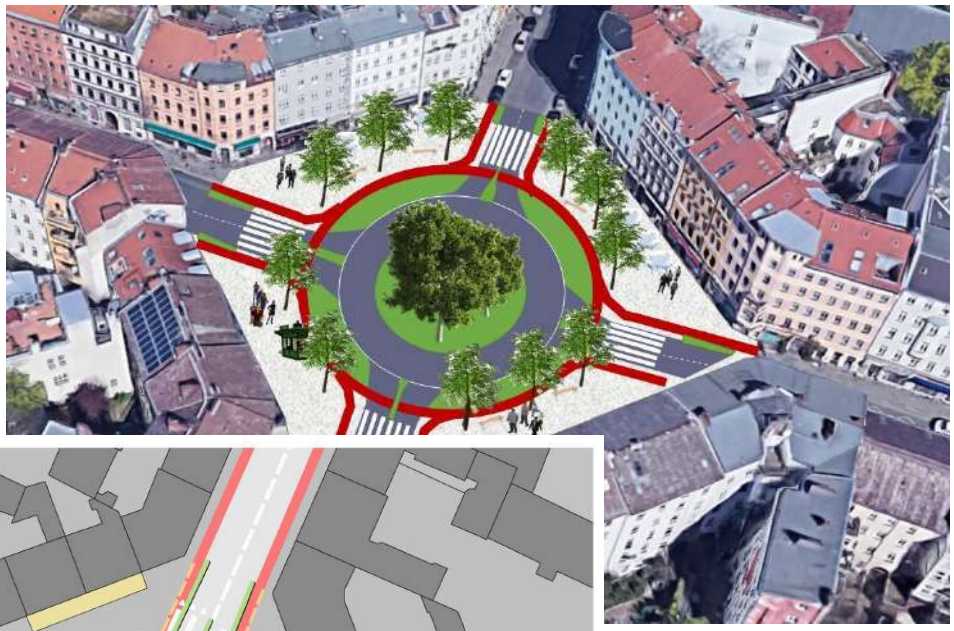
Die Umgestaltung des Heinrichplatzes nach Vorbild des erfolgreichen Hugo de Grootplein



Kontaktdaten
Erik Ooms (erik.ooms@schoene-staedte.org)
Till Steinmeier (till.steinmeier@schoene-staedte.org)

Stand 25.04.2021

Schöne Städte

1. Einleitung

Der Heinrichplatz, einer der zentralsten und am meisten besuchten Plätze in der Luisenstadt in Berlin-Kreuzberg, hatte früher eine einzigartige Qualität. Das Konzept der autogerechten Stadt hat den Platz in einen unattraktiven Ort verwandelt, mit Ampeln, Parkplätzen und rasenden Autos, Verschmutzung (Lärm und Luftschadstoffe) und ein unsicheres Gefühl für viele soziale Gruppen, wie Kinder und ältere Menschen. Das Konzept der Verkehrswende, sowie die zukünftigen Auswirkungen des Klimawandels fordern eine Neugestaltung des Platzes. Während die große Mehrheit der Kreuzberger Bürger:innen kein Auto besitzt, sollte er ein Platz für alle werden.

Doch jahrelanger institutioneller Lobbyismus und eine funktionale Ausbildung von Verkehrsplaner:innen verhindern eine Veränderung. Während in anderen Städten Europas, wie in Amsterdam, Kopenhagen oder Paris, eine Umgestaltung des öffentlichen Raums unterstützt wird, ist dies in Berlin nicht der Fall. Konkret für den Heinrichplatz zeigt sich dies im Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt, das sehr funktional ist. Durch die fehlende Integration von Stadtplanung, gesellschaftlichen Herausforderungen (z.B. Klimawandel) und Bedürfnissen der Bürger:innen hat das technokratische Dokument eine Zukunftsskizze des Heinrichtplatzes entwickelt (siehe Bild). Der Platz bleibt dabei ein Dschungel aus Asphalt und Unattraktivität. Die Bürger:innen sind damit jedoch nicht einverstanden und haben in Workshops die Notwendigkeit einer Umgestaltung des Platzes, aber auch der gesamten Oranienstraße deutlich gemacht.

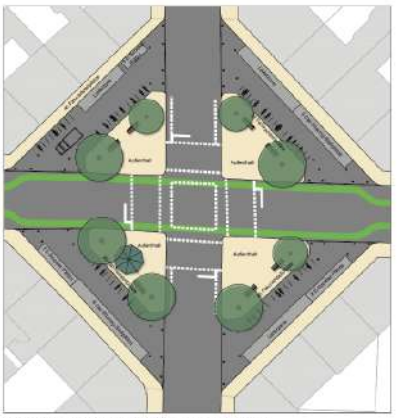


Abb. 10 Prinzipskizze zur Neugestaltung des Heinrichplatzes (siehe auch Anlage 4.4)

Schöne Städte e.V. möchte in Zusammenarbeit mit verschiedenen unterstützenden lokalen Organisationen den Heinrichplatz in einen sicheren und attraktiven Ort für alle verwandeln. Dabei wenden wir keinen technokratischen Ansatz an, der sagt, wie der Platz umgestaltet werden soll. Stattdessen wird das Konzept der Policy Mobility angewendet (siehe Anhang 5). Das Ziel dieses Ansatzes ist es, aus dem Prozess und der Gestaltung des Hugo de Grootplein zu lernen, die Herausforderungen und die entwickelten Lösungen zu verstehen und sie auf den Heinrichplatz zu übertragen. Anstelle eines detaillierten Enddesigns enthält das Konzept in diesem Dokument eine Skizze, einige Visualisierungen und eine Vision, um ein Gefühl dafür zu schaffen, wie es möglicherweise aussehen könnte. In der nächsten Phase von Policy Mobility wollen wir simulieren, dass die verschiedenen Akteure miteinander in Kontakt treten, wie z.B. die lokalen Regierungen und Verkehrsplaner in Amsterdam und Berlin, und gemeinsam den neuen Heinrichplatz mitgestalten.

2. Heinrichplatz VS Hugo de Grootplein

Der Hugo de Grootplein ist ein belebter Platz im Stadtteil Amsterdam Alt-West. Die Kreuzung und die Gebäude um sie herum wurden im Jahr 1881 errichtet. Etwa zur gleichen Zeit, in den 1870er Jahren, wurde der Heinrichplatz in Berlin Kreuzberg angelegt. Die beiden Plätze weisen viele Gemeinsamkeiten auf, zum Beispiel eine ähnliche Gestaltung und Größe. Bei beiden Plätzen handelt es sich um diagonale Plätze, die in einem 45-Grad-Winkel angeordnet sind, wodurch vier kurze Seiten und Eingänge zu den Plätzen an den Ecken entstehen. Die kurzen Seiten bestehen aus mehreren kleineren Gebäuden, die etwa 4 Stockwerke hoch sind. Aufgrund dieses Designs ermöglichen die Plätze interessante Blickwinkel sowie eine große Menge an öffentlichem Raum (im Vergleich zu vollen quadratischen Blöcken mit 90-Grad-Winkeln). Die Erdgeschosse der Gebäude werden von lokalen Geschäften und Restaurants eingenommen. Dadurch fungieren diese Plätze als wichtige Treffpunkte und Einkaufsbereiche für die Anwohner:innen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es in beiden Orten einen zunehmenden Autoverkehr und einen Bedarf an Stadterneuerung. Beide Städte entschieden sich für mehrere Maßnahmen. In Berlin wurden die Straßenbahnlinien durch Autospuren ersetzt, wodurch auch Platz für den Busverkehr geschaffen wurde. In Amsterdam blieb die Straßenbahnlinie erhalten, wobei immer mehr Autos und Busse auch die Straßenbahnspuren nutzten. Dadurch wurde der Platz in Amsterdam zu einem Hotspot für Unfälle. In beiden Städten führte die Stadterneuerung in den 1970er und 1980er Jahren zunächst zu einer Stadtflucht, doch ab Ende der 1990er Jahre (u.a. mit dem Fall der Berliner Mauer) stieg die Nachfrage nach Wohnraum in diesen Gebieten wieder an. Heute, im Jahr 2020, können diese Orte als Hotspots der "Gentrifizierung" betrachtet werden, mit steigenden Wohnungspreisen und der Verdrängung ärmerer Bewohner:innen durch wohlhabende Neubürger:innen.

Seit der Jahrtausendwende wurde an beiden Orten die Notwendigkeit erkannt, die Plätze zu verbessern, um die Lebensqualität zu erhöhen. In Amsterdam spielte das Radfahren historisch gesehen seit den 1980er Jahren eine wichtige Rolle in der Mobilitätspolitik der Stadt. Im Jahr 2006 wurde daher der Hugo de Grootplein in einen fahrrad- und fußgängerfreundlichen Kreisverkehr umgewandelt, der den Verkehrsfluss für nachhaltige Verkehrsmittel verbessert. Der Kreisverkehr, der zusammen mit den Bürger:innen der Gegend entwickelt wurde, kann als gute Praxis für die Stadtentwicklung der Stadt angesehen werden. Er verbesserte nicht nur die Verkehrsströme und die Verkehrssicherheit, sondern auch die Luftqualität und führte zu einer lebendigen Atmosphäre mit Bars und Geschäften (erhöhte Lebensqualität). Um ein ruhiges Gefühl auf diesem belebten Platz zu schaffen, ist der Kreisverkehr mit einfachen Grünpflanzen und Gras bepflanzt. Der Platz erlaubt auch Lichtkunst am Abend und schafft so eine sichere und attraktive Umgebung während des Tages.

Der Heinrichplatz in Berlin hat keine ähnliche Transformation erfahren. Obwohl im Vergleich zum stark frequentierten Hugo de Grootplein täglich weniger Verkehr am Platz vorbeifließt, bleibt der Platz ein Hotspot für unsichere Situationen. Der Platz hat eine unklare Radwegbeschilderung, kleine Bürgersteige für die vielen Besucher:innen und Tourist:innen, immer noch über 20 Autoparkplätze und 4

Autokurven. Aufgrund der spezifischen Beleuchtung und Bepflanzung besteht ein unsicheres Gefühl in den Abend- und Nachtstunden. Um die allgemeine Situation für Radfahrer:innen in diesem Gebiet zu verbessern, hat der Bezirk Kreuzberg beschlossen, im Jahr 2020 eine neue Vorfahrtsstraße für Radfahrende zu bauen, die über den Platz führt. Es wurden einige Markierungen auf dem Asphalt entwickelt, sowie kleine Barrieren für Autos. Eine große Umgestaltung hat jedoch nicht stattgefunden.

Im Jahr 2021 soll der Heinrichplatz in "Rio-Reiser-Platz" umbenannt werden, nach einem bekannten lokalen Künstler. Mit der Umbenennung könnte auch eine Umgestaltung des öffentlichen Raums einhergehen. Statt einer Versuch-und-Irrtum-Politik à la Berlin könnte eine langfristige Vision und Planung für den Platz und seine Versorgungsstraßen entwickelt werden. Dabei könnte die Neugestaltung des Platzes an das erfolgreiche Beispiel aus Amsterdam anknüpfen.

3. Analyse Heinrichplatz

Der Heinrichplatz in Kreuzberg ist ein beliebter Platz sowohl für Einwohner:innen als auch für Tourist:innen, die die Gegend besuchen. Obwohl der Platz eine sehr hohe Zahl an Passant:innen aufweist, wird ihnen nur wenig öffentlicher Raum zur Verfügung gestellt, auf dem sie sich tatsächlich bewegen können. Dies liegt zum Teil an der unattraktiven Gestaltung des Platzes, bestehend aus einer großen Autokreuzung und mehreren für Autos ausgelegten Seitenstraßen, die viel Platz einnehmen und eine Barriere für Fußgänger:innen bilden, die an anderen Stellen überqueren und sich auf dem Platz sicher fühlen wollen. Auch andere raumteilende Elemente, wie Autoparkplätze und Fahrradständer, erschweren die Bewegung der Fußgänger:innen. Das Resultat ist, dass die wichtigsten Besuchergruppen des Platzes Personen in guter gesundheitlicher Verfassung zwischen 25 und 40 Jahren sind, gefolgt von der Gruppe der 40-65-Jährigen. Kaum Familien mit Kindern oder ältere Menschen kommen an dem Platz vorbei. Falls es ältere Menschen gibt, sind hauptsächlich kleine Gruppen von Männern zu beobachten.

Was den Sicherheitsaspekt betrifft, fühlt sich der Platz sehr unsicher an. Autos werden nicht dazu angehalten, ihre Geschwindigkeit zu reduzieren und es gibt wenig Möglichkeiten, als Fußgänger:in sicher zu überqueren (nur an der Ampel). Dies erfordert, dass Leute, die eine Abkürzung nehmen wollen, fit sind und zur anderen Seite laufen. Radfahrer:innen werden durch sehr schlecht gestaltete Maßnahmen und unklare Aufmalungen auf dem Boden geschützt, was den Autoverkehr nicht verlangsamt. Der Platz hat keine ausreichende oder interessierte Beleuchtung, um ihn nachts sicher zu machen. Es herrscht jedoch ein Gefühl der sozialen Kontrolle mit vielen Geschäften und Restaurants. Außerdem ist der Platz sehr laut und Besucher:innen und Anwohner:innen sind weiterhin der Verschmutzung durch vorbeifahrende Autos und Busse ausgesetzt. Die 7 großen Bäume können im Sommer etwas Schatten schaffen und das extreme Echo reduzieren, aber es ist kein Ort, an dem die Leute ihr Fenster für frische Luft öffnen.

Was den Komfort betrifft, so ist dieser Platz so gestaltet, dass er die Menschen nicht zum Stehen, Verweilen und Treffen einlädt. Es gibt keine attraktiven Elemente zum Anlehnen oder Ausruhen, wie z. B. Bänke, auch nicht an der Bushaltestelle. Es gibt einige wenige Gebäudefassaden, an denen man sich anlehnen kann, und die meisten Menschen sitzen in den Türeingängen, wodurch auch die Bewohner:innen dieser Gebäude potenziell irritiert werden. Einige wenige kommerzielle Sitzgelegenheiten sind vorhanden, aber die Beschränkung der Gestaltung des öffentlichen Raums verhindert größere Terrassen. Es gibt keine Elemente im öffentlichen Raum, die zu Gesprächen zwischen Personen anregen. Da der Ort jedoch so zentral in der Gegend liegt und das Bedürfnis nach Unterhaltung vorhanden zu sein scheint, können viele spontane Begegnungen beobachtet werden. Darüber hinaus ist der Platz nicht für irgendwelche Arten von Aktivitäten und insbesondere nicht für Kinder oder Sport (z.B. Läufer:innen, Radfahrer:innen oder spielende Kinder auf der Straße) gestaltet.

Abbildung 7: Sehr begrenzte Sitz-, Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeiten auf dem Heinrichplatz

Die sehr niedrige Qualität der Gestaltung des öffentlichen Raums ist schade, weil der Größenmaßstab des Platzes sehr menschlich ist, mit vielen hochwertigen interessanten Gebäuden. Es gibt sogar einige Elemente von besonderem Interesse, wie die zentralen Durchblicke zu den verschiedenen Seitenstraßen und der alte Kiosk, der unter Denkmalschutz steht. Allerdings werden die Menschen nicht ermutigt, diese Qualitäten zu genießen, und wir erwarten, dass viele Menschen den Heinrichplatz auch nicht mit der hochwertigen historischen Architektur und der städtebaulichen Gestaltung der Gebäude in Verbindung bringen.

4. Vision Rio-Reiser-Platz 2025

Der Rio-Reiser-Platz hat sich von einer auto-orientierten Verkehrsstraße zu einem öffentlichen Raum für Anwohner:innen und Besucher:innen aller Altersgruppen und aller kulturellen Hintergründe gewandelt. Die alte Kreuzung mit den Seitenstraßen wurde durch einen attraktiven Kreisverkehr ersetzt, ähnlich dem Hugo de Grootplein in Amsterdam, jedoch mit einem kleineren Innenkreis. Es wurde eine klare Trennung zwischen Radfahrer:innen und Autoverkehr eingerichtet, die ein sicheres Radfahrlebnis für alle, einschließlich Familien mit Kindern und älteren Menschen, ermöglicht. Am Kreisverkehr haben die Radfahrer:innen Vorfahrt, was einen reibungslosen, aber nicht zu schnellen Radverkehrsfluss ermöglicht. Der Kreisverkehr fungiert als Modell für die neue Radroute, die durch das Gebiet führt, und die Radfahrer:innen haben die Möglichkeit, die schöne Architektur des Gebietes zu genießen. Durch kleine Steigungen zwischen den Radwegen und den Gehwegen werden die Radfahrer:innen ermutigt, mit dem Fahrrad in der Hand für ein paar Minuten auf dem Platz anzuhalten, um die Architektur zu genießen oder einen kleinen Plausch mit spontanen Begegnungen zu halten. Fahrradparkplätze gibt es nicht auf dem Platz, sondern ganz in der Nähe in den vier Straßen, die zum Kreisverkehr führen. Hier wurden mehrere Parkplätze für Autos in Fahrradstellplätze umgewandelt.

Der Platz ist zu einem Zentrum für Menschen geworden, die sich treffen, abhängen, verweilen und die verschiedensten Angebote nutzen. Anstatt dass Tourist:innen den Platz passieren, um Geschäfte und Restaurants in anderen Teilen der Oranienstraße zu besuchen, bleiben viele Besucher auf dem Platz und genießen die Schönheit des Platzes und beobachten die interessante Vielfalt der Menschen, die den Platz nutzen. Die Menschen sitzen oder entspannen sich auf einer der zahlreichen Bänke oder Kunstwerke, die auf dem Platz aufgestellt wurden, oder genießen einen Kaffee oder ein Bier auf den Terrassen der Restaurants, die aufgrund der wachsenden Nachfrage vergrößert wurden. Neue Restaurants und Bars, auch für Einheimische (z.B. eine deutsch-türkische Bar), wurden an den Ecken des Platzes eröffnet und schaffen ein gemischtes Angebot für alle.

Die Geschäfte und Restaurants in der Umgebung arbeiten zusammen, um den Rio-Reiser-Platz als kulturellen Hotspot zu fördern. Sie stellen Geld zur Verfügung, um alte Gebäudefassaden zu restaurieren und organisieren soziale Veranstaltungen, die sich mit kultureller Vielfalt, Sport oder Nachhaltigkeit beschäftigen. Dies geschieht vor allem an den Wochenenden, wenn der gesamte Kreisverkehr abgesperrt und in eine Tischtennisplatte oder einen Schachplatz verwandelt wird, oder in eine Fläche für lateinamerikanische Tänze oder für Debattierrunden. Dadurch haben sich die Umsätze der Geschäfte und Restaurants deutlich erhöht, ohne den Platz in eine weitere Touristenfalle zu verwandeln.

Abgesehen davon, dass der Platz Besucher:innen und Bewohner:innen zum Verweilen einlädt, sind die vier Ecken des Platzes für Fußgänger:innen durch Zebrastreifen sehr gut miteinander verbunden. Das bedeutet, dass, wenn jemand eine:n Freund:in an einer anderen Ecke des Platzes sieht, er oder sie einfach zu ihm hinlaufen kann, ohne auf Ampeln zu warten oder sich beim Überqueren unsicher zu fühlen. Um zu verhindern, dass Autofahrer:innen mit überhöhter Geschwindigkeit auf den Platz zufahren, wurden direkt vor den kombinierten Rad-/Fußgängerübergängen für Autos konzipierte Geschwindigkeitsschwellen angelegt. Auch die Breite der Autospuren ist geringer, und es wurden mehrere Markierungen auf den Boden gezeichnet. Dadurch wird für Autofahrer:innen deutlich, dass es sich um einen öffentlichen Raum handelt, dem man sich sehr vorsichtig nähern sollte.

Der durch die Umgestaltung frei gewordene Raum wird nicht nur zum gemütlichen Verweilen genutzt, sondern auch für andere gesellschaftliche Funktionen. Mit Hilfe verschiedener Berliner Vereine, die sich mit Stadtnatur beschäftigen, wurden der innere Kreis des Platzes sowie die Seiten in eine grüne und frische Fläche mit Bäumen und einigen Wasserelementen verwandelt. Die Mittelinsel des neuen Kreisverkehrs und die Trennflächen zwischen Radweg und Straße dienen als optimale Punkte, um eine Flächen zur Versickerung und zum Wasserspeichern zu schaffen.

Viele Vögel besuchen den Platz, und im Sommer sorgen die Bäume für ein kühles und schattiges Gefühl, was die Attraktivität des Platzes erhöht. Auch für Kinder bietet der Platz einen sicheren Platz zum Spielen, und Läufer kommen gerne an dem Platz vorbei und nutzen die Wasserbrunnen, um einen schnellen Trinkstopp einzulegen. Auch ältere Menschen besuchen den Platz gerne mit ihrer Familie. Andere Organisationen, wie das Frauenzentrum Schokofabrik, nutzen den Platz als "lebendes Labor", um Maßnahmen zum sicheren öffentlichen Raum für Frauen zu testen, und das "Linke Musik Szene Museum", das eines der Gebäude am Platz belegt, hat kostenlose interaktive Ausstellungen auf dem Platz, mit permanenten Informationen, die Rio-Reiser gewidmet sind.

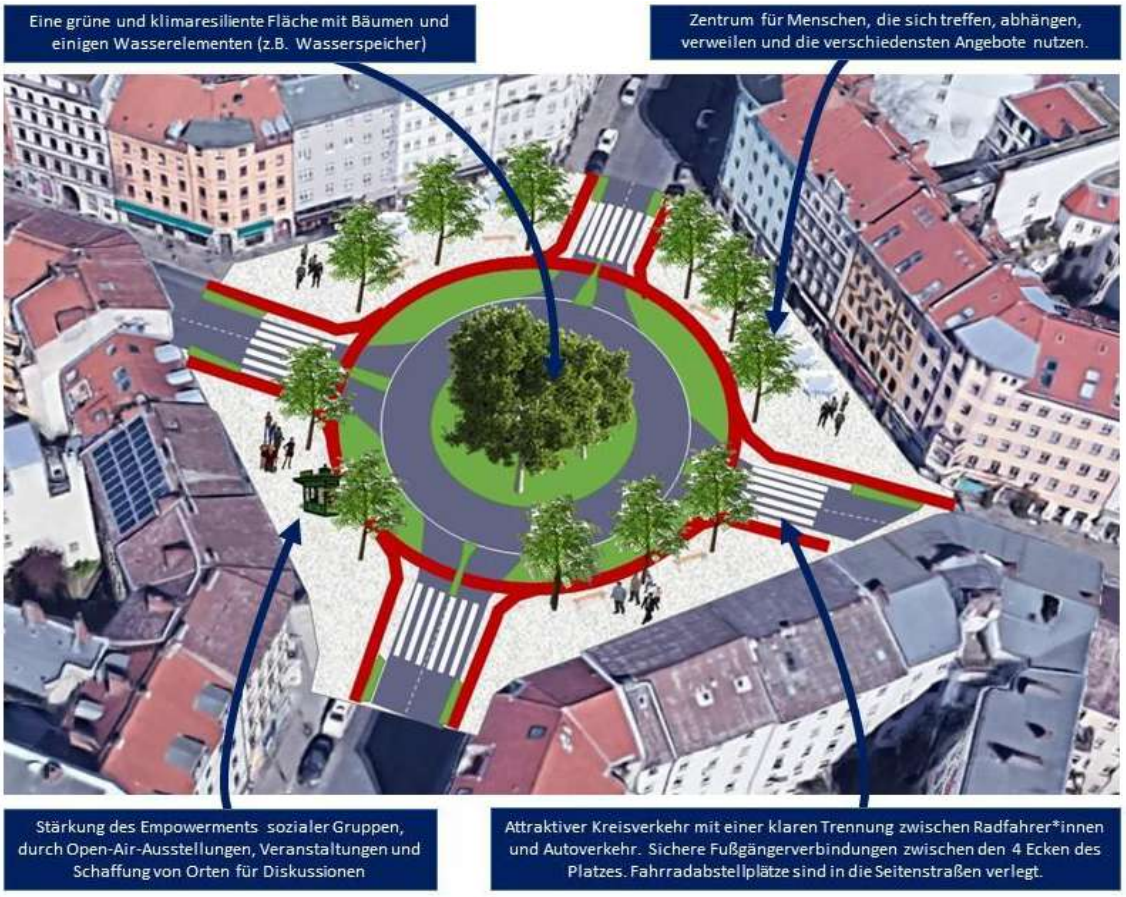


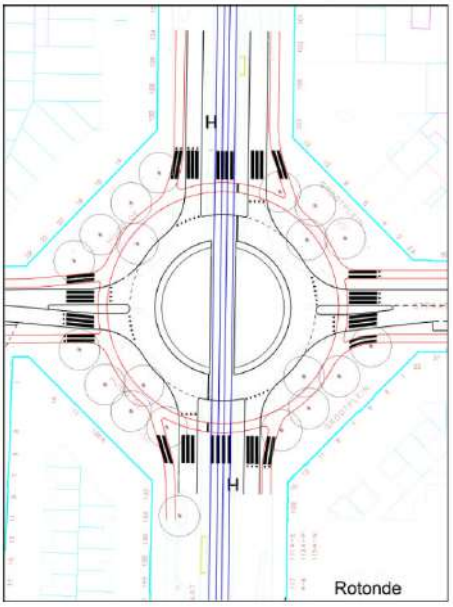
Abbildung 8: Visionsentwurf für den Rio-Reiserplatz

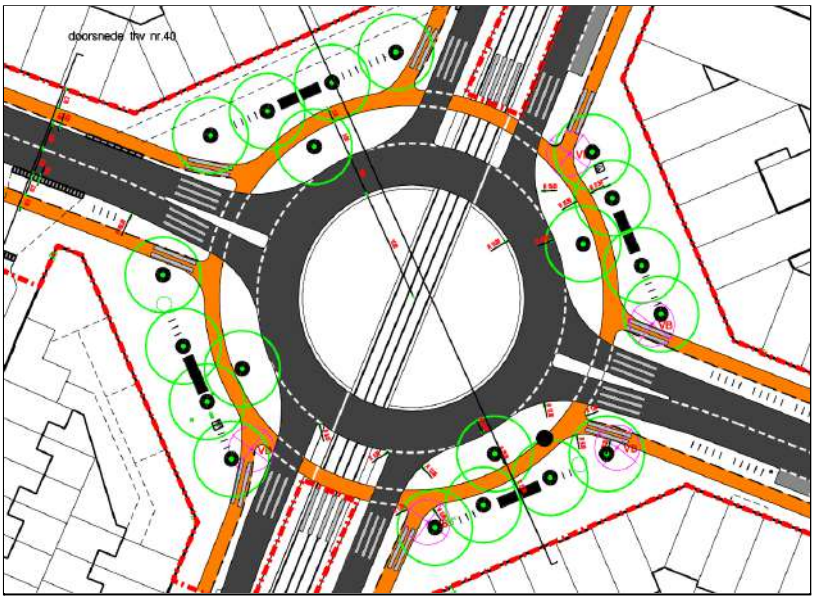
Der Rio-Reiser-Platz ist zu einem Best-Practice-Beispiel für die Umgestaltung des öffentlichen Raums in Berlin geworden. Das Konzept des Rio-Reiser Platzes hat wie eine Inspiration gewirkt und die Neugestaltung vieler anderer Plätze und Straßen in Kreuzberg beeinflusst, wie zum Beispiel den Oranienplatz und den Marianneplatz. Sogar an der Neugestaltung des Kottbusser Tors arbeiten die Planer:innen. Eine neue Generation von Planer:innen hat sich von der alten Gewohnheit, autoorientierte Verkehrsmodelle zu verwenden, verabschiedet und sich von ihrem technokratischen Verkehskonzept "zu wissen, was das Beste für die Menschen ist" verabschiedet. Sie

begannen mit der Analyse der Bedürfnisse von Bürger:innen, gesellschaftlichen Organisationen und Unternehmen in der Region sowie der großen gesellschaftlichen Herausforderungen (z.B. Klimawandel und Biodiversität). Basierend auf diesen Erkenntnissen organisierten sie einen Co-Creation-Prozess, der das Kottbusser Tor in einen interessanten und aktivierenden öffentlichen Raum verwandelte, in dem aktive Verkehrsmittel (zu Fuß gehen und Radfahren) dominieren, die lokale Wirtschaft floriert und Menschen aller Altersgruppen und Hintergründe sich vermischen.

5. Entwurf Neugestaltung

Für den ersten Entwurf des Rio-Reiser-Platzes ist es von Bedeutung, das Rad nicht neu zu erfinden, sondern auf den erfolgreichen Entwurf des Hugo de Grootplein in Amsterdam zurückzugreifen und diesen mit der entwickelten Vision zu kombinieren. Der Hauptunterschied zwischen den beiden Entwürfen besteht darin, dass der Hugo de Grootplein eine Straßenbahnlinie beinhaltet und daher der Kreisverkehr größer ist und die Mitte des Kreisverkehrs für eine sichere Durchfahrt der Straßenbahnen gestaltet werden musste, während der Rio-Reiser-Platz einen kleineren Entwurf verwendet und mehr Möglichkeiten für die Einbindung von Grün- und Wasserelementen bietet. Aber für viele der anderen Elemente sollte das Design des Hugo de Grootplein als Grundlage dienen.





Neben dem Hugo de Grootplein wurde auch der Entwurf für einspurige Kreisverkehre mit getrennten Radwegen der “CROW Design Manual for Bicycle Traffic” in unserer Idee aufgenommen, der der oben aufgeführten Darstellung der “Rotonde” entspricht (siehe Anhang 2). Die Radwege sollen laut CROW 2.00 Meter

bis 2.50 Meter breit sein und die Mittelinsel des Kreisverkehrs einen Radius von 6.50 Meter bis 15.00 Meter aufweisen. Wichtig ist, dass die Trennelemente zwischen Fahrspur und Radweg im Kreisverkehr 5.00 Meter breit sind.

Die Kombination von Vision und Best-Practice-Beispiel hat zu folgender Skizze geführt:

Abbildung 10: Gestaltungsskizze des Rio-Reiserplatzes

Markierte Radwege in kritischen Bereichen ermöglichen ein sicheres und entspanntes Vorankommen. Durch begrünte Trennflächen wird die Gefahr, dass Radfahrer:innen bei Abbiegevorgängen in den toten Winkel geraten, stark reduziert. Leichte Rundungen der Radwege vor dem Einbiegen in den Kreisverkehr bieten einen "Flow" für die Radfahrer:innen und ermöglichen so ein schnelles und komfortables Radfahrerlebnis. Gleichzeitig wird durch den freigewordenen Raum die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr gesteigert und es entstehen neue Begegnungsflächen, wie beispielsweise Bänke oder Außenterrassen für die Gastronomie vor Ort. Zebrastreifen und Mittelinseln ermöglichen ein sicheres Vorankommen für Fußgänger:innen. Die begrünte Mittelinsel des Kreisverkehrs hat

einen Radius von 7.50 Meter und ist somit kleiner gehalten als die Mittelinsel des Kreisverkehrs am Hugo de Grootplein.

In der aktuellen Situation sind viele Fahrräder auf dem Heinrichplatz abgestellt. Viele der Fahrräder sind in einem schlechten Zustand, und Leihfahrräder werden ungeordnet platziert und blockieren die Bewegungsfreiheit von Fußgänger:innen und verschlechtern die Ausstrahlung. Der Rio-Reiser-Platz wird nur wenige Fahrradabstellplätze haben. Da die Erreichbarkeit des Platzes auch für Radfahrer:innen verbessert werden soll, werden in den Seitenstraßen Fahrradabstellplätze eingerichtet. In der Nähe des Rio-Reiser-Platzes können weitere Untersuchungen zur Entwicklung von geschützten kostenlosen Fahrradabstellanlagen durchgeführt werden. Die folgende Karte zeigt Orte, die ein hohes Potenzial haben.

Abbildung 11: Mögliche Standorte für hochwertige, kostenlose und überwachte Fahrradabstellplätze

6. Outcomes und Wirkung/Impact

Die Neugestaltung des Rio-Reiser-Platzes bietet eine Vielzahl von positiven Outcomes und Impacts. Outcomes beziehen sich auf langfristige positive Veränderungen für bestimmte gesellschaftliche Gruppen. Impact bezieht sich auf die positiven Auswirkungen für die gesamte Gesellschaft.

- Klimawandel: Die neue Gestaltung fördert die aktive Mobilität zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Es hält von der Nutzung des Autos ab und reduziert dadurch die CO2-Emissionen. Durch die Umwandlung der Ampel in einen Kreisverkehr wird erwartet, dass einige Autofahrer:innen, die immer noch über den Platz fahren, weniger Schadstoffe durch Bremsen und Beschleunigen ausstoßen.

- Klimaanpassung: Der Entwurf bietet mehrere neue Grünflächen. Bei starkem Regen sind diese Flächen in der Lage, das Wasser zu speichern, und bei längeren Trockenperioden kann das gespeicherte Wasser zur Bewässerung von Pflanzen und Bäumen verwendet werden. Die Bäume auf dem Platz kühlen durch Verdunstung den Platz im Sommer zusätzlich ab und verhindern das Entstehen von Hitzeinseln.

- Sicherheit: Durch den Ausbau von separaten Radwegen und breiten Zebrastreifen zwischen den vier Bereichen wird die Sicherheit für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen deutlich erhöht. Die Gestaltung des Kreisverkehrs verhindert Unfälle, die durch rechts fahrende Autos oder LKWs verursacht werden, die Fußgänger:innen und Radfahrer:innen übersehen.

- Lärmbelästigung: Weniger Autos bedeutet auch viel weniger Lärmbelästigung. Durch die Beseitigung der Möglichkeit, zu schnell zu fahren, wird viel weniger Lärm erzeugt. Auch die Trennung des Rad- und Fußverkehrs von den Autos reduziert Konflikte und die Notwendigkeit des Hupens.

- Lokale Luftqualität: Wenn weniger Autos herumfahren, werden die Menschen, die um den Platz herum wohnen, in der Lage sein, frischere Luft zu atmen.

- Lokale Geschäfte und Wirtschaft: Der Platz zieht Menschen an, die die Geschäfte, Bars und Restaurants nutzen und zu einem längeren Aufenthalt animieren. Es werden nicht nur Touristen vorbeikommen, sondern auch viele Anwohner:innen werden den Platz nutzen, um Freunde und Familie zu treffen oder einfach nur eine Zeitung mit einer Tasse Kaffee in der Sonne zu lesen.

- Verringerung der Ungleichheit: Der Platz wird für mehr Kinder und ältere Menschen viel sicherer werden. Sie können ihn sicher und ohne Aufsicht in ihrem eigenen Tempo überqueren. Mit besserer Beleuchtung und mehr Bars, die nachts geöffnet sind, wird der Platz auch für Frauen sicherer. Auch die Bedürfnisse von Kindern, älteren Menschen und Frauen wurden in kleinen Elementen in das Design integriert. Darüber hinaus soll durch die Open-Air-Ausstellungen und mögliche Veranstaltungen eine Diskussion über Ungleichheit und Konflikte zwischen gesellschaftlichen Gruppen simuliert werden.

- Biodiversität: Mit mehr Grün, Wasser und Bäumen gibt es Chancen für eine Wiederbelebung der Stadtnatur. Wir erwarten zum Beispiel, dass sich mehr Vögel in den Bäumen ansiedeln.

- Gesundheit: Der neue Platz bietet Möglichkeiten für Sport, nicht nur durch die neuen Rad- und Fußwege, sondern auch durch regelmäßige Sportveranstaltungen, die auf dem Platz stattfinden werden.

- Bildung: Der Platz bietet die Möglichkeit, mehr über Klimawandel, Kultur, Geschichte etc. zu lernen, durch die Freiluftausstellungen und die organisierten Veranstaltungen.

- Interkultureller und generationsübergreifender Austausch: Der Platz ist für alle Bewohner und Besucher des Gebietes gestaltet, von jung bis alt, von türkisch-deutsch, englisch, spanisch, bis zu deutschen Einheimischen. Die Bänke ermöglichen spontane Begegnungen und die Veranstaltungen und Open-Air-Ausstellungen sind für alle geeignet.

7. Handlungsempfehlungen

Die hinter diesem Konzept stehenden Vereine fordern den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg auf, schnellstmöglich zu handeln. Anstelle eines technokratischen Vorgehens, das sich auf den Verbleib der Autoverkehrsströme und verkehrsorientierte Machbarkeitsstudien konzentriert, empfehlen wir der Verwaltung, die folgenden Maßnahmen zu ergreifen:

1. Setzen Sie sich mit der Stadtverwaltung von Amsterdam über die Umgestaltung des Hugo de Grootplein in Verbindung. Konzentrieren Sie sich sowohl auf die Gestaltung des Platzes als auch darauf, wie der Prozess mit den Bürgern organisiert wurde. Schöne Städte e.V. hat die Kontaktdetails.

2. Organisieren Sie ein Treffen mit den Vereinen, die das Konzept unterstützen, und laden Sie auch Vertreter der Stadt Amsterdam ein, um das Konzept und den Prozess des Hugo de Grootplein vorzustellen, sowie Experten der Bundesstiftung Baukultur.

3. Konsultieren Sie die Personen, die an den 2019/2020 auf dem Gebiet durchgeführten Workshops teilgenommen haben, zum Konzept und integrieren Sie ihren Input.
4. Verhindern Sie die Durchführung einer großen technischen Machbarkeitsstudie oder einer Verkehrsflussstudie. Diese Studien werden derzeit in Berlin mit dem Ziel missbraucht, eine schnelle Umgestaltung des öffentlichen Raums zu verhindern.
5. Schreiben Sie die Gestaltung des Platzes auf einem europäischen Portal aus. Bei der Ausschreibung sollte auf internationale Unterstützung zurückgegriffen werden, z.B. durch die Stadt Amsterdam und Experten für den öffentlichen Raum aus Dänemark, Belgien oder den Niederlanden.
6. Nutzen Sie das Konzept für eine Diskussion um den öffentlichen Raum rund um die Luisenstadt.

8. Unterstützende Organisationen

Dieses Konzept wird unterstützt durch

FUSS e.V.
Fachverband Fußverkehr Deutschland

urbane mobilität
inspiration · konzeption · projektierung

VCD
Mobilität für Menschen.

NETZWERK
FAHRRADFREUNDLICHES
FRIEDRICHSHAIN-KREUZBERG

changing cities

Anhang 1: Zusammenfassung Analyse Heinrichplatz (Englisch)

To get a better understanding of the users of the Heinrichplatz, we have used several tools analysing the users and their movement in the space. First, we aimed to get a better understanding of the age and gender of the users. We therefore have used the Age + Gender Tally (https://gehlpeople.com/wp-content/uploads/2020/03/AGE-AND-GENDER-TALLY.pdf) from Gehl. Followed by this we have looked at what kind of mobility is taking place. For this we used the People Moving Count tool from Gehl. https://gehlpeople.com/wp-content/uploads/2020/03/PEOPLE-MOVING-COUNT.pdf. Although we counted with hard numbers, the goal was not to count the quantity, but the relative proportion of certain users, as well as the potentially missing users and heavy user's groups.

The exercise was done on a very cold but sunny Sunday (31st of January 2021), with temperatures just below the freezing points. Also due to the corona crisis, the stores around the Heinrichplatz were mostly closed, or some of them were open for some take away. We used a specific corner point of the Heinrichplatz, not on the central axis of the Oranienstrasse, but on the corner with the Mariannestrasse.

We have come to the following observation and conclusions:

- Around 2/3rd (66%) of the persons on the place were pedestrians. Groups were not there (coronacrisis), but mostly couples, 2 friends and small families passed by. Especially for a place where very little public space is made available for pedestrians this was higher than expected. We can conclude that the public space is very unequally divided, with pedestrians having the least space, but the highest count.

- The number of cars and bikes passing by both circled around 15% of the total traffic. We noticed a share of the cars taking the (shortcut streets). The bikes were quite uniform, with only 1 scooter and 1 cargo bike (out of 50 in total). Concerning parking we saw some cars being parked and moving away. There seems to be a little flow in the parking, to pick up a coffee or eat and then leave. We concluded that the side streets are creating an unattractive public space where suddenly cars can pass by, or park. We also concluded that the official cycling lane is not used that intensely until now, potentially partly because it still feels very unsafe and unattractive to cycle.

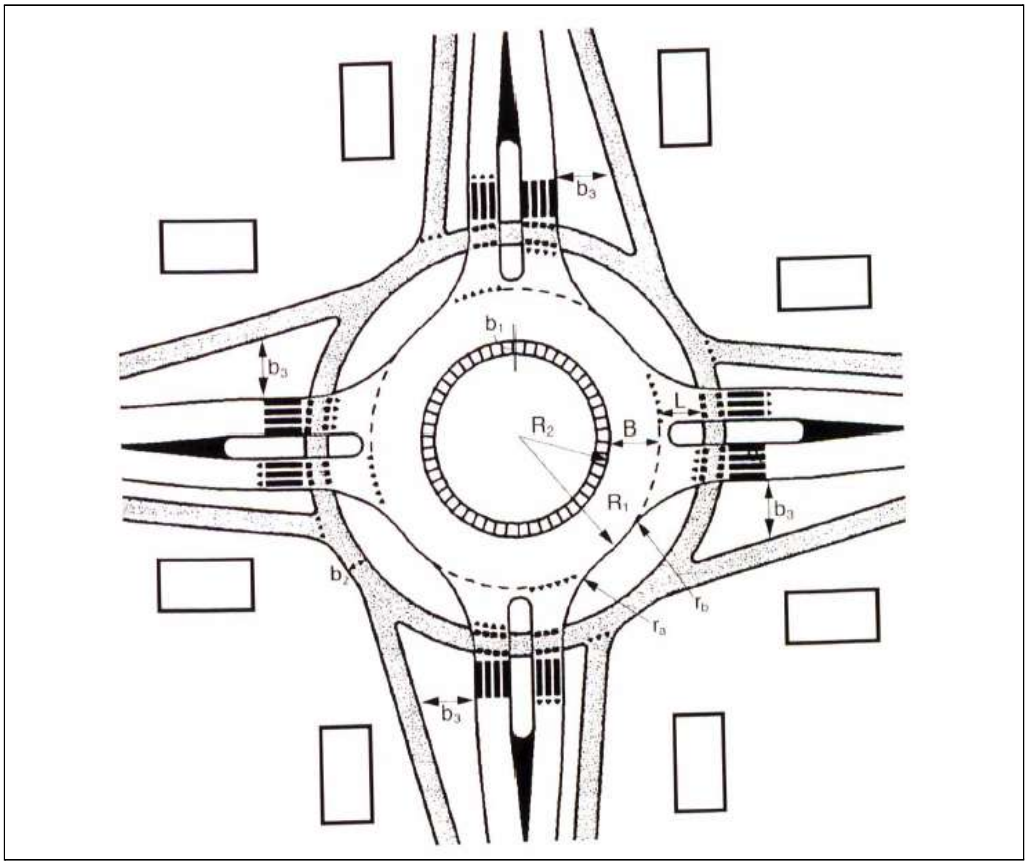
- The number of strollers passing by was around 3%, furthermore we did not see any persons with a wheelchair, but 2 elderly with a walker (rollator). Also we saw very few people passing by for sports (only one jogger and 1 race

bike). This could also partly be influenced by the cold weather. We conclude that the space was not inviting for people with a handicap or to do sport, also because of the many unsafe crossings and long waits, and short green periods for pedestrians at the traffic lights.

- Some kids passed by with their families, but we saw very few kids and young persons on the square or passing by (until 24 years old) (about 5%). The biggest group of users were persons between 25 and 40, followed by the group of between 40-65 years old. Also not many seniors were passing by or using the square (about 5%). We concluded that children and old people are really discouraged to pass by the square, by having a design which is unsafe and unattractive for them.

- The gender was quite balanced for the group of 25-40-year-old, but for the older people (40-65 and 65+), there was a dominance of men. We concluded that we saw a reflection of Kreuzberg young hipsters as well as a Turkish population, with little women, but many older men using the public space.

Anhang 2: CROW Richtlinien Kreisverkehr



Function	- smooth, safe exchange of traffic flows
Application	- connection of distributor road to other distributor road or residential road - in built-up areas - sum of approaching traffic flows < circa 25,000 PCU/24-hour period (conflict load circa 1,500 PCU/h) - even distribution of traffic over the branches
Implementation	- bicycle crossing provided with block markings and shark's teeth, also for traffic leaving the roundabout - continue cycle path in different colour at the crossings over roundabout, parallel to the carriageway on the roundabout - cycle path around roundabout circular - consider gentle camber for cycle path (improved visibility) - get cyclists no longer following the roundabout off cycle path as soon as possible: see indicator b_3 - same priority regime for cyclists and pedestrians - vertical elements on raised central traffic island - safeguarding recognizability by means of public lighting - consider having no central traffic island(s) on quiet branch(es)
Dimensions	- R_1 =12.50 to 20.00 m - R_2 = 6.50 to 15.00 m - r_a =12.00 m, with central traffic island; r_a = 8.00 m, without central traffic island - r_b =15.00 m, with central traffic island; r_b = 12.00 m, without central traffic island - B = 5.00 to 6.00 m (depending on R_1 and R_2) - b_1 = 1.50 (1.00) m - b_2 = 2.00 to 2.50 m - b_3 = as big as possible - L = 5.00 m
Considerations	- relatively safe: fewer points of conflict than with traditional junction - relatively high capacity - improved visibility of junction - considerable reduction in speed - good bicycle traffic flow - difficult for lorries to drive on in the case of small R_1 and R_2
Combination possibilities	- crossing facility - bidirectional cycle path - bus lane on approach branch
Alternatives	- priority junction with central traffic island

Anhang 3: Abstract

Städte wie Amsterdam, Utrecht, Kopenhagen oder Antwerpen bieten viele Best-Practice-Beispiele, wie urbane Verdichtung, öffentlicher Raum und Radverkehrsinfrastruktur neu gestaltet werden können. Viele dieser Best-Practice-Beispiele haben aber nie den Weg in die Berliner Praxis gefunden weshalb wir den Prozess der Policy-Mobility so wichtig finden. Akteure in Berlin, wie z.B. die Verwaltung, könnten sich von Best-Practices aus diesen Städten inspirieren zu lassen und profitieren. Nicht, dass sie ein exaktes Konzept kopieren müssen, sondern eher, dass es einen Rahmen bieten würde, was funktionieren könnte und was die Erfahrungen der anderen europäischen Kommunen in ihren Konzepten waren. Dies würde auch ein Netzwerk von Mitarbeitern in der Verwaltung schaffen, um zukünftige Ideen zu teilen. Vielleicht würde dies sogar zu weiteren Projekten führen.

Der Heinrichplatz in Berlin und der Hugo-de-Grootplein in Amsterdam weisen starke Ähnlichkeiten auf (Geschichte, Nachbarschaftsdichte, bisherige Gestaltung). Jedoch bietet der Hugo-de-Grootplein einen gut funktionierenden Kreisverkehr, der Radfahrer:innen und Fußgänger:innen stärkt und gleichzeitig den Platz aufwertet, sodass auch die Gastronomie vor Ort profitiert und den Platz neu belebt. Wir wollen dieses Beispiel aufgreifen und auf den Heinrichplatz anwenden. Neben der Aufwertung des Platzes und der Erhöhung der Sicherheit und Bewegungsfreiheit hat dieses Konzept verschiedene klimatische Vorteile, die in der aktuellen Zeit wichtiger als je zuvor erscheinen. Durch einen begrünten Kreisverkehr und Trennelemente können Flächen entsiegelt werden und nach Vorbild der Schwammstadt Flächen für Versickerung bieten. Das Wasser soll aber im Kreislauf gehalten und über Bäume das Gebiet gekühlt werden. Außerdem könnten begrünte Flächen durch Bepflanzung von Blumen Raum für Insekten bieten und die Attraktivität erhöhen.

Anhang 4: Reaktionen und Empfehlungen lokaler Organisationen

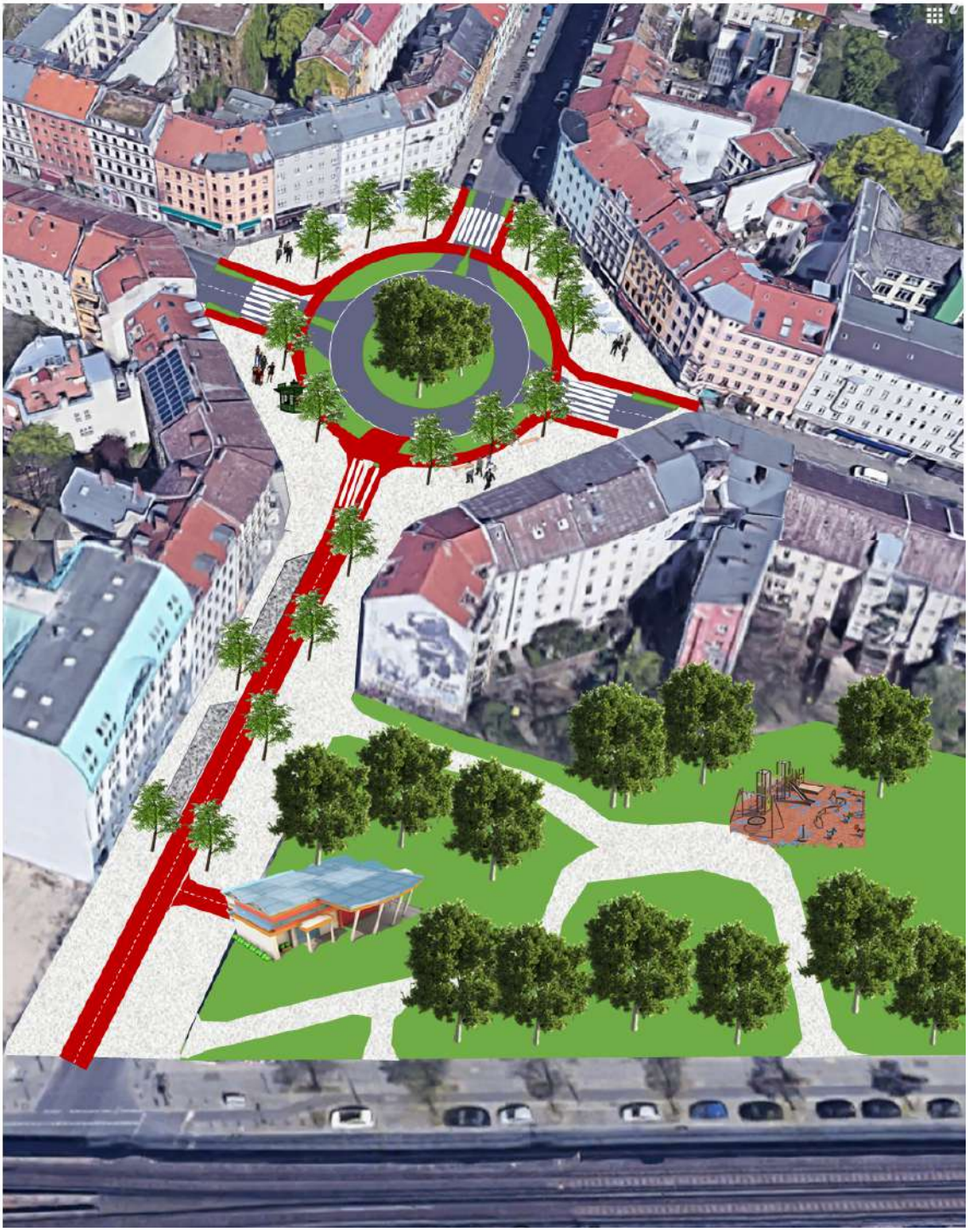
Anhang 5: Erklärung des Prozesses der Policy-Mobility

1. Die interdisziplinäre Theorie der ***Policy Mobility*** ist ein poststrukturalistischer Ansatz, um die Entstehung, Implementierung, Verbreitung und Veränderung von Policies zu untersuchen. Policies können als politische Maßnahmen oder Lösungen beschrieben werden, die sich vor allem auf **Good-Practice-Beispiele** beziehen. Weltweit gibt es viele verschiedene Policies, die gut funktionieren und auch positiven Einfluss auf lokale Problemstellungen an anderen Orten haben können. Dafür ist allerdings die **Wissensvermittlung und - verteilung sehr wichtig**. Jedes Treffen, jedes flüchtige Gespräch und zu Covid-19-Zeiten auch jedes Webinar haben die Möglichkeit, Wissen über Policies zu vermitteln. Wenn ein berühmter Stadtplaner aus Kopenhagen also in andere Länder reist und dort von lokalen Policies aus Kopenhagen erzählt, die gut funktionieren, nehmen diese Begegnungen immer einen Einfluss. Das Wissen wird möglicherweise nicht sofort umgesetzt, aber es wird bekannt, abgespeichert und kommt möglicherweise zu einem späteren Zeitpunkt zum Einsatz.

2. Einen solchen Zeitpunkt kann das sogenannte ***Policy Window*** bieten, ein Fenster, in dem drei verschiedene Ströme zeitgleich die Möglichkeit eröffnen, dass solche Policies entscheidenden Einfluss nehmen können. Dazu könnte es auslösende Ereignisse, wie Krisen (also auch die Covid-19-Pandemie, Klimakrise) geben, die einen Problem-Strom eröffnen.

3. Essentiell bei der Anwendung von Policies ist der Aspekt der Veränderung. Die Policies sind also n**icht starr, sondern variabel** und lassen sich so l**okal an bestimmte Rahmenbedingungen anpassen.** Wir möchten also nicht, dass wir ein Best-Practice-Beispiel nehmen und unbedingt auf eine lokale Problemstellung anwenden, sondern vielmehr lokal anpassen. Dadurch soll zunächst keine technokratische Lösung vorhanden sein, sondern ein Prozess der Ideenentwicklung und lokalen Anpassung bestehender Best-Practice-Beispiele erfolgen.

Anhang 6: Ideenskizze mit Umgestaltung Skalitzer Park und Radbahn unter der U1



Anhang 7: Reflexion des Prozesses (Ende April 2021)

Ende 2020 diskutierten wir (Till und Erik), warum viele Best-Practices zum Thema urbane Verdichtung, öffentlicher Raum und Radverkehrsinfrastruktur aus Vorreiterstädten wie Amsterdam, Utrecht, Kopenhagen und Antwerpen nicht den Weg in die Berliner Praxis gefunden haben. Wir dachten, dass es für Akteure in Berlin, wie z.B. die Verwaltung, von Vorteil wäre, von Best-Practices aus diesen Städten zu profitieren und sich von ihnen inspirieren zu lassen. Nicht, dass sie ein exaktes Konzept kopieren müssen, sondern eher, dass es einen Rahmen bieten würde, was funktionieren könnte und was die Erfahrungen der anderen europäischen Kommunen in ihren Konzepten waren. Dies würde auch ein Netzwerk von Mitarbeitern in der Verwaltung schaffen, um zukünftige Ideen zu teilen. Vielleicht würde dies sogar zu weiteren Projekten führen. Wir rahmten dies unter dem Begriff "Policy Mobility" ein, was bedeutet, dass erfolgreiche Politikkonzepte in einer Region als Inspiration für andere Regionen/Städte fungieren können.

Nachdem wir mehrere Kreuzungen und konkrete Standorte in Berlin diskutiert hatten, stellten wir fest, dass der Heinrichplatz am besten geeignet wäre. Denn der Hugo de Grootplein in Amsterdam wies so viele Ähnlichkeiten mit diesem Platz auf (Geschichte, Nachbarschaftsdichte, bisherige Gestaltung), dass das Argument der äußeren Umstände (a.k.a. Berlin ist nicht Amsterdam) zutreffen würde. Wir entwickelten einen ersten Textentwurf von 3 Seiten, in dem wir erklärten, wie der Hugo de Grootplein aussah und welche Ähnlichkeiten es zwischen den beiden Beispielen gab. Wir besprachen den Prozess, dem wir folgen wollten: Erstens, das Konzept mit mehr Details verbessern (eine Analyse des Platzes) und eine grobe Skizze, wie es am Heinrichplatz aussehen könnte. Zweitens, Input von anderen NGOs sammeln und wenn sie einverstanden sind, ihr Logo auf dem Dokument haben. Drittens, verschiedene Verwaltungsmitarbeiter kontaktieren, um ihnen unser Ergebnis zu zeigen. Viertens, einen Austausch organisieren, digital oder in Form einer Exkursion nach Amsterdam, um zu diskutieren und sich inspirieren zu lassen.

Wir haben unsere Ideenskizze in einer E-Mail an 12 Organisationen geschickt, und von 8 Organisationen eine Antwort zurück erhalten. Von diesen Organisationen möchten 5 die Idee unterstützen. 3 möchten es nicht. Wir haben von allen Organisationen sehr detaillierte Antworten zurückbekommen und diese gesammelt und anschließend auf einer Übersichtsseite zusammengefasst. In unserer Analyse der Antworten können wir bereits einige Zwischenbemerkungen mit einbeziehen wollen.

Wir hatten das Gefühl, dass einige Leute unser Dokument detailliert gelesen und das Konzept der politischen Mobilität nicht verstanden haben. Wir bekamen alle möglichen technokratischen Antworten auf die von uns entwickelte Skizze zurück, die nur zur Inspiration gedacht war. Unser Hauptziel war es, Lehren aus dem Best-Practice-Beispiel des Hugo de Grootplein anzuregen. Stattdessen erhielten wir viele Kommentare darüber, dass der Bus nicht durch einen Kreisverkehr fahren kann, dass der Kreisverkehr im Vergleich zu einer normalen Kreuzung viel mehr Platz einnehmen würde und dass man sicherstellen müsse, dass die historischen

Ansichten erhalten bleiben. Alles Dinge, die wohl auch in Amsterdam Diskussionspunkte bei der Umgestaltung des Hugo de Grootplein waren. Für die Reaktionen dieser Organisationen könnte es mehrere Gründe geben, die wir mit einigen Maßnahmen beheben möchten:

- Unser Kommunikationsmaterial war zu lang und enthielt zu viel Text. Die Leute haben sich wahrscheinlich hauptsächlich unsere Entwurfsbilder angesehen. Wir denken darüber nach, einen einfachen Flyer zu entwickeln, ebenso wie einen kurzen Film.
- Wir haben nicht genug kommuniziert, dass es darum ging, von einem Best-Practice-Beispiel (Policy Mobility) zu lernen, anstatt selbst ein technokratisches Beispiel zu entwickeln. Wir haben daher die Einleitung etwas verändert und einen zusätzlichen Anhang hinzugefügt, der die Policy Mobility erklärt. Das erhöht zwar die Länge unserer Dokumente, könnte aber zur Verdeutlichung notwendig sein.
- Wir hatten das Gefühl, dass viele NGOs sich in einer Art Blase ihrer eigenen Interessen befinden und diese maximieren wollen. Wir hatten das Gefühl, dass wenig Raum für die Schaffung von Synergien oder Überschneidungen vorhanden war. So wie die deutsche Verwaltung organisiert ist, sind auch die NGOs ein bisschen funktional. Es gibt keine unmittelbaren Maßnahmen, die wir hier für unseren Vorschlag ergreifen können. Als Alternative überlegt Schöne Städte, mit den NGOs eine Vision 2030 für den Stadtraum zu entwickeln, in der sich alle NGOs einig sind, wohin die Reise gehen soll. Das kann das Verständnis der Personen für die Ziele und die Arbeit der anderen NGOs verbessern.
- In einigen Fällen hatten wir das Gefühl, dass es sich um eine persönliche Antwort eines einzelnen Befragten handelte. Zum Beispiel jemand, der bereits vor einem Jahrzehnt eine Veränderung des öffentlichen Raums vorgeschlagen hatte und damit nicht erfolgreich war. Oder jemand, der seine eigene Meinung zum Thema Autobesitz und -nutzung hat. Wir denken, dass es interessant wäre, die Umfrage auch an andere Personen der gleichen NGO zu schicken, oder mit ihnen informeller zu diskutieren, ohne dabei schlechte Gefühle oder Schaden zu verursachen.
- Wir denken, dass das Ungleichgewicht der Geschlechter bei den NGOs auch eine Rolle spielen könnte. Fast alle unsere Kontaktpersonen waren Männer. Wir (Till und ich) sind auch Männer, im Alter von 34 und 24 Jahren, also müssen wir uns selbst gegenüber kritisch sein. Wir müssen auch kritisch unser Geschlechterverhältnis reflektieren. Es mag sein, dass die technokratische Sichtweise, die sich nicht auf den Prozess der Policy Mobility konzentriert, sondern sofort auf die Details und Lösungen, das liegt an den Männern, die diese Verbände führen. Wir haben keine einfache Antwort, wie dies zu lösen ist. Für andere Projekte werden wir vorher eine E-Mail an Women in Mobility senden, um dieses Thema zu diskutieren, und nach Verbänden oder weiblichen Freiberuflern suchen und sie fragen, ob sie Interesse haben, uns zu unterstützen.