

Gutachten

zur Verkehrsbelastung in Hermsdorf, Frohnau, Waidmannslust und Lübars

Verfasser: Prof. Dr. Karl Michael Ortmann
Schildower Str. 66, 13467 Berlin-Hermsdorf

Version: 17. März 2021

Inhaltsverzeichnis

1 Hintergrund und Aufgabenstellung	4
1.1 Hintergrund	4
1.2 Das Klassifizierte Straßennetz Berlin	5
1.3 Datengrundlage	7
1.4 Aufgabenstellung	8
2 Verkehrsaufkommen in Hermsdorf	9
2.1 Straßennetz.....	9
2.2 Verkehrsaufkommen	10
2.3 Gesamtverkehr	13
2.4 Durchgangsverkehr im Nebenstraßennetz	14
2.5 Quell- und Zielverkehr im Nebenstraßennetz.....	16
2.6 Ortsverkehr im Nebenstraßennetz.....	16
2.7 Zusammenfassung.....	17
3 Verkehrsaufkommen in Frohnau.....	18
3.1 Straßennetz.....	18
3.2 Verkehrsaufkommen	18
3.3 Gesamtverkehr	22
3.4 Durchgangsverkehr im Nebenstraßennetz	23
3.5 Quell- und Zielverkehr im Nebenstraßennetz.....	24
3.6 Ortsverkehr im Nebenstraßennetz.....	25
3.7 Zusammenfassung.....	26
4 Verkehrsaufkommen in Waidmannslust und Lübars	27
4.1 Straßennetz.....	27
4.2 Verkehrsaufkommen	27
4.3 Gesamtverkehr	30
4.4 Durchgangsverkehr	30
4.5 Quell- und Zielverkehr.....	32
4.6 Ortsverkehr	33
4.7 Zusammenfassung.....	33

5 Verkehrsaufkommen im Waldseeviertel	34
5.1 Durchgangsverkehr	34
5.1.1 Quellen und Ziele des Durchgangsverkehrs im Waldseeviertel	34
5.1.2 Das Waldseeviertel als Umgehung des Ortszentrums in Glienicke/Nordbahn	37
5.1.3 Die Verteilung des Durchgangsverkehrs im Waldseeviertel	40
5.1.4 Durchgangsverkehr und Anliegerverkehr gegenübergestellt	41
5.2 Anliegerverkehr.....	45
5.2.1 Die umliegenden Kieze des Waldseeviertels.....	45
5.2.2 Die unmittelbare Nachbarschaft des Waldseeviertels.....	47
5.3 Zusammenfassung.....	50
6 Fazit	51
7 Erklärung.....	53

1 Hintergrund und Aufgabenstellung

1.1 Hintergrund

Mittlerweile sind Klimaschutz und Verkehrswende zum Konsens in Bevölkerung und Politik geworden. Alle sind sich einig, dass es so nicht weitergehen kann. Im Berliner Verkehr ist immer noch vieles auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Bisher gibt es in Reinickendorf schlichtweg keinen vernünftigen Angebotsmix für die Mobilität im Straßenraum.

Gleichzeitig engagieren sich immer mehr Bürger für eine lebenswerte Stadt. Sie wollen Straßen und Plätze als soziale Räume zurückgewinnen. Damit soll die Nachbarschaft zu einem lebendigem Ort für Anwohner und Besucher werden. Die Sicherheitsbedürfnisse der Kinder, Älteren und Menschen mit Behinderung sollen dabei stärker als bisher berücksichtigt werden.

§44 (2) des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE) gibt vor, dass Nebenstraßen so gestaltet werden sollen, dass motorisierter Individualverkehr, außer Quell- und Zielverkehr, im jeweiligen Straßenabschnitt unterbleibt. Gleichermaßen soll nach §56 (1) MobG BE motorisierter gebietsfremder Durchgangsverkehr minimiert oder vermieden werden, um Gefährdungslagen für Fußgänger zu verringern.

Unter diesem Gesichtspunkt ist auch die Kiezblock-Bewegung von Changing Cities e. V. zu sehen. Ein Kiezblock ist ein städtisches Viertel ohne Durchgangsverkehr. Der überörtliche Verkehr wird auf die Hauptstraßen am Rande des Wohngebietes umgeleitet. Damit der Kfz-Verkehr nicht einfach in den Nachbarkiez ausweicht, ist es wichtig, angrenzende Quartiere bei der Gestaltung von Kiezblocks zu berücksichtigen und mit einzubeziehen.

Alle Häuser in einem Kiezblock sind weiterhin für Anwohner, Rettungsfahrzeuge, Müllabfuhr, Lieferverkehr mit dem Auto erreichbar. Nur eine durchgängige Querung mit einem Kraftfahrzeug ist nicht mehr möglich. Durch einen Kiezblock wird der Straßenraum für Menschen geöffnet, sodass die Nachbarschaft aufblüht. Insbesondere Kinder und Ältere können sich gefahrlos vor der eigenen Haustür bewegen.

Die Idee der Wohngebiete ohne Durchgangsverkehr gibt es auch in anderen europäischen Städten: in den Niederlanden heißen sie „Kompartmente“, in Barcelona „superblocks“ und in London „low traffic neighbourhoods“. Sie schießen dort gerade wie Pilze aus dem Boden. Ein Beispiel für einen angestrebten Kiezblock ist das Waldseeviertel in Hermsdorf.

Im vorliegenden Gutachten wird nun herausgearbeitet, welche Nebenstraßen in den Ortsteilen Hermsdorf, Frohnau, Waidmannslust und Lübars in besonderem Maße vom motorisierten Durchgangsverkehr genutzt werden. Daraus können sich gegebenenfalls Anhaltspunkte und Prioritäten für die Ausgestaltung einer zukunftssträchtigen Verkehrslenkung im Bezirk Reinickendorf ergeben, die zu mehr Lebensqualität und Aufenthaltsqualität in reinen Wohngebieten führt.

Am Ende des Tages ist die Gestaltung des Verkehrs in unseren Kiezen das Ergebnis politischer Entscheidungen. Am politischen Prozess können sich alle interessierten Bürger beteiligen. Gerade im Wahljahr 2021 werden die Parteien für gut begründete Bürgerinteressen aufgeschlossen sein. Dieses Gutachten bietet nun eine quantitative Grundlage zur Einschätzung des Durchgangsverkehrs in unseren Straßen. Auf dieser Basis kann sich jeder Einzelne Gedanken darüber machen, ob das Verkehrsaufkommen in Reinickendorf insgesamt und insbesondere der Durchgangsverkehr in den Wohnstraßen der eigenen Nachbarschaft noch in Ordnung ist – oder eben nicht.

1.2 Das Klassifizierte Straßennetz Berlin

Gemäß § 20 Berliner Straßengesetz (BerlStrG) werden öffentliche Straßen in drei Kategorien eingeteilt:

- 1) Straßen I. Ordnung sind Straßen, die untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen überwiegend dem großräumigen Verkehr, das heißt dem Fernverkehr oder Regionalverkehr, dienen oder zu dienen bestimmt sind,
- 2) Straßen II. Ordnung sind Straßen, die dem überbezirklichen Verkehr, dem Verkehr zwischen den Bezirken und den Nachbargemeinden Berlins oder dem Anschluss der Bezirke an Straßen I. Ordnung dienen oder zu dienen bestimmt sind,
- 3) sonstige öffentliche Straßen sind alle weiteren, dem öffentlichen Verkehr dienenden Straßen.

Grundlage der Festlegung zur Kategorisierung öffentlicher Straßen ist gemäß §27 BerlStrG das sich aus dem Flächennutzungsplan ergebende übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz. Aus dem Flächennutzungsplan wird insbesondere ersichtlich, dass Hermsdorf und Frohnau ausgedehnte Wald- und Grünflächen haben. Wohnbauflächen sind hier gemäß Flächennutzungsplan weit überwiegend landschaftlich geprägt. Diese Prägung zieht sich bis in den nördlichen Teil von Waidmannslust und Lübars. In Lübars gibt es zudem ausgedehnte Landwirtschaftsflächen.

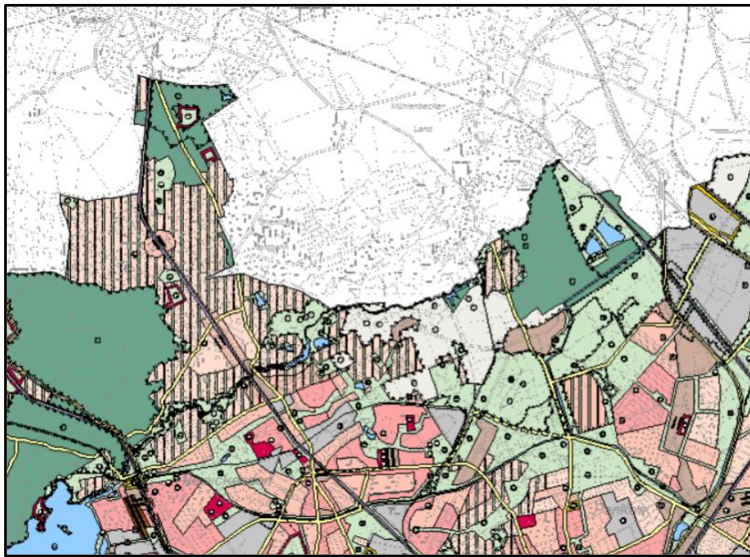


Abbildung 1: Auszug aus dem Flächennutzungsplan, verfügbar unter:

https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showMap&mapId=fnp_ak@senstadt

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) konkretisiert die Zielsetzungen der Flächennutzungsplanung. Das Hauptstraßennetz wird dabei in Anlehnung an die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) und die Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) in die Stufen 0 bis IV unterteilt:

- Stufe 0 (kontinentale Straßenverbindung, schwarz dargestellt)
- Stufe I (großräumige Straßenverbindung, blau)
- Stufe II (übergeordnete Straßenverbindung, rot)
- Stufe III (örtliche Straßenverbindung, grün)
- Stufe IV (Ergänzungsstraßen, gelb)
- Stufe V (Nebenstraßen, nicht markiert)

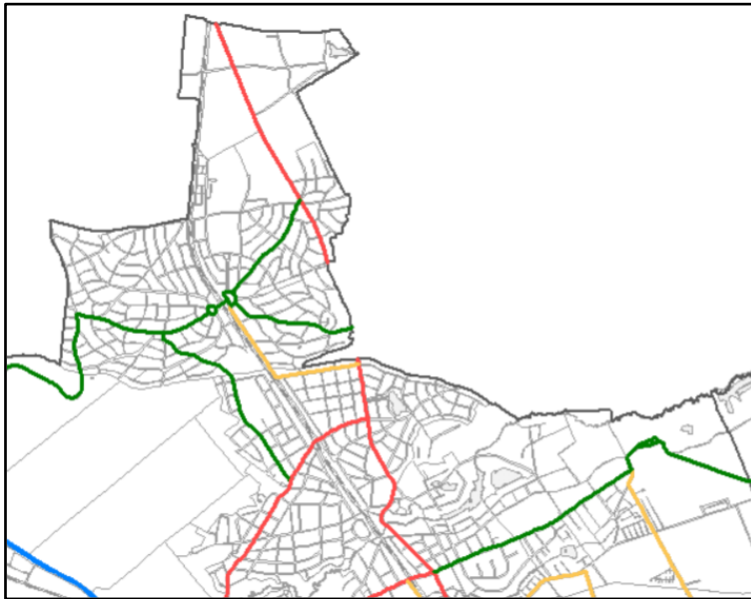


Abbildung 2: Auszug aus StEP Verkehr, das Hauptstraßennetz ist farbig markiert, verfügbar unter: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showMap&mapId=verkehr_strnetz@senstadt

In den Ortsteilen Hermsdorf, Frohnau, Waidmannslust und Lübars gehören die folgenden Straßen zum Hauptstraßennetz. Die in der Abbildung nicht markierten und in der Tabelle nicht genannten Straßen gehören zum Nebenstraßennetz.

Kategorie	Straßenname
Stufe I – großräumige Straßenverbindung	Autobahn A111
Stufe II – übergeordnete Straßenverbindung	Bundesstraße B96, Hermsdorfer Damm, Waidmannsluster Damm
Stufe III – örtliche Straßenverbindung	Zeltinger Straße, Zeltinger Platz, Frohnauer Brücke, Ludolfinger Platz, Sigismundkorso, Am Eichenhain, Rote Chaussee, Fürstendamm, Frohnauer Straße, Zabel-Krüger-Damm, Alt-Lübars, Blankenfelder Chaussee
Stufe IV – Ergänzungsstraßen, weitere Straßen von besonderer Bedeutung	Burgfrauenstraße, Jean-Jaures-Straße, Wittenauer Straße, Finsterwalder Straße, Quickborner Straße

Tabelle 1: Übersicht der Klassifizierten Straßen gemäß StEP Verkehr

1.3 Datengrundlage

Die altmodische Art und Weise, Fahrtstrecken zu analysieren, basiert auf Umfragen, Mikrozensus, Kennzeichenverfolgung und anderen aufwendigen, aber wenig effizienten Methoden. Die statistische Analyse von FCD-Daten (Floating Car Data) hingegen ist die moderne Art, Fahrtrouten zu erforschen.

TomTom N.V. ist ein niederländischer Hersteller von Navigationssystemen und ein Anbieter von Verkehrsdaten. TomTom sammelt in Echtzeit FCD-Daten. Dazu werden Informationen zum vorhandenen Straßennetz mit fortlaufend ausgesendeten Signalen kombiniert, die mit Hilfe von GPS-Systemen (Global Positioning System) aus fahrenden Fahrzeugen gesendet werden. Auf diese Art und Weise lassen sich Autofahrten aufzeichnen. Die Daten werden durch TomTom-Navigationssysteme, mobile Smartphone-Anwendungen oder auch durch vernetzte Automobile gesammelt. Zu den Kunden von TomTom gehören unter anderen Volkswagen, BMW und Mercedes. Laut Handelsblatt hat TomTom in Europa einen Marktanteil von 50% und ist somit Marktführer.

Im Gegensatz zu früher werden heutzutage fortlaufend Verkehrsdaten gesendet und gesammelt. Dabei spielt es keine Rolle, ob die satellitengestützte Navigation tatsächlich eingeschaltet ist und genutzt wird. Echtzeitnavigation funktioniert nämlich freilich nur dann, wenn entsprechende Daten vorliegen. Insofern ist die stetige Übermittlung von Verkehrsdaten heutzutage quasi obligatorisch für die Nutzer von Echtzeitnavigationssystemen. Insofern stellen die vorliegenden Daten eine repräsentative Stichprobe des gesamten Verkehrs dar.

TomTom speichert seine Daten in einer Verkehrsdatenbank. Für das vorliegende Gutachten wurde dem Verfasser vorübergehend ein eingeschränkter Zugang zum Produkt TomTom O/D Analysis gewährt. Zum Verständnis der sich daraus ergebenden Analysemöglichkeiten sei auf das Benutzerhandbuch verwiesen (https://od.tomtom.com/assets/OD_User_guide.pdf).

In den historischen Verkehrsdaten von TomTom werden anonymisiert die folgenden Merkmale erfasst:

- Datum und Uhrzeit des Fahrtbeginns
- Abfahrtsort und Zielort
- Fahrstrecke
- Datum und Uhrzeit des Fahrtendes

Die Auswertung dieser TomTom-Daten kann nur auf statistischer Basis durchgeführt werden. Es ist technisch nicht möglich, einzelne Fahrten zu identifizieren. Unser Datenzugriff war beschränkt auf Verkehrsdaten im Großraum Berlin im Analysezeitraum 1. April 2019 bis 30. April 2019. In diesen Zeitraum fielen Ostern sowie die Schulferien.

Zum Verständnis des Stichprobenumfangs der TomTom-Daten wurde ein Vergleich mit einer uns vorliegenden Verkehrserhebung der Polizeidirektion 1 in Berlin angestellt. Das dabei verwendete Seitenradargerät der Berliner Polizei operiert mit moderner Radartechnik; es ist jedoch nicht geeicht. Nach Herstellerangaben wird die Anzahl der Fahrzeuge mit einer Genauigkeit von 99% erfasst. Voraussetzung ist, dass der Geschwindigkeitsmesskasten korrekt installiert wird. Die polizeilichen Daten werden als eine wahre Vollerhebung aufgefasst, die TomTom-Daten bilden eine Teilerhebung.

Wir konzentrieren uns auf das gemessene Verkehrsaufkommen in der Schildower Straße in Höher der Hausnummer 93, nahe am Ortsausgang. Der Beobachtungszeitraum für unseren Vergleich ist jeweils eine ganze Woche. Die beiden Messzeiträume liegen hinreichend nahe beieinander. Es gab keine Feiertage und keine Schulferien in den betrachteten Wochen.

Quelle	Zeitraum	Anzahl Kfz
TomTom, O/D Analysis	Montag, 01.04.2019 bis Sonntag, 07.04.2019	1.509
Polizeidirektion 1, Geschwindigkeitsmesskasten	Freitag, 15.02.2019 bis Donnerstag, 21.02.2019	22.111

Tabelle 2: Anzahl der beobachteten Kraftfahrzeuge in der Schildower Straße etwa in Höhe der Hausnummer 93, nahe am Ortausgang.

Anhand des beobachteten Verkehrsaufkommens kann der Umfang der Teilerhebung eingeschätzt werden. Der Stichprobenumfang der TomTom-Daten beträgt demnach etwa 6,8% aller Kfz-Fahrten. Im Mittel wurde folglich etwa jede fünfzehnte Fahrt in Höhe der Schildower Str. 93 in der Verkehrsdatenbank von TomTom erfasst. Diese Feststellung zur Einschätzung des Stichprobenumfangs in Bezug auf das tatsächliche Verkehrsaufkommen ist auch für andere Straßenzüge plausibel, deren polizeilich erhobenen Messdaten uns vorliegen.

Mit Hilfe dieser Kennzahl und den vorliegenden TomTom-Verkehrsdaten kann im Prinzip das Durchschnittliche Tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) auf beliebigen Straßenzügen in der Umgebung geschätzt werden. Für den Monat April 2019 wurden die Fahrten an dreißig Tagen gezählt und ausgewiesen. Das geschätzte DTV ergibt sich folglich, indem man die Anzahl der durch TomTom beobachteten Fahrten im April 2019 durch Zwei teilt (denn $15/30 = 0,5$). Da der Erhebungszeitraum die Osterfeiertage und die Schulferien umfasst, dürfte der so geschätzte Wert für das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen etwas niedriger als der wahre Wert sein.

Das Ziel unserer Untersuchungen ist der relative Vergleich des Verkehrsaufkommens im umliegenden Straßennetz. Dazu ist die Umrechnung der beobachteten Fahrten auf das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen nicht nötig. Der besseren Vergleichbarkeit mit anderen Studien haben wir die Anzahl der im April 2019 beobachteten Fahrten dennoch auf die geschätzte Kennzahl DTV umgerechnet. Diese Normierung hat keinen wesentlichen Einfluss auf die nachfolgenden qualitativen Erkenntnisse zur Verkehrsbelastung.

1.4 Aufgabenstellung

Das Ziel dieses Gutachtens ist es, die Verkehrsbelastung im Nebenstraßennetz besser zu verstehen. Dazu wird das mit den TomTom-Daten ermittelte Verkehrsaufkommen auf verschiedenen Straßenzügen miteinander verglichen. So lassen sich diejenigen Straßen identifizieren, welche in besonderer Weise vom motorisierten Verkehr genutzt werden. Im Fokus unserer Analysen stehen die Ortsteile Hermsdorf, Frohnau, Waidmannslust und Lübars.

Darüber hinaus wollen wir für ausgewählte Straßenzüge zwischen Anliegerverkehr einerseits und Durchgangsverkehr andererseits unterscheiden. Durch diese Untersuchungen wird deutlich, welche Nebenstraßen in besonderem Maße vom überörtlichen oder überregionalen Verkehr genutzt werden.

Anhand des Waldseeviertels in Hermsdorf untersuchen wir exemplarisch die Routen, die der motorisierte Durchgangsverkehr nimmt. Zu guter Letzt interessieren wir uns für den Nachbarschaftsverkehr im Waldseeviertel. Konkret untersuchen wir, welche Ziele in der näheren Umgebung mit dem Auto angesteuert werden. Dadurch wird deutlich, wohin sich die Anlieger des Kiezes orientieren, wenn sie mit dem Kraftfahrzeug unterwegs sind.

2 Verkehrsaufkommen in Hermsdorf

2.1 Straßennetz

In diesem Abschnitt betrachten wir Hauptstraßen und ausgewählte Nebenstraßen im Ortsteil Berlin-Hermsdorf. Die folgende Abbildung zeigt einen Kartenausschnitt mit den betrachteten Straßenzügen.



Abbildung 3: Betrachtete Straßenzüge in Berlin-Hermsdorf

Vergleicht man das Hauptstraßennetz mit einer Momentaufnahme vom aktuellen Verkehr am 30.12.2020, so ergeben sich interessante Einblicke in die tatsächlichen Verkehrsflüsse im Ortsteil Hermsdorf.



Abbildung 4: Hauptstraßennetz (links) und tatsächliche Verkehrsflüsse (rechts) am 30.12.2020

Normalerweise sollte der überörtliche Verkehr vorwiegend über die Bundesstraße B96, den Hermsdorfer Damm, die Frohnauer Straße und die Burgfrauenstraße abgewickelt werden, wie das Hauptstraßennetz zeigt. Selbst wenn der Verkehr auf den Hauptstraßen recht gut fließt, so weichen Kraftfahrzeuge dennoch auf Nebenstraßen aus. Tatsächlich werden selbst an verkehrarmen Tagen zahlreiche Schleichwege genutzt. **Die Straßenhierarchie wird in beachtlichem Maß missachtet. Weite Teile von Hermsdorf sind tagtäglich verkehrlich belastet.** (https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/berlin-traffic/)

2.2 Verkehrsaufkommen

Im Rahmen der TomTom O/D Analysis ist es möglich, Start und Ziel derjenigen Fahrten zu betrachten, die durch ausgewählte Straßenzüge oder ganze Ortsteile führen. Der Beobachtungszeitraum ist der Monat April 2019. Die Datenbankabfrage war so gestaltet, dass wir sämtliche Fahrten ausgewertet haben, die via Hermsdorf erfolgt sind. Dabei ließ sich das Verkehrsaufkommen differenziert nach Start- und Zielort messen. Betrachten wir den gesamten Ortsteil Berlin-Hermsdorf, so ergibt sich folgende Erkenntnis hinsichtlich der beobachteten Fahrten via Hermsdorf.

von \ nach	Hermsdorf	Extern	Gesamt
Hermsdorf	8.609	31.464	40.073
Extern	29.611	64.731	94.342
Gesamt	38.220	96.195	134.415

Tabelle 3: Beobachtetes Verkehrsaufkommen via Hermsdorf im April 2019

Anhand der Stichprobe der Tom-Tom-Daten lässt sich das Durchschnittliche Tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) schätzen. Das DTV ergibt sich aus Division der ausgewiesenen Anzahl von Fahrten durch Zwei. Denn in der TomTom Verkehrsdatenbank wird ungefähr jede fünfzehnte Fahrt erfasst, und der Monat April hat 30 Tage.

Den Verkehr von Hermsdorf nach Hermsdorf bezeichnen wir als Ortsverkehr. Fahrten von Hermsdorf nach außerhalb und von außerhalb nach Hermsdorf werden als sonstiger Quell- und Zielverkehr zusammengefasst. Diese beiden Verkehrsarten bilden zusammen genommen den Anliegerverkehr. Der Durchgangsverkehr ist derjenige Verkehr, der weder Start noch Ziel in Hermsdorf hat.

Verkehrsaufkommen in Berlin-Hermsdorf	Durchschnittliches Tägliches Verkehrsaufkommen (DTV)			
	Ortsverkehr	Sonstiger Quell- und Zielverkehr	Durchgangsverkehr	Gesamt
Verkehrsaufkommen absolut	4.305	30.538	32.366	67.208
Verteilung des Verkehrsaufkommens	6,4%	45,4%	48,2%	100%

Tabelle 4: Geschätztes DTV in Berlin-Hermsdorf nach Verkehrsart

Tagtäglich sind durchschnittlich 67.208 Kraftfahrzeuge irgendwo in Berlin-Hermsdorf unterwegs. Knapp die Hälfte des beobachteten Verkehrsaufkommens in Hermsdorf ist dem Durchgangsverkehr zuzuordnen. Etwa jedes zweite sich bewegende Kraftfahrzeug hat in Hermsdorf nichts zu suchen.

Der motorisierte Verkehr innerhalb von Hermsdorf spielt mit einem Anteil von 6,4% eine untergeordnete Rolle. Der sonstige Quell- und Zielverkehr hat einen Anteil von 45,4%. Es sollen im Folgenden diejenigen Straßenzüge identifiziert werden, die eine besonders hohe Belastung im Durchgangsverkehr aufweisen.

Die dargestellte Analyse nach Verkehrsart für ganz Hermsdorf lässt sich analog für ausgewählte Straßenzüge durchführen. In der nachfolgenden Tabelle ist das geschätzte Durchschnittliche Tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) dargestellt.

Im Beobachtungszeitraum lagen die Schulferien sowie die Osterfeiertage. Insofern dürfte das hier geschätzte Verkehrsaufkommen niedriger als der wahre Jahresdurchschnitt für das DTV sein. An normalen Werktagen dürfte das Verkehrsaufkommen also deutlich höher liegen.

Der besseren Übersicht halber unterscheiden wir hier lediglich die beiden Verkehrsarten Anliegerverkehr und Durchgangsverkehr. Zum Anliegerverkehr zählen sämtliche Fahrten, deren Start oder Ziel irgendwo im Ortsteil Hermsdorf liegt. Der Anteil des wahren Anliegerverkehrs rund um einen betrachteten Straßenzug wird folglich tendenziell überschätzt. Dem Durchgangsverkehr sind sämtlich Fahrten zugeordnet, die lediglich durch Hermsdorf hindurchführten. Dabei geht es um den Verkehr von Extern nach Extern.

An der Tabelle wird die Verkehrsbelastung für die betrachteten Straßenzüge deutlich. Die Straßen sind alphabetisch geordnet. In Klammern steht der Bezug zum betrachteten Streckenabschnitt.

Name der Straße	Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV)		
	Anliegerverkehr	Durchgangsverkehr	Gesamt
Almutstraße	1.959	1.351	3.310
Artemisstraße	1.407	745	2.151
B96 (Bertramstraße)	4.803	12.847	17.650
B96 (Landesgrenze)	4.853	15.280	20.132
Backnanger Straße	429	278	707
Bertramstraße	564	733	1.297
Brandtstraße (Ost)	252	215	466
Brandtstraße (West)	708	537	1.245
Burgfrauenstraße (B96)	1.264	2.030	3.294
Burgfrauenstraße (Frohnau)	1.577	3.418	4.995
Elkesteig	169	322	491
Elsestraße	591	1.995	2.585
Falkentaler Steig	1.615	1.666	3.281
Falkentaler Steig (Hermsdorfer Damm)	2.473	1.847	4.320
Fellbacher Straße	499	176	675
Forststraße	448	236	684
Forststraße (Süd)	862	361	1.223
Freiherr-vom-Stein-Straße	303	143	446
Friedrichsthaler Weg	330	208	538

Tabelle 5: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsart in Hermsdorf

	Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV)		
Name der Straße	Anliegerverkehr	Durchgangsverkehr	Gesamt
Frohnauer Straße	1.503	4.319	5.822
Frohnauer Straße (Hermsdorfer Damm)	2.183	4.448	6.630
Gertrudstraße	70	116	186
Glienicker Straße	1.023	866	1.888
Heidenheimer Straße	419	284	703
Heinsestraße	1.985	1.381	3.366
Hermsdorfer Damm (Maria Gnaden)	5.020	8.369	13.388
Hermsdorfer Damm (Tegel)	9.242	13.487	22.728
Hermsdorfer Damm (Waldseeviertel)	1.743	2.404	4.147
Hohefeldstraße	1.297	2.190	3.487
Kurhausstraße	166	108	274
Olafstraße	220	200	419
Parkstraße	140	134	274
Robinienweg	2.966	1.781	4.747
Roedernstraße	384	541	925
Schildower Straße (am Ortsausgang)	720	2.256	2.976
Schildower Straße (an der B96)	1.036	2.311	3.347
Schildower Straße (am Waldsee)	1.664	4.120	5.784
Schloßstraße	1.299	1.037	2.336
Schulzendorfer Straße	1.087	320	1.406
Seebadstraße	668	799	1.467
Solquellstraße	341	235	576
Sylvesterweg	272	215	486
Tegeler Straße	892	568	1.460
Ulmenstraße	962	843	1.804
Veltheimstraße	403	426	829
Wachsmuthstraße	425	425	849
Waldseeweg (Waldseeviertel)	591	844	1.435
Waldseeweg (S-Bahn)	579	279	858

Tabelle 6: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsart in Hermsdorf

2.3 Gesamtverkehr

Zunächst analysieren wir das beobachtete Verkehrsaufkommen im Hauptstraßennetz. Den Anliegerverkehr unterteilen wir dabei in den Ortsverkehr einerseits, der gänzlich innerhalb von Hermsdorf bleibt, und den sonstigen Quell- und Zielverkehr andererseits.

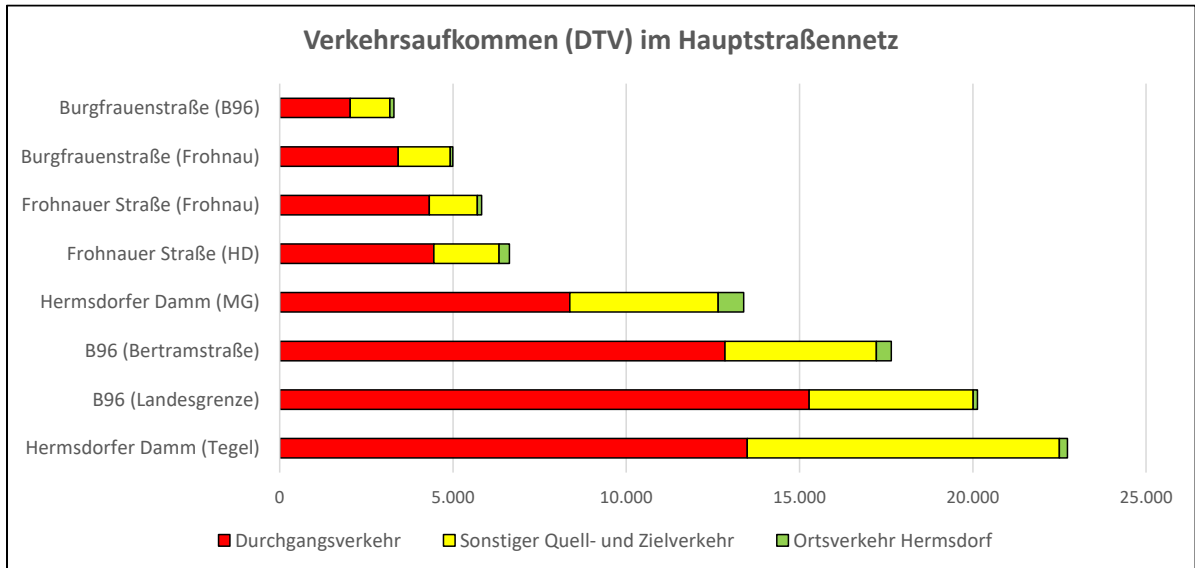


Abbildung 5: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsart im Hauptstraßennetz in Hermsdorf

Der am dichtesten befahrene Straßenzug liegt auf dem Hermsdorfer Damm am Autobahnzubringer. Auf den Hauptstraßen ist der Anteil des Ortsverkehrs innerhalb von Hermsdorf sehr gering und der Anteil des Durchgangsverkehrs recht hoch. Denn das Hauptstraßennetz dient überwiegend der überregionalen und überörtlichen Verbindung.

Im Nebenstraßennetz ist die Situation wie folgt. Dargestellt sind die zehn Nebenstraßen mit dem höchsten Verkehrsaufkommen insgesamt.

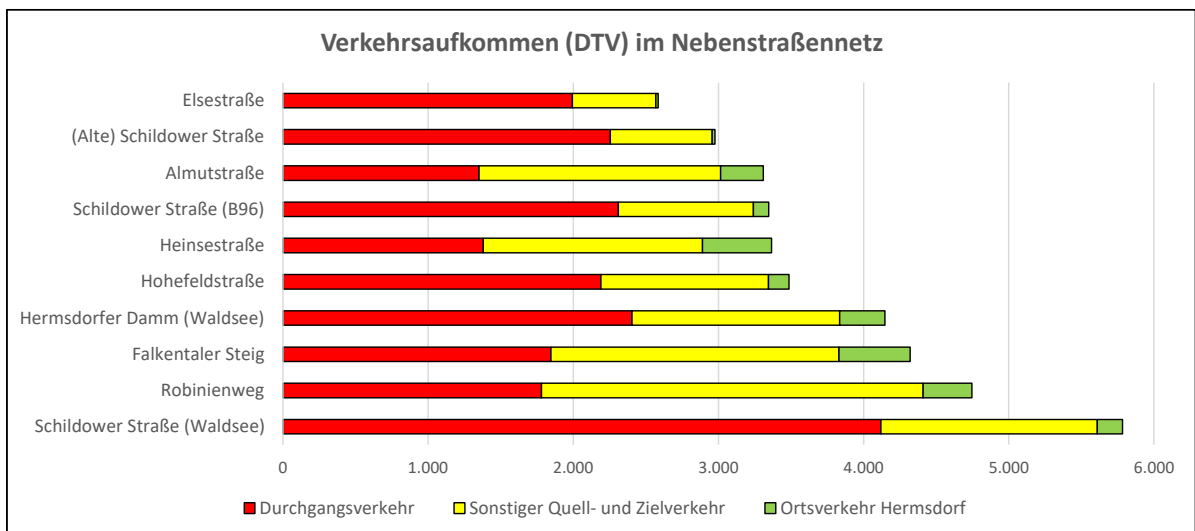


Abbildung 6: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsart im Nebenstraßennetz in Hermsdorf

Das mit Abstand größte Verkehrsaufkommen ist in der Schildower Straße am Waldsee, zwischen Marthastraße und Elsestraße, gemessen worden. Das DTV ist dort mit durchschnittlich 5.784 Kraftfahrzeugen pro Tag höher als auf der Burgfrauenstraße (DTV 4.995), die als Ergänzungsstraße der Kategorie IV dem Hauptstraßennetz angehört. Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen in der Schildower Straße am Waldsee ist fast genauso hoch wie auf der Frohnauer Straße am Ortsausgang nach Frohnau mit 5.822 Kraftfahrzeugen. Die Frohnauer Straße ist eine Verbindungsstraße der Kategorie III.

Die Schildower Straße ist in dieser Analyse zwei weitere Male aufgeführt, denn der Verkehr teilt sich beidseitig des dicht befahrenen Streckenzugs am Waldsee auf verschiedene Routen. Außerdem variiert die Straßenbreite der Schildower Straße. Für eine tiefergehende Analyse des Verkehrs im Waldseeviertel verweisen wir auf den nachfolgenden Abschnitt 5 dieses Gutachtens.

Es fällt ferner auf, dass fünf der zehn am höchsten belasteten Straßenzüge im Waldseeviertel liegen. Besonders hoch ist das Verkehrsaufkommen außerdem im Robinienweg, im Falkentaler Steig nahe dem Hermsdorfer Damm, in der Hohefeldstraße, in der Heinsestraße sowie in der Almutstraße.

2.4 Durchgangsverkehr im Nebenstraßennetz

Nebenstraßen sollen überwiegend der Erschließung von Grundstücken dienen. Einige Straßenzüge werden jedoch in erheblichem Umfang vom überörtlichen oder überregionalen Durchgangsverkehr genutzt. Nicht ganz klar ist, wie der sonstige Quell- und Zielverkehr eingeordnet werden darf. Es handelt sich dabei um überörtlichen oder überregionalen Verkehr, der im Ortsteil Hermsdorf beginnt oder endet. Im Grunde müsste man für jede Straße genauer untersuchen, welche Verkehrsströme lokal akzeptabel sind. Am Beispiel des Waldseeviertel haben wir in Abschnitt 5 derartige Betrachtungsansätze exemplarisch durchgeführt.

Die nachfolgende Abbildung zeigt diejenigen Straßenzüge, die in absoluten Zahlen am höchsten vom Durchgangsverkehr belastet sind. Der Durchgangsverkehr ist rot und der Sonstige Quell- und Zielverkehr gelb markiert. Der Ortsverkehr innerhalb von Hermsdorf ist eher unkritisch und deshalb grün dargestellt.

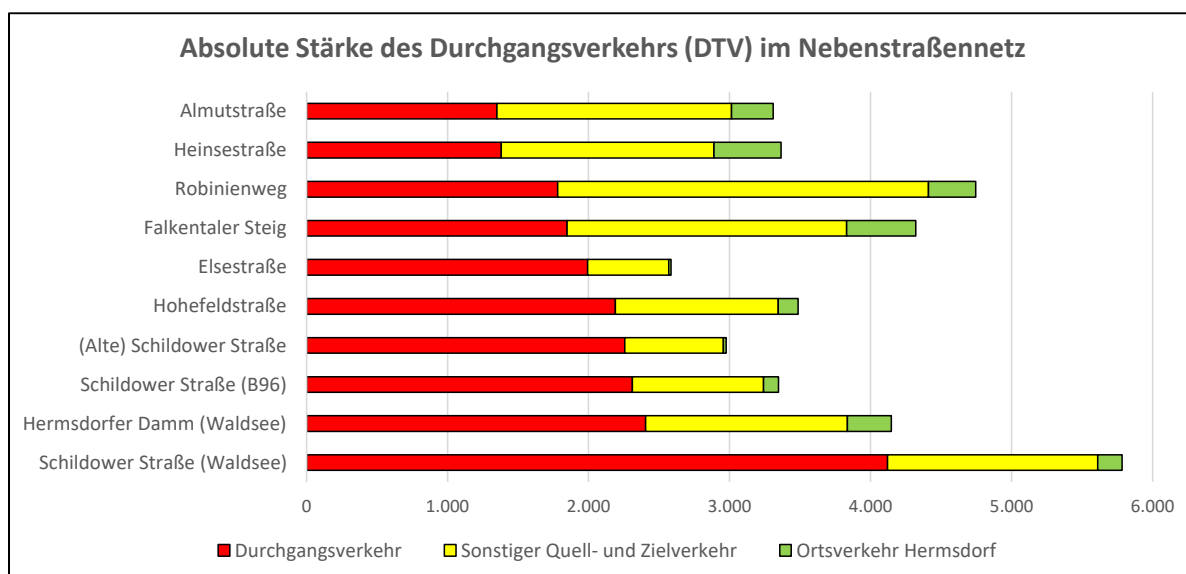


Abbildung 7: Absolute Stärke des Durchgangsverkehrs auf Nebenstraßen in Hermsdorf.

Fünf der sechs am stärksten vom Durchgangsverkehr belasteten Straßenzüge liegen im Waldseeviertel. Spitzenreiter ist die Schildower Straße am Waldsee mit durchschnittlich täglich 4.120 Kraftfahrzeugen, die von einer externen Herkunft zu einem externen Ziel fahren.

Darüber hinaus betrachten wir diejenigen Straßenzüge, die einen besonders hohen relativen Anteil Durchgangsverkehr aufweisen.

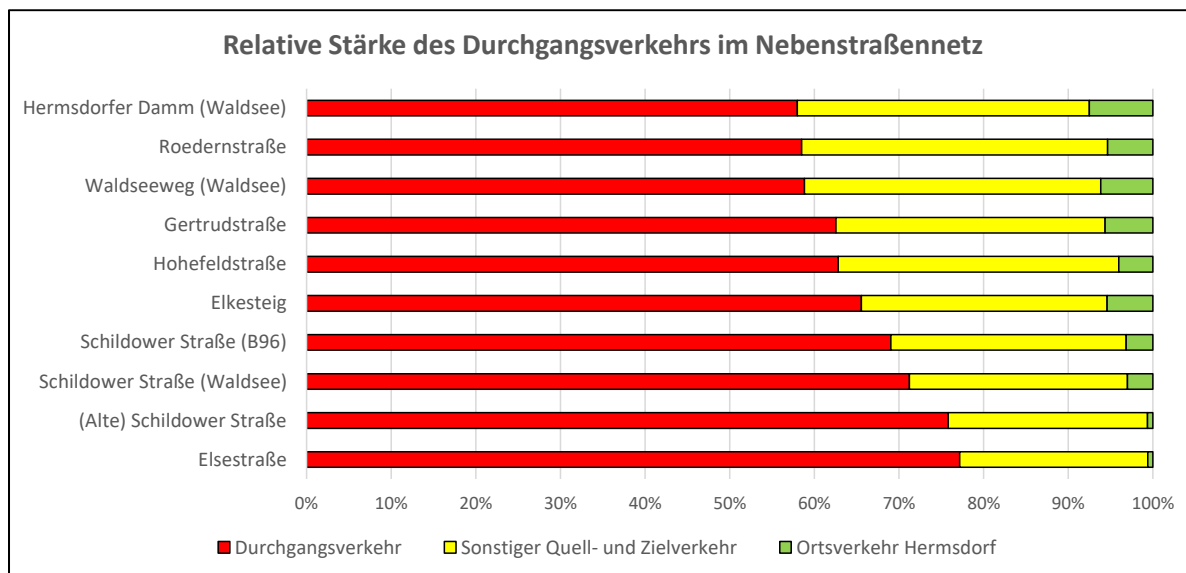


Abbildung 8: Relative Stärke Durchgangsverkehrs auf Nebenstraßen in Hermsdorf.

Acht Straßen aus den Top Ten liegen im Waldseeviertel. Dieser Umstand deutet daraufhin, dass im Waldseeviertel der Durchgangsverkehr von Nebenstraßen auf andere Nebenstraßen ausweicht. Beispiele für einen solchen Ausweichverkehr finden in der Gertrudstraße und dem Elkesteig statt.

Spitzenreiter in dieser Analyse ist die Elsestraße, dicht gefolgt von der (Alten) Schildower Straße am Ortsausgang; hier liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen bei 77% beziehungsweise bei 76%. Es sei darauf hingewiesen, dass die Fahrbahnbreite in beiden Straßenzügen lediglich fünf bis sechs Meter beträgt. Aufgrund des dichten Verkehrs kommt es somit bei Begegnungen zwangsläufig zu Konflikten. Im Vergleich dazu beträgt der relative Anteil des Durchgangsverkehrs auf der Bundesstraße B96 an der Landesgrenze 76% und auf dem Hermsdorfer Damm am Autobahnzubringer 59%. Die relative Belastung im Durchgangsverkehr ist also in der Elsestraße höher als in allen anderen Straßen in Hermsdorf, Hauptstraßen miteingeschlossen.

Die Hohefeldstraße und die Roedernstraße verlaufen parallel zur Bundesstraße B96 und haben es neben den Straßen im Waldseeviertel als weitere Ausweichstrecken für den Durchgangsverkehr ebenfalls in die Top Ten geschafft. Der Anteil Durchgangsverkehr am Gesamtverkehr liegt hier bei 63% beziehungsweise 58%.

2.5 Quell- und Zielverkehr im Nebenstraßennetz

Der Sonstige Quell- und Zielverkehr umfasst überörtlichen Verkehr, der entweder seine Herkunft oder sein Ziel in Hermsdorf hat. Der Ortsverkehr innerhalb von Hermsdorf wird damit nicht erfasst. Die Top Ten der relativ stark vom sonstigen Quell- und Zielverkehr belasteten Straßenzüge sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

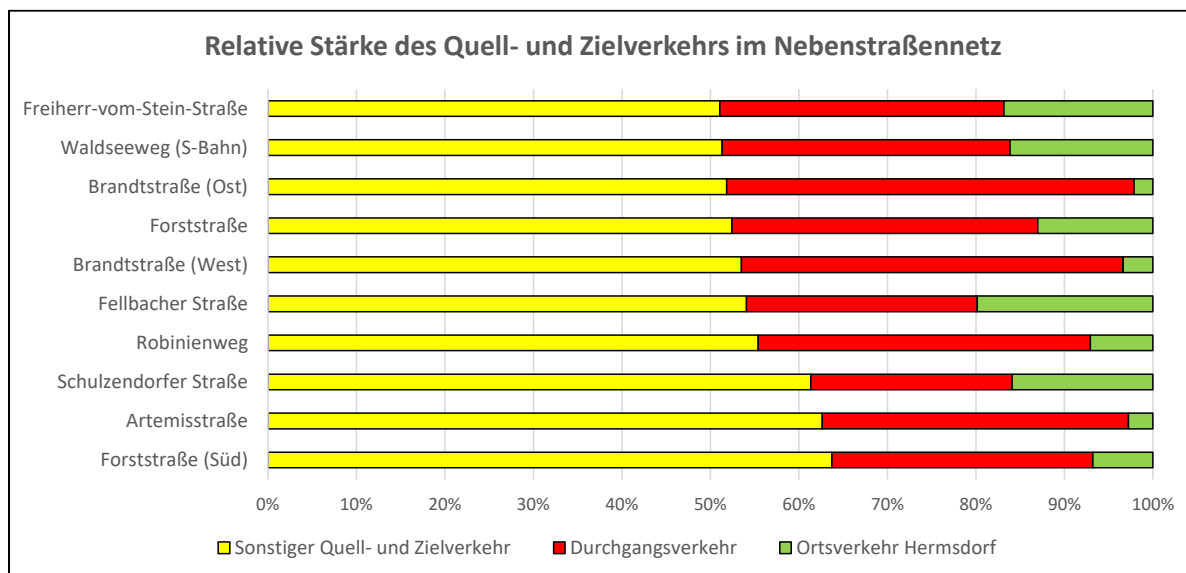


Abbildung 9: Relative Stärke des Quell- und Zielverkehrs auf Nebenstraßen in Hermsdorf.

Für alle aufgeführten Nebenstraßen liegt der Anteil Sonstiger Quell- und Zielverkehr bei über 50%. **Spitzenreiter ist die Forststraße südlich der Kurfürstenstraße. Die Fahrbahnbreite beträgt hier lediglich drei Meter.** Insofern verwundert der hohe Anteil Quell- und Zielverkehr am Gesamtverkehr in Höhe von 64%. **Auf den nachfolgenden Plätzen liegen die Artemisstraße, die Schulzendorfer Straße, der Robinienweg und die Brandtstraße. Offensichtlich werden diese Straßenzüge insbesondere von Anwohnern aus Hermsdorf als Schleichwege genutzt.**

Platz 10 für die Freiherr-vom-Stein-Straße erklärt sich durch die Gustav-Dreier-Schule, die das Ziel zahlreicher Elterntaxis sein dürfte. Der Waldseeweg in der Nähe der S-Bahn ist ein Ziel für den Park&Ride-Verkehr. Platz fünf für die Fellbacher Straße erklärt sich durch die Nähe zur Heinsestraße.

Inwiefern der Sonstige Quell- und Zielverkehr auf einem vorgegebenen Straßenzug gewollt sein mag und akzeptabel ist, muss im Einzelfall durch eine gesonderte Verkehrsflussanalyse geprüft werden. Im nachfolgenden Abschnitt 5 führen wir solche Analysen für das Waldseeviertel durch.

2.6 Ortsverkehr im Nebenstraßennetz

Der Ortsverkehr umfasst lediglich diejenigen Fahrten, die innerhalb von Hermsdorf bleiben. Das Komplement beinhaltet Fahrten die aus Hermsdorf herausführen und Fahrten, die durch Hermsdorf hindurchführen. Straßen mit einem geringen Anteil Ortsverkehr haben folglich einen hohen Anteil überörtlichen Verkehr. Inwiefern letztgenannter Verkehr in einem betrachteten Straßenzug in Ordnung ist, kann nur durch eine weitergehende Analyse geklärt werden.

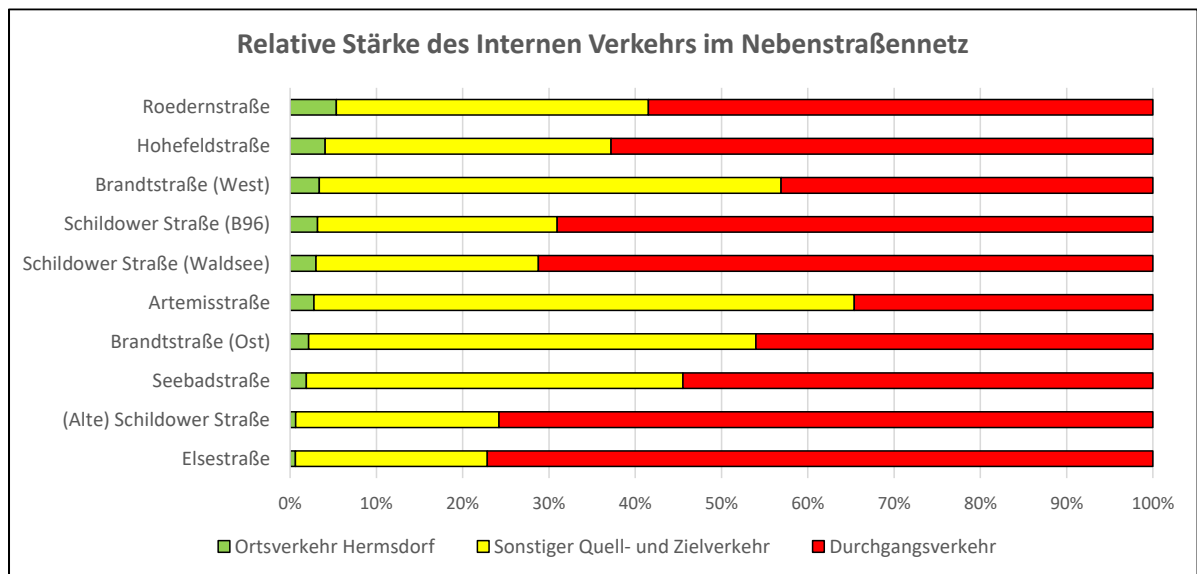


Abbildung 10: Relative Stärke des Ortsverkehrs auf Nebenstraßen in Hermsdorf.

Neben den Straßen im Waldseeviertel werden die Seebadstraße, die Brandtstraße und die Artemisstraße in sehr geringem Maße für den Ortsverkehr genutzt. Folglich ist dort die Belastung durch überörtlichen Verkehr auffallend hoch.

2.7 Zusammenfassung

Die Analyse der Verkehrsflüsse hat gezeigt, dass viele Nebenstraßen in Berlin-Hermsdorf vom überörtlichen und überregionalen Verkehr belastet sind. An erster Stelle ist der Streckenabschnitt der Schildower Straße am Waldsee, zwischen Marthastraße und Elsestraße, zu nennen. Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) beträgt dort 5.784, davon entfallen 4.120 Kraftfahrzeugfahrten pro Tag (71,2%) auf den Durchgangsverkehr, dessen Quellen und Ziele nicht in Hermsdorf liegen.

Der Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen ist in zwei Wohnstraßen des Waldseeviertels, nämlich der Elsestraße und der Schildower Straße an der Stadtgrenze, außergewöhnlich hoch, auch im Vergleich mit den Hauptstraßen in Hermsdorf. In den Top Ten mit einem hohen Anteil Durchgangsverkehr stehen acht Straßenzüge aus dem Waldseeviertel. In diesem Kiez weicht der Durchgangsverkehr offensichtlich von Nebenstraßen auf Nebenstraßen aus, sodass das gesamte Wohnviertel zunehmend belastet ist.

Neben den Straßen im Waldseeviertel gehören Robinienweg, Falkentaler Steig, Hohefeldstraße, Heinsestraße und Almutstraße zu den Top Ten der meist befahrenen Nebenstraßen in Hermsdorf. Durch alle diese Straßen fahren durchschnittlich mehr als 3.000 Kraftfahrzeuge am Tag.

Die Hohefeldstraße, Roedernstraße und Heinsestraße verlaufen parallel zur Bundesstraße B96. Der Falkentaler Steig ist parallel zur Frohnauer Straße. Auf all diesen Nebenstraßen gibt es beachtlichen Ausweichverkehr zum Hauptstraßennetz.

Unter den Nebenstraßen mit geringem Anteil Ortsverkehr befinden sich die Seebadstraße, die Brandtstraße und die Artemisstraße. Diese Straßen werden also in großem Maße als überörtliche Verbindungsstraßen genutzt, obwohl sie dafür nicht vorgesehen sind.

Einen hohen Anteil Sonstiger Quell- und Zielverkehr haben die Forststraße, die Artemisstraße, die Schulzendorfer Straße und der Robinienweg. Diese Straßenzüge werden insbesondere von Anwohnern aus Hermsdorf als Schleichwege im überörtlichen Verkehr genutzt.

3 Verkehrsaufkommen in Frohnau

3.1 Straßennetz

In diesem Abschnitt betrachten wir Hauptstraßen und ausgewählte Nebenstraßen im Ortsteil Berlin-Frohnau. Die folgende Abbildung zeigt einen Kartenausschnitt mit den betrachteten Straßenzügen. Nicht abgebildet sind der Staehleweg und die Bundesstraße B96 am nördlichen Stadtrand.



Abbildung 18: Betrachtete Straßenzüge in Berlin-Frohnau

In Frohnau ist die verkehrliche Belastung im Nebenstraßennetz augenscheinlich erkennbar (https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/berlin-traffic/). Selbst an verkehrarmen Tagen, wie dem 30.12.2020, werden zahlreiche Nebenstraßen vom motorisierten Verkehr als Schleichwege genutzt.



Abbildung 19: Hauptstraßennetz in Frohnau (links) und tatsächliche Verkehrsbelastung am 30.12.2021 (rechts)

3.2 Verkehrsaufkommen

Wir betrachten diejenigen Autofahrten, die durch Frohnau im Allgemeinen und ausgewählte Straßenzüge in Frohnau im Besonderen führen. Dabei unterscheiden wir, wie gehabt, zwischen Ortsverkehr, Sonstigem Quell- und Zielverkehr sowie (reinem) Durchgangsverkehr. Der Ortsverkehr ist der Verkehr innerhalb von Frohnau. Unter Sonstigem Quell und Zielverkehr fassen wir den Verkehr zusammen, der von Frohnau nach außerhalb führt, und der von außerhalb nach Frohnau führt. Diese beiden Verkehrsarten zusammen genommen

bilden den Anliegerverkehr. Derjenige Verkehr, der von einer externen Quelle zu einem externen Ziel führt, wird als Durchgangsverkehr aufgefasst.

Als Beobachtungszeitraum haben wir wiederum den ganzen Monat April 2019 gewählt. Man beachte, dass sowohl die Osterfeiertage als auch die Schulferien in diesen fielen. Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) wird berechnet durch die Anzahl der beobachteten Fahrten geteilt durch Zwei. Denn in der TomTom Verkehrsdatenbank wird ungefähr lediglich jede fünfzehnte Fahrt erfasst, und der Monat April hat dreißig Tage. Der so geschätzte Wert für das DTV dürfte kleiner sein als der wahre Wert.

Betrachten wir nun den Ortsteil Frohnau als Ganzes, so ergibt sich folgende Statistik anhand der durch TomTom beobachteten Fahrten im April 2019:

von \ nach	Frohnau	Extern	Gesamt
Frohnau	9.470	24.826	34.296
Extern	25.195	29.372	54.567
Gesamt	34.665	54.198	88.863

Tabelle 10: Beobachtetes Verkehrsaufkommen zwischen Frohnau und externen Zielen

Zusammengefasst ergibt sich nach unserer obigen Definition der Verkehrsarten:

Verkehrsaufkommen in Berlin-Frohnau	Durchschnittliches Tägliches Verkehrsaufkommen (DTV)			
	Ortsverkehr	Sonstiger Quell- und Zielverkehr	Durchgangsverkehr	Gesamt
Verkehrsaufkommen absolut	4.735	25.011	14.686	44.432
Verteilung des Verkehrsaufkommens	10,7%	56,3%	33,1%	100%

Tabelle 11: Verkehrsaufkommen in Berlin-Frohnau nach Verkehrsart

Etwa ein Drittel des beobachteten Verkehrsaufkommens in Frohnau ist dem reinen Durchgangsverkehr zuzuordnen. Aufgrund der Randlage ist der Anteil Durchgangsverkehr in Frohnau geringer als in Hermsdorf. In Frohnau dominiert der Sonstige Quell- und Zielverkehr, also der Verkehr der von Frohnau nach außerhalb führt zusammengenommen mit dem Verkehr von externer Herkunft nach Frohnau.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen das Verkehrsaufkommen nach Verkehrsart in ausgewählten Straßenzügen. Dabei unterscheiden wir nur zwischen Anliegerverkehr einerseits und Durchgangsverkehr andererseits. Die Straßen sind alphabetisch geordnet. In Klammern steht der Bezug zum betrachteten Streckenabschnitt.

	Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV)		
Name der Straße	Anliegerverkehr	Durchgangsverkehr	Gesamt
Alemannenstraße (Nord)	303	57	360
Alemannenstraße (Süd)	1.683	287	1.970
Am Eichenhain	1.301	427	1.728
Am Grünen Hof	71	55	126
Askaloner Weg	567	199	765
B96 (Nord)	4.287	8.901	13.187
B96 (Süd)	3.541	8.376	11.916
Bieselheider Weg	177	271	447
Bulgenbachweg	178	159	336
Burgfrauenstraße (Platz)	3.349	893	4.242
Burgfrauenstraße (Süd)	3.874	955	4.829
Dinkelsbühler Steig	174	47	220
Donnersmarkallee	817	454	1.271
Edelhofdamm (B96)	886	408	1.294
Edelhofdamm (Platz)	1.049	211	1.259
Enkircher Straße	292	142	434
Forstweg	299	120	419
Frohnauer Brücke	6.400	1.503	7.903
Frohnauer Straße (Nord)	2.813	658	3.470
Frohnauer Straße (Süd)	6.443	1.470	7.913
Fürstendamm (B96)	2.671	1.092	3.763
Fürstendamm (Mitte)	2.001	616	2.617
Fürstendamm (Platz)	2.208	632	2.840
Gollanczstraße	559	102	661
Gralsburgsteig	679	183	862
Gutshofstraße	168	51	218
Hattenheimer Straße	199	60	258
Hofjägerallee	99	51	149
Huttenstraße	53	43	96
Im Amseltal	149	46	195
Im Fischgrund	528	159	686
Karmeliterweg (FS-Ost)	283	103	385
Karmeliterweg (FS-West)	347	276	623

Tabelle 12: Ergebnisse des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsart in Frohnau

Name der Straße	Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV)		
	Anliegerverkehr	Durchgangsverkehr	Gesamt
Karmeliterweg (Platz)	212	58	270
Karmeliterweg (West)	968	838	1.805
Kasinoweg	374	116	490
Katzensteg	56	26	82
Knappenpfad	164	69	233
Kreuzritterstraße	1.308	516	1.824
Ludolfinger Platz	7.366	1.397	8.763
Ludolfinger Weg	330	84	414
Markgrafenstraße (Park)	391	136	527
Markgrafenstraße (Süd)	220	68	287
Maximiliankorso (Platz)	2.423	276	2.699
Maximiliankorso (West)	555	180	734
Minheimer Straße	122	66	188
Neubrücker Straße	846	133	979
Neubrücker Straße (West)	492	170	661
Rote Chaussee	2.200	1.098	3.298
Schönfließer Straße (B96)	2.048	520	2.568
Schönfließer Straße	1.674	301	1.975
Senheimer Straße	235	51	285
Sigismundkorso (EV)	1.971	643	2.614
Sigismundkorso (Platz)	2.139	655	2.794
Sigismundkorso (West)	1.199	394	1.593
Stahleweg	467	249	716
Stolzingstraße	476	92	567
Welfenallee (FS-Ost)	2.889	607	3.495
Welfenallee (FS-West)	713	257	970
Welfenallee (Platz)	3.229	555	3.784
Wiltinger Straße (Platz)	1.061	156	1.217
Zeltinger Platz	9.050	1.861	10.911
Zeltinger Straße (B96)	3.145	993	4.138
Zeltinger Straße (Mitte)	3.517	873	4.390
Zeltinger Straße (Platz)	3.424	847	4.271
Zerndorfer Weg (Nord)	260	51	311

Tabelle13: Ergebnisse des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsart in Frohnau

3.3 Gesamtverkehr

Zunächst analysieren wir das beobachtete Verkehrsaufkommen im Hauptstraßennetz.

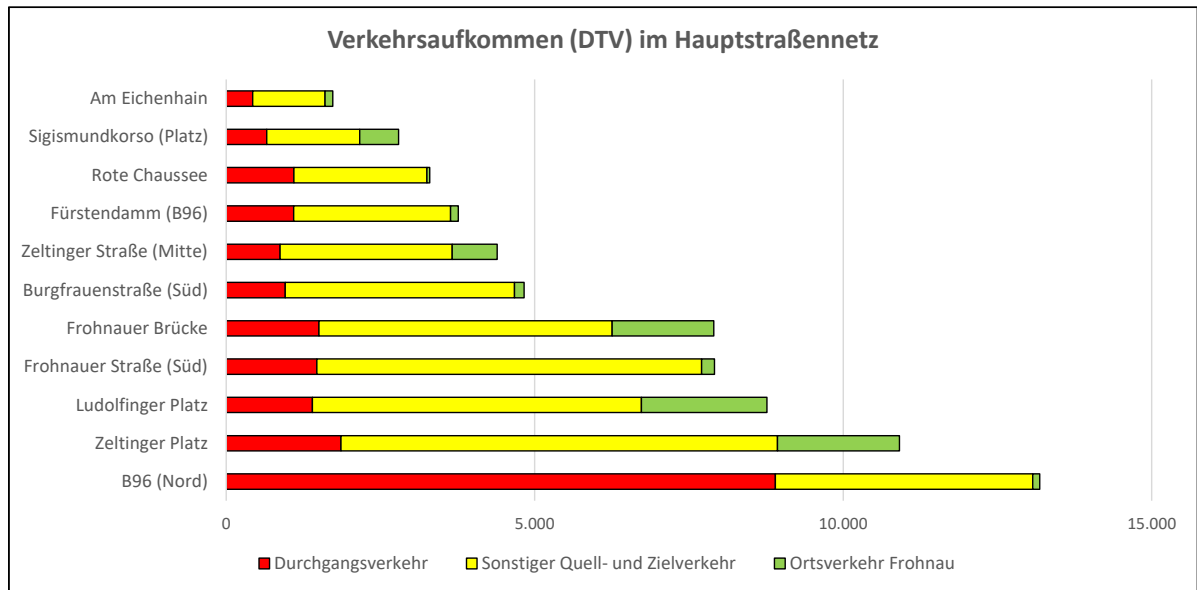


Abbildung 20: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsart im Hauptstraßennetz in Frohnau

Der am dichtesten befahrene Straßenzug ist die Bundesstraße B96 im Norden am Ortsausgang zu Hohen Neuendorf. Ansonsten ist der Verkehr insbesondere an den beiden Plätzen, der Frohnauer Brücke sowie auf der Frohnauer Straße besonders hoch.

Im Nebenstraßennetz ist die Situation wie folgt. Dargestellt sind die zehn Nebenstraßen mit dem höchsten Verkehrsaufkommen insgesamt.

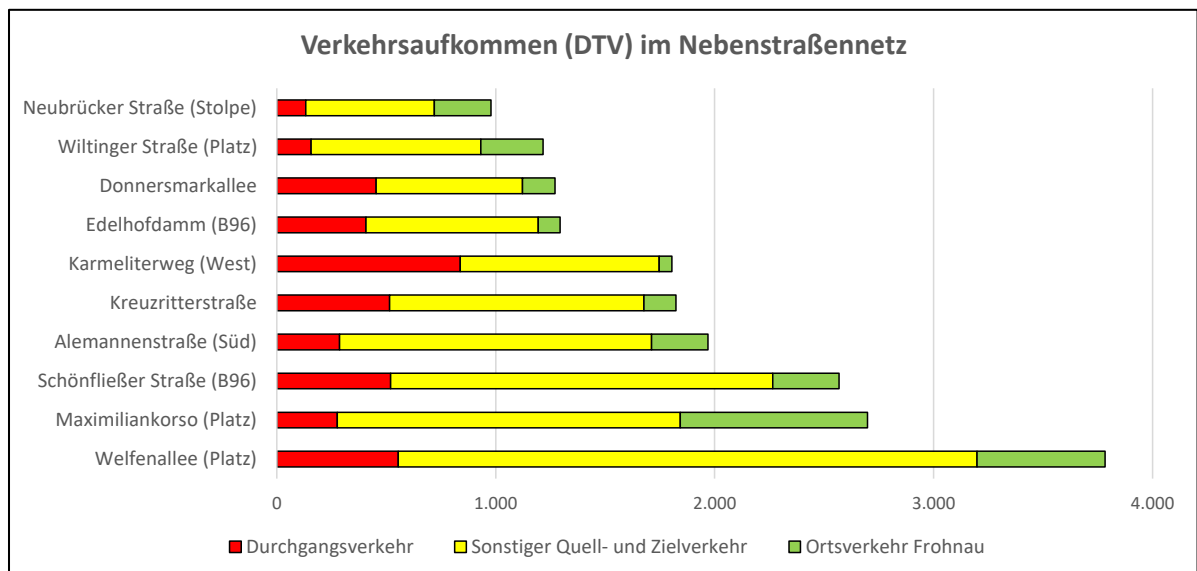


Abbildung 21: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsart im Nebenstraßennetz in Frohnau

Das mit Abstand größte Verkehrsaufkommen im Nebenstraßennetz ist an der Welfenallee nahe den Plätzen mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von 3.784 Kraftfahrzeugen beobachtet worden. Hervorzuheben ist darüber hinaus der Maximiliankorso in Platznähe sowie die Schönfließer Straße an der Bundesstraße B96. Alle übrigen Nebenstraßen haben ein DTV unter 2.000 Kraftfahrzeuge.

3.4 Durchgangsverkehr im Nebenstraßennetz

Nebenstraßen sollen überwiegend der Erschließung der anliegenden Grundstücke dienen. Die nachfolgende Abbildung zeigt diejenigen Straßenzüge, die in absoluten Zahlen am höchsten vom Durchgangsverkehr belastet sind. Der Durchgangsverkehr ist rot und der Sonstige Quell- und Zielverkehr gelb markiert. Der Ortsverkehr innerhalb von Frohnau ist eher unkritisch und deshalb grün dargestellt.

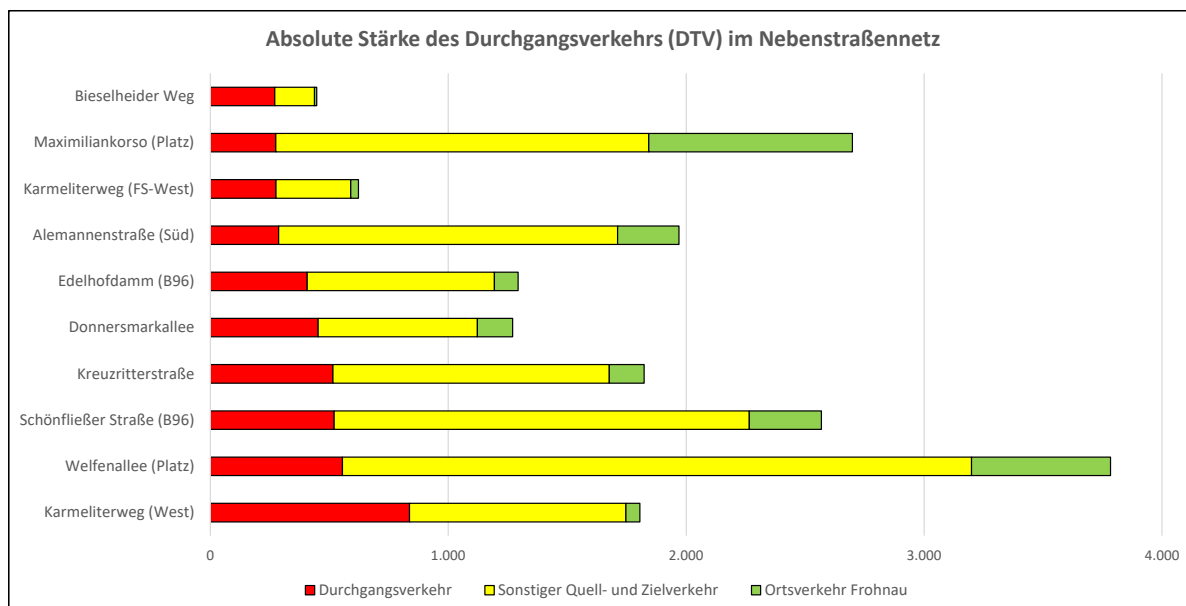


Abbildung 22: Absolute Stärke des Durchgangsverkehrs auf Nebenstraßen in Frohnau.

Das größte Verkehrsaufkommen im reinen Durchgangsverkehr findet sich auf dem Karmeliterweg ganz im Westen von Frohnau mit durchschnittlich 838 Kraftfahrzeugen pro Tag. Offensichtlich dient diese Route als Abkürzung von oder nach Heiligensee. Der größere Teil fährt über die Donnersmarckallee in Richtung Sigismundkorso (454), der kleinere Teil weiter über den Karmeliterweg zur Frohnauer Straße (276).

Der Durchgangsverkehr auf der Kreuzritterstraße, der Schönfließer Straße und der Welfenallee übersteigt durchschnittliche 500 Kraftfahrzeuge pro Tag. Ansonsten ist die Stärke des Durchgangsverkehrs auf Frohnauer Nebenstraßen geringer.

Darüber hinaus betrachten wir diejenigen Straßenzüge, die einen hohen relativen Anteil von über 40% im Durchgangsverkehr aufweisen.

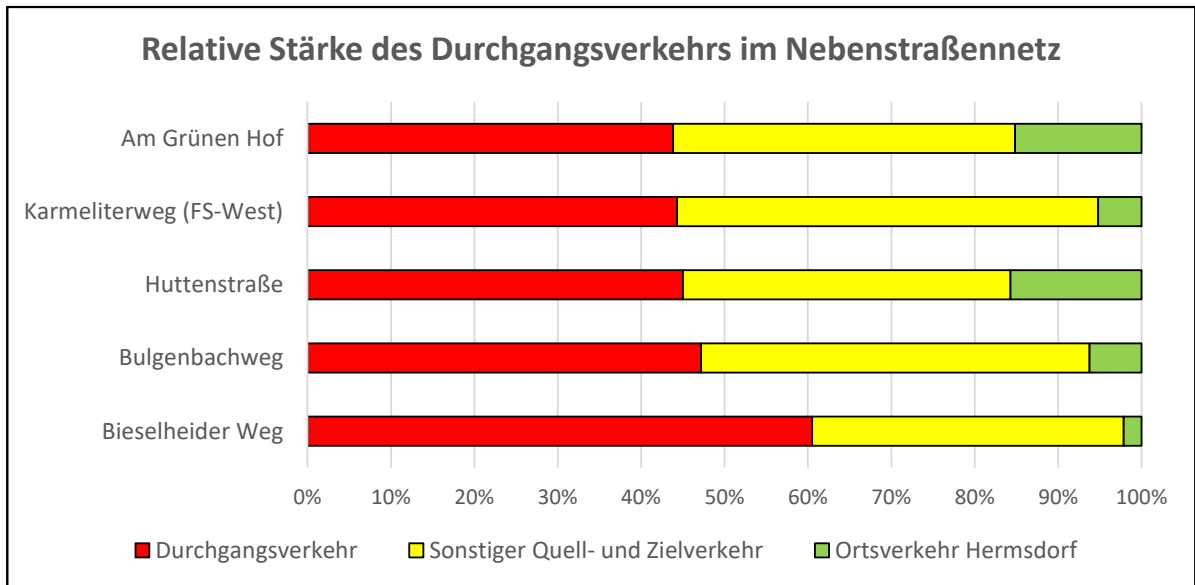


Abbildung 23: Relative Stärke Durchgangsverkehrs auf Nebenstraßen in Frohnau.

Nur für den Bieselheider Weg liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs bei über 50%. Dieser Straßenzug wird offenbar als Schleichweg von und nach Glienicke genutzt. Die Abkürzung dient wohlmöglich der Umfahrung der Schönfließer Straße.

3.5 Quell- und Zielverkehr im Nebenstraßennetz

Der Sonstige Quell- und Zielverkehr umfasst überörtlichen Verkehr, der entweder seine Herkunft oder sein Ziel in Frohnau hat. Diese Kategorie umfasst also insbesondere den Verkehr zwischen Frohnau einerseits und dem Rest von Berlin sowie Brandenburg andererseits. Der Ortsverkehr innerhalb von Frohnau wird hierbei nicht berücksichtigt.

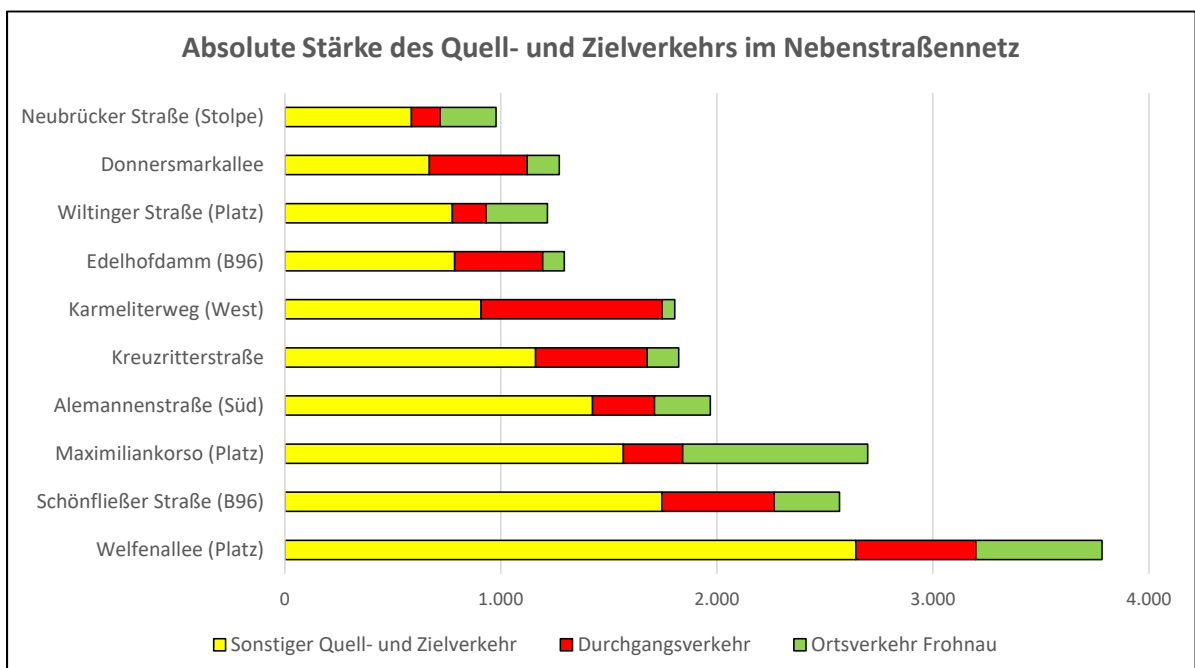


Abbildung 24: Absolute Stärke des Quell- und Zielverkehrs auf Nebenstraßen in Frohnau.

Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen Sonstiger Quell- und Zielverkehr am größten in der Welfenallee am Platz mit 2.644 Kraftfahrzeuge. Das DTV auf der Welfenallee nahe der Frohnauer Straße ist mit 2.578 Kraftfahrzeugen fast genauso hoch. **Offenbar stellt die Welfenallee eine beliebte Verbindung zwischen der Frohnauer Straße und den Plätzen dar.** Die Streckenführung entlang der Welfenallee ist eine Abkürzung zur Route über den Sigismundkorso, der zum Hauptstraßennetz gehört.

Der Kreuzritterweg und die Alemannenstraße werden gerne von Frohnauer Anwohnern als Zubringer zum Hauptstraßennetz genutzt. Das durchschnittliche tägliche Aufkommen im sonstigen Quell- und Zielverkehr beträgt hier 1.162 beziehungsweise 1.425 Fahrzeuge.

Für die Top Five mit der höchsten relativen Belastung im Sonstigen Quell- und Zielverkehr ergibt sich folgendes Bild

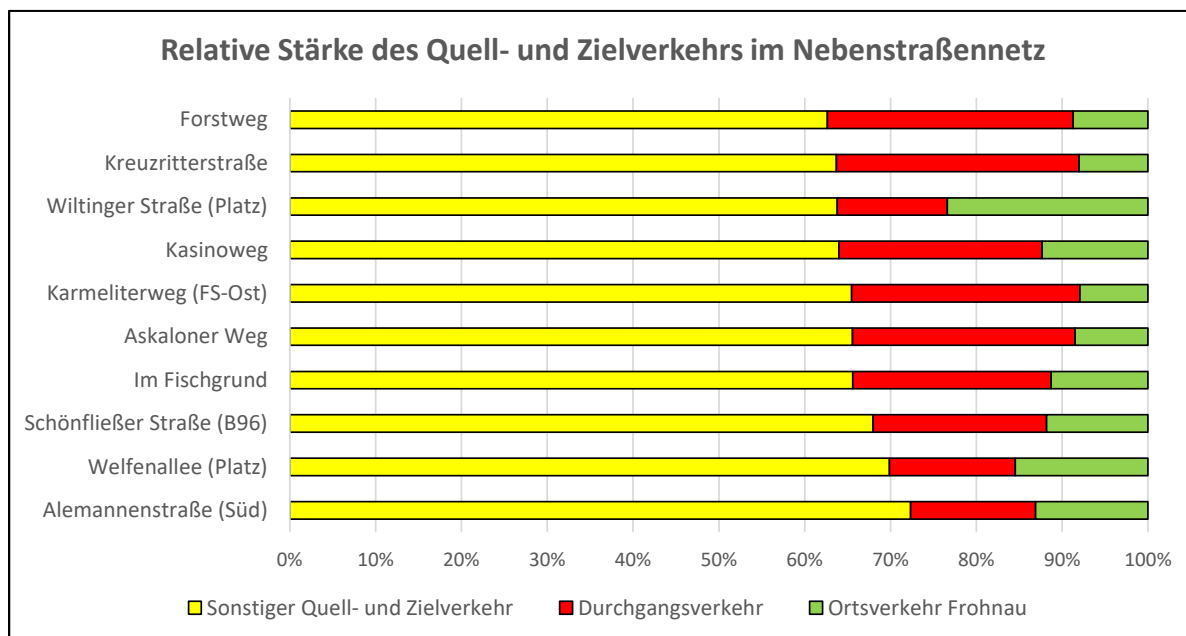


Abbildung 25: Relative Stärke des Quell- und Zielverkehrs auf Nebenstraßen in Frohnau.

Es gibt eine ganze Reihe von Straßen in Frohnau, die zu einem großen Teil von Anwohnern des Ortsteils genutzt werden.

3.6 Ortsverkehr im Nebenstraßennetz

Der Bürgerverein der Gartenstadt Frohnau e.V. hat die Straßenzustände in Frohnau eingehend analysiert (siehe <https://www.frohnauer-buergerverein.com/strassensituation>). Das Straßen Infrastruktur Management System (SIMS) gibt eine vollständige Auskunft über die Beschaffenheit der Straßen in Frohnau. Im Ergebnis weisen viele Streckenzügen einen gravierend geschädigten Zustand auf. Einige dieser Straßen, aber nicht alle, sind ebenfalls Bestandteil der vorliegenden Verkehrsflussanalyse. Eine Zusammenführung dieser beiden Untersuchungen könnte somit Anhaltspunkte für eine Priorisierung im Hinblick auf die Straßeninstandsetzung in Frohnau geben. Dabei könnten das absolute Verkehrsaufkommen sowie die Verteilung der Verkehrsarten eine Rolle spielen.

Der Ortsverkehr umfasst lediglich diejenigen Fahrten, die innerhalb von Frohnau bleiben. Straßenzüge mit einem geringen Anteil Ortsverkehr haben folglich einen hohen Anteil sonstigen Verkehr, der sich aus überörtlichem Quell- und Durchgangsverkehr sowie externen Durchgangsverkehr zusammensetzt.

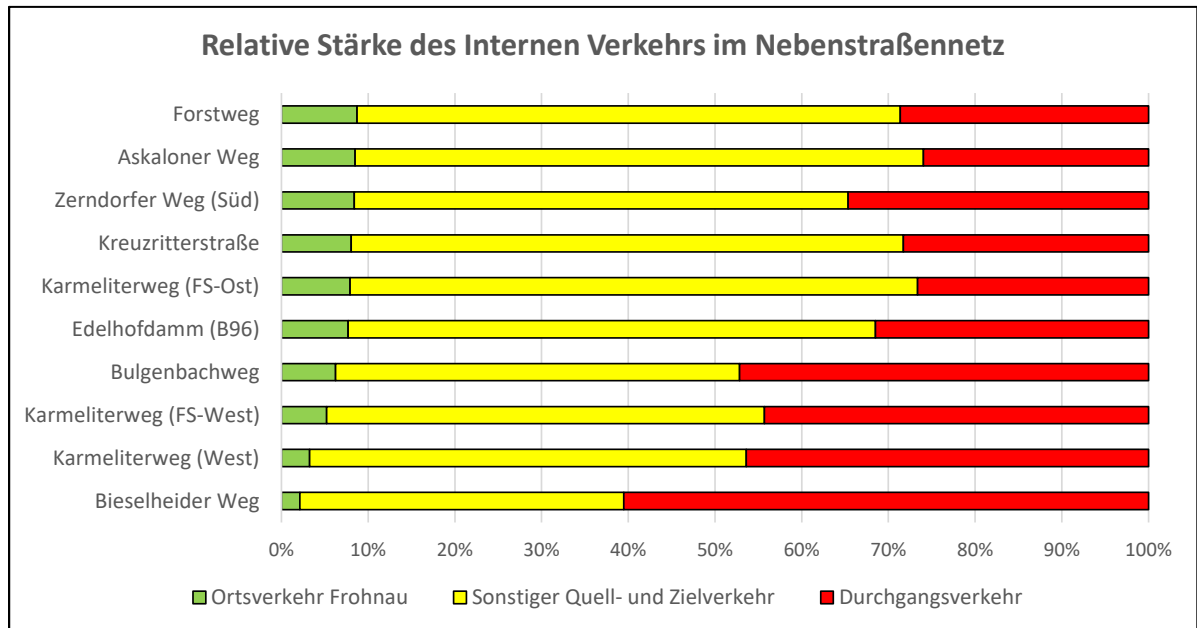


Abbildung 26: Relative Stärke des Ortsverkehrs auf Nebenstraßen in Frohnau.

Die aufgeführten Straßen weisen einen besonders hohen Anteil überörtlichen Verkehr aus. **Der Karmeliterweg taucht gleich drei Mal in den Top Ten auf.**

3.7 Zusammenfassung

Die Analyse der Verkehrsflüsse hat gezeigt, dass Frohnau weniger stark vom reinen Durchgangsverkehr belastet ist als die Ortsteile, Hermsdorf, Waidmannlust und Lübars. In Frohnau liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr bei einem Drittel.

Die beiden Plätze und die Frohnauer Brücke gehören zu den meist befahrenen Straßenzügen in Frohnau. Sie gehören als örtliche Straßenverbindungen allesamt zum Hauptstraßennetz. Gleichzeitig befindet sich dort das attraktive Ortszentrum mit zahlreichen Geschäften. Es ist sicher spannend, wie hier ein Ausgleich der verschiedenen Interessen gefunden werden kann.

Die Burgfrauenstraße, die Zeltinger Straße, der Fürstendamm, die Rote Chaussee, der Sigismundkorso und die Straße Am Eichenhain gehören zwar zum Hauptstraßennetz Frohnau, haben aber – verglichen mit einigen Nebenstraßen in Hermsdorf – ein geringes durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen zwischen 4.829 und 1.728 Fahrzeugen.

Ein gern genutzter Schleichweg für den Durchgangsverkehr von und nach Heiligensee ist der Karmeliterweg im Westen von Frohnau. Er stellt eine Abkürzung zum Hauptstraßennetz dar. Die Welfenallee zwischen Ludolfinger Platz und Frohnauer Straße wird ebenfalls gerne als Abkürzung benutzt. Die Alemannenstraße und der Kreuzritterweg werden insbesondere von Frohnauer Anwohnern im überörtlichen Verkehr befahren.

Die vorliegende Analyse der Verkehrsbelastung in Frohnau kann darüber hinaus Einsichten und Ansätze und für eine Priorisierung der nötigen Straßensanierungen geben. Dabei darf dann auch bedacht werden, dass bessere Straßen mehr Verkehr anlocken.

4 Verkehrsaufkommen in Waidmannslust und Lübars

4.1 Straßennetz

In diesem Abschnitt betrachten wir Hauptstraßen und ausgewählte Nebenstraßen in den Ortsteilen Waidmannslust und Lübars. Beide gehören zum Postleitzahlbezirk 13469 Berlin. Die folgende Abbildung zeigt einen Kartenausschnitt mit den betrachteten Straßenzügen.

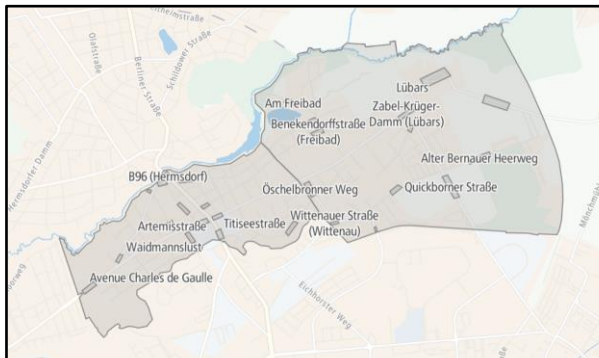


Abbildung 11: Betrachtete Straßenzüge in Waidmannslust und Lübars

Der tägliche Verkehr verteilt sich in Waidmannslust und Lübars. Er beschränkt sich bei Weitem nicht nur auf das Hauptstraßennetz. **Selbst an verkehrssarmen Tagen, ist die verkehrliche Belastung auf zahlreichen Nebenstraßen vergleichsweise hoch**, wie die Echtzeitanalyse von TomTom zeigt (https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/berlin-traffic/).

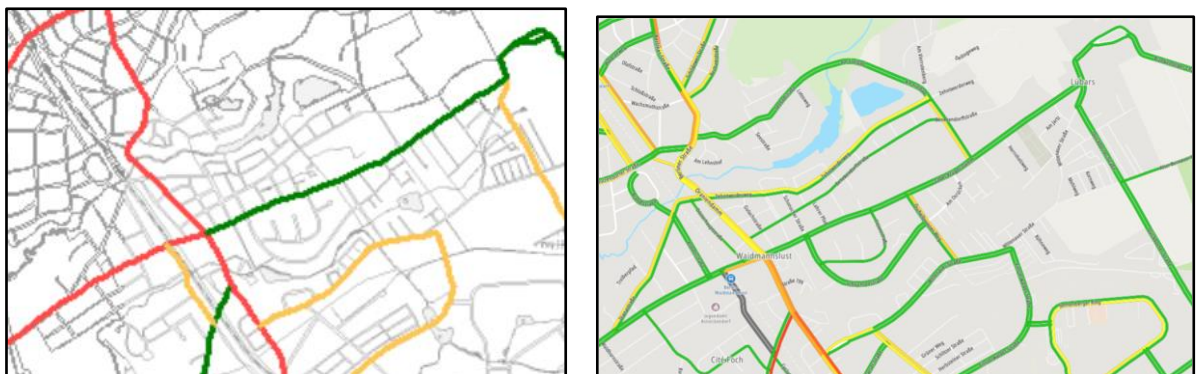


Abbildung 12: Hauptstraßennetz in 13469 Berlin (links) und tatsächliche Verkehrsbelastung am 30.12.2021 (rechts)

4.2 Verkehrsaufkommen

Analog zur Verkehrsflussanalyse in Hermsdorf betrachten wir Fahrten, die durch ausgewählte Straßenzüge in Waidmannslust und Lübars führen. Dabei unterscheiden wir, wie gehabt, zwischen Ortsverkehr, Sonstigem Quell- und Zielverkehr sowie Durchgangsverkehr. Der Ortsverkehr ist der Verkehr innerhalb von Waidmannslust und Lübars. Unter Sonstigem Quell und Zielverkehr fassen wir den Verkehr zusammen, der nach außerhalb führt, und der von

außerhalb nach Waidmannslust oder Lübars zurückführt. Verkehr, der von einer externen Quelle zu einem externen Ziel führt, wird als (reiner) Durchgangsverkehr aufgefasst.

Als Beobachtungszeitraum haben wir wiederum den ganzen Monat April 2019 gewählt. Das geschätzte durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) ergibt sich aus Division der ausgewiesenen Anzahl von Fahrten durch Zwei, wie bereits erläutert. Betrachten wir den gesamten Postleitzahlbereich 13469 Berlin, also die Ortsteile Waidmannslust und Lübars, so ergibt sich folgende Erkenntnis hinsichtlich der beobachteten Fahrten:

von \ nach	Waidmannslust	Lübars	Extern	Gesamt
Waidmannslust	2.798	1.180	19.591	23.569
Lübars	997	1.434	7.679	10.110
Extern	20.314	7.522	59.902	87.738
Gesamt	24.109	10.136	87.172	121.417

Tabelle 7: Beobachtetes Verkehrsaufkommen in 13469 Berlin

Zusammengefasst ergibt sich folgendes Ergebnis:

Verkehrsaufkommen in 13469 Berlin (Waidmannslust und Lübars)	Durchschnittliches Tägliches Verkehrsaufkommen (DTV)			
	Ortsverkehr	Sonstiger Quell- und Zielverkehr	Durchgangsverkehr	Gesamt
Verkehrsaufkommen absolut	3.205	27.553	29.951	60.709
Verteilung des Verkehrsaufkommens	5,3%	45,4%	49,3%	100,0%

Tabelle 8: Verkehrsaufkommen in 13469 Berlin nach Verkehrsart

Täglich sind durchschnittlich etwa 60.709 Kraftfahrzeuge in 13469 Berlin unterwegs. Knapp die Hälfte des beobachteten Verkehrsaufkommens in Waidmannslust und Lübars ist dem Durchgangsverkehr zuzuordnen. Der motorisierte Verkehr innerhalb und zwischen diesen beiden Ortsteilen spielt mit einem Anteil von 5,3% eine untergeordnete Rolle. Der sonstige Quell- und Zielverkehr hat einen Anteil von 45,4%. Die Verteilung des Verkehrsaufkommens in Waidmannslust und Lübars ist sehr ähnlich zu der Verteilung in Hermsdorf.

Es soll im Folgenden herausgearbeitet werden, wie sich der Durchgangsverkehr in Waidmannslust und Lübars verteilt. Insbesondere sollen diejenigen Straßenzüge identifiziert werden, die einen überdurchschnittlich hohen Anteil am Durchgangsverkehr aufweisen.

Die Analyse nach Verkehrsart für ausgewählte Straßenzüge lässt sich analog durchführen. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die erzielten Ergebnisse. Die Straßen sind alphabetisch geordnet. In Klammern steht der Bezug zum betrachteten Streckenabschnitt.

Name der Straße	Durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen (DTV)		
	Anliegerverkehr	Durchgangsverkehr	Gesamt
Alter Bernauer Heerweg	647	858	1.505
Alt-Lübars	1.725	2.043	3.767
Am Freibad	656	881	1.537
Artemisstraße	298	145	443
Artemisstraße (HD)	586	1.584	2.170
Avenue Charles de Gaulle	158	294	452
B96 (Hermsdorf)	4.967	17.616	22.583
B96 (Wittenau)	6.286	16.162	22.448
Benekendorffstraße (B96)	573	638	1.210
Benekendorffstraße (Freibad)	313	130	442
Blankenfelder Chaussee	1.507	2.033	3.540
Dianastraße (B96)	1.407	2.786	4.193
Dianastraße (WD)	1.115	2.957	4.071
Düsterhauptstraße	442	463	905
Finsterwalder Straße	808	1.625	2.433
Jean-Jaures-Straße	1.418	1.590	3.008
Öschelbronner Weg	1.495	1.374	2.869
Quickborner Straße	2.545	2.775	5.320
Schluchseestraße	444	221	665
Titiseestraße	594	187	780
Waidmannsluster Damm (B96)	7.216	4.977	12.193
Waidmannsluster Damm (Tegel)	7.702	7.636	15.337
Wittenauer Straße	21	28	49
Wittenauer Straße (Lüb.)	121	67	188
Wittenauer Straße (Wit.)	1.975	2.227	4.202
Zabel-Krüger-Damm (B96)	8.405	4.273	12.678
Zabel-Krüger-Damm (Lübars)	3.726	3.500	7.226
Zehntwerderweg (WD)	705	684	1.389
Zehntwerderweg (Lüb.)	287	104	390

Tabelle 9: Ergebnisse des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsart in 13469 Berlin

4.3 Gesamtverkehr

Zunächst stellen wir die Top Ten der am meisten befahrenen Straßenzüge in Waidmannslust und Lübars dar. Dabei bilden der Ortsverkehr und der sonstige Quell- und Zielverkehr zusammengenommen den Anliegerverkehr.

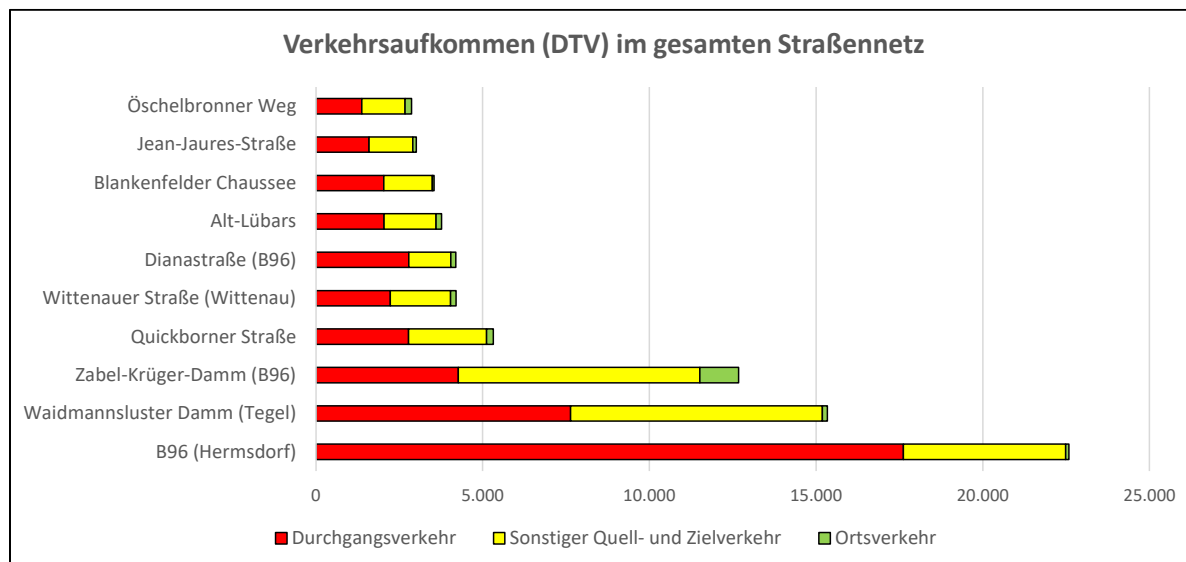


Abbildung 13: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsart in 13469 Berlin

Der am dichtesten befahrene Straßenzug liegt auf der B96. Die Verkehrsbelastung an den Ortsübergängen zu Hermsdorf beziehungsweise zu Wittenau ist fast gleich hoch und liegt bei etwa 22.500 Fahrzeugen pro Tag. **Ein weiterer Schwerpunkt des motorisierten Verkehrs ist die West-Ost-Achse entlang dem Waidmannsluster Damm und dem Zabel-Krüger-Damm.**

In den Top Ten der meist befahrenen Straßen sind zwei Nebenstraßen vertreten: Auf Platz 6 die Dianastraße und auf Platz 10 der Öschelbronner Weg mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von 4.193 beziehungsweise 2.869 Fahrzeugen. Eine Hauptverkehrsstraße der Kategorie IV, nämlich die Finsterwalderstraße, hat es nicht in die Top Ten geschafft.

4.4 Durchgangsverkehr

Die nachfolgende Abbildung zeigt diejenigen Straßenzüge, die in absoluten Zahlen am höchsten vom Durchgangsverkehr belastet sind. Der Durchgangsverkehr ist rot und der Sonstige Quell- und Zielverkehr gelb markiert. Der Ortsverkehr innerhalb von Waidmannslust und Lübars ist eher unkritisch und deshalb grün dargestellt.

Ausgeschlossen von dieser und den folgenden Analysen sind die beiden Straßen der Kategorie II: die Bundesstraße B96 und der Waidmannsluster Damm. Sie dienen der überregionalen Verbindung.

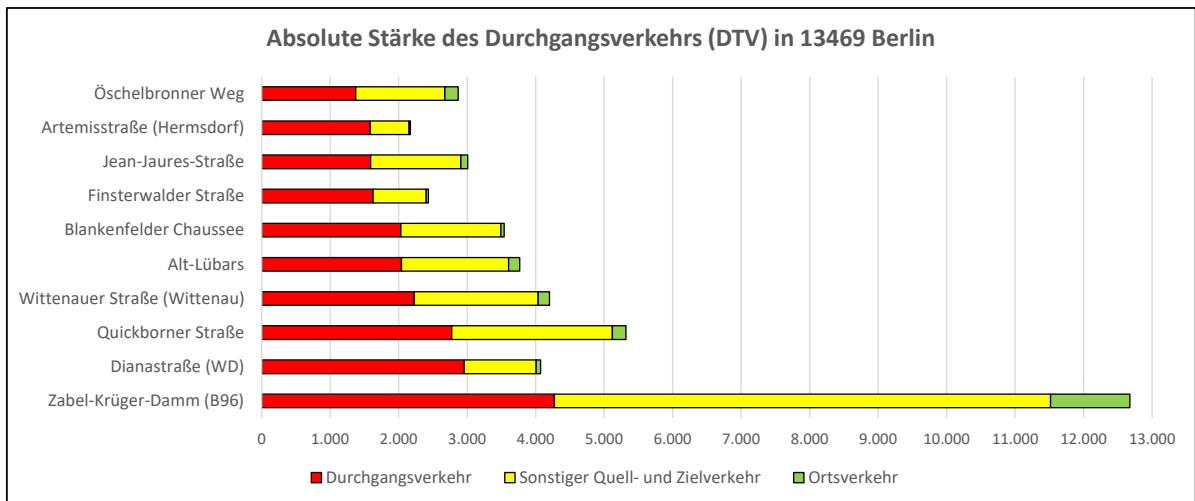


Abbildung 14: Absolute Stärke des Durchgangsverkehrs in Waidmannslust und Lübars.

Spitzenreiter ist der Zabel-Krüger-Damm nahe der Bundesstraße B96 mit durchschnittlich täglich 4.273 Fahrzeuge im Durchgangsverkehr. Auf dem zweiten Platz steht die Dianastraße nahe dem Waidmannluster Damm mit einer Verkehrsstärke des Durchgangsverkehrs von knapp 3.000 Fahrzeugen täglich. **Die Dianastraße weist somit als Nebenstraße eine stärkere Belastung im Durchgangsverkehr aus als die übrigen Hauptstraßen in Waidmannslust und Lübars.**

Die Artemisstraße am Tegeler Fließ und der Öschelbronner Weg komplettieren als Nebenstraßen die Top Ten der absolut am meisten durch den Durchgangsverkehr belasteten Straßen.

Zusätzlich betrachten wir diejenigen Straßenzüge, die einen besonders hohen relativen Anteil im Durchgangsverkehr aufweisen.

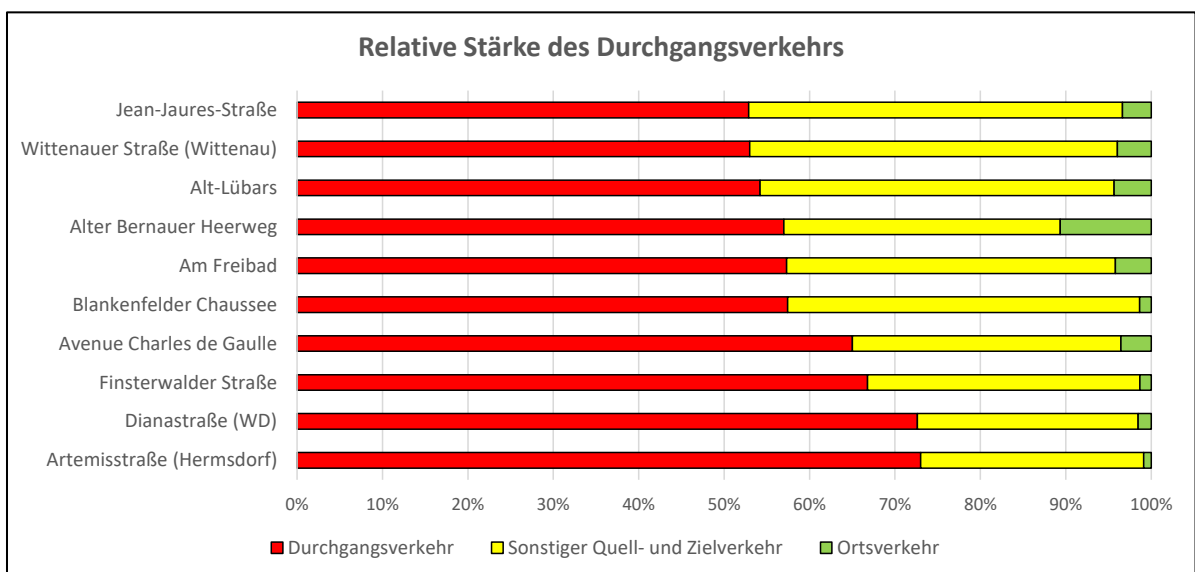


Abbildung 15: Relative Stärke Durchgangsverkehrs in Waidmannslust und Lübars.

Angeführt wird die Top Ten der hohen relativen Belastung durch den Durchgangsverkehr von der Artemisstraße und der Dianastraße. In beiden Straßen liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs bei etwa 73% des gesamten Verkehrsaufkommens. Interessanter Weise liegt der Anteil des reinen Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr auf dem Waidmannsluster Damm am Autobahnzubringer nur bei 50% und auf der B96 an der Grenze zu Wittenau bei 72%. **Die Artemisstraße und die Dianastraße haben also eine höhere relative Belastung im Durchgangsverkehr als die beiden überregionalen Hauptverkehrsstraßen im betrachteten Ortsteil.**

Darüber hinaus gibt es in Waidmannslust und Lübars weitere Nebenstraßen, die mehr von ortsfremden Kraftfahrzeugen befahren werden als von Einheimischen. **In den Straßenzügen Am Freibad und Alter Bernauer Heerweg macht der Durchgangsverkehr etwa 57% des gesamten Verkehrs aus.** Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen liegt hier bei etwa 1.500 Fahrzeugen. Die Avenue Charles de Gaulle hat zwar einen recht hohen Anteil Durchgangsverkehr, aber nur ein DTV von etwa 500 Fahrzeugen.

Im Dorfzentrum Alt-Lübars liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs bei 54%. Hier muss man sicherlich das alte Kopfsteinpflaster erwähnen, dass die Lärmbelastung negativ beeinflusst.

4.5 Quell- und Zielverkehr

Der Sonstige Quell- und Zielverkehr umfasst überörtlichen Verkehr, der entweder seine Herkunft oder sein Ziel in Waidmannslust oder Lübars hat. Der Ortsverkehr innerhalb des Postleitzahlbezirks 13469 Berlin ist dabei nicht eingeschlossen.

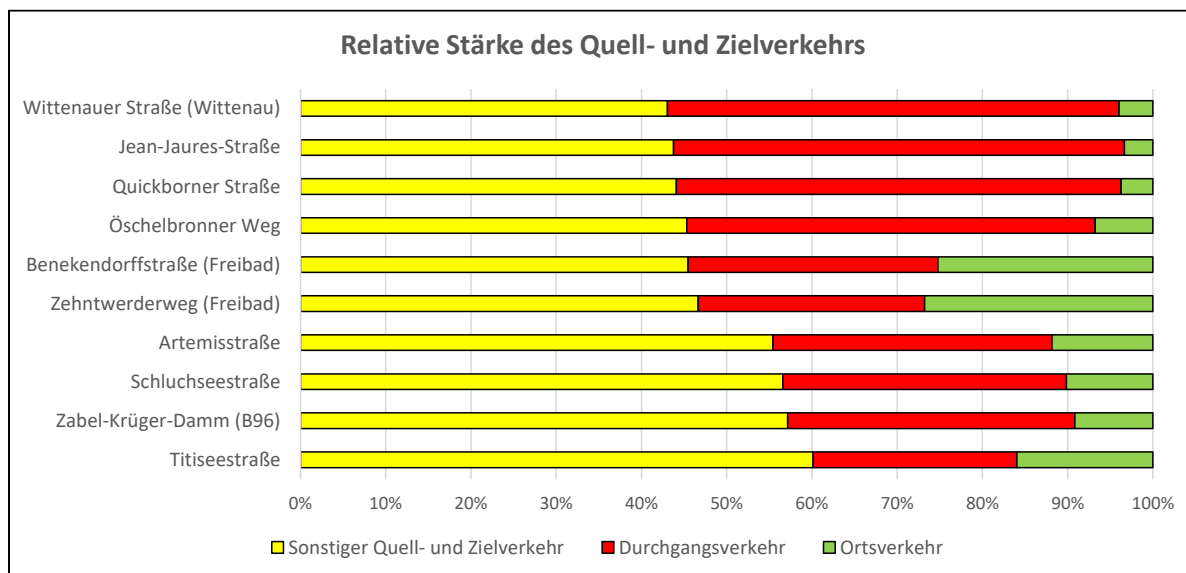


Abbildung 16: Relative Stärke des Quell- und Zielverkehrs auf Nebenstraßen in Hermsdorf.

In der Analyse des Quell- und Zielverkehrs in Waidmannslust und Lübars fällt der Zabel-Krüger-Damm nahe der Bundesstraße B96 auf. Der Anteil des Sonstigen Quell- und Zielverkehrs liegt bei 57,1%. **Für deutlich mehr als die Hälfte der Kraftfahrzeuge auf dem Zabel-Krüger-Damm liegt die Herkunft oder das Ziel der Fahrt in 13469 Berlin.**

4.6 Ortsverkehr

Der Ortsverkehr umfasst lediglich diejenigen Fahrten, die innerhalb von Waidmannslust und Lübars bleiben. Straßen mit einem geringen Anteil Ortsverkehr haben folglich einen hohen Anteil überörtlichen Verkehr, sei es Quell und Zielverkehr oder reiner Durchgangsverkehr. An der nachfolgenden Abbildung erkennt man diejenigen Straßenzüge, die in diesem Sinne in besonderem Umfang genutzt werden.

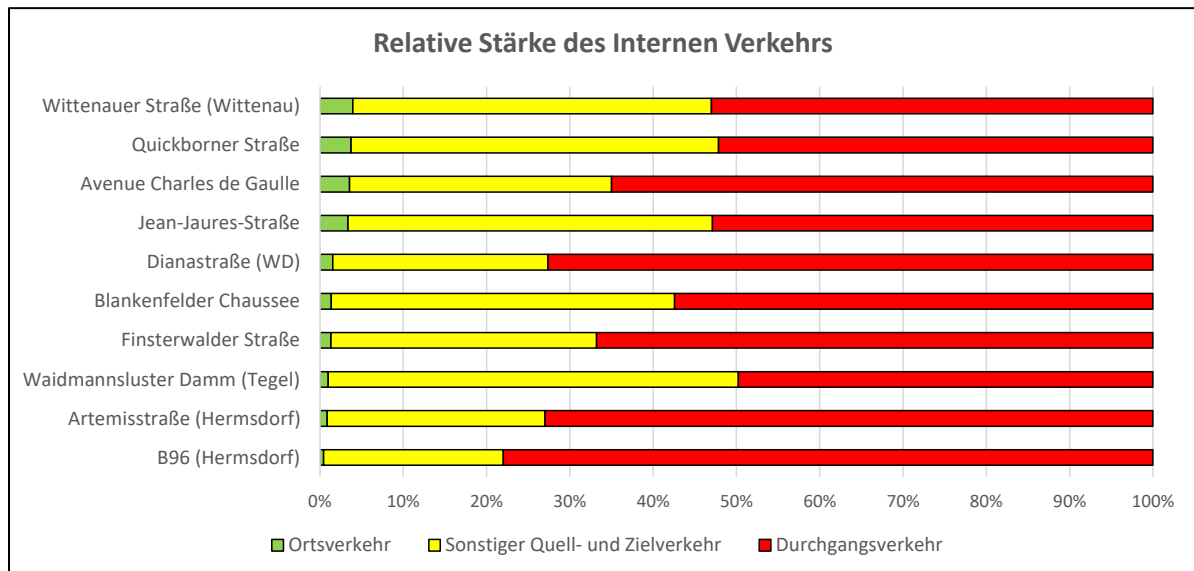


Abbildung 17: Relative Stärke des Ortsverkehrs innerhalb von 13469 Berlin.

4.7 Zusammenfassung

Die Analyse der Verkehrsflüsse in Waidmannslust und Lübars hat gezeigt, dass es Straßenzüge im Nebenstraßennetz gibt, die in besonderem Maße vom überörtlichen und überregionalen Verkehr belastet sind. Im Gegensatz dazu ist auf einigen Straßenabschnitten im Hauptstraßennetz die Verkehrsbelastung geringer als in ausgewählten Nebenstraßen.

Die Dianastraße hat an beiden Enden ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von über 4.000 Fahrzeugen. Der Anteil des reinen Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr liegt je nach Streckenabschnitt auf der Dianastraße bei bis zu 72,6%. Durchschnittlich fahren etwa 3.000 Fahrzeuge pro Tag durch die Dianastraße hindurch, ohne dass die Herkunft oder das Ziel dieser Fahrten in Waidmannslust oder Lübars liegt.

Den höchsten relativen Anteil Durchgangsverkehr mit 73,0% hat die Artemisstraße am Übergang nach Hermsdorf. Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen liegt hier bei 2.170 Fahrzeugen, davon 1.584 Kfz auf der Durchfahrt durch Waidmannslust.

Auf dem Öschelbronner Weg beträgt das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen 2.869 Fahrzeuge. 47,9% davon, also 1.374 Fahrzeuge sind dem reinen Durchgangsverkehr zuzuordnen.

Zu guter Letzt ist das Dorfzentrum Alt-Lübars zu nennen. Aufgrund des Kopfsteinpflasters wiegt die Belastung durch den Durchgangsverkehr mehr als anderswo. 2.043 Fahrzeuge fahren täglich durch Alt-Lübars, ohne Quelle oder Ziel in 13469 Berlin zu haben. Alt-Lübars steht als Ensemble unter Denkmalschutz ist aber gleichzeitig Teil des Hauptverkehrsnetzes.

5 Verkehrsaufkommen im Waldseeviertel

5.1 Durchgangsverkehr

In diesem Abschnitt betrachten wir konkret das Waldseeviertel in Berlin-Hermsdorf. Dabei sollen die Routen des Durchgangsverkehrs näher untersucht werden. Außerdem interessieren wir uns für den Vergleich von Durchgangsverkehr und Anliegerverkehr. Grundlage dieser Analysen sind die TomTom-Daten aus dem Monat April 2019.

5.1.1 Quellen und Ziele des Durchgangsverkehrs im Waldseeviertel

Die Route durch das Waldseeviertel stellt je nach Streckenführung eine Abkürzung von 600 Meter beziehungsweise von 1000 Meter dar. Die Zeiteinsparung beträgt für gewöhnlich zwischen ein und zwei Minuten, in Spitzenzeiten schon mal vier bis fünf Minuten. Die Schleichwege im Nebenstraßennetz zwischen Glienicke/Nordbahn und Berlin-Hermsdorf führen am Ortsausgang über die Elsestraße – Lessingstraße beziehungsweise die Schildower Straße – Alte Schildower Straße.

Wir betrachten den Verkehr zwischen ausgewählten Orten in Brandenburg einerseits und Hermsdorf – West, beziehungsweise Berlin andererseits. Der Quell und Zielverkehr des Waldseeviertels wird in dieser Analyse ignoriert. Wir konzentrieren uns also auf den reinen Durchgangsverkehr im Waldseeviertel. Es sei ferner angemerkt, dass wir die Daten für diese Analyse getrimmt haben: Fahrten werden demjenigen Ort zugeordnet, wo das Fahrzeug zuerst beziehungsweise zuletzt beobachtet wurde.

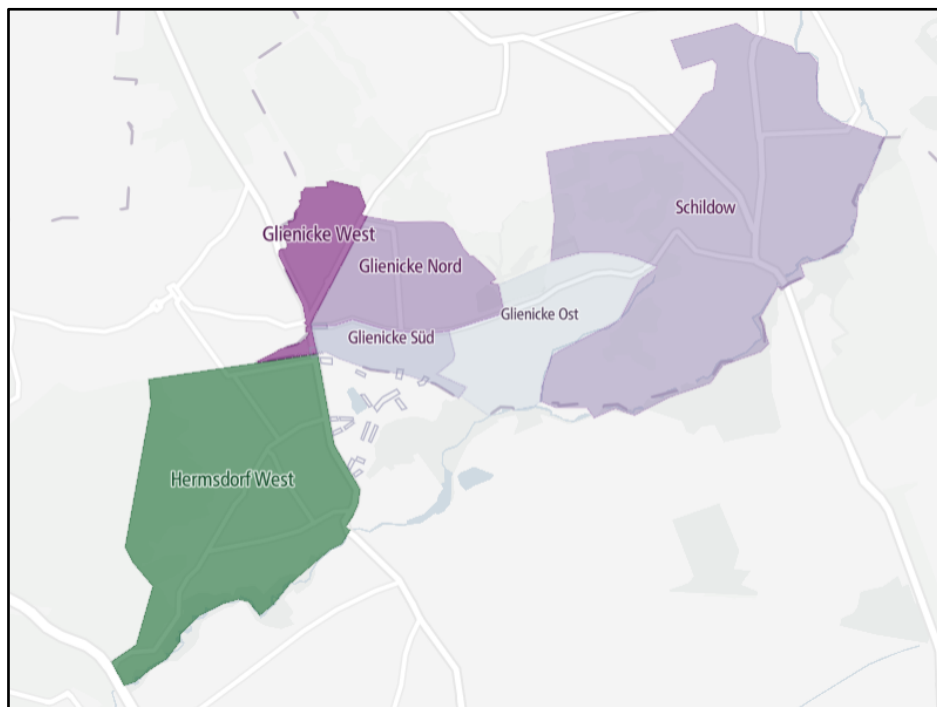


Abbildung 27: Quellen und Ziele des Durchgangsverkehrs im Waldseeviertel

Diejenigen Fahrzeuge, die im reinen Durchgangsverkehr durch die (Alte) Schildower Straße fahren, kommen zum größten Teil aus dem Osten von Glienicke beziehungsweise aus Schildow und darüber hinaus, beziehungsweise sie fahren dorthin.

Ort	Anzahl Kfz	Anteil
Schildow	2.541	50,7%
Glienicke Nord	221	4,4%
Glienicke Süd	661	13,2%
Glienicke Ost	1.503	30,0%
Glienicke West	88	1,8%
Gesamt	5.014	100%

Tabelle 14: Verkehrsaufkommen nach Herkunft beziehungsweise Ziel durch die (Alte) Schildower Straße

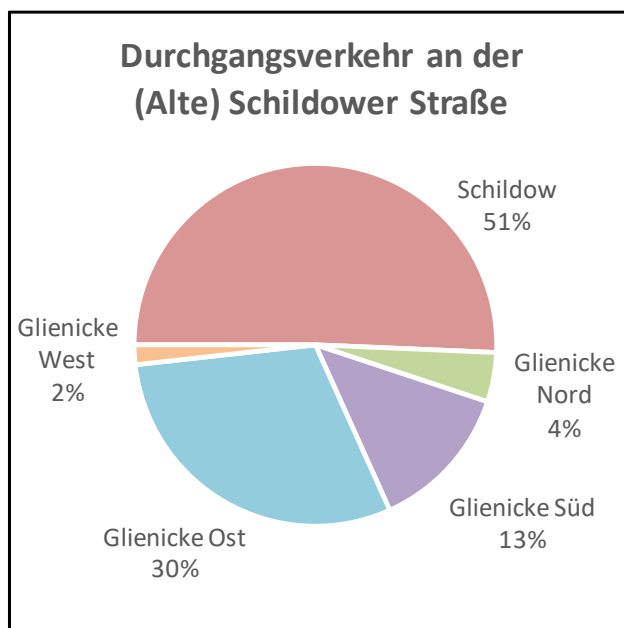


Abbildung 28: Verteilung des Verkehrsaufkommens an der (Alten) Schildower Straße

Diejenigen Fahrzeuge, die im reinen Durchgangsverkehr durch die Elsestraße und Lessingstraße fahren, kommen aus dem Süden von Glienicke und zum größten Teil aus dem Norden von Glienicke und darüber hinaus, beziehungsweise in umgekehrter Richtung fahren sie dorthin.

Ort	Anzahl Kfz	Anteil
Schildow	270	6,4%
Glienicke Nord	2.273	53,7%
Glienicke Süd	1.055	24,9%
Glienicke Ost	179	4,2%
Glienicke West	458	10,8%
Gesamt	4.235	100,0%

Tabelle 15: Stärke des Durchgangsverkehrs in der Elsestraße-Lessingstraße zwischen Berlin einerseits und ausgewählten Orten in Brandenburg andererseits

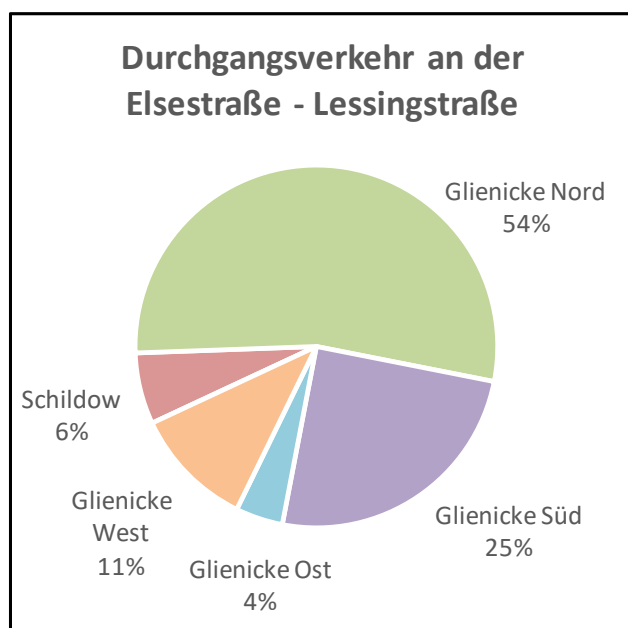


Abbildung 29: Verteilung des Verkehrsaufkommens an der Elsestraße - Lessingstraße

Abschließend sei erwähnt, dass die Straßen im Waldseeviertel gemäß der Kategorisierung nach dem Berliner Straßengesetz keine Verbindungsfunktion innehaben sollen. Ebenso gehören die Lessingstraße und die Alte Schildower Straße nicht dem Klassifizierten Straßennetz Brandenburg an. Alle betrachteten Straßen gehören zum Nebenstraßennetz.

5.1.2 Das Waldseeviertel als Umgehung des Ortszentrums in Glienicke/Nordbahn

Die Analyse des obigen Abschnitts hat gezeigt, dass Glienicke Nord, Süd und Ost sowie Schildow Quellen und Ziele des Durchgangsverkehrs im Waldseeviertel sind. Wir interessieren uns nun umgekehrt dafür, welche konkreten Routen die Kraftfahrzeuge, die aus den genannten Gebieten stammen, nutzen, wenn sie nach Berlin fahren.

Zur besseren Unterscheidung der Verkehrsflüsse unterscheiden wir nach Tageszeiten. Wir betrachten zunächst den morgendlichen Verkehr, der aus Glienicke (Nord, Süd und Ost) und aus Schildow oder darüber hinaus kommt, und durch das Waldseeviertel hindurch nach Hermsdorf-West oder darüber hinaus fährt. Wir vergleichen dabei die Streckenführung über Hauptverkehrsstraßen und Nebenstraßen. Das heißt, in unserem Fokus ist einerseits die Hauptstraße in Glienicke, also die Kreisstraße K6501, und andererseits die Schildower Straße zwischen Marthastraße und Elsestraße am Waldsee.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Verkehrsstärken für den Pendlerverkehr von ausgewählten Orten in Brandenburg nach Hermsdorf zur morgendlichen Spitzenzeit zwischen sechs und neun Uhr.

Herkunft \ Via	Anzahl Kfz-Fahrten		Relative Anteile	
	Hauptstraße Glienicke (K6501)	Schildower Straße am Waldsee	Hauptstraße Glienicke (K6501)	Schildower Straße am Waldsee
Schildow	184	497	27,0%	73,0%
Glienicke Nord	381	617	38,2%	61,8%
Glienicke Süd	73	294	19,9%	80,1%
Glienicke Ost	84	333	20,1%	79,9%
Gesamt	722	1.741	29,3%	70,7%

Tabelle 16: Verteilung des Verkehrs zur morgendlichen Stoßzeit von ausgewählten Quellen in Brandenburg nach Berlin auf Haupt- und Nebenstraßen im April 2019

Im morgendlichen Berufsverkehr nach Berlin wird die Schildower Straße mehr als doppelt so stark genutzt wie die Hauptstraße in Glienicke: Die Schildower Straße nimmt 71% des motorisierten Verkehrs aus Glienicke (Nord, Süd und Ost) und Schildow und darüber hinaus auf. Über die Hauptstraße in Glienicke wird lediglich 29% des betrachteten Verkehrs abgewickelt.

Eine analoge Analyse der Verkehrsstärken haben wir für die nachmittägliche Stoßzeit von drei bis sieben Uhr durchgeführt. Dabei beschränken wir uns auf die Fahrtrichtung von Berlin nach Brandenburg.

Ziel \ Via	Anzahl Kfz-Fahrten		Relative Anteile	
	Hauptstraße Glienicke (K6501)	Schildower Straße am Waldsee	Hauptstraße Glienicke (K6501)	Schildower Straße am Waldsee
Schildow	228	616	27,0%	73,0%
Glienicke Nord	489	578	45,8%	54,2%
Glienicke Süd	179	378	32,1%	67,9%
Glienicke Ost	138	358	27,8%	72,2%
Gesamt	1034	1930	34,9%	65,1%

Tabelle 17: Verteilung des Verkehrs zur nachmittäglichen Stoßzeit von Berlin zu ausgewählten Zielen in Brandenburg auf Haupt- und Nebenstraßen im April 2019

65% des nachmittäglichen Berufsverkehrs zurück nach Glienicke (Nord, Süd und Ost) oder Schildow und darüber hinaus führt über die Schildower Straße; 35% über die Kreisstraße K6501, das heißt, die Hauptstraße Glienicke.

Zu den Stoßzeiten wird die Schildower Straße in die jeweilige Hauptrichtung etwa doppelt so stark vom überörtlichen Pendlerverkehr frequentiert wie die Hauptstraße in Glienicke.

Zu guter Letzt betrachten wir den gesamten Verkehr zwischen Glienicke (Nord, Süd und Ost) und Schildow und darüber hinaus sowie Berlin-Hermsdorf (West) und darüber hinaus.

Quelle oder Ziel \ Via	Anzahl Kfz-Fahrten		Relative Anteile	
	Hauptstraße Glienicke (K6501)	Schildower Straße am Waldsee	Hauptstraße Glienicke (K6501)	Schildower Straße am Waldsee
Schildow	1.865	2.783	40,1%	59,9%
Glienicke Nord	3.297	2.498	56,9%	43,1%
Glienicke Süd	1.017	1.677	37,8%	62,2%
Glienicke Ost	905	1.658	35,3%	64,7%
Gesamt	7.084	8.616	45,1%	54,9%

Tabelle 18: Verteilung des Verkehrs über den ganzen Tag zwischen ausgewählten Quellen und Zielen in Brandenburg und Berlin über Haupt- und Nebenstraßen im April 2019

Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht die Aufteilung des überörtlichen Verkehrs auf Haupt- und Nebenstraße.

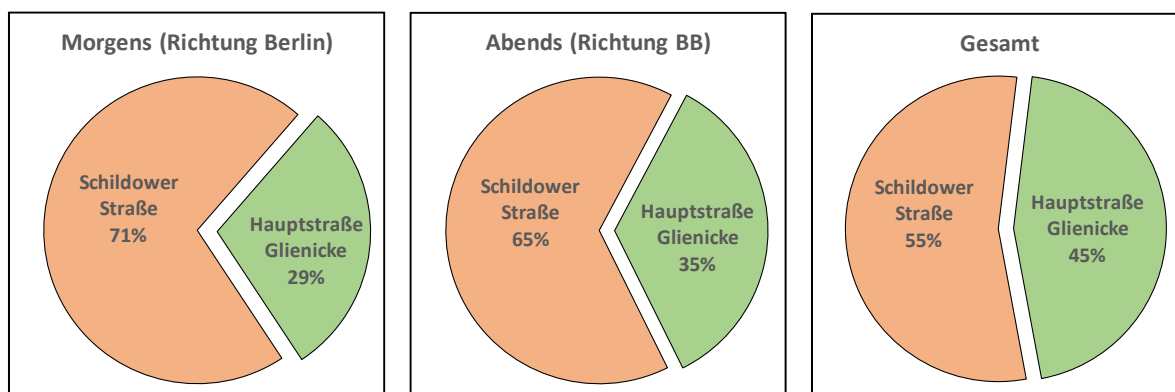


Abbildung 30: Aufteilung des überörtlichen Verkehrs auf Haupt- und Nebenstraßen.

Der größte Teil des überörtlichen Verkehrs zwischen Glienicke (Nord, Süd und Ost) und Schildow einerseits, sowie Berlin-Hermsdorf andererseits fließt durch die Schildower Straße am Waldsee. Die Abkürzung durch diese Nebenstraße ist über den ganzen Tag gesehen attraktiver als die Route über die Hauptstraße.

Der Durchgangsverkehr durch das Waldseeviertel hat somit zur Folge, dass die Schildower Straße effektiv als Umgehungsstraße für das Ortszentrum von Glienicke genutzt wird.

5.1.3 Die Verteilung des Durchgangsverkehrs im Waldseeviertel

Der Verkehr, der über die Lessingstraße-Elsestraße in das Waldseeviertel führt, vereint sich auf der Schildower Straße mit dem Verkehr, der über die (Alte) Schildower Straße dorthin führt. Im Nachfolgenden teilt sich der Verkehr wieder auf. Die nachfolgende Grafik zeigt eine Auswahl der vom Durchgangsverkehr betroffenen Straßenzüge im Waldseeviertel.

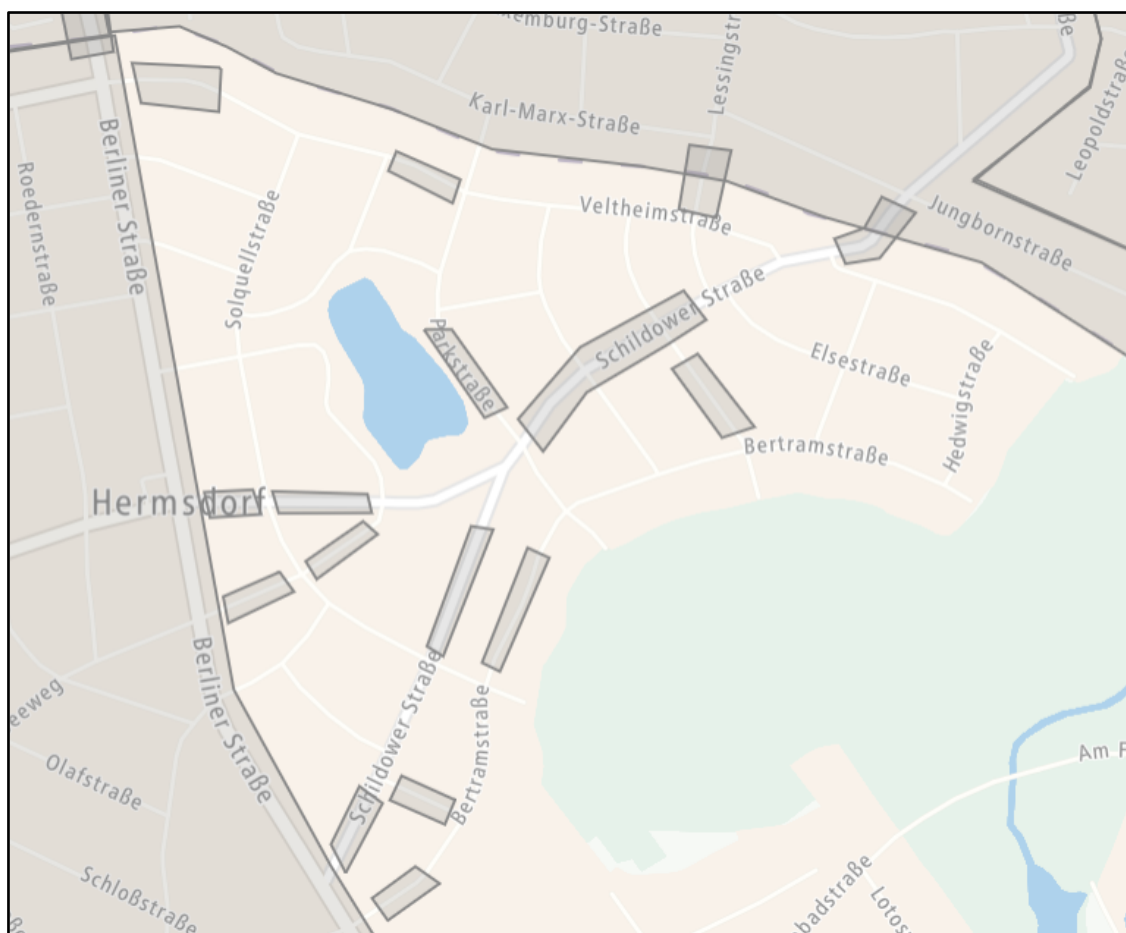


Abbildung 31: vom Durchgangsverkehr betroffene Straßenzüge im Waldseeviertel

Die Veltheimstraße verläuft parallel zur Hauptstraße in Glienicke. Sie dient Pendlern aus Brandenburg dazu, um über die Burgfrauenstraße und Hohefeldstraße zum Hermsdorfer Damm zu fahren. Der Waldseeweg bietet die kürzeste Route zum S-Bahnhof Hermsdorf. Die Gertrudstraße wird insbesondere im morgendlichen Pendlerverkehr als Umgehung der

Schildower Straße benutzt, wenn jene durch Müllabfuhr oder aus sonstigen Gründen verstopft ist. Analog wird die Parkstraße am Nachmittag als Ausweichstrecke zur Schildower Straße genutzt. Über den schmalen Elkesteig führt ein großer Teil desjenigen Verkehrs, der anschließend über die Bertramstraße auf die Bundesstraße B96 fließt. Der Knotenpunkt Bertramstraße / B96 ist nämlich im Gegensatz zum Knotenpunkt Schildower Straße / B96 mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet.

Exemplarisch betrachten wir, wie sich der Verkehr im Waldseeviertel auf die Zufahrtstraßen der Bundesstraße B96 verteilt.

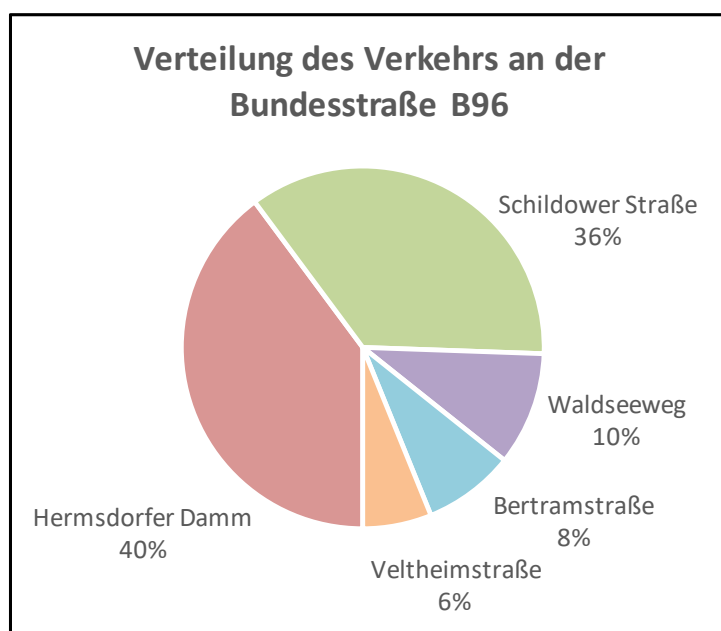


Abbildung 32: Verteilung des Durchgangsverkehrs im Waldseeviertel an der Bundesstraße B96

Der überörtliche Verkehr zwischen Berlin und Brandenburg verteilt sich im Waldseeviertel. Neben der Schildower Straße sind insbesondere, aber nicht ausschließlich, Elsestraße, Veltheimstraße, Parkstraße, Elkesteig, Gertrudstraße, Bertramstraße, Waldseeweg und Hermsdorfer Damm betroffen.

5.1.4 Durchgangsverkehr und Anliegerverkehr gegenübergestellt

Zunächst betrachten wir das Gebiet westlich des Waldsees. Mit Hilfe der TomTom-Daten wollen wir einerseits den Durchgangsverkehr quantifizieren und andererseits den Anliegerverkehr besser verstehen. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Verkehrsströme, die durch den Westen des Waldseeviertels verlaufen.

Herkunft \ Ziel	Hermsdorf West	Glienicke/ Nordbahn	Waldsee West	Waldsee Ost	Extern	Gesamt
Hermsdorf West	78	598	360	189	775	2.000
Glienicke/ Nordbahn	446	217	133	14	2.998	3.808
Waldsee West	272	158	142	36	1.404	2.012
Waldsee Ost	145	27	17	30	817	1.036
Extern	596	3.192	1.501	805	4.976	11.070
Gesamt	1.537	4.192	2.153	1.074	10.970	19.926

Tabelle 19: Verkehrsströme durch das Wohngebiet westlich des Waldsees im April 2019

Zusammengefasst lässt sich die Verteilung der Verkehrsarten im Wohngebiet westlich des Waldsees erkennen.

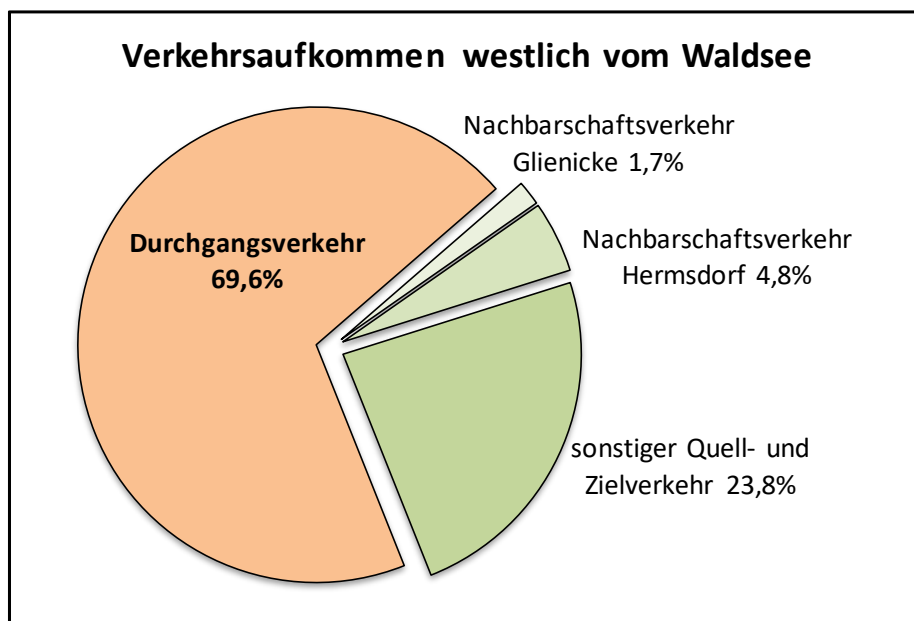


Abbildung 33: Verteilung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsarten westlich vom Waldsee im April 2019

Betrachtet man den Verkehr im Gebiet westlich des Waldsees, so fällt auf, dass der Durchgangsverkehr dort mit 70% dominiert. Der Nachbarschaftsverkehr mit dem Auto nach Hermsdorf ist fast drei Mal so stark wie der nach Glienicke.

In der Randlage im Osten des Waldsees gestaltet sich die Situation wie folgt:

Herkunft \ Ziel	Hermsdorf West	Glienicke/ Nordbahn	Waldsee West	Waldsee Ost	Extern	Gesamt
Hermsdorf West	30	520	10	190	426	1.176
Glienicke/ Nordbahn	400	208	84	90	2777	3.559
Waldsee West	9	112	19	36	143	319
Waldsee Ost	145	139	17	44	956	1.301
Extern	328	2854	119	937	3675	7.913
Gesamt	912	3.833	249	1.297	7.977	14.268

Tabelle 20: Verkehrsströme durch das Wohngebiet östlich des Waldsees im April 2019

Die grafische Darstellung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsarten erleichtert das Verständnis.

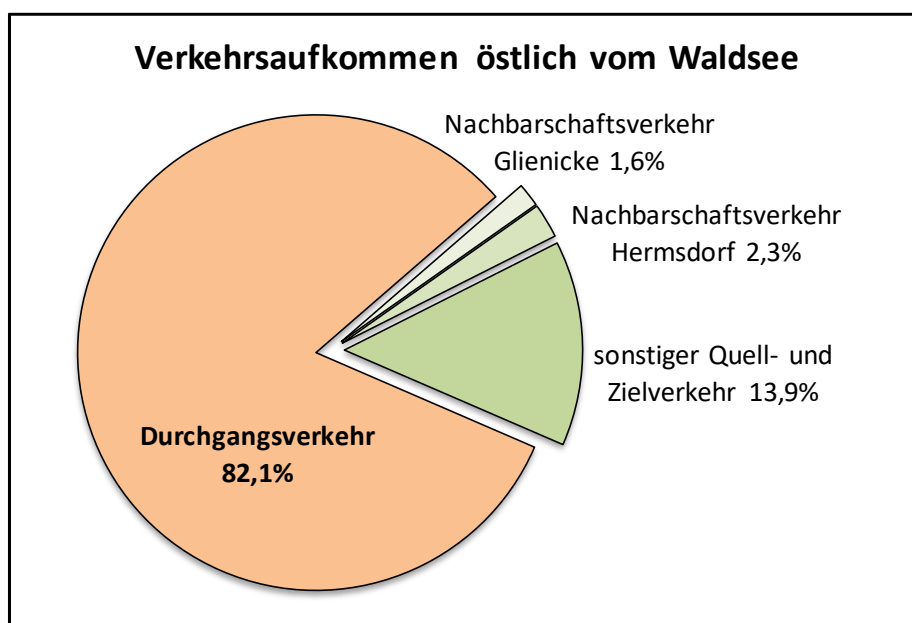


Abbildung 34: Verteilung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsarten östlich vom Waldsee

In der Randlage östlich vom Waldsee dominiert der Durchgangsverkehr mit 82%. Der Nachbarschaftsverkehr nach Hermsdorf ist bedeutender als derjenige nach Glienicke.

Die Schildower Straße zwischen Marthastraße und Elsestraße ist in besonderem Maße vom Durchgangsverkehr betroffen. Als Sammelstraße dient sie dazu, den Verkehr aus den umliegenden Wohnstraßen im östlichen Waldseeviertel aufzunehmen und zum Hauptstraßennetz zu führen. Das Verkehrsaufkommen ist wie folgt.

Herkunft \ Ziel	Östliches Waldseeviertel	Extern	Gesamt
Östliches Waldseeviertel	28	762	790
Extern	769	10.037	10.806
Gesamt	797	10.799	11.596

Tabelle 21: Verkehrsaufkommen durch die Schildower Straße östlich des Waldsees, zwischen Marthastraße und Elsestraße im April 2019.

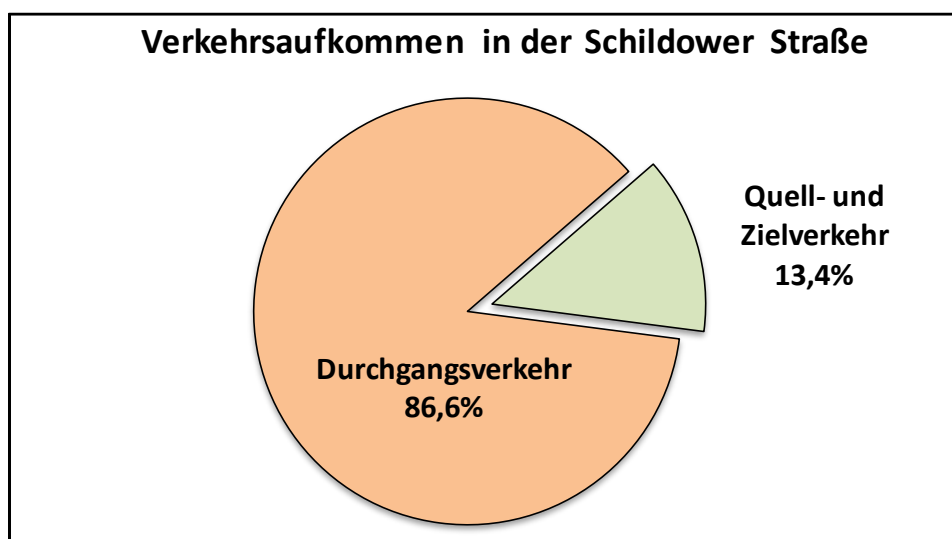


Abbildung 35: Verteilung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsarten in der Schildower Straße zwischen Marthastraße und Elsestraße

Die Schildower Straße gehört zum Nebenstraßennetz in Berlin. Im Streckenabschnitt zwischen Marthastraße und Elsestraße dominiert der überörtliche und überregionale Durchgangsverkehr mit einem Anteil von 87% am gesamten Verkehrsaufkommen.

Das faktische Verkehrsaufkommen auf der Schildower Straße widerspricht somit dem Nutzungsanspruch als Nebenstraße.

Aufgrund der umfangreichen Messungen der Berliner Polizei in 2018/19 hatten wir geschätzt, dass das durchschnittliche Verkehrsaufkommen führen an einem typischen Werktag (DTV_w) durch den betrachteten Straßenzug auf der Schildower Straße etwa 6.400 Kraftfahrzeuge beträgt. Anhand der vorliegenden Verteilung nach Verkehrsart können wir nun ferner abschätzen, dass an einem typischen Werktag der Anliegerverkehr etwa 860 Fahrten und der Durchgangsverkehr etwa 5.540 Fahrten ausmacht.

5.2 Anliegerverkehr

Der Quell- und Zielverkehr nimmt im Waldseeviertel freilich nur eine untergeordnete Rolle ein. Nichtsdestotrotz ist es wichtig zu wissen, wohin sich die Anwohner des Waldseeviertels orientieren, wenn sie denn mit dem Auto unterwegs sind.

5.2.1 Die umliegenden Kieze des Waldseeviertels

In dieser Untersuchung betrachten wir die Verkehrsflüsse zwischen dem Waldseeviertel einerseits und den umliegenden Zentren andererseits, nämlich Hermsdorf, Frohnau, Waidmannslust, Lübars sowie der Nachbargemeinde Glienicke/Nordbahn. Wir beschränken uns somit auf Kfz-Fahrten in einen Radius von ungefähr fünf Kilometer Luftlinie um den Waldsee. Dieser Bereich wird als Nachbarschaft des Waldseeviertels aufgefasst.

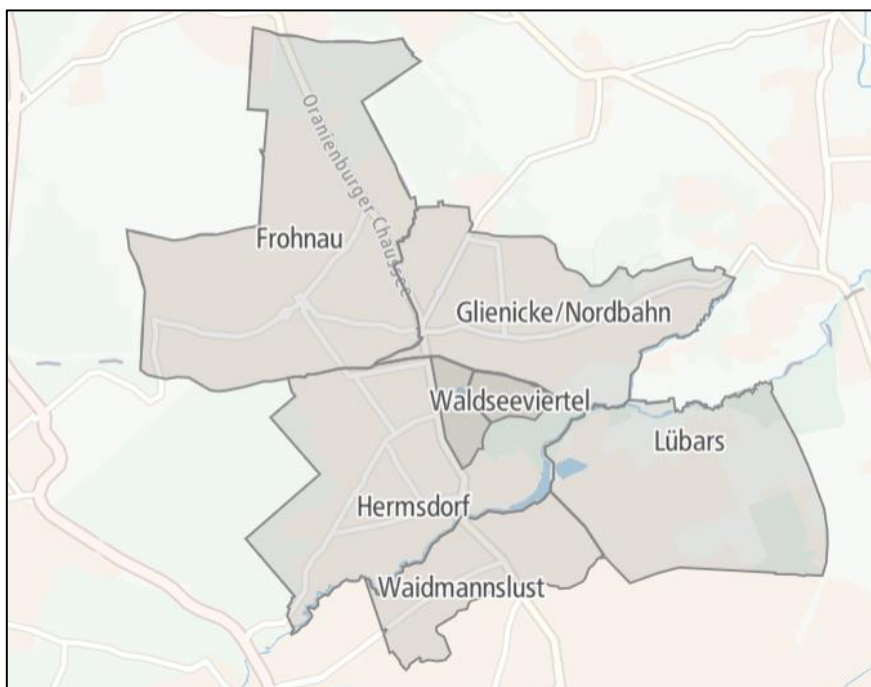


Abbildung 36: Die umliegenden Ortsteile des Waldseeviertels

Wir beginnen mit dem Quellverkehr, der im Waldseeviertel seinen Ursprung hat. Fahrten, die nicht in den oben genannten Gebieten enden, wurden ignoriert. Die Anzahl der Fahrten vom Waldseeviertel nach Lübars sind so gering gewesen, dass wir sie im weiteren Verlauf weggelassen haben.

Ziel	Anzahl Fahrten	Relativer Anteil
Hermsdorf	436	41,1%
Waidmannslust	220	20,8%
Frohnau	108	10,2%
Glienicke/Nordbahn	296	27,9%
Gesamt	1.060	100%

Tabelle 22: Quellverkehr im Waldseeviertel in die umliegenden Ortsteile im April 2019

Der wichtigste Bezugspunkt für der Anwohner des Waldseeviertels ist Hermsdorf mit 41,1% der Fahrten, gefolgt von Waidmannslust mit 20,8% und Frohnau mit 10,2%. Zur Nachbargemeinde Glienicke/Nordbahn orientieren sich 27,9%. Die nachfolgende Grafik veranschaulicht die Verteilung des Quellverkehrs nach den ausgewählten Zielen.

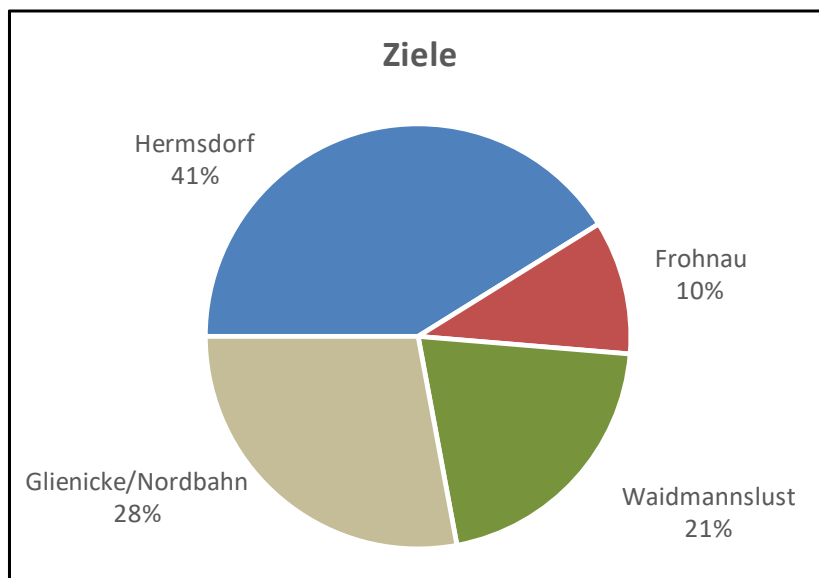


Abbildung 37: Ziele des Quellverkehrs aus dem Waldseeviertel

Analog haben wir den Zielverkehr im Waldseeviertel analysiert. Von Interesse ist dabei, woher die Autos kommen, die ins Waldseeviertel fahren.

Herkunft	Anzahl Fahrten	Relativer Anteil
Hermsdorf	575	47,5%
Waidmannslust	277	22,9%
Frohnau	135	11,1%
Glienicke/Nordbahn	224	18,5%
Gesamt	1.060	100%

Tabelle 23: Zielverkehr ins Waldseeviertel aus den umliegenden Orten im April 2019

Fast die Hälfte, nämlich 47%, aller Fahrten, die im Umkreis beginnt und im Waldseeviertel endet, nimmt ihren Ursprung in Hermsdorf. 19% aller Fahrzeuge kommt aus Glienicke. Die nachfolgende Abbildung stellt die Verteilung anschaulich dar.

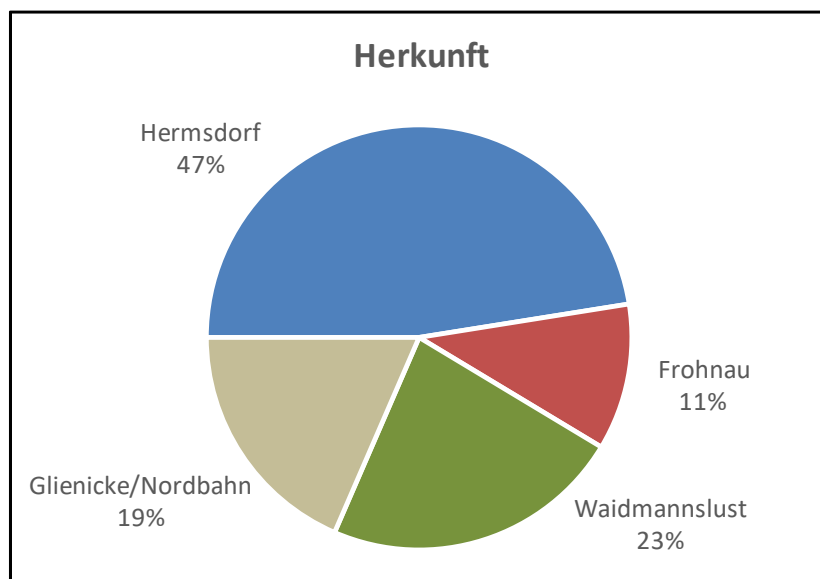


Abbildung 38: Herkunftsorte des Zielverkehrs im Waldseeviertel

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Nachbarschaftsverkehr zwischen dem Waldseeviertel und Glienicke/Nordbahn vergleichsweise gering ist. Die weit überwiegende Mehrzahl der Kfz-Fahrten zwischen dem Waldseeviertel und der näheren Umgebung findet innerhalb von Berlin statt.

5.2.2 Die unmittelbare Nachbarschaft des Waldseeviertels

In dieser ersten Untersuchung beschränken wir uns auf die Verkehrsflüsse in der unmittelbaren Nachbarschaft des Waldseeviertels, nämlich auf den Ortsteil Hermsdorf und die Nachbargemeinde Glienicke/Nordbahn.

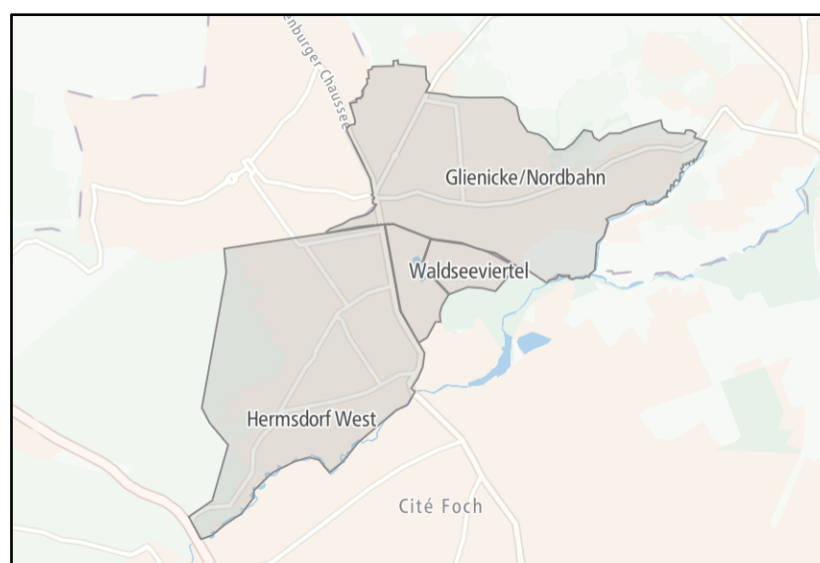


Abbildung 39: Quell- und Zielverkehr im Waldseeviertel

Wir beginnen mit der Analyse des Quellverkehrs. Das Ziel ist einerseits der Ortsteil Hermsdorf, westlich der Bundesstraße B96, mit seinen Einkaufsmöglichkeiten in der Heinsestraße. Andererseits gibt es in Glienicke das Einkaufszentrum am Sonnengarten. Weiter entfernt liegende Ziele wurden in dieser Untersuchung nicht berücksichtigt.

Wir beschränken uns hier auf all diejenigen Fahrten, die, insofern sie nach Glienicke führen, nicht über Hauptverkehrsstraßen, sondern entlang von Schleichwegen durch den Osten des Waldseevierts führen. Fahrten mit dem Auto, die aus dem Waldseeviertel über die B96 nach Glienicke führen, beispielsweise zur Glienicker Spitze, sind hier also nicht berücksichtigt.

Herkunft \ Ziel	Hermsdorf - West	Glienicke/Nordbahn	Gesamt
Waldseeviertel - West	272	139	411
Waldseeviertel - Ost	144	112	256
Gesamt	416	251	667

Tabelle 24: Quellverkehr im Waldseeviertel im April 2019

Die nachfolgende Grafik veranschaulicht die Verkehrsflüsse.

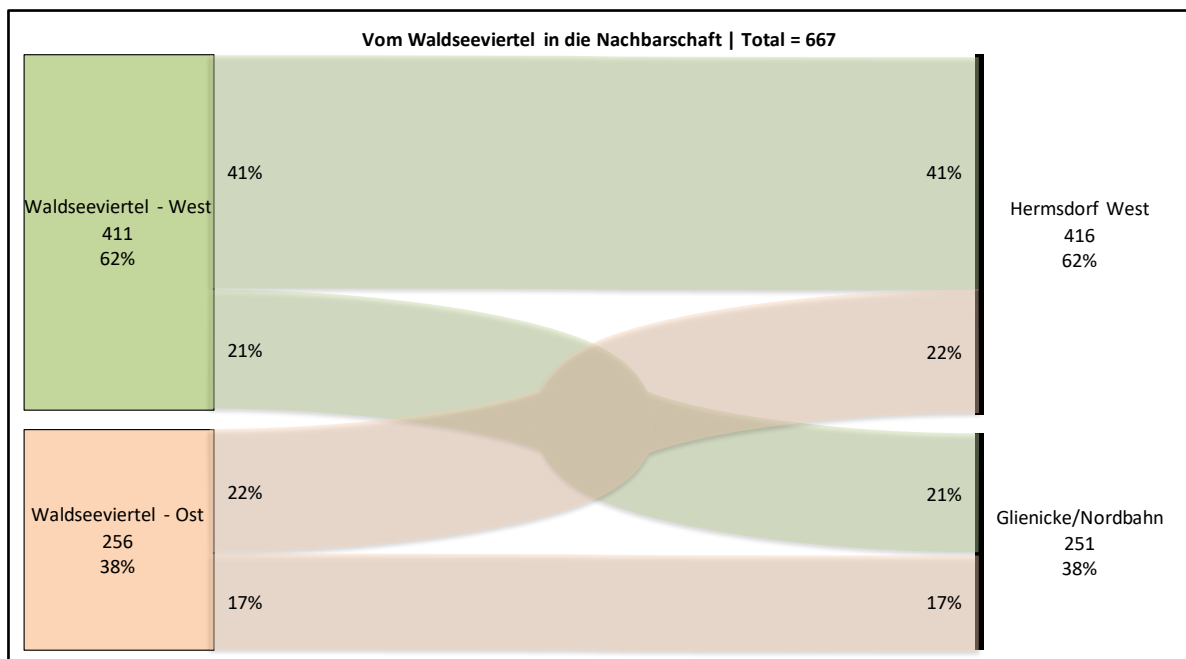


Abbildung 40: Quellverkehr im Waldseeviertel im April 2019

Die Mehrheit der Anwohner im Waldseeviertel, nämlich 62%, orientiert sich mit dem Auto nach Hermsdorf; die Minderheit, nämlich 38%, nach Glienicke/Nordbahn. Betrachtet man nur das Quell- und Zielgebiet östlich des Waldsees, so ist die Verteilung ähnlich: der größere Teil der Anlieger orientiert sich nach Hermsdorf.

Abschließend betrachten wir nun den Zielverkehr im Waldseeviertel. Dabei interessieren wir uns für die Herkunft der Fahrzeuge, die in der Nachbarschaft Ihre Fahrt begonnen haben.

Herkunft \ Ziel	Waldseeviertel - West	Waldseeviertel - Ost	Gesamt
Hermsdorf - West	360	190	550
Glienicke/Nordbahn	84	76	160
Gesamt	444	266	710

Tabelle 25: Zielverkehr im Waldseeviertel im April 2019

Es fällt auf, dass mehr Fahrzeuge beobachtet wurden, die in das Waldseeviertel hineinfahren, als solche, die aus dem Waldseeviertel herausfahren. Dazu gibt es zwei Erklärungsmöglichkeiten.

Die Anzahl der Fahrzeuge, die aus dem Waldseeviertel nach Glienicke fahren betrug gemäß Quellverkehr-Tabelle 251. Wohlmöglich ist Glienicke dabei nur die erste Etappe. Denn es kehrten gemäß Zielverkehr-Tabelle nur 160 Fahrzeuge aus Glienicke ins Waldseeviertel zurück. Die übrigen Fahrzeuge sind also von anderswo kommend ins Waldseeviertel zurückgekehrt.

Die Anzahl der Fahrzeuge, die aus dem Waldseeviertel nach Hermsdorf-West fahren, betrug gemäß Quellverkehr-Tabelle 416. Demgegenüber kehrten gemäß Zielverkehr-Tabelle 550 Fahrzeuge aus Hermsdorf-West ins Waldseeviertel zurück. Der Grund für den Anstieg könnte sein, dass auf dem Rückweg von der Arbeit nicht selten ein Zwischenstopp in Hermsdorf-West eingelegt wird, um dort Besorgungen zu machen.

Die nachfolgende Grafik veranschaulicht den Zielverkehr ins Waldseeviertel.

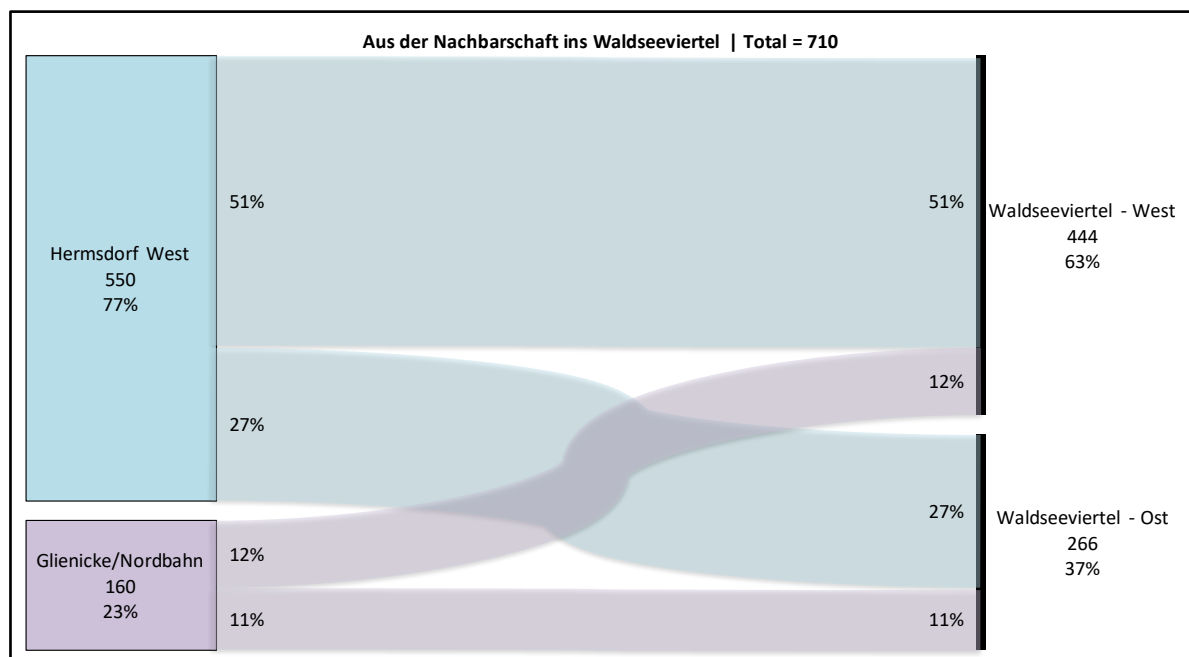


Abbildung 41: Zielverkehr im Waldseeviertel im April 2019

Die große Mehrheit der Kfz-Fahrten, nämlich 77%, führt von Hermsdorf in das Waldseeviertel; die klare Minderheit, nämlich 23% kommt aus Glienicke/Nordbahn. Betrachtet man nur das Zielgebiet östlich des Waldsees, so ist die Verteilung ähnlich.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich die Anwohnerschaft im Waldseeviertel mit dem Auto überwiegend nach Hermsdorf und nicht nach Glienicke orientiert.

5.3 Zusammenfassung

Durch die statistische Analyse der Verkehrsströme des Durchgangsverkehrs im Waldseeviertel wurden die gewählten Routenführungen deutlich. Durch die Elsestraße-Lessingstraße fahren Kraftfahrzeuge, die vorwiegend aus dem Süden von Glienicke sowie dem Norden und darüber hinaus kommen. Die (Alte) Schildower Straßen wird besonders von jenen Kraftfahrzeugen genutzt, die aus dem Osten von Glienicke sowie aus Schildow und darüber hinaus kommen.

Betrachtet man den Verkehr zwischen Berlin einerseits und Glienicke (Nord, Süd und Ost) sowie Schildow andererseits, so stellt man fest, dass zu den Spitzenzeiten doppelt so viele Fahrzeuge die Abkürzung durch das Waldseeviertel benutzen wie die Kreisstraße in Glienicke. Auch über den ganzen Tag gesehen sind die Schleichwege im Waldseeviertel für den Durchgangsverkehr attraktiver als die Hauptstraße in Glienicke. Die Nebenstraßen im Waldseeviertel dienen somit effektiv als Umgehung des Ortszentrums in Glienicke. Die Kategorisierung der Straßen im Waldseeviertel als Nebenstraßen widerspricht dieser aufgezeigten Nutzung als Verbindungsstraßen.

In weiterführenden Analysen in Abschnitt 3 haben wir die Verkehrsarten im Osten des Waldseeviertels genauer untersucht. Im Ergebnis macht der Durchgangsverkehr auf der Schildower Straße, zwischen Marthastraße und Elsestraße, 87% des gesamten Verkehrsaufkommens aus. Etwa 13% sind dem Anliegerverkehr zuzuordnen, der sich aus Nachbarschaftsverkehr und sonstigen Quell- und Zielverkehr zusammensetzt. Der Ortsverkehr in die nahegelegene Nachbarschaft ist vergleichsweise unbedeutend.

Zu guter Letzt haben wir den Anliegerverkehr im Waldseeviertel näher untersucht. Quellen und Ziele im Nachbarschaftsverkehr sind insbesondere die Berliner Ortsteile Hermsdorf, Waidmannslust und Frohnau, die zusammengenommen, je nach Fahrtrichtung, 72% beziehungsweise 81% des gesamten Nachbarschaftsverkehrs ausmachen. Die Nachbarschaft im Waldseeviertel orientiert sich also weit überwiegend nach Berlin und nicht nach Brandenburg.

Betrachtet man nur den Osten des Waldseeviertels und nur die Alternativen Hermsdorf-West und Glienicke, so stellt man fest, dass sich die Anwohnerschaft mit dem Auto auch hier deutlich stärker nach Hermsdorf als nach Glienicke orientiert. Es sei an dieser Stelle ergänzt, dass der reine Nachbarschaftsverkehr im Osten des Waldseeviertels insgesamt lediglich etwa 4% des gesamten Verkehrsaufkommens ausmacht.

6 Fazit

Die O/D-Analyse der TomTom-Verkehrsdatenbank eignet sich ganz hervorragend, um Verkehrsflüsse statistisch auszuwerten. So konnten Erkenntnisse darüber gewonnen werden, welche Straßen im Nordosten Reinickendorfs besonders stark befahren werden. Von besonderem Interesse für uns war die Unterscheidung nach Anliegerverkehr und Durchgangsverkehr. So wird nämlich deutlich, welche Schleichwege im Nebenstraßennetz für den überörtlichen Verkehr von besonderer Bedeutung sind. Ein Ziel des vorliegenden Gutachtens ist es, dem Bezirk Reinickendorf und der Stadt Berlin mit dem vorliegenden Gutachten Impulse zu geben, die Verkehrslenkung im Nebenstraßennetz zu überdenken und gegebenenfalls neu zu gestalten.

Das vorliegende Gutachten gibt neue Einblicke in die vorherrschende Verkehrssituation in Hermsdorf, Frohnau, Waidmannslust und Lübars. Die Analyse ist sicher nicht abschließend. Es bietet sich an, den Untersuchungszeitraum auszudehnen. Außerdem ist es interessant, näher zu untersuchen, welchen Einfluss die Tageszeiten auf das Verkehrsaufkommen und die Routenführung haben.

Die Fokussierung auf das Waldseeviertel hat den Informationsgehalt der TomTom-Verkehrsdaten ans Licht gebracht. Es ist möglich, statistische Einsichten in die Verteilung der Routen für den Durchgangsverkehr zu erlangen. Ähnliche Erkenntnisse sind sicherlich auch für andere Kieze und Strecken erstrebenswert. Die TomTom O/D-Analyse ermöglicht derartige Erkenntnisse durch geschickte Abfragen der umfassenden Datenbank.

Unser besonderes Augenmerk lag auf dem Nebenstraßennetz. Das vorliegende Gutachten hat zahlreiche Nebenstraßen enthüllt, die in besonderem Maße vom überörtlichen Verkehr genutzt werden. Die Schildower Straße im Waldseeviertel, zwischen Marthastraße und Elsestraße, ist mit Abstand der meist befahrene Streckenzug des Nebenstraßennetzes im Nordosten von Reinickendorf. Das Verkehrsaufkommen in der Schildower Straße ist höher als auf allen Hauptstraßen der Kategorie IV und als auf einigen Hauptstraßen der Kategorie III. Das Verkehrsaufkommen auf der Schildower Straße wird zu einem weit überwiegenden Anteil, nämlich zu 87%, durch den Durchgangsverkehr verursacht.

Außerdem wurde festgestellt, dass sich der Durchgangsverkehr im Waldseeviertel verteilt, sodass der gesamte Kiez als verkehrlich belastet angesehen werden kann. Die Top Ten der vom Durchgangsverkehr belasteten Nebenstraßen in Hermsdorf umfasst acht Straßenzüge aus dem Waldseeviertel. Die beiden engen Zufahrtstraßen an der Stadtgrenze werden weit mehr vom überörtlichen Verkehr genutzt als von den Anliegern.

Vergleicht man die bevorzugten Routen des Durchgangsverkehrs von und nach Glienicke (Nord, Süd und Ost) sowie Schildow und darüber hinaus, so stellt man fest, dass das Waldseeviertel in Hermsdorf ganztägig als Umgehung des Ortszentrums in Glienicke genutzt wird. Zu den Spitzenzeiten fahren doppelt so viele Kraftfahrzeuge durch die Schildower Straße im Waldseeviertel als durch die Hauptstraße in Glienicke. Die tatsächliche verkehrliche Belastung in den Nebenstraßen rund um den Waldsee widerspricht dem Nutzungsanspruch gemäß Berliner Straßengesetz. Die Wohnstraßen sollen gemäß amtlicher Straßenkategorisierung keine überörtliche Verbindungsfunktion einnehmen.

Eine tiefergehende Analyse des Verkehrs im Waldseeviertel hat gezeigt, dass der Nachbarschaftsverkehr zwischen dem Waldseeviertel und Glienicke/Nordbahn im doppelten Sinn unbedeutend ist. Einerseits gibt es im Umkreis von wenigen Kilometern etwa drei Mal so viele Fahrten aus dem Waldseeviertel nach Hermsdorf, Waidmannslust und Frohnau wie nach Glienicke. Andererseits liegt der Anteil des Nachbarschaftsverkehrs am gesamten Verkehr im niedrigen einstelligen Prozentbereich.

Betrachtet man nur die direkt angrenzenden Ortschaften des Waldseeviertels, so gibt es deutlich mehr Autofahrten zwischen dem Waldseeviertel und Hermsdorf-West als zwischen dem Waldseeviertel und Glienicke. Die Nachbarschaft orientiert sich mit dem Auto deutlich mehr nach Hermsdorf als nach Glienicke.

Neben den Straßen im Waldseeviertel gibt es zahlreiche weitere Nebenstraßen, deren Verkehrsaufkommen außergewöhnlich hoch ist. Um Wiederholungen zu vermeiden, sei auf die Zusammenfassungen der Ortsteile verwiesen. Die Ergebnisse des vorliegenden Gutachtens mögen als Anregung dienen, die Verkehrsbelastungen und Verkehrsströme im Bezirk Reinickendorf eingehender zu untersuchen.

Durch die im Flächennutzungsplan ausgewiesene Nutzungsbeschränkung soll die Aufenthalts- und Naherholungsqualität der in Hermsdorf, Frohnau, Waidmannslust und Lübars vorhandenen landschaftlich geprägten Wohnbauflächen geschützt werden. Die Nutzungsbeschränkung dient laut Flächennutzungsplan Berlin allein dem Schutz der Umwelt. Zu hoher Durchgangsverkehr auf Nebenstraßen verstößt also nicht nur gegen die vorherrschende Straßenhierarchie, sondern auch gegen die im Flächennutzungsplan Berlin festgelegte Nutzungseinschränkung in unserer Region.

Starker Durchgangsverkehr auf Nebenstraßen stellt nach höchstrichterlicher Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts einen verkehrsregelungswidrigen Zustand dar. Überörtlicher Verkehr gehört nämlich auf Hauptstraßen. Nebenstraßen sind nicht dazu da, um Hauptstraßen zu entlasten. Ein lebenswertes und sicheres Wohnumfeld ist allemal wichtiger als die Leichtigkeit des Pendlerverkehrs.

Inwiefern die hier herausgestellten Verkehrsflüsse im Nebenstraßennetz in Ordnung sind oder eben nicht, liegt im Befinden der betroffenen Anwohner einerseits und im Ermessen des Bezirksamts Reinickendorf andererseits. Unstrittig ist, dass das Bezirksamt für die Verkehrlenkung im Nebenstraßennetz zuständig ist; der Berliner Senatsverwaltung obliegt das Hauptstraßennetz.

Unter diesem Hintergrund sei auf die #Kiezblock-Bewegung von Changing Cities in Berlin hingewiesen (www.kiezblocks.de). Ein Kiezblock ist eine verkehrsberuhigte Nachbarschaft. Ein Beispiel für einen angestrebten Kiezblock ist das Waldseeviertel. Die weit überwiegende Mehrheit der Anwohner im Waldseeviertel fordert, dass der Durchgangsverkehr auf den Wohnstraßen im Kiez unterbunden wird. In kürzester Zeit wurden insgesamt über 1.200 Unterschriften für konkrete Forderungen in diese Richtung gesammelt.

Viele Reinickendorfer leiden wohlmöglich unter dem Durchgangsverkehr aus dem Umland, wissen aber nicht, wie sie das Problem mit dem übermäßigen Verkehr in ihrem Wohnviertel angehen sollen. Unter dem Motto „Mein Kiez ist keine Abkürzung“ unterstützt Changing Cities alle Berliner darin, einen Kiezblock in ihrer eigenen Nachbarschaft zu initiieren. Auf der Webseite finden Interessierte weiterführende Informationen.

Das erklärte Ziel von Changing Cities ist es, 180 Kiezblocks in Berlin, davon 15 Kiezblocks in Reinickendorf zu initiieren. Die quantitative Grundlage der Verkehrsbelastung in unserer Region soll in diesem Sinne zum Nachdenken über Kiezblocks anregen. Das vorliegende Gutachten ist somit ein erster Schritt, um Nebenstraßen mit hoher Verkehrsbelastung zu identifizieren.

Berlin, 17.03.2021

Prof. Dr Karl Michael Ortmann



7 Erklärung

Der Verfasser dieses Gutachtens ist Professor für Mathematik an der Beuth Hochschule für Technik Berlin. Er lehrt Grundlagen der Mathematik und Höhere Mathematik nicht nur im Studiengang Mathematik, sondern auch im Service für andere Studiengänge. Seine fachlichen Kenntnisse umfassen insbesondere, aber nicht ausschließlich, statistische Datenanalysen.

Der Verfasser ist wohnhaft in der Schildower Straße 66 in 13467 Berlin-Hermsdorf und somit in der Sache persönlich betroffen. Nichtsdestotrotz wurde dieses Gutachten nach bestem Wissen und Gewissen und nach objektiven Kriterien angefertigt. Die Ergebnisse der Auswertungen mit TomTom O/D-Analysis wurden als Bildschirmausdrucke dokumentiert. Die eigenen Berechnungen wurden nachvollziehbar in Excel durchgeführt, sodass eine etwaige Überprüfung der Ergebnisse durch einen unabhängigen Sachverständigen möglich ist. Auf Anfrage können die Details der Berechnungen zur Verfügung gestellt werden.