

TRANSfriedrich FORMATIONstraße

NÖFER ARCHITEKTEN



Stadtumbau Berlin – Konzept für die Friedrichstraße

Unser Vorschlag versteht sich als Teil des gemeinnützigen Ausstellungs- und Veranstaltungsprojektes „immer modern! Berlin und seine Straßen“, das im Herbst 2024 unter großer Anteilnahme der Öffentlichkeit als Freiluftausstellung Unter den Linden stattgefunden hat. Der vorliegende Vorschlag zur Friedrichstraße ist der im Nachhinein erstellte Beitrag des Initiatoren Tobias Nöfer zu diesem Projekt. Im Unterschied zu den Visionen der Kollegen zu zukünftigen Stadträumen ist dieses Konzept sofort und ohne Voraussetzungen umsetzbar.

Der unwirtliche und nicht einladende Zustand der Friedrichstraße ist seit Jahren bekannt und hat durch unüberlegte Experimente nur noch gelitten. Die ohnehin herrschende Krise des innerstädtischen Einzelhandels wird durch zu viel Asphalt, die alles dominierenden parkenden Autos, den ungepflegten Zustand und geschmacklose Hilfsmaßnahmen wie die schrecklichen Fahrrad- und Rollerparkhäusern nur noch verstärkt. Es muss etwas Grundlegendes geschehen, um zu verhindern, dass der Straßenraum zum Problemkiez wird.

Das Projekt „Transformation Friedrichstraße“ ist ein kurzfristig realisierbares Konzept, das mit dem gestalterischen Repertoire des Berliner Bürgersteigs dem Fußgänger und dem urbanen Leben mehr Platz einräumt. Ziel ist es, auch ohne Konsumzwang Aufenthaltsorte zu schaffen. Hier wird nichts Neues entworfen, sondern mit dem vorhandenen Repertoire

zur Flaniermeile weitergebaut. Die Maßnahme hat das Potential, ein Beispiel für viele weitere verödete Straßenräume zu werden - zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, zur Wiederbelebung des Einzelhandels und der Gastronomie, sowie zur klimatisch wichtigen Ergänzung von Straßenbäumen.

Wir haben mit Anrainern und Verbänden wie der DeHoGa, dem Handelsverband Berlin-Brandenburg, sowie einigen hochrangigen Politikern gesprochen und hatten bisher nur positive Resonanz. Wichtig ist uns, dass der grundvernünftige Vorschlag nicht von irgendeiner Partei oder Gruppe politisch vereinnahmt und deshalb - wie in Berlin so häufig - von anderen verhindert wird. Deshalb wurde es bisher nicht veröffentlicht.

Wir schätzen die Kosten für die Umbauarbeiten auf ca. 300.000 € pro Block und 4,0 mio € für die gesamte Friedrichstraße zwischen der Kreuzung Unter den Linden und dem Mehringplatz im Süden. Wenn der politische Wille da ist, kann das Projekt innerhalb von 1-3 Jahren umgesetzt werden. Eine testweise Umsetzung eines Blockes kann innerhalb eines halben Jahres fertiggestellt werden.



© Di.mooz / wikimedia

Das Projekt eignet sich als BID-Projekt (Business Improvement Development). Teilnehmer sollten sein:

- Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung Verkehr, Umwelt und Wirtschaft
- Bezirksamt Mitte
- Anrainer
- Stadtgesellschaft

TRANSfriedrich FORMATIONstraße

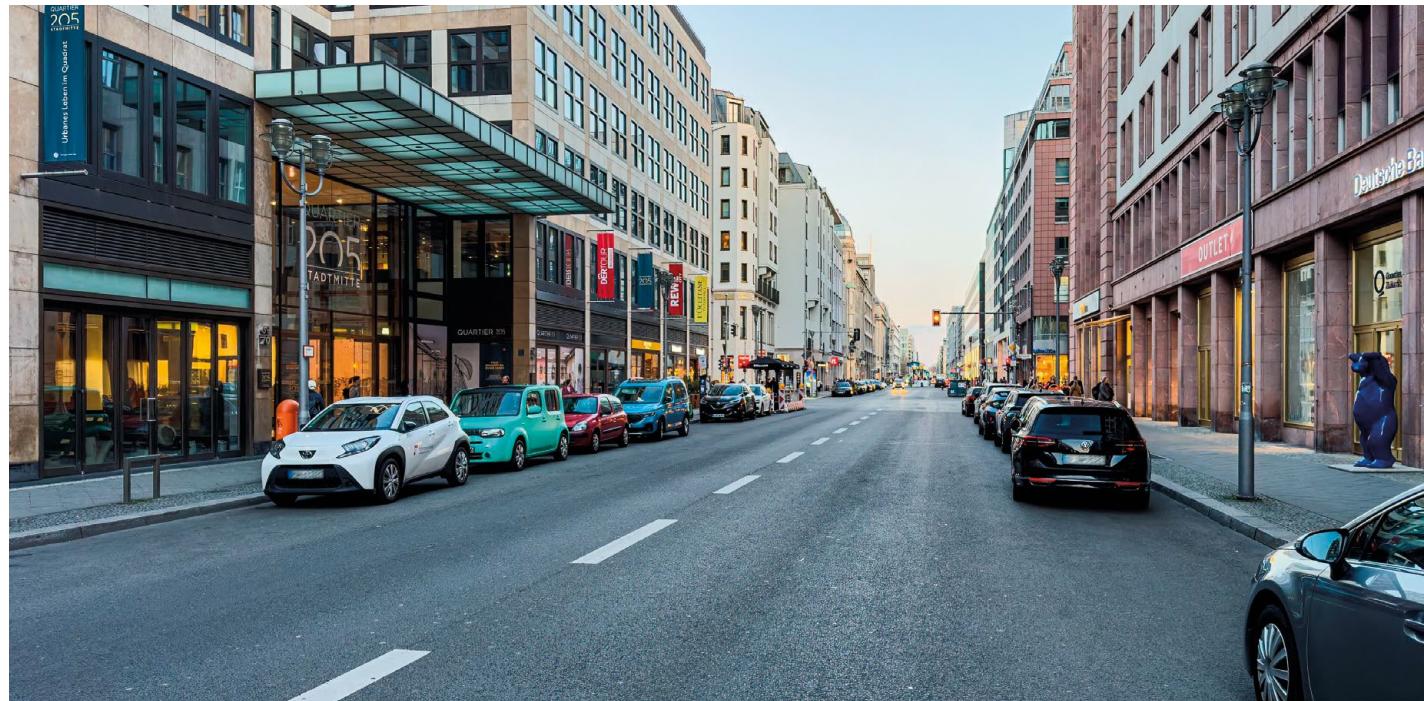
Die Berliner Friedrichstraße ist neben dem Kurfürstendamm und dem sie kreuzenden Boulevard Unter den Linden die berühmteste Straße der deutschen Hauptstadt. Nach der Kriegszerstörung und ihrer Randexistenz nah am Todestreifen der DDR hat sie nach der Wende eine Renaissance erlebt. Die Strategie der „kritischen Rekonstruktion“, die sich in beiden Teilen der Stadt etabliert hatte, wurde in der Friedrichstadt par excellence umgesetzt. Nach über 30 Jahren erscheint die Straßengestaltung der 90er jedoch zu schematisch und zu autogerecht. Sie wird dem damaligen Idealbild der Flaneure nicht mehr gerecht, die zwischen zu viel Asphalt, Pollern, Verkehrsschildern und parkenden Autos keinen Platz mehr finden. Es fehlt der urbane Lebensraum, den sie suchen, hier fühlt sich niemand mehr wohl. Auch unter Würdigung der damaligen Absicht, der barocken Stadtgründung mit ihrem stringenten Straßennetz durch eine ebenso stringente Straßengestaltung zu entsprechen, ist das baumlose und kahle Erscheinungsbild aus der Zeit gefallen. Der ungepflegte und vermüllte Gesamteindruck lässt die Läden leerlaufen und die Noblesse der guten Adressen verkommen.

In den letzten fünf Jahren sind hier zwei systemische Probleme für die Innenstädte unserer Zeit zusammengekommen: einerseits die Krise des Einzelhandels und des öffentlichen Raumes, andererseits die Unfähigkeit der öffentlichen Hand, organisatorische und gestalterische Lösungen dafür zu finden. Das unbeholfene Hin und Her des regulatorischen Aktionismus in den letzten Jahren hat die Berliner Stadtgesellschaft zurecht genervt. Auch waren alle gestalterischen Vorschläge und Bilder so unzureichend und offensichtlich politisch motiviert, dass sie bei den Berlinerinnen und Berlinern nicht nur keine Akzeptanz fanden, sondern den Wechsel der Landesregierung wesentlich beeinflusst haben.

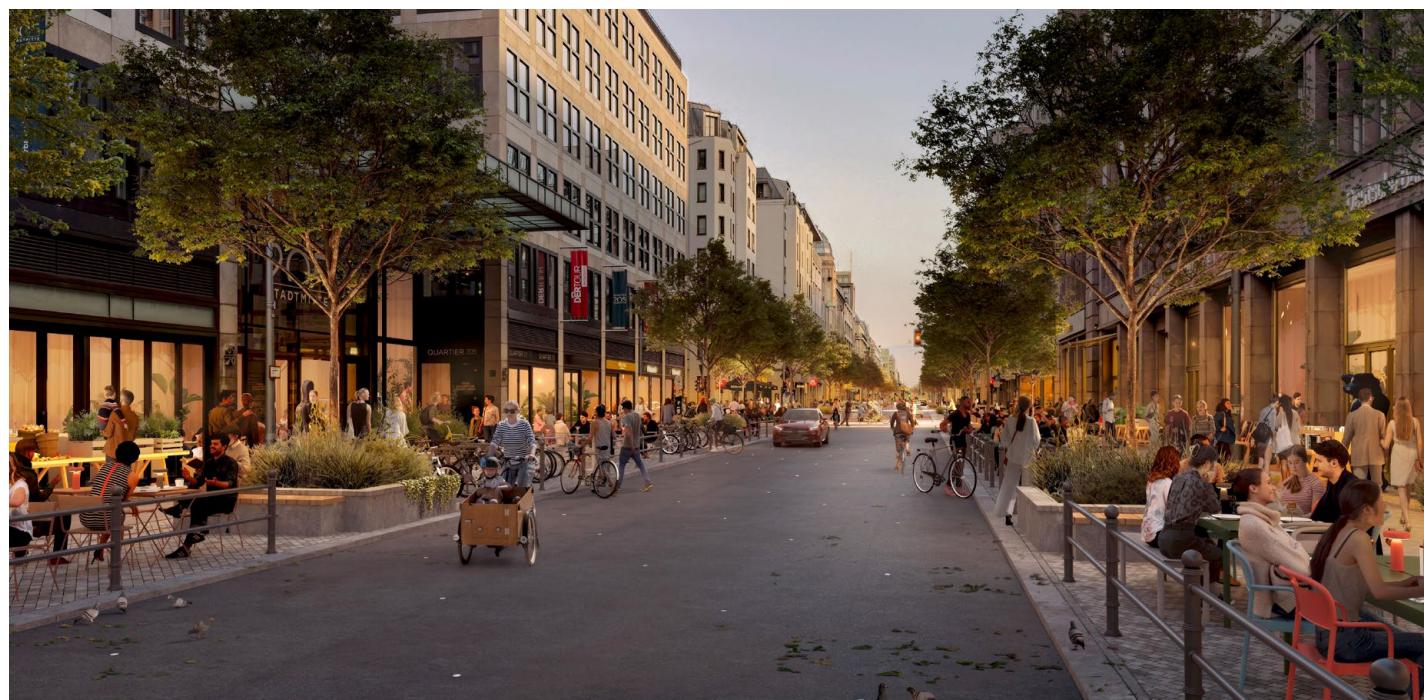
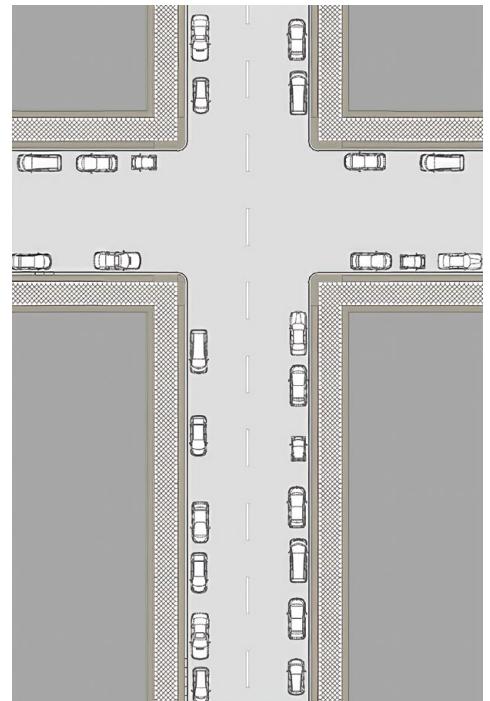
**Damit aber hatten die Initiatoren recht:
getan werden muss etwas!**



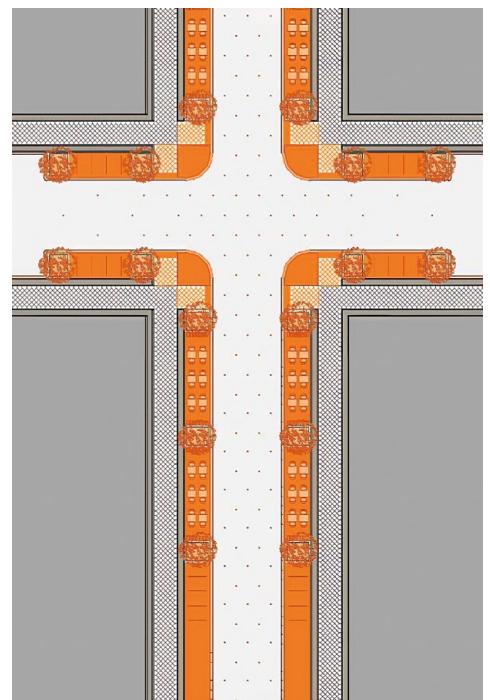
Es ist nicht schwer, städtebauliche und gestalterische Probleme zu lösen, wenn man nur versucht, ideologische Scheuklappen abzulegen und zu kultiviertem Pragmatismus und gutem Geschmack zurückzukehren - Pragmatismus und Gestaltungssicherheit, aus denen funktionierende und dauerhaft schöne europäische Metropolen hervorgegangen sind. Auch in der Friedrichstadt hat sich über die Jahrhunderte ein eigenständiges und völlig selbstverständliches Vokabular der Straßengestaltung gebildet, das man nicht neu erfinden, sondern nur weiterentwickeln muss. Der klassische Berliner Bürgersteig mit seinen massiven Granitborden, soliden Natursteinplatten und dem geometrisch flexiblen Kleinsteinkleinsteinmosaik braucht nicht neu erfunden zu werden - seine Nachhaltigkeit ist unter Beweis gestellt. Auch wenn die alten „Schweinebäuche“ mittlerweile vielfach durch Betonplatten ersetzt wurden, steht doch das charakteristische Instrumentarium der Berliner Straße zur Verfügung. Auch für alle technischen Notwendigkeiten wie Gullideckel, Kanalabdeckungen und Poller sind solide und selbstverständliche Lösungen gefunden, wie man rund um den Gendarmenmarkt besichtigen kann.



© Maximilian Meissner



© NÖFER ARCHITEKTEN / Astigmatic



Verkehr

Im Straßen-Netz der Friedrichstadt wird zum Problem, den Mischverkehr entmischen zu wollen. Denn dessen Entwurfsidee war von Beginn an die gleichmäßige und gemischte Verkehrsverteilung. Die Dysfunktion beginnt mit dem Auseinanderdividieren der Verkehrsarten, sei es der Autoverkehr, der Rad- oder der Fußverkehr. Gemischter und auf maximal 30km/h beruhigter Verkehr, der Vorsicht und Rücksicht aller erfordert, ist das Konzept, das der Friedrichstadt gerecht wird. Dieses Prinzip würde §1 der Straßenverkehrsordnung folgen. Reine Fahrradstraßen werden in diesem komplexen urbanen Gebiet nicht funktionieren und nur zu mehr Konflikten führen. Ein ruhiges und homogen gestaltetes Straßennetz, das vollständig ohne zurechtweisende Bemalungen, Fahrrad- oder Autostreifen und daraus resultierende Schilderwälder auskommt, fördert die erhöhte Aufmerksamkeit und soziale Interaktion, die Innenstädte für Menschen interessant macht.

Fahrbahn

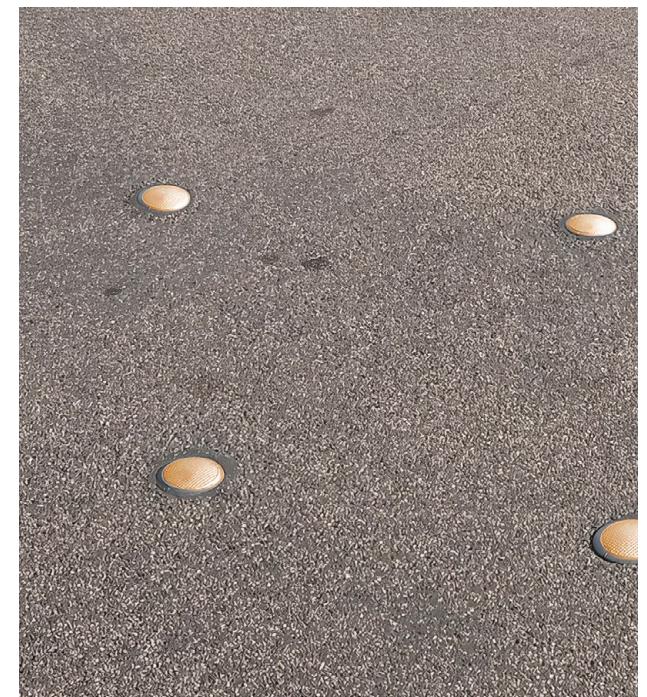
Die Fahrspur bleibt in der vorhandenen Breite, verliert aber unter Abweichung von der „Richtlinie für Markierung auf Straßen“ ihre überflüssige mittige Fahrbahnmarkierung und wird von Allen für Alles gleichmäßig genutzt. 7,50m sind breit genug für beidseitigen Gegenverkehr und gleichzeitige Anlieferung oder ungestresstes Ein- oder Aussteigen aus dem Taxi.

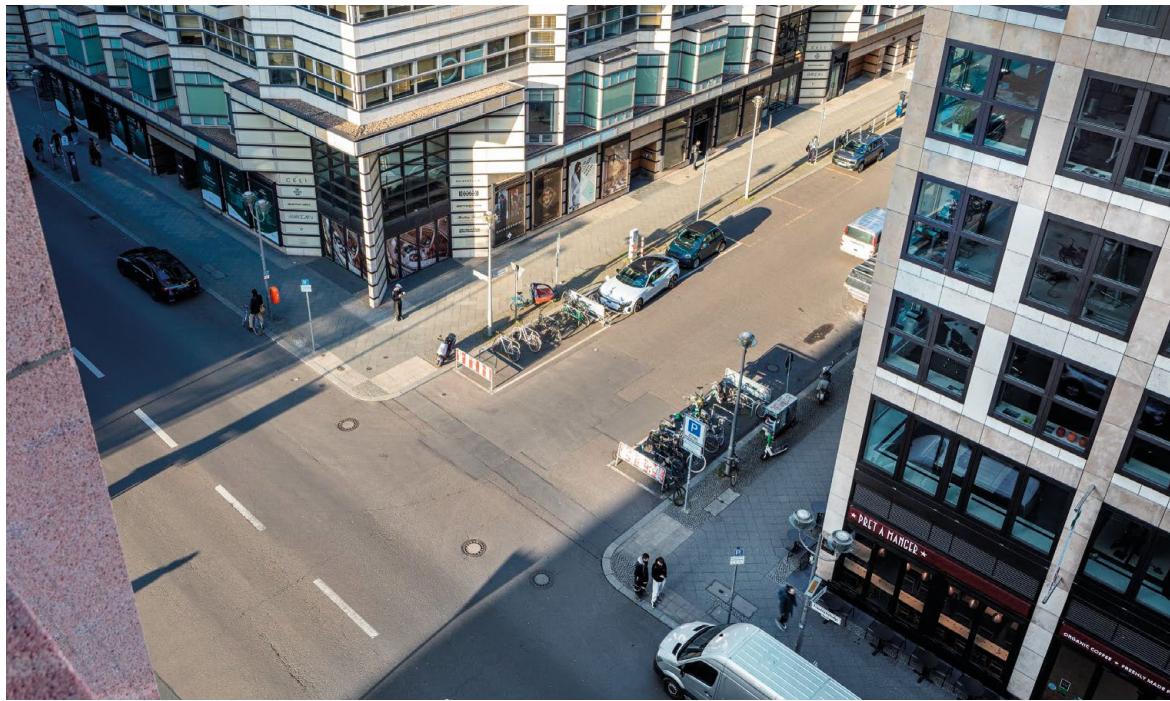
Während alle anderen unserer Maßnahmen nicht neu erfunden oder entworfen sind, sondern sich aus dem vorhandenen gestalterischen Repertoire der Friedrichstadt bedienen, schlagen wir für die Fahrbahn selber einen entwurflichen Eingriff vor, um das Besondere dieser Straße hervorzuheben. In Analogie zum viel zitierten Sternenhimmel des großen Berliner Baumeisters Karl Friedrich Schinkel werden geometrisch verteilte Messingnägel in den Straßenbelag gesetzt. Sie nobilitieren die Asphaltfläche und unterstützen den Charakter der Friedrichstraße als primus inter pares.

Messingpunkte als Sternenbild
auf dem Asphalt

Parken

Die entbehrlichste Nutzung der öffentlichen Flächen an der Friedrichstraße sind privat parkende Autos. Sie behindern nicht nur den Lieferverkehr und die Erreichbarkeit der Läden, Büros und Arztpraxen, sondern behindern die Übersichtlichkeit des wertvollen Stadtraumes. Parkraum mit hunderten Stellplätzen gibt es reichlich in den anliegenden Tiefgaragen, die aber kaum gefunden werden und in weiten Teilen leer stehen. Also: nötig ist ein Parkleitsystem unter Einbeziehung der Betreiber und Eigentümer.

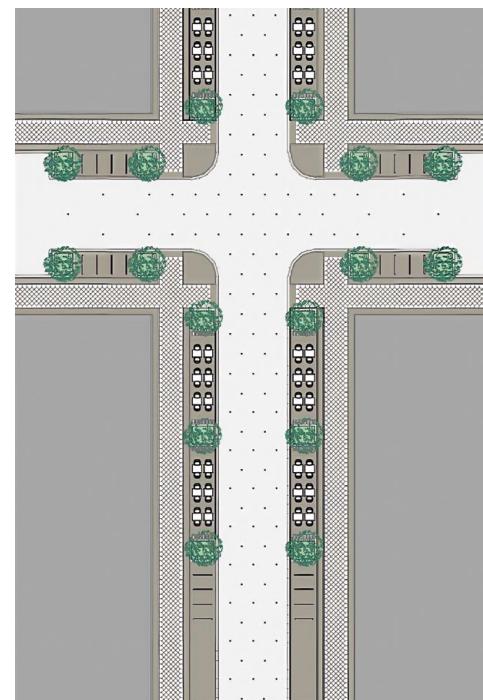




© Maximilian Meisse



© NÖFER ARCHITEKTEN / Astigmatic

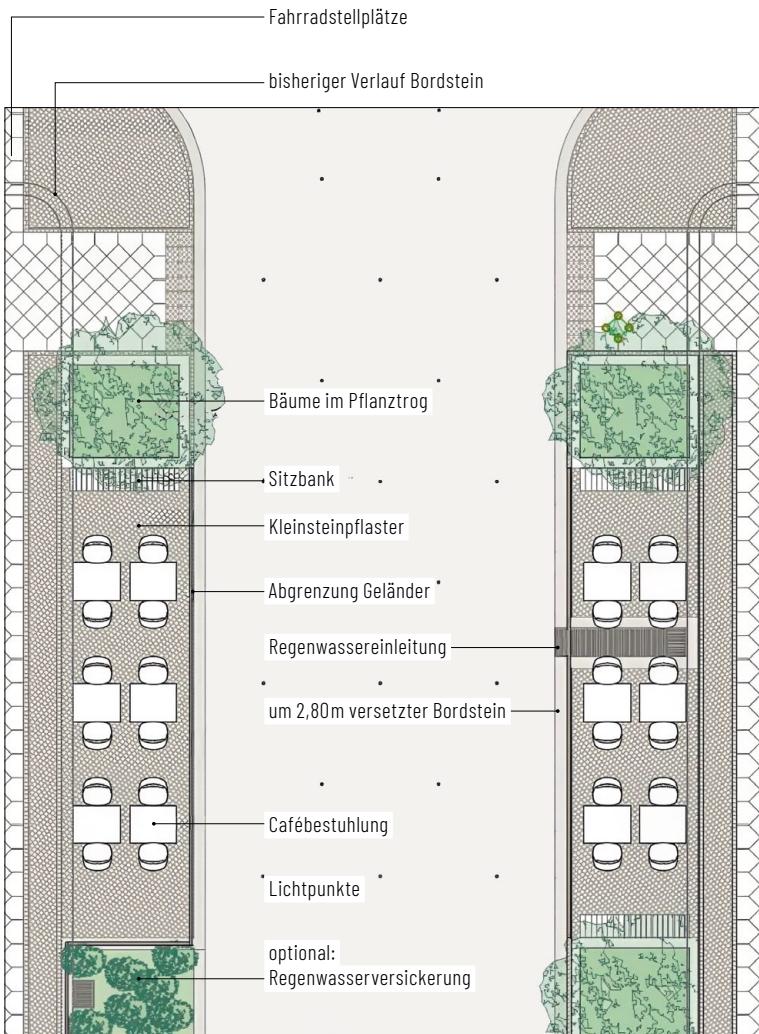


Weiterbauen mit dem Vokabular
der Berliner Straße

Grün

Bürgersteige

Zwar gibt es im Straßenraster der barocken Friedrichstadt keine Tradition für Bäume, doch die zunehmende Erwärmung zwingt zu neuen Ideen. Aus unserer Sicht spricht alles für eine Begrünung mit Straßenbäumen und Grünflächen zur Regenwasserversickerung auf der Friedrichstraße. Unter ihr liegt ein U-Bahn-Tunnel, deshalb werden großkronige Bäume nicht wachsen können. Wir schlagen vor, etwa 50cm hochgelegte Baumscheiben mit massiven Granitborden anzulegen, die nicht nur für mehr Erdreich für die kleinkronigen, aber schattenreichen Bäume sorgen, sondern auch als hochwertige - und kostenlose - Sitzgelegenheit genutzt werden können.



Neue Baumscheiben aus Granit
als Sitzgelegenheit

Begeht man heute offen Auges die Friedrichstraße sind die Mängel evident: Cafétischchen quetschen sich an Schaufenster, abgestellte Fahrräder und hier und da unbeholfen verteilte Pflanztröge der Händler behindern die Passanten. Verweilen vor den Auslagen ist wegen Platzmangel nicht nur unbehaglich, sondern kaum möglich, denn die Bürgersteige sind schlicht zu schmal. Unser Vorschlag ist so einfach wie effektiv: Die Bürgersteige werden um die heutigen Parkplätze verbreitert, der Bordstein dorthin verschoben. Damit entsteht ein breiter naturstein gepflasterter und von der Straße geschützter Bereich für Cafétische, Fahrrad- und Roller parken, Anlieferung und freiem Aufenthalt.





© Marzena Skubatz

NÖFER ARCHITEKTEN

Nöfer Gesellschaft von Architekten mbH

Binger Straße 64 | 14197 Berlin

Telefon: 030 / 88710 4- 40

Telefax: 030 / 88710 4- 49

E-mail: buero@noefer.de

www.noefer.de



Architekten- und Ingenieurverein
zu Berlin-Brandenburg e.V.
seit 1824

immer modern!

Berlin und seine Straßen
200 JAHRE ARCHITEKTUR, STÄDTEBAU
UND INGENIEURBAU FÜR BERLIN

Inhalte © NÖFER ARCHITEKTEN, 2025



© NÖFER ARCHITEKTEN / Astigmatic