



Quelle: SenSW/Dirk Laubner

Themenpapier

Verkehr

Vorbereitung des Freiraumwettbewerbs Rathaus-Marx-Engels-Forum

Inhalt

1. Allgemeine Einleitung zum Verfahren
2. Herausforderungen zum Thema Verkehr
3. Ergebnisse der Sondierungsphase
4. Anhang

1. Allgemeine Einleitung zum Verfahren

Geschichte, Gegenwart und Zukunft der historischen Mitte Berlins prägen die öffentliche Auseinandersetzung seit Jahren. Mit den 10 Bürgerleitlinien der Stadtdebatte „Alte Mitte Neue Liebe“ 2015 wurden wichtige Impulse zur künftigen Entwicklung des Rathausforums gegeben. Den Bürgerleitlinien folgend entschied die Politik - dokumentiert in der Koalitionsvereinbarung - den Freiraum von Rathausforum und Marx-Engelsforum von Bebauung freizuhalten und für öffentliche Nutzungen zu qualifizieren. Zahlreiche Fachgutachten zur Geschichte, zum Klima und zum Verkehr sowie eine ganzheitliche Freiraumanalyse der Berliner Mitte (Typisierung) ergänzen und vertiefen diese Leitlinien.

Auch die Erwartungen der Öffentlichkeit an eine Aufwertung und angemessene Gestaltung des Freiraums sind gewachsen. Seit dem beginnenden Rückbau der Baustelleneinrichtung für die Verlängerung der U-Bahnlinie 5 im Marx-Engels-Forum stellt sich die Frage nach dem weiteren Umgang mit den Grün- und Freiflächen ganz akut.

Zur gestalterischen Aufwertung der Freiräume im Gebiet um das Rathaus- und Marx-Engels-Forum hat sich das Land Berlin für die Durchführung eines freiraumplanerischen Wettbewerbs entschieden. Sein Ergebnis soll die vielen Nutzungen besser und möglichst konfliktfrei ermöglichen.

Aufgrund der komplexen Ausgangslage bedarf es zur Klärung der Rahmenbedingungen für die Auslobung des Wettbewerbes einer umfangreichen Beratung und Klärung der Aufgabenstellung mit den unterschiedlichen Protagonisten.

In der s.g. „Sondierungsphase“ wurden in Einzelgesprächen und großen Fachrunden (Fachlaboren) mit Vertreter*innen der Verwaltung sowie mit Expert*innen und Initiativen die Rahmenbedingungen des Wettbewerbs abgestimmt. Die Sondierungsgespräche und Fachlabore befassten sich mit folgenden Haupt-Themenfeldern:

- Nutzungen, Aufenthalt, Veranstaltungen und Gesundheit
- Bewegen, Orientieren und Sicherheit
- Verkehr
- Resilienz
- Identitäten: Alltag – Geschichte – Zukunft

Ziel der Sondierungsphase war es zu klären, welche Positionen die einzelnen Akteure vertreten, wo Konsens für die Aufgabenstellung des Wettbewerbs besteht und zu welchen Fragestellungen Meinungsunterschiede existieren. Daraufhin wurden in den Fachlaboren Kompromissvorschläge erarbeitet, um eine mit Allen abgestimmte Aufgabenstellung zu erzielen.

In dem nun stattfindenden Stadtlabor zum Thema „Mobilität, Grün und Resilienz“ am 18.02.2020 werden die Ergebnisse der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert. Die Ergebnisse dieses intensiven Abstimmungs- und Partizipationsprozesses bilden dann die Grundlage für die Aufgabenstellung des Freiraumplanerischen Wettbewerbs 2020.

Bearbeitungsgebiet und Wettbewerbsverfahren

Das Wettbewerbsgebiet Rathausforum und Marx-Engels-Forum wird nord-östlich durch den Bahnhof Alexanderplatz und südwestlich durch die Spree begrenzt. Nordwestlich verläuft die Karl-Liebknecht-Straße und südwestlich die Rathausstraße.

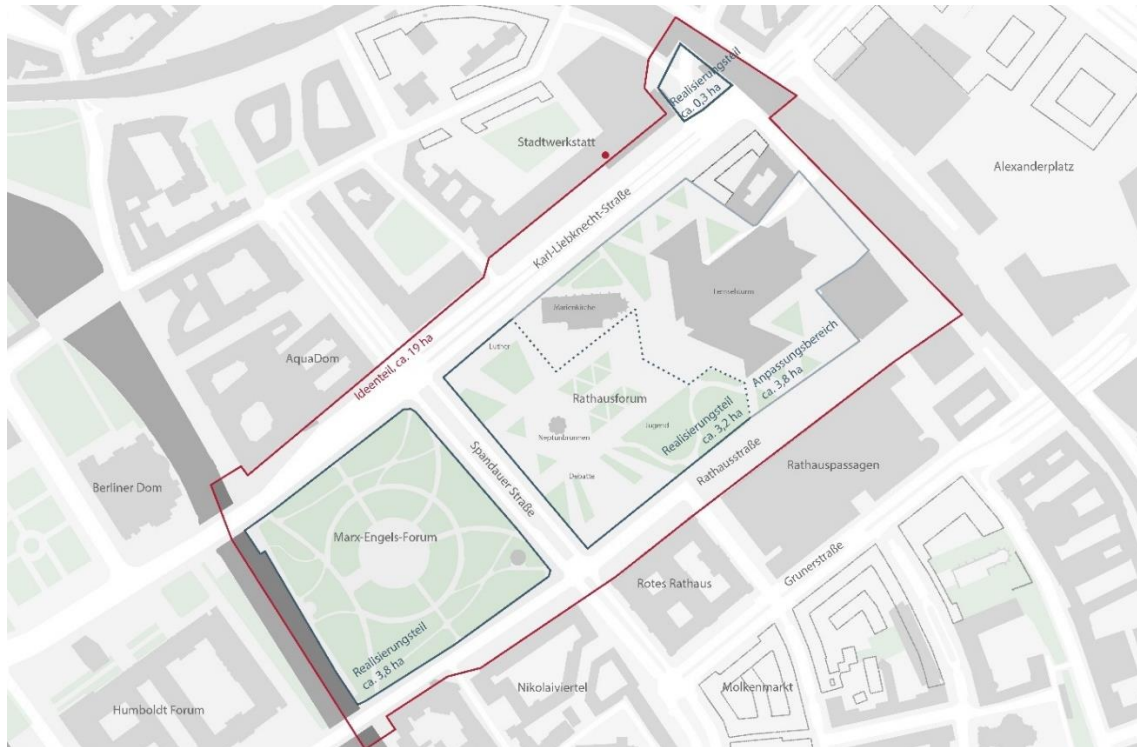
Der Wettbewerb wird als offener 2-phasiger Ideen- und Realisierungs-Wettbewerb EU-weit ausgelobt. Im Ideenteil des Wettbewerbs ist die Aufgabe eine visionäre Gesamtidee für den Gesamttraum inklusive der Verkehrsräume zu entwickeln. Dabei sind die Anschlussfähigkeit an den Bestand und die aktuellen Nutzungen bzw. derzeitige Anforderungen zu berücksichtigen.

Im Gebiet des Realisierungsteils wird an die Wettbewerbsgewinner ein Auftragsversprechen erteilt, ihre Planung nach weiteren Präzisierungen umzusetzen. In den bereits modernisierten Bereichen um den Fernsehturm und die Marienkirche wird lediglich eine Anpassung, ein Up-grade, des Freiraumes realisiert werden.

In der ersten Phase des Wettbewerbs sind alle Landschaftsarchitekturbüros dazu eingeladen, eine Vision als Idee für den Gesamttraum zu skizzieren, die den Zielzustand 2040 zeigt. Aus den eingereichten Arbeiten werden durch eine Jury ca. 25 Arbeiten ausgewählt, die zur weiteren Bearbeitung der zweiten Phase aufgefordert werden. In der zweiten Phase ist die Herleitung zu der eingereichten Vision

aufzuzeigen: Im Ideenteil ist der Gesamttraum in einem Zwischenzustand im Jahr 2030 darzustellen. Darüber hinaus sind die Realisierungsteile in ihrer konkreten Umsetzung ab 2021 zu verdeutlichen. Sie sind anschlussfähig an die bestehenden Anforderungen an den Freiraum und die Verkehrsentwicklung zu gestalten.

Für den Zeitraum bis zur baulichen Umsetzung der Neugestaltungen sollen auch Ideen für eine temporäre Aufwertung des öffentlichen Raumes und der Grünflächen gefunden und gezeigt werden.



2. Herausforderungen zum Thema Verkehr

Das Rathaus- und Marx-Engels-Forum im Zentrum Berlins ist ein stark durch den Verkehr geprägter Raum. Als wichtiger Verkehrsknotenpunkt sind Alexanderplatz und Rathausforum höchst frequentierte Transiträume zwischen zahlreichen Regionalbahn-, S-Bahn-, U-Bahn- / Tram- und Busstationen. Durch den motorisierten Individualverkehr ist das Wettbewerbsgebiet stark besetzt. Die Verkehrswende erfordert konkrete und schnelle Maßnahmen: Das ÖPNV-Netz wird in den kommenden Jahren durch weitere Stationen und Linien ergänzt. Die Rad-Infrastruktur soll sicher und attraktiv, aber auch flächendeckend und durchgehend gestaltet werden. In diesem Zuge sollen im Bearbeitungsraum Lücken geschlossen und alternative Routen angeboten werden.

Die Aufenthaltsqualität im Rathaus- und Marx-Engels-Forum leidet unter der Dominanz des motorisierten Verkehrs: Die Karl-Liebknecht-, Spandauer- und Grunerstraße wirken als Barrieren für Fußgänger und Radfahrer. Sie verhindern die Verknüpfung zu umgebenden Stadtteilen. Innerhalb des Freiraumkorridors des Wettbewerbsgebietes wirkt die Spandauer Straße als Zäsur.

Die Spree als Bundeswasserstraße ist räumlich und visuell kaum durch die Parkbesucher zu erleben. Der Spreeuferweg am Marx-Engels-Forum ist nicht durchgängig barrierefrei zu erreichen.

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Rathaus- und Marx-Engels-Forum soll der motorisierte Individualverkehr minimiert werden. Dieses Ziel und damit konkret verbundene Maßnahmen wurden bereits in der Stadtdebatte 2015 „Alte Mitte – Neue Liebe“ mit Anwohner*innen und Besucher*innen diskutiert und in der Bürgerleitlinie 7 festgeschrieben.

Der Verkehr befindet sich im Umbruch. Daraus resultieren einerseits große Planungsunsicherheiten, zugleich wird in einem Zeithorizont von 15-20 Jahren Raum für Visionäres ermöglicht. Im Wettbewerb werden die Straßenräume als Ideenteil bearbeitet. Bestehende Planungen sind zu berücksichtigen, zugleich soll ein offener und inklusiver Umgang visionäre Ideen fördern.

3. Ergebnisse der ersten Sondierungsphase

In der „Sondierungsphase“ wurden an drei Terminen zuständige Vertreter*innen der unterschiedlichen Verkehrsarten und der übergeordneten städtischen Verkehrsplanungen konsultiert:

- Verwaltungstermin: Frau Irmischer (SenUVK), Herr Ross (SGA, BA Mitte), Herr Conrad (SGA, BA Mitte) und Herr Dittrich (SGA, BA Mitte).
- BVG: Herr Seegers (Projekt U5), Herr Backwinkel (Projekt U5), Herr Dobe (Straßenbahnplanung)
- Wasser: Herr Silge (SenUVK), Frau Patge (WSA) und Herr Grondke (Stern- und Kreisschiffahrt)

Es wurden aktuelle Planungen abgefragt, kurzfristige und langfristige Entwicklungsziele diskutiert und daraus Rahmenbedingungen für den Wettbewerb abgeleitet.

Die Erfassung der Sondierungsgespräche erfolgte in einer tabellarischen Übersicht, in der die unterschiedlichen und gemeinsamen Positionen der Akteure nach Teilräumen gegliedert gegenübergestellt werden. Weitestgehend richten sich die Entwicklungsziele nach dem Beschluss der Bürgerleitlinien und eine Verkehrsberuhigung wird angestrebt. Die tabellarische Übersicht befindet sich im Anhang dieses Dokuments.

Im Rahmen eines „Fachlabors“ am 29.10.2019 wurden diese Ergebnisse präsentiert und zur Diskussion gestellt. Das Fachlabor zielte darauf ab, noch offene Frage- und Aufgabenstellungen für den Freiraumplanerischen Wettbewerb zu diskutieren und eine möglichst weitgehende Einigung über die Aufgabenstellung zum Thema Verkehr für den Wettbewerb zu erreichen.

Im Folgenden sind die Ergebnisse des aktuellen Abstimmungsstandes aufgeführt. Dabei wird zunächst die aktuelle Situation geschildert. Im anschließenden **kursiv und fett geschriebenen Absatz** ist der Vorschlag für die Aufgabenstellung der Wettbewerbsauslobung formuliert. Themen, die in der Sondierungsphase ermittelt wurden, aber nicht über den Wettbewerb zu lösen sind, werden unter 3.5 aufgeführt und der weitere Umgang kurz erläutert.

Aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellung mit drei Zeithorizonten, wird zwischen den variierenden Aufgabenstellungen folgendermaßen unterschieden: Aufgabenstellungen, die in der ersten Phase des Wettbewerbs gelten, werden als *1. Phase Vision 2040* bezeichnet. In den Aufgabenstellungen der zweiten Phase wird unterschieden in den Zwischenschritt, der den Gesamttraum im Jahr 2030 zeigt, *2. Phase Ideenteil Gesamttraum 2030*, sowie die an den Bestand anschließenden Realisierungsteile, *2. Phase Realisierungsteile (ab 2021)*. Ist eine Aufgabenstellung nicht gesondert zugeordnet, ist sie in allen drei Bearbeitungsstufen zu erfüllen.

3.1 Aufgabenstellungen Thema Verkehr im Gesamttraum

3.1.1 Stand der Planungen

Umgang mit Planungsunsicherheiten

Das Wettbewerbsgebiet ist ein durch Verkehr geprägter Raum. Die diversen Fortbewegungsformen kollidieren hier in ihren unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Raumansprüchen. Das Mobilitätsgesetz besagt, dass alle Menschen in Berlin auf möglichst umwelt- und stadtverträgliche Art und Weise bequem, sicher und zuverlässig an ihr Ziel kommen sollen. Es schließt alle Mobilitätsgruppen (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlichen Personennahverkehr, Wirtschaftsverkehr und motorisierten Individualverkehr) ein. Mit dem Beschluss durch das Berliner Abgeordnetenhaus im Juni 2018 steht eine Verkehrswende an.

Dies führt zu Planungsunsicherheit auf Grund ausstehender verkehrlicher Untersuchungen und laufender Planfeststellungsverfahren. Zugleich ermöglicht der Umbruch in einem Zeithorizont von 20 Jahren Raum für Visionäres, Denkanstöße, neue Ideen.

Die Herausforderung des Wettbewerbs liegt darin, mit den Planungsunsicherheiten umzugehen und anpassungsfähige Entwürfe zu fordern, die sowohl kurzfristige Maßnahmen aufnehmen können, aber auch die Vision einer langfristigen Entwicklung von stadtverträglicher Mobilität tragen.

Der Ideenteil des Wettbewerbs umfasst den Gesamttraum Rathaus- / Marx-Engels-Forum inklusive der Straßenräume von Gebäudekante bis Gebäudekante. Der Schwerpunkt der Entwurfsaufgabe liegt darin, den Freiraum in seinem Zusammenhang zu betrachten und die Straßenräume einzubeziehen.

Es ist ein Entwurf zu entwickeln, der sowohl die Vision einer langfristigen Entwicklung von stadtverträglicher Mobilität trägt als auch kurzfristige Maßnahmen aufnehmen kann.

Erste Phase Vision 2040:

Es ist eine Vision aufzuzeigen, die das Wettbewerbsgebiet im Jahr 2040 zeigt. Alle Mobilitätsgruppen (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Wirtschaftsverkehr inkl. der touristischen Infrastruktur und motorisierter Individualverkehr) sind als Bestandteil einer funktionierenden zukunftsfähigen Berliner Mitte zu berücksichtigen. Das Verkehrssystem ist stadt-, umwelt-, sozial- sowie klimaverträglich zu entwickeln und darüber hinaus sicher, barrierefrei und inklusiv auszugestalten.

Zweite Phase Ideenteil Gesamttraum 2030:

In der zweiten Phase ist die Idee der ersten Phase unter Berücksichtigung aktueller Planungen zu konkretisieren. Der Gesamttraum ist im Zeitfenster 2030 darzustellen, aktuelle Verkehrsplanungen (s.u.) sind zu berücksichtigen.

Zweite Phase Realisierungsteile (ab 2021):

In einem weiteren Bearbeitungsschritt sind die Realisierungsteile in ihrer Umsetzung ab 2021 darzustellen. Sie sind anschlussfähig an die aktuellen Anforderungen an den Freiraum und die Verkehrsentwicklung zu gestalten. Gegenwärtige Situation und Planungen (s.u.) sind zu berücksichtigen und die aktuelle und zukünftige Mobilität in der historischen Mitte Berlins ist zu gewährleisten.

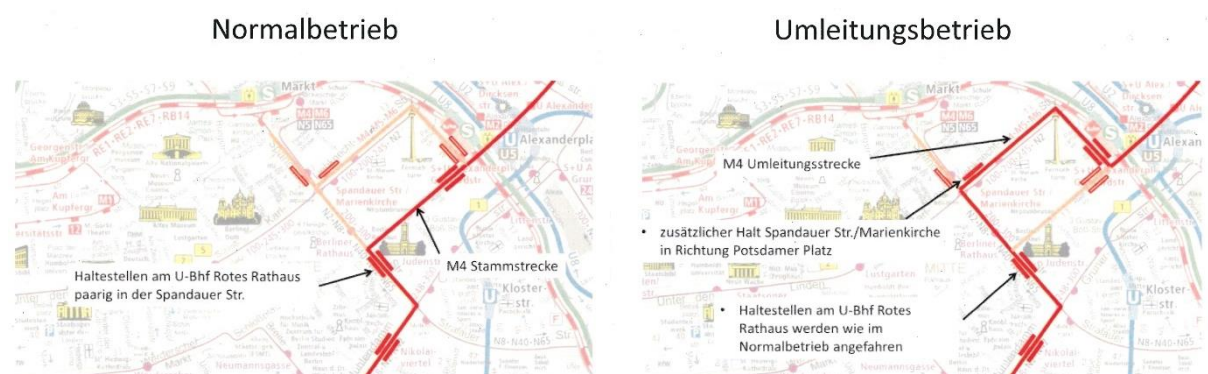
U-Bahntunnel U5

Der Lückenschluss U5 vom Alexanderplatz zum Brandenburger Tor ist im Bau. Die Inbetriebnahme des neuen Abschnitts ist für 2020 vorgesehen. Der Tunnel verläuft vom Spreeufer, durch den südlichen Bereich des Marx-Engels-Forums und schließt an den Bestandstunnel in der Rathausstraße auf der Höhe der Rathauspassagen an. Eine neue U-Bahnhaltestelle entsteht vor dem Roten Rathaus.

Straßenbahn

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie M4 vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz wird derzeit vorbereitet. Die Inbetriebnahme ist für 2027 geplant.

Die Strecke ist in der Rathausstraße vorgesehen. Im Falle von Sperrungen der Rathausstraße (z.B. bei politischen Terminen im Roten Rathaus, bei Veranstaltungen und Demonstrationen vor dem Roten Rathaus) soll die Straßenbahn über die Karl-Liebknecht-Straße (Bestandsnetz) und die Spandauer Straße umgeleitet werden. Die regulären Straßenbahnhaltestellen befinden sich in der Spandauer Straße zwischen Nikolaiviertel und Rotem Rathaus sowie in der nördlichen Rathausstraße.



Zweite Phase Ideenteil Gesamttraum 2030:

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie M4 zum Potsdamer Platz ist mit einem Gleisbett für den Normalbetrieb sowie den Umfahrungsfall (bei Veranstaltungen in der Rathausstraße) integrativ, barrierefrei und gefahrenfrei zu ermöglichen.

Zweite Phase Realisierungsteile (ab 2021):

Die Realisierungsbereiche sind anschließbar an die aktuelle Vorplanungsvariante (s.o.) umzusetzen.

Die Haltestellen sind mindestens entsprechend der Vorgaben (Abmessungen und Ausstattungsstandards) der BVG ausführbar und barrierearm (keine Stolperfallen bei Veranstaltungen) in den Freiraum zu integrieren sein. Darüber hinaus können innovative Gestaltungsvorschläge entwickelt werden, aus denen Vorgaben für die spätere Umsetzung hervorgehen können.

Reisebusse

Auf der Museumsinsel sollen aufgrund des UNESCO Weltkulturerbe-Status¹ keine Reisebusse mehr halten. Mit der Eröffnung des Humboldtforums wird ein steigender Besucherandrang erwartet. In einem Reisebuskonzept werden derzeit Standorte für Reisebushaltestelle und Reisebusparkplätze geprüft.

Als kurzfristige Lösung wird eine Bushaltestelle für sechs Reisebusse (kein Dauerparken nur Ein- und Aussteigen) in der Rathausstraße zwischen Spandauer Straße und Rathausbrücke auf der Seite des Marx-Engels-Forums umgesetzt. Die Parkplätze auf Seite des Nikolaiviertels entfallen, auf der gegenüberliegenden Seite wird Schräg- in Längsparken umgewandelt. Diese Zwischenlösung wurde im Rahmen der Sondierungen vielfach kritisiert: Die Busse bilden eine Mehrbelastung für Anwohnende und beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität im Marx-Engels-Forum durch Lärm und Abgase. Die Barrierewirkung zwischen Nikolaiviertel und Marx-Engels-Forum wird verstärkt.

Als langfristige Haltestelle wird ein Haltepunkt (für sechs Reisebusse, kein Dauerparken, nur Ein- und Aussteigen) auf der gegenüberliegenden Seite in der Karl-Liebknecht-Straße geprüft, ebenso werden Alternativstandorte für Reisebusse geprüft.

Zweite Phase Ideenteil Gesamttraum 2030:

Sechs Kurzhaltstellen für Reisebusse sind mit entsprechenden Warte- und Bewegungsbereichen in der Rathausstraße oder der Karl-Liebknecht-Straße darzustellen. Es sind auch andere Optionen möglich.

Zweite Phase Realisierungsteile (ab 2021):

Sechs Kurzhaltstellen für Reisebusse sind mit entsprechenden Warte- und Bewegungsbereichen in der Rathausstraße oder der Karl-Liebknecht-Straße darzustellen. Es sind auch andere Optionen möglich.

Der Straßenraum in der Rathausstraße ist so auszuführen, dass er die Funktion als (temporäre) Reisebushaltestelle aufnehmen kann.

Radnetz

Ein übergeordnetes Fahrradrouthenetz und zu priorisierende Radschnellverbindungen befinden sich derzeit in Planung. Die Führung der Radschnellverbindung über die Karl-Liebknecht-Straße wird momentan fachlich am besten bewertet (vollständige Bewertungsergebnisse online: <https://www.infravelo.de/assets/PDFs/ppt-rsv-ost-route-tiergarten-landsberger-allee.pdf>). Darüber hinaus ist ein Radfernweg (Berlin-Leipzig) in der Rathausstraße vorgesehen.

Die Karl-Liebknecht- und Spandauer Straße sind Hauptverkehrsstraßen und müssen unabhängig von ihrer Routenfunktion nach Mobilitätsgesetz mit einer Radverkehrsanlage ausgestattet werden.

Zweite Phase Ideenteil Gesamttraum 2030:

Der Radverkehr im Wettbewerbsgebiet ist zu stärken. Vorgaben durch das Mobilitätsgesetz sowie aktuelle Planungen zu Radschnellverbindung und dem Radfernweg Berlin-Leipzig sind zu berücksichtigen (s.u.).

Zweite Phase Realisierungsteile (ab 2021):

Die Realisierungsbereiche sind anschließbar an folgende Vorgaben zu entwickeln:

An allen Hauptverkehrsstraßen sind mindestens 2 m breite von Kfz- und Fußverkehr getrennte und gegen Falschparken geschützte Radverkehrsanlagen einzurichten.

Der Radschnellweg kann in der Vorzugsvariante durch die Karl-Liebknecht-Straße geführt oder eine Alternative vorgeschlagen werden. Es sind Radschnellweg-Mindestmaße von 3 m bei Einrichtungswegen oder 4 m bei Zweirichtungswegen einzuhalten.

Der Radfernweg Berlin-Leipzig ist in der Rathausstraße auszuführen. Als Zweirichtungsweg ist er mindestens in 4 m Breite auszuführen, bei Einrichtungswegen sind Mindestbreiten von 2 m je Richtung zu berücksichtigen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Entwicklung des MIV ist unsicher. Politisch wird gefordert, den motorisierten Individualverkehr in der Innenstadt deutlich zu reduzieren.

Die Stadtstraße ‚Unter den Linden‘ soll fußgängerfreundlich umgestaltet werden und zukünftig ohne MIV sein. Dementsprechend wird die Karl-Liebknecht-Straße voraussichtlich ebenfalls weniger stark frequentiert werden.

Die individuellen Anforderungen des MIV werden in den folgenden Kapiteln der jeweiligen Straßenräume behandelt.

3.2 Rathausstraße

3.2.1 Stadträumliche Verknüpfung

Bindeglied

Die Rathausstraße ist eine wichtige Verknüpfung zwischen Alexanderplatz und Schlossplatz. Darüber hinaus bildet sie das Bindeglied zwischen Rathausforum, Marx-Engels-Forum und angrenzenden Stadträumen.

Die Rathausstraße ist als zentrales Nord-Süd-Bindeglied zwischen den angrenzenden Freiräumen (Rathausforum, Marx-Engels-Forum) mit Flanier- und Aufenthaltscharakter sowie einem hohen Gestaltanspruch zu entwickeln.

Ein klar strukturierter und gut überschaubarer urbaner Raum soll als Vermittler zwischen den zentralen Stadträumen der Berliner Mitte (Nikolaiviertel, Marx-Engels-Forum, Rathausforum, Schlossplatz) entstehen. Die Nutzung dieses Raumes ist für alle sicher und barrierefrei zu ermöglichen.

3.2.2 Wege / Verkehrsteilnehmende / Straßenquerschnitt

Straßenquerschnitt - Gesamt

Die Vielzahl an Bewegungs- und Nutzungsgruppen schaffen in der Rathausstraße unübersichtliche Verhältnisse. Fehlende Strukturen führen dazu, dass Schankvorgärten die Zwischenräume existierender und zukünftiger Verkehrsgruppen (Fußgänger, Radfahrer, Lieferverkehr, Straßenbahn) verstellen und Bewegungsströme stören.

Eine sinnvolle Zonierung der schnellen und langsamen Fortbewegung (Fußgängerweg, Fahrradweg, Straßenbahn) sowie des Aufenthalts (nichtkommerzielle Aufenthaltsangebote, Außengastronomie) ist zu entwickeln und barrierefrei umzusetzen. Barrierewirkungen sind zu vermeiden bzw. zu reduzieren.

Standorte für Fahrräder sind unter Berücksichtigung der Bewegungsräume und ohne Störung der Aufenthaltsbereiche auszuweisen.

Zweite Phase Ideenteil Gesamttraum 2030:

Der Straßenraum der Rathausstraße ist so auszuführen, dass die Führung der Straßenbahn entsprechend der Vorplanungsvariante integrativ, barrierefrei und gefahrenfrei möglich ist.

Zweite Phase Realisierungsteile (ab 2021):

Die Realisierungsbereiche sind so auszuführen, dass bestehende funktionale (Verkehrs-)Ansprüche und die aktuelle Vorplanungsvariante der Straßenbahn in der Rathausstraße berücksichtigt werden. Die Führung der Straßenbahntrasse ist sicher (vom Radweg getrennt) und barrierefrei zu ermöglichen.

Autofrei – Gontard- bis Judenstraße

Die Rathausstraße ist im nord-östlichen Abschnitt als Fußgängerbereich mit Radverkehrsstraße gewidmet. Auf Anlieferungsverkehr soll zukünftig verzichtet werden. Abgesehen von der Erreichbarkeit der Feuerwehraufstellflächen für die Rathauspassagen ist jeglicher Kfz-Verkehr (privat und wirtschaftlich) auszuschließen. Die minimalen statischen Belastungen der U-Bahndecke sind zu beachten.

Es sind gestalterische Lösungen zur Schließung des Bereichs für den motorisierten Individualverkehr und Lieferverkehr zu entwickeln, ohne andere Bewegungsströme zu beeinträchtigen. Die Anfahbarkeit und Aufstellflächen für die Feuerwehr an den Rathauspassagen sind zu berücksichtigen.

Motorisierter Verkehr – Rotes Rathaus

Die (Liefer-)Zufahrt zum Roten Rathaus und zu den Rathauspassagen erfolgt über die Judenstraße und ist auf entsprechende Lasten auszurichten. In der Regel ist der Verkehr über eine Wendeschleife zurück in die Grunerstraße zu führen. Die Abbiegemöglichkeit in die süd-westliche Rathausstraße ist aus Sicherheitsgründen zu ermöglichen.

Im Untergrund vor dem Roten Rathaus befinden sich archäologische Zeugnisse des Ratskellers des ehemaligen Rathauses. Sie sind vor der Überfahrt durch Schwerlasten zu schützen. Die protokollarische Vorfahrt ist auf die Lasten der Sicherheitsfahrzeuge ausgerichtet und wird derzeit durch Poller abgegrenzt. Diese werden jedoch aufgrund ihrer schlechten Sichtbarkeit regelmäßig angefahren.

Die Straßenräume rund um das Rote Rathaus sind anfahrbar, aber auf wenig Verkehr auszurichten. Eine Wendefläche für etwaige Fahrzeug-/Kolonnenbewegungen (15'er Krad-Eskorte) ist zu ermöglichen. In der Rathausstraße zwischen Gontardstraße und Spandauer Straße sind keine Parkplätze zu planen.

Es ist eine gestalterische Lösung zu finden, schwere Fahrzeuge (u.a. die Sicherheitsfahrzeuge von Protokollarischen Gästen) an der Überfahrt des Ratskellers im Untergrund vor dem Roten Rathaus zu hindern.

3.2.3 Nutzungs- und Aufenthaltsangebote

Aufenthalt (Ausführliche Abhandlung im Themenpapier Nutzungen)

Aufenthaltsmöglichkeiten werden durch gastronomische Einrichtungen in den Erdgeschosszonen geboten. Eine Verknüpfung des (öffentlichen) Freiraums mit angrenzenden Erdgeschosszonen erfolgt häufig durch Schankvorgärten. Diese ausufernden Sondernutzungen nehmen die undefinierten Räume (Gehwegbreiten und Radwege sind freizuhalten) ein und sorgen für unübersichtliche Verhältnisse. Nichtkommerzielle Aufenthaltsangebote werden verdrängt.

Eine sinnvolle Gliederung diverser Nutzungen soll zwischen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen vermitteln und Orte des Transits, des Verweilens und der Aktivität ermöglichen. Insgesamt ist das Ziel, das Rathausforum zu entschleunigen.

Nichtkommerzielle Aufenthaltsangebote und Sitzangebote sind zu ergänzen.

3.2.4 Ausstattung / Vegetation

Baumpflanzungen

Nach Beendigung der U5-Haltestelle werden die Baumscheiben in der Rathausstraße wiederhergestellt. Die Baumpflanzungen selbst erfolgen nach Herstellung der Straßenbahn durch das Straßen- und Grünflächenamt Bezirksamt Mitte von Berlin.

Baumstandorte in der Rathausstraße sind sinnvoll in die Gestaltung zu integrieren. Dabei sind Leitungen und Unterbauung zu berücksichtigen.

3.3 Karl-Liebknecht-Straße

3.3.1 Stadträumliche Verknüpfung

Bindeglied

Die Karl-Liebknecht-Straße bildet den nördlichen Auftakt zum repräsentativen Boulevard Unter den Linden. Außerdem stellt sie den Übergang zwischen Rathausforum, Marx-Engels-Forum und angrenzenden Stadträumen der historischen Innenstadt dar. Heute ist sie bereits zu einem fußläufigen Boulevard ausgebildet.

Die Karl-Liebknecht-Straße soll eine räumliche und gestalterische Verzahnung zwischen Unter den Linden, Museumsinsel, Rathausforum und dem Quartier nördlich des Alexanderplatzes herstellen. Die Verbindung zwischen Rathausforum und Hackeschem Markt ist zu verbessern.

Barrierewirkung

Eine Barrierewirkung der Karl-Liebknecht-Straße liegt durch den breiten Straßenquerschnitt inklusive Gleisbett der Tram und Zaun im Bereich des Rathausforums vor. Zudem gibt es nur wenige Querungsmöglichkeiten.

Die Barrierewirkung der Karl-Liebknecht-Straße ist zu reduzieren.

Fußgängerüberwege und Querungsmöglichkeiten sind im Straßenverlauf und zum Beispiel am Platz an der ehemaligen Markthalle bzw. an den historischen Wegeverbindungen der Jüdenstraße / Hoher Steinweg zu ergänzen.

3.3.2 Wege / Verkehrsteilnehmende / Straßenquerschnitt

Straßenquerschnitt

Die Karl-Liebknecht-Straße ist eine verkehrsdominierte Stadtstraße und wird zurzeit durch den motorisierten Individualverkehr (MIV), durch Busse, Fußgänger, Radfahrende und den ruhenden Verkehr stark genutzt. Darüber hinaus wird die Straßenbahn in einem gesonderten Gleisbett geführt.

Auf der nord-westlichen Seite führt der Wechsel unterschiedlicher Gehwegbreiten, Pflanzbeete und großflächige Außenbestuhlung der Gastronomie zu unübersichtlichen Verhältnissen.

Im Sinne der Entscheidung, die Bundesstraße ‚Unter den Linden‘ fußgängerfreundlich umzugestalten, sind Mittel zur angemessenen Anbindung zu entwickeln.

Eine sinnvolle Zonierung der unterschiedlichen Bewegungsformen (Fußgängerweg, Fahrradweg, MIV, Busse, Straßenbahn im Nord-Ost-Abschnitt) sowie des Aufenthalts ist zu entwickeln und barrierefrei umzusetzen. Barrierewirkungen sind zu reduzieren. Eine angemessene Anbindung an die fußgänger- und radfahrerfreundliche Straße ‚Unter den Linden‘ ist zu entwickeln und fortzuführen.

Zweite Phase Ideenteil Gesamttraum 2030:

Verkehrsspuren können entsprechend des Umbaus der Straße ‚Unter den Linden‘ verändert und reduziert werden.

Zweite Phase Realisierungsteile (ab 2021):

Bestehende funktionale (Verkehrs-)Ansprüche der Bundesstraße (Fußwege, Radwege, ÖPNV, Wirtschaftsverkehr, MIV) sind zu berücksichtigen.

3.3.3 Nutzungs- und Aufenthaltsangebote

Aufenthalt (Ausführliche Abhandlung im Themenpapier Nutzungen)

Aufenthaltsangebote werden auf nördlicher Seite der Karl-Liebknecht-Straße durch gastronomische Einrichtungen in den Erdgeschosszonen geboten. Gehwegbereiche sind großzügig, werden aber zum Teil durch Außenbestuhlung und Beschilderung verstellt. Es bestehen keine attraktiven nichtkommerziellen Aufenthaltsbereiche.

Die Balkone im 1. OG der angrenzenden Bebauung sind für die Öffentlichkeit derzeit nicht zugänglich.

Die Rosa-Luxemburg-Straße am Platz an der ehemaligen Markthalle wird für den Kfz-Verkehr geschlossen. Der Platz soll als Auftaktsituation zum Alexanderplatz und Rathausforum gestärkt werden.

Es ist ein Flanierraum mit urbanem Charakter und Aufenthaltsqualitäten zu entwickeln. Eine klar strukturierte Gestaltung soll Übersichtlichkeit schaffen. Nicht-kommerzielle Aufenthaltsangebote sind zu ergänzen. Dem Platz an der ehemaligen Markthalle ist als Realisierungsbereich eine besondere gestalterische Aufmerksamkeit für den Aufenthalt zu widmen.

Erste Phase Vision 2040:

Die Balkone im 1. OG der angrenzenden Bebauung sind in die Planungen einzubeziehen und Nutzungsvorschläge zu entwickeln. Die öffentliche Nutzung soll die Verzahnung zwischen Gebäude und Freiraum stärken.

Zweite Phase Ideenteil Gesamttraum 2030:

Die Einbeziehung der Balkone im 1. OG der angrenzenden Bebauung ist weiterhin möglich. Der Entwurf muss auch ohne die öffentliche Nutzung der Balkone funktionieren.

3.3.4 Ausstattung / Vegetation**Vegetation**

Der Vegetationsanteil in der Karl-Liebnecht-Straße ist niedrig und unregelmäßig.

Der Vegetationsanteil ist durch Bäume und Vegetationsflächen zu ergänzen und sinnvoll zu strukturieren.

3.4 Spandauer Straße**3.4.1 Stadträumliche Verknüpfung****Barrierewirkung**

Die Spandauer Straße ist eine Hauptverkehrsstraße, die sich inmitten der stark besuchten Achse zwischen dem Humboldt Forum und dem Alexanderplatz befindet. Sie verbindet die östliche historische Innenstadt mit der Straße Unter den Linden / Karl-Liebnecht-Straße.

Die Verknüpfung der Freiräume Rathausforum und Marx-Engels-Forum ist durch die Spandauer Straße nicht erlebbar, angrenzende Aufenthaltsräume werden durch Verkehrslärm und Zerschneidung belastet. Querungsmöglichkeiten für Fußgänger sind nicht ausreichend.

Die Spandauer Straße soll als Bindeglied zwischen Marx-Engels-Forum und Rathausforum gestärkt und ihre Barrierewirkung reduziert werden. Fußgängerüberwege bzw. Fußgängervorstreckungen sind zu ergänzen.

3.4.2 Wege / Verkehrsteilnehmende**Straßenquerschnitt**

Zurzeit wird die Spandauer Straße neben dem Motorisierten Individual Verkehr (MIV) durch Busse, Radfahrer (Radweg R1) und den ruhenden Verkehr genutzt.

Parkende Autos und insbesondere Busse bilden eine Barriere zwischen den Freiräumen und verstellen die wichtige Sichtachse zwischen Fernsehturm und Marx-Engels-Forum.

Die unterschiedlichen Bewegungsformen (Fußgänger, Fahrrad, ÖPNV, MIV) sind sinnvoll zu organisieren und barrierefrei umzusetzen. Barrierewirkungen sind zu reduzieren.

Zweite Phase Ideenteil Gesamttraum 2030:

Der Straßenraum ist so auszuführen, dass die Führung der Umleitungsstrecke der Straßenbahn entsprechend der Vorplanungsvariante integrativ, barrierefrei und gefahrenfrei möglich ist.

Zweite Phase Realisierungsteile (ab 2021):

Die Realisierungsbereiche sind so auszuführen, dass bestehende funktionale (Verkehrs-)Ansprüche und die aktuelle Vorplanungsvariante der Umleitungsstrecke der Straßenbahn berücksichtigt werden. Die Führung der Straßenbahntrasse ist sicher (vom Radweg getrennt) und barrierefrei zu ermöglichen.

Auf Parkplätze in der Spandauer Straße kann verzichtet werden. Sichtachsen sind freizuhalten.

3.5 Spreeufer

3.5.1 Wege / Verkehrsteilnehmende

Durchgängiger Spreeuferweg

Das Land Berlin plant, zukünftig das gesamte Spreeufer über einen Weg zugänglich zu machen. Der Spreeuferweg nimmt somit eine übergeordnete (Fuß-)Wegeverbindung auf. Im Bestand ist er allerdings nicht durchgängig barrierefrei. In den Bereichen der Brückenunterführungen befinden sich derzeit Treppenanlagen, für die im Ideenteil des Wettbewerbs Lösungsmöglichkeiten entwickelt werden sollen.

Eine übergeordnete und durchgängig öffentlich begehbare Wegeverbindung für Fußgänger an der Spree soll entstehen. Ein barrierefreier Anschluss im Bereich der Brückenunterführungen ist zu entwickeln.

Barrierefreie Zugänglichkeit Spreeufer

Der Höhensprung zur Uferpromenade stellt eine besondere Situation dar. Im Bestand ist die barrierefreie Zugänglichkeit des Ufers nicht gegeben. Eine Grundlagenermittlung zur barrierefreien Erschließung wird derzeit erarbeitet und im Rahmen des Stadtlabors vorgestellt.

Die barrierefreie Erschließung ist grundsätzlich über Rampenanlagen möglich. Es gilt in der Ausgestaltung zwischen Flächenansprüchen der Rampe(n) und dem Schutz des Baumbestands abzuwägen.

Die barrierefreie Zugänglichkeit des Ufers ist herzustellen.

Uferweg

Die Nähe zur Spree stellt ein besonderes Potenzial dar. Es ist zwischen den Ansprüchen des Aufenthalts und denen der Bewegung zu vermitteln. Möglichkeiten zur Qualifizierung durch die Aufweitung des Uferwegs wurden geprüft und werden im Rahmen des Stadtlabors vorgestellt.

Das Erweitern der Wasserfläche ist grundsätzlich möglich, wird jedoch von Seiten der Wassergenehmigungsbehörde nicht gewünscht. Von einer Verkleinerung wird dringend abgeraten (Wasserabfluss, Hochwassermanagement, Bundeswasserstraße).

Ein Promenadencharakter mit Aufenthaltsqualitäten ist zu entwickeln und besondere Ausblicke und Sichtbezüge zu qualifizieren.

Die Uferpromenade ist mit ausreichend dimensionierten Gehwegbreiten und als durchgängig barrierefreier Weg umzusetzen.

Barrierefreie Anlegestelle Stern- und Kreisschiffahrt

Am Spreeufer befindet sich eine Anlegestelle der Stern- und Kreisschiffahrt. Diese soll zukünftig barrierefrei auf die Schiffe führen. Nach derzeitigen Planungen ist sie in der mittigen Achse vorgesehen. Nautische Aspekte der Anfahrbarkeit aus beiden Richtungen sind zu berücksichtigen. Die Position in der zentralen Sichtachse wird kritisch gesehen, eine Genehmigung liegt jedoch für die kommenden Jahre vor.

Zweite Phase Ideenteil Gesamttraum 2030:

Eine sinnvolle Lage der barrierefreien Anlegestelle ist zu entwickeln.

Zweite Phase Realisierungsteile (ab 2021):

Die barrierefreie Anlegestelle nach Planungen der Stern- und Kreisschiffahrt ist zu berücksichtigen und im Zusammenhang mit der barrierefreien Zuwegung sowie einem neuen Standort des Kassenhäuschens (siehe Themenpapier Nutzungen) zu entwickeln.

3.6 Über das Wettbewerbsverfahren und -gebiet herausgehende Aufgaben und weitergehende Fragestellungen

Allgemein	
Straßenbahn Es ist zu prüfen, wie eine sichere Durchfahrung der Straßenbahn in der hochfrequentierten Rathausstr. gewährleistet werden kann.	Das Anliegen kann nicht im Rahmen des Wettbewerbs gelöst werden. Der aktuelle Planungsstand wird den Wettbewerbsteilnehmenden zur Verfügung gestellt. Es sind integrative, barrierefreie und gefahrenfreie Lösungen zu entwickeln.
Spreeufer	
Treppenanlagen unter Brückenbauwerken Im Bestand ist der Spreeuferweg nicht durchgängig barrierefrei, im Bereich der Brückenunterführungen befinden sich derzeit beidseitig Treppenanlagen.	Die Bereiche wurden in den Ideenteil des Wettbewerbs aufgenommen, um langfristig eine Lösung zu erhalten. Eine Umsetzung kann allerdings nicht über den Wettbewerb erfolgen.
Anlegestelle Stern- & Kreisschiffahrt Die Position in der zentralen Sichtachse wird aber kritisch betrachtet.	Die Anlegestelle der Stern- und Kreisschiffahrt wurde genehmigt. Die Genehmigung ist für die kommenden 10 Jahre bindend.
Standort Kassenhäuschen In den 90er Jahren wurde eine Baugenehmigung zur Herstellung des Kassenhäuschens der Stern- und Kreisschiffahrt an Stelle eines Rosenrondells in der zentralen Achse des Gesamtensembles erteilt. Die Geschäftsführung hat Offenheit für neue Ideen signalisiert.	Wird im Themenpapier Nutzungen behandelt: <i>Die Lage des Kassenhäuschens der Stern- und Kreisschiffahrt in der zentralen Sichtachse soll aufgegeben werden. Ein alternativer Standort unter Berücksichtigung der barrierefreien Erschließung ist zu entwickeln.</i>

4 Anhang

4.1 Die Bürgerleitlinien für das Wettbewerbsgebiet

Die 10 Bürgerleitlinien sind das Ergebnis der Stadtdebatte Berliner Mitte 2015 „Alte Mitte – Neue Liebe“ und wurden 2016 durch den Senat beschlossen. Den Bürgerleitlinien folgend entschied die Politik – dokumentiert im Koalitionsvertrag – den Freiraum der Berliner Mitte für öffentliche Nutzungen zu qualifizieren. Die Bürgerleitlinien bilden damit eine wesentliche Grundlage für die Formulierung der Aufgabenstellung des Wettbewerbs.

Das vollständige Dokument kann unter folgendem Link heruntergeladen werden:

<https://www.berlin.de/stadtwerkstatt/archiv-stadtdebatte/ergebnisse-der-stadtdebatte/>

Die 10 Bürgerleitlinien für die Berliner Mitte im Kurztext:

1. Die Berliner Mitte ist ein Ort für alle, an dem vielfältige Nutzungen möglich sind. Berliner*innen und Besucher*innen können hier abwechslungsreiche und offen zugängliche Angebote nutzen.
2. Die Geschichte der Berliner Mitte wird zukünftig besser sicht- und erlebbar gemacht. Durch abwechslungsreiche Erinnerungselemente wird die vielfältige und vielschichtige Historie des Ortes verdeutlicht.
3. Die Berliner Mitte, insbesondere der Platz vor dem Berliner Rathaus, öffnet sich als Ort der Demokratie für politische Debatten.
4. Die Berliner Mitte ist ein Ort der Kultur und Kreativität. Vielfältige, auch experimentelle Kunstformen ermöglichen abwechslungsreiche Erlebnisse und einen inspirierenden Aufenthalt.
5. Die Berliner Mitte bleibt ein öffentlicher, grundsätzlich nicht-kommerzieller Ort.
6. Die Berliner Mitte dient als „Grüne Oase“ der Erholung, der Nachhaltigkeit und dem Stadtklima. Der heutige Anteil an Grünflächen soll nicht verringert werden. Die Grünflächen werden aufgewertet, ansprechend gestaltet und gepflegt.
7. Die Berliner Mitte wird verkehrsberuhigt. Sie wird leiser. Auch wird sie zukünftig besser mit den umliegenden Stadtvierteln vernetzt.
8. In der Berliner Mitte wird die Nähe zum Wasser spürbar. Das Spreeufer wird für den Aufenthalt geöffnet, die Wasserkaskaden am Fernsehturm laden auch zukünftig zum Verweilen ein.
9. Die Sichtbeziehungen zwischen Fernsehturm und Spree sowie Berliner Rathaus und Marienkirche bleiben erhalten und werden weiterentwickelt.
10. Die Berliner Mitte wird beständig weiterentwickelt. Durch flexible und temporäre Nutzungen bleibt der Ort zukunftsfähig und dynamisch.

Eine Bürgerleitlinie ist für das Thema Verkehr besonders relevant. Größtenteils lassen sich die Forderungen in der nachfolgenden Karte verorten:



Bürgerleitlinie 7

Die Berliner Mitte wird verkehrsberuhigt. Sie wird leiser.

Auch wird sie zukünftig besser mit den umliegenden Stadtvierteln vernetzt.

- ① Karl-Liebnecht-Straße beruhigen
- ② Spandauer Straße beruhigen oder für den Individualverkehr ganz schließen
- ③ Gebäude auf der anderen Straßenseite der Karl-Liebnecht-Straße besser mit dem Gesamtraum vernetzen
- ④ Spreuerweg zum Monbijoupark

4.2 Die Teilräume der Typisierung

Zur Konkretisierung der Bürgerleitlinien wurde durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2018 eine Typisierung des öffentlichen Raumes in der Berliner Mitte erstellt. Die Typisierung wurde von Gruppe F Landschaftsarchitekten in Zusammenarbeit mit yellow z urbanism architecture erarbeitet. Die in der Typisierung charakterisierten Freiflächen gehen dabei deutlich über die in der Stadtdebatte von 2015 behandelten Flächen hinaus und beziehen sich auf den erweiterten Flächenumgriff der Stadtwerkstatt 2018/19. Ziel der Typisierung der Freiräume ist es, die Identität der Berliner Mitte über den Freiraum zu schärfen. Aus vielen einzelnen Freiräumen mit vielfältigen Bedeutungen soll ein nutzerorientierter Gesamttraum mit hohem Identifikationspotential und besonderen Aufenthaltsqualitäten entstehen.

In einer umfassenden Analyse wurden unterschiedliche Quellen und Informationen ausgewertet und Zielbilder in einem übergeordnetem-räumlichen Zusammenhang entwickelt. Darauf aufbauend wurde ein Zielbild Bewegungen entwickelt, das darauf abzielt, nutzerspezifische Transit- und Zielpunktbewegungen in der Berliner Mitte zu leiten, Orientierung für die zielgenaue Bewegung zu geben und mehr Sicherheit zu schaffen und schließlich Teilbereiche für unterschiedliche Bewegungsarten und Nutzer*innen zu verknüpfen. Während die Typisierung vornehmlich den Fußgängerverkehr und das Flanieren visiert, wird insgesamt angestrebt, eine Durchlässigkeit bei der Überwindung großer Verkehrsstraßen zu schaffen.



Im Wettbewerbsgebiet befinden sich fünf Bewegungsräume:

- Die Rathausstraße ist ein wichtiger Flanierweg im Übergang zu wichtigen Stadträumen und Zielpunkten in der Berliner Mitte. Als Tourismusziel und als Bewegungsraum nimmt sie unterschiedliche Nutzungen auf. Bewegungs- und Querungsverkehr schaffen schwer überschaubare Verhältnisse, unter denen die Aufenthaltsqualität leidet. Anschlüsse an andere Quartiere (Nikolaiviertel) sind schwer erfassbar.

- Die Spandauer Straße ist eine stark frequentierte Stadtstraße mit hoher Barrierewirkung innerhalb des Freiraumverbunds zwischen dem Humboldtforum und dem Alexanderplatz. Sie dient als wichtige Ostwestverbindung für Radfahrer*innen und wird im Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs an Bedeutung gewinnen.
- Die Karl-Liebknecht-Straße ist eine vom individuellen PKW-Verkehr, Bus-, und Straßenbahnverkehr dominierte Stadtstraße in der Verlängerung zum repräsentativen Boulevard Unter den Linden. Im Verlauf führt sie entlang des Rathausforums und über die Museumsinsel. Die Barrierewirkung wird durch den breiten Straßenquerschnitt inklusive des eigenen Gleisbetts der Tram und den Zaun verstärkt. Im Fußgängerverkehr ist der Transit dominierend, Aufenthaltsansprüche der Gastronomie versperren teilweise den Weg. Beete und Fußgängerbereiche befinden sich in einem schlechten Zustand.
- Das Spreeufer ist ein übergeordneter Uferweg zum Flanieren mit durchgehender Ostwest-Verbindung. Im Bereich des Marx-Engels-Forums ist keine durchgehende Barrierefreiheit umgesetzt und an den Brücken gibt es keine barrierefreien Zugänge. Insbesondere der östliche Teil ist schwer auffindbar und es fehlt an einer Ost-West-Verbindung für Radfahrer. Der Wasserbezug bietet ein hohes Potenzial.

Für die im Wettbewerbsgebiet liegenden Freiflächen wurden die für den jeweiligen Straßenraum ortsspezifischen Handlungserfordernisse in Steckbriefen konkretisiert. Die Steckbriefe beinhalten eine komprimierte inhaltliche Wiedergabe des Bestands, der Entwicklungsziele und der möglichen Aufwertungsmaßnahmen.

Für die Straßenräume Rathausstraße/Schlossplatz, Spandauer Straße, Rathausstraße und Karl-Liebknecht-Straße wurden Steckbriefe erstellt:

RATHAUSSTRASSE / SCHLOSSPLATZ

GRÖßE:	12.000 m ²
EIGENTUM:	Öffentlich / vorwiegend Land Berlin
PLANUNGSSTAND:	_
STADTDEBATTE:	Bisher nur teilweise Bestandteil der Stadtdebatte

BESTAND

- Straßenraum als wichtige Nordsüd-Verbindung und Teil des Bewegungsraums Rathausstraße
- Übergeordnete Verknüpfung zwischen Museumsinsel und Rathausforum
- Gliederung in verschiedene Teilräume:
 - Marx-Engels-Forum (Grünanlage) und Nikolaiviertel (mit Arkaden/ Erdgeschossnutzungen)
 - Rathausbrücke mit Blick auf das Wasser
 - Humboldt Forum und Vorplatz der ESMT-Hochschule
- PKW-Verkehr und Parken
- Weniger Verkehr nördlich des Rathausforums

KONFLIKTE / POTENZIALE

STÄRKEN

- Aufenthaltsangebote durch gastronomische Einrichtungen in den Erdgeschosszonen (Nikolaiviertel)
- Bindeglied zwischen wichtigen Teilräumen
- z.T. Potential durch breiten Straßenraum

DEFIZITE

- Fehlende Qualität von Aufenthaltsangeboten
- Fehlende Gestaltqualität
- Einseitige gastronomische Angebote, wenig Belebung in den Abendstunden
- Es fehlen Sitz- und Aufenthaltsangebote ohne Konsumzwang
- Parkende Autos mindern die Aufenthaltsqualität
- Trennende Wirkung der Straße auf der Höhe des Nikolaiviertels
- Querungsbereich Spandauer Str. als Bruch des übergeordneten Flanierraums
- Bezug zum Marx-Engels-Forum fehlt

ENTWICKLUNGSZIELE

- Entwicklung als zentrales Nordsüd-Bindeglied zwischen den angrenzenden Freiräumen mit Flanier- und Aufenthaltscharakter, sowie einem hohen Gestaltungsanspruch
- Verzahnung mit umliegenden Quartieren
- Das Abwägen und Vermitteln zwischen Ansprüchen an Aufenthalt und Bewegung ist eine zentrale Gestaltaufgabe
- Entschleunigung des Verkehrs

MAßNAHMEN

ALLGEMEINE MAßNAHMEN

- Erstellung von Gestaltungsleitlinien
- Materialitäten und Ausstattungen sind im Identitätsraum des Rathausforums abzustimmen.
- Anpassung der Gestaltung des gesamten Straßenraumes an die repräsentative Gestaltsprache des Vorplatzes vor dem ESMT-Gebäude/Humboldt Forum (derzeitiger Umbau, siehe Wettbewerbsentwurf)
- Verflechtung mit den angrenzenden Freiräumen über die Rathausstraße: z.B. Stärkere Verknüpfung des Nikolaiviertels mit dem Marx-Engels-Forum
- Freihaltung von Verkehr und parkenden Autos (mindestens vor dem Marx-Engels-Forum)
- Raum für Fußgänger und Radfahrer vergrößern
- Barrierefreier Zugang zum Uferbereich des Marx-Engels-Forums, zur Uferpromenade des Nikolaiviertels und zum Ufer des Humboldt Forums
- Ergänzung von Straßenbäumen (genaue Standorte sind zu prüfen)
- Die Beleuchtung ist im Rahmen des Gesamt-Beleuchtungskonzepts der Rathausstr. zu prüfen.
- Orientierungshilfen geben (Berücksichtigung des gesamtstädtischen Leitsystems)
- Schaffung von Sitzgelegenheiten
- Gestaltung und Belebung des Straßenraums an der Rathausstr. und im Übergang zum Marx-Engels-Forum, Gestaltung bezugnehmend auf das Nikolaiviertel und als Bestandteil des Wettbewerbs am Rathausforum

LANGFRISTIGE MAßNAHMEN

- Intensivere Bepflanzung der Erdgeschosse (Nikolaiviertel)



SPANDAUER STRASSE

- GRÖßE: 5.500 m²
- EIGENTUM: Öffentlich/vorwiegend Land Berlin
- PLANUNGSSTAND: Eine Verkehrsuntersuchung für die Berliner Mitte wird derzeit durch SenUVK vorbereitet
- STADTDEBATTE: Bestandteil der Stadtdebatte: Verkehrsberuhigung, Vernetzung von Stadtvierteln (Leitlinie 7), Stärkung der Sichtbeziehung Spree Fernsehturm (Leitlinie 9)

<p>BESTAND</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stark frequentierte Stadtstraße - Befindet sich inmitten der stark besuchten Achse zwischen dem Humboldt Forum und dem Alexanderplatz - Die Straße bildet eine Barriere für Fußgänger innerhalb des Freiraumverbunds - Zusätzlicher Halt für Busse <p>KONFLIKTE / POTENZIALE</p> <p>STÄRKEN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Blickbeziehung zwischen Alexanderplatz und Humboldt Forum <p>DEFIZITE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Verknüpfung der städtebaulichen Abfolge wichtiger Freiräume ist nicht erlebbar - Die Stadtstraße belastet angrenzende Aufenthaltsräume durch Verkehrslärm und Zerschneidung - Beleuchtungsstärken der vorhandenen Leuchten sind nicht 	<p>ausreichend</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fehlende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, fehlende Verknüpfung <p>ENTWICKLUNGSZIELE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stärkung der Spandauer Straße als Bindeglied für Fußgänger zwischen Marx-Engels-Forum und Rathausforum, sowie Reduzierung ihrer Barrierewirkung <p>MAßNAHMEN</p> <p>ALLGEMEINE MAßNAHMEN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Sinne eines Bewegungsraumes sind alle Bewegungarten miteinander zu organisieren und entsprechende Orientierungshilfen zu geben - Insbesondere die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer sind zu stärken - Die Spuren der Verkehrsstraße, der Radwege und die Fußgängerwege sind aufgrund der intensiven Befahrung klar voneinander zu trennen - Der Verkehr wird über die 	<p>Grunerstr. und Karl-Liebknecht-Str. zur Alexanderstr. weitergeleitet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Freihaltung von parkenden Autos zur Sicherung der Blickachsen - Parken verbieten - Schaffung von Fußgängerüberwegen - Reduzierung der Fahrbahnbreite zugunsten eines Radfahrstreifens - Das gesamtstädtische Leitsystem ist zu qualifizieren - Neben Pfeilwegweisern sind Informationssteelen zu ergänzen, die Besucher über nahegelegene interessante Ziele wie den Fernsehturm, das Rathausforum und die Museumsinsel informieren und zu wichtigen Eingangssituationen leiten - Reduzierung des Verkehrsaufkommens - Die Reisebushaltestelle sollte an einen anderen Standort verlegt werden, <p>LANGFRISTIGE MAßNAHMEN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsberuhigung, ggf. Tempo 30 Zone - Schließung für den MIV <p>KURZFRISTIGE HANDLUNGSERFORDERNISSE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Klärung der Handlungsspielräume zur Reduzierung des Verkehrs in der Berliner Mitte auf Grundlage des Verkehrsgutachtens durch SenUVK - Ggf. sind über das Gutachten hinaus weitere Spielräume aufzuzeigen und zu verhandeln

RATHAUSSTRASSE

GRÖßE: 15.500 m²
 EIGENTUM: Öffentlich/vorwiegend Land Berlin
 PLANUNGSSTAND: U5-Haltestelle, Archäologisches Fenster
 STADTDEBATTE: Bestandteil der Stadtdebatte: Bürgerleitlinie 1, 2, 3, 4 & 9

BESTAND

- Stark frequentierter Aufenthalts- und Flaniererraum zwischen Alexanderplatz, Rathaus- und Marx-Engelsforum
- Derzeit Baustelleneinrichtung der neuen U5 (bis 2019/2020)
- Nach aktuellem Planungsstand ist eine neue Tramlinie, ein Fahrradweg und die Realisierung eines Archäolog. Fensters, sowie eine Erschließungsstraße vor dem Rathaus vorgesehen

KONFLIKTE / POTENZIALE

STÄRKEN

- Aufenthaltsangebote durch gastronomische Einrichtungen in den Erdgeschosszonen.
- Bezug zum Alexanderplatz

DEFIZITE

- Fehlende Qualität von Aufenthaltsangeboten: schlechte Gestaltqualität, einseitige gastronomische Angebote, wenig Belebung in den Abendstunden
- Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang fehlen
- Wildes Radparken
- Unübersichtliche Verkehrsführung
- Transitatmosphäre, wenig Flanierqualität bzw. Konflikt zwischen schneller Bewegung und Flanieren/Aufenthalt
- Schlechte Orientierung
- Die Sicherheit wird künftig durch den Tramverkehr und unübersichtliche Verkehrsräume noch mehr eingeschränkt



- Querungsbereich Spandauer Str.
- Ruhender Verkehr auf der Höhe des Nikolaiviertels
- Mit dem Umbau des Molkenmarktes ist ggf. mit erhöhten Nutzungsdruck durch Parken zu rechnen

ENTWICKLUNGSZIELE

- Entwicklung eines repräsentativen Ortes als zentrales Nordsüd-Bindeglied zwischen den angrenzenden Freiräumen mit Flanier- und Aufenthaltscharakter, sowie einem hohen Gestaltungsanspruch
- Das Abwägen und Vermitteln zwischen Ansprüchen an Aufenthalt/Versammlung, Bewegung und Orientierung ist eine zentrale Gestaltaufgabe

MAßNAHMEN

ALLGEMEINE MAßNAHMEN

- Eine temporäre Gestaltung bis zur Fertigstellung der Tram ist mit einem Schwerpunkt auf die Aufenthaltsfunktion zu entwickeln.
- Auslobung und Umsetzung eines freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs (Rathausforum)
- Materialitäten und Ausstattungen sind im Ensemble des Rathausforums abzustimmen
- Freundlichere Gestaltung der

Bahnunterführung

- Repräsentativer Vorplatzbereich als Versammlungsfläche vor dem Rathaus
- Verflechtung und Vermittlung der angrenzenden Freiräume über die Rathausstraße: z.B. Grünfläche am Rathaus
- Eine sichtbare Verknüpfung des nördlichen Teils am Rathausforum mit dem „abgehängten“ Nikolaiviertel ist herzustellen
- Eine fußgängerfreundliche Anbindung über die Stralauer Str. ist herzustellen
- Die Beleuchtung ist im Rahmen eines Gesamt-Beleuchtungskonzeptes zu prüfen
- Im Rahmen des gesamtstädtischen Leitsystems kann die Rathausstraße als Pilotfläche benannt werden und somit als wichtige Verknüpfungsstelle zu umliegenden Zielen dienen
- Fortführung der Jugendarbeit
- Abstellflächen für Fahrräder in Gestaltung schlüssig integrieren
- Der Umgang mit Bestandsbäumen und eventuellen Neupflanzungen ist zu prüfen, ggf. kann der Aufenthaltscharakter durch weitere Grünstrukturen gestärkt werden
- Festlegung von Nutzungs-, Gestaltungsrichtlinien für Außengastronomie
- Die Nutzung der EG-Zonen sollte durch vielfältige kulturelle und gastronomische Angebote insbesondere in den Abendstunden qualifiziert werden

LANGFRISTIGE MAßNAHMEN

- Umleitung des geplanten Tram-Verkehrs auf einen anderen Straßenraum



KARL-LIEBKNECHT-STRASSE

GRÖßE: 14.500 m²
 EIGENTUM: Öffentlich/vorwiegend Land Berlin
 PLANUNGSSTAND: -
 STADTDEBATTE: Bestandteil der Stadtdebatte 2015: Bürgerleitlinie 2, 4, 7

BESTAND

- Verkehrsdominierte Stadtstraße am Rathausforum und im Auftakt zum repräsentativen Boulevard Unter den Linden
- Starke Barrierewirkung/Zäsur durch breiten Straßenquerschnitt inkl. Gleisbett der Tram und Zaun
- Transit (schneller Fußgängerverkehr) dominierend, aber Aufenthaltsanspruch durch Gastronomie
- Teilweise sehr weite Gehwegbereiche, jedoch unterschiedliche Straßenquerschnitte
- Teilweise verstellt durch Schilder und Außenbestuhlung Gastro
- Ehem. Straßenunterführungen (geschlossen)
- Im Zuge des Umbaus der Grunerstr. ist mit einem steigenden Verkehrsaufkommen zu rechnen

KONFLIKTE / POTENZIALE STÄRKEN

- Gastronomisches Angebot
- Boulevardcharakter, breiter Straßenquerschnitt

DEFIZITE

- Verkehrslärm
- Barriere insb. durch breites Gleisbett und Zaun
- Wenig Querungen auf der Höhe des Rathausforums
- Transitcharakter
- Unübersichtlichkeit
- Geringe Attraktivität der Erdgeschossnutzungen;



fehlende Cafe-Atmosphäre (insb. Abendstunden)

- Wenig Angebote für Aufenthalt ohne kommerzielle Nutzung
- Mangelnde Gestaltqualität
- Schlechte Ausstattung

ENTWICKLUNGSZIELE

- Räumliche und gestalterische Verzahnung mit dem Rathausforum
- Boulevard-Atmosphäre Unter den Linden weiter führen
- Entwicklung als wichtiger Flaniererraum mit urbanem Charakter und Aufenthaltsqualitäten (insb. Gastro)
- Klar strukturierte und übersichtliche Gestaltung
- Belebung der Erdgeschosszonen

MAßNAHMEN

ALLGEMEINE MAßNAHMEN

- Gestaltqualität verbessern und vereinheitlichen (Baumsetzungen, Leuchten, Beläge)
- Das Abwägen und Vermitteln zwischen Ansprüchen an Aufenthalt, Bewegung und Orientierung ist eine zentrale Gestaltaufgabe für diesen Ort
- Klärung der Handlungsspielräume zur Reduzierung des Verkehrs in der Berliner Mitte auf Grundlage des Verkehrsgutachtens durch SenUVK
- Ggf. sind über das Gutachten hinaus weitere Spielräume aufzuzeigen und zu verhandeln
- Der Straßenraum mit den Gehwegbereichen ist in den Wettbewerb zum Rathausforum

- einzubeziehen
- Rückbau der ehem. Straßenunterführungen (Höhe Gontardstr.)
- Schaffung von Fußgängerüberwegen zwischen der Einmündung Rosenstr. und Gontardstr.
- Einheitliche Beleuchtung der Fußgängerzone
- Es ist zu prüfen, inwiefern der Vegetationsanteil erhöht werden kann (Allee oder Baumgruppen)
- Schaffung von geschützten Aufenthaltszonen in Bereichen mit breitem Gehweg, bspw. definiert durch Baumgruppen/Baumdächer
- Schaffung von öffentlichen Sitzangeboten
- Neue Beläge in Korrespondenz zum Rathausforum (ggf. Differenzierung zwischen Bewegungs- und Aufenthaltsbereichen)
- Klimaangepasste Bepflanzung
- Zielgerichtete Ansiedlung einer vielschichtigen Nutzerstruktur zur besseren Durchmischung des Besucherlientels
- In Anlehnung an die Ideen der Stadtdebatte 2015 (Bürgerleitlinie 2) sind die Gebäudekomplexe an der Karl-Liebknecht-Straße auch für auch Kulturschaffende zur Verfügung zu stellen; bspw. Nutzung als Atelier, Probe- und Ausstellungsräume aber auch als Bühnen für kulturelle Auftritte
- Insbesondere Belebung des Straßenraumes durch interessante Erdgeschoss-Nutzungen
- Schaffung eines durchgehenden ampelgesteuerten Querungsbereichs über die Karl-Liebknecht-Str. auf der gesamten Breite zwischen Gontardstr. und Dirksenstr.

LANGFRISTIG

- Verkehrliche Beruhigung der Straße (Bürgerleitlinie 7)



4.3 Übersicht Sondierungsgespräche

	BVG	WSA	Verwaltungstermin
Datum	23.08.2019	30.09.2019	1.10.2019
Uhrzeit	10.00 – 12.30	15.00 – 17.00	9.30 - 12.00
Ort	IHZ Friedrichstr. 59	Gruppe F Gneisenastr. 41	Brückenstr. 6
Teilnehmer	Herr Dobe, Straßenbahn Planung Herr Seegers, U5 Planung Herr Backwinkel, U5 Planung	Herr Grondke (Stern- und Kreisschiffahrt), Herr Silge (SenUVK, Genehmigungsbehörde), Frau Patge (WSA),	Frau Irmischer (SenUVK), Herr Dittrich (SGA, BA Mitte), Herr Conrad (SGA, BA Mitte), Herr Ross (SGA, BA Mitte),
Gesamt	<p><u>U-Bahn U5</u> Geplante Fertigstellung: 2./3. Quartal 2021 inkl. Rückbau Baustelleneinrichtung und Oberflächenherstellung Strecken-Planung: 7 Entrauchungsschächte (Roste): nichts darauf, nichts daran, nicht zustellen 2 Notausgänge (MEF) 2 Tauchereinstiege (MEF) Tunnel unter der Spree, mind. 4 m Überdeckung 3 Regenrückhaltebecken im Untergrund in der Gleiswechselanlage (MEF), Tiefe ca. 5m, Wasser könnte für Bewässerung genutzt werden Anfahrbarkeit / Feuerwehraufstellfläche: Trockenleitungen, Hydranten, Entrauchungsschächte</p> <p>Querschnitte / Lage der Gleise, Stationen: U-Bahn-Schächte ca. 2m Überdeckung Haltestellen: Planungen werden dieses Jahr (2019) erstellt</p> <p><u>Straßenbahn:</u> Verlängerung der Straßenbahnlinie M4, 2 von 3 Fahrten pro 10 Minuten bis zum Potsdamer Platz, 3. Fahrt bis Spittelmarkt Zeitplanung: Fertigstellung 2027 Streckenverlauf: Grobe Streckenführung, Trassenalternativen werden geprüft Straßenquerschnitte / Lage der Gleise, Stationen: Wahrscheinlich Seitenbahnsteige, Bahnsteige Höhe 22 cm (Ausführung wie am Alexanderplatz), Kante zum Straßenraum, 3-seitig Rampe</p>		<p>Die bestehende Neugestaltungen im Rathausforum ist gut. Allerdings sei die Pflege mangelhaft. Vorschlag, die Straßenräume Spandauer Str. und Rathausstr. Unter der Auflage, einen Straßenplaner einzubeziehen, in den Realisierungsteil mitaufzunehmen. Allerdings fehlt hierfür eine inhaltliche Vorbereitung (Verkehrliche Untersuchungen wurden nicht beauftragt) und somit eine finanzielle Sicherung. Ist somit nicht möglich. - Mobilitätsgesetz priorisiert Öffentlichen Verkehr und Radwege. Aktuell wird ein Radnetz mit Vorrangnetz geplant. Zukünftige Radschnellwege (Infravelo): Nummer 9 wird durch das Gebiet führen, zahlreiche Varianten werden untersucht.</p>
Rathaus-straße	<p><u>U-Bahn</u> Zeitplanung: Bereich vor dem Roten Rathaus ist wiederhergestellt (Mittelbindung von 20 Jahren), Baustelleneinrichtung verbleibt für den nächsten Abschnitt Rathausstraße Bahnhof Rathausstraße: geplante Fertigstellung April 2020 Rathausstraße Oberfläche: geplante Fertigstellung Ende 2020 (fraglich, Unwägbarkeiten) Planung Tunnelbau: Zu hohe Lasten auf Bestands-U-Bahn-Tunnel, aktuell Aufnahme des Aufbaus, Entfernung von Totleitungen, Auffüllung mit Schaumglasschotter. Last durch neue Straßenbahn zu hoch für Bestandstunnel Neubau-Tunnel: Auf zukünftige Lasten (Straßenbahn) ausgelegt Leitungen werden neben dem Tunnel verlegt Planung Stationen: Drei Ausgänge vor dem Roten Rathaus, ein Aufzug (hohes Glashäuschen) Wiederherstellung: - Baumpflanzungen an gleichen Standorten, Auftrag schon vergeben, Pflanzung bis Ende 2020 (Eingreifen?) - Station Rotes Rathaus: Über Bestandspflaster liegt Geotextil, darüber Asphalt, Entfernung und Ausbesserung; Oberflächenwiederherstellung und Beleuchtung, größerer Umgriff durch Umlegung des Ausgangs - Kreuzung größer, Buckel in der Straße, zusätzliche Mittelinsel Mittelbindung: Mittelbindung für Bereich vor dem Roten Rathaus: Sonderfinanzierungsmittel, die für 8 Jahre gebunden waren (vor 2 Jahren). Ca. 5 Mio bereits verbaut.</p>	-	<p><u>Nördlicher Bereich:</u> - Anlieferungsverkehr teilweise über die Rathausstraße. Im Zuge der aktuellen Sperrung (Baumaßnahme) hat sich gezeigt, dass die Anlieferung über Umgebungsstraßen gut möglich ist. - Die Rathausstraße ist als Fußgängerbereich mit Radverkehrstrasse (ab Rathauspassage, davor als Straße) gewidmet. - Radweg: R1, Europaradweg ist ein übergeordneter Radweg (2-Richtungsradweg) - Erschließungskonzept Alexanderplatz wird derzeit erstellt. Ergebnisse des Ideenteils könnten als Grundlage für das Konzept genommen werden. Abstimmungen und Forschungslabore wichtig für das Erschließungskonzept. - allgemeiner Konsens: Es ist kein Verkehr nötig. - bereits erstellte Planungen von Levign-Monsigny wurden verworfen - die ausufernden Sondernutzungen in der Rathausstraße werden kritisch beurteilt. - Integration von StraBa und Radweg und zugleich Aufenthaltsqualität schaffen. - Radverkehr: Es ist mit starkem Radverkehr in der Rathausstraße zu rechnen. Straßenbahn und Radweg müssen voneinander getrennt werden. Generell sollten asphaltierte bauliche Radwege mit klarer Abgrenzung zum Fußgängerverkehr oder geschützte Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau mit klarer Abgrenzung vom Kfz-Verkehr zum Einsatz kommen. Wenn Radschnellweg: 3m breite Einrichtungsradwege oder einen 4m breiten Zweirichtungsradweg ; Regelbreiten der AV Geh- und Radwege: 2m eine Richtung, 3m Zweirichtungsradweg)</p> <p><u>Rotes Rathaus:</u> - Neben der Funktion für protokollarische Besuche, sind die Sicherheitsfahrzeuge zu beachten: Schwergewicht</p>

	<p>Teilweise Landes, teils Bundesmittel. (150 Mio vom Bund, 350 Mio vom Land). 20 Jahre Bindefristen.</p> <p><u>Straßenbahn</u> Streckenverlauf: Priorisierter Streckenverlauf, spart 2 Minuten Fahrtzeit ein (kalkuliert mit ähnlicher Geschwindigkeit wie auf dem Alexanderplatz – allerdings sehr viel konzentrierter Raum) Radweg (übergeordnete Verbindung) seitlich der Straßenbahn, temporärer Radweg auf Straßenbahntrasse denkbar.</p> <p>Bau: Straßenbahnführung mittig auf U-Bahnhof und -Tunnel geplant, Neubau auf Last ausgerichtet, Altunnel nicht Standardhaltestellen, ggf. Anpassungen möglich (durch Wettbewerb zu definieren) Erneute Fällung und Neupflanzung der Bäume</p> <p>Haltestellen: - Alexanderplatz / Rathausstraße: voraussichtlich vor TK-Maxx - Rotes Rathaus: Zwei Varianten 1. In Rathausstraße und Spandauer Str. (Seite Rathaus), im Umfahrungsfall weitere Station zusätzliche Station Spandauer Str. 2. Beidseitig Spandauer Str. zwischen Rathaus und Nikolaiviertel, im Umfahrungsfall keine weitere Station nötig</p>		<p>der gepanzerten Limousinen können nicht auf Gehwege (Tragfähigkeit) und keinesfalls auf die Flächen über den archäologischen Funden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Straßenverbindung um das Rote Rathaus muss erhalten werden. Die Rathausstraße vor dem Rathaus wird nur vorne rum befahren, muss aber für Sicherheitsvorschriften beidseitig befahrbar sein. In der Jüdenstraße ist der Lieferverkehr mit Wendeschleife zu berücksichtigen. <p>Im Verlauf der Rathausstraße sind Poller oder das Trennen zur Rathausstraße möglich.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stellplätze sind in der Rathausstraße nicht nötig, auch keine Behindertenparkplätze. <p><u>Straßenbahn-Vorplanung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Trassenführung steht fest. - Aktuelle Abstimmung, ob integrierte Trasse oder gesonderter Gleiskörper, sowie Geschwindigkeit vs. Aufenthaltsqualität - StraBa- und Rad-Trasse müssen nebeneinander liegen (Unfallgefahr) - Variante 2 der Haltestellen wird von Bürgerschaft und Senatskanzlei bevorzugt. Eine endgültige Entscheidung wird es aber erst nach dem Wettbewerb geben. <p>Problematik dieser Variante: Es wäre kein Linksabbiegen in die Grunerstraße möglich, Straßenquerschnitt schmal. Noch keine überarbeiteten Planungen.</p> <p>Für den Wettbewerb: mit Haltestelle in der Spandauer Str. ausschreiben, damit die einschränkendere Variante gedacht wird. So wird die Möglichkeit gezeigt und Auswirkungen können betrachtet werden. Durch den Wettbewerb die Diskussion bestärken.</p> <p><u>Südlicher Bereich Rathausstraße:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Reisebuskonzept: Im Zuge des UNESCO-Weltkulturerbestatus der Museumsinsel, soll diese von Reisebussen freigemacht werden. Ein Haltebereich für Reisebusse wird in der südlichen Rathausstraße vorgesehen. Haltebereich für 6 Reisebusse, jeder Bus kann halten, lediglich Ein- und Ausstieg, kein Parken!, 6 Minuten Standzeit. Der Standort wird kritisch diskutiert und wird als temporäre Lösung betrachtet. Im Wettbewerb soll der Bushaltebereich in der Karl-Liebnecht-Straße geplant werden. In jedem Falle ist zu beachten, dass die Aussteiger von der Haltestelle auf die Museumsinsel laufen werden. - Schließung der Rathausstraße für Verkehr: Könnte eine wichtige Ausweichstrecke werden. Wirtschaftsverkehr steigt, auch wenn der Individualverkehr sinkt, bleiben die Stellplätze für Mieter wichtig.
<p>Spandauer Straße</p>	<p><u>Straßenbahn</u> Streckenverlauf: Keine Befahrung im Linienbetrieb, aber Anschluss an Schienennetz über KLS im Fall von Sperrungen (Demos, Veranstaltungen) Querungsmöglichkeiten, Lage und Ausgestaltung der Stationen verhandelbar</p>	<p>-</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bestand: Viele Parkplätze, Busspur, Radweg R1 - Bürgerleitlinie sieht vor, Verkehr aus der Straße rauszunehmen - ist aktuell aber noch Hauptverkehrsstraße und somit planungsbefangen. - Nach Mobilitätsgesetz müssen Hauptverkehrsstraßen unabhängig von ihrer Routenfunktion Radverkehrsanlagen erhalten: 2m breite von Kfz- und Fußverkehr getrennte und gegen Falschparken geschützte Radverkehrsanlagen.
<p>Karl-Liebnecht-Straße</p>	<p><u>Straßenbahn</u> Der Zaun wurde von der technischen Aufsichtsbehörde nachträglich gesetzt.</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Straßenquerschnitt 9,5 m, sehr enges Straßenprofil mit Radweg 3,5m pro Richtung, Straßenbahn in sehr enger Taktung auf gesondertem Gleisbett. Querungen entsprechend historischem Stadtgrundriss und im historischen Stil hergestellt. - Querungsbereich unter dem S-Bahn-Viadukt aufzuweiten/ zu verändern wäre ein komplexes Verfahren (Verkehrslenkung müsste alles neu berechnen.) - Zaun in der KLS aus Sicherheitsgründen (hohe Taktung, relativ hohe Geschwindigkeit, Beschleunigungsstrecke) - Koalitionsbeschluss, dass Unter den Linden fußgängerfreundlich umgebaut werden soll. Zustand der Straße und Gehwege ist sehr schlecht. Bussonderfahrstreifen genügt nicht den Ansprüchen des hohen Radverkehrsaufkommens. - Es gibt noch keine Entscheidung zur Straßenaufteilung, auch nicht, welcher Verkehr abgewickelt werden soll. - Grundsätzlich ist eine Umwidmung von Straßen möglich, aber da im Bundesfernstraßennetz besonders schwierig. - Radverkehrsplanung: Nach Mobilitätsgesetz müssen Hauptverkehrsstraßen unabhängig von ihrer Routenfunktion Radverkehrsanlagen erhalten: 2m breite

			von Kfz- und Fußverkehr getrennte und gegen Falschparken geschützte Radverkehrsanlagen. - Für den Ideenwettbewerb: Qualitäten aufzeigen, wenn z.B. Individualverkehr auf eine Spur pro Richtung reduziert wird. (Wäre es sogar ganz ohne IV-Spur möglich? Shared Space?)
Spree (Gewässer und Ufer)	<p><u>U-Bahn</u> Rückbau Bauhafen: - Hintere Spundwand, Rückverhängung der alten Mauer, darauf die Natursteinmauer. Stahlanker die bleiben müssen. - 4 m Überdeckung unter Spree, wegen Auftrieben. Geringster Abstand der Röhren zur Spreesohle. Weniger als 4 m nicht möglich, es geht aber eigentlich um Gewicht – wenn zB Treppenstufen schwer genug sind kann Ufer an Röhre umgebaut werden</p>	<p>- Spree als gewidmete Wasserstraße: Es sind keine weiteren Einengungen möglich (Nautik, Hochwasserrisikomanagement) - hoch frequentierter Verkehrsweg (Fahrgestschiffe, Schubeinheiten aus 2 Verbänden bis zu 100m zulässig, Sportboote, Hausboote, teilweise Frachtschiffe) - 2 Uferwände: Alte Schwergewichtswand wurde teilweise zurückgebaut, hat keine tragende Funktion mehr, da sie durchbohrt ist (Rückverankerung der vorgesetzten Wand). Komplizierte Statik: Ufergestaltung ist Budgetfrage und muss intensiv abgestimmt werden. - Für Einleitbauwerke liegt die Zuständigkeit (Genehmigung) beim WSA und Genehmigung durch Uferwand-Eigentümer (Senatsverwaltung). Nach WSA max. 0,3m/sec Einfließgeschwindigkeit</p> <p>Eigentumsverhältnisse: Uferwand Senatsverwaltung (Land Berlin), Steganlage Privateigentum (S&K), Geländer Bezirk, Grundstück WSA ab Mittelwasserlinie Genehmigungen durch Strom- und Schifffahrtspolizei sowie die Wasserbehörde. Nutzungsrecht über privatrechtlichen Vertrag Zuwegungsvertrag S&K mit Mitte (Zugänge und Schilder), Leitungen (Strom & Telekom) von KLS zum Kassenhäuschen</p> <p>Planungen: Stern-&Kreisschiffahrt: Barrierefreie Rampe vor der Uferwand. Bestands-Zugangstreppen werden zurückgebaut</p> <p>Wünsche: <u>Stern-&Kreisschiffahrt:</u> - Barrierefreie Zuwegung, - Anbindung des Kassenhäuschens an touristische Information & gastronomisches Angebot (zB in die Böschung?) Schwierigkeit Belieferung, Müll etc. - Einbindung in Leitsystem</p>	-
Auf dem Platz: Rathaus- forum / Marx- Engels- Forum	<p><u>U-Bahn</u> Wiederherstellung: Rasen wiederherstellen, Sträucher, Wege, Beleuchtung, keine Bäume gefällt</p>	-	-
Sonstiges	<p>- Jugendcontainer JARA: Standort zur Verfügung gestellt, keine finanzielle Unterstützung, Container kann bis zum Rückbau (mit Abschluss der Leichterung) bleiben - Hinweis zu Archäologischen Fenstern: Problematik der Trockenhaltung</p>	-	-