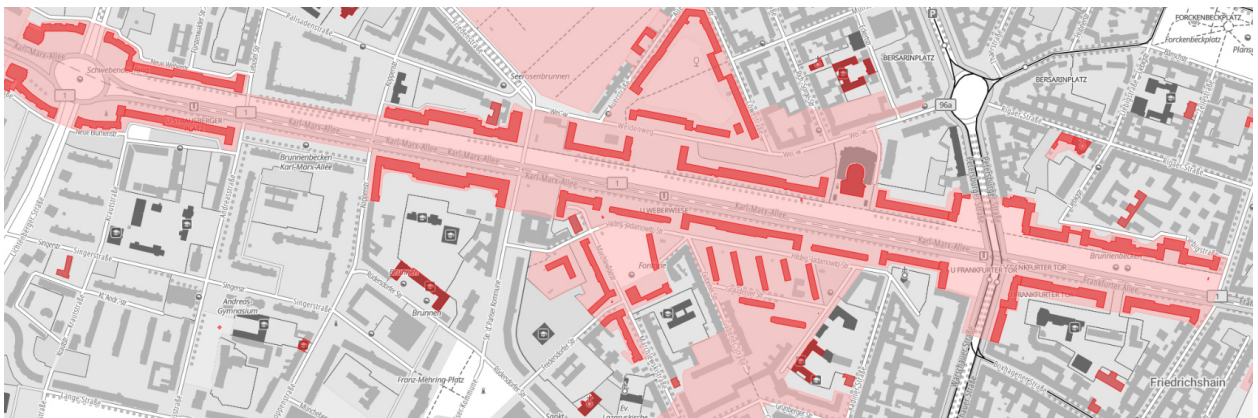




Herausforderungen der Mobilitätswende im urbanen Raum am Beispiel des Denkmalensembles Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee

Lösungsansätze zur planerischen Abwägung zwischen
Denkmalschutz und urbanen Transformationsprozessen im Bereich
Mobilität und Klimaschutz



Herausgeber: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
Umwelt und Naturschutzamt

Autoren: Hr. Peter Weis, Umwelt- und Naturschutzamt
Hr. Tobias Kraudzun und Fr. Hille Bekic, Velokonzept GmbH

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
1. Anlass und Aufgabe:	5
2. Rechtliche Regelungen mit Bezug zur Aufgabenstellung	7
Denkmalschutz	7
Regelwerke für das öffentliche Straßenland	7
Planwerke für Klimaschutz in der Mobilität sowie Klimaanpassung	10
Berücksichtigung von Beschlüssen der Bezirksverordnetenversammlung	12
3. Diskursfelder zwischen Denkmalschutz und Mobilitätswende	13
4. Vorgehensweise	16
5. Empfehlungen für installierte Objekte im öffentlichen Raum	17
Handlungsfeld Mobilitätsgestaltung	17
Ladestationen für E-Autos	17
Solarpotenzial für die Mobilitätswende	35
Fahrrad-Abstellanlagen	38
Stationen für Fahrrad- und Scooter-Sharing	49
Sichere Verkehrswege	52
Sitzgelegenheiten	56
Handlungsfeld Ver- und Entsorgung	59
Verteilerkästen für digitale Infrastruktur	59
Posteinwurfkästen und Depots für Briefpost-Dienstleister	60
Entsorgung von Wertstoffen und Abfall	61
Lieferflächen	62
6. Herleitung eines Kriterienkatalogs	64
7. Abbildungsverzeichnis	66
8. Verzeichnis der Dokumente und Regelwerke	68
Denkmalschutz	68
Regelwerke für das öffentliche Straßenland	68
Klimaschutz und Klimaanpassung (Land Berlin)	69
Klimaschutz/-anpassung/ Entsiegelung (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg)	70
Anlage 1: Pläne zur Darstellung der Bestandsobjekte	
Anlage 2: Planungshinweise für Ladeinfrastruktur im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg	

Vorwort

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg treibt die großen Herausforderungen der Mobilitätswende aktiv voran und stellt die damit verbundenen neuen Anforderungen im Interesse des Erhalts eines der größten Flächendenkmale in Berlin, dem Denkmalensemble Karl-Marx-Allee und Frankfurter Allee (KMA/FA), zur Diskussion.

Wir befinden uns in einer Zeit des Umbruchs, in der neue Anforderungen an den (sowohl im öffentlichen als auch im privaten Raum im Denkmalbereich bestehen.

Neben den Fragen zur Integration von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, Radabstellanlagen und Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr als spezifische Infrastrukturmaßnahmen nach dem Mobilitätsgesetz Berlin stellen sich wichtige Fragen zum ruhenden Verkehr sowie erforderlichen Infrastrukturen für die analoge sowie digitale Technik.

Die bisher unorganisierte und meist ungenehmigte Nutzung von verschiedenen Elementen im öffentlichen Raum durch Werbepлакate und Graffiti und die damit einhergehende Verwahrlosung des öffentlichen Raumes widerspricht der gestalterischen Klarheit des Denkmals.

Begehungen des Denkmals zeigten, dass punktuelle Diskussionen zur Gestaltung von Fahrradbügeln, Betonborden und rot-weißen Sicherungspollern an hellgrauen Ladesäulen konzeptionell nicht zielführend sind. Stattdessen sollten dezidierte Vorschläge unter Einbeziehung der Denkmalschutz-Verantwortlichen erarbeitet werden, die für das gesamte Flächendenkmal Anwendung finden sollen.

Dieser Bericht soll den Anstoß für eine einheitliche Herangehensweise zu Elementen der Mobilitätswende und der Nutzung des öffentlichen Raumes geben.

Bereits vorhandene Elemente, so wie auch zukünftige Bedarfe sollten geprüft und eine langfristige Lösung im Interesse des Denkmals angestrebt werden.

Die Anforderungen der Mobilitätswende beziehen sich nicht nur auf die Markierung von Radverkehrsanlagen und E-Auto-Ladestationen, es bedarf eines deutlich weiter gespannten integrierten Lösungsansatzes.

Für den aktuellen Bedarf und absehbare Entwicklungen sollen hier denkmalenschutzkonforme Standards vorgeschlagen werden.

Das Landesdenkmalamt hat erfreulicherweise den dargelegten Diskurs zu Fragen der Ladeinfrastruktur aufgenommen und einen „Denkmalpflegerischen Fachstandard“ für E-Ladesäulen veröffentlicht.

Dieses Konzept erhebt nicht den Anspruch auf eine vollständige Betrachtung aller Aspekte der Mobilitätswende und bezieht sich primär auf den Denkmalbereich des ersten Bauabschnitts der Stalinallee, heute Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee in Friedrichshain.

Die Entscheidung über die denkmalpflegerische Genehmigungsfähigkeit von Maßnahmen obliegt jedoch stets der Unteren Denkmalschutzbehörde im Einvernehmen mit dem Landesdenkmalamt.

1. Anlass und Aufgabe:

Zentraler Anlass für das vorliegende Konzept sind Anforderungen, die bei der Gestaltung und Ausstattung des öffentlichen Raums durch Überlagerungen zwischen Regelwerken für den Denkmalschutz und jenen für die Mobilitätsgestaltung und dahinterliegende Klimaschutzanforderungen Widersprüche hervorrufen können. Am Beispiel des Denkmalensembles Karl-Marx-Allee und Frankfurter Allee (KMA/FA) hat das vorliegende Konzept zur Aufgabe, eine Einordnung vorzunehmen und praktische Lösungsvorschläge zum Ausgleich von gegenläufigen Anforderungen zwischen Denkmalschutz und notwendige Maßnahmen für Mobilitätswende, Klimaschutz und urbane Transformation aufzuzeigen.

Der Schutz von Denkmalen ist seit langer Zeit gesetzlich geregelt und für das Denkmalensemble Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee liegen konkrete Regelungen und Planwerke für die Freiraumgestaltung vor. Die Anforderungen mit Bezug zur Mobilität kommen aufgrund jüngerer Gesetzgebung, namentlich durch das Mobilitätsgesetz Berlin, stärker in den Blick. Neue Mobilitätsmuster, gerade mit stärkerer Berücksichtigung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr, zusammengefasst als „Umweltverbund“, haben bauliche Maßnahmen zur Folge, die mit den Anforderungen des Denkmalschutzes in Einklang gebracht werden sollen. Aufgabe des Konzeptes ist, auf Basis von bestehenden Regelungen, insbesondere des Regelwerks für das Denkmalensemble Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee von 1997, den Verantwortlichen in den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg konkrete, mit dem Denkmalschutz abgestimmte Handlungsempfehlungen zu geben, die hilfreich bei den Abwägungsentscheidungen sein können.

Das vorliegende Konzept bezieht sich auf das Denkmalensemble der ursprünglichen Stalinallee auf dem Gebiet des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, heute im Verlauf von Karl-Marx-Allee und westlicher Frankfurter Allee und wird im Folgenden als „Untersuchungsraum“ bezeichnet (Abb. 1.1). Dieser Untersuchungsraum unterliegt einer Vielzahl von Nutzungsansprüchen.

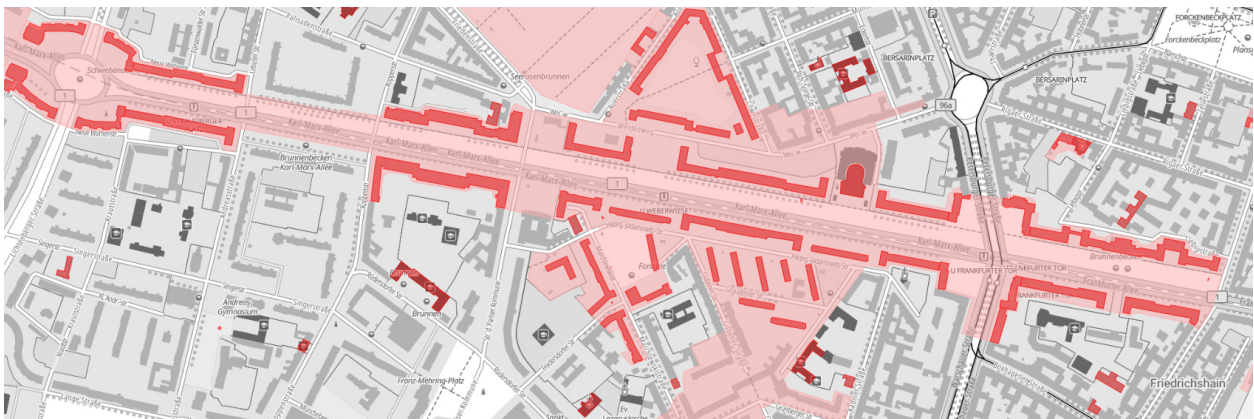


Abb. 1.1 Untersuchungsraum des Denkmalschutzensembles Karl-Marx-Allee und Frankfurter Allee (KMA/FA) inklusive des zugehörigen Denkmalbereichs auf dem Gebiet des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg; Quelle: [Geoportal Berlin](#)

Das Landesdenkmalamt, der Fachbereich Untere Denkmalschutzbehörde und der Fachbereich Stadtplanung des Stadtentwicklungsamts, der Fachbereich Straßen des Straßen- und Grünflächenamts sowie die Beauftragte für Menschen mit Behinderungen im Bezirksamt

Friedrichshain-Kreuzberg wurden bei der Erstellung dieses Konzeptes mit angehört und beteiligten sich.

Bei einer hohen Gewerbedichte mit Einzelhandel und Gastronomie in einem Stadtraum mit gleichzeitig hoher Wohndichte¹ resultiert hoher Nutzungsdruck durch Menschen zu Fuß mit entsprechenden Ansprüchen an das Fortkommen zu Fuß und den Aufenthalt.

Durch den Status als zentrale Bundesstraße als Ost-West-Verkehrsachse erwachsen Anforderungen aus dem überörtlichen motorisierten Individualverkehr (MIV).

Das vorliegende Konzept bezieht sich auf fest installierte Objekte im öffentlichen Raum², die der Erfüllung bestimmter Funktionen dienen und die entsprechend der gestellten Aufgabe einen Bezug zur Mobilität aufweisen.

Fest installierte Objekte im öffentlichen Raum werden gemeinhin auch als Stadtmöbel bezeichnet. In der Freiraumkonzeption für den Denkmalsbereich Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee wird dafür der Begriff "raumwirksame Ausstattungselemente" verwendet, der hier beibehalten werden soll. Er beschränkt sich entsprechend der gestellten Aufgabe auf Ausstattungselemente mit Bezug zur Mobilität, denn die Regelwerke zur Mobilitätsgestaltung waren in jüngerer Zeit besonderer Veränderung unterworfen.

Die Vielfalt von auf den Untersuchungsraum einwirkende Anforderungen ist in den gültigen Regel- und Planwerken festgeschrieben, die im folgenden Abschnitt aufgeführt werden.

¹ Durch das Untersuchungsgebiet angeschnittene Planungsräume weisen gemäß der vom BA-FK erstellten [Planungsraumprofile](#) 2017 sowie der [Übersicht](#) der Senatsverwaltung für Bauen und Wohnen Werte von 12.000 bis über 20.000 Einwohnende pro km² auf.

² Die Regelwerke des Denkmalschutzes für den Bereich Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee sprechen von "raumwirksamen Ausstattungselementen"

2. Rechtliche Regelungen mit Bezug zur Aufgabenstellung

Denkmalschutz

Das **Denkmalschutzgesetz** Berlin ([DSchG Bln](#)) regelt in [§ 10 des Gesetzes](#) den Schutz der unmittelbaren Umgebung eines Denkmals, soweit sie für dessen Erscheinungsbild von prägender Bedeutung ist. Demnach darf die unmittelbare Umgebung eines Denkmals weder durch die Errichtung oder Änderung baulicher Anlagen, noch durch die Gestaltung der unbebauten öffentlichen und privaten Flächen oder anderer Weise so verändert werden, dass die Eigenart und das Erscheinungsbild des Denkmals wesentlich beeinträchtigt werden.

Gemäß [DSchG Bln § 11](#) ist eine Veränderung nicht nur des Denkmals selbst, sondern auch seiner unmittelbaren Umgebung genehmigungspflichtig, wenn diese sich auf den Zustand oder das Erscheinungsbild des Denkmals auswirkt. Wenn Eigenart und Erscheinungsbild des Denkmals durch die Maßnahme nicht wesentlich beeinträchtigt werden, ist die Genehmigung zu erteilen.

Mit konkretem Bezug auf das Denkmalensemble und sein Umfeld im Untersuchungsraum sowie auf Basis des Baugesetzbuchs konkretisiert eine [Erhaltungsverordnung](#) seit 2021 ähnlich lautend, dass alle baulichen Änderungen einer Genehmigung bedürfen, die nur versagt werden darf, wenn "... die Gestalt des Gebiets durch die beabsichtigte bauliche Anlage beeinträchtigt ist".

Mit dem Zweck der schrittweisen Verbesserung des Erscheinungsbildes des Denkmalensembles wurde aufgrund von Voruntersuchungen durch das Landesamt für Denkmalpflege 1995 ein [Denkmalpflegeplan](#) für das Denkmalensemble Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee erarbeitet, der Ziele und Erfordernisse des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege wiedergibt. Er enthält unter anderem ein Planungs- und Handlungskonzept mit der Darstellung von Maßnahmen, mit denen der Schutz, die Pflege und die Nutzung von Denkmalen im Rahmen der Stadtentwicklung verwirklicht werden können.

Auf der Grundlage dieses Planungs- und Handlungskonzeptes ist durch die Untere Denkmalschutzbehörde des Bezirksamt Friedrichshain im Jahr 1997 ein [Regelwerk für das Denkmalensemble](#) Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee erstellt worden, das in einem gesonderten Abschnitt auch Aussagen zum Denkmalschutz bei den Außenanlagen macht. Neben Vorgaben für die Grünflächen werden auch dezidierte Aussagen über den Erhalt und gegebenenfalls Ersatz der historischen Stadtmöbel, sowie die Dimension von Radverkehrsanlagen und die Neuanlage von Kfz-Stellflächen gemacht.

Regelwerke für das öffentliche Straßenland

Eine Vielzahl von Regelwerken ist auf Bundes- und Landesebene für den Betrieb und die Sicherheit der Verkehrsflächen im öffentlichen Straßenland sowie die Umgestaltung des öffentlichen Raums zur Förderung der Mobilitätswende in Berlin relevant.

Das Berliner **Straßengesetz** ([BerlStrG](#)) regelt die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Straßen in Berlin. Es enthält Vorschriften über die Widmung, Einziehung, Teileinziehung und Verwaltung von öffentlichen Straßen sowie über die Anforderungen an die Bauarbeiten und den Betrieb von Straßen. Konkrete technische Details sind in Anwendungsvorschriften geregelt (s.u.).

Das **Mobilitätsgesetz** ([MobG BE](#)) bildet den rechtlichen Rahmen für die Förderung der Mobilitätswende in Berlin. Es hat das Ziel, ein effizientes Verkehrssystem für Berlin und sein direktes Umland zu schaffen, das wirksamen Klimaschutz, ein hohes Maß an Verkehrssicherheit, garantierte Mobilität für alle und faire Flächenaufteilung realisiert. Das MobG BE umfasst die Abschnitte Radverkehrsteil, Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Fußverkehr und Wirtschaftsverkehr.

Hervorzuheben ist der in § 40 MobG BE beschriebene **Radverkehrsplan** ([RVP](#)) mit Definition eines engmaschigen [Radverkehrsnetzes](#) mit Qualitätsstandards bezüglich Breite, Gestaltung und Oberflächen sowie Konzepten und Maßnahmen für ein ausreichendes Angebot an Fahrradabstellanlagen.

Insgesamt soll die Umsetzung des Radverkehrsplans einen wichtigen Beitrag dazu leisten, dass noch mehr Menschen sicher mit dem Fahrrad unterwegs sein können und helfen, den Radverkehrsanteil auf mindestens 23 Prozent bis 2030 zu steigern.

Im Bereich des Untersuchungsraums ist die Umsetzung bereits fortgeschritten. Entlang der Karl-Marx-Allee und der Frankfurter Allee ist die Radschnellverbindung Ost-Route aktuell in Planung. Außerdem kreuzen Abschnitte des Radvorrangnetzes an der Straße der Pariser Kommune, am Kino Kosmos und an der Niederbarnimstraße sowie des Ergänzungsnetzes an der Lichtenberger Straße und der Andreasstraße. Ebenso verläuft das Ergänzungsnetz in der Rigaer Straße am Rand des Denkmalbereichs.

Der Entwurf des **Fußverkehrsplans** ([FVP](#)) Berlin wird nach der Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange sowie der öffentlichen Beteiligung gerade überarbeitet und muss in einer finalen Fassung noch durch den Senat Berlin beschlossen werden. Deshalb konnte er hier nur ansatzweise berücksichtigt werden. Im Denkmalbereich zählen alle straßenbegleitenden Gehwege zum bezirklichen Fußvorrangnetz. Die seit ihrer ursprünglichen Anlage großzügig angelegten Fußverkehrsflächen dürften hinsichtlich der Qualifizierung keine größeren Umgestaltungen erfordern, allerdings fehlen qualitativ hochwertige Fahrbahnquerungen in ausreichender Häufigkeit. Die sich eventuell aus dem Fußverkehrsplan ergebenden Vorgaben können in diesem Dokument aber noch nicht ausreichend berücksichtigt werden.

Im Entwurf zur öffentlichen Beteiligung sind im Denkmalbereich alle straßenbegleitenden Gehwege dem Fußvorrangnetz zugeschlagen worden. Angesichts der seit der Bauzeit großzügigen Anlage von Fußverkehrsflächen dürften hinsichtlich der Qualifizierung keine größeren Umgestaltungen im Denkmalbereich nötig sein, hinsichtlich ausreichend häufiger und qualitativ häufiger Fahrbahnquerungen hingegen schon.

Eine hilfreiche Planungsgrundlage zum barrierefreien Bauen im öffentlichen Raum ist ebenfalls das Handbuch der Senatsverwaltung für Bauen und Wohnen "[Berlin-Design for all – Öffentlicher Freiraum](#)", das als Zielvorgabe für die Gestaltung der gebauten Umwelt übergreifendes Fachwissen bündelt.

Um den gesetzlichen Rahmen des Landes Berlin sowie die weiter unten aufgeführten Empfehlungen und Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen für die Besonderheiten im Berliner Straßenland zu konkretisieren, existieren für die Gestaltung

von Anlagen für den Rad- und Fußverkehr zudem noch technische Regelwerke des Landes Berlin, wie zum Beispiel Anwendungsvorschriften und Regelpläne.

Die **Ausführungsvorschriften** zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über **Geh- und Radwege** ([AV Geh- und Radwege](#)) regeln die entwurfs- und bautechnische Ausgestaltung von Geh- und Radwegen im Bereich öffentlicher Straßen, Wege und Plätze, die im Sinne des § 2 Abs. 1 des Berliner Straßengesetzes dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind und für die Verwaltungseinheiten von Berlin Träger der Baulast sind.

Die Ausführungsvorschriften Geh- und Radwege sind momentan die wichtigste Richtlinie zur Umsetzung der Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes beim Fußverkehr.

Die **Ausführungsvorschriften** zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über **Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung** und Rollstuhlnutzende sowie für **Abstellplätze für Fahrräder** ([AV Stellplätze](#)) definiert u.a., wie viele Fahrradstellplätze je Nutzungseinheit angelegt werden müssen. Diese Ausführungsvorschriften kommen nur bei der Prüfung von Bauanträgen und Nutzungsänderungen zur Anwendung, ansonsten gilt der Bestandsschutz.

Als Planungsgrundlage für die konkrete Gestaltung von Fahrbahnen in Berlin verwenden die Straßenbaulastträger die [Regelpläne für Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen](#) der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU). Abweichungen hiervon sind zu begründen, müssen aber ebenfalls dem Stand der Technik bezüglich Verkehrssicherheit entsprechen.

Der in § 8 des MobG BE definierte [Nahverkehrsplan Berlin](#) als Planungsinstrument soll ein ausreichendes Angebot bei Bus und Bahn sicherstellen. Er setzt für ganz Berlin die Standards und Vorgaben für Umfang und Qualität der Leistungen des ÖPNV fest. Die Gestaltung von Haltestellen im Nahverkehrsplan Berlin wird in Anlage 6 des Nahverkehrsplans beschrieben. Sie enthält die technischen Vorgaben für die Gestaltung von Haltestellen, einschließlich der Abmessungen von sogenannten Haltestellenkaps und Bahnsteigen, der Anforderungen an die Barrierefreiheit und der Anforderungen an die Beleuchtung und Beschilderung. Der Nahverkehrsplan 2024-2028 befindet sich aktuell in der Erstellung.

Die **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)** hat mehrere **technische Regelwerke** veröffentlicht, die für die Planung von Verkehrsinfrastruktur in Deutschland als Stand der Technik die Basis für die oben genannten Regelungen des Landes Berlin bilden.

Im Allgemeinen dienen die jüngst aktualisierten Anwendungsvorschriften des Landes Berlin als Ausgangspunkt planerischer Abwägungen, jedoch regeln sie nicht alle Details im Straßenraum. In diesen Fällen werden die FGSV-Empfehlungen als Orientierung herangezogen. Die für die Fragestellungen im Untersuchungsraum relevanten Dokumente werden im Folgenden vorgestellt.

Die **FGSV-Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen** (EFA Stand 2002) haben zum Ziel, die Ansprüche von Fußgängern an ihren Bewegungsraum auf eine gleichberechtigte Ebene mit anderen Verkehrsarten zu heben. In einem dreistufigen Planungsverfahren werden je nach dem konkreten Aufkommen Zufußgehender Mindeststandards und erhöhte Mindeststandards an zum Beispiel Gehwege und Fahrbahnquerungen definiert. Für die

Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind darüber hinaus die **FGSV-Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H-BVA)** zu beachten.

Die **FGSV-Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ Stand 2013)** behandeln den Entwurf und die Dimensionierung der technischen Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Konfliktpotenzial besteht im Denkmalbereich zum Beispiel bei der Gestaltung der Haltestellen von Straßenbahnen und Bussen.

Die **FGSV-Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA Stand 2010)** machen Vorgaben bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Radverkehrsanlagen. Als ein in Berlin offiziell eingeführtes technisches Regelwerk sind sie von Planenden und Behörden verbindlich anzuwenden, wenn es um Anlagen für den Radverkehr geht. Im großzügig bemessenen Straßenraum der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee bestehen Konfliktpotenziale am ehesten bei den Umgestaltungen an Knotenpunkten, wo durch eine optische Hervorhebung oder bauliche Umgestaltung die Flächen für Fahrräder und Kfz deutlicher getrennt werden sollen.

Die **FGSV-Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021)** sind bei den Radverkehrsplanungen mit zu berücksichtigen. Durch das Untersuchungsgebiet verläuft die Radschnellverbindung 9 "Ost-Route".

Die **FGSV-Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR, Stand 2023)** behandeln den Bau von Anlagen des ruhenden Verkehrs. Sie geben Empfehlungen zur baulichen Gestaltung von Parkraum, zur Abschätzung eines angemessenen Parkraumangebots und auch zur Standortwahl und zur Anlage von Kfz-Stellflächen mit Ladesäulen für Elektrofahrzeuge (E-Ladesäulen). Neu sind zum Beispiel Multifunktionsstreifen, die Flächen für eine kombinierte Nutzung aus Kfz-Parken, Lieferflächen, das Abstellen von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen oder für die Gastronomie flexibel bereitstellen sollen. Generell soll nach den EAR so wenig Straßenraum wie möglich zum Parken von Kfz genutzt werden.

Die **FGSV-Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, Stand 2006)** beschäftigen sich mit dem Entwurf und der Gestaltung von Erschließungsstraßen sowie von angebauten Hauptverkehrsstraßen. Bei Umgestaltungen müssen die Ziele Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität, und Umweltverträglichkeit abgewogen werden.

Aktuell befinden sich die Regelwerke RAST 06, EFA 2002 sowie ERA 2010 in Überarbeitung. Die zuständigen Arbeitskreise des FGSV haben im Vorgriff darauf ein **Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06** im Feb. 2024 veröffentlicht.

Planwerke für Klimaschutz in der Mobilität sowie Klimaanpassung

Zusätzlich zu den technischen Regelwerken auf Bundes- und Landesebene gibt es Empfehlungen und Planwerke für eine bessere Ausrichtung der Mobilitätsgestaltung an die Erfordernisse des Klimaschutzes.

Die Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (**E Klima, Stand 2022**) enthalten klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen.

In Steckbriefen werden für die einzelnen FGSV-Veröffentlichungen konkrete Empfehlungen gegeben, die zur Senkung der Treibhausgas-Emissionen sowie des Endenergieverbrauchs im Bereich Verkehr beitragen können.

Alle vorgenannten technischen Regelwerke werden aktuell entsprechend der E Klima überarbeitet, beziehungsweise sind im Fall der EAR 2022 bereits veröffentlicht. Die aktualisierten Fassungen werden den Paradigmenwechsel hin zu einer Bevorzugung zukunftsfähiger Mobilitätsangebote in Richtlinien und Empfehlungen zu konkreten Details für die Gestaltung von Infrastruktur für alle Verkehrsarten übersetzen. Der Fokus liegt darauf, die Verkehrssicherheit und -qualität sowie Barrierefreiheit zu erhöhen, mit dem Ziel, deutlich attraktivere und sichere Infrastruktur für die klimafreundlichen Mobilitätsformen, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, zu erhalten.

Alle Regelwerke zu Berlins Straßenräumen beziehen sich auf den **Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr** (StEP MoVe, [Senatsbeschluss vom 02.03.2021](#)) als Instrument der Berliner Verkehrsplanung, das Visionen für den Stadtverkehr der Zukunft entwickelt und in konkrete Ziele umwandelt. Der Plan enthält thematische oder räumliche Strategien und Maßnahmen, um die Ziele der Mobilitätswende zu erreichen. Der StEP MoVe definiert beispielsweise, wie sich der Verkehr Berlins künftig zusammensetzen soll. Der Anteil des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, Busse und Bahnen) an allen zurückgelegten Wegen soll von heute 74 Prozent auf 82 Prozent im Jahr 2030 ansteigen. Dies soll zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs geschehen. Umgestaltungen des öffentlichen Straßenraums sollen dieses Ziel unterstützen.

Das **Energiewendegesetz Berlin** ([EWG Bln](#), Stand 27.08.2021) regelt in § 11a Ausbau von und Anforderungen an die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie in § 15 die Anpassung an den Klimawandel in Berlin. Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur soll den Zuwachs an Elektrofahrzeugen in Berlin beschleunigen.

Die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ist eine zentrale Voraussetzung, um die Attraktivität der Elektromobilität zu steigern und um den mit einem Umstieg auf das Elektroauto verbundenen Vorbehalten u. a. von Bürger*innen adäquat begegnen zu können. Grundlage ist das in der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe definierte Ziel, ein Verhältnis von mindestens 1:10 zwischen Ladepunkten und zugelassenen E-Fahrzeugen zu halten. Als ambitioniertes Zwischenziel bis zum Ablauf des Jahres 2025 ist die Zahl von 30 Prozent der bis 2030 notwendigen Ladepunkte im betriebsbereiten Zustand festgelegt. Die Errichtung von Ladesäulen im öffentlichen Raum im Auftrag des Landes Berlin erfolgt nach den Maßgaben einer einheitlichen, diskriminierungsfrei zugänglichen Ladeinfrastruktur und berücksichtigt dabei die Entwicklung des Ausbaus von Ladeeinrichtungen im privaten Raum.

Das [Solargesetz](#) verpflichtet in § 1 (2) zur vermehrten Erzeugung und Nutzung von Strom aus solarer Strahlungsenergie an und auf nicht-öffentlichen Gebäuden im Land Berlin, um den Anteil der Solarenergie am Stromverbrauch so schnell wie möglich auf mindestens 25 Prozent zu steigern. Diese Vorgabe ist trotz Denkmalschutz an fast allen Gebäuden im Denkmalsbereich umsetzbar, so dass der notwendige Strombedarf für die Mobilitätswende unter Berücksichtigung der Ladeinfrastruktur und dort am Tage angeschlossener E-Autos gedeckt werden könnte.

Das **Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030** (BEK 2030, [Senatsbeschluss vom 20.12.2022](#) zur Fortschreibung für den [Umsetzungszeitraum 2022-2026](#)) ist ein umfassendes Programm, das sich auf die Reduktion von Kohlendioxidemissionen und die Anpassung an die Folgen des Klimawandels in Berlin konzentriert. Es enthält Strategien und Maßnahmen sowohl zur Erreichung der Berliner Klimaziele als auch zur Klimaanpassung des öffentlichen Raums im Umgang mit den sich verändernden klimatischen Bedingungen in Berlin. Mobilität ist in der Fortschreibung des BEK 2030 unverändert ein wichtiges von insgesamt sieben Handlungsfeldern. Der Bereich Klimaanpassung wurde im Zuge der Fortschreibung des BEK 2030 inhaltlich gestärkt und umfasst nun 53 Maßnahmen in zehn Handlungsfeldern, eines davon Mobilität.

Der Stadtentwicklungsplan Klima 2.0 (Senatsbeschluss vom 20.12.2022) ist ein strategisches räumliches Konzept für Maßnahmen zur Klimaanpassung. Eine zunehmende Relevanz im Untersuchungsgebiet stellen werden die folgenden dar: Handlungsansatz 2: Bestand und Neubau blau-grün anpassen, Handlungsansatz 3/3b: Grün- und Freiräume für mehr Kühlung klimaoptimieren/ Nächtliches Kühlsystem sowie Handlungsansatz 5: Gegen Starkregen und Hochwasser vorsorgen.

Programm für Klimaschutz und Klimaanpassung des Bezirks Friedrichshain/Kreuzberg

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg erstellte zum Dezember 2024 ein integriertes Klimaschutzkonzept sowie ein Klimaanpassungskonzept.

Es werden Klimaschutzmaßnahmen und Klimaanpassungsmaßnahmen vorgeschlagen, die insbesondere in der Zuständigkeit oder Einfluss des Bezirksamts umgesetzt werden könnten.

Um eine Doppelung zu vermeiden, wird hier nur auf die vom Bezirksamt veröffentlichten [Berichte](#) verwiesen.

Berücksichtigung von Beschlüssen der Bezirksverordnetenversammlung

Ein hohes Gewicht bei der Steuerung des Verwaltungshandelns kommt den Beschlüssen der Bezirksverordnetenversammlung sowie weiteren bezirklichen politischen Gremien zu.

Darüber hinaus formulieren die Bürger*innen bei öffentlichen Beteiligungsprozessen weitere Wünsche und Anforderungen an den öffentlichen Raum.

Bei Abwägungen anlässlich von Umgestaltungen im öffentlichen Raum sind diese Beschlüsse, Wünsche und Anforderungen zu berücksichtigen und entsprechend bei den Planungen zu würdigen.

3. Diskursfelder zwischen Denkmalschutz und Mobilitätswende

Bereits mit der Integration der Ost-Berliner Stadtbezirke in die Gesamtberliner Verwaltungsstrukturen seit 1990 und der schrittweisen Einführung der bundesdeutschen Rechtsnormen wurden erste Vorbereitungen für den Schutz von Vorzeigebauten verschiedener Bauphasen der jungen DDR entlang der Karl-Marx-Allee und der Frankfurter Allee als Denkmalensemble unternommen.

Das genannte [Regelwerk für das Denkmalensemble Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee](#) von 1997 dokumentiert unsachgemäße Ausbesserungen und Umbaumaßnahmen sowie ungenehmigte bzw. nicht mit den Denkmalschutzbehörden abgestimmte Nutzungen seit den 1990er Jahren und empfiehlt für jeden Abschnitt des Denkmalbereichs erforderliche Rückbau- oder Anpassungsmaßnahmen. Das Regelwerk beschreibt den Zielzustand des Denkmalbereichs unter Berücksichtigung der damaligen Nutzungsansprüche des öffentlichen Raums und benennt konkrete gestalterische Lösungen, die die Belange des Denkmalschutzes im öffentlichen Raum des Denkmalensembles Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee berücksichtigen.

Aus aktueller Sicht ist eine nicht durchgehende Anwendung des Regelwerks zu verzeichnen, sodass Ausstattungselemente ohne seine Beachtung errichtet wurden und Vorgaben für bestimmte, insbesondere jüngere Nutzungen im Bereich der Mobilität keine ausreichende Orientierung bieten.

An mehreren Stellen wird beispielsweise das Aufstellverbot von Werbeträgern im Gehwegbereich umgangen, indem zum Beispiel Versorgungskästen ergänzend als Werbefläche genutzt werden.

Des Weiteren finden sich für neue Anforderungen wie z. B. die Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge hinsichtlich der Anforderungen aus dem Denkmalschutz noch keine zufriedenstellenden Lösungen.

Das gleiche gilt für den Umgang mit den Folgen des veränderten Mobilitätsverhaltens, wie zum Beispiel die deutlich wahrnehmbare Zunahme von abgestellten Leihfahrrädern und E-Scootern.

Im Folgenden werden deshalb diese Diskursfelder besonders beleuchtet, die zu den früher genannten rechtlichen Regelungen in den letzten Jahren hinzugekommen sind.

Die Anforderungen des Radverkehrsplans (RVP) interagieren mit dem Denkmalschutz vor allem in zwei Aspekten.

Bei der Schaffung des Radverkehrsnetzes kommen die Gestaltungsstandards für Radverkehrsanlagen zur Anwendung, die ihr Augenmerk auf ein Höchstmaß an Verkehrssicherheit legen und mit der Vorgabe der baulichen Trennung von Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen sowie der baulichen oder optischen Hervorhebung bei Querungen gestalterische Aspekte berühren.

Ein zweites mögliches Konfliktfeld ergibt sich aus der Anforderung zusätzlicher Radabstellanlagen. Der Radverkehrsplan (RVP) fordert Radabstellmöglichkeiten in der Nähe von Zielen wie zum Beispiel Gewerbebetrieben sowie an Stationen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Der Untersuchungsraum ist geprägt von einer hohen Gewerbedichte und beheimatet im Ortsteil Friedrichshain drei U-Bahn-Stationen sowie zusätzlich Tram- und Bushaltestellen. Diskussionsbedarf entsteht darüber hinaus durch die Vorgabe des Radverkehrsplans, dass mindestens 20 Prozent der angebotenen **Fahrradabstellplätze an ÖPNV-Stationen** mittels **Zugangsbeschränkung besonders gegen Diebstahl zu sichern** sind. Diese Anforderung wird regelmäßig mittels Einhausungen, Sammelschließanlagen u.a. hergestellt, sodass gestalterische Aspekte zu berücksichtigen sind.

Die Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder ([AV Stellplätze](#)) definiert unter anderem die Anzahl von Fahrradstellplätzen je Nutzungseinheit. Diskussionsbedarf mit dem Denkmalschutz besteht vor allem bei der Positionierung notwendiger Fahrradstellplätze. Angesichts beschränkter Möglichkeiten in den denkmalgeschützten Bereichen muss die Umsetzung der Vorgaben auch das nähere Umfeld der jeweiligen Hauseingänge in den Blick nehmen.

Bezüglich der Kfz-Stellplatzflächen entlang der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee besteht Abstimmungsbedarf für den Fall, dass die in den 90'ger Jahren eingeführten Parkbuchten in der Karl-Marx-Allee und der Frankfurter Allee für verkehrliche Erfordernisse, zum Beispiel als Lieferflächen, qualifiziert werden sollen. Bei einem Umbau müssten die **Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs** sowie die Regelpläne der SenMVKU als Stand der Technik berücksichtigt werden.

Bei der Umgestaltung von **Fahrbahnen und Knotenpunkten** entlang der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee kann Diskussionsbedarf entstehen, wenn zum Beispiel im Rahmen der Unfallursachenbekämpfung auf Empfehlung der Unfallkommission die Linienführung von Bordsteinen oder farbliche Hervorhebungen an kritischen Querungsstellen umgesetzt werden sollen. Solche Umgestaltungen orientieren sich üblicherweise am Stand der Technik, der in den [technischen Regelwerken](#) dokumentiert ist.

Ebenso muss ein Ausgleich mit Denkmalschutzbelangen sowohl bei der Positionierung und Gestaltung privater **Ladeinfrastruktur** im halböffentlichen Raum, als auch bei den Gestaltungsvorgaben der mit Landesmitteln errichteten Ladesäulen im öffentlichen Raum des Untersuchungsraumes gefunden werden.

Diskussionsbedarf besteht ebenfalls bei **baulichen Maßnahmen für nachhaltige Mobilitätsangebote** bezüglich von Denkmalschutzbelangen. Der im StEP MoVe angestrebte Anstieg des Radverkehrsanteils um ein Viertel (von 18% auf 23% aller Wege gemäß StEP MoVe, BEK 2030) wird im öffentlichen Raum des Denkmalbereichs wahrnehmbar sein, denn die Verkehrs- und Abstellanlagen für Fahrräder müssen entsprechend des zukünftigen Bedarfs dimensioniert werden. Vor allem in der Nähe der ÖPNV-Stationen sind bauliche Änderungen zur Stärkung der Intermodalität sowie der geteilten Nutzung von Fahrzeugen erforderlich. Auf der anderen Seite bietet der aktuelle und der angestrebte Rückgang des Kfz-Verkehrs um ein Drittel (von 26% auf 18% aller Wege gemäß StEP MoVe, BEK 2030) die Chance, dass die optische Beeinträchtigung des Denkmalensembles gleichzeitig abnimmt.

Abstimmungsbedarf besteht auch bei der Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Die Gestaltung muss einerseits die in Anlage 6 der **Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs** gegebenen Hinweise zur Gestaltung von

Haltestellen genügen, einschließlich der Verwendung von Farben und Materialien für bessere Orientierung und mehr Sicherheit, andererseits aber auch den Anforderungen des Denkmalschutzes genügen.

Der Diskussionsbedarf im Handlungsfeld **Klimaschutz und Klimaanpassungsmaßnahmen an Gebäuden** dürfte ebenfalls an Relevanz zunehmen. Neben der Ausstattung von deutlich mehr Dachflächen mit Photovoltaik- oder Solarthermie-Paneeelen kann eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge durch möglichst gleichmäßig verteilte Ladestationen Diskussionen mit dem Denkmalschutz hervorrufen.

Perspektivisch dürften auch **Klimaanpassungsmaßnahmen** Diskurse anstoßen, wenn im Denkmalbereich Maßnahmen zur Verbesserung von Regenwasserversickerung sowie zur Abmilderung der Aufheizung im Straßenland geplant werden. Lösungen müssen einen sinnvollen Ausgleich mit den Belangen des Denkmalschutzes anstreben.

Besondere Relevanz für die Gestaltung des Außenraumes finden sich im Handlungsfeld Stadtentwicklung und Stadtgrün mit Maßnahmen zur **klimaresilienten Gestaltung von Bepflanzungen**; im Handlungsfeld Boden im Ziel der klimatischen Qualifizierung der Stadtoberfläche durch **massive Entsiegelung**, das Handlungsfeld Stadtgrün mit Maßnahmen zu **klimaresilienter Gestaltung des Stadtgrüns**. Das Stadtgrün muss an den zunehmenden Hitze- und Trockenstress adaptiert sowie erweitert werden, um die Erbringung essentieller Ökosystemleistungen (Verschattung und Verdunstungskühlung, Luft- und Wasserfilterung, Bodenneubildung und Erhöhung der Biodiversität) zu sichern und auszuweiten.

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg setzt seit 2020 das mit Bundes- und Landesmitteln geförderte Programm "Nachhaltiger Fuhrpark" um, das mittlerweile gemäß § 11 EWG Berlin in einem [Umstellungsplan „Nachhaltiger Fuhrpark“ des Bezirksamts](#) dokumentiert wurde. Bestandteil des Programms war u.a. auch die Aufstellung von gesicherten Fahrradboxen für Dienstfahräder der Beschäftigten im Rathaus Friedrichshain, angrenzend zum Denkmalbereich in Sichtweite der denkmalgeschützten Gebäude in der Proskauer Straße. Als Diskussionsfeld sind hier räumliche Ausdehnung und Farblichkeit der Fahrradboxen zu nennen.

Zusammengefasst bedarf es einer Weiterentwicklung der Regelungen von 1997 aufgrund veränderter Anforderungen an eine verkehrssichere und umfassend nachhaltige Infrastruktur, sowie Aufnahme neuer Anforderungen und Berücksichtigung alternativer Verkehrsträger zum Kfz bzw. von Infrastruktur für das elektrische Laden.

Da der Bereich Denkmalschutz auch eine stadtplanungsrelevante Bedeutung aufweist, sind denkmalrechtliche und stadtplanerische Fragestellungen in einem engen Zusammenhang zu sehen und bedürfen im Einzelfall eines entsprechenden Diskurses zwischen den planungsrechtlichen Vorgaben und Wünschen sowie den denkmalrechtlichen Vorgaben.

4. Vorgehensweise

Das vorliegende Konzept hat zum Ziel, gestalterische Lösungsansätze für den Ausgleich zwischen den Belangen des Denkmalschutzes und den Handlungsfeldern der Mobilitätswende für das halböffentliche und öffentliche Straßenland im Untersuchungsraum, soweit es als Denkmalschutzbereich festgelegt ist, abzubilden.

Im ersten Schritt erfolgte eine Kartierung der aktuell bestehenden Ausstattungselemente und ihre Kategorisierung in unterschiedliche Handlungsfelder. Für die im Regelwerk für das Denkmalensemble Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee unzureichend adressierte Ausstattungselemente werden durch Aufgreifen der damaligen Zielvorgaben Lösungsansätze erarbeitet und dargestellt.

Zur Vervollständigung wird ein Kriterienkatalog aufgestellt. Dieser soll im Einzelfall und für den Fall von weiteren Neuerungen, sei es bei Anforderungen durch verändertes Mobilitätsverhalten, oder auf Seiten der Produktentwicklung, helfen, um Vorgaben machen zu können für die Gestaltung, Positionierung, Anzahl und weitere Kriterien von räumlichen Ausstattungselementen im Denkmalensemble. Damit soll eine flexible Anpassung an Veränderungen von Umwelt, Technologie oder rechtlichem Rahmen ermöglicht werden. Der Kriterienkatalog interpretiert die Vorgaben der Denkmalpflege, um sicherzustellen, dass bauliche Maßnahmen den Schutz und die Erhaltung des Denkmals berücksichtigen.

Das vorliegende Konzept moderiert die Diskurse zwischen den Anforderungen des Klimaschutzes und dem Denkmalschutz und bringt für den öffentlichen Raum im Untersuchungsgebiet konkrete Lösungsansätze ein, die gleichermaßen den Zielen einer zukunftsfähigen Mobilitätsgestaltung sowie den Anforderungen des Denkmalschutzes gerecht werden. Diese Vorschläge sollten die Grundlage für Abwägungen und planerische Lösungen bilden.

5. Empfehlungen für installierte Objekte im öffentlichen Raum

Der folgende Abschnitt fasst vom Denkmalschutz kritisch gesehene Ausstattungselemente in Kategorien zusammen, die einzeln betrachtet werden.

Die Mobilitätsgestaltung ist durch sehr ambitionierte Regelwerke in den Fokus gerückt. Bei der Mobilität von Waren, konkret der Ver- und Entsorgung kommt es mit hoher Wahrscheinlichkeit zu technologischen Weiterentwicklungen, deren Bedarf an Infrastruktur zukünftig weitere Herausforderungen für den Denkmalschutz darstellen wird.

Bei Maßnahmen im Handlungsfeld Klimaanpassung gibt es neben den im StEP Klima 2.0. genannten Handlungsansätzen und dem Klimaschutzkonzept des Bezirksamtes konkrete Grundlagen zur Hitzebetroffenheit sowie auch Prognosen für das zu erwartende Stadtklima im Klimaanpassungskonzept des Bezirksamtes v. 12/2025.

Um Doppelungen zu vermeiden, werden hier keine Empfehlungen mit Bezug auf die vorgenannten Konzepte ausgesprochen.

Ausstattungselemente im öffentlichen Raum

Für jede Kategorie von Ausstattungselementen wird nach dem gleichen Schema vorgegangen.

Unter dem Aspekt "**Vorgaben**" werden rechtliche Rahmenbedingungen zu Funktionalität und Gestaltung der Ausstattungselemente und eine Bewertung des Bedarfs dargestellt.

Unter dem Aspekt "**Bestand**" wird der vorgefundene Umfang der Ausstattungselemente angegeben und in separaten Karten dargestellt.

Außerdem werden unter dem Aspekt "**Empfehlungen**" praktikable Lösungsvorschläge für zukünftige Einbauten aufgezeigt, die sowohl die gültigen Regelwerke als auch die Belange des Denkmalschutzes berücksichtigen. Soweit möglich, wird eine Mengenabschätzung von zu errichtenden Ausstattungselementen gegeben. Für die Umsetzung der Empfehlungen sind soweit sinnvoll Aufgaben für relevante Beteiligte aufgenommen.

Handlungsfeld Mobilitätsgestaltung

Ladestationen für E-Autos

Vorgaben für geförderte Ladestationen auf öffentlichen Flächen

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum wird in Berlin seit 2015 durch das "Berliner Modell" unter der Marke "be emobil" geregelt.

Neben dem öffentlich-rechtlichen Betreibervertrag mit dem Land (SenMVKU) regelt das Berliner Modell die Dichte, die Positionierung im Straßenland und das Design der Ladestationen, den diskriminierungsfreien Zugang, den Betrieb mit erneuerbaren Stromquellen und weiteres.

Auf Basis einer von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt beauftragten Studie „[Elektromobilität Berlin 2025+](#)“ wurde das "Berliner Modell" 2021-2022 zu einem Konzept "Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum" (Ladeinfrastrukturkonzept) weiterentwickelt, das unter anderem die Vorgaben des Energiewendegesetzes Berlin (EWG Bln), der 2021 überarbeiteten Fassung der Ladesäulenverordnung sowie den aktuellen technischen Stand und die Entwicklungen auf dem Markt berücksichtigt.

In der genannten Studie wurden mithilfe von Demographie- und Mobilitätsdaten für jeden der 448 LOR-Planungsräume³ im Stadtgebiet zukünftige Ladebedarfe ermittelt und Pfade für den Ausbau der Ladeinfrastruktur abgeleitet. Unter Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen mit der Nutzung von Ladeinfrastruktur wurde das Ladeinfrastrukturkonzept um eine [Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur 2030](#)⁴ ergänzt.

Die Steuerung obliegt nun dem [Ladeinfrastrukturbüro](#) bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt.

Die früher von der Allego GmbH und der Vattenfall Smarter Living GmbH an etwa 500 Standorten errichteten rund 1.000 Ladepunkte wurden von der [Berliner Stadtwerke Kommunalpartner GmbH](#), einem Unternehmen im Landeseigentum, übernommen. Das Landesunternehmen sowie eine Reihe von dritten Betreibern haben mit dem Land Berlin einen Betreibervertrag bis 2030 abgeschlossen und errichten seitdem weitere Ladestationen. Aktuelle Informationen dazu finden sich auf der Website der SenMVKU zum [Ladeinfrastrukturausbau durch dritte Betreiber](#). Unter den aktuell etwa 4.700 öffentlich zugänglichen Ladepunkten in Berlin wurden 826 Ladepunkte an Laternen von der ubitricity GmbH im Rahmen des Forschungsprojekts "Neue Berliner Luft" im Teilvorhaben "[EIMobile](#)" errichtet.⁵ Diese sogenannten „Laternenlader“ waren bis vor kurzem für den Innenstadtbereich nicht vorgesehen und wurden deshalb in diesem Konzept nicht berücksichtigt.

Technische Grundlage für die Erteilung einer Anschlussgenehmigung sind die Technischen Anschlussbedingungen (TAB) des Verteilnetzbetreibers Stromnetz Berlin. In den TAB werden Angaben zur Art elektrischer Anschlüsse, zu Stromzählern und Sicherungen gemacht. Die umfassenden Anforderungen von Ladestationen führen zu einer technisch notwendigen Kubatur von rund 50 x 25 cm (Breite x Tiefe). Hinzu kommt die Anforderung einer leichten Ablesbarkeit der Anzeigen und Bedienbarkeit der Ladeanschlüsse, sodass sich eine Mindesthöhe der Ladesäulen von 1,60 m ergibt.

³ Lebensweltlich orientierte Räume (LOR) sind in Berlin die räumliche Grundlage für Planungen und Prognosen demografischer und sozialer Entwicklungen. Die Systematik der LORs wurde 2020 u.a. wegen der dynamischen Bevölkerungsentwicklung des vergangenen Jahrzehnts durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und das Amt für Statistik weiterentwickelt. LOR wurden teilweise weiter unterteilt in nun 542 Planungsräume, die zu 143 Bezirksregionen und diese wiederum zu 58 Prognoseräumen zusammengefasst wurden. Die oben genannte Studie bezieht sich jedoch noch auf die alte Systematik der ursprünglich 448 LORs.

⁴ Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe, Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Berliner Agentur für Elektromobilität eMO bei der Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH 2024. Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur 2030
[www.ladeinfrastruktur.berlin/fileadmin/ladeinfrastruktur/downloads/Gesamtstrategie LIS 2030 Berlin.pdf](http://www.ladeinfrastruktur.berlin/fileadmin/ladeinfrastruktur/downloads/Gesamtstrategie_LIS_2030_Berlin.pdf)

⁵ Allgemeine Informationen unter
www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/elektromobilitaet/ladeinfrastruktur-im-oeffentlichen-raum/

Das Berliner Ladeinfrastrukturkonzept zielt auf gute Verträglichkeit für das Straßenbild sowie eine gute Auffindbarkeit ab, die auf eine gute Wiedererkennbarkeit aufgrund folgender einheitlicher Gestaltungsvorgaben abzielt. Die Betreiber von Ladeinfrastruktur müssen im Rahmen des oben genannten Vertrages die folgenden Design-Vorgaben erfüllen:

- Farbe Signal-Grau (RAL 7004)
- beidseitig: Berlin-Logo DIN A6, Betreiber-Logo max. 100 cm², keine Werbeflächen
- maximale Kubatur 170 x 59 x 43 cm

Somit ähneln sich die von den Betreibern aktuell verbaubaren Ladesäulen stark, nicht zuletzt wegen der begrenzten Zahl an verfügbaren Modellen seitens der Ladesäulen-Hersteller (Abb. 5.1).

Es lassen sich zwei Kategorien unterscheiden:

- Ladestationen, die sowohl den Anschlusskasten gemäß der Technischen Anschlussbedingungen (TAB) beinhalten, als auch jeweils zwei Ladepunkte
- Ladestationen, die als Satelliten an einen externen Anschlusskasten angeschlossen sind (mit jeweils einem Ladepunkt)



Abb. 5.1 Ladestationen zertifizierter Betreiber (Berliner Stadtwerke, E.ON, TotalEnergies, EZE, Qwello)

Will man Ladepunkte durch eine hohe Auslastung wirtschaftlich betreiben, müssen sie bestmöglich an den zugehörigen Parkständen positioniert sein. Einerseits bieten Ladestationen an sogenannten Senkrechtparkständen größtmögliche Flexibilität, denn so wird trotz der unterschiedlichen Positionen der Ladesteckdosen durch Vorwärts- oder Rückwärts-Einparken das Anschließen der E-Auto auch mit kurzen Kabeln ermöglicht. Andererseits geben die Regelwerke für die Mobilitätswende in vielen Straßen eine Präferenz für Längsparken vor. Der Stand der Technik zur Anlage von Aufstellflächen zum Laden von E-Auto ist dokumentiert in den [Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs](#) (EAR 23), die von der Arbeitsgruppe Straßenentwurf der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) entwickelt und herausgegeben werden.

Die technischen Mindestanforderungen an die Ladeinfrastruktur richten sich nach der [Ladesäulenverordnung](#) (LSV) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz. Die dort formulierten Anforderungen an die Authentifizierung und Abrechnung an der Ladesäule können sich auch auf das optische Erscheinungsbild der Ladesäulen auswirken. An allen ab Juli 2024 errichteten Ladesäulen in Deutschland muss das sogenannte ad-hoc-

Laden ohne vorhandenen Zugangsvertrag möglich sein, bei dem per Debit- (umgangssprachlich „EC-Karte“) oder Kreditkarte, bzw. mit einem webbasierten Verfahren bezahlt werden kann. Ein Kartenterminal sollte im Sinne einer einfachen Bedienung natürlich in einer Mindesthöhe angeordnet sein.

Ladestationen als Satelliten eines gemeinsamen externen Anschlusskastens bieten einerseits mehr Flexibilität beim Aufstellen und haben andererseits das Potenzial, sich wegen der schmalen Bauformen weniger auf den Denkmalschutz auszuwirken. Prinzipiell lässt sich der externe Anschlusskasten mit einer Mindestkubatur von ca. 150 x 45 x 25 cm etwas flexibler nach den Anforderungen des Denkmalschutzes aufstellen.

Für diesen Fall privater Stromleitungen vom Anschlusskasten zu den Verbrauchern gibt es aber eine weitere Limitierung im Land Berlin: Im öffentlichen Straßenland darf grundsätzlich nur Stromnetz Berlin als Verteilnetzbetreiber Stromleitungen verlegen. Eine Länge von maximal 5 m wurde als Kompromiss für Stromleitungen anderer (privater oder öffentlicher) Eigentümer vom Anschlusskasten bis zu den Verbrauchsstellen vereinbart, die zudem nur längs der Gehwege unter öffentlichem Straßenland verlaufen. Als Begründung wird das Konfliktrisiko bei Verlegung oder Wartung sich kreuzender, nicht zentral dokumentierter Leitungen genannt.

Um die Kfz-Stellplätze für batterieelektrische Fahrzeuge StVO-konform zu reservieren, also das Blockieren der Ladepunkte durch falsch parkende Verbrenner-Kfz zu verhindern, ist eine StVO-konforme Beschilderung nötig. Die Abteilung Verkehrsmanagement der Senatsverkehrsverwaltung gibt deshalb mit dem Regelplan 414 die Beschilderung von Stellplätzen zum elektrischen Laden von E-Autos vor (Abb. 5.2). Eine Kennzeichnung der Ladestellplätze mit einem E-Auto-Symbol als weiße Bodenmarkierung ist dabei nur eine zusätzliche Option bei häufig regelwidriger Nutzung durch nicht berechnigte Kfz.

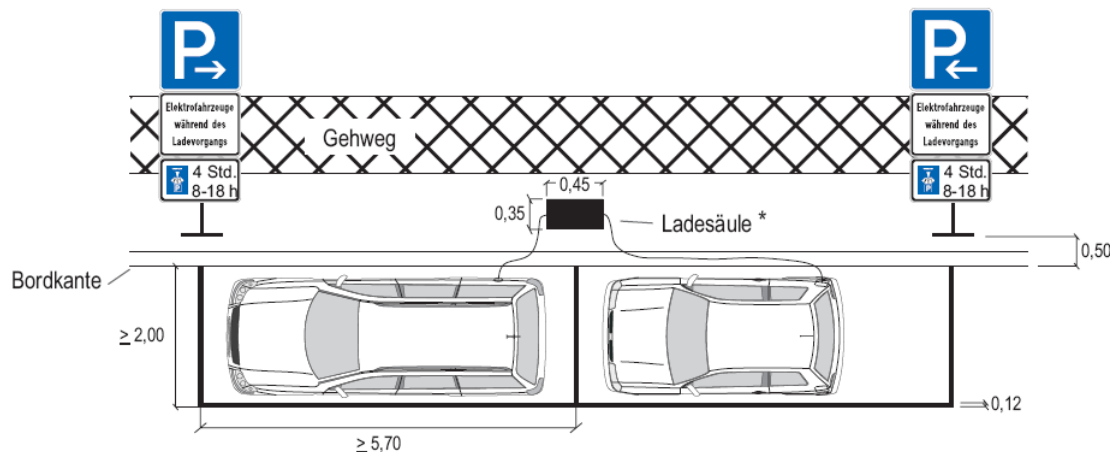


Abb. 5.2 Kennzeichnung von Stellflächen der Ladeinfrastruktur (Regelplan 414 SenMVKU)

Das bisherige Ladeinfrastrukturkonzept der Senatsverkehrsverwaltung berücksichtigt in seiner bisherigen Fassung leider nicht die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen. Bordsteinabsenkungen zum Erreichen der Ladestationen. An geeigneten Standorten (vgl. Abb. 5.3) sollte die Anlage barrierefreier Ladestationen geprüft werden und ein Mindestanteil von Kfz-Parkständen mit den gültigen Sondermaßen für mobilitätseingeschränkter Personen sollten dringend in die Vorgaben für die Installation von Ladestationen aufgenommen werden.



Abb. 5.3 Potenzialstandort für eine barrierefreie E-Auto-Ladestation, wo durch breitere Kfz-Parkstände und abgesenkte Bordsteine ein barrierefreier Zugang auch für mobilitätseingeschränkte Personen garantiert werden könnte

Vorgaben für Ladeinfrastruktur auf öffentlich zugänglichen Privatflächen

In großen Teilen sind die öffentlich zugänglichen Privatflächen, vor allem an den Rückseiten der Gebäude entlang der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee, in Privateigentum. Die Eigentümer des so genannten halböffentlichen Straßenlandes sind zunehmend bestrebt, den Nutzenden ihrer Kfz-Stellplätze Lademöglichkeiten anzubieten.

Die Eigentümer sind hier nicht auf die mit SenMVKU kooperierenden Ladeinfrastrukturbetreiber beschränkt und können eigenständig Ladestationen für einen begrenzten Nutzerkreis errichten und betreiben. Allerdings müssen diese im Denkmalbereich auch grundsätzlich von der bezirklichen Unteren Denkmalschutzbehörde sowie der Stadtplanung genehmigt werden.

Grundlage ist hierbei der optische Gesamteindruck, der sich insgesamt aus der Sichtbarkeit entsprechend des konkreten Aufstellortes, der Bauform und Gestaltung der Ladestation ergibt.

Die Technischen Anschlussbedingungen (TAB) des Stromnetzbetreibers Stromnetz Berlin GmbH müssen auf diesen Privatflächen nur bis zum Stromübergabepunkt (Zählerschrank) beachtet werden. Diese Komponenten sollten nach Möglichkeit in den technischen Betriebsräumen der Gebäude installiert werden, denn die Ladestationen können hier ohne Begrenzung der Leitungslänge auf den privaten Kfz-Stellflächen errichtet werden.

Die bezirkliche Untere Denkmalschutzbehörde bevorzugt innovative Lösungen, die möglichst ganz ohne Aufbauten auskommen (zum Beispiel „Curb Charger“ von Pierburg/Rheinmetall). Für diesen Anwendungsfall sind aufbautenfreie Lösungen machbar, denn bei Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen für einen beschränkten Nutzerkreis entfallen Vorgaben wie zum Beispiel das Ad-hoc-Laden per Kartenzahlung.

Einen weiteren Aspekt müssen private Initiatoren von Ladeinfrastruktur in den im Untersuchungsgebiet gelegenen **sozialen Erhaltungsgebieten** beachten, denn die Anforderungen von Erhaltungsgebieten im Sinne des § 172 BauGB erfordern eine **planungsrechtliche Bewertung** auch von Ladeinfrastruktur.

Unabhängig von der denkmalrechtlichen Entscheidung zur Verträglichkeit ist auch das mögliche Vorliegen einer gewerblichen Nutzung von öffentlich zugänglichen Privatflächen zu beachten. Die Beschränkung der Nutzung auf den unmittelbaren Bewohnerkreis verhindert die Einstufung als **gewerbliche Dienstleistung bzw. Nutzung**.

Im Regelfall muss nach Ergänzung von privaten Kfz-Stellflächen um Ladeinfrastruktur **keine Baugenehmigung** beantragt werden, da dies gemäß § 61 (1) Nr. 15 a) BauO BE eine verfahrensfreie Nutzungsänderung darstellt. Dies entlässt den Vorhabenträger aber nicht aus seiner Pflicht, die planungsrechtlichen und denkmalrechtlichen Erfordernisse vor Beginn des Vorhabens mit den zuständigen Stellen im Bezirksamt abzuklären.

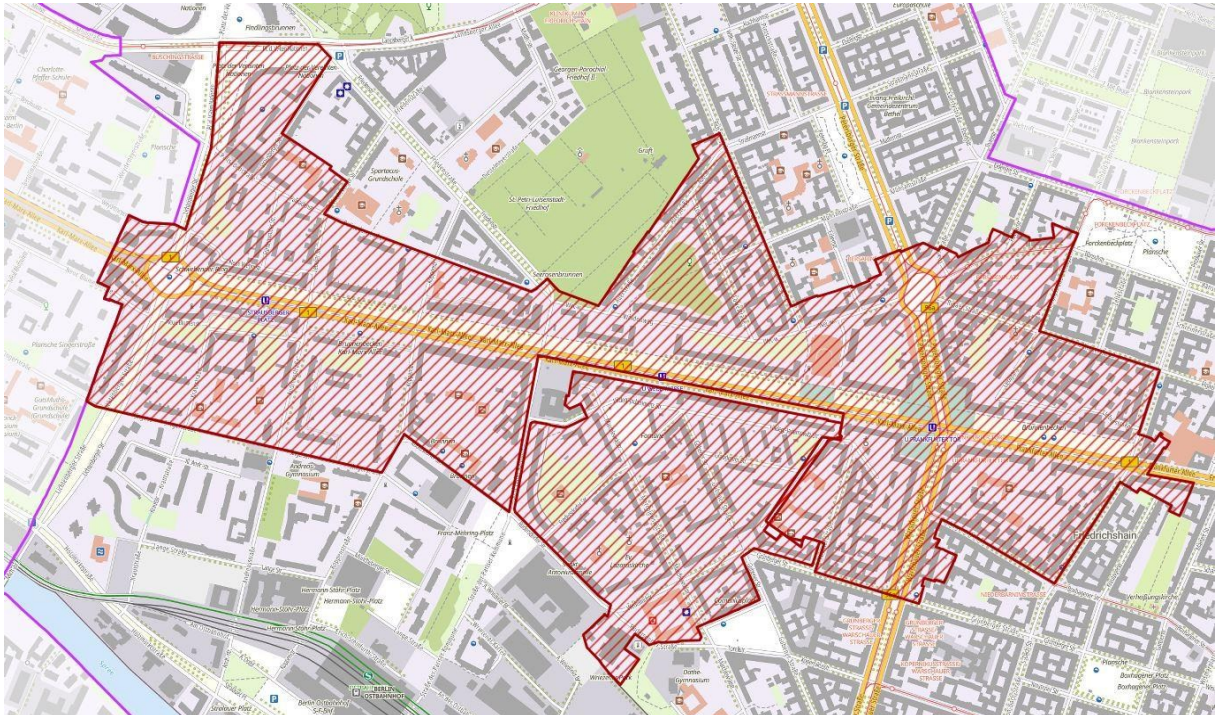


Abb. 5.4 Erhaltungsgebiete nach § 172 (1) Nr. 1 Satz 1 BauGB: „Weberwiese“ sowie „Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee (ehem. Stalinallee)“
Quelle: [Geoportal Friedrichshain-Kreuzberg](#)

Es ergeben sich neben Fragestellungen zur planungsrechtlichen Bewertung nach § 34 (2) BauGB auch Vorgaben aus den **städtebaulichen Anforderungen an Erhaltungsgebiete** (Abb. 5.4).

Im Sinne des §172 BauGB gelten zum Beispiel auch die Umbaumaßnahmen von Grünflächen und die neue Möblierung im öffentlichen Raum im erhaltungsrechtlichen Sinne als relevant. Daher ist die frühzeitige Beteiligung des Fachbereich Stadtplanung / Gruppe Erhaltungsgebiete bei solchen Projekten stets erforderlich. Auch Solaranlagen sind im Sinne § 172 BauGB genehmigungspflichtig und damit gestalterisch reguliert.

Gemäß Stellungnahme der Gruppe Erhaltungsgebiete sollen sämtliche Objekte der Stadtmöblierung wie Zäune, Fahrradboxen, Mülleimer, Fahrradbügel in einem neutralen, dunklen Farbton gestaltet sein (ähnlich DB 703).

In [Anlage 2](#) wird konkret auf die verschiedenen Konstellationen des zu beachtenden Planungsrechts eingegangen.

Bestand

In Berlin standen Mitte 2024 nach Informationen des Ladeinfrastrukturbüros bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt insgesamt über 4.700 Ladepunkte zur Verfügung, die sich aufteilen in mehr als 2.500 Ladepunkte im öffentlichen Straßenland sowie mehr als 2.200 öffentlich zugänglich auf privatem Grund.

Die bezirkliche Straßenverwaltung orientiert sich bei der Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für weitere zu errichtende Ladestationen im öffentlichen Straßenland an den Vorgaben des Ladeinfrastrukturbüros der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU).

Das Ladeinfrastrukturbüro weist um bereits errichtete öffentliche Ladestationen einen Umkreis von 150 m als so genannten "blockierten Raum" aus, um für eine gleichmäßige Verteilung von Ladestationen über das gesamte Stadtgebiet zu sorgen.

Am Rand oder in unmittelbarer Nachbarschaft des Denkmalbereichs Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee sind bislang acht Ladestationen errichtet worden (vgl. Abb. 5.5, Anhang 1: Pläne 1-5), deren Einzugsbereiche große Teile des Denkmalbereichs bereits abdecken.

Jenseits der durch bestehende Ladestationen blockierten Räume verbleiben im Denkmalbereich nur noch wenige Standorte für notwendige öffentliche Ladestationen gemäß dem Berliner Ladeinfrastrukturkonzept (Abb. 5.5).

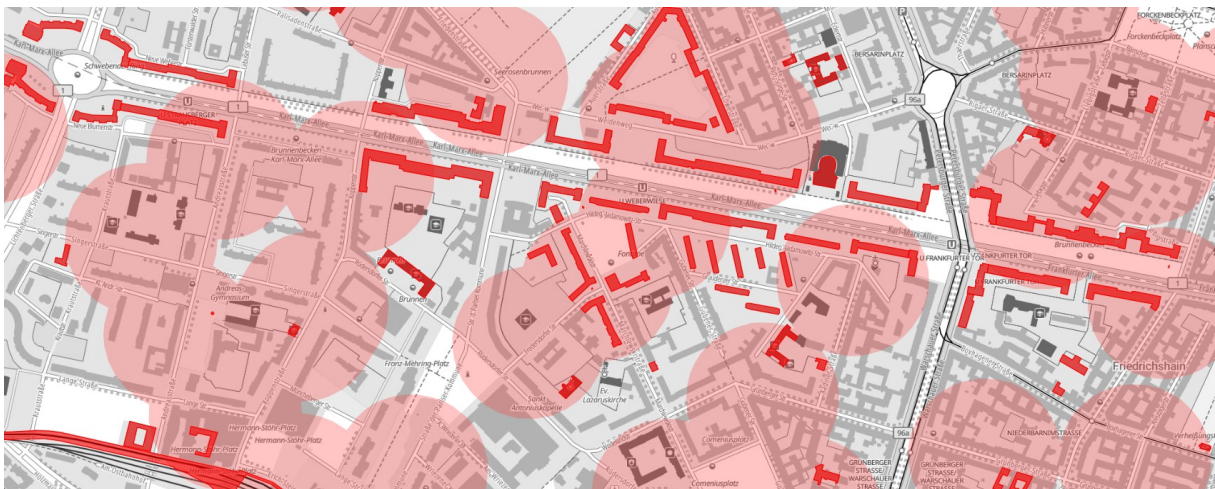


Abb. 5.5 Weiterer Bedarf an Ladestationen im Umfeld der denkmalgeschützten Gebäude (rot) besteht nur noch jenseits der 150 m - Umkreise (hellrot) um bestehende Ladestationen;
Quelle: [Geoportal Berlin](#)

Mit den bereits installierten Ladestationen im Denkmalbereich oder in seiner Nachbarschaft ist die Versorgung der Bewohnenden mit öffentlich geförderter Ladeinfrastruktur bereits weitgehend sichergestellt. Die meisten Standorte der existierenden Ladestationen werden durch die Untere Denkmalschutzbehörde bislang kritisch gesehen und ein genehmigungsfähiger Umbau gefordert. Die Hauptkritik entzündet sich vor allem an der Existenz und Gestaltung der auffälligen rot-weißen Rammschutzpfosten (Abb. 5.6). Nach Informationen der Straßenverwaltung müssen Ladestationen vor allem bei Senkrech-

Parkständen mit rot-weißen Rammschutzpfosten geschützt werden, weil das Beschädigungsrisiko der Ladestationen ansonsten zu hoch ist.



Abb. 5.6 Ladestation im Denkmalbereich (Marchlewski- / Fredersdorfer Straße) mit Rammschutzpfosten

Empfehlungen für geförderte Ladestationen auf öffentlichen Flächen

Um den zukünftigen Bedarf an Ladeinfrastruktur einzuschätzen, muss man die Bereiche des Denkmalensembles differenziert betrachten.

Das Laden von E-Autos dauert länger als das Betanken herkömmlicher Verbrenner. Die Entscheidung, wo und wie lange geladen wird, ist deshalb oft von anderen Anlässen beeinflusst. Eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur muss diese Anlässe berücksichtigen, um eine möglichst gute Auslastung zu gewährleisten.

Dies berücksichtigt der [Masterplan Ladeinfrastruktur II](#) der Bundesregierung, indem er sieben Kategorien von Standorten unterscheidet, an denen elektrische Fahrzeuge typischerweise geladen werden. Ladeleistung und typische Standzeit der E-Autos unterscheiden sich zwischen diesen Anwendungsfällen deutlich. Die Ladeleistung bedingt die Bauart der Ladestation. Die Standzeit am Ladepunkt wird wiederum von der Ladegeschwindigkeit und dem Anlass bestimmt, aus dem das Auto an diesem Ladepunkt geladen werden soll. Aus der durchschnittlichen Standzeit wiederum ergibt sich die Zahl der täglich möglichen Ladevorgänge und damit die Zahl von Autos, die von einer Ladestation mit Energie versorgt werden können.

Die Standorttypen, an denen E-Autos aus bestimmten Anlässen (sogenannte “Use Cases”) geladen werden, werden nach privatem und den öffentlich zugänglichen Raum unterschieden (Abb. 5.7).








	Privat			Öffentlich zugänglich			
	Use Case 1	Use Case 2	Use Case 3	Use Case 4	Use Case 5	Use Case 6	Use Case 7
Typische Standorte für Ladeinfrastruktur	 Garage bzw. privater Stellplatz beim Eigenheim	 Tiefgaragen von Wohnanlagen, Mehrfamilienhäusern	 Firmenparkplätze auf eigenem Gelände	 Straßenrand, öffentliche Parkplätze	 Kundenparkplätze bzw. Parkhäuser (z.B. Einkaufszentren)	 Ladestation / Lade-Hub innerorts	 Ladestation / Lade-Hub an Achsen (z.B. Fernstraßen)
Strom	Wechselstrom (AC)	Wechselstrom (AC)	Wechselstrom (AC)	Wechselstrom (AC)	Wechselstrom (AC) Gleichstrom (DC)	Gleichstrom (DC)	Gleichstrom (DC)
Typische Ladeleistung [33]	1-phasig 2,3 kW 3-phasig bis 11 kW	1-phasig 2,3 kW 3-phasig bis 11 kW	1-phasig bis 7,3 kW 3-phasig bis 22 kW	1-phasig bis 3,7 kW 3-phasig bis 22 kW	1-phasig bis 7,3 kW 3-phasig bis 22 kW (DC) bis 50 kW	bis 150 kW	bis 350 kW
Typische Standzeit [41]	bis zu 14 Stunden über Nacht	bis zu 14 Stunden über Nacht	bis zu 8 Stunden während der Arbeitszeit	<15 Minuten bis 14 Stunden über Nacht	30-90 Minuten	10-15 Minuten	15-20 Minuten
Typische Energiemenge pro LP und Tag	5+ kWh		10+ kWh	25+ kWh	35+ kWh	200+ kWh	

Abb. 5.7 Standorttypen und Use Cases für das Laden von E-Autos

Quelle: [Elektromobilität Berlin 2025+](#)

Jeder Use Case macht einen bestimmten Anteil aller Ladevorgänge aus, die an unterschiedlichen Standorten in unterschiedlicher Häufigkeit auftreten. Bezogen auf den Untersuchungsraum finden sich vor allem nichtöffentliche Kfz-Stellflächen von Wohnanlagen (Use Case 2) und öffentliche Kfz-Stellflächen am Straßenrand (Use Case 4). Nur vereinzelt gibt es private Kfz-Stellflächen von Gewerbebetrieben (Use Case 5), sowie das Potenzial für einen innerstädtischen Lade-Hub (Use Case 6).

Zur Abschätzung der wichtigsten Anwendungsfälle des E-Auto-Ladens muss die Lage möglicher Ziele im Untersuchungsraum betrachtet werden.

In der Karl-Marx-Allee und der Frankfurter Allee selbst kommen vor allem Gewerbebetriebe als Ziele für den Kfz-Verkehr in Betracht, denn die Hauseingänge zu meisten Wohnungen befinden sich regelmäßig an den Gebäuderückseiten oder sind durch eine Nebenfahrbahn erschlossen.

Trotz dieser Situation findet sich im Untersuchungsgebiet entlang von Karl-Marx-Allee und Frankfurter Allee für die Belieferung von Gewerbebetrieben (vor allem Einzelhandel und

Gastronomie) und das Beladen von Einkäufen momentan nur eine einzige ausgewiesene Kurzparkfläche zum Liefern und Laden, nämlich vor der Karl-Marx-Allee 94.⁶

Für die Parktaschen entlang der Karl-Marx-Allee wird daher empfohlen:

Auf der Südseite sind zwischen den Baumscheiben und Kandelabern Parktaschen für einzelne Kfz angeordnet. Hier sollte anlässlich anstehender Baumaßnahmen im Straßenland geprüft werden, ob einzelne dieser Kfz-Stellflächen in ihren Abmaßen so angepasst werden können, dass sie als Lieferflächen / Lieferflächen für Lieferdienste, Einzelhandel, Gastronomie sowie KEP-Lastenräder zur Verfügung stehen können.

Dieser Anwendungsfall schließt wegen kurzer Standzeiten einerseits eine sinnvolle Nutzung zum Zwischenladen an AC-Ladestationen bis 22 kW ("Langsamlader") aus, andererseits kommen voluminöse Installationen für DC-Ladestationen ("Schnelllader") im Denkmalensemble grundsätzlich nicht in Betracht.

Viele der baulich angelegten Parktaschen, insbesondere im Bereich zwischen der Straße der Pariser Kommune und dem Frankfurter Tor, sind für die heutzutage größeren Kfz unterdimensioniert. Oft sind sie so kurz, dass das Ein- und Ausparken mit Kfz nur über die eng angrenzenden Baumscheiben möglich ist, was den Vorgaben des Pflanzenschutzes widerspricht.

Als sinnvolle Nutzung für die untermaßigen Parktaschen zwischen eng angrenzenden Baumscheiben werden Abstellplätze für Fahrräder (siehe Abschnitt Fahrrad-Abstellanlagen) bzw. Lastenräder der Lieferdienste empfohlen. Der "[Leitfaden Lieferflächen](#)" empfiehlt bei weiter zunehmendem Wirtschaftsverkehr mit Lastenrädern und pedalgetriebenen Leichtfahrzeugen die Ausweisung spezieller Haltemöglichkeiten nur für diese Fahrzeuge, um Konflikten mit Zufußgehenden vorzubeugen (vgl. kurze Parktasche in Abb. 5.8).



Abb. 5.8 Beispiele für aufgrund geringer Länge kaum nutzbare Parkbuchten

Die durchgehenden Parktaschen auf der Nordseite lassen sich prinzipiell auch als Stellplätze für das "Laden im öffentlichen Raum" (Use Case 4 = Bedarf macht aber nur ca. ein Drittel aller insgesamt notwendigen Ladepunkte aus) nutzen.

⁶ Unabhängig von der Frage nach Lademöglichkeiten für E-Autos muss mittelfristig eine bedarfsgerechte Ausweisung von Lieferflächen entsprechend des [Leitfadens Lieferflächen](#) erfolgen.

Allerdings sind weite Abschnitte der Nordseite bereits im 150-m-Einzugsbereich benachbarter öffentlicher Ladestationen, so dass nach den aktuellen Regelungen nur geringe Chancen für eine positive Vorprüfung durch das Ladeinfrastrukturbüro bestehen.

Somit wird in diesem für den Denkmalschutz besonders sensiblen Bereich der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee die Anlage von klassischen Ladesäulen neben diesen Parktaschen nicht empfohlen.

Für die zur gleichmäßigen Versorgung noch notwendigen Ladestationen wird nach Abstimmung mit Anbietern und Betreibern von Ladestationen sowie mit der Unteren Denkmalschutzbehörde folgendes Vorgehen empfohlen:

Ladepunkte ohne Aufbauten (z.B. das Modell „Curb Charger“) werden unauffällig neben den Parktaschen, die dazugehörigen Anschlusskästen in der Flucht mit den breiten historischen Laternenfüßen aufgestellt. Die Aufstellung in einer Flucht bewirkt eine optische Beruhigung.

Als konkrete Aufstellorte eines Pilotvorhabens für Ladestationen auf öffentlichen Flächen im Denkmalsbereich wurden entlang der nördlichen Fahrbahn der Karl-Marx-Allee die letzten fünf Stellplätze vor dem Strausberger Platz (vor Hausnummer 55) ausgewählt. Falls notwendig, können nach erfolgter Umsetzung Empfehlungen konkretisiert werden.

Eine Besonderheit stellen die zunehmend verbreiteten DC-Ladestationen dar. Entsprechend der städtischen Nutzungen im Untersuchungsgebiet würde dies sowohl dem Use Case 5 "Zwischenladen während des Einkaufens" als auch dem Use Case 6 "Lade-Hub an einer Verkehrsachse" entsprechen. Mehrere Voraussetzungen stehen einer Anwendung im Untersuchungsgebiet entgegen. Zunehmend verbreitet sind DC-Ladepunkte mit mehr als 150 kW Leistung, denn deren Ladezeiten sind deutlich kürzer als jene an AC-Ladestationen und bilden damit die oben genannten Anwendungsfälle besser ab.

Diese benötigen allerdings meist groß dimensionierte Anschlüsse an das Mittelspannungsnetz. Die erforderlichen Gleichrichter sind sehr voluminös und ihr Betrieb bringt zudem eine erhebliche Geräuschentwicklung mit sich. Deshalb ist eine Genehmigung im verdichteten städtischen Umfeld in unmittelbarer Nähe zu Wohngebäuden nicht zu empfehlen und im öffentlichen Straßenland wohl kaum genehmigungsfähig. Aufgrund dieser Voraussetzungen und des Konfliktpotentials sind DC-Ladestationen nicht im öffentlichen Straßenland, sondern auf Gewerbeflächen, meist in größerer Ansammlung in Ladeparks, zu finden. Eine Aufstellung im öffentlichen Raum im Denkmalsbereich ist also nicht zu erwarten oder zu empfehlen.

Mittelfristig prüft der Bezirk, ob und wie DC-Ladestationen in Tiefgaragen im Denkmalsbereich errichtet werden können. Die Prüfung der rechtlichen und technischen Machbarkeit wird aber noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Empfehlungen für Ladeinfrastruktur auf Privatflächen

Bedarf an wohnortnahe Parken besteht vor allem an den Gebäuderückseiten der Karl-Marx-Allee sowie angrenzenden Parallel- und Seitenstraßen des Denkmalsensembles. Die fast ausschließlich privaten Stellflächen an den Gebäuderückseiten der Hauptblöcke entlang der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee korrespondieren nach dem Masterplan Ladeinfrastruktur

der Bundesregierung mit dem Use Case 2 "Laden an Wohnanlagen" (ein Sechstel der insgesamt notwendigen Ladepunkte). Seit 2020 ist mit der Novellierung des [Wohnungseigentumsgesetzes](#) sowohl für Miteigentümern in Wohnungseigentumsgemeinschaften (WEG), als auch für Mietende in [§ 20](#) ein Anspruch auf E-Laden auf dem Bewohnerstellplatz festgeschrieben worden.

Es ist nur eine Frage der Zeit, dass auch Bewohnenden in der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee ihren Anspruch auf Ladeinfrastruktur einfordern werden.

Die halböffentlichen Flächen, bei denen die Gebäude und dahinter liegenden Erschließungswege in einer Hand liegen, bieten gute Voraussetzungen für Ladestationen als Satelliten an einem gemeinsamen Anschlusskasten. Die Limitierung im öffentlichen Straßenland auf maximal 5 m privater Leitungen sowie nur längs der Gehwege besitzt hier keine Gültigkeit, was mehr Freiheiten bei der Positionierung der Aufbauten Die Technik der Stromübergabepunkte sollte nach Möglichkeit in den technischen Betriebsräumen der Gebäude eingebaut werden. Wenn dies nicht möglich ist, sollten der Anschlusskasten und die Ladestationen möglichst denkmalchutzkonform gestaltet, und in der Sichtachse mit bestehenden Aufbauten aufgestellt bzw. in diese integriert werden (vgl. [Abb. 5.11](#))

Die übliche Praxis, an jedem Stellplatz in einer Garage bzw. auf einer Kfz-Stellfläche eines Mehrfamilienhauses eine Wallbox zu installieren, ist in diesem Kontext nicht wirtschaftlich. Stattdessen sollten hier durch einen definierten Nutzerkreis gemeinsam genutzte Ladestationen errichtet werden. Als Richtgröße für die Anzahl an Ladestellplätzen kann hierbei das im Energiewendegesetz Berlin genannte Verhältnis von einem Ladepunkt für zehn E-Autos dienen. Die damit einhergehende Notwendigkeit des Umparkens nach erfolgtem Ladevorgang wird durch die wirtschaftlichere Nutzung der kostenintensiven Ladeinfrastruktur aufgewogen.

Als konkrete Aufstellorte eines Pilotvorhabens für Ladestationen auf Privatflächen einer WEG im Denkmalbereich wurden fünf Stellplätze am Rand der nördlichen Fahrbahn der Neuen Blumenstraße (an der Gebäuderückseite von Karl-Marx-Allee 54) vorgeschlagen. Über die Realisierbarkeit dieses Projekts hat die WEG bisher nicht entschieden.

Vorschlag für ein effizientes Verfahren zur Genehmigung von Ladestationen

Für Ladestationen im öffentlichen Straßenland ist eine Sondernutzungserlaubnis der bezirklichen Straßenverwaltung (in Abstimmung mit den Vorgaben des Ladeinfrastrukturbüros in der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt), sowie für die Beschilderung eine verkehrsrechtliche Anordnung der Straßenverkehrsbehörde notwendig. Für bauliche Veränderungen auch auf privaten Flächen muss eine Erlaubnis der Unteren Denkmalschutzbehörde eingeholt werden.

Für das Beantragen dieser Genehmigungen für Ladeinfrastruktur im Denkmalbereich sollte ein klarer Prozess definiert werden. Bei Einreichen eines Antrags für Ladeinfrastruktur sollte unter der Federführung der Straßenverwaltung die Zustimmung oder Genehmigung von allen zu beteiligenden Stellen (Untere Denkmalschutzbehörde, Fachbereich Stadtplanung, Stromnetz Berlin, Straßenverkehrsbehörde, gegebenenfalls Ladeinfrastrukturbüro in der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Stromnetz Berlin) eingeholt wird. So wird sichergestellt, dass alle öffentlichen Belange inkl. des Denkmalschutzes bei der Genehmigung ausreichend gewürdigt werden.

Bei Anträgen für Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen sollte die Denkmalschutzbehörde federführend den Fachbereich Stadtplanung beteiligen, während die Antragstellenden sich für den Stromanschluss direkt an Stromnetz Berlin wenden.

Zur Information für Ladeinfrastrukturbetreiber im öffentlichen Raum sowie für Grundstückseigentümer, die Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen im oder außerhalb des Denkmalbereichs errichten wollen, wäre eine **Planungshilfe** mit kurzen und verständlichen Empfehlungen wünschenswert.

Die wichtigsten Ziele bestehen darin, bereits bei der Planung von Bauart und Positionierung der Ladestationen die Vorgaben der Straßenverwaltung, des Stromnetzbetreibers, sowie eine bestmögliche Berücksichtigung des Denkmalschutzes und zu erreichen. So lassen sich unnötige Planungsschleifen und wiederholte Konsultationen vermeiden, so dass die Baumaßnahmen zügig freigegeben werden können.

Im Rahmen dieses Berichtes kann die Erstellung einer Planungshilfe jedoch nur angeregt werden. Die Erstellung einer solchen Planungshilfe bedürfte entsprechender Koordinierung und Unterstützung durch die beteiligten bezirklichen Ämter, sowie das Landesdenkmalamt und das Ladeinfrastrukturbüro der SenMVKU.

Der seit Februar 2025 vorliegende „Denkmalpflegerische Fachstandard“ für E-Ladesäulen des Landesdenkmalamtes erfüllt dies leider noch nicht.

Konkrete Lösungsvorschläge für die Realisierung von Ladestationen im Denkmalbereich

Bislang existieren zwei Lösungsvorschläge unter Verwendung konkreter Produkte. Eine Lösung ist bereits installiert, für die zweite sind konkrete Orte (vgl. Empfehlungen für Ladestationen auf öffentlichen sowie auf privaten Flächen) identifiziert worden.

Das erste Beispiel entstand als Reaktion auf die ersten privaten Anträge für Ladestationen. Die Untere Denkmalschutzbehörde (UDB) hat den Betreiber Qwello Deutschland GmbH veranlasst, eine Variante ihrer Ladestation mit **Satelliten-Ladepunkten in Stelen mit minimierter Kubatur** anzubieten, die bisher an einem Ort im Denkmalbereich aufgestellt wurden (Siehe Abb. 5.9).



Abb. 5.9 Ladestation mit schmalen und unauffälligen Ladestelen (Anbieter Qwello) sowie separatem zentralem Anschlusskasten (links); Örtlichkeit für die Installation von Ladebordsteinen (Curb Charger, Anbieter Pierburg) als Pilotprojekt (rechts)

Der Hersteller Pierburg/ Rheinmetall hat mit dem Modell "**Curb Charger**" Ladestationen entwickelt, bei denen die **Ladepunkte** als Module in einen Beton-Hohlkörper von der Größe eines üblichen **Hochbordsteins integriert** werden (Abb. 5.10).



Abb. 5.10 Modell "Curb Charger" der Firma Pierburg, Das Lademodul findet in einem Beton-Hohlkörper von der Größe eines üblichen Hochbordsteins Platz. Ein externer Stromanschlusskasten ist erforderlich. (© Pierburg / Rheinmetall AG)

Bei beiden Modellen ist allerdings unverändert ein externer Anschlusskasten des Stromnetzbetreibers Stromnetz Berlin mit einer Mindestkubatur notwendig, an den dann immerhin bis zu fünf Satelliten-Ladepunkte angeschlossen werden können.

Bei der Gestaltung der Anschlussversorgung im Denkmalbereich sind aus Sicht des Denkmalschutzes optisch möglichst unauffällige Ladestationen und Anschlusskästen gefordert. Der Gesamteindruck der Anlage wird durch die Aufstellung der Anschlusskästen geprägt. Zum einen müssen diese möglichst verdeckt aufgestellt werden, damit überhaupt ein

Vorteil im Vergleich zu klassischen Ladesäulen ersichtlich ist (vgl. Abb. 5.10 rechts). Des Weiteren sollten die auffälligen Anschlusskästen jeweils eine möglichst große Zahl an unauffällig gestalteten Ladepunkten bedienen. Um dies zu realisieren, wäre bei einer Installation im Denkmalbereich eine Abweichung von der durch Stromnetz Berlin vorgegebenen maximal zulässigen Kabellänge von 5 m zwischen Stromverteiler und Ladepunkten erforderlich, damit die Aufstellung eines Anschlusskastens möglichst viele Ladepunkte (in Bordsteinen oder Stelen) ermöglicht und so die Beeinträchtigungen des Denkmals minimiert werden können.

Als Grundsatz empfehlen wir, den Anschlusskasten und/oder die Ladestationen möglichst in der Flucht bestehender Bauten zu positionieren. Bei privaten Stellflächen sollten bei technischer Machbarkeit sowohl der Anschlusskasten im Gebäude des gleichen Eigentümers, als auch die Ladepunkte in den Bordsteinen untergebracht werden. Aber selbst, wenn dies nicht möglich ist, können der Anschlusskasten und die Ladestationen möglichst denkmalchutzkonform gestaltet werden und in der Sichtachse mit bestehenden Aufbauten aufgestellt bzw. in diese integriert werden. Dies würde die optische Auswirkung auf das Denkmal minimieren.



Abb. 5.11 Teilweise nicht genehmigte Einhausungen für Müllplätze, in deren Umfeld im Rahmen eines denkmalrechtlichen Anpassungsverfahrens auch Ladestationen und Anschlusskästen auf den privaten Flächen positioniert werden könnten

Der Gesamteindruck von schmalen Ladesäulen mit separaten Anschlusskästen ist nicht zwangsläufig verträglicher für den Denkmalschutz als ein Anschlusskasten mit zwei integrierten Ladepunkten (siehe Vergleich der Beispiele in Abb. 5.12).



Abb. 5.12 Der Gesamteindruck von schmalere Ladesäulen mit separatem Anschlusskasten (links, Anbieter Qwello) ist teilweise auffälliger als ein Anschlusskasten mit integrierten Ladepunkten (rechts, Anbieter Berliner Stadtwerke)

Ein wichtiger Akteur bei der Installation von Ladestationen auf privaten Flächen sind Wohnungseigentümer mit vielen Wohnungen und PKW-Stellplätzen auf zusammenhängenden Grundstücken in Gebäudenähe. Die Wohnungsbaugesellschaft Mitte (WBM) ist einer der wichtigsten Vermieter im Bereich von Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee und den angrenzenden Gebäuden sowie privaten Hofflächen. Im Rahmen eines Pilotprojektes wurde für die privaten Stellplatzflächen der WBM im Innenhof des sogenannten Auerdreieck die Möglichkeit der Errichtung von 20 Ladepunkten mit je 11 KW Leistung auf den privaten Hofflächen geprüft (Abb. 5.13).

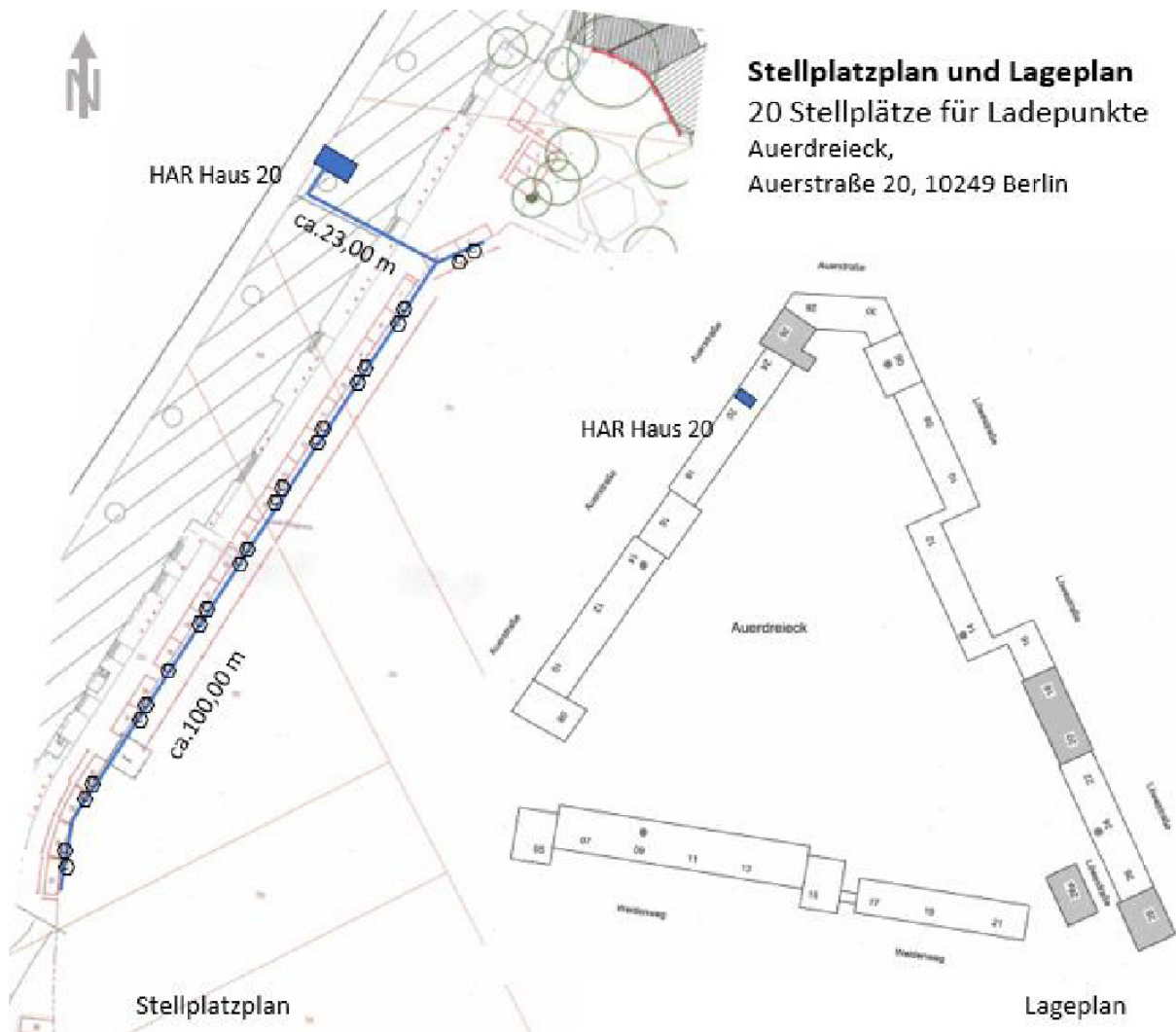


Abb. 5.13 Lageplan aus der „Machbarkeitsstudie Ladeinfrastruktur – Konzept Ladeinfrastruktur Elektromobilität Auerstraße, 10249 Berlin“ von Firma Neips im Auftrag der WBM vom 29.11.2023

Im Ergebnis wurde ermittelt, dass bei einer Investitionssumme von ca. 127.000 Euro (Baupreise 2023) und der notwendigen Einbindung in ein Backendsystem für Lastmanagement und Abrechnung Kosten von ca. 280 Euro je Stellplatz und Jahr entstehen würden.

Die WBM benötigt für eine Realisierung der Ladeinfrastruktur auf den Stellplätzen im Auerdreieck entsprechende Anfragen ihrer Mietenden zu Lademöglichkeiten, damit eine wirtschaftliche Grundlage für diese Investition existiert.

Empfehlungen für Parkscheinautomaten

Im Rahmen neu ausgewiesener Anwohnerparkzonen südlich der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee wurden auch im Denkmalbereich Automaten für das Kaufen von Kurzzeit-Parkscheinen aufgestellt, allerdings ohne Berücksichtigung von Denkmalschutzbelangen mit auffälliger Platzierung und optisch hervorstechender Gestaltung (vgl. Abb. 5.14). In diesem Konzept wird

jedoch auf das Zusammentragen grundsätzlicher rechtlicher Vorgaben und die ortskonkrete Erfassung des Bestands verzichtet.

Allerdings steht die Ausweisung weiterer Anwohnerparkzonen im Denkmalbereich nördlich der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee noch aus, so dass hier Empfehlungen für die Aufstellung der weiteren Parkscheinautomaten gegeben werden müssen.

In einem ähnlichen Denkmalbereich wurden in der letzten Zeit Kompromisse bei der Aufstellung und Gestaltung von Parkscheinautomaten gefunden. Allerdings ist der bezüglich der Carl-Legien-Siedlung gefundene Kompromiss, Automaten nur am Rand des Denkmalbereichs aufzustellen, hier nicht zielführend, denn Bedarf am Kurzparken gebietsfremder Kfz besteht in erster Linie in fußläufiger Entfernung von Gastronomie und Einzelhandel an dem Gebäudevorderseiten entlang der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee.

Der zweite Kompromisspunkt der Carl-Legien-Siedlung, eine unauffällige Positionierung und Gestaltung der Parkscheinautomaten sollte hier in Zukunft bestmöglich Anwendung finden. Bei der Aufstellung von Parkscheinautomaten auf der Nordseite der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee soll die Positionierung in Flucht mit den historischen Laternenfüßen sowie eine an sie farblich angepasste, zurückhaltende Gestaltung Anwendung finden, so dass die optische Beeinträchtigung des Denkmalensembles minimiert wird.



Abb. 5.14 Im Bild links ist der orange beklebte Anschlusskasten besser positioniert als der Parkscheinautomat, der sowohl mit seiner Farbgebung als auch mit seiner Positionierung eine vermeidbare Beeinträchtigung der Denkmalschutzbelange darstellt (Bild links und rechts)

Solarpotenzial für die Mobilitätswende

Im Kontext von leistungsfähiger Ladeinfrastruktur spielt die Verfügbarkeit von Elektroenergie aus erneuerbaren Quellen eine wichtige Rolle. Stellvertretend sollen hier zwei Aspekte bezüglich des Handlungsfelds Mobilität genannt werden. Bei zunehmenden Energiemengen, die in den Ladestationen geladen werden, lässt sich vor allem durch die ortsnahe Einspeisung größerer Elektroenergiemengen aus erneuerbaren Quellen die Belastung der Verteilnetze, bzw. der Aufwand für deren Erweiterung minimieren.

Zum anderen existiert seit einigen Jahren mit dem Mieterstrom-Modell ein Ansatz, wie die Menschen an der Erzeugung von Elektroenergie aus erneuerbaren Quellen auf den Dächern ihrer Häuser partizipieren können. Die Relevanz dieses Themas wird in dem Maße zunehmen, wie sich der Anteil von E-Autos in Berlin erhöht.

Vorgaben

Wie bereits oben erwähnt, sind alle Gebäudeeigentümer verpflichtet nach § 1 (2) Solargesetz Berlin (SolarG BE) im Rahmen der Sanierung von Dachflächen die Installation von Solaranlagen zu prüfen bzw. vorzusehen.

Hierbei sind Systeme auf dem Markt, die ausschließlich Strom (PV-Module) beziehungsweise Strom und Wärme (sogenannte PVT-Module) erzeugen können.

Bestand

Bislang sind größere PV-Anlagen lediglich im Umfeld des Denkmalbereichs auf öffentlichen Gebäuden und als Mieterstromanlagen auf Gebäuden von landeseigenen Wohnungsunternehmen errichtet worden. Ein prominentes Beispiel ist die PV-Anlage auf den Dächern der denkmalgeschützten Feuerwache in der Rüdersdorfer Straße mit einer Leistung von 230 kWp.

Momentan finden Abstimmungen in den landeseigenen Wohnungsunternehmen statt, wie die Mieterinnen und Mieter in den Gebäuden des Denkmalbereichs die Möglichkeit erhalten, von günstigem Solarstrom innerhalb des Hauses zu profitieren, da sie wegen des Denkmalschutzes selbst keine Balkon-PV-Anlagen errichten können.

Empfehlungen

Die Möglichkeiten der Erzeugung entsprechenden Solarstroms im Denkmalbereich Frankfurter Allee / Karl-Marx-Allee sind vielversprechend, wie eine Auswertung von Daten des Umweltatlas Berlin für den Ortsteil Friedrichshain bezüglich des [Dachflächenpotenzial für Photovoltaik](#) (PV) zeigt (siehe Abb. 5.15).

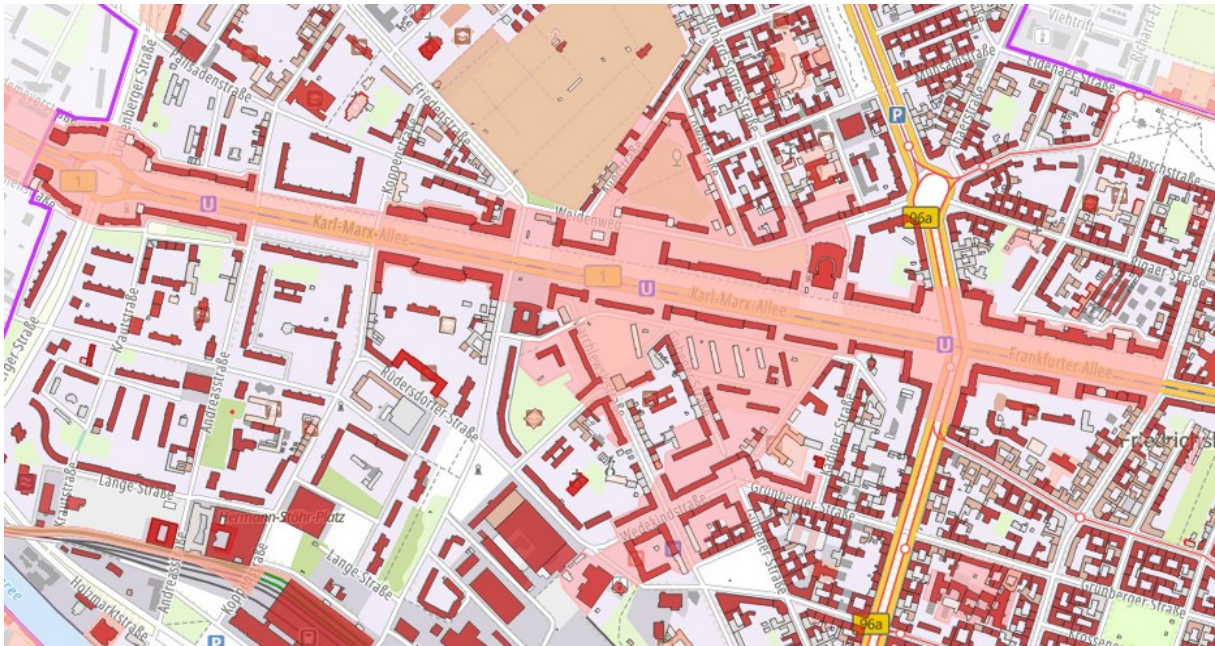


Abb. 5.15 PV-Potenzial der Dachflächen (rote) mit im Denkmalbereich (hellrot)

Quelle: [Geoportal Friedrichshain-Kreuzberg](#)

Daraus kann abgeleitet werden, dass bei den meisten Gebäuden im Denkmalbereich eine Erzeugung von Solarstrom auf großen Dachflächen möglich ist und ein erhebliches Solarenergiepotenzial durch Realisierung von PV-Dachanlagen erwartet werden kann, das für sowohl für Ladestationen für KfZ auf privaten Flächen wie auch für die Stromnutzung in den Gebäude nutzbar wäre. Wegen des **Verdeckung durch die Attika** auf den Dächern lassen sich großflächig **PV-Anlagen denkmalschutzkonform** aufstellen.

Bei entsprechender Planung von Ladestationen in der Nähe der Mehrfamilienhäuser im Denkmalbereich ist von einem deutlichen Nutzen durch den **Eigenverbrauch** aus wohnortnahen **PV-Anlagen** auszugehen. Viele der zukünftigen E-Autos werden so wie heute tagsüber am Wohnort stehen und nur gelegentlich bewegt werden, so dass sie flexibel in ihren Ladezeiten sind. Unter den E-Autos mit täglicher Nutzung tagsüber sind viele, die an anderen Orten, z.B. am Arbeitsplatz oder unterwegs auf der Langstrecke laden können.

Durch die Ausgestaltung der Preise und Nutzungsbedingungen sollten Anreize geschaffen werden, die tagsüber vorhandenen Stromüberschüsse aus den PV-Anlagen von Frühjahr bis Herbst für das Laden von E-Autos zu nutzen. Mieterstrommodelle bieten eine gute rechtliche Grundlage dafür. Als technische Voraussetzung müsste aber bereits bei der Installation von PV-Anlagen **intelligente Strommanagementsysteme** vorgesehen bzw. installiert werden, die die entstehende Ladeinfrastruktur mit integrieren.

Die rasante technologische Entwicklung bei Speichertechnik wird in den nächsten Jahren weitere wirtschaftliche Anwendungsfälle in Mehrfamilienhäusern hervorbringen. Schon heute ist die Erhöhung des Eigenverbrauchsanteils von selbst erzeugtem Strom bei bestimmten Rahmenbedingungen wirtschaftlich darstellbar. Die demnächst angebotenen **flexiblen Stromtarife** mit hohen Strompreisen bei hohem Bedarf in den Morgen- und Abendstunden werden die Wirtschaftlichkeit von stationären Stromspeichern weiter erhöhen.

Eine nächste Stufe könnte die Integration von an Ladestationen angeschlossenen E-Autos als Pufferspeicher zur Minimierung der Stromentnahme aus dem Verteilnetz bei hohen

Strompreisen sein. Technisch ist alles bereits heute möglich, mit den nun folgenden flexiblen Stromtarifen wäre die Integration von E-Autos als Pufferspeicher auch wirtschaftlich darstellbar. Für eine solche Integration müsste sich allerdings zunächst die technische Ausstattung für die Rückspeisung von Strom ("bidirektionales Laden") als Standard in den neuen E-Autos durchsetzen und es müssten noch einige finanzielle Aspekte gesetzlich geregelt werden. Zudem muss die dafür erforderliche Technik bereits bei der Beschaffung in den E-Autos installiert sein sowie in der Elektroanlage des Gebäudes die Möglichkeit bestehen, den Strom über die Ladeinfrastruktur des privaten Grundstücks wieder in das Gebäudenetz einzuspeisen.

Dazu wären jedoch zusätzlich umfangreiche Investitionen im Untersuchungsgebiet für die Versorgung jedes Stellplatzes erforderlich. Nach Einschätzung der Autoren muss davon ausgegangen werden, dass mit dem Hochlauf der Elektromobilität in den nächsten Jahren finanzielle Anreize auch für Wohnungseigentümergeinschaften und Wohnungsgesellschaften zum Ausbau der privat genutzten Ladeinfrastruktur erforderlich sind. Die Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten ohne zeitliche Einschränkungen ist bisher ein wesentliches Hemmnis für Menschen in Geschosswohnungsbauten für den Kauf von E-Autos.

Fahrrad-Abstellanlagen

Vorgaben

Der Sammelbegriff "Fahrrad-Abstellanlagen" umfasst bauliche Anlagen zum Abstellen und Festschließen von Fahrrädern, vom einfachen Fahrradbügel bis hin zu Sammelschließanlagen und Fahrradboxen.

Besonders große Fahrräder – Lastenräder und XL-Lastenräder für den Cargo-Bereich sind seit mehreren Jahren auf dem Markt und erfordern dazu entsprechende Infrastruktur.

Das Mobilitätsgesetz Berlin fordert die Anlage von Radabstellanlagen, deren Standorte, Anzahl und Dimensionierung dem derzeitigen und erwarteten zukünftigen Bedarf des Fahrradverkehrsaufkommens entsprechen (MobG BE §47 (1)). An der Stelle wird ebenfalls die gleichwertige Errichtung in allen Teilen Berlins gefordert, somit muss auch im Denkmalbereich der Bedarf durch mehr Fahrrad-Abstellanlagen gedeckt werden. Ein Sofortprogramm (MobG BE § 47 Abs. 4) sichert darüber hinaus den Aufbau von 50.000 Fahrradstellplätzen an ÖPNV-Stationen sowie weiteren 50.000 Fahrradstellplätzen insbesondere an sozialen und kulturellen Einrichtungen, an Schulen und Einzelhandelseinrichtungen bis zum Jahr 2025.

Der für 2030 erwartete Bedarf an Fahrradstellplätzen wurde durch die GB infraVelo GmbH im Auftrag der Senatsverkehrsverwaltung in Standort- und Potenzialanalysen an 279 S- und U-Bahnhöfen im Berliner Stadtgebiet überprüft und für das Jahr 2030 ermittelt. Für den Bestand wurde bei Vor-Ort-Begehungen innerhalb eines Radius von maximal 100 m um alle Zugänge zu den Stationen alle Fahrradabstellanlagen erfasst. An den drei U-Bahn-Stationen Im Denkmalbereich ist in der Potenzialanalyse ein Gesamtbedarf an 534 Fahrradstellplätzen angegeben⁷, und zwar an:

- U Strausberger Platz: 130 Fahrradstellplätze (100 vorhanden, siehe Plan)
- U Weberwiese: 85 und 111 weitere Fahrradstellplätze (50 vorhanden, siehe Plan)
- U Frankfurter Tor: 208 Fahrradstellplätze (150 vorhanden, siehe Plan)

Außerdem macht der Radverkehrsplan Berlin (RVP 4.3.1.3 Ausbau des Angebots an Zugängen zum Öffentlichen Personennahverkehr und Fernverkehr) die Vorgabe, dass mindestens 20 Prozent der angebotenen Stellplätze an ÖPNV-Stationen durch eine Zugangsbeschränkung besonders gegen Diebstahl gesichert sind.

⁷ <https://www.infravelo.de/projekte/fahrradparken/sup/#c1378>
https://www.infravelo.de/assets/Fahrradparken/Standort-und_Potenzialanalysen/sup-ergebnisse-gesamt.pdf



Abb. 5.16 Weiterer Fahrradabstell-Bedarf an U-Bahn-Stationen (oben) oder nahe davon (unten)

Fahrradstellplätze werden in Berlin als Anlehnbügel nach Stand der Technik ausgeführt. Bei Anordnung auf der Fahrbahn finden die von der Senatsverkehrsverwaltung herausgegebenen Regelpläne 370 und 371 Anwendung. Abstand und Anordnung der Radbügel werden analog auch in Parktaschen und im Seitenraum berücksichtigt. Für den Wirtschaftsverkehr mit Lastenrädern sowie pedalgetriebenen vierrädrigen Leichtfahrzeugen mit oder ohne Anhänger ergibt sich ein weiterer Stellplatzbedarf in hoch verdichteten Bereichen Friedrichshain-Kreuzbergs, der zusätzlich gedeckt werden sollte.

Die Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (**AV Stellplätze**⁸) definiert u.a., wie viele Fahrradstellplätze je Nutzungseinheit angelegt werden müssen. Angesichts beschränkter Möglichkeiten in den denkmalgeschützten Bereichen muss deren Umsetzung auch das nähere Umfeld der jeweiligen Eingänge in den Blick nehmen.

⁸ Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) vom 16. Juni 2021, (ABl. S. 2326)

Unstrittig ist, dass auch in Denkmalbereichen keine "einfachen Vorderradständer", die das Vorderrad nur den unteren Bereich fixieren und gegen die empfindlichen Vorderradspeichen drücken, zum Einsatz kommen sollen.

Da die AV Stellplätze nur im Rahmen von genehmigungspflichtigen Umbauten und Neubauprojekten nach BauO Bln verpflichtend ist und im Denkmal entsprechend keine Neubauten erwartet werden, sollte hier seitens der Grundstückseigentümer von Bestandsbauten eine freiwillige Überprüfung und möglichst vollständige Umsetzung der Anforderungen erreicht werden.

Das Bezirksamt kann dies jedoch rechtlich nicht verlangen.

Bestand

Im Denkmalbereich finden sich Radabstellanlagen, die in verschiedenen Zeitphasen und von verschiedenen Eigentümern errichtet wurden und die sich in Kapazität, Ausführung und optischem Eindruck deutlich unterscheiden. Die Radabstellanlagen sind regelmäßig als Anlehnbügel ausgeführt.

Im Kerngebiet des Denkmalsbereichs entlang der Vorderseiten der Gebäude im Straßenland der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee finden sich Radabstellanlagen vor allem im Umfeld der U-Bahn-Zugänge Strausberger Tor (100 Radabstellplätze), Weberwiese (50 Radabstellplätze) und Frankfurter Tor (150 Radabstellplätze), aber auch an großen Zielen wie dem Kino Kosmos.

Insgesamt ist die Kapazität an Abstellanlagen noch unzureichend (Abb. 5.16). Außerdem wurden sie in manchen Straßenabschnitten nahe der Bordsteinkanten so verteilt positioniert, dass sie das regelwidrige Gehwegparken von Kfz physisch verhindern. Neben berlintypischen rechteckigen kamen hier teilweise auch halbkreisförmige Anlehnbügel zum Einsatz (Abb. 5.17 links, Anhang: Pläne 1-5).



Abb. 5.17 Mischung aus Baumschutzbügeln sowie Anlehnbügeln in Rechteck- und Halbkreisform

In der Nähe der Eingänge zu den Gewerbebetrieben (vor allem Einzelhandel und Gastronomie), finden sich ebenfalls mobile Fahrradständer in unterschiedlichen Bauformen (Abb. 5.18).



Abb. 5.18 „Mobile“ Fahrradständer im Öffentlichen Raum⁹

Auf den fast ausschließlich privaten Grundstücken an den Gebäuderückseiten der Hauptblocks A-G, sowie den Laubenganghäusern sind Anlehnbügel meist nahe der Hauseingänge positioniert. An den Gebäuden des Auerdreiecks befinden sich sowohl auf öffentlichem Straßenland nahe der Hauseingänge als auch auf den privaten Flächen des Innenhofs Anlehnbügel (Anhang: Pläne 1-5).

Für gesicherte Fahrradabstellanlagen wie z.B. Fahrradboxen gibt es im Untersuchungsgebiet aktuell nur ein Beispiel. Das Bezirksamt hat für Bedienstete des Rathauses Friedrichshain (gemieteter Standort in der Frankfurter Allee 35-37), im Rahmen des [oben genannten](#) Programms „Nachhaltiger Fuhrpark“ in fußläufiger Distanz auf acht Kfz-Stellplätzen gesicherte Fahrradboxen errichtet. Diese befinden sich im Umfeld des Denkmals Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee, aber außerhalb des unmittelbaren Denkmalsbereichs auf der östlichen Seite der Proskauer Straße (Abb. 5.19). Der Aufstellort liegt unmittelbar an einer in Planung befindlichen Radschnellverbindung, sodass für die Farbgebung der berlinweit gültigen Standard der Dachmarke „Fahrradstadt Berlin“ Anwendung fand und die Fahrradboxen in der RAL-Farbe „Signalgrün“, passend zum direkt daneben verlaufenden eingefärbten Schutzstreifen, ausgeführt wurden.

Diese Farbgebung wird von der Unteren Denkmalschutzbehörde (UDB) kritisch gesehen. Zur Abmilderung bieten sich zwei Optionen an: Sollte der aktuelle Mietvertrag Ende 2025 nicht verlängert werden, würde das Rathaus Friedrichshain an einen anderen Ort umziehen, und in direkter Nähe auch ein neuer Standort für die Abstellanlage gesucht und realisiert werden. Falls das Rathaus Friedrichshain ab 2026 am aktuellen Standort Frankfurter Allee verbleiben wird, soll geprüft werden, ob die Abstellanlage in Abstimmung mit der UDB, z.B. durch eine dezenterere Farbgebung, gestalterisch angepasst werden muss. In diesem Zuge sollte die UDB

⁹ Regelungen zur Sondernutzungsgebühren-Verordnung bei „mobilen“ Radabstellanlagen im Öffentlichen Raum z.B. vor Ladengeschäften und Hauseingängen mit Gewerbenutzungen siehe Seite 44.

auch über die Zulässigkeit der großflächigen Werbeplakate an der Hausfassade Proskauer Str. 1 sowie auch weiteren unzulässigen Werbeplakaten im Denkmalsbereich entscheiden.



Abb. 5.19 Fahrradboxen für Diensträder der Beschäftigten des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg im Rathaus Friedrichshain neben farblich eingefärbtem Schutzstreifen in "signalgrün" (Corporate Design der Dachmarke "Fahrrad Berlin")

Im Zuge der Umgestaltung der acht Kfz-Stellplätze mit 21 gesicherte Fahrradboxen konnten wichtige Erkenntnisse für den angrenzenden Denkmalsbereich gewonnen werden.

Empfehlungen

Für die Positionierung von Fahrradstellplätzen ist ein Optimum aus den beiden Kriterien "Entfernung zum Ziel" und "Erreichbarkeit über eine Radverkehrsanlage" anzustreben. Mit zunehmender Laufdistanz zum angesteuerten Ziel sinkt die Nutzungshäufigkeit der angebotenen Radabstellmöglichkeiten durch Radfahrende deutlich und Fahrräder werden in der Folge "wild" abgestellt. Sind andererseits Radabstellanlagen nur über den Gehweg zu erreichen, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass sie mittels regelwidrigem Fahrradfahren statt Schieben auf dem Gehweg angesteuert werden und somit eine Beeinträchtigung für Komfort und Sicherheit der Zufußgehenden darstellen.

Im Kerngebiet des Denkmalsbereichs entlang der Vorderseiten der Blocks A-G liegen die Ziele an den Gebäuden der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee an der Nordseite in einer Entfernung von ca. 30-40 m vom Hochbord-Radweg, der direkt neben der Fahrbahn verläuft.

Es wird daher empfohlen, öffentliche Radabstellanlagen auch auf der Nordseite der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee in einigen Parktaschen links vom Hochbordradweg anzuordnen, so wie es teilweise an der Südseite bereits der Fall ist (Abb. 5.20). Die Radabstellanlagen werden so von parkenden Kfz verdeckt. Eine Aufstellung rechts vom Radweg ist nicht zu empfehlen, weil keine anderen Ausstattungsgegenstände Sichtschutz bieten würden und eine Versiegelung der Grünflächen zu vermeiden ist.

Vor allem die auf der Südseite zwischen den Baumscheiben angelegten, untermaßigen Parktaschen sind zu klein für Kfz heutiger Größe und daher häufig nur mit dem Überfahren des Bordsteins sowie benachbarter Baumscheiben zu erreichen. Im Sinne des Denkmals-

schutzes ist die Position von Fahrrad-Abstellanlagen im Sichtschatten der Laternen und Bäume günstig. Hier sollte für weitere Parktaschen geprüft werden, ob sie für das Abstellen von Fahrrädern genutzt werden können.

Das Abstellen von Lastenrädern soll ebenfalls ermöglicht werden mit Berücksichtigung der besonderen Länge der Fahrräder bzw. ggf. Ausweisung als Lieferzone für XL-Lastenräder.



Abb. 5.20 Empfohlener Standort für Fahrradständer in einer beengten Parktasche links des Hochbordradwegs, so wie teilweise schon genutzt

Für die zukünftige Errichtung von Fahrrad-Anlehnbügel wird empfohlen, anthrazitfarbene Anlehnbügel (siehe Abb. 5.21 aus Flachstahl oder auch aus Rechteckrohr) zu verwenden und dabei möglichst die Form der historischen Fahrradständer aufzugreifen (vgl. Abb. 5.21 und 5.22). Dieses pragmatische Vorgehen tritt an die Stelle der im Regelwerk für Stadtmobiliar 1995 aufgetragenen Konzipierung neuer Fahrradständer in Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt. Bei einer Erweiterung bestehender Anlagen sollten für einen einheitlichen Gesamteindruck gleiche Radbügel wie die bereits vorhandenen verbaut werden. Das Straßen- und Grünflächenamt Pankow hat mit dem Wechsel zu einem solchen, besser an die städtebauliche Umgebung angepassten Radbügelprodukt bereits gute Erfahrungen gemacht. Ein Rundschreiben der Senatsverkehrsverwaltung empfiehlt ebenfalls die Prüfung einer Verwendung von Anlehnbügel mit rechteckigem Querschnitt. Ein gravierender Vorteil von Fahrradbügel aus Flachstahl oder Rechteckrohr im Vergleich zu Rundrohr ist der bessere Schutz gegen die Zerstörung mit Rohrschneidewerkzeug.



Abb. 5.21 Fahrradbügel mit denkmalschutzverträglicher Gestaltung



Abb. 5.22 Fahrradständer der Originalausstattung und ein aktuell erhältliches Produkt

Zusätzlich stellen die Gewerbetreibenden oft mobile Fahrradständer in der Nähe der Ladeneingänge auf. Entsprechend der Vorgaben im Regelwerk Freiflächen und Stadtmobiliar des Landesdenkmalamts sollten hier in Anlehnung an die historische Ausstattung der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee (Abb. 5.22 links) ähnliche Modelle¹⁰ zum Einsatz kommen.

Gemäß den Regelungen der Sondernutzungsgebühren-Verordnung¹¹ dürfen „mobile“ Radabstellanlagen (und Warenauslagen des Einzelhandels) im Öffentlichen Raum z.B. vor Ladengeschäften und Hauseingängen mit Gewerbenutzungen genehmigungs- und gebührenfrei aufgestellt werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt werden:

1. Eine ggf. angebrachte Werbefläche darf nicht größer als 0,25 m hoch x 1,00 m breit sein. Fuß- und Radverkehr darf nicht beeinträchtigt werden.
2. Die Aufstellung im Gehwegunterstreifen (fahrbahnseitig) ist verboten.
3. Bei Gehwegen mit über 4 m Breite müssen mindestens 2 m, sonst müssen 1,5 m des Gehwegs für den Fußgängerverkehr frei bleiben.

¹⁰ Der Aufsatz mit einem kleinen Werbeschild ist gemäß Regelwerk Freiflächengestaltung und Mobiliar. Landesdenkmalamt Berlin, Gartendenkmalpflege 1995 ebenfalls möglich.

¹¹ Im Rahmen des Anliegergebrauchs besteht für diese Sondernutzung Gebührenfreiheit gemäß der Sondernutzungsgebühren-Verordnung (SNGebV) nach §8 Nr. 18.

Durch diese Vorgaben lässt sich eine Behinderung des Fußverkehrs, auch für sehingeschränkte Personen, minimieren.

Bei einer ausreichenden Einstellbreite sind „mobile“ Radabstellanlagen funktional mit den Anlehnbügel vergleichbar. Außerdem unterscheiden sie sich von den nicht mehr zulässigen "einfachen Vorderradständern", denn hier wird das Vorderrad in der ganzen Höhe fixiert und die empfindlichen Speichen geschont (Abb. 5.22 rechts).

An den U-Bahn-Ausgängen im Denkmalbereich ist in der Potenzialanalyse der GB InfraVelo GmbH ein Gesamtbedarf an 534 Fahrradstellplätzen angegeben¹², bei dem sich Bedarf und Bestand wie folgt darstellen:

- U Strausberger Platz: 130 Fahrradstellplätze (100 vorhanden, siehe Plan)
- U Weberwiese: 196 Fahrradstellplätze (50 vorhanden, siehe Plan)
- U Frankfurter Tor: 208 Fahrradstellplätze (150 vorhanden, siehe Plan)

Es wird empfohlen, an den U-Bahn-Stationen anstehende Kapazitätserweiterungen bei Radabstellanlagen zur Bedarfsdeckung entsprechend der Potenzialanalyse so umsetzen, dass sowohl mehr Radabstellplätze geschaffen werden, als auch der optische Gesamteindruck verbessert wird. Dabei ist grundsätzlich darauf zu achten, dass Radabstellanlagen nicht zulasten von Fußverkehrsflächen gehen, wobei auch die Erreichbarkeit der Abstellorte von der Radverkehrsanlage mitbedacht werden muss.

Empfehlung für U-Bahn-Ausgänge (Mehrfachnutzung)

Für die größeren Anlagen im Umfeld der ÖPNV-Stationen bietet sich der Sichtschutz durch die Geländer an den U-Bahn-Eingängen für eine gestalterisch annehmbare Positionierung von Radabstellanlagen an. (Abb. 5.23). Hier sollten die Radabstellanlagen an den Rückseiten der U-Bahn-Treppenausgänge möglichst flächeneffizient angeordnet werden. Soweit eine Flächenkonkurrenz mit Grünflächen und Querungsanlagen für Zufußgehende nicht vermeidbar ist (vergleiche Abb. 5.24, sollte eine Abstimmung mit den ebenfalls notwendigen "Jelbi-Punkten" für Fahrrad- und E-Scooter-Sharing erfolgen (siehe [nachfolgender Abschnitt](#)).

¹² <https://www.infravelo.de/projekte/fahrradparken/sup/#c1378>
https://www.infravelo.de/assets/Fahrradparken/Standort-und_Potenzialanalysen/sup-ergebnisse-gesamt.pdf



Abb. 5.23 Rückseiten der U-Bahn-Treppenausgänge mit großem Potenzial durch platzsparende Anordnung von Radabstellanlagen in Kombination mit Jelbi-Punkten



Abb. 5.24 Negativ-Beispiel für U-Bahn-Treppenaugänge, die wegen der Flächenkonkurrenz mit Fußgängerquerungen und Stadtgrün nicht geeignet für Radabstellanlagen sind.

Die Ausführungsvorschrift für die Anlage von Stellplätzen legt die Zahl von Fahrradstellplätzen je Nutzungseinheit fest. Vor allem die angehobenen Stellplatzschlüssel und strengere Vorgaben zu ebenerdig leicht erreichbaren und vor Witterung geschützten Fahrradstellplätzen (incl. eines Anteils für Abstellplätze von Lastenfahrrädern) sind für die Wohnungen in Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee eine Herausforderung, denn aufgrund des Denkmalschutzes sind kaum bauliche Anpassungen für die Schaffung weiterer Fahrradstellplätze in den Gebäuden möglich. Zwar müssen die Bestandsgebäude diese Vorschriften erst dann zwingend einhalten, wenn (Um-)baugenehmigungen erteilt werden. Jedoch fehlt perspektivisch an fast allen Gebäuden eine erhebliche Zahl an Fahrradabstellplätzen.

Für die Anlage weiterer Fahrradabstellplätze wird empfohlen, auch das nähere Umfeld der Hauseingänge in den Blick zu nehmen. Anders als in deren direkter Nachbarschaft finden sich oft alternative Standorte, an denen sich sogar eingehauste Fahrradabstellplätze möglichst denkmalschutzkonform in der Sichtachse mit bestehenden Aufbauten aufstellen lassen. Hier wird insbesondere auf vorhandene Müllplatzeinhausungen (siehe [Abb. 5.11](#)) verwiesen.

Es ist bei den Umbauten darauf zu achten, dass die Herstellung einfacher Vorderradständer jeglicher Art nach der oben genannten Anwendungsvorschrift unzulässig ist.

Empfehlung: Potenzial durch Umnutzung

Die Errichtung von geschlossenen Radabstellanlagen zur Umsetzung der besonderen Vorgabe des Radverkehrsplans (RVP) für zum Diebstahlschutz gesicherte Radabstellplätze stellt erhöhte gestalterische Anforderungen im Bereich des Denkmalensembles dar.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass standardisierte gesicherte Radabstellanlagen im oberirdischen öffentlichen Raum des direkten Denkmalbereichs Frankfurter Allee / Karl- Marx-Allee einer besonderen Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde bedürfen und nur an wenigen Örtlichkeiten realisierbar sein werden.

Für Radabstellanlagen im öffentlichen Raum wird deshalb empfohlen, in einem ersten Schritt den konkreten Bedarf für diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen z.B. im Umfeld der U-Bahn-Stationen zu ermitteln und mittelfristig die Möglichkeiten von Land und Bezirk zu prüfen, bestehende bauliche Anlagen für gesichertes Fahrradparken zu nutzen.

Die zukünftig notwendige Infrastruktur beschränkt sich nicht nur auf das Abstellen, sondern auch auf die Versorgung (z.B. Akkutauch) oder die Wartung von Fahrrädern oder pedalgetriebenen Kleinfahrzeugen. Als Beispiel für potenzielle Standorte seien die beiden Zu- und Ausgangsgebäude der Tiefgarage des Kosmos-Kinos genannt, deren Kassenverkaufsstände nicht mehr genutzt werden (Abb. 5.25).

Orientierung für die Prüfung machbarer Varianten bieten die Best-Practice-Beispiele in den [Leitfäden und Studien der Infostelle Fahrradparken](#), einem Angebot der Deutschen Bahn im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.



Abb. 5.25 Potenzialstandort für zukünftige Infrastruktur zur Versorgung oder Wartung von Fahrrädern und pedalbetriebenen Kleinfahrzeugen vor dem Kino Kosmos

Stationen für Fahrrad- und Scooter-Sharing

Vorgaben

Bei der Einführung eines öffentlich geförderten, Berlinweiten Fahrradverleihsystems wurde der Vertragspartner Nextbike seit 2018 dazu verpflichtet, möglichst viele feste, baulich errichtete Verleih-Stationen zu errichten, von denen sich einige auch im Untersuchungsgebiet befinden.

Nachdem weitere Anbieter von Sharing-Fahrzeugen ihr Angebot, vor allem seit der bundesweiten Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen (EKF, "E-Scooter"), massiv ausgeweitet hatten, häuften sich Klagen über Gefährdungen von Zufußgehenden durch abgestellte Fahrzeuge (zuletzt meist E-Scooter). Im Zuge der Regeldurchsetzung wurde die Vermietung der Sharing-Fahrzeuge durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt seit 2023 mit Sondernutzungserlaubnissen geregelt, die insgesamt über 70.000 Mietfahrzeuge berlinweit betreffen.

Die Auflagen verpflichten Anbieter, das regelkonforme Abstellen ihrer Fahrzeuge durchzusetzen, um vor allem die Fußverkehrsflächen insbesondere von abgestellten E-Scootern freizuhalten. Darüber hinaus wurden die Anbietenden verpflichtet, technische Lösungen zum geordneten Abstellen der Fahrzeuge einzuführen, zum Beispiel über exakte Ortungssysteme, die das Beenden des Mietvorgangs in sogenannten „No-Parking-Zones“ technisch unterbinden.

Parallel wurde durch die Senatsverwaltung zusammen mit Jelbi, der Verkaufsplattform und Sharingfahrzeugvermittlung der BVG ein Ordnungsrahmen für Mikromobilitäts-Sharing das Konzept der "Jelbi-Punkte" eingeführt und die Errichtung von Jelbi-Mobilitätsstationen realisiert. An ÖPNV-Stationen sowie Hotspots mit starker Nutzung errichtet die BVG so genannte "Jelbi-Punkte", die als Mikromobilitätspunkte Stellflächen für Sharing-Fahrzeuge bieten. Diese Jelbi-Standorte bündeln das Abstellen dieser Sharing-Fahrzeuge, weil ein Beenden der Miete nur an diesen Standorten und das „wilde Parken“ der Fahrzeuge im Umkreis nicht mehr möglich ist. So wird das Bus- und Bahnnetz durch eine Vielzahl weiterer Angebote für die den Weg zur oder von der ÖPNV-Station ergänzt und das intermodale Umsteigen durch die gute Erreichbarkeit und Sichtbarkeit gefördert.

Jelbi schlägt der Bezirksverwaltung hierbei besonders stark nachgefragte Orte vor, denn dort ist die Belastung durch gefährdend abgestellte Scooter besonders groß. Nach Prüfung setzt die bezirkliche Straßenverkehrsbehörde Flächen zur Sondernutzung fest. Die Errichtung eines Jelbi-Punktes umfasst die Kennzeichnung der Abstellflächen, eine gute Auffindbarkeit und gegebenenfalls physische Sicherung gegen eine widerrechtliche Nutzung durch Kfz. Für städteplanerisch sensible Bereiche verwendet Jelbi ein denkmalgerecht angepasstes Design (Abb. 5.26). Der entscheidende Hebel des Ordnungsrahmens ist die Einrichtung einer virtuellen Sharing-Parkverbotszone im 100 m-Umkreis um den Jelbi-Punkt, in der man die Miete des Fahrzeuges nicht beenden kann. Zu diesem Vorgehen haben sich alle Anbieter im Rahmen der erteilten Sharing-Sondernutzungserlaubnis verpflichtet.



Abb. 5.26 Beispiel für eine denkmalgerecht gestaltete Jelbi-Station

Diese Ordnung des Abstellens ist der beste Hebel, um Beeinträchtigungen von Zufußgehenden und Radfahrenden, ebenso wie auch optische Beeinträchtigungen durch abgestellte Sharingfahrzeuge im Denkmalbereich, zu minimieren.

Bestand

Im Kerngebiet des Denkmalbereichs entlang der Vorderseiten der Blocks A-G im Straßenland der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee finden sich momentan vier baulich errichtete Sharing-Stationen des bis Mitte 2025 vom Land Berlin geförderten Anbieters Nextbike (Karl-Marx-Allee/Friedenstraße, U Weberwiese, Kino Kosmos, U Frankfurter Tor Südwest, Anhang: Pläne 1-5).

Die optischen Auswirkungen auf das Denkmalensemble scheinen bei der Positionierung dieser Stationen keine große Rolle gespielt zu haben (Abb. 5.27), da es wohl keine denkmalrechtlichen Prüfungen gab.

Die zukünftige Flächennutzung sollte nach dem bis 30.09.2025 angekündigten Rückbau der Nextbike-Stationen neu geklärt werden.

Darüber hinaus richten die Anbieter von Sharing-Fahrzeugen so genannte virtuelle Stationen in ihren Apps ein.



Abb. 5.27 Nextbike-Sharingstation (links); Standort einer Sharingstation mit Optimierungspotenzial (rechts), werden bis 30.09.2025 abgebaut

Auf diese Weise soll das 'wilde' Abstellen der Fahrzeuge minimiert werden. Diese virtuellen Stationen wurden gleichmäßig entlang des Straßenraums verteilt, so dass sie teilweise optisch sehr auffallen. Insgesamt sind diese Sharing-Angebote jedoch noch nicht sehr präsent, gerade auch angesichts des riesigen Straßenraums. Ohne genaue Vorgaben für die Stationen birgt eine Ausweitung des Angebots allerdings die (vermeidbare) Gefahr von optischen Beeinträchtigungen des Denkmalbereichs.

Empfehlungen

Es wird empfohlen, die verpflichtende Nutzung von Abstellstationen für Sharingfahrzeuge auch im Denkmalbereich einzuführen. Hierzu sollen die von der Sharingfahrzeugvermittlung "Jelbi" der BVG eingerichteten "Jelbi-Stationen" (alle Arten von Sharingfahrzeugen) sowie "Jelbi-Punkte" (zweirädrige Sharingfahrzeuge) als sogenanntes Jelbi-Netz so angeordnet werden, dass ausgewiesene Abstellflächen im Abstand von 200 m (Abmeldeverbote zweier benachbarter 100-m-Umkreise) zur Verfügung stehen und in den Zwischenbereichen das Abstellen von Sharing-Fahrzeugen unterbunden wird.

Die Jelbi-Netze haben sich bereits großflächig in Mitte (Abb. 5.28) und anderen Bezirken bewährt. Das Konzept wird auch hier im Denkmalgebiet zur Ordnung der abgestellten Sharingfahrzeuge empfohlen.

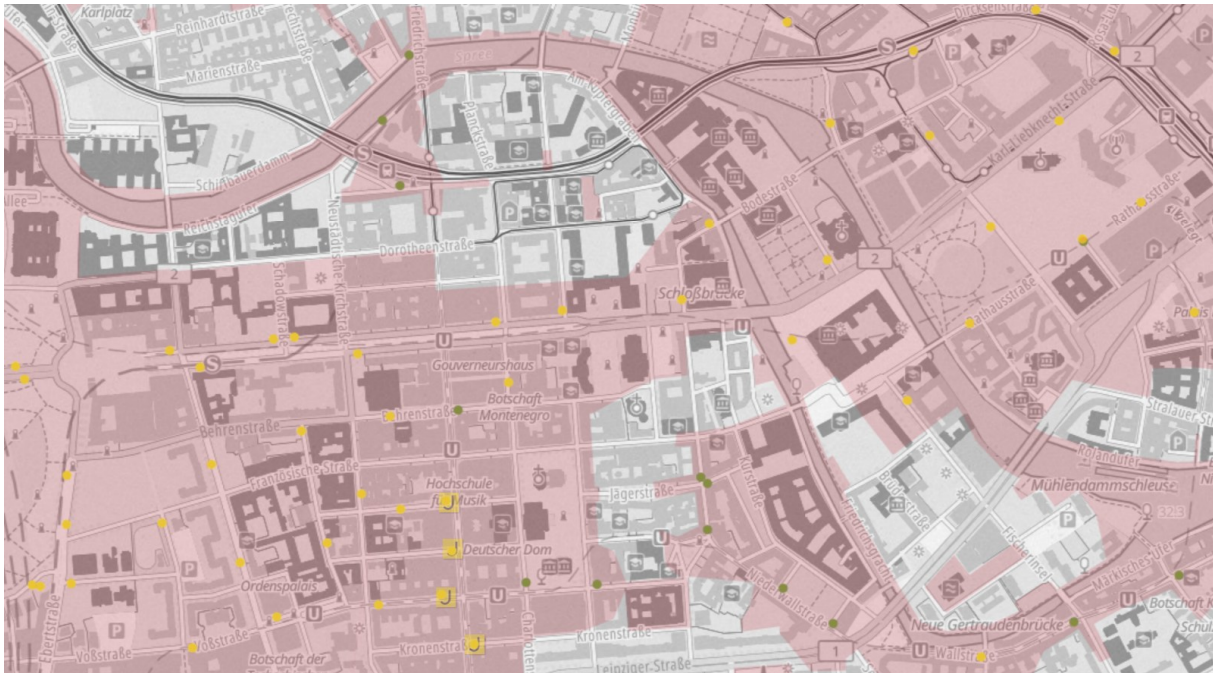


Abb. 5.28 "Jelbi-Netz" mit einer Mindestdichte an Abstellflächen als Parkverbotszone (hellrot) mit verpflichtendem Abstellen von Sharingfahrzeugen an Jelbi-Stationen und -punkten (gelb) zwischen Friedrichstadt und Alexanderplatz;

Quelle: [Geoport der Verkehrsinformationszentrale Berlin](https://www.geoport.de/de/verkehrsinfo/berlin)

Da Sharingfahrzeuge sehr häufig für die erste / letzte Meile von / zu ÖPNV-Stationen genutzt werden, eignen sich die aus Denkmalschutzperspektive günstigen Eingänge der U5-Stationen auch aus der Perspektive der intermodalen Mobilität. In Flucht oder verdeckt durch die Geländer der Treppenaufgänge kann der Platz bei effizienter Positionierung sowohl für Jelbi-Punkte, als auch für die regulären Anlehnbügel reichen.

Falls weiterhin virtuelle Stationen einzelner Anbieter zum Einsatz kommen, sollten auch diese im Sichtschatten anderer Aufbauten positioniert werden.

Mit der Anlage eines Jelbi-Netzes können die Anbieter zur Nutzung der Jelbi-Stationen verpflichtet und im gesamten abgedeckten Bereich das Abstellen von Sharingfahrzeugen jenseits der Jelbi-Punkte unterbunden werden.

Die farbliche Gestaltung der „Jelbi-Punkte“ bzw. „Jelbi-Stationen“ sollte im Bereich des Denkmals mit an das Farbkonzept „Anthrazitfarben bzw. DB-grau“, ggf. reflektierend, angepasst werden. Dies gilt sowohl für die Aufmerksamkeitsstelen als auch für die Gestaltung der Sicherungspoller. Auf farbliche Bodenmarkierungen sollte möglichst verzichtet werden.

Im Rahmen der späteren Neuausrichtung eines vom Land Berlin geförderten Fahrradverleihsystems sollten die Leihfahrräder von Anfang an in die Jelbi-Infrastruktur integriert werden.¹³

¹³ Das Auslaufen des Betreibervertrags der Firma Nextbike mit dem Land Berlin zum 30.06.2025 bedingt u.a. auch den Rückbau der baulich errichteten Nextbike-Stationen bis zum 30.09.2025.

Sichere Verkehrswege

Der Bezirk hat bereits und plant weiterhin umfangreiche Investitionen in die Radinfrastruktur, insbesondere breitere, durch physische Protektion vor dem Kfz-Verkehr geschützte Radwege sowie attraktiv gestaltete Fahrradstraßen. Dies führt zu differenzierten Ansprüchen des zukünftigen Radverkehrs an den öffentlichen Raum. Für Menschen zu Fuß werden bestehende Fahrbahnquerungen für mehr Sicherheit umgestaltet oder es entstehen sogar neue Querungen.

Vorgaben

Seit der Erstellung des Denkmalpflegeplans haben sich die Anforderungen an eine verkehrssichere Infrastruktur, vor allem für Menschen auf dem Rad und zu Fuß weiterentwickelt.

Als wichtiges Planungsinstrument für Fahrradmobilität ist der Radverkehrsplan mit dem Radverkehrsnetz zu nennen (Abb. 5.29).

Im Denkmalbereich verlaufen mehrere Radvorrangrouten sowie entlang der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee bis zur Proskauer Straße sieht die Planung der GB InfraVelo den Schnellradweg RSV 9 "Ost-Route" Berlin-Mitte <-> Lichtenberg vor.

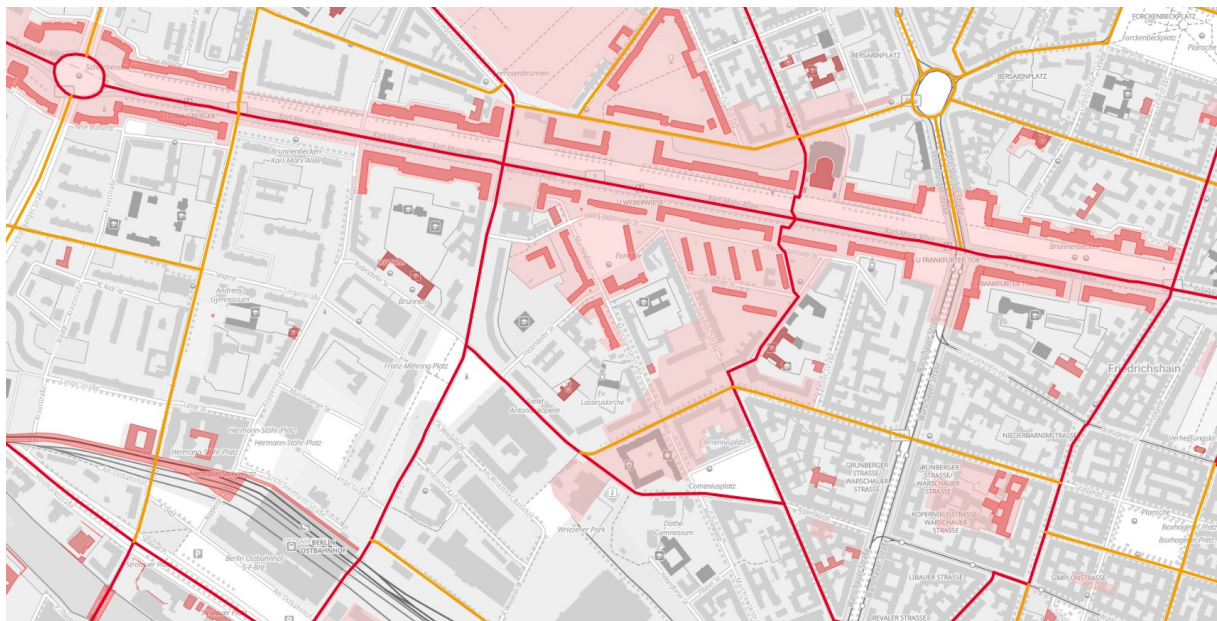


Abb. 5.29 Radverkehrsnetz der SenMVKU gem. § 40 MobG BE im Denkmalbereich (hellrot) mit den Kategorien Radvorrangnetz (rot) und Radergänzungsnetz (gelb)

Quelle: [Geoportal Berlin](https://www.geoportal-berlin.de/)

Die bereits oben genannten, bundesweit gültigen Regelwerke der FGSV dokumentieren den Stand der Technik, der bei baulichen Anpassungen im öffentlichen Raum angewendet werden soll. Die spezifischen baulichen Vorgaben auf Basis der gültigen Planwerke in Berlin sind in der AV Geh- und Radwege der Senatsverkehrsverwaltung dokumentiert.

Als Planungsgrundlage für die konkrete Gestaltung der Verkehrsführung auf Fahrbahnen in Berlin verwenden die Straßenbaulastträger die [Regelpläne für Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen](#) der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und

Umwelt.

Abweichungen hiervon sind zu begründen, müssen aber ebenfalls dem Stand der Technik bei der Verkehrssicherheit entsprechen.

Als wichtiges Planungsinstrument für die Mobilität zu Fuß ist der [Fußverkehrsplan Berlin](#) mit dem Fußverkehrsnetz zu nennen, dessen Beschluss 2025 in Aussicht gestellt wird. Im Entwurf zur öffentlichen Beteiligung sind im Denkmalbereich alle straßenbegleitenden Gehwege dem Fußvorrangnetz zugeschlagen worden. Angesichts der großzügigen Anlage von Fußverkehrsflächen im Denkmalensemble dürften hinsichtlich der Qualifizierung keine größeren Umgestaltungen im Denkmalbereich nötig sein, hinsichtlich qualitativ hochwertiger Fahrbahnquerungen in ausreichender Häufigkeit besteht hingegen noch Anpassungsbedarf.

Gerade auch für den Fußverkehr macht die AV Geh- und Radwege Berlin genaue Vorgaben, z.B. zur Bauausführung von Gehbahnen, insbesondere aber auch zu Aufmerksamkeitsstreifen mit taktilen Platten an Fahrbahnquerungen und Haltestellen. Ebenso wird jedoch auch auf Abweichungen in Bereichen besonderer stadtgestalterischer Bedeutung hingewiesen, sodass sich die Materialvorgaben des Denkmalpflegeplans zu Gehwegbereichen sich mit den Vorgaben der AV Geh- und Radwege in Übereinstimmung bringen lassen.

Ein weiterer wichtiger Grund für zwingend notwendige Anpassungen sind Maßnahmen zur Verringerung der Unfallhäufigkeit und Unfallprävention.

Fast alle größeren Knotenpunkte der stark befahrenen Bundesstraße B1/B5 im Denkmalbereich sind Orte von häufigen Verkehrsunfällen.

Die im Rahmen der Unfallprävention von der Unfallkommission des Landes Berlin empfohlenen Maßnahmen haben eine hohe rechtliche Relevanz für den Straßenbaulastträger, denn er muss die Minimierung von Gefahren bei der Benutzung der öffentlichen Verkehrswege wirksam anstreben.

Häufig werden bei Querungen großflächige Roteinfärbungen von Radverkehrsfurten überkreuzende Fahrbahnen empfohlen, denn sie sorgen gerade im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen für eine erhöhte Aufmerksamkeit und wirken unfallvermeidend. Im Verlauf der Radverkehrsanlagen sorgen grüne Flächenmarkierungen dafür, dass illegales Halten und Parken auf Radverkehrsanlagen minimiert wird, so z.B. im Denkmalbereich der Karl-Marx-Allee des Bezirks Mitte.

Besonders schwere, teils tödliche Unfälle werden aufgrund unangepasster Geschwindigkeit abbiegender LKW und PKW sowie durch parkende Kfz verursachte Blockaden von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen verzeichnet.

Im Kreuzungsbereich weit abgesetzte Fahrradwege sind aufgrund der Sichtverhältnisse und der technisch vorgegebenen wirksamen Detektionsbedingungen der Abbiegeassistenten von LKW grundsätzlich zu vermeiden.

Deshalb werden Fahrradwege in der Regel vor Kreuzungsbereichen an die Kfz-Fahrbahn herangeführt und müssen oft gegen Falschparker bzw. fließenden Verkehr gesichert werden. Zusätzliche Borde zur baulichen Sicherung der Radfahrstreifen bis an den Knotenpunkt heran erzwingen u.a. auch engere Kurvenradien mit geringerer Abbiegegeschwindigkeit und parallele Sicht- u. Detektionsverhältnisse für Abbieger.

Als zusätzliche bauliche Elemente müssen sie in manchen Fällen sehr massiv ausgebildet und farblich hervorgehoben werden, damit sie nicht übersehen werden und ausreichend Schutz für Radfahrende bzw. Zufußgehende darstellen.

Darüber hinaus gelten mit dem Mobilitätsgesetz (MobG Berlin) und den nachfolgenden Regelwerken weitreichende Qualitätsstandards. Diese geben vor allem Breiten von Radverkehrsanlagen vor, die dem (im Sinne der Förderung der Mobilitätswende gewollten) Anstieg des Radverkehrs Rechnung tragen.

Die Vorgaben im Mobilitätsgesetz und nachgeordneten Regelwerken widersprechen der im Regelwerk Denkmalensemble Karl-Marx-Allee von Berlin-Friedrichshain 1997 festgeschriebenen Dimensionierung der Radwege.

In weiten Teilen sind die Radwege im OT Friedrichshain bereits an den zunehmenden Radverkehr angepasst worden. Der Gewinn an Verkehrssicherheit steht einer kaum wahrnehmbaren Veränderung des optischen Eindrucks gegenüber.

Bestand

Die baulich angelegten Hochbordradwege sind größtenteils auf die vorgesehenen 2,30 m aufgeweitet worden. Als kurzfristige Verbesserungen an unfallträchtigen Knotenpunkten wurden Roteinfärbungen von Radfurten umgesetzt.

Durch die Karl-Marx-Allee verläuft die Vorzugstrasse der RSV 9 "Ost-Route". Die aktuellen Planungen setzen die Vorgabe für Radschnellverbindungen um, indem sie eine Führung auf den auf 3 m verbreiterten Radwegen vorsehen.

Zur Minderung des Risikos von Abbiegeunfällen durch direktere Sichtbeziehungen wurden an der Kreuzung Karl-Marx-Allee/Straße der Pariser Kommune die Radwege als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt und baulich gegen Überfahren gesichert (Abb. 5.30).



Abb. 5.30 Verschwenkung des weit abgesetzten Radwegs auf die Fahrbahn als von der Unfallkommission Berlin empfohlene Maßnahme zur Minimierung der Häufung von Abbiegeunfällen

Empfehlungen

Es wird empfohlen, angesichts des stark gestiegenen Radverkehrs die Vorgaben des Berliner Radverkehrsplans umzusetzen. Der Hochbordradweg steht nicht im Widerspruch zum Denkmalschutz.

Sind zur Minimierung der Unfallgefahren Verschwenkungen der Radwegführung auf die Fahrbahn erforderlich, sollen bauliche Protektionselemente zur Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr zum Einsatz kommen. Eine gründliche Planung und Anpassung der Bordsteinverläufe führt zu optisch zurückhaltenden Lösungen, die die Verkehrssicherheit erhöhen und gleichzeitig die Belange des Denkmalschutzes berücksichtigen (Abb. 5.31).

Die Vorgaben der AV Geh- und Radwege, z.B. zur Bauausführung der Aufmerksamkeitsstreifen mit taktilen Platten an Fahrbahnquerungen und Haltestellen, werden bereits regelmäßig umgesetzt.

Die von der SenMVKU eingeführten „Arbeitsgruppe Protektionselemente“ sollte deshalb auch für die Gestaltung im Denkmalbereich akzeptable und sichere Lösungen ermitteln, damit diese die bisherigen provisorischen Betonborde gestalterisch reduzieren können.



Abb. 5.31 Sicherung der Verkehrsführung klassisch durch Roteinfärbung (oben), oder baulich durch Anpassung der Bordsteinverläufe als optisch zurückhaltende Lösung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Berücksichtigung des Denkmalschutzes (unten)

Beim dauerhaften Umbau der Straße zur Aufnahme des Radschnellweges ist die Untere Denkmalschutzbehörde im Rahmen der Anhörungen regelmäßig beteiligt, so dass optimale bauliche Lösungen für eine sichere Führung des Rad- und Fußverkehrs gefunden werden.

Sitzgelegenheiten

Vorgaben

Das Mobilitätsgesetz fordert in **§ 50 Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs konkrete Maßnahmen ein, die** Menschen dazu befähigen und anregen, sowohl kurze als auch längere Strecken zu Fuß zu bewältigen. Unter anderem sollen besonders entlang der Fußverkehrsnetze Sitzgelegenheiten, die nicht an kommerzielle Zwecke gebunden sind, errichtet werden. Angesichts großer Entfernungen entlang der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee ergibt sich ein großer Bedarf an Sitzbänken.

Der Fußverkehrsplan weist auf die besondere Relevanz von Sitzgelegenheiten im bezirklichen Fußverkehrsvorrangnetz hin und schlägt eine Abfolge von Sitzgelegenheiten mit angemessenem Abstand zueinander vor. So werden vor allem älteren Menschen auch längere Fußwege, z.B. zu Haltestellen, medizinischen Einrichtungen oder Geschäften, erleichtert.

Bestand

Momentan gibt es eine Vielzahl von üblichen Sitzbänken mit Lehne, die zu verschiedenen Zeitphasen aufgestellt wurden. Von den in der Bauzeit errichteten Bänken finden sich keine mehr im Originalzustand im Denkmalbereich. Aber auf dem Straußberger Platz finden sich durch die UDB veranlasste Nachbauten originaler, lehnenloser Bänke.

Empfehlungen

Die im Fußverkehrsplan vorgeschlagene Abfolge von Sitzgelegenheiten (sogenannte "Sitzrouten") dürfte im Verlauf der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee vor allem auf der Nordseite gegeben sein. Auf der Südseite sollte geprüft werden, wo zur Erreichung der maximalen Abstände noch Standorte für Bänke gesucht werden müssen.

Das vorliegende Konzept greift die [Vorgaben der Denkmalschutzämter auf Landes- und Bezirksebene](#) auf. Praktische Vorgaben werden im 1994 erstellten Rahmenkonzept für die Gestaltung der Freiflächen sowie dem 1995 erstellten Regelwerk für das Denkmalensemble Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee gemacht. Sie sehen die Aufstellung von Sitzbänken nur im Bereich der Promenade auf der Nordseite in Flucht mit den beiden Baumreihen vor.

Als Sitzbänke entlang der südlichen Baumreihe sollen gemäß Denkmalschutzkonzept perspektivisch nur lehnenlose Sitzbänke nach historischem Vorbild (Abb. 5.32) zum Einsatz kommen. Momentan stellt ein Unternehmen, das im Besitz der Gestaltungsrechte ist, in Kleinserie einen Nachbau dieser historischen Bänke für eine Aufstellung im Bereich des Strausberger Platz. Immer wenn eine gewisse Anzahl der momentan überall aufgestellten zeitgenössischen Bänke ersetzt werden müssen, könnten auf diesem Wege weitere Bänke nach historischem Vorbild nachproduziert werden und die bisherigen Bänke ersetzen.



Abb. 5.32 Lehnlose Sitzbank der Originalausstattung (1966)

Im Bereich der nördlichen Baumreihe und in den Staudengärten tolerieren die 1995 erstellten Denkmalschutzvorgaben auch zeitgenössische Lehnbänke (Abb. 5.33). Die Behindertenbeauftragte des Bezirks weist deutlich darauf hin, dass entlang der Fußverkehrsflächen ein deutlich überwiegender Anteil der Bänke mit Lehnen ausgestattet sein muss, denn Personen mit Einschränkungen benötigen die Lehnen zum Festhalten beim Hinsetzen, für ein sicheres Sitzen sowie zum Abstützen beim Aufstehen. An den oben genannten Örtlichkeiten sollen die Lehnbänke unbedingt erhalten bleiben, auch wenn sie zustandsbedingt ersetzt werden. Der Zustand aller Bänke im Untersuchungsgebiet entlang der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee sollte durch den Bezirk erhoben und ausreichende Finanzmittel für eine Sanierung aller Sitzbänke, sowie ggf. ihren Austausch, bei der Senatsverwaltung akquiriert werden.



Abb. 5.33 Örtlichkeit, an der das Denkmalschutzkonzept Lehnbänke toleriert

Auf der Südseite tolerieren die Denkmalschutzvorgaben Bänke generell nur dort, wo sie in der Straßenflucht nicht sichtbar sind, z.B. bei Rücksprüngen oder in Lücken zwischen den Gebäuden. Solche Örtlichkeiten sind zu identifizieren, damit zukünftig Sitzmöglichkeiten in

angemessenen Abständen zur Verfügung stehen, damit die im Fußverkehrsplan genannten "Sitzrouten" realisiert werden.

In diesem Zusammenhang sollte im Rahmen der Fortführung des Berliner Toilettenkonzepts auch hier im Verlauf der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee als Bestandteil des bezirklichen Fußverkehrsvorrangnetzes geprüft werden, wo weitere öffentliche und barrierefreie Toiletten ergänzt werden müssen. Ähnliches gilt den im Stadtentwicklungsplan Klima 2.0 vorgegebenen Handlungsansatz, durch das weitere Aufstellen von Trinkbrunnen und Sprühnebelbrunnen, stadtklimatisch besonders belastete Bereiche klimafit zu gestalten.

Besonderes Augenmerk sollte dabei auf einer sinnvollen Kombination der Standorte von Sitzgelegenheiten, Papierkörben, (weiteren) Trinkbrunnen und (weiteren) öffentlichen Toiletten liegen, um die Vorgaben für bezirkliche Fußverkehrsvorrangnetze einschließlich der "Sitzrouten" bestmöglich zu erfüllen.

Handlungsfeld Ver- und Entsorgung

Verteilerkästen für digitale Infrastruktur

Vorgaben

Der Ausbau digitaler Telekommunikationsinfrastruktur ging in den letzten Jahrzehnten einher mit der Verlegung von Glasfaserkabeln zu Verteilerkästen (sogenannten Multifunktionsgehäusen) und Kupferkabeln zwischen den Verteilerkästen und den Hausanschlüssen. Das Genehmigungsverfahren für Bauarbeiten im öffentlichen Straßenland ist im Telekommunikationsgesetz (§ 127 TKG) geregelt. Wenn nach Ablauf einer Dreimonatsfrist keine Entscheidung des Straßenbulasträgers vorliegt, greift die sogenannte Genehmigungsfiktion, der Bauantrag gilt als genehmigt.

Unabhängig davon sind weitere Nutzungen dieser Verteilerkästen, zum Beispiel für Werbung, als eine weitere Art der Sondernutzung einzustufen.

Bestand

Es liegt nahe, dass auch im Denkmalbereich eine Vielzahl der Verteilerkästen mit einer solchen Genehmigungsfiktion errichtet wurden. Dies impliziert auch, dass es bisher keine vollständige Datenbasis zu Eigentümern/Betreibern sowie Lage dieser Verteilerkästen gibt. Darüber hinaus werden viele dieser Verteilerkästen zusätzlich als Werbeträger genutzt (Abb. 5.34).

Im Zuge der Kartierung wurde diese Kategorie der Ausstattungselemente mit ihrer Position und ihrem mutmaßlichen Eigentümer erfasst.



Abb. 5.34 Beeinträchtigung des Denkmalschutzes durch zusätzliche Sondernutzung als Werbeträger
 Links: Gemeinsamer Standort von Telekom-Verteilerkästen sowie Postverteilerkästen der Deutschen Post; Rechts: zwei Verteilerkästen der Telekom isoliert voneinander

Empfehlungen

Die Bestands-Verteilerkästen im Denkmalbereich fallen optisch vor allem durch die Nutzung als Werbefläche auf. Es wird empfohlen, in einem ersten Schritt zunächst die Sondernutzungen der Verteilerkästen als Werbeflächen zu verhindern, sodass der Denkmalschutz viel weniger beeinträchtigt wird.

Anhand der in den Plänen lokalisierten Verteilerkästen sollte die Untere Denkmalschutzbehörde (UDB) mit den Betreibern in Kontakt treten und gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger (SGA) die Entfernung der Werbung initiieren.

Ziel sollte das Beseitigen der Sondernutzung der Verteilerkästen als Werbeflächen (vgl. Abb. 5.33) sein. Des Weiteren sollte mit den Betreibern geklärt werden, inwieweit zum Beispiel anlässlich von Ersatzbauten von Verteilerkästen Anpassungen des optischen Erscheinungsbilds für eine bessere Berücksichtigung des Denkmalschutzes erreicht werden können sowie regelmäßige Reinigung von Graffiti etc. umgesetzt werden kann.

Bei zukünftigen Anträgen auf die Errichtung weiterer Verteilerkästen im Denkmalbereich sollte der Genehmigungsprozess im Denkmalbereich durch das SGA in Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde priorisiert werden, sodass bei Anträgen für das Aufstellen weiterer Kästen durch die zügige Bearbeitung in Abstimmung mit der UDB der Eintritt von Genehmigungsfiktionen nicht mehr erfolgt. In Abstimmung mit der UDB sollte entschieden werden, wo neue Verteilerkästen in Flucht bereits vorhandener Ausstattungselemente positioniert werden oder welche anderen Standorte angeboten werden können.

Zusätzlich sollte der FB Stadtplanung stets mit einbezogen werden. Insbesondere an Standorten in Bebauungsplangebietes sowie in Gebieten, die gemäß § 34 (2) BauGB i. V. m. § 4 BauNVO einem allgemeinen Wohngebiet entsprechen, müssen planungsrechtliche

Belange geprüft werden. Die Nutzung von Verteilerkästen für Fremdwerbung, die als gewerbliche Nutzung eingestuft wird, ist grundsätzlich genehmigungspflichtig.

Posteinwurfkästen und Depots für Briefpost-Dienstleister

Vorgaben

Die Depotschränke der Deutschen Post dienen der täglichen Zwischenlagerung der auszuliefernden Briefpost, damit die Postzustellenden ihre Lastenfahrräder für die gesamte Tour abschnittsweise immer wieder nachfüllen können und die leeren Posttransportkisten dort zur Abholung hinterlegen.

Auch diese Postverteilschränke stellen eine Art der Sondernutzung des öffentlichen Raums dar. Die Standorte wurden vermutlich vor vielen Jahren als Sondernutzung genehmigt, ohne dass eine denkmalrechtliche Zustimmung eingeholt wurde.

Bestand

Bislang sind die Postverteilschränke der Deutschen Post die einzige Art von Mikrodepots im Denkmalbereich (Abb. 5.35, Anhang: Pläne 1-5), jedoch in umfangreicher Anzahl, z.B. neun Depotkästen alleine am Straußberger Platz.

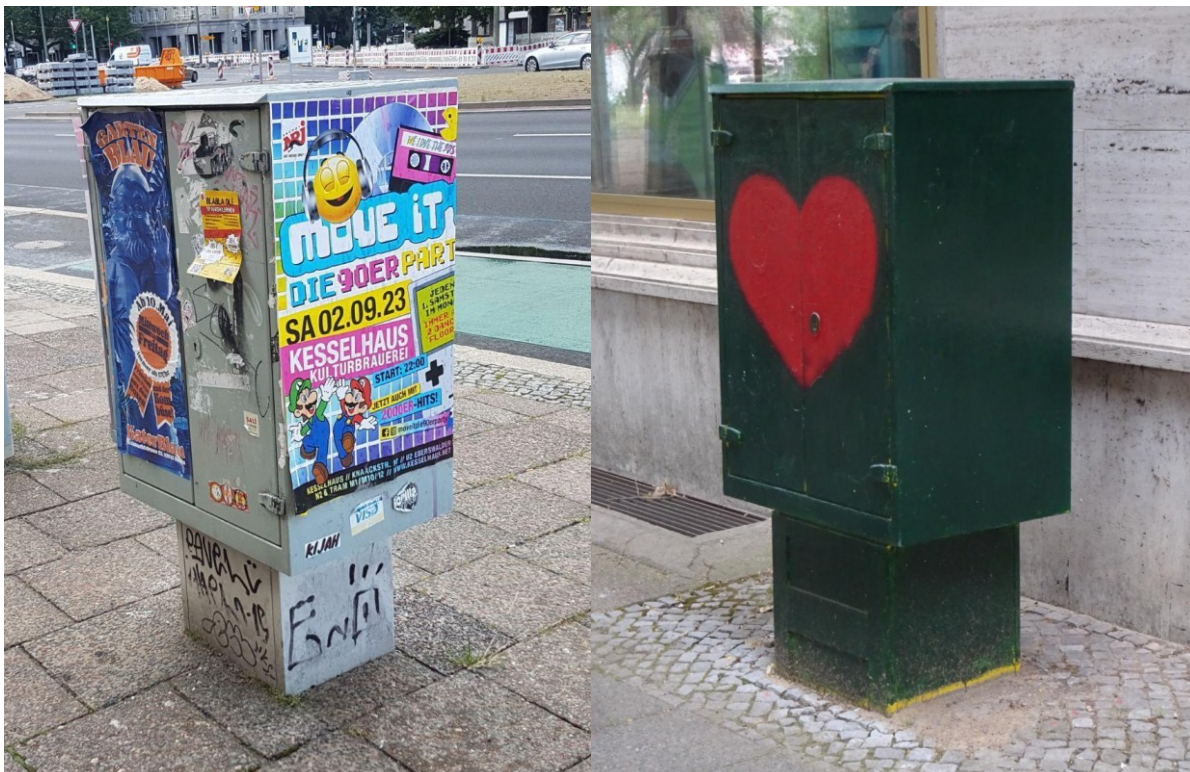


Abb. 5.35 Postverteilerkästen der Deutschen Post

Empfehlungen

Es ist zu erwarten, dass weitere Brief- und Logistikdienstleister die Aufstellung ähnlicher Formen von Mikrodepots beantragen. Es wird eine Aufstellung in unmittelbarer Nähe von bestehenden Ausstattungselementen empfohlen, die eine Art von Sichtschutz bieten. Zum

Beispiel befinden sich abseits der besonders sensiblen Sichtachsen entlang des Straßenverlaufs der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee potenzielle vorhandene Ausstattungselemente, wie zum Beispiel Müllplatzeinhausungen (siehe [Abb. 5.11](#)).

Entsorgung von Wertstoffen und Abfall

Vorgaben

Die BSR und weitere Entsorger haben Anforderungen für eine ebenerdige Erreichbarkeit sowie ausreichend breite und befestigte Transportwege für die Behälter zu den Entsorgungsfahrzeugen.

Bestand

Die denkmalgeschützten Gebäude der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee bieten nur vereinzelt gesonderte Räume für die Lagerung von Wertstoffen und Hausmüll bis zur Entsorgung.

Im Denkmalbereich gehören die Erschließungswege an den Rückseiten der Gebäude oftmals zu deren Grundstücken. Auf diesen privaten Flächen wurden Einhausungen für Müllplätze mit unterschiedlicher Bauart und Gestaltung angelegt ([Abb. 5.11](#), 5.36).



Abb. 5.36 Einhausungen für Müllplätze mit unterschiedlichen Denkmalschutzaspekten

Empfehlungen

Die heute existierenden Einhausungen für die Müllplätze sind optisch oft sehr dominant sowie teilweise mit Graffiti belegt. Die Anordnung dieser Plätze erfolgte wohl nicht immer mit entsprechender Zustimmung der Unteren Denkmalschutzbehörde.

Im Rahmen von Umgestaltungen der Bereiche an den Gebäuderückseiten sollten die oben genannten Anforderungen zu E-Auto-Ladestationen sowie Fahrrad-Abstellanlagen in einer integrierten Planung mit neuer Gestaltung der Müllplätze berücksichtigt werden.

Die farbliche Gestaltung sollte angepasst und auch regelmäßig Graffiti beseitigt werden. Ziel sollten im Vergleich zu den heutigen Müllplatzeinhausungen qualitativ angepasste gestaltete Aufbauten sein, die gleichzeitig alle notwendigen Nutzungen integrieren.

Lieferflächen

Entsprechend des im Februar 2025 von SenMVKU veröffentlichten **Leitfadens zur einheitlichen Planung von Lieferflächen in Berlin** sind für den hochverdichteten Bereich der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee beidseitig Lieferflächen für KEP-Lieferanten, Lastenfahrräder und große Lieferfahrzeuge vorzusehen.

Da die Wohnstraßen im rückwärtigen Bereich der KMA / FFA sich oftmals im privaten Eigentum befinden und eine Nutzung von Wohnstraßen für Lieferflächen nach dem vorliegenden Leitfaden vermieden werden soll, wäre eine Anordnung der Lieferflächen auf der Fahrbahn der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee zwingend nötig.

Es kann davon ausgegangen werden, dass bei Anwendung des Leitfadens Lieferflächen im Abstand von 200-300 m und damit in jedem Blockabschnitt beidseitig erforderlich werden.



Abb. 5.37 Nicht amtliche Markierung von Lieferflächen (Leitfaden Lieferflächen für Berlin S. 23)

Im Leitfaden wird zusätzlich zur verkehrsrechtlich relevanten weißen Linie und den Piktogrammen eine blaue Markierung mit Schrift empfohlen. Diese zusätzliche Markierung sollte im Denkmalbereich ausgeschlossen werden.

6. Herleitung eines Kriterienkatalogs

Aus der Einhaltung der früher genannten Regelungen in den Bereichen Denkmalschutz, Mobilität und Klimaschutz können gegenläufige Anforderungen auftreten. Für die bereits in Diskussion stehenden Ausstattungselemente wurden im vorigen Kapitel Empfehlungen gegeben. Im Folgenden wird ein Katalog von Fragen zu wesentlichen Entscheidungskriterien empfohlen, anhand derer die Verwaltung über die Genehmigungsfähigkeit weiterer Objekte im Denkmalbereich Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee entscheiden kann. Er soll als Orientierungshilfe dienen, um die Abwägung auch für später hinzukommende Anforderungen zu erleichtern.

Diese Kriterien sollten im Diskurs zwischen genehmigenden Verwaltungseinheiten berücksichtigt und in erheblicher Zahl erfüllt sein:

1. **Zweckdienlichkeit:**

Ist die durch die bauliche Maßnahme angestrebte Nutzung grundsätzlich erforderlich im Sinne der Ziele, die sich aus dem Rechtsrahmen zu Denkmalschutz, Mobilität und Klimaschutz ergeben?

Trägt die Nutzung der baulichen Änderungen dazu bei, die Ziele aus dem Rechtsrahmen zu Denkmalschutz, Mobilität und Klimaschutz ausgewogen zu erreichen?

2. **Aufstellort und verdeckter Einbau:**

Kann das für die Anforderung benötigte Ausstattungselement in verträglicher Weise mit den Anforderungen des Denkmalschutzes positioniert werden?

Ist eine Positionierung außerhalb des Denkmalschutzbereichs sinnvoll mit der Zweckdienlichkeit zu vereinbaren und sind Zugänglichkeit, Nutzbarkeit und Wartungsmöglichkeit ausreichend gegeben?

Kann eine Positionierung in Flucht mit bereits vorhandenen Ausstattungselementen, bzw. unterirdisch, oder außerhalb des Denkmalensembles unter Sicherstellung von Nutzbarkeit, Wartungsmöglichkeit und Zugänglichkeit möglich sein?

3. **(Optische) Integration in bestehende Einbauten:**

Lassen sich die Ausstattungselemente/Einbauten so positionieren und gestalten, dass sie sich optisch bei den bestehenden räumlichen Ausstattungselementen möglichst gut im Denkmalbereich integrieren?

Sind diese in ihrer Ausdehnung nach Möglichkeit zu begrenzen und in der Material- und Farbgebung zurückhaltend integrierbar?

4. **Multifunktionalität:**

Kann ein Ausstattungselement mehrere Funktionen erfüllen, sodass die Beeinträchtigungen des Denkmals durch eine verringerte Anzahl der Ausstattungselemente insgesamt minimiert werden, indem nicht mehr benötigte Ausstattungselemente entfallen?

5. Flexibilität/Kompromissbereitschaft Dritter:

Sind die Anbieter und Betreiber der Ausstattungselemente der Infrastruktur (z. B. Ladesäulen, Parkscheinautomaten) bereit, die Gestaltung zu genehmigender Einbauten so anzupassen, dass die Beeinträchtigungen des Denkmalschutzes minimiert werden?

6. Sonstiges - Genehmigungsfähigkeit und gemeinsames Verwaltungshandeln:

Ist es durch verwaltungsinterne Absprachen möglich, dass bei Eingang von Anträgen zu Sondernutzung, Planungsrecht bzw. Denkmalrecht ein gemeinsam abgestimmter Austausch und damit eine gemeinsame Prüfung der Genehmigungsfähigkeit erreicht werden kann?

Kann in allen bezirklichen Denkmalbereichen z.B. für Ladeinfrastruktur eine einheitliche Umsetzung von Vorgaben erfolgen?

Die hier zusammengetragenen Kriterien stellen nur eine allgemeine Auswahl dar, die sich aus der Verallgemeinerung der Betrachtungen der in diesem Konzept behandelten Objektkategorien ergeben hat. Weitere Kriterien sollten von den zuständigen Fachämtern gemeinsam erarbeitet und auch mit dem politisch verantwortlichen Bezirksamtskollegium abgestimmt werden.

Die Auflistung der Kriterien kann und soll nur eine erste Anregung geben und erhebt folglich auch keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

7. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.1	Untersuchungsraum des Denkmalschutzensembles Karl-Marx-Allee und Frankfurter Allee (KMA/FA) inklusive des zugehörigen Denkmalsbereichs auf dem Gebiet des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg; Quelle: Geoportal Berlin	5
Abb. 5.1	Ladestationen zertifizierter Betreiber (Berliner Stadtwerke, E.ON, TotalEnergies, EZE, Qwello)	19
Abb. 5.2	Kennzeichnung von Stellflächen der Ladeinfrastruktur (Regelplan 414 SenMVKU)	20
Abb. 5.3	Potenzialstandort für eine barrierefreie E-Auto-Ladestation, wo durch breitere Kfz-Parkstände und abgesenkte Bordsteine ein barrierefreier Zugang auch für mobilitätseingeschränkte Personen garantiert werden könnte	21
Abb. 5.4	Erhaltungsgebiete nach § 172 (1) Nr. 1 Satz 1 BauGB: „Weberwiese“ sowie „Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee (ehem. Stalinallee)“ Quelle: Geoportal Friedrichshain-Kreuzberg	22
Abb. 5.5	Weiterer Bedarf an Ladestationen im Umfeld der denkmalgeschützten Gebäude (rot) besteht nur noch jenseits der 150 m - Umkreise (hellrot) um bestehende Ladestationen; Quelle: Geoportal Berlin	23
Abb. 5.6	Ladestation im Denkmalsbereich (Marchlewski- / Fredersdorfer Straße) mit Rammschutzpfosten	24
Abb. 5.7	Standorttypen und Use Cases für das Laden von E-Autos Quelle: Elektromobilität Berlin 2025+	25
Abb. 5.8	Beispiele für aufgrund geringer Länge kaum nutzbare Parkbuchten	26
Abb. 5.9	Ladestation mit schmalen und unauffälligen Ladestelen (Anbieter Qwello) sowie separatem zentralem Anschlusskasten (links); Örtlichkeit für die Installation von Ladebordsteinen (Curb Charger, Anbieter Pierburg) als Pilotprojekt (rechts)	30
Abb. 5.10	Modell "Curb Charger" der Firma Pierburg, Das Lademodul findet in einem Beton-Hohlkörper von der Größe eines üblichen Hochbordsteins Platz. Ein externer Stromanschlusskasten ist erforderlich. (© Pierburg / Rheinmetall AG)	30
Abb. 5.11	Teilweise nicht genehmigte Einhausungen für Müllplätze, in deren Umfeld im Rahmen eines denkmalrechtlichen Anpassungsverfahrens auch Ladestationen und Anschlusskästen auf den privaten Flächen positioniert werden könnten	31
Abb. 5.12	Der Gesamteindruck von schmaleren Ladesäulen mit separatem Anschlusskasten (links, Anbieter Qwello) ist teilweise auffälliger als ein Anschlusskasten mit integrierten Ladepunkten (rechts, Anbieter Berliner Stadtwerke)	32
Abb. 5.13	Lageplan aus der „Machbarkeitsstudie Ladeinfrastruktur – Konzept Ladeinfrastruktur Elektromobilität Auerstraße, 10249 Berlin“ von Firma Neips im Auftrag der WBM vom 29.11.2023	33
Abb. 5.14	Im Bild links ist der orange beklebte Anschlusskasten besser positioniert als der Parkscheinautomat, der sowohl mit seiner Farbgebung als auch mit seiner Positionierung eine vermeidbare Beeinträchtigung der Denkmalschutzbelange darstellt (Bild links und rechts)	35
Abb. 5.15	PV-Potenzial der Dachflächen (rote) mit im Denkmalsbereich (hellrot) Quelle: Geoportal Friedrichshain-Kreuzberg	36
Abb. 5.16	Weiterer Fahrradabstell-Bedarf an U-Bahn-Stationen (oben) oder nahe davon (unten)	39
Abb. 5.17	Mischung aus Baumschutzbügeln sowie Anlehnbügeln in Rechteck- und Halbkreisform	40
Abb. 5.18	„Mobile“ Fahrradständer im öffentlichen Raum	41
Abb. 5.19	Fahrradboxen für Diensträder der Beschäftigten des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg im Rathaus Friedrichshain neben farblich eingefärbtem Schutzstreifen in "signalgrün" (Corporate Design der Dachmarke "Fahrrad Berlin")	42
Abb. 5.20	Empfohlener Standort für Fahrradständer in einer untermaßigen Parktasche links des Hochbordradwegs, so wie teilweise schon genutzt	43
Abb. 5.21	Fahrradbügel mit denkmalschutzverträglicher Gestaltung	44
Abb. 5.22	Fahrradständer der Originalausstattung und ein aktuell erhältliches Produkt	44

Abb. 5.23 Rückseiten der U-Bahn-Treppenausgänge mit großem Potenzial durch platzsparende Anordnung von Radabstellanlagen in Kombination mit Jelbi-Punkten	46
Abb. 5.24 Negativ-Beispiel für U-Bahn-Treppenausgänge, die wegen der Flächenkonkurrenz mit Fußgängerquerungen und Stadtgrün nicht geeignet für Radabstellanlagen sind.	47
Abb. 5.25 Potenzialstandort für zukünftige Infrastruktur zur Versorgung oder Wartung von Fahrrädern und pedalbetriebenen Kleinfahrzeugen vor dem Kino Kosmos	48
Abb. 5.26 Beispiel für eine denkmalgerecht gestaltete Jelbi-Station	50
Abb. 5.27 Nextbike-Sharingstation (links); Standort einer Sharingstation mit Optimierungspotenzial (rechts), werden bis 30.09.2025 abgebaut	50
Abb. 5.28 "Jelbi-Netz" mit einer Mindestdichte an Abstellflächen als Parkverbotszone (hellrot) mit verpflichtendem Abstellen von Sharingfahrzeugen an Jelbi-Stationen und -punkten (gelb) zwischen Friedrichstadt und Alexanderplatz; Quelle: Geoportal der Verkehrsinformationszentrale Berlin	51
Abb. 5.29 Radverkehrsnetz der SenMVKU gem. § 40 MobG BE im Denkmalbereich (hellrot) mit den Kategorien Radvorrangnetz (rot) und Radergänzungsnetz (gelb) Quelle: Geoportal Berlin	53
Abb. 5.30 Verschwenkung des weit abgesetzten Radwegs auf die Fahrbahn als von der Unfallkommission Berlin empfohlene Maßnahme zur Minimierung der Häufung von Abbiegeunfällen	55
Abb. 5.31 Sicherung der Verkehrsführung klassisch durch Roteinfärbung (oben), oder baulich durch Anpassung der Bordsteinverläufe als optisch zurückhaltende Lösung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Berücksichtigung des Denkmalschutzes (unten)	56
Abb. 5.32 Lehenlose Sitzbank der Originalausstattung (1966)	57
Abb. 5.33 Örtlichkeit, an der das Denkmalschutzkonzept Lehnbänke toleriert	58
Abb. 5.34 Beeinträchtigung des Denkmalschutzes durch zusätzliche Sondernutzung als Werbeträger Links: Gemeinsamer Standort von Telekom-Verteilerkasten sowie Postverteilerkasten der Deutschen Post; Rechts: zwei Verteilerkasten der Telekom isoliert voneinander	59
Abb. 5.35 Postverteilerkästen der Deutschen Post	61
Abb. 5.36 Einhausungen für Müllplätze mit unterschiedlichen Auswirkungen auf den Denkmalschutz	62
Abb. 5.37 Nicht amtliche Markierung von Lieferflächen (Leitfaden Lieferflächen für Berlin S. 23)	63

8. Verzeichnis der Dokumente und Regelwerke

Denkmalschutz

- [DSchG Bln](#) **Denkmalschutzgesetz Berlin**. Abgeordnetenhaus Berlin, 24.04.1995, aktualisiert 27.09.2021
- **Gartendenkmalpflegerisches Gutachten** Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Gartendenkmalpflege 1990
- Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee **Maßnahmenempfehlung für das Regelwerk**. Bezirksamt Friedrichshain, Amt für Bauen und Wohnen 1991
- Freiraumkonzeption Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee Endbericht. Bezirksamt Friedrichshain, Amt für Bauen und Wohnen 1994
- **Rahmenkonzept** zur Gestaltung der **Freiflächen** unter der Berücksichtigung von gartendenkmalpflegerischen Aspekten. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Referat Denkmalpflege 1994
- **Regelwerk Freiflächengestaltung** und Mobiliar. Landesdenkmalamt Berlin, Gartendenkmalpflege 1995
- **Regelwerk für das Denkmalensemble** Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee. Bezirksamt Friedrichshain, Untere Denkmalschutzbehörde 1997, 1999 ([Kurzfassung](#))
- **Erhaltungsverordnung** gemäß § 172 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 BauGB für das Gebiet „Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee (ehemals Stalinallee) und deren flankierende Bereiche“ gemäß § 172 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 BauGB im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin. Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin 77. Jahrgang Nr. 15, 27.02.2021
- [Denkmalpflegerischer Fachstandard E-Ladesäulen](#). Landesdenkmalamt Berlin, 2025

Regelwerke für das öffentliche Straßenland

Betrieb und Sicherheit der Verkehrsflächen im öffentlichen Straßenland;
Umgestaltung zur Unterstützung der Mobilitätswende

- [BerlStrG](#) **Berliner Straßengesetz**. Abgeordnetenhaus Berlin, 03.11.2023
- [MobG BE](#) **Mobilitätsgesetz Berlin** (§ 29 Nahverkehrsplan, § 36 Ziele Entwicklung Radverkehr, § 38 Radverkehrssicherheit, §§ 40-45 Radverkehrsplan, § 47 Fahrradabstellanlagen, § 50 Besondere Ziele der Entwicklung des Fußverkehrs, § 52 Fußverkehrsplan)
- [FVP](#) **Fußverkehrsplan** Berlin (evtl. 2025), Entwurfsfassung in Überarbeitung
- [RVP](#) **Radverkehrsplan** Berlin, Senat von Berlin, [Rechtsverordnung vom 16.11.2021](#)
- **Nahverkehrsplan** Berlin 2019-2023, Senat von Berlin, [Senatsbeschluss vom 26.02.2019](#)
- [StEP MoVe](#) **Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr** (StEP MoVe, [Senatsbeschluss vom 02.03.2021](#))
- [Berlin-Design for all](#) Handbuch Berlin-Design for all – [Öffentlicher Freiraum](#), Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2011

Konkrete Regeldokumente: [Übersicht](#)

- [AV Geh- und Radwege](#) Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege, Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität Verbraucher- und Klimaschutz, Bekanntmachung vom 31.03.2023
- [AV Stellplätze](#) Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über **Stellplätze für Kraftfahrzeuge** für Menschen mit schwerer **Gehbehinderung** und Rollstuhlnutzende sowie für **Abstellplätze für Fahrräder**, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Oberste Bauaufsicht, 16.06.2021, ABl. S. 2326
- **Lieferflächen** für Berlin: [Leitfaden](#) zur einheitlichen Planung und Umsetzung, [Regelpläne](#), Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität Verbraucher- und Klimaschutz 2025
- [Leitfaden](#) für die Umsetzung von **Fahrradstraßen** in Berlin, Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität Verbraucher- und Klimaschutz 2020
- **Regelpläne** für die Anordnung, Aufstellung, Ausgestaltung und Markierung von **Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen** nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abt. Verkehrsmanagement 2019

Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

- EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA Stand 2002)
- H-BVA Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H-BVA Stand 2011)
- EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ Stand 2013)
- ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA Stand 2010, Neuauflage 2025/2026 erwartet)
- H RSV Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (Stand 2021)
- EAR Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR Stand 2023)
- RASt Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt Stand 2006, Neuauflage 2025/2026)
- E-Klima Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E-Klima Stand 2022)

Klimaschutz und Klimaanpassung (Land Berlin)

- [EWG Bln](#) **Energiewendegesetz Berlin** (§ 11a Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, § 15 Anpassung an den Klimawandel), Abgeordnetenhaus Berlin, 27.08.2021
- [BEK 2030](#) **Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030**, Senat von Berlin, [Senatsbeschluss vom 20.12.2022](#) zur Fortschreibung für den [Umsetzungszeitraum 2022-2026](#)
- [SolarG BE](#) Solargesetz Berlin,

- [Masterplan Solarcity Berlin](#), Senat von Berlin, Senatsbeschluss vom 10.03.2020
- [StEP Klima 2.0](#) Stadtentwicklungsplan Klima 2.0 (Senatsbeschluss vom 20.12.2022)

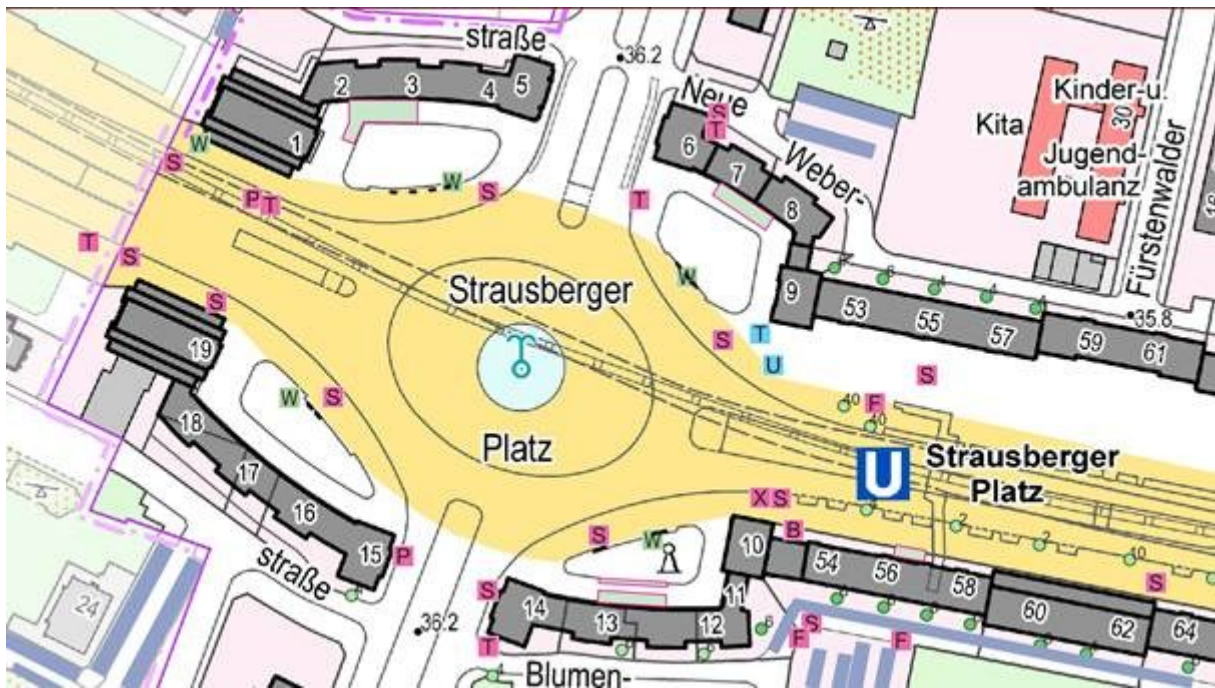
Klimaschutz/-anpassung/ Entsiegelung (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg)

- [Projekte Klimaschutz](#) des Umwelt- und Naturschutzamts:
 - Nachhaltiger Fuhrpark (zum Beispiel BikeBoxen in der Proskauer Straße)
 - fLotte kommunal
 - [Umstellungsplan nach §11 EWG BE für das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg für den Umsetzungszeitraum 2023-2026](#), bestätigt durch das Bezirksamt am 04.07.2023
- [Klimaanpassungskonzept sowie integriertes Klimaschutzkonzept](#) Friedrichshain-Kreuzberg, Bezirksamt, [Klimaschutzbeauftragter](#), (2025)

Anlage 1: Pläne zur Darstellung der Bestandsobjekte

Die nachfolgenden Pläne wurden auch im Geoportal des Bezirksamtes – „[GeoviewerXHain](#)“ im Intranet des Landes Berlin – digital hinterlegt und können dort für Fachauswertungen von Mitarbeitenden des Landes Berlin aufgerufen werden.

Beispiel: Straußberger Platz



Anleitung zur Auswahl von Elementen:

Durch Aufruf der Filterfunktion kann das jeweilige Element ausgewählt werden – hier Beispiel „Telekom“

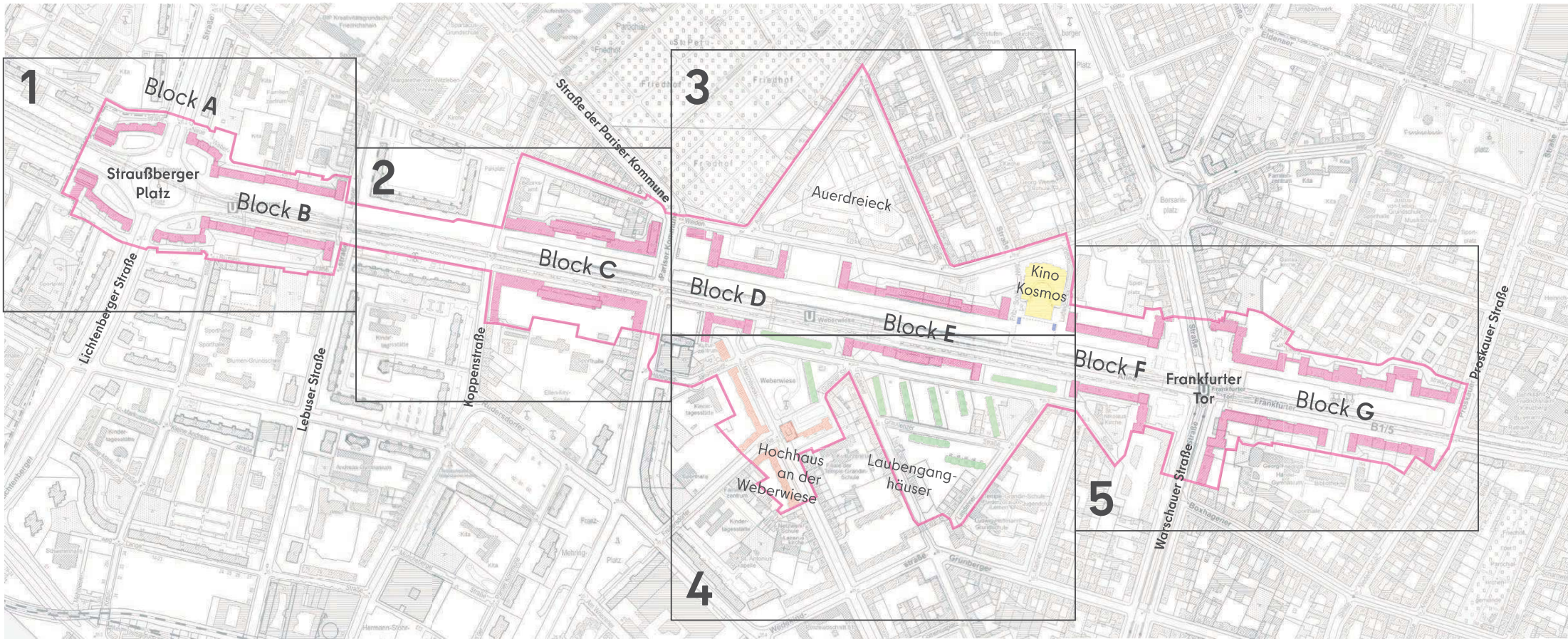


Die hinterlegten Daten können z.B. als Excel-Datei mit den Koordinaten heruntergeladen werden:



	A	B	C	D	E	F	G
1	Art der Nutz	Anzahl	hideInClu:	Koordinaten-System			
2	Telekom	null	false	EPSG:25833 393633.1732732054 5819790.016067396			
3	Telekom	null	false	EPSG:25833 393270.8354466589 5819929.51640516			
4	Telekom	null	false	EPSG:25833 393209.0639729972 5819917.077298336			
5	Telekom	null	false	EPSG:25833 393344.8339969148 5819779.681709323			
6	Telekom	null	false	EPSG:25833 393422.0240506298 5819955.1909444835			
7	Telekom	null	false	EPSG:25833 393396.2433890811 5819931.371855009			
8	Telekom	null	false	EPSG:25833 394362.0098983467 5819812.544707572			
9	Telekom	null	false	EPSG:25833 394381.71648490574 5819792.314009669			
10	Telekom	null	false	EPSG:25833 394396.9157139009 5819789.221752736			
11	Telekom	null	false	EPSG:25833 394497.5975032096 5819770.510977733			

Karl-Marx-Allee Friedrichshain-Kreuzberg



 **Untersuchungsgebiet**
(entspr. etwa dem denkmalgeschützter Bereich)

 **1. Bauphase 1949-51**
Wohnzelle Friedrichshain
Bauhausstil

 **2. Bauphase 1951-58**
Stalinallee (Karl-Marx-Allee I)
Dekorativer regionaler Historismus
in nationaler Tradition

 **3. Bauphase 1959-64**
Karl-Marx-Allee II
Internationale Moderne

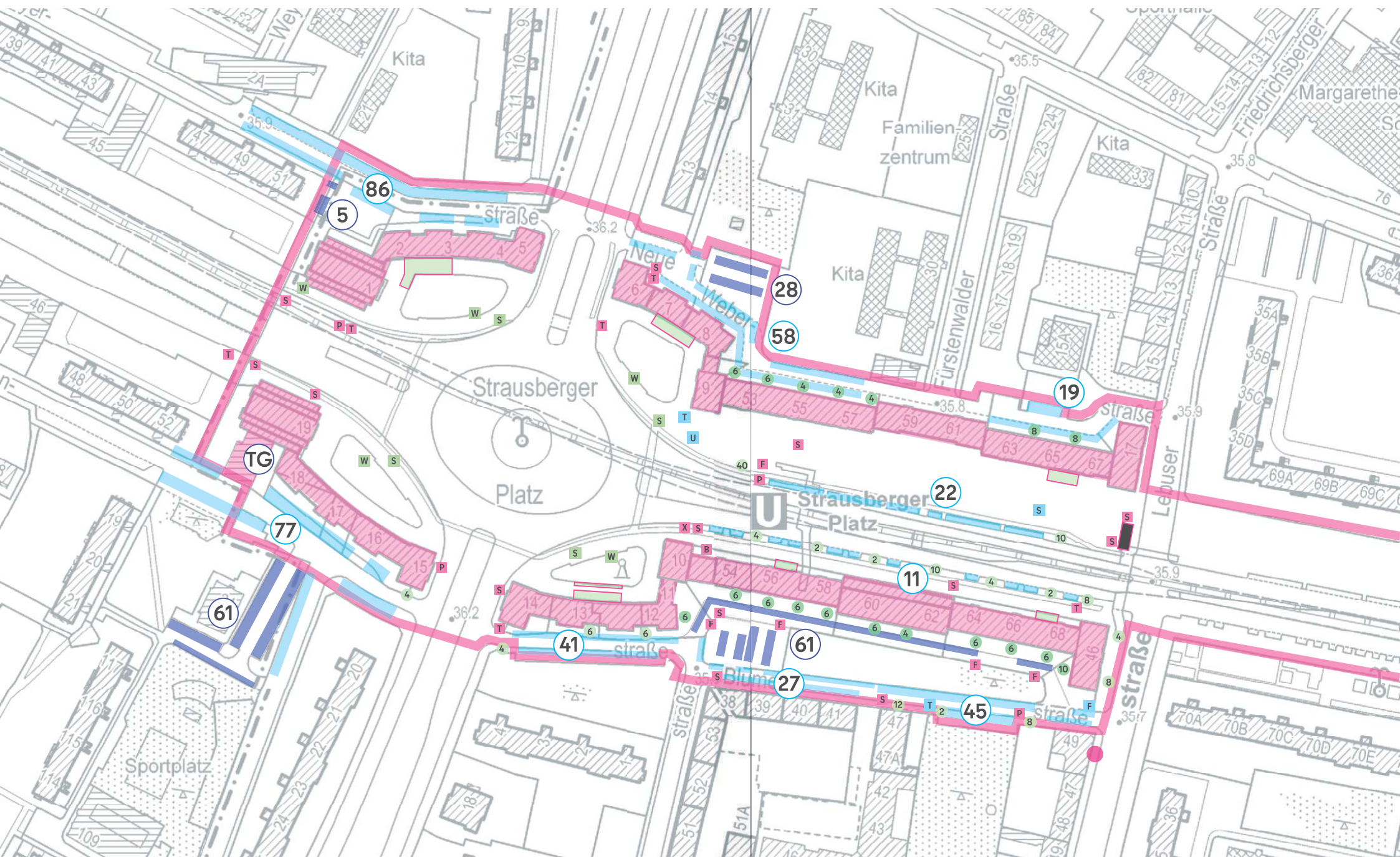
 **Referenzprojekt 1950-54**
Hochhaus an der Weberwiese und
Randbebauung
Dekorativer regionaler Historismus
in nationaler Tradition



- Fahrrad-Stellplätze**
- öffentlich
 - Sharing
 - privat
- Kfz-Stellplätze**
- öffentlich
 - E-Ladestation
 - privat
- Kreis mit Zahl darin: Anzahl Stellplätze am jeweiligen Standort

- Verteilerkästen:**
- T Telekom
 - S Strom
 - P Post
 - B Briefkasten
 - D Depot
 - F Fernwärme
 - X Sonstige
- Aktuelle Belegung der Verteilerkästen vor Ort überprüfen!

- W Werbetafel
- S Schaukasten
- L Litfaß
- H historisch
- Flächen Gastro
- mögliche Hubs
- T Trinkbrunnen / Pumpe
- F Fernsprecher
- U Uhr
- WC
- S Sonderinstallation



2 Karl-Marx-Allee, Friedrichshain-Kreuzberg Block C

Blatt 2 von 5



Fahrrad-Stellplätze

- öffentlich
- Sharing
- privat

Kreis mit Zahl darin: Anzahl Stellplätze am jeweiligen Standort

Kfz-Stellplätze

- öffentlich
- E-Ladestation
- privat

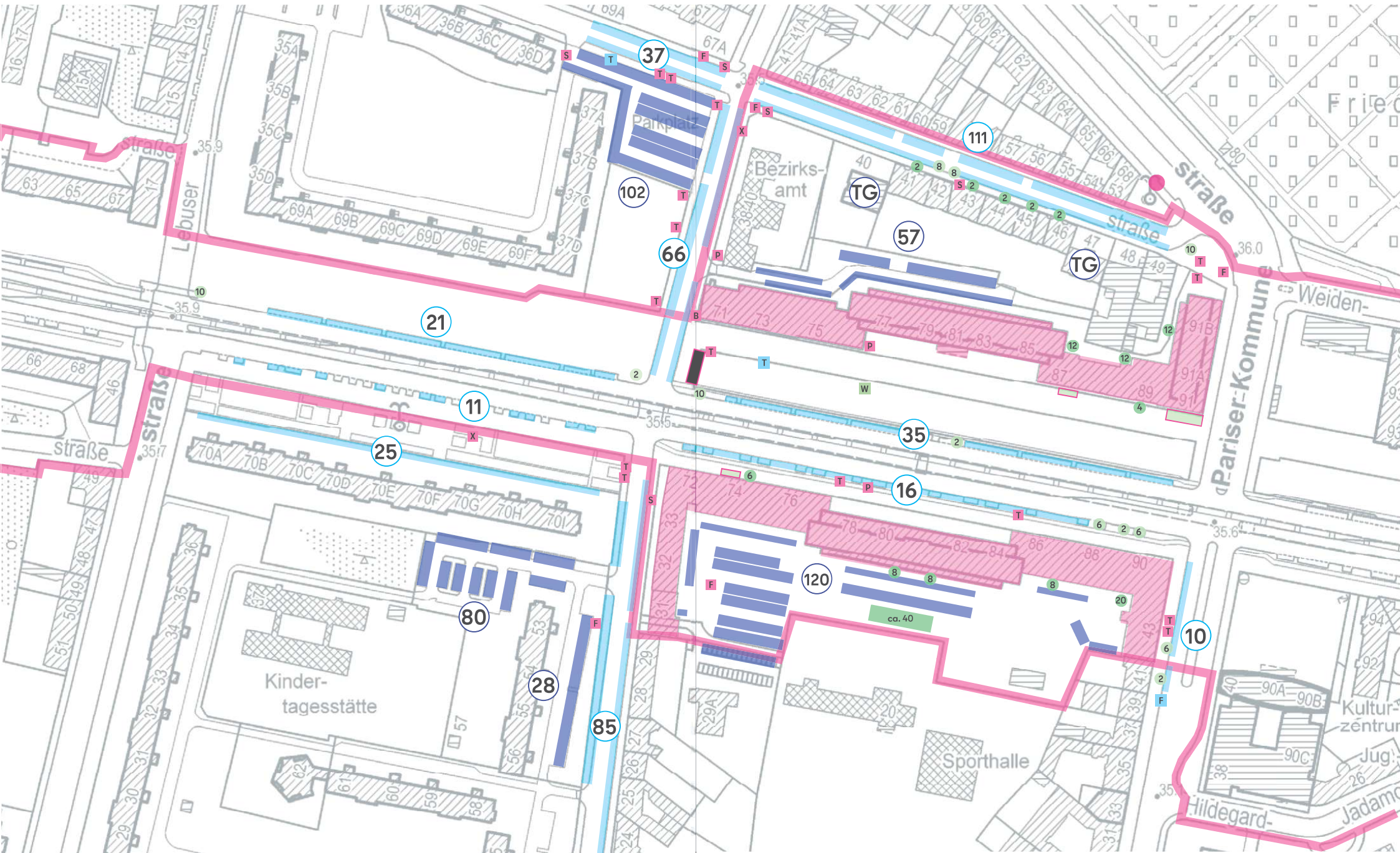
Verteilerkästen:

- T Telekom
- S Strom
- P Post
- B Briefkasten
- D Depot
- F Fernwärme
- X Sonstige

Aktuelle Belegung der Verteilerkästen vor Ort überprüfen!

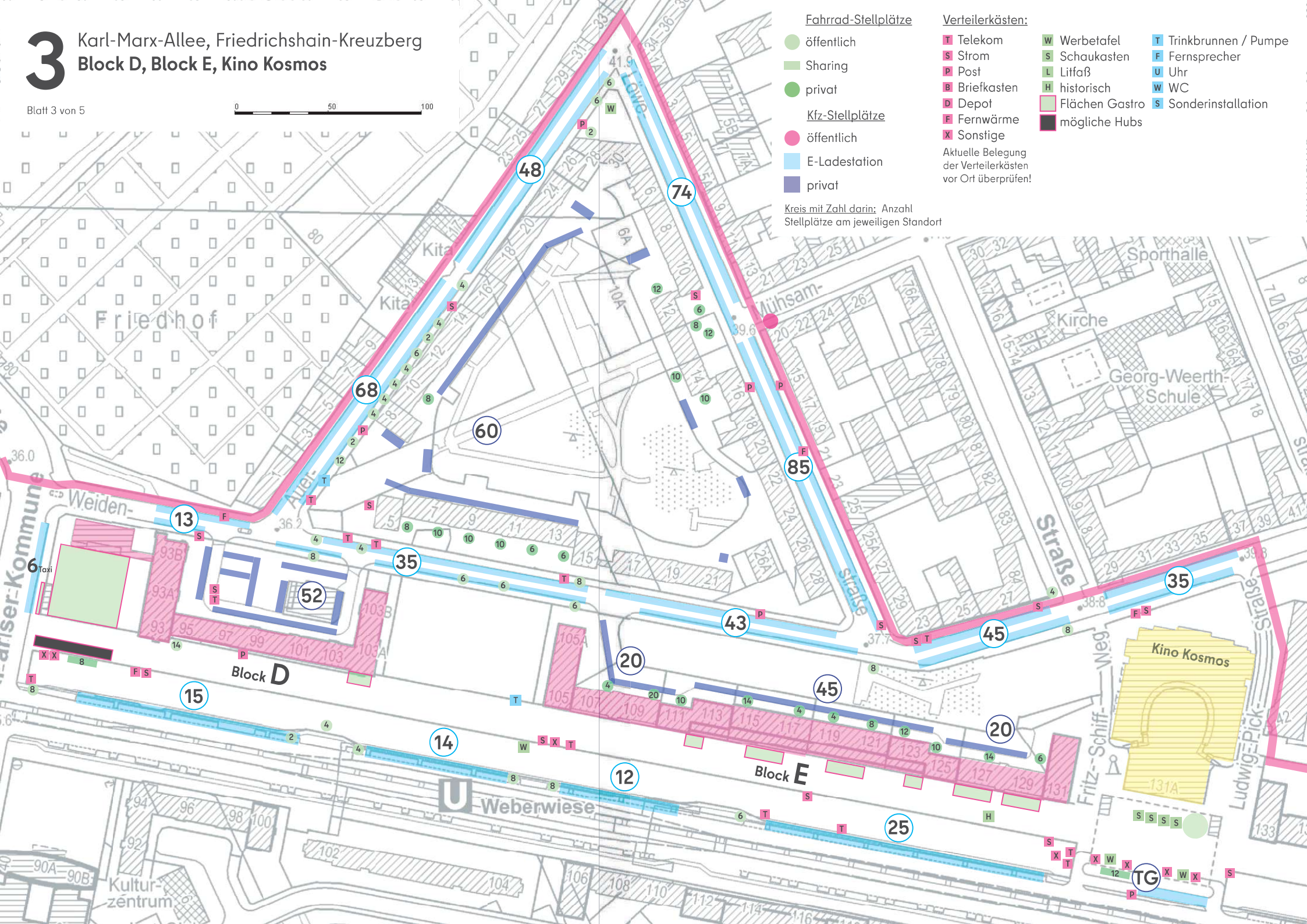
- W Werbetafel
- S Schaukasten
- L Litfaß
- H historisch
- Flächen Gastro
- mögliche Hubs

- T Trinkbrunnen / Pumpe
- F Fernsprecher
- U Uhr
- W WC
- S Sonderinstallation



3 Karl-Marx-Allee, Friedrichshain-Kreuzberg Block D, Block E, Kino Kosmos

Blatt 3 von 5



Fahrrad-Stellplätze

- öffentlich
- Sharing
- privat

Kfz-Stellplätze

- öffentlich
- E-Ladestation
- privat

Kreis mit Zahl darin: Anzahl Stellplätze am jeweiligen Standort

Verteilerkästen:

- | | | |
|--|---|--|
| ■ Telekom | ■ Werbetafel | ■ Trinkbrunnen / Pumpe |
| ■ Strom | ■ Schaukasten | ■ Fernsprecher |
| ■ Post | ■ Litfaß | ■ Uhr |
| ■ Briefkasten | ■ historisch | ■ WC |
| ■ Depot | ■ Flächen Gastro | ■ Sonderinstallation |
| ■ Fernwärme | ■ mögliche Hubs | |
| ■ Sonstige | | |

Aktuelle Belegung der Verteilerkästen vor Ort überprüfen!

4

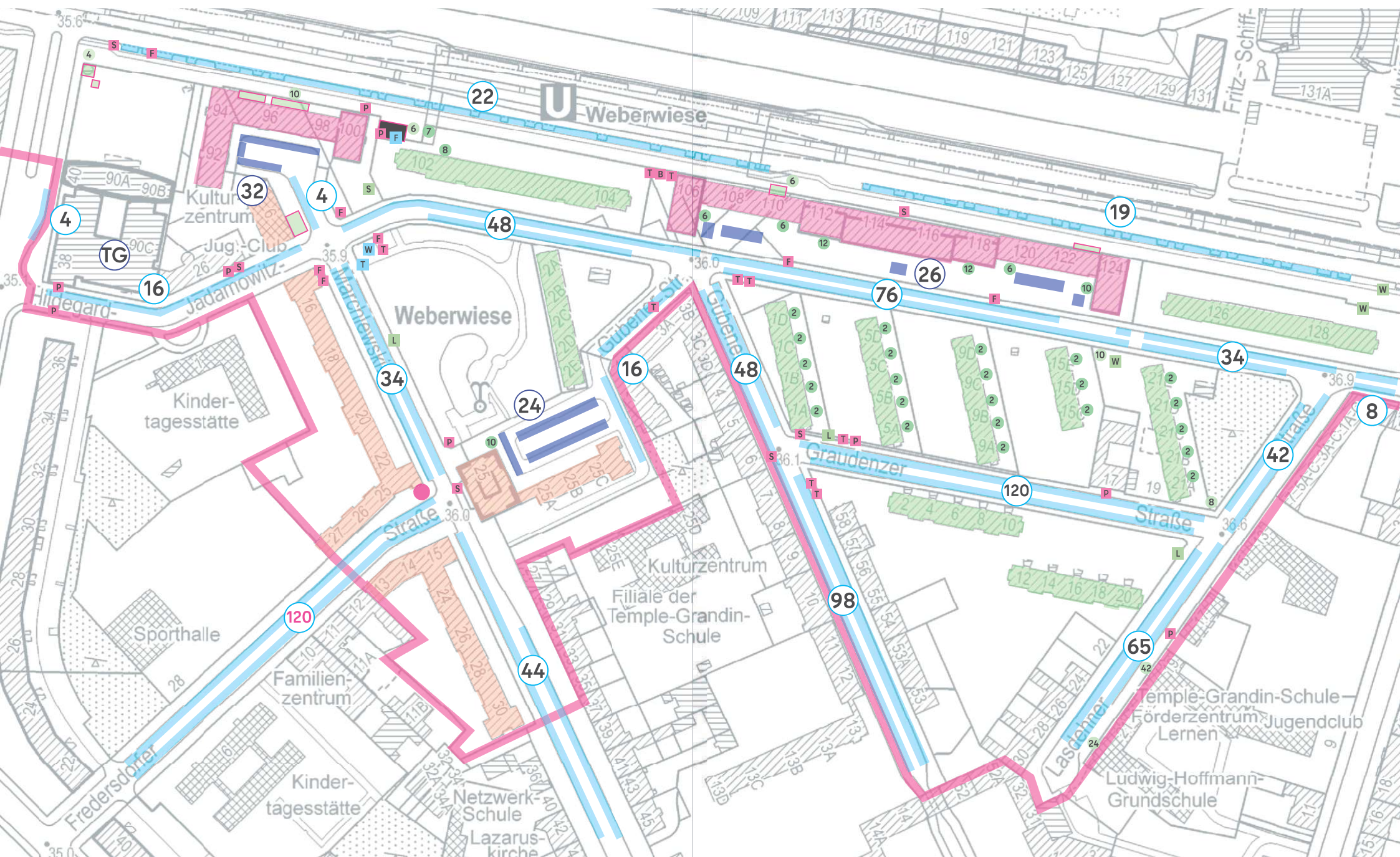
Karl-Marx-Allee, Friedrichshain-Kreuzberg Block D, Block E, Hochhaus, Randbebauung

Blat 4 von 5



- Fahrrad-Stellplätze**
- öffentlich
 - Sharing
 - privat
- Kfz-Stellplätze**
- öffentlich
 - E-Ladestation
 - privat
- Kreis mit Zahl darin: Anzahl Stellplätze am jeweiligen Standort

- Verteilerkästen:**
- T Telekom
 - S Strom
 - P Post
 - B Briefkasten
 - D Depot
 - F Fernwärme
 - X Sonstige
- W** Werbetafel
S Schaukasten
L Litfaß
H historisch
Flächen Gastro
■ mögliche Hubs
- T** Trinkbrunnen / Pumpe
F Fernsprecher
U Uhr
W WC
S Sonderinstallation
- Aktuelle Belegung der Verteilerkästen vor Ort überprüfen!



5 Karl-Marx-Allee, Friedrichshain-Kreuzberg Block F, Block G

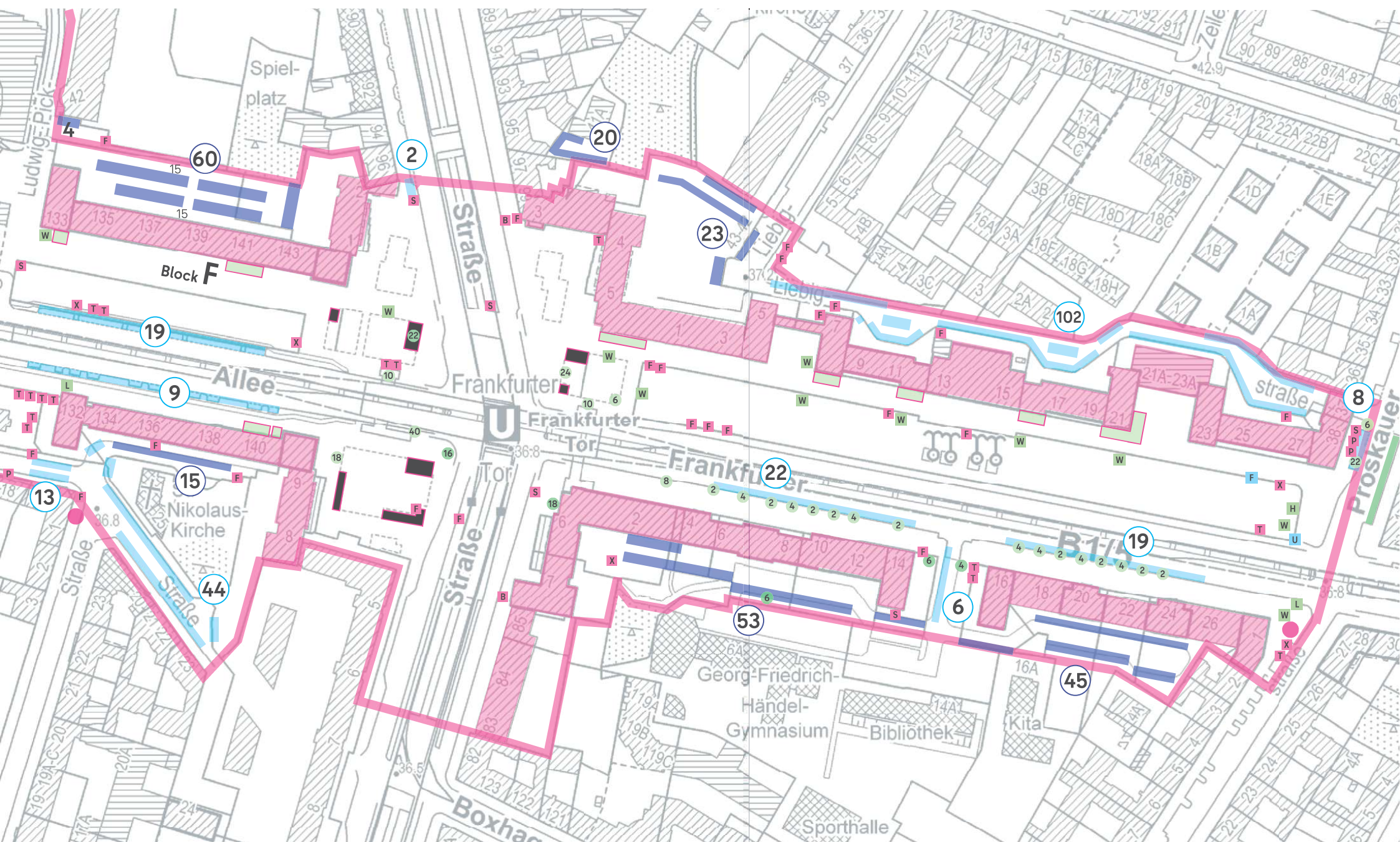
Blatt 5 von 5



- Fahrrad-Stellplätze**
- öffentlich
 - Sharing
 - privat
- Kfz-Stellplätze**
- öffentlich
 - E-Ladestation
 - privat
- Kreis mit Zahl darin: Anzahl Stellplätze am jeweiligen Standort

- Verteilerkästen:**
- T Telekom
 - S Strom
 - P Post
 - B Briefkasten
 - D Depot
 - F Fernwärme
 - X Sonstige
- Aktuelle Belegung der Verteilerkästen vor Ort überprüfen!

- W Werbetafel
- S Schaukasten
- L Litfaß
- H historisch
- Flächen Gastro
- mögliche Hubs
- T Trinkbrunnen / Pumpe
- F Fernsprecher
- U Uhr
- W WC
- S Sonderinstallation



Anlage 2: Planungshinweise für Ladeinfrastruktur im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

Aus der Ämterbeteiligung in 2024 wurden folgende rechtliche Hinweise aus dem Stadtentwicklungsamt gegeben:

Bauordnungsrechtliche Bewertung

Mit Anpassung der Berliner Bauordnung vom 30.12.2023 sind gemäß § 61 Abs. 1 Nr. 15 BauO Bln „Ladestationen für Elektromobilität und die damit verbundene Änderung der Nutzung“ als bauordnungsrechtlich verfahrensfreie Vorhaben aufgeführt. Dies bedeutet, dass ein umfangreiches Baugenehmigungsverfahren nicht erforderlich ist. Unabhängig hiervon grenzt § 61 Abs. 2 BauO Bln die Verfahrensfreiheit von Nutzungsänderungen auf Nutzungsänderungen für die „keine anderen öffentlich-rechtlichen Anforderungen als für die bisherige Nutzung in Betracht kommen.“ Als derartige „öffentlich-rechtliche Anforderungen“ sind mit Blick auf Ladeinfrastrukturen auf privaten Grundstücken im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg insbesondere Planungsrecht, Erhaltungsrecht und Denkmalrecht. Mit Blick auf baurechtlich-relevante Prüfbelange ist an dieser Stelle auch auf den sich aus § 242 BGB herleitenden Grundsatz der nachbarschaftlichen Rücksichtnahme (bzw. das Rücksichtnahmegebot) hinzuweisen, welches durch bauordnungs- und planungsrechtliche Regelungen weitergehend qualifiziert wird (siehe Abschnitt Planungsrechtliche Bewertung).

Eine Beratung mit der Bau- und Wohnungsaufsicht ist geboten.

Erhaltungsrechtliche Bewertung

Unabhängig vom nicht gegebenen Erfordernis eines umfangreichen Baugenehmigungsverfahrens bedarf das Ladeinfrastrukturvorhaben einer eigenständigen erhaltungsrechtlichen Genehmigung, soweit sich der Standort des Ladeinfrastrukturvorhabens in einem städtebaulichen Erhaltungsgebiet (Erhaltungssatzung gemäß § 172 Abs. 1 Nr. 1 BauGB) befindet. Gemäß § 172 Abs. 3 BauGB darf eine erhaltungsrechtliche Genehmigung versagt werden, soweit bauliche Anlagen allein oder in Zusammenhang mit anderen baulichen Anlagen das Ortsbild, die Stadtgestalt oder das Landschaftsbild beeinträchtigen und/oder geschichtliche, städtebauliche oder künstlerische Gründe dem entgegenstehen.

Als Erhaltungsgebiete städtebaulicher Eigenart nach § 172 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BauGB sind derzeit im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin folgende Gebiete definiert:

- Erhaltungsgebiet Urbanhafen-Südstern,
- Erhaltungsgebiet Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee (ehemals Stalinallee) und deren flankierende Bereiche,
- Erhaltungsgebiet IBA 87 – Südliche Friedrichstadt,
- Erhaltungsgebiet Graefestraße,
- Erhaltungsgebiet Luisenstadt,
- Erhaltungsgebiet Weberwiese.

Für das „Untersuchungsgebiet Ritterstraße“ ist die Festsetzung eines weiteren Erhaltungsgebietes städtebaulicher Eigenart nach § 172 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BauGB in Prüfung.

Soweit der beabsichtigte Ladeinfrastrukturantrag in einem der vorstehend benannten Erhaltungsgebiete liegt, ist eine separate erhaltungsrechtliche Genehmigung einzuholen.

Eine Beratung mit der Fachgruppe Erhaltungsgebiete des Fachbereich Stadtplanung ist geboten.

Planungsrechtliche Bewertung

Den konkreten Ladeinfrastrukturvorhaben können im Einzelfall planungsrechtliche Belange entgegenstehen. So können insbesondere die mit § 15 BauNVO gefassten „allgemeinen Voraussetzungen für die Zulässigkeit baulicher und sonstiger Anlagen“ dem Ladeinfrastrukturvorhaben im konkreten Einzelfall entgegenstehen.

Soweit sich aus Art und Maß der baulichen Nutzung Belästigungen oder Störungen ergeben, die für die nähere Umgebung unzumutbar sind, kann das Vorhaben im konkreten Einzelfall planungsrechtlich unzulässig und das „Rücksichtnahmegebot“ verletzt sein.

Als mögliches Beispiel für eine derartige Konstellation ist eine gewerblich betriebene und öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktureinrichtung auf privaten Hofparkplätzen in unmittelbarer Wohnnutzungsnähe zu benennen. In konkretem Beispiel kann das Vorhaben auf Grund der mit ihm verbundenen Belastungen z.B. auf Grund gegebener verkehrs- und nutzungsbezogener Immissionen (z.B. Verkehrsmengen, verkehrs- und nutzungsbezogener Lärm, Ruhestörung in Nachtzeiten) oder auf Grund eines fehlenden Nachweises des Vorliegens einer nicht-störenden gewerblichen Nutzung („nicht wesentlich störender Gewerbebetrieb“) nach der Art der Nutzung unzulässig sein (z.B. § 34 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4 BauNVO).

Im Geltungsbereich von Bebauungsplänen (Anwendungsbereich des § 30 BauGB) können durch Planzeichnungen, textliche Festsetzungen und städtebauliche Verträge zu beachtende Regelungen bestehen, welche z.B. Verortung, Ausstattung und Betrieb von Stellplatzanlagen regeln (z.B. Ausschluss von Stellplatznutzungen, Sicherung von Car-Sharing-Stellplätze etc.).

Soweit sich die Ladeinfrastruktur als Nebenanlage in Innenhoflage einer anderen Nutzung (z.B. Wohnen) nach Art und Maß der Nutzung unterordnet (z.B. durch Begrenzung des Nutzerkreises auf die unmittelbaren Eigentümer und Mieter), ist die planungsrechtliche Zulässigkeit anders zu bewerten.

Eine Beratung mit dem Fachbereich Stadtplanung ist geboten.

Denkmalrechtliche Bewertung

Unabhängig vom nicht gegebenen Erfordernis eines umfänglichen Baugenehmigungsverfahrens bedarf das Ladeinfrastrukturvorhaben einer eigenständigen denkmalrechtlichen Genehmigung, soweit das Ladeinfrastrukturvorhaben unter die gemäß § 11 DSchG Bln (Denkmalschutzgesetz Berlin) genehmigungspflichtige Maßnahmen an Denkmälern fällt.

Eine Beratung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde ist geboten.