Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Neue Mitte Checkpoint Charlie

Konzept zur Nahmobilitäts-förderung

Prof. Dr. Oliver Schwedes
Seminar Nahmobilität
Sommersemester 2019
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

IMPRESSUM

Lehrveranstaltung	Nahmobilität
Dozent	Prof. Dr. Oliver Schwedes
Tutor	Mario Haesler

Sommersemester 2019

Technische Universität Berlin
Fachgebiet für Integrierte Verkehrsplanung
Institut für Land- und Seeverkehr
Fakultät V Verkehrs- und Machinensysteme

Gestaltung und Bearbeitung der Dokumentation

Layout	Jule Klandt

Zeichnungen

Schnitte:	Jonathan Siebert
Pläne:	Jule Klandt

AutorInnen	Ana Lucia Camacho, Fabian Drews, Jule Klandt, Jakob Rehmann, Jonathan Siebert

Inhalts-verzeichnis

Tabellenverzeichnis
Abkürzungsverzeichnis
1. EINLEITUNG 6
2. NAHMOBILITÄT 8
2.1 Mobilitätsgesetz 10
2.2 StEP Verkehr 13
2.3 Fuß- und Radverkehrsstrategie von Berlin 15
2.4 Leitlinien Fahrradparken 16
2.5 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) 18
2.6 Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) 20
2.7 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 21
2.8 Aktueller Stand der Nahmobilitätsförderung im Bezirk Mitte 22
2.9 Förderung der Nahmobilität in Deutschland 23
3 BESTANDSAUFNAHME 24
3.1 Der Checkpoint Charlie früher, heute und in der Zukunft 26
3.2 Nutzungsansprüche 34
3.3 Problemfelder = Handlungsbedarf 36
4 KONZEPT 38
4.1 Konzeptbeschreibung 40
4.2 Verkehrliche Auswirkungen 45
5 PARTIZIPATIONSVERFAHREN 49
6 INFORMATIONS- UND MARKETING-STRATEGIE 51
7 FAZIT UND AUSBLICK 53
Quellenverzeichnis 55
Abbildungsverzeichnis

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vekehrsmengen im Umfeld des Check Point Charlies (2014).....29
Tabelle 2: Vergleich der Fahrten „Base Case“ und „Policy Case“ für die „Subpopulation“ 47

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ADFC	Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
ebd.	ebenda
DSFT	Deutsches Seminar für Tourismus Berlin e.V.
DPA	Deutsche Presse Agentur
evtl.	eventuell
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
e.V.	eingetragener Verein
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
ggf.	gegebenenfalls
Kap.	Kapitel
KfZ	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlagen
m	Meter
MobG	Mobilitätsgesetz Berlin
miV	motorisierter individual Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
S.	Seite(n)
SenStadt	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (bis 2011)
SenSW	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (seit 2016)
SenUVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (seit 2016)
StEP	Stadtentwicklungsplan
Str.	Straße
StVO	Straßenverkehrsordnung
sog.	sogenannte
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschland
u.a.	unter anderem
vgl.	vergleiche
Vz.	Verkehrszeichen
z.B.	zum Beispiel

1. EINLEITUNG

Städte sind für immer mehr Menschen auf der Welt der bevorzugte Ort zum Leben. Sie bieten zahlreiche Vorteile, so z.B. vielfältige Arbeitsmöglichkeiten, eine gute Versorgung mit ärztlichen Einrichtungen, zahlreiche Bildungseinrichtungen, diverse Waren für den alltäglichen Konsum aber auch zahlreiche kulturelle und weitere Einrichtungen.

Das Zusammenleben von Menschen in Städten erzeugt aber auch zahlreiche negative externe Effekte. So werden z.B. im Verkehrssektor vor allem durch den motorisierten Verkehr Luftschadstoffe ausgestoßen, es wird Lärm erzeugt und große Teile des öffentlichen Raums werden durch die Fahrzeuge in Anspruch genommen. Das in den 1960er Jahren vorherrschende Planungsparadigma der autogerechten Stadt hat die Grundlage für diese negativen Konsequenzen gelegt, in dem es das Auto in den Mittelpunkt der Verkehrsplanung gestellt hat. Auch verschiedene Siedlungsprozesse, wie z.B. die Suburbanisierung, haben dazu geführt, dass die Länge der alltäglichen Wege zugenommen hat und das Auto als Verkehrsmittel immer prominenter wurde.

Mittlerweile ist das Leitbild der autogerechten Stadt überholt und die nachhaltige Entwicklung des Verkehrssystems mit Blick auf die Bedürfnisse dessen Nutzer stehen im Fokus

der Planung. Dabei ist von Bedeutung, dass alle Menschen, unabhängig von Alter, Geschlecht, Herkunft, Mobilitätseinschränkung oder finanziellem Status, am gesellschaftlichen Leben teilnehmen. Laut der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen von Berlin sind immer weniger Bewohner der Stadt dazu bereit, die Verkehrsemissionen, und dabei insbesondere den Lärm, als stadttypisch hinzunehmen und auch die Debatte über Flächengerechtigkeit in Städten hat in den letzten Jahren an Schwung gewonnen und das Bewusstsein der Menschen für die Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs geschärft (SenStadt 2011: 11).

Ein Ansatz, um die negativen Folgen des Berliner Verkehrs abzumildern, kann die verstärkte Förderung der Nahmobilität sein. Nahmobilität beschreibt hierbei die Mobilität ohne die Unterstützung von Motoren, also vor allem den Fuß- und Fahrradverkehr, mitsamt aller dazugehörigen Mobilitätsformen (Roller, Inlineskater, Rollstuhl etc.). Der Nahmobilität wird dabei ein großes und bisher unausgeschöpftes Potenzial nachgesagt. So sind z.B. ca. 50% der mit dem Auto in der Stadt zurückgelegten Wege fünf Kilometer lang oder kürzer. Diese Distanz ist ideal für die o.g. Mobilitätsformen geeignet (DPA 2018: o.A.).

Die Realisierung von Nahmobilität kann sich so unter anderem positiv auf die folgenden Themenbereiche auswirken:

- Verkehrssicherheit,
- Klima und Umwelt,
- Gesundheit,
- Stadtentwicklung und Gesamtmobilität,
- Chancengleichheit und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben,
- Mobilitätskosten,
- Lebensqualität,
- Standortfaktor für Nahversorgung.

Mit der Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes hat das Land Berlin im Juni 2018 Fakten geschaffen und die rechtliche Grundlage für die Entwicklung hin zu einem nachhaltigen Verkehrssystem in Berlin sowie die verstärkte Förderung des Fuß- und Radverkehrs gelegt. Nun geht es für den Senat darum, das Gesetz mit Leben zu füllen und in die Umsetzung zu bringen.

Im Rahmen des Seminars Nahmobilität an der TU Berlin wurde sich mit der Thematik der Nahmobilität sowie der Friedrichstraße, zwischen Leipziger Straße und Kochstraße, als zu beplanende Straße auseinandergesetzt. Dazu wurden durch verschiedene Praxispartner aus Forschung, Verwaltung und Vereinen Hinweise für die Auseinandersetzung mit dem Thema vermittelt und durch Exkursionen im Berliner Stadtgebiet konnten unterschiedliche Verkehrssituationen und -probleme begutachtet und analysiert werden. Zum Abschluss der Veranstaltung wurde eine Zukunftswerkstatt ausgerichtet, die die Grundlage für die Erarbeitung des hier beschriebenen Verkehrskonzeptes bildet. Hier wurden grundlegende Kritikpunkte an der jetzigen Verkehrssituation der Friedrichstraße gesammelt und abschließend Anknüpfungspunkte für die Verbesserungen der Situation erarbeitet.

Nachfolgend erfolgt nach einer kurzer Vorstellung relevanter aktueller Gesetze, Richtlinien und Empfehlungen zunächst eine Bestandsaufnahme des beplanten Gebiets. Dazu wird auf die besondere historische Bedeutung sowie die aktuelle Situation des Ortes eingegangen, außerdem werden detailliert die verschiedenen Nutzungsansprüche dargestellt. Diese inhaltliche Arbeit bildet die Grundlage für das erarbeitete Konzept die Friedrichstraße in eine Fußgängerzone umzuwandeln. Dieses wird vorgestellt und besondere Elemente werden im Detail erläutert. Außerdem wird auf die verkehrlichen Auswirkungen des Entwurfs eingegangen. Abschließend wird auf die Partizipations- sowie Informations- und Marketingstrategien eingegangen sowie ein Fazit gezogen.

2. NAHMOBILITÄT

Abbildung 1: Komposition aus eigenen und freien Grafiken von Unsplash

2.1 Mobilitätsgesetz

Das im Juli 2018 in Kraft getretene Mobilitätsgesetz (kurz MobG) der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ist das erste dieser Art in Deutschland und legt den Schwerpunkt auf die Stärkung des Umweltverbunds. Dieser umfasst die Verkehrsmittel Fuß-, Rad- und öffentlicher Personennahverkehr (kurz ÖPNV) und gibt ihm Vorrang vor dem lange Zeit in der Verkehrsplanung bevorzugten motorisierten (Individual-) Verkehr. Ziel ist es durch verschiedene Bausteine (siehe Abb. 2) die Mobilität für alle „unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen und persönlichen Mobilitätsbeeinträchtigungen sowie von Lebenssituation, Herkunft oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit“ (Präambel MobG 2018) durch gesetzliche Vorschriften zu gewährleisten.

Das bedeutet auch die o.g. Verkehrsmittel so attraktiv zu machen, dass alle Menschen mobiler sind und weniger Strecken mit dem Auto zurückgelegt werden. Dies dient dem Klimaschutz genauso wie der Aufenthaltsqualität in der Stadt und der Verkehrssicherheit. Ausgewiesenes Ziel zu Letzterem ist die *Vision Zero* welche die langfristige Minimierung der Verkehrstoten und Schwerverletzten auf null vorsieht. Durch eine moderne Verkehrspolitik sollen auch der Rad-, Bus-, und Bahnverkehr

der Außenbezirke und der Metropolregion Berlin-Brandenburg besser untereinander und mit dem der Stadt Berlin vernetzt werden (SenUVK 2018a: 11).

Das MobG setzt sich zurzeit aus vier Abschnitten zusammen. Der erste Abschnitt „Zielorientierte integrierte Mobilitätsgewährleistung für Berlin“ ist in drei Unterabschnitte unterteilt. Diese befassen sich mit den verkehrsmittelübergreifenden Zielen, dem Konzept der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung, der Umsetzung der Ziele, den Planwerken sowie mit den Konfliktlösungsprozessen. Der zweite Abschnitt regelt die Entwicklung des ÖPNV. Aufgrund des Fokus‘ auf Nahmobilität wird auf diese Abschnitte nicht näher eingegangen.

Der Abschnitt 3 des Gesetzes bezieht sich ausschließlich auf die Entwicklung des Radverkehrs und soll bewirken, „dass der Radverkehrsanteil im öffentlichen Raum wahrnehmbar deutlich ansteigt“ (Abs. 3 §36 (3)). In 14 Paragrafen werden unter anderem übergeordnete Ziele (§36) und Verantwortungsbereiche in der Radverkehrsplanung (§37) festgelegt. Hierzu gibt es konkrete Bestimmungen zu Maßnahmen zu der Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr (§38), den Baumaßnahmen (§39) und den verschiedenen Kategorien der Infrastruktur. Es wird zwischen Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen (§43), Fahrradstraßen und Nebenstraßen (§44), Radschnellverbindungen (§45), der Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr (§46) und Fahrradabstellanlagen (§47) unterschieden. Des Weiteren legt das Gesetz auf konzeptioneller Ebene die Erstellung eines Radverkehrsplan (§40) und -netz (§41 und §42) fest und befasst sich mit der Finanzierung der Vorhaben (§49). Zur Vorbereitung dieser Arbeit sind vor allem folgende Inhalte interessant:

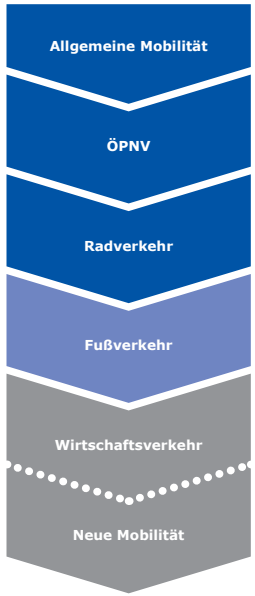

Abbildung 2: Bausteine des Mobilitätsgesetzes.
Quelle: SenUVK (o.J)

§39 (1): „Müssen Abschnitte von Straßen oder anderen Elementen im Radverkehrsnetz vollständig gesperrt werden, so ist für ausgewiesene Umfahrungsstrecken zu sorgen. Beschränkungen des verfügbaren Straßenraums sollen nicht zu Lasten des Umweltverbundes erfolgen.“

§ 42 (1): „Innerhalb des Berliner Radverkehrsnetzes sind die für den Radverkehr besonders wichtigen Verbindungen, insbesondere Verbindungen von gesamtstädtischer Bedeutung, zu definieren (Vorrangnetz). Bei im Vorrangnetz ausgewiesenen Straßen soll im Rahmen des geltenden Rechts dem Radverkehr als Teil des Umweltverbundes Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.“

§43 (1): „Auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag (...) eingerichtet werden. Diese sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende sicher überholen können. Aus Sicherheitsgründen sollte sowohl auf gemeinsam geführte Geh- und Radwege als auch auf zur Nutzung durch den Radverkehr freigegebene Gehwege möglichst verzichtet werden. Bei Radwegen auf Gehwegniveau ist auf eine für alle klar erkennbare Trennung von Radweg und Gehweg zu achten.

(2) Im Sinne vorausschauender Planung ist die

in Umsetzung der Planung zu erwartende Radverkehrsnutzung bei der Dimensionierung zu berücksichtigen."

Der Abschnitt 4 wird den Fußverkehr behandeln. Da dieser jedoch aktuell (01.09.2019) nur als Referentenentwurf vom 28.03.19 (SenUVK 2019a) vorliegt, befindet sich in dem aktuellen MobG noch eine Übergangsbestimmung. Diese weist auf die Erweiterung um Abschnitte zum Fußverkehr und zur intelligenten Mobilität hin. Der Entwurf legt wie die Abschnitte zum ÖPNV und dem Radverkehr in zehn Paragrafen Ziele, Zuständigkeiten und Maßnahmen für die Entwicklung des Fußverkehrs fest. Hierbei geht es nicht nur um den Verkehr, sondern auch um die Erhöhung der Aufenthaltsqualität von öffentlichen Plätzen (§40 (4)). Konfliktpotenziale mit Fahrradfahrenden sollen sowohl im Straßenraum als auch in Grünanlagen vermindert und Querungsmöglichkeiten von Straßen erleichtert werden. Ähnlich wie bei Abschnitt 3 ist das Erstellen eines Fußverkehrsnetzes und -plans festgeschrieben. Zur Vorbereitung dieser Arbeit sind vor allem folgende Inhalte interessant:

§ 50 (2): „Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs: Die Gestaltung, Ausstattung und Unterhaltung der Fußverkehrsnetze (...) soll Menschen dazu befähigen und anregen, sowohl kurze als auch längere Strecken zu Fuß zu bewältigen. Beispielsweise sollen dort, wo es möglich, sinnvoll und notwendig ist, Sitzgelegenheiten ausgebaut werden, die nicht an kommerzielle Zwecke gebunden sind.

(3): „Jeder Mensch soll in ganz Berlin auf direkten und zusammenhängenden Fußwegen seine Ziele erreichen können.(...)"

(5): „Aufgrund der bedeutenden Rolle des Fußverkehrs als wichtigster Zubringer für den ÖPNV sind die Wege zu, von und beim Umsteigen zwischen den Haltestellen vorrangig entsprechend den Zielen dieses Gesetzes zu verbessern und an den Stand der Technik anzupassen. Dies umfasst insbesondere Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit sowie zur Vermeidung von Umwegen.

(7): „Der für den Fußverkehr effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Raum soll einen für die Belange des Fußverkehrs und des Aufenthalts im öffentlichen Raum ausreichenden Anteil am Straßenraum erreichen. Dies ist insbesondere bei der Neuanlage und Umgestaltung von Straßen und Plätzen zu berücksichtigen. Die effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Gehbahnbreite soll ein für das Fußverkehrsaufkommen ausreichendes Maß haben. Dabei soll in der Regel ein Begegnen von Personen – einschließlich genutzter Fortbewegungsmittel wie Rollstühlen – möglich sein. Im Bereich von ÖPNV-Haltestellen soll grundsätzlich ausreichend Fläche für den wartenden und den längslaufenden Fußverkehr im Seitenraum vorhanden sein."

§ 56 (1): „Fußverkehrsfreundliche Nebenstraßen: In Nebenstraßen, in denen das Fußverkehrsaufkommen erhöht ist oder motorisierter Verkehr zu Gefährdungslagen für den Fußverkehr führt, soll motorisierter gebietsfremder Verkehr, der weder seine Quelle noch sein Ziel in dem durch Nebenstraßen erschlossenen Gebiet hat, insbesondere durch geeignete straßenrechtliche, verkehrsrechtliche oder bauliche Maßnahmen minimiert oder vermieden werden."

§ 57 (1) „Informations- und Wegeleitsystem: An den Bedürfnissen des Fußverkehrs ausgerichtete Beschilderungen und auf mobilen Endgeräten nutzbare digitale Angebote sollen zur Orientierung im Fußverkehr beitragen. Dabei ist entsprechend den in § 26 Absatz 2 benannten Zielsetzungen unter anderem die Verknüpfung mit dem ÖPNV zu berücksichtigen. Die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind besonders zu berücksichtigen."

2.2 StEP Verkehr

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr für die Stadt Berlin (kurz StEP Verkehr) wurde im Jahr 2011 beschlossen und mit einem Zeithorizont bis 2025 versehen. Seine Aufgabe ist es, mit Benennung strategischer Zielsetzungen und Leitlinien einen langfristigen Rahmen für Planungen und konkretere Maßnahmen zu bilden. Dabei wird der Blick insbesondere auf die Frage gelegt, wie der zukünftige Verkehr in der Stadt geplant und gestaltet werden sollte, um möglichst gleichwertig Mobilität für alle Menschen zu ermöglichen. Gleichzeitig sollten die Umweltauswirkungen, etwa in Form von Lärm oder Luftverunreinigung, gering gehalten werden. Der StEP Verkehr bildete und bildet dabei einen Ausgangspunkt für die Erstellung weiterer, untergeordneter Konzepte oder Planwerke. Hierzu gehören beispielsweise die Rad- und die Fußverkehrsstrategie (s. Kapitel 2.3) oder das Verkehrssicherheitsprogramm (vgl. SenUVK 2019b). Inzwischen wird an der zweiten Fortschreibung des StEP Verkehr Berlin gearbeitet, neuerdings mit dem Zieljahr 2030. In dieser sollen zum einen die bereits erreichten Ziele, zum anderen aber auch die zum Teil gravierenden Veränderungen der Rahmenbedingungen Eingang finden, wie etwa das starke Bevölkerungswachstum, vollzogene technische Entwicklungsschritte oder verschärfte Umweltvorgaben (vgl. SenUVK 2019b).

In seiner heute gültigen Fassung beinhaltet der StEP Verkehr, im Rahmen der Teilstrategie „Förderung des Umweltverbundes“, die Zielsetzung die Verkehrsträger des Umweltverbundes so zu stärken, dass ihr Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen bis 2025 bei 75 % liegt. In der Innenstadt werden sogar 80 % angestrebt. Die umfassende Integration von Rad- und Fußverkehr, des ÖPNV sowie ergänzender Sharingangebote ist ein zentrales Instrument, um diese ambitionierten Ziele zu erreichen. Das Planwerk sieht außerdem vor, den Anteil des Verkehrsraums zu erhöhen, welcher dem Radverkehr zur Verfügung steht. Zudem sollen die Angebote der Infrastruktur durch den Ausbau von Wegen, Abstellmöglichkeiten, Beschilderungen und Serviceangeboten verbessert werden, um mehr Verkehrsteilnehmer dazu zu bewegen, häufiger das Fahrrad zu benutzen. Auch eine Steigerung des Fußverkehrsanteils wird angestrebt, indem öffentliche Aufenthalts- und Bewegungsräume hinsichtlich Attraktivität, Komfort und Sicherheit aufgewertet werden (vgl. SenStadt 2011: 61-64).

Den Teilstrategien „Stadt-, Umwelt- und Lebensqualität” sowie „Innere Stadt” folgend, sollen zudem durch die Anordnung zusätzlicher Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen Lärm- und

Luftschadstoffemissionen spürbar reduziert werden. Auch dies dient einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Die qualitative Aufwertung des städtischen Lebensraums soll durch die neue Nutzung von öffentlichen Flächen und Räumen realisiert werden. Flächen und Räume, welche durch Vermeidung unnötigen motorisierten und platzraubenden Verkehrs für Verkehre des Umweltverbundes zurückgewonnen werden können (vgl. SenStadt 2011: 69-79).

Der StEP Verkehr verfolgt entsprechend der drei Nachhaltigkeitssäulen integrierter Planung somit sowohl ökologische als auch soziale und ökonomische Ziele, welche sich in übergeordnete Qualitäts- und konkretisierte Handlungsziele unterteilen lassen (vgl. SenStadt 2011: S. 45). Als für die Nahmobilität relevante Maßgaben sind dabei insbesondere die nachfolgenden Ziele von Bedeutung (vgl. SenStadt 2011: 46-49):

- Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen
- Verbesserung der Verträglichkeit des Verkehrs für die Stadt, etwa durch Entlastung sensibler Bereiche wie Wohngebiete vom Durchgangsverkehr, Wiederherstellung historischer Strukturen, integrierte städtebauliche Gestaltung von Verkehrsanlagen sowie durch verbesserte Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer mit Schwerpunkt auf nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern und Reduzierung tödlicher/schwerer Verkehrsunfälle
- Reduzierung des verkehrsbedingten Flächen- und Energieverbrauchs und Umwidmung nicht mehr benötigter Flächen für andere Nutzung
- Entlastung der städtischen und globalen Umwelt durch Reduzierung von Klimagas-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen
- Erhöhung des Verkehrsanteils des Umweltverbundes, insbesondere durch Stärkung der Inter- und Multimodalität sowie durch Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommen

Im Abschnitt zu den soziodemographischen und raumstrukturellen Entwicklungstrends wird jedoch die Friedrichstraße beispielhaft als ein Gebiet genannt, in welchem mit einem Anstieg an Arbeitsplätzen insbesondere im Dienstleistungssektor gerechnet wird (vgl. SenStadt 2011: 31). Mit Blick auf das Untersuchungsgebiet am Checkpoint Charlie fällt auf, dass die Friedrichstraße im Kartenmaterial zum übergeordneten Straßennetz sowohl im Bestand als auch in der Planung für 2025 keine übergeordnete Straßenverbindung darstellt. Die Perspektiven zur Umgestaltung und Verbesserung der Verkehrssituation in der Friedrichstraße und am Checkpoint Charlie werden folglich nicht durch eine unverzichtbare Verbindungsfunktion der Straße eingetrübt.

2.3 Fuß- und Radverkehrsstrategie von Berlin

Die Senatsverwaltung hat 2011 eine Fußverkehrsstrategie für Berlin entwickelt, diese entsprechen Hinweise und Vorschläge, sind also nicht rechtlich verbindlich.

Diese Strategie zielt auf die Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten zur Erreichung einer umweltverträglichen, gesunden und sicheren Mobilität (SenUVK 2019d).

Ein wesentliches Ziel ist die Senkung der Schwerverletzten bis 2016 um mindestens 20%.

Bis 2020 sollen alle wesentlichen Fußverkehrsverbindungen und Kreuzungen barrierefrei sein.

Eine fußgängerfreundliche Stadt wird von der Senatsverwaltung als Stadt der kurzen Wege definiert, kurze Wege zu Arbeitsplätzen, Haltestellen und Erholungsflächen. Aufgrund dessen werden Projekte begrüßt, die eine vielfältige Nutzung von Fläche aufweisen. Sichtbarrieren oder unbelebte Parkplätze sollen vermieden werden, stattdessen sollen Zugänge für alle Teilnehmer der Gesellschaft geschaffen werden.

Bei der Planung und Realisierung von Fußverkehrswegen soll ein dichtes Netz entwickelt werden, das zur Lückenschließungen führt und die gute Begehbarkeit zu allen Jahreszeiten gewährleistet. Dabei soll es eine attraktive Gestaltung geben, denn Fußgänger nehmen ihre Umgebung besonders intensiv wahr.

Derzeit existiert keine systematische Erfassung von vorhandenen Schwachstellen im Berliner Gehwegenetz, dass soll sich zukünftig ändern. Für Bereiche mit starkem Querungsbedarf sollen Geschwindigkeitsbegrenzungen geprüft werden. Zebrastreifen, Mittelinseln und fußgängerfreundliche Ampeln sollen weiterhin Instrumente für ein besseres Überqueren sein. Die Senatsverwaltung wird Grundsätze für Begegnungszonen festlegen und sich dafür einsetzen, dass diese Ansätze in der Straßenverkehrsordnung des Bundes verankert werden. Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Berlin, deswegen sollen sämtliche Stadträume diese Anforderungen erfüllen. Auch für Touristen bedeutet das, gute Gehwege und Orientierungsmöglichkeiten, da sie meistens zu Fuß unterwegs sind.

2.4 Leitlinien Fahrradparken

Die relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen, Bauformen, allgemeine Anforderungen und Bedingungen an Wohn- und Zielorte sowie eine übersichtliche Darstellung von Fahrradständern und sonstigen Abstellanlagen ,werden im Planungsleitfaden Fahrradparken in Berlin dargestellt (vgl. SenStadt 2008). Diese Leitlinie spricht als eine Überarbeitung der ersten Radverkehrsstrategie aus dem Jahre 2004 grundsätzliche Planungsempfehlungen für zuständige Planungsstellen aus. Sie richtet sich insbesondere an „öffentliche und private Bauherren, Investoren und Bauträger, Architekten und Planer, Immobilieneigentümer und -verwaltungen, Einzelhändler und Arbeitgeber, Institutionen und öffentliche Stellen" (vgl. ebd.).

Dem zu Grunde liegt die Hoffnung, dass eine

vereinfachte Zugänglichkeit zu Abstellanlagen für Fahrräder Radfahrende dazu anregt, das Fahrrad als primäres Verkehrsmittel für die täglichen Wege zu wählen. Der Leitlinie folgend sollten die Fahrradabstellanlagen ausreichend groß sein, am Wohnort [...] leicht zugänglich sein, am Zielort [...] so nah wie möglich am Eingang angelegt werden, [...] dem Rad einen sicheren Stand geben, [...] stadtgestalterisch verträglich sein, [so angelegt sein, dass] Fahrräder mit dem Rahmen am Fahrradständer sicher angeschlossen werden können und für längeres Parken [...] wettergeschützt und möglichst vandalismussicher sein" (vgl. ebd. 8-9).

Insbesondere Anlehnbügel werden hierfür empfohlen. Zwischen den Bügeln sollte ein Zwischenraum von 1,2 m nicht unterschritten werden, sofern die Bügel für die zweiseitige Benutzung vorgesehen sind. Zu anderen Einbauten am Ende einer Reihe sollte grundsätzlich ein Mindestabstand von 0,8 m eingehalten werden. Mit diesen Maßen übertrifft der Leitfaden sogar deutlich die Empfehlungen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) in Bayern, welcher eine Distanz von mindestens 0,7 m zwischen den eingestellten Fahrrädern fordert (vgl. ADFC Bayern 2011: 3). Kritischer sieht der ADFC jedoch auf Grund der Gefahr, dass sich Bremszüge ineinander verschlingen könnten, das beidseitige Abstellen an einem Bügel. Auch wird befürchtet, dass angeschlossene Fahrräder wegrollen oder kippen könnten, wenn Reifen an einfachen Bügeln nicht fixiert sind. Daher werden vom Fahrradclub Empfehlungen ausgesprochen verschiedene Modelle von Fahrradabstellanlagen miteinander zu variieren. Diese könnten dann nach der eigens aufgestellten DIN-Norm 79008 geprüft werden. Beleuchtung und Überdachung der Anlage sollten zudem in jedem Fall eingerichtet werden (vgl. ebd.).

Hinsichtlich der Wahl der Fläche zum Einrichten der Fahrradabstellanlagen werden insbesondere solche im Fahrbahnbereich vorgeschlagen, sofern etwa an der jeweiligen Örtlichkeit ein „erheblicher Bedarf an Fahrradstellplätzen besteht und ausreichende Gehwegflächen nicht zur Verfügung stehen" (ebd. 23). Beim zuständigen Ordnungs- oder Tiefbauamt des Bezirks ist hierfür eine entsprechende Genehmigung einzuholen. Diese wird zwar gebührenfrei ausgestellt, andere Nutzungen des Straßenraums dürfen jedoch durch sie nicht erheblich beeinträchtigt werden (vgl. SenStadt 2008).

Den Anforderungen des § 47 Abs. 4 MobG BE entsprechend (vgl. Kap. 2.1) verfolgt die Stadt Berlin die Strategie bis 2025 „50 000 Fahrradstellplätze an den Stationen und Haltestellen des ÖPNV sowie weitere 50 000 Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum, insbesondere an sozialen und kulturellen Einrichtungen, an Schulen und Einzelhandelseinrichtungen [...] [einzurichten] [...]. An [...] wichtigen Stationen und Haltestellen des ÖPNV sollen innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten [des] Gesetzes außerdem Fahrradparkhäuser und Fahrradstationen erstellt werden. Fahrradstationen sind Einrichtungen zum gesicherten Abstellen von Fahrrädern in geschlossenen Räumen, mit Vermietung von Fahrrädern sowie Serviceleistungen für Fahrräder. Ein Fahrradparkhaus ist eine überdachte bauliche Anlage zum Abstellen und Anschließen von Fahrrädern" (vgl. Kap 2.1).

Die Berücksichtigung der Themen Fahrradparken und -abstellanlagen im Berliner Mobilitätsgesetz verdeutlicht, dass dem Verkehrsmittel Fahrrad eine steigende Bedeutung für den städtischen Verkehr der Zukunft übertragen wird. Insbesondere die Nennung der recht hohen Zahl von verpflichtend einzurichtenden Stellplätzen weist darauf hin, dass dem Thema der Fahrradabstellanlagen in der Vergangenheit nicht jene Bedeutung beigemessen wurde, die als Beitrag zu einer attraktiven Nahmobilität notwendig gewesen wäre.

2.5 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) behandeln den Entwurf und die Gestaltung von Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen innerhalb bebauter Gebiete (FGSV 2009: 13). Das Hauptziel bei dem Entwurf von Stadtstraßen laut RASt ist die „Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den Umfeldnutzungen […]“ (FGSV 2009: 15). Umfeldnutzungen umfassen die Aktivitäten, die in den anliegenden Gebäuden praktiziert werden: z.B. Wohn-, Geschäfts-, Büro-, und Industrienutzung. Als Nutzungsansprüche legt die RASt die folgenden fest (FGSV 2009: 25-32):

- Öffentlicher Personennahverkehr
- Fließender Kraftfahrzeugverkehr
- Ruhender Kraftfahrzeugverkehr
- Liefern und Laden
- Radverkehr
- Fußgängerverkehr, soziale Ansprüche und Barrierefreiheit
- Begrünung
- Ver- und Entsorgung
- besondere Nutzungsansprüche

(z.B land-und forstwirtschaftliche oder Militärfahrzeuge)

Obwohl alle Verkehrsarten berücksichtigt werden müssen, betont die RASt explizit, eine Priorisierung der Nahmobilität:

> *„Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“* (FGSV 2009: 15)

Es gibt zwei Entwurfsvorgänge für Stadtstraßen in der RASt 06. Der *geführte* Entwurfsvorgang bietet verschiedene Querschnitte an, die für diverse verkehrliche Situationen zweckdienlich sein sollten. Sie macht jedoch (noch) keine Vorgaben für Fußgänger*innenzonen oder *Shared Space* bzw. *Begegnungszonen*. Da wir jedoch erstere in unserem Entwurf vorsehen, gehen wir nur kurz auf diese Richtlinien ein. Im Hinblick auf die Nahmobilitätsförderung ist der *individuelle* Entwurfsvorgang interessant. Diese Methodik verstößt gegen die verkehrsplanerischen Normen, die sich auf Kfz-Fahrbahnen konzentrieren, indem sie Straßen von Außen nach Innen gestaltet. Zuerst wird der Raumbedarf von Fußgänger*innen und ggf. Radfahrer*innen

bestimmt um die Breite des Seitenraums festzulegen. Anschließend wird der restliche Straßenraum für den Kfz-Verkehr zugeteilt. Die notwendige Seitenraumbreite wird durch drei Faktoren bestimmt:

1) die Fläche, die von den angrenzenden Nutzungen benötigt wird, (z.B. Verweilungsflächen oder Geschäftsauslagen)

2) die erforderliche Breite für Fuß- und Radverkehr

3) ein für Fußgänger*innen angenehmes Breitenverhältnis zwischen Seitenraum und Fahrbahn.

Abbildung 3 erläutert die erwünschte Seitenraumbreite im erstrebten 30:40:30 Verhältnis. Die Berechnung erfolgt folgendermaßen: Zunächst wird die „städtebaulich mögliche Breite der Fahrbahn“ als die Differenz zwischen der Gesamtbreite der Straße und der erwünschten Seitenraumbreite berechnet. Dann erfolgt eine separate Berechnung von der „verkehrlich notwendigen Fahrbahnbreite“, welche die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs priorisiert. Schließlich wird ein endgültiger Querschnitt durch einen Kompromiss zwischen diesen zwei Werten bestimmt (FGSV 2009: 21-22).

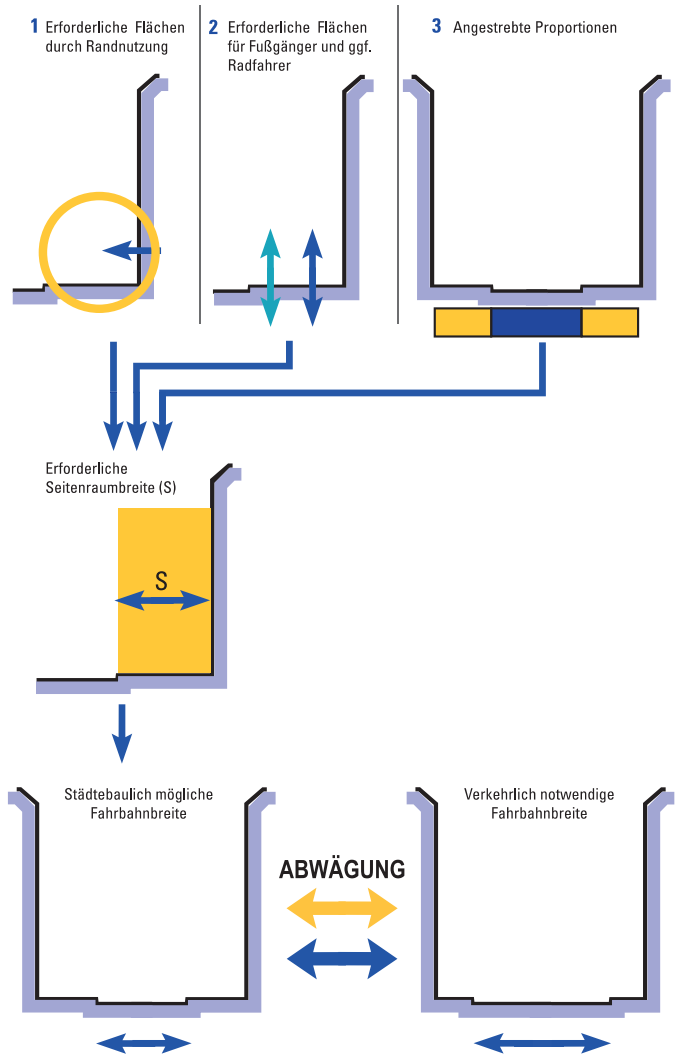

Abbildung 3: Berechnung Straßenraumgestaltung nach RASt
Quelle: Stadt Leipzig (2015)

2.6 Empfehlungen für Fußgänger-verkehrsanlagen (EFA)

Die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) befassen sich mit der Planung, dem Bau und dem Betrieb von Fußverkehrsinfrastruktur. Sie sind das grundlegende Dokument für die Planung von Fußgängerverkehrsanlagen und geben so Orientierung bei der Bearbeitung sämtlicher Fragestellungen rund um dieses Thema. Grundsätzliche sollten Fußgängerverkehrsanlagen über hohe Verkehrssicherheit verfügen, subjektive Ängste gegen Bedrohungen mindern, umwegfreie Verbindungen schaffen, ein leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit ermöglichen, Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer minimieren, Schutz vor ungünstiger Witterung bieten, durch ansprechende Gestaltung das Gehen angenehm machen sowie eine gute Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Orientierung ermöglichen (FGSV 2002: 7)

Fußgängerzonen müssen nach den EFA in jedem Einzelfall detailliert auf Fußgängerbelange hin überprüft werden. Auch für die Ausstattung von Fußgängerverkehrsanlagen werden einige Hinweise gegeben (FGSV 2002: 30 ff.). So ist eine ausreichende Beleuchtung der Fußgängerbereiche notwendig, um ein unfallfreies Nutzen zu ermöglichen und auch die subjektive Sicherheit zu erhöhen. Außerdem wird die Bedeutung von Ruheplätzen hervorgehoben. Sie sollen in regelmäßigen Abständen eingerichtet werden, sodass sich Fußgänger, dabei insbesondere Senioren, mobilitätseingeschränkte Personen sowie Kinder, ausruhen können. Dadurch wird im Endeffekt auch die Reichweite der Fußgänger erhöht, was wiederum dem Verkehrssystem zugutekommt. Solche Ruheplätze sollten ca. alle 300 m eingerichtet werden und auch für mobilitätseingeschränkte sowie behinderte Menschen leicht zugänglich und erkennbar sein. Abschließend spielen auch die Orientierung und Wegweisung für Fußgängerverkehrsanlagen eine gewichtige Rolle. Durch geeignete Maßnahmen können dabei Umwege und Reisezeitverluste vermieden werden (ebd.). So sollten u.a. Blickachsen nicht verbaut werden, was auch für die Friedrichstraße sowie insbesondere das Areal um den Checkpoint Charlie von Bedeutung ist. Wo es nötig ist, sollten Orientierungshilfen sowie ein System zur Wegweisung vorhanden sein. Dieses sollte in der Farb- und Textgestaltung sowie den verwendeten Piktogrammen einheitlich gestaltet sein, sodass es für die Nutzer einen hohen Wiedererkennungswert besitzt (ebd.).

2.7 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

Die FGSV gibt mit ihren Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) Hinweise zum Bau von Radverkehrsinfrastruktur. So wird die Grundlage für die Planung, den Entwurf sowie den Betrieb von Radverkehrsanlagen gebildet.

Der Geltungsbereich der ERA umfasst den Neubau sowie wesentliche Änderungen von Straßen (FGSV 2010: 7). Die FGSV macht deutlich, dass Fußgängerbereiche, bzw. in diesem Fall Fußgängerzonen, grundsätzlich der freien und ungestörten Bewegungsmöglichkeit zu Fuß dienen.

In Bezug auf den Radverkehr in Bereichen des Fußgängerverkehrs wird in den ERA festgehalten, dass eine Zulassung des Radverkehrs in Fußgängerbereichen einen Ausnahmefall darstellt und nur dann in Betracht gezogen werden sollte, wenn wichtige Ziele des Radverkehrs dort liegen oder eine Umfahrung dieser Bereiche ein Sicherheitsrisiko darstellt bzw. stark umwegig ist (ebd.).

Radverkehr in Fußgängerbereichen kann also in unterschiedlichen Situationen verträglich sein, dabei sollte jedoch immer eine Einzelfallprüfung für die jeweilige Gegebenheit erfolgen. Eine Zulassung für den Radverkehr kann dabei auch begrenzt erfolgen, z.B. zu bestimmten Tages- oder Wochenzeiten oder in einzelnen Achsen bzw. Teilbereichen. So können z.B. Schüler oder Arbeitnehmer einen sicheren Weg wählen oder aber auch der Radverkehr abends bzw. nachts den Fußgängerbereich beleben (ebd.).

Fußgängerzonen sind im Normalfall breiter als Gehwege, deshalb gibt es für Radfahrer meist ohnehin genug Platz zum Fahren, Ausweichen, etc. Nichtsdestotrotz müssen einige wichtige Kriterien bei der Zulassung des Radverkehrs in Fußgängerzonen beachtet werden, so z.B. (ebd.):

- Art des Radverkehrs
- Ganglinien des Radverkehrs (Tag/ Woche)
- Gestaltung und Belag des Fußgängerbereichs
- Aufenthaltsnutzung vs. Zielgerichtetem Gehverkehr
- Nutzung der Seitenräume und Möblierung des Straßenraums

Außerdem können dem Radverkehr durch Beschilderung auch alternative Umfahrungsrouten einzelner stark frequentierter Bereiche angeboten werden. Neben diesen Aspekten muss außerdem auch das Thema der Fahrradabstellanlagen behandelt werden. Diese sollten an geeigneten Standorten in bzw. am Beginn der Fußgängerzonen in ausreichender Anzahl eingerichtet werden (ebd.).

Neben den EFA und den ERA gelten für das Land Berlin auch noch die “Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege” (AV Geh- und Radwege). Auch diese müssen bei der Planung berücksichtigt werden, enthalten zur Gestaltung von Fußgängerbereichen allerdings nur wenige Hinweise.

2.8 Aktueller Stand der Nahmobilitätsförderung im Bezirk Mitte

Der Bezirk Mitte setzt sich aus sechs verschiedenen Ortsteilen zusammen: Mitte, Moabit, Hansaviertel, Tiergarten, Wedding sowie Gesundbrunnen. Der derzeitige Bezirksbürgermeister ist Stephan von Dassel von Bündnis 90/Die Grünen und auch die Bezirksverordnetenversammlung wird durch die Grünen sowie die SPD und die LINKE dominiert (Bezirksamt Mitte 2019a). Die Angelegenheiten der Verkehrsplanung finden im Straßen- und Grünflächenamt im Fachbereich “Planung, Entwurf und Neubau” statt (ebd.).

Der Bezirk Mitte versucht dabei viele verschiedene Maßnahmen umzusetzen, um Nahmobilität im Zentrum Berlins zu fördern. So wurde z.B. im September des Jahres 2018 in der Holzmarktstraße die erste sogenannte “Protected Bike Lane” Berlins für Radfahrer eröffnet. Diese bietet mit 3,50 m Breite pro Fahrtrichtung ausreichend Platz zum nebeneinander fahren und überholen und stellt somit für viele Radfahrer eine attraktive Wegeführung dar (SenUVK 2019c). Darüber hinaus ist auch die Instandsetzung des Spreeradwegs am Schleswiger Ufer sowie der Ausbau der Swinemünder Straße zwischen Rügener Straße und Rammler Straße geplant (Bezirksamt Mitte 2019b). In der Swinemünder Straße werden dabei Querungshilfen für den Fußgängerverkehr realisiert sowie eine Verbesserung der Radverkehrsführung durch den Rückbau im Seitenraum und eine Anpassung der Lichtsignalanlagen (LSA) (Bezirksamt Mitte 2019c). Es gibt also verschiedene Projekte, die zeigen, dass im Bezirk Mitte mitunter progressiv für eine stärkere Förderung der Nahmobilität geplant wird.

Beispiele für eine Veränderung des Straßenraums hin zu einer flächengerechteren Verteilung sowie nachhaltigeren Nutzung gibt es dabei in Berlin bereits. So wurde in den Jahren 2015 bzw. 2018 die Umgestaltung der Maaßenstraße sowie der Bergmannstraße im Rahmen eines Pilotprojektes zur Gestaltung sogenannter Begegnungszonen abgeschlossen. Auch die Friedrichstraße mit ihren zahlreichen Geschäften und dem touristisch geprägten Areal rund um den Checkpoint Charlie im Bezirk Berlin-Mitte sollte ursprünglich Teil dieses Pilotprojektes sein und im Sinne einer stärkeren Förderung der Nahmobilität umgestaltet werden. Da sich allerdings die Rahmenbedingungen bezüglich der städtebaulichen Entwicklung an diesem Standort verändert haben, wurde zunächst von einer Umgestaltung der Verkehrsflächen abgesehen (SenUVK 2018).

2.9 Förderung der Nahmobilität in Deutschland

Nahmobilitätsfördernde Umgestaltungen von Straßenräumen gewinnen in vielen deutschen Kommunen, vor allem den großen Städten, immer mehr an Beliebtheit. Für die Erarbeitung solcher Konzepte ist es aber wichtig, die geltenden Rechtsvorschriften zu beachten, sodass das erarbeitete Konzept dann auch in der Realität umsetzbar ist.

Eine Variante zur Förderung der Nahmobilität können die in der aktuellen Debatte zur Umverteilung des öffentlichen Straßenraums viel diskutierten Shared Spaces bzw. Begegnungszonen sein. Diese sind jedoch in der deutschen StVO nicht verankert und in Deutschland somit rechtlich nicht vorgesehen und umzusetzen (StVO 2013). Allerdings gibt es Alternativen, um ähnliche Konzepte auch in Deutschland umsetzen zu können. So kann z.B. ein verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden (StVO 2013: 60, Abschnitt 4). Dieser wird mit den Verkehrszeichen 325.1 und 325.2 nach StVO angezeigt und erlaubt es den Fußgängern, die Straße auf der gesamten Breite zu nutzen. Auch Kinderspiele sind in diesem Bereich erlaubt, häufig werden verkehrsberuhigte Bereiche daher auch als Spielstraße bezeichnet. Der Fahrzeugverkehr muss dort die Schrittgeschwindigkeit einhalten und Fußgänger dürfen weder gefährdet noch behindert werden (ebd.). Gleichzeitig dürfen aber auch die Fußgänger den Fahrzeugverkehr nicht unnötig behindern bzw. stören. Das Parken von Fahrzeugen ist nur in dafür vorgesehenen Flächen zulässig, während das Be- und Entladen bzw. Ein- und Aussteigen im gesamten Bereich erlaubt ist (ebd.). Ein verkehrsberuhigter Bereich muss insgesamt so angelegt werden, dass der typische Charakter einer Straße mit Fahrbahn, Gehweg und Radweg nicht mehr vorherrscht und somit eine Fläche für alle Verkehrsteilnehmer bereitgestellt wird. Ähnlich zu dem Ansatz des verkehrsberuhigten Bereichs ist der des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (StVO 2013 §45 1(d)). Dieser kann vor allem für historische Innenstadtbereich von Vorteil sein, da für den Fahrzeugverkehr in diesem Areal nur eine Geschwindigkeit von maximal 20 km/h vorgesehen ist.

Eine weitere Maßnahme, die zur Förderung der Nahmobilität beitragen kann, ist die Ausweisung einer Fußgängerzone (StVO 2013: 42, Abschnitt 5). Diese wird durch die Verkehrszeichen 242.1 und 242.2 kenntlich gemacht und ist nur für den Gebrauch durch Fußgänger bestimmt (ebd.). Anderen Verkehrsteilnehmern ist die Nutzung dieses Bereiches also grundsätzlich untersagt, durch entsprechende Beschilderung kann jedoch auch der Zugang anderer Verkehrsteilnehmer zugelassen werden (ebd.). Dabei muss jedoch stets auf den Fußgängerverkehr Rücksicht genommen werden, er darf also weder gefährdet noch behindert werden. Außerdem darf mit Fahrzeugen höchstens Schrittgeschwindigkeit gefahren werden und die Fußgänger haben Vorrang, es muss also, wenn nötig, auf sie gewartet werden. In Fußgängerzonen gibt es kein Rechtsfahrgebot sowie keine Vorfahrts- oder Parkregeln, es gelten für sämtliche Verkehrsteilnehmer lediglich die allgemeinen Verhaltensvorschriften nach §1 StVO (ebd.).

Die Möglichkeiten zur Förderung der Nahmobilität bewegen sich in Deutschland in einem engen rechtlichen Korsett, nichtsdestotrotz gibt es verschiedene Ansätze und Varianten, um den Fuß- und Radverkehr nachhaltig zu unterstützen.

3 BESTANDSAUFNAHME

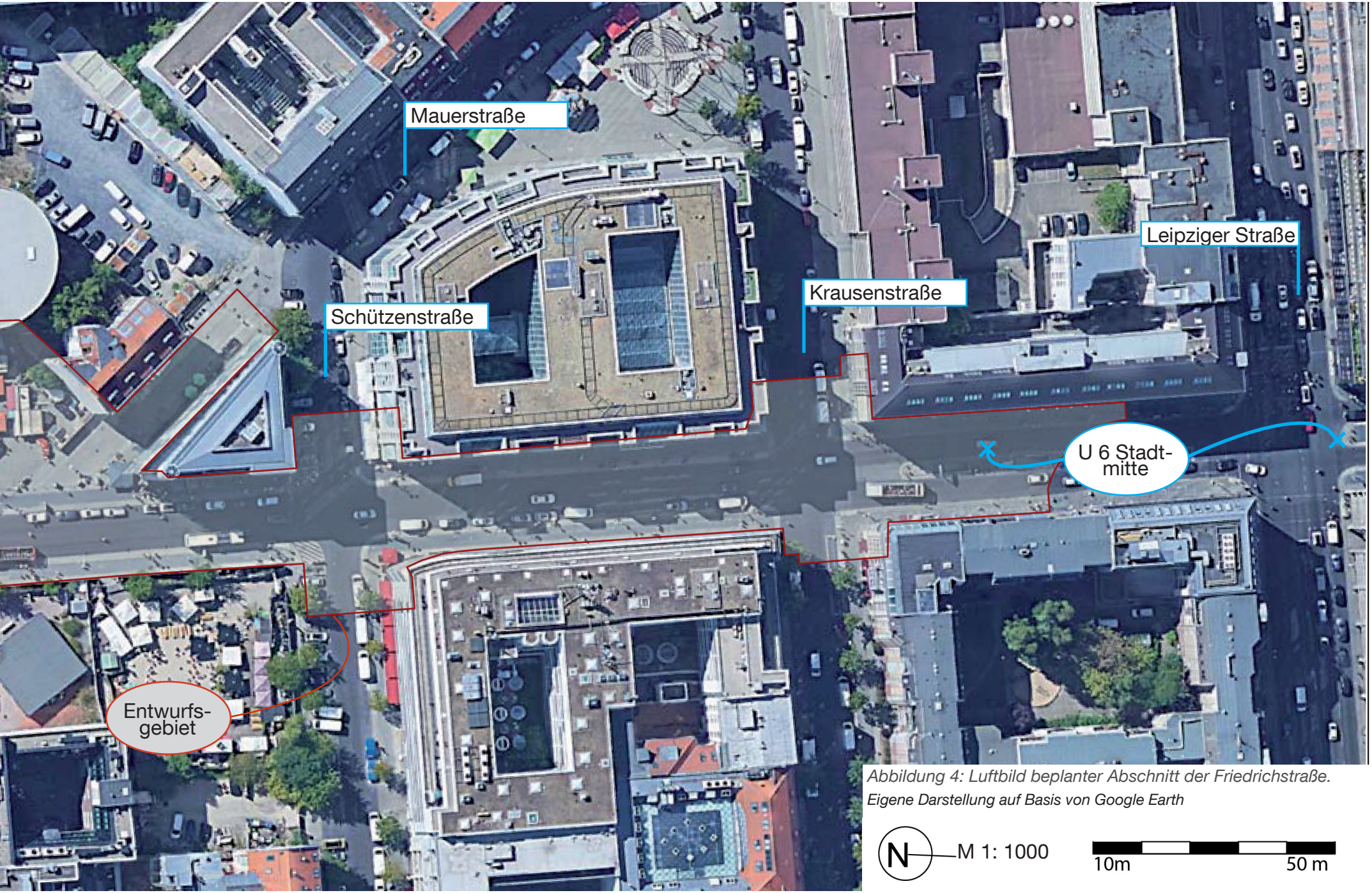

Abbildung 4: Luftbild beplanter Abschnitt der Friedrichstraße.
Eigene Darstellung auf Basis von Google Earth

3.1 Der Checkpoint Charlie früher, heute und in der Zukunft

Abbildung 5: Nacht des Mauerfalls am Checkpoint Charlie, November 1989

Quelle: Oberst, 1990

Früher

Der Checkpoint Charlie hatte eine wichtige Rolle im Kalten Krieg als Grenzübergang der Alliierten zwischen den sowjetischen und amerikanischen Sektoren Berlins. In Englisch bedeutet Checkpoint „Kontrollpunkt“, während „Charlie“ der dritte Buchstabe im phonetischen NATO-Alphabet ist. Zusätzlich gab es noch Checkpoint Alpha in Helmstedt und Checkpoint Bravo in Dreilinden (Caus 2015).

Die erste Kontrollstelle in Form eines Militärfahrzeuges wurde am 1. September 1961 auf der Friedrichstraße eingerichtet. Nur drei Wochen später wurde die erste Kontrollbaracke aufgebaut, die erst von dem amerikanischen und später auch von dem französischen und britischen Militär bewacht wurde. Der Checkpoint war symbolisch wichtig für beide Seiten des Kalten Krieges und sowohl der amerikanische Präsident John F. Kennedy als auch der sowjetische Parteichef Nikita Chruschtschow besuchten diesen (Heidenfelder 2019).

Der Checkpoint Charlie ist berühmt für eine gefährliche Konfrontation zwischen dem sowjetischen und dem amerikanischen Militär, die fast einen dritten Weltkrieg verursachet hätte (Colitt 2011). Die DDR verschärfte die Grenzkontrolle so, dass westalliierte Diplomaten und Militär sich ausweisen mussten, um in die DDR

einzureisen. Daraufhin eskalierte der amerikanische Sonderbotschafter Lucius Clay die Situation, in dem er amerikanische Panzer zum Checkpoint auffahren lies. Als Reaktion kamen bald danach elf sowjetische Panzer zur östlichen Seite der Grenze (vgl. Abb. 6). Diese gefährliche Gegenüberstellung der Panzer dauerte die ganze Nacht und wurde am nächsten Tag durch diplomatische Bemühungen entschärft (Colitt 2011).

Am 9. November 1989 fiel die Berliner Mauer und Menschenmengen konnten wieder frei vom Osten in den Westen spazieren (vgl. Abb. 5). Mit der Wiedervereinigung Deutschlands im Oktober 1990 verlor der Checkpoint Charlie seinen militärischen Zweck, und schon im Juni 1990 wurde die Kontrollbaracke entfernt. Im Jahr 2000 wurde eine Nachbildung der ersten Kontrollbaracke des Checkpoint Charlies auf der Friedrichstraße platziert und dient jetzt als eine Touristenattraktion (Caus 2015).

Abbildung 6: Konfrontation sowjetischer und amerikanischer Panzer, Oktober 1961
Quelle: Hendrix, 2019

Heute

Zunächst wird die aktuelle Lage des Untersuchungsgebiets genauer beschrieben. Die nächsten ÖPNV-Anbindungen sind U-Bahnhof Kochstraße (U6) sowie die Busstation U Kochstraße/Checkpoint Charlie (Bus M29). Für Autofahrende befinden sich Parkplätze entlang der umliegenden Straßen. Jedoch wird aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, Zufußgehenden und Fahrradfahrenden die Anreise mit dem ÖPNV empfohlen.

Die Gehwege sind leicht begeh- und befahrbar sowie mindestens anderthalb Meter breit. Zur Überquerung der dicht befahrenen Straße an der Kreuzung Friedrichstraße/Zimmerstraße ist eine Verkehrsinsel mit abgesenkten Bordsteinen vorhanden.

Über eine Straßenfläche zwischen Baracke und Verkehrsinsel können sich Besucher dem Checkpoint nähern (u.a. zum Fotografieren, vgl. Abb. 7). Der Weg ist über den abgesenkten Bordstein in Höhe der Verkehrsinsel stufenlos. Es gibt keine Abgrenzung zur Fahrbahn der dicht befahrenen Straße. Die Bewegungsflächen vor der ehemaligen Kontrollbaracke sind 150 cm x 150 cm groß.

Die Leuchtkasten-Installation von Frank Thiel ist etwa 6 m hoch und steht auf einer Verkehrsinsel in der Friedrichstraße, direkt vor der Kontrollbaracke des Checkpoints, und ist im Sitzen sichtbar, wahrnehmbar oder erkennbar. Es ist kein durchgängiges Leitsystem mit Bodenindikatoren vorhanden.

Informationen sind nicht in Braille- oder Prismenschrift verfügbar. Außerdem gibt es weder induktive Höranlagen, noch ein farbliches oder bildhaftes Leitsystem (DSFT Berlin 2018).

Tabelle 1 zeigt das Ergebnis von Zählungen und Befragungen des IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, das 2014 im Auftrag der damaligen Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt eine Verkehrsuntersuchung zum touristischen Busverkehr am Checkpoint Charlie durchführte (IVAS 2015). Die Abbildungen 8-11 sind der selben Studie entnommen.

Die Zählungen zeigen, dass die Friedrichstraße im Bereich des Checkpoint Charlie vergleichsweise gering belastet ist. So wurden werktags zwischen 07.00 und 19.00 Uhr nur ca. 6.200 Kfz/ 12 Std. erfasst. Zudem liegt die Verkehrsmenge der Zimmerstraße mit knapp über 2.000 Kfz/ 12 Std. nochmals deutlich darunter. Lediglich die Kochstraße und weiterführend die Rudi-Dutschke Straße sind werktags mit mehr als 10.000 Kfz/ 12 Std. stark belastet. Die Lkw-Anteile sind mit 4 % in der Friedrichstraße und 2 % in der Zimmerstraße sehr gering.

Abbildung 7: Checkpoint Charlie

Des Weiteren liegen die Verkehrsbelastungen am Wochenende deutlich unter denen am Werktag, abgesehen von der Kochstraße, wo der Wochenendverkehr nur ca. 10 % geringer ist (vgl. Abb. 8).

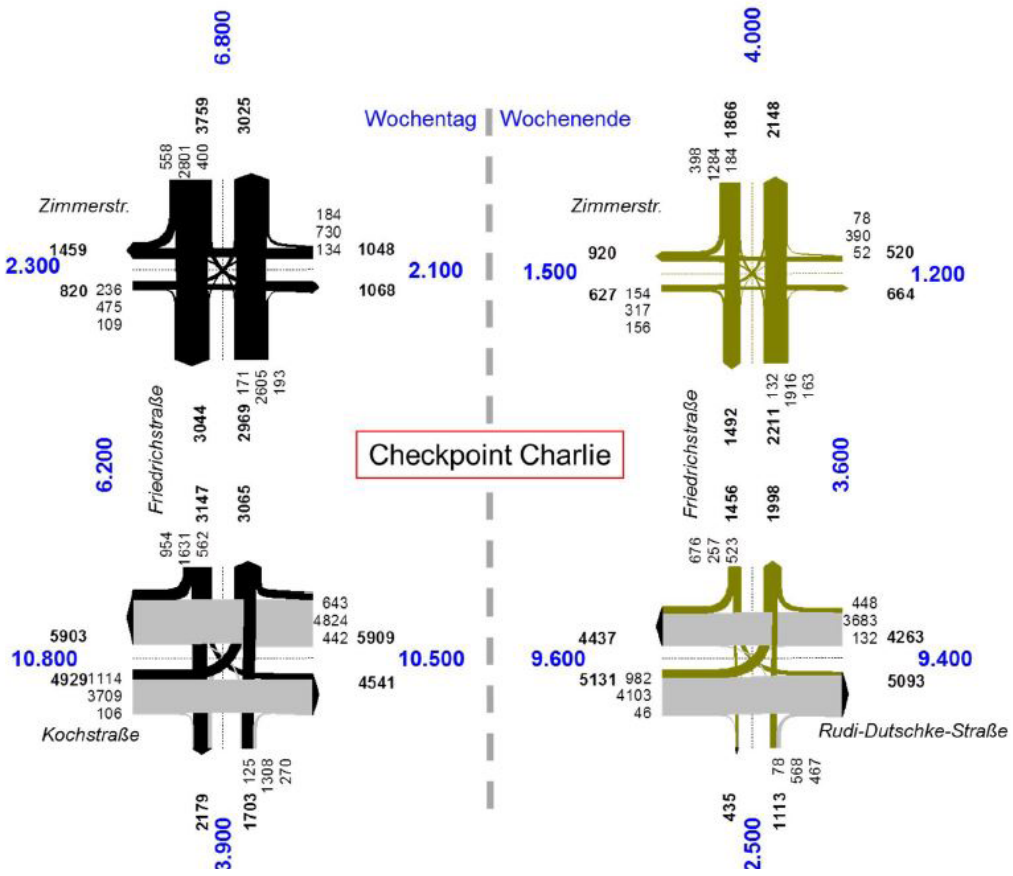

Abbildung 8: Verkehrsmengen KfZ Umfeld Checkpoint Charlie
(li. Werktag 11. Juni, re. Pfingstsonnabend 7. Juni 2014, Angaben in Kfz/ 12 Std.)
Quelle: IVAS 2015

Tabelle 1: Vekehrsmengen im Umfeld des Check Point Charlies (2014)

Quelle: IVAS 2015

	Werktage	Wochenende (pro 12 Stunden)
Zufußgehende	>18 000/ 12h	ca. 24 000, Knotenpunkt Friedrichstr./ Zimmerstr. >40 000
Busse	80 Reisebusse, 300 Stadtrundfahrtbusse	
Allg. Kraftfahr-zeugverkehr	6800/ 12h	4000/ 12h
Radfahrende	3000/ 12h	2300 / 12h

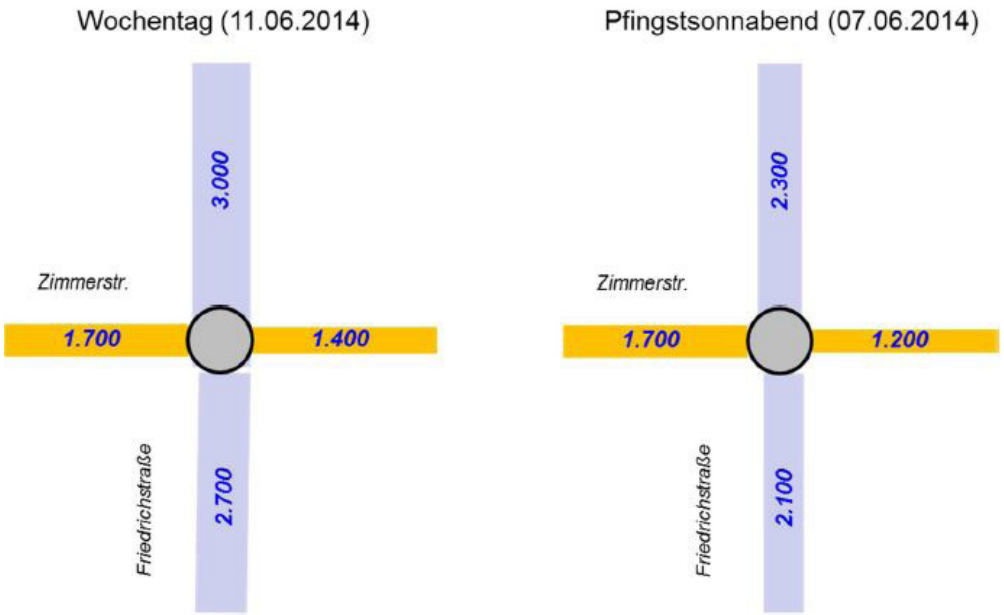

Abbildung 9: Verkehrsmengen im Radverkehr im Vergleich Werktag/ Feiertag (Fahrräder/ 12 Stunden)
Quelle: IVAS 2015

Für diese Arbeit spielen die Verkehrsmengen und Verkehrsabläufe im Fuß- und Radverkehr eine maßgebliche Rolle. Abb. 9 zeigt die beachtlichen Verkehrsmengen im Radverkehr auf der Friedrichstraße sowohl an normalen Werktagen (3.000 Radfahrende/12 Std.) als auch an Feiertagen (>2.000 Radfahrende/12 Std). Zudem sind die Radverkehrsmengen in der Zimmerstraße nicht zu vernachlässigen.

Laut Studie der IVAS (2015: 14f) ist unter der Woche ein hoher Anteil dem Alltagsradverkehr zuzuordnen, während am Wochenende deutlich mehr touristische Radfahrende unterwegs sind. Letzteres hat einen hohen Anteil an Leihrädern sowie geführten Radgruppen zur Folge. Hier werden die Fahrräder vermehrt im direkten Umfeld des Checkpoint Charlie abgestellt. Des Weiteren spiegelt sich diese Verteilung in den völlig unterschiedlichen tageszeitlichen Verläufen der Verkehrsnachfrage im Radverkehr wider. Wochentags sind typisch ausgeprägte Berufsverkehrsspitzen erkennbar, wohingegen am Wochenende die freizeittypischen Nachfragezeiträume dominieren.

Um die Konflikte am Checkpoint Charlie besser verstehen zu können ist auch ein Blick auf die Fußverkehrsströme wichtig. Abbildung 10 zeigt, dass sich die meisten Besuchenden längs der Friedrichstraße bewegen und

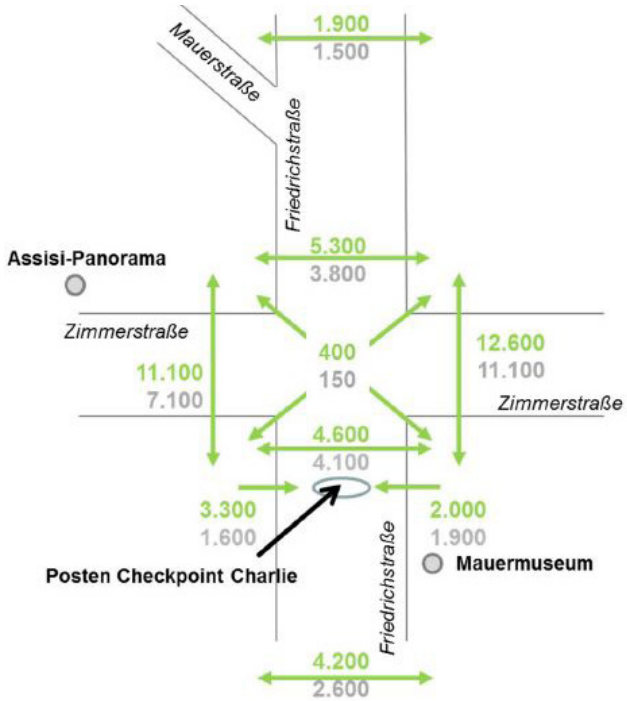

Abbildung 10: Fußverkehrsströme im Umfeld des Checkpoint Charlie
(Angaben in Personen/ 12 Std., grau: werktags, grün: Wochenende) Quelle: IVAS 2015

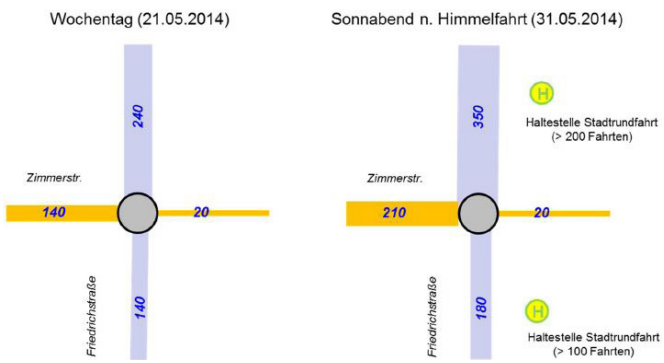

Abbildung 11: Verkehrsmengen im Busverkehr
(Angaben in Bussen/ 12 Std.) Quelle: IVAS 2015

die Zimmerstraße auf der Ost- und Westseite queren. Auffällig ist, dass der Längsverkehr (Summe der Querungen Zimmerstraße Ost und West) am Wochenende mit 23.700 Zufußgehenden in 12 Stunden (an tourismusrelevanten Wochenenden sogar mehr) und am Werktag mit ca. 18.200 in 12 Stunden deutlich (drei- bis sechsfach) stärker als das Kfz-Verkehrsaufkommen ist. Diese hohe Anzahl an Querungen, auch diagonal über den Knotenpunkt, führt zu zahlreichen Konflikten mit dem Kfz-Verkehr. Auch wird das Verhalten der Besuchenden als chaotisch wahrgenommen, was eventuell darauf zurückzuführen ist, dass es nicht genügend Orientierungsmöglichkeiten gibt und zu wenig Platz vorhanden ist.

Des Weiteren wurden zahlreiche Personen mit Kinderwagen (ca. 150 pro Tag) oder gesundheitlich bedingten Mobilitätseinschränkungen beobachtet. Dieser Umstand ist in der Umgestaltung hinsichtlich der Barrierefreiheit zu berücksichtigen (IAVS 2015: 16).

Laut der Verkehrsuntersuchung des IVAS (2015: 21) bleiben weniger als zehn Prozent der Busse länger als eine Stunde am Ort stehen. Daher ist es möglich, dass die Busse extern gelegene Abstellmöglichkeiten aufsuchen.

Im folgenden werden die aktuell wichtigsten Punkte um den Checkpoint Charlie (Abb. 12), auch in Hinblick auf ihre Barrierefreiheit, kurz beschrieben. In unmittelbarer Umgebung der Kreuzung am Checkpoint Charlie, gibt es mehrere Museen bzw. andere Ausstellungsarten. Bei der Außenausstellung Checkpoint Charlie handelt es sich um gelbe Wände mit historischen Fotos. Es existiert außerdem eine Bewegungsfläche vor dem Exponat mit einer Breite und Tiefe von zwei Metern. Die Gehwege der Friedrichstraße zu beiden Seiten des Checkpoints zwischen Kochstraße und Zimmerstraße sind 2,5 Meter breit. Der Weg ist leicht begeh- und befahrbar (z.B. Asphalt, engfugige Platten, etc.). Die lichte Breite des Weges beträgt trotz Ausstattungsgegenständen mindestens anderthalb Meter und es gibt keine nennenswerte Längsneigung des Weges. Auch die Querungsstelle mit Verkehrsinsel an der Kreuzung Friedrichstraße/ Zimmerstraße ist von der Oberflächenbeschaffenheit her erschütterungsarm und leicht begeh- und befahrbar (z.B. Asphalt, engfugige Platten, etc.). Auch hier ist die Breite des Weges durch Ausstattungsgegenstände eingeschränkt, sie beträgt jedoch trotzdem mindestens 2,2m. Hier ist die maximale Längsneigung des Weges von 3% über eine Strecke von fünf Metern zu beachten (DSFT 2017).

Abbildung 12: Umgebung Checkpoint Charlie (rot). Karte: OSM (16.09.2019)

Zukunft

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 1-98 wurde im Zeitraum von Januar 2018 bis August 2019 ein öffentliches Beteiligungsverfahren durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen durchgeführt (SenStadt 2019d). Dieses Verfahren bezog sich auf zwei Flächen der ehemaligen Grenzübergangsstelle Friedrichstraße/Zimmerstraße, also hauptsächlich auf das Areal nahe der heutigen Touristenattraktion Checkpoint Charlie. Die zwei Flächen im Bezirk Mitte sind aktuell unbebaut bzw. mit provisorischen Bauten und Nutzungen versehen.

Der Beteiligungsprozess beinhaltete drei verschiedene Formate, eine Fachbeteiligung, eine Öffentlichkeitsbeteiligung sowie ein Workshopverfahren (ebd.). Die Fachbeteiligung war der folgenden Öffentlichkeitsbeteiligung sowie dem Workshopverfahren vorgeschaltet und diente dazu mit der Unterstützung von Experten grundsätzliche Überlegungen zur Bedeutung und Entwicklung des Areals rund um den Bereich des Checkpoint Charlie festzuhalten. Während der Öffentlichkeitsbeteiligung konnten dann Anwohner, Besucher und andere betroffene Akteure in verschiedenen Veranstaltungen, wie z.B. Ortserkundungen, Gesprächen, Beteiligungskarten oder einem Online-Dialog, ihre Meinungen und Wünsche zur weiteren Entwicklung des Gebiets äußern (ebd.). Das Workshopverfahren diente dann zusätzlich als Möglichkeit anhand von städtebaulichen Entwürfen verschiedene Varianten der zukünftigen Nutzung bzw. Bebauung der Flächen zu betrachten und mögliche Vor- und Nachteile verschiedener Varianten auszuloten.

Die Erkenntnisse aus dem Beteiligungsverfahren führten zu einer Änderung der Planungsziele und infolgedessen auch zu einer Modifizierung des vorherigen Bebauungsplanentwurfs (ebd.). Das Hauptziel des Plans ist nun die planungsrechtliche Sicherung eines Bildungs- und Erinnerungsortes, der eine Freifläche und einen Stadtplatz beinhaltet sowie eine gemischte Nutzung mit hohem Wohnanteil. Wichtig ist außerdem, dass das Areal um den Checkpoint Charlie als Erinnerungsort erhalten und gestärkt wird. Als gemeinsame Basis für die weitere inhaltliche Auseinandersetzung mit der Entwicklung des Checkpoint Charlie wurde eine sogenannte Checkpoint Charlie-DNA erarbeitet (ebd.). Diese beinhaltet die folgenden Aspekte:

- beide Grundstücke sollen zusammen entwickelt werden,
- der Checkpoint Charlie soll eine Zäsur im Stadtraum darstellen,
- es sollen mutige Lösungen gefunden werden,
- die Geschichte des Ortes soll erlebbar gemacht werden,
- eine deutliche Sichtbarkeit des Ortes soll hergestellt werden,
- große und grüne Freiflächen sollen geschaffen werden,
- der Straßenraum soll ruhiger und sicherer gestaltet werden,
- es soll durchmischte Angebote für Tourismus und Alltag geben,
- eine breite Zielgruppe soll angesprochen werden.

Die prägenden Elemente des Bebauungsplanentwurfs (vgl. Abb. 13) sind, westlich der Friedrichstraße, ein Stadtplatz sowie, östlich der Friedrichstraße, ein Bildungs- und Erinnerungsort zur Geschichte des Checkpoint Charlie als Ort der deutschen Teilung und ihrer internationalen Dimension. Für das westlich der Friedrichstraße gelegene Gebiet ist außerdem ein urbanes Gebiet vorgesehen (SenStadt 2019d). Dabei ist ein Anteil von mindestens 30% sozialen Wohnungsbaus zu realisieren. Mindestens 75% der Dachflächen sowie die Bereiche innerhalb der bebauten Flächen sind für den Gemeinbedarf vorgesehen und min-

destens 50% der Dachflächen sollen extensiv begrünt werden (SenSW 2019). Pkw-Stellplätze sowie Garagen sind für die Gebiete des Bebauungsplans unzulässig, lediglich Tiefgaragen sind vorgesehen. Mögliche Einfahrten sind im Bereich der Mauerstraße sowie der Zimmerstraße angedacht. Die Gebäude in dem Areal dürfen maximal eine Höhe von 62 m haben und werden außerdem maximal acht Geschosse besitzen. Diese Kennwerte sind ein Resultat des städtebaulichen Workshopverfahrens, welches zu der Erkenntnis führte, dass eine höhere Bebauung für diesen Ort ungeeignet ist.

Der Bebauungsplan ist eigentümerunabhängig entwickelt worden und schafft durch den Stadtplatz sowie den Bildungs- und Erinnerungsort die erwünschte Unterbrechung in der Stadtstruktur. Im weiteren Verfahren soll ein architektonisch-freiraumplanerischer Wettbewerb durchgeführt werden, der eine mutige Lösung für die Flächen vorschlägt. In diesem Zuge soll außerdem die verkehrliche Situation im Kreuzungsbereich der Friedrichstraße/Zimmerstraße verändert und verbessert werden (ebd.).

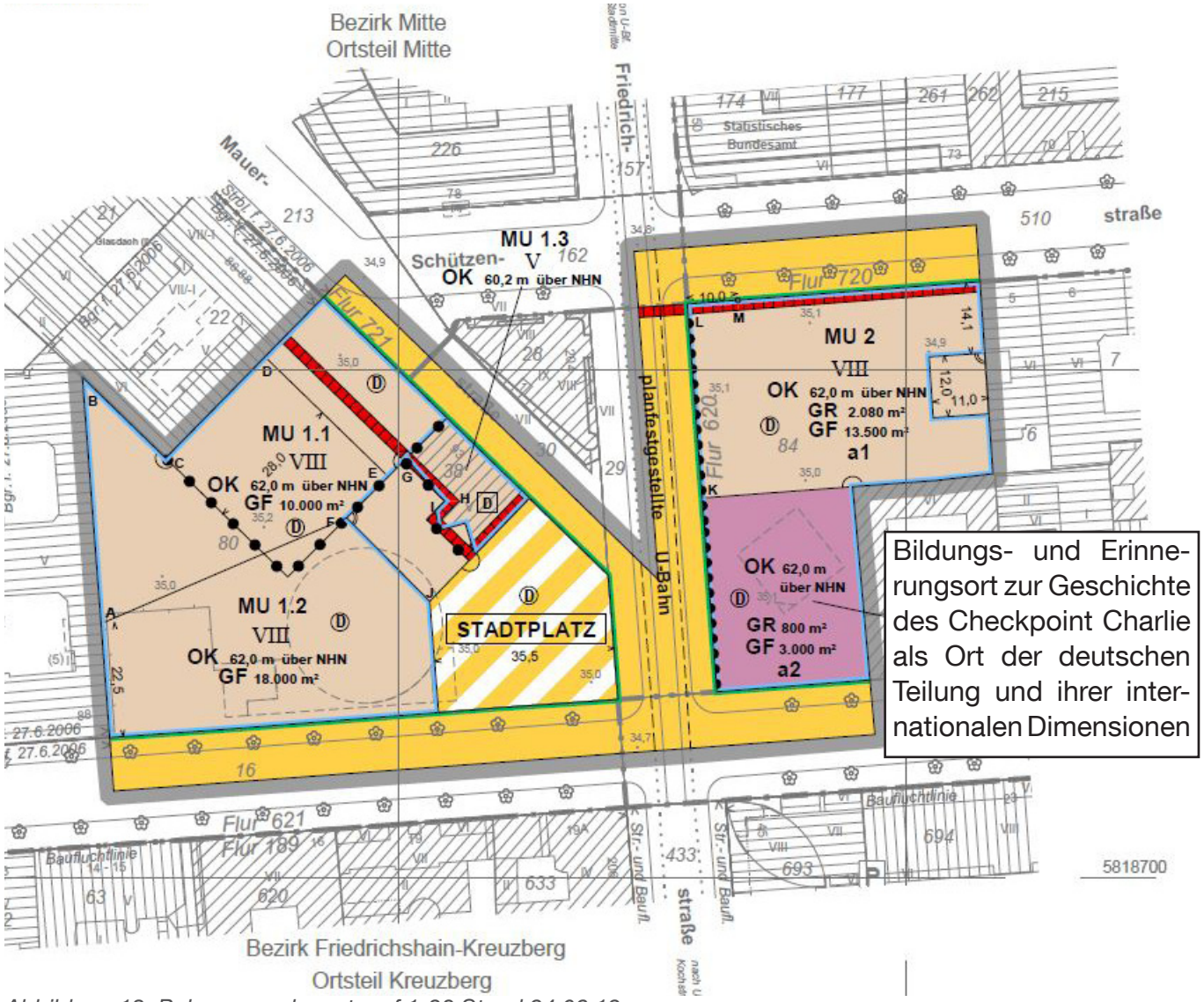

Abbildung 13: Bebauungsplanentwurf 1-98 Stand 24.06.19

MU= Urbanes Gebiet, gelb: Straßenverkehrsflächen, dunkelviolett: Gemeinbedarf.
Quelle: SenSW (2019)

3.2 Nutzungsansprüche

ÖPNV-Anbindung

Sauberkeit:
Abfallbehälter

Übersichtlichkeit:
Anordnung einzelner Infrastruktur- und Ausstattungselemente

Informationen:
mehrsprachiger Fahrplan, Lienennetzplan, im Störungsfall über Lautsprecher, Vorort-Personal

Übergangsstellen und Umsteigepunkte:
möglichst direkte Kopplung mehreren Verkehrsmitteln, möglichst geringen Widerständen in Form von Zeiten und Wegen für Betreibende und Nutzende

Sicherheitsgefühl beim Warten:
Beleuchtung, kulturelle Einrichtungen, Vorort-Personal

Betriebsqualität:
Optimierung von Frequenzen, Takten, Störungsfreien Betrieb auch bei Extremwetterlage

Barrierefreiheit:
Verminderung spezieller Zugangshemmnisse

Infrastruktur:
Anlagen für den Radverkehr

nach FiS 2019

Durchgangsverkehr

Staureduzierung
Schnelle, direkte Verbindungen

Touristen

Platz

Gute ÖPNV Anbindung

Spazier- und Wanderwege

Informationseinrichtungen und Orientierungshilfen
auch in anderen Sprachen

Ansprüche an Räume
für Sport, Freizeit und Erholung

Sharing-Angebote:
mehr Abstellanlagen

Fußverkehr

ÖPNV-Anbindung:
kurze Wege zu den Haltestellen

Barrierefreiheit:
Anlagen zur Überwindung von Höhenunterschiede

Stadt der kurzen Wege:
Wachsende Ansprüche an Gestaltung des öffentlichen Raums und an das umliegende Angebot

Verkehrssicherheit:
gute Querungsmöglichkeiten und Sichtverhältnisse

Infrastruktur:
Verbesserung der Wegequalität und der Orientierungshilfen

Subjektives Sicherheitsgefühl:
Wegebeleuchtung

nach Deutscher Städtetag 2018

Radverkehr

Verkehrssicherheit:
rücksichtsloses Verhalten im Straßenverkehr aufgreifen, Überwachung

Infrastruktur:
Verbesserung der Radwege und des Fahrradroutennetz‘, separate Lichtsignalanlagen, Fahrradabstellanlagen

Verbesserung des Fahrkomforts:
Erlauben des Nebeneinanderfahren und des bequemen Überholen

Anwohnende

Verkehrssicherheit

Sauberkeit:
regelmäßige Reinigung, gute Luftqualität

Lebensqualität:
Einhaltung der Grenzwerte der Lärmbelastung

Wachsende Ansprüche an die Gestaltung des öffentlichen Raums

Nahversorgung und soziale Einrichtungen:
Schulen, Behörden, Einkaufszentren

Gewährleistung der Mobilität

Erholungsräume

Handel u. Lieferverkehr

Flächen
zum Be- u. Entladen

Parkmöglichkeiten
für Lieferfahrzeuge u. Kunden

3.3 Problemfelder = Handlungsbedarf

Ergebnis der Zukunftswerkstatt im Juli 2019
Anordnung nach Gewichtung

1. Aufenthalsqualität

Heruntergekommen
Ungeklärte Situationen
Keine Rücksichtnahme
Fahrräder und Auslagen auf Gehwegen
Keine angenehme Atmosphäre
keine Aufenthaltsmöglichkeiten, kein Grün und Fehlen vom Bänken
Unübersichtlichkeit der Verkehrsströme
vor allem durch die Fußgängermassen
Schlechte Sichtbeziehungen
Fehlende Raumorganisation
erhöhte Lärmemissionen

2. Sicherheit

geringes Sicherheitsgefühl
viele (beinahe) Unfälle
mangelnder Verkehrssicherheit
Missachtung der Verkehrsregeln

3. Touristenverkehr

Busverkehr
Touristengruppen blockieren Gehweg
An- und Abreise, Menge
Platzmangel
Zu viele Reisebusse
“fotogeile” Touristen
Konflikt zwischen Touristen und Verkehrsteilnehmenden

4. Radverkehr

Hindernisse
Blockierender Radfahrenden durch Touristen, Taxen u. parkenden Autos blockiert

Sharing-Chaos
Roller/Fahrräder im Weg, zum Teil Fahrradleichen

Schlechte Radverkehrsinfrastruktur
fehlende Radwege und Fahrradständer

6. Infrastruktur

Keine Koordination

Unübersichtliche/fehlende Verkehrslenkung

Nicht behindertengerecht

Platzmangel

9. Ort

mangelnder Respekt gegenüber dem geschichtlichen Ort

5. Fuß- und KfZ-Verkehr

Vorrang Autos
Tempo 50 im Durchgangsverkehr

Viel ruhender Verkehr
v.a. in Nebenstraßen

Schmale Bürgersteige und Außenplätze

Zu viele Autos und Verkehr

kurze Grünphasen für den Fußverkehr

8. ÖPNV

Gedränge bei U-Bahnhof
Kleine Plattform

U-Bahnzugänge in Straßenmitte

4 KONZEPT

Der Entwurf unserer Gruppe zur Umgestaltung und Verbesserung der verkehrlichen Situation für den Rad- und Fußverkehr am und rund um den Checkpoint Charlie sowie in dem betreffenden Teilstück der Friedrichstraße zwischen Leipziger Straße und Kochstraße sieht erhebliche Veränderungen vor. Hierbei wird der für das Gebiet aktuell geltende Bebauungsplan berücksichtigt und in die Planung einbezogen. Im Folgenden werden die angedachten Veränderungen vollständig dargestellt und erläutert.

© Cesar Ogata / SECOM

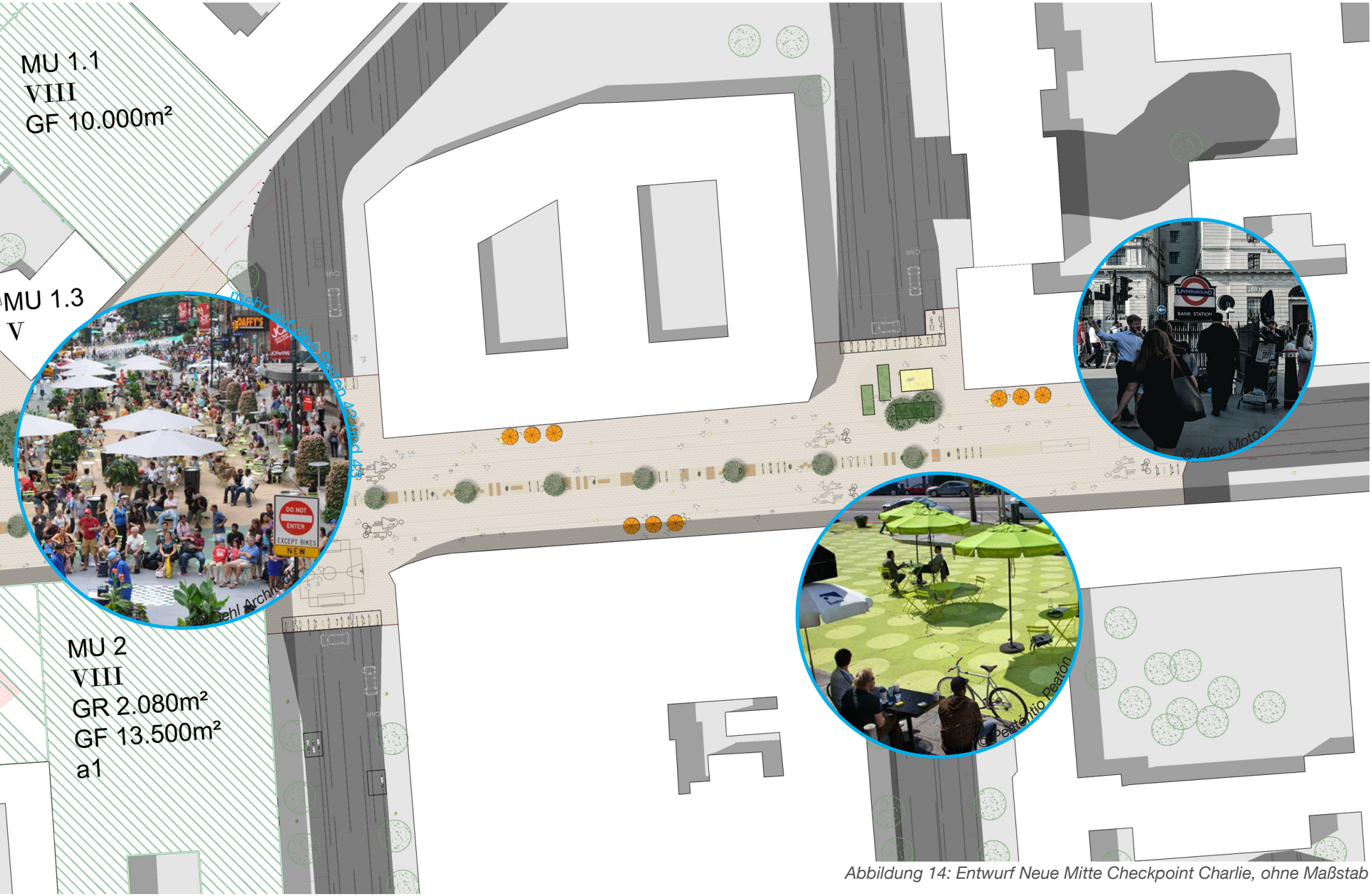

Abbildung 14: Entwurf Neue Mitte Checkpoint Charlie, ohne Maßstab

4.1 Konzeptbeschreibung

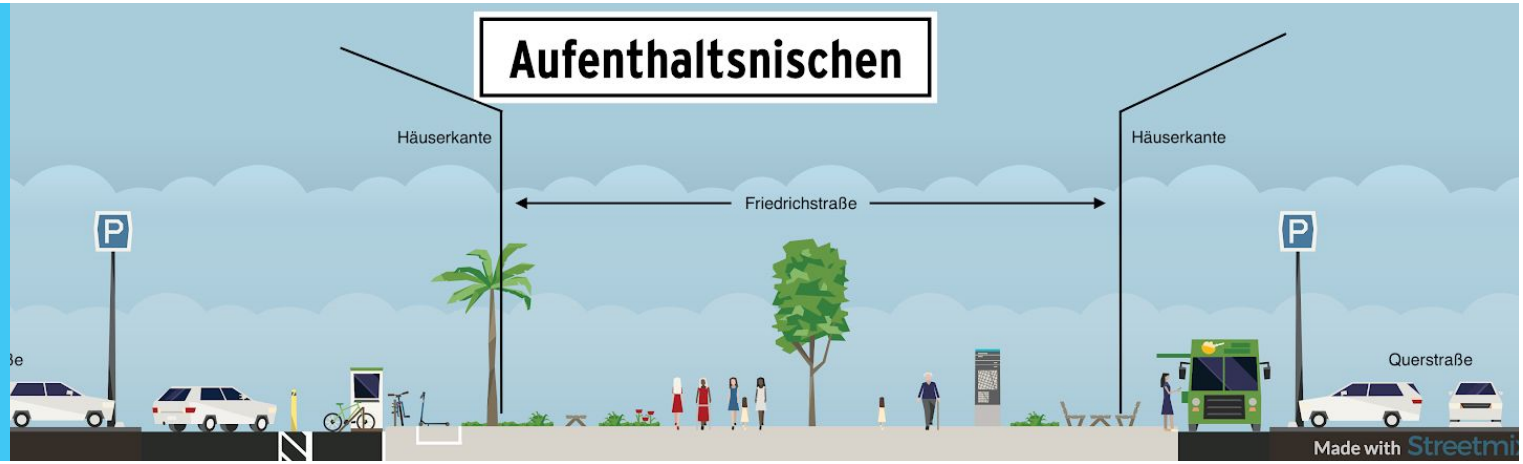

Abbildung 15: Schnitt Aufenthaltsnischen. M 1:250. Erstellt durch Streetmix

Als zentrale und tiefgreifende Maßnahme wird das gesamte Planungsgebiet der Friedrichstraße mit allen entsprechenden Konsequenzen zu einer Fußgängerzone erklärt (Vz 242.1 an den Ein- bzw. 242.2 an den Ausgängen). Dies schafft eine Verkehrsfläche, auf welcher Fußgänger je nach Ausgestaltung ein ausschließliches Nutzungsrecht, zumindest aber jederzeit Vorrang vor anderen Verkehrenden haben. Um die zentrale und geradlinige Friedrichstraße jedoch weiterhin auch dem bereits heute intensiven Fahrradverkehr zugänglich zu erhalten, wird das Vz 242.1 die zusätzliche Beschilderung „Fahrrad frei“ erhalten. Es darf also in der gesamten Fußgängerzone, unter Berücksichtigung des Fußgängervorrangs, mit Schrittgeschwindigkeit Fahrrad gefahren werden. Zur visuellen Unterstützung und Hervorhebung dieser neuen Verkehrsfläche wird auf der gesamten Breite zwischen den Häuserkanten ein einheitliches, ästhetisch ansprechendes und ebenes Pflaster verlegt. Dieses soll unterstreichen, dass es keine räumliche Trennung zwischen den unterschiedlichen Verkehren mehr gibt, sondern – ähnlich wie bei einem *Shared Space* – ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht geboten sind.

Im Bereich der Friedrichstraße sind in einer Fußgängerzone bei zugelassenem Radverkehr zahlreiche Interaktionen zwischen Fuß- und Radverkehr zu erwarten. Nichtsdestotrotz sollte von Radwegen sowie Markierungen in der Fußgängerzone abgesehen werden, da diese einen Vorrang der Radfahrer gegenüber dem Fußgängerverkehr suggerieren können. Dafür kann dem Radverkehr aber durch die Gestaltung der Fußgängerzone eine Führung und somit Orientierung angeboten werden, z.B. durch die Möblierung oder den Belag. Auch die Querschnittsgestaltung kann dazu beitragen, dass dem Radverkehr, z.B. in der Straßenmitte, ein durchgängig befahrbarer Bereich vorbehalten wird (FGSV 2010: 64).

Selbstverständlich muss Einsatzfahrzeugen von Feuerwehr, Rettungsdienst und Polizei, aber auch Straßenreinigungs-, Entsorgungs- und Entstörungsdiensten die Zufahrt in die Friedrichstraße weiterhin ermöglicht werden. Innerhalb der Fußgängerzone sind trotz umfangreicher Umgestaltung mit neuem Stadtmobiliar allerorts ausreichend breite Zu- und

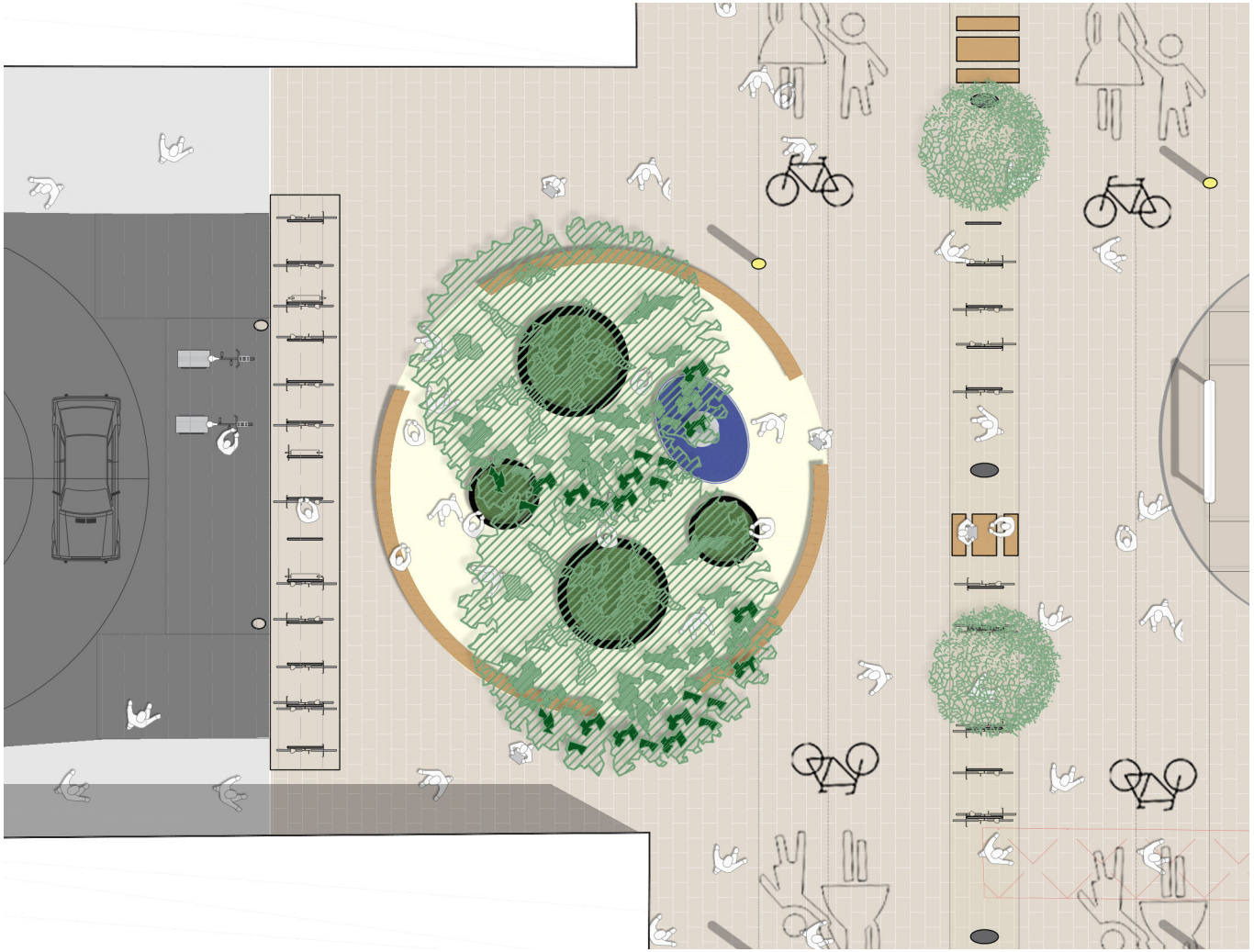

Abbildung 16: Aufsicht Aufenthaltsnische mit modalem Filter an der Schützenstraße
M 1:200

Abbildung 17: Modaler Filter in Barcelona
mit Wanderbäumen und verschiedenem Sitzmobiliar

Durchfahrten und Aufstellflächen für Feuerwehrfahrzeuge gewährleistet. Auch Lieferverkehr erhält mittels entsprechender Beschilderung an den Zufahrten das Recht zwischen 7:00 und 9:00 Uhr morgens das Gebiet zu befahren. Daher sind an den Zugängen versenkbare Poller vorgesehen, welche von den legitimierten Personen im Einsatz angesteuert und abgesenkt werden können. Außerdem finden sich an den Zugängen zur neuen Fußgängerzone großflächige Piktogramme auf dem Boden, welche den Vorrang des Fußverkehrs in dem nun beginnenden Bereich unterstreichen sollen. Ausreichend Abstellanlagen für Fahrräder und Sharingfahrzeuge wie E-Scooter komplettieren die Eingangsbereiche in die Fußgängerzone.

Die aktuell rechtwinklig einmündenden Nebenstraßen der Friedrichstraße werden zu Sackgassen mit ausreichender Wendemöglichkeit auch für Feuerwehr- und Lieferfahrzeuge (bis 7,5 t) und vorgelagerten Ladezonen umgestaltet. Direkt an den Übergängen zwischen Querstraßen und Fußgängerzone ist eine besondere Gestaltung vorgesehen. Hier sollen individuell ausgestaltete und attraktive Aufenthaltsnischen eingerichtet werden, in welchen z.B. Sitzgelegenheiten, Bäume, parkähnliche Grünanlagen, Wasserläufe oder kleine Spielplätze für Kinder entstehen können. Dabei kann die genaue Gestaltung durchaus offenbleiben, an jeder Querstraße anders aussehen, sich hin und wieder verändern oder auch mit Hilfe engagierter Initiativen aus der Bevölkerung weiterentwickelt werden. Darüber hinaus sind an den Einmündungen zur Fußgängerzone aus-

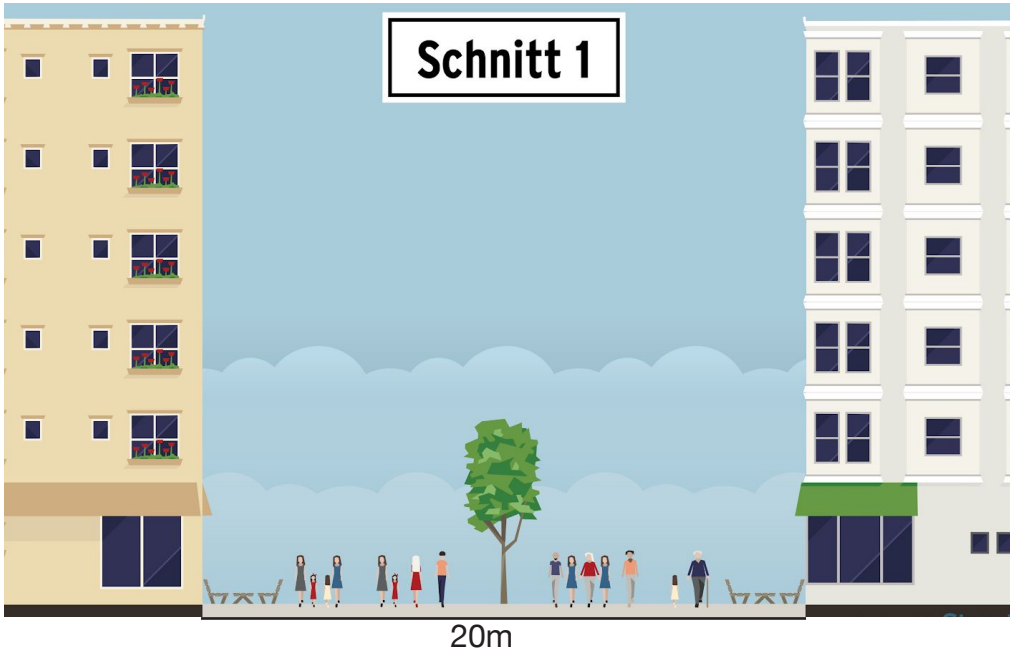

Abbildung 18: Schnitt 1 Friedrichstraße M 1:250. Erstellt mit Streetmix

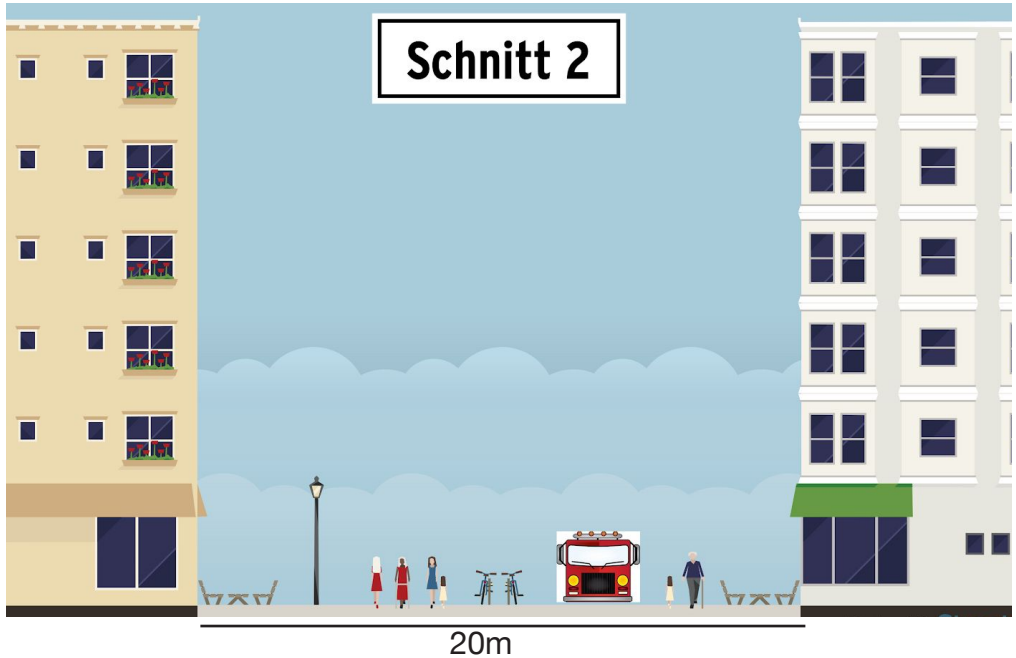

Abbildung 19: Schnitt 2 Friedrichstraße mit Feuerwehr. M 1:250. Erstellt mit Streetmix

reichend Abstellanlagen, sowie Leih- und Reparaturstationen für Fahrräder und Leihfahrzeuge vorgesehen. Modale Filter, etwa in Form von Blumenkübeln oder Pollern, verhindern darüber hinaus an jeder Querstraße wirksam die Einfahrt für den motorisierten Verkehr in die Fußgängerzone.

Wie die Abbildungen 16, 18 und 19 zeigen, wird sich das Straßenbild auf der Friedrichstraße mit Einrichtung der Fußgängerzone grundlegend verändern. Der Wegfall von MIV-Fahrspuren schafft Flächen und Räume, welche mit dem Ziel einer grundlegenden Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer, für Flanierende und Verweilende neugestaltet werden.

Im Zentrum der neuen linienförmigen und im Schnitt etwa 20 Meter breiten Fußgängerzone wird eine Art unsichtbarer ca. zwei bis zweieinhalb Meter breiter Mittelstreifen eingerichtet, auf welchem in regelmäßigen Ab-

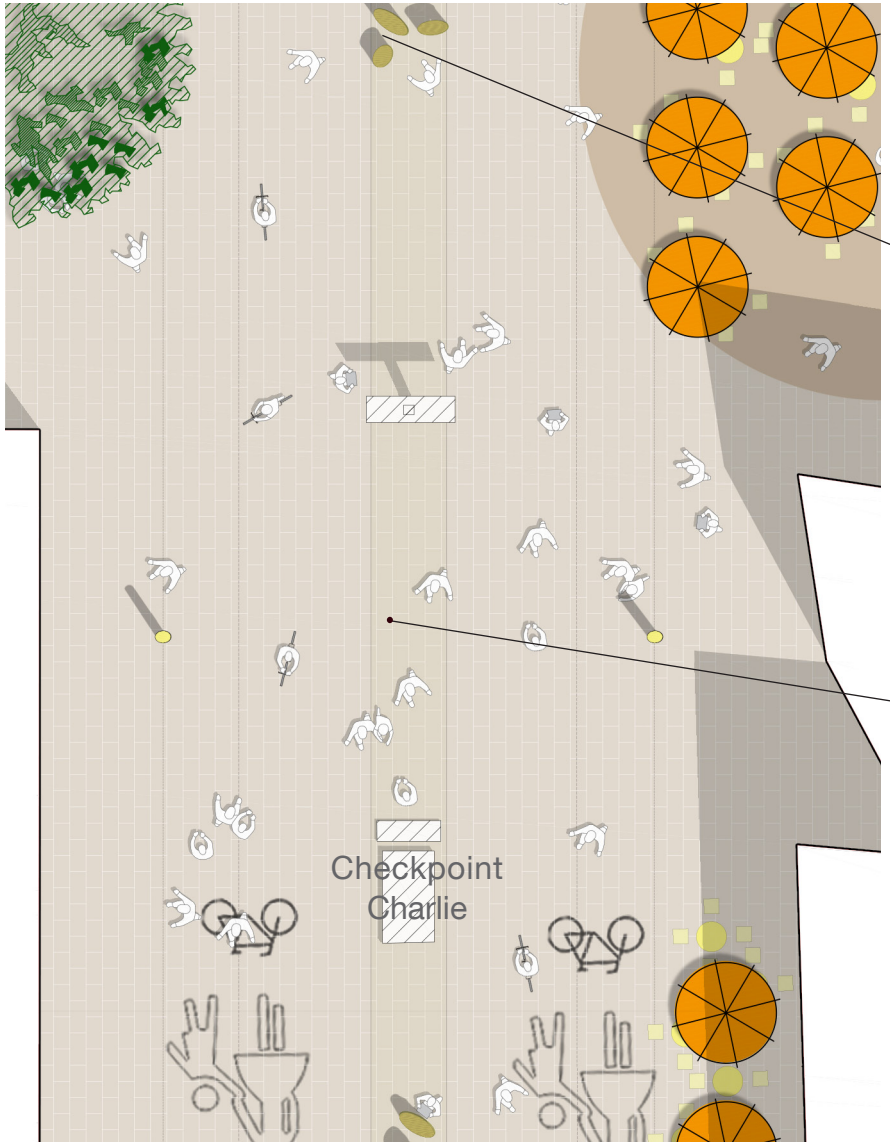

Abbildung 20: Aufsicht neuer Checkpoint Charlie 1:200

Abbildung 21: Informationsstelen Gedenkstätte Berliner Mauer in der Bernauer Straße

Abbildung 22: Wegeleitsystem Berlin

ständen Bäume, Beleuchtungseinrichtungen, Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter, Fahrradabstellanlagen und anderes Stadtmobiliar aufgestellt oder Abstellflächen für Sharingfahrzeuge ausgewiesen werden. Dabei wird die Breite dieses Mittelstreifens begrenzt, so dass die Durchfahrt von Feuerwehrfahrzeugen rechts und links von ihm möglich bleibt.

Hierfür ist, wandert man vom Zentrum der Fußgängerzone nun beidseitig in Richtung der Häuserkanten nach außen, anschließend jeweils ein Streifen von ca. dreieinhalb Metern Breite vorgesehen, in welchem zur Sicherung der Durchfahrmöglichkeit auf jegliches Stadtmobiliar verzichtet wird.

Daran anschließend folgt auf dem jeweils nächstäußeren Stück beidseitig ein ca. 2 Meter breiter Streifen, auf welchem im Abstand von mindestens 15 Metern zueinander Straßenlaternen aufgestellt werden. Zwischen den Laternen bleibt somit vor allen Gebäuden genügend Platz, um Aufstellflächen für Feuerwehrfahrzeuge auch im Falle eines nötigen Anleiterns zu garantieren. Der äußerste Streifen der Fußgängerzone sieht schließlich einen etwa 3-4 Meter breiten Streifen vor, wo Geschäften, Cafés und Restaurants das Aufstellen von Tischen und Stühlen oder sonstiger Auslagen gestattet werden kann.

Um den Fußgängern und Besuchern der Fußgängerzone die Orientierung im Gebiet möglichst einfach zu gestalten, ist ein ausgereiftes Wegeleitsystem zu implementieren. Dieses könnte in das bestehende Berliner Wegeleitsystem der Nahmobilität mit den bekannten dunkelblauen Schildern mit weißer Schrift (vgl. Abb. 22) integriert werden und sollte mit Meter- oder Minutenangaben gut lesbar den Weg zu den vielen touristisch attraktiven Anlaufpunkten der Umgebung, wie etwa diverse Museen, die Topographie des Terrors, den Potsdamer Platz, den WELT-Heißluftballon und viele weitere „Points of Interest“ weisen. Zusätzlich könnten nach Londoner Vorbild an geeigneten Stellen Hinweistafeln mit einer Kartenübersicht der Umgebung und Isochronen zur Abschätzung der Entfernungen aufgestellt werden.

Historisches und touristisches Zentrum des Planungsgebiets ist die Kreuzung von Friedrich- und Zimmerstraße. Bereits heute herrscht hier, trotz mangelhafter Infrastruktur, ein stetes *Gewusel* und sehr hohes Verkehrsaufkommen, insbesondere durch Zufußgehende. Hier wird ein Stadtplatz entstehen, welcher zum Teil auf privaten Grundstücken gastronomische, historische und touristische Angebote aller Art bereithält. Zudem wird für die Neugestaltung dieses neuen Stadtplatzes eine intensive Partizipation der Anwohner, Gewerbetreibenden und sonstiger Anlieger angestrebt.

An dieser Stelle befindet sich zudem in der Mitte der heutigen Fahrbahn auch der historische Grenzübergang „Checkpoint Charlie“, der Anziehungspunkt erheblicher Touristenmassen ist. Das Grenzhäuschen, das große Schild mit der berühmten Aufschrift und der fiktive Grenzsoldat werden selbstverständlich an dieser Stelle erhalten bleiben. Künftig wird dieser Ort jedoch in den vorgesehenen unsichtbaren Mittelstreifen integriert sein und damit eine wesentlich gefahrlosere und entspannte touristische Besichtigung ermöglichen. Hinter dem Grenzhäuschen, genauer zwischen diesem und der Kochstraße, werden auf dem Mittelstreifen Informationsstelen aufgestellt, welche als eine Art kostenloses und öffentliches Museum, nach Vorbild der Freiluft-Ausstellung an der Gedenkstätte Berliner Mauer in der Bernauer Straße (vgl. Abb. 21), über die historische Bedeutung des Ortes informiert und möglicherweise sogar in die museale Aufarbeitung des angrenzenden Mauermuseums integriert ist. Hierfür werden mit etwas Abstand freistehende Infostelen in einer Art Zickzackmuster aufgestellt, welche sowohl großzügig Ausstellungsfläche zur Verfügung stellen als auch eine Querung der Fußgängerzone ermöglichen.

4.2 Verkehrliche Auswirkungen

Fußverkehr

Aufgrund des großen Aufkommens von Touristen und Fußgänger*innen wurde entschieden, sich bei der Umgestaltung der Friedrichstraße auf die leichte und sichere Bewegung von Fußgänger*innen zu konzentrieren. Deren Priorität wird durch die Ausweisung der Friedrichstraße als Fußgänger*innenzone gewährleistet. Zusätzlich wird dies durch die Bereitstellung vieler Aufenthaltsflächen und Sitzgelegenheiten gefördert.

Motorisierter Individualverkehr

In der Umgestaltung der Friedrichstraße wird motorisierter Individualverkehr (MIV) auf der Friedrichstraße verboten. Dies beeinträchtigt Längs- und Querverkehr. Der Längsverkehr muss vermutlich auf Parallelstraßen umgeleitet werden, während der Querverkehr wahrscheinlich die Friedrichstraße nördlich oder südlich umfahren muss. Das Ausmaß dieser Beeinträchtigungen wurde prognostiziert mit dem Simulationsprogramm „MATSim“, das von der TU-Berlin und ETH Zürich entwickelt wurde.

Radverkehr

Radfahrende sind auf dem Straßenabschnitt erlaubt, müssen jedoch den Fußgänger*innen die Vorfahrt gewähren. Die Friedrichstraße wurde nicht als wichtige Verkehrsachse eingestuft, und deswegen gab es keine Notwendigkeit, einen Fahrradweg einzuplanen. Der Rad-Längsverkehr muss auf der Friedrichstraße wegen der Priorität der Fußgänger*innen langsamer fahren. Andererseits wird diese Verlangsamung dadurch ausgeglichen, dass es im Straßenabschnitt keine Lichtsignalanlagen mehr geben wird. Eine höhere Sicherheit ergibt sich dadurch, dass Radfahrende nicht mehr mit dem Kfz Verkehr konkurrieren müssen. Radfahrende, die mit höherer Geschwindigkeit fahren wollen, müssten auf die Parallelstraßen ausweichen. Der Rad-Querverkehr muss bei der Kreuzung der Friedrichstraße nur die Geschwindigkeit kurz reduzieren, was im Ist-Zustand wegen der Lichtsignalanlagen auch der Fall ist.

Das vorliegende Konzept plant zahlreiche Fahrradabstellanlagen ein, die sich in den Sackgassen sowie auf den unsichtbaren „Mittelstreifen“ der Friedrichstraße befinden werden. Dies ist vorteilhaft für Radfahrende, die im Bereich des Checkpoint Charlies verweilen wollen.

ÖPNV

Das vorliegende Konzept der Umgestaltung der Friedrichstraße hat nur minimalen Einfluss auf den ÖPNV. Obwohl die U-Bahn Linie U6 entlang der Friedrichstraße verläuft, wird sie von der Umgestaltung nicht beeinflusst. Ein Ausgang der U6 Station „Stadtmitte“ befindet sich im untersuchten Straßenabschnitt. Im Ist-Zustand liegt der Ausgang auf einem Mittelstreifen, und ÖPNV Nutzer*innen müssen eine Autospur überqueren, um zum Seitenraum zu gelangen. Nach der Umgestaltung wird es keine Autospuren mehr geben, und dies bedeutet, dass der Zugang zur U-Bahn-Station sicherer ist.

Die Buslinie N6 fährt entlang der U-Bahn Linie U6 und ersetzt sie im Werktag-Nachtverkehr. In Richtung U Alt-Mariendorf fährt der Bus N6 zwischen 1 Uhr und 3:30 Uhr, und in Richtung U Alt-Tegel fährt dieser Bus von 1 Uhr bis 4 Uhr. (BVG 2019) Um eine Kfz-freie Friedrichstraße zu gestalten, muss der N6 Bus geringfügig über die östlich liegende Parallelstraße (Charlottenstraße) verlegt werden. Diese Umlegung wird zwar die Fahrzeit minimal erhöhen, aber alle N6 Haltestellen bleiben nah an den U6 Stationen. Die Haltestelle U Kochstr./ Checkpoint Charlie liegt innerhalb des Straßenabschnittes und muss deshalb um eine Ecke verlegt werden, nämlich von der Friedrichstraße auf die Kochstraße, wo sich bereits eine M29 Haltestelle befindet.

Reisebusse

Reisebusse dürfen nicht mehr auf dem Straßenabschnitt fahren. Stattdessen wird es Halteplätze bei den südlichen und nördlichen Eingängen zum Straßenabschnitt geben, wo Tourist*innen nur ein- und aussteigen können. Parkplätze für die Reisebusse müssen woanders zur Verfügung gestellt werden.

Handel (Lieferverkehr)

Die Friedrichstraße wird für den Lieferverkehr gesperrt. Ausgenommen ist die morgendliche Zeit zwischen 7 und 9 Uhr, wo Anlieferungen zu Geschäften gestattet sind. Eine mögliche Regelung wäre, dass Poller nur auf der Nordseite heruntergeklappt werden, um Lieferant*innen Zugang zu gewährleisten, aber dass durch die Sperrung auf der Südseite kein Durchgangsverkehr (z.B. Berufsverkehr) möglich ist. Die genauen Regelungen sollten in einem Partizipationsverfahren mit den anliegenden Geschäften vereinbart werden.

Für die Lieferungen, die nicht in diesem Zeitabschnitt abgewickelt werden können, gibt es eine zweite Möglichkeit: in jeder der neuen Sackgassen werden zwei Parkplätze für Lieferfahrzeuge reserviert. Die meisten Lieferant*innen haben vermutlich Sackkarren im Transporter dabei, um die letzten Meter zu überwinden. In dem bereits erwähnten Partizipationsverfahren könnte beispielsweise ein Sackkarren-Ausleihsystem für die restlichen Lieferant*innen vereinbart werden.

MATSim Simulation

Die erste Simulation („Base Case“) ist daraufhin entworfen, den Ist-Zustand des Berliner Verkehrs zu modellieren. In der Simulation können die Verkehrsentscheidungen von individuellen Agenten verfolgt werden. Dies erlaubt die Definition einer „Subpopulation“ von Agenten, die im „Base Case“ auf dem untersuchten Straßenabschnitt mit MIV verkehren. Aus den mIV-Fahrenden Berlins ist diese Gruppe von einer autofreien Umgestaltung der Friedrichstraße am meisten betroffen.

Die zweite Simulation „Policy Case“ ist genauso eingestellt wie der „Base Case“, außer dass der Kfz-Verkehr im Planungsabschnitt verboten wird. Die Auswirkung dieser Maßnahme wird am Verhalten der „Subpopulation“ analysiert, die im Ist-Zustand auf den betroffenen Straßen verkehrt hat.

MATSim Ergebnisse

Die Glaubwürdigkeit der Simulation wurde durch einen Vergleich mit Verkehrszählungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt aus dem Jahre 2014 überprüft. Der durchschnittliche tägliche Verkehr an Werktagen („DTVw“) für Pkw laut Verkehrszählung auf der Friedrichstraße zwischen Kochstraße und Schützenstraße war 5.626 Fahrzeuge (Verkehrslenkung Berlin, 2014, via Fisbroker). Der entsprechende Wert von der MATSim Simulation (Base Case) war 5.200 Fahrzeuge. Dieser 7,6 % Unterschied ist nicht sehr signifikant, aber der niedrigere Wert kann zum Teil damit erklärt werden, dass Touristenverkehr nicht mit in die Simulation einbezogen wird.

Tabelle 2 zeigt einen Vergleich der Fahrten zwischen dem „Base Case“ und dem „Policy Case.“ Eine Auswirkung der Maßnahme ist, dass die „Subpopulation“ 16% weniger Kfz-Fahrten unternehmen und dafür auf öffentlichen Verkehr umsteigen wird. Die Kfz-Distanz sinkt nur 9,8 %, was heißt, dass die Kfz-Fahrenden, die nicht auf ÖPNV umgestiegen sind, weitere Distanzen fahren müssen. Die gesamte Fahrzeit ist auch bei 6,2 % reduziert, da wenigere Fahrten unternommen werden.

Tabelle 2: Vergleich der Fahrten „Base Case“ und „Policy Case“ für die „Subpopulation“

	Base Case	*Policy Case*	*Differenz*	*% Change*
Anzahl an Agenten	*44*	*44*	*0*	*0*
Anzahl an Kfz-Fahrten	*255*	*213*	*-42*	*-16.471*
Kfz-Fahrten pro Agent	*0.005173*	*0.004321*	*-0.00085*	*-16.471*
Gesamte Kfz-Distanz (km)	*3640.293*	*3283.608*	*-356.685*	*-9.798*
Anzahl an ÖPNV-Fahrten	*0*	*34*	*34*	*∞*
Gesamte ÖPNV-Distanz (km)	*0*	*239.706*	*239.706*	*∞*
Gesamte Distanz (km)	*3827.727*	*3815.348*	*-12.3794*	*-0.323*
Gesamte Fahrzeit (Stunden)	*145.592*	*136.579*	*-9.013*	*-6.191*

Der Unterschied in Kfz-Volumen zwischen dem „Base Case“ und „Policy Case“ ist in Abbildung 23 zu sehen. Der Planungsabschnitt der Friedrichstraße ist vorgehoben mit einem gelben Rechteck, und die Straße ist grün eingezeichnet, da keine Autos im „Policy Case“ auf dem Abschnitt mehr fahren. Die Friedrichstraße nördlich und südlich des Untersuchungsgebiets verzeichnet ebenfalls eine verstärkte Verkehrsreduktion, ebenso die Straße „Unter den Linden“ Richtung Westen. Dahingegen erhöht sich der Verkehr auf der Leipzigerstraße und im Tunnel unter dem Tiergarten. Von den unmittelbaren Parallelstraßen der Friedrichstraße, zeigt nur die Wilhelmsstraße zwischen Leipzigerstraße und Kochstraße eine signifikante Erhöhung des Verkehrs.

In der 1% Simulation waren 44 Agenten Teil der „Subpopulation“, die im „Base Case“ auf dem untersuchten Straßenabschnitt fahren.

Dies entspricht 4.400 Menschen, wenn wir das 100% Szenario betrachten würden. Aufgrund Rechenkapazitäten und zeitlichen Begrenzungen, konnte keine größere Simulation unternommen werden. Abbildung 24 zeigt die Positionen der Wohnorte der 44 Agenten. Ein Großteil der Agenten wohnt innerhalb des Berliner Rings. Das heißt, dass nicht nur Pendler*innen von außerhalb Berlins beeinflusst werden. Allerdings wohnen keine Agenten der „Subpopulation“ auf dem untersuchtem Straßenabschnitt, was bedeutet, dass keine direkten Anwohnenden betroffen werden (vgl. Abb. 25).

MATSim Fazit

Die Menge an Kfz-Fahrenden, die direkt von unseren Maßnahmen zur autofreien Friedrichstraße beeinträchtigt werden, beträgt 4.400 Menschen. Die Maßnahme scheint sinnvoll zu sein, da sich die Reisezeiten dieser „Subpopulation“ nicht erhöhen wird. Die Simulation prognostiziert, dass Verkehr von der Friedrichstraße auf andere Verkehrsachsen verlagert wird, was geringe verkehrliche Auswirkungen haben wird. Dahingegen wird keine signifikante Verkehrserhöhung auf nahliegenden Wohnstraßen erwartet, was ein wichtiges Thema für die Anwohnenden ist. Insgesamt glauben wir, dass die MATSim Simulation zeigt, dass die Fußgängerzone auf der Friedrichstraße auch für Kfz-Fahrende verträglich sein wird.

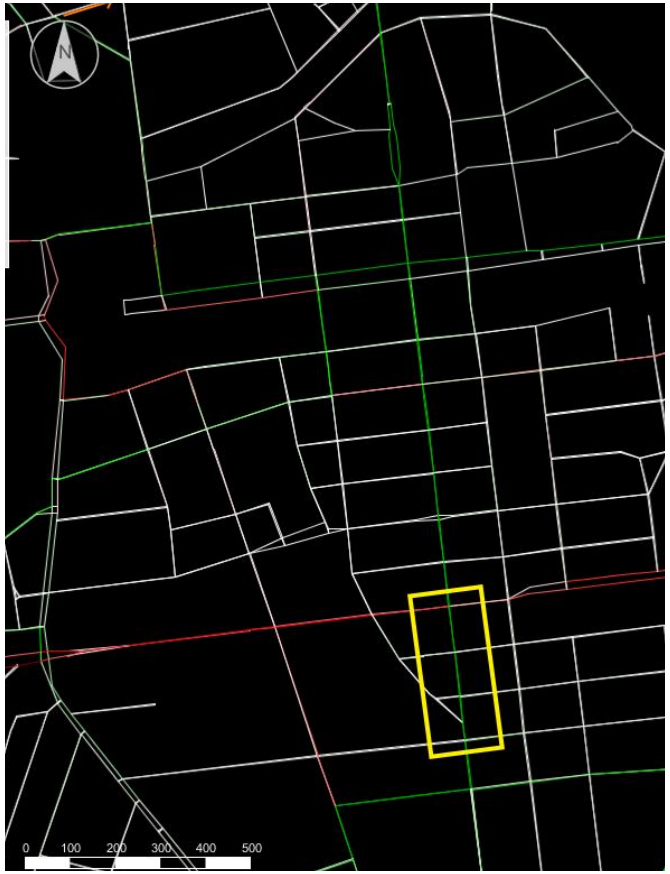

Abbildung 23: Volumen Unterschied zwischen „Base Case“ und „Policy Case“.
Erstellt mit MATSim

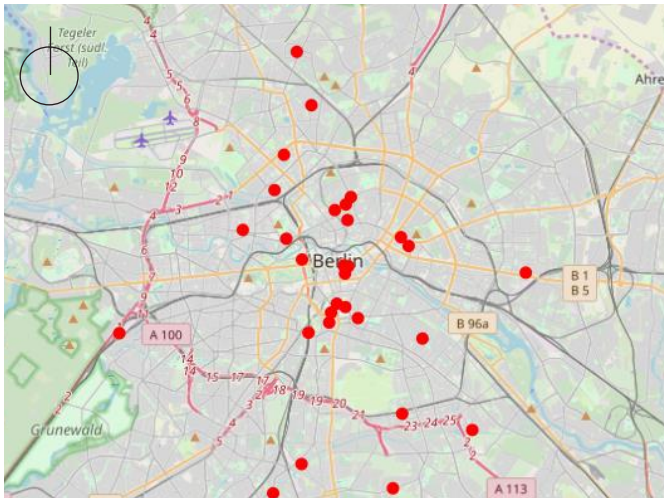

Abbildung 24: Wohnorte der „Subpopulation“ Umland. Erstellt mit MATSim

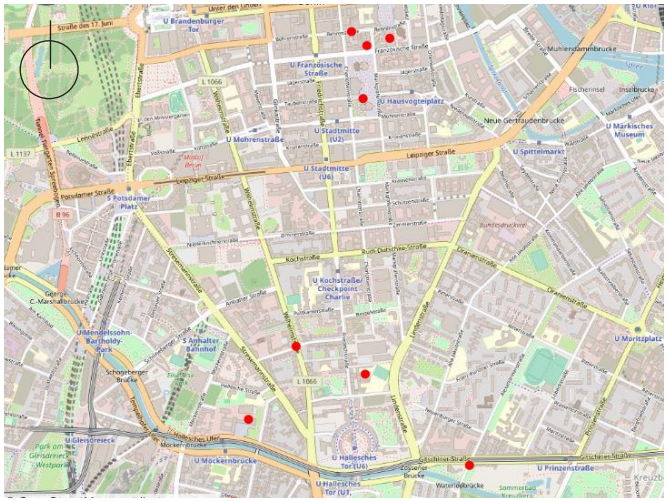

Abbildung 25: Wohnorte der „Subpopulation“ vergrößerte Ansicht. Erstellt mit MATSim

5 PARTIZIPATIONS-VERFAHREN

Wie in den bisherigen Kapiteln dargestellt wurde, ist die Friedrichstraße ein Raum, der zahlreichen verschiedenen Nutzungsansprüchen unterliegt. Beispielsweise denen von Arbeitnehmenden, die an der Friedrichstraße arbeiten und einen schnellen und bequemen Weg zur ÖPNV-Haltestelle, dem Fahrrad oder dem Auto haben möchten, denen von Touristen, die schnell und einfach zum Checkpoint Charlie und der Umgebung gelangen möchten und denen von Anwohnenden, die eine hohe Lebensqualität an ihrem Wohnort erfahren möchten.

All diese Nutzungsansprüche müssen nicht nur in der Theorie, also der Phase der Konzepterstellung, respektiert und beachtet werden, sondern auch in der Praxis, also der Umsetzung des Konzepts. An diesem Punkt ist also die Beteiligung der verschiedenen Akteure gefragt. Diese ist ein unentbehrlicher Bestandteil der Umgestaltung der Friedrichstraße, da nur durch die Einbeziehung der verschiedenen Akteur*innen sämtliche Interessen gewahrt werden können und somit eine höhere Akzeptanz für die Art der Umgestaltung gewonnen werden kann.

Bürgerbeteiligung ist dabei ein sehr weitgefasster Begriff, an dieser Stelle soll es daher nicht um die gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung nach Baugesetzbuch und Verwaltungsverfahrensgesetz gehen, sondern um weitergehende informelle Beteiligungsverfahren. Diese Verfahren sind für die Verwaltung zwar meist mit einem sehr hohen Kosten-, Zeit- und Personalaufwand verbunden, können gleichzeitig aber dazu beitragen, dass das Endergebnis für alle betroffenen Akteure zufriedenstellend ist. Somit kann Unmut über die zukünftige Gestaltung der Friedrichstraße und infolgedessen eine fehlende Nutzung durch bestimmte Akteure vermieden werden (Nanz & Fritsche 2012: 32).

Wichtig ist es bei Beteiligungsverfahren, dass den verschiedenen Akteuren, im Fall der Friedrichstraße insbesondere Anwohnende, Arbeitnehmende und Tourist*innen, deutlich und nachvollziehbar mitgeteilt wird, in welcher Phase des Planungsprozesses das aktuelle Beteiligungsverfahren stattfindet (ebd.). So können Missverständnisse über den Einfluss des Beteiligungsverfahrens auf den Planungsprozess vermieden werden und für die verschiedenen Akteur*innen wird deutlich, auf welche dieser Prozesse sie noch einwirken können und wo sich noch Handlungsspielraum befindet. Diese Information ist für die betroffenen Akteur*innen besonders wichtig, um das sogenannte Beteiligungsdilemma zu vermeiden bzw. die Auswirkungen zu verringern. Das Beteiligungsdilemma beschreibt dabei das Phänomen, das mit zunehmendem Fortschritt des Planungsprozesses das Interesse sowie die Betroffenheit der Bürger steigt, während gleichzeitig mit zunehmendem Fortschritt für die Bürger auch die Möglichkeiten der Einflussnahme auf die Planung sinkt (SenStadt 2011: 26).

Mit fortschreitender Planung wird diese immer konkreter und somit kommen auch die Auswirkungen der Planung den Bürgern immer näher. Durch diesen Umstand wird häufig das ernsthafte Interesse der Bürger an einem Projekt erst spät im Planungsprozess geweckt. Gleichzeitig sind die frühzeitigen, meist abstrakten Phasen der Planung für viele Bürger oft

von geringerem Interesse und die eigene, unmittelbare Betroffenheit durch das Projekt ist zu diesem Zeitpunkt nicht bekannt. In diesen frühzeitigen Phasen eines Projektes werden aber zumeist die grundlegenden Entscheidungen über die Realisierung des Konzeptes getroffen, die dann in einer späteren Planungsphase nicht mehr revidiert werden können. Das Beteiligungsdilemma kann somit durch eine frühzeitige und umfassende Informationskampagne eingedämmt bzw. vermieden werden.

Wie bereits beschrieben, gibt es in der Friedrichstraße zahlreiche unterschiedliche Akteur*innen, die es einzubinden gilt. So kann z.B. eine öffentliche Infoveranstaltung in der Friedrichstraße eine gute Gelegenheit sein, um interessierte Anwohner*innen, Touristen, Geschäftsleute und Bürger*innen im Allgemeinen über die beabsichtigten Planungen und den weiteren Prozess zu informieren. Dabei können die grundlegenden Überlegungen präsentiert werden und es kann auch evtl. auf schon vermutete Ängste bzw. Bedenken verschiedener Akteur*innen eingegangen werden. So könnte den Gewerbetreibenden, die sich häufig zunächst gegen eine Abschaffung bzw. Einschränkung des Pkw-Verkehrs wehren, mit Hilfe zahlreicher verschiedener Praxisbeispiele aus anderen Städten die Sorge genommen werden, dass sie durch die Umgestaltung Umsatzeinbußen zu verzeichnen haben. Gleichzeitig könnte auch den Anwohnenden deutlich gemacht werden, welche Vorteile eine Umgestaltung der Friedrichstraße für sie haben kann. Eine solche Veranstaltung kann auch direkt dafür genutzt werden, dass durch die betroffenen Akteur*innen unmittelbar über verschiedene Formate mögliche Bedenken oder Sorgen bezüglich des Projekts geäußert werden. So können z.B. auf einem großen ausgedruckten Entwurf für die Umgestaltung der Friedrichstraße mit Notizzetteln mögliche Bedenken geäußert werden, die noch mit in die weitere Bearbeitung des Entwurfs einfließen. Die Planung profitiert zudem davon, dass verschiedene Akteur*innen, deren alltägliches Leben sich zum Teil in der Friedrichstraße abspielt, angeregt werden ihr Expertenwissen einzubringen. Außerdem kann auf dieser Veranstaltung auch über weitere Veranstaltungen und Beteiligungsformate informiert werden.

Eine weitere Möglichkeit zur aktiven Mitgestaltung bietet die Frage nach der Bespielung der zukünftigen Fußgängerzone im Bereich zwischen Leipziger Straße und Kochstraße. Diese kann entscheidend durch die verschiedenen betroffen Akteur*innen beeinflusst werden. So kann z.B. über die Gestaltung der Aufenthaltsflächen und der sog. „Nischen“ diskutiert werden. So können die Ideen und Wünsche der Bevölkerung umgesetzt und infolgedessen eine höhere Akzeptanz für die verschiedenen Angebote geschaffen werden. Dieser Prozess kann zudem dazu führen, dass die verschiedenen Aufenthaltsflächen im Bereich der zukünftigen Fußgängerzone regelmäßig durch die jeweiligen Akteur*innen genutzt werden. Ein weiterer Aspekt, der durch die Einbindung der Touristen, Anwohnenden und Arbeitnehmenden mitgestaltet werden kann, ist die historische Aufarbeitung des Checkpoint Charlie. Eine Idee ist es, dass die Stelen, mit denen im Bereich des Checkpoint Charlie die historische Bedeutung des Ortes herausgestellt werden soll, mitgestaltet werden. Dazu ist eine Veranstaltung geplant, bei der in Zusammenarbeit mit Betroffenen, Historikern und anderen Experten für den Checkpoint Charlie, mögliche Inhalte und Themen für die Stelen besprochen werden. So kann eine Ergänzung zu dem angedachten Erinnerungs- und Gedenkort im östlichen Bereich Zimmerstraße/Friedrichstraße entwickelt werden.

Sollten sich durch die verschiedenen Beteiligungsangebote noch größere Änderungen für das Konzept ergeben, so werden diese in das bestehende Konzept eingearbeitet und ergänzt. Die Beteiligung der verschiedenen Akteur*innen stellt also eine wichtige Etappe im Planungsprozess für die zukünftige Entwicklung der Friedrichstraße dar.

6 INFORMATIONS- UND MARKETING-STRATEGIE

Die Marketingstrategie ist auf die Rückeroberung des öffentlichen Raums für Radfahrende und Zu-Fußgehende fokussiert. Das Konzept wird als gemeinsame Botschaft auf unterschiedlichen Kanäle kommuniziert: digital, analog, sowie als Flyer und Poster. Die Kampagne berührt Aspekte wie Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung des Klimas und Umweltschutzes in der Stadt durch Verhaltensveränderung.

Zeitablauf

Die Kampagne beginnt ungefähr 3 Monate bevor das Projekt umgesetzt wird.

Ziele und Zielgruppe

Das wesentliche Ziel ist die Bewusstseinsbildung für die Nutzung des öffentlichen Raumes durch Fuß- und Radverkehr und die Steigerung der Aufenthaltsqualität. Es werden Impulse gegeben, um die Gewohnheiten der Nutzenden zu verändern. Es wird außerdem die historische Wichtigkeit des Checkpoint Charlie betont und dieser als markanter Ort der Berliner Geschichte hervorgehoben. Die Kampagne soll Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Anwohnende, sowie örtliche Einzelhändler*innen ansprechen und einbinden.

Abbildung 26: Harmonisierung von Fuß- und Radverkehr.
Quelle: Fahrradportal (2019)

Maßnahmen und Kommunikationskanäle
Die Bedeutung der Trennung von Fuß- und Radverkehr von dem motorisierten Verkehr zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Wohlgefühls dieser beiden Gruppen wird thematisiert. Dafür werden positive Zukunftsbilder kreiert, bei denen der Fuß- und Radverkehr bei der Flächengestaltung priorisiert wird. So wird ihnen nicht nur ein geringer Platz im Seitenraum zugeordnet. Ganz im Gegenteil werden diese Akteure von einer gemeinsamen Nutzung dieser großen Fläche profitieren. Die Harmonisierung dieser beiden Gruppen von Verkehrsteilnehmenden wird durch das Entstehen von neuen Flächen als problemlos dargestellt.

Aufenthaltsqualität und das grüne Leben in der Stadt sind zwei Aspekte, die bei dieser Kampagne im Vordergrund stehen. Anwohnende, Touristen, Zufußgehende und Radfahrende werden durch Bilder von Sitzgelegenheiten, Grünflächen usw. dazu eingeladen Zeit in dieser Zone zu verbringen. Einige Personen werden Kaffee trinken, andere sitzen oder lesen, Kinder haben auch die Möglichkeit in den Grünflächen zu spielen.

Es werden große Poster mit den positiven Zukunftsbildern kreiert und in unmittelbarer Nähe aufgehängt. Diese werden auch als Bilder in Social Media (Facebook, Instagram und Twitter) geteilt. Bevor das Konzept umgesetzt wird, werden in den sozialen Netzwerken zwei bis drei Veranstaltungen organisiert. An zwei bis drei Sonntagen dürfen in dem geplanten Gebiet keine Autos mehr fahren. Es werden Food-Trucks und Live-Musik organisiert. Alle Interessierten sind eingeladen und dürfen zum ersten Mal erfahren wie das Gebiet zukünftig ohne Autos sein wird. Bei den Veranstaltungen ist die Presse eingeladen und es werden Flyer mit Informationen verteilt.

Abbildung 27: Mögliche Plakatgestaltung.

7 FAZIT UND AUSBLICK

Die Rückgewinnung des öffentlichen Raums für Verkehre des Umweltverbundes, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, ist eine der dringend gebotenen Veränderungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Erreichung klimapolitischer Ziele im Verkehrsbereich. Neben den klimabedeutsamen Herausforderungen leitet uns als Gesellschaft, wie als fachlich beteiligte Planer, der Grundsatz insbesondere in den Städten die Aufteilung der zur Verfügung stehenden öffentlichen Verkehrsflächen gerechter zu gestalten.

Hierbei wird deutlich, dass der fahrende und ruhende motorisierte Individualverkehr bisher von Planung, Politik und Gesellschaft eine Sonderrolle eingeräumt bekam, welche es zur Erreichung der genannten verkehrspolitischen und -planerischen Ziele dringend einzudämmen gilt. Die Verringerung oder Vermeidung lokaler Schadstoff- und Lärmemissionen zur Steigerung der allgemeinen Aufenthaltsqualität in urbanen öffentlichen Räumen ist dabei, insbesondere in Zeiten, in denen die Debatte der Thematik die Mitte der Gesellschaft erreicht hat, für alle Beteiligten handlungsleitend. Dem Leitbild der Stadt der kurzen Wege folgend, soll die Überwindung von Räumen für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen künftig deutlich sicherer und gleichzeitig so attraktiv werden, dass auch konsequente Nutzer des MIV dazu angeregt werden ihre Verkehrsmittelwahl und ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken und zu verändern. Denn monetär und gesundheitlich liegen die Vorteile der Nahmobilität ohnehin seit Jahrzehnten auf der Hand.

Berlin befindet sich aktuell in einer Phase langsam einsetzender und bisweilen bereits spürbarer Veränderungen im Verkehr. Gesellschaftliche Initiativen, wie etwa der Berliner Volksentscheid Fahrrad, üben Druck auf politische Entscheidungsträger aus und finden mit ihrem Konzept Eingang in das erste Mobilitätsgesetz Deutschlands. Erste geschützte Radwege, entschärfte Kreuzungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen oder umgewidmete ehemalige Parkflächen zeugen von guten Absichten, diese sollten jedoch zur Erreichung echter qualitativer Verbesserungen in der Fläche und Breite noch durch eine schlagkräftige und wohlwollende Verwaltung gestützt sein; hier bestehen noch spürbar Potenziale.

Der Bezirk Mitte hat durch seine zentrale Lage und den hohen Anteil an Fuß- und Fahrradverkehr an dieser Stelle eine besondere Bedeutung. Vielerorts gibt es gestaltungsbedingt regelmäßig gefährliche Situationen für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen,

so auch am Checkpoint Charlie in der Berliner Friedrichstraße. Die Umgestaltung dieses Gebiets zur Entschärfung konfliktreicher Begegnungspunkte und die Schaffung einer attraktiven Verkehrs- wie Aufenthaltsfläche insbesondere für diejenigen, welche sie auf Grund der überragenden touristischen Bedeutung vorrangig nutzen, ist somit nicht nur Aufgabe unseres vorliegenden Projekts, sondern sollte auch den Bezirk zum zügigen Handeln anregen.

Unter anderem der Idee der autofreien Friedrichstraße folgend, beinhaltet unsere Entwurfsidee zur Umgestaltung der Friedrichstraße eine Verkehrsfläche, welche zuvorderst auf die Bedürfnisse des Fußverkehrs ausgerichtet ist. Diese planerische Ausrichtung beruht vor allem auf dem enorm hohen Fußverkehrsaufkommen rund um den Checkpoint Charlie, welches heute von viel zu gering dimensionierten Fußverkehrsflächen getragen werden muss. Unser Entwurf versucht diesem Umstand Rechnung zu tragen, indem künftig Fußgänger*innen entspannt und angstfrei die Friedrichstraße begehen und auf ihr flanieren oder verweilen können. Gleichzeitig geben wir die Straße auch für Radfahrer*innen frei, welche unter Beachtung des Fußgängervorrangs, ein weiteres attraktives Puzzleteil in ihrem Radwegenetz erhalten.

Die Fläche zwischen Leipziger Straße und Kochstraße hat das Potenzial ein Symbol für das neue Leitbild zu werden, die Städte nicht mehr für den Verkehr, sondern vor allem für die Menschen zu planen. Wir wollen, dass hier und anderswo in der Stadt Areale entstehen, in denen der Aufenthalt für alle Menschen attraktiv und gerechte Mobilität möglich ist, so wie es uns viele unserer europäischen Nachbarstädte erfolgreich vormachen. Mit einer starken Zivilgesellschaft, einer innovativen Wirtschaft und Wohlwollen in Politik und Planung hat Berlin hier enorme Potenziale, sich und seine Verkehre im Sinne nachhaltiger Mobilität zu verändern und dabei insbesondere Flächen gerecht zu nutzen, das Auto in der Stadt zu überwinden und flächendeckend und massiv die Nahmobilität zu fördern.

Quellenverzeichnis

ADFC Bayern (Hrsg.)(2011): FahrradabstellanlagenAnlehnbügel – Für und Wider. ADFC Landesverband Bayern, 01.07.2011 URL: https://www.adfc-bayern.de/fileadmin/user_upload/images/01_Menue_links/Service_Dienstleistungen/Abstellanlagen/Anlehnbuegel_-_fuer_und_wider.pdf

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (Hrsg.) (2012): Nahmobilität 2.0. Düsseldorf. 82 S.

Bezirksamt Mitte (2019a): Das Bezirksamt. Bezirksamt Mitte Berlin. URL: https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/bezirksamt/ (zuletzt abgerufen am 20.08.19)

Bezirksamt Mitte (2019b): Bezirksamt Mitte Berlin. URL: https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/artikel.675874.php (zuletzt abgerufen am 20.08.19)

Bezirksamt Mitte (2019c): Bezirksamt Mitte Berlin. URL: https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/artikel.794096.php (zuletzt abgerufen am 20.08.19)

Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz (2013): Straßenverkehrs-Ordnung. Berlin. 72 S.

BVG (2019): LinienverlaufBusN6. URL: https://www.bvg.de/images/content/linienverlaeufe/LinienverlaufBusN6.pdf (zuletzt abgerufen am 20.08.19)

Caus, J. (2015) ‘Am Checkpoint Charlie lebt der Kalte Krieg‘, Welt, 4 August. URL: https://www.welt.de/geschichte/article144798352/Am-Checkpoint-Charlie-lebt-der-Kalte-Krieg.html (zuletzt abgerufen am 20.08.19)

Colitt, L. (2011) ‘Berlin crisis: the standoff at Checkpoint Charlie’, The Guardian, 24 Oktober. URL: https://www.theguardian.com/world/2011/oct/24/berlin-crisis-standoff-checkpoint-charlie (zuletzt abgerufen am 28.08.19)

Deutscher Städtetag (Hrsg.) (2018): Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht. Positionspapier des Deutschen Städtetages. Juni 2018. Berlin und Köln

DPA (2018). Deutsche Großstädte investieren zu wenig in sicheren Radverkehr. von http://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/menschen/ deutsche-grossstaedte-tun-zu-wenig-fuer-sicheren-radverkehr-15759396.html (zuletzt abgerufen am 28.08.19)

DSFT (2017): Checkpoint Charlie - Informationen für Menschen mit Gehbehinderung und Rollstuhlfah-

Quellenverzeichnis

rer. Reisen für Alle. Datenbank in Kooperation mit der Thüringer Tourismus GmbH. URL: https://www.visitberlin.de/system/files/document/Checkpoint%20Charlie%20Detailinformation%20mobil.pdf (zuletz abgerufen am 16.09.2019)

DSFT (2018): Bericht für den Gast - Checkpoint Charlie. Information zur Barrierefreiheit. Reisen für Alle. URL: https://www.visitberlin.de/system/files/document/Checkpoint%20Charlie%20Kurzbericht%20f%C3%BCr%20den%20Gast.pdf (zuletz abgerufen am 16.09.2019)

Fahrradportal (2019): URL: https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/forschung/schwerpunktthemen/rad-und-fussverkehr-auf-gemeinsamen-flaechen (zuletzt abgerufen am 01.09.19)

Heidenfelder, C. (2019): Hintergrund: Checkpoint Charlie. Planet Schule. URL: https://www.planet-schule.de/wissenspool/orte-des-erinnerns-deutschland/inhalt/sendung-checkpoint-charlie/hintergrund.html (zuletzt abgerufen am 10 September 2019)

FGSV (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA. Köln. FGSV Verlag.

FGSV (Hrsg.) (2009): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. 2006. Köln: FGSV Verlag.

FGSV (Hrsg.) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA. Köln. FGSV Verlag.

Hendrix, T. (2019). Standoff in Berlin, October 1961. [online] www.army.mil. URL: https://www.army.mil/article/46993/standoff_in_berlin_october_1961 (zuletzt abgerufen am 20.09.19)

IVAS (2015): Verkehrsuntersuchung zum touristischen Busverkehr am Checkpoint Charlie in Berlin. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Dezember 2015. Dresden.

Nanz, P. & Fritsche, M. (2012): Handbuch Bürgerbeteiligung. Verfahren und Akteure, Chancen und Grenzen. Bonn. 144 S.

Oberst, K. (1990), Bundesarchiv Bild 183-1989-1110-018, Berlin, Checkpoint Charlie, Nacht des Mauerfalls. Wikimedia Commons, URL: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bundesarchiv_Bild_183-1989-1110-018,_Berlin,_Checkpoint_Charlie,_Nacht_des_Mauerfalls.jpg (zuletzt abgerufen am 07.09.19)

Verkehrslenkung Berlin (2014). Straßenverkehrszählung Berlin – 2014. URL: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/vlb/download/ergebnisbericht_2014.pdf

SenStadt (2008): Fahrradparken in Berlin. Leitfaden für die Planung. März 2008. Berlin. URL: https://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/sites/default/files/leitfaden_fahrradparken_0.pdf

Quellenverzeichnis

SenStadt (Hrsg.) (2011): Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin. URL: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/step_verkehr/download/Stadtentwicklungsplan_Verkehr_Berlin_gesamt.pdf (zuletzt abgerufen am 10.09.2019)

SenSW (2019): Zukunft Checkpoint Charlie. Dokumentation des Beteiligungsverfahrens. 8 S.

SenSW (2019): Bebauungsplanentwurf 1-98. 28.03.19

SenUVK (2018a): Berlin unterwegs. Deutschlands erstes Mobilitätsgesetz. Juni 2018. Berlin.

SenUVK (Hrsg.) (2018b): Begegnungszonen - Fußverkehrsstrategie. URL: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/de/begegnungszonen.shtml, (zuletzt abgerufen am 18.09.2019)

SenUVK (2018c): Entwurf des Berliner Mobilitätsgesetzes zur 2. Lesung beim Berliner Senat. Berlin.

SenUVK (2019a): Referentenentwurf für Abschnitt 4 zur Förderung des Fußverkehrs im Berliner Mobilitätsgesetz. März 2019. Berlin.

SenUVK (2019b): Stadtentwicklungsplan Verkehr.URL: https:// www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/step_verkehr/index.shtml (abgerufen am 16.09.2019)

SenUVK (2019c): Umbau der Holzmarktstraße zwischen Alexanderstraße und Lichtenberger Straße. Straßen und Brücken für Berlin URL: https://www.berlin.de/senuvk/bauen/strassenbau/holzmarktstrasse/index.shtml (abgerufen am 16.09.2019)

SenUVK (2019d): Fußverkehrsstrategie URL: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/fussgaenger/strategie/index.shtml (zuletz abgerufen am 16.09.2019)

Stadt Leipzig (2015): Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum- Erste Fortschreibung. Blaue Reihe Beiträge zur Stadtentwicklung, Nr. 56. Stadt Leipzig Dezernat Stadtentwicklung und Bau. Mai 2015

Abbildungs-verzeichnis

Eigene Darstellung, wenn kein Ersteller/Eigentümer genannt

Abbildung 1: Komposition aus eigenen und freien Grafiken von Unsplash 9
Abbildung 2: Bausteine des Mobilitätsgesetzes. 11
Abbildung 3: Berechnung Straßenraumgestaltung nach RASt 19
Abbildung 4: Luftbild beplanter Abschnitt der Friedrichstraße. 25
Abbildung 5: Nacht des Mauerfalls am Checkpoint Charlie, November 1989 26
Abbildung 6: Konfrontation sowjetischer und amerikanischer Panzer, Oktober 1961 27
Abbildung 7: Checkpoint Charlie 28
Abbildung 8: Verkehrsmengen KfZ Umfeld Checkpoint Charlie 29
Abbildung 9: Verkehrsmengen im Radverkehr im Vergleich 29
Abbildung 10: Fußverkehrsströme im Umfeld des Checkpoint Charlie 30
Abbildung 11: Verkehrsmengen im Busverkehr 30
Abbildung 12: Umgebung Checkpoint Charlie (rot). Karte: OSM (16.09.2019) 31
Abbildung 13: Bebauungsplanentwurf 1-98 Stand 24.06.19 33
Abbildung 14: Entwurf Neue Mitte Checkpoint Charlie M 1:1000 39
Abbildung 15: Schnitt Aufenthaltsnischen. M 1:250. Erstellt durch Streetmix 40
Abbildung 16: Aufsicht Aufenthaltsnische mit modalem Filter an der Schützenstraße 41
Abbildung 17: Modaler Filter in Barcelona 41
Abbildung 18: Schnitt 1 Friedrichstraße M 1:250. Erstellt mit Streetmix 42
Abbildung 19: Schnitt 2 Friedrichstraße mit Feuerwehr. M 1:250. Erstellt mit Streetmix 42
Abbildung 20: Aufsicht neuer Checkpoint Charlie 1:200 43
Abbildung 21: Informationsstelen Gedenkstätte Berliner Mauer in der Bernauer Straße 43
Abbildung 22: Wegeleitsystem Berlin 43
Abbildung 23: Volumen Unterschied zwischen „Base Case“ und „Policy Case“. 48
Abbildung 24: Wohnorte der „Subpopulation“ Umland. 48
Abbildung 25: Wohnorte der „Subpopulation“ 48
Abbildung 26: Harmonisierung von Fuß- und Radverkehr. 51
Abbildung 27: Mögliche Plakatgestaltung 52