



Friedrichstraße – Straße der Zukunft

Stand: 20. Mai 2019

Ansprechpartner:

Dr.-Ing. Stefan Lehmkühler

+49 176 2100 8085

Stefan.Lehmkuehler@Changing-Cities.org

Inhaltsverzeichnis

Einordnung in das offene Konzept für Berlin Mitte	3
Die Perspektive „Flaniermitte“	4
Spezifische Planungsprämissen	4
Geplante Vorgehensweise	4
Die Friedrichstraße als „Straße der Zukunft“	6
„Safety lane“ und Radverkehr	6
Prinzipskizze: „Safety lane“ / Zwei-Richtungs-Radweg	7
„Van Gogh-Radweg“	8
Innerstädtischer Lieferverkehr	9
Spezifische Planungsprämissen für Stufe 1	9
Spezifische Planungsprämissen für Stufe 2	9
Geplante Vorgehensweise	9
Übersichtskarte	10
„Logistikzone“ und die Initiative „Ladezone“ des Bundesverband Paket und Expresslogistik e.V. (BIEK)	11
Verbesserung des Stadtklimas	12
Mögliche weitere Smart-City-Komponenten	13
„Smart benches“	13
„Smart bins“	13
Einbindung in Programme und mögliche Finanzierungen	14
„Safety lane“ / Zweirichtungsradweg	14
Einrichtung von Logistikzonen	14
„blau-grüne Infrastruktur“	14
Flaniermitte	14
Weitere Quellen	15
Video zur Nutzung eines geschützten Radwegs durch einen Notarzt:	15
Online-Karte „Attraktive Mitte“:	15
Antrag zur Nutzung des „van Gogh Radweg“-Bildes:	15

Einordnung in das offene Konzept für Berlin Mitte

Das vorliegende Dokument detailliert den Baustein: **Die Friedrichstraße als „Straße der Zukunft“**, welcher in die Perspektive „**Flaniermitte**“ eingebunden ist. Dieses Konzept wird durch **Changing Cities e.V.** im Dialog mit Akteuren, Betroffenen und Interessierten weiter ausgearbeitet.

Das integrierte Konzept enthält neben der Definition:

- allgemeiner Planungsprämissen und
- des Planungsraums

die verschiedenen verkehrlichen Perspektiven:

- Tourismus-Busse
- Flaniermitte
- Sicherstellen der Erreichbarkeit
- **Die Friedrichstraße als „Straße der Zukunft“**
- Abstellen privater Kraftfahrzeuge
- Förderung des Radverkehrs
- Innerstädtischer Lieferverkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr

sowie die grundlegende Perspektive im Kontext:

- Verbesserung des Stadtklimas

In diesem Dokument wird kurz auf die Perspektive „Flaniermitte“ eingegangen, bevor die Elemente des Bausteins „Die Friedrichstraße als „Straße der Zukunft““ detailliert werden.

Die Perspektive „Flaniermitte“

Spezifische Planungsprämissen

- Die Flaniermeilen „Unter den Linden“ und „Friedrichstraße“ werden unabhängig voneinander geplant
- Die Ausdehnung der Flaniermeilen (s. folgende Karte) lässt weiterhin **die vollständige Erschließung des Plangebiets durch Kfz** zu
- Die Flaniermeile „Unter den Linden“ lässt die Befahrung durch Busse der BVG und Taxen zu
- Die Flaniermeile „Friedrichstraße“ wird als „Straße der Zukunft“ geplant
- Die folgenden Komponenten der „Straße der Zukunft“ sind verpflichtend:
 - „Safety lane und Radverkehr“,
 - „Blau-Grüne Infrastruktur“ sowie
 - „Innerstädtischer Lieferverkehr“
- Aus städtebaulicher Sicht bilden die **Anlage von Stadtplätzen** an den bisherigen Kreuzungen sowie die **hochwertige Gestaltung der resultierenden „städtischen Zimmer“** die Grundlage der zukünftigen Flaniermeile „Friedrichstraße“
- Als initiale räumliche Ausdehnung wird die Strecke „Französische Straße / Rudi-Dutschke-Straße“ (mit Unterbrechung durch die Leipziger Straße) präferiert, um Einschränkungen in Bezug auf den Busverkehr über die Französische Straße zu vermeiden.

Geplante Vorgehensweise

- Workshops im Rahmen der Stadtwerkstatt
- Workshops im Rahmen des Standortmanagements mitten in Berlin
- Analyse historischer Grundlagen
- Analyse bestehender Planungen und Konzepte



Die Friedrichstraße als „Straße der Zukunft“

Das Primat der Planung für die Friedrichstraße lautet: **Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Attraktivierung des Stadtraums**. Dies wird durch die Schaffung einer modernen Flaniermeile realisiert.

Diese Realisierung erweitert die tradierten Ansätze zur Schaffung von “Begegnungszonen” oder “Fußgängerzonen” um folgende Elemente:

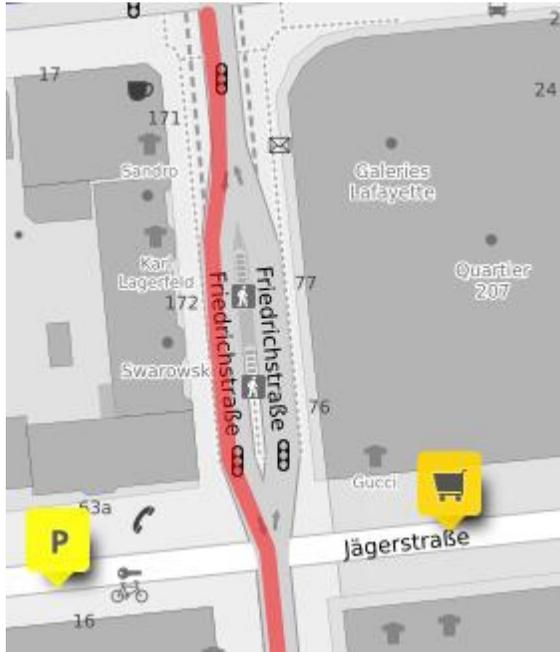
- Schaffung einer “Safety lane” für die Fahrzeuge der “Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben” (BOS; u.a.: Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienst)
- Gewährleistung eines verträglichen Nebeneinanders von Fuß- und Radverkehr durch eine klare Zonierung und bauliche Trennung
- Integration expliziter Logistik- und Taxi-Zonen (s. Perspektive: Innerstädtischer Lieferverkehr)
- Verbesserung des Stadtklimas durch “blau-grüne Infrastruktur” (s. Perspektive: Verbesserung des Stadtklimas)

“Safety lane” und Radverkehr

Die neu konzipierte “Safety lane” wird mittig in der Friedrichstraße und lediglich in den Zugangsbereichen der U-Bahn in Seitenlage geführt. Die “Safety lane” hat in der Regel eine Breite von 5 Metern, von denen jeweils 0,44 Meter auf die seitlichen Schrägborde entfallen. Die resultierende Fahrbahnbreite beträgt damit 4,12 Meter, von denen ca. 0,10 Meter als Mittelmarkierung (Schmalstrich 10cm, unterbrochen) genutzt werden. Auf diese Weise wird mittels “Safety lane” ein baulich getrennter Zwei-Richtungs-Radweg geschaffen, der bei der temporären Nutzung durch Fahrzeuge der BOS im Einsatzfall zu räumen ist. Den zu Fuß Gehenden verbleiben 17 Meter bzw. 8,50 Meter pro seitlichem Gehbereich. Zur Vermeidung von Fremdnutzung durch sonstige Kfz wird jeweils an den Enden der “Safety lane” ein versenkbarer Poller verbaut, der mittels Transponder-Signal aus den Fahrzeugen der BOS abgesenkt wird. Die daraufhin erfolgende, temporäre Nutzung im Einsatzfall wird den Radfahrenden und zu Fuß Gehenden durch, an den Rändern der “Safety lane”, installierte Lichtsignalgeber (rot blinkend, beidseitig, im kompletten Verlauf am Rand der Fahrbahn versenkt) angezeigt. Bei Aktivierung der roten Signalbänder ist die “Safety lane” von den Radfahrenden zu räumen und von den zu Fuß Gehenden nicht mehr zu überschreiten. Hat das Einsatzfahrzeug die “Safety lane” verlassen, wird die Signalisierung beendet und die “Safety lane” kann wieder als Zwei-Richtungs-Radweg genutzt und von zu Fuß Gehenden gequert werden.

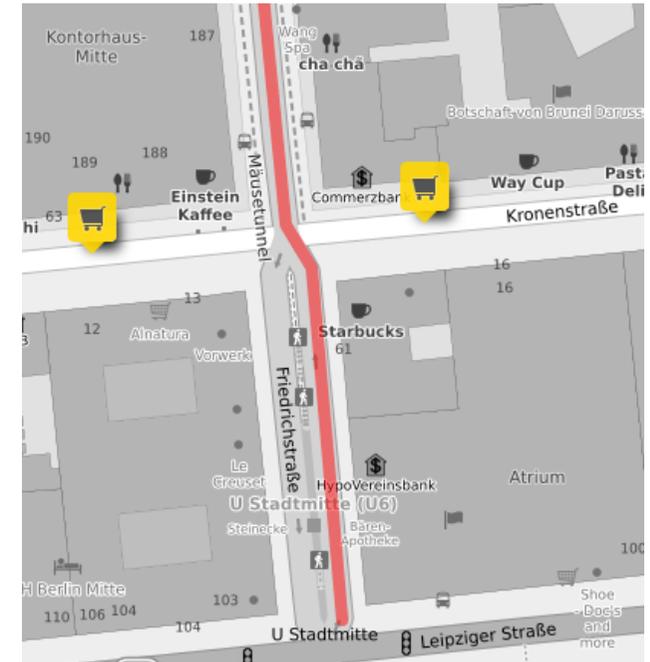
Prinzipskizze: "Safety lane" / Zwei-Richtungs-Radweg

Lage der nördlichen Zufahrt



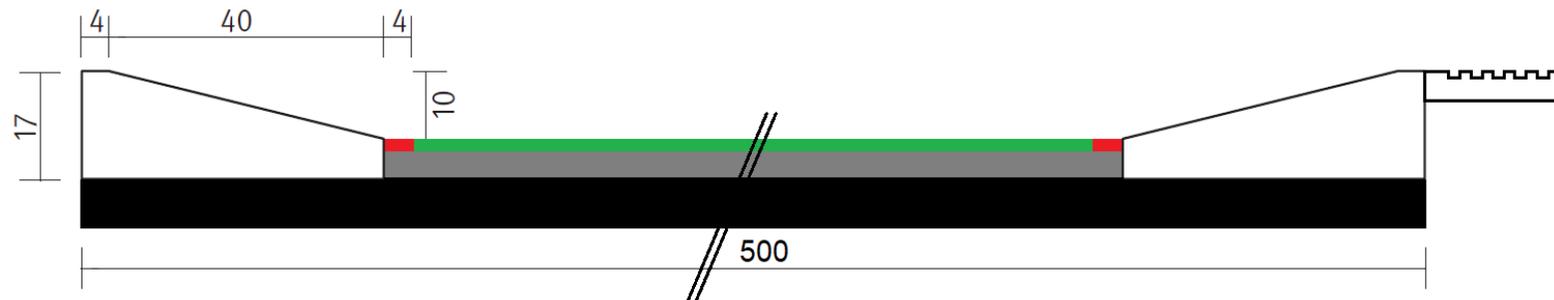
Zwischen den U-Bahn-Zugängen verläuft die "Safety lane" in Mittellage und hat eine Breite von 5 Metern.

Lage der südlichen Zufahrt



Detail:

Einbettung mit Schrägbord (inkl. Lage des integrierten roten Signalbands)



Handelsübliche "Taktile Platte"
Handelsübliches Schrägbord
Existierende Fahrbahndecke
(Alle Angaben in cm)

„Van Gogh-Radweg“

Die Oberfläche der „safety lane“ (Im obigen Detail in grün) soll mit fluoreszierendem Material beschichtet werden.



Quelle:
Studio Roosegaarde; Vierhavensstraat 52-54; 3029 BG Rotterdam; The Netherlands (<https://www.studioroosegaarde.net/project/van-gogh-path>; Zugriff am 09.05.2019)

Innerstädtischer Lieferverkehr

Spezifische Planungsprämissen für Stufe 1

- Bei der Umgestaltung von Straßenraum werden Logistik- und Taxi-Zonen eingeplant
- Die Logistikzonen können nach 19:00 Uhr ebenfalls von Taxen / "Jelbi"-Services genutzt werden
- Die Logistik- und Taxizonen werden stringent (und vorzugsweise automatisiert) überwacht, um Missbrauch auszuschließen.

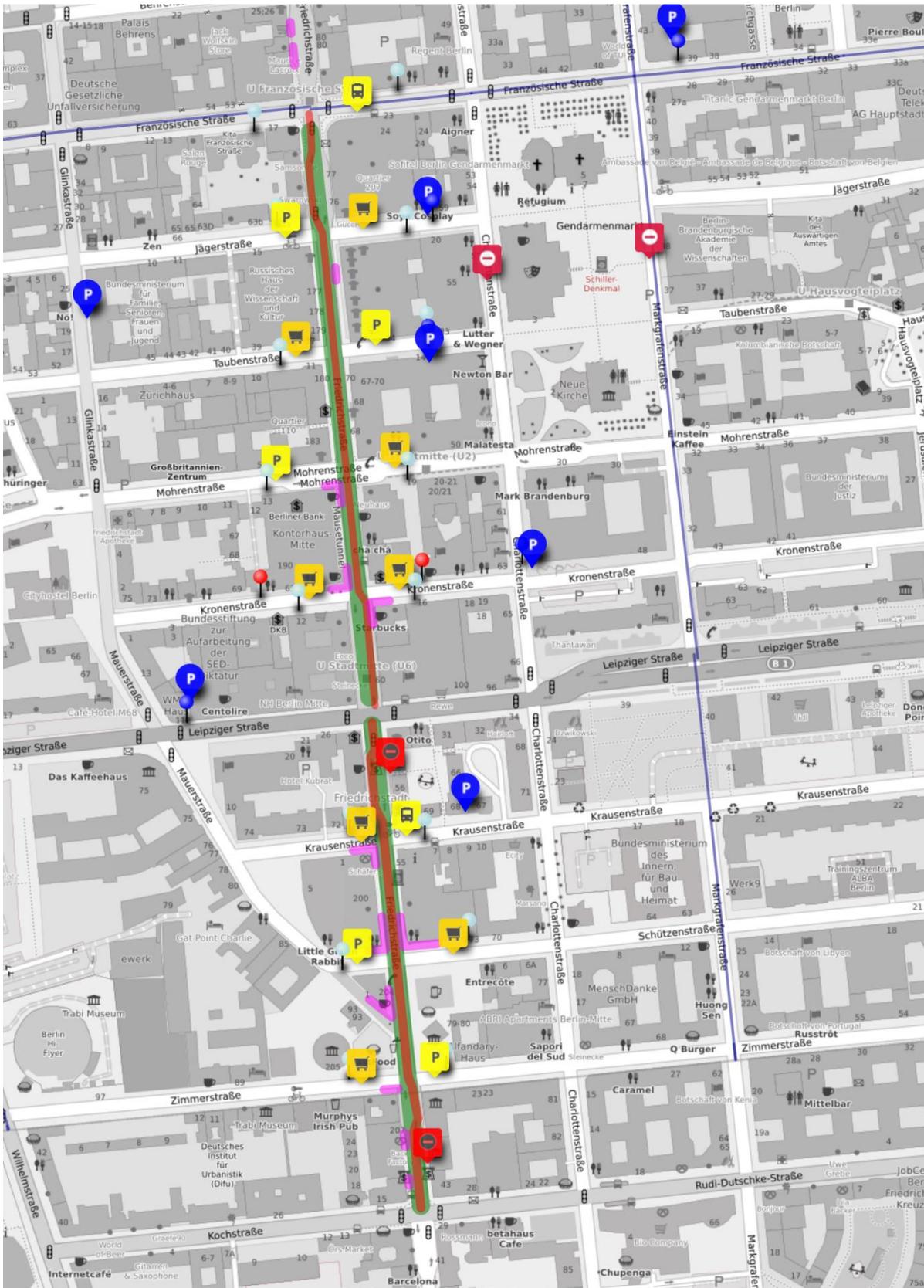
Spezifische Planungsprämissen für Stufe 2

- Der U-Bahnhof „Französische Straße“ kann in einer späteren Ausbaustufe Logistik-Hub werden; die Anlieferung erfolgt ggf. via U-Bahn in der verkehrsfreien Zeit (01:00 bis 04:00 Uhr)
- Der „Logistik-Hub Französische Straße“ bietet eine Grundfläche von ca. 800 qm.
- Falls eine zeitliche Koordination mit den Abläufen der Logistiker in der verkehrsfreien Zeit der BVG nicht möglich ist, stellt ein grundlegender Umbau des Bahnsteigs (halbseitiger Ersatz durch ein Ausweichgleis) eine mögliche Option dar.
- Die Feinverteilung erfolgt in Stufe zwei mit stadtverträglichen Transportmitteln
- Die Beobachtung der logistischen Aktivitäten auf dem ehemaligen Bahnsteig soll z.B. durch ein **transparentes Dach** ermöglicht werden.

Geplante Vorgehensweise

- weitere Expertengespräche mit Logistik-Dienstleistern (bereits erfolgt (BdKEP e.V. und BIEK e.V.))
- Expertengespräche mit der BVG
- Identifikation möglicher weiterer Zugänge zur U2 / U6, sowohl für Personen-, wie auch Güterverkehr

Übersichtskarte



Im obigen Planauszug sind die Logistikzone in **Ocker** mit Einkaufswagen-Symbol und die Taxi-Halte in **Gelb** mit Schwarzem „P“ dargestellt. Die Pins in **Türkis** stellen die vorhandenen Wendemöglichkeiten für 3,5-Tonner und die **roten** Pins die Wendemöglichkeiten für 7-Tonner dar. Die Segmente in **Pink** markieren die aktuell vorhandenen Außenbereiche von Cafés und Restaurants.

„Logistikzone“ und die „Initiative Ladezone“ des Bundesverband Paket und Expresslogistik e.V. (BIEK)

Die vorgeschlagenen Logistikzonen entsprechen in Bezug auf die Nutzung als Ladezone, der „Initiative Ladezone“ des BIEK. Die abendliche Nutzung durch Taxen und „Jelbi“-Services erweitert das BIEK-Konzept Berlin-spezifisch zur „Logistikzone“.



Quelle:

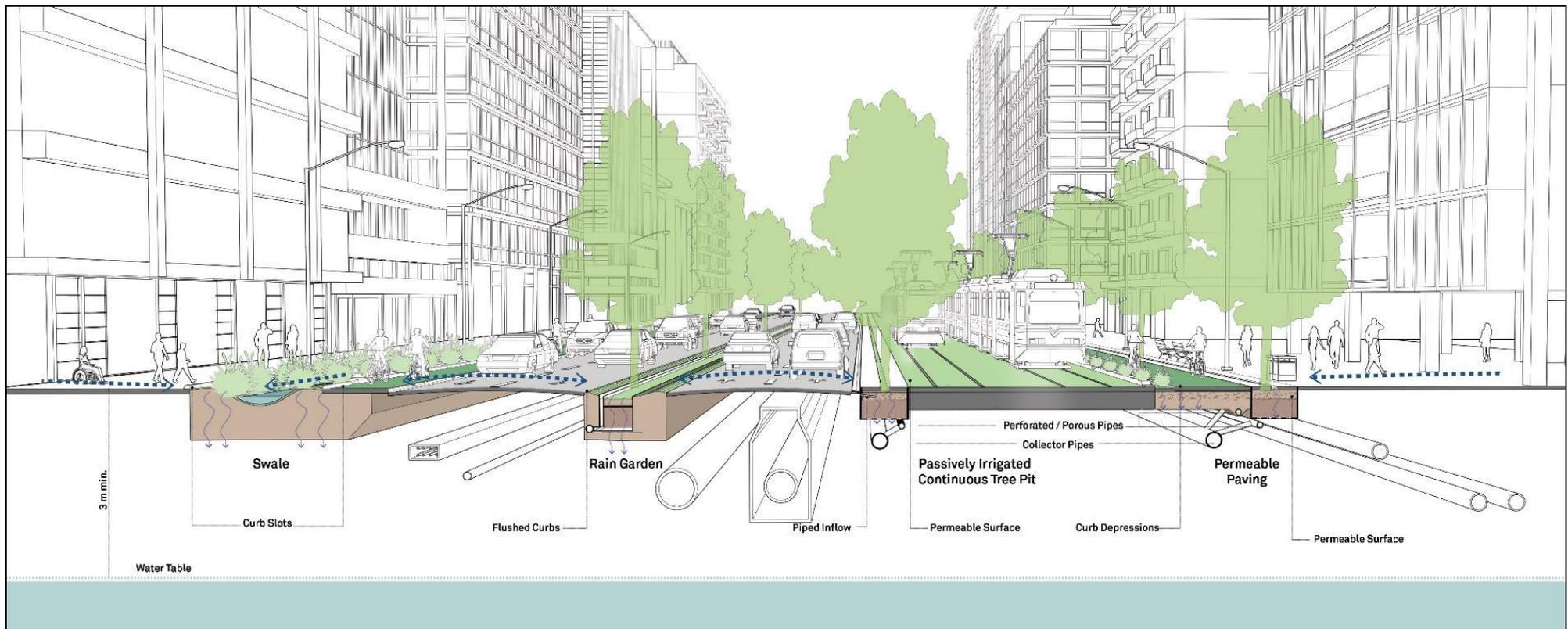
<https://www.biek.de/download.html?getfile=2209>; Zugriff am: 19.05.2019

Verbesserung des Stadtklimas

Zentrales Element zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität der „**Straße der Zukunft**“ ist die Integration „blau-grüner Infrastruktur“. Die konsequente Regenwasserbewirtschaftung auf der Friedrichstraße baut auf den Initiativen von SenUVK bzw. der Berliner Regenwasseragentur auf und wird das Kleinklima in der Friedrichstraße in Zukunft – auch in Hitzesommern – deutlich angenehmer gestalten.

Die Anwendung der Prinzipien der Regenwasserbewirtschaftung erfordert in der Friedrichstraße eine Differenzierung und Weiterentwicklung nach Straßensegmenten, da in der Friedrichstraße selbst und im betrachteten Abschnitt der Mohrenstraße U-Bahnen (U2 und U6) verlaufen.

Siehe: <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/wasser/regenwasser/de/bewirtschaftung.shtml>; Zugriff am 19.05.2019



Quelle: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/utilities-and-infrastructure/green-infrastructure-stormwater-management/>; Zugriff am 19.05.2019

Mögliche weitere Smart-City-Komponenten

„Smart benches“

Laden von Mobilgeräten, unabhängige Stromversorgung durch Solarmodule, WLAN-Hotspot, Beleuchtung, Erfassung von Umweltdaten



Quelle:

<https://www.greinsmartenergy.de/wp-content/uploads/2018/07/Steora-smart-bench-Nachtbeleuchtung-720x430.png>; Zugriff am 19.05.2019

„Smart bins“

Intelligentes Abfall-Management



Quelle:

https://d2zcpk7yfyf2dq.cloudfront.net/milaap/image/upload/c_limit,w_1024/v1491508283/production/images/uploader_images/vc_1491508282.jpg; Zugriff am 19.05.2019

Einbindung in Programme und mögliche Finanzierungen

„Safety lane“ / Zweirichtungsradweg

Geeignetes Programm:

Nationaler Radverkehrsplan 2012 des BMVI; hier:

Ziel 7: Radverkehr erobert Stadt und Land

Darunter fallen auch die neuen Leuchtturmprojekte des BMVI, die in diesem Jahr erstmals mit insgesamt 20 Millionen Euro in den Kommunen gefördert werden können. Kommunen können sich noch **in diesem Monat** bewerben. Denkbar sind z.B. längere, kreuzungsfreie Radverkehre in der Stadt mit Tunneln oder Brücken eigens für Radfahrer. (Quelle: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2019/040-scheuer-radverkehrskongress.html>; Zugriff am 19.05.2019)

Bewerbung durch:

Bezirk Mitte / SenUVK

Einrichtung von Logistikzonen

Mögliche Finanzierung:

Als Modellprojekt „Innenstadt-Logistik“ beim BMVI

Bewerbung durch:

Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK) / SenUVK

„blau-grüne Infrastruktur“

Geeignetes Programm:

BENE Klima – Förderschwerpunkt 5 / BEK; hier

Als „Modellprojekt im Rahmen der Quartiersentwicklung“

Bewerbung durch:

SenUVK

Flaniermitte

Mögliche Finanzierung:

Im Rahmen der 10 Modellprojekte „Fußverkehr“ / SenUVK

Weitere Quellen

Video zur Nutzung eines geschützten Radwegs durch einen Notarzt:

<https://youtu.be/e6BV9kWFUYU>

Changing Cities e.V. – Online-Karte „Attraktive Mitte“:

<http://u.osmfr.org/m/313582>

Antrag zur Nutzung des „van Gogh Radweg“-Bildes:

<https://pressroom.studioroosegaarde.net/>