

Masterplan Berliner Mitte VERKEHRLICHES INNENSTADT KONZEPT

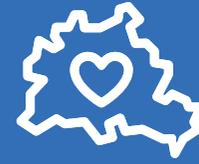
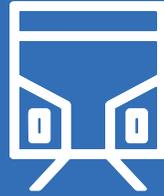
Status Quo Bericht

Ergebnisse Bestandsanalyse

Vorläufiger Stand

Berlin, 13. Dezember 2024

Senatsverwaltung
für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt



Impressum

Titel	Verkehrliches Innenstadt Konzept Status Quo Bericht
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	Tobias Lotz Niklas Hoffmann Emna Ben Hassine Marlen Kroeske Sara Polakiewicz Laurin Henklein

Kartendarstellungen

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

Inhalt

01	EINFÜHRUNG.....	01	04.03	Parken Fahrrad.....	87
			04.04	Zwischenfazit Ruhender Verkehr.....	90
02	ANALYSE STÄDTEBAU	06	05	ZUSAMMENFASSUNG	92
02.01	Bauliche Rahmenbedingungen	08	06	ANHANG.....	95
02.02	Freiraum.....	12	06.01	Ortsbegehung	96
02.03	Nutzungen.....	14			
02.04	Ökologie	20			
02.05	Bauvorhaben	27			
02.06	Zwischenfazit Städtebau	29			
03	ANALYSE VERKEHRSNETZE	31			
03.01	Kraftfahrzeug-Verkehr	34			
03.02	Öffentlicher Personennahverkehr	40			
03.03	Rad- und Fußverkehr	45			
03.04	Vorrangnetze	52			
03.05	Geteilte Mobilität	55			
03.06	Verkehrsunfälle	58			
03.07	Bauvorhaben	69			
03.08	Zwischenfazit Verkehrsnetze	71			
04	ANALYSE RUHENDER VERKEHR	73			
04.01	Kraftfahrzeug-Verkehr	75			
04.02	Touristischer Busverkehr.....	84			

Abbildungen

Abb. 1	Entwicklung Einwohnerzahlen und Übernachtungen in Berlin 02	Abb. 19	Versiegelung 25	Abb. 38	Radinfrastruktur und Radverkehrsplan .. 50	Abb. 55	Blick auf Prenzlauer Allee zur Karl-Liebknecht-Straße als wichtige Verkehrsachse 72
Abb. 2	Verortung des Masterplan-Areals 02	Abb. 20	Versiegelung 26	Abb. 39	Ausbaustand Radverkehrsanlagen nach RVP 51	Abb. 56	Straßenparken Krausenstraße 74
Abb. 3	Zeitplan des Teilprojekts Netzgestaltung und Nutzung 03	Abb. 21	Bauvorhaben Städtebau 28	Abb. 40	Überlagerung Vorrangnetze 53	Abb. 57	Parkanlagen 76
Abb. 4	Zusammenspiel der drei Teilprojekte des Masterplans und der Einfluss von Einzelvorhaben auf den Untersuchungsraum 04	Abb. 22	Gendarmenmarkt als bedeutender Platz 30	Abb. 41	Flächenkonkurrenzen 54	Abb. 58	Straßenparken 77
Abb. 5	Checkpoint Charlie Kreuzung Friedrichstraße/Zimmerstraße 05	Abb. 23	Oranienburger Straße bei Tag 32	Abb. 42	Geteilte Mobilität 56	Abb. 59	Parkraumbewirtschaftung 78
Abb. 6	Städtebauliche Dichte 09	Abb. 24	Jelbi Station Friedrichstraße 33	Abb. 43	Potenziale für multimodale Fortbewegung 57	Abb. 60	Bewertung Stellplatzauslastung Werktag 11 Uhr 79
Abb. 7	Denkmalkarte 10	Abb. 25	Straßenverkehrsnetz 35	Abb. 44	Personenkraftwagen-Unfälle 2023 59	Abb. 61	Einfahrt Anlage Friedrichsstadt Passagen 80
Abb. 8	Strassenraumbreiten 11	Abb. 26	Übergeordnetes Straßennetz Bestand und Planung 36	Abb. 45	Personenkraftwagen-Fußgehenden Unfälle 2023 60	Abb. 62	Halteverbotzonen 81
Abb. 9	Aufenthaltsqualität 13	Abb. 27	Geschwindigkeitsbegrenzungen 37	Abb. 46	Personenkraftwagen-Rad Unfälle 2023 .. 61	Abb. 63	Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen 82
Abb. 10	Flächennutzungsplan 15	Abb. 28	Verkehrsstärken gesamt 38	Abb. 47	Rad-Unfälle 2023 62	Abb. 64	Ladeinfrastruktur E-Mobilität 83
Abb. 11	Einwohnerdichte 16	Abb. 29	Verkehrsstärken Schwerverkehr 39	Abb. 48	Rad-Zufußgehenden Unfälle 63	Abb. 65	Reisebusse Parken und Touren 85
Abb. 12	Tourismus 17	Abb. 30	Öffentlicher Personennahverkehr-Netze 41	Abb. 49	Zeitliche Entwicklung des Unfallgeschehens von 2018 bis 2023 64	Abb. 66	Hop On Hop Off Bus Museumsinsel 86
Abb. 13	Freizeit und Erledigungen 18	Abb. 31	Erreichbarkeit des Öffentlicher Personennahverkehr 42	Abb. 50	Zusammenhang Unfälle Zufußgehende und Lichtsignalanlagen 65	Abb. 67	Fahrradabstellanlagen 88
Abb. 14	Bildung, Gesundheit und weitere öffentliche Einrichtungen 19	Abb. 32	Öffentlicher Personennahverkehr-Vorrangnetz 43	Abb. 51	Zusammenhang Radinfrastruktur und Unfallgeschehen 66	Abb. 68	Kapazitäten der Fahrradabstellanlagen 89
Abb. 15	Luftbelastung Straßenraum 21	Abb. 33	Bedarf Straßenbahnverkehr 44	Abb. 52	Zusammenhang Höchstgeschwindigkeiten und Unfallgeschehen 67	Abb. 69	Ruhender Verkehr in der Neuen Schönhauser Straße nahe Hackescher Markt 91
Abb. 16	Lärmbelastung Gesamtverkehr 22	Abb. 34	Fußgängeretz 46	Abb. 53	Unfallgeschehen und Verkehrsstärken .. 68	Abb. 70	Zufußgehende am Neptunbrunnen 94
Abb. 17	Lärmbelastung Straßenverkehr 23	Abb. 35	Fußverkehrsnetz 47	Abb. 54	Bauvorhaben Verkehr 70	Abb. 71	Charlottenstraße 100
Abb. 18	Hitze 24	Abb. 36	Fußverkehrsachsen 48				
		Abb. 37	Radverkehrsnetz nach RVP 49				



EINFÜHRUNG

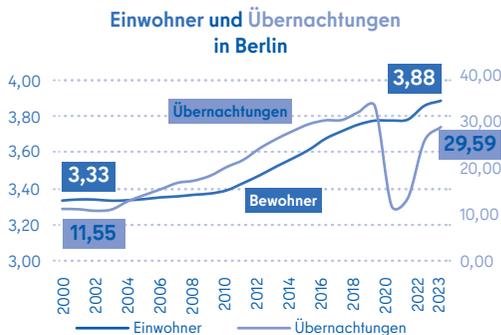
Einführung

Berlin übt aufgrund seiner Funktion als Bundeshauptstadt sowie seines geschichtlichen Hintergrunds eine starke Anziehungskraft aus. Dies gilt für (Neu-)Bewohner/Beschäftigte wie auch Besucher gleichermaßen. Die Einwohnerzahl verzeichnet seit Jahren ein kontinuierliches Wachstum. Aktuell sind in Berlin fast 3,9 Millionen Menschen amtlich gemeldet (siehe Abbildung 1). Auch der Tourismus weist – mit Ausnahme der Corona-bedingten Einbrüche in den Jahren 2020 und 2021 – eine 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 ist die Berliner Mitte durch einen hohen Durchgangsver-

Abb. 1 Entwicklung Einwohnerzahlen und Übernachtungen in Berlin

Quelle: eigene Darstellung



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



Abb. 2 Verortung des Masterplan-Areals

Quelle: eigene Darstellung

kehr geprägt. Dies wird von der zentralen Lage in der Stadt und die in diesem Bereich konzentrierten Nutzungen/Points of Interest hervorgerufen.

Das Wachstum der letzten Jahrzehnte gepaart mit der Konzentration vielfältiger Nutzungen führen unter anderem zu Reibungen im täglichen Mobilitätsgeschehen. Für eine zukunftsfähige Entwicklung der Stadt gilt es

BERLIN

positive Aspekte zu nutzen beziehungsweise zu stärken. Gleichzeitig sind die Herausforderungen zu bewältigen und Hemmnisse zu überwinden. Nur so kann auch weiterhin eine positive Entwicklung sichergestellt werden, die einer modernen europäischen Metropole gerecht wird.

Masterplan

Zur Erreichung dieser Ziele soll ein städtebauliches und verkehrliches Gesamtkonzept für die Berliner Mitte entwickelt werden. Im Rahmen des sogenannten Masterplan für die Berliner Mitte werden drei Teilprojekte betrachtet:

- Städtebauförderung (Integrierten Stadtentwicklungskonzept)
- Netzgestaltung und Nutzung (verkehrliches Innenstadt-konzept)
- Gestaltung öffentlicher Raum (Regelwerke Straßenraumgestaltung)

Teilprojekt Netzgestaltung und Nutzung

Die vorliegende Untersuchung befasst sich mit dem Teilprojekt der Netzgestaltung und Nutzung. Der Untersuchungsraum wird in Abbildung 2 dargestellt. Er befindet sich im Herzen Berlins und beinhaltet u. a. den Alexanderplatz, den Gendarmenmarkt, den Hackeschen Markt sowie die Friedrichstraße und Museumsinsel als auch den Leipziger Platz.

Dieser Bericht dokumentiert die Resultate der Bestandsaufnahme. Sie umfasst die Themen Städtebau, Verkehrsnetze und Parken.

Im Anschluss an die Bestandsanalyse werden die Konflikte und Defizite in Form einer Stärken-Schwächen-Analyse aufge-

Einführung

Zeitplanung

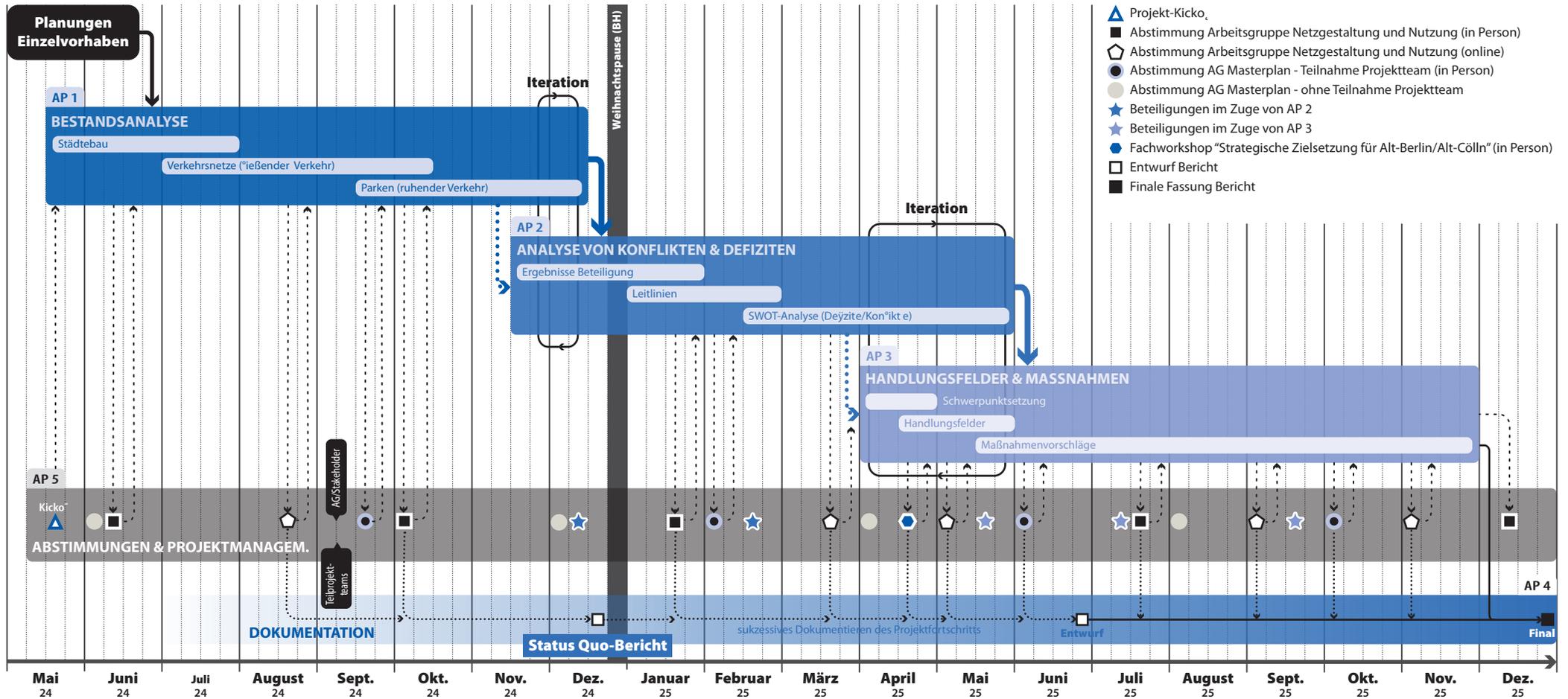


Abb. 3 Zeitplan des Teilprojekts Netzgestaltung und Nutzung

Quelle: eigene Darstellung

Einführung

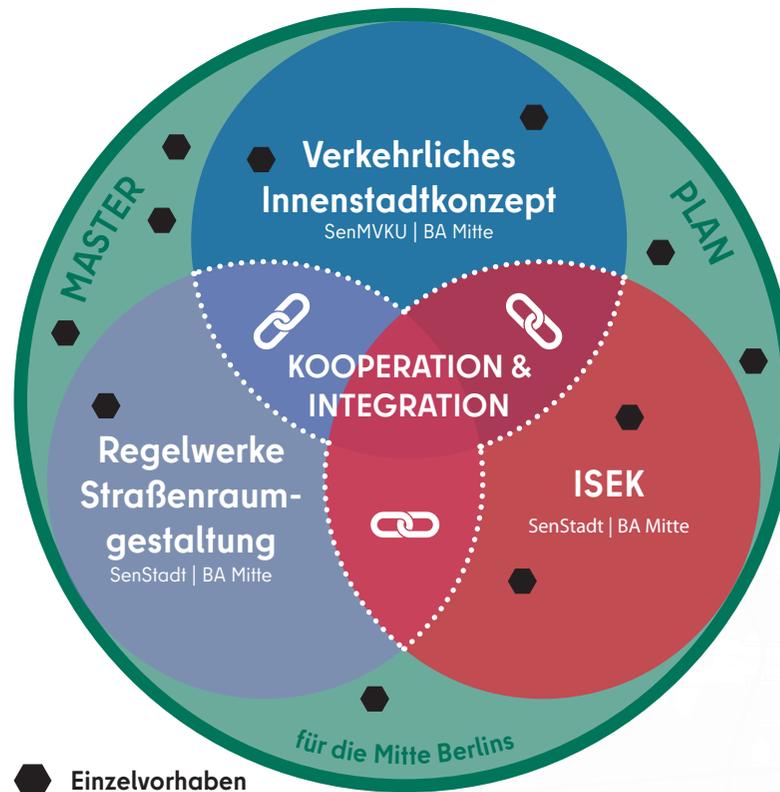
arbeitet. Dazu werden zunächst die Ergebnisse der Online-Beteiligung analysiert sowie Leitlinien für die weitere Entwicklung definiert. Daran schließt die Entwicklung von Handlungsfeldern und die Erarbeitung von Maßnahmen an. Das Gesamtprojekt soll im Dezember 2025 abgeschlossen sein.

Koordination und Berücksichtigung weiterer Vorhaben

Für ein optimales Zusammenspiel der drei Teilprojekte (siehe Abbildung 4) ist die enge Kooperation untereinander eine essenzielle Voraussetzung. Um dies gewährleisten zu können, werden im Laufe der Projektlaufzeit verschiedene Abstimmungsformate (zum Beispiel Meetings und Workshops) durchgeführt. Dies sorgt für eine Harmonisierung der Inhalte und Ergebnisse aller drei Teilprojekte.

Bei der Ausarbeitung der Inhalte des verkehrlichen Innenstadtkonzeptes (dieses Teilprojekt) sind diverse Einzelvorhaben im Untersuchungsraum zu berücksichtigen (siehe Abbildung 4). 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 Berliner Mitte, erfordert die Definition von einheitlichen



Einzelvorhaben
SenStadt | SenMVKU |
BA Mitte | SenKultGZ

- ⬡ Einzelvorhaben Verkehr
- ⬡ Einzelvorhaben Kultur, Freiraum
- ⬡ Einzelvorhaben Wohnen
- ⬡ Einzelvorhaben Wohnen

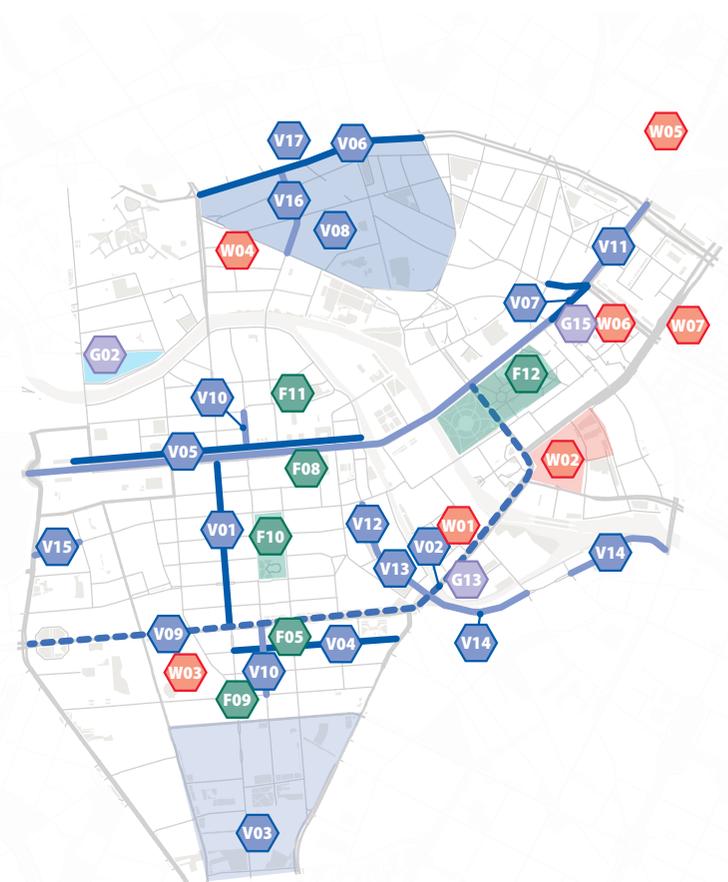


Abb. 4 Zusammenspiel der drei Teilprojekte des Masterplans und der Einfluss von Einzelvorhaben auf den Untersuchungsraum

Quelle: eigene Darstellung

Einführung

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 entgegengewirkt werden.

Analyse Status Quo

Der hier vorliegende Status-Quo-Bericht beschreibt die Resultate der Analyse des Ist-Zustandes. Er stellt die derzeitige Situation (Status Quo) im Untersuchungsraum dar. Es wird dabei auch auf Entwicklungen im unmittelbaren Umfeld des Untersuchungsraumes mit potenziellen Wirkungen auf diesen (und umgekehrt) eingegangen.

Der vorliegende Bericht gliedert sich in drei Themenbereiche:

- Städtebau
- Fließender Verkehr
- Ruhender Verkehr (Parken)

Alle drei Themenfelder sind in jeweils relevante Schwerpunkte weiter untergliedert.

Es wurden im Zuge der Analyse keine eigenen Datenerhebungen durchgeführt. Die Analysen fußen auf bereits vorliegenden Informationen und Daten. Eine wesentliche Quelle bilden Geoinformationssystem-Daten. Diese stammen zu einem erheblichen Umfang vom Geoportal des Landes Berlin (Fachübergreifendes Informationssystem Broker)¹.

¹Land Berlin: Geoportal (FIS Broker) | Link: <https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp> (letzter Zugriff: 2024-12-02)

Weiterer Prozess

Der Analyse beziehungsweise diesem Status-Quo-Bericht schließt die Bewertung von Konflikten und Defiziten an (siehe Abbildung 3). Dazu werden zunächst die Leitlinien definiert und mit den Stakeholdern abgestimmt. Ebenfalls fließen im Vorfeld beziehungsweise parallel zur Ausarbeitung des Teilprojekts für die Netzgestaltung und Nutzung durchgeführte Beteiligungen in die weiteren Betrachtungen ein. Sie geben Hinweise mit Blick auf potenzielle Konflikte und Defizite. Zur Identifikation dieser kommt die Schwächen-Stärken-Analyse zum Einsatz. Dies gewährleistet, dass Stärken und Potenziale bei der Bewertung identifiziert werden. Diese helfen bei der späteren Definition von Maßnahmen.

Im dritten Schritt werden schließlich basierend auf den Ergebnissen der Stärken-Schwächen-Analyse die Handlungsfelder definiert. Aus diesen sowie den vorangegangenen Arbeitsschritten leiten sich schließlich die Maßnahmen ab. Diese sollen eine zielgerichtete Entwicklung im Untersuchungsraum sicherstellen.

Für die Harmonisierung der drei Teilprojekte sind unabhängig von den regelmäßigen offiziellen Terminen separate Abstimmungen der Projektteams untereinander vorgesehen. Dies betrifft insbesondere die Koordinierungen mit dem Teilprojekt Straßenraumgestaltung. Diese sind ab dem Arbeitspaket 2 mit der Analyse von Konflikten und Defiziten von Bedeutung.

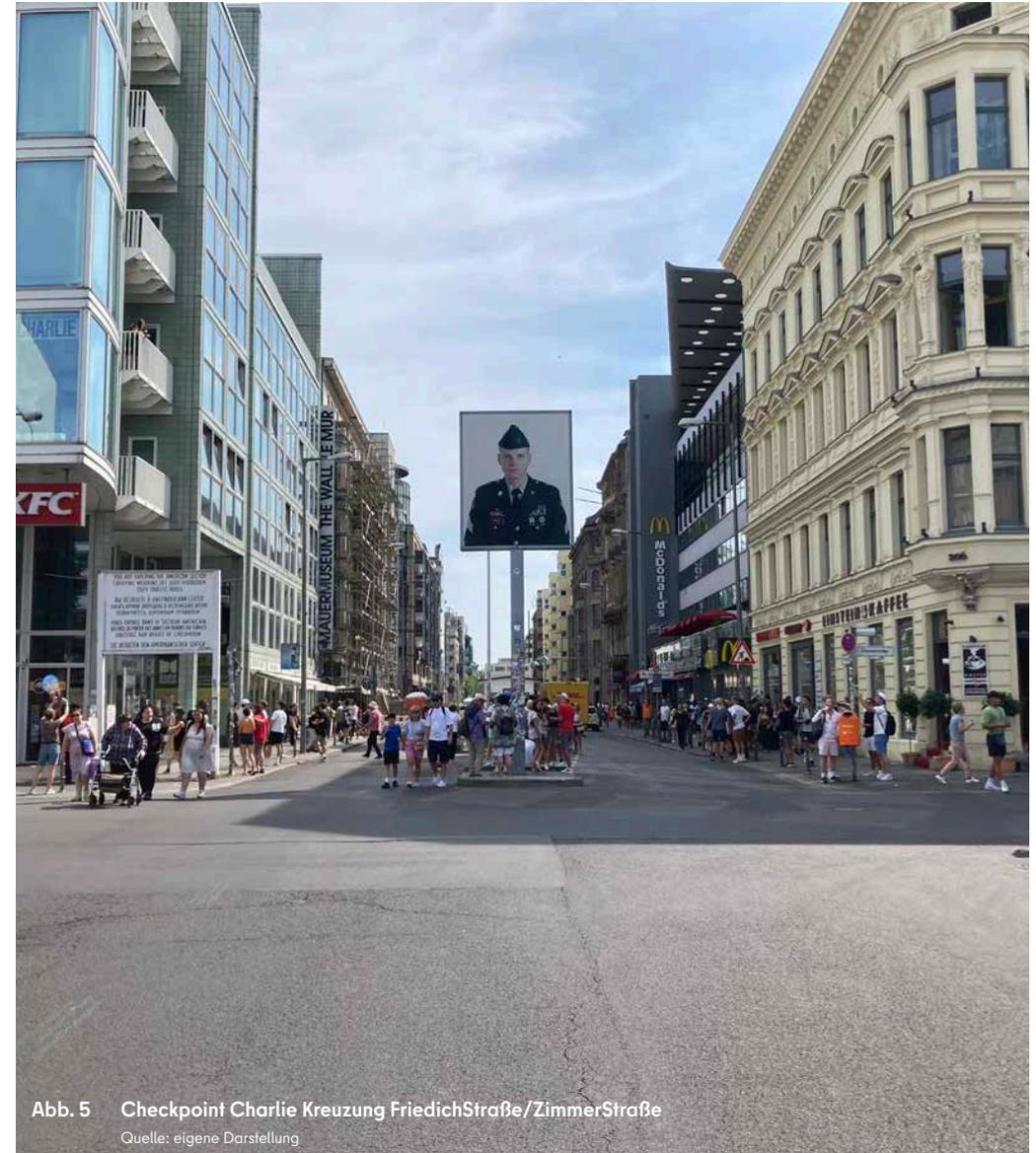


Abb. 5 Checkpoint Charlie Kreuzung Friedrichstraße/Zimmerstraße

Quelle: eigene Darstellung

ANALYSE STÄDTEBAU

Analyse Städtebau

Einleitung

Die Analyse des Städtebaus im Untersuchungsgebiet befasst sich mit den baulichen Rahmenbedingungen, Freiräumen, den Nutzungen und ökologischen Auswirkungen, die einen Einfluss auf die Mobilität haben. Neben den bestehenden Strukturen werden auch geplante Bauvorhaben aufgezeigt. Die Analyse des Städtebaus gibt somit unter anderem Aufschluss darüber, welcher baulich-räumliche Rahmen für die Verkehrsnetze zur Verfügung steht und welche Ansprüche an die Verkehrsnetze gestellt werden. Die Zusammenhänge der einzelnen Themen und folgenden Kapitel zu der Gestaltung der Verkehrsnetze werden nun näher erläutert.

Bauliche Rahmenbedingungen

Unter den Rahmenbedingungen werden im Folgenden Daten zur städtebaulichen Dichte, Denkmäler und Straßenbreiten gefasst. Die städtebauliche Dichte gibt einen Hinweis auf den Nutzungsdruck. Je höher die Dichte, desto mehr Verkehrslast entsteht üblicherweise auf den umliegenden Verkehrsnetzen. Die Straßenbreiten zeigen auf, wie viel Fläche potenziell zur Verfügung steht und wo auch mehrere Verkehrsachsen und Vorrangrouten gemeinsam geführt werden können. Die Denkmäler markieren besonders geschützte Ensembles und potenziell touristisch attraktive Gebiete.

Freiraum

Zum Freiraum wird die Aufenthaltsqualität anhand von Begrünung, Stadtplätzen und Wasserflächen untersucht. Der Freiraum spielt für die Naherholung verkehrsrelevante Rolle. Darüber hinaus wird der Freiraum auch für die Untersuchung der Fußverkehrsnetze berücksichtigt. Im Zuge von klimangepassten Straßen und Plätzen sind Zufußgehende in besonderem von Umwelteinwirkungen wie Hitze betroffen.

Nutzungen

Die geplanten Nutzungen werden aus dem Flächennutzungsplan hergeleitet. Der Flächennutzungsplan gibt die planerisch vorgesehenen Nutzungen und durch die Implikationen für das Baurecht auch tatsächlichen Nutzungen in einem größeren Maßstab an. Die Einwohnerdichte gibt Aufschluss über den Charakter des Gebiets. In diesen Bereichen sind die negativen Auswirkungen wie Emissionen des Verkehrs als besonders störend zu bewerten. Als weitere Quelle für die Nutzungen im Untersuchungsgebiet werden „Points of Interest“ (Points of Interest) verortet. Sie werden für die Analyse nach Einrichtungen des Tourismus, Freizeit und Erledigungen sowie Bildung, Gesundheit und öffentliche Einrichtungen geclustert. Die Points of Interest sind relevant zum Verständnis von Quell- und Zielverkehren und die Identifizierung eines Gebietscharakters

durch vorrangige Nutzungen. Diese Nutzungen stellen Ansprüche an die Verkehrsnetze. Beispielsweise bestehen planerische Zusammenhänge zwischen touristischen Points of Interest und den Reisebusverkehren oder der Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen und dem Öffentlicher Personennahverkehr-Netz.

Ökologie

Vor dem Hintergrund einer klimagerechten und zukunftsfähigen Stadtentwicklung werden die ökologischen Auswirkungen auf die Lebensqualität gravierender. Die Verkehrsnetze sind Verursacher von Lärm- und Schadstoffemissionen. Die entsprechenden Verkehrsnetze sind in der Regel versiegelt. Eine Neuverteilung des Straßenraums ist daher immer auch gegenüber ökologischen Belangen und Alternativnutzungen abzuwägen. Für das Konzept werden die Themen für das Lärm- und Luftbelastung, Hitze und Versiegelung näher betrachtet und im weiteren Prozess berücksichtigt.

Bauvorhaben

Mit den geplanten städtebaulichen und verkehrlichen Bauvorhaben werden neben den schon bestehenden Strukturen auch zukünftige Entwicklungen im Untersuchungsgebiet berücksichtigt. Dies erlaubt eine Antizipation der zukünftigen Anforderungen an die Verkehrsnetze.

Bestehende Fachplanungen

Die Themen des Städtebaus sind eingebettet in die Fachplanungen des Landes Berlin, der Senatsverwaltung und der Bezirke. Mit dem Flächennutzungsplan werden die räumlichen Entwicklungen der Stadt gesteuert (siehe Seite 15). Für die teilräumliche Entwicklung gilt die Bereichsentwicklungsplanung, die zuletzt im Jahr 2004 aufgestellt wurde. Ergänzt wird die Bereichsentwicklungsplanung durch sektorale Fachpläne wie dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept (2021), dem Fachplan Wohnen (2014), dem Wirtschaftsflächenkonzept (in Bearbeitung), dem Fachplan Grün- und Freiflächen (2008) und dem Fachplan Soziale Infrastruktur (2017). Relevante Informationen aus sektoralen Fachplänen werden für die entsprechenden Analysen im Folgenden selektiv aufgegriffen. Zuletzt regelt die Bauleitplanung rechtsverbindlich die Art und das Maß der Nutzung. Für die großräumige Betrachtung im Projekt spielt die Bauleitplanung noch keine Rolle.

Darüber hinaus gibt es weitere Fachplanungen, die insbesondere das Thema Ökologie betreffen. Dazu gehört zum Beispiel das Bezirkliche Klimaschutz und Klimaanpassungskonzept des Bezirksamt Mitte (2024), der Lärmaktionsplan 2019 - 2023 (2020) und dessen anstehende Aktualisierung 2024 - 2029.

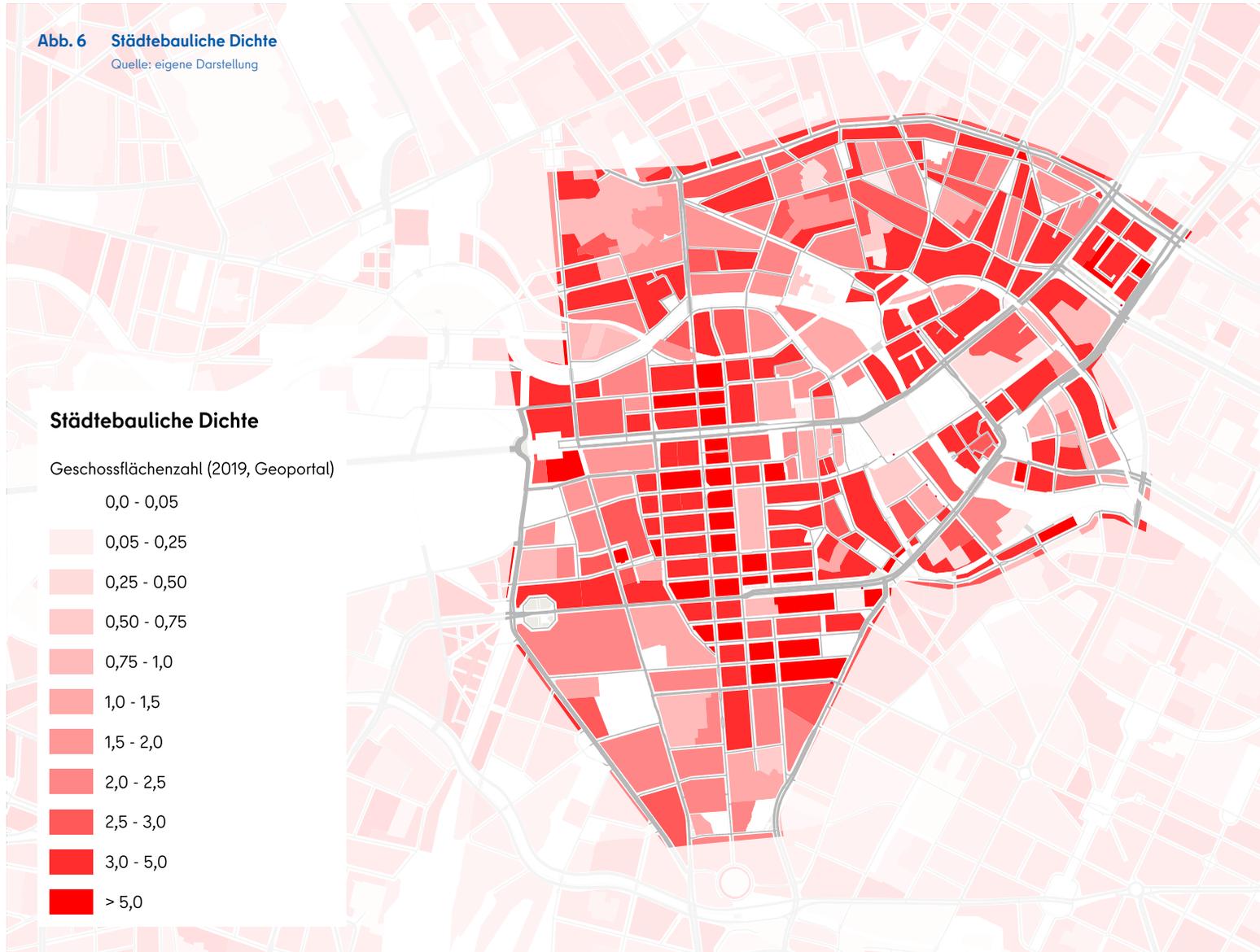
BAULICHE RAHMENBEDINGUNGEN

2.1

Analyse Städtebau | Bauliche Rahmenbedingungen

Abb. 6 Städtebauliche Dichte

Quelle: eigene Darstellung



Städtebauliche Dichte

Die städtebauliche Dichte, gemessen an der Geschossflächenzahl, erreicht in vielen Teilen des Untersuchungsgebiets, wie generell im heutigen Innenstadtbereich Berlins, die höchsten baulichen Dichtewerte. Die höchsten Dichten sind entlang der Friedrichstraße sowie im Nordosten des Untersuchungsgebietes unmittelbar nördlich des Fernsehturms zu verzeichnen. In diesen Gebieten ist eine sehr intensive Ausnutzung der Baugrundstücke festzustellen, was zu einer hohen baulichen Dichte führt. Diese resultiert aus einer hohen Anzahl an Geschossfläche je Grundstücksfläche. In einigen Bereichen wurde eine Geschossflächenzahl von 0,0 ermittelt. Zu den genannten Bereichen zählen Parks und Grünanlagen wie das Marx-Engels-Forum, der Monbijoupark, der Lustgarten sowie das Prinz-Albert-Palais.

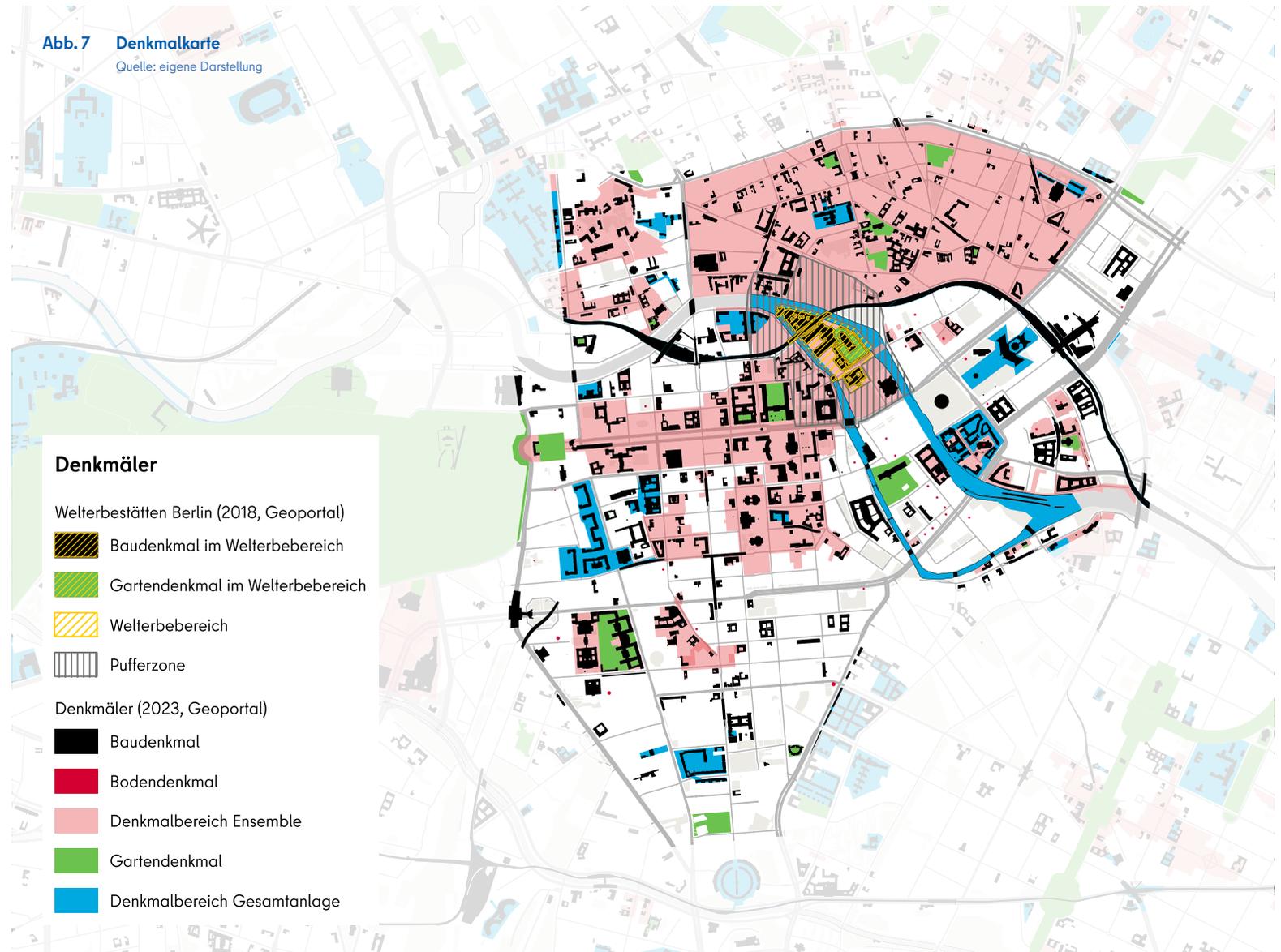
Analyse Städtebau | Bauliche Rahmenbedingungen

Denkmäler

Der Untersuchungsraum ist gekennzeichnet durch eine hohe Dichte an Denkmälern unterschiedlichster Art. Dies trifft insbesondere auf den nördlichen und zentralen Teil der Berliner Mitte zu, der sich maßgeblich aus Denkmalensembles wie der Spandauer Vorstadt oder dem Bereich entlang der Straße Unter den Linden zusammensetzt. Zudem sticht die Museumsinsel als Welt-erbebereich hervor. Der Teil südlich der Leipziger Straße weist im direkten Vergleich dazu eine reduzierte Dichte in Bezug auf Denkmäler auf.

Des Weiteren existieren zahlreiche Gesamtanlagen, wie beispielsweise die Flussläufe der Spree um die Museumsinsel herum, das Wohnquartier Wilhelmsstraße oder der Fernsehturm. Vereinzelt finden sich auch Baudenkmäler in anderen Bereichen des Untersuchungsgebietes. Diese verstreuten Denkmäler sind oft Einzelbauwerke, die besondere historische oder architektonische Merkmale aufweisen. Gartendenkmale sind im Untersuchungsraum nur vereinzelt vertreten und verteilen sich über das gesamte Areal.

Insgesamt zeigt die Verteilung der Denkmäler die reiche historische und kulturelle Vielfalt im Untersuchungsraum. Dies impliziert eine starke touristische Bedeutung.



Analyse Städtebau | Bauliche Rahmenbedingungen

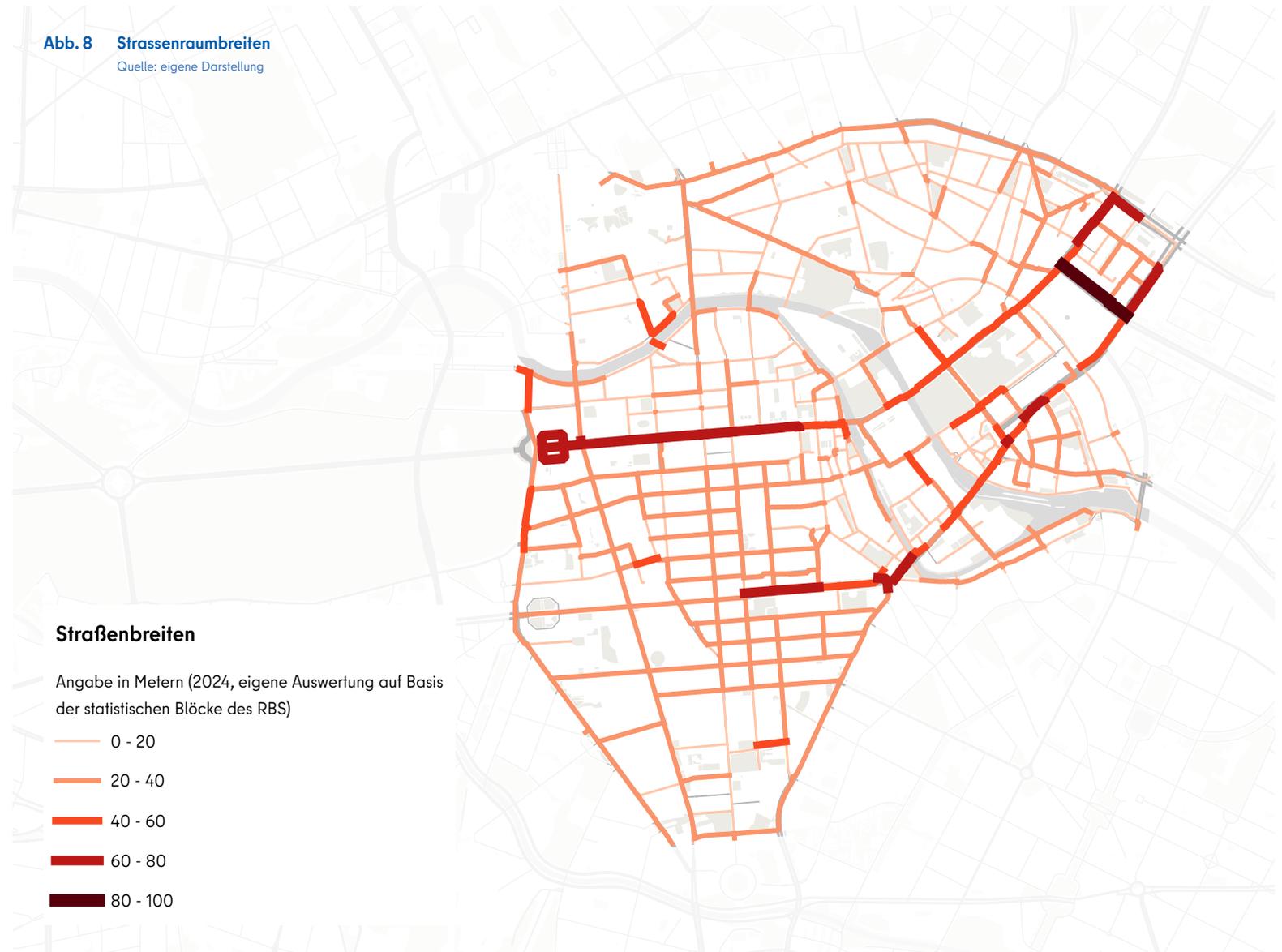
Straßenraumbreiten

Die Breite von Straßenräumen ist in bebauten Gebieten durch die angrenzenden Gebäude in der Regel begrenzt. Die zur Verfügung stehende Breite hat einen Einfluss auf die Nutzbarkeit des Straßenraumes durch die Verkehrsträger und weitere Nutzungen, wie beispielsweise der Gastronomie. Breiten von über 40 Meter erlauben einen großen Gestaltungsspielraum, während es in Straßen mit Breiten von unter 20 Meter eine Priorisierung bedarf.

Das Untersuchungsgebiet wird durch drei Bundesstraßen (B1 - Leipziger Straße/Grunerstraße und B2/B5 - Unter den Linden/Karl-Liebknecht-Straße) durchquert. Beide Achsen weisen eine beträchtliche Straßenbreite auf. In der Leipziger Straße ist dies auf den Bereich östlich der Charlottenstraße beschränkt. Dort finden sich Straßenbreiten von teilweise über 60 Meter. Den breitesten Straßenquerschnitt erreicht die B2/B5 mit 80 Meter im Bereich nördlich des Alexanderplatzes (Verbindung in Richtung Karl-Marx-Allee). Insbesondere rund um den Alexanderplatz sind vergleichsweise breite Straßenräume zu erkennen. Im Kernbereich des Untersuchungsgebietes weist die Mehrzahl der Straßen eine Breite zwischen 20 und 40 Meter auf. Teile des Nebenstraßennetzes verfügen über sehr geringere Breiten von unter 20 Meter. Dies trifft insbesondere auf den Norden des Untersuchungsgebietes.

Abb. 8 Strassenraumbreiten

Quelle: eigene Darstellung



FREIRAUM



Analyse Städtebau | Freiraum

Aufenthaltsqualitäten

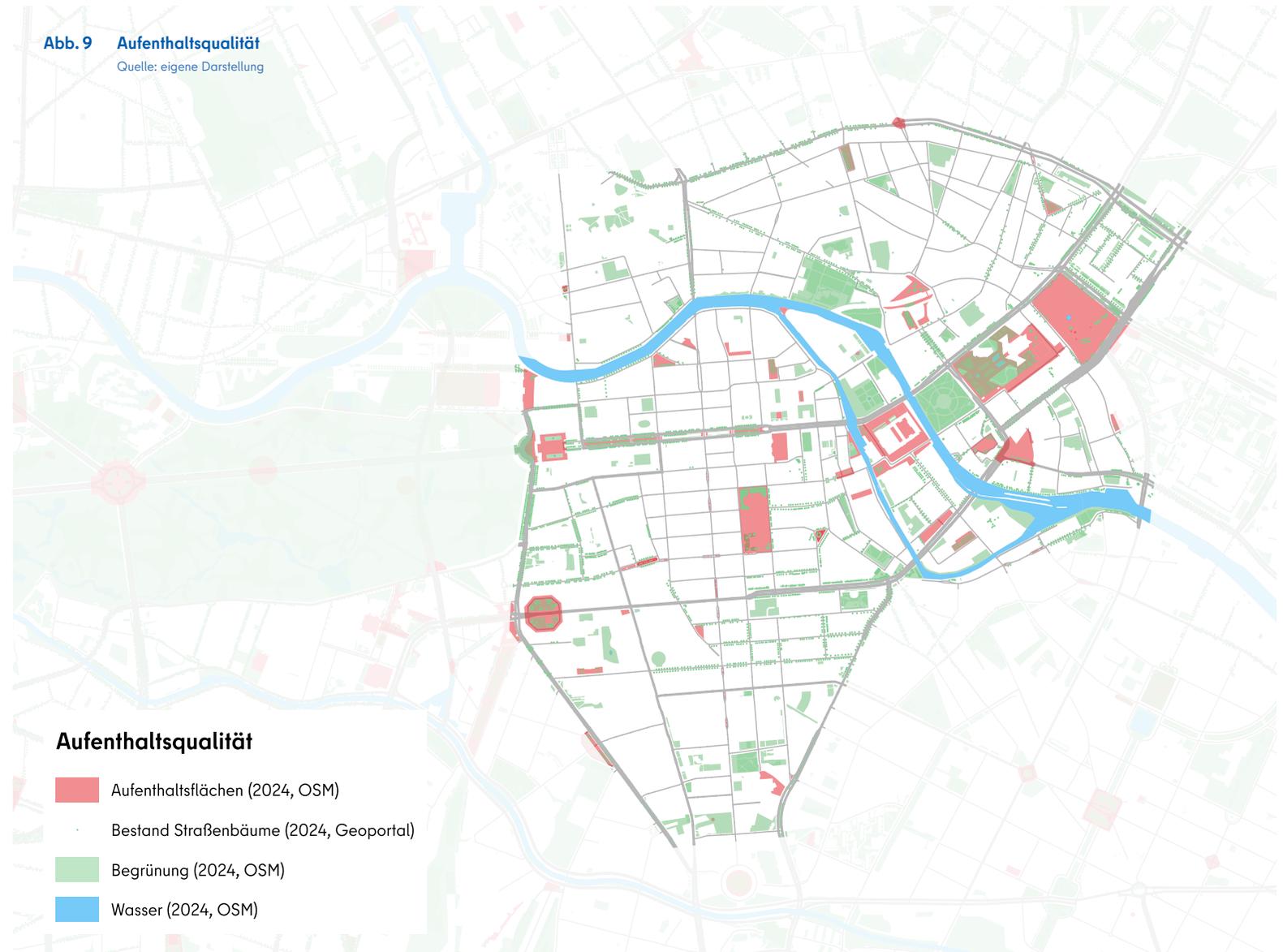
Das Untersuchungsgebiet wird von der Spree in Ost-West-Richtung durchquert. Diese teilt das Areal in zwei Teilbereiche (Nordost und Südwest). Zudem formt der zweigeteilte Verlauf der Spree die Museums- und Fischerinsel. Die Spree ist damit ein prägendes Element der Berliner Mitte. Ihre Uferlinien bieten die Möglichkeiten für Freizeit- und Erholungsaktivitäten. Neben der Spree gibt es kleinere künstliche Wasserelemente wie den Neptunbrunnen vor dem Roten Rathaus. Alle diese Wasserelemente tragen durch ihre kühlende Wirkung positiv zum lokalen Mikroklima bei.

Zwischen Alexanderplatz und Museumsinsel erstrecken sich mehrere Aufenthaltsbereiche. Im Kern des Gebietes ist der Gendarmenmarkt die zentrale Aufenthaltsfläche. Ansonsten gibt es kleinere Teilflächen im Straßenzug Unter den Linden und vereinzelt Stellen im Untersuchungsgebiet.

Im Rahmen der Planung von Verkehrsnetzen für den Fußverkehr sollte der Fokus auf Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität und Begrünung liegen, da diese sich in besonderem Maße für die Integration in ein Fußverkehrsnetz eignen.

Abb. 9 Aufenthaltsqualität

Quelle: eigene Darstellung



NUTZUNGEN

2.3

Analyse Städtebau | Nutzungen

Flächennutzungsplan (FNP)

Das Untersuchungsgebiet ist überwiegend von gemischter Baufläche geprägt. Die meisten als Grünflächen ausgewiesenen Areale konzentrieren sich entlang der Spree. Die überirdische Bahntrasse ist als Verkehrsfläche festgesetzt. Zudem sind mehrere Sonderbauflächen im Kontext der Hauptstadtfunktion vorhanden. Dazu zählen das Denkmal für die ermordeten Juden, die Bundesministerien, Regierungsverwaltungen und das Humboldtforum. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Gemeinbedarfsflächen wie Teile der Museumsinsel, die Humboldt-Universität und Bibliotheken. Vereinzelt weist der Flächennutzungsplan im Untersuchungsgebiet auch Wohnbauflächen aus. Beispielsweise im Norden im Bereich des Rosenthaler Platzes und des Rosa-Luxemburg-Platzes sowie im Umfeld des Spittelmarktes und stellenweise auch im westlichen Teil des Untersuchungsgebietes.

Die Vielfalt an im Flächennutzungsplan festgesetzten Nutzungen im Untersuchungsgebiet spricht für eine gute Nutzungsmischung. Für eine „Stadt der kurzen Wege“ ist diese Vielfalt positiv zu bewerten. Allerdings kommen damit auch unterschiedliche Interessen und Anforderungen auf engem Raum zusammen. Das kann Spannungen und Konflikte hervorrufen, auf die auch bei der Ordnung der Verkehrsnetze zu achten ist.

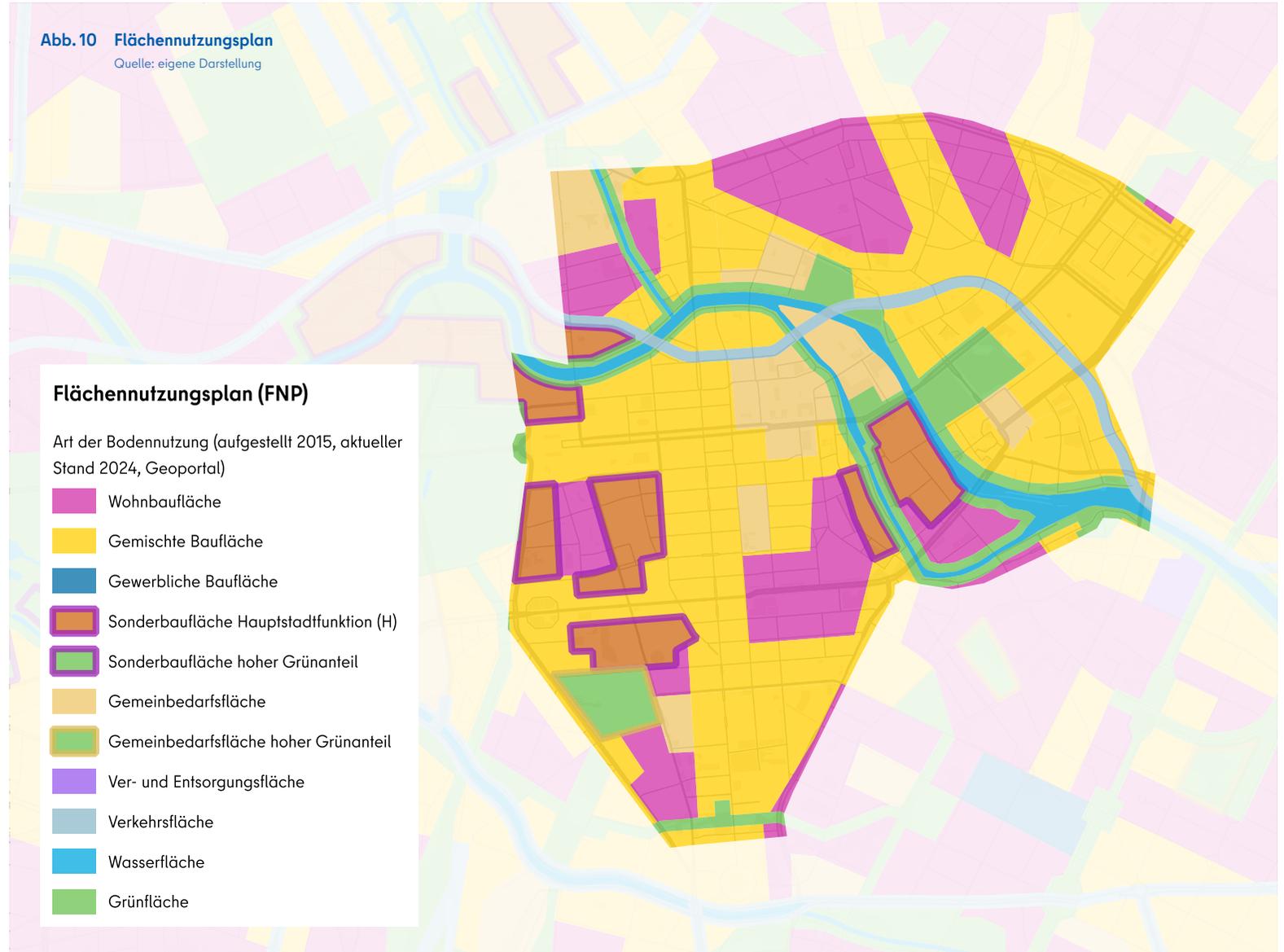
Abb. 10 Flächennutzungsplan

Quelle: eigene Darstellung

Flächennutzungsplan (FNP)

Art der Bodennutzung (aufgestellt 2015, aktueller Stand 2024, Geoportal)

- Wohnbaufläche
- Gemischte Baufläche
- Gewerbliche Baufläche
- Sonderbaufläche Hauptstadtfunktion (H)
- Sonderbaufläche hoher Grünanteil
- Gemeinbedarfsfläche
- Gemeinbedarfsfläche hoher Grünanteil
- Ver- und Entsorgungsfläche
- Verkehrsfläche
- Wasserfläche
- Grünfläche

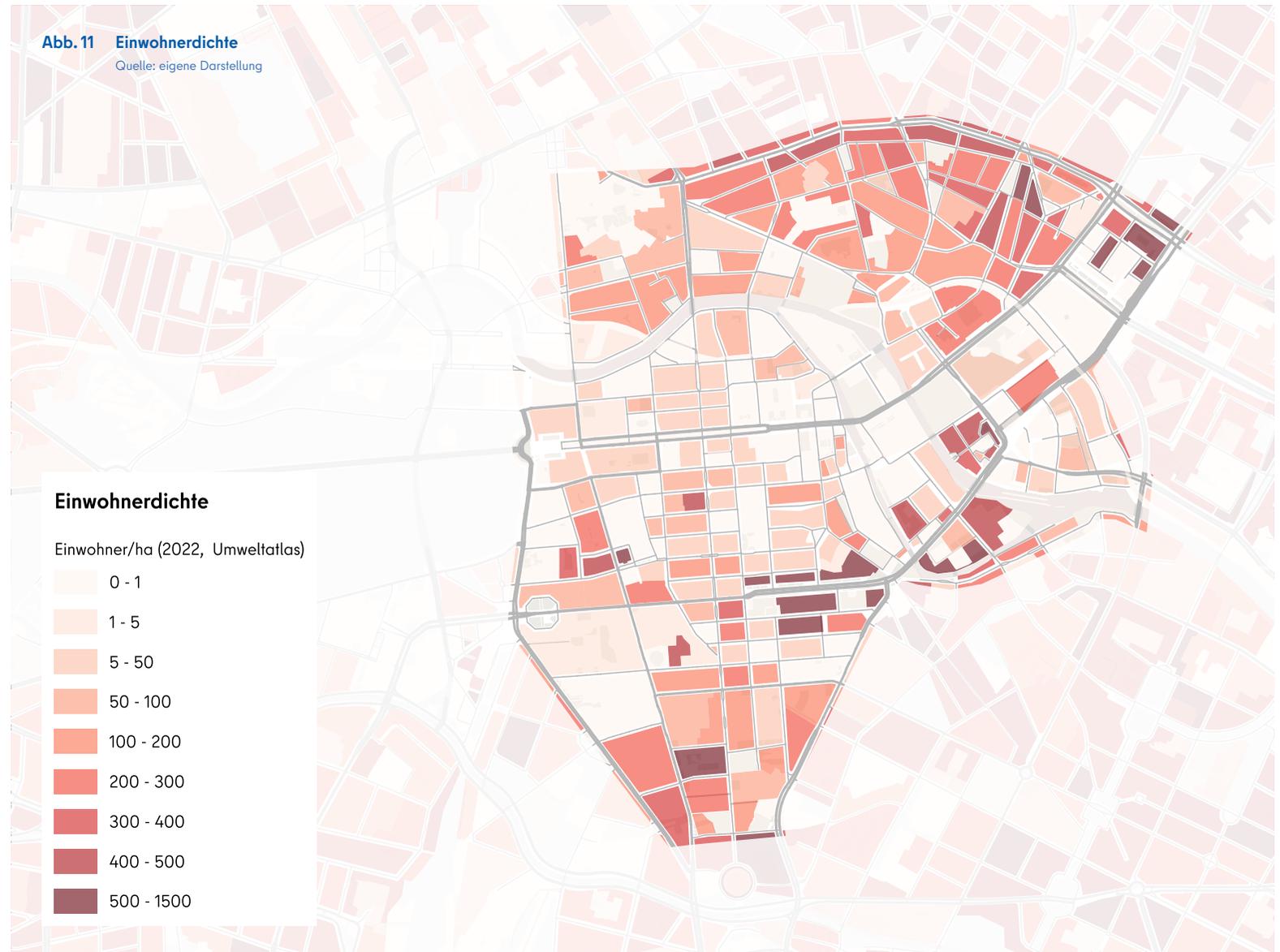


Analyse Städtebau | Nutzungen

Einwohnerdichte

Die Einwohnerdichte variiert in der Berliner Mitte stark in Teilbereichen eine sehr hohe Einwohnerdichte von über 500 Einwohnern pro Hektar vor. Dies gilt insbesondere für das Umfeld des Spittelmarktes, das Nikolaiviertel, den Mehringplatz, das Scheunenviertel und den Bereich zwischen Rosenthaler Platz und Rosa-Luxemburg-Platz. Die hohe Einwohnerdichte der einzelnen Blöcke resultieren aus hochgeschossigen Baukomplexen. Diese werden vorwiegend für das Wohnen genutzt. Das prägnanteste Beispiel hierfür sind die Plattenbauten in der Leipziger Straße im unmittelbaren Umfeld des Spittelmarktes.

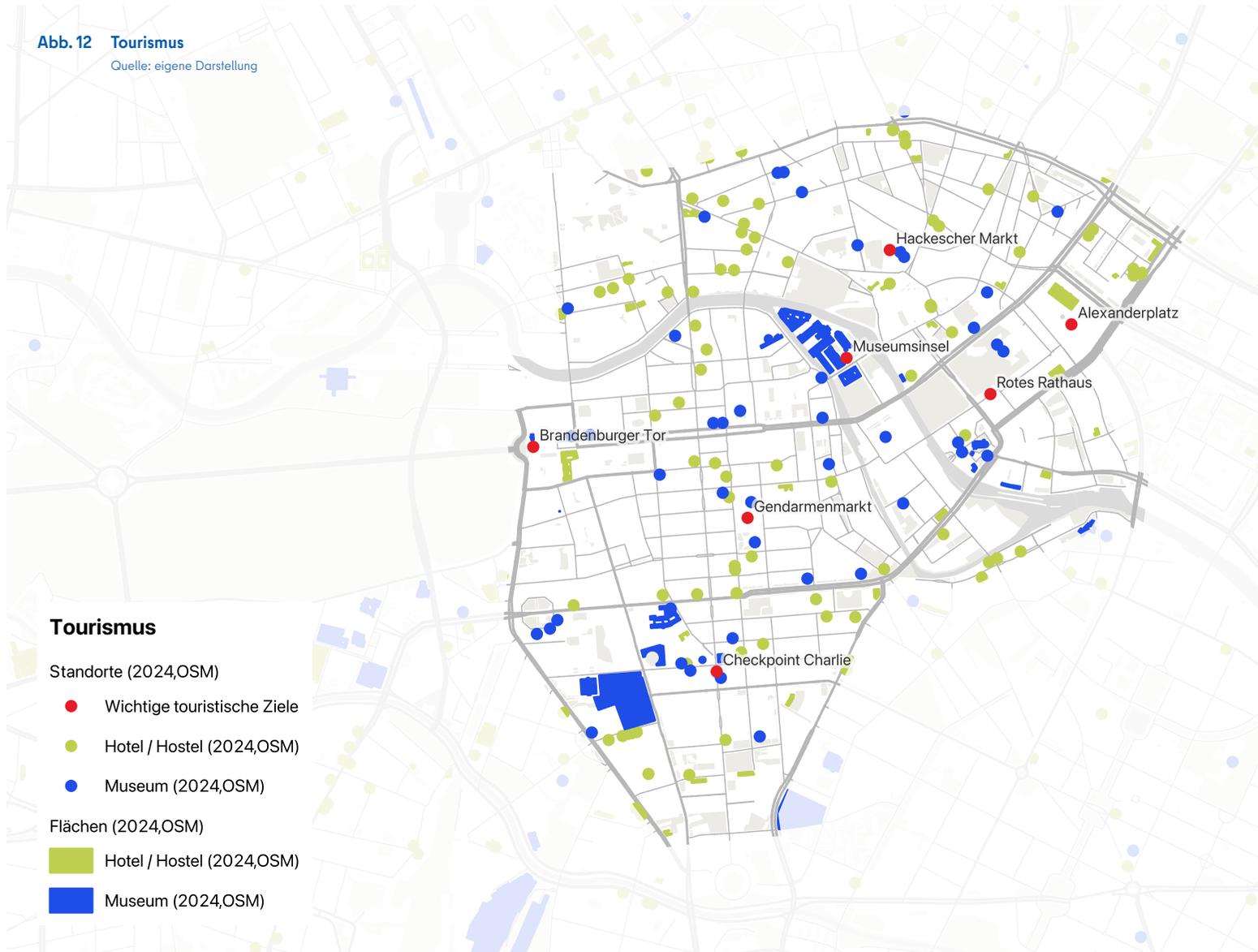
Im westlichen und zentralen Teil des Untersuchungsgebietes ist die Einwohnerdichte vergleichsweise gering. Dies gibt auch einen ersten Hinweis auf die Nutzungsverteilung im Areal. In diesen Teilen des Untersuchungsgebietes ist die Flächennutzung diversifiziert. Dies zeigen auch die Kartendarstellungen auf den Folgeseiten. Die höhere Präsenz von anderweitigen Nutzungen wie Gewerbe, öffentlichen Einrichtungen und Bürogebäuden führt zu einer geringen Einwohnerdichte.



Analyse Städtebau | Nutzungen

Abb. 12 Tourismus

Quelle: eigene Darstellung



Touristische Attraktionen

Die Berliner Mitte spielt für den Tourismus in Berlin eine zentrale Rolle. Das zeigt die hohe Anzahl an Museen und weiteren wichtigen touristischen Zielen. Auch das Tourismuskonzept für Berlin-Mitte verortet hier die meisten Top-Sehenswürdigkeiten des Bezirks und Gesamt-Berlins:

- Brandenburger Tor
- Checkpoint Charlie
- Gendarmenmarkt
- Museumsinsel
- Hackescher Markt
- Rotes Rathaus
- Alexanderplatz

Für die Verortung weiterer touristischer Ziele wurden aktuelle Daten aus Open Street Map verwendet. Auf der Museumsinsel, rund um den Checkpoint Charlie und den westlich angrenzenden Bereichen konzentriert sich demnach eine Vielzahl an Museen. Zudem ist eine hohe Dichte an Hotels im gesamten Gebiet festzustellen, die den touristischen Stellenwert untermauern.

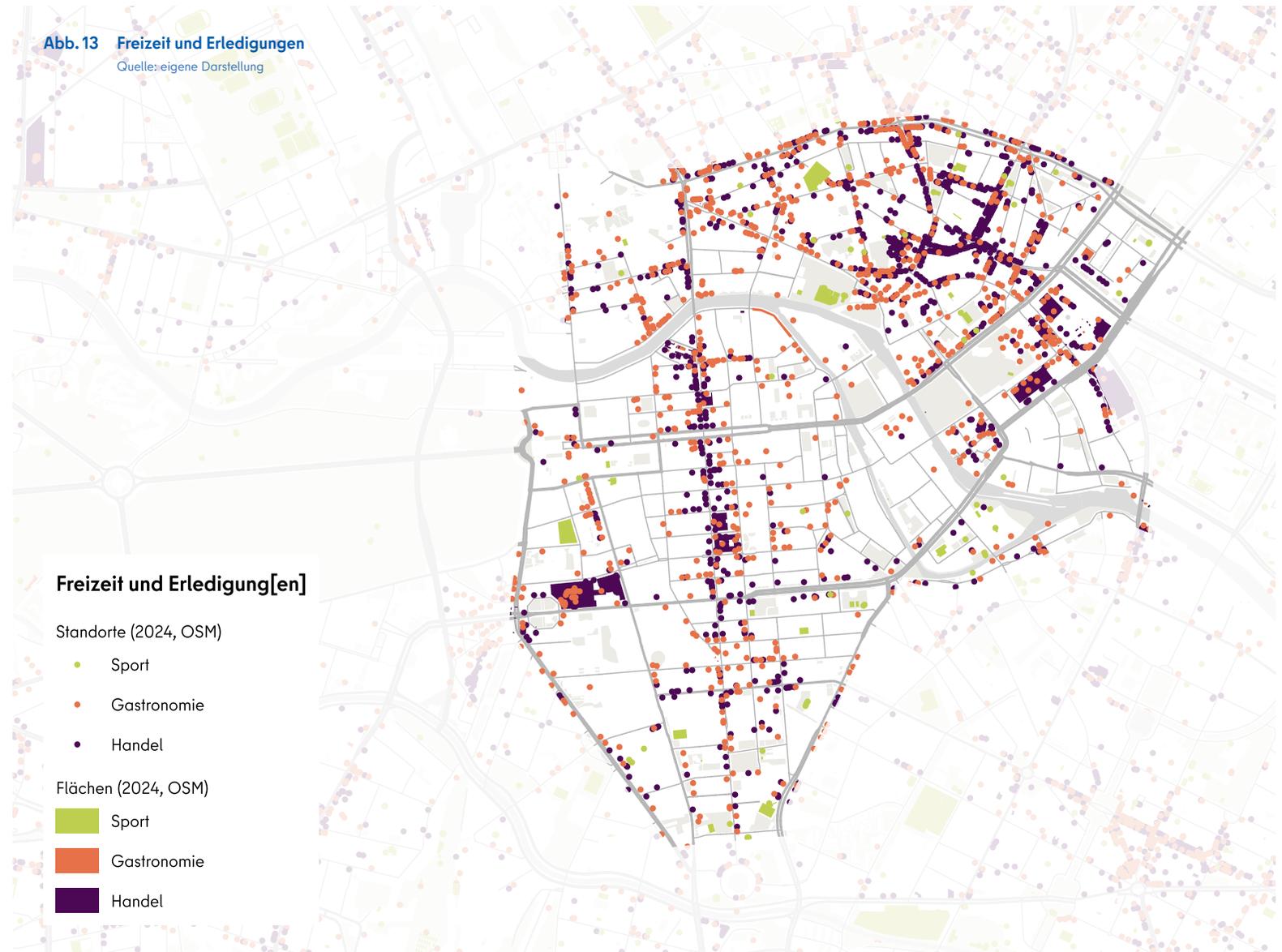
Analyse Städtebau | Nutzungen

Freizeit und Erledigungen

Für den Themenkomplex Freizeit und Erledigungen werden Einrichtungen von Sport, Gastronomie und Handel näher betrachtet. Im Untersuchungsgebiet hebt sich die Friedrichstraße mit einer hohen Dichte an Gastronomie- und Einzelhandelsbetrieben deutlich ab. Auch die Straßen zwischen Alexanderplatz und Rosenthaler Platz weisen viele Restaurants, Cafés und Geschäfte auf. Die Mall of Berlin im Westen des Untersuchungsgebiets beheimatet eine Vielzahl von Einzelhandelsgeschäften. Zudem ist nahezu das gesamte Gebiet nördlich der Spree von Gastronomie geprägt. Sportangebote sind im Vergleich deutlich weniger vertreten, aber dennoch an vielen Stellen zu finden. Es gibt vereinzelt Fitnessstudios, Sportplätze und andere Einrichtungen.

Gemäß dem Einzelhandel- und Zentrenkonzept des Bezirks Mitte (2021) befinden sich im Untersuchungsgebiet drei Bereiche, die als Zentrumsbereichskerne (gemäß Stadtentwicklungsplan Zentren 2030) ausgewiesen sind. Das heißt, sie sind Hauptgeschäftszentren der Stadt Berlin mit gesamtstädtischen, regionalen und überregionalen Versorgungsfunktionen als wichtigste Einzelhandelsstandorte in Berlin. Hierzu zählen die Friedrichstraße, der Alexanderplatz und der angrenzende Bereich Potsdamer Platz/Leipziger Straße.

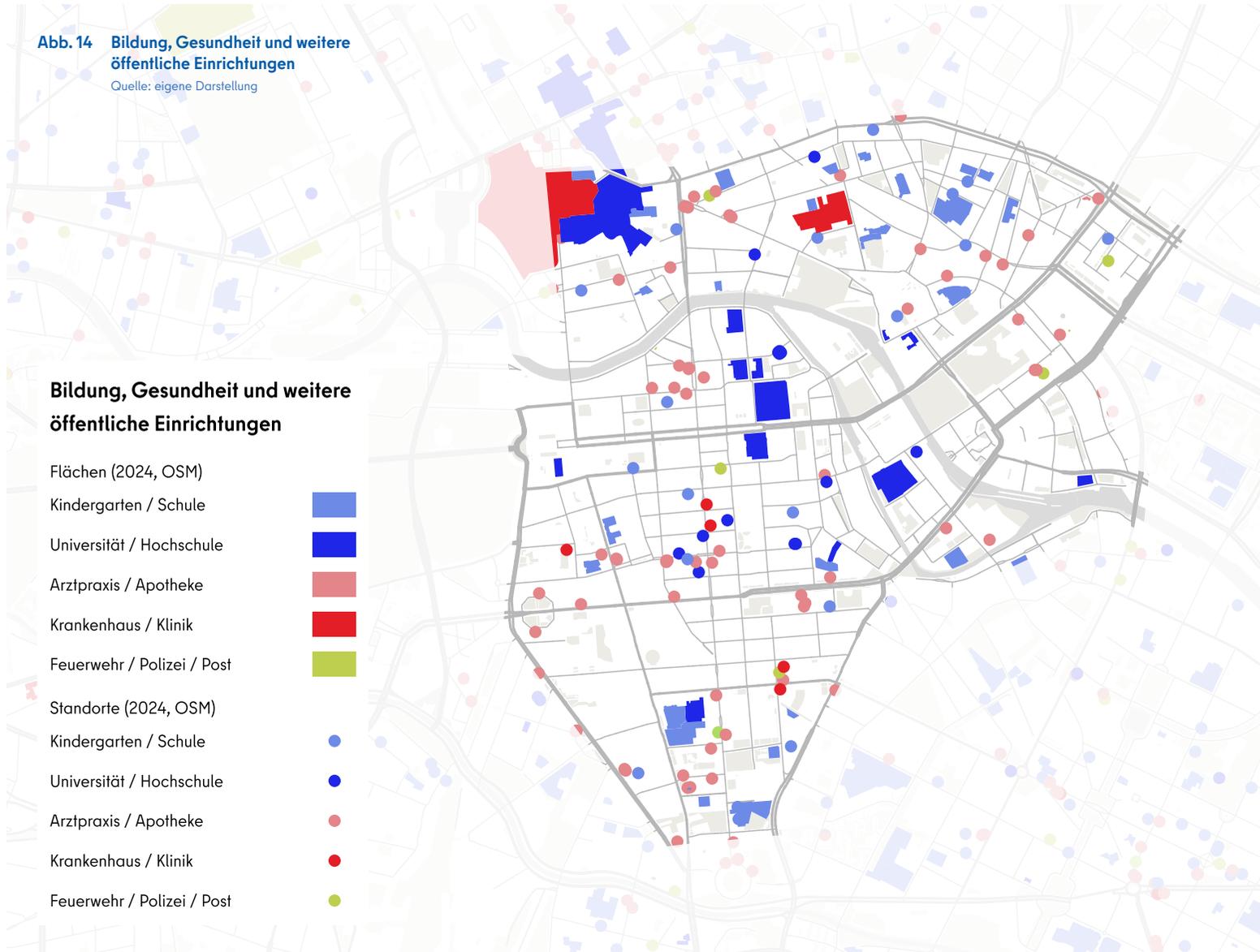
In der weiteren Betrachtung der Verkehrsnetze soll die Erreichbarkeit dieser Angebote sichergestellt werden.



Analyse Städtebau | Nutzungen

Abb. 14 Bildung, Gesundheit und weitere öffentliche Einrichtungen

Quelle: eigene Darstellung



Bildung, Gesundheit und weitere öffentliche Einrichtungen

Im Nordwesten des Untersuchungsgebiets sticht der Campus der Charité als große Gesundheitseinrichtung mit großräumiger Bedeutung hervor. Darüber hinaus befindet sich nördlich der Museumsinsel das St. Hedwig-Krankenhaus. Die flächendeckende Versorgung mit Arztpraxen und Apotheken ist im Masterplanareal gewährleistet. Vereinzelt lässt sich eine Konzentration feststellen (zum Beispiel südlich vom Stadtschnellbahnhof Friedrichstraße).

Die mit Abstand größte universitäre Einrichtung ist der Campus der Humboldt-Universität Unter den Linden. Des Weiteren ist südlich der Museumsinsel die European School of Management and Technology verortet. Ferner sind im Untersuchungsgebiet eine Vielzahl von Kindergärten und Schulen vorhanden.

Weitere öffentliche Einrichtungen wie Polizei, Feuerwehr und Post befinden sich an zentralen Orten im Untersuchungsbereich.

ÖKOLOGIE

2.4

Analyse Städtebau | Ökologie

Luftbelastung

Die Luftqualität wirkt sich auf das Wohlbefinden und die Gesundheit der Menschen aus. Die lokale Luftqualität wird vom Verkehrsgeschehen maßgeblich geprägt¹.

Mithilfe von Modellrechnungen wurden die verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen für Stickstoffdioxid und Feinpartikel im Jahr 2020 in Form eines Index ermittelt. Der Index gewichtet die berechneten Konzentrationen mit den jeweiligen Grenzwerten (40 Mikrogramm pro Kubikmeter für Stickstoffdioxid und Feinpartikel) an allen Hauptverkehrsstraßenabschnitten und addiert die Quotienten. Alle Abschnitte mit einem Indexwert über 1,8 bedürfen einer besonderen Aufmerksamkeit.

Insgesamt ergeben die Modellrechnungen für die meisten Straßen geringe bis mäßige Belastungsindizes. Sehr hoch belastet sind demnach Abschnitte der Leipziger Straße an der Kreuzung mit der Friedrichstraße sowie zwischen der Kreuzung mit der Wilhelmstraße und dem Potsdamer Platz. Darüber hinaus ist auch ein Abschnitt der Friedrichstraße in der Dorotheenstadt sehr hoch belastet. Abschnitte der Torstraße sowie Teilabschnitte in der Nähe des Brandenburger Tors und in den bereits identifizierten hoch belasteten Bereichen sind als erhöht belastet gekennzeichnet. Ebenfalls sehr hoch belastet sind Abschnitte der Reinhardtstraße und der Brückenstraße, die zwar nicht zum Untersuchungsgebiet gehören, aber dorthin führen.

Abb. 15 Luftbelastung Straßenraum

Quelle: eigene Darstellung



¹SenMVKU: Luftqualität: Was belastet die Berliner Luft? | [Link](#) (letzter Zugriff: 2024-12-02)

Analyse Städtebau | Ökologie



Lärmbelastung gesamt

Der Tag-Abend-Nacht-Index gibt eine zusammenfassende Betrachtung der Verkehrslärmbelastung wieder. Der Index umfasst eine Beurteilung für den gesamten Tag. Dazu werden die Mittelungspegel der einzelnen Zeitbereiche (Tag, Abend und Nacht) berechnet.

Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz beträgt der Immissionsrichtwert in urbanen Gebieten tags 63 Dezibel, A-bewertet, und nachts 45 Dezibel, A-bewertet. Zum Schutz der Gesundheit sollte laut Umweltbundesamt ein Mittelungspegel von 65 Dezibel, A-bewertet am Tag und 55 Dezibel, A-bewertet in der Nacht nicht überschritten werden.

Im Bereich der Stadtschnellbahn und der Regionalbahn sind die höchsten Lärmbelastungen zu verzeichnen. Die übrigen Achsen sind im direkten Vergleich deutlich geringer belastet, weisen aber dennoch hohe Werte auf. Es ist darauf zu achten, dass in diesen Bereichen die Immissionsrichtwerte für den Tag nicht überschritten werden.

Abb. 16 Lärmbelastung Gesamtverkehr

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Städtebau | Ökologie

Lärmbelastung der Straßen

Die Lärmbelastung des Straßenverkehrs erreicht in den Bereichen der Achse Leipziger Straße/Bundesstraße 1/Gertraudenstraße/Otto-Braun-Straße, Unter den Linden/Bundesstraße 2 und Stralauer Straße Werte von über 75 Dezibel, A-bewertet. Des Weiteren sind Teile der Spandauer Straße sowie die Alexanderstraße und die Mollstraße betroffen. Grundsätzlich ist die höchste Ausprägung der Lärmbelastung in der Umgebung des Alexanderplatzes sowie entlang der Ost-West-Hauptachsen des Gebietes zu verzeichnen.

Abb. 17 Lärmbelastung Straßenverkehr

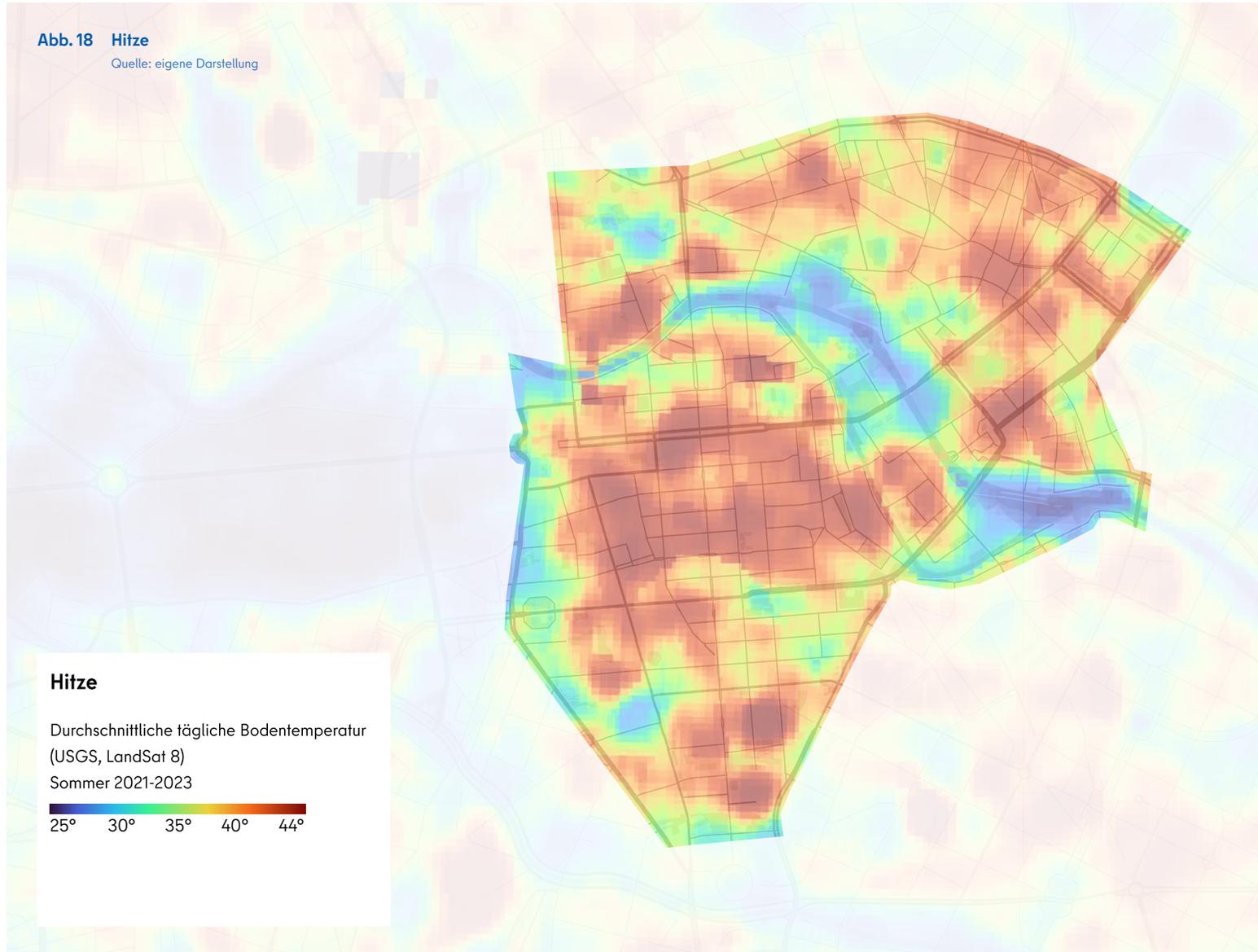
Quelle: eigene Darstellung



Analyse Städtebau | Ökologie

Abb. 18 Hitze

Quelle: eigene Darstellung



Bodentemperatur

Die täglichen Bodentemperaturen erreichen im Sommer in der Berliner Mitte Werte von bis zu 44 Grad Celsius. Die Abbildung links verdeutlicht, dass die Bereiche an der Spree sowie Grünanlagen (zum Beispiel Monbijou-park) einen signifikanten Beitrag zur Abkühlung leisten. Stark versiegelte und dicht bebaute Gebiete weisen hingegen sehr hohe Bodentemperaturen auf. Diese Wärme wird an die Umgebung abgeben.

Die Versiegelung des Gebietes ist auf der folgenden Seite dargestellt. Diese kann als einen Erklärungsansatz für die hier beobachteten Verteilungen der Bodentemperaturen dienen. Die Berliner Mitte ist in besonderem Maße von der Bildung von Hitzeinseln betroffen¹.

Laut der World Health Organisation sind körperliche Aktivitäten im Freien (inklusive Spaziergänge) bei Temperaturen über 32 Grad Celsius unangenehm und ungesund, insbesondere bei hoher Luftfeuchtigkeit². Hohe Bodentemperaturen in den Sommermonaten können aus diesem Grund die Aufenthaltsqualität und das Zufußgehen beeinträchtigen.

- 1 UBA (2022) Wie werden städtische Quartiere klimaresilient und klimaneutral? [Link](#) (letzter Zugriff: 2024-12-02)
- 2 WHO (2018) Heat and Health. World Health Organization [Link](#) (letzter Zugriff: 2024-12-02)

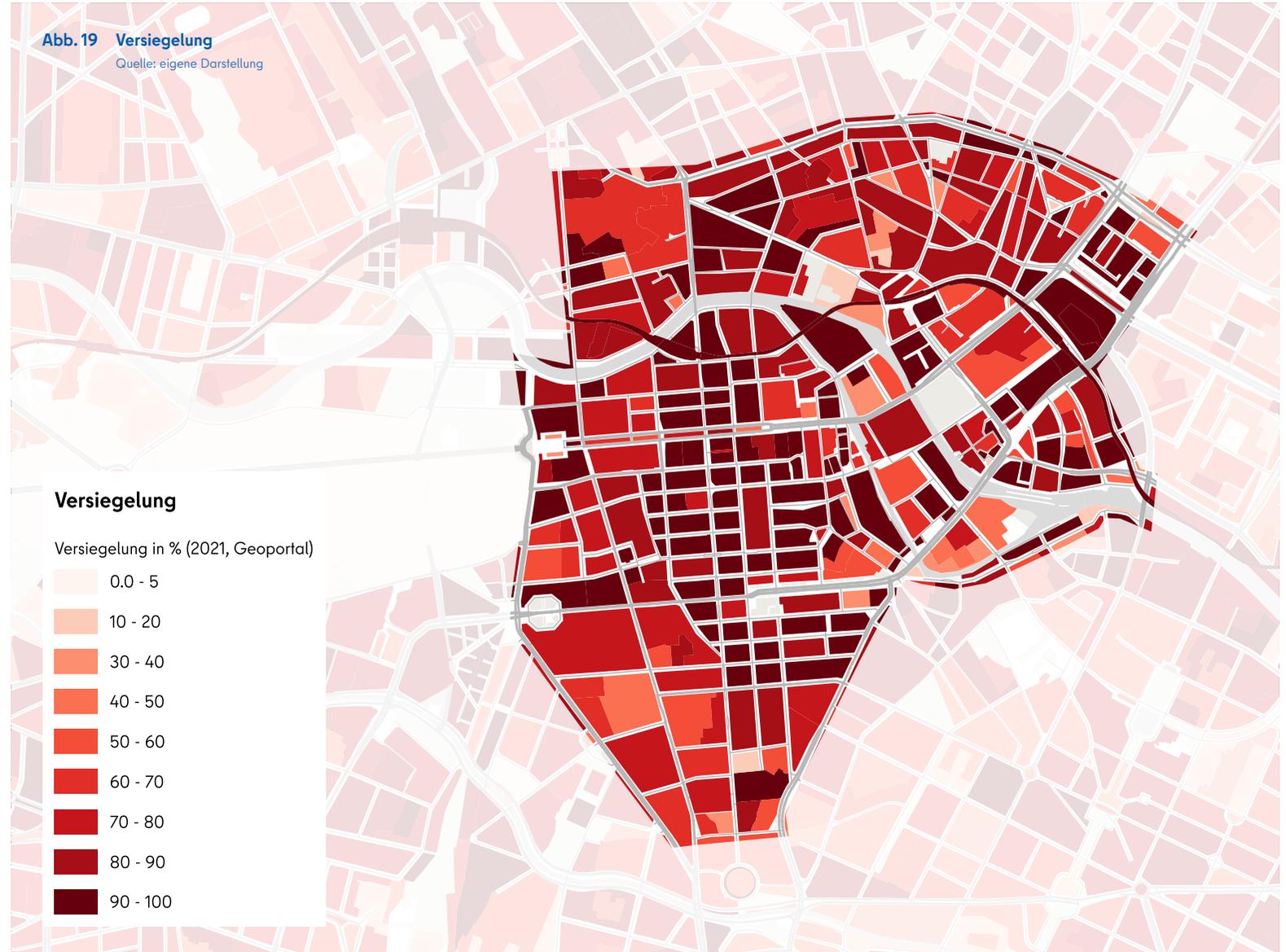
Analyse Städtebau | Ökologie

Versiegelung

Die Versiegelung erreicht in Teilen des Untersuchungsgebietes einen Wert von über 90 Prozent. Hierbei sind insbesondere der zentrale Bereich rund um die Friedrichstraße sowie weitere Teilbereiche von einer sehr starken Versiegelung geprägt.

Mit zunehmender Versiegelung reduziert sich die Fähigkeit, das Mikroklima bei Hitzeereignissen zu kühlen. Es bildet sich auch deutlich weniger Grundwasser, da das Niederschlagswasser nicht oder nur erschwert dem Boden zugeführt werden kann.

Im Untersuchungsgebiet wurden für drei Flächen laut Umweltatlas Entsiegelungspotenziale identifiziert (an der Klosterstraße, Magazinstraße und ein Teil des Monbijou-parks). Eine weitere Entsiegelungsmaßnahme stellen sogenannte „grüne Gullys“ dar. Dabei handelt es sich um bepflanzte Sickergruben, die im Nebenstraßennetz eingeführt werden sollen und im Teilprojekt Straßenraumgestaltung des Masterplans Berliner Mitte als Maßnahme verfolgt werden.



Analyse Städtebau | Ökologie

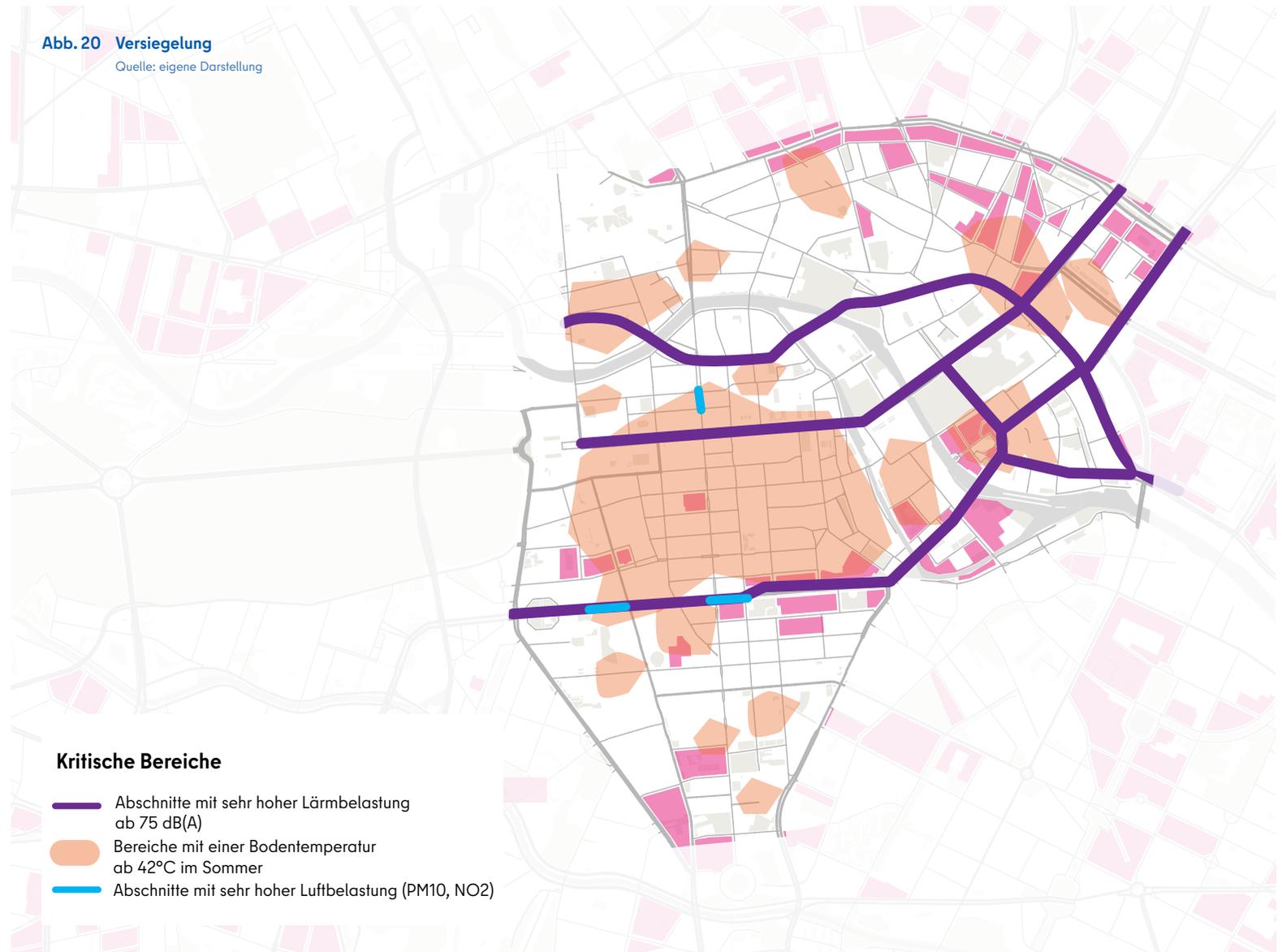
Konfliktbereiche

Die Karte rechts zeigt die Überlagerung von drei kritischen ökologischen Themen im Untersuchungsgebiet: Hitze, Lärm- und Luftbelastung in Kombination mit der Einwohnerdichte. Die Karte zeigt lediglich diejenigen Straßenabschnitte mit einer sehr hohen Lärmbelastung von 75 Dezibel, A-bewertet oder mehr, da ansonsten alle Hauptverkehrsstraßen die Schwellenwerte des Bundes-Immissionsschutzgesetzes überschreiten würden. Diese Straßenabschnitte sind in besonderem Maße kritisch zu betrachten, jedoch sollten auch andere Straßenabschnitte in die detailliertere Betrachtung mit einbezogen werden. Des Weiteren werden die Bereiche mit der durchschnittlich höchsten Bodentemperatur im Sommer sowie die Abschnitte mit sehr hoher Luftbelastung (vergleiche Abbildung 15) aufgezeigt.

Die Überlagerung der belasteten Bereiche mit Bereichen mit hoher Bevölkerungsdichte lässt insbesondere für Abschnitte der Leipziger Straße, des Nikolaiviertels sowie Wohnbereiche in der Nähe des Alexanderplatzes größere Konfliktpotenziale ableiten. Lärm- und Hitzeschwerpunkte sollten im Hinblick auf die Verbesserung der Aufenthalts- und die Qualität für zu Fuß Gehende vertieft untersucht werden.

Abb. 20 Versiegelung

Quelle: eigene Darstellung



BAUVORHABEN

2.5

Analyse Städtebau | Bauvorhaben

Bauvorhaben im Städtebau

Im Untersuchungsgebiet sind verschiedene Bauvorhaben in Planung oder bereits in der Realisierungsphase. Die Abbildung zeigt Bauvorhaben im Wohnungsbau, in der Freiraumgestaltung und Bauvorhaben, die im weitesten Sinne gewerbliche Nutzungen betreffen.

Es sind zahlreiche Wohnungsbauprojekte mit unterschiedlicher Anzahl von Wohneinheiten geplant, wobei der Molkenmarkt mit circa 466 geplanten Wohneinheiten und weiteren kulturellen und gewerblichen Nutzungen das größte neu geplante Quartier im Untersuchungsgebiet darstellt.

Umfangreiche bauliche Veränderungen im Bereich Wohnen und Gewerbe sind auch am Alexanderplatz zu erwarten. Hier wollen verschiedene Bauherren mehrere Hochhäuser mit unterschiedlichen Nutzungen realisieren.

Im Freiraumbereich sind mehrere Umgestaltungen bestehender öffentlicher Räume geplant. So werden unter anderem der Gendarmenmarkt, das Rathausforum und das Marx-Engels-Forum umfassend umgestaltet. In die Kategorie Gewerbe fallen sowohl Neubauten mit überwiegender Büronutzung als auch kulturelle und klassische gewerbliche Nutzungen sowie Verwaltungsgebäude.

Bauvorhaben Städtebau

Bauvorhaben Wohnen:

- ❶ Breite Straße (ca. 70 Wohneinheiten)
- ❷ Molkenmarkt (ca. 466 Wohneinheiten)
- ❸ Postblockareal (ca. 111 Wohneinheiten)
- ❹ Bötzw Areal
- ❺ ALX-Hochhaus (Covivio) (ca. 300 Wohneinheiten)
- ❻ Haus der Statistik (ca. 290 Wohneinheiten)
- ❼ Charlie Living (ca. 243 Wohneinheiten)
- ❽ Memhardtblock
- ❾ Hochhaus Hines (377 Wohneinheiten)
- ❿ Hochhaus Monarch

Bauvorhaben Freiraum:

- ❾ Umgestaltung St. Hedwigs Kathedrale
- ❿ Umgestaltung Umgebung Checkpoint Charlie
- ⓫ Sanierung und Modernisierung Gendarmenmarkt
- ⓬ Umgestaltung Hegelplatz
- ⓭ Umgestaltung Rathaus- und Marx-Engels-Forum

Bauvorhaben Gewerbe:

- ⓬ Archäologisches Haus
- ⓭ Luisenblock Ost
- ⓮ MYND (Bürohochhaus)
- ⓯ Elisabeth-Selbert-Haus
- ⓰ Erweiterung Komische Oper
- ⓱ Erweiterung Bundesumweltministerium
- ⓲ Bau und Sanierung Alte Münze
- ⓳ Central Tower Berlin
- ⓴ Hochhaus Park Inn (angrenzend Hotel)
- ⓵ Haus der Elektroindustrie



Abb. 21 Bauvorhaben Städtebau

Quelle: eigene Darstellung

ZWISCHENFAZIT STÄDTEBAU

2.6

Analyse Städtebau | Zwischenfazit Städtebau

Status Quo Städtebau

Die historische Mitte Berlins zeichnet sich durch eine hohe Nutzungsdurchmischung aus, die sich bereits aus dem Flächennutzungsplan ableiten lässt. Dieser weist einen hohen Anteil an gemischten Bauflächen sowie zahlreiche Sonderbauflächen und Gemeinbedarfsflächen auf. Dies wird auch durch die hohe Dichte an Points of Interest deutlich, die sowohl Handel, Frei- und Grünflächen, öffentliche Einrichtungen als auch touristische Ziele umfassen. Die Mehrzahl der Sonderbauflächen mit Hauptstadtfunktion sowie die unmittelbare Nähe zum Berliner Regierungsviertel verleihen dem Gebiet eine hohe gesamtstädtische und nationale Bedeutung. Das Vorhandensein bedeutender Sehenswürdigkeiten und touristischer Ziele verstärkt den herausragenden Charakter des Gebietes zusätzlich. Diese Gegebenheiten führen zu einer hohen Anziehungskraft des Gebietes, die bereits heute zu einer erhöhten Verkehrsbelastung führt.

Darüber hinaus ist das Gebiet durch Wohnnutzung geprägt, was sich in relativ hohen Einwohnerdichten niederschlägt. Ein hoher Anteil an Wohnnutzung findet sich entlang der Leipziger Straße, aber auch in größeren Bereichen im Nordosten des Gebietes. Hier befindet sich auch ein dichtes Angebot an Gastronomie und Handel. Der Bereich entlang der Friedrichstraße ist dagegen überwiegend durch dichte Gewerbe- und Handelsnutzungen geprägt.

Die wichtigsten touristischen Ziele liegen vor allem zwischen den beiden Hauptachsen Unter den Linden und Leipziger Straße, mit einer besonders wichtigen Achse vom Brandenburger Tor bis zum Alexanderplatz. Für die Nutzungen lassen sich Schwerpunktbereiche ableiten. Es verbleiben aber auch viele Überschneidungen, die zu Konfliktpotenzialen und Flächenkonkurrenzen führen.

Aufgrund der beschriebenen Nutzungsvielfalt ist es umso wichtiger, Nutzergruppen zu definieren, um daraus differenzierte Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsangebote abzuleiten. Diese können dann auf die einzelnen Schwerpunkträume übertragen werden, um allen Bedürfnissen bestmöglich gerecht zu werden und die Erreichbarkeit der Ziele zu gewährleisten. Die Berliner Mitte bietet durch ihre Nutzungsmischung die Chance zur Entwicklung einer „Stadt der kurzen Wege“.

Ökologische Herausforderungen

Der hohe Versiegelungsgrad in Verbindung mit den querenden Hauptverkehrsachsen und der vergleichsweise geringe Anteil an blau-grüner Infrastruktur (das heißt Grün- und Wasserflächen) führen dazu, dass sich bereits heute Hitzeinseln im Gebiet bilden. Bei der Betrachtung der Verkehrsnetze, insbesondere im Hinblick auf die aktive Mobilität, ist der Entwicklung von klimageschützten Korridoren Priorität einzuräumen. Unter Berücksichtigung der aktuellen Situation sind weitere blau-grüne Korridore zu fördern, um

insbesondere den zentralen Teil des Gebietes abzukühlen.

Die Lärm- und Luftschadstoffemissionen im Gebiet sind zu einem gewissen Teil auf den Verkehrssektor zurückzuführen, insbesondere auf die Bundesstraßen und die Bahntrassen. Die Tatsache, dass sehr hohe Lärmemissionen in unmittelbarer Nähe zu Wohngebieten auftreten, macht es erforderlich, diese zu minimieren. Zudem können sie die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen. Die Lärmemissionen des Schienenverkehrs sind im Gebiet nur bedingt vermeidbar und in erster Linie durch bauliche Maßnahmen (zum Beispiel Schallschutz) zu reduzieren. Beim Straßenverkehr besteht dagegen die Möglichkeit, durch Verkehrsberuhigung und Verkehrsverlagerung die Straßen von Lärm und Luftschadstoffen zu entlasten. Dies wird ein wesentlicher Aspekt der Verkehrsnetzgestaltung sein.

Weitere Entwicklungen

In den kommenden Jahren ist mit der Realisierung einer Vielzahl neuer Wohn-, Freiraum- und Gewerbebauprojekte im Gebiet zu rechnen. Dabei ist zu beachten, dass die Realisierung der geplanten Bauvorhaben nicht nur Einfluss auf das Verkehrsaufkommen haben wird, sondern potenziell auch Nutzergruppen anziehen kann. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung dieser Studie ist es wichtig, die genannten Aspekte zu berücksichtigen.

Abb. 22 Gendarmenmarkt als bedeutender Platz

Quelle: ugiss - stock.adobe.com



ANALYSE VERKEHRSNETZE

Analyse Verkehrsnetze

Nach Auseinandersetzung mit der Stadtplanung werden nachfolgend die Verkehrsnetze betrachtet. Die Analyse dieser umfasst alle Verkehrsträger. Dazu gehören der Kraftfahrzeug-Verkehr, der öffentliche Personennahverkehr, der Radverkehr, der Fußverkehr sowie übergreifend das Thema Shared Mobility. Durch die Analyse der bestehenden und geplanten Verkehrsnetze werden Defizite und Engpässe als auch Potenziale für Veränderungen in Richtung einer nachhaltigeren, sichereren und sozial verträglicheren Fortbewegung aufgezeigt.

Kraftfahrzeug-Verkehr

Bei der Analyse des Kraftfahrzeug-Verkehrs werden die Straßenhierarchie, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sowie die Verkehrsstärken nach Verkehrsarten untersucht. Der Anteil des Kraftfahrzeug-Verkehrs am Modal Split ist mit 26 Prozent in der Gesamtstadt nach wie vor hoch, was sich in zahlreichen negativen Auswirkungen niederschlägt. Obwohl der Anteil des motorisierter Individualverkehr-Verkehrs im Bezirk nur bei 12,8 Prozent liegt, hat der Kraftfahrzeug-Verkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern den größten Flächenverbrauch durch Verkehrs- und Parkflächen. Zudem sind an vielen Verkehrsunfällen Kraftfahrzeug beteiligt. Durch die zentrale Lage des Untersuchungsgebietes ist es stark vom Durchgangsverkehr der Bundesstraßen frequentiert.

Öffentlicher Personennahverkehr

In diesem Unterkapitel werden das Öffentliche Personennahverkehr-Bestandsnetz wie auch die Erreichbarkeit der Öffentlichen Personennahverkehr-Haltestellen im Bestand und in der Planung analysiert. Mit Ausnahme des Bus- und Straßenbahnverkehrs steht der Öffentliche Personennahverkehr in der Regel nicht in direkter Flächenkonkurrenz zu anderen Verkehrsträgern und stellt ein in der Regel flächeneffizientes Verkehrsmittel mit hoher Beförderungskapazität dar. Eine gute Erreichbarkeit der Öffentlichen Personennahverkehr-Stationen erhöht die Attraktivität der Öffentlichen Personennahverkehr-Nutzung. Das Untersuchungsgebiet ist durch seine zentrale Lage sowohl an den lokalen (Bus, Tram, U-Bahn und Stadtschnellbahn) als auch an den regionalen Öffentlichen Personennahverkehr angebunden.

Rad- und Fußverkehr

Die Analyse des Fuß- und Radverkehrs betrachtet das bestehende Fußverkehrsnetz mit seiner infrastrukturellen Ausstattung und die relevanten Fußwegeachsen, die touristische und lokale Ziele miteinander verbinden. Ein Fußverkehrsplan wird derzeit erarbeitet. Dem Fußverkehr kommt eine besondere Bedeutung zu, da viele Points of Interest in fußläufiger Entfernung zueinander liegen.

Das geplante Radverkehrsnetz gemäß Radverkehrsplan wird in diesem Abschnitt

ebenfalls beleuchtet. Insbesondere im Vergleich zum Status Quo der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur. Dabei zeigen sich größere Lücken zwischen dem bis 2023 zu realisierenden Zielnetz und dem Ausbaustand. Dennoch hat auch ein Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur stattgefunden. So wurden in den letzten Jahren Fahrradstraßen realisiert oder befinden sich in der Umsetzung.

Geteilte Mobilität

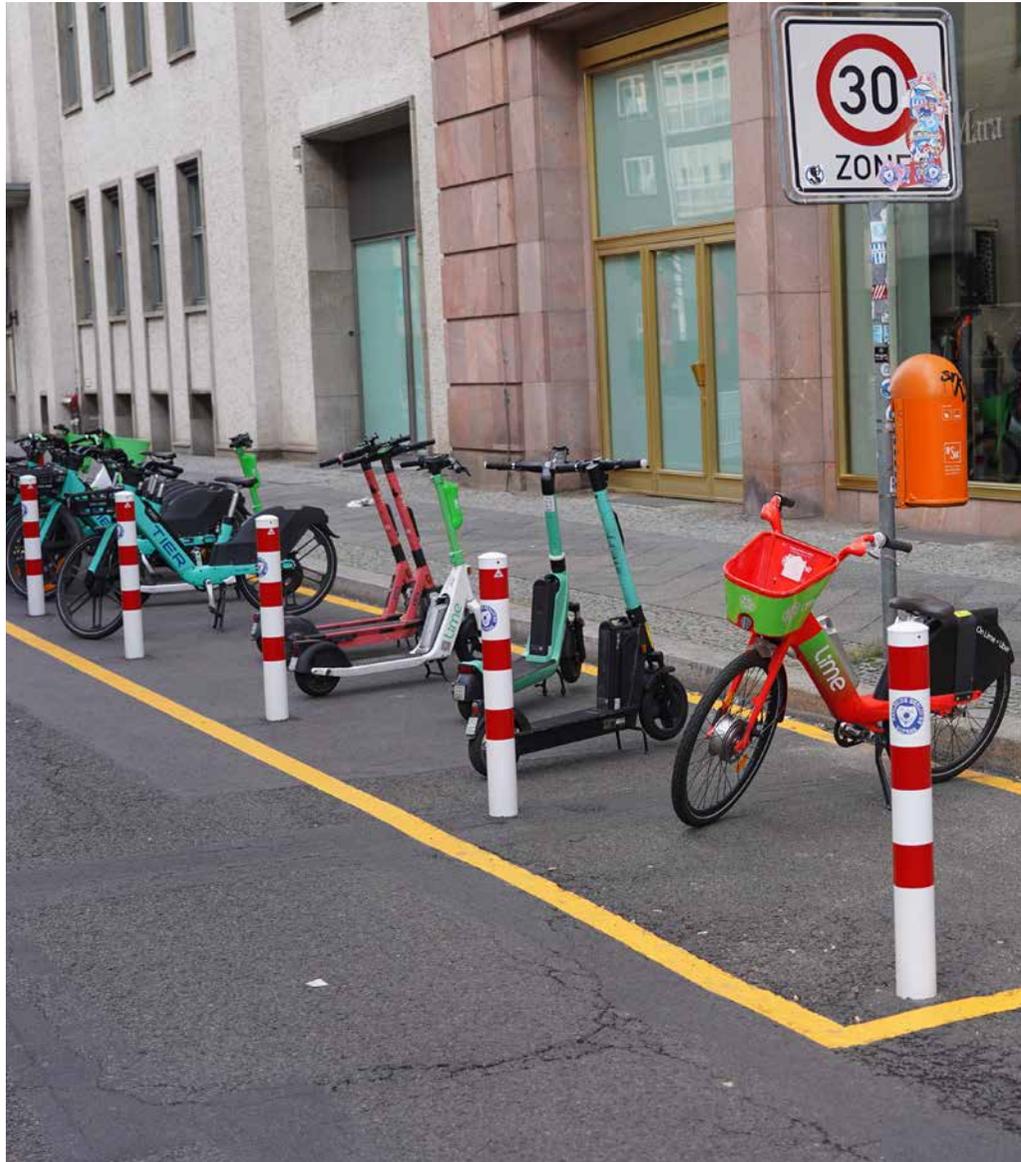
In diesem Unterkapitel werden das Angebot und die Standorte von Shared Mobility und deren Verteilung im Untersuchungsraum auch in Bezug auf die räumliche Nähe zu Öffentlichen Personennahverkehr-Stationen analysiert. Die räumliche Verknüpfung von Öffentlichen Personennahverkehr-Angeboten und Shared-Mobility-Fahrzeugen ist eine wichtige Voraussetzung, um Inter- und Multimodalität attraktiv zu machen. An den Jelbi-Punkten werden verschiedene Angebote der geteilten Mobilität gebündelt.

Verkehrsunfälle

Betrachtet werden Verkehrsunfälle zwischen verschiedenen Verkehrsmodi. Auf Berlins Straßen ereignen sich nach wie vor viele Verkehrsunfälle, obwohl die Sicherheit ein besonderes Anliegen des Senates ist. Die im Berliner Mobilitätsgesetz verankerte Vision Zero verfolgt das Ziel, dass im Straßenver-



Analyse Verkehrsnetze



kehr kein Mensch mehr getötet oder schwer verletzt wird.

Verkehrsprojekte

Komplementär zu städtebaulichen Bauprojekten werden zahlreiche Verkehrsprojekte in Berlin realisiert. Der Einbezug dieser Verkehrsprojekte stellt sicher, dass auch zukünftige Planungen und zu erwartende Entwicklungen in die Analyse aufgenommen werden.

Bestehende Planungen

Zur Steuerung der Verkehrsentwicklung gibt es in Berlin Pläne, Strategien, Programme, Leitlinien und Gesetze. Sie fassen die angestrebte Entwicklung mit konkreten Planungen zusammen und sind damit eine wichtige Grundlage für die Erreichung der Mobilitätsziele der Hauptstadt.

Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr bildet den strategischen und verkehrspolitischen Handlungsrahmen. Das Berliner Mobilitätsgesetz schreibt Maßnahmen vor, die den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes künftig Vorrang vor dem Kraftfahrzeug-Verkehr einräumen. Der Berliner Radverkehrsplan enthält Leitlinien und Maßnahmen, die das Radfahren durch Verbesserung und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur attraktiver machen sollen. Im Bereich des Öffentlicher Personennahverkehr ist der Nahverkehrsplan richtungsweisend, der zum Beispiel den Ausbaubedarf des

Öffentlicher Personennahverkehr aufzeigt. Aber auch thematisch angrenzende Strategien haben Einfluss auf die Verkehrsnetze in Mitte: So sieht der Stadtentwicklungsplan Zentren eine übergeordnete Funktion für große Teile des Gebietes vor.

KRAFTFAHRZEUG-VERKEHR

3.1

Analyse Verkehrsnetze | Kraftfahrzeug-Verkehr

Übergeordnetes Straßennetz Bestand

Das übergeordnete Straßennetz der Stufe I wird durch die Straßen Unter den Linden/Karl-Liebknecht-Straße, die Leipziger Straße/Grunerstraße und die Spandauer Straße repräsentiert. Die Stufe II umfasst die Torstraße und die Wilhelmstraße. Diese werden durch weitere Straßen der Stufe III und IV ergänzt. Örtliche Straßen der Stufe III sind im Osten die Axel-Springer-Straße/Lindenstraße, die Rudi-Dutschke-Straße/Kochstraße, die Glinkastrasse/Mauerstraße sowie die Stresemannstraße im Osten des Gebietes. Die Französische Straße, die Luisenstraße, die Neustädtische Straße und die nördliche Friedrichstraße, die Geschwister-Scholl-Straße/Universitätsstraße sind ebenfalls der Stufe III zugeordnet. Zur Stufe IV gehören unter anderem Teile der Friedrichstraße, Teile der Oranienburger Straße/Monbijouplatz, die Rosenthaler Straße sowie die Münzstraße. Insgesamt ist das übergeordnete Straßennetz so angeordnet, dass sich im Untersuchungsgebiet ein dichtes Straßennetz ergibt, das für den Kraftfahrzeug-Verkehr als gut erschlossen gilt.

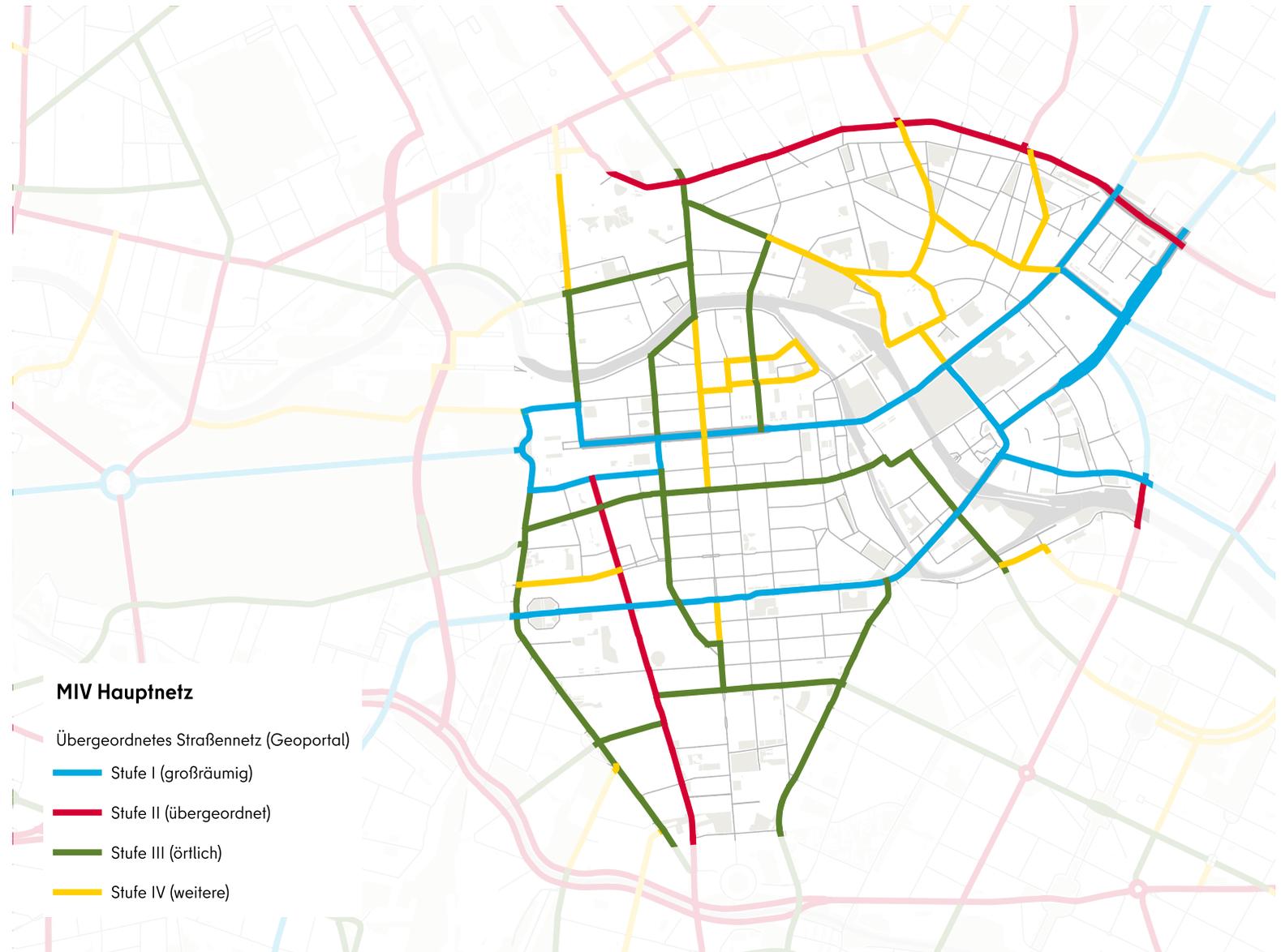


Abb. 25 Straßenverkehrsnetz

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Kraftfahrzeug-Verkehr

Übergeordnetes Straßennetz Planung

Die Überlagerung des übergeordneten Straßennetzes mit der aktuellen Planung 2030 zeigt einige geplante Veränderungen. Die überarbeitete Fassung des Straßennetzes 2030 wird übernommen, sobald diese vorliegt. In dieser kommt eine neue Kategorie hinzu: besondere örtliche Straßenverbindung. Darunter wird die Verbindung Leipziger Straße/Grunerstraße sowie die Torstraße neu klassifiziert. Diese Straßen übernehmen neben ihrer Funktion als Hauptverkehrsstraße eine wichtige Rolle für den Fußverkehr.

Außerdem wurden folgende Straßen um zwei Stufen von Stufe I auf Stufe III herabgestuft:

- Unter den Linden/Karl-Liebknecht-Straße
- Westlicher Abschnitt der Behrenstraße
- ein Abschnitt der Spandauer Straße
- Stralauer Straße

Zudem wurde die Wilhelmsstraße von Stufe I auf Stufe III herabgestuft.

Konkret bedeutet dies, dass es im Gebiet keine großräumigen Straßenverbindungen der Stufe I mehr geben soll.

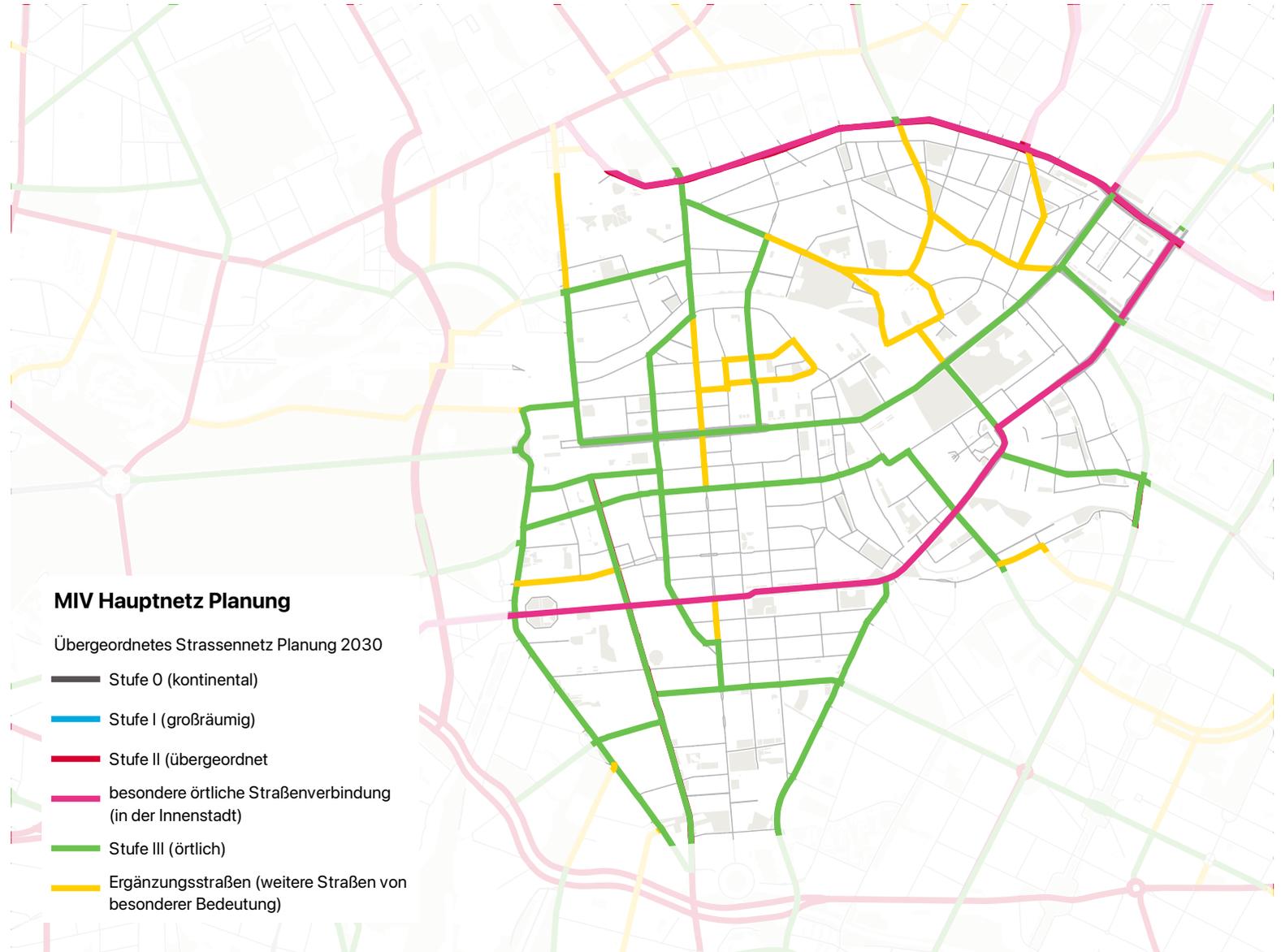
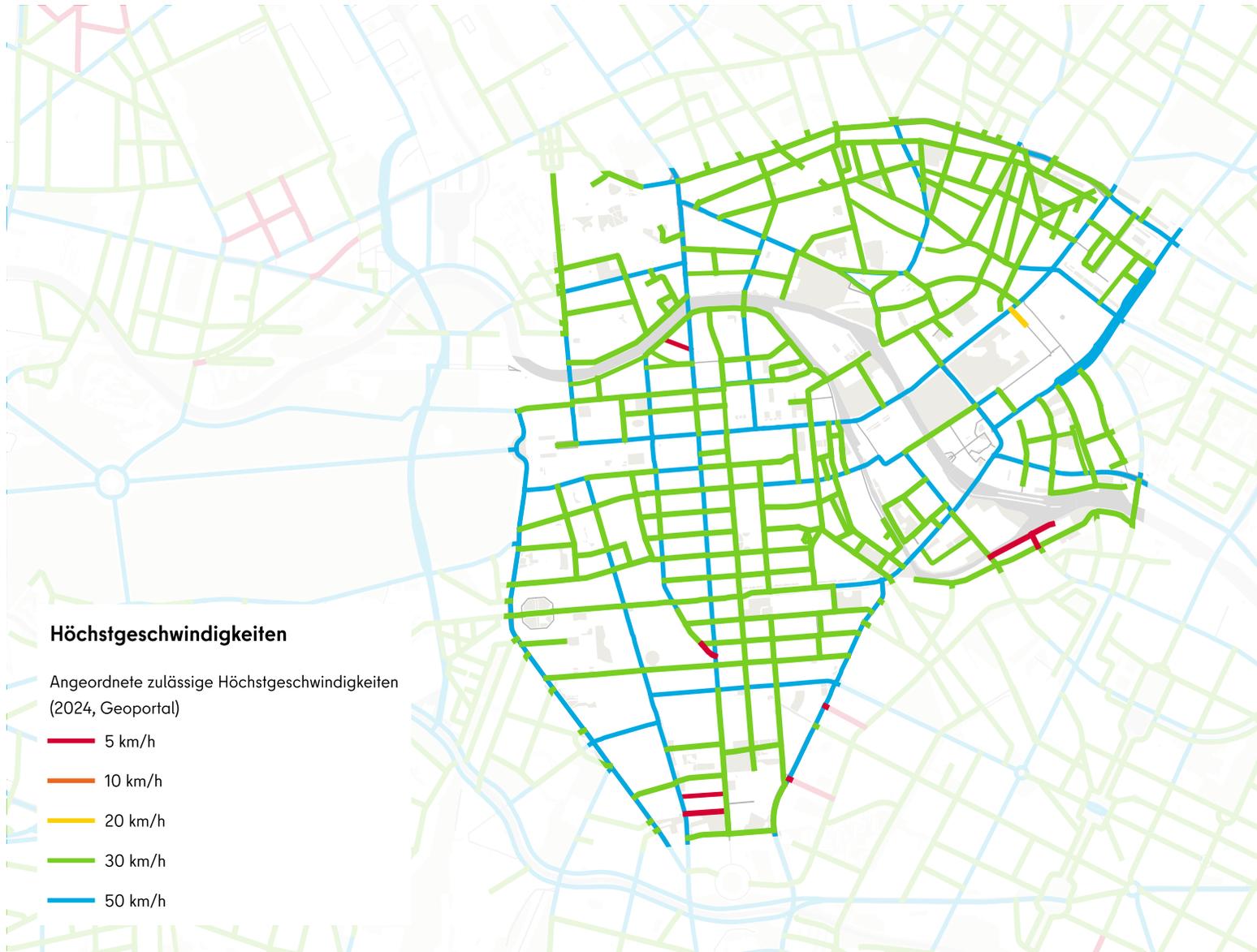


Abb. 26 Übergeordnetes Straßennetz Bestand und Planung

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Kraftfahrzeug-Verkehr



Höchstgeschwindigkeiten

Die Geschwindigkeitsbegrenzungen sind im Untersuchungsraum weitestgehend homogen. Mit Ausnahme einiger großräumiger, übergeordneter und lokaler Straßenverbindungen liegt die Höchstgeschwindigkeit im Untersuchungsraum weitestgehend bei 30 Kilometer pro Stunde.

Höhere Maximalgeschwindigkeiten weisen üblicherweise die Straßenabschnitte auf, die eine übergeordnete Funktion im Berliner Straßenhierarchienetz wahrnehmen. Straßenzüge mit einer Maximalgeschwindigkeit von 50 Kilometer pro Stunde sind beispielsweise die Axel-Springer Straße/Lindenstraße, Leipziger Straße, Unter den Linden/Karl-Liebknecht-Straße, Wilhelmstraße und Stresemannstraße.

Teilweise sind auch Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen des übergeordneten Straßennetzes zur Einhaltung des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung angeordnet. Dies betrifft in der Regel die Stufe III und Stufe IV.

Abb. 27 Geschwindigkeitsbegrenzungen

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Kraftfahrzeug-Verkehr

Verkehrsstärken Kraftfahrzeuge gesamt

Die Abbildung zeigt die Verkehrsstärken auf den übergeordneten Straßen im Untersuchungsgebiet. Nach der Anzahl aller Kraftfahrzeuge (Personenkraftwagen+Lieferwagen, Lastkraftwagen zulässiges Gesamtgewicht, sowie Linien- und Reisebusse) ist die Verkehrsstärke auf den übergeordneten Straßenverbindungen beziehungsweise Straßen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung tendenziell am höchsten. Höherrangige Straßenverbindungen wie der Straßenzug Unter den Linden/Karl-Liebknecht-Straße sowie die Leipziger Straße/Grunerstraße sind die am stärksten befahrenen Straßen im Untersuchungsgebiet. Weitere stark befahrene Straßen sind die Torstraße/Mollstraße, die Lindenstraße/Axel-Springer-Straße und die Karl-Marx-Straße. Weniger stark vom Kraftfahrzeug-Verkehr frequentierte Straßen sind außerdem die Wilhelmstraße und die Straßenverbindungen zwischen Torstraße und Unter den Linden/Karl-Liebknecht-Straße. Es zeigt sich, dass sich die Hierarchisierung der Straßen auch in den tatsächlichen durchschnittlichen Verkehrsstärken widerspiegelt. Die Belastung durch den Leichtverkehr (inklusive Bus) zeigt ein identisches Bild, da er den deutlichen Großteil des Gesamtverkehrs ausmacht.

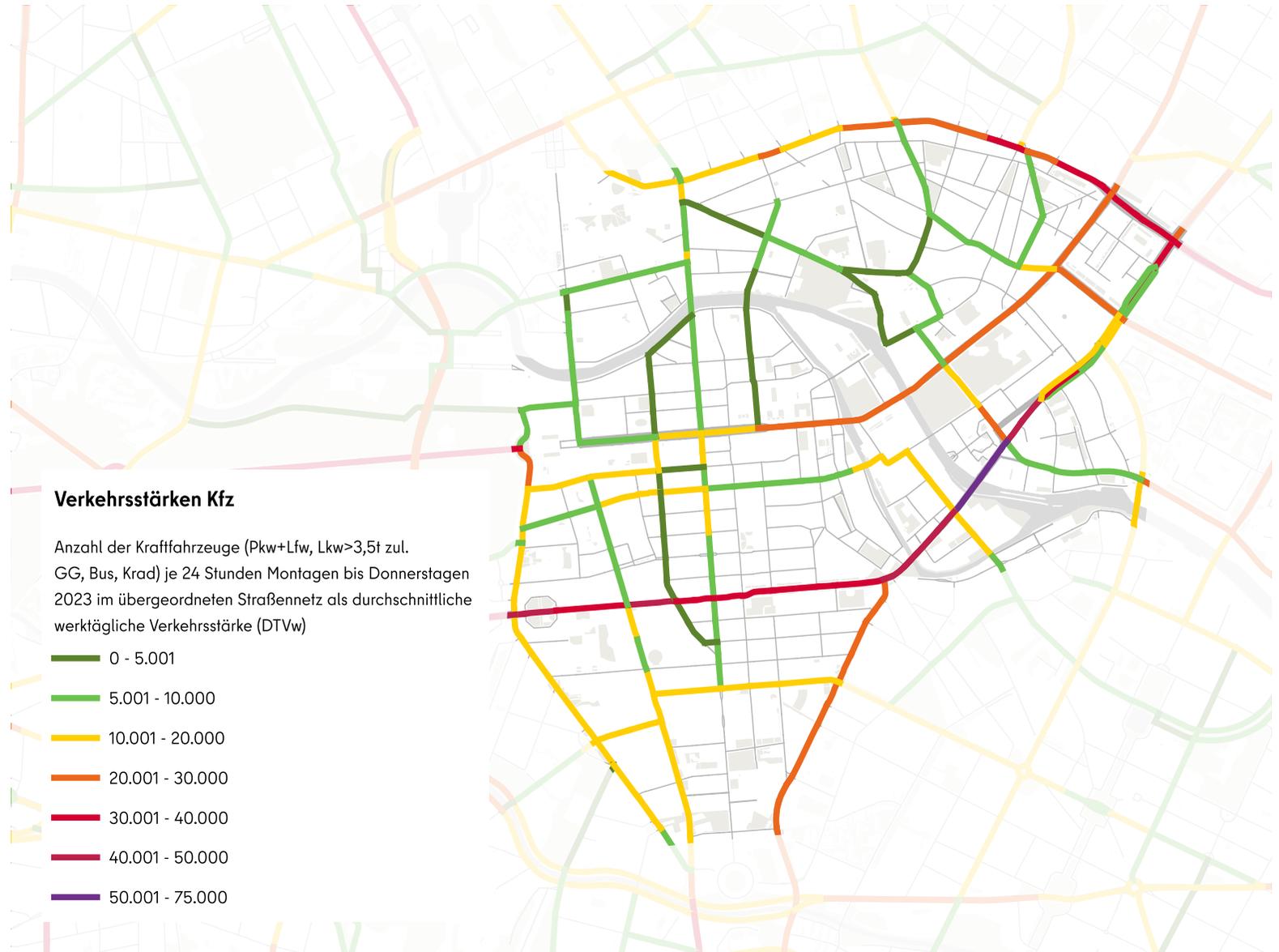


Abb. 28 Verkehrsstärken gesamt

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Kraftfahrzeug-Verkehr

Verkehrsstärken Schwerverkehr

Die Anzahl der Fahrten im Schwerverkehr zeigt eine ähnliche Tendenz wie im Gesamtverkehr. Die am stärksten vom Schwerverkehr (Lastkraftwagen, ohne Busse) frequentierten Straßen sind die Leipziger Straße/ Grunerstraße und Torstraße/Mollstraße. Auch die Stralauer Straße, und die Karl-Marx-Allee sind stark befahren. Sie weisen eine durchschnittliche Verkehrsstärke über 1.000 Fahrzeugen pro Tag auf. Die Straßenstärken aller anderen Straßen im Untersuchungsgebiet zwischen 500 und 1.500 Fahrzeugen pro Tag sind beispielsweise die Karl-Liebknecht-Straße, Axel-Springer-Straße/Lindenstraße, und ein Abschnitt auf der Schlossbrücke.

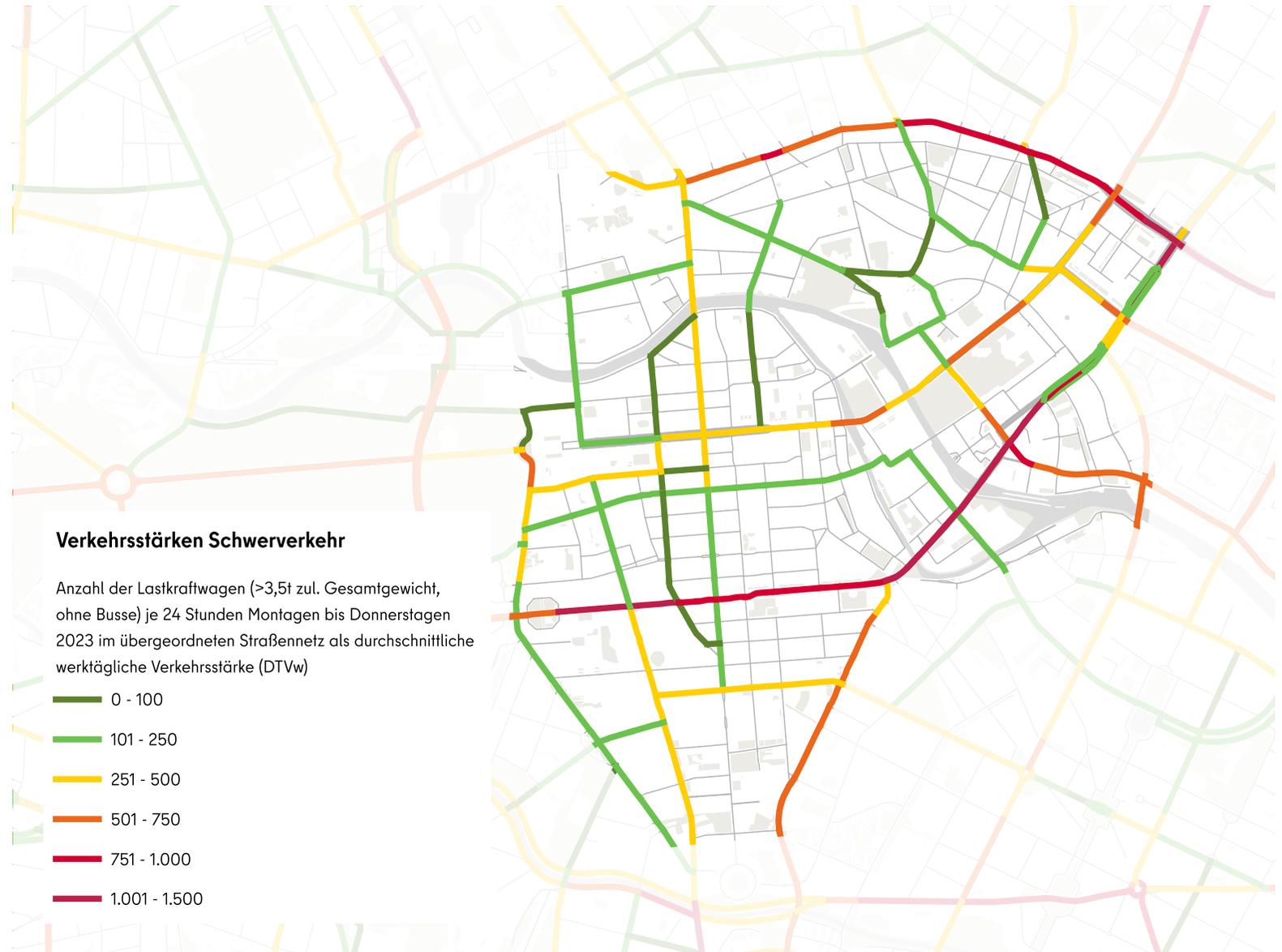


Abb. 29 Verkehrsstärken Schwerverkehr

Quelle: eigene Darstellung

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

3.2

Analyse Verkehrsnetze | Öffentlicher Personennahverkehr

Öffentlicher Personennahverkehr Bestandnetz

Der Untersuchungsraum verfügt über ein dichtes Öffentlicher Personennahverkehr-Netz. Die Stadtbahn mit ihrer S- und Regionalbahntrasse verfügt über drei Regionalbahnhaltelpunkte: Friedrichstraße, Alexanderplatz und Potsdamer Platz. Weitere Stadtschnellbahn-Haltestellen entlang der Berliner Stadtbahn sind Jannowitzbrücke und Hackescher Markt. Außerdem wird das Gebiet von den U-Bahnlinien U2, U5 und U6 durchquert. Die U-Bahnlinien verfügen über ein dichtes Haltepunktenetz mit häufig mehrfachen Umsteigemöglichkeiten. Zahlreiche Straßenbahnhaltestellen erschließen den Nordwesten des Untersuchungsgebietes. Das Schienennetz wird darüber hinaus durch weitere Buslinien ergänzt. Insgesamt ist die Öffentlicher Personennahverkehr-Anbindung im Untersuchungsraum sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr als sehr gut zu bewerten. Dies verdeutlicht auch die Abbildung auf der folgenden Seite, in der die Erreichbarkeit der Öffentlicher Personennahverkehr-Haltestellen dargestellt ist.

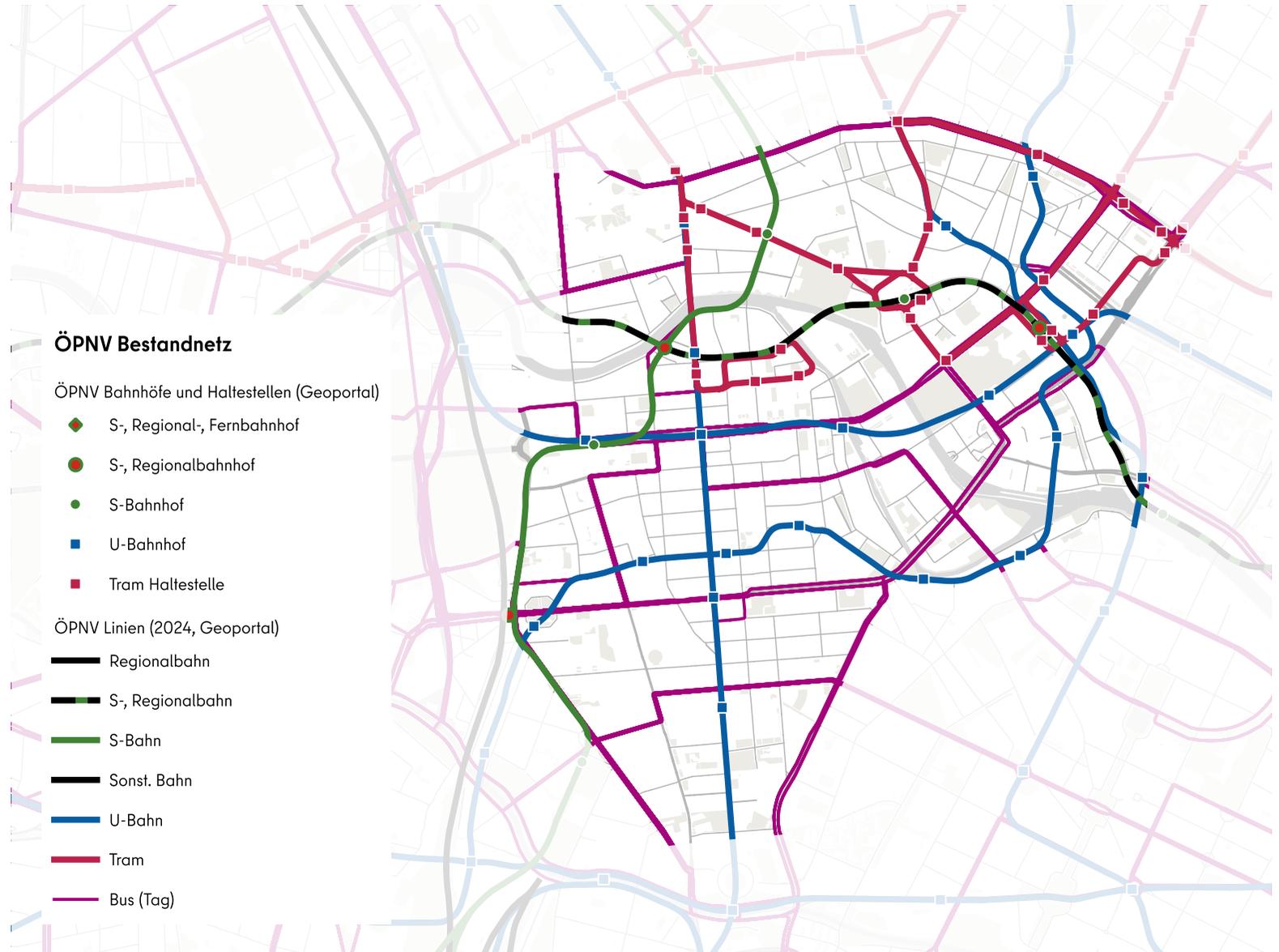
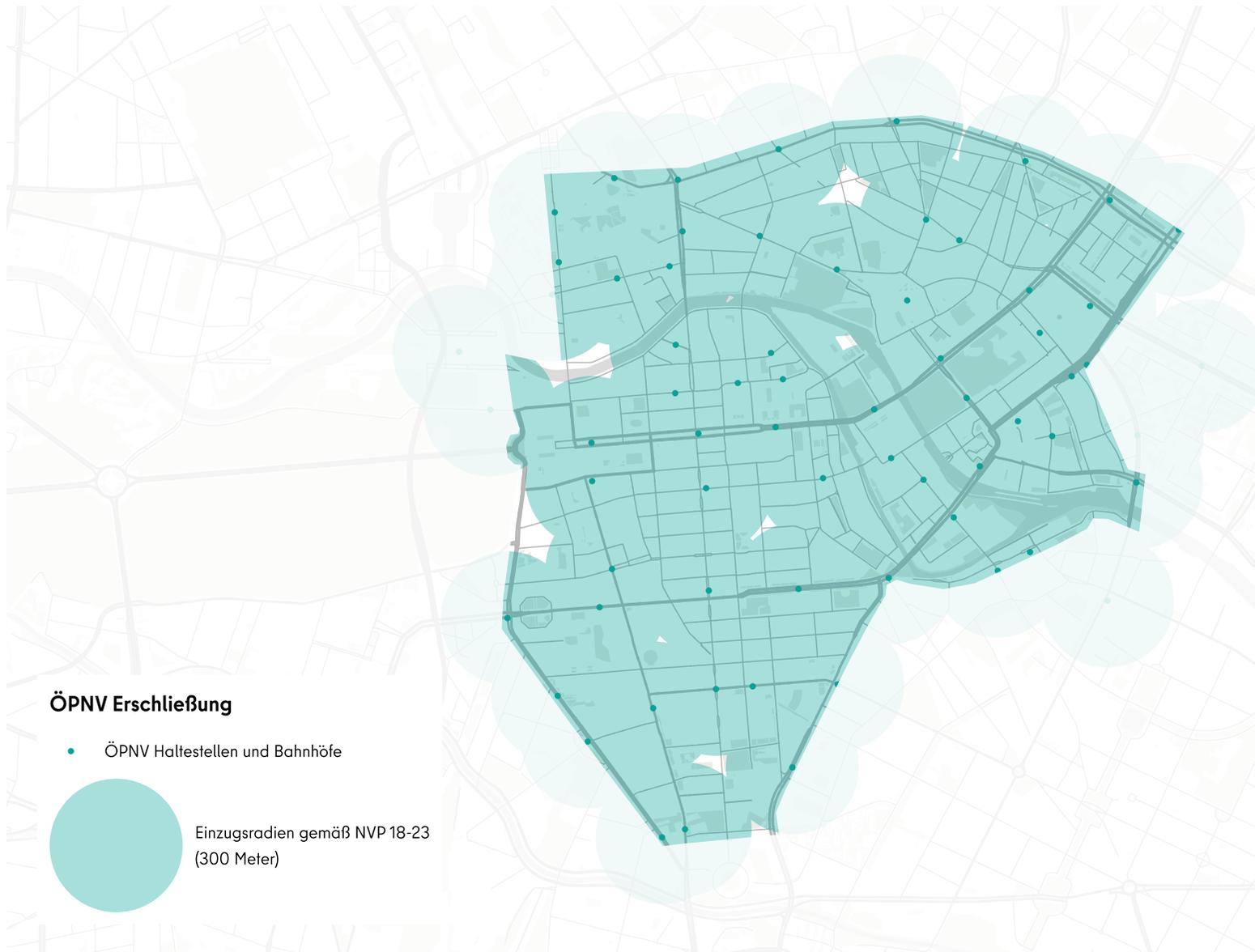


Abb. 30 Öffentlicher Personennahverkehr-Netze
Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Öffentlicher Personennahverkehr



Erreichbarkeit Öffentlicher Personennahverkehr-Stationen

Eine Haltestelle des Öffentlicher Personennahverkehr (Bahn und Bus) ist für die Bewohner und Nutzer im Untersuchungsraum innerhalb eines Radius von 300 Meter erreichbar. Dies entspricht den Anforderungen des Nahverkehrsplans. Damit sind die Haltestellen von nahezu jedem Aufenthaltsort im Gebiet innerhalb von maximal fünf Gehminuten zu erreichen. Im Untersuchungsraum besteht darüber hinaus häufig die Möglichkeit, innerhalb dieser Radien zwischen verschiedenen Öffentlicher Personennahverkehr-Angeboten zu wählen. So ist in der Regel mehr als ein Mobilitätsangebot des Öffentlicher Personennahverkehr innerhalb der Luftlinienentfernung von 300 Meter erreichbar.

Abb. 31 Erreichbarkeit des Öffentlicher Personennahverkehr

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Öffentlicher Personennahverkehr

Öffentlicher Personennahverkehr-Vorrangnetz

Das Netz des straßengebundenen Öffentlicher Personennahverkehr (Bus und Straßenbahn) folgt in der Regel übergeordneten Straßenhierarchien. Die Abbildung zeigt ausschließlich das straßengebundene Vorrangnetz gemäß des Nahverkehrsplans. Im Vorrangnetz werden Strecken mit einem besonders dichten Öffentlicher Personennahverkehr-Angebot und einer hohen Fahrgastnachfrage berücksichtigt. Es umfasst alle Strecken, auf denen an einem Werktag während der Hauptverkehrszeit (6-9 Uhr und 14-19 Uhr) mehr als sechs Fahrten pro Stunde und Richtung oder für mindestens zwölf Stunden sechs Fahrten pro Stunde und Richtung geplant sind.

Buslinien ergänzen das Angebot des schienegebundenen Öffentlicher Personennahverkehr. In den Nachtstunden verkehren Nachtbuslinien entlang der U-Bahn-Linien. Sie ersetzen den U-Bahnverkehr in nachfrageschwachen Zeiten und sichern die Mobilität aller Berlinerinnen und Berliner sowie der Gäste der Stadt. Zu jeder Tages- und Nachtzeit kann auf eines der Öffentlicher Personennahverkehr-Angebote zurückgegriffen werden. Das Bus- und das Straßenbahnnetz ergänzen sich hierbei komplementär.

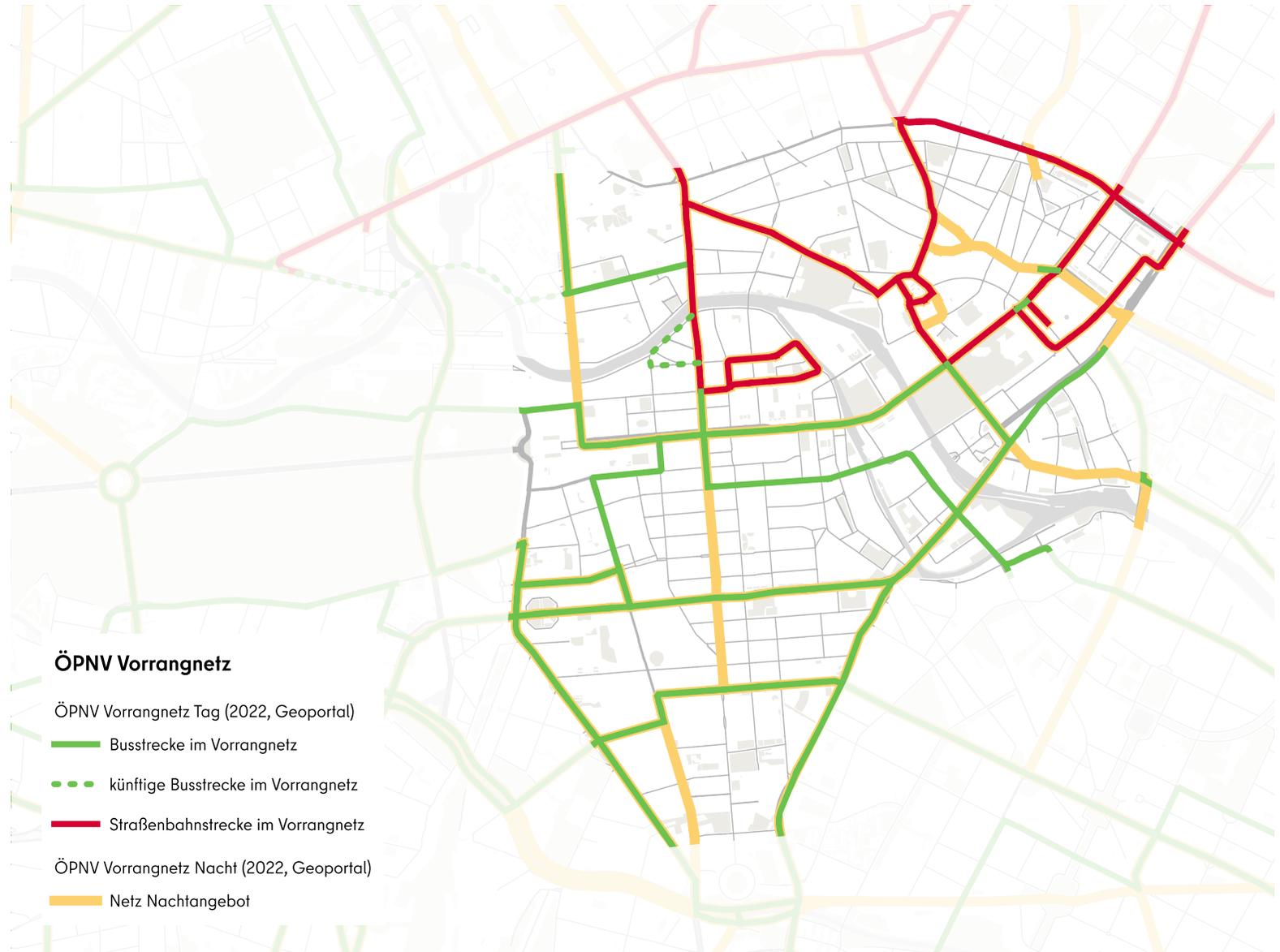


Abb. 32 Öffentlicher Personennahverkehr-Vorrangnetz

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Öffentlicher Personennahverkehr

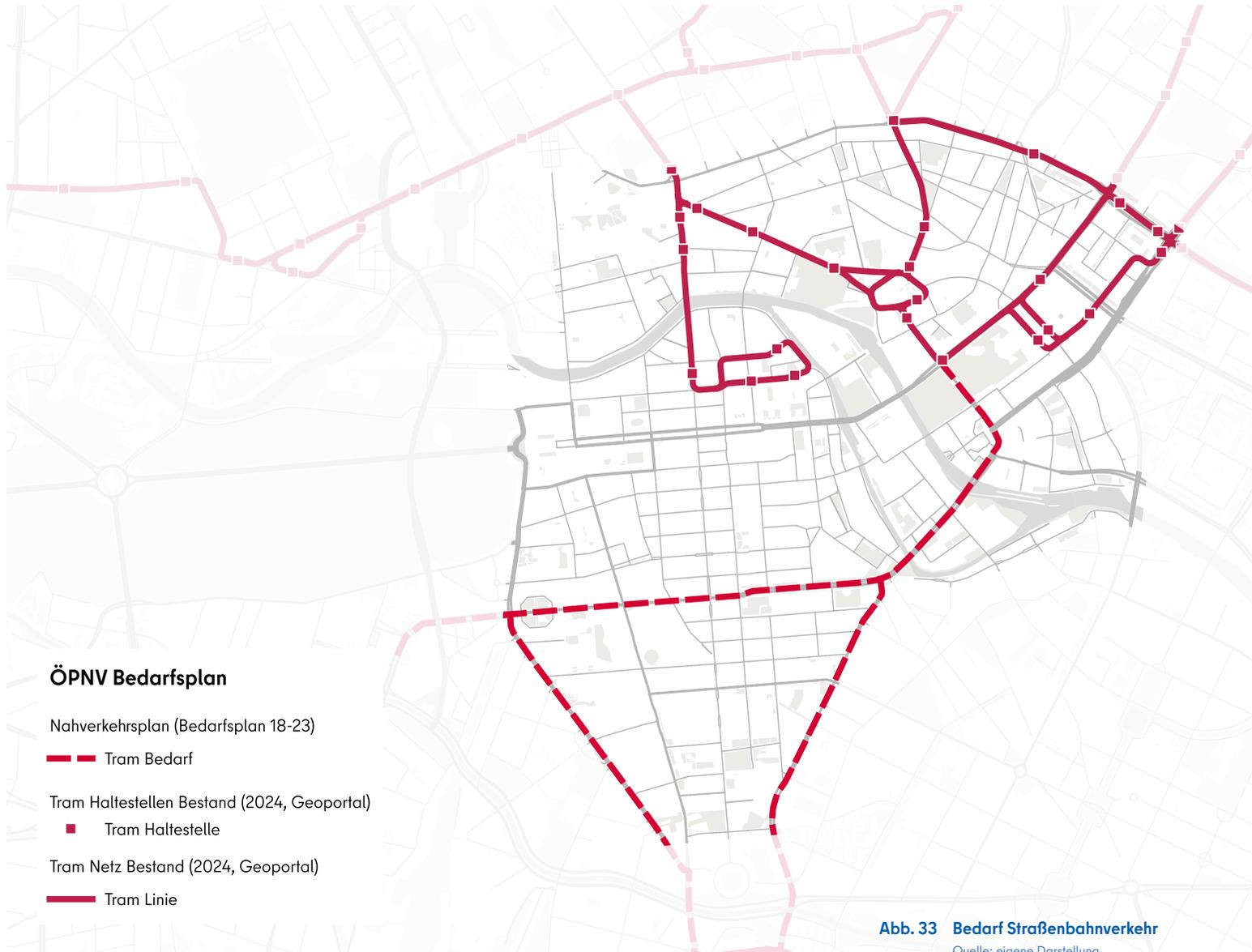


Abb. 33 Bedarf Straßenbahnverkehr
Quelle: eigene Darstellung

Öffentlicher Personennahverkehr Bedarfsplan

Das bestehende Berliner Straßenbahnnetz endet im Süden des Gebietes und insgesamt in weiten Teilen mit dem Verlauf der Spree. Der Nahverkehrsplan weist den vordringlichen Bedarf zum Bau weiterer Strecken aus.

Alexanderplatz-Potsdamer Platz/Kulturforum

Im Anschluss an das bestehende Netz soll eine Straßenbahntrasse entlang der Leipziger Straße über das zukünftige neue Stadtquartier Molkenmarkt bis zum Potsdamer Platz/Kulturforum realisiert werden. Der Nahverkehrsplan weist für diese Strecke einen vordringlichen Bedarf mit einem geplanten Realisierungshorizont zum Jahr 2026/27 aus. Der genaue Trassenverlauf entlang des Marx-Engels-Forum wird noch bestimmt.

Potsdamer-Platz - Schöneweide

Darüber hinaus sieht der Berliner Nahverkehrsplan eine Verlängerung der Strecke über die Haltestelle Hallesches Tor bis nach Schöneweide vor. Diese Strecke hat ebenfalls eine vordringliche Priorität. Die Realisierung soll bis zum Jahr 2035 erfolgen.

Spittelmarkt-Hallesches Tor - Mehringdamm

Der Bau dieser Strecke hat laut dem einen vordringlichen Bedarf und soll zum Jahr 2035 realisiert werden.

RAD- UND FUSSVERKEHR

3.3

Analyse Verkehrsnetze | Rad- und Fußverkehr

Fußgängernetz

Die Fußwegeverbindungen im Untersuchungsraum verlaufen straßenbegleitend entlang der Straßenverbindungen. Allerdings ist nur ein Teil der Kreuzungen und Übergänge mit Lichtsignalanlagen ausgestattet, die ein sicheres Queren für Zufußgehende und Radfahrende ermöglichen. An vielen Kreuzungen gilt die Rechts-vor-Links-Regel. In den Aufenthaltsbereichen wie dem Gendarmenmarkt, dem Rathaus- und Marx-Engels-Forum entstehen neue Wegeverbindungen. Im Monbijoupark bestehen weitere Wegemöglichkeiten ausschließlich für den Fußverkehr. Auf den Grün- und Freiflächen oder entlang der Spree gibt es streckenweise Abschnitte an denen Berliner und Berlinerinnen sowie Besucher der Stadt entlang der Spree flanieren können.



Abb. 34 Fußgängernetz

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Rad- und Fußverkehr

Fußverkehrsnetz

Der Fußverkehrsplan gemäß Mobilitätsgesetz Paragraph 52 befindet sich aktuell in der Erarbeitung. Mit Hilfe eines Geoinformationssystem-gestützten Verfahrens mit Points of Interest-Analyse unter anderem in den Kategorien Öffentlicher Personennahverkehr, Gesundheit, Einzelhandel und Grünflächen wurden bereits wichtige Abschnitte des Berliner Fußwegenetzes identifiziert. In diesem Zusammenhang wurden die Abschnitte dann je nach Faktorstufe zwischen einem Vorrang- und Basisnetz differenziert.

Im Rahmen dieses Berichtes werden wichtige touristische Achsen und Bereiche identifiziert (siehe Abbildung 12 und 32), welche in dem vorliegenden Fußverkehrsnetz als Basisnetz kategorisiert wurden. Dazu zählen beispielsweise der Alexanderplatz, Teile von Unter den Linden sowie die Museumsinsel. Die Ergebnisse des Geoinformationssystem-gestützten Verfahrens werden nicht unmittelbar in ein Fußverkehrsnetz übertragen. Dabei ist eine allgemeine Netzbetrachtung (und nicht nur eine Straßenabschnittsbetrachtung) zentral, um bedeutsame Achsen zu berücksichtigen. Auch Bedarfe zur Erholung und Aufenthalt sind zusätzliche Punkte zur Förderung des Fußverkehrs.



Abb. 35 Fußverkehrsnetz

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Rad- und Fußverkehr

Erschließung der Points of Interest im Fußverkehr

Eine wichtige Achse im Fußverkehr in Nord-Süd-Richtung stellt die Friedrichstraße dar. Sie verbindet die Bezirke Friedrichshain Kreuzberg und Mitte und ist ein wichtiges Ziel für Touristen und Berlinerinnen und Berliner. Wichtige Fußverbindungen in Ost-West-Richtung stellen Unter den Linden/ Karl-Liebknecht Straße, das Spreeufer und die Leipziger Straße dar. Eine weitere wichtige Verbindung im Fußverkehr geht vom Brandenburger Tor über den Platz der Republik und den Spreebogenpark zum Hauptbahnhof.

Mit Ausnahme des nördlichen Spreeufers, das fast ausschließlich für Fußverkehr zugänglich ist und dem Mittelstreifen der Straße Unter den Linden, wird dem Fußverkehr entsprechend seiner Wichtigkeit nicht proportional mehr Platz im Straßenraum eingeräumt.

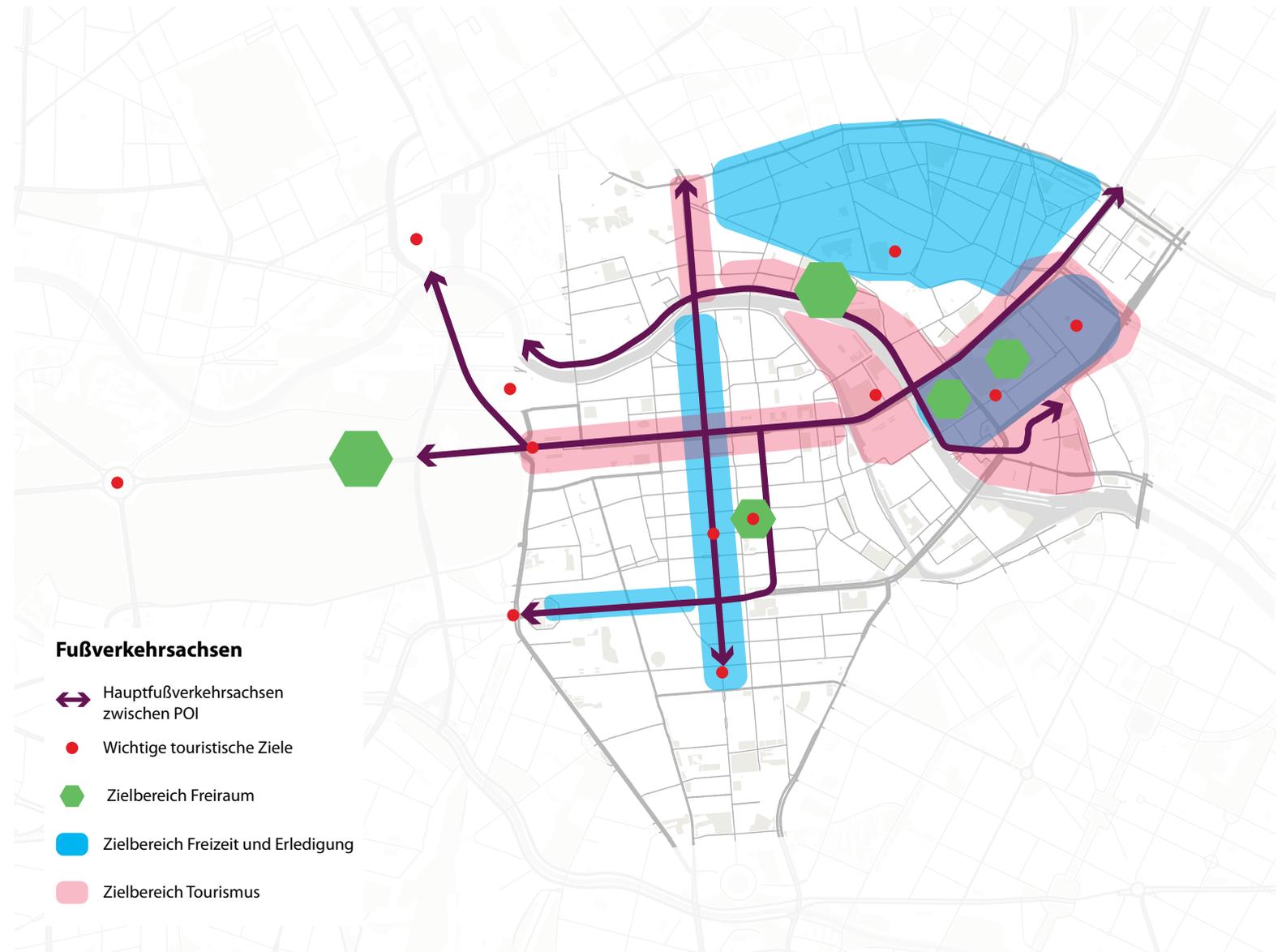
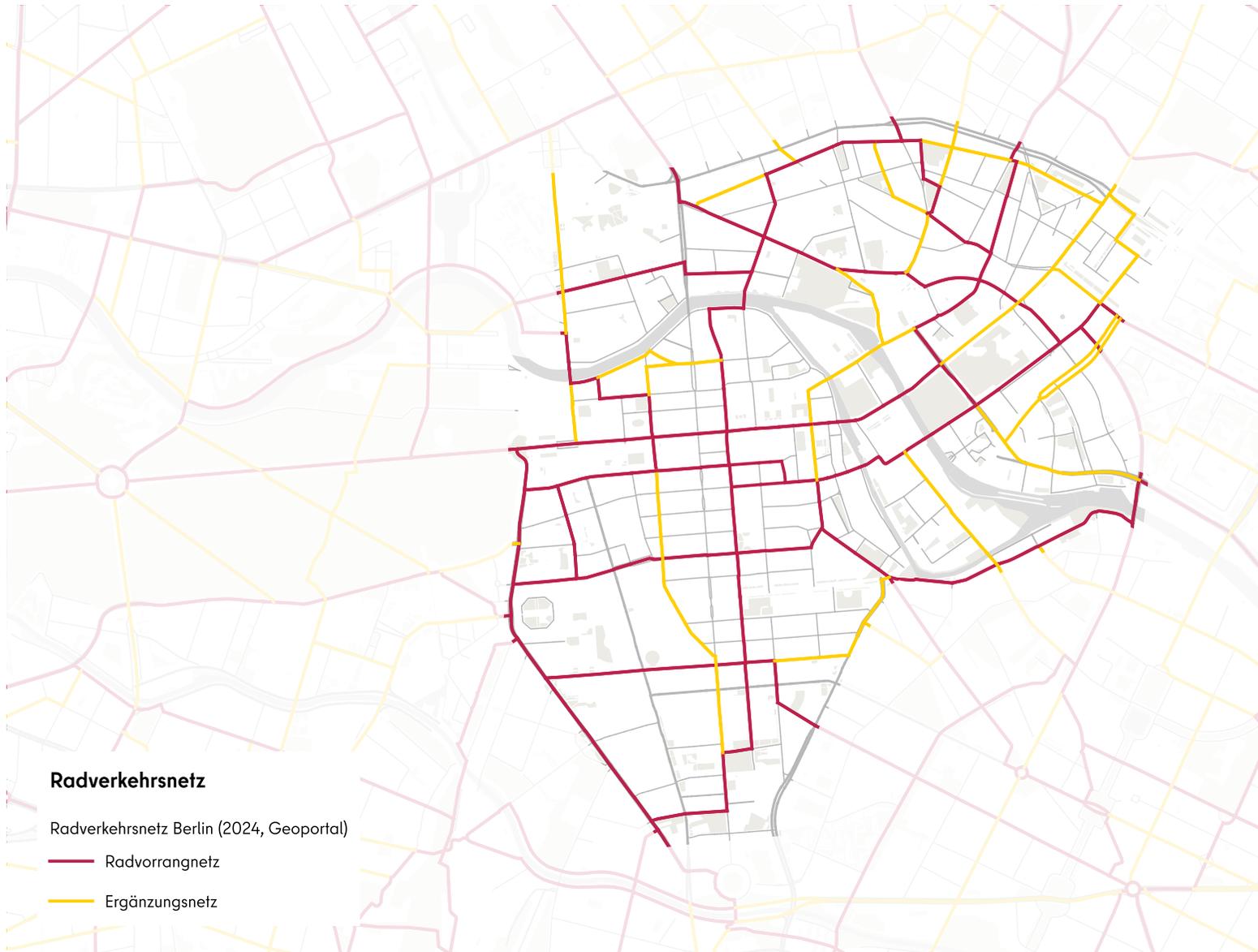


Abb. 36 Fußverkehrsachsen

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Rad- und Fußverkehr



Radverkehrsnetz nach dem Radverkehrsplan

Das Radvorrangnetz im Untersuchungsgebiet verläuft in Teilen an den größeren Straßenverbindungen. Teils wurden auf Nebenstraßen Fahrradstraßen realisiert, auf denen der Radverkehr bevorrechtigt ist, wie zum Beispiel auf Teilen der Charlottenstraße, die neben der Ober- und Niederwallstraße die wichtigste Nord-Süd-Verbindung darstellt. In Ost-West-Richtung verläuft das Radvorrangnetz auf der Wallstraße/Mohrenstraße, auf der Straße Unter den Linden, der Rathausstraße/Französische Straße und der Dirksenstraße/Oranienburger Straße. Das Vorrangnetz wird erweitert durch das Radergänzungsnetz.

Für das Radverkehrsnetz sieht der Radverkehrsplan die Realisierung von Radverkehrsanlagen vor. Der Radverkehrsplan sieht für das Vorrangnetz eine Mindestbreite von 2,50 Meter und für das Ergänzungsnetz eine Mindestbreite von 2,30 Meter vor. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur soll gemäß den Zielen des Radverkehrsplans bis zum Jahr 2030 erfolgen.

Abb. 37 Radverkehrsnetz nach RVP

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Rad- und Fußverkehr

Vergleich des Bestands an Radverkehrsanlagen und dem Radverkehrsplan

Die Umsetzung des Radnetzes soll bis 2030 abgeschlossen sein. Noch sind viele Routen nicht durchgängig mit einer Radverkehrsinfrastruktur ausgestattet. Zudem entsprechen die Abmessungen der vorhandenen Radverkehrsanlagen oft nicht den im Radverkehrsplan geforderten Mindestmaßen. Für das Vorrangnetz sieht der Radverkehrsplan ein Regellaß von 2,50 Meter im Einrichtungsverkehr und 4,00 Meter im Zweirichtungsverkehr vor. Im Ergänzungsnetz beträgt das Regellaß 2,30 Meter, das Mindestmaß 2,00 Meter und im Zweirichtungsverkehr ebenfalls 4,00 Meter.

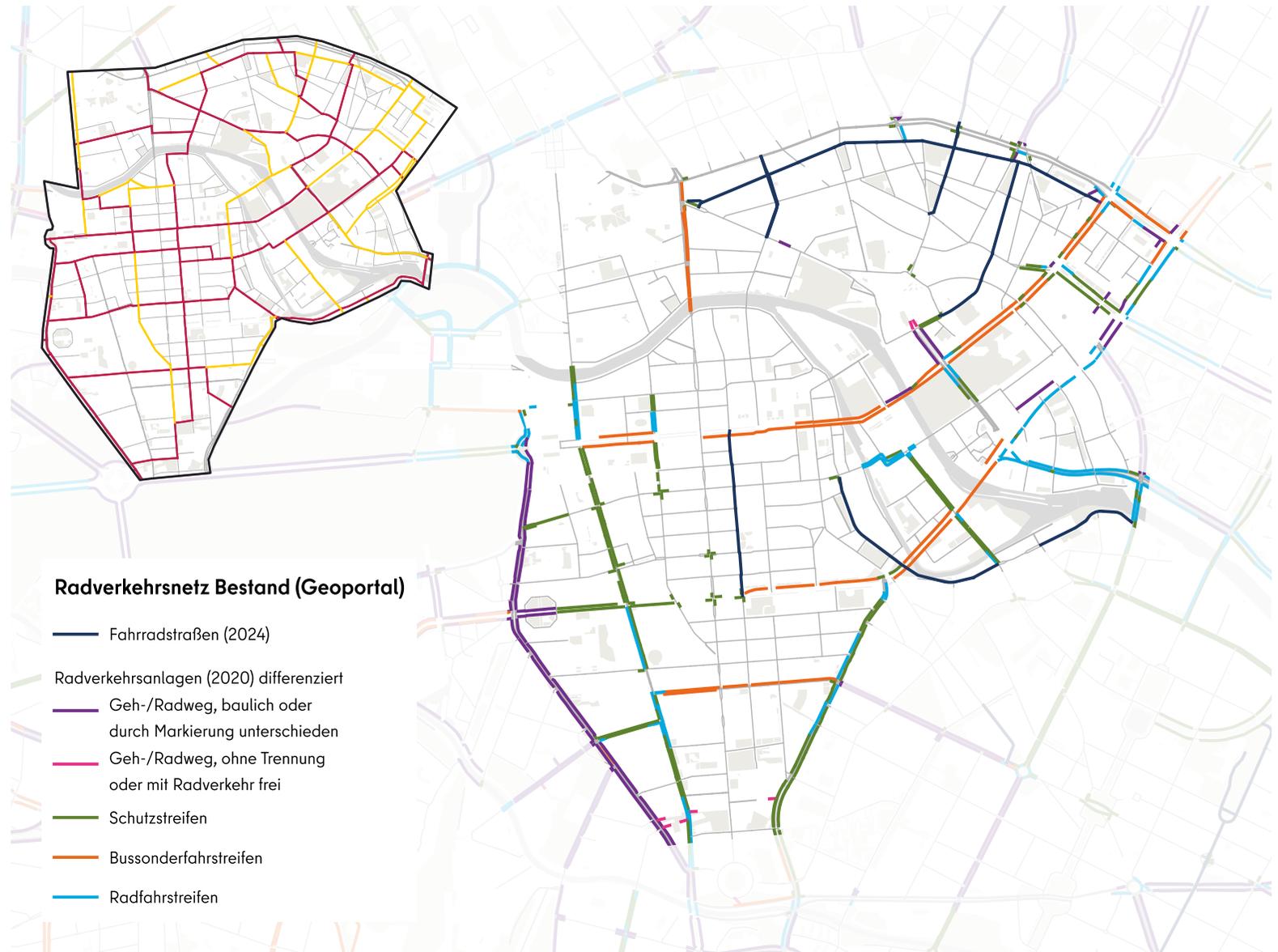


Abb. 38 Radinfrastruktur und Radverkehrsplan

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Rad- und Fußverkehr

Aktueller Radverkehrsnetzausbau gemäß Radverkehrsplan

Die Überlagerung der bestehenden und geplanten Infrastruktur lässt erkennen, dass ein Großteil des Vorrang- und Ergänzungsnetzes noch umgesetzt werden muss.

Die Karte umfasst alle Straßenabschnitte des Radverkehrsnetzes, die mit einer Radverkehrsanlage ausgestattet sind (inklusive Fahrradstraßen und Bussonderfahrstreifen). Angaben zur Qualität der Infrastruktur, beispielsweise zur Breite und allgemeinen Verkehrssicherheit, sind nicht enthalten. Außerdem sieht das Berliner Mobilitätsgesetz vor, dass dem Radverkehr als Teil des Umweltverbundes im Vorrangnetz Vorrang vor dem Motorisierter Individualverkehr eingeräumt wird. Eine detaillierte Analyse zur Einhaltung dieser Vorgaben wird empfohlen.

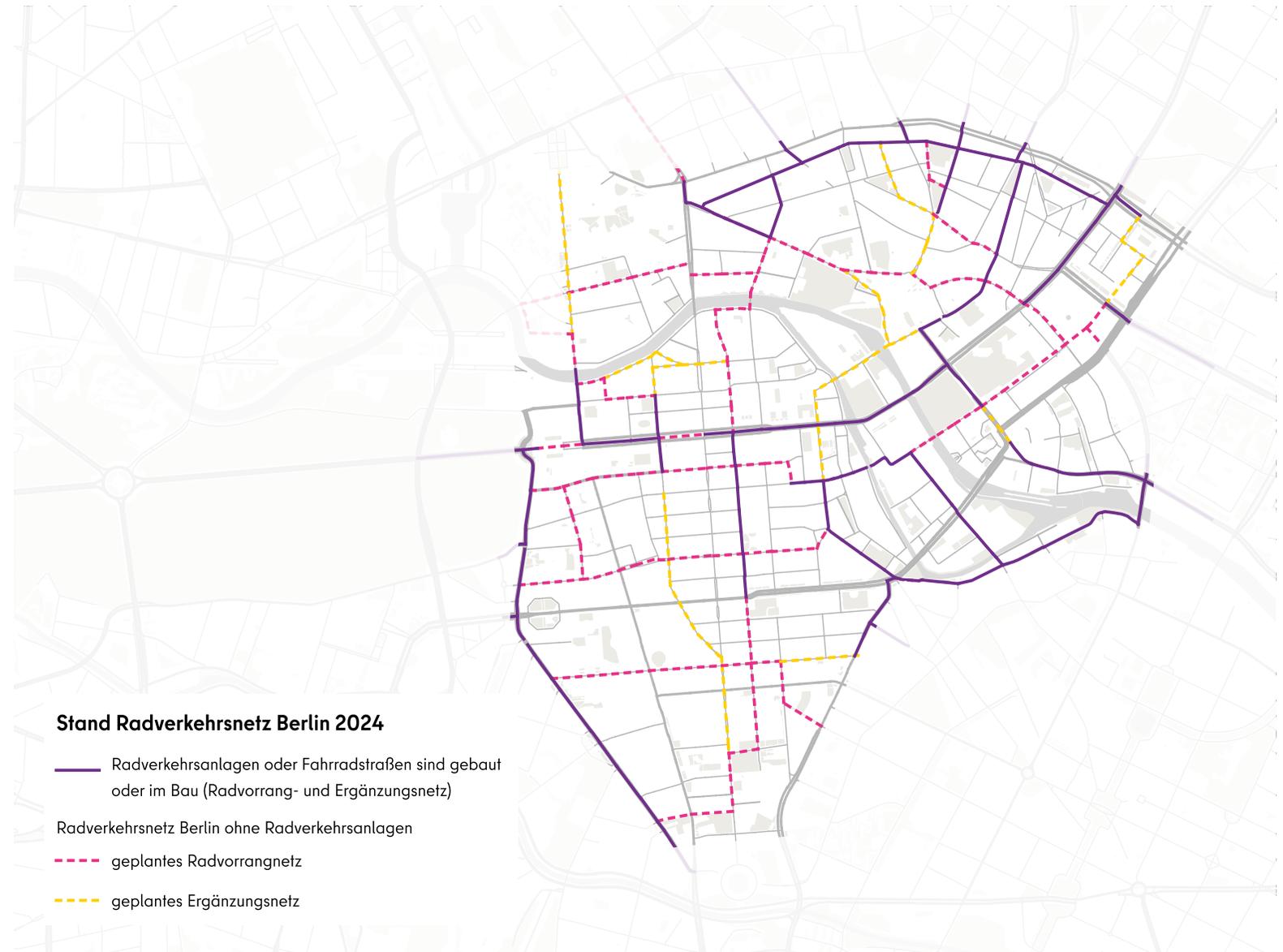


Abb. 39 Ausbaustand Radverkehrsanlagen nach RVP

Quelle: eigene Darstellung

VORRANGNETZE

3.4

Analyse Verkehrsnetze | Vorrangnetze



Anzahl der Vorrangnetze im Straßenraum

Die Überlagerung des Hauptnetzes des motorisierten Individualverkehrs, des Vorrangnetzes des Radverkehrs sowie des straßengebundenen Öffentlicher Personennahverkehr (Bus und Straßenbahn) ermöglicht eine Einschätzung der Auslastung des Straßennetzes im Untersuchungsgebiet.

Mit drei Vorrangnetzen befinden sich beispielsweise die charakteristische Straße Unter den Linden bis zum Beginn der Karl-Liebknecht-Straße, die Stresemannstraße bis zum Beginn der Ebertstraße, die Oranienburgerstraße, die Reinhardtstraße sowie weitere kleinere Straßenabschnitte im Untersuchungsgebiet. An diesen Stellen sollte in weiteren Schritten geprüft werden, ob eines der Vorrangnetze über einen anderen Straßenabschnitt geführt werden kann, wenn dort bereits Konflikte bestehen.

In der Überlagerung der Vorrangnetze wurden die Straßenbahnneubauvorhaben gemäß Nahverkehrsplan noch nicht berücksichtigt. Da aber auf einem Großteil der geplanten Strecken bereits das Busvorrangnetz besteht, dürfte sich die Überlagerung nicht wesentlich verändern. Die Flächenkonkurrenz könnte sich jedoch verschärfen.

Abb. 40 Überlagerung Vorrangnetze

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Vorrangnetze

Flächenkonkurrenz Verkehrsträger

Im Untersuchungsraum befinden sich Straßenabschnitte, auf denen aufgrund geringer Straßenbreiten (unter 20 m) und gleichzeitig hoher Belastung (drei Vorrangnetze im gleichen Straßenabschnitt) eine hohe Flächenkonkurrenz zwischen den Verkehrsträgern durch die Funktion als Vorrangnetz entstehen kann. Dies betrifft vor allem die Straßenzüge Voßstraße, Reinhardtstraße und An der Spandauer Brücke.

Die Voßstraße ist Teil des geplanten Radvorrangnetztes, Stufe IV des Motorisierter Individualverkehr-Hauptnetz und des Bus-Vorrangnetztes. Die Reinhardtstraße ist ebenfalls Teil des geplanten Radvorrangnetztes, als Stufe III im Motorisierter Individualverkehr-Hauptsatz klassifiziert und Teil des Bus-Vorrangnetztes. Im Straßenraum An der Spandauer Brücke verläuft die Straßenbahn und das geplante Radvorrangnetz. Gleichzeitig ist die Straße als Stufe IV im Motorisierter Individualverkehr-Hauptnetz klassifiziert. Für diese Straßenabschnitte wird eine vertiefte Untersuchung empfohlen.

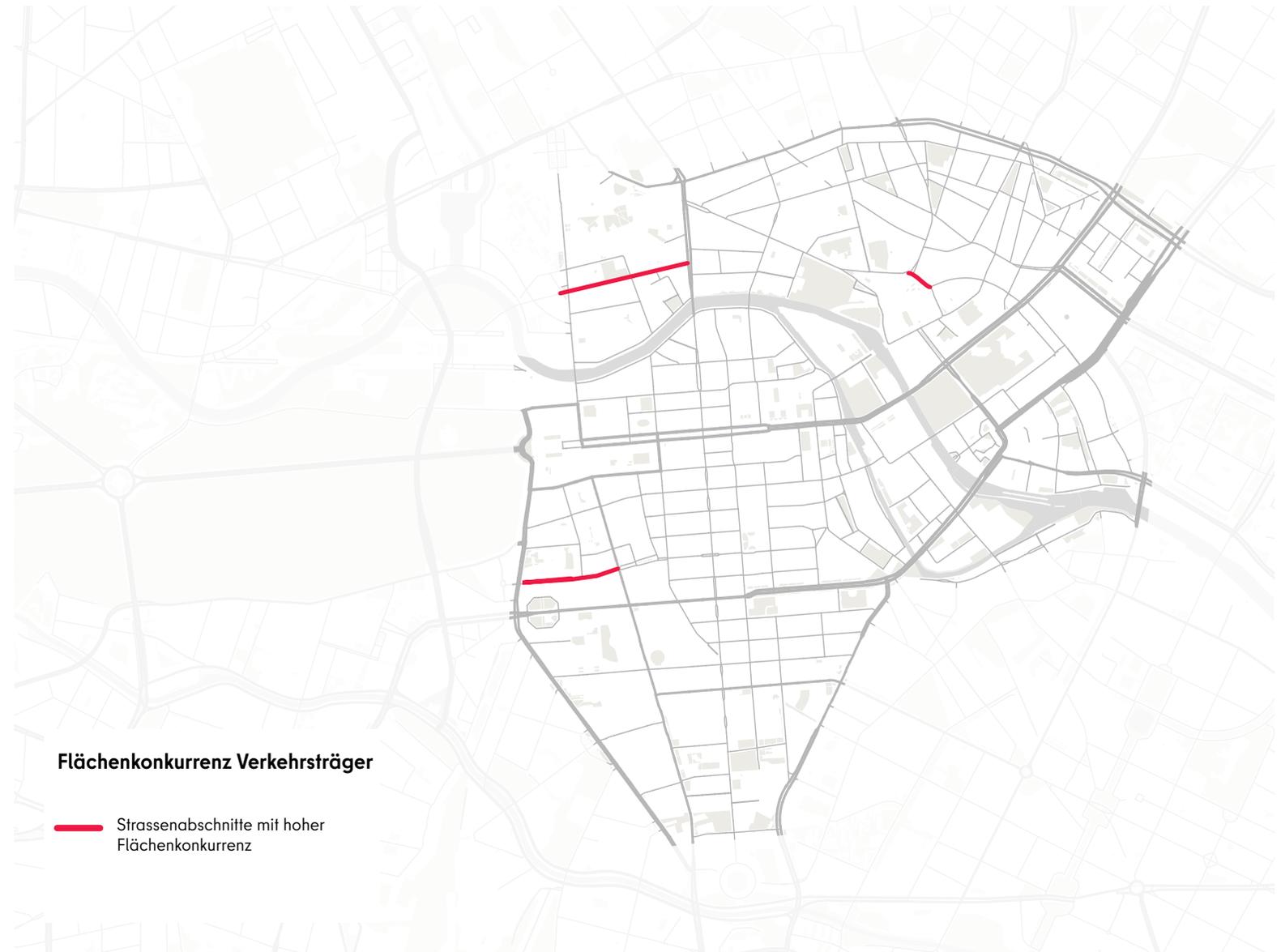


Abb. 41 Flächenkonkurrenzen

Quelle: eigene Darstellung

GETEILTE MOBILITÄT

3.5

Analyse Verkehrsnetze | Geteilte Mobilität

Stationen der geteilten Mobilität

Das gesamte Untersuchungsgebiet verfügt über ein dichtes Netz an Shared-Mobility-Stationen. Östlich der Friedrichstraße befinden sich zahlreiche kleinere Jelbi-Punkte mit Mikromobilitätsangeboten in Abständen von ca. 200 Meter. Rund um die Jelbi-Punkte befinden sich Parkverbotszonen. Die Mikromobilitätsfahrzeuge dürfen in diesem Bereich nicht außerhalb der markierten Flächen der Stationen abgestellt werden. Ergänzend befinden sich im gesamten Untersuchungsgebiet Nextbike-Stationen an denen Leihfahrräder entliehen und abgestellt werden können. Eine Car-Sharing-Station von Cambio befindet sich an der Straße Unter den Linden. Insgesamt ist die Dichte an Angeboten der geteilten Mobilität im Untersuchungsgebiet im berlinweiten Vergleich sehr hoch.

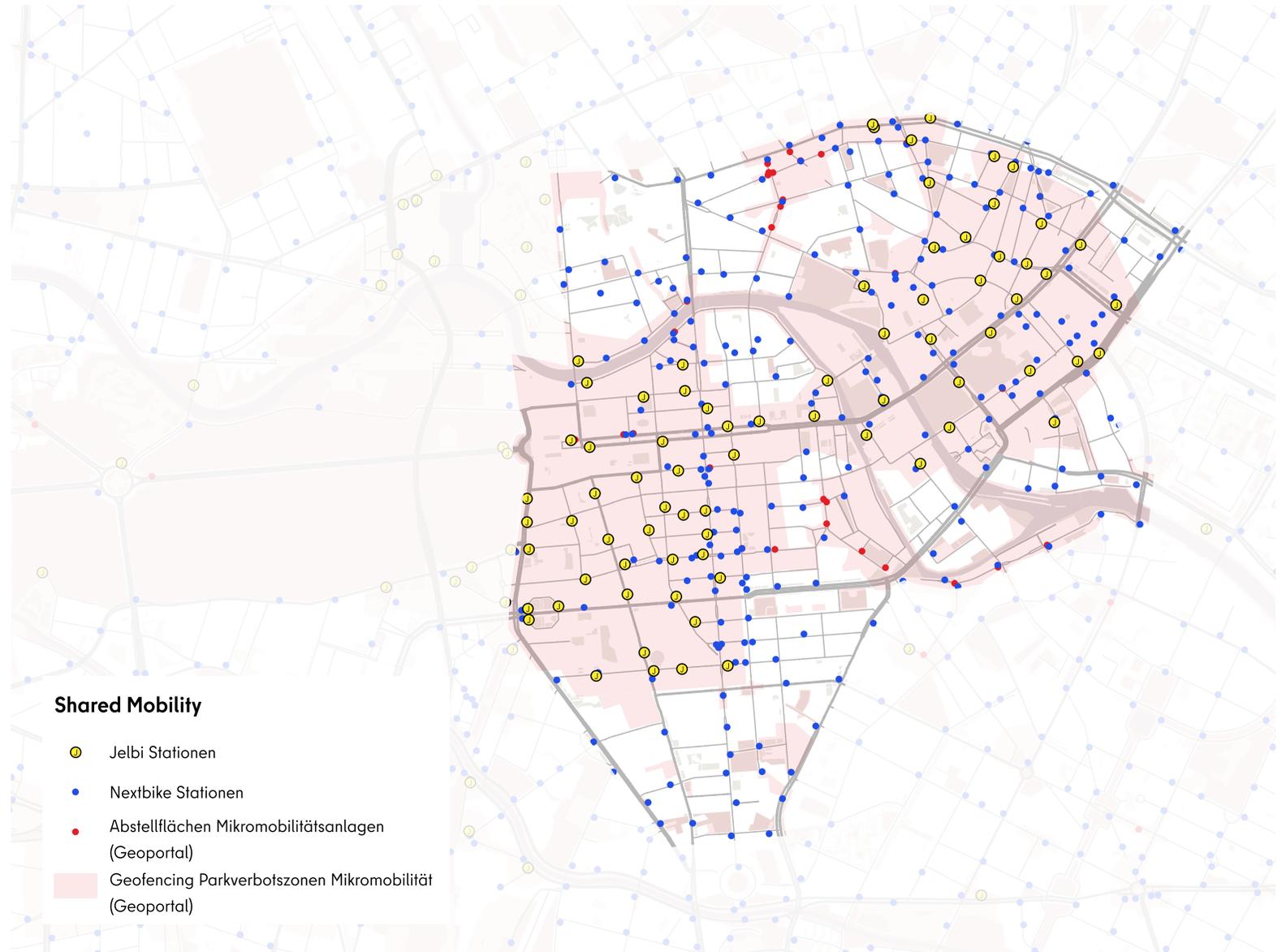


Abb. 42 Geteilte Mobilität
Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Geteilte Mobilität

Räumlicher Bezug von Shared-Mobility Angeboten und Öffentlicher Personennahverkehr-Haltestellen

Die Möglichkeiten sich im Untersuchungsraum multimodal fortzubewegen sind aufgrund des sehr dichten Netzes an Stationen und Abstellflächen für Mikromobilität und Öffentlicher Personennahverkehr-Haltestellen als gut zu bewerten. Für alle Nutzenden der Öffentlicher Personennahverkehr-Stationen ist eine Station mit Abstellflächen für Mikromobilität innerhalb von 100 Meter erreichbar. Dies betrifft sowohl Haltestellen des schienengebundenen Personenverkehrs als auch Haltestellen des öffentlichen Busverkehrs.

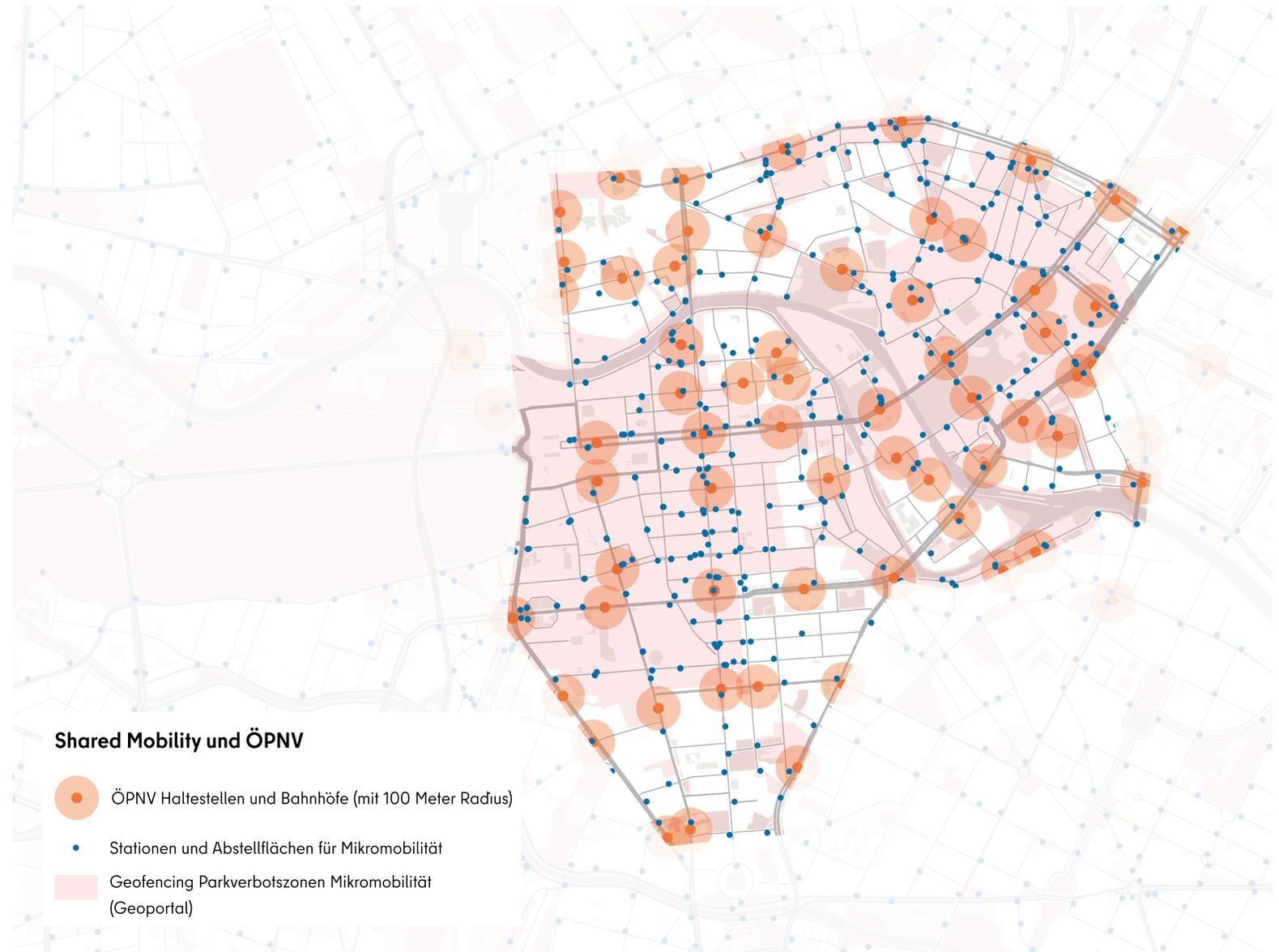


Abb. 43 Potenziale für multimodale Fortbewegung

Quelle: eigene Darstellung

VERKEHRSUNFÄLLE

3.6

Analyse Verkehrsnetze | Verkehrsunfälle

Verkehrsunfälle Personenkraftwagen

Die Verkehrsunfälle, an denen ausschließlich Personenkraftwagen beteiligt waren, ereigneten sich an verschiedenen Stellen im Untersuchungsgebiet. Unfälle mit Getöteten gab es in dem Jahr 2023 nicht. Unfälle mit Schwerverletzten ereigneten sich in der Krausenstraße und in der Stresemannstraße/Ecke Hedemannstraße. Räumliche Häufungen von Unfällen sind entlang der Stresemannstraße, Unter den Linden, Torstraße, Axel-Springer-Straße sowie an den Knotenpunkten Otto-Braun-Straße, Mollstraße und Karl-Liebnecht-Straße festzustellen.

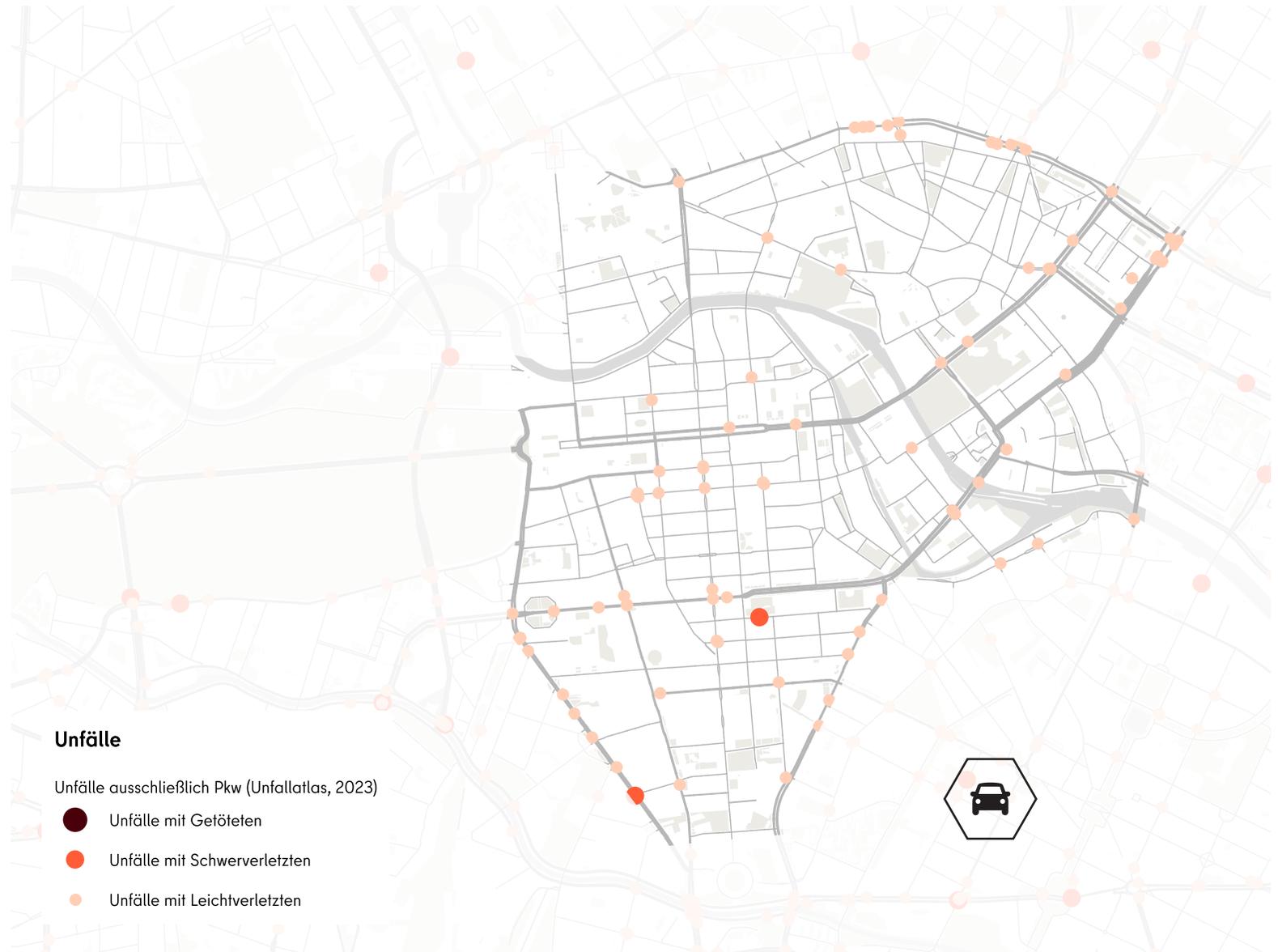


Abb. 44 Personenkraftwagen-Unfälle 2023

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Verkehrsunfälle

Verkehrsunfälle zwischen Personenkraftwagen und Zufußgehenden

Die Zahl der Verkehrsunfälle zwischen Personenkraftwagen und Zufußgehenden ist im Vergleich zu den reinen Personenkraftwagen-Unfällen um ein Vielfaches höher. Auch hier gab es keine Unfälle mit Getöteten. Unfälle mit Schwerverletzten traten auf folgenden Straßen auf:

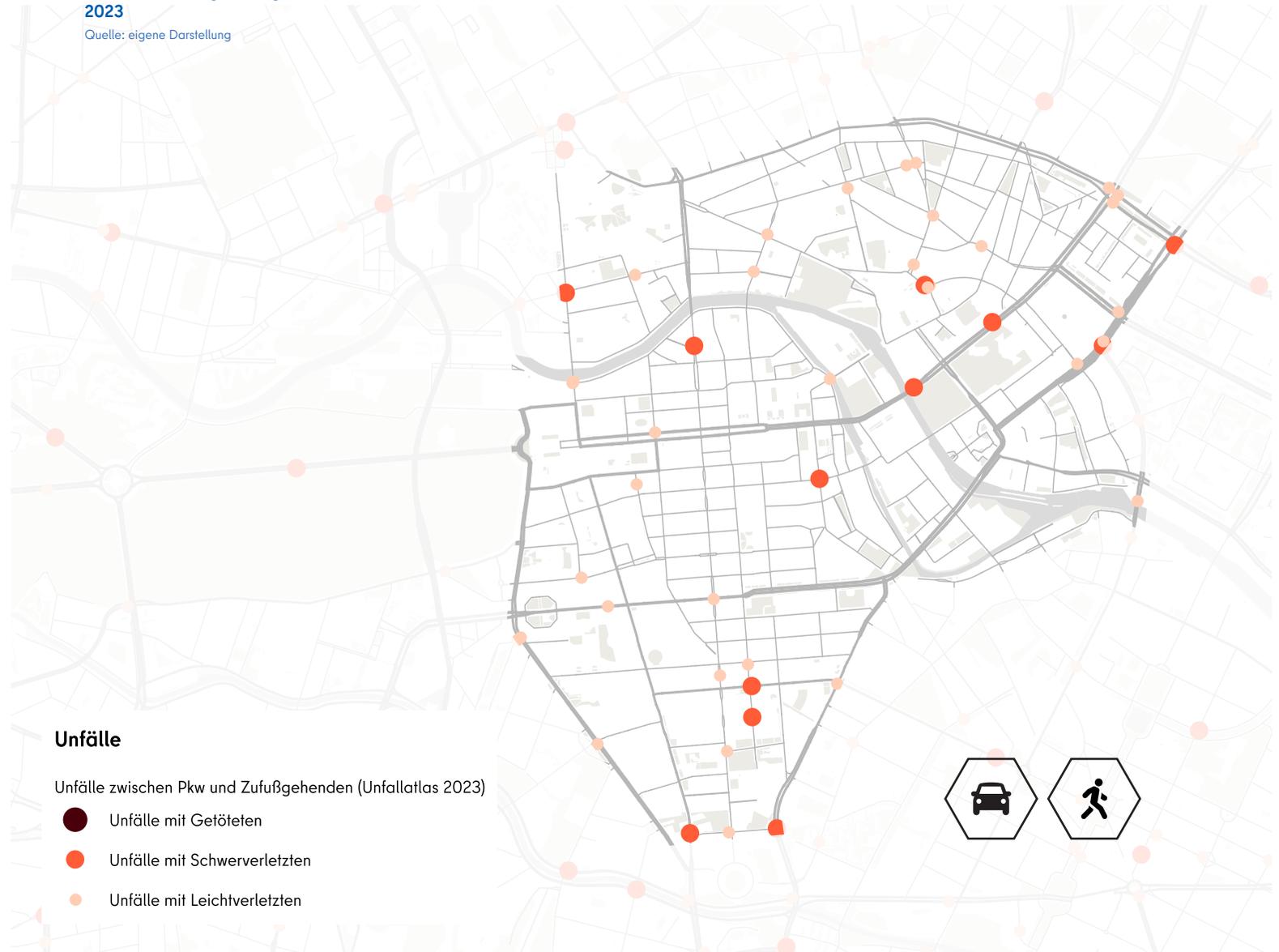
- Franz-Klühs-Straße/Ecke Wilhelmstraße und Ecke Lindenstraße
- Kochstraße/Ecke Charlottenstraße
- Französische Straße/Ecke Oberwallstraße
- an der Karl-Liebnecht-Brücke
- Friedrichstraße/Ecke Georgenstraße
- Luisenstraße/Reinhardtstraße
- Otto-Braun-Straße/Ecke Karl-Marx-Allee und Ecke Alexanderstraße

Darüber hinaus ereigneten sich vereinzelt Unfälle mit Leichtverletzten über das Untersuchungsgebiet verteilt. Knotenpunkte an denen mehr als ein Unfall auftraten sind:

- Torstraße/Ecke Karl-Liebnecht-Straße
- An der Spandauer Brücke/Ecke Dircksenstrasse
- Rosenthaler Straße/Ecke Auguststraße
- Stresemannstraße/Ecke Ernaberger Straße

Abb. 45 Personenkraftwagen-Fußgehenden Unfälle 2023

Quelle: eigene Darstellung



Analyse Verkehrsnetze | Verkehrsunfälle

Verkehrsunfälle zwischen Personenkraftwagen und Radfahrenden

Die häufigste Unfallkategorie im Straßenverkehr sind Unfälle zwischen Personenkraftwagen- und Radfahrenden. Die Unfallstellen befinden sich sehr häufig an Kreuzungen oder auf stärker befahrenen Straßen des übergeordneten Kraftfahrzeug-Verkehrsnetzes. Auch in dieser Unfallkategorie gab es keine Unfälle mit Getöteten, jedoch mehrere Unfälle mit Schwerverletzten. Zum Beispiel auf der

- Stresemannstraße/Ecke Köthener Straße
- Ecke Dessauer Straße
- In der Alhalterstraße
- Charlottenstraße/Ecke Krausenstraße
- Friedrichstraße/Ecke Behrenstraße

Räumliche Häufungen an Verkehrsunfällen traten insbesondere an größeren Knotenpunkten wie den Folgenden auf:

- Otto-Braun-Straße
- Karl-Liebknecht-Straße
- Mollstraße
- Knotenpunkte der Leipziger Straße, der Torstraße, der Friedrichstraße und Unter den Linden

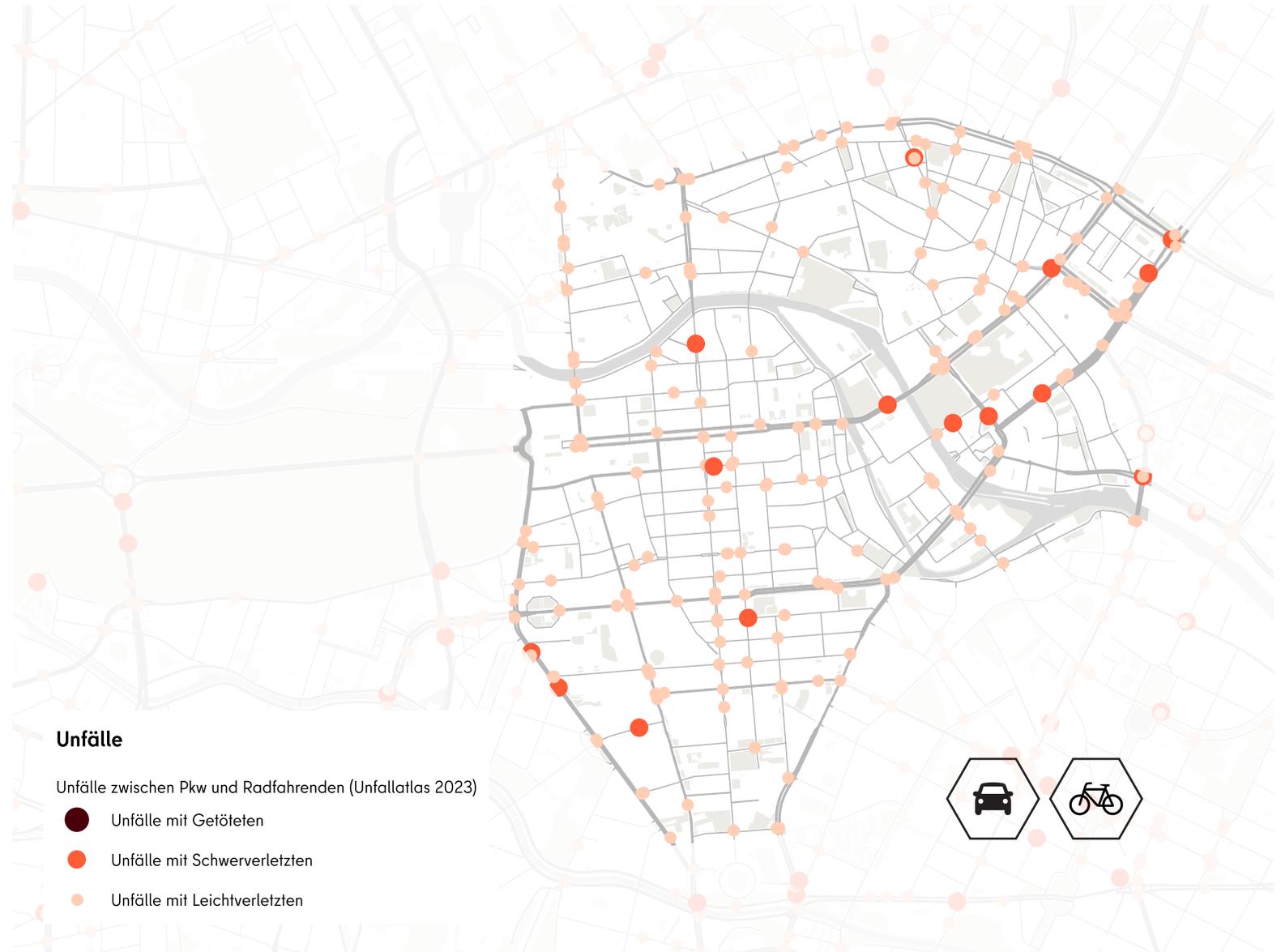


Abb. 46 Personenkraftwagen-Rad Unfälle 2023

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Verkehrsunfälle

Verkehrsunfälle Radfahrende

Verkehrsunfälle, an denen ausschließlich Radfahrende beteiligt waren, ereigneten sich im Jahr 2023 vereinzelt. Bei keinem dieser Unfälle wurde eine Person getötet. Im Untersuchungsgebiete gab es fünf Unfälle mit Schwerverletzten. Diese Unfälle ereigneten sich in den Straßenräumen:

- Friedrichstraße/Ecke Mohrenstraße
- Unter den Linden/Ecke Charlottenstraße
- Gertraudenstraße/Ecke Breite Straße
- am Alexanderplatz und auf der Linienstraße

Weitere Unfälle mit Leichtverletzten traten vereinzelt beispielsweise an der Friedrichstraße, Charlottenstraße, Oranienburger Straße, Torstraße und Linienstraße auf.

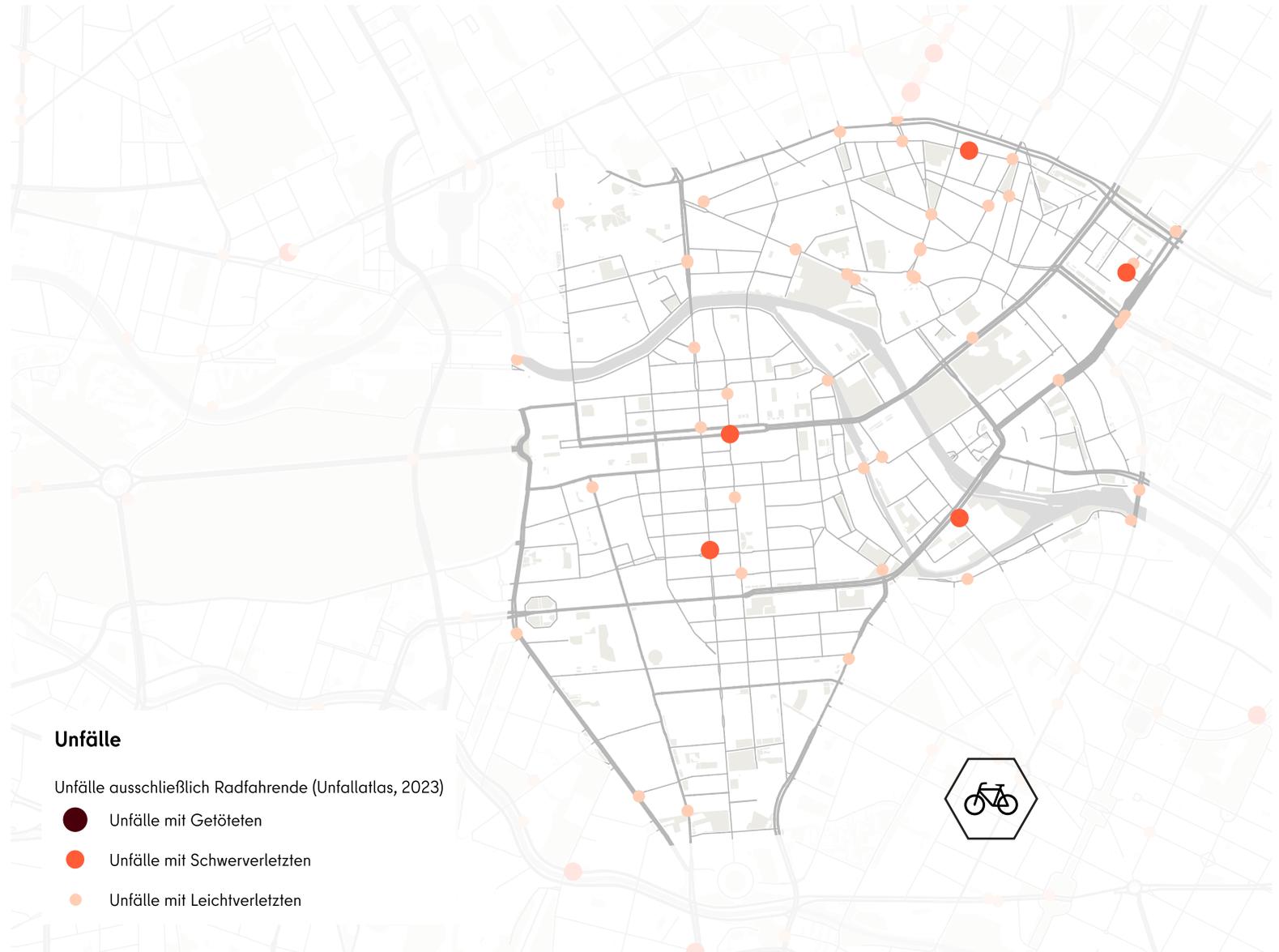


Abb. 47 Rad-Unfälle 2023
Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Verkehrsunfälle

Verkehrsunfälle zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden

Verkehrsunfälle zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden traten im Jahr 2023 nur vereinzelt auf. Es gab keine Unfälle, bei denen ein Mensch getötet wurde. Unfälle mit Schwerverletzten ereigneten sich an der Friedrichstraße/Ecke Traubenstraße auf der Karl-Liebnecht-Straße, der Otto-Braun-Straße, auf der Alten Schönhauser Straße und der Gipsstraße. Insgesamt lassen die Standorte der Unfälle keine Rückschlüsse auf besondere Gefahrenpunkte im Straßenraum schließen, da keine räumlichen Unfallhäufungen erkennbar sind.

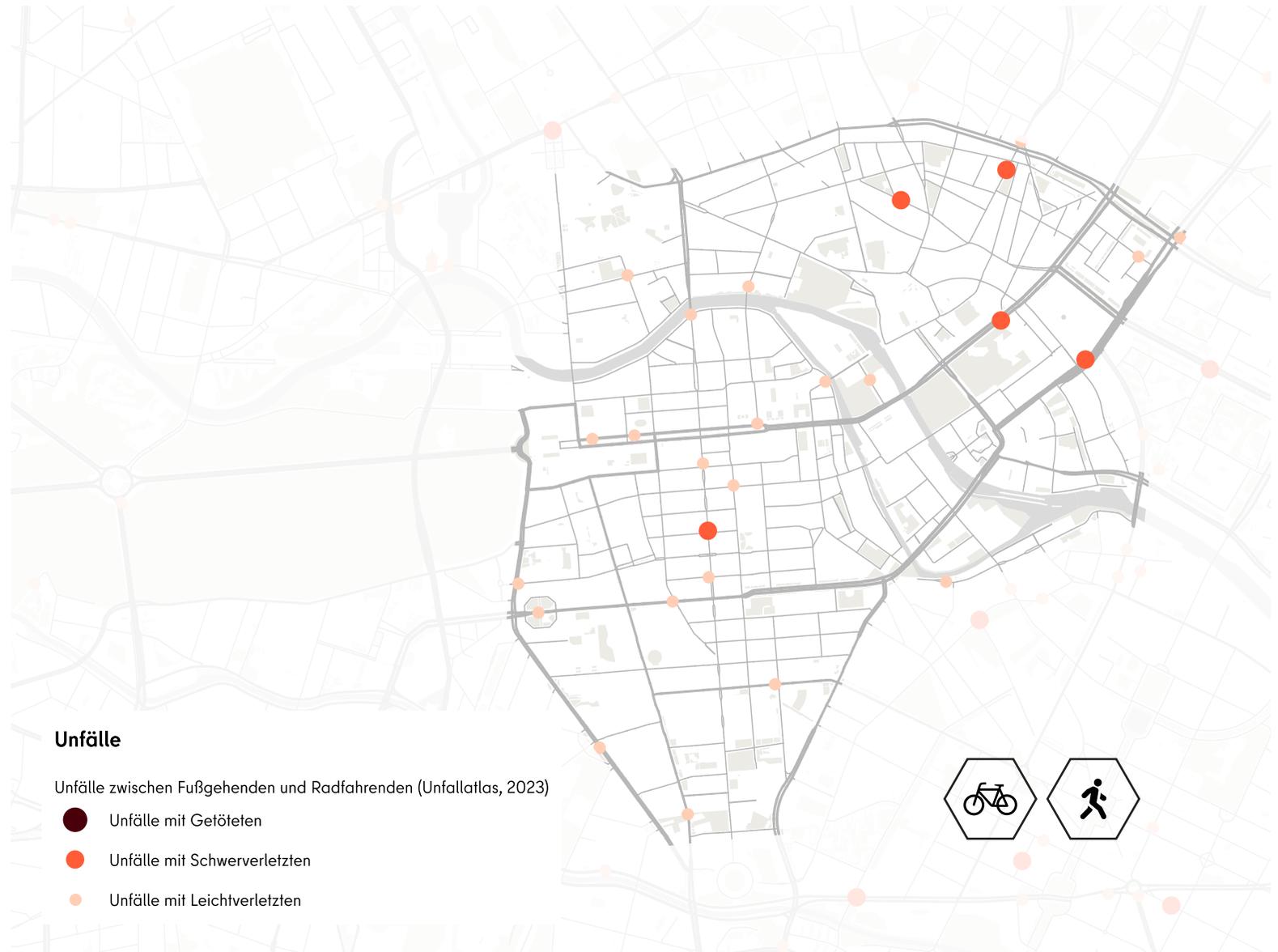


Abb. 48 Rad-Zufußgehenden Unfälle

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Verkehrsunfälle

Zusammenhang zwischen Radinfrastruktur und Unfallgeschehen

Die Überlagerung der Verkehrsunfälle mit der Radverkehrsinfrastruktur zeigt, dass sich Unfälle sowohl auf Straßen mit als auch ohne Radverkehrsinfrastruktur ereignen. Ein direkter Zusammenhang lässt sich aus der Überlagerung daher nicht ableiten. Vielmehr häufen sich Unfälle an Knotenpunkten. Bereiche mit Unfalloberhäufungen ohne Radverkehrsinfrastruktur sind:

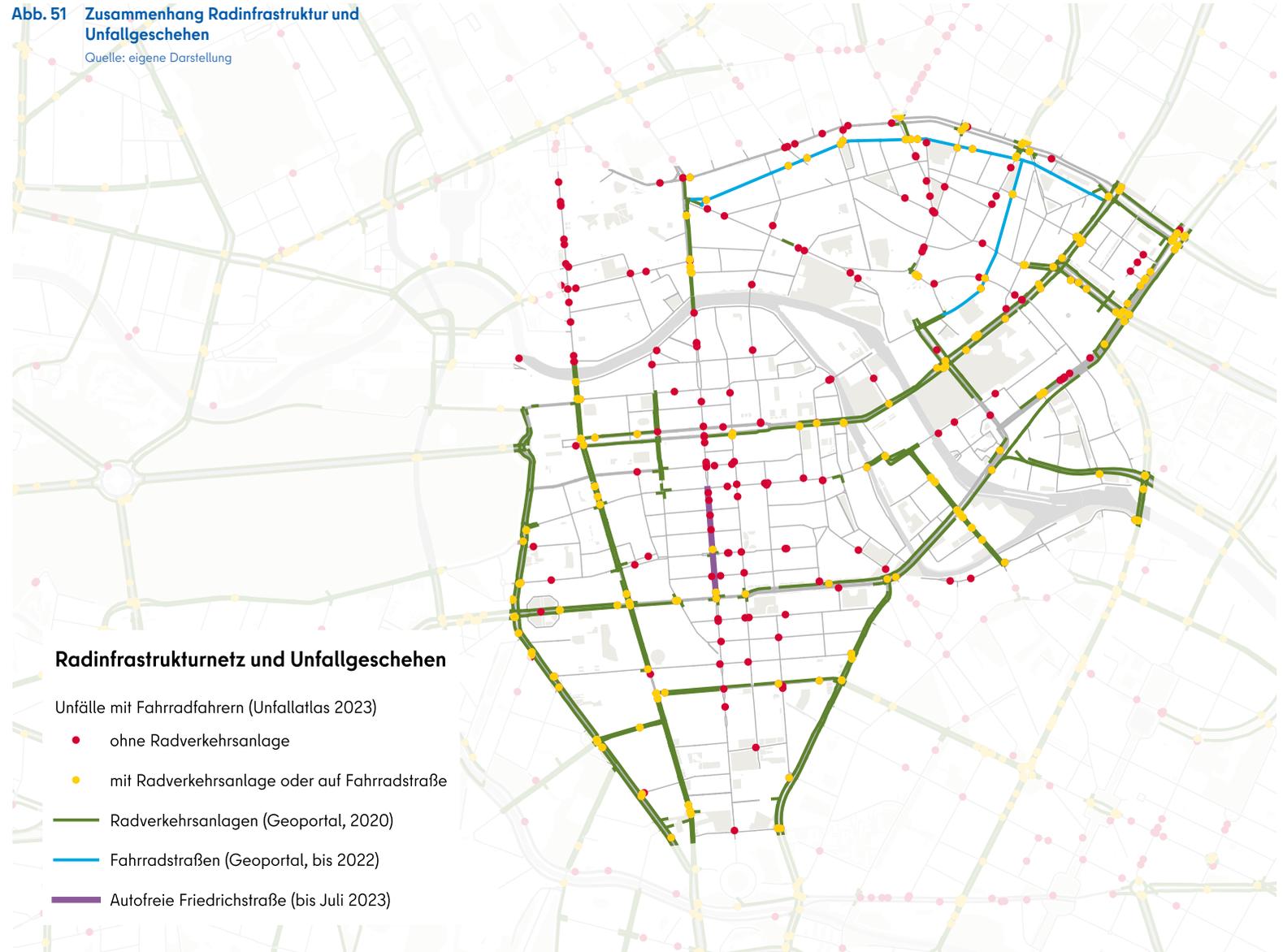
- Friedrichstraße,
- Behren und Französische Straße
- Charlottenstraße
- Luisenstraße
- Oranienburger Straße
- Rosenthalerstraße

Auffällig ist, dass sich Unfälle in Bereichen mit Vorfahrtsschild beziehungsweise mit dem Verkehrsschild Vorfahrt häufen. Weitere Unfallschwerpunkte mit Radverkehrsinfrastruktur sind:

- Stresemannstraße
- Wilhelmstraße
- Leipziger Straße
- Axel-Springer-Straße
- Südliche Friedrichstraße
- Unter den Linden/Karl-Liebknecht-Straße
- Knotenpunkte am Alexanderplatz

Abb. 51 Zusammenhang Radinfrastruktur und Unfallgeschehen

Quelle: eigene Darstellung



Analyse Verkehrsnetze | Verkehrsunfälle

Zusammenhang zwischen Höchstgeschwindigkeiten und Unfallgeschehen

Verkehrsunfälle ereignen sich sowohl auf Straßen mit Tempo 50 als auch auf Straßen mit Tempo 30. Eine Unfallhäufung ist jedoch insbesondere auf Straßen mit Tempo 50 festzustellen. Auf Straßen mit Tempo 30 ereignen sich insgesamt weniger Unfälle. Auf einigen dieser Straßenabschnitte wurden sogar keine Unfälle gezählt. Daraus lässt sich ein Zusammenhang zwischen zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Unfallgeschehen ableiten: Bei höherer zulässiger Höchstgeschwindigkeit ereigneten sich mehr Unfälle als auf Straßen mit Tempo 30. Allerdings ist die Verkehrslast auf den Straßen mit Tempo 50 in den meisten Fällen auch höher als in den Straßen mit Tempo 30. Der Vergleich zu den Verkehrsstärken erfolgt auf der nächsten Seite.

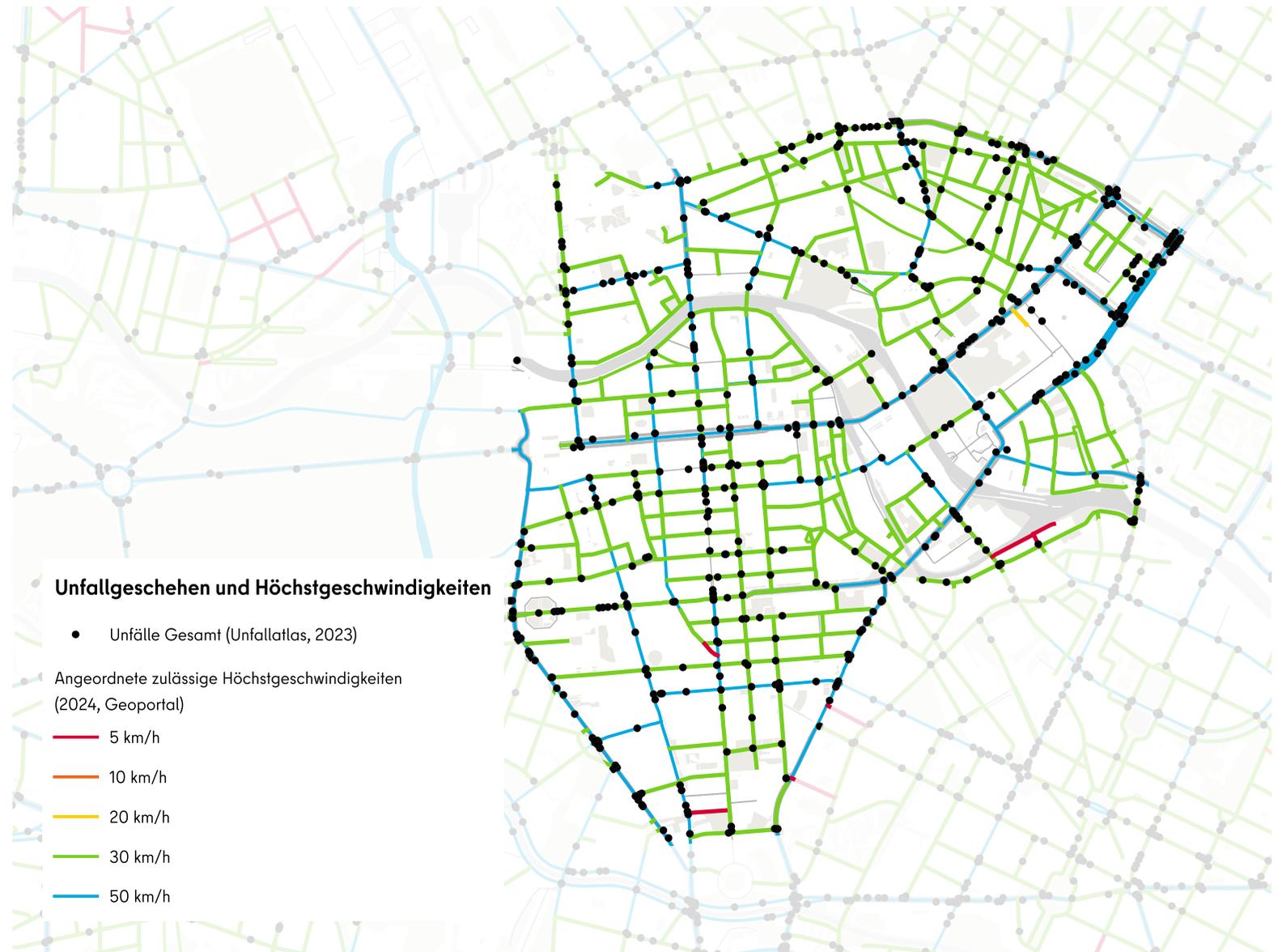


Abb. 52 Zusammenhang Höchstgeschwindigkeiten und Unfallgeschehen

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Verkehrsnetze | Verkehrsunfälle

Zusammenhang zwischen Verkehrsstärken und Unfallgeschehen

Ein ähnliches Bild wie beim Vergleich der Unfälle mit den Höchstgeschwindigkeiten ergibt sich bei der Überlagerung der Verkehrsunfälle mit den Verkehrsstärken. Erwartungsgemäß ereignen sich auf Straßen mit höheren Verkehrsstärken anteilig mehr Unfälle. Auffällig ist, dass es auch auf Straßen mit vergleichsweise geringen Verkehrsstärken zu Unfallhäufungen kam. Dies betrifft vor allem die Luisenstraße, die Oranienburger Straße, die Friedrichstraße, die Rosenthaler Straße und die alte Schönhauser Straße. Straßenabschnitte mit vergleichsweise geringen Verkehrsstärken wie die Friedrichstraße und die Oranienburger Straße weisen dennoch hohe Unfallzahlen auf. Die Gründe für das erhöhte Unfallgeschehen sind vermutlich nicht auf die Verkehrsstärke zurückzuführen.

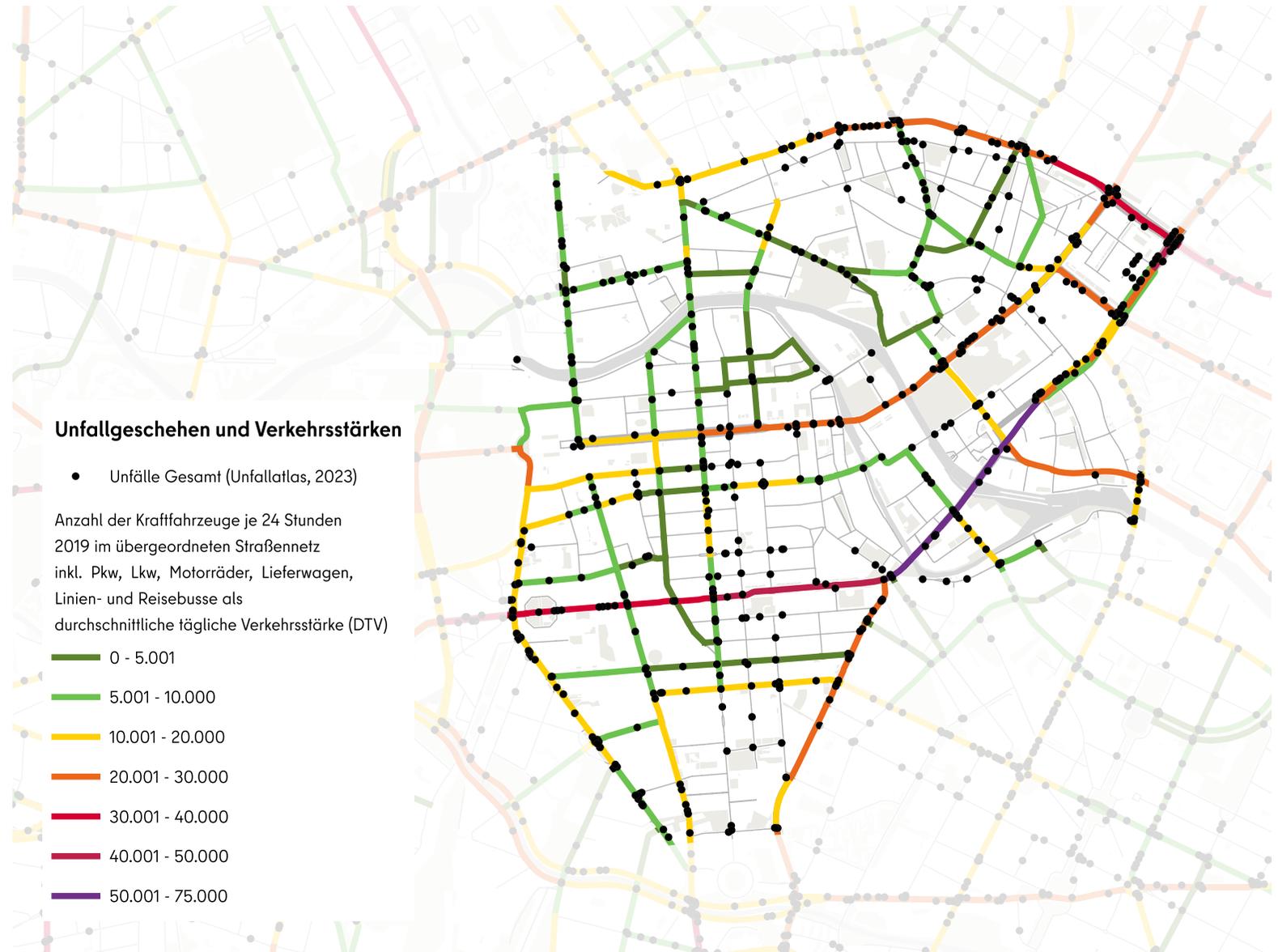


Abb. 53 Unfallgeschehen und Verkehrsstärken

Quelle: eigene Darstellung

BAUVORHABEN

3.7

Analyse Verkehrsnetze | Bauvorhaben

Bauvorhaben im Verkehr

Im Untersuchungsraum befinden sich derzeit einige Bauvorhaben im Verkehrsbereich in der Umsetzung, in der Planung oder sind kürzlich abgeschlossen worden.

Darunter befinden sich Straßenumbaumaßnahmen mit Flächenumverteilungen zwischen den Verkehrsarten, die in der nebenstehenden Abbildung rot dargestellt sind. Die gelb markierten Bereiche umfassen großräumige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, darunter die geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der südlichen Friedrichstadt (West) und die Umsetzung der Quartiersmaßnahme Auguststraße.

Im Bereich der Radverkehrsförderung wurden Fahrradstraßen eingerichtet oder befinden sich in der Planung beziehungsweise im Umbau. Dazu gehören die Ober- und Niederwallstraße sowie die Wallstraße, wodurch auch der Durchgangsverkehr unterbunden wird. Zudem wird die Verkehrssicherheit für Zufußgehende in den Kreuzungsbereichen erhöht. Die „Ostroute“ verbindet die Außenbezirke Marzahn-Hellersdorf und Lichtenberg mit dem Bezirk Mitte. Für den Öffentlichen Personennahverkehr wird derzeit eine Straßenbahn-Neubaustrecke zwischen Potsdamer Platz/Kulturforum und dem Alexanderplatz geprüft.

Bauvorhaben Verkehr

Straßenumbaumaßnahmen:

- ❶ Umgestaltung Friedrichstraße
- ❷ Ersatzneubau Getraudenbrücke
- ❸ Umbau Krausenstraße
- ❹ Umbau Unter den Linden
- ❺ Umgestaltung Torstraße
- ❻ Umgestaltung Karl-Liebknecht Straße/ Memhardstraße
- ❼ Fußgängerzone Bodestraße
- ❽ Ersatzneubau Mühlendammbrücke
- ❾ Straßenerneuerung Kupfergraben
- ❿ Fußgängerzone Hedwigsgasse
- ⓫ Humboldtforum Süd Neugestaltung Verkehrsraum
- ⓬ Neugestaltung Am Lustgarten

Flächendeckende Baumaßnahmen:

- Ⓜ Verkehrsberuhigung südliche Friedrichstadt (West)
- Ⓨ Kiezblock Auguststraße

Baumaßnahmen im Radverkehr:

- Ⓩ Fahrradstraße Charlottenstraße
- ⓐ Ost-Route Radschnellverbindung
- ⓑ Waisenbrücke Neubau für Fuß- und Radverkehr

Baumaßnahme im ÖPNV:

- ⓓ Straßenbahn Alexanderplatz - Potsdamer Platz/Kulturforum
- ⓔ Straßenbahn Potsdamer Platz - Schöneweide
- ⓕ Straßenbahn Spittelmarkt - Mehringdamm

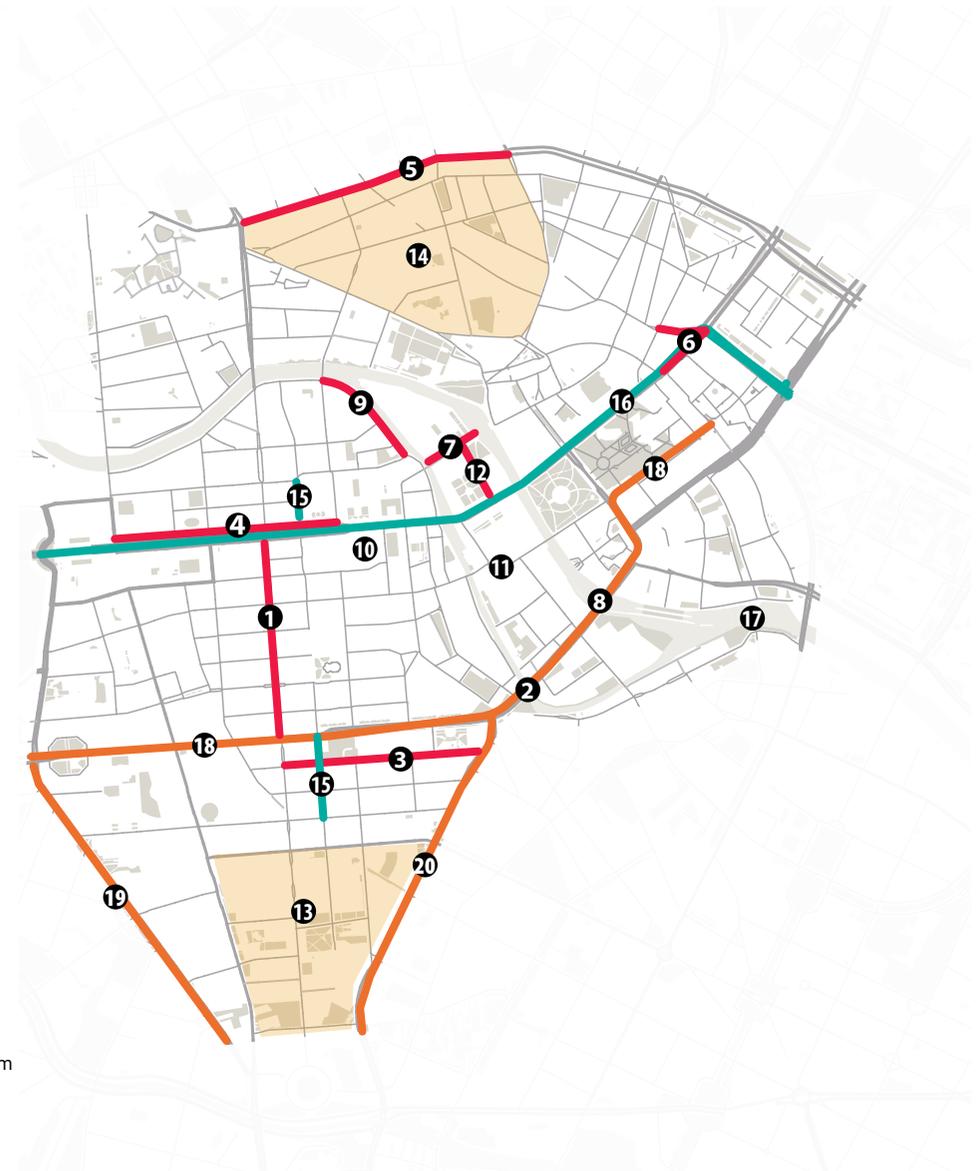


Abb. 54 Bauvorhaben Verkehr

Quelle: eigene Darstellung

ZWISCHENFAZIT VERKEHRSNETZE

3.8

Analyse Verkehrsnetze | Zwischenfazit Verkehrsnetze

Status der Verkehrsnetze

Im Rahmen der Analyse wurden die Vorrangnetze der einzelnen Verkehrsträger zusammengestellt und überlagert. Durch die Betrachtung weiterer Informationen zu den Verkehrsnetzen wie Verkehrsstärken, -unfällen und ergänzenden Mobilitätsangeboten und -infrastrukturen konnte die Analyse vertieft werden.

Für den Motorisierter Individualverkehr, den Öffentlicher Personennahverkehr und das Fahrrad gibt es aktuelle Netzhierarchien. Für das mit dem Fußverkehrsplan noch ausstehende Fußverkehrsnetz wurde ein Arbeitsstand zur Priorisierung der Fußverkehrsinfrastruktur herangezogen, der allerdings noch kein zusammenhängendes Netz mit Verbindungsachsen abbildet. Die Verkehrsnetze überlagern sich an einigen Stellen im Untersuchungsgebiet erwartungsgemäß. In Kombination mit der Flächenverfügbarkeit kann es zu einem hohen Nutzungsdruck beziehungsweise zukünftig Flächenknappheit kommen. Beispielsweise durch den Ausbau von Radinfrastrukturen, Busspuren, Tramtrassen oder der Ausweitung von Fußwegen. Bei Querschnitten mit weniger als 20 Meter zwischen den Gebäuden wird eine vertiefende Betrachtung empfohlen. Eine Optimierung muss in Abwägung der Belange des Städtebaus und des Ruhenden Verkehrs integriert erfolgen.

Bei der Betrachtung der einzelnen Verkehrsträger fällt auf, dass insbesondere im **Rad-**

verkehr ein großes Delta zwischen Planung und Ausbauzustand der Infrastruktur besteht. So sieht der Radverkehrsplan den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu einem Vorrang- und Ergänzungsnetz vor. Von der geplanten Radverkehrsinfrastruktur wurde bisher jedoch nur ein geringer Teil realisiert. Die vorhandenen Radwege entsprechen in ihrer Dimensionierung meist nicht den Anforderungen des Radverkehrsplans, der bis 2030 umgesetzt werden soll.

Der Untersuchungsraum verfügt bereits über ein flächendeckendes Angebot des **Öffentlichen Personennahverkehr** mit zahlreichen schienengebundenen Verkehren sowie ergänzenden Buslinien. Der Nahverkehrsplan beinhaltet des Weiteren den Ausbau der Straßenbahnstrecken vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz/Kulturforum sowie vom Potsdamer Platz nach Schöneweide und vom Spittelmarkt über das Hallesche Tor zum Mehringdamm. Weitere Erweiterungen des SPNV-Netzes sind nicht vorgesehen und für eine Erschließung auch nicht erforderlich. Eine Ausweitung der Kapazitäten sollte bedarfsgerecht erfolgen und zur Attraktivität des Umweltverbundes beitragen.

Der **Krafffahrzeug-Verkehr** im Untersuchungsgebiet ist stark ausgeprägt. Aufgrund der zentralen Lage innerhalb der Stadt und der übergeordneten Zentrumsfunktion wird das Gebiet von zwei Bundesstraßen sowie großen übergeordneten Straßenverbindungen durchzogen, die den Osten und Westen sowie den Norden und Süden der Stadt miteinander verbinden.

Verkehrsunfälle

Auch die Analyse der Verkehrsunfälle – differenziert nach der Beteiligung der Verkehrsteilnehmer – zeigt, dass das Ziel der Vision Zero noch nicht erreicht werden konnte. Insbesondere an Knotenpunkten und auf Straßen mit höheren Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten kommt es im Untersuchungsgebiet zu schweren Unfällen.

Shared Mobility

Im Bereich Shared Mobility ist das Untersuchungsgebiet gut aufgestellt. So findet sich insbesondere im Stadtteil Mitte eine besonders hohe Dichte an Jelbi-Punkten mit Abstellflächen für die Mikromobilität. Darüber hinaus wird dieses Netz durch eine hohe Anzahl an Next-Bike-Stationen ergänzt, so dass das Angebot an Shared Mobility als sehr gut zu bewerten ist. Darüber hinaus befinden sich die Stationen in unmittelbarer Nähe von U-Bahn-, Stadtschnellbahn- und Bushaltestellen, sodass der Umstieg vom öffentlichen Verkehr auf die Verkehrsmittel der geteilten Mobilität gewährleistet ist.

Ausblick

Die Verkehrsnetze unterliegen einem Wandel. Viele Groß- und Hauptstädte setzen auf eine klima- und zukunftsgerechte Gestaltung der Verkehrsnetze. Eine potenzielle Neuordnung der Verkehrsnetze wird in den folgenden Arbeitspaketen eingehender geprüft.

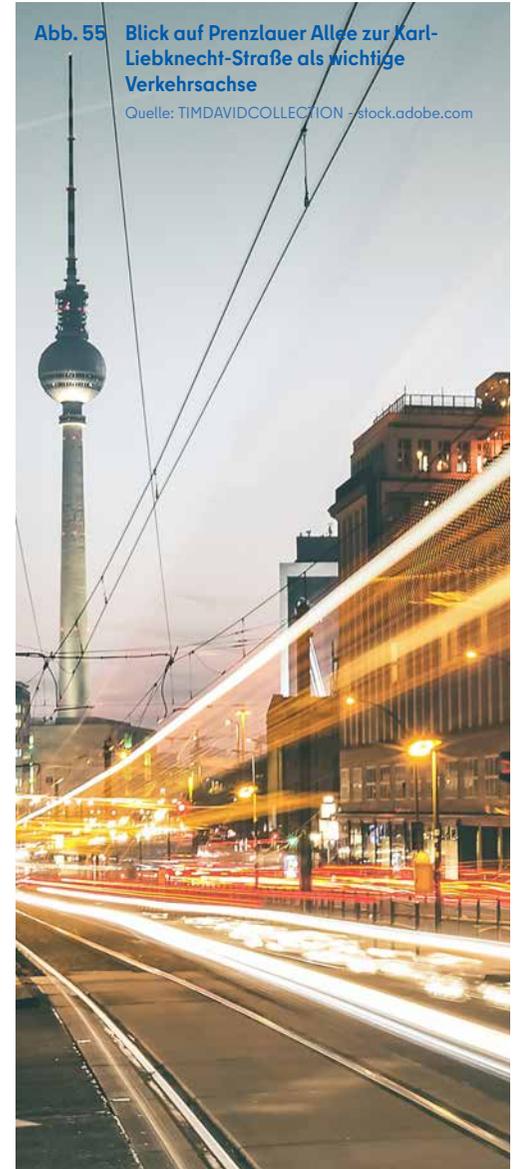


Abb. 55 Blick auf Prenzlauer Allee zur Karl-Liebknecht-Straße als wichtige Verkehrsachse

Quelle: TIMDAVIDCOLLECTION - stock.adobe.com

ANALYSE RUHENDER VERKEHR

Analyse Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr bezeichnet die geparkten Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum. Für die Untersuchung der Verkehrsnetze werden sowohl Daten zum Straßenparken und Parkanlagen als auch Infrastrukturen und Ausstattung sowie deren Nutzung analysiert. Grundsätzlich wird bei den Analysen zwischen Personenkraftwagen-Stellplätzen, Fahrradstellplätzen und Stellplätzen für Sondernutzungen wie Ver- und Entsorgung, Liefer- und Ladeverkehr, Taxen und Reisebussen unterschieden.

Die verschiedenen Nutzergruppen werden auch im Hinblick auf den ruhenden Verkehr näher betrachtet. Im Rahmen des zweiten Arbeitspaketes dieses Projektes werden entsprechende Nutzergruppen definiert. Diese können Einwohnende, Touristen, Studenten, Arbeitnehmende, Dienstleister, Menschen mit Behinderungen und andere sein. Die verschiedenen Nutzergruppen haben unterschiedliche Anforderungen an den ruhenden Verkehr, die bei der Planung von Parkraum berücksichtigt werden müssen.

Der ruhende Verkehr ist aus den folgenden Blickwinkeln relevant für die zukünftige Ordnung der Verkehrsnetze.

Flächenbedarf

In der dicht bebauten Berliner Innenstadt herrscht ein intensiver Wettbewerb um den begrenzten öffentlichen Raum. Parkende Fahrzeuge beanspruchen viel davon für sich. Die zugelassenen Fahrzeuge werden

dabei in den letzten Jahren zunehmend größer. Jedes dritte neu zugelassene Fahrzeug in Deutschland ist bereits ein SUV oder Geländewagen.¹ Diese Flächen stehen in direkter Konkurrenz zu anderen wichtigen urbanen Funktionen wie Grünflächen, Aufenthaltsbereichen, Fahrradinfrastruktur oder Busspuren. Durch „neue Mobilität“ entstehen auch vermehrt neue Nutzungsansprüche an den Parkraum, beispielsweise durch Fahrradparken in der Fahrbahn, Ladeinfrastruktur, Carsharing, Lastenfahreräder und elektrische Scooter. Eine Analyse des Parkraumangebots und seiner Nutzung ist daher essenziell, um Potenziale für eine effizientere Flächennutzung zu identifizieren und die Umverteilung des öffentlichen Raums zu planen.

Parksuchverkehre

Parksuchverkehre tragen in Großstädten signifikant zum Verkehrsaufkommen bei. In Berlin beträgt die mittlere Suchzeit für einen Parkplatz 6 bis 9 Minuten pro Fahrt und insgesamt 62 Stunden Suchzeit pro Fahren und Jahr.² Das trägt nicht nur zur Staubildung bei, sondern führt auch zu einer Erhöhung der Lärm- und Schadstoffemissionen. Eine strategische Parkraumplanung, die Standorte, Kapazitäten und Bewirtschaftungsformen optimiert, kann diese negativen Effekte reduzieren. Hierbei spielen innovative Konzepte wie digitale Parkleitsysteme

¹ Agora Verkehrswende, difu, tipping Points of Interest (2022): Umparken - den öffentlichen Raum gerechter verteilen

² <https://inrix.com/press-releases/parking-pain-de/>

und zentralisierte Parkhäuser eine wichtige Rolle.

Beschränkung des Parkraums

Die Verfügbarkeit und Kosten von Parkplätzen haben einen direkten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Eine restriktive Parkraumpolitik kann als effektives Steuerungsinstrument zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen dienen. Studien zeigen, dass eine Reduzierung des Parkplatzangebots oder eine Erhöhung der Parkgebühren zu einer messbaren Verlagerung auf den Umweltverbund führen kann³. Eine sinnvolle Einschränkung und intelligente Nutzung der Parkflächen sollte sicherstellen, dass diese möglichst effizient genutzt werden und den Nutzenden zur Verfügung stehen, die zwingend darauf angewiesen sind. Das gut

³ Agora Verkehrswende, difu, tipping Points of Interest (2022): Umparken - den öffentlichen Raum gerechter verteilen

Abb. 56 Straßenparken Krausenstraße

Quelle: eigene Darstellung



ausgebaute öffentliche Verkehrsnetz in der Berliner Innenstadt sowie die Einbindung in das Radverkehrsnetz ermöglichen für die meisten Nutzenden eine Anreise mit dem Umweltverbund.

Bestehende Fachplanungen

In Teilen Berlins sowie im überwiegenden Teil des Untersuchungsgebietes gilt die Parkraumbewirtschaftung, die in Berlin seit dem Jahr 2000 in die Zuständigkeit der Bezirke fällt. Im Zuge der Einführung von Parkzonen im Bezirk Mitte wurden entsprechende Gutachten erstellt, die die Parkraumauslastung näher untersuchen. Im Rahmen des erweiterten umweltsensitiven Verkehrsmanagements laufen seit mehreren Jahren verschiedene Aktivitäten zusammen. Dazu gehört neben der Verkehrsdatenanalyse und der Ermittlung von Luftschadstoffen auch die Parkdatenanalyse.

KRAFTFAHRZEUG-VERKEHR

4.1

Analyse Ruhender Verkehr | Krafffahrzeug-Verkehr

Größere Parkanlagen

Die Daten zu Parkanlagen speisen sich aus der Verkehrsinformationszentrale und Kartierungen aus Open Street Maps. Die Parkanlagen umfassen all jene Parkmöglichkeiten außerhalb des Straßenraums und umfassen sowohl private als auch öffentliche Stellplätze.

Die Verteilung der Parkanlagen im Untersuchungsraum ist ungleichmäßig und unterscheidet sich nach Art. Im südlichen Untersuchungsgebiet im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg gibt es vor allem ebenerdige Parkanlagen. Im mittleren Bereich zwischen Leipziger Straße und Unter den Linden sowie im nördlichen Abschnitt entlang der Friedrichstraße überwiegen unterirdische Parkmöglichkeiten. Im nördlichen Bereich zwischen der Luisenstraße im Westen und dem Scheunenviertel im Osten gibt es deutlich weniger und nur vereinzelte Anlagen. Mehrstöckige Parkanlagen gibt es nur an drei Stellen, das größte davon ist das Parkhaus Rathauspassagen (600 Stellplätze).

Die größten Anlagen sind das Parkdeck der Mall of Berlin (1.731 Stellplätze), die Tiefgarage des Alexa (1.550 Stellplätze) und nördlich am Alexanderplatz (650 Stellplätze).



Abb. 57 Parkanlagen
 Quelle: eigene Darstellung

Analyse Ruhender Verkehr | Kraftfahrzeug-Verkehr

Straßenbegleitendes Parken

Eine Parkraumkartierung aller Parkflächen im öffentlichen Straßenraum wurden im Rahmen des erweiterten umweltsensitiven Verkehrsmanagementsystems-Forschungsprojektes 2022/23 erstellt. Die Erfassung erfolgte mittels Scanfahrzeugen und berücksichtigt OpenStreetMap-Daten sowie eine Straßenbefahrung aus dem Jahr 2021. Die Genauigkeit des Datensatzes wird mit mindestens 95 Prozent eingeschätzt.

Die Daten zeigen das flächendeckende Straßenparken im Untersuchungsgebiet. Ausnahmen gibt es vor allem entlang der Hauptachsen der Leipziger Straße und Unter den Linden sowie in weiten Teilen der Friedrichstraße. Auch in der südlich des Brandenburger Tors verlaufenden Wilhelmstraße sind nur vereinzelt Stellplätze vorhanden. In den meisten Fällen ist das Straßenparken symmetrisch in den Straßen angeordnet. Vereinzelt gibt es auch einseitiges oder alternierendes Parken.

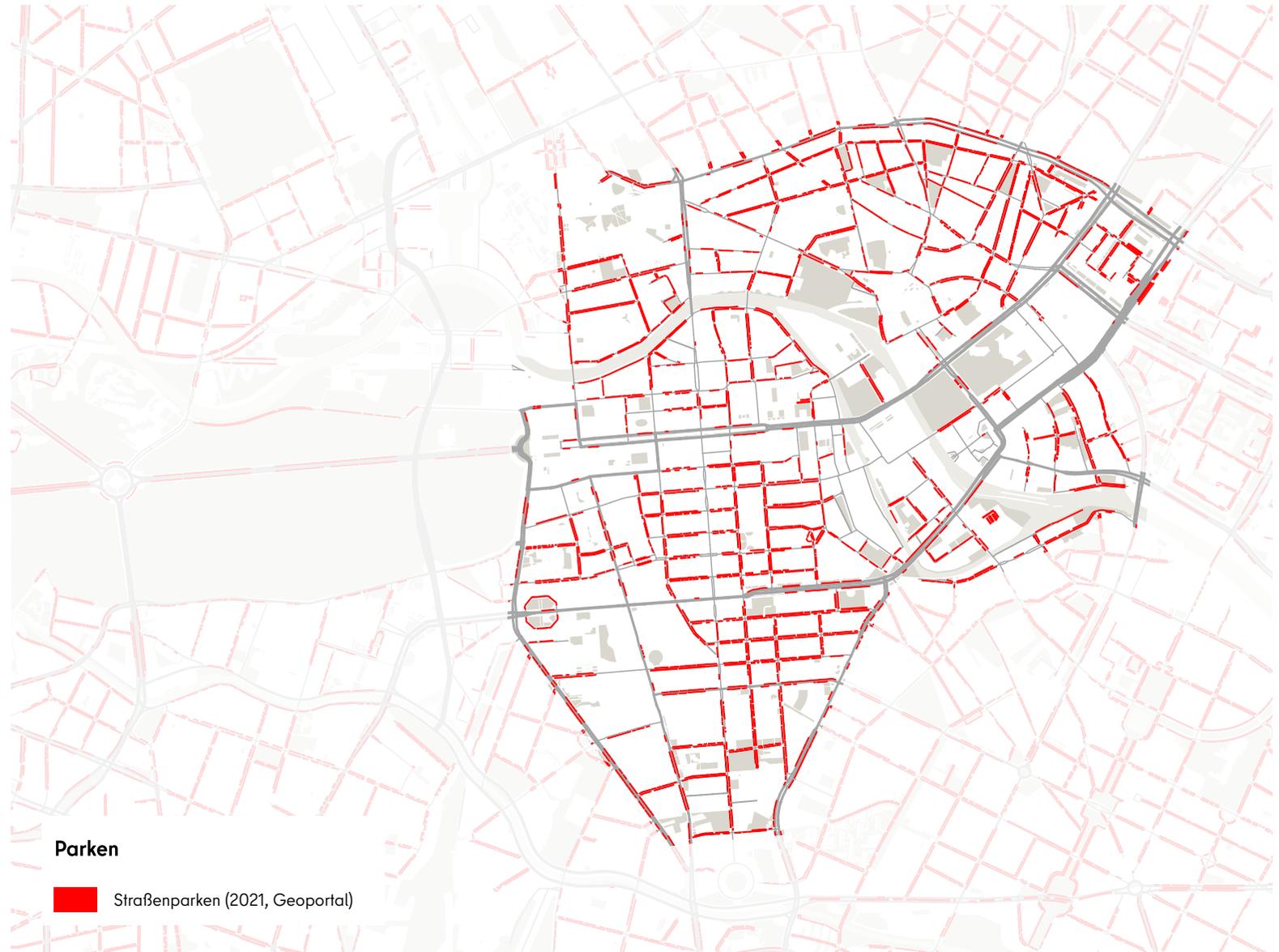


Abb. 58 Straßenparken

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Ruhender Verkehr | Kraftfahrzeug-Verkehr

Parkraumbewirtschaftung

In großen Teilen des Untersuchungsraumes greift die Berliner Parkraumbewirtschaftung mit dem Ziel das Parken effizienter zu gestalten, Stadt- und Umweltverträglichkeit sicherzustellen und mehr Zufriedenheit bei Anwohnenden und Gewerbetreibenden zu erreichen. Die Daten zur Bewirtschaftung haben den Stand vom 13. Juli 2023. In den mittleren Bereich des Untersuchungsraums fallen die Parkraumbewirtschaftungszonen mit den Nummern 1, 2, 3 und 15 (Mo-Sa 9-22 Uhr, 4 €). Die nördlich der Spree und östlich der Friedrichsstraße gelegene Zone 29 wird zwei Stunden länger bis 24 Uhr ebenfalls mit 4 €/Stunde bewirtschaftet. Das Parken in der Zone 34 im Nord-Westen daran anschließend (9-22 Uhr, 3 €) sowie die Zonen 14 und 6 im östlichen Teil (9-20 Uhr, überwiegend 3 €) sind einen Euro/ Stunde günstiger. Im südlichen Teil, der zum Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg gehört, gibt es noch keine Parkraumbewirtschaftung. Die Einführung von Gebühren wird allerdings für die nächsten Jahre bereits geplant.

Mit dem hohen Anteil an Gebühren von 4 € pro Stunde hebt sich das Untersuchungsgebiet deutlich von den angrenzenden Gebieten ab. Insbesondere im Prenzlauer Berg gibt es Bereiche mit Gebühren zwischen 2 und 3 €.

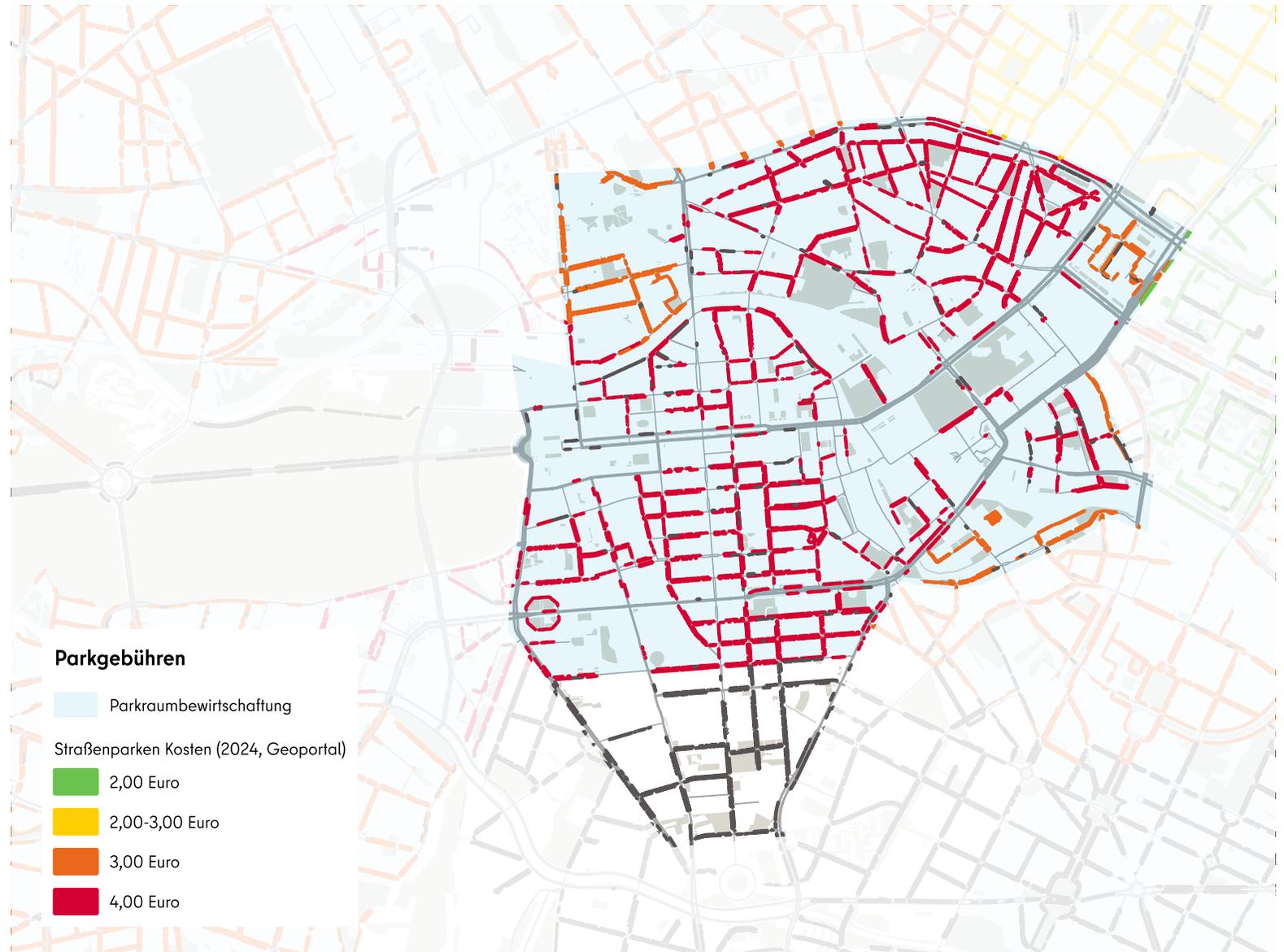


Abb. 59 Parkraumbewirtschaftung

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Ruhender Verkehr

Die aufgezeigten Karten stellen die aktuelle Parkraumsituation und Parkraumbewirtschaftung für Kraftfahrzeug dar. Im Folgenden werden die Karten durch weitere Analysen und Vergleiche eingehender analysiert.

Öffentliche und private Kraftfahrzeug-Parkplätze

Im Jahr 2018 wurde eine Nachuntersuchung der bestehenden Parkraumbewirtschaftungszonen in Berlin Mitte durchgeführt¹. Die Untersuchung orientiert sich an den Parkzonen. Die Parkzonen 1, 2, 3, 15, 29 und 34 fallen in das Untersuchungsgebiet, die jedoch nicht vollständig deckungsgleich sind. Der südliche Teil im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg wurde nicht untersucht. Die Erhebung umfasst eine Unterteilung in öffentliche Stellplätze und private Stellplätze mit und ohne öffentlichen Zugang. Über die Parkzonen lässt sich so ein Überblick über die Situation im Untersuchungsgebiet gewinnen. 51 Prozent der Stellplätze sind demnach öffentlich und 49 Prozent privat. Von den 49 Prozent privaten Flächen entfallen 34 Prozent auf öffentlich zugängliche Parkplätze und 15 Prozent auf privat zugängliche. Am höchsten ist der Anteil von privaten Parkplätzen in Parkzone 3 „Alexanderplatz“ (74 Prozent), am niedrigsten in den Parkzonen 29 Spandauer Vorstadt“ (22 Prozent) und 34 „Friedrich-Wilhelm-Stadt“ (35 Prozent).

Auslastung

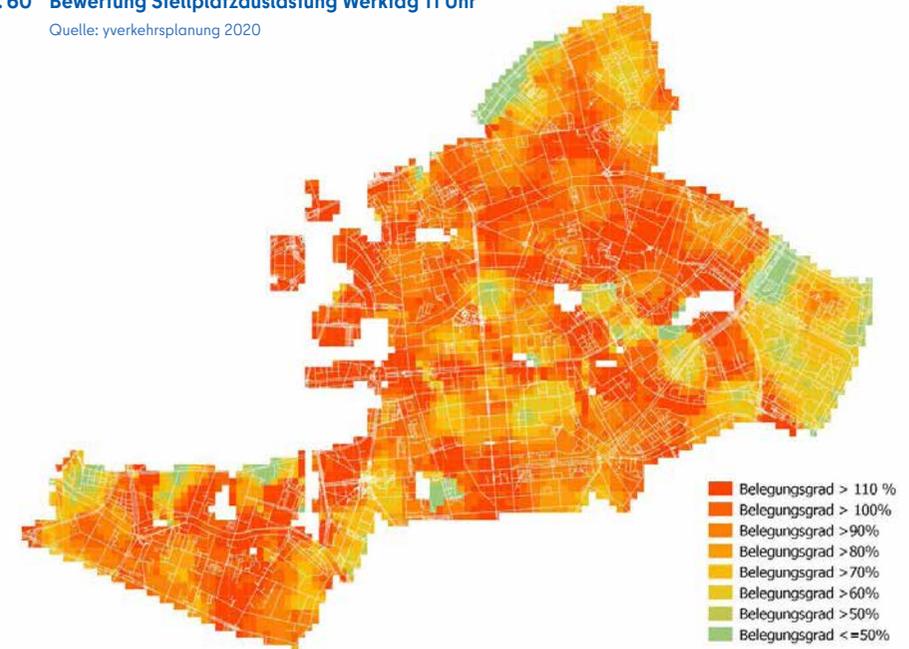
Eine Erhebung der Parkraumnachfrage auf öffentlichen Stellplätzen der genannten Nachuntersuchung im Jahr 2018 zeigt eine Spitze der Nachfrage um 11 Uhr werktags. Die Nachfrage nimmt zu den Abend- und Nachtstunden hin teils deutlich ab. In den Parkzonen 2, 3, 14 und 34 um etwa die Hälfte auf 44 Prozent bis 58 Prozent des 11 Uhr-Standes. In der Parkzone 1 „Friedrichsstadt“ fällt die Belegung deutlicher auf 34 Prozent und in Parkzone 9 „Spandauer Vorstadt“ bleibt sie mit 88 Prozent besonders hoch. Die beiden Extremfälle können mit der besonders hohen Bevölkerungsdichte in der Spandauer Vorstadt beziehungsweise niedrigeren in der Friedrichsstadt erklärt werden.

Die Stellplatzauslastung um 11 Uhr am Werktag ist besonders stark. Viele der Stellplätze sind zu 100 Prozent und mehr belegt (s. Abbildung 1). Besonders stark betroffen sind die südliche Friedrichsstraße, der Bereich Museumsinsel und Hackescher Markt. Eine geringe Belegung gibt es um den Gendarmenmarkt, Friedrichsstraße Höhe Am Weidendamm, am Rathaus und im nord-östlich ans Untersuchungsgebiet angrenzenden Bereich.

Die Auslastung in privaten, öffentlich einsehbaren Stellplätzen lag bei etwa 40 Prozent. Die Erhebung konnte hier allerdings nicht durchgehend erfolgen.

Abb. 60 Bewertung Stellplatzauslastung Werktag 11 Uhr

Quelle: yverkehrsplanung 2020



Kosten für das Kraftfahrzeug-Parken im Straßenraum

Die Kosten für das Parken im Straßenraum im Untersuchungsgebiet liegen überwiegend bei 4 € pro Stunde und damit bei der aktuellen Gebührenobergrenze in Berlin. Ausnahmen sind die Zonen 14 und 36 mit 3 € pro Stunde und der unbewirtschaftete südliche Teil im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Berlin reiht sich ein in eine Liste vergleichbarer Städte mit ähnlichen Gebührenstrukturen in Deutschland. Dazu gehören Bonn, Frankfurt am Main, Karlsruhe

und Köln, die ebenfalls 2 € bis maximal 4 € pro Stunde erheben.

In Düsseldorf werden maximal 4,50 € fällig und in Stuttgart sogar 4,60 €. In Köln und Stuttgart gibt es allerdings auch eine sogenannte Brötchentaste für das Kurzzeitparken. In vielen anderen Städten wird nur maximal 3 € pro Stunde erhoben, unter anderem in Hannover (2,60 €), München (2,50 €) oder Dresden (2,40 €). Berlin ist liegt über dem Durchschnitt und ist im

¹ yVerkehrsplanung GmbH (2020): Nachuntersuchung bestehender Parkraumbewirtschaftungszonen in Berlin Mitte 2018

Analyse Ruhender Verkehr

nationalen Vergleich progressiv². In Amsterdam beispielsweise werden große Teile der Innenstadt mit 5 € bis 7,50 € pro Stunde bepreist.³ Die Anhebung der Parkgebühren in Amsterdam hat zu einer Reduzierung des Parkraumbedarfs und der Verkehrsströme geführt.⁴ In Wien liegt der Preis bei 2,50 € pro Stunde, beziehungsweise 2,60 € ab dem 01.01.2025.⁵

Die Gebühren für Anwohnerparkausweise sind in Berlin außerordentlich gering im deutschen und internationalen Vergleich. Für zwei Jahre kostet Anwohnerparken stadtweit 20,40 €, also 10,20 € pro Jahr. Die höchsten Gebühren gibt es unter anderem in Freiburg mit 240 € bis 480 €, abhängig von der Fahrzeuglänge, in Tübingen und Karlsruhe mit bis zu 180 € oder in Düsseldorf mit 240 € bis 360 €, je nach Zone. In Bremen, Hannover, Köln und München und vielen weiteren Städten liegt der Preis bei 30 € pro Jahr. In den mit Berlin vergleichbaren Städten Hamburg sind es 65 € und in Frankfurt a. M. 120 €. In Wien liegen sie bei 90 bis 120 €, Marseille 60 €, Zürich 290 €, Amsterdam 535 € und Stockholm 827 €. ⁷

Ansätze für eine Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung kann eine weitere Anhebung der Parkgebühren sein, die Ausweitung der Zonen auf Friedrichshain-Kreuzberg und die Erhöhung der Gebühren für Anwohnerparkausweise.

Kosten für das Kraftfahrzeug-Parken in Anlagen

Die Analysekarte für Anlagen zeigt, dass es einige große Parkanlagen im Untersuchungsgebiet gibt. Die Anlagen mit 400 und mehr Stellplätzen haben zusammen ca. 10.000 Stellplätze. Die Gebühren sind vergleichbar hoch oder günstiger als das Parken im öffentlichen Straßenraum. Zudem gibt es teils Tarife zum Dauerparken.

Darüber hinaus gibt es zahlreiche weitere, kleinere Parkanlagen. Viele davon sind hoteleigene Anlagen (unter anderem Melia, Eurostars, Maritim, NH, Adlon, Aquino, Adina, H2, Hampton, Apart). Die Parkgebühren betragen hier oft über 4 € pro Stunde, der Zugang ist teilweise nur für Gäste vorgesehen. In vielen Fällen gibt es jedoch günstigere 24-Stunden-Tarife.

Perspektivisch sollte eine Verlagerung des Straßenparkens in Parkanlagen überprüft werden. Die Strategie Parkflächen aus dem Straßenraum zu verlagern, wird unter ande-

Name	Stellplätze	Parkgebühren/ Stunde	Parkgebühren/Tag	Sondertarife Saison-/ Dauerparken
Alexa (APCOA)	4.873	1,80 €	20,00 €	Ja
Mall of Berlin Parkdeck ABC (APCOA)	1.741	3,10 €	21,00 €	Nein
Friedrichsstadt Passagen (Contipark)	1.047	4,00 €	27,00 €	Nein
Am Alexanderplatz (Q-Park)	650	2,70 €	24,00 €	Ja
Dom Aquaree	616	2,00 €	22,00 €	Nein
Parkhaus Rathauspassagen	600	1,50 €	20,00 €	Nein
Unter den Linden Staatsoper (Q-Park)	465	3,50 €	25,00 €	Ja

rem in Oslo, Rotterdam und Zürich erfolgreich verfolgt.⁸



Abb. 61 Einfahrt Anlage Friedrichsstadt Passagen
Quelle: Sergey Kohl - stock.adobe.com

⁸ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/park4sump-objectives-and-key-messages-parking-management-cities_en

² Deutsche Umwelthilfe (2023): Hintergrundpapier Kurzzeitparkgebühren, Datengrundlage 2022
³ Stadt Amsterdam (2024), https://www.amsterdam.nl/parkeren/?PagClsIdt=16899643#PagCls_16899643
⁴ Ostermeijer et. al. (2022): Citywide parking policy and traffic: Evidence from Amsterdam. In Journal of Urban Economics 128, 103418
⁵ <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/gebuehren/>
⁶ Deutsche Umwelthilfe (2023): Länderbriefings. Gebührenordnung für Anwohnerparkausweise
⁷ DiFu (2020): Bewohnerparken in den Städten - wie teuer darf es sein?

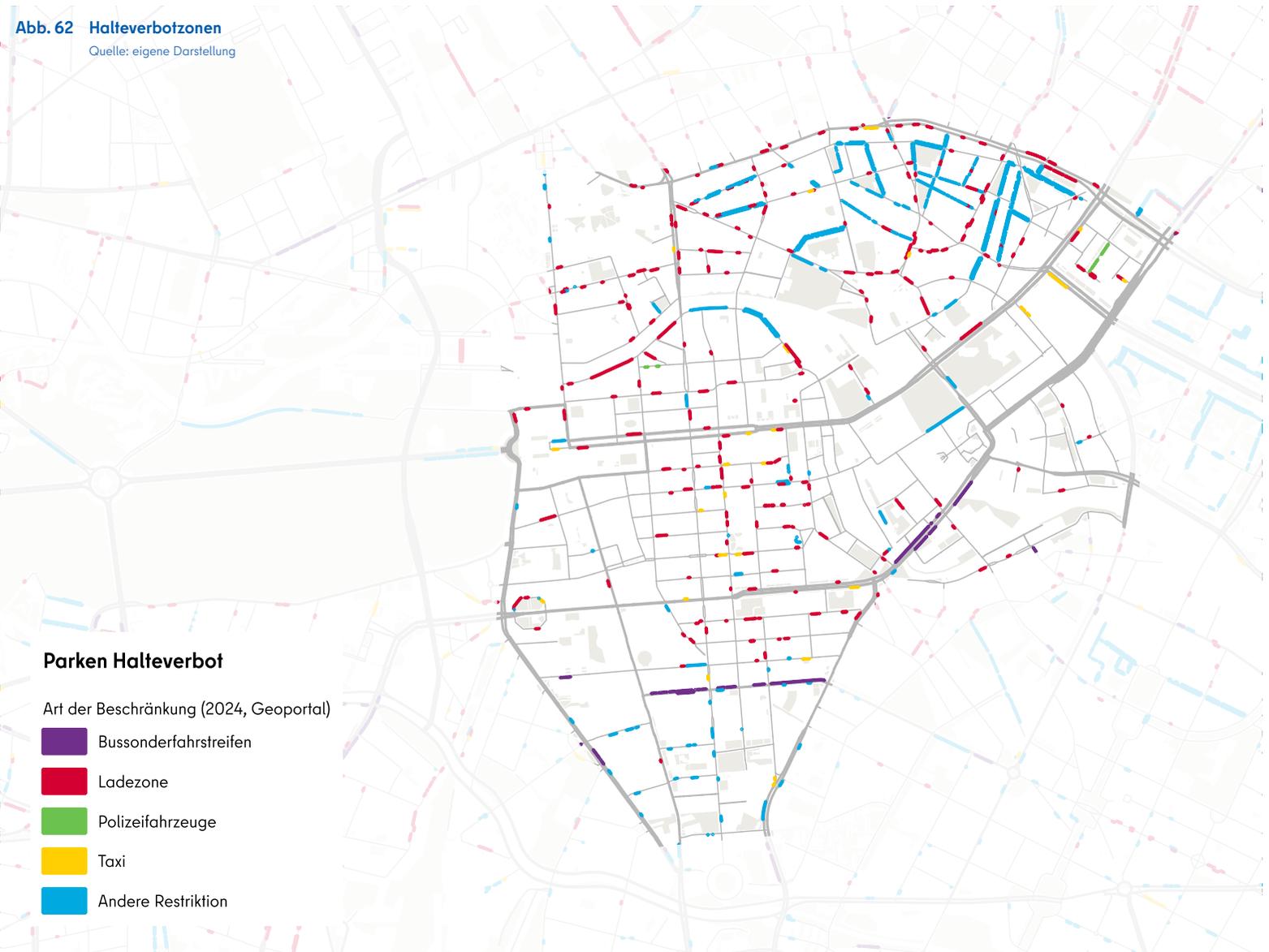
Analyse Ruhender Verkehr | Kraftfahrzeug-Verkehr

Halteverbotszonen

Das öffentliche Straßenparken ist in einem Großteil der Straßen stellenweise beschränkt. Die Beschränkungen beziehen sich auf Bussonderfahrstreifen, Ladezonen, Polizeifahrzeuge und Taxis.

In der dargestellten Karte sind die im eUVM-Projekt zusätzlich erhobenen „anderen Restriktionen“ nicht dargestellt, da diese nicht spezifiziert werden. Dabei dürfte es sich vor allem um zeitliche Beschränkungen und Anwohnerparken handeln. Dies betrifft vor allem den bevölkerungsreichen nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes.

Bussonderfahrstreifen sind vor allem in der Kochstraße und der Gertraudenstraße vorhanden. Ladezonen sind in den meisten Bereichen vorhanden. Eine Lücke ist nördlich des Mehringplatzes im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg bemerkbar. Parkflächen für Taxis gibt es nur vereinzelt, dafür gut verteilt und an wichtigen Points of Interest wie dem Brandenburger Tor, der Staatsoper oder dem Alexanderplatz. Die Parkflächen vor dem Polizeiabschnitt 57 in der Keibelstraße sind Polizeifahrzeugen vorbehalten. Unter sonstigen Restriktionen wird die zeitliche Beschränkung der Höchstparkdauer gefasst. Vom Bezirksamt Mitte wird derzeit eine Parkzeitbegrenzung von 4 Stunden im Bereich Gendarmenmarkt geprüft (zwischen Mohrenstraße, Glinkastraße, Unter den Linden und Oberwallstraße).



Analyse Ruhender Verkehr | Krafffahrzeug-Verkehr

Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen

Öffentliche Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen können mit dem Sonderparkausweis für schwerbehinderte Menschen genutzt werden. Eine Voraussetzung dafür ist das Merkzeichen „aG“ oder „Bl“ im Schwerbehindertenausweis. Die Daten wurden mit der Kartierung des öffentlichen Straßenraums im eUVM-Projekt erhoben. Es gibt keine Datenbasis, um eine die Anzahl der Behindertenstellplätze in Parkanlagen zu beziffern. Gemäß der DIN18040-3 sollten diese für Neubauten aber mindestens 3 Prozent der Parkierungsanlagen ausmachen.

Die Verteilung im öffentlichen Straßenraum ist gleichmäßig im Untersuchungsgebiet verteilt, insbesondere in Nebenstraßen.

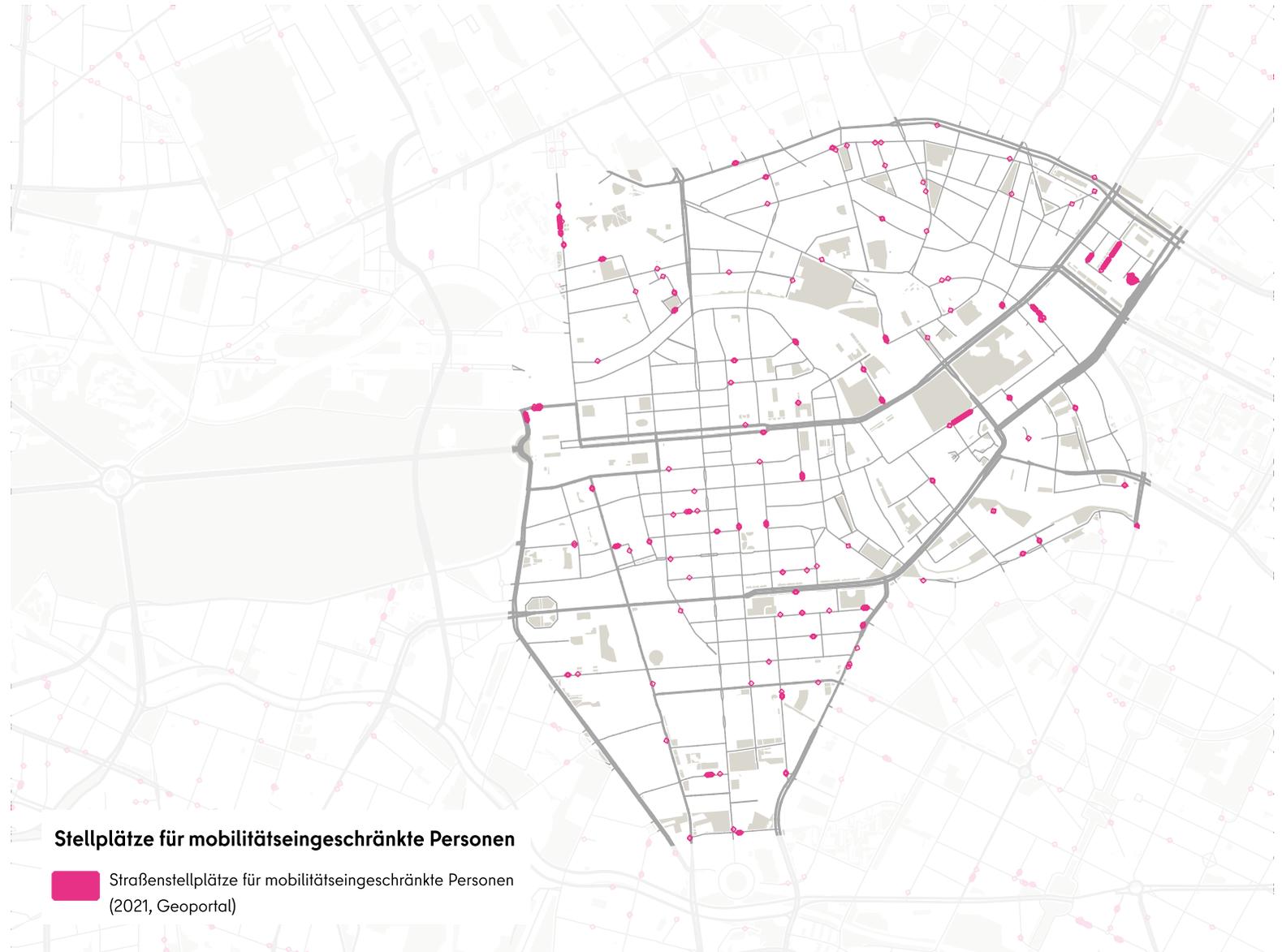


Abb. 63 Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Ruhender Verkehr | Kraftfahrzeug-Verkehr

Ladeinfrastruktur der E-Mobilität

Die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge wird laufend ausgebaut und im „Energieatlas Berlin“ dargestellt. Dort werden die Datenbestände der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt und der Bundesnetzagentur zusammengeführt. Von den 4.700 Ladesäulen in Berlin Stand Quartal 2 2024 sind 1.200 allein im Jahr 2023 hinzugekommen. Im Untersuchungsgebiet befinden sich 70 Standorte mit insgesamt 31 Ladepunkten. Davon befinden sich 14 Standorte mit 25 Ladepunkten auf privatem Grund, der Rest auf öffentlichem Grund. Die Stationen auf privatem Grund sind jedoch in der Regel auch öffentlich zugänglich, zum Beispiel am Kaufland in der Karl-Liebknecht-Straße. Im gesamten Bezirk Mitte gibt es Ende Quartal 2 2024 insgesamt 771 Ladepunkte. Die Ladeinfrastruktur ist relativ gleichmäßig über das Untersuchungsgebiet verteilt. Betreiber auf öffentlichem Grund sind vor allem die Berliner Stadtwerke KommunalPartner GmbH und die E.ON Drive Infrastructure GmbH sowie vereinzelt die eze.network GmbH. Auf privaten Flächen sind die Betreiber individuell. Dazu gehören aber auch die Betreiber der Parkhäuser im Untersuchungsgebiet wie Q-Park und APCOA. Im Rahmen der „Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur Berlin 2030“ soll die Infrastruktur weiter ausgebaut werden.

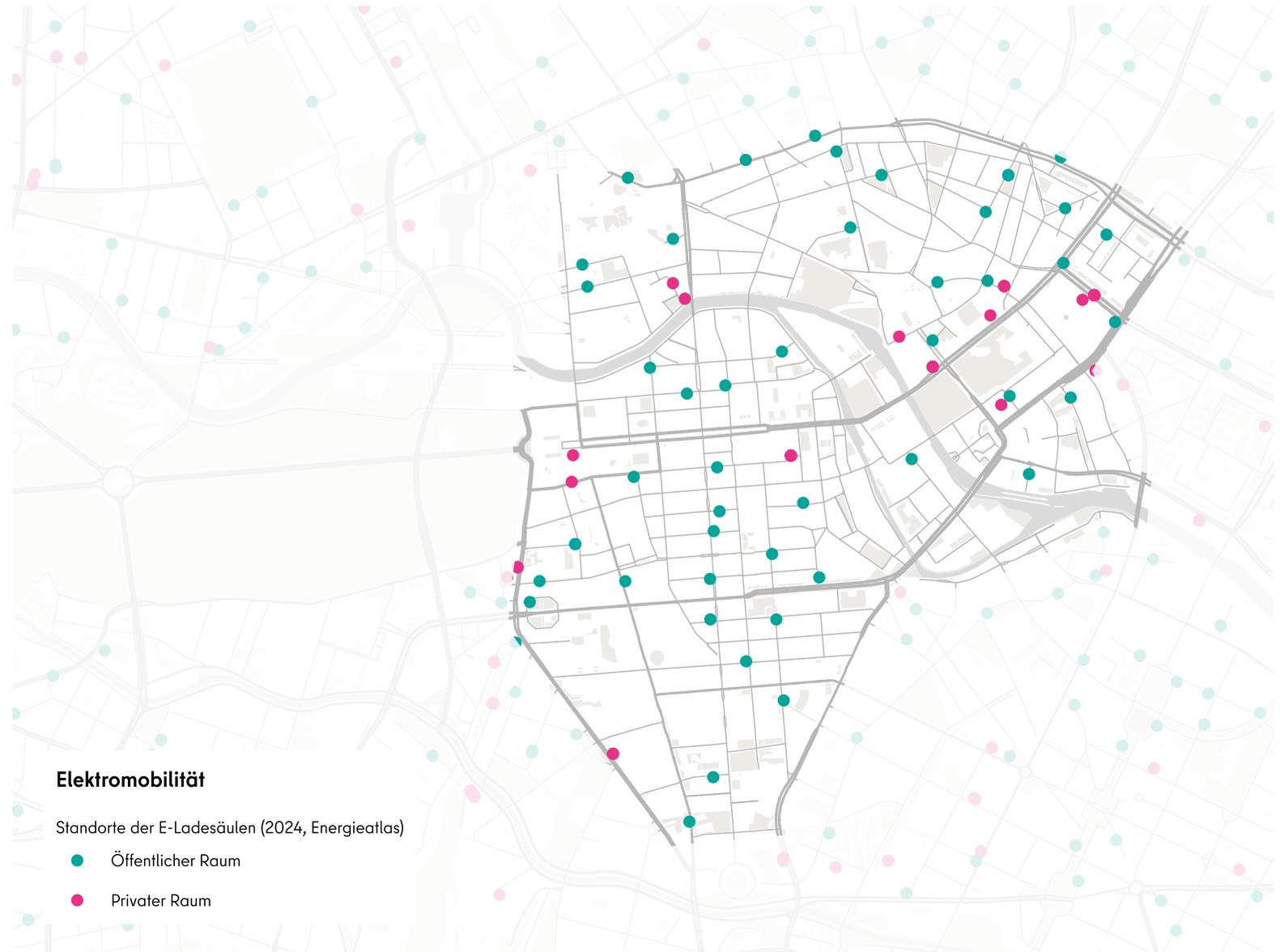


Abb. 64 Ladeinfrastruktur E-Mobilität

Quelle: eigene Darstellung

TOURISTISCHER BUSVERKEHR

4.2

Analyse Ruhender Verkehr | Touristischer Busverkehr

Reisebusrouten und -stellplätze und Fährverkehr

Die touristischen Reisebusse und deren Busstellplätze verteilen sich entlang der wichtigsten Sehenswürdigkeiten und Routen der Hop-On-Hop-Off Tourenanbieter. So befinden sich die Stellplätze in zentraler Lage unter anderem am Alexanderplatz, am Denkmal für die ermordeten Juden Europas und am Checkpoint Charlie. An der Museumsinsel parken die Busse in der Rathausstraße. Die touristischen Bootsfahrten haben vier Anlegestellen im Untersuchungsgebiet. An der Friedrichsstraße, am James-Simon-Park und am Marx-Engels-Forum.

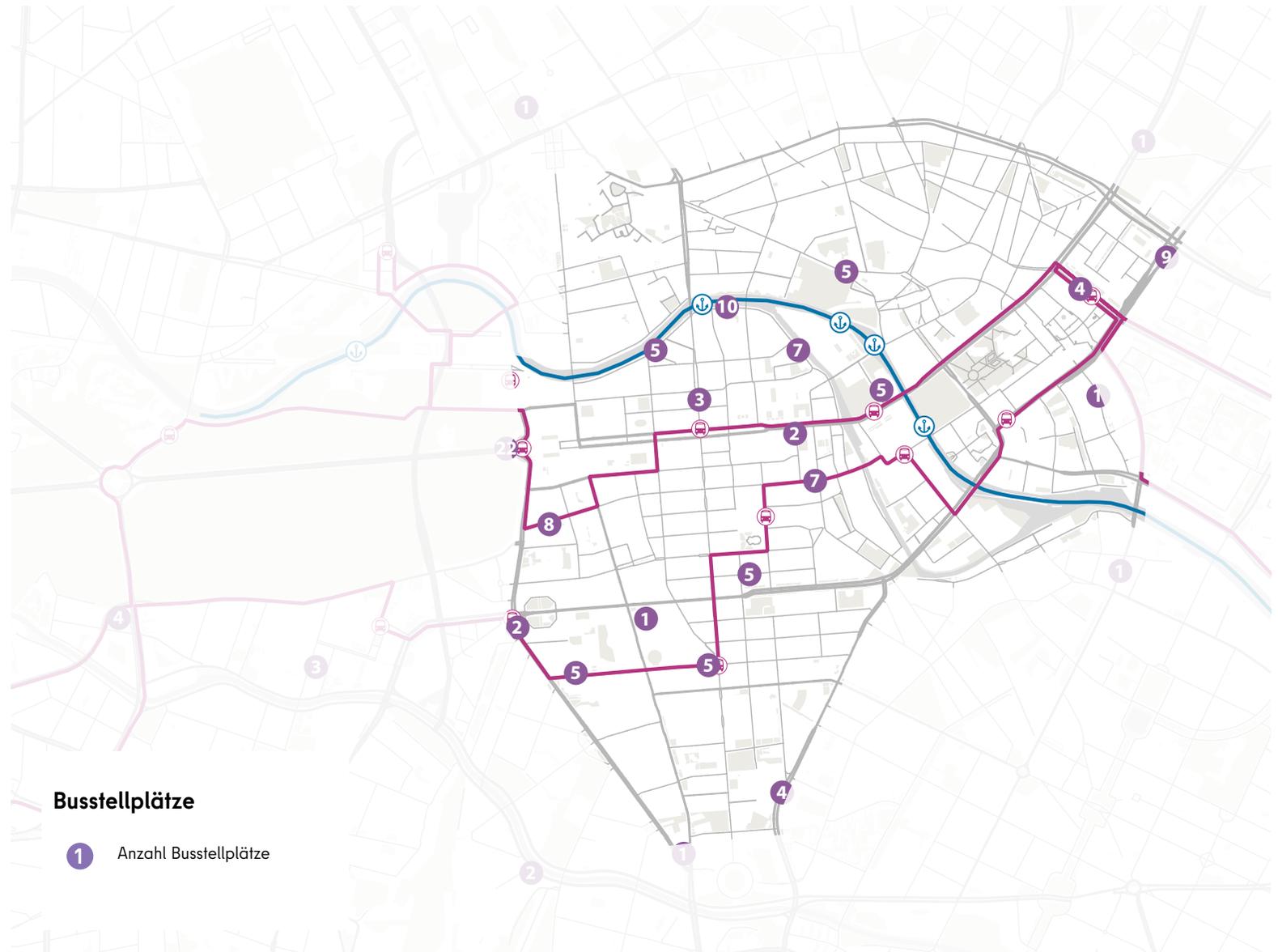


Abb. 65 Reisebusse Parken und Touren

Quelle: eigene Darstellung

Analyse Ruhender Verkehr | Touristischer Busverkehr

Der touristische Reisebusverkehr spielt aufgrund der Vielzahl bedeutender Sehenswürdigkeiten in der Berliner Innenstadt 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 über Busstellplätze für Reisebusanbieter ist die Bus-Stop-Broschüre aus dem Jahr 2016. Ein digitales Buchungssystem für Stellplätze gibt es noch 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.

TU Reisebusstudie

Zum Reisebusverkehr wurde eine Reisebusstudie von der Technische Universität Berlin im Rahmen der BE-NE-Förderung im Jahr 2023 publiziert¹. Im Rahmen der Studie wurden Szenarien zur Tourengestaltung von Reisebussen simuliert und Vorschläge zur Organisation des Reisebusverkehrs in der Berliner Innenstadt erarbeitet. Die Studie verwendet für die Stellplatzkapazitäten für Reisebusse die Daten der BusStop-Broschüre aus dem Jahr 2016. Anhand der dort

genannten Stellplätze wurde deren Aktualität im Mai 2023 überprüft und festgestellt, dass sich seit 2016 einige Veränderungen ergeben haben. Die Kapazitäten in der Innenstadt wurden um 30 Prozent reduziert. Die Technische Universität hat schließlich die Daten von BusStop 2016 für die Simulationen verwendet und für einige Szenarien Änderungen vorgenommen. Dies betrifft vor allem die maximalen Parkdauern und die Hinzunahme weiterer Langzeitparkplätze außerhalb der Innenstadt. Die Neuordnung der Stellplätze zu den Kategorien Drop-off, Kurz- und Dauerparker basiert auf einer Ermittlung der touristischen Nachfrage anhand von Mobilfunkdaten und der Dichte touristischer Einrichtungen.

Ausgewählte Schwerpunkte

Ein wichtiger Bereich für den Reisebusverkehr im Untersuchungsgebiet ist die **Museumsinsel**. Hier ist der Bedarf an Parkmöglichkeiten für Reisebusse aufgrund der großen touristischen Bedeutung der Sehenswürdigkeiten besonders hoch. Allerdings gibt es Bestrebungen den Verkehr auf der Museumsinsel so gering wie möglich zu halten, sodass Parkplätze für Reisebusse im näheren Umfeld geplant werden sollen.

Aktuell konzentrieren sich die Reisebusse in der Rathausstraße und in der Bodestraße. Allerdings sind die Gehwege zu den Attraktionen teilweise zu lang. Eine vertretbare Entfernung wird in der Technische Universität Reisebusstudie auf maximal 400 Meter zwi-

schen Drop-Off und Attraktion festgesetzt. Mitgedacht werden soll auch die Anbindung des Nikolaiviertels.

Für alternative Parkmöglichkeiten kommen die Spandauer Straße und die Karl-Liebknecht-Straße sowie Straßen nördlich des Monbijou-Parks in Frage. Im Rahmen der Teilprojekte Integrierten Stadtentwicklungskonzept und Regelwerke werden bereits Ansätze verfolgt. Der südliche Schlossplatz soll begrünt werden und steht für Parkmöglichkeiten voraussichtlich nicht für zur Verfügung.

Im Jahr 2018 wurde von SHP Ingenieure ein Buskonzept Museumsinsel Berlin erarbeitet und die Busbetreiber einbezogen. Die Busbetreiber zeigen großes Interesse an einer geregelten Lösung, um Strafmandate zu vermeiden und den Betrieb aufrechtzuerhalten. Im Rahmen einer Voruntersuchung zum Humboldt-Forum und der Technische Universität Reisebusstudie wurden Über-

legungen angestellt, die Stellplätze halbstundenweise zu vermieten. Technisch wäre dies mit Detektoren und einem digitalen Buchungssystem umsetzbar.

Sollte es zu einer weitgehenden Herausnahme des Kraftfahrzeug-Verkehrs aus der Straße Unter den Linden kommen, müssten Wendeanlagen für Reisebusse berücksichtigt werden.

Der mit Abstand größte Stellplatzbereich im Untersuchungsgebiet und dessen Umfeld ist die Straße des 17. Juni mit 22 Busstellplätzen (Stand Mai 2023). Wenn es hier bei Veranstaltungen oder Baumaßnahmen zu Einschränkungen kommt, sind die Gesamtkapazitäten stark minimiert. Ein weiterer größerer Stellplatzbereich liegt in der Straße am Weidendamm. Aktuell stehen hier 10 Stellplätze zur Verfügung. Allerdings sind die Attraktionen fußläufig über 400 Meter entfernt.



Abb. 66 Hop On Hop Off Bus Museumsinsel

Quelle: Jakob - stock.adobe.com

¹ <https://www.tu.berlin/strassenplanung/forschung/projekte/abgeschlossene-projekte-auswahl/reisebusstrategie-fuer-berlin>

PARKEN FAHRRAD

4.3

Analyse Ruhender Verkehr | Parken Fahrrad

Radabstellanlagen

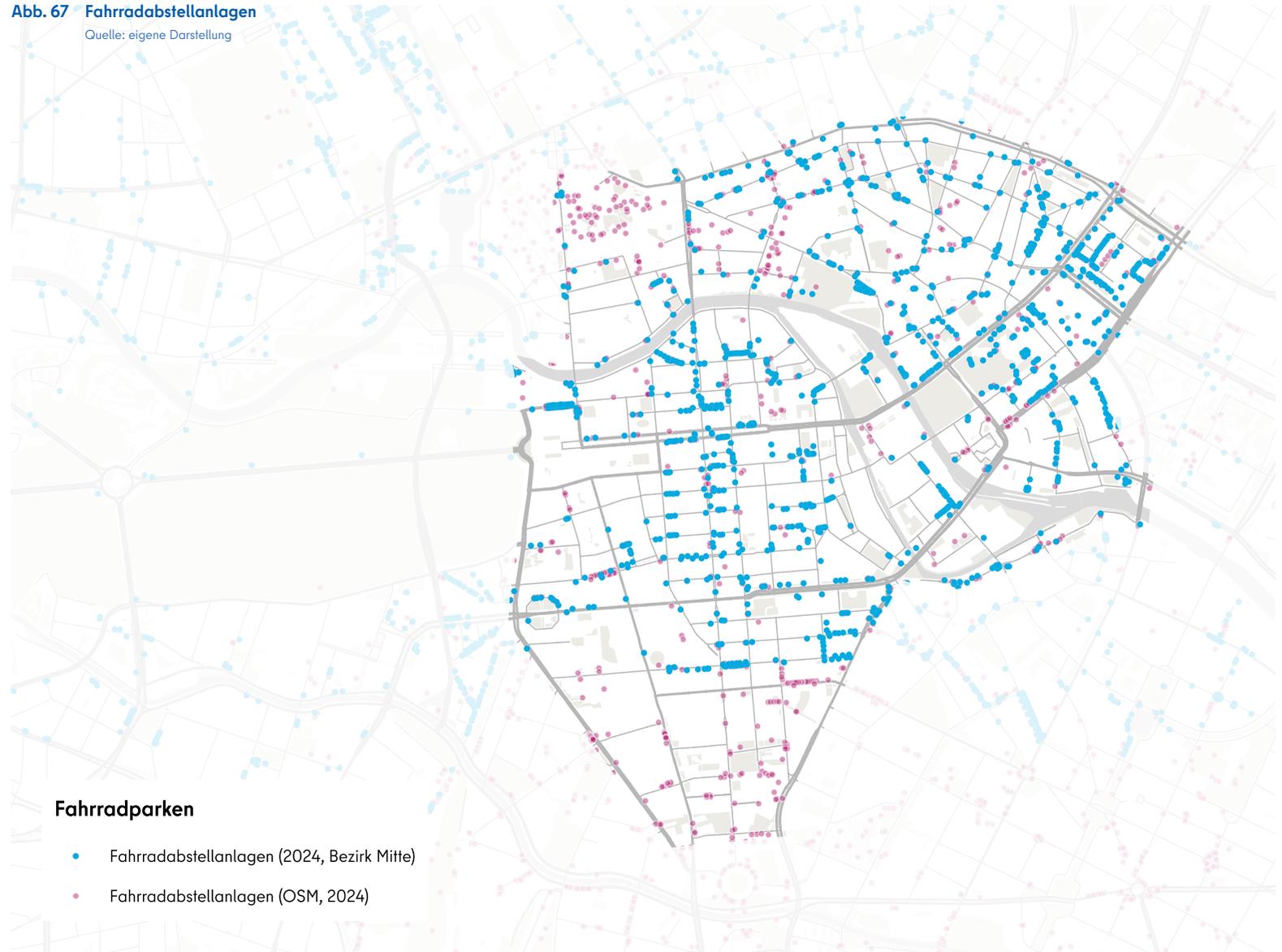
In Bezug auf die Fahrradabstellanlagen lässt sich feststellen, dass diese im Großteil des Untersuchungsraumes bereits vorhanden sind. In Bezug auf die dargestellten Datenquellen ist festzuhalten, dass diese zwei unterschiedlichen Datensätzen entstammen. Die Darstellung umfasst zum einen die vom Bezirk Mitte registrierten Fahrradbügel, welche in Blau abgebildet sind, und zum anderen Daten aus OpenStreetMap, die in Lila zu sehen sind. Aus diesem Grund sind im südlichen Bereich des Untersuchungsraumes keine blauen Punkte zu finden, da dort bereits der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beginnt.

Die Standort- und Potenzialanalyse an Öffentlicher Personennahverkehr-Stationen¹ (durchgeführt 2018-2020) zeigt, dass an folgenden Bahnhöfen im Untersuchungsraum bis 2030 zusätzliche Fahrradabstellanlagen benötigt werden:

- Stadtschnell- und U-Bahnhof Friedrichstraße: (534 zusätzlich benötigte Stellplätze)
- U-Bahnhof Rosenthaler Platz: (1.289 zusätzlich benötigte Stellplätze)

Abb. 67 Fahrradabstellanlagen

Quelle: eigene Darstellung



¹ infraVelo(2020): Standort- und Potenzialanalysen, [Link](#)
 letzter Zugriff: 2024-12-02

Analyse Ruhender Verkehr | Parken Fahrrad

Kapazitäten Radabstellanlagen

Die vorliegende Abbildung differenziert die Fahrradabstellanlagen nach Kapazitäten. In den Bereichen rund um wichtige Knotenpunkte und Öffentlicher Personennahverkehr-Stationen, wie beispielsweise der Friedrichstraße, Unter den Linden, dem Alexanderplatz sowie dem Hackeschen Markt, sind höhere Kapazitäten zu verzeichnen.

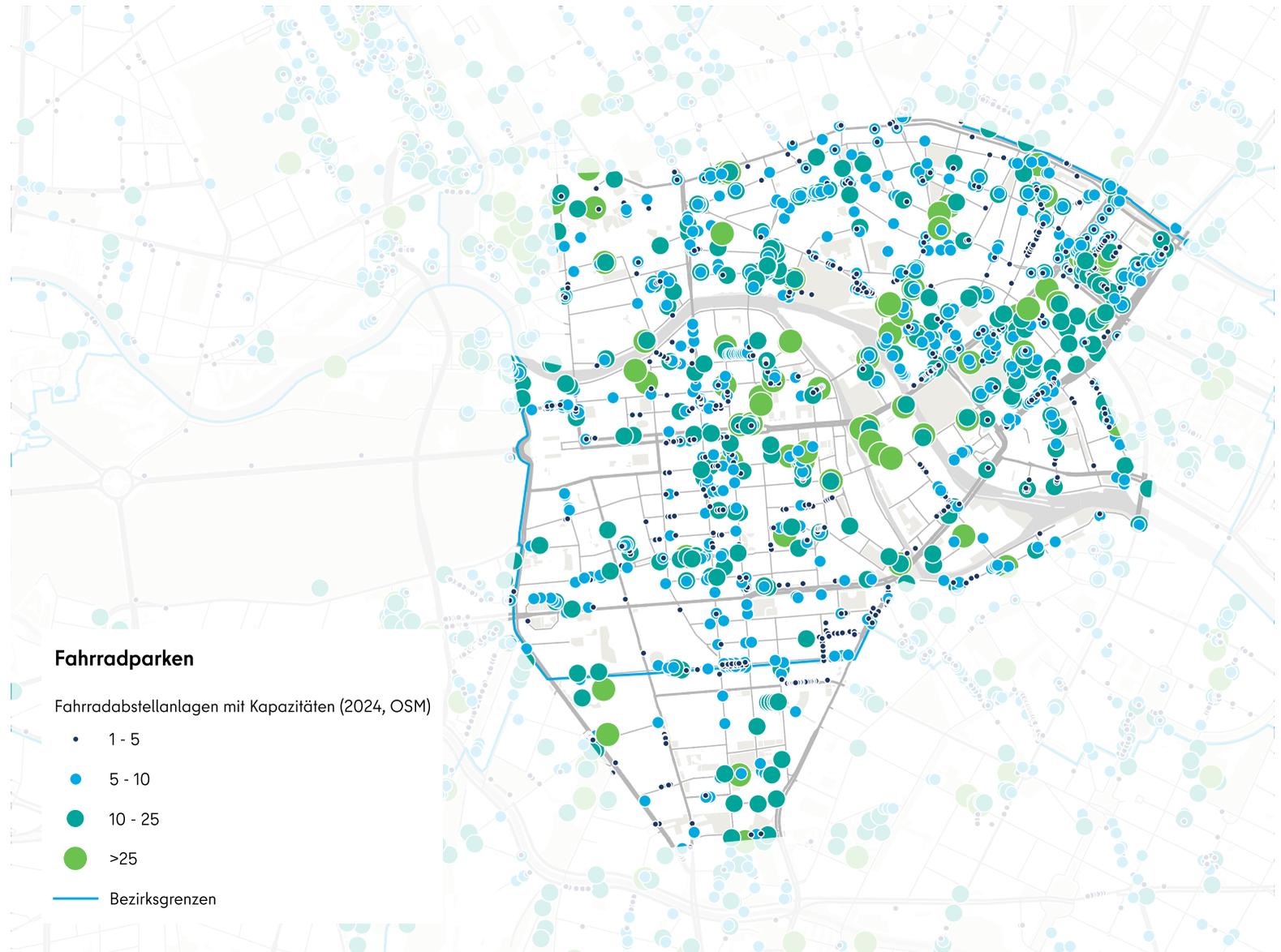


Abb. 68 Kapazitäten der Fahrradabstellanlagen

Quelle: eigene Darstellung

ZWISCHENFAZIT RUHENDER VERKEHR

4.4

Analyse Ruhender Verkehr

Status des Ruhenden Verkehrs

Die vorangegangenen Analysen haben bereits gezeigt, dass die Berliner Mitte durch eine hohe Nutzungsvielfalt und -dichte gekennzeichnet ist. Die Berliner Mitte dient als Wohn- und Arbeitsort, als touristisches Zentrum Berlins und für vielfältige weitere Wegezwecke. Dementsprechend hoch sind Angebot und Nachfrage an Stellplätzen für Personenkraftwagen und Fahrräder. Hinzu kommt der touristische Reisebusverkehr mit seinem Bedarf an zentralen Parkplätzen in fußläufiger Entfernung zu den Sehenswürdigkeiten. Auch für Liefer- und Ladeverkehr, Taxis und Elektrofahrzeuge gibt es Bedarf und bereits ausgewiesene Stellplätze.

Verlagerung und Optimierung

In Bezug auf den ruhenden Kraftfahrzeug-Verkehr stellt sich die Frage nach der angemessenen Anzahl von Stellplätzen und deren Lage im Untersuchungsgebiet. Bezogen auf das gesamte Untersuchungsgebiet ist bereits heute ein hoher Parkdruck mit hoher bis voller Auslastung in Spitzenzeiten festzustellen. Die zahlreichen und groß dimensionierten Parkanlagen bieten Verlagerungspotenziale. Nach derzeitigem Untersuchungsstand sind hierfür noch freie Kapazitäten vorhanden. Preislich sind die Parkhäuser in der Regel bereits günstiger als das Parken im öffentlichen Straßenraum.

Potenzialflächen für die Verlagerung oder Umnutzung von Parkplätzen sollten im

kleineren Maßstab untersucht werden, damit die Auswirkungen abgeschätzt werden können. Die Umnutzung von Parkflächen im Straßenraum bieten beinahe überall im Untersuchungsgebiet die Chance für die Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes durch Begrünung, neue Aufenthaltsflächen, mehr Platz für aktive Mobilitätsangebote oder Mehrfachnutzung. Alternative Mobilitätsangebote zum Motorisierter Individualverkehr sind ausgezeichnet ausgebaut. Auch das Fahrradparken ist flächendeckend vorhanden. Größere Lücken im Untersuchungsgebiet gibt es nicht.

Für den touristischen Reisebusverkehr sollten Flächen gesichert, eindeutig ausgewiesen und bestenfalls durch ein Buchungssystem gesteuert werden. Durch den erhöhten Platzbedarf für das Parken von Reisebussen und besonderen Anforderungen stehen nur begrenzt Flächen zur Verfügung, die in den letzten Jahren bereits um ca. 30 Prozent zurückgegangen sind. Auf der anderen Seite nimmt der Berliner Tourismus zu und damit voraussichtlich auch der Bedarf an Reisebusparkplätzen.



Abb. 69 Ruhender Verkehr in der Neuen Schönhauser Straße nahe Hackescher Markt

Quelle: BBB3 - stock.adobe.com

ZUSAMMEN- FASSUNG

Zusammenfassung

Der vorliegende Bericht ist eine Bestandsaufnahme und Ausgangsbasis für die zukünftige Gestaltung der Verkehrsnetze und die Nutzung der Verkehrsräume im Masterplangebiet Berliner Mitte. Die Untersuchung umfasst die drei Themenfelder Städtebau, Verkehrsnetze und ruhender Verkehr. Die Analyse erfolgte auf Basis der vom Auftraggeber zur Verfügung gestellten Daten. Im Wesentlichen aus dem Berliner Geoportal, weiteren öffentlich zugänglichen Daten sowie Internetrecherchen und einschlägigen Berichten. Darüber hinaus wurde eine Ortsbegehung durchgeführt. Dies ermöglichte einen umfassenden und integrierten Überblick über den Status-Quo der Berliner Mitte.

Erste Bewertung

Der Untersuchungsraum zeichnet sich durch seine übergeordnete Bedeutung im Berliner Stadtgebiet aus. Durch die Vielzahl an touristischen Zielen und Sehenswürdigkeiten sowie die hohe Dichte an Versorgungs- und Gastronomieangeboten besitzt das Gebiet eine hohe Anziehungskraft für unterschiedliche Nutzergruppen. Dazu sind Teile des Gebietes durch dichte Wohnnutzung geprägt.

Die Heterogenität und insbesondere die Dichte der Nutzungen führt zu einem hohen Verkehrsaufkommen in den Hauptwegenetzen. Bedingt durch die Lage im Stadtgebiet und die heutige Netzstruktur ist auch ein hoher Durchgangsverkehr zu verzeichnen. An einigen Stellen treffen zudem mehrere

Vorrangnetze verschiedener Verkehrsträger im gleichen Straßenraum aufeinander. Bei geringen Straßenbreiten ergibt sich neben dem Nutzungsdruck auch ein erhöhtes Verkehrssicherheitsrisiko, was sich in einer erhöhten Anzahl von Verkehrsunfällen in diesen Straßenräumen zeigt. Eine tiefgreifende Betrachtung dieser Räume als Fokusräume kann weitere Chancen, Mängel sowie Potenziale aufzeigen.

Das Untersuchungsgebiet weist eine herausragende Qualität und Vielfalt öffentlicher Verkehrsangebote auf. Die Erschließung und fußläufige Erreichbarkeit mit Tram, U- und Stadtschnellbahn, dem Regional- und Fernverkehr, Car- und Mikromobilität-Sharing-Angeboten und multimodalen Knotenpunkten ist in nahezu allen Bereichen des Masterplangebietes gegeben. Die Verzahnung der Sharing-Stationen mit den Bahnhöfen, Stationen und Haltestellen des Öffentlicher Personennahverkehr fördert die multimodale Fortbewegung.

Ein kritischer Punkt im Gebiet ist der hohe Versiegelungsgrad, insbesondere in Verbindung mit dem hohen Flächenverbrauch durch den ruhenden Verkehr. Eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in bestehende Parkhäuser und eine Reduzierung der Gesamflächen könnte den Nutzungsdruck im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren. Im Sinne der Flächengerechtigkeit kann dieser Raum anderen Verkehrsarten zur Verfügung gestellt oder für Entsiegelungsmaßnahmen der grünen und blauen Infrastruktur genutzt

werden. Dies ist eine Maßnahme, um dem Hitzeinsel-Effekt in der Berliner Innenstadt entgegenzuwirken.

Nach den Jahren der Coronapandemie ist wieder ein touristischer Aufwärtstrend¹ zu verzeichnen, der zu steigenden Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur führt. Um einer Verlagerung der steigenden Besucherzahlen auf den Individualverkehr und einer damit einhergehenden Zunahme des Verkehrsaufkommens entgegenzuwirken, wird eine Förderung der Fuß- und Radwegeinfrastruktur sowie eine Festigung der bestehenden Öffentlicher Personennahverkehr-Angebote und eine Verstärkung der Sharing-Angebote empfohlen.

Zukünftige Entwicklung

Die zukünftige Entwicklung des Stadtgebiets sowie dessen Ausgestaltung in den kommenden Jahren werden maßgeblich von den heutigen Entscheidungen der Stadtentwicklungspolitik beeinflusst. Wie soll die Berliner Mitte in 10 oder 20 Jahren aussehen?

Im Untersuchungsbereich befinden sich bereits eine Vielzahl von Bauprojekten in Planung, deren Realisierung in den kommenden Jahren zu erwarten ist. Zudem lässt sich eine Zunahme des Tourismus in der Stadt sowie ein genereller Anstieg der Einwohnerzahl Berlins prognostizieren. Diese Entwicklungen werden einen deutlichen Einfluss auf die zukünftige Verkehrslast

sowie auf die potenzielle Etablierung neuer Verkehrsnutzertypen haben.

Außerdem werden in den kommenden Jahren die Konsequenzen des Klimawandels zunehmend spürbar werden. Es ist zu erwarten, dass die Anzahl von Hitzetagen und das Auftreten von Wetterextremen zunehmen wird.

Zudem zeichnen sich weitere Technologietrends und Mobilitätsangebote wie das autonome Fahren durch eine fortschreitende Realisierung ab. In der Hansestadt Hamburg ist die Einrichtung eines Testgebiets im öffentlichen Raum in der Innenstadt für Mitte 2025 vorgesehen. Im Jahr 2030 sollen dort 10.000 autonome On-Demand Fahrzeuge unterwegs sein.

Aus den oben genannten Gründen und Trends wird deutlich, dass bei der Netzgestaltung auf Zukunftsfähigkeit und Resilienz zu achten ist, um die Anfälligkeit des Stadtgebiets gegenüber vorhersehbaren und unvorhersehbaren Ereignissen so gering wie möglich zu halten. Dazu bedarf es einer klaren Vision und einer integrierten Stadtentwicklung.

Andere Teilprojekte Masterplan

Dieser Status Quo Bericht wurde in Zusammenarbeit und Abstimmung mit den beiden weiteren Teilprojekten des Masterplans, dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept und den Regelwerken Straßenraumgestaltung,

Zusammenfassung

erstellt. Beide Teilprojekte werden relevanter für die Gestaltung der Verkehrsnetze, wenn die Maßstabebene kleiner wird. Im Bereich des Integrierten Stadtentwicklungskonzept-Gebiets sollten entsprechende Planungen berücksichtigt werden. Die Regelwerke Straßenraumgestaltung spielen insbesondere bei Aussagen zu Straßenquerschnitten und zukünftigen Nutzungen und der Aufteilung des Straßenraums eine wichtige Rolle.

Beschränkungen und offene Themen

Die Untersuchung wurde auf Basis der zur Verfügung gestellten Daten durchgeführt. In diesem Kontext konnten jedoch nicht alle Aspekte berücksichtigt werden. Der aktuell noch nicht veröffentlichte Bericht zum ersten Fußverkehrsplan Berlins konnte noch nicht mit einbezogen werden, was die Bewertung des Fußverkehrs weniger aussagekräftig macht. Ebenso konnten die Daten über den Großraum- und Schwertransport sowie des Verkehrsleitsystems aufgrund paralleler Bearbeitungsprozesse noch nicht berücksichtigt werden. Auch sind einige der betrachteten Daten nicht auf dem neuesten Stand, zum Beispiel basieren die Daten zur verkehrsbedingten Luftbelastung auf Erhebungen aus dem Jahr 2014 und wurden für das Jahr 2020 prognostiziert. Aktuellere Daten könnten ein realistischeres Bild der aktuellen Belastungen liefern. Im Rahmen dieser Studie wurde bislang keine Untersuchung zu den Verlagerungspotenzialen

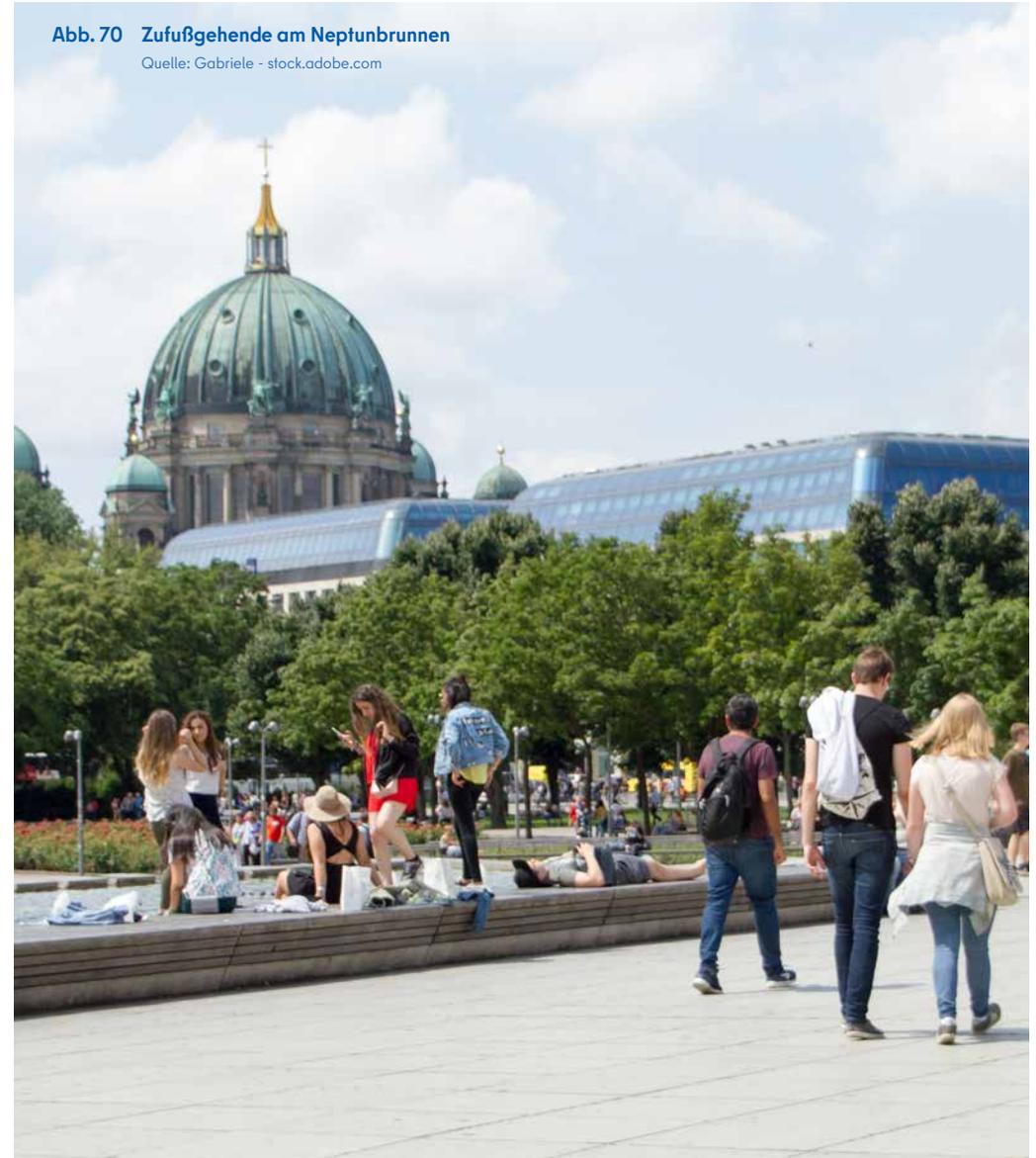
durchgeführt. Diese werden in den nächsten Schritten identifiziert.

Nächste Schritte

Auf der Grundlage des vorliegenden Berichts sowie der Ergebnisse der Online-Beteiligung zum Masterplan und weiterer Beteiligungen zu anderen Teilprojekten des Masterplans erfolgt eine Ableitung von Nutzungsansprüchen über eine Zielgruppendefinition. In einem nächsten Schritt werden Leitlinien für die weitere Entwicklung der Berliner Mitte definiert und mit der Arbeitsgruppe sowie relevanten Stakeholdern abgestimmt. Auf Basis dieser Leitlinien kann anschließend eine Defizit- und Konfliktanalyse durchgeführt werden. Dazu werden unter anderem die Ergebnisse dieses Berichtes mit den definierten Leitlinien abgeglichen.

Abb. 70 Zufußgehende am Neptunbrunnen

Quelle: Gabriele - stock.adobe.com



ANHANG

A large, light blue, stylized number '6' graphic is positioned on the left side of the page, partially overlapping the word 'ANHANG'.

ORTSBEGEHUNG

6.1

Anhang | Ortsbegehung

Quelle für alle folgenden Bilder:
Fotoaufnahmen von Marlen Kroeske (Buro Happold).



Wilhelmstraße/ Anhalter Straße



Leipziger Straße/Spittelmarkt



Grunerstraße



Leipziger Straße/Spittelmarkt

Anhang | Ortsbegehung



Anhang | Ortsbegehung



Anhang | Ortsbegehung



Charlottenstraße



Niederwallstraße



Niederwallstraße/ Leipziger Straße



Charlottenstraße

Anhang | Ortsbegehung



Jelbi-Punkt Zimmerstraße



Jelbi-Punkt Checkpoint Charlie



Oberwallstraße



Oberwallstraße

Anhang | Ortsbegehung



Potsdamer Platz



Checkpoint Charlie



Potsdamer Platz



Axel-Springer Straße/ Zimmerstraße

Anhang | Ortsbegehung



Pariser Platz



Hackescher Markt

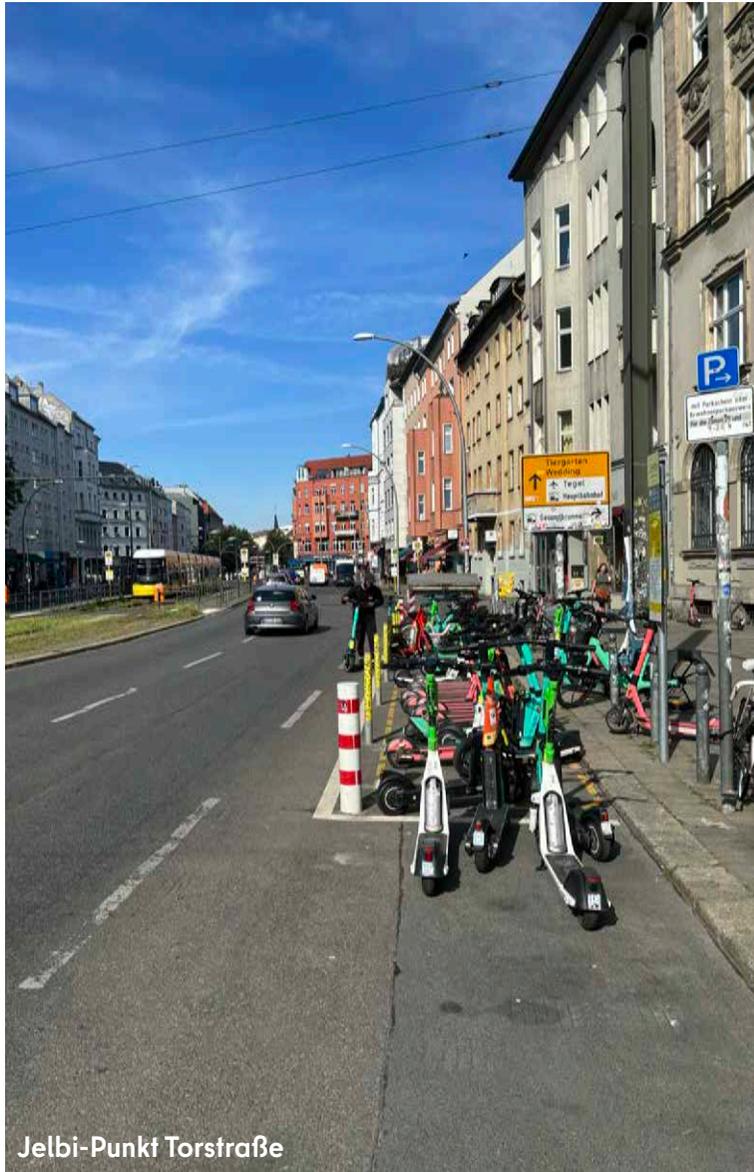


Museumsinsel



Friedrichstraße

Anhang | Ortsbegehung



“Anstatt das Automobil immer weiter zu entwickeln, sollten wir uns überlegen, wie wir Mobilität in Zukunft anders gestalten.”

HANS-PETER DÜRR

Physiker & Essayist

BURO HAPPOLD GMBH

Pfalzburger Str. 43-44

10717 Berlin

+49 30 8609060

berlin.office@burohappold.com

Bearbeitungsteam

Tobias Lotz

Associate Director

Head of Mobility Europe

+49 30 860903194

tobias.lotz@burohappold.com

Niklas Hoffmann

Senior Consultant Mobility

+49 30 8609063221

niklas.hoffmann@burohappold.com

Emna Ben Hassine

Consultant Mobility

+49 30 8609063284

emna.benhassine@burohappold.com

Marlen Kroeske

Graduate Consultant Mobility

+49 30 8609063200

marlen.kroeske@burohappold.com

Sara Polakiewicz

Graduate Consultant Mobility

+49 30 8609063284

sara.polakiewicz@burohappold.com

Laurin Henklein

Graduate Consultant Mobility

+49 30 8609063236

laurin.henklein@burohappold.com