

Masterplan Berliner Mitte
**VERKEHRLICHES
INNENSTADT-
KONZEPT**

ABSCHLUSSBERICHT

Berlin, 04. Juni 2026



Impressum

Titel	Verkehrliches Innenstadtkonzept Abschlussbericht
Titelbild	Buro Happold
Auftraggeber.....	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt Herr Thomas Stein Am Köllnischen Park 3 10179 Berlin www.berlin.de
Auftragnehmer.....	Buro Happold GmbH Pfalzburger Straße 43-44 10707 Berlin www.burohappold.com
Bearbeitung	Dr. Sebastian Seelig Niklas Hoffmann Marlen Kroeske Sara Polakiewicz Laurin Henklein

Kartendarstellungen

Sofern nicht anders ausgewiesen, sind alle nachfolgenden Kartendarstellungen genordet und ohne Maßstab dargestellt. Die zugrunde liegenden Datenquellen (sofern verwendet) werden in den Karten direkt ausgewiesen.

Inhalt

01	EINFÜHRUNG.....7	09	SCHWERPUNKTTHEMEN..69
		09.01	Reisebusse.....70
		09.02	Gewerbetreibende.....77
02	PROZESS11	10	SCHWERPUNKTORTE85
03	BETEILIGUNGEN.....15	10.01	Checkpoint Charlie.....87
04	NUTZUNGSGRUPPEN UND ANSPRÜCHE.....21	10.02	Spittelmarkt.....92
05	LEITTHESEN & LEITLINIEN 31	10.03	Spreeufer97
06	SWOT-ANALYSE39	10.04	Perspektivprojekte.....102
07	ÜBERGREIFENDE MASSNAHMEN53	11	FAZIT UND AUSBLICK.....105
08	SCHWERPUNKTNETZE 61	12	ANHANG.....113
		12.01	Online-Beteiligung mein.berlin Ergebnisse114
		12.02	Ergebnisse weitere Beteiligungen117
		12.03	SWOT-Analyse.....119
		12.04	Reisebusstellplätze122

Abbildungen

Abb. 1	Entwicklung Einwohnerzahlen und Übernachtungen in Berlin 8	Abb. 20	Kriterien für die Formulierung von Leitthesen und Leitlinien..... 33	Abb. 38	Beispiel einer barrierefrei ausgestalteten Mittelinsel (Seestadt Aspern, Wien) 59	Abb. 57	Checkpoint Charlie89
Abb. 2	Verortung des Masterplan-Areals 8	Abb. 21	Eindrücke des Verwaltungsworkshops 34	Abb. 39	Überlagerung der Vorrangnetze (Statu-quo-Bericht) 62	Abb. 58	Maßnahmenkonzept Checkpoint Charlie90
Abb. 3	Wichtige Einzelvorhaben im Masterplan-Areal 9	Abb. 22	Schritte zur Aufbereitung der SWOT 40	Abb. 40	ÖPNV Vorrangnetz 63	Abb. 59	Visualisierung Checkpoint Charlie 91
Abb. 4	Prozessveranschaulichung..... 12	Abb. 23	SWOT-Kernaussage zur Spree 41	Abb. 41	Schwerpunktnetz Kraftfahrzeugverkehr .. 64	Abb. 60	Ausgangslage Spittelmarkt 93
Abb. 5	Verräumlichung der Schwerpunkte 13	Abb. 24	SWOT-Kernaussage zur Friedrichstadt .. 42	Abb. 42	Schwerpunktnetz Fußverkehr 65	Abb. 61	Maßnahmen Spittelmarkt..... 95
Abb. 6	Übersicht der Beteiligungen 16	Abb. 25	SWOT-Kernaussage zum Tourismus 43	Abb. 43	Schwerpunktnetz Radverkehr 66	Abb. 62	Visualisierung Spittelmarkt 96
Abb. 7	Ergebnisse der Online-Beteiligung 17	Abb. 26	SWOT-Kernaussage zum Checkpoint Charlie 44	Abb. 44	Schwerpunktnetz Radverkehr mit Netzveränderungen..... 67	Abb. 63	Ausgangslage Spreeufer 98
Abb. 8	Auswahl an Ideenvorschlägen 18	Abb. 27	Übergreifende SWOT-Kernaussage 45	Abb. 45	Reisebusse Parken und Routen 71	Abb. 64	Maßnahmen Spreeufer 100
Abb. 9	Mentimeter Ergebnis: Was verbinden Sie mit der Berliner Mitte?..... 19	Abb. 28	SWOT-Kernaussage zu den Magistralen 46	Abb. 46	Grußwort von Christopher Schriener, Bezirksstadtrat Mitte 73	Abb. 65	Visualisierung Spreeufer 101
Abb. 10	Mentimeter Ergebnis: Welches Thema ist Ihnen in der Berliner Mitte besonders wichtig?..... 19	Abb. 29	SWOT-Kernaussage zum ruhenden Verkehr 47	Abb. 47	Zusammenfassung der Diskussion an den Themenplakaten und der Bodenfolie 73	Abb. 66	Hackescher Markt..... 103
Abb. 11	Monbijoupark im Sommer: Ein Anziehungspunkt gleichermaßen für Menschen, die in der Umgebung wohnen, arbeiten oder Berlin Mitte touristisch erkunden..... 22	Abb. 30	SWOT-Kernaussage zu den Sonderverkehren 48	Abb. 48	Hop-On-Hop-Off-Bus an der Museumsinsel 75	Abb. 67	Eindrücke von der Eröffnungsveranstaltung 106
Abb. 12	Übersicht der Nutzungsgruppen Quelle: Büro Happold 23	Abb. 31	SWOT-Kernaussage zu den Hauptverkehrsnetzen 49	Abb. 49	Reisebusse am Checkpoint Charlie 76	Abb. 68	Beteiligungsplakat mit Hinweisen zur Vision 2040 107
Abb. 13	Nutzungsgruppe Erkunden..... 24	Abb. 32	Kreuzung Zimmerstraße / Friedrichstraße am Checkpoint Charlie..... 51	Abb. 50	POI Freizeit und Erledigungen 78	Abb. 69	Transformation Friedrichstraße: ein zukunftsweisendes Konzept zur Revitalisierung der Berliner Traditionsstraße109
Abb. 14	Nutzungsgruppe Arbeiten..... 25	Abb. 33	Regellösungen für die Gestaltung von Straßenräumen (Auswahl)..... 55	Abb. 51	Diskussion an den Themenplakaten 80	Abb. 70	Heutige Spandauer Straße..... 110
Abb. 15	Nutzungsgruppe Lernen..... 26	Abb. 34	Autonomes Fahren in Berliner Pilotprojekt..... 55	Abb. 52	Transformation Friedrichstraße: ein zukunftsweisendes Konzept zur Revitalisierung der Berliner Traditionsstraße.. 81	Abb. 71	Visualisierung Spandauer Straße..... 111
Abb. 16	Nutzungsgruppe Wohnen..... 27	Abb. 35	Skizze Grünraumvernetzung Potenzial... 56	Abb. 53	Smarte Ladezone in Hamburg mit dynamischer Beschilderung 82	Abb. 72	Beteiligungsergebnisse, Fokus Verkehr . 115
Abb. 17	Nutzungsgruppe Durchfahren 28	Abb. 36	Beispiel Seine-Ufer in Paris 57	Abb. 54	E-Lastenrad im Einsatz in Hamburg 83	Abb. 73	Beteiligungsergebnisse, weitere Themen 116
Abb. 18	Nutzungsgruppe Inkludieren..... 29	Abb. 37	Ladezone in Bonn 58	Abb. 55	Diskussion über die Spreeufer..... 86	Abb. 74	Städtebauliches Dialogverfahren Checkpoint Charlie 118
Abb. 19	Aussicht von der Baustelle am Molken-			Abb. 56	Ausgangslage Checkpoint Charlie 88	Abb. 75	Chancen der SWOT-Analyse..... 120
						Abb. 76	Risiken der SWOT-Analyse..... 121

Abkürzungen

Abb.	Abbildung
AG	Arbeitsgruppe
AP	Arbeitspaket
B-Plan	Bebauungsplan
FNP	Flächennutzungsplan
GIS	Geo-Information-System(e)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OSM	OpenStreetMap
POI	Point of Interest
SenMVKU	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (Berlin)
SenStadt	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (Berlin)
STEP MoVe	Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (Berlin)
SWOT	Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse (Strengths-Weaknesses-Opportunities Threats-Analyse)

EINFÜHRUNG

Einführung

Berlin übt aufgrund seiner Funktion als Bundeshauptstadt sowie seines geschichtlichen Hintergrunds eine starke Anziehungskraft aus. Dies gilt für (Neu-)Bewohnende wie auch Besuchende gleichermaßen. Die Einwohnerzahl verzeichnet seit Jahren ein kontinuierliches Wachstum. Aktuell sind in Berlin fast vier Millionen Menschen amtlich gemeldet/registriert (siehe Abb. 1). Auch der Tourismus weist, mit Ausnahme der Coronapandemie-bedingten Einbrüche in den Jahren 2020 und 2021, eine kontinuierlich positive Entwicklung auf.

Insbesondere im Zentrum Berlins konzentrieren sich diverse Funktionen und Nutzungen. Dies betrifft den privaten Raum gleichermaßen wie öffentliche Bereiche. Es handelt sich um einen beliebten und lebendigen Anziehungspunkt im Herzen Berlins. Neben einem hohen Quell- und Zielverkehr

zeichnet sich die Berliner Mitte durch einen hohen Durchgangsverkehr aus. Dies wird von der zentralen Lage in der Stadt und die in diesem Bereich konzentrierten Nutzungen und Attraktionen hervorgerufen.

Das Wachstum der letzten Jahrzehnte gepaart mit der Konzentration vielfältiger Nutzungen führt unter anderem zu Konflikten im täglichen Mobilitätsgeschehen. Für eine zukunftsfähige Entwicklung der Stadt gilt es Potenziale zu nutzen beziehungsweise zu stärken. Gleichzeitig sind die Herausforderungen und Hemmnisse zu bewältigen. Nur so kann eine positive verkehrliche Entwicklung der Berliner Mitte sichergestellt werden.

Masterplan

Mit dem Masterplan Berliner Mitte sollen Lösungen hinsichtlich der Verkehrsführung und Stadtraumgestaltung für die Entwicklung der Berliner Mitte zwischen Alexanderplatz und Brandenburger Tor entwickelt werden.¹ Der Masterplan gliedert sich in drei Teilprojekte:

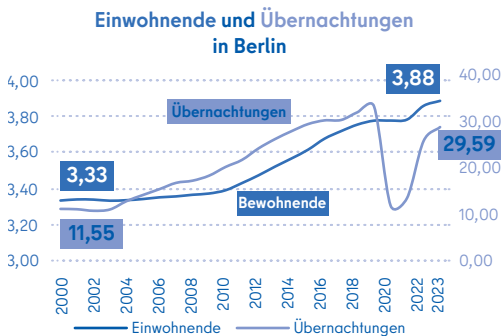
- Städtebauförderung (ISEK Berliner Mitte)
- Netzgestaltung und Nutzung (Verkehrliches Innenstadtkonzept)
- Gestaltung öffentlicher Raum (Regelwerke Straßenraumgestaltung)

1 Richtlinien der Regierungspolitik



Abb. 2 Verortung des Masterplan-Areals

Quelle: Büro Happold



Alle Angaben in Mio.
Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2024

Abb. 1 Entwicklung Einwohnerzahlen und Übernachtungen in Berlin

Quelle: Büro Happold

Einführung

Für die drei Teilprojekte war eine enge Kooperation vorgesehen. Um dies gewährleisten zu können, wurden im Laufe der Projektlaufzeit regelmäßige Abstimmungsformate durchgeführt (unter anderem Arbeitsgruppe Masterplan, Lenkungsgruppe Berliner Mitte). Diese sorgten für eine fachliche und politische Harmonisierung der Inhalte und Ergebnisse aller drei Teilprojekte.

Teilprojekt Netzgestaltung und Nutzung

Die vorliegende Untersuchung befasst sich mit dem Teilprojekt der Netzgestaltung und Nutzung. Der Untersuchungsraum des Projekts ist in Abbildung 2 dargestellt. Er befindet sich im Herzen Berlins, der sogenannten Berliner Mitte, und umfasst unter anderem den Alexanderplatz, den Gendarmenmarkt, den Hackeschen Markt, die Friedrichstraße, die Museumsinsel sowie den Leipziger Platz.

Ziel des Projekts ist es, die zentralen Handlungserfordernisse und Lösungsansätze für die zukünftige Gestaltung des Straßenraums und Verkehrsnetzes in der Berliner Mitte zu identifizieren und weiterzuentwickeln. Im Fokus stehen dabei eine integrierte Betrachtung aller Verkehrsmittel sowie die Berücksichtigung der vielfältigen Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum.

Dieser Bericht dokumentiert die Resultate der Entwicklung des Verkehrskonzepts.

Koordination und Berücksichtigung weiterer Vorhaben

Bei der Ausarbeitung des verkehrlichen Innenstadtkonzepts sollten insbesondere diverse Einzelvorhaben im Untersuchungsraum verkehrlich integriert und die konzeptionellen Voraussetzungen für deren Umsetzung geschaffen werden (siehe Abb. 3). Hierbei handelt es sich teilweise um bereits realisierte Vorhaben. Ebenso finden sich angestoßene beziehungsweise in der Planung und Umsetzung befindliche Maßnahmen im Untersuchungsraum.

Eine harmonische Entwicklung und Umsetzung von Vorhaben in einem zusammenhängenden Areal, wie hier der Berliner Mitte, erfordert die Definition von einheitlichen Leitlinien und Zielen. Ohne diese besteht die Gefahr, dass sich die Vorhaben in teils unterschiedliche Richtungen entwickeln. Dem soll mit dem Masterplan für die Berliner Mitte entgegen gewirkt werden.

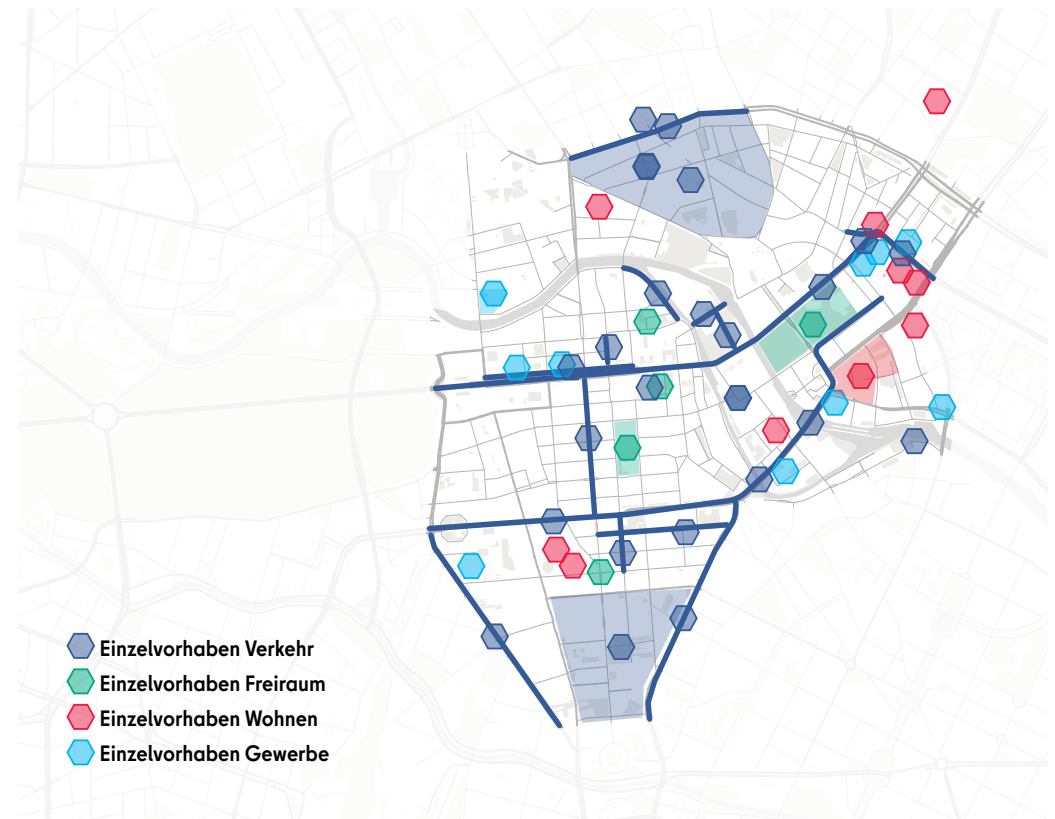


Abb. 3 Wichtige Einzelvorhaben im Masterplan-Areal

Quelle: Büro Happold



PROZESS

Prozess

Struktur

Das verkehrliche Innenstadtkonzept wurde in einem strukturierten Prozess entwickelt, der in die zwei zentralen Phasen Analyse und Konzeption gegliedert ist (siehe Abb. 4).

Zu Beginn wurde mit der **Analyse** eine umfassende Erhebung des Status quo durchgeführt (siehe [Status-quo-Bericht](#)). Die Ergebnisse dieser Erhebung dienen als Grundlage für alle weiteren Arbeitsschritte und als Zwischenbericht des Projekts. Dabei wurden bestehende Verkehrsstrukturen, Nutzungsverhältnisse und räumliche Gegebenheiten systematisch erfasst und bewertet.

Status-quo-Bericht

Die Bestandsaufnahme zeigt die besondere Bedeutung der Berliner Mitte als zentraler Stadtbereich mit hoher Nutzungsvielfalt. Neben zahlreichen touristischen Zielen prägen dichte Wohn- und Gewerbenutzungen sowie ein breites Gastronomie- und Versorgungsangebot den Raum. Diese Heterogenität führt zu hohem Verkehrsaufkommen und starkem Durchgangsverkehr. Eng begrenzte Straßenräume mit überlagernden Vorrangnetzen erzeugen Flächenkonkurrenzen und erhöhen das Unfallrisiko.

Die Erschließung durch den Umweltverbund ist sehr gut: Öffentlicher



Abb. 4 Prozessveranschaulichung
Quelle: Büro Happold

Personennahverkehr, Sharingangebote und multimodale Knotenpunkte sind flächendeckend vorhanden und fördern eine vernetzte Mobilität. Kritisch sind jedoch der hohe Versiegelungsgrad und die Flächenbindung durch ruhenden Verkehr. Eine stärkere Nutzung bestehender Parkhäuser und die Umwandlung von Straßenraum zugunsten aktiver Mobilität und Begrünung bieten Potenzial zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Reduzierung von Hitzeinseln.

Die Analyse verdeutlicht, dass die Berliner Mitte vor wachsenden Herausforderungen steht: Steigender Tourismus, Bevölkerungswachstum und Klimawandel erhöhen den Druck auf die Verkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig eröffnen neue Technologien und Mobilitätsangebote Chancen für eine nachhaltige und resiliente Netzgestaltung. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für eine integrierte Entwicklung, die den Anforderungen einer modernen, klimaangepassten Metropole gerecht wird.

Freiraumplanerische Untersuchung

Im Rahmen einer „[Freiraumplanerischen Untersuchung für die Berliner Mitte](#)“ wurden zudem Schwächen und Potenziale der Grün- und Freiraumqualitäten der Berliner Mitte analysiert. Die Ergebnisse, insbesondere zu Aufenthaltsqualität, Klimaanpassung, Begrünung und Grünvernetzung, wurden aufbereitet, um sie in einem nächsten Schritt in die Entwicklung des Verkehrskonzepts einzubeziehen.

Prozess

Abschlussbericht

In dem vorliegenden Abschlussbericht wurde das entwickelte Verständnis des Untersuchungsraums verwendet, um darauf aufbauend politische **Leitthesen** und fachliche **Leitlinien** als übergeordnete Zielstellungen für die Berliner Mitte zu definieren. Sie finden sich in Kapitel 5.

Ein wichtiger Aspekt war die Einbindung und Betrachtung verschiedener **Nutzungsgruppen**. Ihre spezifischen Belange und Intentionen wurden aufbereitet und berücksichtigt, um ein möglichst breites und realistisches Bild der Anforderungen und Erwartungen an die zukünftige Gestaltung der Mobilität zu erhalten. Weitere Informationen zu den Nutzungsgruppen sind in Kapitel 4 nachzulesen.

Nachdem der aktuelle verkehrliche und städtebauliche Zustand der Berliner Mitte festgestellt wurde (*Status-quo-Analyse*) und die angestrebte Entwicklung definiert wurde (Leitthesen, Leitlinien und Nutzungsgruppen), wurde eine **SWOT-Analyse** durchgeführt. Sie zeigte die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken sowie die Lücken zur Zielerreichung auf. Dabei wurden Orte, Themen und Nutzungsschwerpunkte identifiziert, die im Untersuchungsgebiet ein Spannungsverhältnis aufweisen. Sie sind in Kapitel 6 und im Anhang aufgeführt.

Auf dieser Basis wurden in der darauffolgenden Phase **Maßnahmen** entwickelt, die die Umsetzung der Leitthesen und Leitlinien unterstützen. Die Maßnahmen gliedern sich in **übergeordnete Maßnahmen** und **Schwerpunkte**.

Die **übergeordneten Maßnahmen** (TOP-Maßnahmen) sprechen Handlungsempfehlungen für die gesamte Berliner Mitte aus und beziehen sich direkt auf die Leitthesen und Leitlinien. Sie sind bewusst auf einer abstrakteren Ebene formuliert und werden anhand der Schwerpunkte beispielhaft konkretisiert.

Die Schwerpunkte betreffen sogenannte

- **Schwerpunktorte:** Konkretisierung von Maßnahmen an beispielhaften Orten für die Entwicklung der Berliner Mitte (Checkpoint Charlie, Spittelmarkt und Spreeufer, jeweils ein Stadtplatz, ein Verkehrsknoten und ein Freiraum).
- **Schwerpunktthemen:** Konkretisierung von Maßnahmen für den Reisebusverkehr und Gewerbetreibende.
- **Schwerpunktnetze:** Darstellung der verkehrlichen Nutzungsschwerpunkte innerhalb der Verkehrsnetze.

Darüber hinaus werden auch **Perspektivprojekte** vorgestellt, bei denen ein besonderer Bedarf festgestellt wurde, der im Rahmen des Verkehrskonzepts

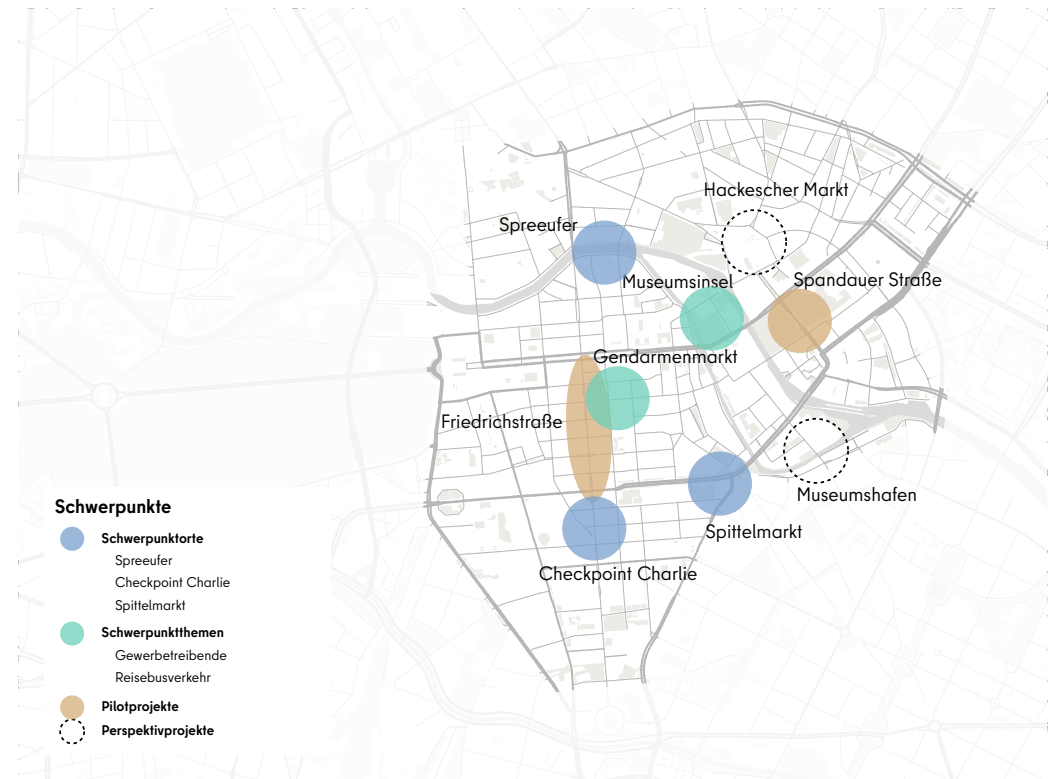


Abb. 5 Verräumlichung der Schwerpunkte

Quelle: Büro Happold

jedoch noch nicht näher untersucht werden konnte.

Im **Fazit** werden die zentralen Schlussfolgerungen des Konzepts zusammengefasst, die Bedeutung des verkehrlichen Innenstadtkonzepts als strategische Planungsgrundlage hervorgehoben

und die nächsten Umsetzungsschritte skizziert. Dazu gehört auch die Empfehlung für zwei **Pilotprojekte**, die als erste Umsetzungsschritte dienen können.

BETEILIGUNGEN

Beteiligungen

Überblick

Teil der Entwicklung des verkehrlichen Innenstadtkonzepts war ein breiter Beteiligungsprozess unter Einbeziehung der **Öffentlichkeit, fachspezifischer Gruppen sowie politischer Akteure**. Anwohnende und Gewerbetreibende sollten aktiv und ergebnisoffen in den Prozess eingebunden werden, um gemeinsam Lösungen für eine höhere Aufenthaltsqualität und die Entwicklung einer modernen, europäischen Metropole zu gestalten.

Durch den Einbezug unterschiedlicher Zielgruppen konnte differenziert diskutiert und Anregungen zu verschiedenen Themen gesammelt werden. Diese wurden für die Entwicklung des Verkehrskonzepts genutzt.

Abbildung 6 zeigt die Abfolge der für das verkehrliche Innenstadtkonzept wichtigen Beteiligungen von Juni 2023, beginnend mit einem Anrainertreffen mit Gewerbetreibenden bis hin zur Abschlussausstellung zur Vorstellung der Projektergebnisse. Zudem werden beispielhaft Stimmen aus den Beteiligungen aufgegriffen.

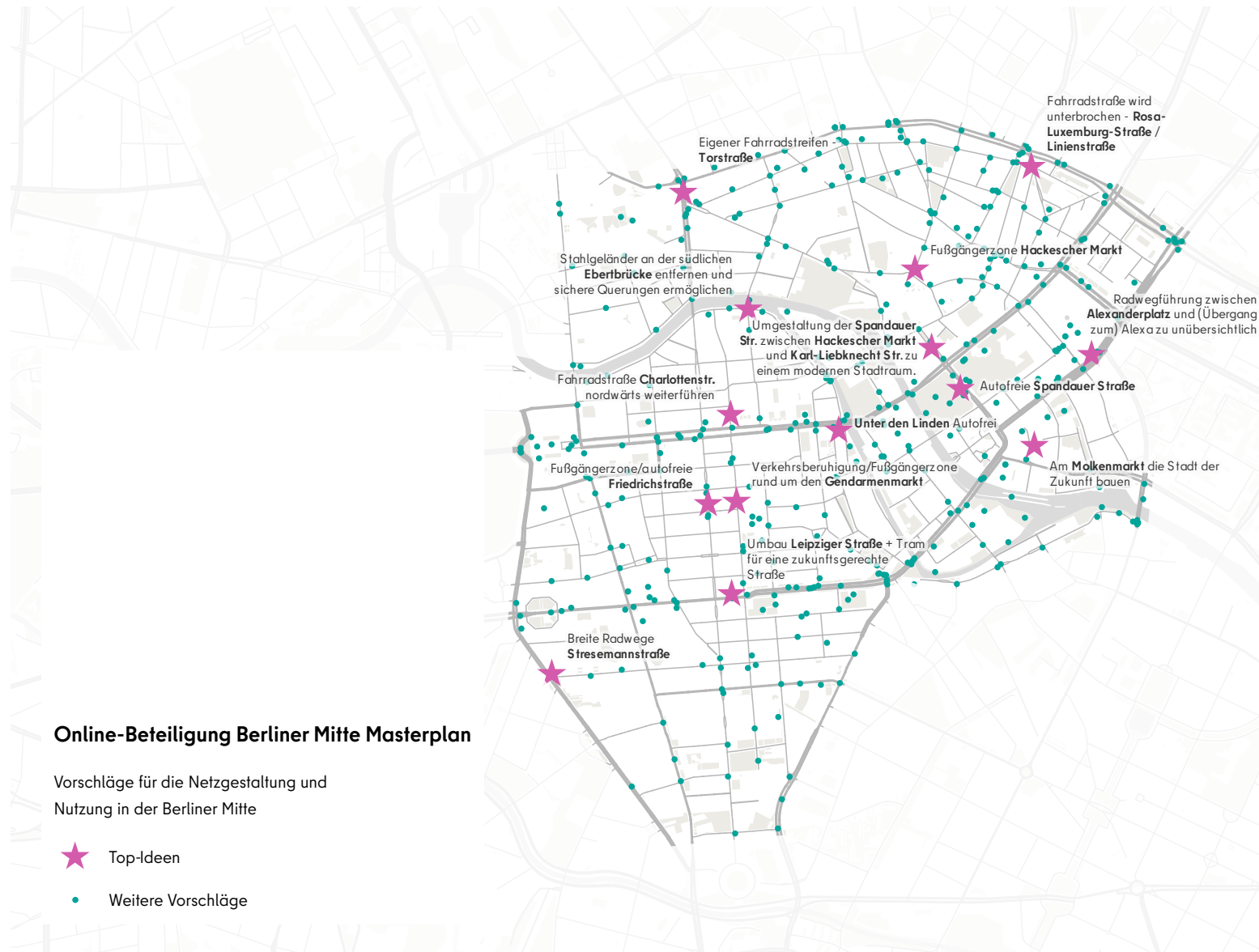
Im Folgenden wird auf die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligungen eingegangen, die vor und während des Erarbeitungsprozesses stattgefunden haben: die Online-Beteiligung mein.berlin und die digitale Informationsveranstaltung.

Abb. 6 Übersicht der Beteiligungen

Quelle: Büro Happold



Beteiligungen



Online-Beteiligung mein.berlin

Zum Auftakt der Bearbeitung des verkehrlichen Innenstadtkonzepts wurde die Online-Beteiligung zur gesellschaftlichen Zielrichtung der verkehrlichen Entwicklung in der Berliner Mitte durchgeführt. Die Online-Beteiligung fand vom 28. November 2023 bis zum 31. Januar 2024 statt. Insgesamt wurden 654 Ideen und 1.482 Kommentare gesammelt. Die Beteiligung wurde durch verschiedene Maßnahmen wie soziale Medien, Zeitungsartikel, Infobikes sowie Flyer und Plakate vor Ort beworben.

Ziel der Beteiligung war es, Problembereiche und den dortigen Bedarf zur Verbesserung der Aufenthalts- und der Stadtraumqualität zu identifizieren.

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, die Ideen auf einer Karte der Berliner Mitte einzutragen. Dabei konnten eine Kategorie des Vorschlags ausgewählt werden sowie Merkmale zur Person, die den Vorschlag einträgt. Andere Beteiligte konnten die Vorschläge anschließend positiv oder negativ bewerten und Kommentare hinterlassen.

Die Einträge sind in sämtlichen Bereichen des Untersuchungsraums zu verorten. Dabei ist ein Schwerpunkt auf die Hauptachsen des Bereichs erkennbar, wie beispielsweise Unter den Linden, Leipziger Straße und Friedrichstraße.

Abb. 7 Ergebnisse der Online-Beteiligung

Quelle: Büro Happold

Beteiligungen

Top-Ideenvorschläge

Im Rahmen des Projekts wurden die Ideenvorschläge in die Kategorien Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung, Fuß- und Radverkehr, Kraftfahrzeugverkehr und Verkehrssicherheit sowie Öffentlicher Personennahverkehr und Reiseverkehr eingeteilt. Eine Auswahl konkreter Ideenvorschläge mit der jeweiligen Anzahl an Zustimmungen aus der Online-Beteiligung ist in Abbildung 8 zu sehen. Zum Thema Öffentlicher Personennahverkehr und Reiseverkehr gab es nur wenige Einreichungen.

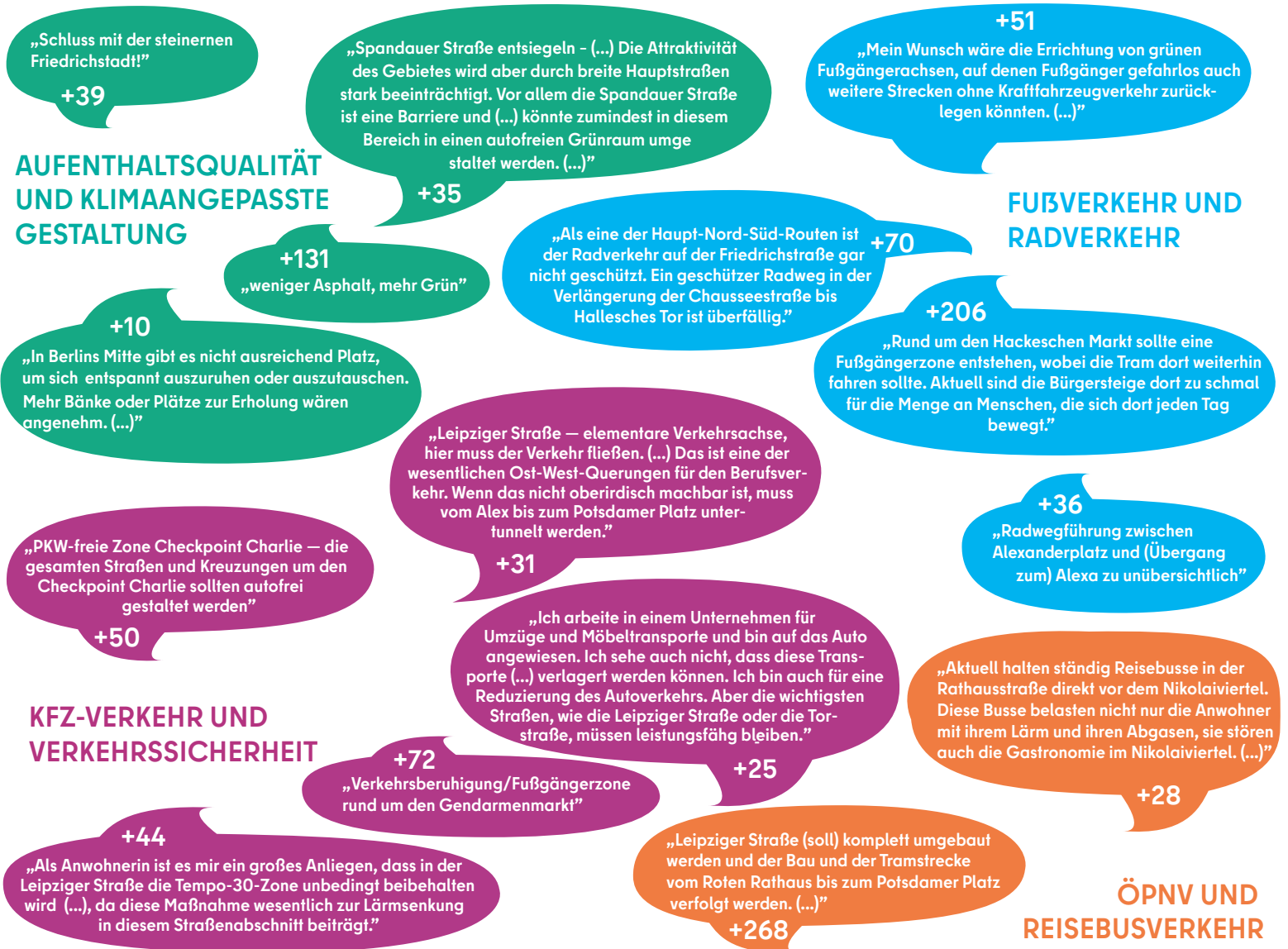
Die Top-Ideenvorschläge wurden anhand der Anzahl der positiven Bewertungen durch die Teilnehmenden ermittelt. Für jeden räumlichen Schwerpunktbereich wurde eine Top-Idee identifiziert. Die Top-5-Ideenvorschläge, die sich aus der Bewertung ergeben haben, sind folgende:

1. Fußgängerzone am Hackeschen Markt
2. Fußgängerzone in der Friedrichstraße
3. Superblock Gendarmenmarkt
4. Autofreie Spandauer Straße
5. Umbau der Leipziger Straße mit Tram und mehr Begrünung

Die meisten der Top-Ideen betreffen Fußgängerzonen oder Verkehrsberuhigung sowie eine bessere Fahrradinfrastruktur.

Abb. 8 Auswahl an Ideenvorschlägen

Quelle: Büro Happpold



Beteiligungen

Berücksichtigung der Ergebnisse im verkehrlichen Innenstadtkonzept

Die Ergebnisse der Online-Beteiligung wurden bei der Erfassung der Daten für die SWOT-Analyse berücksichtigt und sind in die Entwicklung von Leitthesen und Leitlinien eingeflossen (siehe Kapitel 4), aus denen sich letztlich auch Maßnahmen ableiten. Auch die Schwerpunktnetze wurden unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Beteiligung entwickelt.

Die gewählten Schwerpunkorte Checkpoint Charlie, Spittelmarkt und Spreeufer (siehe Kapitel 9) und der Raum Friedrichstraße und Gendarmenmarkt, hier behandelt im Thema Gewerbetreibende (siehe Kapitel 8), finden sich auch in den Top-Vorschlägen wieder.

Digitale Informationsveranstaltung

Im Zuge einer digitalen Informationsveranstaltung am 11. September 2025 wurden insbesondere interessierte Anwohnende über den aktuellen Stand des verkehrlichen Innenstadtkonzepts informiert.

Die Veranstaltung bot einen Überblick über die bisherigen Arbeitsschritte und stellte zentrale Ergebnisse der Online-Beteiligung auf „mein.berlin.de“ vor. Darauf aufbauend wurde erläutert, wie die Ergebnisse in dem verkehrlichen Innenstadtkonzept berücksichtigt werden.

Im Zuge der Online-Präsentation wurden über das Befragungstool Mentimeter Fragen beantwortet und visualisiert. Zwei dieser Ergebnisse sind in Abbildung 9 und 10 dargestellt.

Im Anschluss der digitalen Informationsveranstaltung wurden zahlreiche Fragen gestellt und beantwortet. Das Interesse konzentrierte sich dabei unter anderem auf die bisher durchgeführten Beteiligungsformate, die Idee einer Fußgängerzone am Hackeschen Markt sowie auf die zeitliche Perspektive zur Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrskonzepts. Darüber hinaus wurden auch Themen wie Straßenbahnvorhaben, Klimaanpassung, Barrierefreiheit, die Rolle der Leipziger Straße und die Einbindung weiterer Konzepte wie des ISEK diskutiert. Die Fragen spiegelten das breite Interesse an der zukünftigen Gestaltung des öffentlichen Raums, der Verkehrsführung und der Aufenthaltsqualität in der Berliner Mitte wider. Der vollständige Fragenkatalog findet sich unter diesem [Link](#).



Quelle: Hier Mittenlang



Abb. 10 Mentimeter Ergebnis: Welches Thema ist Ihnen in der Berliner Mitte besonders wichtig?

Quelle: Hier Mittenlang

NUTZUNGSGRUPPEN UND ANSPRÜCHE

Nutzungsgruppen und Ansprüche



Abb. 11 James-Simon-Park im Sommer: Ein Anziehungspunkt gleichermaßen für Menschen, die in der Umgebung wohnen, arbeiten oder Berlin Mitte touristisch erkunden

Quelle: hanohiki - stock.adobe.com

Nutzungsgruppen und Ansprüche

Warum Nutzungsgruppen?

Bei der Gestaltung und Implementierung von Vorhaben in Räumen sollten die Bedürfnisse der Nutzenden berücksichtigt werden. Dadurch werden die Menschen und ihre Bedürfnisse in den Mittelpunkt des Planungsprozesses gestellt. Das Ziel besteht darin, nicht nur technisch und funktional zu denken, sondern auch eine hohe Lebensqualität zu gewährleisten. Die nutzungsorientierte Gestaltung basiert auf der Prämisse, dass Räume für Menschen geschaffen werden und daher deren Bedürfnisse, Wünsche und Verhaltensweisen berücksichtigt werden müssen. Durch die Ermittlung der Ansprüche und Bedürfnisse der Nutzungsgruppen in der Berliner Mitte können die Maßnahmen mit den Anforderungen abgeglichen werden.

Nutzungsgruppen der Berliner Mitte

In der Berliner Mitte wurde der lokale Kontext im Zuge des [Status-quo-Berichts](#) analysiert, basierend auf den vorhandenen Nutzungsarten, Zielen und Merkmalen des Gebiets. Aus der Analyse resultieren sechs Nutzungsgruppen, die sich anhand ihrer Verben definieren lassen (siehe Abb. 12). Es ist möglich, dass sich eine einzelne Person in einer oder mehreren Nutzungsgruppen wiederfindet. Die Nutzungsgruppen werden im Folgenden entlang von Steckbriefen beschrieben.

Abb. 12 **Übersicht der Nutzungsgruppen**
Quelle: Büro Happold



ERKUNDEN

Touristinnen und Touristen sowie Gelegenheitsbesuchende, die flexibel, komfortabel und intuitiv die Innenstadt entdecken möchten, mit besonderem Fokus auf Attraktionen, Orientierung und Erreichbarkeit.



ARBEITEN

Pendelnde und Berufstätige, die effizient, zuverlässig und pünktlich ihren Arbeitsplatz in der Innenstadt erreichen möchten.



LERNEN

Kinder, Schülerinnen und Schüler, Studierende und Lehrende, die sichere, flexible und zugängliche Mobilitätslösungen für Bildungseinrichtungen benötigen.



WOHNEN

Innenstadtbewohnende, die kurze Wege, alltägliche Erledigungen und nachhaltige Mobilitätsangebote für eine hohe Lebensqualität schätzen.



DURCHREISEN

Personen, die die Innenstadt auf dem Weg zu einem anderen Ziel durchqueren und schnelle, direkte sowie staufreie Mobilitätslösungen bevorzugen.



INKLUDIEREN

Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder besonderen Bedürfnissen, die barrierefreie, inklusive und unterstützende Mobilitätslösungen benötigen.

Nutzungsgruppen und Ansprüche



ERKUNDEN

INTENTION

- Besichtigen von Sehenswürdigkeiten und historischen Orten
- Bummeln, Shoppen und Erleben kultureller Veranstaltungen
- Nutzung von Gastronomie und Freizeitangeboten
- Fotografieren und Erkunden neuer, interessanter Bereiche
- Orientierung mithilfe von Karten, Apps oder Beschilderungen

ANFORDERUNGEN

- Intuitive Wegführung mit klarer Beschilderung und Informationspunkten
- Fußgängerfreundliche Wege mit ausreichenden Sitzmöglichkeiten
- Gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel
- Ausreichende Fahrradverleih- und Abstellmöglichkeiten

BEGRÜNDUNG

- ca. 2,5 Mio. jährliche Besuchende auf der Museumsinsel (Stiftung Preußischer Kulturbesitz, 2023)
- ca. 4 Mio. jährliche Besuchende am Checkpoint Charlie (Berlin, 2023)
- 205 Beherbergungsbetriebe mit ca. 62.900 Betten im Bezirk Mitte (Statista, 2023)
- 63 Museen im Untersuchungsgebiet (OSM, 2024)



Verkehrsmittelnutzung



MIV



Carsharing



ÖPNV



Fahrrad



Sharing
Mikromobilität



Fuß

Erkunden

Zur Nutzungsgruppe „Erkunden“ gehören vor allem Touristinnen, Touristen und Gelegenheitsbesuchende, die die Berliner Innenstadt auf eigene Faust entdecken möchten. Ihr Aufenthalt ist geprägt von Neugier, Flexibilität und dem Wunsch nach komfortablem Zugang zu kulturellen Höhepunkten, historischen Orten und urbanem Leben. Dabei spielt die intuitive Orientierung eine zentrale Rolle, sei es durch digitale Hilfsmittel, eine klare Beschilderung oder eine gut gestaltete Wegeführung.

Diese Gruppe bewegt sich überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad, nutzt Sharingangebote und ist auf eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr angewiesen. Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit und Sichtbarkeit von Attraktionen sind entscheidend, ebenso wie ausreichend Sitzgelegenheiten, barrierefreie Zugänge und einladende Freiräume. Die hohe Besucherfrequenz an Orten wie der Museumsinsel oder dem Checkpoint Charlie unterstreicht die Relevanz dieser Gruppe für die Gestaltung des öffentlichen Raums in der Berliner Mitte.

Abb. 13 Nutzungsgruppe Erkunden

Quelle: Büro Happold

Nutzungsgruppen und Ansprüche

Arbeiten

Zur Nutzungsgruppe „Arbeiten“ zählen Pendlerinnen, Pendler und Berufstätige, die täglich die Innenstadt als ihren Arbeitsort aufsuchen. Für sie steht eine verlässliche, zeitsparende und störungsfreie Erreichbarkeit im Vordergrund – sei es mit dem Auto, dem Fahrrad oder dem öffentlichen Nahverkehr. Neben dem Weg zur Arbeit nutzen sie die städtische Infrastruktur auch für Mittagspausen, berufliche Erledigungen oder logistische Tätigkeiten wie Lieferungen und Handwerksarbeiten.

Damit diese Gruppe effizient mobil sein kann, sind gut ausgebauten Verkehrswege, transparente Informationen zu Fahrplänen und Routen sowie ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder essenziell. Für Pkw-Nutzende gilt grundsätzlich: Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind darauf angewiesen, die von ihren Arbeitgebern bereitgestellten Abstellflächen oder deren private Parkangebote zu nutzen.

Besonders in einem Bezirk mit großen Arbeitgebern mit vielen Beschäftigten ist eine funktionierende Alltagsmobilität entscheidend für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und das urbane Miteinander.



ARBEITEN

INTENTION

- Arbeitsort schnell, sicher und zuverlässig erreichen
- Nutzung von Gastronomie, insbesondere während der Mittagszeit
- Durchführung von Lieferungen und handwerklichen Arbeiten

ANFORDERUNGEN

- Schnelle, sichere und direkte Wege
- Ausreichend verfügbare Stellplätze für den MIV
- ÖPNV-Haltestelle in der Nähe des Arbeitsplatzes
- Klare und zugängliche Informationen über Routen, Fahrpläne und etwaige Änderungen
- Ausreichende Fahrradabstellmöglichkeiten
- Wenige Störungen der Verkehrsströme zu Hauptverkehrszeiten

BEGRÜNDUNG

- Hohe Anzahl an Arbeitgebern mit hohen Beschäftigtenzahlen in der Berliner Mitte



Verkehrsmittelnutzung



MIV



Carsharing



ÖPNV



Fahrrad



Sharing
Mikromobilität



Fuß

Abb. 14 Nutzungsgruppe Arbeiten

Quelle: Büro Happold

Nutzungsgruppen und Ansprüche



LERNEN

INTENTION

- Lernort sicher, flexibel und zuverlässig erreichen
- Besuch von Bibliotheken und anderen ruhigen Orten zum lernen
- Lern- und Mittagspausen im Freien, in Parks oder auf öffentlichen Plätzen
- Besuch von Cafés und Restaurants während der Mittagspause, aber auch in den Pausen zwischendurch

ANFORDERUNGEN

- Flexible und günstige Verkehrsmittel
- Fußgängerfreundliche Wege mit ausreichenden Sitzmöglichkeiten
- Sehr gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel
- Ausreichende Fahrradinfrastruktur- und Abstellmöglichkeiten in direkter Nähe der Lernorte

BEGRÜNDUNG

- ca. über 20.000 Studierende an der Humboldt-Universität am Standort Mitte (HU zu Berlin, 2023)
- 19 Schulen im Untersuchungsgebiet (Geoportal, 2025)



Verkehrsmittelnutzung



MIV



Carsharing



ÖPNV



Fahrrad



Sharing
Mikromobilität



Fuß

Lernen

Die Nutzungsgruppe „Lernen“ umfasst Kinder, Schülerinnen, Schüler, Studierende und Lehrende, die sich regelmäßig zwischen verschiedenen Bildungsorten und öffentlichen Räumen bewegen. Ihr Mobilitätsverhalten ist geprägt von Flexibilität und dem Bedürfnis nach Sicherheit und Zugänglichkeit, sowohl auf dem Weg zur Schule oder Universität als auch in den Pausen und beim Aufenthalt im öffentlichen Raum. Neben dem Besuch von Lernorten wie Bibliotheken oder Hochschulen nutzen sie Parks, Plätze und Cafés als Orte des Austauschs und der Erholung.

Damit diese Gruppe gut eingebunden ist, bedarf es günstiger und verlässlicher Verkehrsmittel, einer fußgängerfreundlichen Infrastruktur mit Sitzgelegenheiten sowie einer leistungsfähigen, sicheren Fahrradinfrastruktur in unmittelbarer Nähe der Lernorte. Die hohe Zahl an Studierenden und Schulen im Untersuchungsgebiet zeigt, wie wichtig eine bildungsfreundliche Mobilitätsgestaltung für die Berliner Mitte ist.

Abb. 15 Nutzungsgruppe Lernen

Quelle: Büro Happold

Nutzungsgruppen und Ansprüche

Wohnen

Die Nutzungsgruppe „Wohnen“ umfasst Menschen, die dauerhaft in der Berliner Innenstadt leben und ihre Umgebung für alltägliche Erledigungen, Freizeit und soziale Teilhabe nutzen. Für sie ist eine hohe Lebensqualität eng mit kurzen Wegen, ruhigen Wohnverhältnissen und nachhaltigen Mobilitätsangeboten verbunden. Der Zugang zu Nahversorgung, Gastronomie und kulturellen Angeboten soll möglichst fußläufig und barrierefrei erfolgen.

Damit das gelingt, braucht es eine ausgewogene Infrastruktur: sichere und komfortable Fußwege, eine gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr, ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten sowie Abstellflächen für private Fahrzeuge und Carsharing in Wohnortnähe. Insbesondere in dicht besiedelten Gebieten wie der Leipziger Straße sind emissionsarme und lärmreduzierte Verkehrsformen entscheidend, um das Wohnen in der Innenstadt attraktiv und gesund zu gestalten.



WOHNEN

INTENTION

- Zugang zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs in der direkten Umgebung
- Nutzung von Gastronomie und Freizeitangeboten
- Nutzung von Freiraum und kultureller Angebote
- Unterbringung Privater Verkehrsmittel in Nähe des Wohnorts

ANFORDERUNGEN

- Fußgängerfreundliche Wege
- Ausreichend verfügbare Stellplätze für den MIV
- Sehr gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel
- Ausreichende Fahrradinfrastruktur- und Abstellmöglichkeiten.
- Reduzierte Lärm- und Schadstoffemissionen, insbesondere nachts
- Barrierefreiheit für eine diverse Zielgruppe

BEGRÜNDUNG

- 107.781 Einwohner im Ortsteil Mitte (Bezirksamt Mitte, 2023)
- über 550 Einwohnende/ha an der Leipziger Straße (Umweltatlas, 2023)



Verkehrsmittelnutzung



MIV



Carsharing



ÖPNV



Fahrrad



Sharing
Mikromobilität



Fuß

Abb. 16 Nutzungsgruppe Wohnen

Quelle: Büro Happold

Nutzungsgruppen und Ansprüche



DURCHFAHREN

INTENTION

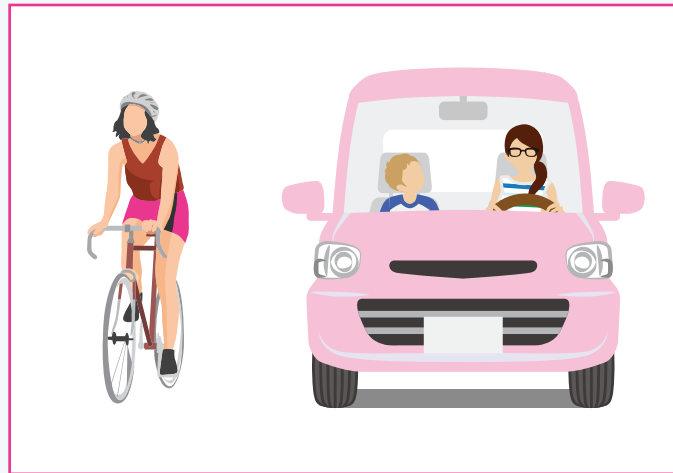
- Durchfahrt des Gebiets, um Ziele ausserhalb zu erreichen
- So wenig Zeit wie möglich im Gebiet verbringen

ANFORDERUNGEN

- Schnelle und direkte Wege durch den Untersuchungsgebiet
- Möglichst wenige Störungen des Verkehrsflusses
- Fahrradverbindungen mit lückenloser Fahrradinfrastruktur
- Zugriff auf Echtzeit-Informationen zu Fahrplänen und Verspätungen

BEGRÜNDUNG

- circa 50.000 Kfz/24 Stunden werktags auf der Mühlendammbrücke (Geoportal Berlin, 2023)
- circa 14.000 Rad/24 Stunden werktags Unter den Linden (Geoportal Berlin, 2023)
- 220.000 Fahrgäste pro Tag am S-Bahnhof Friedrichstraße (S-Bahn Berlin, 2019)



Verkehrsmittelnutzung



MIV



Carsharing



ÖPNV



Fahrrad



Sharing
Mikromobilität



Fuß

Durchfahren

Die Nutzungsgruppe „Durchfahren“ besteht aus Personen, die die Berliner Innenstadt nicht als Ziel, sondern lediglich als Durchgangsraum nutzen. Ihr Fokus liegt auf schnellen, direkten und möglichst störungsfreien Verbindungen, sei es mit dem Pkw, dem Fahrrad oder dem öffentlichen Nahverkehr. Sie verbringen nur wenig Zeit im Gebiet und sind auf eine reibungslose Verkehrsführung angewiesen, um ihre eigentlichen Ziele außerhalb des Zentrums effizient zu erreichen.

Damit diese Gruppe gut integriert ist, braucht es leistungsfähige Hauptverkehrsachsen, eine lückenlose Radinfrastruktur und Echtzeitinformationen zu Fahrplänen und Verkehrsfluss. Die hohe Verkehrsbelastung auf zentralen Knotenpunkten wie der Mühlendammbrücke oder dem S-Bahnhof Friedrichstraße zeigt, wie wichtig eine funktionierende und effiziente Transitmobilität für die Gesamtstadt ist.

Abb. 17 Nutzungsgruppe Durchfahren

Quelle: Büro Hoppold

Nutzungsgruppen und Ansprüche

Inkludieren

Die Nutzungsgruppe „Inkludieren“ umfasst Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder besonderen Bedürfnissen. Dazu gehören zum Beispiel ältere Menschen, Personen mit Kinderwagen sowie Touristinnen und Touristen mit Rollkoffern. Diese Gruppe ist auf eine zugängliche und unterstützende Infrastruktur angewiesen. Für sie ist es entscheidend, alltägliche Wege sicher und selbstbestimmt zurücklegen zu können. Dies kann das Einkaufen, die Nutzung kultureller Angebote oder öffentlicher Einrichtungen sein. Dabei spielt die bauliche Gestaltung eine zentrale Rolle, denn Orientierung, Bewegungsfreiheit und Informationszugang müssen inklusiv gedacht werden.

Barrierefreie Gehwege, Haltestellen, Parkflächen für mobilitätseingeschränkte Menschen im Straßenraum, intuitiv gestaltete Wegeführungen und leicht verständliche Informationen in verschiedenen Formaten (zum Beispiel durch Piktogramme) sind grundlegende Voraussetzungen für eine niedragschwellige Fortbewegung aller Personen. Auch angesichts des Bevölkerungsanteils mit anerkannten Einschränkungen ist eine inklusive Mobilitätsplanung nicht nur eine soziale Verantwortung, sondern auch ein Beitrag zur gleichberechtigten Teilhabe im urbanen Raum. Gleichzeitig können alle von einer nutzungsgerechten Gestaltung des öffentlichen Raums profitieren.



INKLUDIEREN

INTENTION

- Wege des täglichen Lebens realisieren
- Nutzung aller Angebote im Gebiet
- Orientierung durch bauliche Gestaltung

ANFORDERUNGEN

- Intuitive Wegführung mit klarer Beschilderung und Informationspunkten
- Barrierefreie Infrastruktur an Verkehrsknotenpunkten und Haltestellen
- Barrierefreie öffentliche Verkehrsmittel
- Bereitstellung in verschiedenen Formaten von klaren und leicht zugänglichen Informationen über Routen, Fahrpläne und etwaige Änderungen

BEGRÜNDUNG

- 9,3% der Menschen in Deutschland gelten als schwerbehindert (Statistisches Bundesamt, 2023)



Verkehrsmittelnutzung



MIV



Carsharing



ÖPNV



Fahrrad



Sharing
Mikromobilität



Fuß

Abb. 18 Nutzungsgruppe Inkludieren

Quelle: Büro Happold

LEITTHESEN & LEITLINIEN

Leitthesen & Leitlinien



Abb. 19 Aussicht von der Baustelle am Molkenmarkt

Quelle: Katie Chizhevskaya - stock.adobe.com

Leitthesen & Leitlinien

Nach Abschluss der Analysephase bildete die Entwicklung von Leitlinien einen zentralen nächsten Schritt im Prozess. Diese dienen als strategische Orientierung für die weitere Planung und Entscheidungsfindung und bilden die Grundlage für die anschließende SWOT-Analyse sowie die Ableitung konkreter Maßnahmen.

Die Leitlinien sind als prägnante und verständliche Aussagen formuliert, die eine klare Richtung für die Entwicklung der Berliner Mitte vorgeben. Sie schaffen Orientierung, fördern ein gemeinsames Zielverständnis und unterstützen die Ableitung von Stärken und Schwächen im Untersuchungsraum. Dabei ist bewusst, dass die Leitthesen nicht frei von Widersprüchen sind. Dies ist gewollt und spiegelt die unterschiedlichen Anforderungen, Schwerpunktsetzungen und Abwägungen wider, die im Sinne der Prüfkriterien für die Berliner Mitte bestehen. Die Leitlinien bilden somit nicht nur Konsens, sondern auch das Spannungsfeld, in dem sich die weitere Planung bewegt. Darüber hinaus dienen sie als Kommunikationsinstrument sowohl innerhalb der Verwaltung als auch gegenüber der Öffentlichkeit.

Erarbeitung der Leitlinien

Zur gemeinsamen Erarbeitung der Leitlinien wurde die Expertise der beteiligten Fachbereiche gebündelt und abgestimmt, um ein gemeinsames Verständnis für die verkehrliche Entwicklung der Berliner

Mitte zu schaffen. Die ersten Vorschläge basierten auf strategischen Dokumenten wie dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (STEP MoVE 2021), den Richtlinien der Regierungspolitik, den Bürgerleitlinien zur Berliner Mitte sowie Ergebnissen aus der Online-Beteiligung auf mein.Berlin.

Die Leitlinien wurden inhaltlich entlang politisch und fachlich relevanter Themen strukturiert. Die einzelnen Verkehrsmittel werden von ihnen abgedeckt; dazu zählen motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Rad- und Fußverkehr sowie die Themen Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung. In der Weiterentwicklung wurde das Konzept in übergeordnete Leitthesen unterteilt, die die Grundsätze für die Qualität des öffentlichen Raums in der Berliner Mitte definieren, sowie in fachspezifische Leitlinien, die diese Grundsätze konkretisieren. Dazu zählen unter anderem die Gestaltung leistungsfähiger und stadtverträglicher Verkehrsachsen, die Förderung neuer Mobilitätsformen sowie die Verbesserung von Barrierefreiheit und Klimaanpassung.

Definition:

- Die inhaltliche Schwerpunktsetzung auf acht übergeordnete Leitthesen erfolgt mit Blick auf politisch relevante Themen und die Kommunikation nach außen (Grundsätze).

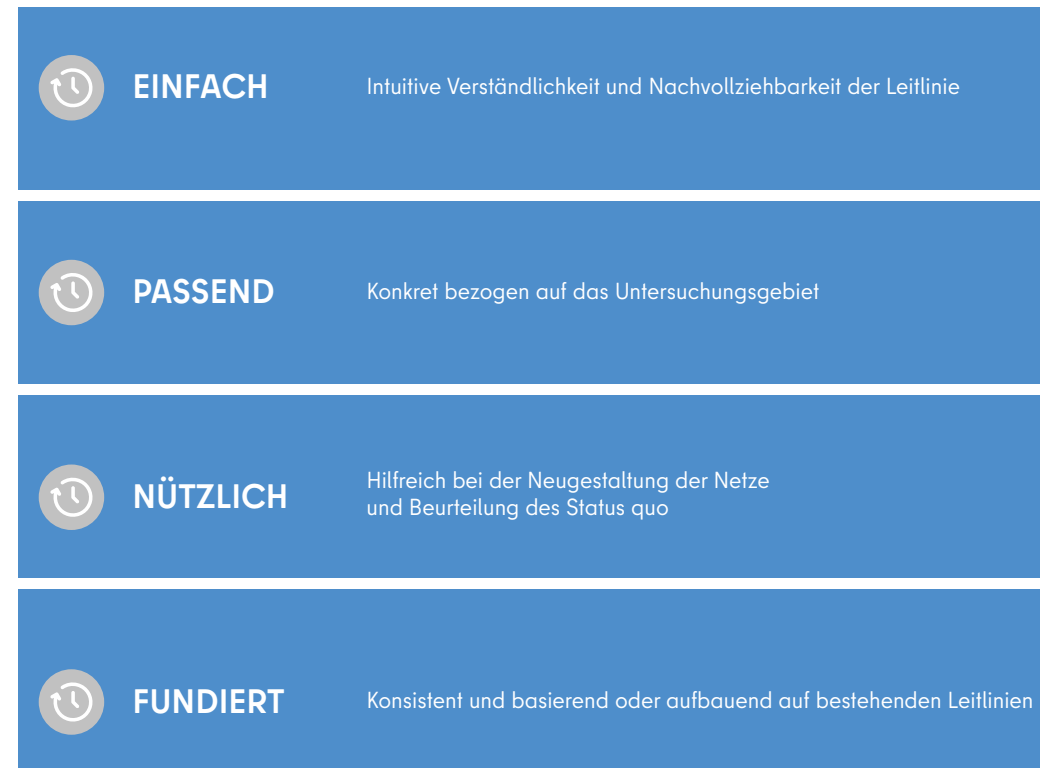


Abb. 20 Kriterien für die Formulierung von Leitthesen und Leitlinien

Quelle: Büro Happold

- Die Erarbeitung weiterer Leitlinien dient als Grundlage für die SWOT-Analyse mit Blick auf fachlich relevante Themen und interne Kommunikation (Konkretisierung).
- zu sichern. Sie bilden die Grundlage für die weitere Arbeit und die Entwicklung eines zukunftsfähigen, integrierten Verkehrsraums in der Berliner Mitte.

Die strukturierte Herleitung und Abstimmung der Leitthesen und Leitlinien hat dazu beigetragen, die fachliche Tiefe und politische Anschlussfähigkeit des Konzepts

Leitthesen & Leitlinien

Acht Leitthesen für das verkehrliche Innenstadtkonzept

T1. Qualität und historische Bedeutung des öffentlichen Raums

Qualität und historische Bedeutung des öffentlichen Raums in der Berliner Mitte stehen nicht im Widerspruch zu den neuen Anforderungen an Klimaanpassung, Mobilität und Aufenthaltsqualität.

T2. Priorisierung der Maßnahmen und Zwischennutzungen

Die Maßnahmen werden priorisiert nach den abgestimmten Leitbildern sowie verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen. Nach Abschluss des Masterplanverfahrens können Zwischennutzungen unter Berücksichtigung eines ressourcengerechten Einsatzes sowie mit hohem gestalterischen Anspruch bis zur dauerhaften Umsetzung des Leitbilds eingerichtet werden.

T3. Leistungsfähige und stadtverträgliche Achsen für den Kfz-Verkehr

Für das Straßennetz in der Berliner Mitte werden wichtige Achsen für den Kfz-Verkehr definiert, sodass andere Bereiche schrittweise vom Durchgangsverkehr entlastet werden können.

T4. Bündelung und effiziente Nutzung der Stellplätze

Ein Teil des ruhenden Verkehrs in der Berliner Mitte soll vorrangig in bestehende Parkhäuser verlagert werden. Durch Bündelung und effiziente Nutzung der Abstellflächen können die Flächen flexibler, effizienter und multifunktional angeboten werden.

T5. Schaufenster für innovative Mobilitätsformen

Neue Mobilitätsformen wie On-Demand-Angebote, autonomes Fahren, Sharingangebote oder weitere innovative Angebote können in der Berliner Mitte erprobt werden.

T6. Fußläufige Verbindung der touristischen Ziele

Die fußläufige Verbindung der touristischen Ziele in der Berliner Mitte soll hinsichtlich der Klimaanpassung, Qualität und Sicherheit einen besonderen Stellenwert einnehmen.

T7. Erweiterung der Grünraumvernetzung

Es sollen kühlende und Schatten spendende Elemente im Sinne einer Grünraumvernetzung mitgedacht werden.

T8. Spree als identitätsstiftender Bestandteil

Die Spree soll als identitätsstiftender Bestandteil der Berliner Mitte möglichst durchgängig erlebbar gemacht und dadurch die Naherholungs- und Aufenthaltsqualität gesteigert werden.

Leitthesen & Leitlinien

14 Leitlinien für das verkehrliche Innenstadtkonzept

ÜBERGREIFEND

L1. Flexible Nutzung des öffentlichen Raums

Der öffentliche Raum in der Berliner Mitte soll flexibel nutzbar sein, unter anderem als Ort für Veranstaltungen und als Schaufenster für neue Mobilitätsformen.

L2. Verkehrsnetze für die unterschiedlichen Verkehrsträger

In der Berliner Mitte sind aufeinander abgestimmte Verkehrsnetze für die unterschiedlichen Verkehrsträger zu definieren.

L3. Niedrigschwelliger Umstieg zwischen den Verkehrsträgern

Ein niedrigschwelliger Umstieg zwischen den Verkehrsträgern, insbesondere dem ÖPNV, Fuß- und Radverkehr und geteilten Mobilitätsangeboten, soll an den Schnittstellen der Verkehrsnetze in der Berliner Mitte möglich sein.

MOTORISierter VERKEHR

L4. Leitsysteme und Steuerungsmaßnahmen etablieren

Es sollen Leitsysteme und Steuerungsmaßnahmen für die Berliner Mitte etabliert werden, um die verschiedenen Verkehrsarten besser steuern zu können. Dies gilt insbesondere für den Parksuch- und Reisebusverkehr, berücksichtigt aber auch den Wirtschaftsverkehr.

L5. Verkehrssicherheit und leistungsfähige Verkehrsnetze

Die Verkehrssicherheit in der Berliner Mitte soll unter Beachtung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes verbessert werden.

L6. Umgestaltung von Straßen in der Berliner Mitte

Die Umgestaltung von Straßen in der Berliner Mitte orientiert sich an den verkehrlichen Bedarfen, den Erfordernissen einer zukunftsgerechten Mobilität sowie der Klimaanpassung und des Klimaschutzes.

Leitthesen & Leitlinien

14 Leitlinien für das verkehrliche Innenstadtkonzept

ÖPNV

L7. ÖPNV ist Rückgrat der Mobilität

Das vorhandene und dichte ÖPNV-Netz ist zukunftsgerichtet zu sichern und bietet eine flächendeckende, sehr gute ÖPNV-Erreichbarkeit in der Berliner Mitte. Maßgeblich ist dafür die zielgerichtete Umsetzung der Maßnahmen des ÖPNV-Bedarfsplans.

L8. Hohe Qualität des ÖPNV-Angebots

Der ÖPNV wird in seiner Attraktivität durch eine Verbesserung der Reisezeiten, ausreichend Kapazitäten und hohe Taktdichten gestärkt, um noch mehr Menschen zu überzeugen.

L9. Barrierefreie und klimaresiliente Gestaltung der Haltestellen und Fahrwege

Mit barrierefrei und attraktiv gestalteten Haltestellen sowie klimaangepasst gestalteten Fahrwegen leistet der ÖPNV einen wichtigen Beitrag zur gesellschaftlichen Teilhabe und Klimaresilienz.

FUß- UND RADVERKEHR

L10. Zentrum der aktiven Mobilität

Die Berliner Mitte soll als Zentrum der aktiven Mobilität gestaltet werden. Die Defizite der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur werden behoben und zusammenhängende Netze hergestellt. Die Barrierefreiheit für den Fußverkehr wird gewährleistet.

L11. Priorisierung des Fuß- bzw. Radverkehrs

In der Berliner Mitte sind aufeinander abgestimmte Verkehrsnetze für die unterschiedlichen Verkehrsträger zu definieren.

L12. Schaffung von ausreichend Fahrradabstellanlagen

Es sollen ausreichende Fahrradabstellanlagen in der gesamten Berliner Mitte geschaffen werden. An Umsteigepunkten und Haltestellen sollen diese geschützt und möglichst überdacht hergestellt werden.

AUFENTHALTSQUALITÄT UND KLIMAANPASSUNG

L13. Ausbau von blau-grüner Infrastruktur

Durch den Ausbau von blau-grüner Infrastruktur wird die Berliner Mitte klimaresilienter. Die Entsiegelung von Flächen für eine bessere Regenwasserbewirtschaftung trägt dazu bei.

L14. Zentrale Aufenthaltsorte attraktiv gestalten

Aufenthaltsorte abseits der Achsen des Fließverkehrs sollen durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Begrünung und Klimaanpassung attraktiver gestaltet werden.

SWOT-ANALYSE

SWOT-Analyse

Methodik

Die SWOT-Analyse dient der systematischen Verknüpfung von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Untersuchungsraums.

Die Inhalte wurden aus den Auswertungen der Beteiligungen, den identifizierten Bedürfnissen der Nutzungsgruppen sowie dem Abgleich der formulierten Leitthesen und Leitlinien mit dem aktuellen Status quo abgeleitet. Auf dieser Grundlage entstand eine strukturierte Liste von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken.

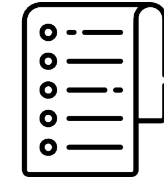
Die Ergebnisse wurden thematisch und räumlich geclustert und anschließend in anschaulichen Grafiken visualisiert. Die dargestellte Grafik (siehe Abb. 22) enthält eine übergreifende Kernaussage sowie die relevanten Nutzungsgruppen, Leitthesen und Leitlinien. Im Kartenausschnitt sind Stärken und Schwächen gegenübergestellt und teilweise exemplarisch räumlich verortet. Zusätzlich werden Best-Practice-Beispiele anderer Städte präsentiert, um zusätzliche Impulse für die Weiterentwicklung zu geben.

Die Chancen und Risiken wurden für den gesamten Untersuchungsbereich analysiert und sind als Liste im Anhang 12.3 beigefügt.

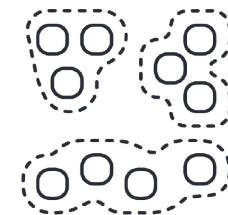


Sichtung der Quellen

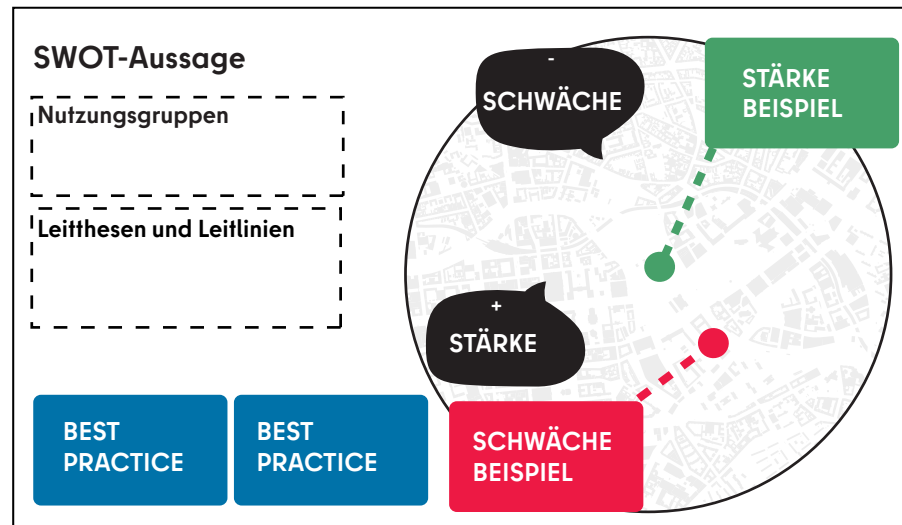
- Beteiligungen und Umfragen
- SteP Move, Status-Quo-Bericht
- Abgleich Nutzungsgruppen
- Abgleich Leitthesen und -linien



Sammlung als Liste



Clustern der Ergebnisse



Grafische Darstellung

Abb. 22 Schritte zur Aufbereitung der SWOT

Quelle: Büro Happold

SWOT-Analyse

Ergebnisse

Die Ergebnisse wurden räumlich und thematisch in folgenden Kernaussagen gesammelt:

- SPREE: Die Spree ist nicht durchgängig attraktiv erlebbar.
- FRIEDRICHSTADT: Fehlende Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz am Beispiel der Friedrichstadt.
- TOURISMUS: Die touristischen Ziele in Mitte sind schwer zu Fuß zu erreichen.
- CHECKPOINT CHARLIE: ungerechte Flächenverteilung am Beispiel des Checkpoint Charlie und Umgebung.
- ÜBERGREIFEND: Straßenräume entsprechen autozentrierter Verkehrsplanung.
- MAGISTRALLEN: Der Durchgangsverkehr setzt Aufenthaltsqualität herab.
- RUHENDER VERKEHR: Das dezentrale Parkraumangebot wird Bedeutung der Flächen nicht gerecht.
- SONDERVERKEHRE: Die Sonderverkehre werden nicht intelligent gesteuert.
- VERKEHRNETZE: Die Verkehrsnetze sind nicht aufeinander abgestimmt.

Die Spree ist nicht durchgängig attraktiv erlebbar

-  INKLUDIEREN
-  ERKUNDEN
-  WOHNEN

Leitthesen und Leitlinien

- D2) Spree als identitätsstiftender Bestandteil
- C1) Fußläufige Verbindung der touristischen Ziele
- Ü1) Qualität und historische Bedeutung des öffentlichen Raums
- C3) Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs

Best practices



Abb. 23 SWOT-Kernaussage zur Spree

Quelle: Buro Happold

Abbildung 23 zeigt die erste Kernaussage. Alle weiteren sind auf den folgenden Seiten zu finden.

Die Chancen und Risiken sind im Anhang „SWOT-Analyse“ (12.03) zu finden.

SWOT-Analyse

Fehlende Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz am Beispiel der Friedrichstadt



ARBEITEN



ERKUNDEN



INKLUDIEREN



WOHNEN

Leitthesen und Leitlinien

- T1) Erweiterung der Grünraumvernetzung
- L1) Flexible Nutzung des öffentlichen Raums
- L6) Umgestaltung von Straßen in der Berliner Mitte
- L13) Ausbau von blau-grüner Infrastruktur
- L14) Zentrale Aufenthaltsorte attraktiv gestalten

Best practices

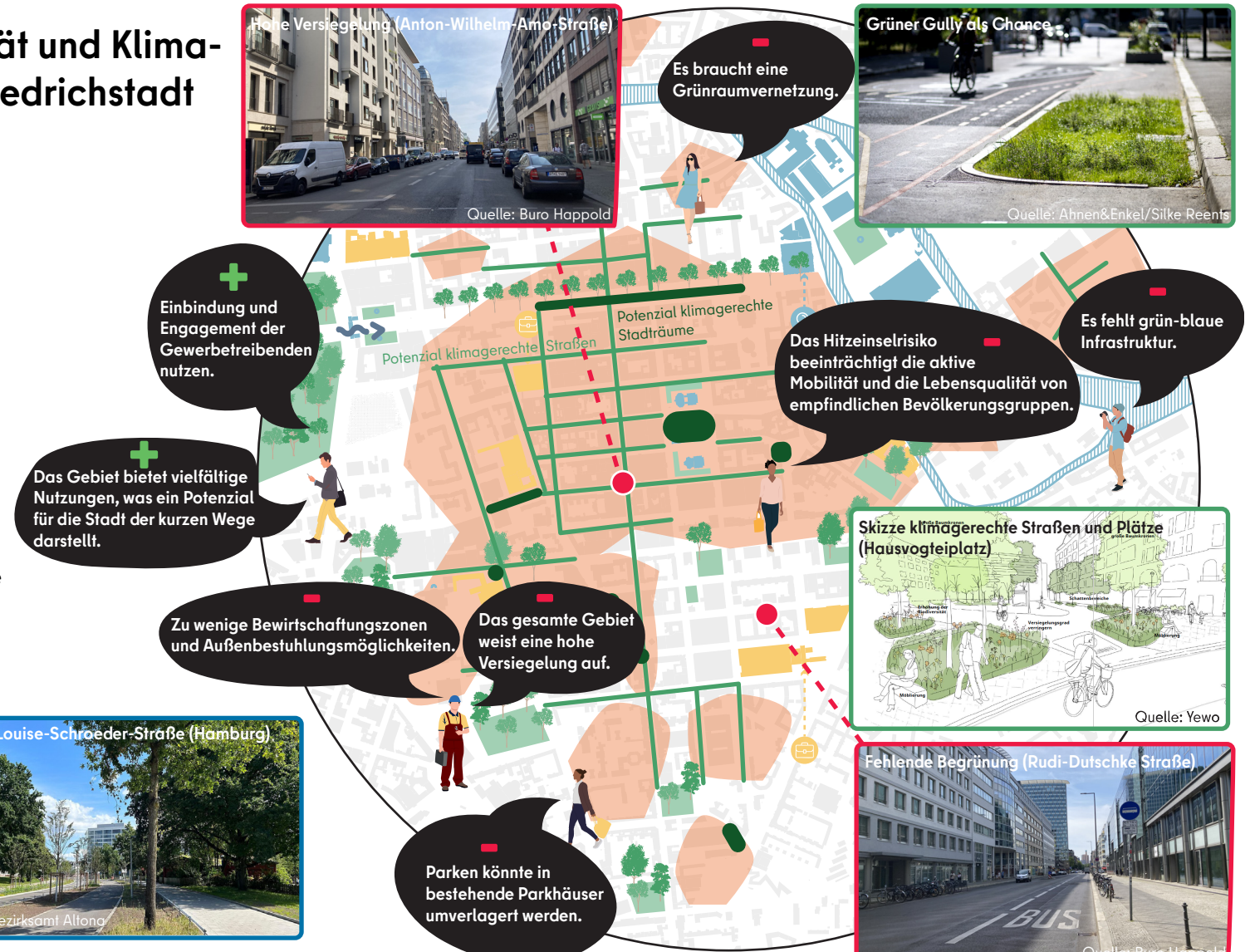


Abb. 24 SWOT-Kernaussage zur Friedrichstadt

Quelle: Buro Happold

SWOT-Analyse

Die touristischen Ziele in Mitte sind schwer zu Fuß zu erreichen



LERNEN



ERKUNDEN

Leitthesen und Leitlinien

- T1) Qualität und historische Bedeutung des öffentlichen Raums
- T2) Leistungsfähige und stadtverträgliche Achsen für den Kfz-Verkehr
- T6) Fußläufige Verbindung der touristischen Ziele
- L6) Umgestaltung von Straßen in der Berliner Mitte
- L10) Zentrum der aktiven Mobilität
- L11) Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs
- L14) Zentrale Aufenthaltsorte attraktiv gestalten

Best practices

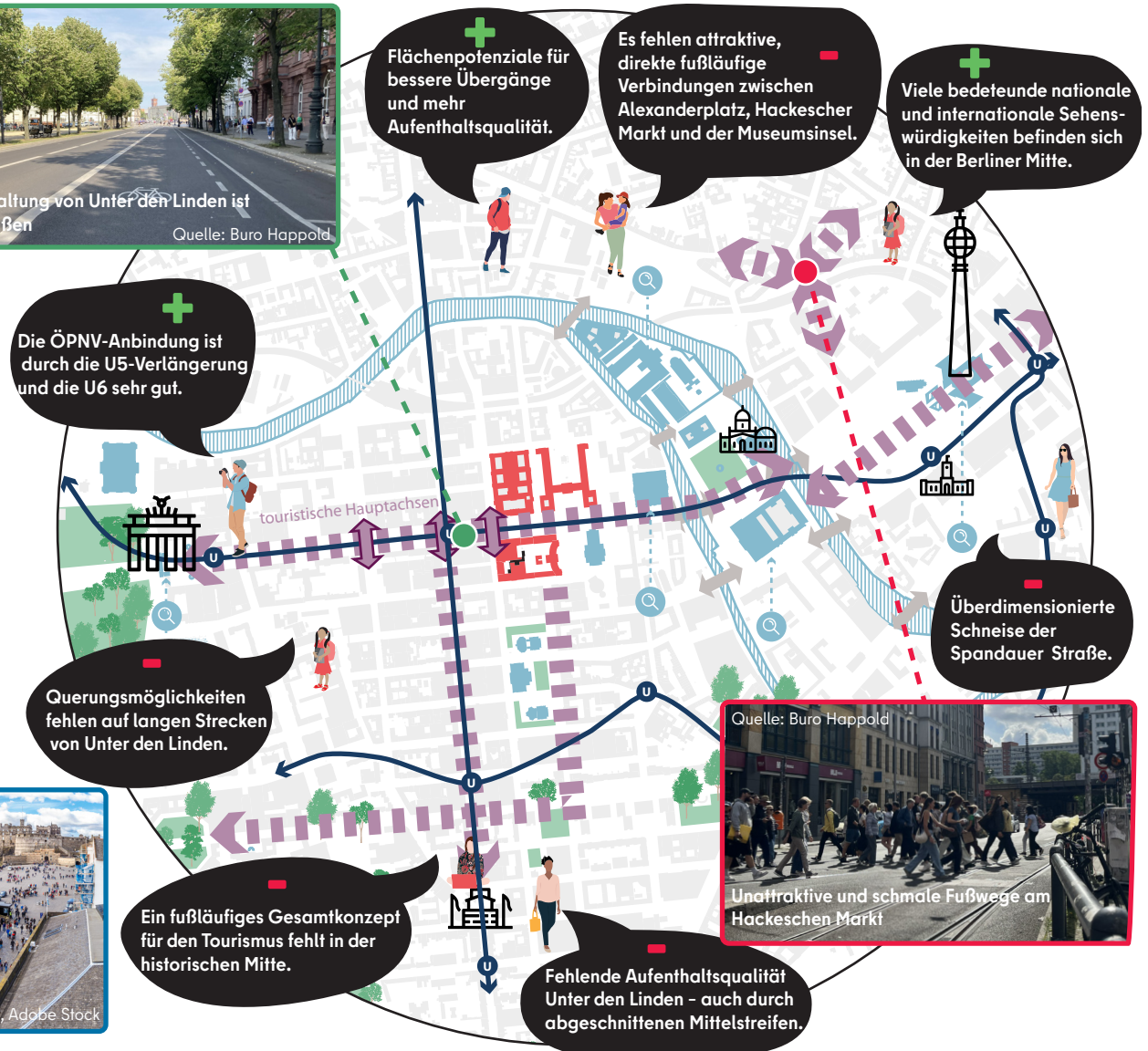


Abb. 25 SWOT-Kernaussage zum Tourismus

Quelle: Buro Happold

SWOT-Analyse

Ungerechte Flächenverteilung am Beispiel des Checkpoint Charlie und seiner Umgebung

-  ERKUNDEN
-  INKLUDIEREN
-  ARBEITEN
-  DURCHREISEN

Leitthesen und Leitlinien

- T1) Qualität und historische Bedeutung des öffentlichen Raums
- L6) Umgestaltung von Straßen in der Berliner Mitte
- L10) Zentrum der aktiven Mobilität
- L11) Priorisierung des Fuß- bzw. Radverkehrs
- L14) Zentrale Aufenthaltsorte attraktiv gestalten

Best practices

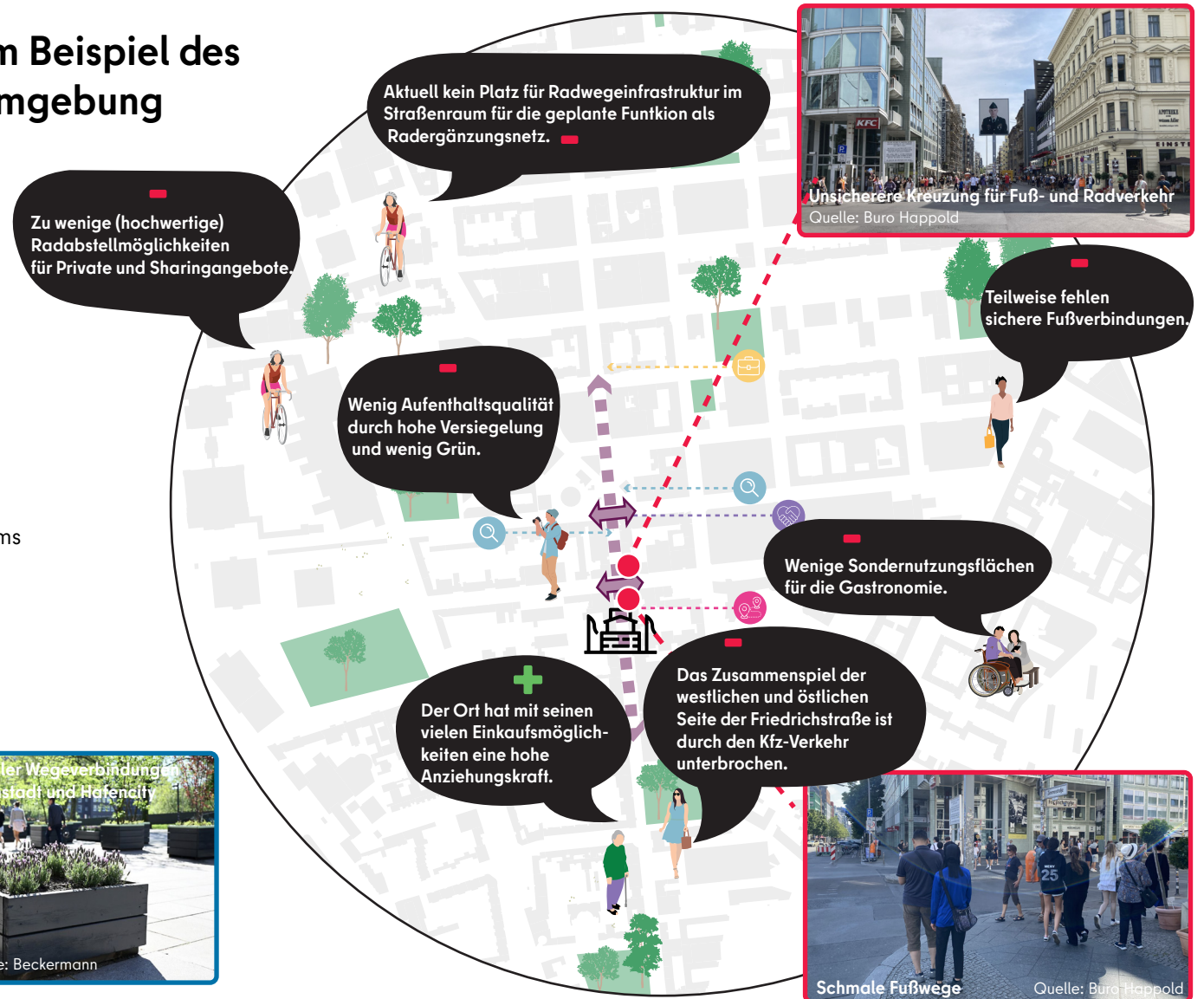


Abb. 26 SWOT-Kernaussage zum Checkpoint Charlie

Quelle: Buro Happold

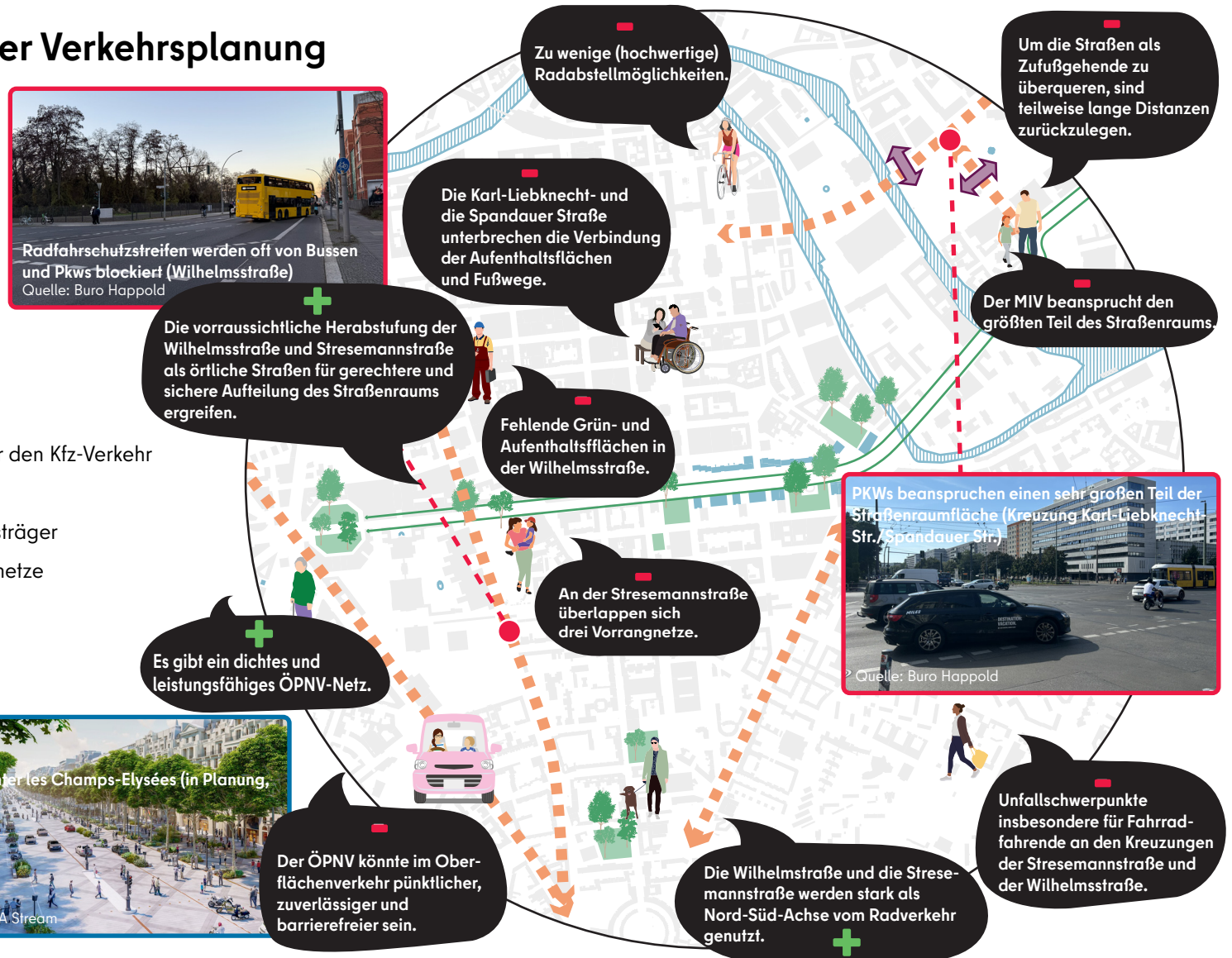
SWOT-Analyse

Straßenräume autozentrierter Verkehrsplanung

-  ERKUNDEN
-  DURCHREISEN
-  ARBEITEN
-  WOHNEN

Leitthesen und Leitlinien

- T1) Leistungsfähige und stadtverträgliche Achsen für den Kfz-Verkehr
- T6) Fußläufige Verbindung der touristischen Ziele
- L2) Verkehrsnetze für die unterschiedlichen Verkehrsträger
- L5) Verkehrssicherheit und leistungsfähige Verkehrsnetze
- L6) Umgestaltung von Straßen in der Berliner Mitte
- L7) ÖPNV ist das Rückgrat der Mobilität
- L8) Hohe Qualität des ÖPNV-Angebotes



Best practices

Abb. 27 Übergreifende SWOT-Kernaussage

Quelle: Buro Hapold

SWOT-Analyse

Der Durchgangsverkehr setzt die Aufenthaltsqualität herab



WOHNEN



DURCHREISEN

Leitthesen und Leitlinien

- T3) Leistungsfähige und stadtverträgliche Achsen für den Kfz-Verkehr
- L4) Leitsysteme und Steuerungsmaßnahmen etablieren
- L5) Verkehrssicherheit und leistungsfähige Verkehrsnetze
- L6) Umgestaltung von Straßen in der Berliner Mitte
- L14) Zentrale Aufenthaltsorte attraktiv gestalten

Best practices

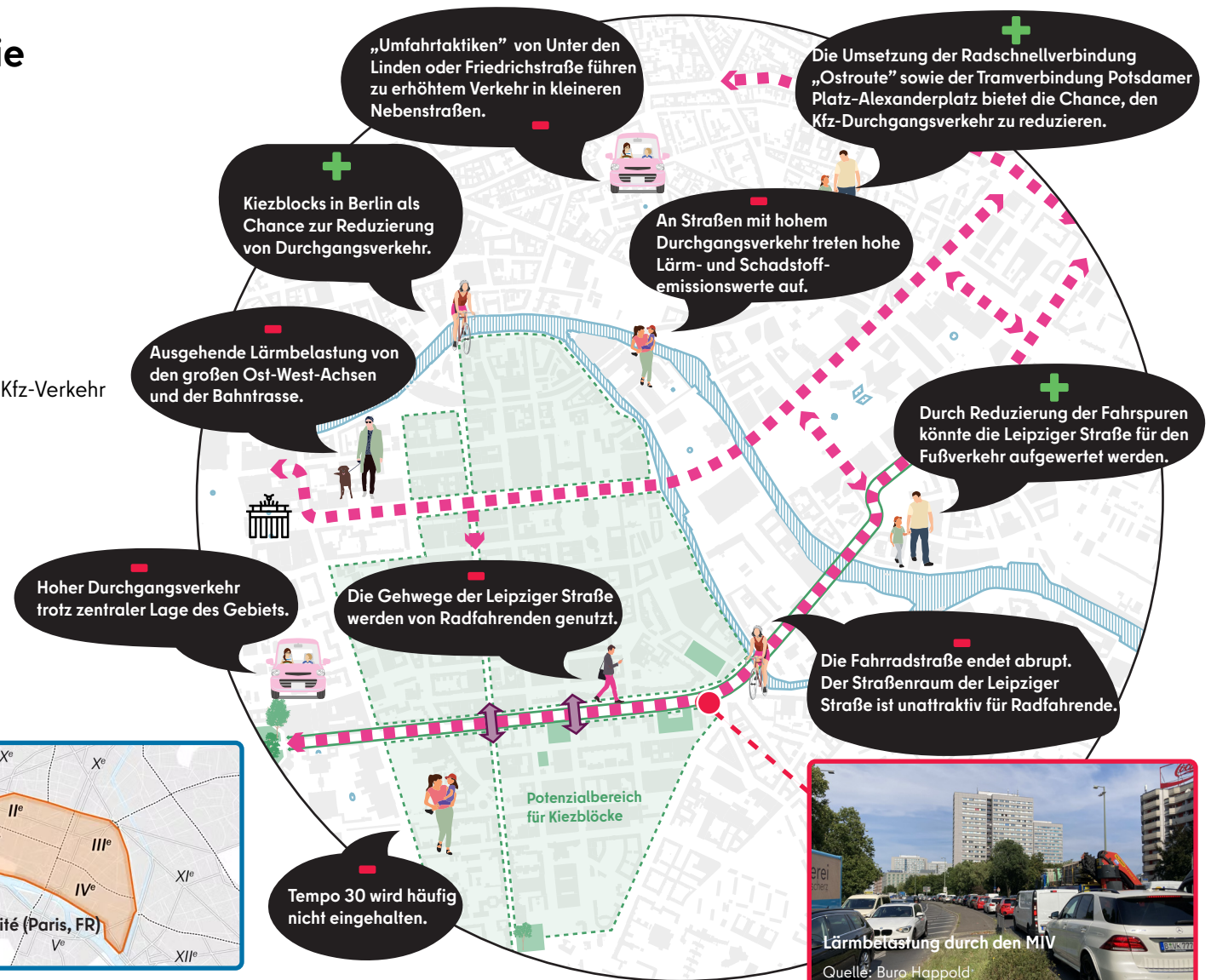
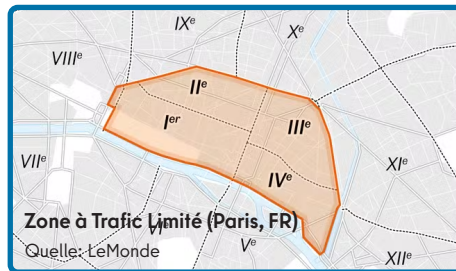


Abb. 28 SWOT-Kernaussage zu den Magistralen

Quelle: Büro Happold

SWOT-Analyse

Flächenhaftes dezentrales Parkraumangebot wird der Bedeutung der Flächen nicht gerecht



ARBEITEN



WOHNEN



ERKUNDEN

Leitthesen und Leitlinien

T4) Bündelung und effiziente Nutzung der Stellplätze

L4) Leitsysteme und Steuerungsmaßnahmen etablieren

Best practices

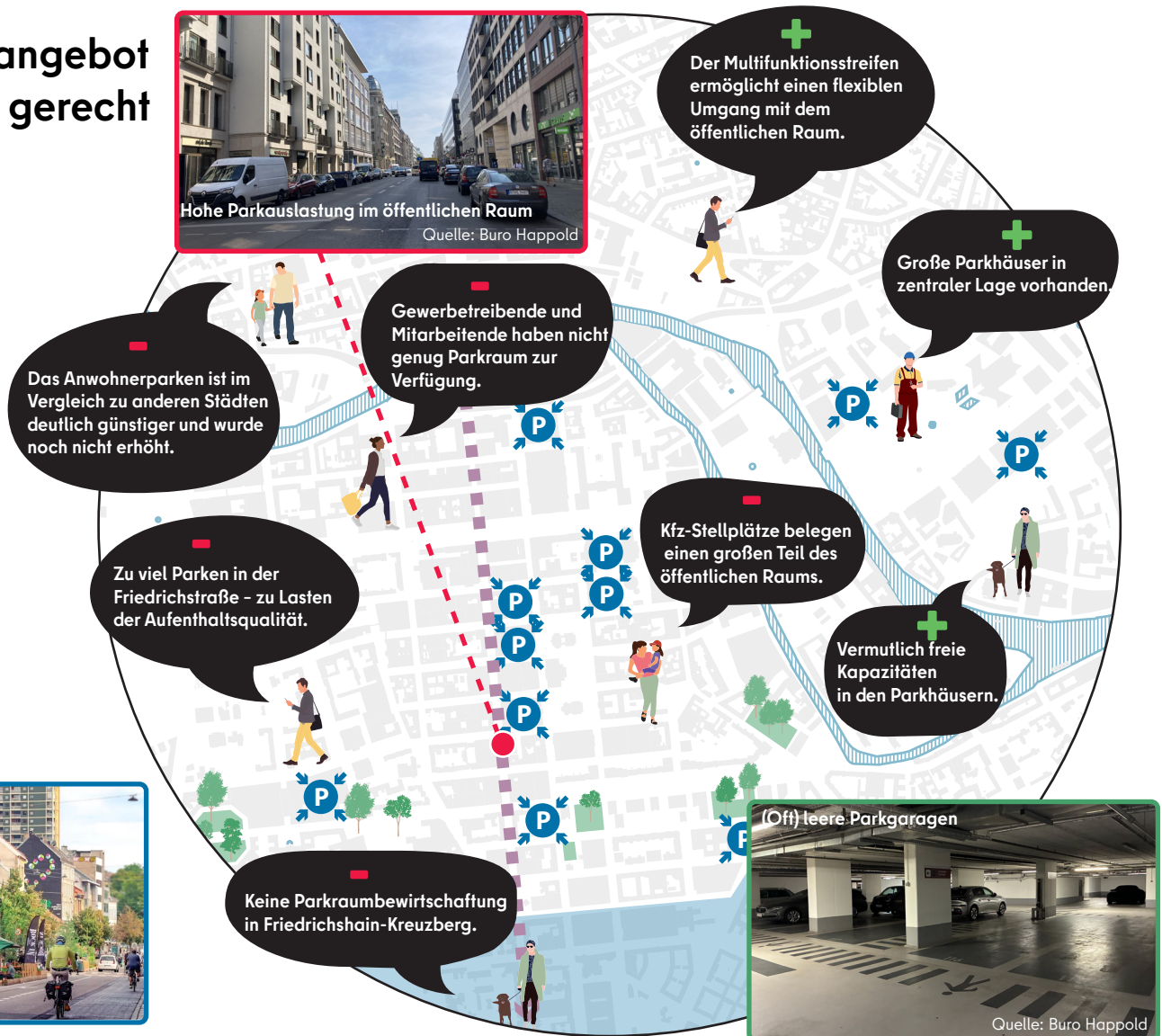


Abb. 29 SWOT-Kernaussage zum ruhenden Verkehr

Quelle: Buro Happold

SWOT-Analyse

Sonderverkehre werden nicht intelligent gesteuert



ERKUNDEN



DURCHREISEN



ARBEITEN

Leitthesen und Leitlinien

- T2) Priorisierung der Maßnahmen und Zwischennutzungen
- L1) Flexible Nutzung des öffentlichen Raums
- L4) Leitsysteme und Steuerungsmaßnahmen etablieren

Best practices



Abb. 30 SWOT-Kernaussage zu den Sonderverkehren

Quelle: Buro Happold

SWOT-Analyse

Die Hauptverkehrsnetze der unterschiedlichen Verkehrsträger sind nicht aufeinander abgestimmt



ERKUNDEN



DURCHREISEN



ARBEITEN

Leitthesen und Leitlinien

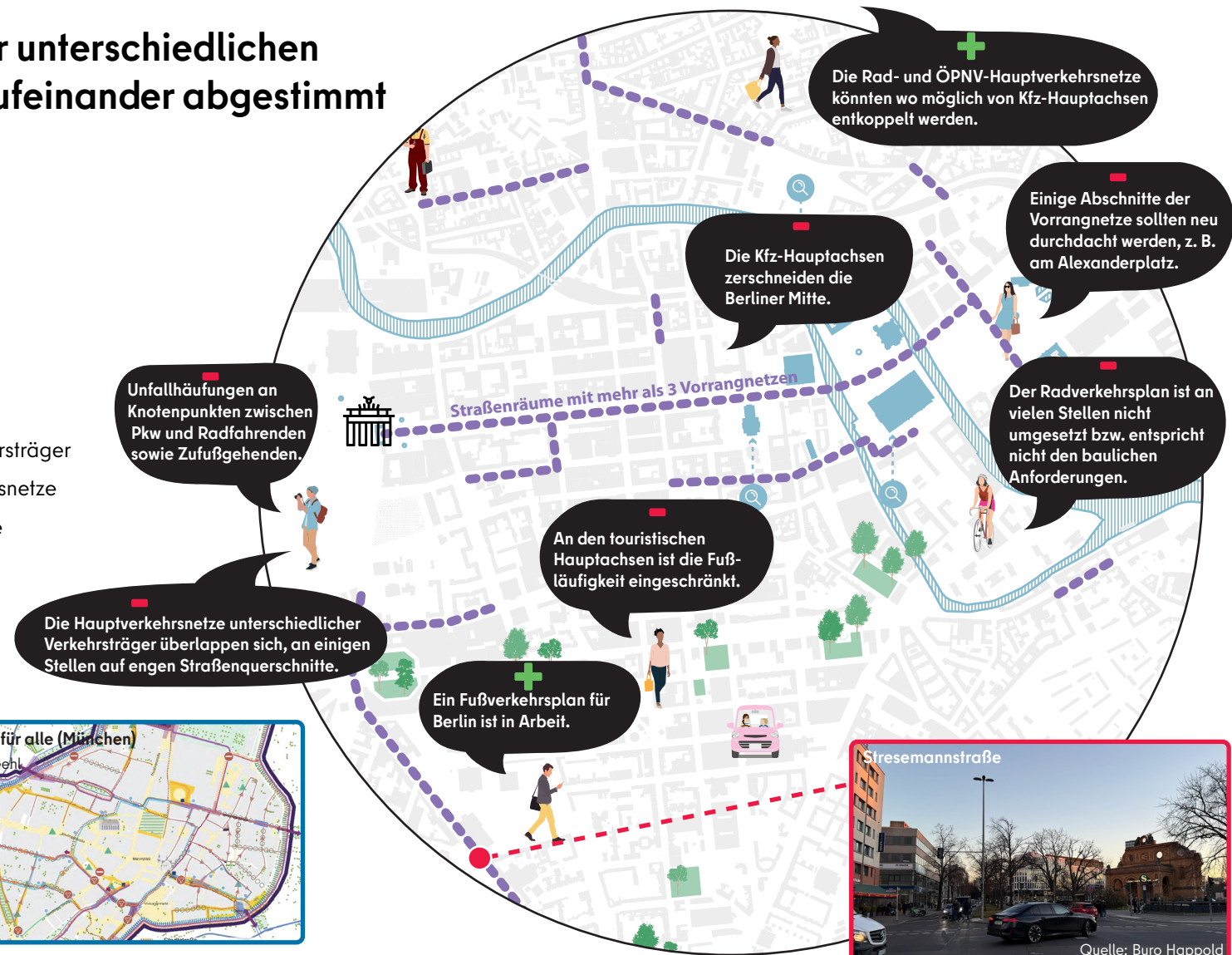
- L2) Verkehrsnetze für die unterschiedlichen Verkehrsträger
- L5) Verkehrssicherheit und leistungsfähige Verkehrsnetze
- L6) Umgestaltung von Straßen in der Berliner Mitte

Best practices



Abb. 31 SWOT-Kernaussage zu den Hauptverkehrsnetzen

Quelle: Büro Happold



SWOT-Analyse

Spree

Die Analyse zeigt, dass die Spree als identitätsstiftender Raum großes Potenzial für attraktive, fußläufige Verbindungen zwischen zentralen touristischen Zielen bietet – in der Berliner Mitte insbesondere zwischen Museumsinsel und Regierungsviertel. Bestehende Qualitäten wie einzelne Grünbereiche und die historischen Gebäude bilden eine solide Grundlage. Gleichzeitig bestehen Defizite bei Barrierefreiheit, durchgehenden Grünraumverbindungen und sicheren Querungen, die die Erlebbarkeit einschränken. Best-Practice-Beispiele aus anderen Städten verdeutlichen, dass eine durchgehend attraktive Gestaltung des Uferbereichs die Aufenthaltsqualität steigert und zum Aushängeschild werden kann – wie beispielsweise an der Seine in Paris.

Friedrichstadt

Defizite bei der Aufenthaltsqualität und der Klimaresilienz der Friedrichstadt werden in der Analyse aufgezeigt: Eine hohe Versiegelung, fehlende Begrünung und das Risiko von Hitzeinseln beeinträchtigen die Aufenthalts- und Lebensqualität, die Möglichkeiten der aktiven Mobilität und damit auch das Gewerbe. Gleichzeitig bieten die großzügigen Straßenräume – zum Beispiel durch Verlagerung des Straßenparkens – Chancen für eine

Umgestaltung zugunsten von Grünräumen, Aufenthalt und der aktiven Mobilität.

Tourismus

Die historische Mitte verfügt zwar über eine hohe Dichte an Sehenswürdigkeiten, diese könnten jedoch stringenter miteinander verbunden werden. Unter den Linden und die angrenzenden Bereiche sind durch großzügige Straßenräume und fehlende Querungsmöglichkeiten geprägt. Potenziale liegen in der Schaffung durchgängiger Fußgängerachsen, der Aufwertung von Grünräumen und der Reduzierung des Kfz-Verkehrs. Internationale Beispiele zeigen, dass attraktive Fußgängerzonen die touristische Erlebbarkeit erheblich steigern können.

Checkpoint Charlie

Am Checkpoint Charlie ist die Flächenverteilung stark zugunsten des Kraftfahrzeugverkehrs ausgerichtet, was sichere Fuß- und Radverbindungen sowie die Aufenthaltsqualität stark einschränkt. Fehlende Radinfrastruktur, schmale Gehwege und geringe Grünanteile mindern die Attraktivität. Chancen bestehen in der Umgestaltung insbesondere zugunsten der vielen Zufußgehenden mit mehr Grün, Gastronomieflächen und Aufwertung als Bildungs- und Erinnerungsort. Eine konsequente Neuordnung des Raums, wie sie in den aufgeführten internationalen Beispielen

zu sehen ist, kann die Aufenthaltsqualität stärken.

Übergreifend

Anhand der SWOT-Analyse zeigt sich, dass es an mehreren Stellen eine stark autozentrierte Straßenraumgestaltung mit fehlenden Grün- und Aufenthaltsflächen sowie einer unzureichenden Radinfrastruktur gibt. Zufußgehende müssen lange Distanzen überwinden, um eine Fahrbahn überqueren zu können, während Radfahrende durch blockierte Schutzstreifen und Unfallschwerpunkte gefährdet sind. Es bestehen jedoch auch Chancen: Einige der Hauptstraßen könnten herabgestuft, sichere Querungen geschaffen und die Flächen zugunsten aktiver Mobilität gerechter verteilt werden. Best-Practice-Beispiele verdeutlichen, wie Umgestaltungen und Flächenumverteilungen den öffentlichen Raum deutlich aufwerten können.

Der öffentliche Personennahverkehr verfügt im Untersuchungsraum grundsätzlich über eine gute Netzabdeckung und ist leistungsfähig. Insbesondere im Oberflächenverkehr bestehen jedoch deutliche Verbesserungspotenziale hinsichtlich der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, der Kapazitätsbereitstellung sowie des barrierefreien Ausbaus. Konkret werden im Untersuchungsraum die S21 und die Straßenbahnneubaustrecke Potsdamer Platz – Schöneweide vorangetrieben.

Magistralen

Zentrale Straßenzüge in der Berliner Innenstadt sind stark vom Durchgangsverkehr geprägt, was zu hoher Lärm- und Schadstoffbelastung sowie geringer Aufenthaltsqualität führt. Radverkehrsinfrastruktur ist häufig unterdimensioniert oder unterbrochen und Tempo-30-Regelungen werden nicht konsequent eingehalten. Am Beispiel der Leipziger Straße wird deutlich, dass Potenziale in der Reduzierung von Fahrspuren, der Einrichtung von Kiezblocks und der Integration neuer Tram- und Radschnellverbindungen liegen. Verkehrsberuhigte Konzepte, wie sie international bereits erfolgreich umgesetzt werden, zeigen, dass sich die Lebensqualität und Sicherheit in dicht bebauten Stadtbereichen erheblich verbessern lässt.

Ruhender Verkehr

Die SWOT-Analyse macht deutlich, dass Kraftfahrzeugparkstände einen großen Teil des öffentlichen Raums beanspruchen und die Aufenthaltsqualität mindern. Trotz einer Vielzahl vorhandener Parkhäuser und Tiefgaragen wird der Parkdruck im Straßenraum nicht reduziert, während Änderungen für Bewohnerparken noch offen sind und keine flächendeckende Bewirtschaftung der Berliner Mitte vorliegt. Chancen bestehen in der Bündelung von Parkangeboten, der effizienteren Nutzung

SWOT-Analyse

freier Kapazitäten von Parkhäusern und privaten Parkflächen (Mehrfachnutzung) und der Einführung von Steuerungsmaßnahmen. Die Ergebnisse des Berliner [eUVM-Projekts](#) zeigen, wie eine effiziente Parkraumbewirtschaftung eine vielfältige Nutzung des öffentlichen Raums unterstützt und den Parkdruck dennoch reduzieren kann (beispielsweise Parkzonen 65, 85, 92). Hierzu gehört unter anderem eine ausreichende Kontrolle.

Sonderverkehre

Es werden erhebliche Defizite in der Steuerung von Sonderverkehren wie Reisebus- und Lieferverkehr durch die Analyse aufgezeigt. Ein fehlendes Reisebuskonzept, unzureichende Ladeflächen (aber ein neuer [Leitfaden](#)) und eine mangelnde dynamische Verkehrslenkung führen zu Konflikten und einer eingeschränkten Aufenthaltsqualität. Es bestehen jedoch Chancen in der Einführung von Leitsystemen, flexibler Nutzungskonzepte und smarter Ladeflächen. Best-Practice-Beispiele verdeutlichen, wie auch digitale Lösungen und klare Regelungen die Effizienz und Ordnung im Straßenraum verbessern können.

Verkehrsnetze

Die Hauptverkehrsnetze unterschiedlicher Verkehrsträger sind in der Berliner Mitte nicht ausreichend aufeinander

abgestimmt. Enge Straßenräume, fehlende Umsetzung des Radverkehrsplans und Nahverkehrsplans sowie eine eingeschränkte Fußläufigkeit führen zu Konflikten und Unfallhäufungen. Potenziale liegen in der Entkopplung von Kfz-Hauptachsen, der Neuordnung von Vorrangnetzen und der Berücksichtigung des Fußverkehrsplans. Internationale Beispiele zeigen, dass eine klare Hierarchisierung und Umgestaltung die Sicherheit und Erreichbarkeit deutlich verbessern können.

Fazit

Die Zusammenfassung der neun SWOT-Kernaussagen verdeutlicht zentrale Herausforderungen und Potenziale für die Berliner Mitte. Defizite bestehen insbesondere in der Aufenthaltsqualität, der Barrierefreiheit und der Vernetzung von Grünräumen sowie in einer stark autozentrierten Flächenverteilung. Hoher Durchgangsverkehr, fehlende Radinfrastruktur, mangelnde Planungssicherheit bezüglich der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs sowie unzureichende Steuerung von Sonderverkehren mindern die Nutzungsqualität und Sicherheit. Gleichzeitig bieten die vorhandenen Potenziale – wie die Umgestaltung von Straßenräumen, die Bündelung von Parkraum, die Integration blau-grüner Infrastruktur, der Aus- und Neubau der ÖV-Infrastruktur und die Schaffung

attraktiver Fußgängerachsen – eine Chance für eine nachhaltige, klimaresiliente und nutzerorientierte Entwicklung. Internationale Best-Practice-Beispiele betonen die Bedeutung einer konsequenten Neuordnung und intelligenten Steuerung für die Zukunftsfähigkeit des öffentlichen Raums.

Die zuvor identifizierten Potenziale, wie die Umgestaltung von Straßenräumen, die Integration blau-grüner Infrastruktur und die Schaffung attraktiver Fußgängerachsen, werden durch externe Chancen gestützt: wachsende Nachfrage nach nachhaltigen Verkehrsmitteln, multimodale Mobilität und technologische Innovationen (zum Beispiel intelligente Verkehrssteuerung,

Elektrifizierung, siehe Anhang „SWOT-Analyse“). Diese Entwicklungen können die Umsetzung klimaresilienter Konzepte beschleunigen und die Aufenthaltsqualität deutlich steigern. Gleichzeitig bergen steigender Nutzungsdruck und Widerstände gegen Veränderungen erhebliche Risiken. Finanzielle Engpässe und Instandhaltungsrückstände erschweren die Umsetzung. Trends wie größere Fahrzeuge und steigende Zulassungszahlen verstärken zudem den Flächenkonflikt und gefährden die angestrebte Verkehrswende.



Abb. 32 Kreuzung Zimmerstraße / Friedrichstraße am Checkpoint Charlie

Quelle: Büro Happold

ÜBERGREIFENDE MASSNAHMEN

Übergreifende Maßnahmen

Einleitung

Die übergreifenden Maßnahmen des verkehrlichen Innenstadtkonzepts für die Berliner Mitte bilden den strategischen Rahmen, um die im Konzept formulierten Leitthesen in konkrete Handlungsansätze zu überführen. Sie sind nicht isoliert zu betrachten, sondern sind eine Konkretisierung von Maßnahmen und Handlungsschwerpunkten in bestehenden Planwerken und strategischen Leitlinien der Berliner Verwaltung. Zudem wurden die Ideenvorschläge aus den diversen Beteiligungsformaten (siehe Kapitel 3) einbezogen.

Die hier dargestellten übergreifenden Maßnahmen dienen als Bindeglied zwischen den strategischen Leitthesen und ihrer späteren Umsetzung in Projekten und Verfahren. Dabei wird bewusst auf eine detailliertere Beschreibung verzichtet, da eine Vertiefung mit den Schwerpunkorten, Schwerpunktthemen und Schwerpunktnetzen stattfindet und eine Konkretisierung in nachgelagerten Prozessen erarbeitet wird.

Die aufgeführten Maßnahmen sind als modularer „Baukasten“ für zukünftige Projekte im Bereich der Berliner Mitte konzipiert. Eine konkrete räumliche Verortung erfolgt im Rahmen dieses Konzepts nicht, sondern obliegt den jeweils zuständigen Stellen im Zuge der Umsetzung.

Im Folgenden werden für jede Leitthese bis zu drei Maßnahmen vorgestellt.

Übergreifende Maßnahmen zu den Leitthesen

Leitthese 1: Qualität und historische Bedeutung des öffentlichen Raums

Maßnahme A: Historische Orte qualitativ und klimaresilient weiterentwickeln

Es werden Gestaltungsansätze entwickelt, die den Charakter historischer Orte respektieren und zugleich klimaangepasste Elemente integrieren. Begrünungs- und Beschattungsmaßnahmen stehen mit den Anforderungen der Denkmalpflege in Einklang. Beispiele hierfür sind der Übergang zwischen der Museumsinsel und dem Berliner Schloss, die Spandauer Straße, Unter den Linden und die Umgestaltung der Friedrichstraße.

Der Großteil der Berliner Mitte steht unter Denkmalschutz; die Umgestaltung von Straßenräumen muss dem historischen Erbe Rechnung tragen.

Maßnahme B: Kulturelle Identität im Stadtraum sichtbar machen

Es sollen historische Bezüge durch gestalterische und informative Elemente im öffentlichen Raum vermittelt werden. Dazu könnte ein „Kulturpfad“ entwickelt werden, der zur Orientierung und Identifikation im

Stadtgefüge dient und bereits bestehende Angebote wie den Mauerweg oder den Bildungs- und Erinnerungsort am Checkpoint Charlie berücksichtigt. Um die Stadthistorie erlebbar zu machen, sollen analoge und digitale Informationsangebote kombiniert werden.

Leitthese 2: Priorisierung der Maßnahmen und Zwischennutzungen

Maßnahme A: Maßnahmen sichtbar und erlebbar machen

Zur Veranschaulichung geplanter Projekte sollen Zwischennutzungen, mobile Begrünung und temporäre Radstreifen genutzt werden. Diese Maßnahmen werden im Rahmen öffentlicher Aktionen wie der European Mobility Week kommuniziert. Dadurch sollen neue Gestaltungselemente und Mobilitätsformen frühzeitig erfahrbar gemacht werden und Akzeptanz finden. Zudem sollen die Anlieger aktiv mit einbezogen werden.

Maßnahme B: Prioritäten räumlich und thematisch strukturieren

Es soll ein Priorisierungskonzept für Maßnahmen entwickelt werden, das schnelle Umsetzbarkeit und strategische Wirkung kombiniert. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt in dazu passenden Piloträumen, die sich durch einen hohen Handlungsdruck oder eine große Vorbildwirkung auszeichnen. Der Erfolg von

Maßnahmen kann mithilfe von Indikatoren („Key Performance Indicators“) gemessen und die Wirkung entsprechend nachgewiesen werden – dies ist auch fester Bestandteil von nachhaltigen Mobilitätskonzepten nach europäischer Norm von Sustainable Urban Mobility Plans.

Leitthese 3: Leistungsfähige und stadtvträgliche Achsen für den Kfz-Verkehr

Maßnahme A: Netzstruktur für den motorisierten Verkehr klar definieren

Es erfolgt die Identifikation und Festlegung von Hauptachsen, die eine wesentliche Funktion für den Kraftfahrzeugverkehr übernehmen. Dabei wird angestrebt, die Leistungsfähigkeit dieser Achsen zu erhalten, ohne andere Nutzungen unverhältnismäßig einzuschränken. Auf diesen Hauptachsen überlagern sich verschiedene Ansprüche, die im Rahmen einer planerischen Abwägung berücksichtigt werden. Im Gegenzug wird die Verkehrsbelastung in Nebenstraßen reduziert. Die anzustrebenden Schwerpunkte des Kraftfahrzeugverkehrs sind in Kapitel 8 dargestellt.

Maßnahme B: Urbane Hauptstraßen multifunktional gestalten

Die urbanen Hauptstraßen in der Berliner Mitte haben oftmals eine großzügige Straßenraumbreite – viele davon mit über 20 Metern. Dies trifft auf die meisten

Übergreifende Maßnahmen

Straßen der barocken Stadterweiterung der Friedrichstadt zu (vergleiche [Regelwerke Straßenraumgestaltung](#)). Der Straßenraum wird oft monofunktional genutzt mit viel Raum für Kraftfahrzeuge. Die Flächen sollen zunehmend multifunktional genutzt werden, insbesondere durch das Anlegen von Multifunktionsstreifen. Ein Beispiel für eine solche Umgestaltung mit Vorbildfunktion

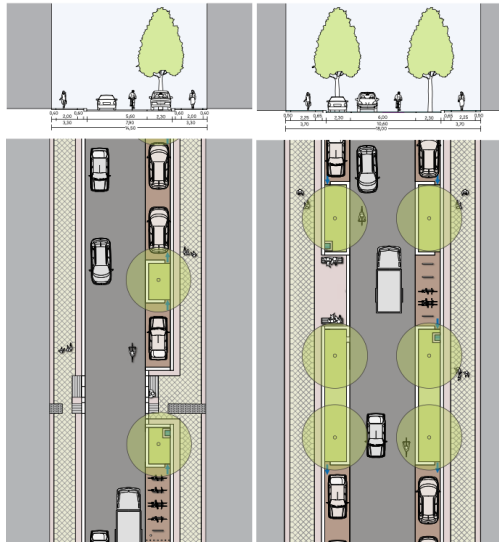


Abb. 33 Regellösungen für die Gestaltung von Straßenräumen (Auswahl)

Quelle: SenStadt, Regelwerk Straßenraumgestaltung

könnte die Friedrichstraße sein (siehe Kapitel 9.2).

Leitthese 4: Bündelung und effiziente Nutzung der Stellplätze

Maßnahme A: Abstellflächen effizient organisieren

Zur Entlastung der oberirdischen Flächen ist die Nutzung vorhandener Parkhäuser und Tiefgaragen erforderlich. Dafür ist ein Austausch mit Parkhausbetreibern für einen ganzheitlichen Ansatz notwendig, bei dem auch die Bedürfnisse von Gewerbetreibenden berücksichtigt werden. Ein digitales Parkraummanagement und -leitsystem soll die Auslastung bestehender Stellplatzkapazitäten verbessern.

Leitthese 5: Schaufenster für innovative Mobilitätsformen

Maßnahme A: Berliner Mitte als Schaufenster innovativer Mobilität etablieren

Es sollen innerstädtische Reallabore und Pilotzonen zur Erprobung neuer Mobilitätsformen wie On-Demand-Verkehre, autonome Fahrzeuge und urbane Logistik (Mikro-Hubs) eingerichtet werden. In Kooperation mit Forschungseinrichtungen, der Berliner Verkehrsgesellschaft, der Industrie und Start-ups werden praxisnahe und übertragbare Lösungen entwickelt. Die sichtbare Präsentation innovativer



Abb. 34 Autonomes Fahren in Berliner Pilotprojekt

Quelle: Achim Wagner, adobe.stock.com

Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum ist ein Beitrag zur Profilierung Berlins als Modellregion.

Maßnahme B: Innovation sichtbar, beteiligungsorientiert und übertragbar gestalten

Erkenntnisse aus Pilotprojekten werden durch digitale Informationsplattformen, Visualisierungen und Dialogformate aufbereitet und vermittelt, eine Beteiligung bei der Bewertung und Weiterentwicklung der Reallabore findet statt. Erfolgreiche Ansätze

werden durch systematisches Monitoring und Wissenstransfer gesichert und skaliert.

Leitthese 6: Fußläufige Verbindung der touristischen Ziele

Maßnahme A: Fußverkehrsnetz zwischen touristischen Zielen strategisch stärken

Die zentralen Sehenswürdigkeiten wie die Museumsinsel, das Brandenburger Tor und der Gendarmenmarkt sind über attraktive Hauptachsen des Fußverkehrs miteinander verbunden. Dabei orientiert man sich am

Übergreifende Maßnahmen

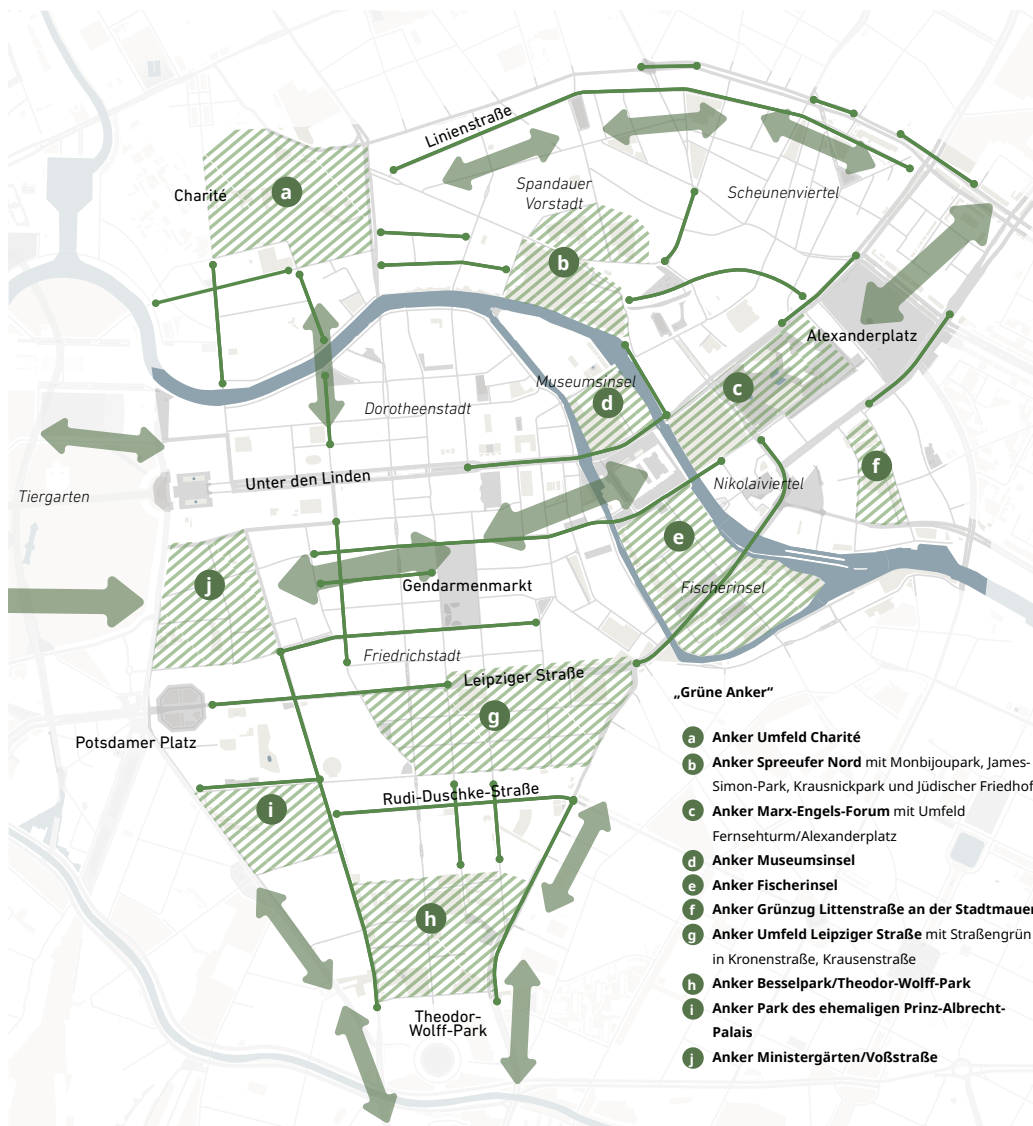


Abb. 35 Skizze Grünraumvernetzung Potenzial

Quelle: YEWOLandscapes

Fußwegenetz und integriert touristische Routen (siehe „Schwerpunktnetze“). Es sollen klimafreundliche, sichere und durchgehende Wegeverbindungen als Leitstruktur für Besucherströme priorisiert werden.

Maßnahme B: Fußwege klimaangepasst und hochwertig gestalten

Die Wege sollen durch Begrünung, Beschattung, Sitzgelegenheiten und Stadtmöblierung, Befeuchtung und Beleuchtung aufgewertet werden, um das Mikroklima und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Barrierefreie und orientierungsfreundliche Wegestrukturen mit klarer Gestaltung sind dabei sicherzustellen. Es soll eine Verbindung von Zugänglichkeit für alle Nutzungsgruppen und Klimaanpassung im Sinne einer resilienten Stadtraumgestaltung geschaffen werden.

Leitthese 7: Erweiterung der Grünraumvernetzung

Bei den Maßnahmen ist die freiraumplanerische Untersuchung Berliner Mitte zu berücksichtigen, die unterstützend zum verkehrlichen Innenstadtkonzept entwickelt wurde und für die Berliner Mitte konkrete Maßnahmenvorschläge räumlich verortet (siehe Abb. 35).

Maßnahme A: Klimatische Vernetzung bestehender Grünräume fördern

Es sollen bestehende Grün- und Freiflächen durch lineare Grünzüge, Baumreihen und entsiegelte Straßenräume verbunden werden (Grundlage aus der Freiraumplanerischen Untersuchung der Berliner Mitte von YEWOLandscapes). Die stadtklimatischen Frischluftkorridore und Verschattungssysteme sind dabei zu sichern und zu stärken.

Maßnahme B: Multifunktionale und klimaaktive Freiräume schaffen

Die Kombination aus Regenwassermanagement, Beschattung, Förderung der Biodiversität und Schaffung von Aufenthaltsflächen steigert die Qualität bestehender Grünflächen und Aufenthaltsräume. Zudem wird die Regenwasserbewirtschaftung im Sinne des Schwammstadtprinzips verbessert. Dach-, Hof- und Fassadenbegrünungen werden als zusätzliche klimaaktive Elemente genutzt. Dadurch wird eine klimaaktive Gestaltung auch außerhalb klassischer Parks und Anlagen ermöglicht.

Übergreifende Maßnahmen



Abb. 36 Beispiel Seine-Ufer in Paris

Quelle: DreamingCarrot, stock.adobe.com

Leitthese 8: Spree als identitätsstiftender Bestandteil

Für die Verdeutlichung einer Umsetzung der Maßnahmen wurde der Schwerpunktort Spreeufer gewählt (siehe Abschnitt „Spreeufer“).

Maßnahme A: Durchgängige und barrierefreie Uferwege schaffen

Es soll ein durchgehendes, öffentlich zugängliches Spreeufer hergestellt werden, das Verbindungen zu bestehenden

Promenaden und Grünräumen aufweist. Die Erreichbarkeit wird durch barrierefreie Zugänge und Querungsmöglichkeiten verbessert. Es sollen Sichtbeziehungen und Aufenthaltsbereiche entlang des Wassers gesichert werden. Beispielhafte Maßnahmenvorschläge im Abschnitt zwischen Friedrichstraße und Museumsinsel befinden sich im Bericht im Abschnitt „Spreeufer“.

Die etappenweise Umgestaltung des Pariser Seine-Ufers (mit mehr Raum für Aufenthaltsqualität und Zugang zum

Wasser) kann hier als Inspiration dienen (siehe Abb. 36).

Übergeordnete Maßnahmen zu den Leitlinien

Auf Grundlage der Leitlinien wurden für jedes Unterthema (Übergreifend, Motorisierter Verkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und Rad- und Fußverkehr) ein bis vier konkrete Maßnahmen entwickelt. Sie bilden die Basis für die weitere Ausgestaltung und Umsetzung in der Berliner Mitte. Hier wird auch auf eine detailliertere Beschreibung der Maßnahmen verzichtet. Ziel ist es, Orientierung zu geben und zentrale Handlungsfelder sichtbar zu machen, ohne bereits in die technische Detailtiefe zu gehen.

ÜBERGREIFEND

Maßnahme A: Qualifizierung von Mobilitätsstationen

Die Weiterentwicklung bestehender Mobilitätsstandorte stärkt die multimodale Mobilität in der Berliner Mitte. Durch die Ausweitung bewährter Stationstypen und die Integration zusätzlicher Mobilitätsangebote wird die Sichtbarkeit von geteilten Mobilitätsangeboten erhöht und die Nutzung vereinfacht. An zentralen Knotenpunkten des öffentlichen Personennahverkehrs sowie an dezentralen Standorten schaffen diese

attraktive Umsteigepunkte, die den Zugang zu geteilter Mobilität erleichtern und die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger fördern.

Maßnahme B: Flächendeckende Bereitstellung von Echtzeitinformationen

Die umfassende Verfügbarkeit von Echtzeitinformationen an Haltestellen und Mobilitätsstationen verbessert die Planbarkeit und den Komfort für alle Verkehrsteilnehmenden. Digitale Anzeigen und Schnittstellen bieten aktuelle Daten zu Abfahrtszeiten, Anschlussmöglichkeiten und Auslastungen.

Maßnahme C: Dynamisches Parkleitsystem und digitale Stellplatzbuchung

Ein gebietsweites, dynamisches Parkleitsystem sorgt für eine effiziente Steuerung des ruhenden Verkehrs. Echtzeitinformationen zu freien Stellplätzen reduzieren Suchverkehre und entlasten die Straßen. Ergänzend wird eine digitale Belegungsplattform für Reisebusstellplätze eingeführt, um den touristischen Verkehr besser zu organisieren und die Aufenthaltsqualität

Übergreifende Maßnahmen



Abb. 37 Ladezone in Bonn

Quelle: Jpgn, qimby.net

im öffentlichen Raum zu sichern (siehe Abschnitt „Reisebusse“).

Maßnahme D: Intelligente Liefer- und Ladeflächen

Die Einführung und Erprobung intelligenter Liefer- und Ladeflächen optimiert die Logistik im urbanen Raum. Durch digitale Steuerung und bedarfsgerechte Nutzung werden Konflikte zwischen Lieferverkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden reduziert. Diese Maßnahme trägt zur Effizienzsteigerung im Wirtschaftsverkehr

bei und unterstützt eine nachhaltige Flächenbewirtschaftung.

MOTORISierter VERKEHR

Maßnahme A: Bauliche Trennung der Verkehrsmodi

An hoch frequentierten Straßenabschnitten und bekannten Unfallschwerpunkten wird eine klare bauliche Trennung der Verkehrsarten situativ umgesetzt. Die Auswahl der Orte soll kontextspezifisch erfolgen. Dabei können geeignete Sicherungsinstrumente, einschließlich,

aber nicht ausschließlich, baulicher Elemente, zum Einsatz kommen. Durch die Integration physischer Barrieren und angepasster Infrastruktur sollen Konflikte zwischen motorisiertem Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr reduziert werden. Dies erhöht die Verkehrssicherheit und schafft eine übersichtliche, nutzerfreundliche Straßenraumgestaltung.

Maßnahme B: Verkehrsberuhigung

In Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen sowie in sensiblen Zonen, insbesondere im Umfeld von Bildungseinrichtungen und touristischen Orten, abseits der Kraftfahrzeug-Hauptachsen werden gezielte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt. Dazu gehört die Einführung von Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Tempo-20-Zonen). Ziel ist es, die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität in diesen Bereichen zu erhöhen und gleichzeitig den Durchgangsverkehr auf die Hauptachsen zu lenken.

Maßnahme C: Intelligente und dynamische Ampelschaltungen

Durch den Einsatz intelligenter Steuerungssysteme werden Ampelschaltungen dynamisch an die aktuelle Verkehrslage angepasst. Dies ermöglicht eine bessere Verkehrsflusssteuerung, reduziert Staus und senkt Emissionen. Gleichzeitig wird die

Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden durch optimierte Grünphasen und bedarfsgerechte Regelungen erhöht.

Maßnahme D: Reduzierung des Durchgangsverkehrs

Der motorisierte Durchgangsverkehr soll gezielt auf leistungsfähige Hauptverkehrsachsen (siehe Kraftfahrzeug-Schwerpunkte) sowie auf Umgehungsstraßen wie den Innenstadtring und die A 100 gelenkt werden. Das Ziel besteht darin, den Durchgangsverkehr aus den innerstädtischen Nebenstraßen herauszuhalten und diese für den lokalen Verkehr sowie für den Fuß- und Radverkehr zu entlasten.

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Maßnahme A: Ausbau und Modernisierung des öffentlichen Personennahverkehrs

Die Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs wird entsprechend den Prioritäten des ÖPNV-Bedarfsplans erhalten, aus- und neugebaut. Damit sollen die Erreichbarkeit der Berliner Innenstadt mit dem öffentlichen Personennahverkehr weiter verbessert und die Kapazitäten für weiteres Wachstum im öffentlichen Personennahverkehr gewährleistet werden. Durch bauliche und verkehrsorganisatorische Anpassungen wird der öffentliche Personennahverkehr als Rückgrat der Mobilität in der Innenstadt priorisiert. Damit werden die

Übergreifende Maßnahmen

Voraussetzungen für weitere Angebotsoptimierungen geschaffen. Zusätzlich erhöhen digitale Fahrgastinformationen an allen Haltestellen die Nutzerfreundlichkeit und steigern die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs.

Maßnahme B: Barrierefreiheit und klimaangepasste Haltestellen

Alle Haltestellen und Zugänge werden flächendeckend barrierefrei gestaltet, um eine uneingeschränkte Nutzbarkeit für alle Menschen sicherzustellen. Gleichzeitig wird die Aufenthaltsqualität deutlich erhöht: Überdachte Wartebereiche bieten Wetterschutz, Bäume sorgen für Verschattung und Sitzgelegenheiten schaffen Komfort. Begrünte Dächer, Grünflächen und – wo möglich – Rasengleise tragen zur klimaangepassten Gestaltung bei und verbessern das Mikroklima.

FUß- UND RADVERKEHR

Maßnahme A: Schließen von Netzlücken

Zur Förderung aktiver Mobilität werden bestehende Lücken im Rad- und Fußverkehrsnetz nach den Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes und des Radverkehrsplans geschlossen. Die Umsetzung erfolgt voraussichtlich auf Basis der definierten Schwerpunktnetze (siehe Kapitel 8), um eine durchgängige und

sichere Verbindung für Radfahrende und Zufußgehende zu gewährleisten.

Maßnahme B: Vorrang und sichere Querungen und Knotenpunkte

Die Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs erfolgt durch eine optimierte Lichtsignalsteuerung mit längeren und zusätzlichen Grünzeiten, Vorlaufphasen sowie kürzeren Umlaufzeiten für den Fußverkehr auf wichtigen Achsen. Ergänzend werden bauliche Anpassungen umgesetzt, darunter niveaugleiche Übergänge, Aufpflasterungen, Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen für Zufußgehende sowie klar geführte und sichere Radfurten an Kreuzungen. Die Gestaltung der Knotenpunkte wird angepasst, um Sichtbeziehungen zu verbessern und Konflikte zu minimieren. Farbige Markierungen können dazu zur Orientierung eingesetzt werden. Darüber hinaus wird eine barrierefreie Ausgestaltung der Querungen und Knotenpunkte angestrebt.

Maßnahme C: Qualitative und quantitative Fahrradabstellanlagen

An Knotenpunkten des öffentlichen Personennahverkehrs sowie an stark frequentierten Zielen in der Berliner Mitte werden hochwertige Fahrradabstellanlagen geschaffen. Neben der qualitativen Aufwertung ist ein quantitativer Ausbau erforderlich, um den steigenden Bedarf an Abstellmöglichkeiten zu decken. Die Abstellanlagen sind dabei in unmittelbarer

Nähe der jeweiligen Zielorte zu errichten und so anzuordnen, dass sie den Fußverkehr nicht beeinträchtigen.

Zu den qualitativen Maßnahmen zählen wettergeschützte Radabstellanlagen an Bildungseinrichtungen sowie spezielle Abstellmöglichkeiten für Lastenräder an Straßen mit hoher Einzelhandelsdichte und an Schulen oder Kindertagesstätten. Diese

Infrastruktur unterstützt die Kombination von Radverkehr und anderen Mobilitätsformen.



Abb. 38 Beispiel einer barrierefrei ausgestalteten Mittelinsel (Seestadt Aspern, Wien)

Quelle: Frorider, qimby.net

SCHWERPUNKTNETZE

Schwerpunktnetze

Einleitung

Das Berliner Mobilitätsgesetz bildet den rechtlichen Rahmen für die verkehrliche Entwicklung der Berliner Mitte. In ihm werden die Ziele und Handlungsschwerpunkte für die verschiedenen Verkehrsträger in separaten Fachplänen konkretisiert. So bildet beispielsweise der Nahverkehrsplan die angestrebte Entwicklung für den öffentlichen Personennahverkehr ab, während sich der Radverkehrsplan auf den Radverkehr und das übergeordnete Straßennetz auf den Kraftfahrzeugverkehr bezieht. Ein Fußverkehrsplan befindet sich derzeit in der erstmaligen Aufstellung.

Die Fachpläne stellen jeweils eine stadtweite Betrachtung dar und definieren die strategische Ausrichtung für ganz Berlin. Die nachfolgend dargestellten Schwerpunktnetze der verschiedenen Verkehrsträger basieren auf diesen Fachplänen und definieren Straßenräume, die schwerpunktmäßig für den Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußverkehr genutzt werden. Die Absicht des verkehrlichen Innenstadtkonzepts ist es, die Fachpläne für die Berliner Mitte zu überprüfen und die Schwerpunktnetze als Grundlage für die zukünftige Entwicklung festzulegen.

Auf die Darstellung eines Schwerpunktnetzes für den ÖPNV wurde verzichtet. Dies ist einerseits auf die



Abb. 39 Überlagerung der Vorrangnetze (Statusquo-Bericht)

Quelle: Büro Happold

Schwerpunktnetze

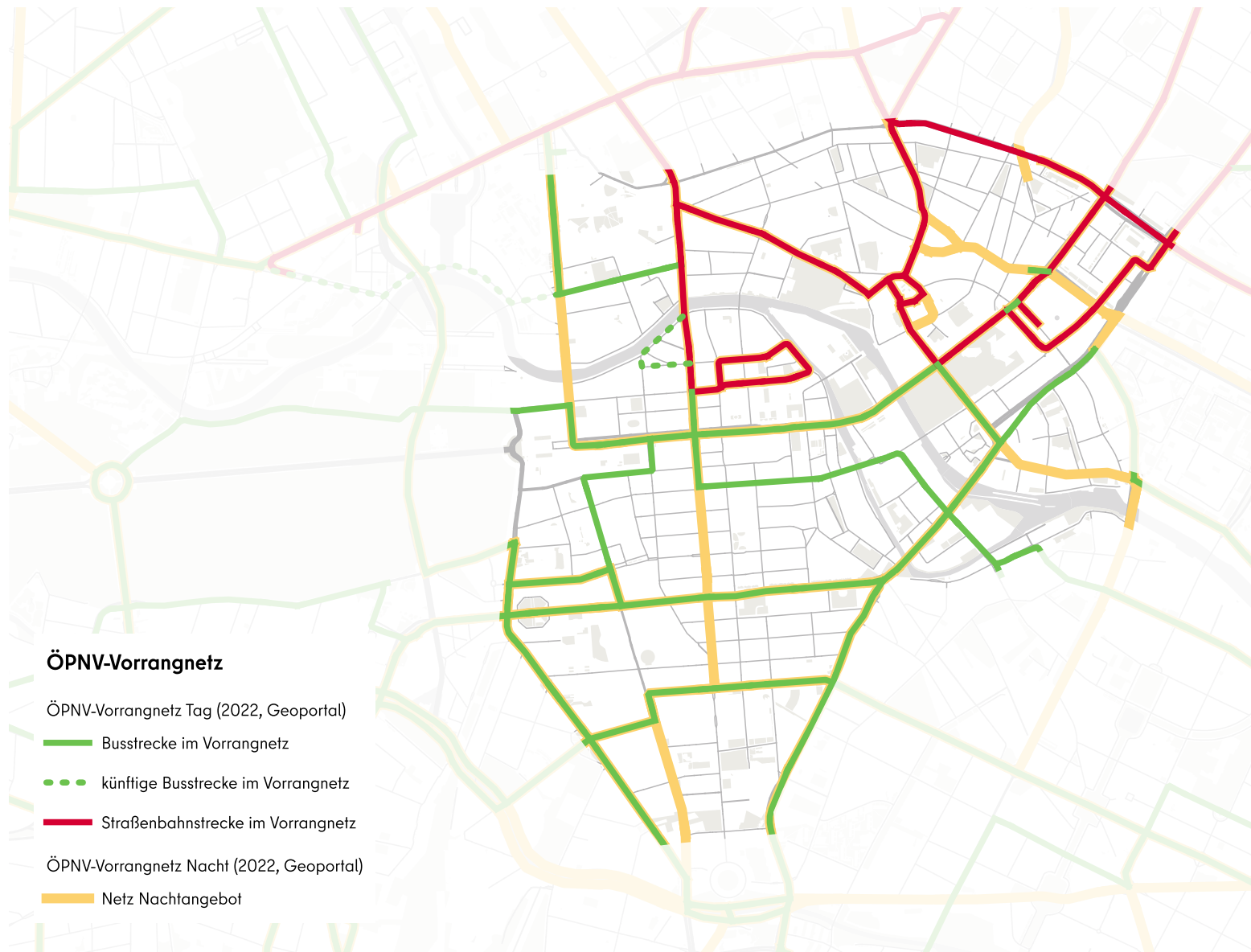


Abb. 40 ÖPNV Vorrangnetz
Quelle: Büro Happold

positive Bewertung des bestehenden Netzes im [Status-quo-Bericht](#) zurückzuführen, andererseits auf die eingeschränkte Veränderbarkeit des schienengebundenen Verkehrs sowie auf die Tatsache, dass sich die zukünftigen Straßenbahntwicklungen zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch in Abwägung befinden.

Die Ausarbeitung der Schwerpunktnetze folgt unterschiedlichen Prinzipien. Abweichungen von den Fachplanungen der Verkehrsnetze sind nur erfolgt, wenn dadurch eine bessere Verkehrsführung oder eine Entzerrung mehrfach überlagerter Hauptnetze unterschiedlicher Verkehrsträger erreicht wird. Dabei wurden die bestehenden Straßenquerschnitte und die aktuelle Leistungsfähigkeit berücksichtigt sowie die Absicht, Konflikte zwischen Vorrangnetzen unterschiedlicher Verkehrsträger zu vermeiden. So sollen die Schwerpunktnetze den Verkehrsströmen gerecht werden. Darüber hinaus sollen bestehende Infrastrukturen genutzt und das Potenzial zur Umwandlung des Straßenraums im Sinne der Leitlinien ausgeschöpft werden.

Im Rahmen des verkehrlichen Innenstadtkonzepts wurden Nutzungsschwerpunkte definiert. Eine abschließende Abwägung zu Änderungen der Vorrangnetze wird im Einzelfall im Rahmen der bestehen Änderungsverfahren, insbesondere bei der konkreten Maßnahmenplanung, vorgenommen. Die Entscheidung zu den vorgeschlagenen Schwerpunktnetzen obliegt damit weiterhin den jeweils zuständigen Stellen.

Schwerpunktnetze



Kraftfahrzeugverkehr

Die Haupt- und ergänzenden Schwerpunkte für den Kraftfahrzeugverkehr beinhalten das Bundesfernstraßennetz. Zusätzlich wurden grundlegende Aspekte der Netzgestaltung und Nutzung der Straßen berücksichtigt. Im Kraftfahrzeugverkehr bilden die Leipziger Straße und die Torstraße die Hauptschwerpunkte in Ost-West-Ausrichtung. Ergänzt werden diese durch die Straße Unter den Linden, deren Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr abnehmen soll. Hierdurch sollen auch die Spandauer Straße und die Karl-Liebknecht-Straße an Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr verlieren.

Der nördliche Abschnitt der Friedrichstraße dient als ergänzende Nord-Süd-Verbindung für den Kraftfahrzeugverkehr als Erschließungsachse für Gewerbe, Kultur und Verwaltung und ergänzt die wichtige benachbarte Nord-Süd-Tangente im Tiergartentunnel (B96, außerhalb des Untersuchungsraums). Die Wilhelmstraße und die Lindenstraße/Axel-Springer-Straße dienen als ergänzende Nord-Süd-Verbindung im südlichen Bereich der Berliner Mitte.

Abb. 41 Schwerpunktnetz Kraftfahrzeugverkehr

Quelle: Büro Happold

Schwerpunktnetze

Fußverkehr

Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des verkehrlichen Innenstadtkonzepts lag der Fußverkehrsplan noch nicht öffentlich vor. Dennoch wird die Berliner Mitte als Gesamtbereich als besonders relevant für den Fußverkehr eingestuft. Für die Festlegung der Schwerpunkte wurden daher zentrale Verbindungen sowie Nutzungsschwerpunkte identifiziert, in denen der Fußverkehr vorrangig berücksichtigt werden soll.

Für den Fußverkehr wurden Schwerpunkte und Schwerpunktbereiche definiert. Schwerpunkte sind Straßenverbindungen, die für den Fußverkehr von hoher Relevanz sind. Schwerpunktbereiche sind Flächen, auf denen ein hohes Fußverkehrsaufkommen besteht, auf denen jedoch keine klar definierten Wege, beispielsweise durch Gehwege, vorhanden sind. Zu den entsprechenden Bereichen zählen zum Beispiel Plätze und Parks.

Schwerpunkte im Fußverkehr befinden sich an wichtigen touristischen Achsen oder an Straßenzügen mit einer hohen Dichte von Points of Interest. Schwerpunkte befinden sich ebenfalls an offiziellen Wanderrouten wie den Grünen Hauptwegen der Wanderkarte des Landes Berlin und dem Kulturpfad. Der Kulturpfad verläuft zwischen dem Haus der Statistik und der Alten Münze und verknüpft bestehende sowie neue Kulturorte in der Berliner Mitte.

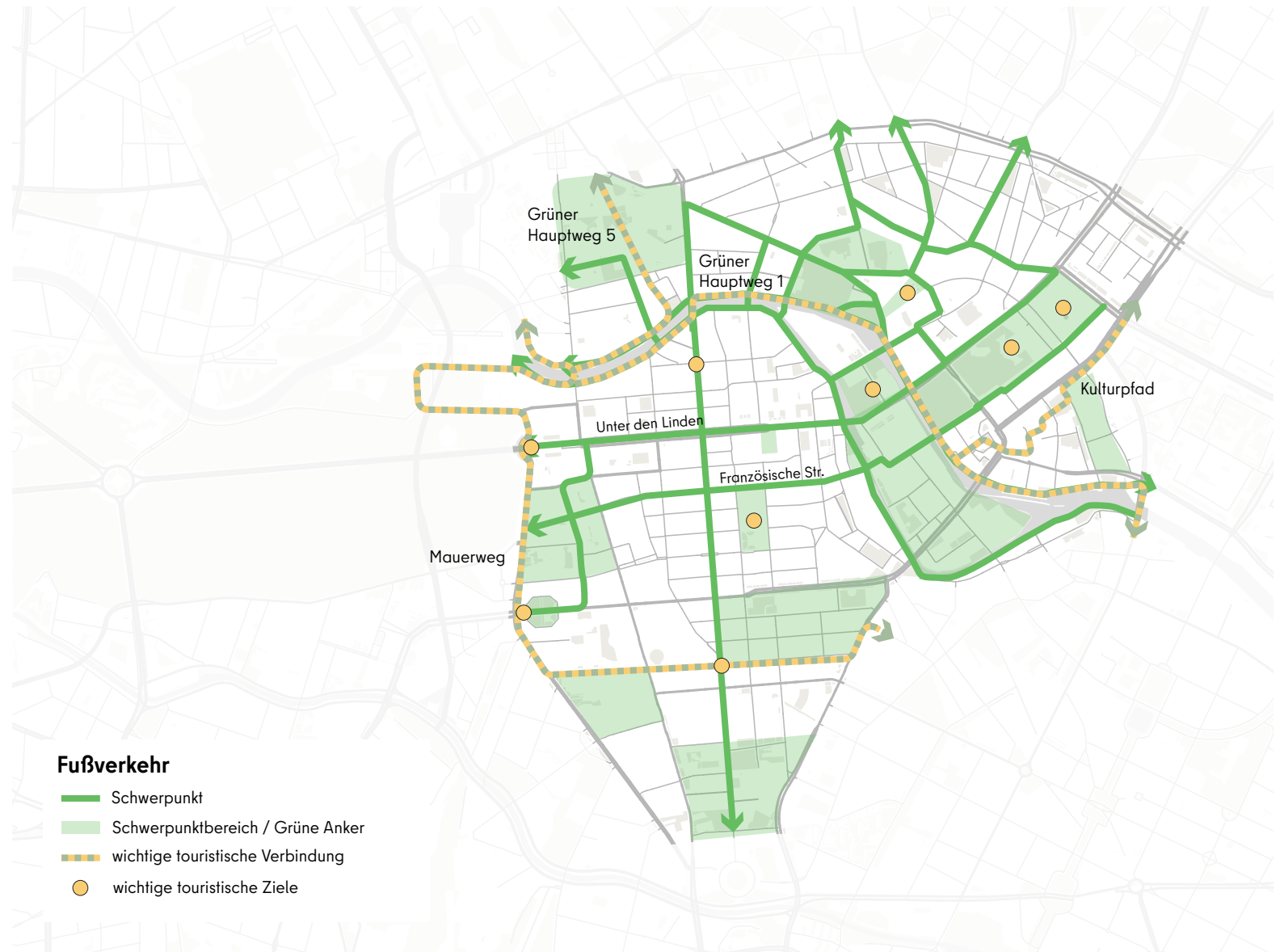


Abb. 42 Schwerpunktnetz Fußverkehr

Quelle: Büro Happold

Schwerpunktnetze

Radverkehr

Das Schwerpunktnetz Radverkehr (siehe Abbildung 41) bildet die Grundlage für die Festlegung der Schwerpunkte im Radverkehr. Die geplante Radschnellverbindung der Ost-West-Route wurde in die Hauptschwerpunkte aufgenommen. Da Fernradwege größtenteils über die Hauptschwerpunkte verlaufen, wurde auf eine separate Darstellung verzichtet.

Die parallel zur Friedrichstraße verlaufende Charlottenstraße wird als wichtige Nord-Süd-Tangente definiert. Die Voßstraße und die Anton-Wilhelm-Amo-Straße sollen als Verbindung zwischen dem Potsdamer Platz und dem Gendarmenmarkt zu den bestehenden Fahrradstraßen in der Oberwallstraße, der Niederwallstraße und der Charlottenstraße führen. Die Stresemannstraße, auf der auch der Vorzugsverlauf einer potenziellen Straßenbahntrasse verläuft, wird als ein Rad-Schwerpunkt definiert. Die Verbindung der Fahrradstraßen Charlottenstraße und Linienstraße soll über die Planckstraße, die Ebertbrücke und die Tucholskystraße erfolgen.

Folgende Vorschläge werden im Rahmen des Netzänderungsverfahrens zum Radverkehrsnetz geprüft:

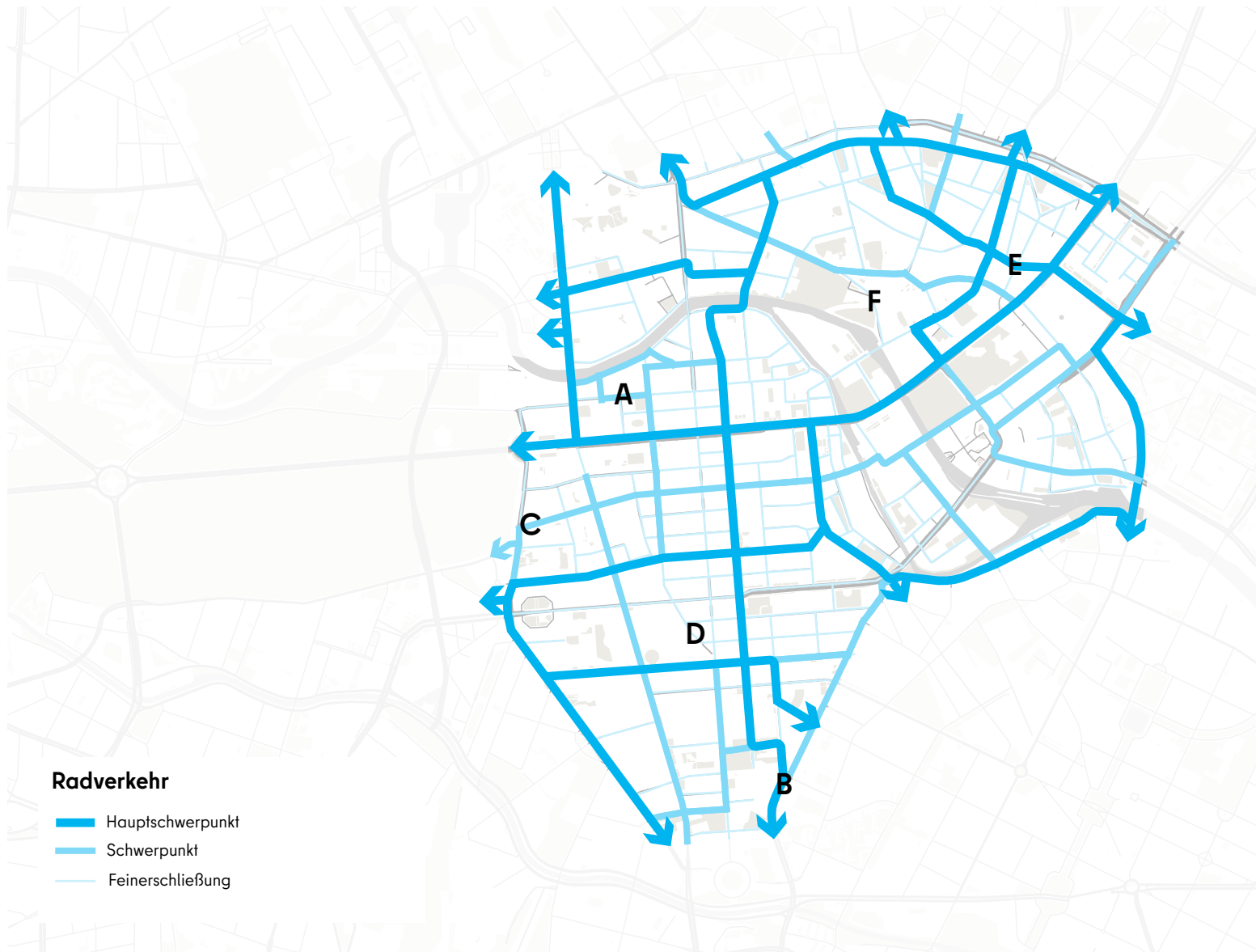
A. Die Führung des Radverkehrs über die Dorotheenstraße und das Reichstagsufer wird aufgrund des



Abb. 43 Schwerpunktnetz Radverkehr

Quelle: Büro Happold

Schwerpunktnetze



Bodenbelags und der indirekten Führung als ergänzender Schwerpunkt gesetzt. Durch die Verlagerung des Hauptschwerpunkts von der Luisenstraße bis Unter den Linden wird eine direktere Verbindung geschaffen.

B. Durch die Einstufung der Lindenstraße als Schwerpunkt könnten die Möglichkeiten für den Radverkehr erweitert werden. Es soll eine schnellere Verbindung in Richtung Hallesches Tor und Urbanstraße geschaffen werden.

C. Durch die Aufnahme der Französischen Straße/Hannah-Arendt-Straße statt der Behrenstraße könnte eine Entzerrung des Kfz- und Radverkehrs erreicht werden.

D. Auf eine Schwerpunktsetzung des Radverkehrs an der Mauerstraße wird verzichtet. Aufgrund seiner wichtigen Funktion als touristischer Hotspot liegt der Schwerpunkt im Bereich um den Checkpoint Charlie eher auf dem Fußverkehr. Die Wilhelmstraße wird hier als Alternative vorgeschlagen.

E. Mit der Aufnahme der Memhardstraße könnte eine schnellere und direkte Verbindung zwischen Münzstraße und Alexanderstraße entstehen. Der genaue Verlauf ist in einer Detailuntersuchung auszuarbeiten.

F. Ebenfalls wird eine Herabstufung der Straße Monbijouplatz vorgeschlagen.

Abb. 44 Schwerpunktnetz Radverkehr mit Netzveränderungen

Quelle: Büro Happold



SCHWERPUNKTTHEMEN

REISEBUSSE

9.1

Schwerpunkthemen | Reisebusse

Situation Reisebusse

Der touristische Reisebusverkehr spielt aufgrund der Vielzahl bedeutender Sehenswürdigkeiten in der Berliner Mitte eine wichtige Rolle. Gleichzeitig ist der Platz begrenzt und Parkmöglichkeiten mit kurzen Wegen zu den Attraktionen gefragt. Derzeit gibt es noch kein Parkraumkonzept für Reisebusse in der Berliner Innenstadt. Die letzte offizielle Gesamtübersicht zu Busstellplätzen für Reisebusanbieter ist die Bus-Stop-Broschüre aus dem Jahr 2016. Ein digitales Buchungssystem für Stellplätze gibt es bislang nicht.

Generell gibt es verschiedene Arten von Reisebusangeboten. Entsprechend unterscheiden sich die Nutzung der Parkflächen und die Routen durch die Stadt. Es gibt Hop-on-Hop-off-Anbieter auf festen Routen und Busse für Reisegruppen wie Schulklassen.

Auf den folgenden Seiten werden dargestellt:

1. Die Ergebnisse der Beteiligung im Zuge des Fachforums Museumsinsel
2. Maßnahmen für die Weiterentwicklung des Reisebusverkehrs

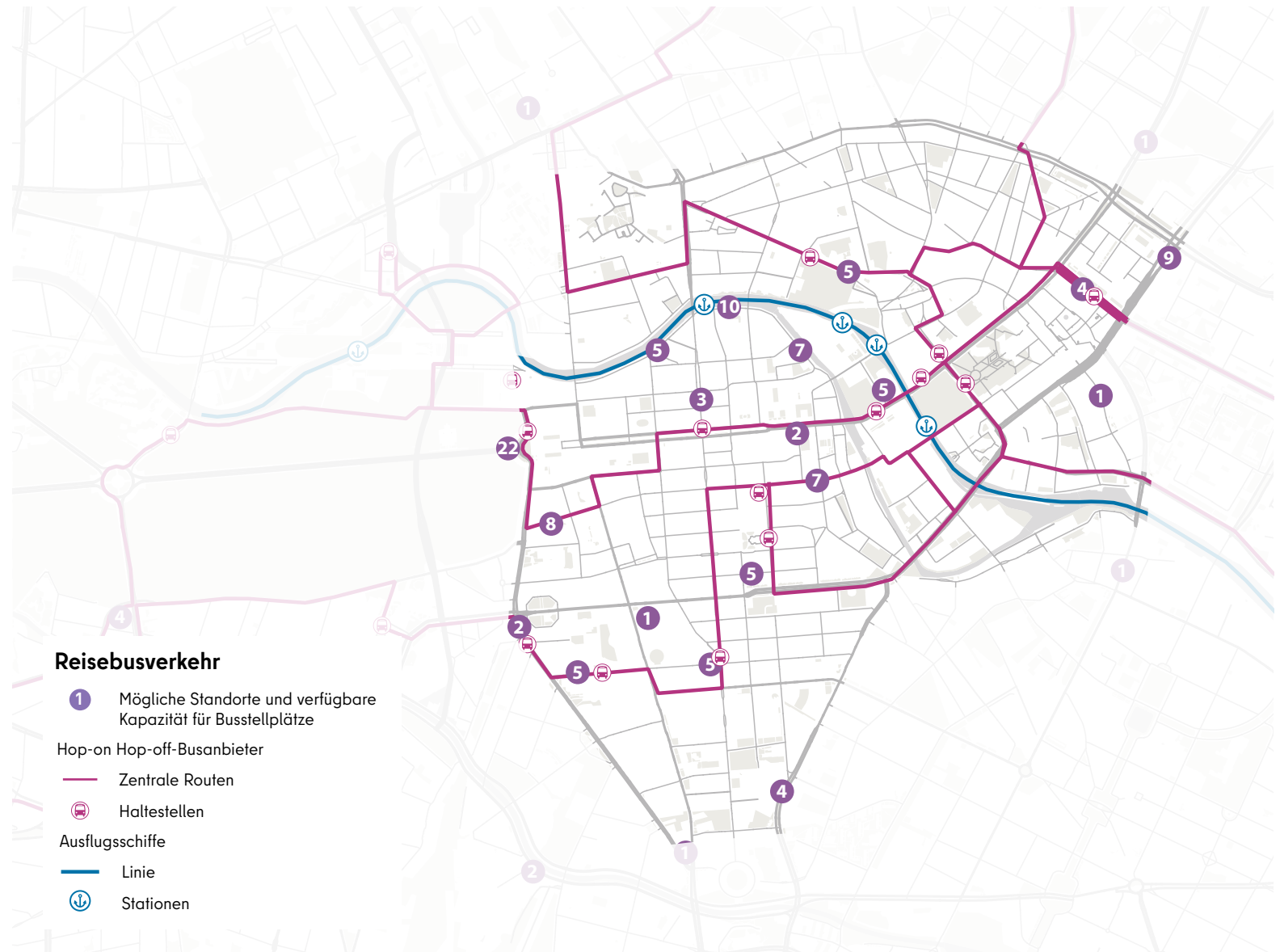


Abb. 45 Reisebusse Parken und Routen

Quelle: Büro Happold

Schwerpunkthemen | Reisebusse

Beteiligung Fachforum Museumsinsel

Zur Beteiligung der jeweiligen Akteursgruppen wurde im Rahmen des verkehrlichen Innenstadtkonzepts im Mai 2025 zu einem „Fachforum Museumsinsel“ in das Humboldt Forum eingeladen. Die Veranstaltung hatte das Ziel, gemeinsam mit Fachakteuren die zukünftige Gestaltung hinsichtlich des Reisebusverkehrs und Wegeverbindungen am Beispiel der Museumsinsel zu diskutieren. Die Museumsinsel gehört zu den bedeutendsten Sehenswürdigkeiten Berlins, sie ist seit 1999 UNESCO-Welterbe und zieht jährlich rund 2,5 Millionen Besuchende an. Die Straßenraum- und Freiflächengestaltung soll nun an aktuelle Bedarfe und Standards angepasst werden, insbesondere im Hinblick auf den Reisebusverkehr sowie die Grün- und Freiraumentwicklung. Im Folgenden werden einige Anregungen und Vorschläge dargestellt, um hieraus Maßnahmen für die Berliner Mitte abzuleiten.

Verkehr und Erschließung

Eine zusätzliche Erschließung für Logistikzwecke, etwa für das Pergamonmuseum, wurde vorgeschlagen. Der Schloßplatz wird als Gefahrenpunkt wahrgenommen; eine Öffnung zum Nikolaiviertel wird gewünscht. Die Verkehrsbelastung Unter den Linden soll reduziert werden, insbesondere fehlt eine Querung vor der Schlossbrücke (Ost).

Reisebusverkehr

Der Reisebusverkehr stellt eine zentrale Herausforderung für die Berliner Mitte dar. Es wurden klare Anforderungen an Haltepunkte und Parkplätze formuliert. Ein digitales Leitsystem für Busse soll zukünftig dabei helfen, freie Parkplätze zu finden, und im Falle von Sperrungen Alternativen aufzuzeigen. Zukünftig sollen auch Elektroladestationen für Busse eingerichtet werden. Die Möglichkeit, Passagiere an BVG-Haltestellen absetzen zu können, wurde diskutiert. Dies kann in der Realität jedoch nicht umgesetzt werden, da es sonst zu Störungen und Einschränkungen des Busverkehrs kommen würde.

Vorgeschlagen wurden zwei bis drei zentralere Busparkplätze mit höheren Gebühren sowie günstigere Parkplätze außerhalb. Eine bewusste Auswahl von Kurz- und Langzeitparkplätzen soll helfen, Lärm und Abgase zu reduzieren. Als Drop-off-Zonen wurden unter anderem Burgstraße/ Friedrichsbrücke, Kupfergraben/Bodestraße und Am Lustgarten/Unter den Linden genannt.

Geeignete vorübergehende Abstellflächen für Reisebusse sind unter anderem: Am Kupfergraben, Stralauer Straße, Karl-Liebknecht-Straße, Rathausstraße Nordseite, Französische Straße, Straße des 17. Juni und Geschwister-Scholl-Straße.

Langzeitparkplätze könnten an der Karl-Marx-Allee, am Ostbahnhof, an der

Warschauer Brücke, in der Leipziger Straße oder an der Straße des 17. Juni eingerichtet werden. Die Sichtbeziehungen zu den historischen Gebäuden, wie zu dem Alten Museum und der Alten Nationalgalerie, dürfen durch Busse nicht beeinträchtigt werden. Stellplätze vor Sehenswürdigkeiten sollen vermieden werden, um das UNESCO-Welterbe sichtbar zu halten.

Hop-on-Hop-off-Sightseeing-Busse

Zentrale Orte sollen nicht als Dauerparkplätze für Reisebusse und andere Fahrzeuge genutzt werden, sondern für den kurzzeitigen Halt von Hop-on-Hop-off-Sightseeing-Bussen. Bislang werden die Informationen zu den Haltestellen sowie deren Ausgestaltung in Berlin eher nachrangig betrachtet. Die Erkennbarkeit ist lediglich über die Websites der Anbieter, deren Informationsmaterialien und das Personal vor Ort gegeben. Eine stadtgestalterische Einbettung, wie sie bei normalen Reisebussen mit einem Haltestellenschild erfolgt, wurde bislang noch nicht umgesetzt. Zwar existiert ein abgestimmtes Layout, allerdings stehen die entsprechenden Genehmigungen zur Anordnung noch aus. Darüber hinaus sollten die Routen, die sich aus den Haltestellenstandorten ergeben, sinnvoll befahrbar sein und sich an den touristischen Hotspots orientieren. Zudem gilt es, stadtgestalterisch sensible Bereiche ggf. behutsam in die Verkehrskonzeption einzubetten, sodass Sightseeing-Busse

dort nur als Gast auftreten und nicht als Dauernutzer.

Verkehrsführung und Fußwege

Eine fußgängerfreundliche Verbindung zwischen den Grünflächen entlang der Spandauer Straße wird gewünscht, daher werden Reisebushaltestellen dort kritisch gesehen. Die Nutzung der Wasserstraßen für den Tourismusverkehr wurde als entlastende Maßnahme vorgeschlagen. Der Alexanderplatz muss durchlässig bleiben. Die Eiserne Brücke am Anfang der Bodestraße stellt ein Problem für den Lieferverkehr dar, da sie nicht ausreichend belastbar ist und bei Schäden keine Zufahrt mehr möglich wäre.

Grünraum und Raumwahrnehmung

Die Museumsinsel soll als zusammenhängender Raum stärker erlebbar werden. Aktuell wird die Verbindung der einzelnen Bereiche durch bauliche Barrieren wie am Schloßplatz erschwert. Eine stärkere Vernetzung des Lustgartens sowie die Begrünung der Straßenräume, insbesondere durch Baumreihen entlang Unter den Linden, wurden angeregt. Schmalere Straßenquerschnitte könnten helfen, die Trennung der Räume aufzuheben und die Wahrnehmung eines einheitlichen Stadtraums zu fördern. Auch die Karl-Liebknecht-Straße und die Spandauer Straße sollten konzeptionell stärker zusammengedacht werden.

Schwerpunkthemen | Reisebusse

Querungen und Wegeleitung

Die Zugänglichkeit der Grünräume für Touristinnen, Touristen und Besuchende soll verbessert werden, beispielsweise durch klar gekennzeichnete Wegeleitungen auf der Insel. Die Querung der Karl-Liebknecht-Straße wurde als verbesserungswürdig benannt, mit dem Vorschlag, drei Lichtsignalanlagen-geregelte Querungsstellen zu schaffen. Die Integration von Baustellen in die Besucherführung sowie die barrierefreie Gestaltung mit bodengestützten Leitsystemen wurden als wichtige Punkte genannt. Eine bessere Abstimmung zwischen öffentlicher Hand und Museen bei der Planung von Barrierefreiheit ist erforderlich. Eine Fußverbindung über die Karl-Liebknecht-Brücke fehlt bislang. Die künftige Laufroute soll über den Lustgarten zur Querung Rathaus/Humboldt Forum führen.

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität entlang der Spree und am Humboldt Forum wurde als ausbaufähig beschrieben. Für das Domgrundstück wurde ein familienfreundliches Angebot gefordert, zum Beispiel durch Spielmöglichkeiten für Kinder und Aufenthaltsflächen für Schulklassen. Die Fläche vor dem Dom soll nach den Vorgaben des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) bis 2026 neugestaltet werden. Vorschläge für den Schmuckplatz vor dem Dom umfassen

Trinkbrunnen, Bänke, Schattenplätze und eine kindgerechte Gestaltung. Auch die Beleuchtung nach 18 Uhr sowie die Ausstattung mit öffentlichen Toiletten, insbesondere in der Bodestraße, wurden thematisiert.

Aufenthaltsqualität für Busfahrende

Es wurde angeregt, Aufenthaltsmöglichkeiten für Busfahrende zu schaffen - mit Schatten, Toiletten, Sitzgelegenheiten und gegebenenfalls Verpflegungsangeboten. Als mögliche Standorte wurden die Karl-Marx-Allee oder die Tiefgarage unter dem Marx-Engels-Forum genannt. Zudem haben Anwohnende und Gewerbetreibende sich über laufende Motoren der Busse beschwert, insbesondere wegen der Abgase und des Lärms.

Fazit:

Die Museumsinsel ist für Berlin von großer Bedeutung - kulturell, touristisch und städtebaulich. Die Veranstaltung hat gezeigt, dass eine nachhaltige und attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums nur durch eine enge Abstimmung aller Beteiligten gelingen kann. Zentrale Handlungsfelder sind die Verbesserung der Grünverbindungen, die barrierefreie Erschließung, die Steuerung des Reisebusverkehrs und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Berlin ist auf den Tourismus angewiesen, weshalb es umso wichtiger ist, die Mitte der Stadt für alle zugänglich, lebendig und zukunftsfähig zu gestalten.



Abb. 46 Grußwort von Christopher Schriener, Bezirksstadtrat Mitte

Quelle: Büro Hapold



Abb. 47 Zusammenfassung der Diskussion an den Themenplakaten und der Bodenfolie

Quelle: Büro Hapold

Schwerpunkthemen | Reisebusse

Maßnahme 1: Verortung und digitale Erfassung von Reisebusstellplätzen

Problemstellung:

Die derzeitige Datenlage zu Reisebusstellplätzen ist unvollständig und veraltet. Die Reisebusstudie der Technischen Universität Berlin (2023) beruft sich auf den [BusStop-Plan](#) von 2016. Die dort aufgeführten Stellplätze wurden im Zuge der Studie im März 2023 überprüft. Eine signifikante Anzahl an Stellplätzen ist demnach entfallen. Neue Standorte wurden nicht ergänzt. Eine valide Übersicht über die tatsächlich genutzten und verfügbaren Stellplätze fehlt.

Zielsetzung:

Schaffung einer belastbaren, digitalen Datengrundlage über die tatsächliche Verfügbarkeit und Nutzung von Reisebusstellplätzen im Berliner Stadtgebiet, hier konkret der Berliner Mitte, zur Unterstützung weiterer Maßnahmen und zur Information von Reisebusunternehmen.

Notwendige Schritte / Komponenten:

1. Durchführung einer systematischen Erhebung aller bestehenden und potenziellen Reisebusstellplätze im öffentlichen Straßenraum.
2. Erfassung in einem Geoinformationssystem analog zur bestehenden Parkraumkartierung für Pkw über die

Verkehrsinformationszentrale Berlin und Bereitstellung im Geoportal.

3. Verknüpfung mit bestehenden Informationssystemen für Busunternehmen und Touristik.
4. Einführung einer Meldepflicht für Bezirke zur Aktualisierung der Reisebusstellplätze im Geoportal.

Zu erwartende Wirkung:

- Verbesserung der Datengrundlage.
- Ermöglichung weiterer Maßnahmen wie den Aufbau eines digitalen Buchungssystems.

Kosten und Finanzierung:

Bereitstellung von Ressourcen der Verkehrsinformationszentrale, SenMVKU und Bezirk Mitte zur Projektierung, Durchführung und Prozessintegration.

Maßnahme 2: Digitales Informations- und Buchungssystem für Reisebusstellplätze

Problemstellung:

Die Nachfrage nach Reisebusstellplätzen in zentralen Lagen ist hoch. Zukünftig wird eine Steigerung der Touristenmengen erwartet. Die Reisebusstudie zeigt zudem eine intensive Nutzung vorhandener Flächen in der Berliner Mitte auf. Aus den Untersuchungen des Verkehrlichen Innenstadtkonzeptes geht hervor, dass

die Stellplätze in den zentralen Lagen möglichst minimiert werden sollten, um Platz für andere Funktionen zu schaffen. Schon heute bestehen in einigen Lagen Konflikte durch Reisebusse im öffentlichen Straßenraum, zum Beispiel an der Museumsinsel und dem Checkpoint Charlie. Für Reisebusunternehmen gibt es zudem keine Garantie auf einen Stellplatz zu der gewünschten Zeit.

Zielsetzung:

Die Nutzung von Reisebusstellplätzen soll durch eine digitale Steuerung über ein Buchungssystem optimiert werden. Dadurch sollen Suchverkehre und eine ineffiziente Flächeninanspruchnahme in hochfrequentierten Innenstadtbereichen reduziert werden.

Notwendige Schritte / Komponenten:

1. Es soll eine App- bzw. webbasierte Anwendung mit interaktiver Kartendarstellung aller verfügbaren Reisebusstellplätze entwickelt werden. In der Anwendung sollen die für Reisebusunternehmen relevanten Informationen zu den einzelnen Stellplätzen angegeben werden, z. B. Standort, Kapazität, zeitliche Nutzungsregelungen, Anfahrt, Einschränkungen und Nähe zu Attraktionen. Dabei wird die durch Maßnahme 1 aufgebaute Datenschnittstelle zum Geoportal genutzt.

2. Möglichkeit der Registrierung von Reisebusunternehmen und Verwaltung von Nutzungsprofilen, Fahrzeugdaten und Buchungen.
3. Datenschnittstelle und Integration auch für Drittanbieter wie Reiseveranstalter und Navigationsdienste.
4. Marketing und Bewerbung der Anwendung.
5. Die Anwendung kann perspektivisch um ein digitales Buchungssystem für definierte Zeifenster ergänzt werden (z. B. 10 Minuten für Drop-offs, 2 Stunden für Kurzzeitstellplätze, 24 Stunden für Langzeitstellplätze). Es ist allerdings zu beachten, dass eine verpflichtende Nutzung der Anwendung durch die Reisebusunternehmen eine Barriere darstellt. Die Busfahrerinnen und -fahrer haben in der Regel zwar ein Handy zur Verfügung, jedoch ist eine stadtspezifische App für die vielerorts operierenden Unternehmen zu kleinteilig. Aus diesem Grund wurde sich in Paris gegen eine digitale Anwendung zur Buchung von Stellplätzen entschieden. Möglichkeiten sollten vertiefend untersucht werden.

Zu erwartende Wirkung:

- Effizientere Nutzung der begrenzten Stellplatzressourcen in der Berliner Mitte (und darüber hinaus in Berlin).

Schwerpunkthemen | Reisebusse

- Reduktion von Suchverkehren und Emissionen durch gezielte Steuerung der Reisebusverkehre.
- Erhöhung der Planbarkeit für Reisebusunternehmen.
- Entlastung öffentlicher Räume durch potenzielle Reduzierung von Stellplatzkapazitäten.
- Zentrales Informationsmedium auch für Events, Sperrungen und Baustellen (insbesondere für häufig betroffene Stellplätze wie Unter den Linden).
- Wirkung besonders effektiv bei Implementation von Parksensoren (siehe Maßnahme 3).

Kosten und Finanzierung:

Kosten für Entwicklung und Betrieb der App-Anwendung und Marketing. Gegebenenfalls förderfähig.

Maßnahme 3: Räumliche Kennzeichnung von Reisebusstellplätzen und Ausstattung mit Parksensoren

Problemstellung:

Reisebusstellplätze sind häufig nicht eindeutig gekennzeichnet, was zu Unsicherheiten bei der Nutzung und zu ineffizienter Flächenbelegung führt. Touristinnen und Touristen erkennen Haltepunkte nicht als solche, Busfahrende

finden Stellplätze nur mit Ortskenntnis oder veralteten Informationsmaterialien. Zudem braucht es für die verbindliche Nutzung eines digitalen Buchungssystems auch einen Kontrollmechanismus über die tatsächliche Belegung der Stellplätze.

Zielsetzung:

Verbesserung der Auffindbarkeit und Nutzbarkeit von Reisebusstellplätzen durch klare räumliche Kennzeichnung sowie Einführung digitaler Parksensoren zur Echtzeiterfassung der Belegung und zur Unterstützung einer datenbasierten



Abb. 48 Hop-On-Hop-Off-Bus an der Museumsinsel

Quelle: Büro Happold

Verkehrsplanung und Steuerung der Reisebusverkehre.

Notwendige Schritte / Komponenten:

1. Einheitliche Beschilderung von wichtigen und langfristig gesicherten Reisebusstellplätzen nach einem stadtweiten Designstandard. Gegebenenfalls Ausstattung mit Haltestellenmöblierung wie Infotafeln, Bodenmarkierungen oder Sitzmöglichkeiten. Sicherstellung einer barrierefreien Zugänglichkeit der Busstellplätze.¹
2. Installation von Parksensoren zur Erfassung der Echtzeit-Belegung. Die Sensoren erkennen, ob ein Stellplatz belegt ist, und übermitteln diese Information an die App-Anwendung und die Datenschnittstelle (siehe Maßnahme 2). Dabei können positive Erfahrungen aus der Umsetzung der E-Informationsplattform Berlin herangezogen werden.
3. Pilotierung einer voll ausgestatteten Parkzone, zum Beispiel auch mit Infosteile vor Ort. Es wird auf Anbieter wie „codingthecurbs“ oder Forschungsprojekte wie die „SmaLa“ der Hansestadt Hamburg verwiesen.
4. Fortlaufendes Monitoring und Ahndung von Verstößen durch ein digitales

Kontrollsystem für die gebuchten Zeitfenster oder regelmäßige Vor-Ort-Kontrollen durch Ordnungsämter. Bestenfalls sensorbasierte Identifikation der Fahrzeuge (RFID, Kennzeichenerfassung) zur Prüfung der Buchungsdaten.

Zu erwartende Wirkung:

- Erhöhung der Sichtbarkeit und Nutzbarkeit von Reisebusstellplätzen.
- Reduktion von Suchverkehren und Leerfahrten durch Echtzeitinformationen.
- Bereitstellung belastbarer Daten zur Auslastung für zukünftige Entscheidungen.

Kosten und Finanzierung:

Kosten für die Aufwertung von Haltestellen und Installation von Parksensoren; gegebenenfalls förderfähig.

Maßnahme 4: Etablierung der Bewirtschaftung von Reisebusstellplätzen

Problemstellung:

Reisebusstellplätze in zentralen Lagen sind stark nachgefragt, jedoch bislang nicht systematisch bewirtschaftet. Gespräche mit Busunternehmen im Rahmen der Reisebusstudie zeigen eine grundsätzliche Zahlungsbereitschaft für gut ausgestattete

¹ Die freien Sichtbeziehungen zu bedeutenden Gebäuden dürfen durch die Beschilderung nicht beeinträchtigt werden.

Schwerpunkthemen | Reisebusse

und planbare Infrastruktur. Gleichzeitig fehlt ein verbindliches Preismodell sowie ein digitales Kontrollsystem zur Durchsetzung von Nutzungsregeln und zur Vermeidung von Vorratsbuchungen.

Zielsetzung:

Einführung eines nutzerfreundlichen und wirtschaftlich tragfähigen Bewirtschaftungssystems für Reisebusstellplätze in Berlin zur Sicherstellung einer effizienten Nutzung, Finanzierung hochwertiger Infrastruktur und Reduktion von Fehlbelegungen.

Notwendige Schritte / Komponenten:

1. Einführung eines (gestaffelten) Preismodells abhängig von Stellplatztyp und Buchungsdauer.
2. Integration einer digitalen Buchungs- und Zahlungsabwicklung in der App (siehe Maßnahme 2); Möglichkeit von Stornierungen und Rückerstattungen. Für die Nutzung ohne App ggf. Ein- und Auschecken über QR-Code an Stele an der Bushaltestelle.

Zu erwartende Wirkung:

- Reduktion von Vorratsbuchungen und Fehlbelegungen durch verbindliche Buchungssysteme.
- Finanzierung der Infrastruktur und der App durch nutzerbasierte Einnahmen.



Abb. 49 Reisebusse am Checkpoint Charlie

Quelle: Buro Happold

- potenziell Reduzierung von unnötigen Parkvorgängen durch „finanzielle Barriere“.
- gegebenenfalls Möglichkeit eines automatisierten Malus für längere Standzeiten.

Kosten und Finanzierung:

Erweiterung der App (siehe Maßnahme 2) um Buchungssystem.

Maßnahme 5: Etablierung und Umsetzung von Sightseeing-Haltestellen

Problemstellung:

Die genehmigten Haltestellenstandorte für Sightseeing-Busse sind im Straßenraum bislang nicht umgesetzt. Baustellen, Verkehrseinschränkungen oder andere

Maßnahmen erfordern zudem Änderungen der Routen, entlang derer gar keine Haltestellen vorhanden sind. Oftmals müssen Sightseeing-Busse notgedrungen regelwidrig in zweiter Reihe oder an BVG-Haltestellen parken beziehungsweise versuchen, an den nicht beschilderten Haltestellenstandorten auf sich aufmerksam zu machen.

Zielsetzung:

Aufbereitung und Abstimmung der vorhandenen Informationen zu Sightseeing-Haltestellen und den sich daraus ergebenden Verkehrsführungen, Sichtbarmachung der Haltestellen durch Schilder und weitere Informationen (Linien, Fahrpläne), behördenübergreifende Zusammenarbeit hinsichtlich der Genehmigung zur Anordnung der Haltestellen sowie ordnungsrechtliche

Maßnahmen bei regelwidriger Benutzung der Haltestellen.

Notwendige Schritte / Komponenten:

1. Kommunikation der offiziellen genehmigten Haltestellenstandorte für Sightseeing-Busse.
2. Erstellung eines einheitlichen Designs für die Haltestellen zur besseren Sichtbarkeit und Informationsgewinnung hinsichtlich Linien und Abfahrtszeiten.
3. Ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Einhaltung der getroffenen Verkehrsregelungen.

Zu erwartende Wirkung:

- bessere Verständlichkeit und Auffindbarkeit der Sightseeing-Haltestellen für Touristinnen und Touristen.
- Reduktion von Fehlnutzungen und klare Konzeption für Sightseeing-Anbieter.
- Abschwächung von Konflikten, die aus der Fehlnutzung resultieren.

Weitere Maßnahmen:

- Ausstattung der Reisebusstellplätze mit Ladeinfrastruktur.
- Verlegung von Reisebusstellplätzen (siehe Tabelle im Anhang „Reisebusstellplätze“).
- dezentrale (Langzeit-)Reisebusstellplätze.

GEWERBETREIBENDE

9.2

Schwerpunkthemen | Gewerbetreibende

Situation Gewerbetreibende

Gewerbetreibende in der Berliner Mitte spielen eine zentrale Rolle für die Attraktivität und Belebung der Straßen sowie des öffentlichen Raums. Die hohe Dichte an Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsbetrieben, insbesondere am Hackeschen Markt/Weinmeisterstr., am Alexanderplatz, an der Torstraße und der Friedrichstraße, sorgt für eine lebendige Nutzungsmischung, zieht täglich zahlreiche Kundinnen und Kunden an und ist ein wesentlicher Faktor für die wirtschaftliche Stabilität der Berliner Mitte. Gleichzeitig stellt die verkehrliche Erreichbarkeit dieser Betriebe eine Herausforderung dar: Der verfügbare Straßenraum ist begrenzt, Liefer- und Ladeflächen sind stark nachgefragt und konkurrierende Nutzungsansprüche tragen zur Verschärfung der Situation bei.

Derzeit existiert kein umfassendes Konzept für die Organisation des Lieferverkehrs und der gewerblichen Erreichbarkeit in der Berliner Innenstadt. Die letzte systematische Erhebung zu Ladeflächen und deren Auslastung liegt mehrere Jahre zurück. Digitale Lösungen zur Buchung oder Steuerung von Lieferzeitfenstern sind bislang nicht etabliert.

Die aktuellen Anforderungen der Gewerbetreibenden orientieren sich an ihren bestehenden Prozessen. Gastronomiebetriebe haben ihre Abläufe häufig so gestaltet, dass sie

auf regelmäßige Anlieferungen in kurzen Zeitfenstern angewiesen sind. Einzelhandelsgeschäfte benötigen dagegen flexible Lösungen für Warenlieferungen und Abholungen, während Dienstleistungsanbieter kurzfristige Zugänglichkeit bevorzugen. Diese Vielfalt macht eine differenzierte Betrachtung der Verkehrsströme und Stellflächen notwendig. Grundsätzlich besteht jedoch die Bereitschaft zur Anpassung, sofern neue Rahmenbedingungen klar definiert und transparent kommuniziert werden.

Die folgenden Maßnahmen nutzen die Friedrichstraße als Ausgangsbasis für die Entwicklung und Erprobung von Konzepten. Die vorgeschlagenen Ansätze sind jedoch so gestaltet, dass sie auch auf andere Bereiche der Berliner Innenstadt übertragbar sind.

Auf den nächsten Seiten werden:

1. die Ergebnisse der Beteiligung der Gewerbetreibenden zusammengefasst.
2. Maßnahmen für die Weiterentwicklung der Mobilität für Gewerbetreibende vorgestellt.

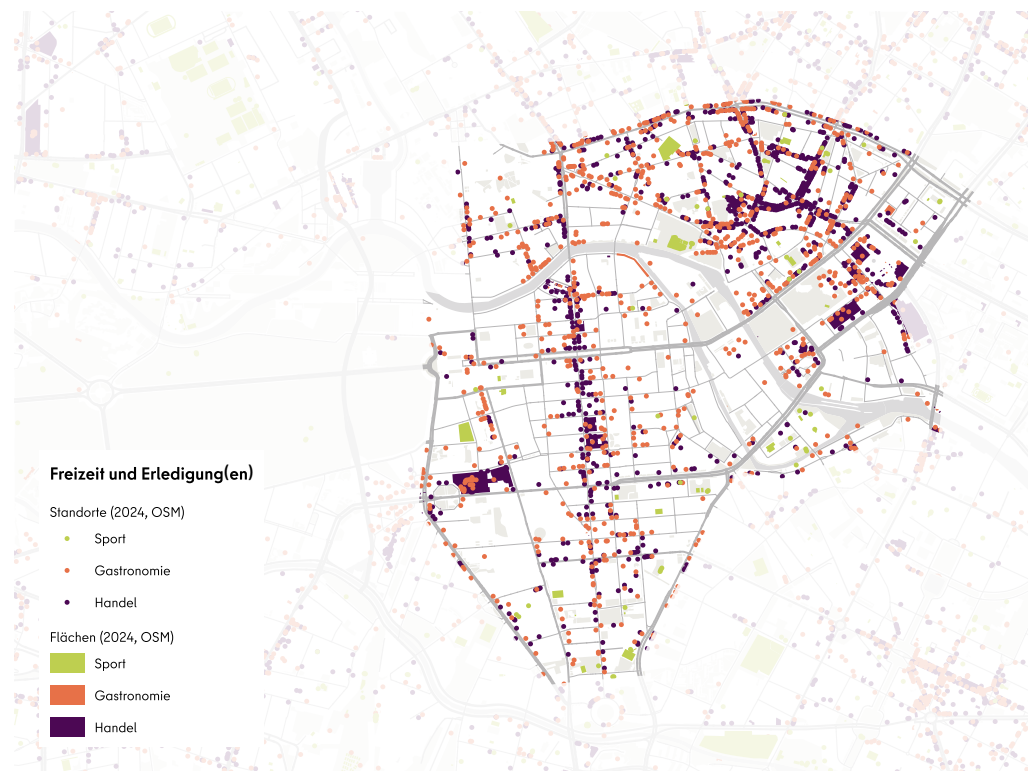


Abb. 50 POI Freizeit und Erledigungen

Quelle: Büro Happold

Schwerpunkthemen | Gewerbetreibende

Beteiligung Gewerbetreibende

Am Donnerstag, dem 23. Januar 2025, fand in der FORUM Factory ein Informationsmarkt zum Thema Verkehrsnetze in der Friedrichstadt statt. Eingeladen waren Gewerbetreibende, Gastronomiebetreibende und Anrainer, um ihre Perspektiven und Erfahrungen zur Mobilität sowie Aufenthaltsqualität im Gebiet zwischen Brandenburger Tor und Alexanderplatz einzubringen. Ziel der Veranstaltung war es, gemeinsam mit den Teilnehmenden innovative Ideen für ein neues Verkehrskonzept zu entwickeln, welches die vielfältigen Anforderungen von Wohnen, Gewerbe, Tourismus und öffentlichem Raum berücksichtigt.

Im Folgenden werden die Ergebnisse und das Feedback der Anwesenden zusammengefasst. Die genannten Inhalte beruhen auf subjektiven Einschätzungen und Angaben der Teilnehmenden. Eine unabhängige Prüfung der Aussagen hat nicht stattgefunden, weshalb kein Anspruch auf Vollständigkeit oder objektive Validität besteht.

Verkehrsführung und Pkw-Verkehr

Die Friedrichstraße Ecke Behrenstraße wurde als stark überlastet beschrieben. In diesem Zusammenhang wurde eine Ampelregelung dringend gefordert.

Umfahrungstaktiken führen zu einer Verlagerung des Verkehrs in kleinere Nebenstraßen, was die Belastung für Anwohnende erhöht. Tempo 30 in der Friedrichstraße und Behrenstraße wurde als notwendige Maßnahme gesehen. Die Sperrung der Straße des 17. Juni für Demonstrationen wurde kritisch betrachtet, da sie den Verkehrsfluss erheblich stört.

Öffentlicher Personennahverkehr und alternative Mobilitätsangebote

Die Platzierung von Jelbi-Stationen, wie etwa in der Charlottenstraße, wurde kritisiert, da sie ohne Abstimmung mit Anrainern erfolgte und teilweise behindernd wirkte. Eine bessere Koordination der BVG mit den bei Bauvorhaben direkt Betroffenen wurde gefordert.

Radverkehr

Die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen wurde kritisch gesehen, insbesondere im Hinblick auf den Lieferverkehr, der laut Stimmen der Gewerbetreibenden Priorität haben müsse. Die Friedrichstraße als Verkehrsversuch wurde negativ bewertet.

Fußverkehr

Verbesserungspotenziale bestehen bei der Wegeleitung für Touristinnen und Touristen und der Gestaltung von Querungen, insbesondere rund um den Gendarmenmarkt und die Leipziger Straße/Markgrafenstraße. Gehwegvorstreckungen und kürzere Wege

zu Gehwegen könnten die Sicherheit erhöhen.

Lieferverkehr

Die hohe Gastronomiedichte führt zu intensivem Lieferaufkommen, das durch fehlende Lieferflächen und mangelnde Kontrolle erschwert wird. Lastkraftwagen stehen oft mitten auf der Straße, beschädigen Infrastruktur und stören Anwohnende durch frühe Anlieferzeiten. Die Konflikte zwischen erweiterten Gastronomieflächen und Lieferverkehr nehmen zu. Verbesserungsvorschläge umfassen klarere Beschilderung, besser erkennbare Lieferflächen und unterirdische Anlieferungsmöglichkeiten. Die Botschaften auf Verkehrsschildern sind oft zu zahlreich und verwirrend.

Ruhender Verkehr

Die Parksituation wird als unzureichend empfunden. Es fehlt den Anwesenden an Parkraum für Mitarbeitende und die Gestaltung der Charlottenstraße als Fahrradstraße wird von Ihnen als hinderlich für die Erreichbarkeit von Gewerbe wahrgenommen. Ein Parkleitsystem, effizientere Nutzung von Parkhäusern und E-Ladesäulen sowie die Bündelung von Sharingangeboten wurden vorgeschlagen. Rund um den Gendarmenmarkt fehlen Fahrradabstellmöglichkeiten, insbesondere bei Musikschule und Konzerthaus. Positivbeispiele für platzsparendes

Fahrradparken sollten weiterverfolgt werden.

Kommunikation und Baustellenmanagement

Die Kommunikation mit dem Bauamt wurde als unzureichend beschrieben. Anträge für Sondernutzungsflächen werden nur langsam bearbeitet, Rückzahlungen bleiben aus, so laut Veranstaltungsteilnehmenden. Eine bessere Koordinierung und Konsolidierung von Baustellen sowie die Einhaltung von Fristen wurden gefordert, um Einschränkungen für das Gewerbe zu minimieren.

Aufenthaltsqualität und öffentlicher Raum

Der **Gendarmenmarkt** wird heute nur noch begrenzt als attraktiv wahrgenommen – der Umbau und die mangelnde Pflege führen zu einem Rückgang von Touristinnen und Touristen. Die überfüllten Mülleimer und eine Möwenkolonie verschärfen das Problem. Es besteht der Wunsch nach regelmäßiger Pflege, Begrünung und einem einheitlichen Beleuchtungskonzept. Die Einrichtung eines Superblocks könnte zur Beruhigung beitragen, wobei eine schöne Gestaltung,

Schwerpunkthemen | Gewerbetreibende

wie in der Steinmetzstraße in Schöneberg, als Vorbild dienen kann.

Die **Leipziger Straße** leidet unter Hitze, Lärm und mangelnder Aufenthaltsqualität. Die Nordseite ist besonders betroffen. Die Forderung nach Lärmblitzern wurde laut, da Tempo 30 nicht eingehalten wird. Die Unterführung ist nicht barrierefrei, Bushaltestellen sind ungünstig angeordnet und die Beleuchtung ist unzureichend. Eine Reduzierung der Fahrspuren könnte den Stadtraum aufwerten. Die Interessengemeinschaft Leipziger Straße hat ein Konzept („Leipziger Park“) entwickelt.

In der **Friedrichstraße** wurde gefordert, das Parken zu verhindern und Tempo 30 einzuführen, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Die Flaniermeile Friedrichstraße wurde von Gewerbetreibenden als gescheitert bewertet – das Projekt sei ad hoc durchgesetzt worden und habe negative Auswirkungen gehabt.

Für den Bereich **Unter den Linden** wurden Vorschläge zur besseren Nutzung des Mittelstreifens eingebracht – etwa durch Sitzmöglichkeiten, größere oder unterirdische Mülleimer und Pop-up-Stores. Auch eine Beteiligung von Eigentümerinnen und Eigentümern sowie lokalen Akteuren an der Gestaltung, etwa durch Beleuchtung zu Weihnachten, wurde angeregt.



Abb. 51 Diskussion an den Themenplakaten

Quelle: Büro Happold

Fazit

Die Veranstaltung hat deutlich gemacht, dass die Friedrichstadt vor komplexen Herausforderungen steht. Eine bessere Abstimmung zwischen Stadtplanung, Mobilitätsanbietern, Gewerbe und Anwohnenden ist essenziell. Aufenthaltsqualität, Verkehrsführung und

Mobilitätsangebote müssen stärker an den Bedürfnissen der Menschen ausgerichtet werden, durch mehr Grün, sauberen öffentlichen Raum, barrierefreier Infrastruktur und einer funktionierenden Logistik für Gewerbe und Lieferdienste.

Schwerpunkthemen | Gewerbetreibende



Abb. 52 Transformation Friedrichstraße: ein zukunftsweisendes Konzept zur Revitalisierung der Berliner Traditionsstraße

Quelle: Nöfer/Astigmatic

Maßnahmen zur Aufwertung der Zentrumbereichskerne, am Beispiel der Friedrichstraße/Gendarmenmarkt

Problemstellung:

Die Friedrichstraße in der Berliner Mitte ist ein Hauptanlaufpunkt für Einwohnende und Besuchende. Die hohe Dichte von Gewerbeansiedlungen unterstreicht die Bedeutung der Friedrichstraße und der unmittelbaren Umgebung für das Gewerbe.

Im Flächennutzungsplan ist die Friedrichstraße neben dem Alexanderplatz und Teilen der Leipziger Straße in der Berliner Mitte als gemischte Baufläche mit Einzelhandelskonzentration langfristig festgesetzt. Gemäß StEP-Zentren 2030 sind die Friedrichstraße, der Alexanderplatz und der ans Projektgebiet Berliner Mitte angrenzende Potsdamer Platz Zentrumbereichskerne. Hier sind rund 47 Prozent der Betriebe und 45 Prozent der Verkaufsflächen des gesamten Bezirks Mitte verortet. Es handelt sich dabei zu großen Teilen um standardisierten und hochwertigen Einzelhandel für eine breite Zielgruppe. Allerdings sind die Einzelhandelsstandorte durch Konkurrenz zueinander, den Onlinehandel und weitere Faktoren von Leerstand bedroht (Fortanschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes für den Bezirk Mitte, 03/2021, Stadt+Handel).

Das fortgeschriebene Konzept definiert Handlungserfordernisse für die schmalen Gehwege und stellt eine fehlende

Schwerpunkthemen | Gewerbetreibende

Aufenthaltsqualität sowie teilweise fehlende Orientierungsmöglichkeiten zu bedeutenden Handelseinrichtungen fest. Es wird die Implementierung von Stadtgrün und Verweilmöglichkeiten empfohlen. Städtebaulich ist die Friedrichstraße durch einen breiten Straßenraum und Intensität des Motorisierten Individualverkehrs mit Trennwirkung gekennzeichnet. Laut StEP-Zentren 2030 sollen Zentrumsbereichskerne eine zentrale Lage im Hauptstraßennetz aufweisen.

Der Verkehrsversuch „Autofreie Friedrichstraße“ mit der Umwandlung in eine temporäre Fußgängerzone war ein zentraler Punkt der politischen und öffentlichen Diskussion. Das Ziel war es, eine Flaniermeile zu schaffen, die die Aufenthaltsqualität erhöht und den öffentlichen Raum neu denkt. Doch die Maßnahme stieß auf gemischte Reaktionen und wurde eingestellt. Die Auswertung der Versuchsergebnisse und Beteiligung zeigt, dass Handlungsbedarf besteht, die Maßnahmen im Zuge des Verkehrsversuchs jedoch nicht als zielführend angesehen wurden.

Die Ergebnisse der Beteiligung von Gewerbetreibenden im Zuge des Verkehrlichen Innenstadtkonzepts zeigen grundsätzlich ähnliche Handlungserfordernisse in den Bereichen Aufenthaltsqualität, Begrünung, Umgestaltung des Straßenraums und Regelungen für den ruhenden Verkehr auf.

Zielsetzung:

Die Maßnahme verfolgt das Ziel, die Friedrichstraße als zentralen Zentrumsbereichskern nachhaltig aufzuwerten und ihre Funktion als attraktiver Handels- und Aufenthaltsort zu sichern. Durch eine städtebauliche und verkehrliche Neugestaltung sollen die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert, die Orientierung für Besuchende erleichtert und die Verbindung zwischen den touristischen Anziehungspunkten gestärkt werden. Gleichzeitig wird angestrebt, den öffentlichen Raum so zu gestalten, dass er den hohen Ansprüchen des dort ansässigen Gewerbes entspricht und eine Balance zwischen Erreichbarkeit, Flanierqualität und urbanem Grün schafft.

Notwendige Schritte / Komponenten:

1. Verlagerung des ruhenden Verkehrs von der Straße in die bestehenden Parkhäuser.
2. Integration der Parkhäuser in ein Parkleitsystem in Absprache mit den Betreibern.
3. Verbreiterung der Gehwege, Schaffung von Platz für Sondernutzungsflächen und Begrünung vor den Geschäften durch frei werdenden Raum vom ruhenden Verkehr.
4. der nördliche Teil der Friedrichstraße als ein Schwerpunkt für den Kraftfahrzeugverkehr im Netz, Nutzung der



Abb. 53 Smarte Ladezone in Hamburg mit dynamischer Beschilderung

Quelle: Frorider, qimby.net

Schwerpunkthemen | Gewerbetreibende



Abb. 54 E-Lastenrad im Einsatz in Hamburg

Quelle: Frorider, qimby.net

- Fahrbahn für Zweirichtungsverkehr im Mischverkehr für Radfahrende und Kraftfahrzeuge begrenzt auf 30 Kilometer pro Stunde (siehe Schwerpunktnetze), Friedrichstraße mit breiten Gehwegen und Aufenthaltsbereichen als Schwerpunkt für den Fußverkehr für die Verbindung zwischen wichtigen touristischen Anziehungspunkten (Unter den Linden, Gendarmenmarkt, Potsdamer Platz, Alexanderplatz) und entsprechende Wegeführung, Orientierung und barrierefreie Ausgestaltung (siehe Schwerpunktnetze).
5. Schwerpunkt Fahrradverkehr parallel in der Charlottenstraße als Nord-Süd-Achse (siehe Schwerpunktnetze).
 6. Verkehrsberuhigung im Bereich Checkpoint Charlie (siehe Schwerpunktnetze).
 7. städtebaulich hochwertiges Erscheinungsbild des Straßenraums passend zum hochwertigen Gewerbe in Übereinstimmung mit den gestalterischen Vorgaben für die Friedrichstadt.
 8. Ausstattung der Nebenstraßen der Friedrichstraße mit multifunktionalen Flächen für Lieferräder und Laden.
 9. Belebung des öffentlichen Raums mit temporären Aktionen und Events, gemeinsam mit den Gewerbetreibenden.
 10. Sensibilisierung der Gewerbetreibenden für den Einsatz emissionsfreier Lieferlösungen wie elektrische Lastenräder.
 11. Förderung und Unterstützung der Zusammenarbeit und Institutionalisierung der Gewerbetreibenden für belebende Maßnahmen (zum Beispiel Weihnachtsbeleuchtung).
- Zu erwartende Wirkung:
- Die Umsetzung führt zu einer spürbaren Belebung des öffentlichen Raums und stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des Einzelhandels. Breitere Gehwege, Begrünung und multifunktionale Flächen schaffen ein Umfeld, das zum Verweilen einlädt und die Attraktivität für Kundschaft sowie Touristinnen und Touristen erhöht. Die verbesserte Verkehrsführung und Integration von Parkhäusern sorgt für eine effizientere Nutzung des Straßenraums, während temporäre Aktionen sowie Veranstaltungen zusätzliche Impulse für Frequenz und Umsatz geben. Insgesamt wird die Friedrichstraße als lebendige Flaniermeile wahrgenommen, die den Charakter der Berliner Mitte unterstreicht und langfristig zur Stabilisierung des Gewerbes beiträgt.

10 SCHWERPUNKTORTE

Schwerpunktorte

Die Auswahl der Schwerpunktorte erfolgte in enger Abstimmung mit der SenMVKU und basierte auf den identifizierten Bedarfen, den räumlichen Möglichkeiten sowie den Ergebnissen der SWOT-Analyse.

Die Auswahl fiel auf die Schwerpunktorte Checkpoint Charlie, Spreeufer und Spittelmarkt. Sie repräsentieren Beispielräume verschiedener Stadttypologien: Stadtplatz, Verkehrsknoten und Freiraum, und bieten somit übertragbare Ansätze für andere Bereiche der Berliner Mitte.

Workshop zu den Schwerpunktorten

Am 8. Juli 2025 fand ein verwaltungsinterner Workshop im World-Café-Format statt, der sich mit diesen drei Schwerpunktorten befasste. An den Thementischen wurden Hinweise und Vorschläge zur Identifizierung von Handlungsbedarfen sowie zur weiteren Ausarbeitung von Maßnahmen gesammelt.

Für den Checkpoint Charlie wurde ein Konzept zur Schaffung eines zusammenhängenden, grünen und attraktiven Stadtplatzes mit hoher Aufenthaltsqualität und klarer historischer Bezugnahme erarbeitet. Reisebusse und ruhender Verkehr sollen aus dem Kerngebiet verlagert und der Straßenraum durch Verkehrsberuhigung und niveaugleiche Gestaltung neu geordnet werden. Der Fokus lag auf Fußgängerfreundlichkeit und einer besseren Vernetzung touristischer Orte.

Zu den nördlichen Spreeufern standen die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit entlang des Spreeufers sowie die Entflechtung von Reisebus-, Rad- und Fußverkehr im Mittelpunkt. Es sollen klare Wegeführungen, grüne Uferbereiche und attraktive Aufenthaltsorte geschaffen werden. Auch die Ebertbrücke und die angrenzenden Straßenräume sollen gestalterisch und verkehrlich neu konzipiert werden.

Am Spittelmarkt war der Fokus eine verkehrliche Neuordnung und gestalterische Aufwertung des Bereichs. Klimaresilienz, Entsiegelung und sichere Querungen für Fuß- und Radverkehr waren zentrale Aspekte der Planung.

Bearbeitung

Aufbauend auf den Ergebnissen des Workshops und einer vertiefenden Analyse der drei Orte wird eine detaillierte Ausgangslage erstellt. Auf dieser Grundlage entsteht ein beispielhaftes Maßnahmenkonzept, das die identifizierten Handlungsbedarfe unter Anwendung der aus den Leitlinien entwickelten Maßnahmen konkretisiert und priorisiert.



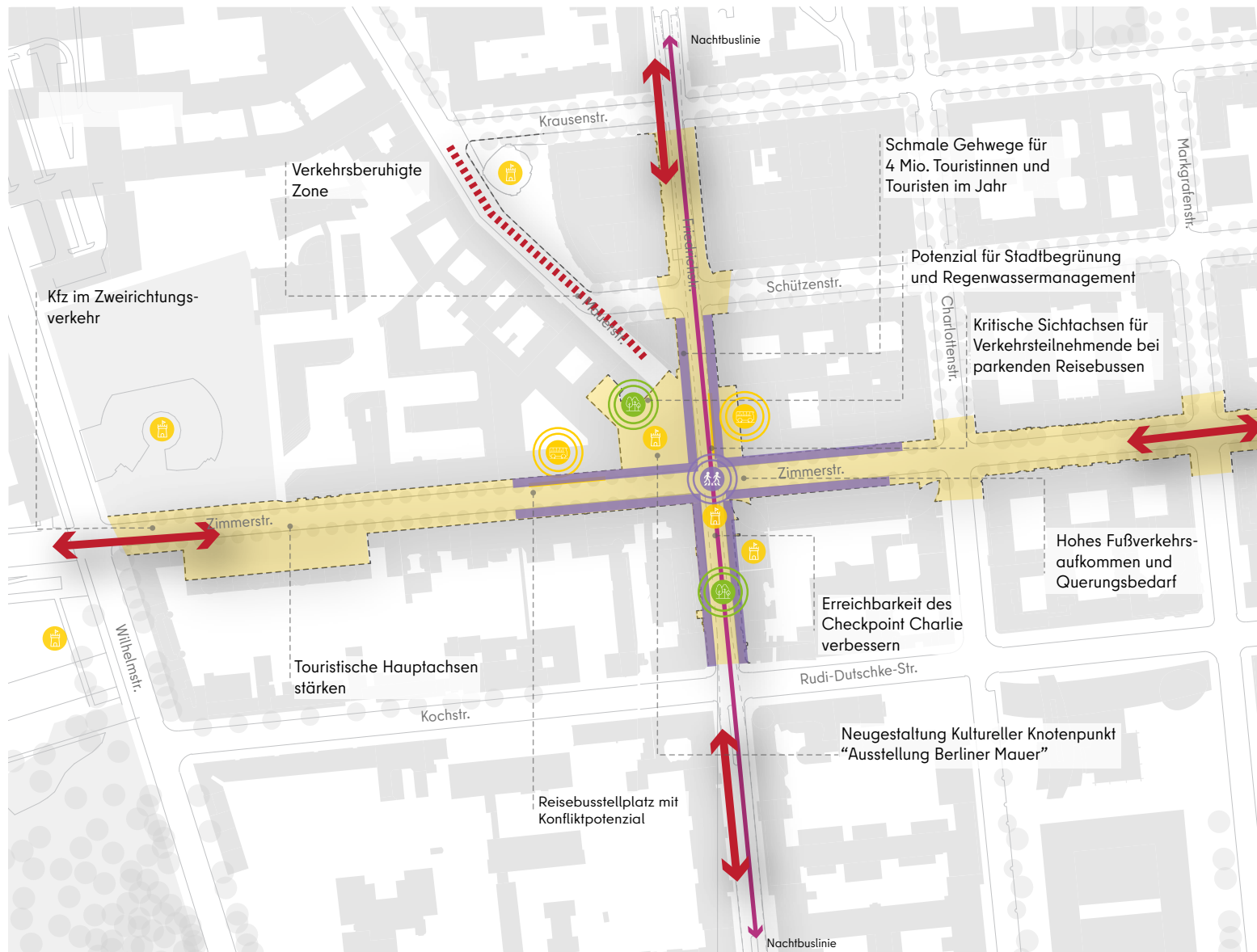
Abb. 55 Diskussion über die Spreeufer

Quelle: Hier Mittenlang

CHECKPOINT CHARLIE

10.1

Schwerpunktorte | Checkpoint Charlie



Ausgangslage Checkpoint Charlie

-  Touristische Hauptachsen stärken
-  Verbreiterung Gehwege
-  Kfz-Verkehr
-  Verkehrsberuhigte Zone
-  Nachtbuslinie
-  Fußgänger Querungsbedarf
-  Kurzparkzone für Reisebusse
-  Sehenswürdigkeit
-  Potential Begrünung

Abb. 56 Ausgangslage Checkpoint Charlie

Quelle: Büro Happold

Schwerpunktorte | Checkpoint Charlie

Ausgangslage

Der Checkpoint Charlie ist einer der bekanntesten Orte Berlins und zieht jährlich rund vier Millionen Besuchende an. Die aktuelle Gestaltung wird dieser Bedeutung nicht gerecht: Die Kreuzung ist insbesondere durch parkende Reise- und Hop-on-Hop-off-Busse unübersichtlich und bietet wenig hochwertigen Raum für Aufenthalt, Erinnerung und städtebauliche Qualität. Als Schnittstelle zwischen Friedrichstraße und Zimmerstraße steht der Ort exemplarisch für die Herausforderung, touristische Anziehungspunkte als lebenswerte Stadtplätze zu gestalten.

Maßnahmen

Die Maßnahmen rund um den Checkpoint Charlie verfolgen das Ziel, den Ort als attraktiven, historischen und urbanen Platz neu zu gestalten. Die konkrete Ausgestaltung des Bereichs soll in einem städtebaulichen Wettbewerb erfolgen. Die Zimmerstraße wird zur Fahrradstraße umgestaltet und der Seitenstreifen statt für das Parken von Kraftfahrzeugen als Multifunktionsstreifen mit Grün, Sharingangeboten, Parken für Menschen mit Behinderung, Lieferflächen und Radabstellanlagen neu kodiert, um höhere Nutzungsqualitäten an den Straßenrändern zu schaffen.

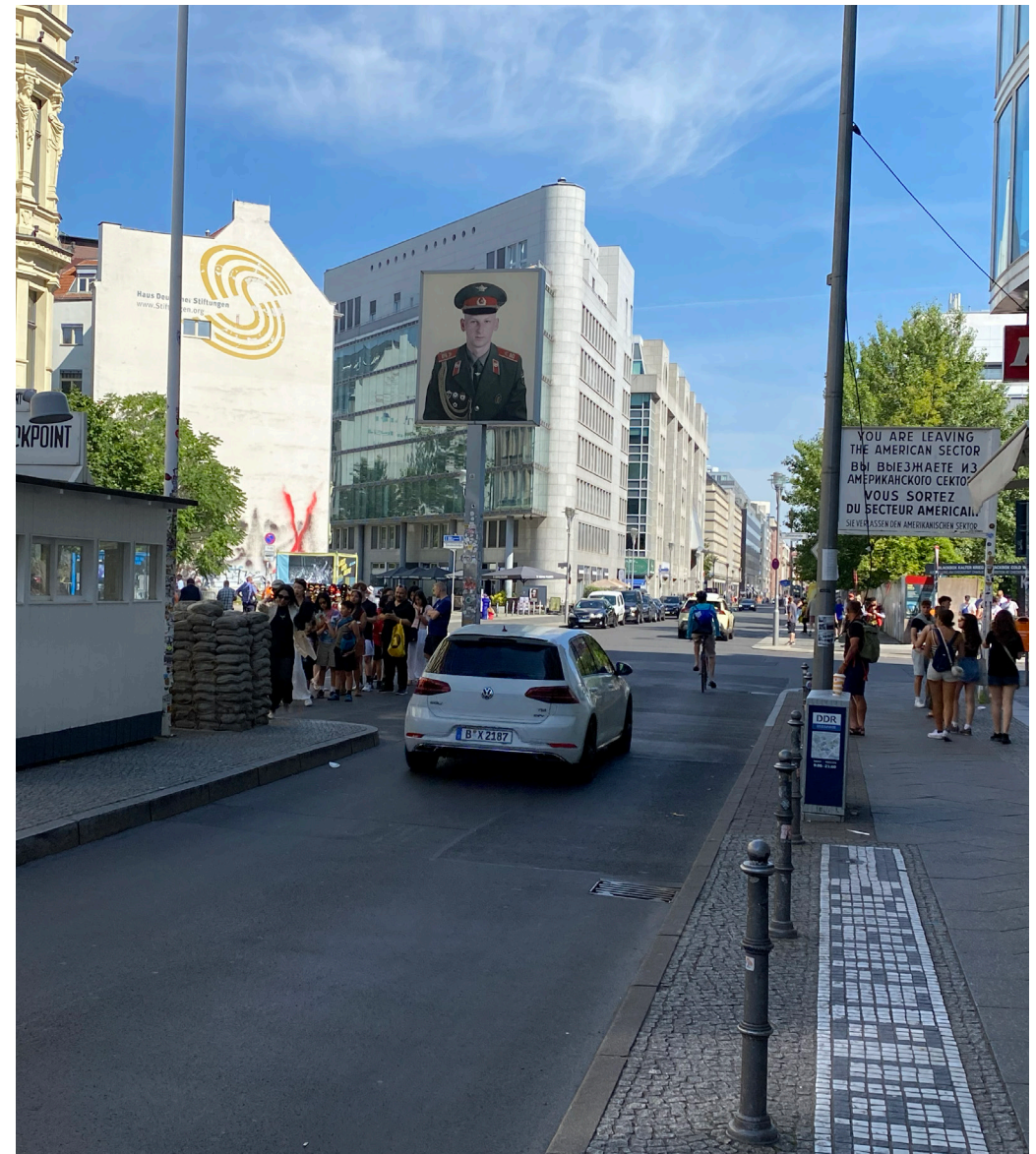
Die Friedrichstraße wird zwischen Schützenstraße und Rudi-Dutschke-Straße

als verkehrsberuhigter Bereich mit angepasstem Belag umgestaltet. Der Übergang wird durch Beschilderung und einen veränderten Bodenbelag deutlich. In dem verkehrsberuhigten Bereich dürfen die Fahrzeuge maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Zufußgehende haben grundsätzlich Vorrang vor Fahrzeugen und die Fahrzeugführenden müssen entsprechend Rücksicht nehmen. Das Parken ist nur auf ausgewiesenen Flächen gestattet. Die Mittelinseln können zudem erweitert werden, um bessere Aufenthalts- und Fotomöglichkeiten zu schaffen.

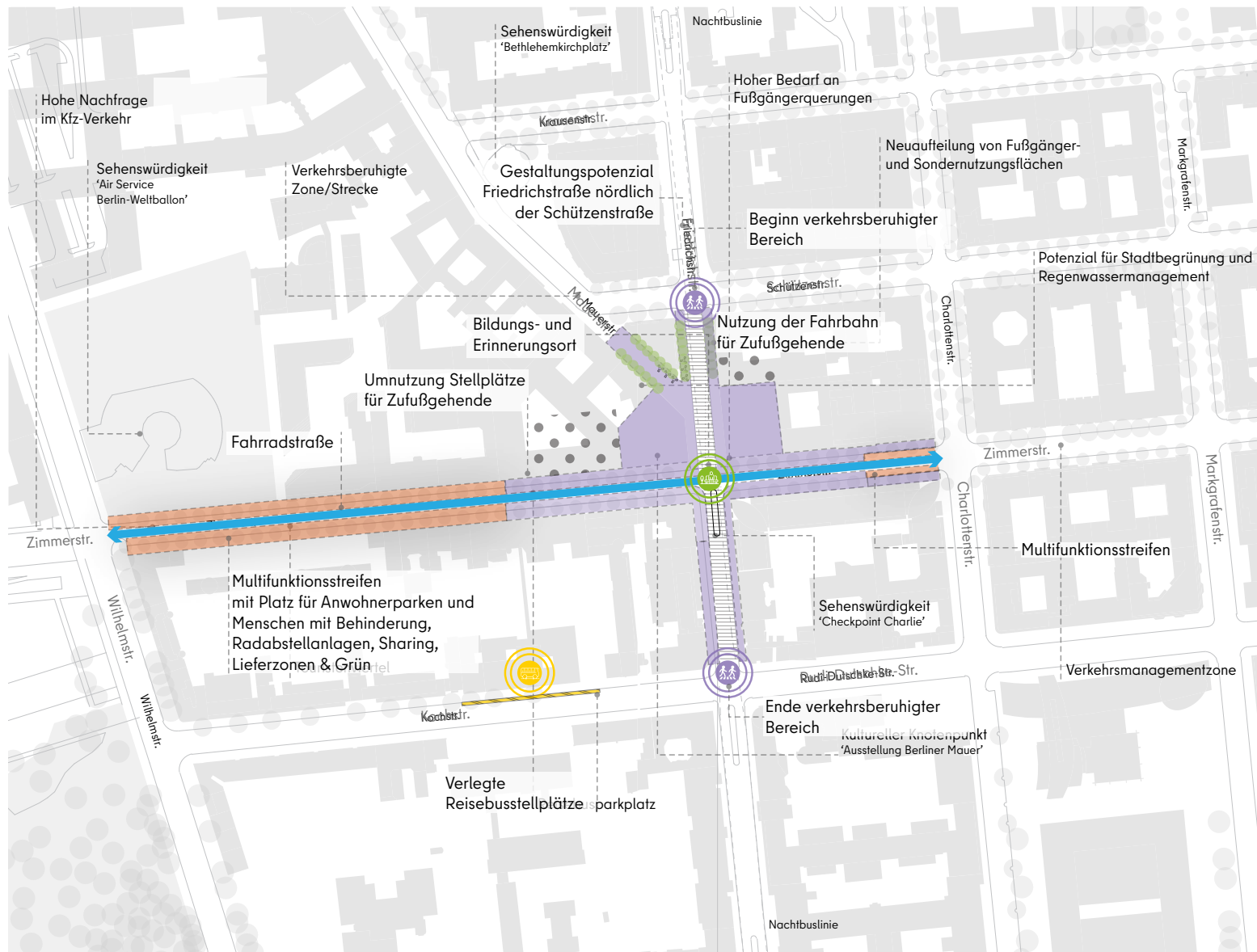
Der zentrale Platz soll als Bildungs- und Erinnerungsort neu gedacht werden, mit mehr Raum für Zufußgehende, Gastronomie und Grün. Die Reisebusparkplätze werden verlagert, um den Ort als lebendigen Stadtplatz erlebbar zu machen.

Abb. 57 Checkpoint Charlie

Quelle: Büro Happold



Schwerpunktorte | Checkpoint Charlie



Maßnahmen Checkpoint Charlie










-  Anpassung Städtebau
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Aufwertung für Fußgänger*innen
-  Mischungsprinzip, Fahrbahn in höhengleicher Ausbildung, angepasster Fahrbahnbelag
-  Neue Multifunktionsstreifen
-  Fahrradstraße
-  Grünflächen
-  Bildungs- und Erinnerungsort
-  Kurzparkzone für Reisebusse

Abb. 58 Maßnahmenkonzept Checkpoint Charlie

Quelle: Büro Happold

Schwerpunktorte | Checkpoint Charlie

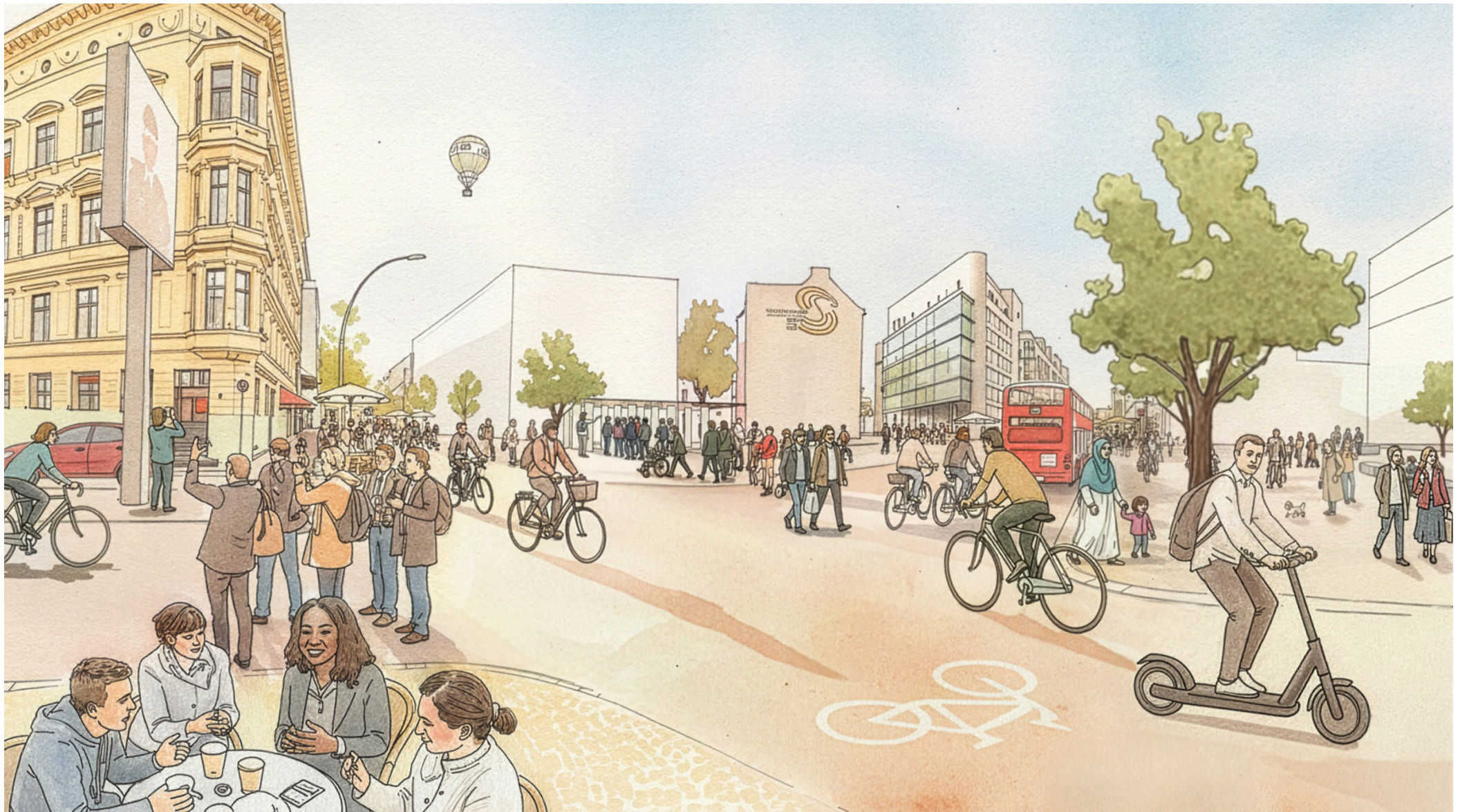


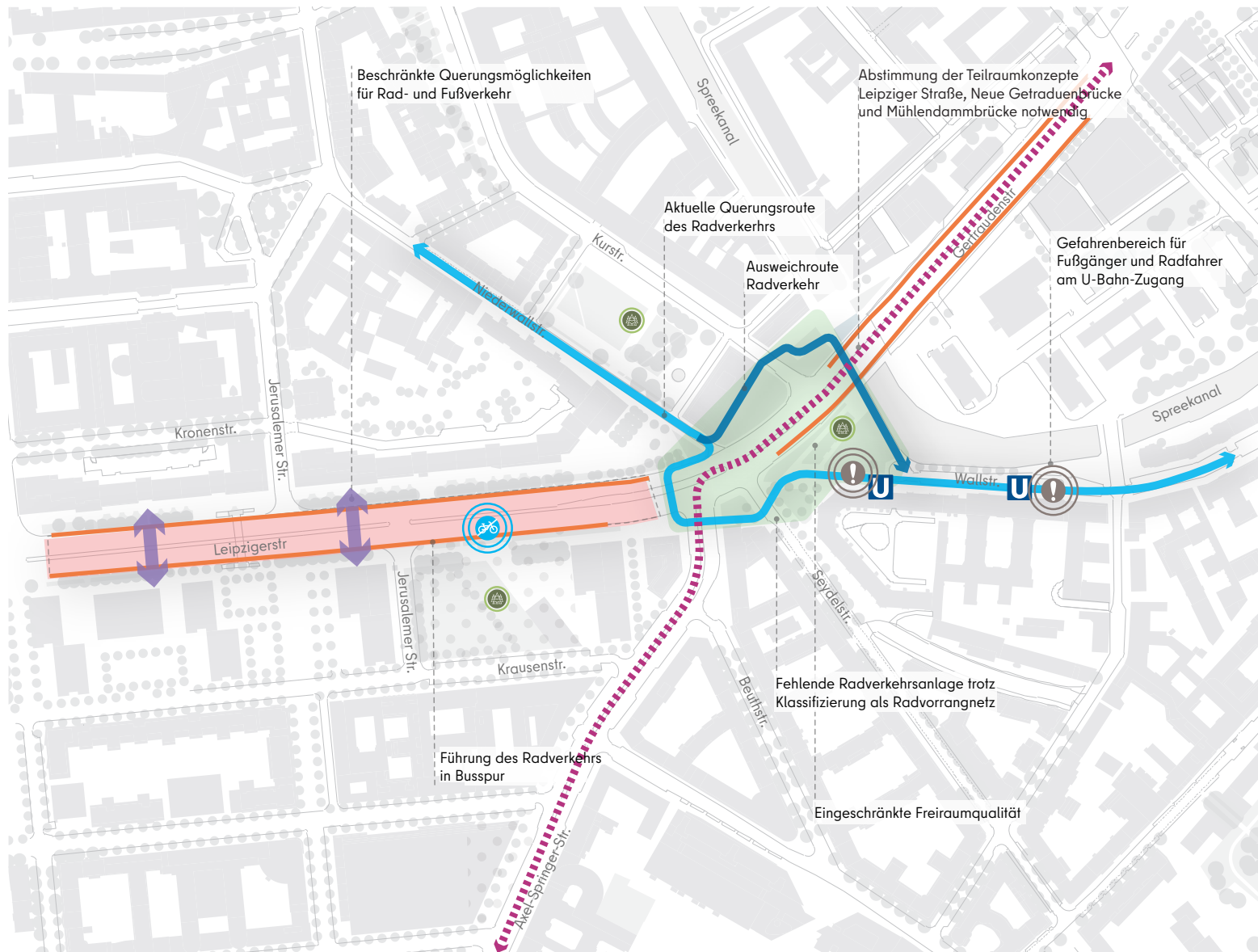
Abb. 59 Visualisierung Checkpoint Charlie

Quelle: Büro Happold

SPITTELMARKT

10.2

Schwerpunktorte | Spittelmarkt



Ausgangslage Spittelmarkt

- █ Hohe Emissionsbelastung
- █ Eingeschränkte Freiraumqualität
- █ Bussonderstreifen
- ↔ Fehlende Querungsmöglichkeiten
- ⋯→ Aktuelle Querungsrouten Radverkehr
- ⋯→ Ausweichrouten Radroute
- ⋯ Vorgesehene NBS Spittelmarkt-Mehringdamm
- U U-Bahnzugang
- ! Konflikte zw. Rad- und Fußverkehr
- 🚲 Fehlende Radinfrastruktur
- 🌳 Grünanlage

Abb. 60 Ausgangslage Spittelmarkt

Quelle: Büro Happold

Schwerpunktorte | Spittelmarkt

Ausgangslage

Die Hauptverkehrsachse Leipziger Straße/Getraudenstraße ist eine der klassifizierten Bundesfernstraßen in der Berliner Mitte. Somit übernimmt dieser Straßenzug eine übergeordnete Rolle für den motorisierten Verkehr. Er stellt eine Ost-West-Verbindung der Berliner Stadtteile dar, was sich in sehr hohen Verkehrsstärken und Emissionswerten niederschlägt. Mit einer Fahrbahnbreite von circa 33 Metern verfügt die Leipziger Straße über einen sehr breiten Straßenquerschnitt. Sie verfügt zumeist über 2+2 Fahrspuren sowie eine doppelte Busspur, auf der auch der Radverkehr auf großen Teilen der Straße geführt wird. Durch die Zusammenlegung von Bus- und Radverkehr kommt es zu Sicherheitsrisiken für Radfahrende und einer Verlangsamung des Busverkehrs. Deshalb weichen einige Radfahrende auf die Gehwege aus, was wiederum die Sicherheit der Zufußgehenden gefährdet. Trotz des sehr weiten Straßenquerschnitts stehen einigen Verkehrsteilnehmenden defizitäre Flächen zur Verfügung.

Am Knotenpunkt Spittelmarkt sind die Fahrradstraßen Wallstraße und Niederwallstraße nicht direkt über die Leipziger Straße miteinander verbunden. Radfahrende müssen drei Straßen mit Lichtsignalanlagen überqueren und häufig mehrere Grünphasen abwarten, da die Schaltungen für den Rad- und Fußverkehr ungünstig sind. Dies führt zu Zeiten hohen Radverkehrsaufkommens dazu, dass eine

Vielzahl von Fahrrädern auf einer kleinen Mittelinsel beziehungsweise in Teilen auf den Fahrspuren in der Mitte der Leipziger Straße warten muss. Dadurch wird der Kfz-Verkehr behindert und es entstehen Sicherheitsrisiken für die Radfahrenden. Einige Radfahrende nutzen daher eine Ausweichroute, um die Leipziger Straße unterhalb der Getraudenbrücke zu queren und den Knotenpunkt zu umfahren.

Die Leipziger Straße verfügt nur über eine sehr begrenzte Anzahl sicherer Querungsmöglichkeiten für den Rad- und Fußverkehr. Diese liegen etwa 200 bis 300 Meter auseinander. In Beteiligungsveranstaltungen wurde festgestellt, dass dies als nicht ausreichend wahrgenommen wird. Entsprechend der Klassifizierung im Radverkehrsplan stellt die Seydelstraße eine Verbindung im Hauptradverkehrsnetz dar. Dies bringt Anforderungen an das Vorhandensein und die Dimensionierung von Radwegeninfrastruktur mit sich. In der Seydelstraße wurde jedoch bislang keine Radwegeninfrastruktur realisiert. Auch am Knotenpunkt gibt es keine direkte Anbindung an die beiden Fahrradstraßen Niederwallstraße und Wallstraße.

An den U-Bahn-Zugängen kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr, da der Radweg trotz des weiträumigen Flächenangebots relativ nah an den Zugängen verläuft.

Der Spittelmarktplatz verfügt über eine eingeschränkte Aufenthaltsqualität. Das vorhandene Stadtmobiliar wird von den Menschen kaum genutzt, um an diesem Ort zu verweilen. Es fehlen hochwertige Grünelemente sowie gemütliche Sitzgelegenheiten. Gleichzeitig wird der Raum durch die Hauptverkehrsachse Leipziger Straße zerschnitten, sodass der nördliche und der südliche Teil des Spittelmarktplatzes nicht als zusammenhängend wahrgenommen werden.

Für die Getraudenbrücke ist ein Ersatzneubau geplant. In diesem Zuge sollen die Wegeführung und die Freiraumqualität rund um den Spittelmarkt aufgewertet werden. Die Unterführung unterhalb der Getraudenbrücke soll nach aktuellem Stand entfallen. Ebenfalls unsicher ist der Straßenbahnneubau zwischen Potsdamer Platz/Kulturforum und Alexanderplatz/Rotes Rathaus. Konzepte zur Umgestaltung rund um den Spittelmarkt müssen auf diese Planungsunsicherheiten eingehen.

Maßnahmen

Die Maßnahmen rund um den Spittelmarkt verfolgen das Ziel, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die Verkehrssituation für die verschiedenen Verkehrsträger neu zu denken, um somit die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Um die Querung für den Rad- und Fußverkehr am Knotenpunkt Spittelmarkt zu vereinfachen, sollen die Fahrradstraßen Wallstraße und Niederwallstraße sowie die Seydelstraße besser verbunden werden. Der Spittelmarktplatz wird in Zukunft neu organisiert. Dabei soll die Seydelstraße abgehängt werden, sodass eine Platzsituation entsteht, die durch Begrünung und Sitzelemente an Aufenthaltsqualität gewinnt. Durch die Integration von Radabstellanlagen können sich Reisende am U-Bahnzugang multimodal fortbewegen. Darüber hinaus sollen Konflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden durch eine verbesserte Führung des Radverkehrs an den U-Bahn-Zugängen aufgelöst werden.

Im Zuge des Ersatzneubaus der Getraudenbrücke wird die Organisation des Fuß- und Radverkehrs neu gestaltet. Die Detailplanung befindet sich noch in Aufstellung.

Schwerpunktorte | Spittelmarkt



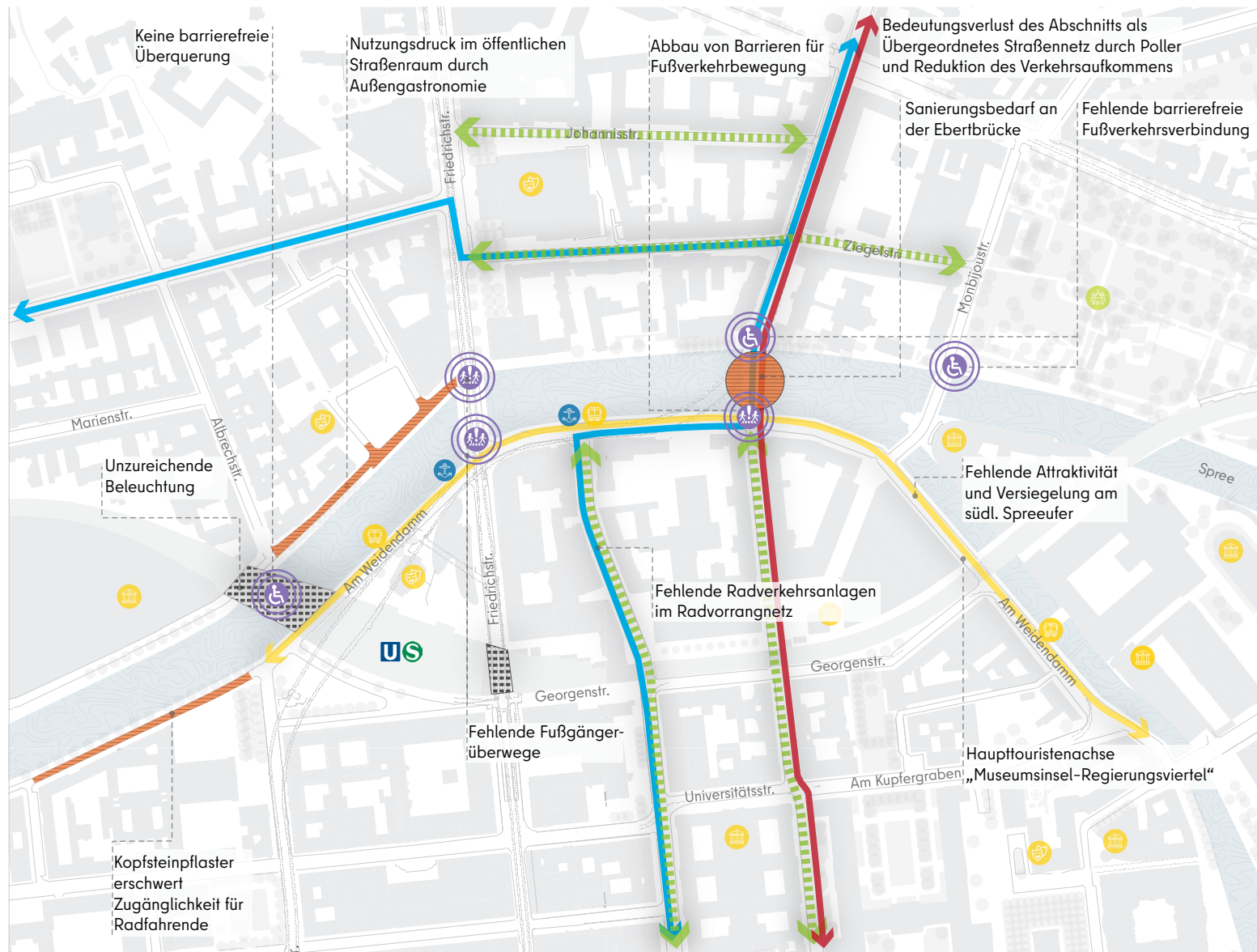
Abb. 62 Visualisierung Spittelmarkt

Quelle: Büro Happold

SPREEUFER

10.3

Schwerpunktorte | Spreeufer



Ausgangslage Spreeufer

- Sanierungs- /Umgestaltungsbedarf
- Unattraktive Gestaltung
- Touristische Route
- Begrünungspotenzial
- Radvorrangnetz
- Bedeutungsverlust Kfz-Hauptnetz
- Fehlende Barrierefreiheit
- Fehlende Fußgänger Verbindung
- Grünanlage
- Touristischer Bootshafen
- Reisebusstellplätze
- Historische Gebäude
- Kulturgebäude
- U-Bahn / S-Bahn

Abb. 63 Ausgangslage Spreeufer

Quelle: Büro Happold

Schwerpunktorte | Spreeufer

Ausgangslage

Der Schwerpunktort Spreeufer erstreckt sich vom nördlichen Teil der Museumsinsel bis zum Reichstagsufer. Er umfasst sowohl den direkten Uferbereich der Spree als auch die angrenzenden städtischen Räume.

Der südliche Uferbereich wird maßgeblich durch die Straße Am Weidendamm geprägt. Sie erstreckt sich von der Museumsinsel bis zur Friedrichstraße. Diese wird häufig von Touristinnen und Touristen genutzt, um zwischen der Museumsinsel und dem Regierungsviertel zu pendeln. Sie ist durch schmale Gehwege, eine starke Flächenversiegelung sowie mehrere Stellplätze für Reisebusse gekennzeichnet, insbesondere im Bereich des touristischen Bootshafens und vor dem Pergamonmuseum, wo sich derzeit eine Baustelle befindet.

Der nördliche Uferbereich beginnt östlich mit dem Monbijoupark, der eine hohe Aufenthaltsqualität bietet und als wichtiger grüner Ankerpunkt dient. Der Weg vom Park bis zum Schiffbauerdamm ist stellenweise begrünt, jedoch nicht durchgängig barrierefrei. Ab der Kreuzung zur Friedrichstraße ist der Uferbereich weder sicher noch attraktiv begehbar. Eine Querungsmöglichkeit für Zufußgehende fehlt an dieser Stelle vollständig. Am Schiffbauerdamm schränken zudem ausgedehnte Gastronomiebereiche die Nutzbarkeit des Gehwegs erheblich ein.

Die Spreebrücke am Bahnhof Friedrichstraße ist nicht barrierefrei gestaltet und aufgrund der unzureichenden Beleuchtung für Zufußgehende wenig einladend. Der Bahnhof Friedrichstraße ist ein zentraler Umsteigepunkt im Netz des Berliner öffentlichen Personennahverkehrs und trotz seiner Bedeutung ist die fußläufige Anbindung an das nördliche Spreeufer unzureichend gestaltet. Die Wegführung ist unübersichtlich und durch fehlende Querungsmöglichkeiten erschwert.

Zwischen Tucholskystraße, Ebertbrücke, Geschwister-Scholl-Straße und Universitätsstraße verläuft ein Abschnitt des übergeordneten Straßennetzes. Aufgrund der Einführung von Modalfiltern in der Tucholskystraße und der geringen Verkehrsbelastung in den angrenzenden Straßen ist der Bedeutungsverlust dieses Abschnitts nachvollziehbar.

Die Ebertbrücke, die ursprünglich als Entlastungsbrücke im Vorrangnetz konzipiert wurde und bei Störungen auf der Friedrichstraße auch vom Schienenersatzverkehr genutzt wird, hat stark an Bedeutung verloren. Sie ist derzeit sanierungsbedürftig und stellt durch bauliche Barrieren ein Hindernis für den Fußverkehr dar.

Das Radvorrangnetz verläuft von der Tucholskystraße über die Ebertbrücke entlang des Weidendamms und weiter südlich in der Planckstraße. Entlang

dieser Strecke sind jedoch derzeit keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Gleiches gilt für die Ziegelstraße und die Reinhardtstraße, die ebenfalls Teil des Radvorrangnetzes sind.

Insgesamt ist der gesamte Bereich stark versiegelt und weist einen deutlichen Mangel an Begrünung und Bäumen auf. Es fehlen hochwertige Grünelemente, attraktive Bepflanzungen sowie einladende Sitzgelegenheiten, die zur Aufenthaltsqualität beitragen könnten.

Maßnahmen

Der Maßnahmenvorschlag für das Spreeufer zielt darauf ab, beide Uferbereiche gestalterisch aufzuwerten und als attraktive, durchgängige Achsen für den Fuß- und Tourismusverkehr zu etablieren.

Im nördlichen Uferbereich soll eine barrierefreie Erlebbarkeit geschaffen werden, die durch zusätzliche Begrünungselemente ergänzt wird und die Aufenthaltsqualität deutlich erhöht. Insbesondere im Umfeld des Bertolt-Brecht-Platzes sollen die geplanten Maßnahmen mehr Raum für den Fußverkehr schaffen, ohne die bestehenden gastronomischen Nutzungen einzuschränken.

Im südlichen Bereich wird der Straßenraum Am Kupfergraben neu organisiert, wobei die Flächen zugunsten des Fußverkehrs und einer verbesserten Begrünung umverteilt

werden. Die derzeitigen Reisebusstellplätze werden sinnvoll verlagert und in ein übergeordnetes Gesamtkonzept integriert, das funktionale und gestalterische Aspekte berücksichtigt. Die Tucholskystraße und die Planckstraße, die Teil des Berliner Radvorrangnetzes sind, sollen gemäß den Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes und des Radverkehrsplans umgewidmet werden, um eine Verbindung zu den bereits bestehenden Fahrradstraßen herzustellen. Ergänzend dazu ist die Schaffung barrierefreier Wegeverbindungen im gesamten Untersuchungsraum geplant, insbesondere an kritischen Übergängen wie der Spreebrücke am Bahnhof Friedrichstraße sowie entlang des nördlichen Spreeufers. Dadurch sollen die Zugänglichkeit und die Orientierung für alle Nutzungsgruppen verbessert werden.

Schwerpunktorte | Spreeufer



Abb. 65 Visualisierung Spreeufer

Quelle: Büro Happold

PERSPEKTIVPROJEKTE

10.4

Schwerpunktorte | Perspektivprojekte

Perspektivprojekte

Neben den drei definierten Schwerpunkorten wurden weitere Orte mit hohem Entwicklungspotenzial identifiziert, die als Perspektivprojekte betrachtet werden. Diese Orte sind derzeit nicht Teil der priorisierten Maßnahmen, bieten jedoch langfristig Chancen für eine städtebauliche und verkehrliche Aufwertung.

Hackescher Markt

Der Bereich weist ein hohes Potenzial für Nutzungsänderungen und eine gestalterische Neuordnung auf. Aufgrund denkmalrechtlicher Vorgaben und Fragen der Verkehrsregelung (VRAO) waren bisherige Planungen eingeschränkt. Eine Umgestaltung bleibt jedoch eine zentrale Perspektive, um die Aufenthaltsqualität und die Vernetzung mit der Umgebung zu verbessern.

Museumshafen

Der Standort bietet ein erhebliches Potenzial für touristische Mehrwerte und steht in engem Zusammenhang mit der geplanten Aufwertung der Spreeuferbereiche. Eine Umgestaltung des Museumshafens könnte die Attraktivität des Uferraums steigern und neue Nutzungen ermöglichen, die den öffentlichen Raum beleben.

Abb. 66 Hackescher Markt

Quelle: Kirk Fisher, stock.adobe.com



FAZIT UND AUSBLICK

Fazit und Ausblick

Abschlussausstellung

Die Eröffnung der Abschlussausstellung zum verkehrlichen Innenstadtkonzept fand am Montag, dem 15. Dezember 2025, statt. In der Zentral- und Landesbibliothek hatten Interessierte die Möglichkeit, sich auf den Projektplakaten über die Ergebnisse zu informieren und mit den Projektbeteiligten ins Gespräch zu kommen. Dabei wurden Themen rund um die verkehrliche Entwicklung diskutiert, Fragen beantwortet und ein Ausblick gegeben. Interessierte hatten auch hier die Gelegenheit, ihre Wünsche zur verkehrlichen Entwicklung schriftlich zu äußern und den Beteiligungsprozess zu bewerten. Die Ausstellung war bis zum 31. Januar 2025 im Forum der Bibliothek zu sehen.

Ergebnisse

Die Projektergebnisse wurden Ende 2025 in Form einer Posterausstellung aufbereitet. Bei der Eröffnung am 15. Dezember 2025 konnten die Teilnehmenden gemeinsam mit den Projektverantwortlichen die Ergebnisse diskutieren. Über zwei Beteiligungs-Plakate in der Ausstellung können Hinweise direkt mitgeteilt werden. Die Besucherinnen und Besucher werden eingeladen, ihre Vision für die Berliner Mitte im Jahr 2030 zu teilen, ihre Eindrücke zum Beteiligungsprozess zu schildern und die dringendsten Handlungsbedarfe zu verorten.

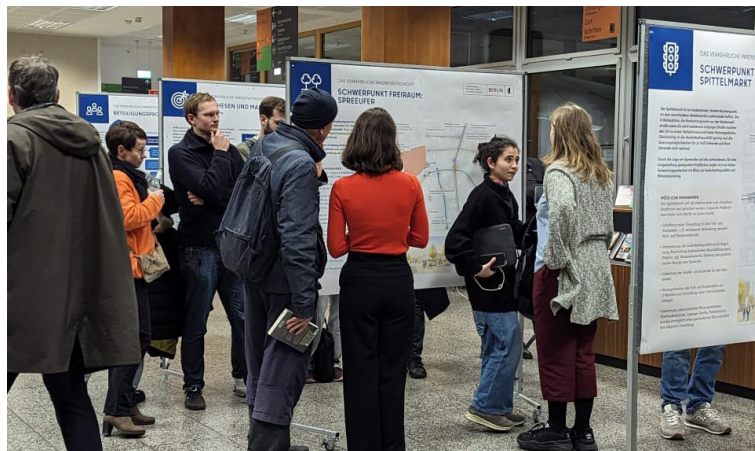


Abb. 67 Eindrücke von der Eröffnungsveranstaltung

Quelle: Hier Mittenmang

Fazit und Ausblick

Dies waren beliebte Themen, die im Bezug zum Verkehrlichen Innenstadtkonzept stehen (Auswahl):

- Für die Torstraße wurde eine Umgestaltung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs, mehr Aufenthaltsqualität, Klimaanpassung und Stadtgrün ohne zusätzliche Kfz-Fahrs Spuren gefordert.
- Für das Spreeufer, das Reichstagsufer, die Friedrichstraße und Unter den Linden wurden autoarme, barrierefreie Flanier- und Aufenthaltsbereiche mit hoher Aufenthaltsqualität gewünscht.
- Für die Innenstadt insgesamt wurde eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs sowie die Entwicklung autoarmer Zonen bei Sicherstellung des notwendigen Verkehrs gefordert.
- Für den Fuß- und Radverkehr wurden sichere und barrierearme Führungen und eine klare Priorisierung gegenüber dem Kfz-Verkehr angeregt.
- Für den ÖPNV und die Straßenbahn wurden ein Ausbau, neue Verbindungen (unter anderem in der Leipziger Straße) sowie ein leistungsfähiger und bezahlbarer Betrieb gewünscht.
- Für Klimaanpassung und Stadtgrün wurden Entsiegelung, das Schwammstadt-Prinzip sowie mehr Bäume und gepflegte Grünflächen gefordert.

- Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wurden mehr Grün, Sitzmöglichkeiten und ruhige Orte im öffentlichen Raum benannt.
- In Bezug auf Barrierefreiheit, soziale Aspekte und Sicherheit wurden eine bessere Zugänglichkeit, die Berücksichtigung von

Care-Arbeit-Leistenden und der Abbau von Angsträumen gefordert.

- Zum Beteiligungsprozess wurde eine ernsthafte, transparente Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern eingefordert.

- Insgesamt wurde eine zügige Umsetzung der im Konzept entwickelten Maßnahmen gefordert.

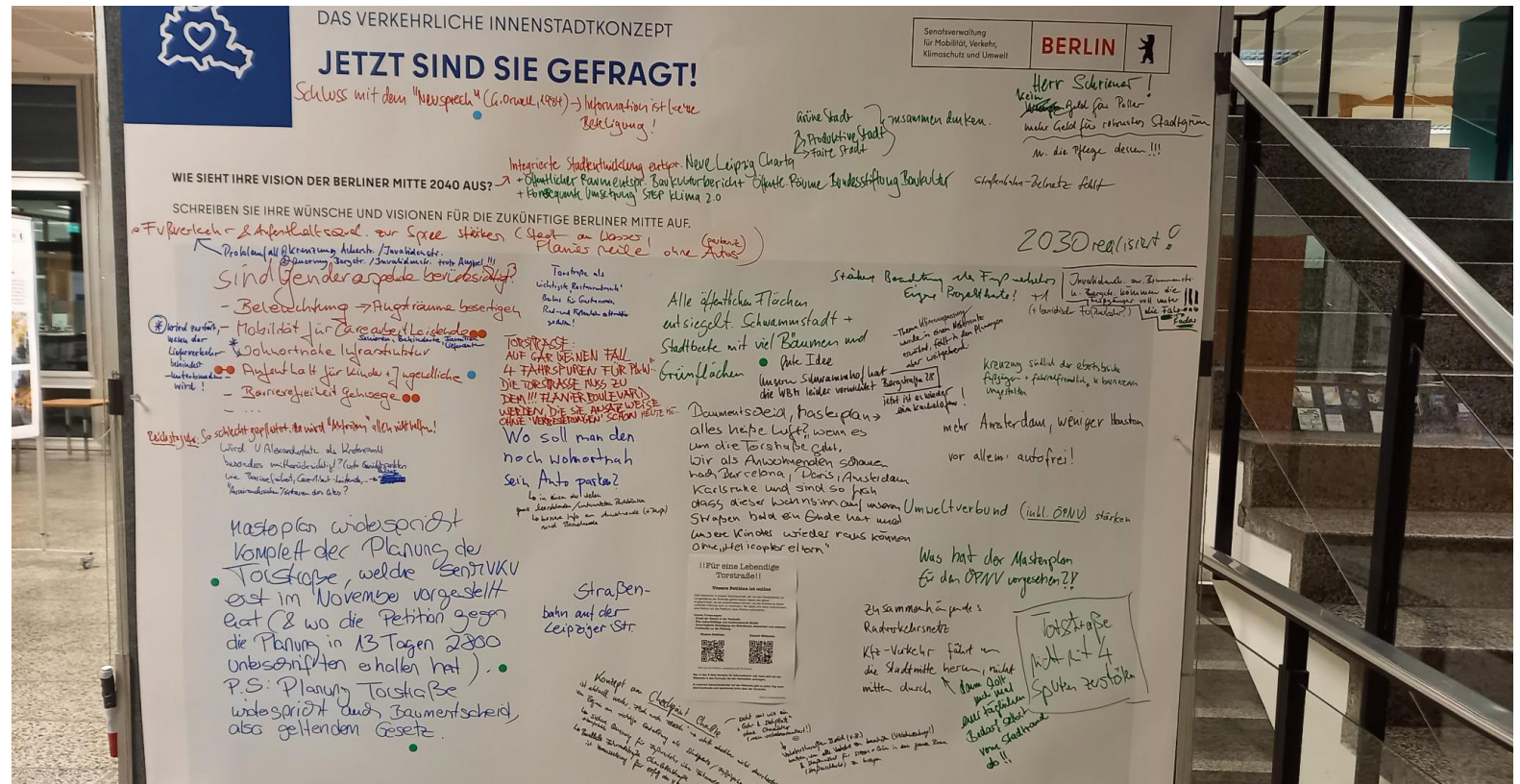


Abb. 68 Beteiligungsplakat mit Hinweisen zur Vision 2040
Quelle: Hier Mittenfang

Fazit und Ausblick

Fazit

Das verkehrliche Innenstadtkonzept ist ein zentraler Baustein des Masterplans für die Berliner Mitte und verfolgt das Ziel, die Innenstadt zu einem modernen, lebendigen und zukunftsfähigen Stadt- und Verkehrsraum zu entwickeln. Im Mittelpunkt steht ein ausgewogenes Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden sowie die Reduzierung von Konflikten zwischen den unterschiedlichen Nutzungen.

Die Berliner Mitte ist ein Ort der Vielseitigkeit – ein Raum, in dem Menschen erkunden, arbeiten, lernen, wohnen, durchreisen und sich inkludiert fühlen sollen. Sie ist ein Raum, der einerseits wertvolle Geschichte mit sich bringt, andererseits aber für die Zukunft fit gemacht werden muss im Sinne einer zukunftsfähigen Verkehrs- und Mobilitätsplanung sowie einer klimaangepassten Stadtraumgestaltung. Das verkehrliche Innenstadtkonzept zeichnet ein abgestimmtes Zielbild, dient als Orientierungsrahmen für Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit und setzt Leitplanken für die verkehrliche Entwicklung der Berliner Mitte.

Die Wünsche der Berlinerinnen und Berliner wurden in unterschiedlichen Beteiligungsformaten berücksichtigt und vertieft. Die Ideenvorschläge der Online-Beteiligung 2023/2024 auf mein.berlin.de zeigten, dass die zentralen Straßen und Orte in der Berliner Mitte nicht mehr den

aktuellen Anforderungen und Nutzungen entsprechen und die Verkehrsflächen neu aufgeteilt werden müssen. Das vorliegende Konzept nimmt diese Ideen als Handlungserfordernisse auf (siehe „SWOT-Analyse“) und überführt sie in übergeordnete Maßnahmen oder konkrete Gestaltungsvorschläge, mit Rücksichtnahme auf alle Verkehrsträger.

Für die Friedrichstraße ist eine abschnittsweise Erweiterung und Aufwertung der Gehwege zugunsten der Zufußgehenden und Gewerbetreibenden angestrebt. Der Checkpoint Charlie soll für die vielen Besuchenden zu einem attraktiveren Stadtraum für alle und damit der hohen Bedeutung für den Tourismus gerecht werden. Ein aufgewertetes Spreeufer wird durchgehend zum Treffpunkt am Wasser. In der Spandauer Straße weicht Asphalt neuem Grün und der Spittelmarkt zeigt beispielhaft einen verträglichen Umgang mit der zentralen Magistrale Leipziger Straße. Dies sind nur einige beispielhafte Vorschläge, die jedoch repräsentativ für eine mögliche, zukunftsfähige Gestaltung der Berliner Mitte stehen.

Der Fachverwaltung dient das verkehrliche Innenstadtkonzept als übergeordnetes Planwerk zur konsistenten Entwicklung und Ausrichtung der stadtplanerischen und verkehrlichen Projekte. Es werden Maßnahmen herausgestellt, die für die Berliner Mitte von besonderer Bedeutung sind. Dazu gehören unter anderem die

Digitalisierung und flächeneffiziente Steuerung des Reisebusverkehrs, die flexible Nutzung von Flächen im Straßenraum und der Umgang mit dem ruhenden Verkehr. Hierfür wurde die Fachöffentlichkeit in einem Fachforum Museumsinsel und einem Infomarkt für Gewerbetreibende aktiv mit einbezogen und beteiligt. Das Konzept setzt zudem neue Impulse, beispielsweise durch die Identifikation von zukünftigen Schwerpunkten in den unterschiedlichen Verkehrsnetzen, die aufeinander abgestimmt wurden und direkte Wegeführungen in den Vordergrund stellen.

Das Konzept ist keine Detailplanung, sondern ein strategischer Rahmen, der die Grundlage für weitere Planungen und Investitionen in der Berliner Mitte bildet. Die Übersetzung der Leitlinien in planerische Realität und konkrete Maßnahmen liegt in der Verantwortung der zuständigen Stellen. Die Leitlinien dienen bestehenden und zukünftigen Vorhaben als Prüfkriterien und die definierten Maßnahmen als Baukasten. Zusammen mit den beiden anderen Teilprojekten des Masterplans Berliner Mitte, den Regelwerken Straßenraumgestaltung sowie dem Lebendigen Zentrum und Quartier Berliner Mitte (LZQ Berliner Mitte, ehemalig ISEK Berliner Mitte), ergibt sich ein umfassendes Kompendium. Dieses wird der Bedeutung und den zukünftigen Herausforderungen der Berliner Mitte und einer modernen europäischen Metropole gerecht.

Fazit und Ausblick

Ausblick: Pilotprojekte

Im Anschluss an die abschließenden Empfehlungen des Berichts werden zwei Pilotprojekte hervorgehoben, die als erste Umsetzungsschritte dienen und die Übertragbarkeit der entwickelten Ansätze demonstrieren sollen.

Friedrichstraße

Ziel ist die projektübergreifende Sichtbarmachung von Maßnahmen unter Berücksichtigung der bestehenden Regelwerke. Die Transformation erfolgt mit den vorhandenen Gestaltungsmitteln, um eine schnelle und pragmatische Umsetzung zu ermöglichen. Mit der Veröffentlichung der [Regelwerke für die Friedrichstadt](#) am 15. Dezember stehen die Inhalte als verbindliche Grundlage zur Verfügung.

Spandauer Straße

Dieses Pilotprojekt wird als komplementäre Maßnahme zur ISEK Berliner Mitte betrachtet (siehe [ISEK Berliner Mitte](#)). Es soll die im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept definierten Leitlinien durch konkrete Gestaltungs- und Verkehrsmaßnahmen ergänzen und so die städtebauliche Qualität sowie die Erreichbarkeit im Bereich Spandauer Straße verbessern.

Abb. 69 Transformation Friedrichstraße: ein zukunftsweisendes Konzept zur Revitalisierung der Berliner Traditionsstraße

Quelle: Nöfer/Astigmatic



© Nöfer/Astigmatic

ANHANG

**ONLINE-BETEILIGUNG
MEIN.BERLIN ERGEBNISSE**

12.1

Anhang | Online-Beteiligung mein.berlin Ergebnisse

Ideenvorschläge mit Fokus Verkehr

Die Kategorisierung wurde der Auswertung der Beteiligung entnommen. In dieser Karte werden nur die Vorschläge mit Verkehrsbezug angezeigt.

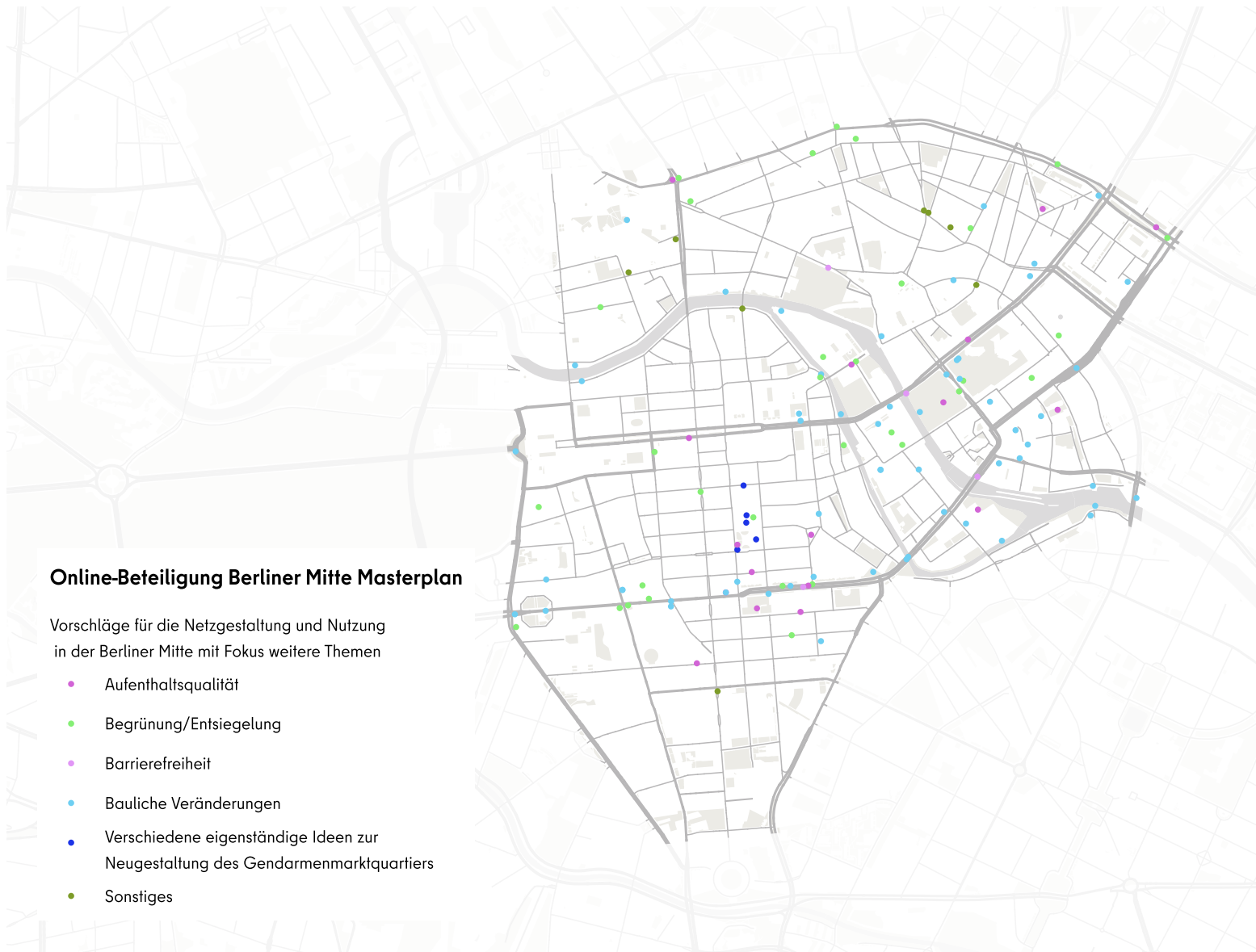
Insbesondere im Bereich Unter den Linden und Rosenthaler Straße sind viele Vorschläge zu Querungen markiert worden.



Abb. 70 Beteiligungsergebnisse, Fokus Verkehr

Quelle: Büro Happold

Anhang | Online-Beteiligung mein.berlin Ergebnisse



Ideenvorschläge, weitere Themen

Die Kategorisierung wurde der Auswertung der Beteiligung entnommen. In dieser Karte werden nur die Vorschläge, die weitere Themen abdecken, angezeigt.

Viele Vorschläge konzentrieren sich auf den Gendarmenmarkt, die Leipziger Straße und die Umgebung um das Marx-Engels-Forum sowie der Museumsinsel.

Abb. 71 Beteiligungsergebnisse, weitere Themen

Quelle: Büro Happold

**ERGEBNISSE WEITERE
BETEILIGUNGEN**

12.2

Anhang | Ergebnisse weitere Beteiligungen

In den Prozess der Entwicklung des verkehrlichen Innenstadtkonzepts wurden auch die Ergebnisse früherer relevanter Beteiligungen einbezogen, die in der Berliner Mitte stattgefunden haben.

Städtebauliches Dialogverfahren Checkpoint Charlie

2022 fand ein Dialogverfahren zur zukünftigen Gestaltung des Gedenk- und Bildungsortes Checkpoint Charlie statt. In vier Phasen wurden Gestaltungsleitlinien für diesen wichtigen Ort erarbeitet. Dazu gehört auch das Thema Verkehr. Ergebnisse sind die Entscheidung für die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone und die Stärkung der Belange der Zufußgehenden. Der nächtliche öffentliche Busverkehr kann jedoch weiterhin auf der Friedrichstraße verkehren. Der Reisebusverkehr soll aus diesem Bereich herausgehalten werden und es sollen alternative Parkplätze eingerichtet werden. Außerdem wurde beschlossen, die Zimmerstraße als Fahrradstraße umzugestalten.

Öffentliches Werkstattverfahren zum Molkenmarkt

Im Rahmen des öffentlichen Werkstattverfahrens zum Molkenmarkt 2022 haben zwei digitale Werkstätten stattgefunden. Die Themen Multimodalität, Barrierefreiheit, E-Mobilität, autofreie beziehungsweise autoarme Gestaltung

des Quartiers sowie die Anbindung an das umliegende Gebiet (insbesondere Fußwegeverbindungen) wurden angesprochen beziehungsweise als wichtige Aspekte bei der Planung des Quartiers von den Teilnehmenden hervorgehoben.

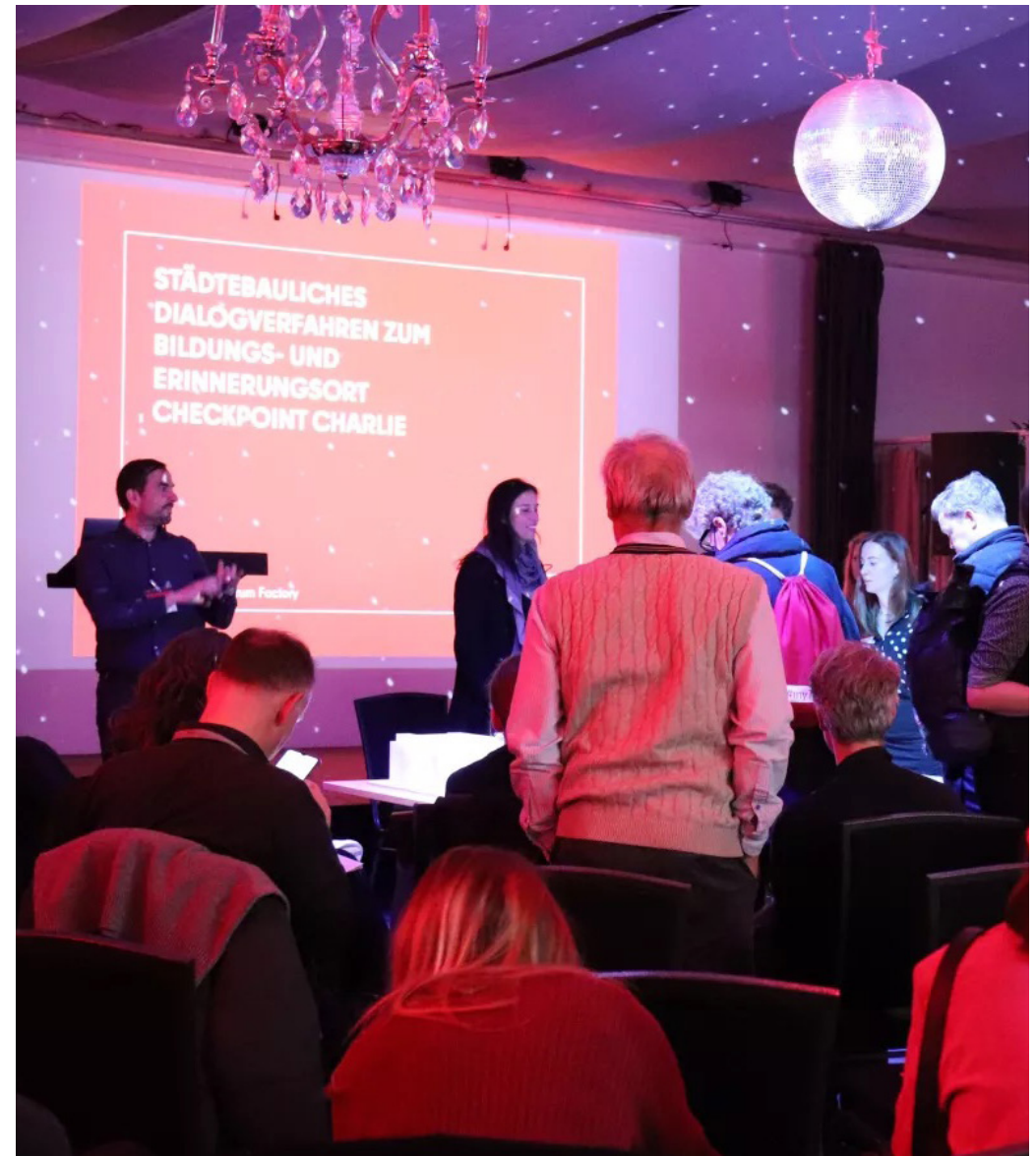
Bürgerbeteiligung zur Umgestaltung der Straße Unter den Linden

Im Herbst 2021 fand eine digitale Bürgerbeteiligung zur Umgestaltung und Erneuerung des Boulevards Unter den Linden statt. Dabei wurden Vorschläge, Ideen und Wünsche gesammelt und verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten vorgestellt.

Keine der Gestaltungsvarianten erhielt eine klare Mehrheit der Stimmen, jedoch sprach sich eine deutliche Mehrheit (80 Prozent) für eine zeitnahe Umgestaltung des Boulevards mit Verbesserungen für den Umweltverbund und die Ökologie aus.

Abb. 72 Städtebauliches Dialogverfahren Checkpoint Charlie

Quelle: ZebraLog



SWOT-ANALYSE

12.3

Anhang

CHANCEN

1) Trend zu nachhaltigen Verkehrsmitteln

Das wachsende Interesse an nachhaltigen Verkehrsmitteln, besonders bei jüngeren Generationen, ermöglicht eine stärkere Nutzung des Umweltverbunds. Der MIV-Anteil im Bezirk Mitte sank bereits auf 9,8 % im Binnenverkehr (SrV, 2023). Die Attraktivität des ÖPNV wird durch Nachtverkehr und integrierte Tarife gesteigert.

2) Multimodales Mobilitätsverhalten

Die Kombination verschiedener Verkehrsmittel (zum Beispiel Fahrrad + Bahn) wird durch integrierte Tarife und rund um die Uhr verfügbare Optionen gefördert. Dies ermöglicht flexible, autofreie Alltagswege. Zukünftig werden solche Verhaltensweisen voraussichtlich noch stärker verinnerlicht und nachgefragt.

3) Technologische Neuerungen der Verkehrssteuerung

Moderne Technologien ermöglichen effizientes Management von Verkehrsströmen, Parkraum und Ampelsystemen. Dies könnte die Kapazitäten des bestehenden Netzes optimieren und Staus reduzieren.

4) Fortschreitende Elektrifizierung

Die Elektrifizierung nimmt weiter zu. Die geplante Substitution von Verbrennungsmotoren durch E-Mobilität reduziert Emissionen. Die Umstellung auf E-Busse mit Features wie WLAN und Barrierefreiheit steigert die Akzeptanz. Die Berliner Verkehrsbetriebe setzen bereits auf eine vollständige Elektrifizierung der Flotte.

5) Autonomes Fahren

In vielen deutschen Städten werden autonome Fahrzeuge bereits getestet.

6) Multikodierung von Flächen

In multikodierten Flächen teilen sich mehrere Nutzungen dieselbe Fläche über den Tag verteilt.

7) Aufbauen auf Erfahrungen

Pop-up-Bikelanes, Kiezblöcke und Fahrradstraßen haben Daten zur Nutzungsakzeptanz geliefert und die Verwaltung Erfahrung bei der Umsetzung gesammelt. Diese Erkenntnisse können in zukünftige Projekte einfließen.

8) Begleitende Maßnahmen

Begleitende Maßnahmen wie Mobilitätsmanagement sind notwendig, reine Infrastrukturplanung ist nicht ausreichend.

Abb. 73 Chancen der SWOT-Analyse

Quelle: Büro Happold

Anhang

RISIKEN

1) Klimawandel	Wird durch Emissionen des Verkehrssektors bestärkt. Die Auswirkungen betreffen insbesondere aktive Mobilitätsformen und die Aufenthaltsqualität.
2) Aussterben von Innenstädten	Insbesondere im Gewerbe zunehmender Leerstand, zum Beispiel Lafayette.
3) Zunehmender Nutzungsdruck	Hohe Entwicklungsdynamiken, Zunahme Bevölkerung, steigende touristische Nachfrage, höhere Verkehrslast, steigende Emissionen und Anforderungen an Ver- und Entsorgung und Zunahme von Transitverkehren (StEP MoVe; 35).
4) Kapazitätsgrenzen Umweltverbund	Es müssen ausreichend Kapazitäten geschaffen werden, um neu einströmende Verkehre im Umweltverbund bewältigen zu können. Gleichzeitig muss es attraktiver werden, ohne eigenen Pkw in die innere Stadt zu fahren (StEP MoVe; 53).
5) Widerstand gegen Veränderungen	Großräumige Verkehrsversuche werden kritisch gesehen, insbesondere von Gewerbetreibenden. Friedrichstraße als abgebrochener Verkehrsversuch.
6) Trägheit von Veränderung	Effekte von Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote brauchen Zeit, um zu wirken.
7) Problemverlagerung	Bei lokalen verkehrsberuhigenden Maßnahmen wie dem Ausschluss von Kraftfahrzeugen besteht die Gefahr einer Problemverlagerung in Nachbarquartiere/-straßen.
8) Zuständigkeiten	Koordination zwischen Bezirken, SenMVKU und SenStadt notwendig.
10) Fehlende finanzielle Mittel	Fehlende finanzielle Mittel zur Umsetzung von kostenintensiven Maßnahmen. Kommunen melden Einschnitte an und sprechen sogar von der Einsparung von ÖPNV-Leistungen (Deutscher Städtetag).
11) Instandhaltungsrückstände	Ausbau von neuen Angeboten gegebenenfalls im Konflikt mit einem steigenden Instandhaltungsrückstandes von Verkehrsinfrastruktur. Das betrifft insbesondere Straßen und den ÖPNV. Es bedarf der Koordination von einer Vielzahl an Baustellen. (StEP MoVe; 53)
12) Zunehmende Fahrzeuggröße	Größere Fahrzeuge und SUV mit erhöhtem Platzbedarf für den ruhenden Verkehr. Gegebenenfalls ist mit Gegentrends zu rechnen.
13) Preissensibilität	Preiserhöhungen werden sensibel in der Bevölkerung gesehen. Die Anwohnerparkausweise sind im deutschen Vergleich sehr günstig. Anhebungen auf ein stadtvträgliches/fares Niveau sehr massiv. Unklarheit Zukunft des Deutschlandtickets.

Abb. 74 Risiken der SWOT-Analyse

Quelle: Büro Happold

REISEBUSSTELLPLÄTZE

12.4

Anhang | Reisebusstellplätze

Reisebushaltestelle	Stellplätze BusStop / TU 2023	Beschreibung	Max. Parkdauer aktuell	Kategorie (Vorschlag)	Quelle	Attraktion/Entfernung	Maßnahme
Alexanderstraße	2 / 4		dauerhaft	Drop-off	TU 2023	Alexanderplatz	
Otto-Braun-Straße	8 / 9		dauerhaft	Drop-off	TU 2023	-	
Oranienburger Str.	5 / 5		dauerhaft	Kurzparken	TU 2023		
Dircksenstraße	2 / 1		dauerhaft	Drop-off	TU 2023		
Spandauer Str.	4 / 4	Neptunbrunnen, „Busse frei“	dauerhaft	Drop-off	BH 2025		
Rathausstr.	2 / 2	Marx-Engels-Forum, „Ein- und Aussteigen frei“	k. A.	Drop-off	BH 2025		
Am Lustgarten	4 / 5	Dom/Museumsinsel, tw. auch in Bodestraße	2 h	Drop-off	TU 2023	Museumsinsel	Verlegung
Am Kupfergraben 6	6 / 7	Nähe Bodemuseum, Uferseite	dauerhaft	Drop-off	TU 2023	Museumsinsel	
Am Weidendamm 2	12 / 10		dauerhaft	Kurzparken	TU 2023	Museumsinsel/Friedrichstraße /Friedrichstadtpalast	
Reichstagsufer	5 / 5	Brücke S Friedrichstraße	dauerhaft	Drop-off	TU 2023		
Friedrichstr. 150	4 / 3	Maritim-Hotel gegenüber Dussmann	dauerhaft	Drop-off	TU 2023		
Unter den Linden	3 / 2	Bebelplatz, Staatsoper	2 h	Drop-off	TU 2023		
Französische Straße 33-34 D	7 / 2		2 h	Drop-off	TU 2023		
Hausvogelplatz 3-4	1 / 0		2 h	Beseitigung	TU 2023		
Kronenstraße 48	5 / 5		dauerhaft	Kurzparken	TU 2023		
Gendarmenmarkt Nord	2 / 2	Französische Str. „Ein- und Aussteigen frei“	k. A.	Drop-off	BH 2025		
Mauerstraße 69	2 / 1		2 h	Beseitigung	TU 2023		
Zimmerstr.	6 / 5	Checkpoint Charlie, asisi Panorama	dauerhaft	Kurzparken	TU 2023	Checkpoint Charlie	Verlegung
Friedrichstraße 77	1 / 1	Checkpoint Charlie	k. A.	Drop-off	BH 2025	Checkpoint Charlie	Verlegung
Niederkirchnerstr. 9	6 / 5		dauerhaft	Kurzparken	TU 2023		
Behrenstraße 52	2 / 0		k. A.	Drop-off	TU 2023		

Anhang | Reisebusstellplätze

Reisebushaltestelle (neu)	Anzahl Stellplätze (Vorschlag)	Beschreibung	Kategorie (Vorschlag)	Quelle	Attraktion/Entfernung	Maßnahme
Am Kupfergraben/ Pergamon	2	Ca. Höhe Bauhofstraße auf Uferseite; Anfahrt über Dorotheenstraße, Abfahrt über Georgenstraße. Alternative zu „Am Lustgarten“.	Drop-off	Fachforum Museumsinsel	Museumsinsel	Einrichtung neue Haltestelle
Burgstraße	2	Alternative zu „Am Lustgarten“.	Drop-off		Museumsinsel	Einrichtung neue Haltestelle

Anhang | Reisebusstellplätze

BURO HAPPOLD

Bearbeitungsteam

Dr. Sebastian Seelig

Partner
Head of Cities Europe
+49 30 860903194
sebastian.seelig@burohappold.com

Niklas Hoffmann

Senior Consultant Mobility
+49 30 8609063221
niklas.hoffmann@burohappold.com

Marlen Kroske

Consultant Mobility
+49 30 8609063200
marlen.kroske@burohappold.com

Sara Polakiewicz

Consultant Mobility
+49 30 8609063284
sara.polakiewicz@burohappold.com

Laurin Henklein

Graduate Consultant Mobility
+49 30 8609063236
laurin.henklein@burohappold.com

BURO HAPPOLD GMBH

Pfalzburger Str. 43-44
10717 Berlin
+49 30 8609060
berlin.office@burohappold.com