



*Begegnungszone Maaßenstraße*

# LEITFADEN ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG IN KIEZEN

## STRAßENGESTALTUNG IM TRENNUNGS- BZW.

## MISCHUNGSPRINZIP

Senatsverwaltung  
für Umwelt, Mobilität,  
Verbraucher- und Klimaschutz

**BERLIN**



# IMPRESSUM

HERAUSGEBER  
Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität,  
Verbraucher- und Klimaschutz  
Abteilung Verkehr

Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin  
[www.berlin.de/sen/umvk/](http://www.berlin.de/sen/umvk/)

Tel.: +49-(30)-9025-0  
Fax: +49-(30)-9025-1050

IHRE ANSPRECHPARTNER  
Merlin Pitz-IV F 34: Förderung des Fuß- und Radverkehrs; Fußverkehrsförderung  
Steffi Windelen-KRF 4: Koordinierungsstelle Rad- und Fußverkehr

Mail: [kiezblocks@senumvk.berlin.de](mailto:kiezblocks@senumvk.berlin.de)

STAND  
04/2023

**BILDNACHWEISE**

SenUMVK

Alle Bilder

# INHALT

Vorwort.....	4
1 Trennungsprinzip.....	5
2 Mischungsprinzip.....	6
3 Mischverkehrsfläche unter Beibehaltung der Borde .....	8

# VORWORT

Den Leitfaden zur Verkehrsberuhigung in Kiezen und zur Einrichtung von Kiezblocks ergänzen verschiedene themenspezifische Steckbriefe.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, wie die Fahrbahn und der Gehweg voneinander abgegrenzt werden können. In diesem Steckbrief werden drei Möglichkeiten zur Abgrenzung von Gehweg und Fahrbahn dargestellt:

1. Trennungsprinzip
2. Mischungsprinzip
3. Mischverkehrsfläche unter Beibehaltung der Borde

# 1 TRENNUNGSPRINZIP

Beim Trennungsprinzip wird der Gehweg durch eine bauliche Trennung von der Fahrbahn getrennt. Dies kann z.B. mit Borden, Rinnen oder Muldenrinnen erfolgen, es kann jedoch auch auf Hochborde verzichtet werden.

In den vom Land Berlin eingeführten und damit geltenden Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen 2006 (RASt 06) sind die verschiedenen Möglichkeiten beschrieben, so auch **die Variante, dass beim Trennungsprinzip auf Hochborde verzichtet werden kann**, wenn Maßnahmen der Geschwindigkeitsdämpfung vorgesehen sowie eine ausreichende Dimensionierung der Gehwege und Fahrbahn gewährleistet werden kann.<sup>1</sup> **Dieser Ansatz gilt auch für die Umgestaltung von Knotenpunkten, z.B. mit Diagonalsperren.**

Die Fahrbahntrennung kann in diesem Fall beispielsweise durch Markierungen am Seitenrand, Sperrpfosten, (Leucht-) Nägel, Plastikteiler, auf die Straße zu klebende Betonborde oder teilentseigelte Flächen<sup>2</sup> erzielt werden. Aus Gründen der Separierung zählen Sperrpfosten dabei sicherlich zu den wirksamsten Maßnahmen. Diese bilden aber aus Gründen der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit die ungünstigste Lösung (von blinden- und sehbehinderten Menschen nicht erkennbar, das Gleiche gilt für Betonborde). Bei Betonborden ist zusätzlich das Thema der Entwässerung, Reinigung, Winterdienst und Rettungsfahrzeuge zu beachten. Hier ist eine Abwägungsentscheidung zu treffen, welche Trennungselemente auszuwählen sind.

<sup>1</sup> RAST 06, Abs. 6.1.1.1:

„Beim Trennungsprinzip wird für den Fahrverkehr eine in der Regel durch Borde, Bordrinnen oder Rinnen baulich abgetrennte Fahrbahn geschaffen. Der Verzicht auf Hochborde wirkt sich für die Überquerbarkeit und gestalterisch positiv aus, setzt aber immer Maßnahmen der Geschwindigkeitsdämpfung sowie die ausreichende Dimensionierung der Gehwege und Fahrbahnen voraus, um die verkehrsrechtliche Zuweisung von Flächen beim Trennungsprinzip funktional zu gewährleisten.“

RAST 06 Abs. 6.1.3:

„Die Trennung der Fahrbahn von den Seitenräumen muss deutlich erkennbar sein. Dies ist **grundsätzlich** mit Borden, Bordrinnen und Muldenrinnen erreichbar.“

<sup>2</sup> Für teilentseigelte Flächen ist zu beachten, dass diese als Ausgleichsmaßnahmen für größere Bauvorhaben mit der Notwendigkeit von Ersatzgrünflächen in Betracht gezogen werden können und in diesem Fall eine Finanzierung der Baukosten vom Bauherren möglich ist.

## 2 MISCHUNGSPRINZIP

Beim Mischungsprinzip soll die Nutzung des Straßenraums durch verschiedene Gruppen und Nutzungen verkehrssicher in einer höhengleichen Ausbildung umgesetzt werden. Der Straßenraum wird höhengleich ohne Trennung in Gehweg und Fahrbahn gestaltet. Alle Nutzer der Straße benutzen den gleichen Raum, zu Fußgehende erhalten zusätzlich geschützte Bereiche, z.B. an den Rändern.

Dafür sind bestimmte Voraussetzungen zu prüfen und zu beachten. Die RASt 06 schlägt hier vor, dass die Verkehrsstärken unter 400 Kfz/h in der Stunde liegen und eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger angeordnet werden soll.<sup>3</sup> Insbesondere für verkehrsberuhigte Bereiche bietet sich das Mischungsprinzip an.



Abbildung 1: Verkehrsberuhigter Bereich Haasestraße im Mischungsprinzip

Aus Sicherheitsgründen sollen zum Schutz der Fußgänger- insbesondere vor Hauseingängen und entlang von Gebäuden, die unmittelbar an den Straßenraum angrenzen - Flächen vorhanden sein, die für Kraftfahrzeuge nicht befahrbar sind.<sup>4</sup> In der Praxis führt dies in der Regel zum Anlegen von Gehbereichen an den Seitenrändern, die durch Elemente wie z.B. Baumscheiben, entsiegelte Flächen, Straßenlaternen, Radbügel etc., aber auch abmarkierte Kfz-Parkflächen von Kfz geschützt sind.

In Berlin wurde die Variante des Mischungsprinzips mit höhengleicher Ausbildung bisher nur an wenigen Stellen der Stadt, meist in Neubaugebieten umgesetzt (z.B. in der Haasestraße im Friedrichshain, siehe Abbildung 1), da der Umbau von Bestandsstraßen hohe Kosten verursacht.

In zu verkehrsberuhigten Bereichen umgewandelten Nebenstraßen wurde in vielen Fällen aus Kostengründen ein Umbau zum Mischungsprinzip nicht umgesetzt. Diese sind nur am Verkehrszeichen von Tempo 30-Zonenstraßen zu unterscheiden, wie die nachfolgende Abbildung zeigt:

<sup>3</sup> RASt 06, Abs. 5.1.2:

Fahrbahnen im Mischungsprinzip oder mit weicher Separation werden nur bei Verkehrsstärken unter 400 Kfz/h und bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger eingesetzt.

<sup>4</sup> RASt 06, Abs. 6.1.1.11:

„Im Prinzip steht in Mischflächen allen Verkehrsteilnehmern der gesamte Straßenraum zur Verfügung. Aus Sicherheitsgründen sollen zum Schutz der Fußgänger- insbesondere vor Hauseingängen und entlang von Gebäuden, die unmittelbar an den Straßenraum angrenzen - Flächen vorhanden sein, die für Kraftfahrzeuge nicht befahrbar sind. Daher sollen die Fahrgassen und überwiegend als Gehflächen genutzten Bereiche in der Regel durch unterschiedliche Oberflächen (Material, Struktur, Farbe) gekennzeichnet werden. Diese Fahrgassen in Mischflächen sind in der Regel 3,00 m bis 4,50 m breit. ... Zur Dämpfung der Fahrgeschwindigkeit (siehe Kapitel 6.2) sollten Fahrgassen höchstens über eine Länge von etwa 50 m gleichförmig bzw. gradlinig verlaufen. Anzustreben ist die Schaffung städtebaulich begründbarer Raumfolgen mit ähnlicher Ausdehnung.“



Abbildung 2: Verkehrsberuhigter Bereich Falckensteinstraße mit Borden

### Wichtig:

Beim Mischungsprinzip muss insbesondere auf die Barrierefreiheit geachtet werden. Hierzu sind die entsprechenden Regelungen der AV Geh- und Radwege zu beachten, wonach auch bei Flächen im Mischungsprinzip stets eine geschützte Fläche für Fußgängerinnen und Fußgänger vorzusehen ist. Vom motorisierten Verkehr befahrbare Flächen sind taktil abzugrenzen (z.B. mit verschiedenen Steinen oder Blindenleitstreifen (siehe Abbildung 3).



Abbildung 3: Verkehrsberuhigte Straße in Barcelona mit Blindenleitstreifen in den Seitenbereichen



### 3 MISCHVERKEHRSFLÄCHE UNTER BEIBEHALTUNG DER BORDE

Um die Kosten gering zu halten, wurde an einigen Stellen im Stadtgebiet die Variante „Mischverkehrsfläche unter Beibehaltung der Borde“ in Straßenraumabschnitten getestet (siehe nachfolgende zwei Abbildungen). Bei einer solchen Umgestaltung werden Bereiche der Fahrbahn mit Trennungselementen ausgestattet, so dass die Bereiche jenseits der Trennung vom Kfz-Verkehr nicht mehr befahren werden können. Hier ist insbesondere das Beispiel Maaßenstraße zu nennen.

**Eine solche bauliche Umsetzung bietet sich insbesondere an, um die Ziele eines Kiezblocks kurzfristig umzusetzen.** Sie sollte aber nur die 1. Ausbauphase darstellen. Langfristig ist im Zusammenhang mit einem grundhaften Ausbau eine Umgestaltung des Straßenraums entsprechend den Anforderungen vorzusehen.

Für die Variante „Mischverkehrsfläche unter Beibehaltung der Borde“ bieten sich für Berlin die folgenden Varianten der Beschilderung an:

- Verkehrszeichen 325 Verkehrsberuhigter Bereich
- Verkehrszeichen 274.1-20 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

#### Wichtig:

Werden bei Umbauten zum Mischungsprinzip Borde beibehalten, sollten diese durch geschwindigkeitsdämpfende Begleitmaßnahmen unterstützt sowie aus Gründen der Barrierefreiheit zusätzliche Querungsmöglichkeiten vorgesehen werden. Ohne diese Begleitmaßnahmen besteht ansonsten die Gefahr, dass die Geschwindigkeitsbeschränkungen (Schrifttempo bzw. Tempo 20) nicht eingehalten und Zufußgehende somit einer erhöhten Gefahr ausgesetzt werden.



Abbildung 4: Maaßenstraße mit abgetrennten Flächen unter Beibehaltung der alten Borde



Abbildung 5: Falckensteinstraße mit höhengleicher Fläche in mittlerem Abschnitt

**Wichtig:**

Auch bei einer Mischverkehrsfläche unter Beibehaltung der Borde muss insbesondere auf die Barrierefreiheit geachtet werden. Vom motorisierten Verkehr befahrbare Flächen sind taktil abzugrenzen.



Abbildung 6: Barcelona: Mischverkehrsfläche unter Beibehaltung der Borde mit Blindenleitstreifen



Öffentlichkeitsarbeit  
Am Kölnischen Park 3  
10179 Berlin

[www.berlin.de/sen/umvk](http://www.berlin.de/sen/umvk)  
[twitter.com/senumvkberlin](https://twitter.com/senumvkberlin)  
[instagram.com/senumvkberlin](https://instagram.com/senumvkberlin)