



PROJEKT

„HERAUSFORDERUNG MOBILITÄTSWENDE AM BEISPIEL KARL-MARX-ALLEE / FRANKFURTER ALLEE“

Umwelt- und Naturschutzamt
Stand: 10.04.2026



AGENDA

01 | Auftrag

02 | Handlungsfelder &
Projektinhalte

03 | Ergebnisse

04 | Ausblick

01

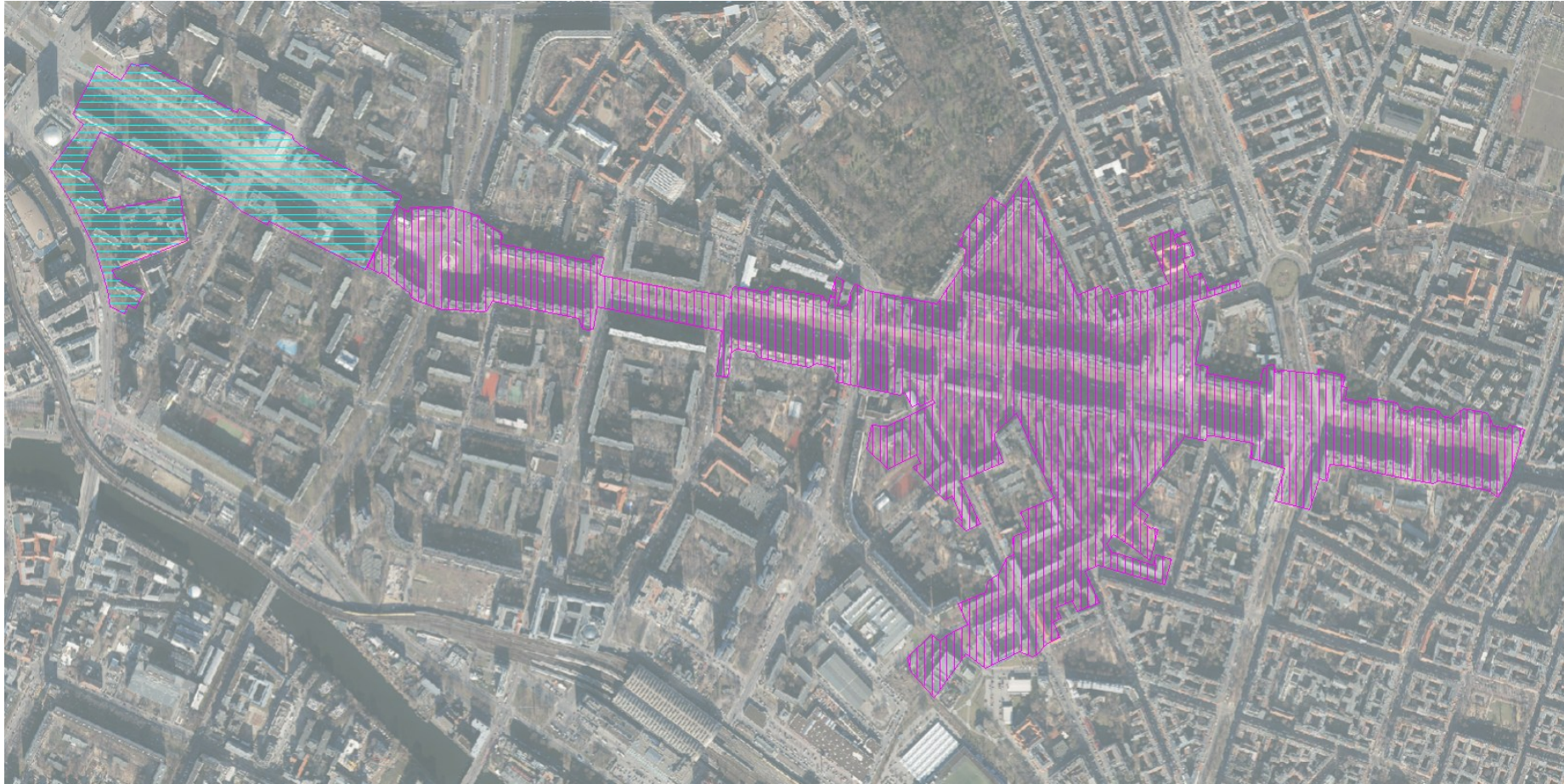
AUFTRAG BERICHT „MOBILITÄTSWENDE KMA / FFA“

Ausgangslage,
Aufgabenstellung

Ausgangslage

- Das Land Berlin strebte bereits 2012- 2014 die Einstufung des Flächendenkmals der Karl-Marx-Allee / Frankfurter Allee mit dem Hansa-Viertel sowie Corbusierhaus als UNESCO-Welterbe an.
- In 2021 wurde unter Federführung des LDA erneut ein Prozess zur Erreichung der Ziele angestrebt, an dem eine Vielzahl an Akteuren beteiligt waren.
- Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ist für die größere Fläche des Denkmals KMA / FFA zuständig.
- Abstimmungen zwischen Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte wären wichtig, damit zukünftig eine Einheitlichkeit im öffentlichen Raum gewährleistet werden kann.
- Eine einheitliche Verfahrensweise im öffentlichen Raum besteht wohl nicht in allen Aspekten.
- Eine Rückmeldung vom Bezirksamt Mitte, Unterer Denkmalschutz, haben wir nicht erhalten.
- Diese Präsentation und der Bericht beziehen sich ausschließlich auf das Gebiet des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg und den 1.Bauabschnitt in der Karl-Marx-/Frankfurter Allee.

Das Flächendenkmal „Stalinallee“

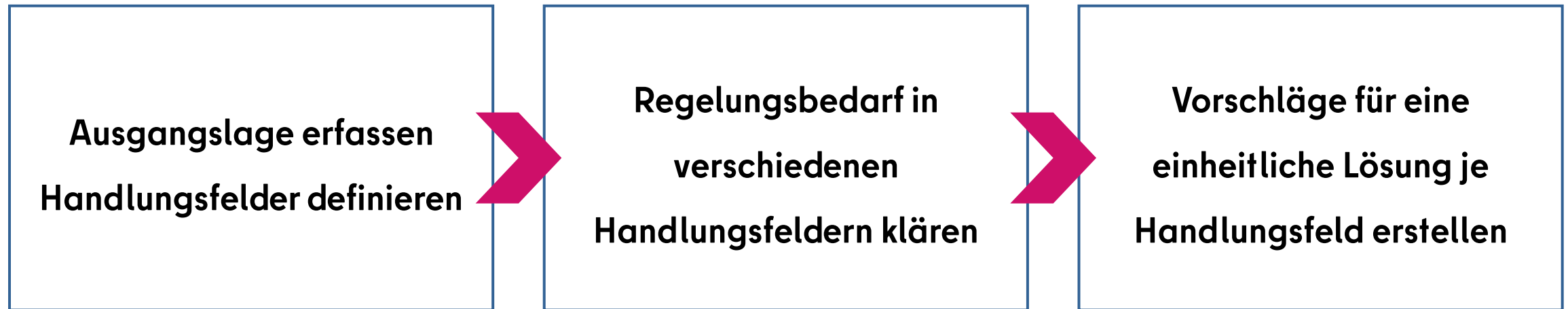


© Luftbild 2022 Quelle: FiS-Broker Berlin

Auftrag „Mobilitätswende KMA / FFA“

- Das Bezirksamt hat 2022 für Dienstfahräder im Umfeld des Denkmals u.a. Fahrradabstellanlagen auf 8 Kfz-Stellplätzen vor der Proskauer Str. 1 errichtet.
- Im Rahmen der Gefahrenabwehr wurden z.B. an der Karl-Marx-Allee eine Sicherung von Fahrradwegen mit Betonborden auf der Fahrbahn erforderlich, die denkmalrechtlich kritisiert wird.
- Verschiedene Akteure nutzen den öffentlichen Raum ohne Beachtung des Denkmalschutzes.
- Im Rahmen der Mobilitätswende sind verschiedenste Anforderungen an die Infrastruktur im Denkmalbereich und dessen Umfeld neu zu justieren.
- Die Mobilitätswende im Denkmalbereich bedarf eines einheitlichen Vorgehens.
- Vom **Umwelt- und Naturschutzamt** wurde die Firma Velokonzept GmbH beauftragt, einen Bericht zur „Mobilitätswende KMA / FFA“ zu erstellen.

Herangehensweise zum Konzept „Mobilitätswende KMA / FFA“



02

STATUS QUO ERFASSEN

HANDLUNGSFELDER DEFINIEREN

PROJEKTINHALTE

Werbung

Radverkehr

Fußverkehr

ÖPNV

E-Ladetechnik

Privater Raum

Zukünftiges

Status Quo Werbung

Illegale Werbung ohne Rücksichtnahme auf das Denkmal



Legale Werbung im öffentlichen Raum ist die Ausnahme.

Status Quo Radverkehr



Verschiedene Abstellanlagen – Öffentlicher Bereich

Privater Raum – teilweise hoher Parkdruck



Abb. 4.7: Radbügel in rechteckiger und halbkreisförmiger Ausführung.

Status Quo Ladeinfrastruktur - Ausgangslage

Denkmalrechtlich nicht
abgestimmte Ladeinfrastruktur



Abb. 4.1: Bauarten von Ladesäulen der aktuell zertifizierten Betreiber (abgebildet sind die Ladesäulen von Berliner Stadtwerken, E.ON, TotalEnergies, EZE, Qwello)

Übliche öffentl. Ladeinfrastruktur



**HyperCharger-Ladeinfrastruktur für
schnelles Laden - im Denkmalgebiet
oberird. nicht vorstellbar**

Status Quo private Flächen

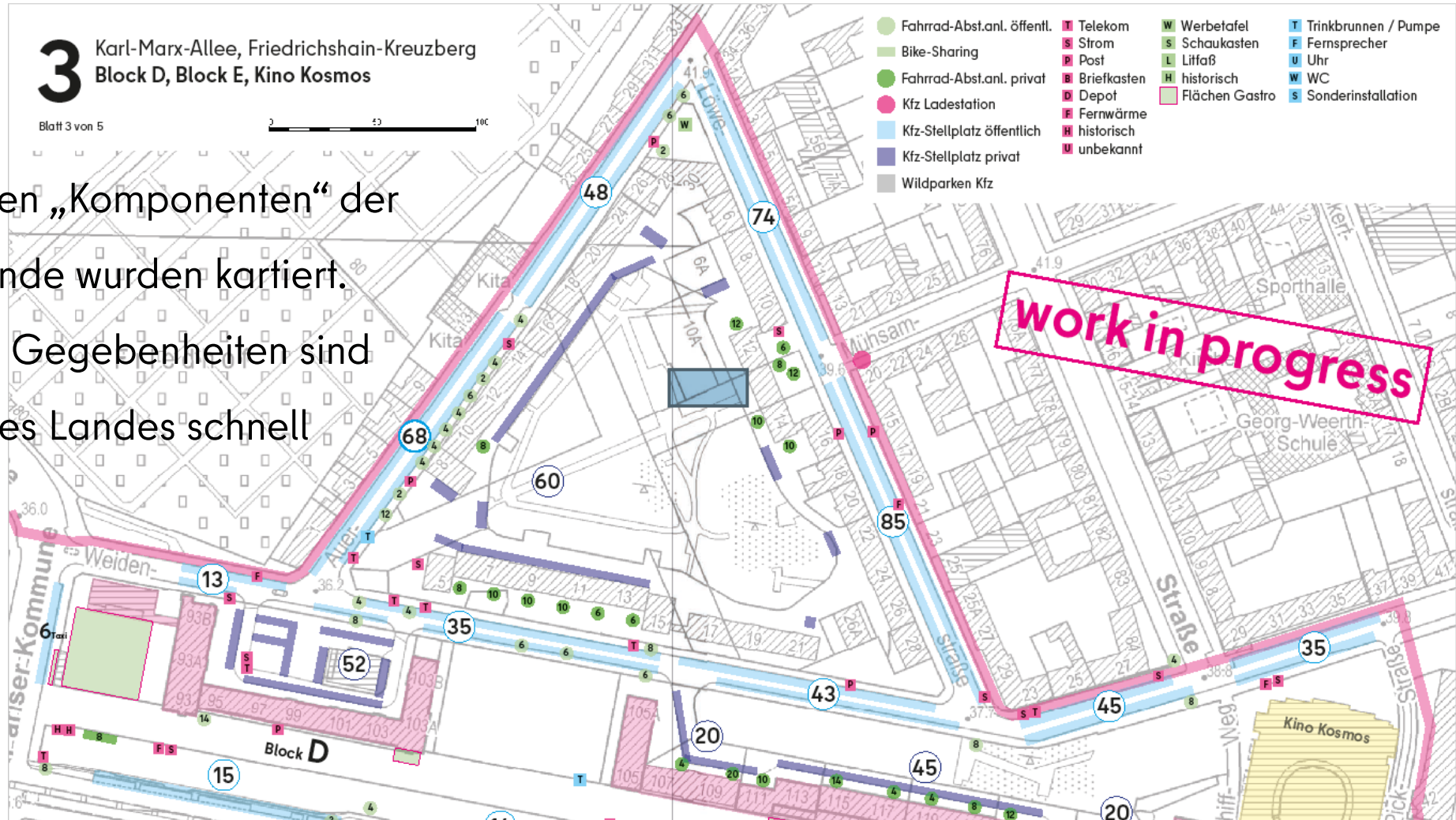
Beispiel Auerdreieck

- Großflächige Solaranlagen sind auf den Flachdächern ohne Beeinträchtigung des Denkmals möglich
- 60 private Kfz-Stellplätze sind im Eigentum der WBM
- Grünfläche ist saniert und im Eigentum Bezirksamt F-K
- Bereich hat Potential für Beispiel Kombination Photovoltaik und privates Kfz-Laden im Denkmalsbereich
- Ab 2027 ist eine Parkraumbewirtschaftung geplant
- Weitere Angebote für „Mobilitätswende KMA / FFA“ denkbar (Abstellanlagen, Mobilitätstationen etc.)



Status Quo Kartierung

Auerdreieck

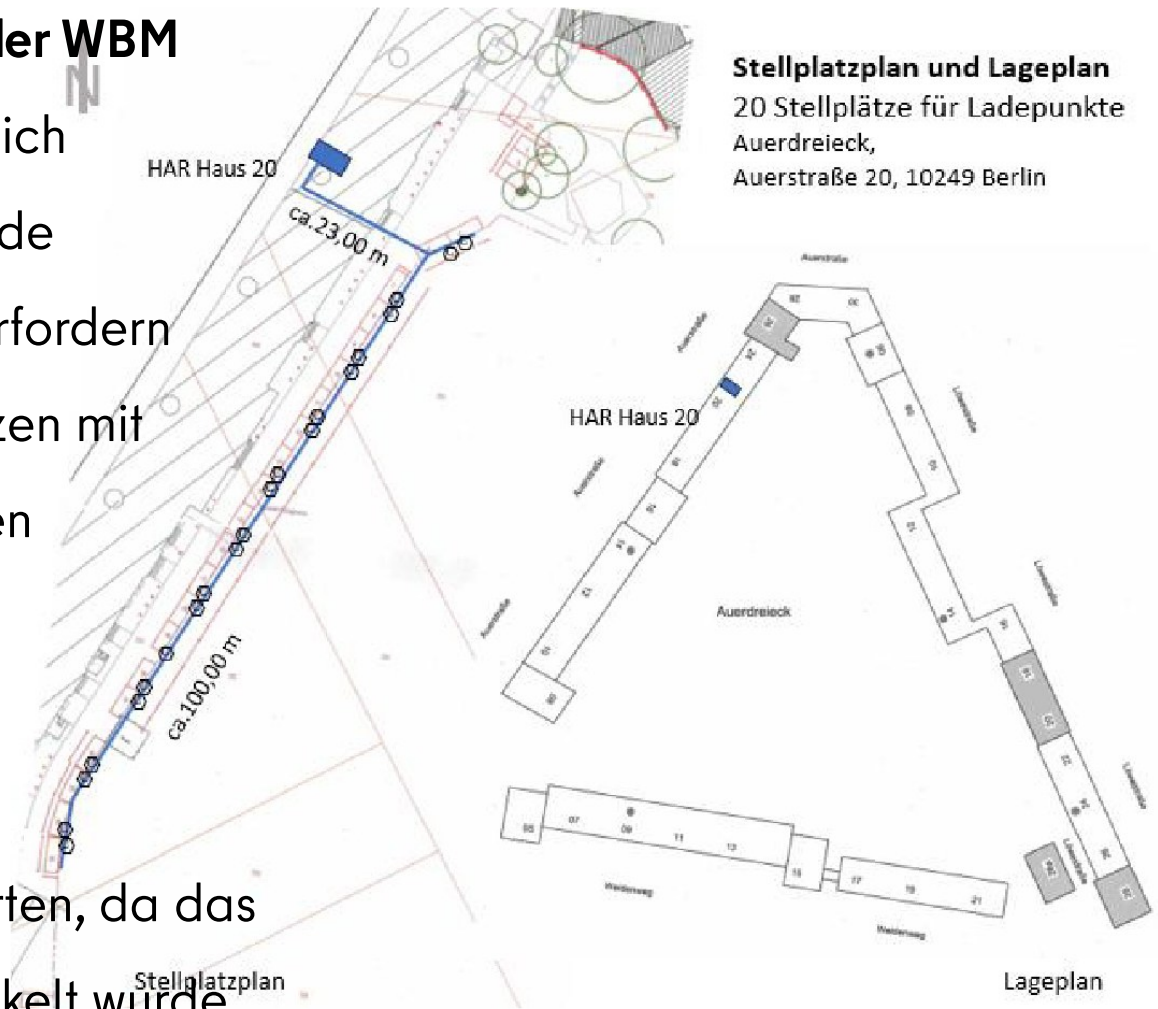


- Alle relevanten „Komponenten“ der Mobilitätswende wurden kartiert.
- Die örtlichen Gegebenheiten sind im Intranet des Landes schnell abrufbar.

Potential für Ladeinfrastruktur (LIS)

Beispiel Auerdreieck - Ergebnis einer Studie der WBM

- Errichtung von ca. 20 Ladestationen ist möglich
- Investition i.H.v. 127.000 € (Stand 2023) würde Mietkosten i.H.v. 280 €/Stellplatz und Jahr erfordern
- Es gab bis 2024 keine Anfragen zu Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur, jetzt vereinzelte Nachfragen
- Ausbau der Photovoltaik (PV) ist denkbar
- Bei Bestandsgebäuden ist PV bisher nur bei Sanierung von Dächern wirtschaftlich
- Umsetzung von LIS ist in Kürze nicht zu erwarten, da das Geschäftsmodell bei WBM noch nicht entwickelt wurde.



03

ERGEBNISSE

Werbung & Graffiti

Fußverkehr

Radverkehr

Kleinfahrzeuge

E-Ladetechnik

Sonstiges

Handlungsfeld Werbung und Graffiti

- Alle Formen der illegalen Werbung im Denkmalbereich sollte dringend ordnungsbehördlich reduziert werden, da die durch Dritte generierten Werbeeinnahmen dem Anspruch des Denkmals keinesfalls entsprechen
- Auch „legale Werbung“ sollte denkmalrechtlich überprüft werden
- Der Umfang an Graffiti und unansehnlichen Einhausungen übersteigt jedes Maß an optisch vertretbaren Maß
- Der Instandsetzungsbedarf bei bezirkseigenen Bänken und Ranken wie z.B. im Rosengarten ist hoch und durch Graffiti und Vandalismus stark geschädigt.



Abb. 5.11 Einhausungen für Müllplätze, in deren Deckung Ladestationen und Anschlusskästen auf den privaten Flächen positioniert werden sollten



Abb. 5.33 Örtlichkeit, an der das Denkmalschutzkonzept Lehnbänke toleriert

Handlungsfeld Fußverkehr

- Für den Fußverkehr sollten die Sitzgelegenheiten so weit ergänzt werden, dass „**Sitzrouten**“ entstehen.
- **Lehnenlose Bänke** sollten **nur bei Sichtachsen** wie z.B. am Straußberger Platz vorgesehen werden.
- **Lehnenbänke** sollten als **Standardmobiliar** ergänzt werden und so gestaltet werden, dass diese auch mit **Rolatorn und Rollstühlen erreichbar** bzw. nutzbar sind
- Es sollte geprüft werden, wo weitere **öffentliche und barrierefreie Toiletten** ergänzt werden können.



Abb. 5.32 Lehnenlose Sitzbank der Originalausstattung (1966)



Handlungsfeld Radverkehr

- Zukünftige Radabstellanlagen sollten **einheitlich** als **Rechteckstahlbänderbügel in Antrazit** realisiert werden, da diese Bauformen auch relativ diebstahlsicher sind
- Bisherige Radabstellanlagen mit **Vorderradbefestigung** sollten **generell ersetzt** werden, da diese zu Schäden an Rädern und Diebstahlgefahr bedeuten und nicht den aktuellen Regelwerken entsprechen.
- Es fehlen Radabstellanlagen für **Fahrrad mit Anhänger** sowie auch für **Lastenräder** im öffentl. Raum
- Auf den **privaten Flächen** besteht **erheblicher Investitionsrückstau für Radabstellanlagen jeder Art** – es kann vermutet werden, dass fast jeder Haushalt mind. 2 – 4 Fahrräder besitzt und diese **nicht ausreichend gesichert auf den Höfen oder vor den Gebäuden abstellen** kann.
- Die Rechtslage der BauOBln zu Radabstellanlagen gilt nicht bei Bestandsgebäuden vor 1997



Abb. 5.21 Fahrradbügel mit denkmalschutzverträglicher Gestaltung



Handlungsfeld Kleinfahrzeuge

- Nach dem in 9/2025 erfolgten Rückbau der „Nextbike“-Stationen sollten die potentiellen Flächen für die Einführung von „Jelbi-Punkten“ überprüft und ein stationsgebundenes Abstellen der Kleinfahrzeuge ermöglicht werden.
- Bei Einrichtung von „Jelbi-Punkten“ mit Abständen von ca. 200 m wäre ein Stationsgebundenes Abstellen vorgegeben.
- Die grellgelben Markierungen der „Jelbi-Punkte“ und Anzeigen sollten im Denkmalbereich auf die Farbe „DB-grau“ angepasst werden



Abb. 5.27 Nextbike-Sharingstation (links); Standort einer Sharingstation mit Optimierungspotenzial



Abb. 5.26 Beispiel für eine denkmalgerecht gestaltete Jelbi-Station

Handlungsfeld Ladeinfrastruktur (LIS)

- Es gibt verschiedene Anforderungen, die bisher im Denkmalbereich nicht erfüllt werden können
- Ohne LIS wird es nur wenige Nutzer mit eKfz geben
- Attraktivität des Denkmals steigt mit Lösung für LIS
- Einzelne **2er-LIS mit 11 KW (USE Case 4)** reichen nicht für die Attraktivität der Mobilitätswende zu eKfz
- **Techn. Regel der SNB mit max. 5 m** Kabelabstand Ladesäule zum Stromkasten ist **unwirtschaftlich**
- Besondere **Bedürfnisse für Behinderte bei LIS** sollten soweit als möglich berücksichtigt werden
- **Bordsteinlader wären eine akzeptable Lösung**








	Privat			Öffentlich zugänglich			
	Use Case 1	Use Case 2	Use Case 3	Use Case 4	Use Case 5	Use Case 6	Use Case 7
Typische Standorte für Ladeinfrastruktur	 Garage bzw. privater Stellplatz beim Eigenheim	 Tiefgaragen von Wohnanlagen, Mehrfamilienhäusern	 Firmenparkplätze auf eigenem Gelände	 Straßenrand, öffentliche Parkplätze	 Kundenparkplätze bzw. Parkhäuser (z.B. Einkaufszentren)	 Ladestation / Lade-Hub innerorts	 Ladestation / Lade-Hub an Achsen (z.B. Fernstraßen)
Strom	Wechselstrom (AC)	Wechselstrom (AC)	Wechselstrom (AC)	Wechselstrom (AC)	Wechselstrom (AC) Gleichstrom (DC)	Gleichstrom (DC)	Gleichstrom (DC)
Typische Ladeleistung [33]	1-phasig 2,3 kW 3-phasig bis 11 kW	1-phasig 2,3 kW 3-phasig bis 11 kW	1-phasig bis 7,3 kW 3-phasig bis 22 kW	1-phasig bis 3,7 kW 3-phasig bis 22 kW	1-phasig bis 7,3 kW 3-phasig bis 22 kW (DC) bis 50 kW	bis 150 kW	bis 350 kW
Typische Standzeit [41]	bis zu 14 Stunden über Nacht	bis zu 14 Stunden über Nacht	bis zu 8 Stunden während der Arbeitszeit	<15 Minuten bis 14 Stunden über Nacht	30-90 Minuten	10-15 Minuten	15-20 Minuten
Typische Energiemenge pro LP und Tag	5+ kWh		10+ kWh	25+ kWh	35+ kWh	200+ kWh	

Abb. 5.7 Standorttypen und Use Cases für das Laden von E-Autos

Quelle: [Elektromobilität Berlin 2025+](#)

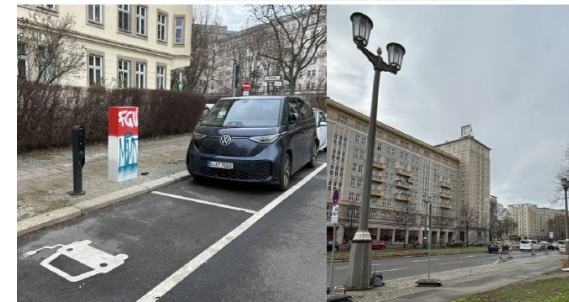


Abb. 5.9 Ladestation mit schmalen und unauffälligen Ladestelen (Anbieter Qwello) sowie separatem zentralem Anschlusskasten (links); Örtlichkeit für die Installation von Ladebordsteinen (Curb Charger, Anbieter Pierburg) als Pilotprojekt (rechts)



Abb. 5.10 Modell "Curb Charger" der Firma Pierburg, Das Lademodul findet in einem Beton-Hohlkörper von der Größe eines üblichen Hochbordsteins Platz. Ein externer Stromanschlusskasten ist erforderlich. (© Pierburg / Rheinmetall AG)

Sonstige Handlungsfelder

- Lieferflächen sollten im Denkmalbereich ohne blaue Markierung angeordnet werden.
- Microdepots zur Postverteilung wie z.B. von der Deutschen Post sollten einheitlich und gemeinsam aufgestellt werden und im Denkmalbereich auf die Farbe „DB-grau“ ohne Werbung angepasst werden.
- Bei Paketstationen und Microdepots gilt der neue **„Denkmalpflegerischer Fachstandard für das Land Berlin“** des Landesdenkmalamtes (2/2026)



Abb. 5.37 Nicht amtliche Markierung von Lieferflächen (Leitfaden Lieferflächen für Berlin S. 23)



Abb. 5.35 Postverteilerkästen der Deutschen Post

Verwaltungsinternes Handlungsfeld

- Es hat sich gezeigt, dass **verschiedenste Ansprechpartner im Bezirksamt** für diverse Genehmigungen unterschiedlicher Rechtsgebiete zuständig sind, die bisher nicht immer gemeinsam über aktuelle Anträge und jeweiligen Genehmigungsstatus informiert sind. Es wird **angeregt**, dass **alle Beteiligten** sich über **eingehende Anträge austauschen** um Kommunikationsverluste zu minimieren (S. 60; S. 65 Nr. 6).
- Es wurde ein **Kriterienkatalog** erarbeitet (Kapitel 6, S. 64) der für die erste Einschätzung eines Vorhabens und für alle Beteiligten ein Grundkonsens genutzt werden könnte.
- Es wurde im „**GeoviewerXHain**“ (Intranet) eine digitale Karte erstellt, aus der jeder Mitarbeiter die räumliche Situation verschiedener Elemente schnell und einfach ermitteln und exportieren kann. Es wird empfohlen, dies weiter durch den FB Vermessung pflegen zu lassen.
- Es wurden „**Planungshinweise für Ladeinfrastruktur**“ (Anlage 2, S. 80/81) erstellt, damit verschiedene Rechtsgebiete im Stadtentwicklungsamt verständlich gemacht werden.

04

AUSBLICK

Ausblick

Ausblick

2026

- Der Bezirk führt im OT Friedrichshain in 2026 – 2028 weitere Parkraumbewirtschaftungszonen ein.
Damit entsteht ein weiterer Kfz-Parkdruck auf den Flächen ohne Parkraumbewirtschaftung und Nutzung privater Kfz-Stellplätze.
- Das Projekt LIS mit „Bordsteinladern“ mit der Firma eTank / Pierburg sollte weiter verfolgt werden
- Es wird geprüft, ob die BSW eine Beschilderung einer ihrer LIS als Behindertenparkplatz ermöglichen können.
- Mitarbeitende sollten sich koordiniert über Anträge austauschen und Kommunikationsverluste minimieren
- Dieser Bericht sollte als Auftakt für die weitere Betrachtung des Denkmals Karl-Marx-/Frankfurter Allee mit einbezogen werden.



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

Kontakt: fuhrpark@ba-fk.berlin.de

© Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt

