

# Stadtteilausschuß Kreuzberg e.V.

---

- Beteiligung von AnwohnerInnen und BürgerInnen in Kreuzberg -

## Protokoll der öffentlichen Informations- und Diskussionsveranstaltung „Fahrbahnerneuerung in der Friesenstraße“

**Termin:** 02. Juli 2015, 18.30 - 20.30 Uhr

**Ort:** Leibniz-Schule (Aula), Schleiermacherstraße 23

**Podium:** Herr Panhoff, Stadtrat für Planen, Bauen und Umwelt  
Herr Schulz-Hermann, Lt. Fachbereich Straßen  
Herr Wohlfarth v. Alm, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und  
Umweltschutz  
Herr Reimann, LK Argus  
Herr Zimmermann, Moderation

**Anwesende:** ca. 70 Personen

**Herr Zimmermann** begrüßt die Anwesenden, stellt das Podium vor und macht die Eileitung.

**Herr Panhoff** sagt in seiner Begrüßung, das Thema der heutigen Veranstaltung sei die Vorstellung einer schnellen Maßnahme gegen die hohe Lärmbelastung durch den Verkehr auf der Friesenstraße. Dafür stehen nun Mittel zur Verfügung. Die Begegnungszone in der Bergmannstraße ist heute dagegen ein nachgeordnetes Thema. Anregungen und Vorschläge aus der heutigen Veranstaltung können u.U. in die Planung einfließen.

**Herr Wohlfarth v. Alm** erklärt zunächst, dass die Friesenstraße eine übergeordnete, nicht aber eine Hauptverkehrsstraße ist. Mit einer Belastung durch 8 bis 9.000 Autos pro Tag und dem Kopfsteinpflasterbelag sind Gegenmaßnahmen erforderlich. Die Senatsverwaltung führt die Bürgerbeteiligung zu der Begegnungszone Bergmannstraße ab Mitte September durch. Interessierte können sich in Listen eintragen und unter [www.begegnungszonen.berlin.de](http://www.begegnungszonen.berlin.de) Informationen abrufen bzw. einen Newsletter erhalten und sich online beteiligen.

**Herr Reiman** stellt die Arbeit des Planungsbüros LK Argus vor, wozu die Bestandsanalyse, vier Lösungsvarianten sowie die aktuelle Vorplanung gehören.

Verkehrszählungen in den Jahren 2012 bis 2014 haben täglich 8.100 bis 8.600 Fahrzeuge ergeben, darunter 3 % Schwerverkehr bzw. 1,5 % Busse. Der Pflasterbelag in der Friesenstraße hat in Verbindung mit den Verkehrsmengen einen hohen Lärmpegel zur Folge. Die Buslinie 248 verkehrt tagsüber im 10-Minuten-Takt. Nach StEP Verkehr wird die Friesenstraße als Ergänzungsstraße (Stufe IV) geführt. Sie erschließt das ganze Gebiet und ist als Tempo-30-Straße mit Vorrang ausgewiesen. Für den Radfahrer verläuft eine Hauptroute über die Bergmannstraße. Die Friesenstraße ist eine

# Stadtteilausschuß Kreuzberg e.V.

---

- Beteiligung von AnwohnerInnen und BürgerInnen in Kreuzberg -

potenzielle Verbindung zwischen Bergmannstraße und Columbiadam. Wegen des Straßenbelages ist sie zurzeit eher unattraktiv, was sich durch die Sanierung aber verbessern wird.

Das Planungsgebiet lässt den Knoten an der Bergmannstraße zunächst aus; im südlichen Bereich reicht es bis zum Übergang zum asphaltierten Teil.

Der Planungsabschnitt unterteilt sich in drei Abschnitte:

**Abschnitt I** (etwa 280 m bis zur Polizei):

Die Fahrbahnbreite beträgt hier rund 7 m. Angrenzend wird geparkt. Der Gehweg auf der Ostseite ist breit, auf der Westseite etwas schmaler. Es gibt Baumbestand in der Fahrbahn und auf dem Gehweg.

Eine Veränderung der Lage der Bordsteine ist sehr aufwändig und teuer (unterirdische Leitungen etc.)

**Abschnitt II** (75 m):

Hier ist der Straßenraum ungegliedert, die Gehwegbreite ist ausreichend, Haltestellen und Parkplätze liegen am Gehwegrand, es gibt keine Begrünung.

**Abschnitt III** (210 m):

Hier liegt eine Fahrbahnbreite von 7 m vor. Auf einer Seite gibt es eine Baumreihe. Auf der Westseite gibt es Wohnnutzung, auf der anderen steht eine Mauer.

Auf die Frage, welche Rolle die Polizeistelle in der Jüterbogerstr. zukünftig spielen wird, erklärt **Herr Panhoff**, es gebe zwar Interesse von Baugruppen, aber es sind keine wesentlichen Änderungen vorgesehen. Auch die Kfz-Zulassungsstelle wird bis auf Weiteres dort bleiben.

Als Baumaßnahme ist vorgesehen, unter Beachtung des Denkmalschutzes eine Asphaltsschicht auf die Fahrbahn aufzutragen; auf dem Parkstreifen bleibt das Pflaster dagegen erhalten. Der Busverkehr bleibt erhalten, damit auch die erforderliche Spurbreite. Die Normbreite (gerade Strecke) nach RASt beträgt 6,50 m; bei niedriger Geschwindigkeit können als Sondermaß 6,00 m ausreichen. Dieses Maß ist unabhängig von der Anzahl der Pkw, die die Straße nutzen. Laut der Erhebungen übertreten 2 % der Fahrer eine Geschwindigkeit von 40 km/h (Messstelle Dialogdisplay auf Höhe der Willibald-Alexis-Straße; Fahrtrichtung Norden).

## **Ideenplanungen – Vor- und Nachteile:**

Folgende Querschnittslösungen wurden von den Planern untersucht, aufgrund der Nachteile jedoch nicht weiter verfolgt und somit ausgeschlossen:

- „Mittelstreifenlösung“: Einen begeh- und befahrbaren Mittelstreifen anlegen, wobei die Bordsteinkanten beibehalten werden. Dies würde zu einer optischen Einengung führen, aber nur im Abschnitt 1 und 3. Es würden rund 50 % der Parkplätze verloren gehen. Der Lieferverkehr wäre erschwert. Beim Überfahren des gepflasterten Mittelstreifens wird wieder zusätzlich Lärm erzeugt.
- „Versatzlösung“: Die Fahrbahn wird auf eine Straßenseite verlagert, wobei auf der anderen senkrecht oder schräg geparkt wird. Die Fahrbahn wechselt je Abschnitt die Seite, sodass Versätze entstehen. Dadurch werden die Sichtachsen

# Stadtteilausschuß Kreuzberg e.V.

---

- Beteiligung von AnwohnerInnen und BürgerInnen in Kreuzberg -

unterbrochen. Geschwindigkeitsmindernd ist dies allerdings nur bedingt, da der Bus in den Versätzen wegen der Kurvenfahrt etwas breitere Fahrbahnen benötigt. Auf breiteren Fahrbahnen kann mit dem Auto recht zügig durch die Versätze gefahren werden. Senkrecht parkende Autos ragen mit den Fahrzeugenden in den Gehweg hinein. Dies schränkt den Platz für Fußgänger ein.

- „Klassische Aufteilung mit Umbau“: im nördlichen Abschnitt wäre eine leichte Verlagerung der Fahrbahn nach Osten denkbar. Dies bedeutet, dass der Gehweg auf der östlichen Seite schmaler wird und auf der westlichen Seite breiter. Dadurch hätte man etwas mehr Platz auf dem westlichen Gehweg. Es wäre allerdings ein teurer Umbau erforderlich und es müssten Bäume ersetzt werden. Die Anzahl der Parkplätze verringert sich kaum. Liefern und Laden bleibt möglich.

Von den Planern als weiter zu bearbeitende Variante vorgeschlagen wird eine klassische Querschnittslösung ohne Umbau. Dies bedeutet, die Gehwege bleiben so breit wie sie sind. Es sind keine umfangreichen Umbauarbeiten erforderlich (Verlegen von Leitungen etc.; dies bedeutet geringere Kosten und kürzere Bauzeit). Die derzeit gepflasterte Fahrbahn wird asphaltiert und etwas schmaler. Am Rand wird geparkt. Die Bäume können erhalten bleiben. Die Anzahl der Parkplätze verringert sich kaum. Liefern und Laden bleibt möglich.

## **Vorplanung**

Die vorläufige Vorplanung schlägt Gehwegvorstreckungen an allen vier Ecken sämtlicher Knoten vor. Gehwegvorstreckungen sind kurze Verbreiterungen der Gehwege, die es den Fußgängern erleichtern die Straße zu queren. Die Bereiche sind gut einsehbar und damit sicherer. Sie werden nicht zugeparkt. Die Fahrbahn wird auf einer Breite von 6 m asphaltiert. Bei Begegnung mit einem Bus kann dieser auf einen Reservestreifen (Tiefbordstreifen) ausweichen.

Für die Busse werden sogenannte Haltestellenkaps angelegt, d.h. die Busse halten auf der Fahrbahn. Dazu ist eine Verlegung der Haltestellen Jüterboger Straße nötig.

## **Fragen aus dem Plenum:**

- Wie kann die Sicherheit der Radfahrer gewährleistet werden, die (langsam) den Berg hochfahren und von ungeduldigen Autofahrern bedrängt werden?
- Wie soll Tempo-30 durchgesetzt werden? Radfahrer fahren bislang auf dem Gehweg, weil sie sich unsicher fühlen, weniger wegen des Straßenbelages. Auf dem Zebrastreifen ist vor kurzem ein Kind angefahren worden, da Autofahrer zu schnell fahren.

**Herr Wohlfarth v. Alm:** Die Ausweisung als Tempo-30-Straße reicht aus. Einen Radstreifen anzulegen ist dort nicht zulässig und der Platz wäre nicht ausreichend. Radfahrer, die im Sichtbereich der Autos fahren, sind sicherer unterwegs. Tempo wird nur von wenigen Autofahrern überschritten, von Fußgängern aber oft überschätzt. Die

# Stadtteilausschuß Kreuzberg e.V.

---

- Beteiligung von AnwohnerInnen und BürgerInnen in Kreuzberg -

Reduzierung der Fahrbahn um 1 m und die Radfahrer auf der Straße werden zur Entschleunigung des Autoverkehrs beitragen.

## Fragen aus dem Plenum:

- Auf der Straße fahrende Radfahrer werden regelmäßig weggehuppt. Was kann man dagegen tun? Die Tempo-30 Markierungen (auf der Fahrbahn) sind kaum zu erkennen. Eine bessere Beschilderung muss her.

**Herr Reimann:** Die Vorfahrtsregel auf der Friesenstraße ist für den Busverkehr notwendig. Eine ergänzende Ausschilderung (Symbole auf der Fahrbahn mit Tempo-30) ist denkbar, müsste aber noch geprüft werden.

## Fragen aus dem Plenum:

- Blitzer wären wirksame Geschwindigkeitskontrollen. Die Reduzierung der Fahrbahnbreite und die Asphaltierung bringen für Radfahrer eher mehr Konflikte als Vorteile. Eine zweite Fußgängerüberquerung wäre sinnvoll.
- Im südlichen Abschnitt gibt es viele Schnellfahrer, die noch schnell über die Ampel kommen möchten. Tempo-30 wird von vielen ignoriert. Barrieren wie Schwellen oder Verschwenkungen wären wirksam.
- Anstatt Parkplätze für einen Umbau zu opfern, sollten mehr angelegt werden (da es viele Neubewohner, Schwerbehinderte etc. gibt).
- Der Fernbus Berlin-Leipzig, der seit 2014 verkehrt, fährt täglich 9 Mal durch die Friesenstraße.
- Sind Bordsteinabsenkungen vorgesehen?
- Den Bus ganztägig im 10-Minuten-Takt verkehren zu lassen, könnte noch mehr Pendler bewegen, ihr Auto stehen zu lassen.

**Herr Wohlfarth v. Alm:** Je schmaler ein Straßenraum gestaltet ist, desto niedriger ist die Geschwindigkeit der Fahrzeuge. Polizeikontrollen können nicht flächendeckend erfolgen. Die Verengung, Vorstreckung des Gehweges und Begrünung sind bewährte Maßnahmen. Eine Trennung der Fahrwege ist rechtlich nicht möglich. Die Unfallstatistik lässt keine größere Gefährdung von Radfahrern erkennen, aber Autofahrer müssen beim Überholen schon auf die Gegenseite rüber. Der Verzicht auf einige Parkplätze ist vertretbar, da junge Bewohner und Berliner Haushalte allgemein immer weniger Autos haben. Die Fernbusse können das Recht auf Durchfahrt ggf. einklagen, sie können daher nicht ausgeschlossen werden. Es ist erklärtes Ziel, die Bordsteinkanten an Querungsstellen (stadtweit) auf drei cm abzusenken, u.a. um Menschen mit Behinderungen die Querung zu erleichtern. Für den Betrieb der Buslinie ist die Vorfahrtsregelung Bedingung; die BVG würde der Stadt Mehrkosten in Rechnung stellen, für die Fahrgäste würde es längere Fahrtzeiten bedeuten.

# Stadtteilausschuß Kreuzberg e.V.

---

- Beteiligung von AnwohnerInnen und BürgerInnen in Kreuzberg -

**Herr Panhoff** sagt, man kann prüfen lassen, ob die Anlage eines etwa 1,6 m breiten Schutzstreifens für Radfahrer auf der bergaufführenden Straßenseite möglich und sinnvoll ist. Langsam fahrende Radfahrer können die Spur weniger genau halten und hätten daher ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis. Dieser Streifen würde dann nach einer gewissen Strecke in die Fahrbahn einmünden. Das Wegfallen von Parkplätzen hält auch er für vertretbar.

Die Erfahrung mit Parkraumbewirtschaftung zeigt, dass mehr Kapazitäten freigesetzt werden. Es gibt weniger unnötiges Parken (Arbeitnehmer, die ihren Wagen den ganzen Tag über stehen lassen). Anwohner zahlen verhältnismäßig wenig; diejenigen, die tagsüber von außen kommen, umso mehr. Der Parkdruck im gesamten Gebiet ist recht hoch. Für die Umsetzung sind Zählungen und ein umfassendes Konzept nötig. Auch die geplante Begegnungszone muss dabei berücksichtigt werden, deswegen wird es Zeit brauchen. Zudem muss es rechtlich abgesichert sein.

## Fragen aus dem Plenum:

- Das Ziel der Bürgerinitiative Leiser Bergmannkiez ist es, den Verkehrslärm zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Da ist man noch nicht weiter gekommen. Die Verkehrsbelastung des Kiezes ist allgemein zu hoch, Radfahrer sind genervt und gereizt. Wie lässt sich der Durchgangs- bzw. Schleichverkehr vermeiden? Sind weitere Fußgängerquerungen vorgesehen? Wird es ein Sicherheits-Audit geben?
- Wann können die vorgestellten Maßnahmen umgesetzt werden? Werden EU-Mittel eingesetzt?

**Herr Wohlfarth v. Alm:** Er hat den Eindruck, die Umbaumaßnahme wird von den Anwesenden eher als Verschlechterung der Situation wahrgenommen. Es muss ausprobiert werden, denn in anderen Straßen funktioniert es. Eine Zunahme des Radverkehrs ist zu erwarten und damit einhergehend eine Erhöhung der Sicherheit des Einzelnen. Der Autoanteil wird nicht stark zunehmen, u.a. wegen der Ampelschaltungen an der Zossener Straße und am Columbiadam, die nur eine begrenzte Menge an Fahrzeugen in die Friesenstraße einfahren lassen. Einen Vorteil eines Audits sieht er nicht. Zudem ist es bei Bestandsplanungen nicht üblich.

**Herr Reimann:** Die Querungsmöglichkeiten an den umgestalteten Knotenpunkten sind ausreichend.

**Herr Schulz-Hermann** sagt, die Anträge auf Fördermittel sind gestellt. Auch die Leitungsbetriebe sind informiert und prüfen die Planungen.

**Herr Kaptain** von der Senatsverwaltung sagt, in den Fördermitteln sind EU-Mittel enthalten (Strukturfonds der EU: EFRE-Mittel). Die Umweltabteilung hat einen Teil für die Lärminderung abgezweigt.

## Fragen aus dem Plenum:

# Stadtteilausschuß Kreuzberg e.V.

---

- Beteiligung von AnwohnerInnen und BürgerInnen in Kreuzberg -

- Warum kann kein Tempo-10 eingerichtet werden? Es liegt mit dem Konzept keine Gesamtlösung vor, die eine umfassende Verkehrsreduzierung bewirkt.

**Herr Panhoff** sagt, bei der vorgestellten Planung zur Fahrbahnerneuerung ist keine umfassende Bürgerbeteiligung notwendig, es geht um die eine oder andere Anregung. Weitere Veranstaltungen zu diesem Thema braucht man nicht, sonst wird sich die Umsetzung unnötig verzögern.

Er hält Investitionen in soziale Einrichtungen für wesentlich sinnvoller als in Tiefbau- und Straßenverkehrsanlagen. Diese Maßnahmen erfolgen z.B. auch im Zuge der Parkraumbewirtschaftung oder der Schulwegesicherung. Die Ausschilderung ist ein Problem, welches zu prüfen ist. Der überarbeitete Plan wird ins Internet gestellt, wo auch Kommentare eingebracht werden können. Sollte doch erhöhter Gesprächsbedarf bestehen, kann man über ein Treffen nachdenken.

## Fragen aus dem Plenum:

- Ist der Einbau von Moabiter (Berliner) Kissen zur Geschwindigkeitsreduzierung möglich?

**Herr Wohlfarth v. Alm:** Der Einbau ist nicht möglich, da es sich um eine Busroute (Linie 248 der BVG) handelt.

**Herr Zimmermann** weist auf die Unterschriftenliste hin, in die sich alle eintragen können, die sich an der Planung der Begegnungszone beteiligen möchten.

Zum geplanten Baubeginn sagt **Herr Schulz-Hermann**, dass vor allem die Wasserbetriebe ihr ok geben müssen, dann erst werden die eigenen Planungen vervollständigt. Die Maßnahmen werden womöglich halbseitig in mehreren Abschnitten umgesetzt, ab etwa Frühjahr 2016. Eine Fertigstellung könnte 2016 oder 2017 erfolgen. Zum Radverkehr sagt **Herr Wohlfarth v. Alm** abschließend, der Senat fördert den Radverkehr umfassend, den Bezirken werden Mittel zur Verfügung gestellt, die Haupttrouten werden ausgeschildert, Strecken ertüchtigt, einzelne Abschnitte werden asphaltiert und sie prüfen Ergänzungsrouten.

**Protokollant:** Michael Boog