Reaktionen waren nicht unkritisch, aber in den meisten Fällen zustimmend und unterstützend.

Der Baustadträtin wurde das Konzept vorgestellt und übergeben.

Der BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Landesverband Berlin) hat die Bergmannstraße neben vier weiteren Berliner Einkaufsstraßen für sein Projekt „Einkaufen mit dem Rad“ ausgewählt. Die damit grundsätzlich verfolgten Zielsetzungen sind im Konzept des Mieterrates uneingeschränkt enthalten. Eine Kooperation wurde vereinbart und findet statt.

Der Verkehrsclub Deutschland VCD hat seine Unterstützung zugesagt.

## 1.3 Aufgabenstellung

Absicht und Inhalt des Konzeptes in der hiermit vorliegenden Überarbeitung ist es, die nachfolgenden Punkte zu konkretisieren:

- Analyse und Dokumentation der Ursachen und Zusammenhänge zum besseren Verständnis der aktuellen Situation.
- Zielsetzungen für Verbesserungen, Darstellung von Mängeln und Zielkonflikten.
- Konzeption, Priorisierung und Erläuterung von Maßnahmen unter dem Gesichtspunkt einer maximalen Effektivität hinsichtlich der gesetzten Ziele.

Damit wären die Voraussetzungen für politische Entscheidungen über das weitere Vorgehen geschaffen.

# 2 Ursachen und Zusammenhänge

## 2.1 Das Gebiet

Das Gebiet wird begrenzt durch (im Uhrzeigersinn) Gneisenaustraße, Südsterne, Friedhöfe, Golßener Straße, Columbiadam und Mehringdam. In Übereinstimmung mit dem Flächennutzungsplan überwiegt Wohnbebauung.

Es handelt sich um einen der am dichtesten bewohnten Stadtteile in Deutschland, in zentraler Lage und sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Zwei Aspekte sind daran bemerkenswert: Erstens ist es ein Quartier der kurzen Wege und zweitens übersteigt die Nachfrage nach Parkplätzen permanent die verfügbaren Flächen. Dies hat zur Folge, dass der Pkw-Bestand der Haushalte deutlich unter 30 % und damit ungewöhnlich niedrig liegt.

Die Straßen innerhalb des Gebietes sind keine Verbindungsstraßen des übergeordneten Straßennetzes von Berlin. Die Geschwindigkeit ist flächendeckend auf Tempo 30 beschränkt (Zone). Für den Durchgangsverkehr stehen planmäßig die drei tangierenden Straßenverbindungen der Stufe II (Gneisenaustraße, Columbiadam, Mehringdam) zur Verfügung.

Die Bergmannstraße ist in Höhe der Markthalle durch einen Fußgängerbereich unterbrochen. Ihr westlicher Teil ist die zentrale Achse des Gebiets und geprägt von einem engen Nebeneinander unterschiedlichster Nutzungen.

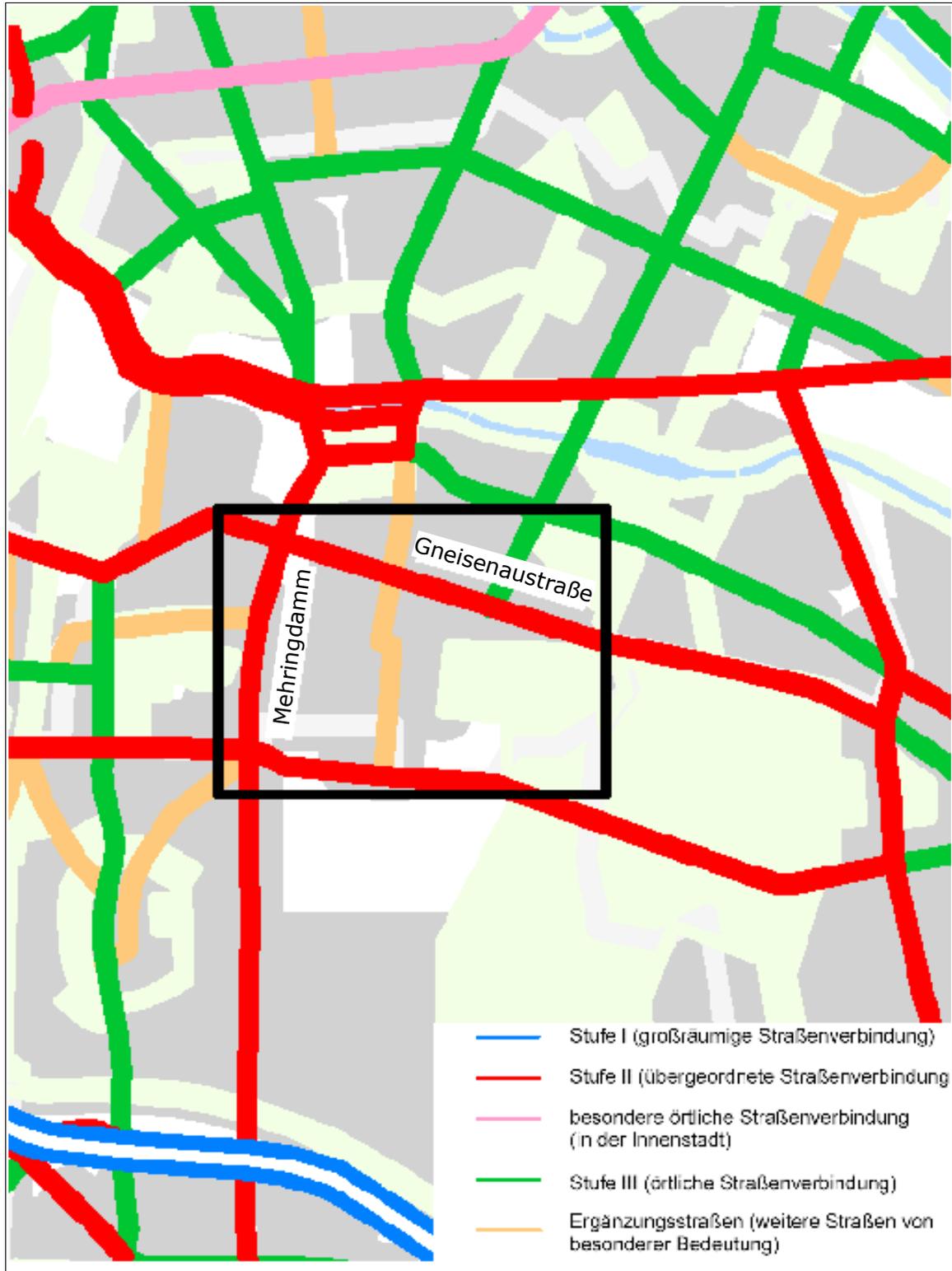


Bild 1: Lage im übergeordneten Straßennetz (Auszug Planung 2015)

## 2.2 Verkehrsströme

Auf eine ausführliche Darstellung der häufig beschriebenen und vielfach aus eigener Erfahrung bekannten Zustände des Verkehrs in der Bergmannstraße soll an dieser Stelle verzichtet werden. Beim motorisierten Verkehr und den Radfahrern sind neben dem Quell- und Zielverkehr des Gebiets folgende Verkehrsströme von Bedeutung:

- Durchgangsverkehr, der vom übergeordneten Straßennetz auf die Verbindungen Zossener Straße – Bergmannstraße und Zossener Straße – Friesenstraße, bzw. die jeweilige Gegenrichtung ausweicht.
- Radverkehr auf der überbezirklichen Tangentialroute TR4 Dahlem – Biesdorf entlang der Bergmannstraße.
- Die Buslinie Nr. 341

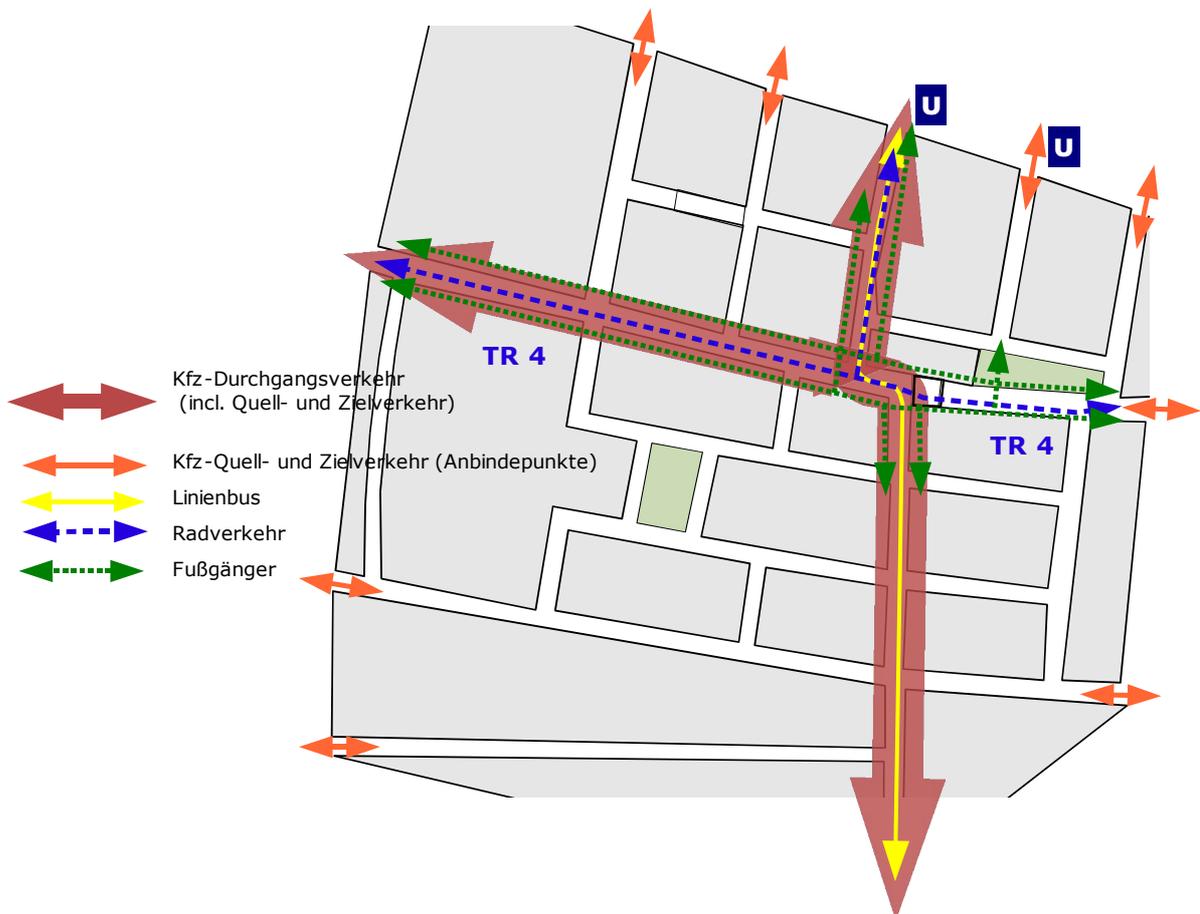


Bild 2: Wesentliche Verkehrsströme

Binnenverkehr (innerhalb) des Gebiets spielt nur als Fußgängerverkehr eine Rolle. Die Wege der Fußgänger, auch des Quell- und Zielverkehrs, bündeln sich in der Bergmannstraße (nach Osten hin abnehmend) und in der Zossener Straße Richtung U-Bahnhof Gneisenaustraße (U7).

## 2.3 Bedeutung der Zossener Straße

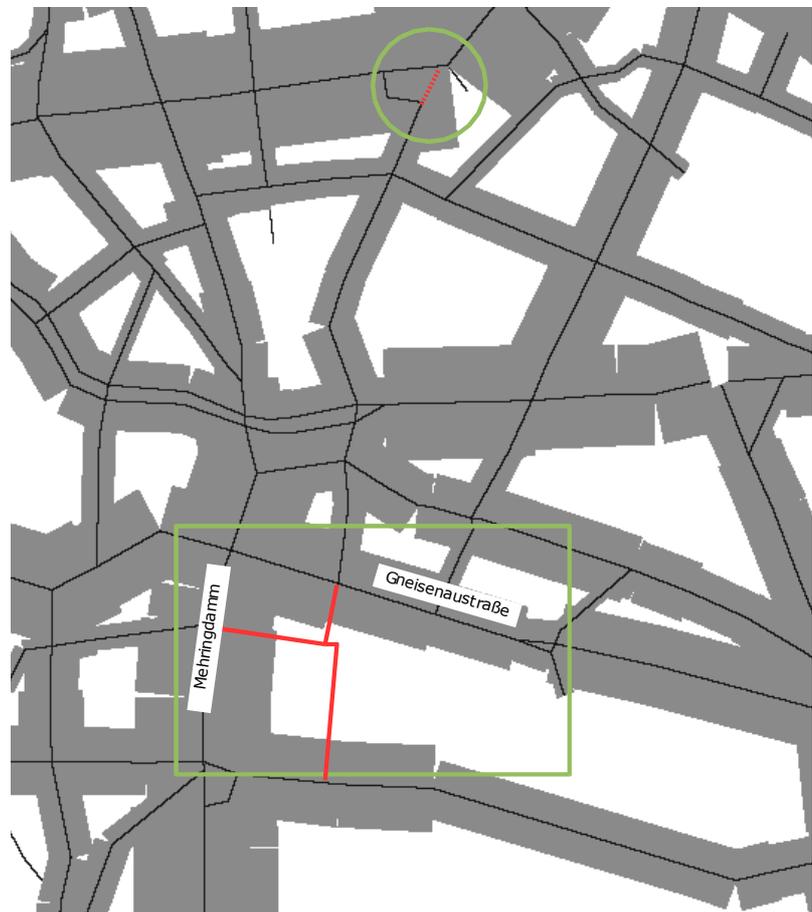
Für die heute zu beobachtenden Verkehrsabläufe hat der südliche Teil der Zossener Straße strategische Bedeutung. Er bildet zusammen mit der westlichen Bergmannstraße und der Friesenstraße eine Verbindung zwischen den übergeordneten Straßen, die sich als sog. Schleichweg eignet.

Dies zeigt sich besonders, wenn die Knotenpunktzufahrten Mehringdamm / Gneisenaustraße, die mit zeitweilig „verminderter Verkehrsqualität“ bewertet sind [SenStadt], überlastet sind.

Zu einer besonders vorteilhaften Verbindung für den MIV wird die Zossener Straße mit der Öffnung der Axel-Springer-Straße zur Leipziger Straße, deren Planfeststellung zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Konzepts kurz bevorstand. Dabei wird das östliche Zentrum Berlins direkter als bisher mit einer der bedeutendsten Radialstraßen, der Bundesstraße B 96 Richtung Süden verbunden. Am einen Ende befindet sich der Alexanderplatz mit den vorhandenen Zentrumsfunktionen, einer zukünftigen Tiefgarage mit 600 Plätzen und dem neuen Einkaufszentrum Alexa, welches 1.800 (!) Tiefgaragenplätze zur Verfügung stellen will. Am anderen Ende führt die B 96 in Richtung Tempelhof, zur B 101, den Autobahnen A 100 und A 10 und in die Wohn- und Gewerbegebiete der Gemeinden im südlichen Berliner Speckgürtel. Autofahrer, die sich intuitiv orientieren, finden sich auf diesem Wege im Chamissokiez wieder.

Bild 3:  
Auszug aus der  
Verkehrsmengenkarte

Hervorhebungen:  
Verlängerung der  
Axel-Springer-Straße,  
Zossener-, Friesen-,  
westliche Bergmannstraße



### 3 Ziele

1. Um eine Verbesserung der Verkehrs- und Umweltsituation zu erreichen, muss der motorisierte Verkehr verringert werden. Diesem Ziel sind Grenzen gesetzt durch die grundsätzlichen Erfordernisse der Verkehrserschließung: Sicherheit und Ordnung, Ver- und Entsorgung so wie die Aufrechterhaltung des ÖPNV.
2. Die Maßnahmen sollen der Lebensqualität der Bewohner dienen und die Interessen der Gewerbetreibenden berücksichtigen. Hierzu ist ein weitgehender Konsens anzustreben. Die individuelle Entscheidung der Bewohner über die Nutzung eines privaten Kfz muss respektiert werden. Gleichzeitig gibt es weder einen rechtlich beründeten Anspruch noch besteht die Möglichkeit, jedem Bewohner einen Kfz-Parkstand im öffentlichen Raum zur Verfügung zu stellen.
3. Da die Maßnahmen mit öffentlichen Mitteln finanziert werden sollen, ist ihre Umsetzung nur realistisch, wenn ein hohes Maß an Wirtschaftlichkeit erreicht wird. Den Investitionen muss ein hoher Nutzwert gegenüber stehen, was konkret heißt: Es ist mit geringen Mitteln ein starker Effekt im Sinne der oben genannten Ziele sicher zu stellen.

Eine Präzisierung der Ziele und eine Lösung der sich ergebenden Zielkonflikte wird mit den nachfolgend strukturierten Grundsätzen erreicht (Bild 4):

Verkehrsmittel	FUNKTION		
	Erschließung (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr)	Verbindung (Durchgangsverkehr)	Aufenthalt Ruhender Verkehr Sonstige Nutzungen
<b>Fußgänger</b>	Elementar, privilegiert, soweit für die Sicherheit erforderlich auf Gehwegen	Sinnvoll, privilegiert, soweit für die Sicherheit erforderlich auf Gehwegen	Kinderspiel: Sofern sicher Ökomarkt: Wie bisher Gastronomie: Soweit Fußgängerverkehr nicht behindert
<b>Radfahrer</b>	Wichtig, privilegiert, auf der Fahrbahn, reservierte Fahrstreifen im Ausnahmefall	Sinnvoll, privilegiert, auf der Fahrbahn	Fahrradstellplätze: sinnvoll
<b>Pkw, Krad</b>	Anwohner: Berechtigt Besucher, Kunden, Beschäftigte: Im Einzelfall akzeptabel	Nicht akzeptabel	Ruhender Verkehr: Im Rahmen der Erschließung, soweit Platz verfügbar
<b>Lkw, Lfw</b>	Ver- und Entsorgung: Notwendig (Lieferanten, Müllabfuhr), Ausnahmen (Umzug)	Nicht akzeptabel	Ausschließlich Be- und Entladen, möglichst in reservierten Zonen
<b>Bus</b>	Sinnvoll, privilegiert	Nur in Kombination mit der Erschließung (BVG)	Haltestellen: Sinnvoll

## 4 Konzept

Als zielführend soll folgende Vorgehensweise umgesetzt werden:

Der stärkste Strom des motorisierten Durchgangsverkehrs wird am südlichen Ende der Zossener Straße unterbunden. Die damit erzielbare Reduzierung der Verkehrsbelastungen kann kleinteilige Maßnahmen in der Bergmann- und Friesenstraße weitgehend überflüssig machen.

Gleichzeitig sind Vorkehrungen zu treffen, für den Fall, dass ein Ausweichen des motorisierten Verkehrs in kleinere Nebenstraßen stattfindet. Falls sich die Belastungen in der Solms-, Nostitz- und Heimstraße signifikant erhöhen sollten, müssten flankierende Maßnahmen bereits vorbereitet sein, die unverzüglich umgesetzt werden können.



Bild 5: Konzept

Gemessen an den Zielsetzungen sind folgende Vorteile des Konzepts besonders hervorzuheben:

- Der notwendige Quell- und Zielverkehr des Gebietes kann nach wie vor auf kürzestem Wege die übergeordneten Straßen erreichen. Umwege, die im Einzelfall entstehen können, dürften geringer sein als die Wege, die bereits heute auf der Parkplatzsuche zurückgelegt werden.
- Der wichtigste Knotenpunkt der Fußwegebeziehungen wird weitgehend frei vom Kfz-Verkehr: Die Zossener Straße kreuzen starke Fußgänger-Verkehrsströme von der westlichen Bergmannstraße zur Markthalle, zum Marheinekeplatz und weiter Richtung Südsterne. Gleichzeitig bündeln sich die Wege in Richtung U-Bahn Gneisenaustraße.
- Die Fahrradroute TR 4 wird aufgewertet und sicherer.

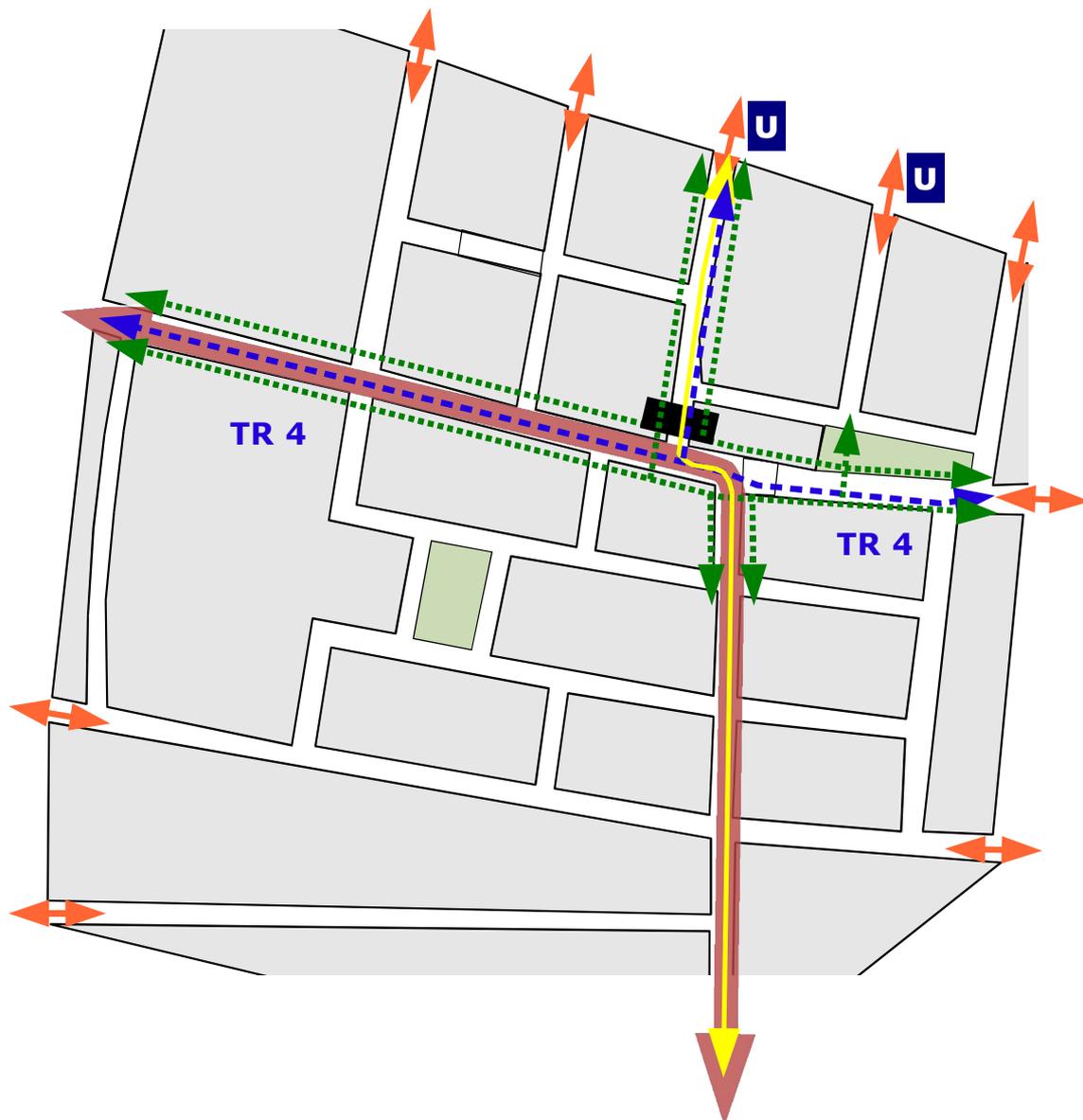


Bild 6: Wirkungen

## 5 Maßnahmen

Die zentrale baulich gestaltete Maßnahme ist die Schließung der Einmündung der Zossener Straße in die Bergmannstraße für den MIV. Sie bleibt geöffnet für Busse der BVG, Radfahrer, Einsatzfahrzeuge und Fußgänger:

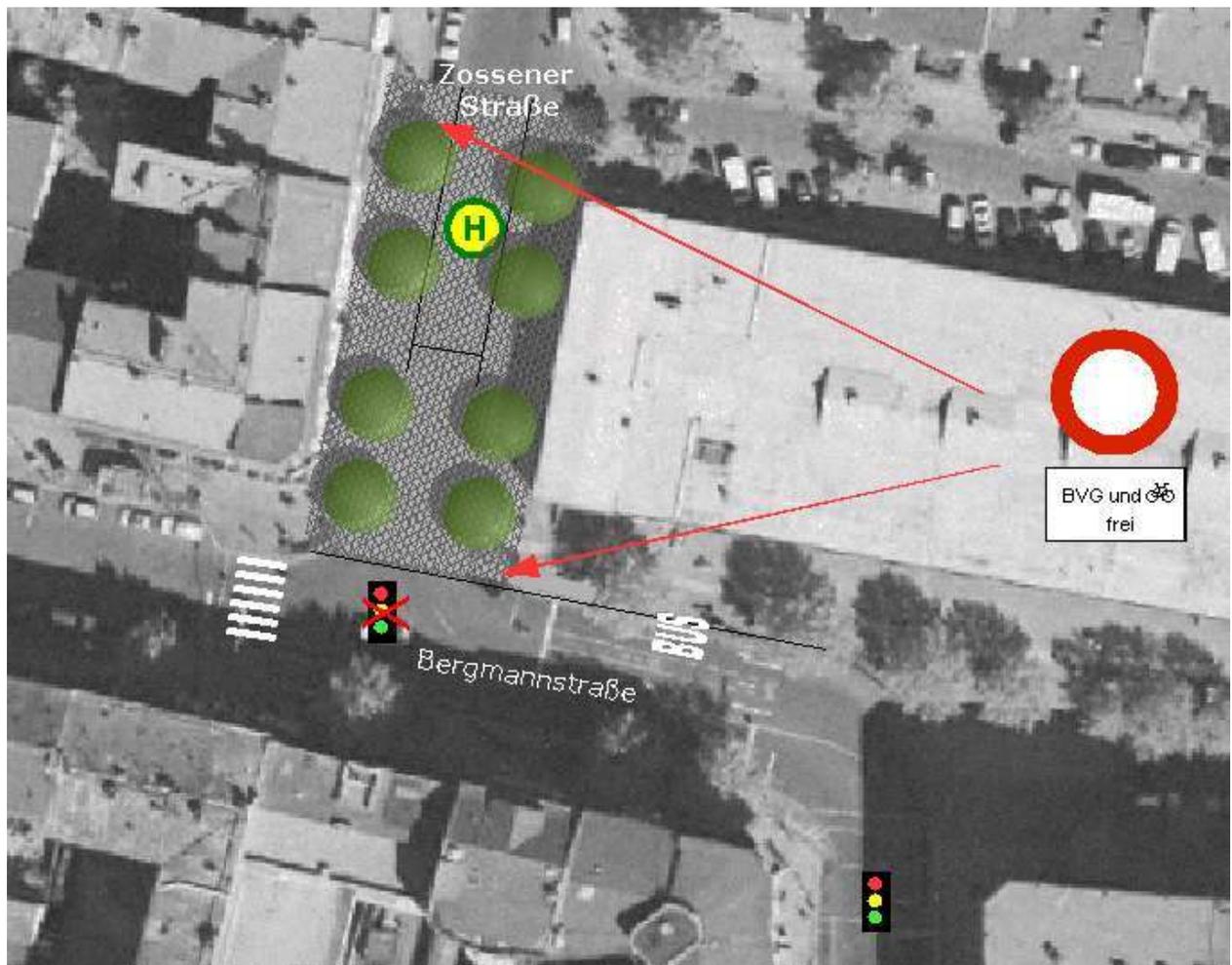


Bild 7: Luftbild mit umgebauter Zossener Straße

Der Bordsteinverlauf wird so geändert, dass der Bereich westlich der Markthalle zum Gehweg wird. Eine Bordsteinabsenkung und Beschilderung gibt die Überfahrt für Linienbus- und Radverkehr frei. Fußgänger sind bevorrechtigt.

Die Details der Maßnahmen bedürfen einer technischen Planung und verstehen sich insofern als Vorschläge, die die Machbarkeit des Konzepts plausibilisieren und zur Fachdiskussion beitragen sollen. Zu klären wären beispielsweise:

- die genaue Lage der Bushaltestelle an der Markthalle
- die Vorfahrtregelung für den Bus, im Zusammenhang mit einer möglichen Demontage der Lichtsignalanlage
- Die genaue Führung des Radverkehrs in der Bergmannstraße zwischen Zossener- und Friesenstraße

Die flankierenden Maßnahmen sind bewusst hier nicht weiter konkretisiert. Sie greifen in Bereiche ein, in denen bereits durch den damaligen Bezirk Kreuzberg Veränderungen vorgenommen wurden (Einbahnstraßenregelungen um den Marheinekeplatz, Unterbrechung Bergmannstraße und Riemannstraße). Weiterführende Überlegungen sollten möglichst an das damalige Konzept anknüpfen, anstatt es zu revidieren.

## 6 Ausblick

Über eine Schließung der Zossener Straße muss voraussichtlich durch das Land Berlin entschieden werden. Wesentlichen Einfluss hat dabei die Position des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, in dessen Verantwortung auch alle weiteren Maßnahmen liegen.

Die Diskussion um den Verkehr in der Bergmannstraße und im Chamissokiez hat ein Stadium erreicht, wo die Erforderlichkeit von Maßnahmen, deren Zweckmäßigkeit sowie die technische und finanzielle Machbarkeit nicht mehr in Frage stehen sollten. Der Mierrrat möchte mit diesem Konzept zur politischen Willensbildung auffordern und Entscheidungen herbeiführen.

Berlin, im September 2007

Rafael Steiner,  
Heinz Kleemann, Susanne Nagel

Verfasser  
Vorstand Mierrrat Chamissoplatz e.V