

1. Zwei übergeordnete strategische Ziele bestimmen die Überlegungen der AG Stadtmitte in der SZB zur Zukunft der Mitte Berlins:
 - Das Gebiet soll zu einem gesamtstädtischen Zielort mit einem hochkomplexen Nutzungsprofil und intensiver externer und interner Vernetzung werden. Daraus folgt, dass das Gebiet soweit möglich entlastet werden muss von seiner derzeit dominierenden Funktion als Transit-Raum für überörtliche Verkehre, deren Trassen und Verkehrsströme übermäßige Trennwirkung haben. Dies tangiert in der Tat, wie die Stellungnahme der Verwaltung feststellt, das Gesamtsystem der weiträumigen Verkehrsströme in der inneren Stadt und erfordert eine Neuausrichtung des Zusammenwirkens aller Verkehrsträger.
 - Die Neugestaltung sollte zum Ziel haben, auch auf dem Sektor Mobilität das historisch älteste zum modernsten Gebiet Berlins zu machen. Die Mitte sollte der Erprobungs- und Anwendungsfall Berlins für Konzepte urbaner Mobilität werden, wie sie sich international unter dem Begriff „Smart City“ abzeichnen. Berliner Forscher und Institutionen sind daran maßgeblich beteiligt.
2. Folgerungen
 - Leitlinie ist ein engmaschig vernetzter, durchlässiger öffentlicher Raum, der allen Innenstadtnutzern gemeinsam zur Verfügung steht. Gesichtspunkte der Verkehrsplanung und -lenkung stehen in engem Zusammenhang mit stadträumlichen und städtebaulichen Maßnahmen der Wiederherstellung bzw. Neuanlage von Querverbindungen von Straßen bzw. durch Gebäude hindurch. Auf sektorale Optimierung von Verkehrslösungen für einzelne Verkehrsträger, auch für Radfahrer, sollte verzichtet werden, wo sie zur Ausweitung von Verkehrsflächen führen. Die Schlüsselfunktion der Waisenbrücke für die Rehabilitation und Ertüchtigung des Gesamtsystems des öffentlichen Raums ist zu berücksichtigen. „Kleine Schritte“ sind jeweils auf die strategischen Oberziele abzustimmen.
 - Verwaltungen und Bürger sind aufgerufen, Formen der Mobilität zu unterstützen und zu erproben, die das Maß der gegenseitigen Behinderung unterschiedlicher Verkehrsträger verringern, um die großflächige Nutzung der Berliner Mitte als *shared space* möglich zu machen. Diesen sollen die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt nutzen können. Wo landes- oder bundesrechtliche oder bezirkliche Vorschriften dem entgegenstehen (z.B. bezüglich der Konsequenzen für die Liebknechtstraße, Grunerstraße, Rathausstraße und Spandauer Straße), sollen ggf. auf Zeit Experimentierklauseln die erforderlichen Voraussetzungen für ein solches Mobilitäts-Erprobungsgebiet schaffen. Das betrifft z.B. Einschränkungen für Fahrzeuge mit hohen Abgas- und Lärmemissionen, für den ruhenden Verkehr und die zeitliche und räumliche Steuerung des Lieferverkehrs.
 - Vorrang sollten Maßnahmen haben, die die Verkehrsmenge in der Stadtmitte insgesamt verringern, insbesondere den motorisierten Individualverkehr, um den Flächenanteil und die Barrierewirkung des motorisierten und des ruhenden Verkehrs zu vermindern. Die absehbare erhebliche Vermehrung der Nutzerzahlen in der Stadtmitte (u.a. durch das Humboldtforum) verlangen ein verbessertes Mobilitätsangebot für kurze Wege innerhalb der Stadtmitte. Einschlägige Erfahrungen anderer Großstädte (Kopenhagen, Bordeaux u.a.) sollen ausgewertet werden.