



Freie Fahrt: Nach dem Ende des Verkehrsversuchs dürfen auf der Friedrichstraße wieder Autos fahren. Doch so soll es nicht bleiben.

Noch zu retten?

Edel oder lässig? Autofrei oder nur für Fußgänger? Die Gestaltung der Friedrichstraße ist umstritten. Architekten, Verkehrsforscher und ein Kind erklären, was geht.

Von Anna Thewalt

Ein Modellprojekt, ein Gerichtsurteil und viel Streit: Die Friedrichstraße in Mitte stand vergangenes Jahr erneut im Zentrum der verkehrspolitischen Debatte. Aus war der grüne Traum von der autofreien Flaniermeile, zumindest vorerst, nachdem das Verwaltungsgericht Ende Oktober die Sperrung für den Autoverkehr für rechtswidrig erklärt hatte. Inzwischen rollen wieder motorisierte Fahrzeuge durch die Straße.

Verkehrssenatorin Bettina Jarasch (Grüne) hält jedoch an ihren Plänen fest, eine Fußgängerzone aus der Friedrichstraße zu machen. Nach Angaben der Senatsverwaltung soll die Umsetzung Anfang des Jahres erfolgen – wann genau, steht noch nicht fest. Der CDU-Fraktionsvorsitzende Kai Wegner wiederum will, dass die Friedrichstraße für Autos offen bleibt und der nahe Gendarmenmarkt vergrößert wird. Die Regierende Bürgermeisterin Franziska Giffey (SPD) hofft auf eine „echte Flaniermeile“, die dem Niveau einer modernen europäischen Metropole gerecht werden soll.

Einigkeit scheint also mit Blick auf die Friedrichstraße nur in einem zu bestehen: So wie sie ist, soll sie nicht bleiben. Doch wie könnte aus dem Abschnitt zwischen Französischer und Leipziger Straße wirklich etwas werden? Der Tagesspiegel hat drei Architekturbüros, einen Verkehrsfor-

scher und ein Schulkind gefragt: Wie kann die Friedrichstraße gerettet werden? Hier ihre Gestaltungsvorschläge.

1

Edelgastronomie statt Kreuzberger Flair

Die Friedrichstraße liegt nicht in Kreuzberg und wird auch nie das entsprechende Flair haben. Der autofreie Verkehrsversuch mit Holzmöbeln und Gewächshäusern wirkte aber so, als habe die Kreuzberger Szene die Friedrichstraße besetzt. Dabei ist die wichtigste Zielgruppe dort nicht das grüne oder alternative Publikum.

Es sind Menschen, Berliner wie Touristen, die gerne in einer schicken Umgebung einkaufen wollen und sich für das ältere Berlin interessieren. Die Friedrichstraße sollte passend dazu gestaltet werden – also edel und repräsentativ wie die ursprüngliche Friedrichstadt. Dafür sollte sie mit dem Gendarmenmarkt, dem Kern des barocken Berlin, als ein Quartier gedacht werden.

Die Idee: Nicht nur die Friedrichstraße, sondern auch der Gendarmenmarkt und die Querstraßen, die beide Orte verbinden, werden autofrei. Die gesamte Gegend wird in einem quadratischen Muster mit Naturstein gepflastert.

Christoph Kohl
Stadtplaner
Architekten CKSA



Das Büro Christoph Kohl Stadtplaner Architekten CKSA ist seit 1993 in Berlin ansässig und entwickelt Projekte im Bereich der Architektur und Stadtplanung. Zusammen mit Nöfer Architekten entwickelt das Büro das Quartier Pankower Tor.

Einzig der Lieferverkehr darf dort fahren. Nur in der Charlottenstraße wird das Natursteinmuster unterbrochen, um die Fahrradrouten zu markieren. Statt Holzmöbeln sollen Kunstobjekte und Wasserelemente das Straßenbild zieren, statt Hochbeeten braucht es repräsentative Terrassen für die gehobene Gastronomie und die hochpreisigen Geschäfte. Zusätzlich werden einzelne große Bäume gepflanzt, um die Kultur- und Einkaufsmeile noch attraktiver zu machen. (Christoph Kohl Stadtplaner Architekten CKSA)

2

Ein geteilter Raum für alle

Die Rettung für die Friedrichstraße lautet: integrierte Verkehrsplanung. In der Forschung ist diese Art der Planung eigentlich Konsens, in der Realität ist das aber teilweise noch nicht angekommen. Integrierte Verkehrsplanung bedeutet, dass alle Verkehrsmittel gleichermaßen berücksichtigt werden, anstatt wie bisher den Autoverkehr zu bevorzugen.

In diesem Sinne sollte aus der Friedrichstraße ein „shared space“ werden, also ein Raum, der von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt genutzt werden kann: dem motorisierten Verkehr, den Fahrradfahrern und den Fußgän-

gern. Dafür wird die komplette Straße auf ein Niveau gebracht, sodass es keine Bürgersteige mehr gibt. Am Beginn der Straße gibt es eine Erhebung, die anzeigt, dass im folgenden Bereich andere Regeln gelten. Autos dürfen nur maximal zehn Kilometer pro Stunde fahren. Ob unter den Bedingungen noch private Pkws durch die Straße fahren wollen, ist zweifelhaft. Und wenn, dann stören sie auch nicht.

Die wichtigste Regel, damit der „shared space“ funktioniert, lautet „Augenkontakt“. Alle Verkehrsteilnehmer müssen Abstriche machen und aufeinander Rücksicht nehmen. Hier wird Paragraph 1 der Straßenverkehrsordnung umgesetzt, der „ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht“ fordert. So wird Entschleunigung erreicht – und ein anderes Gefühl für die Stadt. Dass so ein Konzept funktioniert, hat Wien mit der Mariahilfer Straße bewiesen. Die ehemals vierspurige Straße ist zu einem gelungenen „shared space“ geworden.

Wichtig für so eine Umgestaltung ist, dass die Menschen mitgenommen und an die neuen Regeln herangeführt werden. Insgesamt sollten wir in der Verkehrsplanung niederschwellige und temporäre Projekte ausprobieren. Es ist veraltet zu denken, dass etwas, das wir heute bauen, hundert Jahre halten muss. Von diesem Gedanken sollten wir uns verabschieden. (Verkehrsforscher Oliver Schwedes)

3

Wohnungen statt Shoppingmalls

Das Problem der traurigen Abschnitte der Friedrichstraße mit ihrer fast morbiden Stimmung zwischen Luxusruinen besteht aus ihrem begrenzten Angebot: Shopping und Büros. Weder das eine noch das andere dient dazu, die Straße wiederzubeleben.

Es sollte wieder ein gemeinschaftlicher Ort geschaffen werden, nutzungs- und räumlich. Die bauliche Trennung in Fußweg und Straße könnte aufgelöst werden, es braucht eine einheitliche Oberfläche, die durchlässiger ist als Asphalt.

Bislang gibt es in der Friedrichstraße keinerlei Grünräume. Wir stellen uns da mehr vor als nur eine Allee. Stattdessen soll es eine dichte Baumbepflanzung geben, sodass die Straße aussieht, als ob man durch einen Wald fahren oder laufen würde. So würde ein Raum entstehen, in dem nichts verboten sein muss, aber die verschiedenen Nutzer automatisch Rücksicht aufeinander nehmen.

Das Auto wird in Zukunft nur noch eine untergeordnete Rolle spielen und so langsam aus der Straße verschwinden. So entsteht ein neuer Begegnungsraum.

Die freiwerdenden Flächen könnten auch für die Schaffung von neuem Wohnraum genutzt werden. Dieser wird dringend benötigt und würde den Ort wieder beleben. Dabei sollte man nicht nur an die Friedrichstraße denken, sondern die angrenzenden Quartiere miteinbeziehen.

Shoppingmalls sterben aus. Mit kreativen architektonischen Eingriffen können sie zu Wohnraum umgenutzt werden, wie zum Beispiel die Galeries Lafayette. In anderen, dafür ungeeigneten ehemaligen Kapitalismustempeln würden sich hoffentlich informellere Orte der Begegnung – etwa für Kunst und Kultur – entwickeln, wie wir sie inzwischen schmerzlich in Berlin vermissen. (Architekturbüro Meyer-Grohbrügge)

4

Flaniermeile auf breiten Bürgersteigen

Um der Besonderheit der Friedrichstraße gerecht zu werden, sollte man Folgendes tun: In den Bereichen der Straße, die am intensivsten genutzt werden – zwischen Leipziger Straße und dem Bahnhof Friedrichstraße – Parkplätze abschaffen, die Bürgersteige verbreitern und die Fahrspur für die Autos und Fahrradfahrer verschmälern.

Die Friedrichstraße hat eine Breite von 22 Metern. Zwei Drittel davon für Flaneure und Außenbestuhlung wären angemessen. Eine Fahrspurweite von sieben Metern reicht völlig. Dann blieben links und rechts 7,5 Meter breite Bürgersteige, die für Fußgänger, Cafés, öffentliche Sitzbänke und Zweiradstellplätze genutzt werden können. Dieser Berliner Bürgersteig besteht aus Granitplatten, -borden und Kleinsteinsmosaik – alles wiederverwendbar.

Angesichts der großen Sommerhitze wäre es zudem angebracht, die Friedrichstraße mit Bäumen zu bepflanzen. Flanieren auf der Friedrichstraße soll Spaß machen, die Leute sollen sich wohlfühlen und merken, dass sie in der Mitte Berlins sind. Zusätzliche Regeln:

**Verkehrsforscher
Oliver Schwedes**

Oliver Schwedes ist Professor für Verkehrsplanung und -politik an der Technischen Universität Berlin. Er leitet auch das Modellkiez-Projekt zur Invalidenstraße.

**Architekturbüro
Meyer-Grohbrügge**

Das Architekturbüro Meyer-Grohbrügge wurde 2015 von der Architektin Johanna Meyer-Grohbrügge in Berlin gegründet. Zu den Projekten des Büros gehört unter anderem das Baugruppenprojekt Kurfürstenstraße 142.

**Architekt Tobias
Nöfer**

Tobias Nöfer hat 1998 sein Büro Nöfer Architekten gegründet. Seit 2019 ist er zudem Vorstandsvorsitzender des Architekten- und Ingenieurvereins zu Berlin-Brandenburg.

Schüler Milan C.

Milan C., 10 Jahre alt, ist Schüler in Berlin.

Bei durchweg 20 Kilometern pro Stunde und ausreichend Blitzern können alle Verkehrsteilnehmer gut miteinander auskommen. Lieferverkehr sollte ausschließlich spätabends oder frühmorgens stattfinden. Falschparker sollten mit härtesten Konsequenzen rechnen, Sauberkeit muss durchgesetzt werden. Ein kluges Einbahnstraßensystem würde auch zur Friedrichstadt passen.

Außerdem wäre eine intensivere Zusammenarbeit der Händler vor Ort untereinander und mit dem Bezirk wichtig, damit Probleme gemeinsam und zügig gelöst werden. Wir wünschen uns keine Piazza, keinen Boulevard oder sonstige Erfindungen. Wir müssen die ureigenen Qualitäten der Friedrichstraße kultivieren für das, was Berlin berühmt macht: tolerante Betriebsamkeit. (Architekt Tobias Nöfer)

5

Märchenwald für Mensch und Tiere

Die Friedrichstraße ist grau, laut und stinkig, weil viele Autos dort durchfahren. Das würde ich gerne ändern. So stelle ich mir eine schöne Friedrichstraße vor: In der Mitte gibt es einen Fahrradstreifen fürs Fahren in beide Richtungen. Zwischen dem Fahrradstreifen in der Straßenmitte und den Gehsteigen am Rand wachsen auf beiden Seiten Bäume. Dort ist es ein bisschen wie im Wald, weil der Boden nicht geteert ist. Die Bäume schützen die Fußgänger vor den Fahrradfahrern, und kleine Tiere können dort wohnen.

Eine Frau in einem Laden hat mir erzählt, dass ihr das gut gefallen hat, als schon mal keine Autos in der Friedrichstraße fahren durften. Aber sie hat gesagt, dass manche Kunden Angst vor Radlern hatten, wenn die zu schnell gefahren sind.

Damit man gut von einer Straßenseite auf die andere kommt, gibt es deshalb mehrere Brücken. Menschen, die nicht so gut oder gar nicht laufen können, stellen sich auf kleine Plattformen, die an den Brückenseiten automatisch von einer Seite auf die andere fahren. Es gibt auch zwei Ampeln.

Die Gehsteige sind etwas breiter als heute, und an den Hauswänden stehen Bänke. Dort können sich Leute ausruhen.

In die leerstehenden Geschäften sollen Wohnungen reinkommen. Die Wohnungen im Erdgeschoss haben ein Gärtchen zur Straße und schauen direkt auf den Friedrichstraßen-Wald. An den Hauswänden wachsen Kletterpflanzen nach oben. Einige Wohnungen sind für Menschen, die sonst auf der Straße leben würden. Es gibt auch besondere Wohnungen für alte Menschen, die Hilfe brauchen, und die sonst nicht mehr allein leben könnten. Autos dürfen nur noch bei einem Notfall in die Friedrichstraße.

Am Anfang der Friedrichstraße ist in dem Waldstreifen ein schöner Kinderspielplatz, dort wachsen tolle Kletterbäume. Zwischen den Bäumen stehen fünf kleine Hütten wie in einem Märchendorf. In zwei Häuschen werden Kinderpunsch und Crêpes verkauft, und in einem kann man sich verkleiden und sich in den gestiefelten Kater oder Schneewittchen verwandeln. (Schüler Milan C.)



Edel und repräsentativ: So stellt sich das Büro CKSA die künftige Friedrichstraße vor.



Gemeinsam nutzen: Oliver Schwedes setzt im Modellprojekt Invalidenstraße wie auch bei der Friedrichstraße auf integrierte Verkehrsplanung.



Zwei Drittel der Straße für Flaneure: Die Gestaltungsidee für die Friedrichstraße des Architekten Tobias Nöfer.



Vor lauter Bäumen keine Häuser und Autos mehr sichtbar: der Märchenwald auf der Friedrichstraße.