

# Wir geben bekannt!

## Lärmaktionsplan Berlin – Fahrbahnerneuerung der Friesenstraße im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin

Bekanntmachung eines Auditberichtes mit dem Abwägungsergebnis  
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz I C 34  
Telefon: 90 25-23 23, Mail [joerg.kaptain@senuvk.berlin.de](mailto:joerg.kaptain@senuvk.berlin.de)  
9. August 2017

In der Friesenstraße ist eine Baumaßnahme geplant. Dadurch soll eine Lärminderung erreicht und gleichzeitig der Radverkehr gefördert werden. Planungsbegleitend wird eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt, die ein Sicherheitsaudit einfordert. Zudem äußerten Bürger und Bürgerinnen Befürchtungen, dass mit der neuen Fahrbahn auch schneller gefahren werden würde.

Ein Audit liegt mit Datum 31. Mai 2017 vor und ist als Anlage beigefügt. Erstellt von drei Auditoren basiert es auf der geprüften Bauplanungsunterlage vom 21.07.2016 und einer Ortsbesichtigung am 12. Mai 2017. Es enthält eine Reihe von Hinweisen, die vom Tiefbauamt, der Polizei und den Fachgruppen Verkehr und Umwelt der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz geprüft und in einer Sitzung am 21. Juni 2017 erörtert wurden. Das Abwägungsergebnis ist in tabellarischer Form beigefügt. Die Hinweise des Audits sind darin in der Spalte „Audit“ dem Abwägungsergebnis in der Spalte „Prüfergebnis“ gegenübergestellt. Wenn Plananpassungen erforderlich sind, werden diese vollzogen. Zeigt sich jedoch, dass eine Plananpassung nicht zwingend geboten ist, wird davon abgesehen. Denn die Planung ist das Ergebnis von Bürgerversammlungen, Beteiligungen der Bürgerinitiative und dem Stadtteilausschuss. In der Vorplanung wurden die Aspekte stets auf Machbarkeit und Sicherheit geprüft und wenn möglich eingearbeitet. Die folgende Ausführungsplanung sowie die geprüfte Bauplanungsunterlage basiert in Übereinstimmung mit den technischen Regelwerken auf diesem Abstimmungsstand.

Dem Hinweis auf eine Veränderung der Geschwindigkeiten wird durch die Auswertung der von Dialog-Displays ermittelten Geschwindigkeiten nachgegangen. Die Geräte erfassen beide Fahrtrichtungen. Die Geschwindigkeitsdaten werden sowohl vor als auch nach der Umgestaltung ausgewertet. Der Bericht zur Auswertung eines Gerätes liegt vor und ist als Anlage beigefügt.

Im Auftrag  
Kaptain

Audit	Prüfergebnis
<p><u>Allgemeine Hinweise</u>  An der Einmündung Columbiadamm/Friesenstraße beginnt die Tempo 30-Zone. Im gesamten weiteren Verlauf der Friesenstraße über vier Knotenpunkte ist die Straße vorfahrtsberechtigt ausgewiesen, um dem Linienbusverkehr (Linie 248) zu bevorzugen. Die Gestaltung sowie die vorhandene Längsneigung können im Zusammenhang mit der Vorfahrtsberechtigung zu höheren Geschwindigkeiten führen. Auch die vorgesehene Gestaltung mit Einengung der Fahrbahn wird das Problem nicht grundsätzlich lösen.  Es wäre zu prüfen, ob die Tempo 30-Zonen-Regelung zu Gunsten von Einzelausweisungen mit 30 km/h (Z 274 - 53) verändert wird.</p>	<p>Die Einzelausweisung der Seitenstraßen wurde auf Druck aus dem bezirklichen politischen Raum zu Gunsten der Zonen-Regelung geändert, um das gesamte Gebiet einheitlich als „Tempo-30-Zone“ auszuweisen. Daran soll festgehalten werden. Zur Überprüfung, ob sich durch die Maßnahme die Geschwindigkeiten erhöhen, wird eine Vorher-Nachher-Untersuchung als Kontrolle durchgeführt. Dazu sind in nördlicher und südlicher Fahrtrichtung Dialog-Displays aufgestellt, welche die Geschwindigkeiten erfassen. Sollte sich zeigen, dass sich die Geschwindigkeiten signifikant erhöhen, sind Gegenmaßnahmen beabsichtigt.</p>
<p>Zudem sollte geprüft werden, die einmündenden Straßen in die Friesenstraße im Zusammenhang mit den vorgesehenen Einengungen als Aufpflasterung auszuführen. Damit wäre die Vorfahrtsregelung auch ohne zusätzliche Beschilderung eindeutig geregelt. Das würde zur eindeutigen und sicheren Verkehrsführung beitragen.</p>	<p>Die Vorfahrtregelung ist durch Beschilderung angezeigt. Es ist nicht beabsichtigt die Vorfahrtregelung weiter zu unterstreichen, um einen Anstieg der Geschwindigkeiten auf der Friesenstraße nicht zu begünstigen.  Die vorgeschlagenen Aufpflasterungen hätten zur Folge, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Beseitigung des Niederschlagswassers zu erheblichen Mehraufwendungen führen,</li> <li>• das Ein- und Ausfahren aus den Seitenstraßen zu neuen Geräuschmissionen führen und</li> <li>• Zweiradfahrer den 3 cm Bordauftritt beim Abbiegen überwinden müssten.</li> </ul> <p>Zudem macht ein Niveauunterschied zwischen Fußweg und Fahrbahn den Fußgänger auf den Verkehr aufmerksam. Durch die Aufmerksamkeit sollen Kollisionen mit dem fließenden Verkehr vermieden werden.  In der Planung sind Denkmalschutzaspekte einbezogen worden. Das gründerzeitliche Straßenbild ist geschützt und soll möglichst erhalten werden. Dem würden Aufpflasterungen als fremdes Gestaltungselement entgegenwirken.</p>
<p><u>Fußgängerverkehr</u>  (1) Die vorgezogenen Borde am Bauanfang und am Kilometer 0+090 lassen mit der vorgesehenen Gestaltung vermuten, dass es sich um Querungsstellen handeln könnte. Der Bordauftritt wäre dafür zu hoch und damit stünden die vorgesehenen Bäume in direkter Laufrichtung. Dies kann dazu führen, dass die Fahrbahn nicht direkt gequert wird und wäre daher ein Unfallrisiko für Fußgänger, insbesondere Personen mit eingeschränkter Mobilität. Hier ist eine eindeutige Gestaltung (Baumscheibe oder Fußgängerquerung) erforderlich.</p>	<p>Das Queren von Fußgängern der Friesenstraße zwischen Columbiadamm und Jüterbogger Straße ist nicht notwendig, da auf der östlichen Straßenseite keine Ziele vorhanden sind. Hier befindet sich nur die geschlossene Einfriedung der Polizeidirektion. Zielverkehr entsteht erst am Columbiadamm (gesichert mit einer Lichtzeichenanlage) und an der Jüterbogger Straße (gesichert als Fußgängerüberweg). An der Schwiebuser Straße ist eine Querung nicht erwünscht, da die Querenden direkt aus dem Schatten vor bzw. hinter dem Bus auf die Fahrbahn treten und sich somit gefährden. Die vorgezogenen Borde an den genannten Kilometern sollen den Straßenraum der Friesenstraße einengen, um indirekt das Geschwindigkeitsverhalten der Autofahrer zum langsamen Fahren zu beeinflussen.</p>

Audit	Prüfergebnis
<p>Es sollte geprüft werden, ob entsprechend EFA 2002 die Anlage von Querungsstellen im Abstand von ca. 50 m aus Sicherheitsgründen und für mobilitätseingeschränkte Personen vorgesehen werden kann. Damit kann verhindert werden, dass Fußgänger unkontrolliert zwischen den parkenden Fahrzeugen die Fahrbahn queren.</p>	<p>Über die bereits vorhandenen sind keine weiteren Querungsstellen geplant, da hierzu der notwendige Bedarf nicht prognostiziert wird.</p>
<p>(2) Die vorgesehenen bzw. vorh. Baumpflanzungen beidseitig an den (möglichen) Querungsstellen behindern die Sicht. Daher ist die Sichtbeziehung zu überprüfen und ggf. auf Baumpflanzungen an diesen Stellen zu verzichten.</p>	<p>Die im Abschnitt zwischen der Schwiebusser Straße und dem Columbiadamm geplanten seitlichen Aufweitungen sind keine Querungsstellen und werden auch nicht entsprechend ausgebildet. Diese dienen der optischen Einengung der Fahrbahn und wirken als geschwindigkeitsdämpfende Elemente. Dazu dienen auch die darauf geplanten Baumpflanzungen. Es besteht hier kein Querungsbedarf (s.o). Daher soll an der Planung festgehalten werden. Ob an den geplanten Querungsstellen im übrigen Straßenabschnitt Sichtbehinderungen auftreten, wird geprüft.</p>
<p>(3) An der Haltestelle Schwiebusser Straße Richtung Bergmannstraße ist die geplante Bordhöhe im Bereich der Fahrbahnquerungsstelle mit 10 cm ausgewiesen. Das entspricht nicht den Ausführungsvorschriften für Fußgängerquerungsstellen und ist zu ändern. Das könnte sonst dazu führen, dass mobilitätseingeschränkte Personen nicht auf den Fußweg gelangen können.</p>	<p>Siehe Punkt 1. Auf Grund des Hinweises ist der Bordauftritt auf der östlichen Seite auch auf 10 cm anzuheben, um Gefährdungen – insbesondere von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen - auszuschließen. Eine abgesenkte Querung ist südlich der Schwiebusser Straße geplant.</p>
<p>Grundsätzlich ist an den Knotenpunkten eine ausreichende Breite der Fußgängerquerungen von mind. 5 m einschließlich der Bordabsenkung herzustellen, um eine sichere Querung von Fußgängern zu gewährleisten. Diese Querungsstellen sollten entsprechend den Vorschriften nicht in den Radienbereichen liegen. Bei der Mittelinsel Arndtstraße fehlt die taktile Führung für die mobilitätseingeschränkten Personen.</p>	<p>Die Breite der Querungshilfen ist dem erwarteten Bedarf angepasst. Dieser rechtfertigt nicht eine Breite von 5 Metern. Es sind auch nur Querungshilfen und keine Fußgängerüberwege. Die Überquerungsstellen werden nach Pkt. 3(3) Ausführungsvorschrift Geh- und Radwege angelegt. Somit ist die taktile Führung mit Mosaikpflaster ausgewählt worden.</p>
<p>Hinweise: Die Ortsbesichtigung hat ergeben, dass gegenwärtig in den Ausrundungen der Knotenpunktsarme mehrere Poller vorhanden sind. Auf diese Poller wurde verzichtet. Es sollte geprüft werden, ob aus Verkehrssicherheitsgründen wieder Poller gesetzt werden sollten, um das Befahren der Gehwege zu verhindern.</p>	<p>Das Aufstellen von Pollern erfolgt nach tatsächlichen Erfordernissen während des Baufortschritts. Entsprechende Mengen sind in der Ausschreibung der Bauleistungen enthalten.</p>
<p>Auf der gesamten Länge von 500 m sind verschiedene Fußgängerquerungsarten vorgesehen. Damit wird die Begreifbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer eingeschränkt und stellt mögliche Gefahrenquellen dar. Es ist zu prüfen, ob eine einheitliche Form der Querungsmöglichkeiten auf dem gesamten Straßenabschnitt ausgebildet werden kann. Der einzige und einseitige Fußgängerüberweg im Bereich Fidicinstraße - Jüterboger Straße ist nicht nachvollziehbar.</p>	<p>Die nunmehr vorliegende Planung ist das Ergebnis der mehrfachen Öffentlichkeitsbeteiligung, die sich in Abstimmung mit der Verwaltung dafür ausgesprochen haben. Der vorhandene Fußgängerüberweg im Bereich Fidicinstraße und Jüterboger Straße ist begründet aufgrund der vorhandenen Haltestellennähe und dem daraus resultierendem gebündelten Querungserfordernissen aus dem Ziel- und Quellverkehr der benachbarten Wohnquartiere sowie der Kfz-Zulassungsstelle. Gehwegvorstreckungen, Mittelinseln und Fußgängerüberwege sind gängige, in der Öffentlichkeit allgemein verständliche und im Berliner Stadtbild vielfältig angewandte Formen für Querungshilfen. Aufgrund der verschiedenen Formen ist es möglich, gut auf die vorhandenen unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten reagieren zu können. Die Notwendigkeit der Verwendung einer einheitlichen Form wird daher nicht gesehen.</p>

Audit	Prüfergebnis
<p><u>Radverkehr</u>  (4) Bei der Ortsbesichtigung wurde festgestellt, dass insbesondere auf der Ostseite im Bereich ab W.-Alexis-Straße bis Bergmannstraße ein hoher Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten besteht. Die Fahrräder wurden auf den Gehwegen als auch auf der Fahrbahn an den vorhandenen Pflanzkübeln und Bäumen abgestellt. Dies führt zu Behinderungen und Gefährdungen insbesondere für Fußgänger und auch mobilitätseingeschränkte Personen. Deshalb ist zu prüfen, inwieweit neue Fahrradabstellmöglichkeiten (Bügel) geschaffen werden könnten.</p>	<p>Das Aufstellen von Fahrradabstellmöglichkeiten erfolgt nach tatsächlichen Erfordernissen während des Baufortschritts. Entsprechende Mengen sind in der Ausschreibung der Bauleistungen enthalten</p>
<p>Hinweis: Das bei der Ortsbesichtigung beobachtete widerrechtliche Befahren der Gehwege durch Radfahrende ist heute ein Verkehrssicherheitsproblem. Durch den Umbau der Friesenstraße insbesondere die Asphaltierung der Fahrbahn und die durchgängige Bordführung sollte dieser Konflikt entschärft werden. Somit wird ein verkehrssicheres Angebot für den Radverkehr geschaffen.</p>	
<p><u>Kfz-Verkehr</u>  (5) Auf der östlichen Seite der Friesenstraße befinden sich zwei Grundstückszufahrten. Nur eine ist baulich erkennbar. Vor beiden sind jedoch Parkmöglichkeiten ausgewiesen. Das ist ein Konflikt, der behoben werden muss.</p>	<p>Notwendige Grundstückszufahrten werden entsprechend gestaltet und vor diesen keine Parkmöglichkeiten ausgewiesen. Vor nicht genutzten Grundstückszufahrten ist eine Änderung der Pflasterrichtung geplant. Dies ist aber im Plan so nicht erkennbar, wird aber so ausgeführt.</p>
<p>(6) Die Schwiebusser Straße verbleibt an der Einmündung zur Friesenstraße in ihrer alten Breite. Hier befinden sich die beiden Bushaltestellen. Eine Einengung der Querung der Schwiebusser Straße sollte geprüft werden, um mehr Platz für die Fußgängerquerungsstellen zu gewinnen und gleichzeitig die untergeordnete Bedeutung der Schwiebusser Straße gegenüber der Friesenstraße hervorzuheben. Damit würde die Schwiebusser Straße wie die anderen Einmündungen gestaltet werden und damit auch eine Einheitlichkeit und bessere Greifbarkeit erreicht werden können.</p>	<p>Die Fahrbahn in der Schwiebusser Straße ist ca. 9,0 m breit. Vorstreckungen in der Schwiebusser Straße wären jeweils 1,50 m breit. Bei breiteren Vorstreckungen müssten in die Schwiebusser Straße rechtsabbiegende Fahrzeuge aufgrund der vorhandenen Schleppkurve rückwärts in die Friesenstr. in den Haltestellenbereich zurücksetzen, wodurch Gefährdungen und Verkehrsbeeinträchtigungen entstehen können. Zudem würden breitere Gehwegvorstreckungen die Vorfahrtberechtigung der Friesenstraße weiter unterstreichen. Dies ist nicht beabsichtigt, um einen Anstieg der Geschwindigkeiten auf der Friesenstraße nicht zu begünstigen.</p>
<p>(7) Bei der Ortsbesichtigung wurde im Bereich zw. Arndtstraße und Bergmannstraße festgestellt, dass durch Lieferverkehr und ruhenden Verkehr der übrige Verkehr behindert wird. Durch die Neugestaltung mit der vorgesehenen Mittelinsel ist die Anlage eines durchgehenden Parkstreifens in diesem Bereich nicht möglich. Die dadurch vorhandene Aufweitung der Fahrbahn wird dazu führen, dass unkontrolliertes Parken stattfindet. Damit kann die Befahrbarkeit (auch für den Bus) nicht gewährleistet werden. Dieser Abschnitt sollte unter Verkehrssicherheitsaspekten überprüft werden. Das betrifft die Fußgängerquerung (Mittelinsel), die Bordführung, die Baumstandorte, die Anlagen des ruhenden Verkehrs und die Tiefgaragenzufahrt (Friesenstraße 2) und steht im Zusammenhang mit dem Stauraumbereich der Zufahrt zur Bergmannstraße.</p>	<p>Für den Markt an der Bergmannstraße gibt es eine Lieferzone am westlichen Fahrbahnrand. Ansonsten sind nur kleine Läden vorhanden, die allenfalls kurzzeitig in kleinerem Umfang beliefert werden müssten, was über die regulären Möglichkeiten auch ohne weitere Lieferzonen abzudecken ist.</p>

<b>Audit</b>	<b>Prüfergebnis</b>
<p><u>ÖPNV</u>  (8) Im Bereich der Bushaltestellen Schwiebuser Straße ist keine sichere Querungsmöglichkeit für Fußgänger vorhanden (siehe auch Punkt 3).</p>	<p>Siehe Punkt 1 und 3. Auf der östlichen Seite der Friesenstraße zwischen Columbiadamm und Jüterboger Straße gibt es keine Anlieger, die man erreichen muss. Die gesicherten Querungen an der Jüterboger Straße und Columbiadamm sind ausreichend.</p>

#### Anlagen

- Sicherheitsaudit
- Bericht Auswertung Dialog-Displays