



Verkehrskonzept historische Mitte

Neuaufgabe des Thesenpapiers von 2003 zur Verkehrsführung, besonders um das neue Berliner Schloss / Humboldtforum

In den letzten Jahren gab es bedeutende Einzelentscheidungen zu verkehrspolitischen Themen. Projekte wie z.B. die neue Verkehrsführung in Folge der Sperrung des Brandenburger Tores oder der Rückbau der Leipziger- und Grunerstraße mit der Anlage einer neuen Straßenbahnlinie haben eine enorme Tragweite. Doch sind diese Vorhaben aufeinander abgestimmt, ihre Folgen bedacht? Ein ganzheitlicher Ansatz ist nicht erkennbar, meint das Forum Stadtbild und fordert ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept für die historische Mitte Berlins.

Leitgedanke und Ziel der Gesamtplanung sollte eine Entlastung der Friedrichstadt und der Museumsinsel (Lustgarten) vom Durchgangsverkehr sein. Der Individualverkehr sollte nahezu auf das Maß beschränkt werden, wie es ihm im mittlerweile offenbar aufgegebenen 80 / 20 – Konzept für das Regierungsviertel einmal zugedacht war. Die Mitte der Stadt ist dafür da, dort anzukommen, sich dort aufzuhalten. Sie dient nicht in erster Linie der Verkehrsbewältigung!

Unter den Linden / Lustgarten: Nach der Schließung des Brandenburger Tores sollte langfristig auch die Schließung der Liebknechtbrücke vorbereitet werden. Spätestens zur Eröffnung des Neuen Berliner Schlosses im Jahr 2015 sollte der Verkehr nach der Schlossbrücke über die Schlossfreiheit, die Rathausstraße und Spandauer Straße geleitet werden.



Die ursprüngliche Verkehrsführung vor dem Berliner Schloss

Nur 300 Meter Umweg für die Autofahrer, doch ein unglaublicher Gewinn für Berlin als Kulturstadt, weil so ein vom Alten Museum bis zum Schloss reichender Lustgarten die Museen der alten Museumsinsel mit dem Museumsstandort Schloss räumlich verbinden würde. Ein wirklich zusammenhängendes Universum der Museen entstünde, dessen Zentrum ein großer Freiraum der Besinnung bildete – ein wahrhaftiges „Humboldtforum“ wäre erlebbar. Die kulturelle Mitte Berlins wäre nicht länger von einer „Autobahn“ durchschnitten, der historische Lustgartenplatz wäre wieder erkennbar.

Als Nebeneffekt würde der Lindenboulevard (Tempo 40) vom Durchgangsverkehr entlastet.

Der Verkehr sollte verteilt werden, auch über die bis zur Ebertstraße verlängerte Französische Straße, bzw. in einen preiswerten ÖPNV. Hier sollte am Bau der U 5 und langfristig auch am Bau der U 3 festgehalten werden. In jedem Fall ist zunächst eine Analyse der Verkehrsströme notwendig, damit sie gesteuert werden können. Ein intelligentes Leitsystem muss den Durchgangsverkehr um die Stadtmitte herum führen. Hierzu ist die zügige Fertigstellung des Innenstadt- und des Autobahnringes notwendig.

Im Bereich der Friedrichstraße und des Gendarmenmarktes sollte auch für die Französische Straße Tempo 40 gelten. Mutige Ideen wie eine Verkehrsberuhigung (nicht Sperrung) der Friedrichstraße sollten diskutiert werden. Der Durchgangsverkehr muss unterbunden werden; Behren-, Jäger-, Mohren- und Taubenstraße hätten lediglich Zufahrtsfunktion zu den bestehenden Parkhäusern, Parkplätze würden nicht entfallen.

Die Friedrichstraße privilegierte in diesem Abschnitt die Flaneure, die Radfahrer und Velotaxen. Rund um den Gendarmenmarkt wären Mohren-, Charlotten- und Markgrafenstraße ebenso verkehrsberuhigt, wie auch die zwischen den beiden Bereichen liegenden Teile der Jäger-, Tauben- und Mohrenstraße. Die gesamte Friedrichsstadt zwischen Leipziger Straße und dem Lindenboulevard wäre durchnetzt mit gleichberechtigten (rechts vor links) Straßen.

Vorbildfunktion haben hier Geschäftszentren von wirklichen Weltstädten wie London oder New York. In Manhattan ist es undenkbar, mit dem privaten Pkw die 5th Avenue erreichen zu wollen. 95 % aller Kfz. haben dort die Farbe gelb, sind Taxen. Für den Schwerlastverkehr muss grundsätzlich ein Durchfahrverbot für die historische Mitte gelten, von dem nur für Anlieger Ausnahmegenehmigungen erteilt werden können.

Niemand käme heute mehr wie in den 60er Jahren auf die Idee, Verkehrsschneisen á la Leipziger Straße durch einen uralten Stadtkern zu schlagen. Dieses Verbrechen an der funktionierenden Stadt ist jedoch in Berlin geschehen. Das vorliegende Ergebnis ist als schwerer Fehler erkannt, also muss er behoben werden, muss die Stadt repariert werden. In vielen anderen deutschen Großstädten ist dieser Grundsatz Konsens und wird mit breiter Unterstützung der Bevölkerung durchgesetzt. In Berlin ist das Planwerk Innenstadt hierzu ein guter Ansatz.

(weiter nächste Seite)-



weiter Verkehrskonzept historische Mitte

Spätestens wenn die Leipziger Straße im Bereich Fischerinsel / Molkenmarkt zurückgebaut, der Straßenverlauf verschwenkt, die Gertraudenbrücke abgerissen wird und die Straßenbahn kommt (diese wäre durch den Bau der projektierten U 3 entbehrlich), gibt es einen Verkehrsinfarkt und eine Verlagerung des Verkehrs auch in die Friedrichstadt. Das muss verhindert werden, indem die Autofahrer langfristig durch ein Bündel von Maßnahmen daran gewöhnt werden, welche Funktion die historische Stadtmitte Berlins wirklich hat: Hier soll Urbanität zurückgewonnen werden, sollen Menschen einen lebenswerten Stadtraum mit Aufenthaltsqualität genießen.

Es war für die Berliner in den letzten 50 Jahren eine schmerzliche Erfahrung, die Fragmentierung ihrer historischen Innenstadt erleben zu müssen. Sie fanden sich nicht von heute auf morgen damit ab, dass jahrhundertalte Kieze der autogerechten Stadt oder einem sozialistischen Ideal geopfert wurden. Doch der Mensch vergisst, gewöhnt sich an fast alles. Aber genau so wird er, auch als Autofahrer, allmählich verstehen, wie notwendig eine Wiedergutmachung an der geschundenen Stadt ist, welche Vorteile sich daraus für die Menschen ergeben.

Was ist eigentlich aus dem 80 / 20 Konzept für das Regierungsviertel geworden? Diese einmal hoch gehandelte Verkehrsvision scheint aufgegeben zu sein. Vielleicht weil sie zu viel wollte, weil sie zu einseitig erschien? Eine Symbiose aller Verkehrsmittel sollte heute das Ziel sein: Alle sind gleichberechtigt und ergänzen sich, stehen nicht in Konkurrenz zueinander, sondern orientieren sich ausschließlich an den Erfordernissen des Ortes. Ein Stadtzentrum muss offen und kleinteilig - ohne Einbahnstraßen - durchnetzt sein! Hier könnte Berlin von z.B. Prag lernen: Es gibt keine Prioritäten nach den Forderungen von Lobbyisten. Vielmehr machen alle Verkehrsmittel Abstriche, um sich so zu vernetzen, dass es der Stadt zum Vorteil gereicht. Die intakte Stadt ist das Maß aller Dinge! Die Struktur des Ortes stellt die Bedingungen! Keine ideologische Bevorzugung oder separate Kanalisierung einzelner Verkehrsmittel!

Brandenburger Tor: Straße des 17. Juni, Brandenburger Tor, Boulevard Unter den Linden mit dem Forum Fridericianum und das Berliner Schloss müssen als eine Einheit begriffen werden. Das Tor wurde durch die Sperrung seiner ursprünglichen Funktion beraubt. Das Brandenburger Tor ist das Tor zur Stadt, die Eingangstür in die gute Stube (Pariser Platz) und zum Prachtboulevard Unter den Linden, der zum Hauptgebäude der Stadt, dem Neuen Berliner Schloss führt. Diese Abfolge ist einmalig und sollte auch erlebt werden können, wenigstens durch eine Busfahrt (Stadtrundfahrten).

Die jetzige Unterbrechung stört eine stadträumliche, ästhetische Erfahrung, hat irgendwie keinen Stil. Sie nimmt der Stadanlage ihre große Geste, die des Eintretens in die Stadt. Man schlägt jetzt nach langer Anfahrt zum Zentrum einen Haken um das Portal und kommt gleichsam von hinten durch die kalte Küche ins Wohnzimmer.

Die Gründe für eine Sperrung des Tores sind grundsätzlich anzuerkennen, sollten jedoch nun neu bewertet werden. Generell ist nämlich die Verkehrsberuhigung des Pariser Platzes der richtige Ansatz, doch ausgerechnet die ist nicht gegeben, da der Platz von den Linden her befahrbar ist; die Anliegerregelung findet keine Beachtung. Eine komplette Sperrung des Platzes für den Individualverkehr (also nicht für BVG-Busse / Taxen) wäre indessen konsequent. Heute müssen wir beobachten, wie Touristen mit ihren Pkw und auch die Fahrer der großen Touristenbusse den Pariser Platz als Parkplatz gebrauchen, um z.B. mal eben ein Gruppenfoto vor dem Brandenburger Tor zu machen. Man parkt sein Kfz. direkt vor dem Tor und geht einen Kaffee trinken!

Wie viel intelligenter wäre es, hier die Chance auf eine deutliche Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV zu ergreifen und diesen mit der Tordurchfahrt und der Querung des Platzes in Schrittgeschwindigkeit zu privilegieren. Schließlich darf die Straßenbahn auch über den Alexanderplatz fahren! Gleiches gehört an der für den Individualverkehr zu sperrenden Liebknechtbrücke umgesetzt und eine Busfahrt mit dem 100er vom Tor über die Linden (und bald zum Schloss) wäre noch mehr als heute eine Attraktion. Der rote Doppeldeckerbus unterm Brandenburger Tor gehört einfach zu Berlin!

Holger Heiken