Auditbericht: Friesenstraße zwischen Columbiadamm und Bergmannstraße

Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung:	Fahrbahnerneuerung Friesenstraße vom Columbiadamm bis Bergmannstraße im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
Aufsteller:	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
Entwurfsbearbeitung:	Ingenieurbüro Wosnitza und Knappe
Entwurfsphase/Auditphase:	geprüfte Bauplanungsunterlage
Aufstelldatum:	21.07.2016
Auditierte Unterlagen:	Lageplan, M.: 1 : 250 (Columbiadamm bis Bergmannstraße)
Ortsbesichtigung:	12.05.2017
Besonderheiten:	Die Fahrbahnerneuerung ist eine Maßnahme der Lärmminderungsplanung. Gleichzeitig soll eine geschwindigkeitsreduzierende und verkehrssichere Gestaltung erfolgen.

Auditoren

Name/ Dienststelle:	externer Auditor
	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr u. Klimaschutz IV B
	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr u. Klimaschutz IV A
	Wir versichern, dass wir nicht an der Planung des Vorhabens beteiligt waren.
Datum, Unterschrift:	Berlin, den 31.05.2017

Detaillierte Projektangaben

Bezeichnung:	Fahrbahnerneuerung in der Friesenstraße vom Columbiadamm bis Bergmannstraße im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
Art der Baumaßnahme:	Umbau der Friesenstraße
Länge:	500 m
Querschnitt Bestand:	ca. 6,50 m Fahrbahn mit beidseitigen ca. 2,30 m breiten Parkstreifen und beidseitigen ca. 3,00 m breiten Gehwegen, zgl. teilweise Bauscheiben bzw. Pflanzkübeln
Querschnitt Planung:	Fahrbahnen 6,50 bis 7,00 m beidseitig Park-Baumstreifen von ca. 2,30 m beidseitig Gehwege wie Bestand außer an den Knotenpunkten (hier Anpassungen)
Verkehrsstärken:	Bestand: zw. ca. 9.000 und 10.000 Kfz/24 h werktags mit 2 % Lkw-Anteil (> 3,5 t) und ca. 200 Busse im Querschnitt (Zählungen 2013 und 2014) Prognose: leichter Rückgang
Straßenkategorie:	übergeordnete Straße (Verbindungsfunktionsstufe IV) in Bestand und Planung; Wohngebietssammelstraße
Entwurfsgeschwindigkeit:	50 km/h (30 km/h wegen Lärmminderung)
Baukosten:	1,6 Mio €
Für das Audit hinzugezogene Regelwerte:	ERA 2010 RASt 06 AV Geh- und Radwege ESAS Regelpläne des Landes Berlin EFA 2002 EAÖ Empfehlungen für die Anlagen des ÖPNV

Auditergebnis

Bei der Auditierung des o. g. Projektes wurde Folgendes festgestellt:

Allgemeine Hinweise

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 bevorrechtigen. 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.

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.

Fußgängerverkehr

(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. 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.

(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.

(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.

Grundsätzlich ist an den Knotenpunkten eine ausreichende Breite der Fußgängerquerungen von mind. 5 m einschließlich der Bordabsenkung herzustellen, um ein

sicheres 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.

Hinweise:

Die Ortsbesichtigung hat ergeben, dass gegenwärtig in den Ausrundungen der Knotenpunktsarmen 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.

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 FGÜ im Bereich Fidicinstraße - Jüterboger Straße ist nicht nachvollziehbar.

Radverkehr

(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.

Hinweis: Das bei der Ortsbesichtigung beobachtete widerrechtliche Befahren der Gehwege durch Radfahrende ist heute ein Versichersicherheitsproblem. 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.

Kfz-Verkehr

(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.

(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

Fußgängerquerungsstelle 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 Begreifbarkeit erreicht werden können.

(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.

ÖPNV

(8) Im Bereich der Bushaltestellen Schwiebusser Straße ist keine sichere Querungsmöglichkeit für Fußgänger vorhanden (siehe auch Punkt 3).

Bild 1
Friesenstraße (Baubeginn), Blickrichtung Nord

Bild 2
Friesenstraße, Blickrichtung Columbiadamm

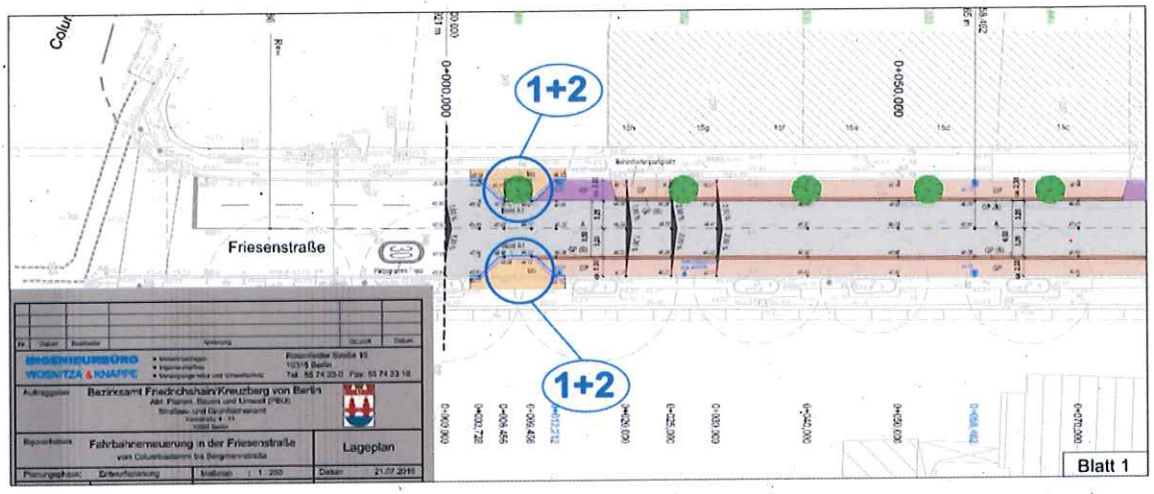
Bild 3
Grundstückszufahrt Ostseite

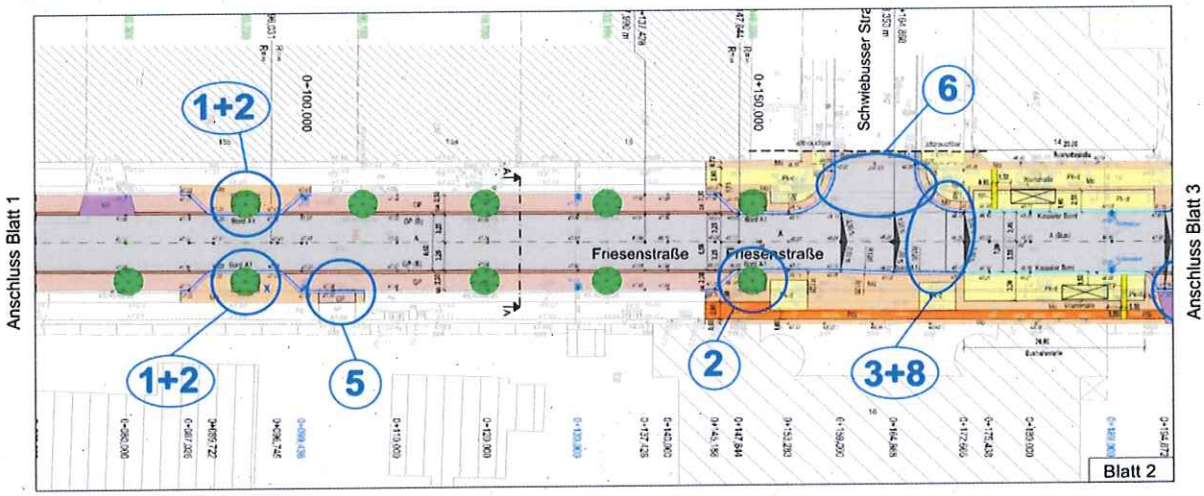
Bild 4
Fußgängerüberweg in der Friesenstraße, Höhe Fidicinstraße

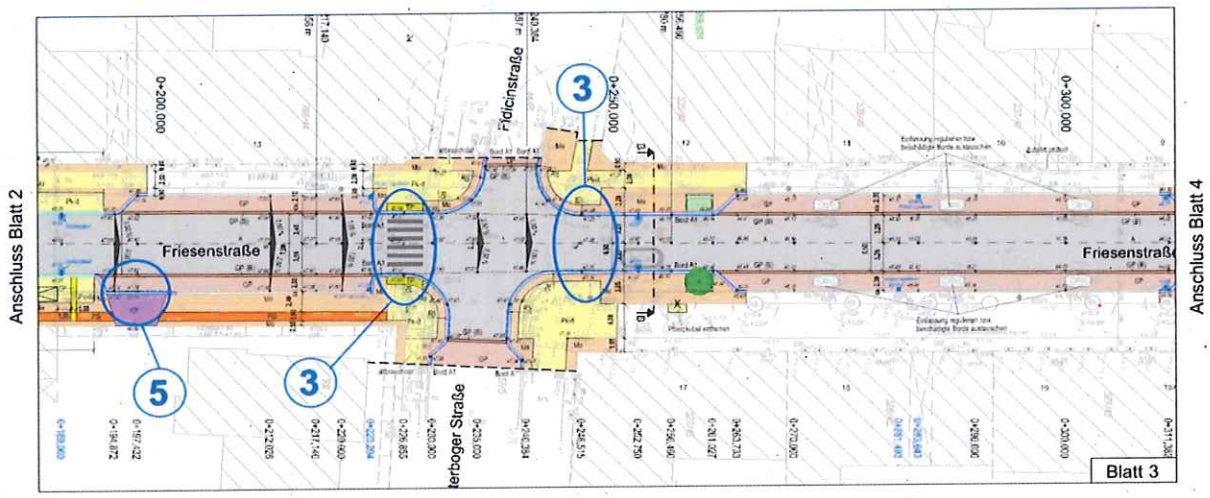
Bild 5
Blickrichtung Bergmannstraße, ungeordnetes Fahrradabstellen

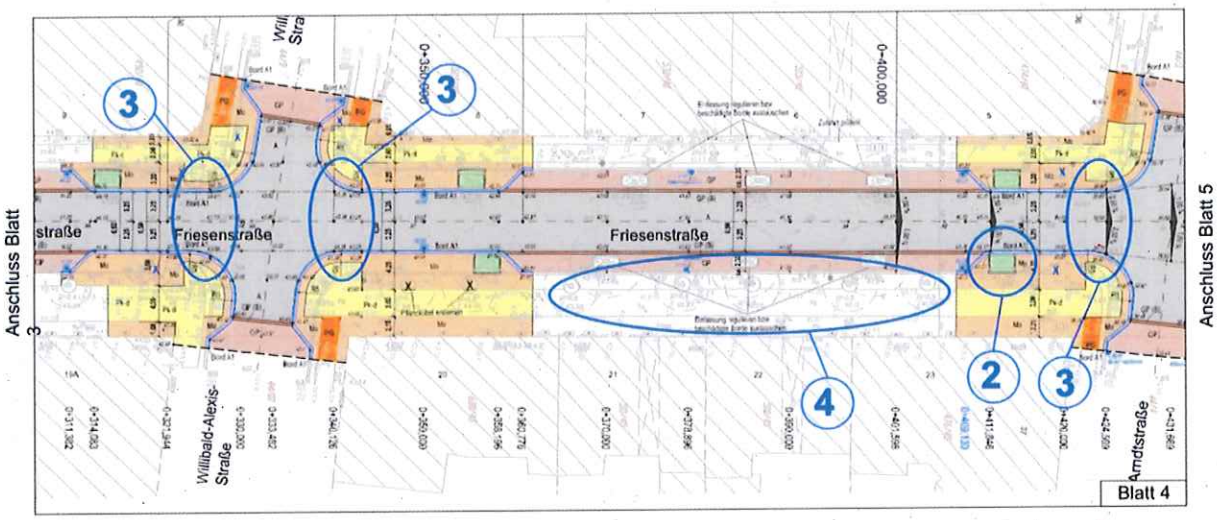
Bild 6
Bauende: Knotenpunkt Bergmannstraße (Zufahrt), Blickrichtung Süd

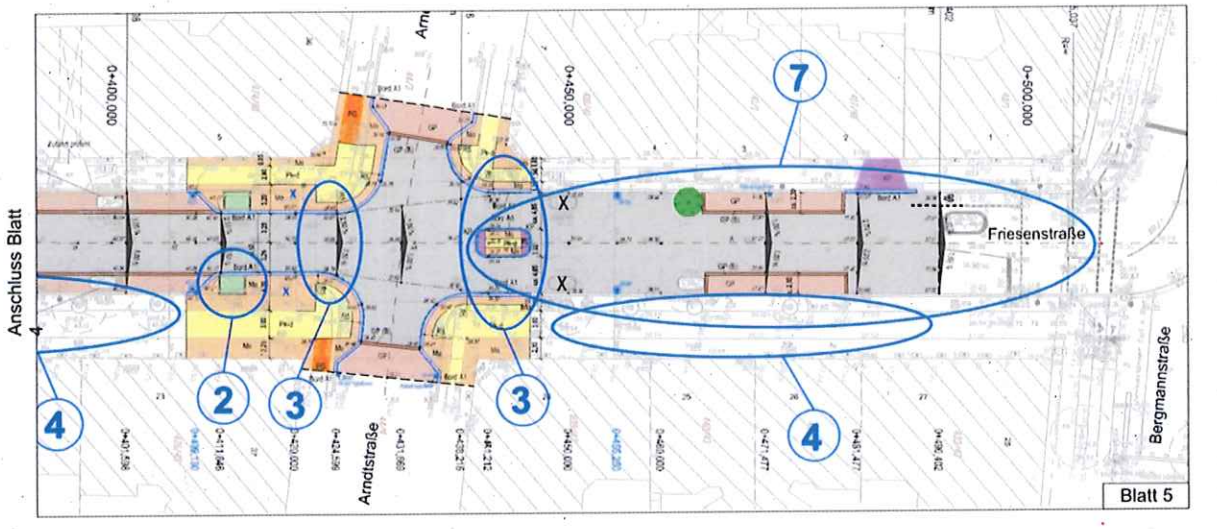
PLAN


1+2
1+2
Friesenstraße
0+000,000
0+050,000
Anschluss Blatt 2
Blatt 1
Fahrbahnerneuerung in der Friesenstraße
Lageplan


1+2
1+2
5
0+100,000
0+150,000
Friesenstraße
Friesenstraße
Schwiebusser Str
6
2
3+8
Anschluss Blatt 1
Anschluss Blatt 3
Blatt 2


0+200,000
0+250,000
0+300,000
Fidicinstraße
Friesenstraße
Friesenstraße
3
5
3
Anschluss Blatt 2
Anschluss Blatt 4
Blatt 3


Anschluss Blatt 3
Anschluss Blatt 5
Friesenstraße
Friesenstraße
Willibald-Alexis-Straße
Arndtstraße
Blatt 4
3
3
4
2
3


Anschluss Blatt 4
Friesenstraße
Arndtstraße
Bergmannstraße
Blatt 5
7
4
2
3
3
4

Aufwand je Auditor

Vorbereitung/Beschaffung Unterlagen	2 Stunden
Ortsbesichtigung	3 Stunden
Auditierung	6 Stunden