

# UNTER DEN LINDEN

zwischen pariser platz und friedrichstraße

Im Mittelpunkt der Entwurfsarbeit steht das Ziel, Unter den Linden verkehrstechnisch zu beruhigen und so mehr Aufenthaltsqualität auf dem Mittelstreifen zu schaffen. Die Straße ist Bestandteil der überregionalen Bundesstraßen 2 und 5, wodurch sie gegenwärtig vor allem von Durchgangsverkehr beherrscht wird - im Durchschnitt passieren jeden Tag 30.000 KFZ den Bereich zwischen Pariser Platz und Schlossbrücke. Durch konsequente Maßnahmen soll das Verkehrsaufkommen deutlich gesenkt werden.

## **Entwidmung als Bundesstraße**

Symbolisch soll hierfür im ersten Schritt die Entwidmung als Bundesstraße stehen - der Durchgangsverkehr auf Unter den Linden soll vornehmlich durch Zielverkehr ersetzt werden. Eine zuerst geprüfte gänzliche Verdrängung des motorisierten Verkehrs schien dagegen unverhältnismäßig - Stadträume wie Unter den Linden leben von ihrer Vielzahl an unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer/innen und würden bei einer Umwandlung in eine Fußgängerzone deutlich an urbaner Spannung verlieren.

## **Straßenprofil**

Durch die Aberkennung des Bundesstraßen-Status' eröffnen sich verkehrsplanerisch etliche Möglichkeiten: Die Straße kann auf ihrer kompletten Länge in einer Tempo-30-Zone mit Rechts-vor-Links-Regelung umgewandelt werden - dadurch wird sie für Pendler/innen deutlich unattraktiver, ermöglicht den weiteren Nutzer/innen aber dennoch ein entspanntes und sicheres Vorankommen. Auch die Reduktion der Fahrstreifen auf eine Bus- und Taxispur und eine Spur für den übrigen motorisierten Individualverkehr trägt ihren Teil zur Verkehrsberuhigung bei. Die Straßenquerung für Fußgänger/innen soll zudem nicht mehr mittels der unzulänglichen Lichtsignalanlagen und ihren oft viel zu kurzen Grünphasen erfolgen, sondern mit Hilfe von Fußgängerüberwegen.

## **Fußgängerüberwege**

Um den herrschenden Richtlinien gerecht zu werden, die vorschreiben, dass Fußgängerüberwege maximal eine Fahrspur pro Richtung kreuzen dürfen, wird an jedem Übergang eine 2 Meter breite Querungshilfe zwischen den nunmehr übrigen beiden Fahrstreifen angeboten, wodurch Fußgänger/innen die notwendige Sicherheit geboten wird. Diese Überwege liegen dabei nicht mehr direkt im Bereich der T-Kreuzungen, sondern sind dabei, in Berücksichtigung der Schleppkurven der Abbiegenden, etwas von den Kreuzungen eingerückt.

Ferner galt es zu beachten, dass Fußgängerüberwege auf ein Verkehrsaufkommen von maximal 9.000 KFZ pro Tag und Richtung (respektive 18.000 KFZ pro Tag in beide Richtungen) ausgelegt sind, was bedeutet, dass von den durchschnittlich 30.000 KFZ die Unter den Linden derzeit noch täglich passieren, rund 12.000 auf alternative Verkehrswege umgeleitet werden müssen. Dem verdrängten Durchgangsverkehr stehen dabei nicht nur die großräumigen Umfahrungen über Invalidenstraße und Leipziger Straße zur Verfügung, sondern zukünftig auch die verlängerte U-Bahnlinie 5, die dann zwischen den beiden Knotenpunkten Hauptbahnhof und Alexanderplatz verkehrt und eine deutliche Entlastung verspricht.

## **Gesonderte Fahrradspur**

Mit dem Herstellen einer separaten Fahrradspur soll auch das Radfahren Unter den Linden wieder an Attraktivität gewinnen. Der Radweg soll dabei neben den äußeren Bürgersteigen geführt werden, da sich im Laufe der Entwicklungsphase herausstellte, dass eine Verlegung des Fahrradverkehrs auf den Mittelstreifen erhebliche Probleme mit sich bringt: Zum einen bewegen sich Radfahrer/innen oft mit einer Geschwindigkeit fort, die sich nicht mit dem entschleunigten Mittelstreifen verträgt, zum anderen widerspricht ein Fahrradweg links des Autoverkehrs allen Berliner Gewohnheiten, wodurch Auto- und Radfahrer/innen gleichermaßen verwirrt werden können.

## **Zusätzliche Parkmöglichkeiten**

Um mehr Zielverkehr für Unter den Linden zu gewinnen, sollen für Autofahrer/innen Anreize geschaffen werden, die Prachtstraße bewusst anzusteuern. Die durch die Verringerung der Fahrspurenanzahl freiwerdenden Flächen sollen - entgegen ursprünglicher Überlegungen - nicht als Bewegungsfläche dem Mittelstreifen zugeschlagen werden, sondern in einen ihm zugeordneten Parkstreifen transformiert werden. So werden Autofahrer/innen direkt bei ihrer Ankunft in Richtung der Mittelinsel gelotst. Die Parkplätze im Bereich des Seitenstreifens sollen nicht gänzlich verschwinden, aber in eine Ladezone verwandelt werden, in der erst ab 20 Uhr auch Parken stattfinden soll. So bleiben die Häuserfassaden während des Tages fast immer in ihrem vollem Umfang erlebbar und es steht gleichzeitig eine ausreichende Fläche für Anlieferungsfahrzeuge zur Verfügung - die Problematik des „Zweite-Reihe-Parkens“ wird deutlich reduziert.

## **Neustrukturierung des ÖPNV**

Zur Zeit verkehren neben den Sightseeing-Bussen drei Buslinien der BVG Unter den Linden: Die Linien 100, 200 und TXL. Während die Linie 200 von Osten kommend bereits an der Friedrichstraße abbiegt, und so keine Belastung mehr für den betrachteten Bereich darstellt, fahren die Linien 100 und TXL zu Stoßzeiten im 6/7- bzw. 10-Minuten-Takt, was zur Folge hat, dass die Straße im Prinzip nie frei von Bussen ist. Diese haben zwar einen nicht zu vernachlässigenden infrastrukturellen Wert haben, werden aber gleichzeitig auch als unangenehm wahrgenommen: Sie sind laut, versperren Sichtbeziehungen und wirken aufgrund ihrer schieren Größe auf übrige Verkehrsteilnehmer/innen oft regelrecht bedrohlich.

Da Unter den Linden jedoch eine der wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Stadt ist, können und sollen Sightseeing-Busse allerdings nicht komplett aus dem Straßenbild verschwinden - insbesondere weil sie mit ihren Reisenden, die regelmäßig vor Ort aus- und einsteigen möchten, eine wichtige Grundlage für die Wiederbelebung der Straße bilden. Ähnliches gilt auch für den Bus 100, der unter den öffentlichen Verkehrsmitteln der Stadt eindeutig eine Sonderstellung einnimmt und in Reiseführern oft als günstige Alternative zu den privaten Bussen der Tourismus-Unternehmen empfohlen wird. Sein Erhalt - auch unter Beibehaltung der aktuellen Route - ist also dringend erforderlich. Da mit Verlängerung der U-Bahnlinie 5 jedoch durchaus eine Entlastung der oberirdischen Busse zu erwarten ist, sollte die Taktung der Linie 100 auf maximal alle 10 Minuten reduziert werden, während der Bus TXL Unter den Linden bedenkenlos, z.B. über die nördliche Friedrichstraße, umfahren kann.

## **Mittelstreifen als ununterbrochene Achse**

Der Mittelstreifen soll eine Stärkung erfahren, indem die aktuellen Unterbrechungen an den Einmündungen Glinkastraße/Neustädtische Kirchstraße und Schadowstraße aufgehoben werden. Dadurch wird der Mittelstreifen für alle Verkehrsteilnehmer/innen wieder als Ganzes erlebbar und kann zumindest zwischen Friedrichstraße und Wilhelmstraße wieder in seiner gesamten Länge und ohne Störung von Fußgänger/innen und Fahrradfahrer/innen genutzt werden. Um etwaige Rettungsfahrzeuge jedoch nicht zum Fahren von unnötigen, zeitraubenden Schleifen zu zwingen, sollte der Mittelstreifen aber wenigstens noch an der Kreuzung Unter den Linden/Glinkastraße/Neustädtische Kirchstraße im Notfall überfahrbar bleiben, was durch einen Materialwechsel hin zu einem entsprechend belastbaren Bodenbelag gekennzeichnet ist.

Eine Schließung der Mittelachse auf Höhe der Wilhelmstraße ist indes nicht möglich, da sonst nahezu kein motorisierter Verkehr mehr auf der südlichen Hälfte von Unter den Linden stattfinden würde - es würden bestenfalls noch die Taxen, Kutschen und Anlieger/innen, die bis zum Pariser Platz verkehren und dort wenden dürfen, ihren Weg auf die Südseite finden. Um dennoch ein für Fußgänger/innen und Autofahrer/innen sicheres Wenden am westlichen Ende von Unter den Linden zu ermöglichen, soll die Lichtsignalanlage an dieser Stelle als einzige in ihrer jetzigen Form beibehalten werden.

## **Moderne Kanäle - Hotspots und WLAN**

Auf dem Mittelstreifen soll es eine Mischung aus analogen und digitalen Anlagen mehr Handlungsmöglichkeiten bieten. Ein Punkt ist hierbei vor allem die Einbindung von Social Media. WLAN-Hotspots tragen dazu bei Unter den Linden national und international eine neue Popularität zu verschaffen, denn durch den kostenfreien Internetzugang wird eine schnelle Verbreitung von Fotos und Nachrichten direkt vom Standort aus möglich, wodurch ein vermehrtes Interesse innerhalb der sozialen Netzwerke generiert wird. Informationen müssen nicht mehr an starren Tafeln abgelesen werden, sondern werden flexibel - sie können am Smartphone oder Tablet tagesaktuell abgerufen und punktgenau eingesetzt werden. Denkbar wäre es hierbei z.B. scannbaren QR-Codes zu arbeiten, oder speziellen Applikationen, die Bezug auf bestimmte Fixpunkte im Bereich des Mittelstreifens nehmen.

## **Klassische Kanäle - Pavillons und Schaukästen**

Aber auch ohne Smartphone soll Unter den Linden Interesse wecken: Ausstellungspavillons mit wechselnden Exponaten, die auch im Zusammenhang mit dem aktuellen Tagesgeschehen in Berlin stehen sollen (z.B. Grüne Woche, Fashion Week, Berlinale), können Synergieeffekte schaffen, von denen sowohl die Veranstaltungen als auch Unter den Linden profitieren. Sie sind in ihrer Architektursprache an die historischen Pavillons angelehnt, werden jedoch modern interpretiert, und verbinden so die unterschiedlichen Gesichter Berlins miteinander. In Ergänzung zu ihnen gibt es zudem kleinere Schaukästen, die sich zu den Pavillons hin verdichten und so bereits als Ankündigung für die größere besondere Nutzung verstanden werden können.

Um die Verbindung zwischen Mittelstreifen und äußerer Sockelzone zu stärken, können sich in den Pavillons und Schaukästen auch die entsprechenden Nutzer der Erdgeschosszonen im Randbereich repräsentieren - so wird beispielsweise eine Ausstellungsfläche für die Komische Oper angestrebt, um Tourist/innen verstärkt auf diese aufmerksam machen, oder aber auch eine Erweiterung des Restaurants Dressler an, die ihre Gäste auch auf einer Sitzfläche auf dem Mittelstreifen empfangen und bewirten können.

## **Möbliering**

Auch die Sitzbänke und ihre Umgebung müssen neu geplant werden. Bisher sitzt man als Besucher/in ungeschützt und mit dem Rücken zu einer stark befahrenen Straße, was bei den meisten Menschen ein Gefühl des Unbehagens hervorruft - durch die neuen Parkstreifen an der Mittelzone entsteht ein größerer Abstand zum fahrenden Verkehr, der Lärm wird abgeschirmt und der Aufenthalt auf dem Mittelstreifen somit deutlich angenehmer. Die Bänke orientieren sich dabei an den historischen Sitzmöbeln und sollen vor allem durch ihre Materialität (Holz und Gußeisen) und nicht - wie im Augenblick - durch ihre grüne Farbe bestechen. In Korrespondenz hierzu sollen auch - wie bereits am Pariser Platz begonnen - die alten Schinkelleuchten entlang der Straße installiert werden.

## **Bodenbeläge**

Im Bereich der äußeren Bürgersteige soll das bereits am Pariser Platz begonnene Prinzip der Bodenbeläge über die gesamte Straße weiter entwickelt werden, d.h. große Granitplatten werden die Hauptbewegungsfläche kennzeichnen, während die übrigen Flächen mit Bernburger Mosaik aufgefüllt werden. Die Linden begrenzen dabei den Gehbereich. Auch auf dem Mittelstreifen stellen die Bäume die Grenze zu motorisierten Verkehr da, jenseits des Grünstreifens findet lediglich noch das parallele Parken statt. In der Mittelachse bleibt die wassergebundene Wegedecke in Anlehnung an den ehemaligen Reitweg und natürlich auch an den aktuellen Bestand erhalten, allerdings soll in Bereichen mit besonderer Nutzung (bspw. Pavillons) ein Materialwechsel hin zu den für die in Berlin typischen großformatigen Granitplatten erfolgen. Diese sollen auch in 2,30 Metern Breite die Kiesflächen umfassen, sodass eine stabile Grundlage für Sitzbänke entsteht.