

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Bernd Schlömer (FDP)**

vom 12. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. August 2019)

zum Thema:

**Arbeiten, Leben und Wohnen in Friedrichshain-Kreuzberg –  
Verkehrsberuhigung in der Friesenstraße**

und **Antwort** vom 21. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. August 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Bernd Schlömer (FDP)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20507**  
**vom 12. August 2019**  
**über Arbeiten, Leben und Wohnen in Friedrichshain-Kreuzberg –**  
**Verkehrsberuhigung in der Friesenstraße**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Welche rechtlichen oder anderweitigen Gründe sprechen gegen eine „Herabstufung“ der Friesenstraße, um an dieser Stelle eine Verkehrsberuhigung zu erreichen?

Antwort zu 1:

Die Lage im Stadtgebiet, die Struktur des umgebenden Raumes und die Einbindung ins Straßennetz ergeben die verkehrliche Bedeutung der Friesenstraße im Verbund mit der Zossener Straße (einschließlich eines kurzen Versatzes über die Bergmannstraße).

Der Straßenzug Zossener Straße – Friesenstraße nimmt den Verkehr der umliegenden Wohngebiete auf, bündelt und leitet ihn nach Norden zum Halleschen Tor weiter über die Lindenstraße zur Leipziger Straße bzw. nach Süden zur Gneisenaustraße / Columbiadamm. Dieser Straßenzug ist die einzige Nord-Süd-Verbindung im Raum zwischen Mehringdamm und Hermannstraße bzw. Kottbusser Damm. Zudem besitzen Friesenstraße und Zossener Straße eine wichtige verkehrsverbindende Funktion insbesondere für den öffentlichen Personenverkehr. Hier verkehren derzeit insgesamt rd. 208 Busse der Linie 248 an einem Werktag in beiden Richtungen und erschließen umweltgerecht die angrenzenden Wohngebiete.

Auf Grund dieser Verkehrsfunktionen ist der Straßenzug Zossener Straße – Friesenstraße in das übergeordnete Straßennetz als Ergänzungsstraße (bzw. weitere Straße von besonderer Bedeutung) eingestuft.

Im Rahmen der weiteren Gestaltung der Begegnungszone in der Bergmannstraße und der Diskussion über Maßnahmen im angrenzenden Gebiet wird auch das Thema Verkehrsberuhigung eine Rolle spielen.

Frage 2:

Existieren für die Friesenstraße empirische oder datengestützte Erkenntnisse aus Verkehrszählungen?

Wenn Ja:

- a) Wie viele Kraftfahrzeuge passieren die besagte Straße täglich?
- b) Wie viele LKW (differenziert nach Klein - Lkw zwischen 3,5 und 7,5 t zulässiger Gesamtmasse und größer) passieren diese Straße täglich?
- c) Wie sind diese Zahlen zu bewerten?

Antwort zu 2:

Die letzte Verkehrszählung in der Friesenstraße fand am Knotenpunkt Bergmannstraße/Friesenstraße am 05.10.2016 von 7-19 Uhr statt.

Am Querschnitt südlich der Bergmannstraße fuhren 7486 Kfz/12h und 139 LKW (> 3,5 t zulässiger Gesamtmasse)/12 h auf der Friesenstraße. Eine Differenzierung der Fahrzeugklassen nach Lkw (3,5 t bis 7,5 t) ist nicht verfügbar und wird in der Regel auch nicht erhoben.

Die Verkehrsmengen sind bei einer derartigen Struktur und Dichte des Umfelds bzw. der Nutzungen im Quartier erwartbar.

Frage 3:

Welche Rolle spielt die Friesenstraße für den Busverkehr?

Antwort zu 3:

Die Friesenstraße wird durch die Buslinie 248 (U-Bahnhof Breitenbachplatz <> S-Bahnhof Südkreuz <> S+U-Bahnhof Alexanderplatz/Grunerstraße) befahren. Die Linie verkehrt im Bereich Friesenstraße Montag bis Samstag tagsüber im 10-Minuten-Takt, in den anderen Zeiten und an Sonntagen überwiegend im 20-Minuten-Takt. Die Linie 248 hat hier eine wichtige lokale Erschließungsfunktion für das umgebende, dicht besiedelte Quartier und stellt darüber hinaus eine wichtige Nord-Süd-Innenstadtverbindung im Netz des öffentlichen Personennahverkehrs dar (u.a. mit direkter Anbindung mehrerer U-Bahnhöfe sowie der Bahnhöfe Südkreuz und Alexanderplatz).

Entsprechend der Taktdichte der Buslinie 248 zählt die Friesenstraße zum Vorrangnetz für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), welches gemäß Mobilitätsgesetz durch den aktuellen Nahverkehrsplan 2019-2023 festgelegt wurde. Auf den Strecken des ÖPNV-Vorrangnetzes sind die Belange des ÖPNV mit besonderer Priorität zu berücksichtigen. Für das ÖPNV-Vorrangnetz gelten gemäß § 33 des Mobilitätsgesetzes u. a. besondere Anforderungen hinsichtlich der Gestaltung des Straßenverkehrsraums sowie bei Eingriffen und Veränderungen der Straßenverkehrsinfrastruktur.

Frage 4:

Warum wird nicht zumindest ein LKW-Durchfahrtsverbot erlassen?

Antwort zu 4:

Bei der Friesenstraße handelt es sich nicht um eine reine Wohnstraße, sondern dort sind Geschäfte, Bars, Restaurants, die Zulassungsstelle sowie die Markthalle "Marheinekehalle" ansässig. Der Verkehr ist daher von hohem Anliegerverkehr geprägt. Eine verkehrliche Beschränkung für den LKW-Durchgangsverkehr wäre daher nicht geeignet, die Verkehrsbelastung durch LKW merklich zu reduzieren, da der Anlieger- und Lieferverkehr unabhängig von der Fahrzeugart weiterhin zugelassen werden müsste.

Berlin, den 21.08.2019

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz