

**Teileinziehung Straße Schloßfreiheit zwischen Schloßplatz und Karl-Liebknecht-Straße/Unter den Linden**

**Anlage 1: Antrag**



14.11.2022

Stellenzeichen

-1637

**Antrag auf Teileinziehung der Straße Schloßfreiheit zwischen Schloßplatz und Karl-Liebknecht-Straße/Unter den Linden (Schloßplatz Nord)**

**Antrag**

Es wird angestrebt die öffentlich gewidmete Verkehrsanlage:

- Straße Schloßfreiheit zwischen der nördlich gelegenen *Karl-Liebknecht-Straße/Unter den Linden* und des südlich gelegenen *Schloßplatzes*,  
in Berlin Mitte gemäß § 4 Abs. 1 Satz 3 des Berliner Straßengesetzes (BerlStrG) vom 13. Juli 1999 (GVBl. S. 380), zuletzt geändert durch Artikel 27 des Gesetzes vom 12. Oktober 2020 (GVBl. S. 807), teileinzuziehen (vgl. Anlage 2: *Lageplan*).

Die Widmung wird im Interesse des öffentlichen Wohls eingeschränkt und die Benutzung der Teilfläche wird nur für Fußgänger\*innen und für Fahrradfahrer\*innen sowie für Rettungsfahrzeuge, für Fahrzeuge der Polizei und für Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung sowie der Straßenunterhaltung zugelassen.

## Teileinziehung Straße Schloßfreiheit zwischen Schloßplatz und Karl-Liebknecht-Straße/Unter den Linden

Anlage 1: Antrag

### Begründung

Die Teileinziehung des o. g. Abschnittes der *Straße Schloßfreiheit* erfolgt gemäß § 4 Abs. 1 Satz 3 BerlStrG aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls. Die teileinzuziehende Fläche der o. g. querende Straße sind Folge der Gestaltung des Umfeldes Humboldt Forums zur Unterbindung von der Straße einfahrenden und die Straße Schloßfreiheit querenden motorisierten Verkehren.

### **1 Ziele der Teileinziehung**

Die Teileinziehung des o. g. Abschnitts der *Straße Schloßfreiheit* entspricht den planerischen Maßgaben im Land Berlin. Die wesentlichen Ziele werden im Folgenden beschrieben.

#### **1.1 verkehrliche und städtebauliche Planungsgrundlagen zur Verbesserung des Fußverkehrs**

Mit dem Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) und dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030 (StEP MoVe) wird die Bewahrung und Weiterentwicklung eines auf die Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Umland ausgerichteten und dabei stadt-, umwelt-, sozial sowie klimaverträglich ausgestalteten, sicheren, barrierefreien Verkehrssystems sowie die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlin angestrebt.

Wesentliches Ziel des MobG BE ist die Förderung des Umweltverbundes, mit: Fuß-, Rad- und öffentlichen Personennahverkehr. Durch die Steigerung der Leistungsfähigkeit und der Attraktivität der Verkehre des Umweltverbundes soll dessen Anteil an den zurückgelegten Wegen gesteigert werden. Zugleich soll die Infrastruktur so gestaltet werden, dass der fließende und ruhende Verkehr weniger öffentlichen Raum in Anspruch nimmt. Stattdessen soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums gestärkt werden:

*„Durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden. **In der Stadt werden weitere Räume geschaffen, in denen der motorisierte Individualverkehr keine oder nur noch eine untergeordnete Rolle spielt.**“*

Speziell für den Fußverkehr führt § 50 Abs. 8 MobG BE aus:

*„**Der für den Fußverkehr effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Raum soll einen für die Belange des Fußverkehrs und des Aufenthalts im öffentlichen Raum angemessenen Anteil am Straßenraum erreichen.**“*

In diesem Sinne wird das übergeordnete Leitbild der Berliner Verkehrspolitik als menschenfreundliche Stadt beschrieben, bei der dem Umweltverbund bei der Bewältigung der Mobilität Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eingeräumt wird (StEP MoVe 2021, S. 6).

Ganz konkret werden im Leitbild des StEP MoVe für die Innenstadt umgestaltete Räume beschrieben, die mehr Platz für Fuß-, Radverkehr und für den öffentlichen Verkehr sowie für vielfältige städtische Nutzungen enthalten (StEP MoVe 2021 S. 12).



### **1.2 Schaffung von Gestaltungspotentialen für eine grundhafte Umgestaltung**

Die Teileinziehung des o. g. Abschnittes der *Straße Schloßfreiheit* stellt den zweiten Schritt der Planung für eine fußgängerfreundliche Umgestaltung dar. In einem ersten Schritt wurde die grundhafte Umgestaltung des o. g. Abschnittes der *Straße Schloßfreiheit* verfolgt. Dazu wurde ein Wettbewerbsverfahren mit einem vorgeschalteten Beteiligungsverfahren zur Anbindung der Anrainer durchgeführt.

Die Teileinziehung schafft Flächenpotentiale, um den Straßenraum neu aufzuteilen und ihn auch für andere nicht verkehrliche Nutzungen zu öffnen.

So kann die *Straße Schloßfreiheit* entsprechend ihrer Lage, der touristischen Nutzung als *Fußgängerzone* und ihres historischen Kontextes langfristig in einen attraktiven und modernen Stadtraum umgewandelt werden.

### **1.3 Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leichtigkeit für Fußverkehr und Radverkehr**

Verkehrszählungen zeigen, dass der Fußverkehr bereits im Bestand die höchsten Verkehrsmengen aller Verkehrsarten aufweist. Dies spiegelt sich jedoch in der Gliederung und Gestaltung des Straßenraums nicht wider.

Die Bedingungen für den Fußverkehr können durch eine Sperrung der *Straße Schloßfreiheit* für den allgemeinen motorisierten Verkehr verbessert werden, wenn ihm größere Anteile des Straßenraums zur Verfügung gestellt werden.

In der Folge sind eine größere Freizügigkeit in den Bewegungen, eine bessere Querbarkeit der Straße sowie mehr Platz zum Verweilen möglich. Konflikte mit dem motorisierten Verkehr werden vermieden. Die Erhöhung der Sicherheit und der Leichtigkeit steigern die Attraktivität der *Straße Schloßfreiheit* für Fußgänger\*innen.

### **1.4 Erhöhung der Aufenthaltsqualität**

Die Herausnahme des allgemeinen motorisierten Verkehrs:

- führt zu einer Senkung der Lärm- und Schadstoffbelastungen in der *Straße Schloßfreiheit*,
- bietet Möglichkeiten für eine Ausdehnung der für Fußgänger\*innen zur Verfügung stehenden Flächen – auch mit mehr Platz zum Verweilen.

Mit umfassender Verkehrsberuhigung, verbesserter Luftqualität, verringerter Lärmbelastung sowie mehr Platz wird mittelbar auch die Aufenthaltsqualität der *Straße Schloßfreiheit* gesteigert.

## **2 Erschließung und Befahrbarkeit bei erfolgter Teileinziehung**

### **2.1 Erschließung – Auswirkungen der Teileinziehung auf den Ziel- und Quellverkehr**

Die Grundstücke entlang der *Straße Schloßfreiheit* sind mit erfolgter Teileinziehung weiterhin regelmäßig, zu Fuß (oder mit dem Fahrrad) zu erreichen.

Der ÖPNV hat eine wichtige Zubringerfunktion für die Straße Schloßfreiheit. Diese kann er auch bei erfolgter Teileinziehung weiterhin ohne Einschränkungen für den regulären Fahrplan erbringen.

Die Erreichbarkeit mit dem motorisierten Verkehr ist nicht notwendig, da die an die *Straße Schloßfreiheit* anliegenden Gebäude nicht über diese erschlossen werden.

Durch Parkplätze im öffentlichen Straßenland sowie vorhandene Sammelanlagen im Umfeld stehen weiterhin ausreichend Parkmöglichkeiten für den ruhenden motorisierten Verkehr abseits der *Straße* zur Verfügung, lediglich die Anfahrwege können sich ändern.

**Teileinziehung Straße Schloßfreiheit zwischen Schloßplatz und Karl-Liebknecht-Straße/Unter den Linden**

**Anlage 1: Antrag**

**2.2 Befahrbarkeit für Einsatzfahrzeuge, Ver- und Entsorgung, Straßenunterhaltung**

Das Befahren der *Straße Schloßfreiheit* bleibt für Rettungsfahrzeuge, Fahrzeuge der Polizei und für Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung (insbesondere die Müllabfuhr) sowie der Straßenunterhaltung zugelassen.