



**Friedrichstraße – Es ist erst vorbei,
wenn wir gewonnen haben!**

Dr.-Ing. Stefan Lehmkübler
Stefan.Lehmkuehler@changing-cities.org
+49 176 2100 8085

Wesentliche Aktivitäten

Oktober 2016: Erste Ansage des Ziels

(Interne Orientierung / Akteurs-Identifikation / Teilnahme an allen Ausschuss-Sitzungen)

Dezember 2017: Erste Konzeption

(Erste Kooperationsgespräche / Unterstützerinnen in der Straße sammeln)

Mai 2019: Vortrag der erweiterten Konzeption

(Weitere potentielle Unterstützerinnen identifizieren)

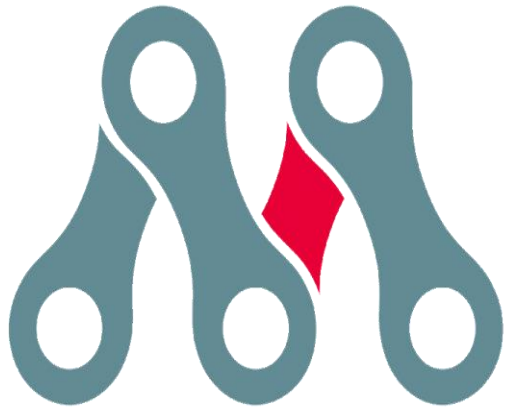
Donnerstag, 13. Juni 2019: Depression und Trotz

(Interne Stabilisierung mit Bier...)

Ab Juli 2019: Fokus auf Entscheidungsträgerinnen und eigene Agenda

(Eigene Planung mit Akteurinnen vor Ort, danach Information von Senat und Bezirk)

Seit August 2020: Weiter! Machen!



NETZWERK

FAHRRADFREUNDLICHE
MITTE

Konzeption:

Friedrichstraße

Friedrichstraße

- Die Friedrichstraße ist eine der attraktivsten Innenstadtlagen und wird vor allem touristisch gut angenommen.
- Die aktuelle „Straßenraumgestaltung“ wird diesem Anspruch nicht gerecht, da sie faktisch nicht vorhanden ist.
- Die aktuelle verkehrliche Nutzung entspricht nicht den Ansprüchen eines qualifizierten Einzelhandelsschwerpunkts.
- Die Situation des erforderlichen Lieferverkehrs ist nicht ansatzweise angemessen.
- Zur stadtverträglichen Verbesserung der Einzelhandelsfunktion sowie zur Verbesserung des Lieferverkehrs wird die „**Flaniermeile Friedrichstraße**“ geschaffen.
- Die „**Flaniermeile Friedrichstraße**“ demonstriert, dass die Erhöhung der Aufenthaltsqualität mit der gleichzeitigen Verbesserung des Situation des Lieferverkehrs einher gehen kann.



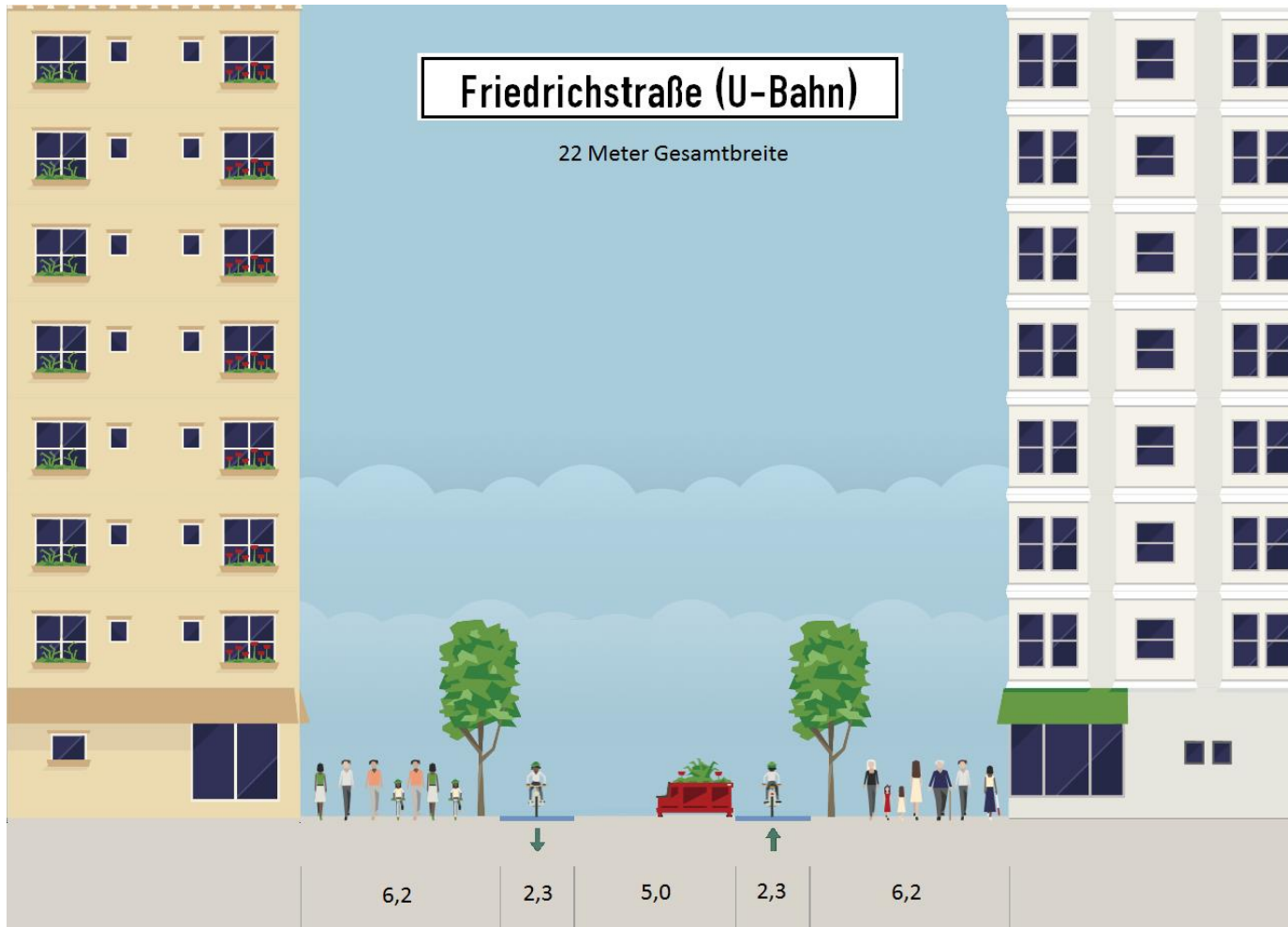


Flaniermeile Friedrichstraße

- Die substantielle Verbreiterung der Aufenthaltsflächen ist der entscheidende Schlüssel zur wahrnehmbaren Steigerung der Attraktivität.
- Der attraktive Stadtraum „Flaniermeile Friedrichstraße“ revitalisiert die Stadtmitte!

Konzeption der Flaniermeile Friedrichstraße





Flaniermeile Friedrichstraße

- Die Ausweisung dezidierter Lieferzonen ordnet die rückwärtigen Verkehrsräume.
- Der attraktive Stadtraum „Flaniermeile Friedrichstraße“ bleibt auch auf Höhe der vorhandenen U-Bahn-Anlagen erhalten.

Konzeption der Flaniermeile Friedrichstraße (U-Bahn-Einstieg)



Friedrichstraße

- Die Aufenthaltsqualität und damit die Verweildauer der Fußgänger wird durch angemessen breite Gehwege sowie die gleichzeitig mögliche Schaffung von Platzsituationen maßgeblich erhöht.
- Die separate – klar getrennte – Führung des Radverkehrs erhöht das Komfortempfinden der Fußgänger.
- Sämtliche Zugänge zu Tiefgaragen bleiben erhalten. Die Anwohner-Parkregelung bleibt bestehen.
- Der motorisierte Durchgangsverkehr wird eliminiert.
- In den Querstraßen werden Lieferzonen eingerichtet, welche ausreichend dimensioniert sind.
- Die „**Flaniermeile Friedrichstraße**“ demonstriert, dass die Erhöhung der Aufenthaltsqualität mit der gleichzeitigen Verbesserung des Situation des Lieferverkehrs einher gehen kann.



Wesentliche Aktivitäten

Oktober 2016: Erste Ansage des Ziels

(Interne Orientierung / Akteurs-Identifikation / Teilnahme an allen Ausschuss-Sitzungen)

Dezember 2017: Erste Konzeption

(Erste Kooperationsgespräche / Unterstützerinnen in der Straße sammeln)

Mai 2019: Vortrag der erweiterten Konzeption

(Weitere potentielle Unterstützerinnen identifizieren)

Donnerstag, 13. Juni 2019: Depression und Trotz

(Interne Stabilisierung mit Bier...)

Ab Juli 2019: Fokus auf Entscheidungsträgerinnen und eigene Agenda

(Eigene Planung mit Akteurinnen vor Ort, danach Information von Senat und Bezirk)

Seit August 2020: Weiter! Machen!



Friedrichstraße – Straße der Zukunft

Dr.-Ing. Stefan Lehmkuhler
Stefan.Lehmkuehler@changing-cities.org
+49 176 2100 8085

Warum ein Konzept?

Die „mittlere“ Friedrichstraße ist:

- 1. ohne Aufenthaltsqualität (laut, eng, dreckig, 45 Grad im Sommer)**
2. wirtschaftlich in einer sehr schwierigen Situation
3. ein Transit-Raum, ohne eigene Identität
4. ein Business District ohne Logistik-Konzept
5. ...

Drei funktionale Bausteine

Changing Cities hat ein offenes Konzept erarbeitet, welches bislang drei funktionale Bausteine enthält:

- Flaniermeile inkl. „Safety Lane“
- Innerstädtischer Lieferverkehr
- Blau-Grüne Infrastruktur

Weitere Komponenten:

- Smart City-Mobiliar
- Berücksichtigung der BVG-Belange

Hawischisog...

Zu Fuß gehen?



Wird überbewertet!

Hawischisog...

City-Logistik?



Berlin-Style!

Hawischisog...

City-Logistik?



Berlin-Style! Aber richtig!

Hawischisog...

„Blau-Grüne
Infrastruktur“?



Ham' wa!

Hawischisog...

Aufenthaltsqualität?



Jakla!

Drei funktionale Bausteine

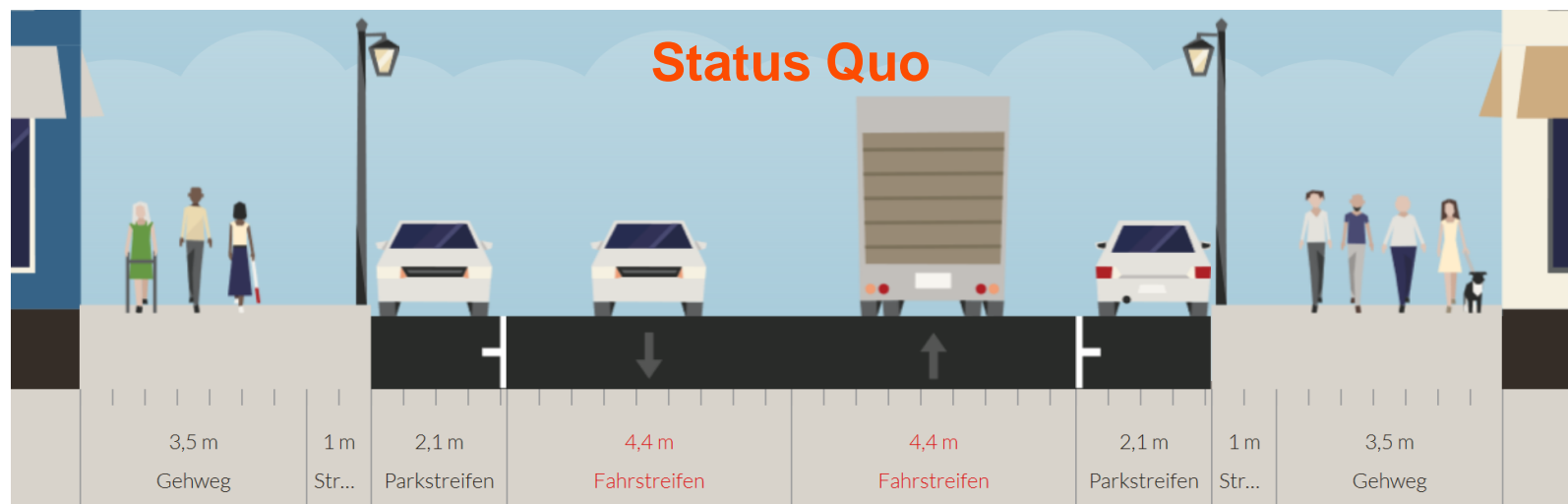
Changing Cities hat ein offenes Konzept erarbeitet, welches bislang drei funktionale Bausteine enthält:

- Flaniermeile inkl. „Safety Lane“
- Innerstädtischer Lieferverkehr
- Blau-grüne Infrastruktur

Weitere Komponenten:

- Smart City-Mobiliar
- Berücksichtigung der BVG-Belange

Flaniermeile inkl. „Safety Lane“



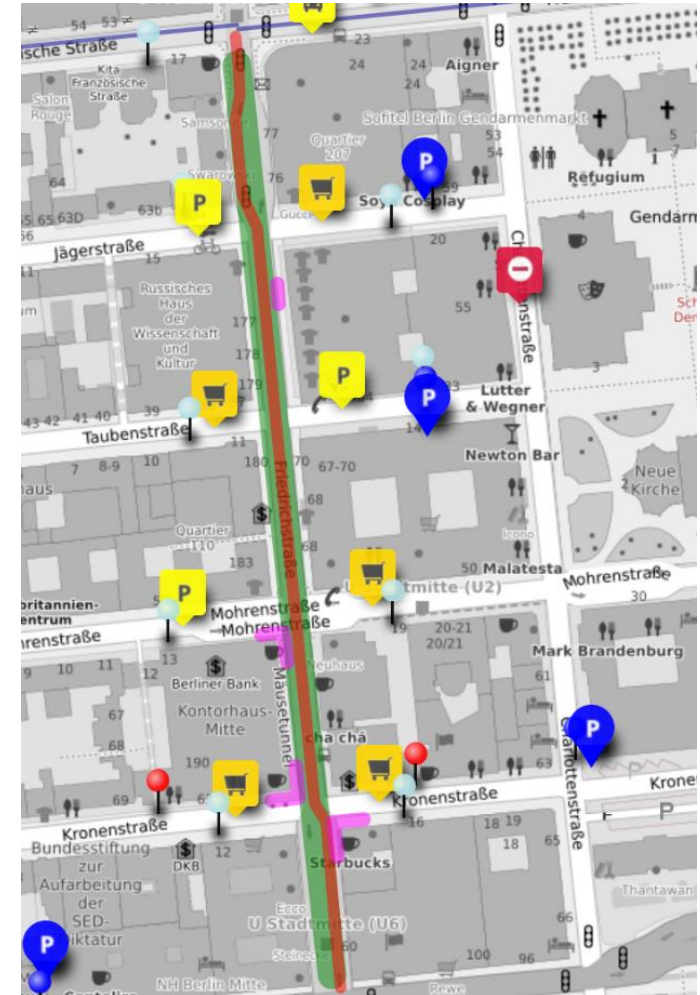
Innerstädtischer Lieferverkehr

Symbolerläuterung

Die Logistikzonen sind in **Ocker** mit Einkaufswagen-Symbol und die Taxi-Halte in **Gelb** mit Schwarzem „P“ dargestellt.

Die Pins in **Türkis** stellen die vorhandenen Wendemöglichkeiten für 3,5-Tonner und die **roten** Pins die Wendemöglichkeiten für 7-Tonner dar.

Die Segmente in **Pink** markieren die aktuell vorhandenen Außenbereiche von Cafés und Restaurants.

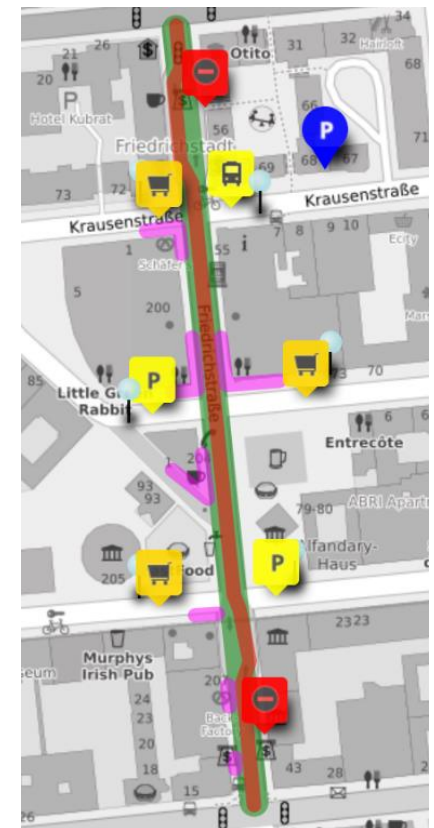


Innerstädtischer Lieferverkehr

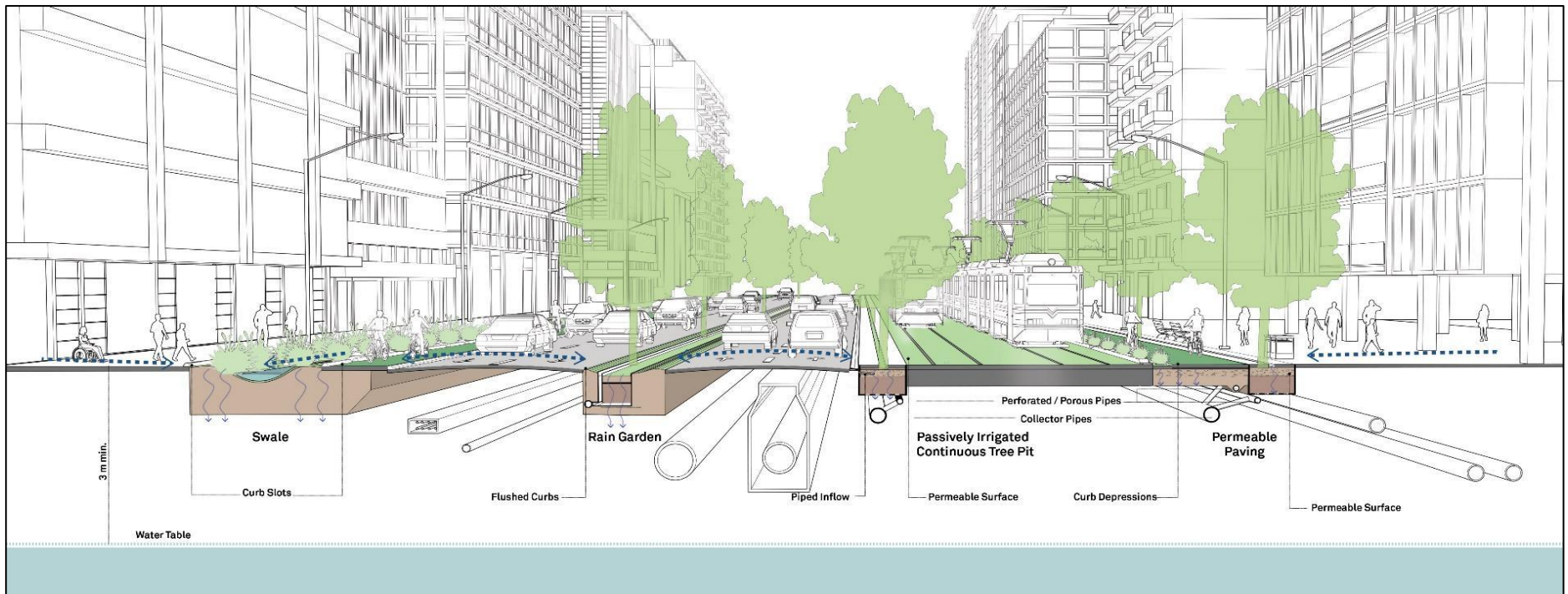


Initiative Ladezone des BIEK

Die vorgeschlagenen Logistikzonen entsprechen in Bezug auf die Nutzung als Ladezone, der „Initiative Ladezone“ des BIEK. Die abendliche Nutzung durch Taxen und „Jelbi“-Services erweitert das BIEK-Konzept Berlin-spezifisch zur „Logistikzone“.



„Blau-Grüne Infrastruktur“



Quelle: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/utilities-and-infrastructure/green-infrastructure-stormwater-management/>; Zugriff am 19.05.2019

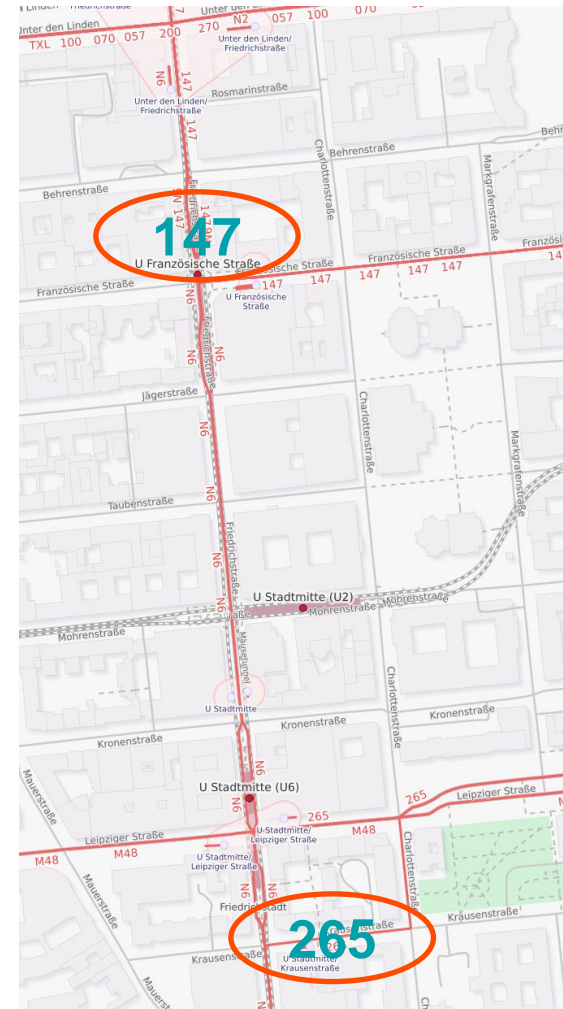
Die Anwendung der Prinzipien der Regenwasserbewirtschaftung erfordert in der Friedrichstraße eine Differenzierung und Weiterentwicklung nach Straßensegmenten, da in der Friedrichstraße selbst und im betrachteten Abschnitt der Mohrenstraße U-Bahnen (U2 und U6) verlaufen.

Siehe: <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/wasser/regenwasser/de/bewirtschaftung.shtml>; Zugriff am 19.05.2019

BVG-Belange

Changing Cities empfiehlt:

- die Flaniermeile **südlich der Französischen Straße** beginnen zu lassen, damit **Busse der Linie 147 ihre bisherige Route beibehalten können.**
- die Endhaltestelle der Linie 265 an **das Märkische Museum zu verlegen** und auf **Gelenkzüge umzustellen.**



Nächste Schritte

- Klärung der räumlichen und zeitlichen Dimensionen des Verkehrsversuchs
- Definition eines Projekts „Friedrichstraße – Straße der Zukunft“
- Abstimmung einer Projektstruktur
- Abstimmung eines Zeitplans

Wesentliche Aktivitäten

Oktober 2016: Erste Ansage des Ziels

(Interne Orientierung / Akteurs-Identifikation / Teilnahme an allen Ausschuss-Sitzungen)

Dezember 2017: Erste Konzeption

(Erste Kooperationsgespräche / Unterstützerinnen in der Straße sammeln)

Mai 2019: Vortrag der erweiterten Konzeption

(Weitere potentielle Unterstützerinnen identifizieren)

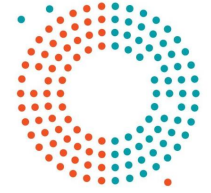
Donnerstag, 13. Juni 2019: Depression und Trotz

(Interne Stabilisierung mit Bier...)

Ab Juli 2019: Fokus auf Entscheidungsträgerinnen und eigene Agenda

(Eigene Planung mit Akteurinnen vor Ort, danach Information von Senat und Bezirk)

Seit August 2020: Weiter! Machen!



changing cities

Meine Erkenntnisse

1. Früher an später denken...
2. Wir setzen die Agenda! Immer!!!
3. Ehrlich kommunizieren!
4. Druckpunkte finden und konsequent nutzen!
5. Niemals auf Andere verlassen!
6. Immer einen Schritt weiter gehen!