

Entlassung der Zossener Straße und Friesenstraße aus dem Hauptnetz

Prüfung der umweltbezogenen Auswirkungen

Datum 17.03.2023

1. Einleitung	2
1.1. Ausgangslage und Ziele	2
1.2. Maßnahme	3
2. Auswirkungen auf relevante Belange	4
2.1. Grundlagen und Verkehrsmengen	4
2.2. Kfz-Erschließungsverkehr	4
2.3. Kfz-Rettungs- und Einsatzdienste	4
2.4. Kfz-Ver- und Entsorgung	5
2.5. Kfz-Verlagerungsverkehre im Gebiet	5
2.6. Kfz-Verlagerungsverkehre außerhalb des Gebiets	5
2.7. ÖPNV	6
2.8. Rad- und Fußverkehr	6
2.9. Lärm	6
2.9.1. Datenlage und Methodik	6
2.9.2. Ergebnisse	7
2.10. Luft	7
3. Abwägung	8
4. Abschließende Bewertung	10

Bearbeiter:

Simon Stolz, SGA I D

Felix Weisbrich, SGA AL

1. Einleitung

Die Achse Zossener Straße/Friesenstraße ist im übergeordneten Kfz-Netz der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Klimaschutz und Verbraucherschutz (SenUMVK) als Stufe IV (Ergänzungsstraße) eingeordnet.

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg verfolgt das Ziel, dass die Straßen Zossener Straße und Friesenstraße zwischen Columbiadamm und Gneisenaustraße aus diesem Netz entlassen werden. Zum Vorgehen und zur Aufteilung der Schritte zwischen Land und Bezirk liegt eine Anweisung von Staatssekretär Streese vom 18.06.2021 mit ergänzenden Hinweisen vom 19.08.2021 vor.

Demnach teilt der Bezirk der SenUMVK den Wunsch auf Entlassung eines Straßenabschnitts schriftlich mit. Dies ist durch ein Schreiben von Amtsleiter Herrn Weisbrich an Sts. Streese am 22.09.2021 erfolgt.

Die SenUMVK prüft in Schritt 1 aus Perspektive des Gesamtnetzes, ob der Straßenabschnitt für die Maschigkeit des übergeordneten Netzes aus Sicht der SenUMVK nicht zwingend erforderlich ist. Die verkehrliche Belastung inklusive der Umweltauswirkungen wird hierbei nicht betrachtet.

Der Bezirk prüft in Schritt 2 die umweltbezogenen Auswirkungen und muss bestätigen, dass die Auswirkungen der von ihm geplanten Maßnahme keine Unzuträglichkeiten oder unangemessenen Auswirkungen haben wird. Eine Bewertung der dieser Prüfung durch die SenUMVK erfolgt nicht.

Dann wird die SenUMVK die Straße ohne eigene/zusätzliche Prüfung der Auswirkungen aus dem übergeordneten Netz entlassen.

Dieser Bericht umfasst Schritt 2.

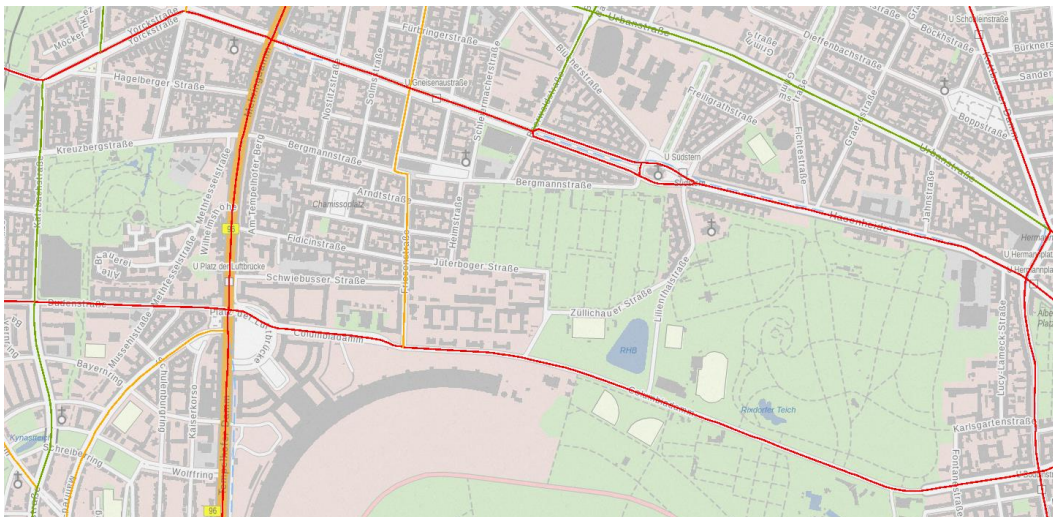


Abbildung 1: Übergeordnetes Kfz-Netz SenUMVK

1.1. Ausgangslage und Ziele

Nach Beschlusslage der Bezirksverordnetenversammlung (DS/1457/V vom 30.10.2019) ist der Durchgangsverkehr durch den Bergmannkiez zu unterbinden. Diese Beschlusslage deckt sich mit der Beurteilung und den Zielen des Bezirks und mit den wesentlichen Forderungen aus der Beteiligung. In einem umfangreichen Beteiligungsverfahren wurden zusammen mit Anwohnenden, Gewerbetreibenden, dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Planungsansätze entwickelt, wie der Bergmannkiez verkehrlich und freiraumplanerisch umgestaltet werden soll.

Auf Grundlage der Ergebnisse hat das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) ein Konzept zur Umsetzung von Maßnahmen entwickelt, die zu einer Verkehrsberuhigung, zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und zur Stärkung der Aufenthaltsqualität im gesamten Gebiet führen.



Abbildung 2: Planskizze zur zukünftigen Verkehrsorganisation Stand 2022

Umgesetzt wurden bereits das Begrenzen des Einfahrens auf Anliegerverkehre, Maßnahmen in der Bergmannstraße sowie die Einbahnstraßen in Nostitz- und Fidicinstraße (Stand 01/2023). In den nächsten Schritten sollen in Zukunft die weiteren Straßenzüge so gestaltet, dass Durchgangsverkehr effektiv unterbunden wird. Dies gilt insbesondere auch für die Achse Zossener Straße und Friesenstraße zwischen Columbiadamm und Gneisenausstraße.

1.2. Maßnahme

Die Achse Zossener Straße und Friesenstraße zwischen Columbiadamm und Gneisenausstraße soll für den Kfz-Durchgangsverkehr nicht mehr zu nutzen sein. Dies wird nicht nur über regelnde Verkehrszeichen zu erreichen sein, sondern über bauliche, technische oder signaltechnische Lösungen, im Folgenden „Sperrung“ genannt.

Die Lösung ist planerisch und technisch zu erarbeiten. Existierende Lösungsansätze sind vorhanden, aber noch keine Festlegung hierzu erfolgt. Auch die exakte Ortslage einer möglichen Sperrung ist noch offen.

Dabei sind folgende Randbedingungen zwingend zu beachten.

- Der notwendige Kfz-Erschließungsverkehr muss das Gebiet weiterhin erreichen können.
- Der Busverkehr der bestehenden Linie 248 muss die Sperrung mit der bestehenden Linienführung weiterhin passieren können.
- Der Rad- und Fußverkehr wird die Sperrung weiterhin passieren können.
- Rettungs- und Sonderverkehre müssen die Sperrung im Einsatzfall weiterhin passieren können.

2. Auswirkungen auf relevante Belange

Im Folgenden werden die Auswirkungen der Sperrung auf relevante Belange ermittelt und erläutert.

2.1. Grundlagen und Verkehrsmengen

Die Auswirkungen werden mittels einer Verkehrsmodellierung in PTV Visum ermittelt. In diese fließen aktuelle Verkehrsmengen sowie Zähldaten zum Durchgangsverkehr in der Zossener Straße/Friesenstraße ein. Auf Grundlage dieser Modellierung lassen sich nun die veränderten Verkehrsbeziehungen und die Auswirkungen der Sperrung betrachten.

Für den Nullfall, also den aktuellen Bestand, wurden dafür die Verkehrsmengen auf Grundlage der Verkehrsmengenkarte von 2019 errechnet. So sind aktuell in dem Bereich der Zossener Straße und der Friesenstraße für den eine Sperrung geplant ist zwischen ca. 8.600 bis 12.100 Kraftfahrzeuge an einem durchschnittlichen Werktag in 24 Stunden unterwegs. Der Durchgangsverkehr macht dabei den überwiegenden Anteil aus.

Auf den umliegenden Hauptverkehrsachsen rund um den Bergmannkiez liegt eine hohe Verkehrsbelastung von bis zu 46.900 Kfz/24h (Mehringdamm) vor.

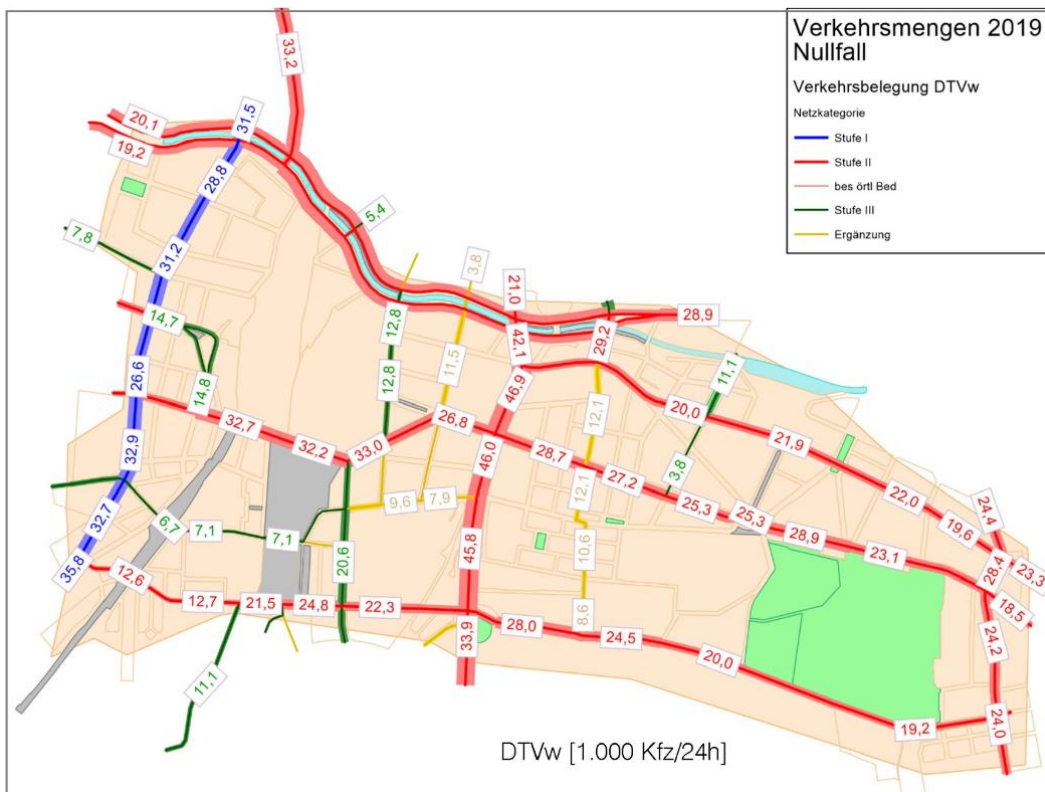


Abbildung 2: Verkehrsbelastung des Nullfalls [Kfz/Werktag]

2.2. Kfz-Erschließungsverkehr

Der Kfz-Verkehr wird alle Bereiche, die heute mit dem Kfz-Verkehr erreichbar sind oder erreichbar sein müssen, weiterhin erreichen. Gemäß Konzept ergibt sich jedoch ggf. ein andere Zu-/Ausgang zum Gebiet und damit andere Routen. Die Erschließung ist dadurch nicht beeinträchtigt.

2.3. Kfz-Rettungs- und Einsatzdienste

Die Sperrung wird von Fahrzeugen im Einsatz der Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienst und weiteren passierbar sein.

Dazu sind Lösungen vorzusehen. Der Bezirk konnte im Rahmen der Sperrungen am Lausitzer Platz und in der Körtestraße wichtige Erfahrungen sammeln, um an den dortigen versenkbaren Pollern Lösungen im Einvernehmen mit den Bedarfsträgern zu finden.

2.4. Kfz-Ver- und Entsorgung

Die Befahrbarkeit der Straßen im Gebiet für die öffentlich bestellte Ver- und Entsorgung bleibt gegeben (siehe Abschnitt 2.2). Ob die Sperre auch für die Fahrzeuge durch Sonderlösungen wie bei Rettungsfahrzeugen passierbar gemacht wird, kann noch entschieden werden, ist aber für die Bewertung nicht relevant.

2.5. Kfz-Verlagerungsverkehre im Gebiet

Die Sperre und die weiteren verkehrsorganisatorischen Maßnahmen bedeuten für den Quell- und Zielverkehr des Gebiets gemäß Konzept, dass alle Straßen weiterhin erreichbar bleiben, es ergibt sich jedoch ggf. ein anderer Zu-/Ausgang zum Gebiet und damit andere Routen. Eine beobachtbare oder nachvollziehbare Problemlage durch die bereits erfolgten verkehrsorganisatorischen Maßnahmen (Bergmannstraße, Nostitzstraße, Fidicinstraße) ist nicht aufgetreten.

Im Gegenteil ist zu erwarten, dass die Kfz-Belastung in den Straßen des Gebiets sinkt. Dies liegt daran, dass insbesondere auf kurzen Wegen der Rad- und Fußverkehr große Vorteile gegenüber der Wahl des Kfz haben wird. Auch auf mittleren Wegelängen verschieben sich die Reisezeitverhältnisse von der Kfz-Nutzung zur Rad- und ÖV-Nutzung.

2.6. Kfz-Verlagerungsverkehre außerhalb des Gebiets

Außerhalb des Bergmannkiezes verändern sich die Verkehrsbelastungen fast ausschließlich auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen signifikant, da diese zur Umfahrung genutzt werden. Die Sperrung führt dazu, dass sich der Durchgangsverkehr verlagert und die Strecke Zossener Straße/Friesenstraße nicht mehr zur Umfahrung belasteter Straßenzüge genutzt werden kann. Am Mehringdamm ist von einer Verkehrszunahme von 44.000 Kfz/24h um max. 8.500 Kfz/Werktag (max. +18,5%) und somit von einer Verschlechterung der Verkehrsqualität auszugehen. Der Mehringdamm verläuft parallel zur Zossener Straße und ist daher gut als Umfahrungsstraße geeignet. Auch auf der Yorckstraße und der Gneisenaustraße wird eine spürbare Verkehrszunahme durch Verlagerung prognostiziert. Auf allen anderen Strecken fällt die Verkehrszunahme geringer aus.

Auf einigen Streckenabschnitten ist aber auch von einer Verkehrsreduktion auszugehen. So nehmen zum Beispiel die Verkehrsmengen am Knoten Columbiadam/Friesenstraße stark ab, da dieser als Zubringer für die nun gesperrte Strecke diente.

Im Gutachten wurde neben dem oben beschriebenen Planfall 1 auch ein weiterer Planfall 2 modelliert, der Nachfrageeffekte durch die Maßnahme (vgl. Gutachten S. 21ff) durch lokal wirksame Maßnahmen (wie Parkraumbewirtschaftung, Verbesserung Radinfrastruktur) sowie durch stadtweite Anstrengung zum Modal Shift (vgl. SteP MoVe) berücksichtigt. Die hier genannten Zahlen verwenden jedoch im Sinne eines Worst-Case-Ansatzes den Planfall 1.

Die Verkehrsqualität ist auf dem Mehringdamm bereits im Bestand sehr schlecht. In den Spitzenstunden liegt die Verkehrsbelastung häufig über der Kapazität, sodass es zu regelmäßigen Rückstaus und Wartezeiten kommt. Die Kapazität leitet sich in innerstädtischen Netzen maßgeblich an den Knotenpunkten sowie den möglichen Grünzeiten an den Lichtsignalanlagen ab, sie kann im konkreten Fall kaum optimiert werden. Daher wird es voraussichtlich nicht zu einer relevanten Änderung des Verkehrszustands am Mehringdamm kommen. Die mangelnden Kapazitäten werden insbesondere in den Spitzenstunden einen

weiteren Nachfrageeffekt vom Kfz-Verkehr auf den ÖV, Fuß- und Radverkehr auslösen. Die oben genannten Zahlen zur Mehrbelastung können dadurch niedriger ausfallen.

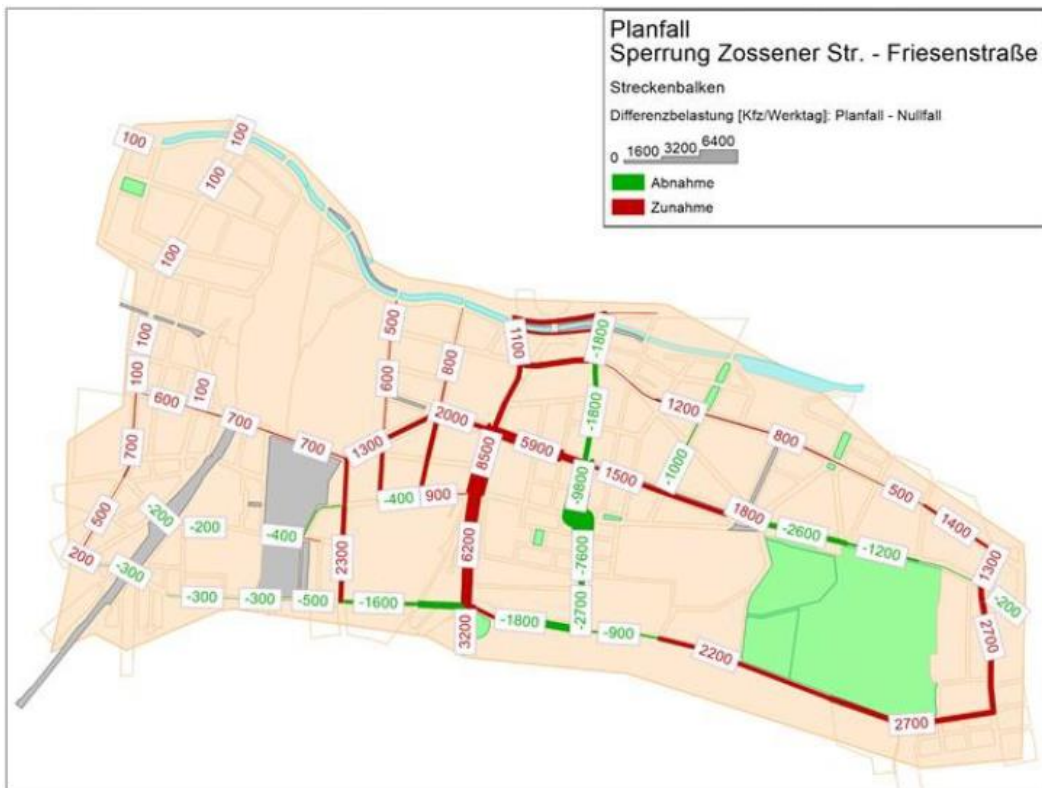


Abbildung 3: Differenz der Verkehrsbelastung (Kfz/Werktag) im Hauptstreckennetz

2.7. ÖPNV

Da der Busverkehr der bestehenden Linie 248 die Sperrung mit der bestehenden Linienführung passieren kann, sind keine grundlegenden Belange berührt. In Abhängigkeit der Wahl der Lösung sind ggf. kurze Verzögerungen an der Sperre möglich. Diese liegen aber voraussichtlich im Bereich der heutigen Wartezeiten an der LSA an der Markthalle sowie an Verzögerungen durch die Kfz-Belastung auf der Straße. Beides entfällt in Zukunft.

2.8. Rad- und Fußverkehr

Die Nutzbarkeit der Achse für den Rad- und Fußverkehr bleibt bestehen. Der Erschließung der anliegenden Bebauungen durch den Rad- und Fußverkehr wird nicht beeinträchtigt.

Die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr werden sich durch den prognostizierten Rückgang der Kfz-Verkehrsmengen (vgl. Abbildung 3) deutlich verbessern, da beide Verkehrsarten von geringen Kfz-Verkehrsmengen profitieren. Bessere Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr entspricht den Zielen des Landes Berlin und des Bezirks.

2.9. Lärm

Durch Sperrung verändern sich die Verkehrsmengen und daher auch die Lärmbelastungen im Gebiet. Diese Auswirkungen werden in einem überschlägigen Verfahren ermittelt.

2.9.1. Datenlage und Methodik

Verkehrslärm wird üblicherweise anhand eines aufwendigen akustischen Berechnungsmodells berechnet. In dieses gehen zahlreiche relevante Größen ein, die den Verkehr und die bauliche Umgebung beschreiben. Die Ergebnisgröße ist ein gemittelter Schalldruckpegel, angegeben als A-bewerteter Schalldruckpegel in Dezibel. Sollen nur die Veränderungen

der Lärmbelastung beispielsweise infolge einer Straßensperrung betrachtet werden, kann unter bestimmten Bedingungen von dem aufwendigen Verfahren abgewichen werden. Dies wurde mit der zuständigen Fachabteilung bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucherschutz und Klima abgestimmt.

Wenn die Parameter (bauliche Umgebung, Straßenoberfläche und -Steigung, zulässige Höchstgeschwindigkeit und Verkehrszusammensetzung konstant sind, ergibt sich die Änderung des Straßenverkehrslärmpegels allein aus der Änderung der Verkehrsmenge entsprechend folgender Gleichung:

$$\Delta L = 10 \cdot \lg \frac{n1}{n2} [dB]$$

ΔL = Änderung Schalldruckpegel

lg = Logarithmus zur Basis 10

n1 = Verkehrsmenge Nullfall

n2 = Verkehrsmenge Planfall

Für die Bewertung wird davon ausgegangen, dass sich die oben genannten Parameter nicht wesentlich verändern, insbesondere auf dem Mehringdamm, der als kritischster Bereich insbesondere zu untersuchen ist.

2.9.2. Ergebnisse

Straßenabschnitt	zwischen	Kfz/24h			Änderung dB(A) Null-Plan	
		Nullfall	Planfall1	Planfall2	Null-Plan1	Null-Plan2
Mehringdamm	Gneisenaustr-Kanal	46900	49400	46900	0,23	0,00
Mehringdamm	Bergmannstr-Gneisenaust	46000	54500	53900	0,74	0,69
Mehringdamm	Columbiadamm-Bergmannstr	45800	52000	51500	0,55	0,51
Columbiadamm	Mehringdamm-Friesenstr	28000	26300	26100	-0,27	-0,31
Columbiadamm	Friesenstr-Züllichauer Str	24500	23600	23600	-0,16	-0,16
Hermannstraße	Columbiadamm-Herman	24200	26900	26900	0,46	0,46
Gneisenaustraße	Mehringdamm-Zossener	28700	34700	34600	0,82	0,81
Gneisenaustraße	Zossener Str-Südstern	27200	28700	28700	0,23	0,23
Zossener Straße	Blücherstr-Gneisenaustr	12100	10300	10300	-0,70	-0,70
Zossener Straße	Gneisenaustr-Bergmanns	12100	2300	2300	-7,21	-7,21
Friesenstr	Bergmannstr-Fidicinstr	10600	3000	3000	-5,48	-5,48
Friesenstr	Fidicinstr-Columbiadamm	8600	5900	5900	-1,64	-1,64

Abbildung 4: Berechnung der Veränderungen des Lärmdruckes im Zuge der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Bergmannkiez

Die Bereiche, die direkt an den für den Durchgangsverkehr gesperrten Straßenzug angrenzen, profitieren sehr stark von der Sperrung. Teilweise ist von Pegelsenkung von bis zu 7,21 dB(A) auszugehen.

An einigen umliegenden Straßen mit einer gesteigerten Verkehrsmenge erhöhen sich zwar die Pegel, jedoch nicht in einer Art und Weise, die für das menschliche Gehör wahrnehmbar ist (die Wahrnehmungsschwelle für Pegeländerungen liegt bei ca. 1 dB(A))

Summarisch gleicht die Anzahl der Abschnitte mit einer resultierenden Lärmreduktion (6) den Abschnitten mit einer Lärmzunahme (6).

2.10. Luft

Durch die Sperrung verändern sich die Verkehrsmengen und damit einhergehend die Luftbelastung im Gebiet. Art und Ausmaß der Veränderung werden mittels einer Modellierung bestimmt, die durch die zuständige Fachabteilung bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucherschutz und Klima durchgeführt wurde. Deren Ergebnisse werden im Folgenden beschrieben.

Der Fokus lag auf dem Streckenabschnitt zwischen Hagelberger Straße und Yorkstraße des Mehringdamms, da hier die hier die Schadstoffbelastung im Bestand am höchsten ist. Die übrigen Streckenabschnitte können in der Betrachtung aufgrund von nur geringfügigen Änderungen zwischen Null- und Planfall vernachlässigt werden.

Am Mehringdamm besteht bereits heute durch hohe Kfz-Verkehrsmengen eine hohe Luftbelastung. Durch Verkehrsverlagerungseffekte als Folge der Sperrung ist von einer weiteren Zunahme auszugehen. Zwar werden aktuell bei Partikeln (PM) die Grenzwerte der 39. BImSchV laut Modellierung deutlich unterschritten, aber bei Stickstoffdioxid (NO₂) kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vorgeschriebenen Grenzwerte in den nächsten Jahren überschritten werde. Bei der Einführung der Maßnahme ist von einer Zunahme um ca. 6 Mikrogramm am Mehringdamm auszugehen. Eine Zunahme der Verkehrsbelastung stünde aktuell dem Ziel entgegen, die Schadstoffbelastung an diesem Ort zu verringern.

Gleichzeitig verbessert sich die Luftqualität in Berlin jedoch stetig, was u.a. an der Erneuerung der Kfz-Flotten liegt. Beide Effekte sind also gegeneinander aufzurechnen. Daraus kann sich eine Jahreszahl ergeben, ab der eine Grenzwertüberschreitung sicher ausgeschlossen werden kann.

Im Ergebnis der Modellierung zeigt sich, dass eine Grenzwertüberschreitung erst **ab dem Jahr 2025** sicher ausgeschlossen werden kann, da erst dann die NO₂-Konzentrationen im Nullfall mindestens 6 Mikrogramm unter dem Grenzwert von 40 Mikrogramm liegt. Bei einer früheren Einführung kann es zu einer Grenzwertüberschreitung kommen.

Hierbei handelt es sich um eine konservative Abschätzung, d.h. weitere Effekte, die die Umweltbelastung voraussichtlich verringern werden, wurden nicht berücksichtigt. Dies gilt z.B. zu möglichen Verkehrsminderung (vgl. StepMove) durch andere verkehrlich wirksame Maßnahmen. Auch wurden die aktuellen Konzentrationen der Vorbelastung aus dem Berliner Hintergrund zur sicheren Seite verwendet.

In der Bilanz ist davon auszugehen, dass mehr Straßenabschnitte emissionsschutzseitig entlastet als belastet werden.

3. Abwägung

Die Sperrung der Zossener Straße und Friesenstraße zwischen Columbiadam und Gneisenaustraße für den Kfz-Durchgangsverkehr trägt zur Erreichung der Ziele der Beschlusslage der Bezirksverordnetenversammlung (DS/1457/V vom 30.10.2019) bei. So wird der motorisierte individuelle Durchgangsverkehr durch diese Maßnahme konsequent unterbunden. Auch steht die Maßnahme mit dem Verkehrskonzept des Straßen- und Grünflächenamtes zum Bergmannkiez als Ergebnis des Beteiligungsprozesses im Einklang. Die Maßnahme durch die Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der Route führt zu einer höheren Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Die Lärm- und Luftbelastung kann deutlich gesenkt werden (siehe 2.8 und 2.9). Weiterhin wird der Fuß- und Radverkehr gefördert. Durch den verringerten Kfz-Verkehr sinkt die Anzahl möglicher Konfliktsituationen. Auch die Querungsbeziehungen werden sowohl für den Fußverkehr als auch für den (an der Bergmannstraße) querenden Radverkehr verbessert. So nimmt die Verkehrssicherheit zu. Die Maßnahme entspricht den Zielen des Berliner Mobilitätsgesetzes (vgl. insbesondere § 4 Abs. 3, 5 Abs. 1 MobG). Zossener Straße und Friesenstraße sind nicht als Hauptverkehrsstraße und für hohe Kfz-Verkehrsbelastungen ausgebaut. Sie werden in Zukunft entlastet.

Die gesamte Bergmannstraße war in der Vergangenheit gemäß den üblichen Richtwerten als Unfallschwerpunkt klassifiziert. Daraus ergeben sich besondere Handlungspflichten und -möglichkeiten der Straßenbehörden im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr. Hier steht insbesondere der Doppelknoten Zossener Straße / Bergmannstraße / Friesenstraße im Fokus, dessen Gestaltung im Bestand viele Defizite aufweist (versetzte Knoten-

arme, kurze Aufstellstreifen, weite Radien durch Busverkehr, Verknüpfung mit Zweirichtungs-Radwegen auf beiden Seiten der Bergmannstraße, unzureichende Querungsmöglichkeiten über die Bergmannstraße u.v.m.). Die Sperrung für den Kfz-Durchgangsverkehr und die geplante grundhafte Umgestaltung der Bergmannstraße bieten die Möglichkeit, die Gefahren in diesem Bereich deutlich zu reduzieren.

Die Sperrung für den Kfz-Durchgangsverkehr bietet die Möglichkeit, ein attraktives Angebot für den Fahrradverkehr auf der gesamten Achse zu schaffen. Die Friesenstraße, die Bergmannstraße sowie ein Abschnitt der Zossener Straße sind Teil des Radverkehrsnetzes gemäß Radverkehrsplan.

Zudem ermöglicht die Sperrung, die Bergmannstraße im Abschnitt vor der Markthalle und westlich davon grundhaft umzubauen, um einen städtebaulich hochwertige Gestaltung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs zu erreichen.

Den positiven Auswirkungen stehen einige Nachteile für den Kfz-Verkehr gegenüber, die in Kapitel 2 ermittelt wurden. Zwar werden einige Quell- und Zielverkehre aus dem nördlich liegenden Bereich in südliche Teile des Kiezes und umgekehrt erschwert. Eine Fahrt von der Kreuzung Gneisenastraße/Zossener Straße zur Kreuzung Columbiadamm/Friesenstraße dauert zur Hauptverkehrszeit im Bestand ca. 3 min (ca. 900 m). In Zukunft ist der Weg über den Mehringdamm zu nehmen (ca. 7 min, ca. 2 km)¹. Solch kurzen Wege mit dem Kfz-Verkehr sind selten, zudem außer für Sondergruppen (schwerer Lieferverkehr, Mobilitätseingeschränkte) sehr gut mit dem Bus, dem Rad oder zu Fuß zurückzulegen. Die Umwege werden als vertretbar angesehen. Weiterhin wird durch die Maßnahmen sichergestellt, dass die für den Durchgangsverkehr ungeeigneten Straßenquerschnitte in Zossener und Friesenstraße entlastet werden. Sie sind heute schon Teil der Tempo-30-Zone und entsprechen in Ihrem städtebaulichen und verkehrlichen Typus nicht einer Berliner Hauptverkehrsstraße zur Aufnahme von Durchgangsverkehr.

Zudem stellt die Maßnahme im Zuge des Gesamtkonzeptes sicher, dass Durchgangsverkehr auch in den Nebenstraßen effektiv unterbunden wird. Diese Erschließungsstraßen werden mithin ausschließlich für die Erschließungsfunktion genutzt und nicht durch zusätzliche Verkehrslasten des Durchgangsverkehrs überlastet. Insbesondere auf diesen kurzen Wegen stellen Rad- und Fußverkehr eine geeignete Verkehrsart dar, ein Teil der Wege kann daher verlagert werden. Verkehre, die nicht verlagert werden können (Schwerbehinderte mit Angewiesenheit auf ein Pkw, Schwerlastverkehre usw.) bleiben möglich.

Alle Grundstücke bleiben weiterhin für den Kfz-Verkehr erreichbar, sodass die Erschließung vollständig gewährleistet bleibt. Der Buslinienverkehr ist nicht von der Sperrung betroffen. Außerdem kann der Bergmannkiez im Interesse vieler Anwohnenden weiter verkehrsberuhigt werden, die Aufenthaltsqualität im Gebiet steigt in Summe an. Dem gegenüber steht eine Verkehrsverlagerung auf die umliegenden Hauptstraßen. Während diese überwiegend in geringem Maße auftreten, ist auf dem Mehringdamm von mit mehr Kfz-Verkehr zu rechnen. Insbesondere ist hier die Luftbelastung zu betrachten, da hier Abschnitte nahe der geltenden Grenzwerte liegen. Aufgrund der positiven Dynamik im Luftschadstoffbereich ist mit Verschiebung der Maßnahme auf frühestens das Jahr 2025 dem Belang genüge getan, da dann Grenzwertüberschreitung im Planfall ausgeschlossen werden können.

Die Lärmbelastung nimmt durch die Kfz-Verkehrsverlagerung nur um kaum wahrnehmbare Größenordnungen zu, während der für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrte Bereich erheblich leiser wird.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass die negativen Auswirkungen der Sperrung auf den motorisierten Verkehr in einem vertretbaren Maße ausfallen, während die Sperrung

¹ Wegezeiten und -längen gemäß Google Maps.

der Zossener Straße/Friesenstraße auf der anderen Seite ganz erheblich zur Erreichung verschiedener, gesetzlich verankerter Gemeinwohlziele beiträgt.

4. Abschließende Bewertung

Voraussetzung für die Herausnahme aus dem übergeordneten Straßennetz Berlins und für Sperrung für den Kfz-Verkehr ist eine Prüfung der konkreten verkehrlichen oder baulichen Maßnahme auf die umweltbezogenen Auswirkungen. Kann der Bezirk bestätigen, dass die Auswirkungen der von ihm geplanten Maßnahme keine Unzuträglichkeiten oder unangemessenen Auswirkungen haben wird, kann die Straße aus dem übergeordneten Netz entlassen und der Bezirk die von ihm geplante Maßnahme dann in eigener Zuständigkeit umsetzen. Diese Prüfung ist hiermit erfolgt.

Bei einer Einführung ab dem Jahr 2025 kann gewährleistet werden, dass die geplante Maßnahme keine Unzuträglichkeiten oder unangemessenen Auswirkungen haben wird. Die Lärmbelastung steigt durch die Verkehrsverlagerung nur in einer Art und Weise, die für das menschliche Gehör kaum wahrnehmbar ist. Ab dem Jahr 2025 kann auch eine Grenzwertüberschreitung für die NO₂-Konzentration ausgeschlossen werden. Somit treten bei Einführung der Maßnahme keine Unzuträglichkeiten oder unangemessenen Auswirkungen durch Luft- und Lärmbelastung auf.