

1. Durch den neuen Fahrbahnbelag besteht für die Friesenstraße die Gefahr einer Zunahme der Fahrgeschwindigkeiten und somit auch des Verkehrslärms

SenStadtUm Berlin
Friesenstraße
Vorplanung

Auswertung zur
Bürgerbeteiligung

22.10.2015

Die Bürger äußern Befürchtungen, dass mit dem neuen Fahrbahnbelag die gefahrenen Geschwindigkeiten zunehmen werden. Schon heute werde zu schnell gefahren. Gefordert werden daher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung.

Der Verkehrslärm wird durch die Fahrbahnsanierung deutlich abnehmen. Der Austausch einer Pflasterfahrbahn zugunsten einer Asphaltfahrbahn bewirkt durch die Minderung der Rollgeräusche Effekte von bis zu 5 dB(A).

Durch straßenräumliche und organisatorische Maßnahmen in der Friesenstraße soll eine Zunahme der Fahrgeschwindigkeiten vermieden werden. Hierzu zählen

- die Reduzierung der für den Pkw nutzbaren Fahrbahnbreite von heute rund 7,0 m zwischen den parkenden Fahrzeugen auf eine 6,0 m breite Asphaltfahrbahn,
- die optische Verengung des Fahrraumes an den Kreuzungspunkten durch ein Vorziehen (Verbreitern) der Gehwege bis an den Fahrbahnrand,
- die optische Verengung des Fahrraumes im südlichen Straßenabschnitt der Friesenstraße durch eine Erweiterung der Begrünung im Zuge der Straße,¹
- das Aufbringen von Tempo 30-Symbolen auf der Fahrbahn im Einfahrbereich vom Columbiadamm¹ und von der Bergmannstraße kommend sowie auf Höhe der Jüterboger Straße,
- das erwartete Aufkommen an Rad fahrenden auf der Fahrbahn, die derzeit die Friesenstraße wegen des schlechten Fahrbahnzustandes meiden oder auf den Gehweg der Friesenstraße ausweichen.

Maßnahmen wie Mittelinseln und Versätze bzw. eine Verschwenkung der Fahrbahn wurden von den Gutachtern geprüft. Da in der Friesenstraße eine Buslinie der Berliner Verkehrsbetriebe AG (Linie 248) verkehrt, sind jedoch alle Einbauten so auszugestalten, dass ein ungehindertes Befahren der Friesenstraße für den Linienbus mit 30 km/h möglich ist. Mit der Bemessung von Mittelinseln, Versätzen und Verschwenkungen auf Grundlage des zu beachtenden Busverkehrs entsteht eine für den Kfz-Verkehr freizügig mit Geschwindigkeiten schneller als 30 km/h befahrbare Situation, die dem Wunsch der

¹ Hierbei handelt es sich um eine zusätzliche Maßnahme, die infolge der Bürgerbeteiligung in die Vorplanung zur Friesenstraße übernommen wurde.

SenStadtUm Berlin

Friesenstraße

Vorplanung

Auswertung zur
Bürgerbeteiligung

22.10.2015

Bürger nach einer effektiven Geschwindigkeitsdämpfung nicht entsprechen kann.

In der Friesenstraße ist aktuell auf Höhe der Willibald-Alexis-Straße in Fahrtrichtung Norden ein Dialogdisplay aufgestellt. Neben dem Hinweis für die Autofahrer zur gefahrenen Geschwindigkeit misst und zeichnet dieses Gerät auch die gefahrenen Geschwindigkeiten auf. Die Geräte dienen somit auch einem Vorher-Nachher-Vergleich. Die zuständigen Stellen des Bezirks und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt erwägen derzeit die Aufstellung des Dialogdisplays in der Friesenstraße in Fahrtrichtung Süden zwischen Schwiebusser Straße und Columbiadamm. Damit wird auf die Bürgerhinweise reagiert, die besagen, dass insbesondere vor der Lichtsignalanlage (Ampel) Columbiadamm aus der Friesenstraße kommend zu schnell gefahren wird, um die Grünphase zu erreichen. Mit dem Dialogdisplay werden die zuständigen Stellen des Bezirks und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt das Geschwindigkeitsniveau in der Friesenstraße kontinuierlich überprüfen und einen Vorher-Nachher-Vergleich erstellen. Die Ergebnisse stellen der Bezirk und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt auf Nachfrage zur Verfügung.

Zeigen sich bei der Auswertung des Dialogdisplays übermäßige Geschwindigkeitsüberschreitungen oder sonstige Auffälligkeiten, werden sich der Bezirk und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt bei der Polizei für mobile (verdeckte) Geschwindigkeitsmessungen in der Friesenstraße einsetzen. Bestätigen polizeiliche Messungen die dokumentierten Ergebnisse der Dialogdisplays, wird nach Einbau der lärmreduzierten Fahrbahnbefestigung geprüft, mit welchen Maßnahmen dem begegnet werden kann.

Neben den Maßnahmen in der Friesenstraße sollen im Zuge der Planung zur Begegnungszone Bergmannstraße am Knoten Zossener Straße / Bergmannstraße / Friesenstraße ergänzende Maßnahmen zur besseren Querung der Fußgänger geprüft werden, was zu einer weiteren Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs in der Friesenstraße führen kann.

2. Durch den neuen Fahrbahnbelag besteht für die Friesenstraße die Gefahr einer Zunahme des Kfz-Verkehrs (Durchgangsverkehr) und somit auch des Verkehrslärms

Die Bürger geben an, dass die Friesenstraße unter anderem als Ausweichstrecke des Kfz-Verkehrs für den Mehringdamm genutzt werde. Dies erfolge vor allem dann, wenn Verkehrsbehinderungen auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen eintreten.

Die persönliche Entscheidung, die Friesenstraße zu nutzen, wird vor allem aufgrund des dadurch erwarteten Zeitgewinns getroffen. Dieser besteht bereits heute bei geltendem Tempo 30 und eingebautem Pflasterbelag in der Friesen-

straße. Ein zusätzlicher Zeitgewinn entsteht, wenn die Friesenstraße schneller befahren werden kann als heutzutage. Durch straßenräumliche und organisatorische Maßnahmen (Auflistung gem. Punkt 1) in der Friesenstraße sollen eine Zunahme der Fahrgeschwindigkeiten, daraus resultierende weitere Zeitvorteile und damit eine Zunahme des Kfz-Verkehrs / Durchgangsverkehrs in der Friesenstraße vermieden werden.

Die Fahrgeschwindigkeiten in der Friesenstraße werden über das Dialogdisplay und ggf. ergänzende mobile Messungen der Polizei kontinuierlich überprüft. Bestätigen die Messungen übermäßige Geschwindigkeitsüberschreitungen, wird nach Einbau der lärmreduzierten Fahrbahnbefestigung geprüft, mit welchen Maßnahmen dem begegnet werden kann (vgl. Punkt 1).

Neben den Geschwindigkeiten liefert das Dialogdisplay auch Anhaltswerte zu den Verkehrsmengen (Anzahl gemessener Fahrzeuge). Da sich bereits heute ein Dialogdisplay in der Friesenstraße befindet, ist ein Vorher-Nachher-Vergleich der Verkehrszahlen möglich. Zeigt die Auswertung des Displays eine erhebliche Verkehrszunahme, wird nach Einbau der lärmreduzierenden Fahrbahnbefestigung geprüft, mit welchen Maßnahmen dem begegnet werden kann. Eine Möglichkeit besteht unter Umständen in der Anpassung der Lichtsignalsteuerung (Ampelsteuerung) an den Knotenpunkten Friesenstraße / Columbiadamm, Friesenstraße / Bergmannstraße und Storkower Straße / Gneisenaustraße. Sollten Verkehrszunahmen in der Friesenstraße stattfinden, wird geprüft, ob die Lichtsignalsteuerung dahingehend geändert werden kann, dass eine geringere Anzahl an Fahrzeugen in den Grünphasen in die / aus der Friesenstraße ein- / ausfahren kann.

Neben den Maßnahmen in der Friesenstraße sollen im Zuge der Planung zur Begegnungszone Bergmannstraße am Knoten Zossener Straße / Bergmannstraße / Friesenstraße ergänzende Maßnahmen zur besseren Querung der Fußgänger geprüft werden, was zu einer Geschwindigkeitsreduzierung und Verringerung des Kfz-Verkehrs in der Friesenstraße führen kann.

3. Zur Einhaltung der geltenden Geschwindigkeit in der Friesenstraße sollten mehr Geschwindigkeitskontrollen, weitere Dialogdisplays, eine Ergänzung der vorhandenen Tempo 30-Zonen-Beschilderung, eine Ergänzung der vorhandenen markierten Tempo 30 Symbole auf der Fahrbahn geprüft werden

Geschwindigkeitskontrollen können als unterstützendes Mittel zur Einhaltung von Geschwindigkeitsregelungen sinnvoll sein. Vorrangiges Ziel der Verkehrsüberwachung ist die Verkehrsunfallprävention. Überwachungsmaßnahmen sollen speziell dort durchgeführt werden, wo sich häufig Unfälle ereignen. Ob dieser Umstand in der Friesenstraße vorliegt, wird in Abstimmung mit den zuständigen Stellen geprüft.

SenStadtUm Berlin

Friesenstraße Vorplanung

Auswertung zur
Bürgerbeteiligung

22.10.2015

SenStadtUm Berlin

Friesenstraße

Vorplanung

Auswertung zur
Bürgerbeteiligung

22.10.2015

Darüber hinaus planen die zuständigen Stellen des Bezirks und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt derzeit die Aufstellung eines Dialogdisplays in der Friesenstraße in Fahrtrichtung Süd zwischen Schwiebusser Straße und Columbiadamm. Das Gerät misst das Geschwindigkeitsniveau und dient auch zu einem Vorher-Nachher-Vergleich. Damit wird auf die Bürgerhinweise reagiert, die besagen, dass insbesondere vor der Lichtsignalanlage (Ampel) Columbiadamm aus der Friesenstraße kommend zu schnell gefahren wird, um die Grünphase zu erreichen.

Eine Ergänzung der vorhandenen Tempo-30-Zonenbeschilderung (Zeichen 274 Straßenverkehrsordnung StVO) durch weitere Schilder mit Zeichen 274 StVO im Zuge der Friesenstraße ist gemäß StVO nicht zulässig. Eine Beschilderung darf nur zu Beginn und am Ende der Zone erfolgen. Zulässig ist es aber, durch Aufbringen von Markierungen mit „30“ auf der Fahrbahn die Fortdauer der Zone zu verdeutlichen. Dies empfiehlt sich insbesondere dort, wo durch Zeichen 301 StVO Vorfahrt an einer Kreuzung oder Einmündung angeordnet ist. Eine ergänzende Markierung mit „30“ auf der Fahrbahn wird für den Einfahrbereich vom Columbiadamm kommend in die Planung für die Friesenstraße aufgenommen.

4. Zur Einhaltung der geltenden Geschwindigkeit in der Friesenstraße sollten auch bauliche Geschwindigkeitsbremsen wie Schwellen und Kissen geprüft werden

Die Friesenstraße ist gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr als Ergänzungsstraße Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes des Landes Berlin. In der Friesenstraße verkehrt regelmäßig die Buslinie 248.

Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung (Schwellen und Kissen) sind gemäß Verwaltungsvorschrift zu § 45 Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) nur zulässig, wenn von ihnen keine „Erschwerung“ für den Busverkehr ausgeht. Bauliche Einbauten müssten so beschaffen sein, dass der Busverkehr ohne größere Einschränkung die Friesenstraße befahren kann. Schwellen erfüllen diese Forderung nicht. Kissen müssten sehr flach ausgebildet werden, indem die Anrampung ein Steigungsverhältnis von 1:10 nicht überschreitet. Dies hätte wiederum eine nahezu ungebremste Befahrbarkeit für den Pkw-Verkehr zur Folge – sehr zum Nachteil der Anwohner, da hieraus eine zusätzliche Lärmbelastung resultieren würde.

Dementsprechend sind Schwellen und Kissen für die Friesenstraße keine geeigneten Maßnahmen.

5. Zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Friesenstraße sollte geprüft werden, ob eine Verschwenkung

**im Abschnitt zwischen Willibald-Alexis-Straße und Jüterbo-
ger Straße umsetzbar und eine Alternative zur vorhandenen
Planung ist**

SenStadtUm Berlin
**Friesenstraße
Vorplanung**

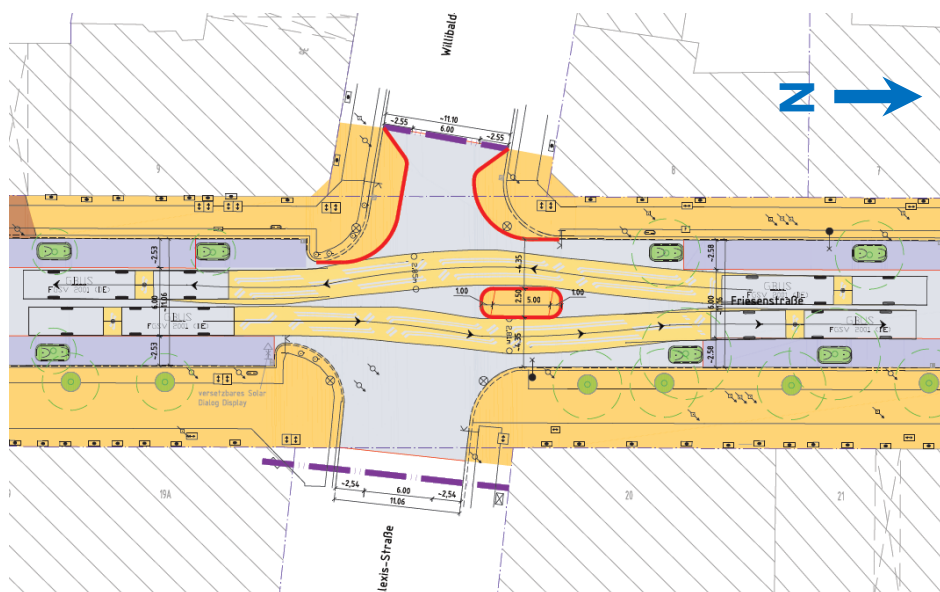
Auswertung zur
Bürgerbeteiligung

22.10.2015

Die Friesenstraße ist gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr als Ergänzungstraße Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes des Landes Berlin. In der Friesenstraße verkehrt regelmäßig die Buslinie 248.

Aus der VwV zu § 45 StVO geht hervor, dass baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung (Versätze, Mittelinseln) nur zulässig sind, wenn von ihnen keine „Erschwerung“ für den Busverkehr ausgeht. Sie müssen demnach so ausgestaltet sein, dass ein ungehindertes Befahren der Friesenstraße weiterhin möglich ist. In der folgenden Abbildung 1 ist der Einbau einer Mittelinsel im Bereich des Knotenpunktes Willibald-Alexis-Straße unter Beachtung der Fahrkurven für den Bus bei 30 km/h dargestellt.

Abbildung 1: Vorplanung für den Einbau einer Mittelinsel im Bereich des Knotenpunktes Willibald-Alexis-Straße unter Beachtung der Fahrkurven für den Bus bei 30 km/h



Mit der Bemessung von Mittelinseln, Versätzen und Verschwenkungen auf Grundlage des zu beachtenden Busverkehrs entsteht eine für den Kfz-Verkehr weiterhin freizügig mit Geschwindigkeiten schneller als 30 km/h befahrbare Situation, die dem Wunsch der Bürger nach einer effektiven Geschwindigkeitsdämpfung nicht entsprechen kann. Dies gilt im Besonderen für eine hier nicht dargestellte Versatzlösung, da eine große Versatztiefe auch eine große Versatzlänge erfordert.

Darüber hinaus sind Mittelinseln, Versätze und Verschwenkungen in Gefälle-
strecken im Hinblick auf die Verkehrssicherheit problematisch. Zwischen
Bergmannstraße und Jüterboger Straße besteht ein Längsgefälle von bis zu
6 %. Hier ist bei eingebauten Mittelinseln, Versätzen oder Verschwenkungen

SenStadtUm Berlin
Friesenstraße
Vorplanung

Auswertung zur
Bürgerbeteiligung

22.10.2015

insbesondere bei Nässe, Eis und Schnee eine Gefährdung von zu Fuß gehenden auf der Mittelinsel und den angrenzenden Gehwegvorstreckungen im Knotenbereich gegeben.

Aus den vorgenannten Gründen wurde in der vorliegenden und in der Bürgerveranstaltung präsentierten Planungsstufe für die Friesenstraße auf Versatzlösungen und den Einbau von Mittelinseln verzichtet.

6. Es sollte geprüft werden, ob der Neubau eines weiteren Fußgängerüberweges oder einer Fußgänger-Lichtsignalanlage in der Friesenstraße im Abschnitt zwischen Willibald-Alexis-Straße und Arndtstraße möglich ist

Die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) machen grundlegende Vorgaben für die Einrichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ, im allgemeinen Sprachgebrauch „Zebrastrifen“). Darin heißt es, dass Fußgängerüberwege in Tempo 30-Zonen in der Regel entbehrlich sind. In besonderen Situationen ist die Anlage jedoch möglich. Darüber hinaus setzt die Anordnung eines FGÜ voraus, dass zu Fuß gehende die Fahrbahn in unmittelbarer Umgebung der geplanten Überquerungsstelle hinreichend gebündelt überqueren. Dies erscheint für den vorhandenen FGÜ auf Höhe der Jüterboger Straße gegeben. Hier befinden sich die Bushaltestellen und in unmittelbarer Nachbarschaft die Kfz-Zulassungsstelle, die ein Queren der Friesenstraße genau an dieser Stelle erforderlich machen.

Für den von den Bürgern genannten Abschnitt zwischen Willibald-Alexis-Straße und Arndtstraße wird nach der Umbaumaßnahme durch Verkehrszählungen geprüft, wo und in welchem Umfang Querungsvorgänge in der Friesenstraße stattfinden und ob die Voraussetzungen gemäß der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) vorliegen. Die in der Vorplanung vorgestellten Umbauvorschläge lassen nachträglich einen Einbau eines Fußgängerüberweges zu, sodass im Ergebnis der Fußverkehrszählung eine Nachrüstung jederzeit möglich ist.

7. Sicherheitsaudit für die Friesenstraße

Der Hinweis der Öffentlichkeit wird aufgegriffen und die Durchführung eines Sicherheitsaudits für die Friesenstraße angestrebt. Die Dauer eines Audits beträgt ca. 4 Wochen.

8. Die Planung für die Friesenstraße sieht für den südlichen Abschnitt der Friesenstraße zwischen Schwiebusser Straße und Columbiadamm neben der Fahrbahnsanierung kaum weitere Maßnahmen vor. Zu prüfen sind Maßnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung - wie auch im Nord- und Mittelabschnitt angedacht - sowie eine Auflockerung der Längsparkstreifen durch Neupflanzung von Bäumen / Begrünung

SenStadtUm Berlin
Friesenstraße
Vorplanung

Auswertung zur
Bürgerbeteiligung

22.10.2015

Die Anregungen zur weiteren Aufwertungs- und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Südabschnitt werden in die vorliegende, in der Bürgerveranstaltung präsentierte Planungsstufe aufgenommen und die Planungslösung wird entsprechend angepasst.

Im Südabschnitt wird eine Begrünung des Straßenraumes analog zum Nordabschnitt vorgesehen. Hierbei bestehen allerdings Konflikte mit bestehenden Leitungen (Westseite: ein Regenwasserkanal sowie abschnittsweise eine Gasleitung sowie ein Schmutzwasserkanal; Ostseite: ein 110 kV Elektrokabel und ein Mischwasserkanal). In den anschließenden Planungsphasen wird geprüft, ob und unter welchen Voraussetzungen eine Umsetzung der Begrünung möglich ist.

In der Planungslösung wird der Parkstreifen durch zwei beidseitige Gehwegvorstreckungen auf Höhe Friesenstraße 15b und Friesenstraße 17 unterbrochen. Die beidseitige Gehwegvorstreckung auf Höhe der Hausnummer 17 dient der Verdeutlichung der Eingangs- / Torsituation der Friesenstraße. Für die Lage der Vorstreckung wurde die zukünftige Tiefgaragenzufahrt im Bereich Friesenstraße 17 sowie der vorhandene personalisierte Behindertenstellplatz vor dem Haus Friesenstraße 15f berücksichtigt. Radabstellanlagen können auf der Gehwegvorstreckung aus Platzgründen (nahe gelegene Haltestelle, Tiefgaragenzufahrt und Behindertenstellplatz) nicht realisiert werden. Auf der beidseitigen Gehwegvorstreckung auf Höhe Friesenstraße 15b werden Radabstellanlagen vorgesehen.

9. Die vorgestellte Planung für die Friesenstraße bietet keinen ausreichenden Schutz für den Radverkehr auf der Fahrbahn. Es sollten Angebote für Radfahrer auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen geschaffen werden

Die Friesenstraße ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone. Tempo-30-Zonen werden innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußverkehrs- und Radverkehrsdichte angeordnet. Tempo-30-Zonen bieten dem Radverkehr auf der Fahrbahn einen ausreichenden Schutz. Laut StVO sind benutzungspflichtige Radwege in Tempo-30-Zonen nicht vorgesehen. Für die Friesenstraße ist demnach eine Führung des

SenStadtUm Berlin
Friesenstraße
Vorplanung

Auswertung zur
Bürgerbeteiligung

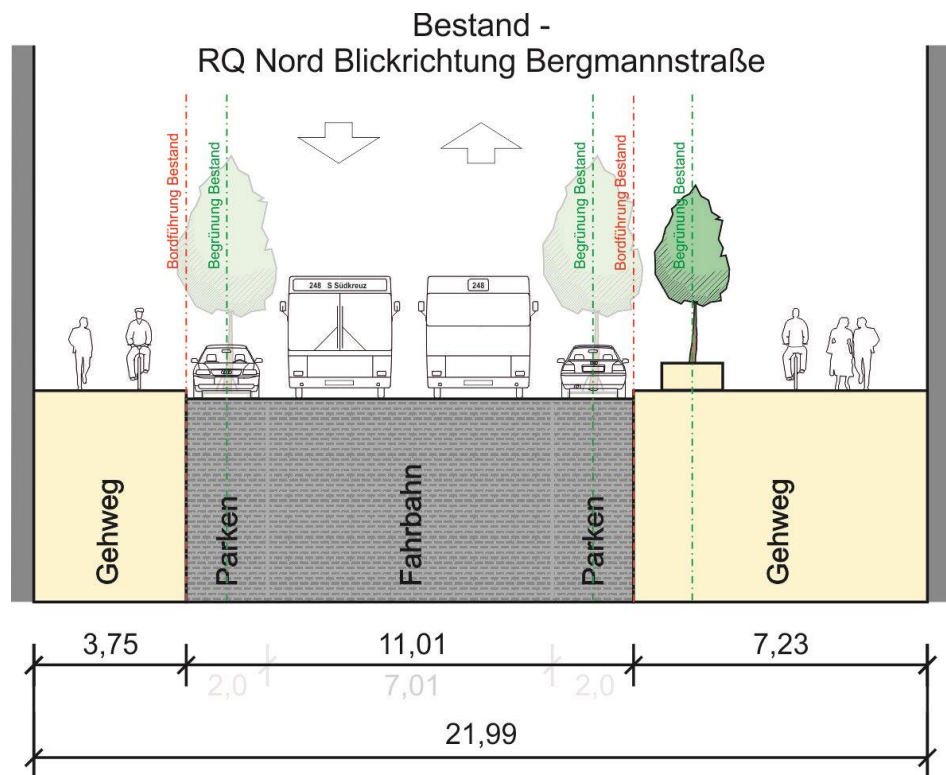
22.10.2015

Radverkehrs auf benutzungspflichtigen Radfahrstreifen oder Radwegen im Seitenraum laut StVO nicht anwendbar. Diskutierbar wären jedoch so genannte nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen.

Eine Möglichkeit besteht in der Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr. Diese sind nicht benutzungspflichtig. Sie werden meist dort angeordnet, wo Straßen so schmal sind, dass weder Radwege noch Radfahrstreifen angelegt werden können. Schutzstreifen haben eine Regelbreite von 1,60 m zzgl. Markierungsbreite. Sie dürfen bei Bedarf vom Kfz-Verkehr unter Beachtung des Gefährdungsverbots für Radfahrer überfahren werden. Zwischen beidseitig angeordneten Schutzstreifen muss mindestens eine Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr von 4,5 m verbleiben. Zu längsparkenden Fahrzeugen ist ein Sicherheitsabstand zum Schutzstreifen von mindestens 0,50 m erforderlich. Sollen Längsparkstreifen, Schutzstreifen und Kfz-Fahrbahn angewendet werden, ist eine Mindestbreite von knapp 13 m erforderlich.

In der Friesenstraße stehen zwischen den vorhandenen Borden in der Regel 11,0 m zur Verfügung. Die mögliche Fahrgasse ist wegen des Baumbestandes und bei Berücksichtigung von beidseitigem Parken jedoch mit 7,0 m deutlich schmaler (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Bestandsquerschnitt der Friesenstraße im Abschnitt zwischen Bergmannstraße und Jüterboger Straße



Ein Schutzstreifen kann ein- oder beidseitig in den Straßenraum der Friesenstraße integriert werden. In **Abbildung 3** ist die Lösung für eine einseitige Radverkehrsanlage skizziert. **Abbildung 4** zeigt dazu vergleichend die Vorzugslösung der Vorplanung mit beidseitigen Gehwegvorstreckungen ohne gesonderte Radverkehrsanlage.

Abbildung 3: Ausschnitt aus der Vorplanung für den Einbau eines einseitigen Schutzstreifens für Rad fahrende in der Steigungsstrecke der Friesenstraße zwischen Bergmannstraße und Jüterbog Straße

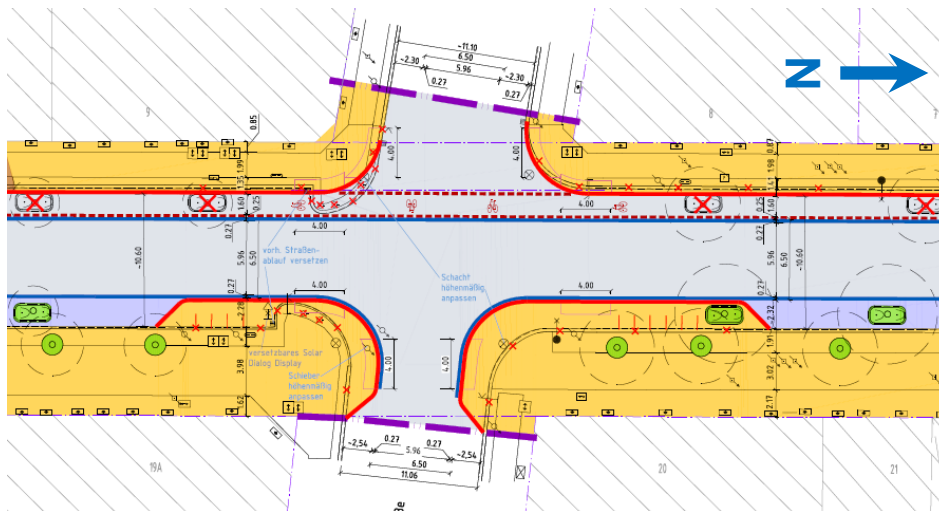
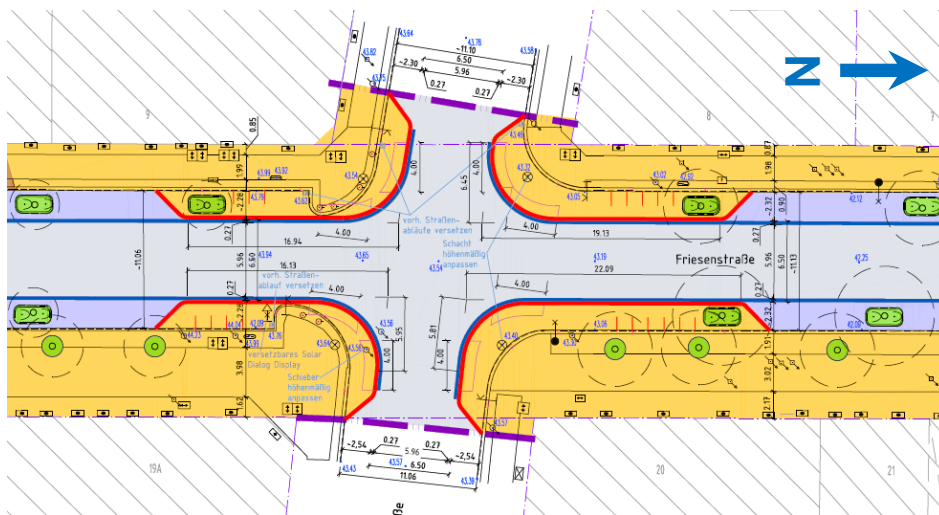


Abbildung 4: Ausschnitt aus der Vorzugslösung der Vorplanung für die Friesenstraße mit beidseitigen Gehwegvorstreckungen in den Knotenpunkten



Der Radverkehr erhält mit den Schutzstreifen die von den Bürgern erwünschte Sonderfläche gegenüber dem fließenden Kfz-Verkehr. Die Einbindung einer einseitigen (z.B. in der Steigungsstrecke) oder einer beidseitigen Radverkehrsanlage in der Friesenstraße hat darüber hinaus allerdings weitere Effekte.

- Die Parkstände am Fahrbandrand entfallen einseitig (bei einseitiger Radverkehrsanlage) oder vollständig (bei beidseitiger Radverkehrsanlage).

SenStadtUm Berlin
Friesenstraße
Vorplanung

Auswertung zur
Bürgerbeteiligung

22.10.2015

- Die vorhandene Begrünung im Zuge der Parkstreifen entfällt einseitig oder vollständig.
- Querungsverbessernde und querungssichernde Maßnahmen für den Fußverkehr an den Knotenpunkten entfallen einseitig oder vollständig.
- Eine Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs durch Gehwegvorstreckungen oder Begrünung findet nur einseitig oder überhaupt nicht statt.
- Die für den fließenden Verkehr verfügbare Gesamtfahrbahnbreite wächst auf 8,35 m bei einseitiger Radverkehrsanlage und auf 10,2 m bei beidseitiger Radverkehrsanlage an. Die in der Bürgerinformation vorgestellte Lösung ohne gesonderte Radverkehrsanlagen kommt mit nur 6,0 m für den Pkw und 6,5 m für den Sonderfall der Busbegegnung aus.
- Die Friesenstraße wird dem Charakter einer quartiererschließenden Straße nicht mehr gerecht. Vielmehr wird eine Verkehrslösung angeboten, die der einer komfortabel ausgebauten Haupterschließungs- oder Hauptverkehrsstraße entspricht. Diese Ausgestaltung widerspricht der Forderung der Bürger, dass infolge der Maßnahme Friesenstraße der Verkehr und die Fahrgeschwindigkeiten in der Friesenstraße sowie im gesamten Quartier des Bergmannkiezes nicht zunehmen dürfen.

In Anbetracht der zahlreichen negativen Auswirkungen, die mit der Anordnung einer Radverkehrsanlage verbunden sind, kann diese Lösung nicht als Optimum für die Friesenstraße gelten. Zumal das Weglassen einer gesonderten Führung des Radverkehrs in der Friesenstraße definitiv keine Verschlechterung der aktuell bestehenden Situation für den Radverkehr bedeutet.

Im Bestand weicht der Radverkehr wegen der Pflasterfahrbahn auf andere Straßen oder widerrechtlich auf den Gehweg aus. Nach der Fahrbahnsanierung ist es jedem Rad fahrenden weiterhin selbst überlassen,

- ob er es sich zutraut und die Friesenstraße auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr benutzt oder
- ob er – wie heute auch – einen anderen Weg wählt oder widerrechtlich den Gehweg benutzt. Im Bestand ist das Kopfsteinpflaster das Motiv des anderen Fahrweges, zukünftig mag es bei einigen Rad fahrenden das empfundene Unsicherheitsgefühl sein.

Es ist nicht davon auszugehen, dass wegen der Fahrbahnsanierung in der Friesenstraße auch die Anzahl derer zunimmt, die einen anderen Weg wählen oder widerrechtlich den Gehweg benutzen. Erfahrungsgemäß wird das Gegenteil der Fall sein. Der Radverkehrsanteil auf der Fahrbahn wird durch die „Mutigen“ im Vergleich zum Bestand zunehmen, was zwangsweise zu einem veränderten Verkehrsverhalten seitens des Kfz-Verkehrs und im Ergebnis zu einem langsameren und rücksichtsvolleren Fahrverhalten des Kfz-Verkehrs

führt. Davon profitieren langfristig auch diejenigen Rad fahrenden, die sich anfangs die Benutzung der Friesenstraße nicht zutrauen.

SenStadtUm Berlin
Friesenstraße
Vorplanung

Auswertung zur
Bürgerbeteiligung

22.10.2015

10. Die Planung ist um weitere Fahrradstellplätze zu ergänzen

Der in der Öffentlichkeitsveranstaltung vorgestellte Planungsstand beinhaltet 37 neue Fahrradbügel. Dies entspricht 74 zusätzlichen Fahrradabstellplätzen. Für den südlichen Abschnitt der Friesenstraße zwischen Schwiebusser Straße und Columbiadamm ergeben sich mit der angedachten Anpassung der Planung (Gehwegvorstreckungen, Unterbrechung der Parkstände, siehe Punkt 8) weitere Standorte zum Einbau von Radabstellanlagen. Das vorhandene Angebot wird im Zuge der Planung um weitere 8 Fahrradbügel. Sollte sich zukünftig abzeichnen, dass die vorgesehenen Abstellanlagen nicht ausreichen, ist eine nachträgliche Ergänzung möglich.

11. Durch Markierung soll darauf hingewiesen werden, dass die Sicherheitsabstände vom Radverkehr zu parkenden Fahrzeugen und vom Kfz-Fahrverkehr zum fahrenden Radverkehr eingehalten werden

Diese Forderung macht die Anlage von Radverkehrsanlagen erforderlich. Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Radwege) sind nach StVO in Tempo 30-Zonen nicht vorgesehen. Schutzstreifen für den Radverkehr sind nur mit erheblichem baulichen Aufwand herzustellen (siehe Punkt 9). Eine Schutzstreifenlösung ist für die Friesenstraße daher keine Vorzugslösung.

12. Durch feste Einbauten ist das Rad fahren auf dem Gehweg zu verhindern

Durch die Asphaltierung der Fahrbahn wird das Rad fahren auf der Fahrbahn gegenüber der Bestandssituation (Großpflaster) deutlich attraktiver. Entsprechend wird auch die Benutzung des Gehweges durch den Radverkehr deutlich abnehmen. Darüber hinaus stellen feste Einbauten / Barrieren im Gehwegbereich eine erhebliche Gefährdung für Fußgänger und insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen dar und finden daher keine Anwendung.

SenStadtUm Berlin
**Friesenstraße
Vorplanung**

Auswertung zur
Bürgerbeteiligung

22.10.2015

13. Die in der Planung vorgesehene Verlegung der östlichen Bushaltestelle „Jüterboger Straße“ vor ein Wohnhaus mit Geschäften ist zu unterlassen

Die Planung wurde angepasst. Die Lage der Haltestelle Jüterboger Straße in Fahrtrichtung Süden entspricht dem Bestand. Die Lage der Haltestelle Jüterboger Straße in Fahrtrichtung Norden wurde im Vergleich zur aktuellen Lage um ca. 40 m in Richtung Norden verschoben. Die Haltestelle verbleibt jedoch im Abschnitt zwischen Jüterboger Straße und Schwiebusser Straße vor dem Komplex der Polizei. Um die Haltestellen im Straßenabschnitt zwischen Jüterboger Straße und Schwiebusser Straße zu belassen ist ein Verlegen des Fußgängerüberwegs von südlich des Knotens mit der Jüterboger Straße auf nördlich des Knotens mit der Jüterboger Straße notwendig.

14. Gefordert werden (weitere) Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Kinder

Mit den in der vorliegenden Planung vorgesehenen Gehwegvorstreckungen werden die Sichtbedingungen an den Knotenpunkten deutlich verbessert. Die Knotenpunkte bleiben frei von parkenden, die Sicht nehmenden Fahrzeugen. Darüber hinaus werden die Querungswege verkürzt. Dies sind bereits zahlreiche und wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

15. Es werden Maßnahmen gegen das Beparken der geplanten Gehwegvorstreckungen gefordert

Die Gehwegvorstreckungen gehören zum Gehweg. Parken auf dem Gehweg ist ohne Zeichen 315 StVO oder Parkstandmarkierungen ein Verstoß gegen § 12 StVO und demnach nicht zulässig. Darüber hinaus ist das Parken auf der Fahrbahn vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten nicht erlaubt.

Die Frage, ob Poller oder Ähnliches auf den Gehwegvorstreckungen eingebaut werden, ist bisher kein Gegenstand der Vorplanung. Derartige Detailfragen werden im Zuge der weiteren Planungsstufen berücksichtigt.

16. Die vorliegende Planung zeigt keine Mittelmarkierung (Leitlinie). Diese sollte aber aufgebracht werden

Gemäß § 45 StVO sind Leitlinien in Tempo 30-Zonen nicht zulässig. Darüber hinaus ist eine Mittelmarkierung bei gemeinsamer Führung von Rad- und Kfz-Verkehr nicht sinnvoll. Der Kfz-Verkehr ist versucht bei vorhandener Mittelmar-

kierung seinen Fahrstreifen nach Möglichkeit nicht zu verlassen, was insbesondere beim Überholen von Rad fahrenden dazu führt, dass der erforderliche Sicherheitsabstand nicht eingehalten wird.

SenStadtUm Berlin
Friesenstraße
Vorplanung

Auswertung zur
Bürgerbeteiligung

22.10.2015

17. Wünschenswert wäre eine Beschilderung mit Tempo 20, damit der Kfz-Verkehr zumindest 30 km/h nicht überschreitet

Zonen mit Geschwindigkeiten von weniger als 30 km/h können gemäß § 45 StVO nur in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) angewendet werden. Diese Voraussetzungen sind in der Friesenstraße nicht gegeben.

18. Wünschenswert wäre eine Änderung der Vorfahrtsregelung in rechts-vor-links

Der vorhandene Busverkehr erfordert zum Ausschluss von Einschränkungen oder Erschwerungen für den Busverkehr in der Friesenstraße eine Vorfahrtsregelung. Zudem wäre mit dem Halten und Anfahren eine zusätzliche Lärmquelle verbunden.

19. Die Friesenstraße sollte eine Fahrradstraße werden

Die Friesenstraße ist gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr als Ergänzungsstraße Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes des Landes Berlin mit geringem Durchgangsverkehr (weniger als 20 % des Gesamt-Kfz-Verkehrs). In der Friesenstraße verkehrt regelmäßig die Buslinie 248. Der Straßenzug erfüllt außerdem eine wichtige Sammelstraßenfunktion für den Bergmannkiez. Diese Funktionen sind mit der Anordnung einer Fahrradstraße nicht vereinbar.

20. Anstatt einer Asphaltierung sollte nur ein Ausgießen der Pflasterfugen erfolgen

Vorrangiges Ziel der Sanierungsmaßnahme ist die Lärminderung. Durch ausgießen der Pflasterfugen mit Beton oder Bitumen sind keine ausreichenden Lärminderungseffekte erreichbar.

21. Die Fahrbahn sollte nicht verengt werden, um Lieferrn und Laden in der zweiten Reihe weiterhin zu ermöglichen

Es gibt keinen Anspruch auf ein regelwidriges Be- und Entladen in zweiter Reihe auf der Fahrbahn. Auch mit der geplanten Fahrbahnbreite ist das Vorbeifahren an einem in zweiter Reihe stehenden Fahrzeug möglich.

22. Im vorgestellten Lageplan ist die neue Tiefgaragenzufahrt vor Haus Friesenstraße Nr. 17 nicht berücksichtigt

Die Tiefgaragenzufahrt wird mit Überarbeitung des Lageplans berücksichtigt.

23. Im vorgestellten Lageplan ist der vorhandene personalisierte Behindertenstellplatz vor Haus Friesenstraße Nr. 15F nicht berücksichtigt

Der vorhandene personalisierte Behindertenstellplatz wird mit Überarbeitung des Lageplans berücksichtigt.

24. Es besteht eine Unfallgefahr durch fehlende Richtungspfeile in der Knotenpunktzufahrt zum Columbiadam. Die vorhandene Markierung ist kaum noch zu erkennen

Mehrspurige Knotenpunktzufahrten ohne Richtungspfeile sind in Berlin nicht unüblich. Der Hinweis zur kaum noch erkennbaren Markierung wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet.

25. In der Friesenstraße sollte ein Fahrverbot für Kfz > 7,5 t angeordnet werden

Die Friesenstraße ist gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr als Ergänzungsstraße Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes des Landes Berlin. In der Friesenstraße verkehrt regelmäßig die Buslinie 248. Der Straßenzug erfüllt außerdem eine wichtige Sammelstraßenfunktion für den Bergmannkiez. Diese Bedingungen sind mit der Anordnung eines Fahrverbots für Kfz > 7,5 t nur sehr schwer vereinbar.

Grundsätzlich kann gemäß § 45 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs eingeschränkt oder verboten werden. Dies ist auch u.a. aus Lärmschutzgründen oder zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße möglich.

Mit der Sanierung der Fahrbahn in der Friesenstraße erfolgt bereits eine Lärminderungs- und eine Instandhaltungsmaßnahme.

Auf den Lkw-Verkehr zurückzuführende Sicherheitsdefizite sind für die Friesenstraße derzeit nicht bekannt. Um diesen Sachverhalt zu klären, werden entsprechende Anfragen bei den zuständigen Stellen (Polizei, Verkehrsunfallkommission) gestellt.

Der Schwerverkehrsanteil liegt laut einer Erhebung der Verkehrslenkung Berlin von August 2013 bei 3,2 % inklusive des Linienbusverkehrs. Dieser Wert ist im ortsüblichen Rahmen und zeigt keine Auffälligkeiten. Eine Beschränkung des Lkw-Verkehrs aus Gründen der Ordnung des Verkehrs scheidet somit aus.

SenStadtUm Berlin
Friesenstraße
Vorplanung

Auswertung zur
Bürgerbeteiligung

22.10.2015

26. Die Zossener Straße sollte für den fließenden Kfz-Verkehr gesperrt werden

Die vorgeschlagene Maßnahme liegt außerhalb des Planungsbereiches und gehört nicht zum Prüfauftrag der Planung. Der Hinweis wird an die zuständige Stelle in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt weitergeleitet.

27. In der Schwiebusser Straße sollten Aufpflasterungen / Kissen und / oder Fahrbahnverengungen vorgesehen werden

Die vorgeschlagene Maßnahme liegt außerhalb des Planungsbereiches und gehört nicht zum Prüfauftrag der Planung. Der Hinweis wird an die zuständige Stelle des Bezirkes Friedrichshain-Kreuzberg weitergeleitet.

28. Großräumigere Wegweisung für Radfahrer zur Benutzung der Heimstraße (z.B. für Zielverkehr Tempelhofer Feld)

Die vorgeschlagene Maßnahme liegt außerhalb des Planungsbereiches und gehört nicht zum Prüfauftrag der Planung. Der Hinweis wird an die zuständige Stelle des Bezirkes Friedrichshain-Kreuzberg weitergeleitet.

29. Diverse Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Bergmannkiez abseits der Friesenstraße

Die vorgeschlagene Maßnahme liegt außerhalb des Planungsbereiches und gehört nicht zum Prüfauftrag der Planung. Der Hinweis wird an die zuständige Stelle des Bezirkes Friedrichshain-Kreuzberg weitergeleitet.