

**Gutachten zur Kapazität am Fraenkelufer in Kreuzberg
zwischen Admiralbrücke und Urbanhafen**

Prof. Hinrich Baller
Berlin, 2015-05-15



Gutachten zur Kapazität am Fraenkelufer in Kreuzberg zwischen Admiralbrücke und Urbanhafen

In der Nachbarschaftlichen Gruppe Fraenkelufer sind erhebliche Zweifel aufgekommen ob die von der Verwaltung behaupteten Kapazitäten der Neuplanung am Fraenkelufer gemessen am Bestand überhaupt stichhaltig sind und einen Neuausbau der Uferstraße rechtfertigen.

Dies gilt für den Besucherstrom ebenso wie für den Fahrradverkehr und den ruhenden Verkehr. Um eine belastbare Grundlage herzustellen wird das vorliegende Gutachten beauftragt und ausgearbeitet. Dabei werden ausdrücklich denkmalpflegerische Gesichtspunkte und Fragen der Stadtgestalt zurückgestellt zu Gunsten reiner Kapazitätserwägungen und Berechnungen.

Der Verwaltung in Friedrichshain/ Kreuzberg stehen keine Erhebungen zur Verfügung, aus denen der PKW-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr auf den 240 m zwischen Admiralbrücke und ELK-Süd nachweisbar ist. Diese Erhebungen herzustellen bedeutet auch einen erheblichen Aufwand, weil die Nutzung extrem jahreszeitlich, wetterbedingt und sogar im Tagesverlauf schwankt, so dass belastbare Aussagen auf dem Wege der Erhebung kaum erzielbar sind. Da nach Augenschein eine offensichtliche Überlastung der verkehrsberuhigten Straße des anschließenden Bürgersteiges und der Promenade am Ufer nicht vorliegt, bietet sich eine Kapazitätsberechnung an, um herauszufinden, welche Maximalkapazität die Systeme leisten können, um eine Abschätzung vornehmen zu können ob für diese theoretische Spitzenbelastung Veranlassungen, Events, Veranstaltungen etc... vorstellbar sind.

Da der Fußweg, kanalseitige Promenade und Fahrbahn im verkehrsberuhigten Bereich gleichwertig genutzt werden können, kann für eine Grenzwert-Berechnung eine Breite von 12,50 m zugrunde gelegt werden. Es stehen 150 Personen je Meter als Grenzwert fest, damit können rechnerisch 1.875 Personen das Fraenkelufer gefahrlos passieren, d.h. auf der sichereren Seite kann festgehalten werden, dass ohne weiteres 1.000 Personen problemlos nach einer Veranstaltung nach Hause gehen können. Eine Summe die niemals erreicht werden kann – aber auch eine Grenzberechnung.

Zur Berechnung der Kapazität der Uferpromenade allein bietet sich eine andere Berechnung an. Jeder Führerscheininhaber weiß, dass Schrittgeschwindigkeit 5 km pro Stunde bedeutet, d.h. 5.000 m auf 60 Minuten. Wer Wanderungen geplant und durchgeführt hat weiß auch, dass tatsächlich 5 km in einer Stunde ein realistischer Wert ist. Umgerechnet bedeutet dies 83,3 m pro Minute und für die 240 m zwischen Admiralbrücke und ELK/ Süd 2,88 Minuten; rund 3 Minuten benötigt also ein Passant für diese Strecke. Bei einer notwendigen Breite von rund 1,5 m (Einzelgänger, Kinderwagen, Rollis, Radfahrer etc..) sind dies auf der 5 m breiten Promenade 3 Teilnehmer. Einen durchschnittlichen Abstand vom 4 fachen der Breite rechnerisch angesetzt sind dies großzügig gerechnet alle 6 m 3 Personen. Das berücksichtigt auch, dass Spaziergänger nicht in Reih und Glied sondern versetzt unterwegs sind. Auf die Länge von 240 m sind dies 40 mal 3 Personen, d. h. 120 Gäste zwischen Admiralbrücke und Urban, die in einer

Momentaufnahme dort gezählt werden könnten, wenn die zugrunde gelegte Kapazität erreicht würde. Das ist aber offensichtlich niemals der Fall.

Da die 120 Promenadengäste sich aber nur etwa 3 Minuten auf der Strecke aufhalten, wie oben berechnet, könnten alle 3 Minuten 120 Spaziergänger am Fraenkelufer passieren.

Selbst, wenn man 5 Minuten für den Spazierweg zugrunde legt würden in einer Stunde 12 mal 120 Personen die Strecke passieren können immerhin 1440 Personen, ohne Gedrängel und mit 6 m Abstand in Längsrichtung – aber wo sollen die herkommen?

Die Verwaltung spricht vom Nutzungskonflikt, aber welcher Art soll der sein. Radfahrer ordnen sich in das Nutzungsraster ebenso wie Rollis ein, Schrittfahrer im rechnerischen Abstand von 6 m. Das Befahren von Parkwegen wird in Berlin bei gegenseitiger Rücksichtnahme ohnehin geduldet, d. h. es gelten Fußgängerbedingungen. Bei Engpässen z. B. mit Lastenfahrrädern wird sowieso die verkehrsberuhigte Fahrbahn genommen, ebenso von Radfahrern mit stärkerer Bereifung. Nutzungskonflikte sind durch nichts belegt auch nicht durch Polizeiakten, diese sind erfunden ohne fachlichen Hintergrund und sind als Voraussetzung einer Neuplanung aus fachlicher Sicht abwegig. Hin zu kommt, dass die vorliegende Neuplanung durch die mittig angeordneten Bankreihen rechnerisch nur mit 6 m Nutzungsbreite angesetzt werden kann, d. h. statt 3 Personen im Bestand können 4 in der Neuplanung nebeneinander gerechnet werden, ein Zuwachs von 25 % gegenüber dem Bestand – wohl keine geeignete Begründung für den enormen Kostenaufwand des Neuaufbaues.

Insofern kann der Einschätzung der Anrainer Nutzungskonflikte infolge mangelnder Kapazität treten nicht auf aus gutachterlicher Sicht nichts hinzugefügt werden.

Von einer Erweiterung der Flächen- Kapazität kann auch keine Rede sein, weil die geplante Promenade annähernd flächengleich mit dem Bestand ist.

Auch bei der Kapazität des ruhenden Verkehrs kann nur mit Einschränkungen gegenüber dem Bestand gerechnet werden. 9 PKW-Stellplätze sind als Überplanung von Anleiterflächen unzulässig. 4 PKW- Stellplätze werden zu Ungunsten von Grünflächen ELK/ Süd vorgeschlagen und für Bewegungsflächen der Feuerwehr wie im Bestand müssen noch Flächen zu Ungunsten von Stellplätzen ausgewiesen werden, so dass sich die Kapazität des ruhenden Verkehrs gegenüber dem Bestand halbieren wird in der Neuplanung.

Im Bestand gibt es 4 Bewegungsflächen zwischen Straße und Kanal, die sicher stellen, dass im Falle des Anleiterns an ein Gebäude nachrückende Fahrzeuge, auch Krankenwagen, Polizei etc.. nicht blockiert sind, wenn die Fahrbahn auf 5,50 Breite durch das Drehleiterfahrzeug verstellt ist. Das gilt aus Richtung Admiralbrücke ebenso, wie aus Richtung Böcklerstraße. Eine Lösung für diese bestehende Sicherheitsfunktion im Bestand kann der Neuplanung nicht entnommen werden. Die Grundstückseigentümer und natürlich auch die anteiligen Wohnungseigentümer haben einen Rechtsanspruch auf Wahrung des Sicherheitsstandards.

Der Fahrradverkehr insbesondere der Durchgangsverkehr ist schwer abzuschätzen und liegt als Berechnung der Bezirksverwaltung auch nicht vor, auch keine Kapazitätsberechnung. Da der Radweg weder in der Berlinplanung vorgesehen ist noch vor Ort als Radweg gekennzeichnet ist, wird für das vorliegende Gutachten eine Mitbenutzung des Fußweges in Schrittgeschwindigkeit zugrunde gelegt, wodurch die Belastung des Fußweges in der Kapazität nicht bewertet wird, es wurde für Fahrräder der gleiche Flächenbedarf zugrunde gelegt wie für Fußgänger, Rollstuhl etc., d.h. 1,50 m alle 6 m. Für den Bestand reicht das und die Berechnung liegt auf der sicheren Seite, weil im Bestand 131 m von 240 m die Breite von 10,50 m zur Verfügung steht, also ausreichend Ausweichflächen sodass die Kapazitätsannahmen zutreffend sind, die der Fußgängerberechnung zu Grunde liegen.

Grundsätzlich anders zeigt sich das Kapazitätsproblem in Bezug auf Radfahrer bei der Neuplanung: berechnet man die geplante Neugestaltung der Uferpromenade mit einer Breite von 7,75 m, wovon aber nur 6 m angesetzt werden können, weil die mittig angeordneten Bänke für die Kapazitätsberechnung in Abzug gebracht werden müssen. Wenn im Bestand Fußgänger und Radfahrer auf der 5 m breiten Promenade sich notwendigerweise rücksichtsvoll engagieren müssen, weil nur 4 größere Ausweichflächen verfügbar sind stehen auf der neuen Promenade zwei 3 m breite Promenaden zur Verfügung von denen automatisch die eine von Radfahrern, die andere von Fußgängern genutzt wird. Dadurch wird die Bremswirkung der gemeinsamen Nutzung auf Schrittgeschwindigkeit (5 km/ Std) wie sie im Bestand vorliegt aufgehoben und zulässig oder unzulässig werden die Radfahrer mindesten 10 km/ Std fahren, wenn nicht 20 und mehr. Dadurch steigt die Kapazität der Radfahrerseite auf das 2 bis 3-fache und gleichzeitig das Gefährdungspotenzial.

Im Bestand können, wie berechnet in einer Stunde 1440 Personen mit und ohne Fahrrad, Kinderwagen etc.. als Kapazitätsgrenze die Promenade am Kanal passieren. Sind 10 % davon Radfahrer wären dies 144 Fahrräder auf 5 m Breite bezogen (max 3 Streifen a 1,50 m). Da in der Neuplanung allein für Fahrräder 2 Streifen verfügbar sind a 1,50 m sind dies 2/ 3 von 144, d. h. 96 Fahrräder in der Stunde bei einer angenommenen Geschwindigkeit von 5 km/ h. Da aber – würde die Neuplanung realisiert – die dreifache Geschwindigkeit gefahren wird entsteht eine Kapazität von 288 Fahrrädern pro Stunde. Da weder nördlich noch südlich des Fraenkelufers ein vergleichbares Fahrradpisten- Angebot besteht und der geplante Fahrradausbau der Skalitzer Straße noch auf sich warten lässt, wird mit dem Tage der Eröffnung der Ost/ West Fahrradverkehr eines größeren Einzugsgebietes nördlich und südlich des Landwehrkanals auf der angebotenen Piste sich konzentrieren und die enorme Kapazitätssteigerung auch ausnutzen zum Schaden der Spaziergänger und der Aufenthaltsqualität. Dies ergibt sich allein aus der angebotenen Kapazität, die dann auch genutzt wird, weil Alternativen fehlen. Selbst wenn der Ausbau Skalitzer Straße erfolgt ist, wird es nicht gelingen, die Radfahrer zurück zu holen, sie werden bleiben wegen der hohen Angebotsqualität und der unbegrenzten ausgebauten Kapazität.

Wenn dieser geballte Fahrradstrom auf den ELK/ Süd Park trifft, ist es um den grünen Frieden am Wiesental geschehen, wie die Bürger der Initiative einleuchtend ausführen. Aus Sicht des Unterzeichners liegt ein schwerer Abwägungsfehler vor, die Fahrräder am Kanal zu konzentrieren und die hoch wertvolle seit IBA entstandene Grünfläche quasi aufzugeben.

Wie nachgewiesen können im Bestand in einer Stunde 1440 Fußgänger, Radfahrer, Rollstuhlfahrer gemeinsam in Schrittgeschwindigkeit am Fraenkelufer flanieren. Aus Sicht des Unterzeichners ist es ausgeschlossen, dass diese Kapazität in den nächsten Jahrzehnten nicht ausreicht.

Durch die Begrenzung des Durchflusses herrscht Ruhe am Kanal auch im Bereich Wiesental, es wird kein zusätzlicher Fahrradverkehr angezogen durch Erhöhung des Durchflusses, wie die Neuplanung vorgibt. Die geplante Piste schafft auch Rechtsunsicherheit, weil der schnell fahrende Radfahrer sich berechtigt fühlt nicht Schritt zu fahren, obgleich dies der vorgegebenen Rechtslage entspräche, so sind Unfälle und Rechtsstreitigkeiten vorprogrammiert, weil die geschaffene Verkehrssituation im Gegensatz zum Bestand missverständlich und gefährlich ist durch Schaffung einer Überkapazität, die zum Missbrauch verleitet.

aufgestellt
Berlin, den 15.05.2015

Prof. Hinrich Baller