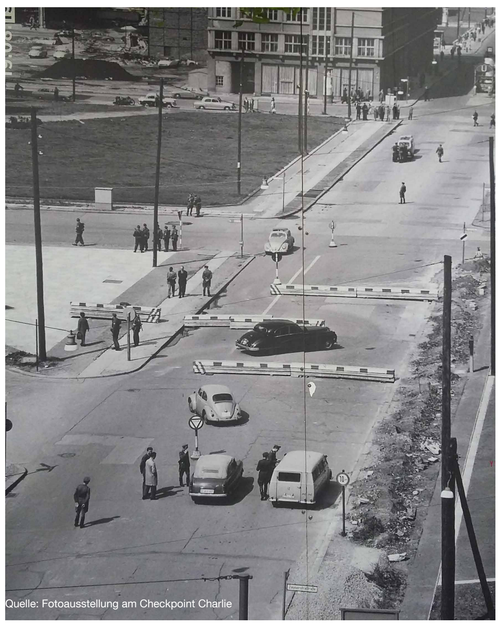
Neue Mitte Checkpoint Charlie

Analyse


Quelle: Fotoausstellung am Checkpoint Charlie

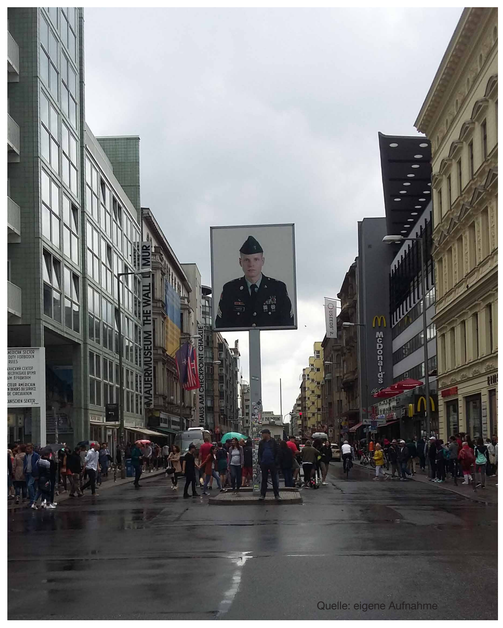
vor dem Mauerbau

Quelle: Hendrix, 2019 url: www.army.mil

1961

Quelle: Oberst, 1990 Wikimedia Commons

1989

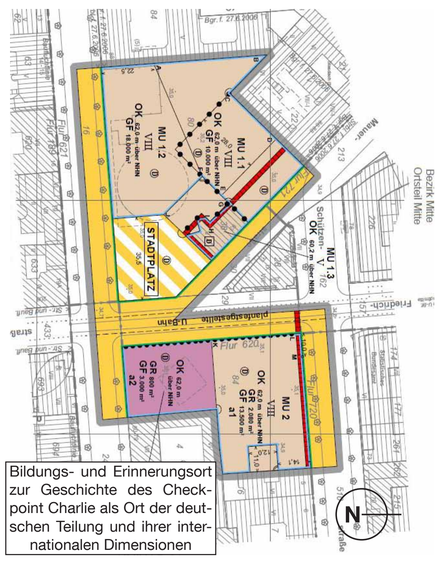


Quelle: eigene Aufnahme

2019

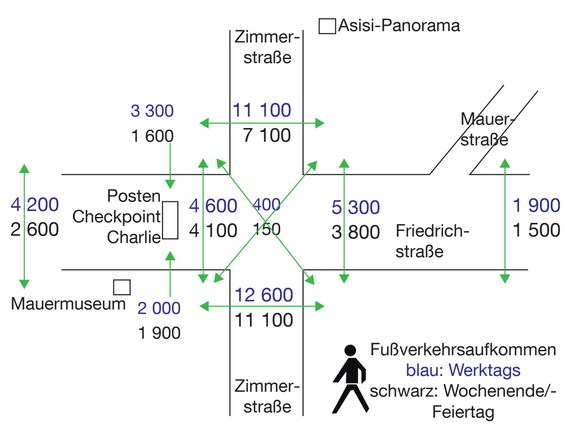
Bebauungsplanentwurf 1-98

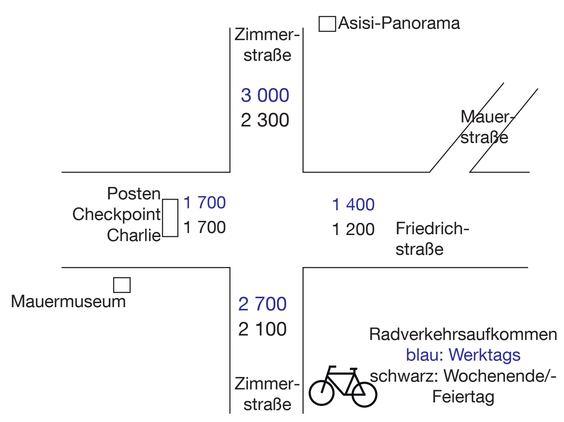
Quelle: SenSW (2019)

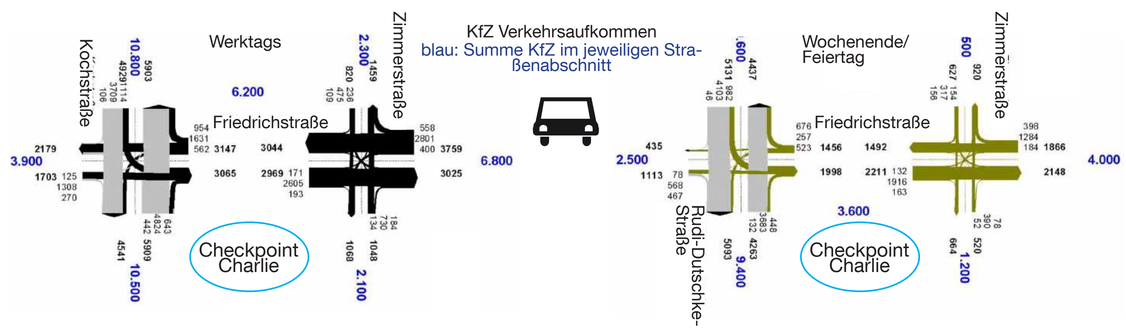


Bildungs- und Erinnerungsort zur Geschichte des Checkpoint Charlie als Ort der deutschen Teilung und ihrer internationalen Dimensionen

MU= Urbanes Gebiet, gelb: Straßenverkehrsflächen, dunkelviolett: Gemeinbedarf.







Nutzungsansprüche

ÖPNV-Anbindung

Sauberkeit:
Abfallbehälter
Übersichtlichkeit:
Anordnung einzelner Infrastruktur- und Ausstattungselemente
Informationen:
Mehrsprachiger Fahrplan, Liniennetzplan, im Störungsfall über Lautsprecher, Vorort-Personal
Übergangsstellen und Umsteigepunkte:
Direkte Kopplung mehrerer Verkehrsmitteln 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, störungsfreier Betrieb auch bei Extremwetterlage
Barrierefreiheit:
Verminderung spezieller Zugangshemmnisse
Infrastruktur:
Anlagen für den Radverkehr

nach FIS 2019

Fußverkehr

ÖPNV-Anbindung:
Kurze Wege zu den Haltestellen
Barrierefreiheit:
Anlagen zur Überwindung von Höhenunterschieden
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

Handel u. Lieferverkehr

Flächen
Zum Be- u. Entladen
Parkmöglichkeiten
Für Lieferfahrzeuge u. Kunden

Durchgangsverkehr

Staureduzierung
Schnelle, direkte Verbindungen

Anwohnende

Sauberkeit:
regelmäßige Reinigung, gute Luftqualität
Lebensqualität:
Einhaltung der Grenzwerte der Lärmbelastung
Nahversorgung u. soziale Einrichtungen:
Schulen, Behörden, Einkaufszentren
Wachsende Ansprüche an die Gestaltung des öffentlichen Raums
Gewährleistung der Mobilität
Erholungsräume
Verkehrssicherheit

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

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

Problemfelder

Aufenthaltsqualität

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

ÖPNV

Gedränge bei U-Bahnhof
Kleine Plattform
U-Bahnzugänge in Straßenmitte

Sicherheit

Geringes Sicherheitsgefühl
Viele (beinahe) Unfälle
Mangelnde Verkehrssicherheit
Missachtung der Verkehrsregeln

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

Touristenverkehr

Busverkehr
Touristengruppen blockieren Gehweg
An- und Abreise, Menge
Platzmangel
Zu viele Reisebusse

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

Infrastruktur

Keine Koordination
Unübersichtliche/ fehlende Verkehrslenkung
Nicht behindertengerecht
Platzmangel

Lärmemissionen

laut

Tourismusverhalten

“Fotogeile” Touristen
Konflikt zwischen Touristen und Verkehrsteilnehmenden

Ort

Mangelnder Respekt gegenüber dem geschichtlichen Ort

Nahmobilität Sommersemester 2019 | Technische Universität Berlin | Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung | Insitut für Land- und Seeverkehr | Fakultät V Verkehrs- und Machinensysteme

Dozent: Prof. Dr. Oliver Schwedes | Tutor: Mario Haesler | Studierende: Ana Lucia Camacho, Fabian Drews, Jule Klandt, Jakob Rehmann, Jonathan Siebert

Neue Mitte Checkpoint Charlie

Konzept

Wegeleitsystem

Zu den „Points of Interest“ und der ÖPNV-Anbindung

Dunkelblaue Schilder zusätzlich mit Minutenangaben

Umgebungskarten mit Isochronen zur Abschätzung der Entfernungen (Beispiel London)

Zentrale Maßnahme

Fußgängerzone mit Fahrrad frei (Schrittgeschwindigkeit)

Zufußgehende haben immer Vorrang

Lieferverkehr frei: werktags 7:00 - 9:00 Uhr

Keine räumliche Trennung der Verkehre durch ein **einheitliches, ästhetisch ansprechendes und ebenes Pflaster**

Durch versenkbare Poller Zufahrt möglich für:

Einsatzfahrzeuge, Straßenreinigungs-, Entsorgungs- und Entstörungsdienste

Nebenstraßen = Sackgassen

Mit ausreichender Wendemöglichkeit auch für Feuerwehr- und Lieferfahrzeuge (bis 7,5 t) + vorgelagerte Ladezonen auch mit Lastenrädern

Ausreichend **Abstellanlagen**

In den Eingangsbereichen der Fußgängerzone für Fahrräder, Mikromobilität und Sharingfahrzeuge

2 m breiter **Mittelstreifen**

Mit Bäumen, Sitzgelegenheiten, Informationen, Abfallbehältern, Fahrradabstellanlagen, Abstellflächen für Sharingfahrzeuge

Beidseitig 3,5 m breiter Streifen

Zur Sicherung der Durchfahrmöglichkeit ohne Stadtmobiliar

Beidseitig 2 m breiter Streifen

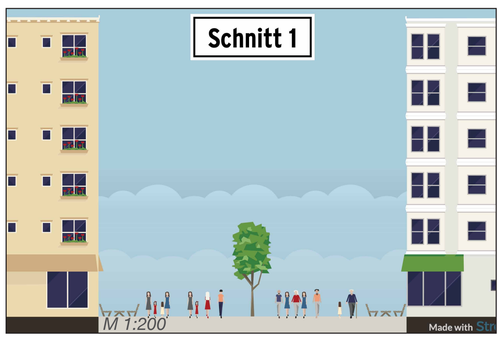
Straßenlaternen im Abstand von min. 15m für die Aufstellfläche der Feuerwehr

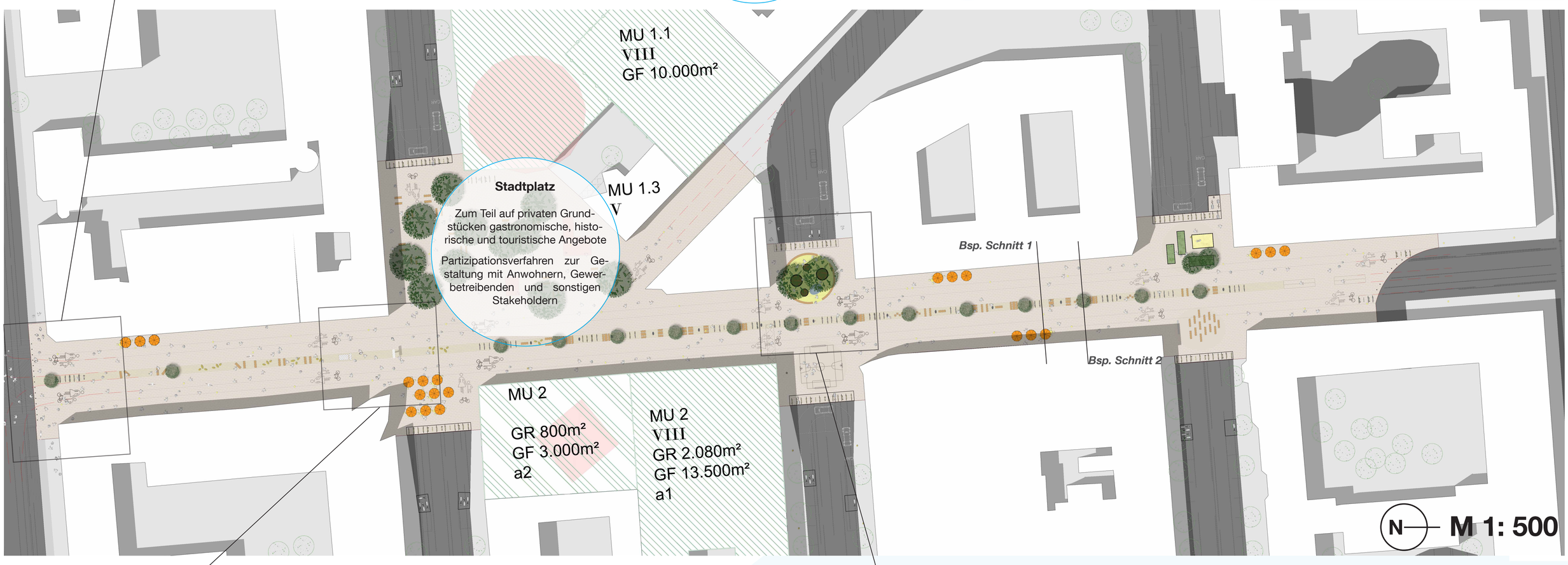
Äußerer 3-4 m breiter Streifen

Für das Aufstellen von Tischen und Stühlen oder sonstigen Auslagen von Geschäften, Cafés und Restaurants

20m

3,5m 5,5m 2 m 5,5m 3,5m





Der historische Grenzübergang „Checkpoint Charlie“

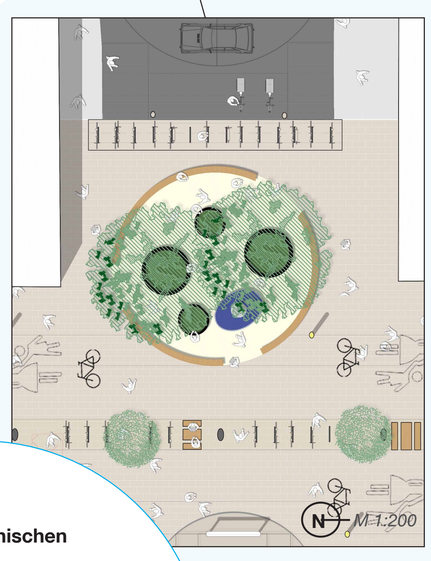
Erhaltenbleiben des **Grenzhäuschens, des großen Schildes mit der berühmten Aufschrift** und **des fiktiven Grenzsoldaten** allerdings temporär leicht modifiziert

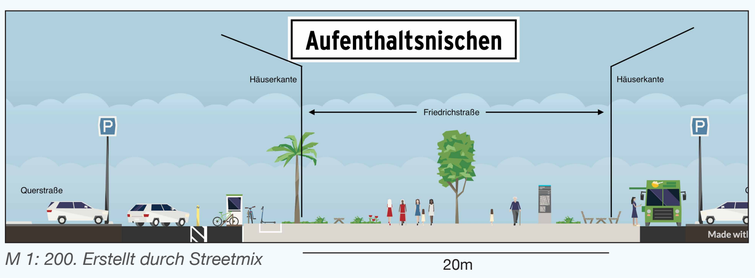
Integration in den **unsichtbaren Mittelstreifen** um eine gefahrlose und entspannte touristische Besichtigung zu ermöglichen

Implementierung eines **kostenlosen und öffentlichen Museums** durch das Aufstellen von Informationsstelen - nach Vorbild der Freiluft-Ausstellung der Gedenkstätte Berliner Mauer Bernauer Straße

Einrichten einer **großzügigen Ausstellungsfläche** welche sogleich eine **Querung der Fußgängerzone** ermöglicht

Freiluft-Ausstellung an der Gedenkstätte Berliner Mauer in der Bernauer Straße





M 1: 200. Erstellt durch Streetmix

Aufenthaltsnischen

Modale Filter an den Übergängen zwischen den Querstraßen und der Fußgängerzone

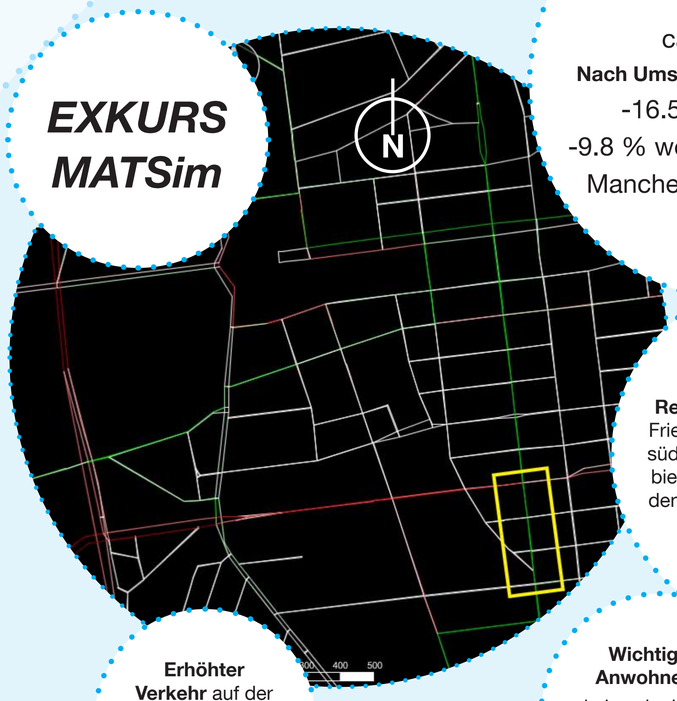
Mit **Sitzgelegenheiten, Bäumen, Grünanlagen, Wasserläufen** oder **Spielplätzen** für Jung und Alt

Unterschiedliche und z.T. **temporäre** Gestaltung jeder Nische mit Hilfe von Initiativen und Stakeholdern

Abstellanlagen, sowie Leih- und Reparaturstationen für Fahrräder und andere Mikromobilität

Modaler Filter in Barcelona mit Wanderbäumen und verscthiedenem Sitzmobiliar

EXKURS MATSim



auf dem untersuchten Straßenabschnitt:

Aktuell:

ca. 4.400 KfZ

Nach Umsetzung der Maßnahme:

-16.5 % Kfz-Fahrten

-9.8 % weniger Kfz-Kilometer

Manche steigen auf ÖPNV um

Reduzierter Verkehr auf der Friedrichstraße (auch nördlich/südlich des Untersuchungsgebiets) sowie die Straße „Unter den Linden“ Richtung Westen.

(grün)

Erhöhter Verkehr auf der Leipziger Straße und im Tunnel unter dem Tiergarten

(rot)

Wichtig für Anwohnende:

keine signifikante Verkehrserhöhungen auf naheliegende Wohnstraßen

Nahmobilität Sommersemester 2019 | Technische Universität Berlin | Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung | Insitut für Land- und Seeverkehr | Fakultät V Verkehrs- und Machinensysteme

Dozent: Prof. Dr. Oliver Schwedes | Tutor: Mario Haesler | Studierende: Ana Lucia Camacho, Fabian Drews, Jule Klandt, Jakob Rehmann, Jonathan Siebert