



MASTERPLAN BERLINER MITTE

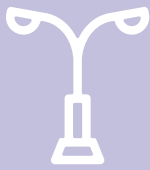
REGELWERK STRASSENRAUMGESTALTUNG

Friedrichstadt, Dorotheenstadt und Friedrichswerder

**ZUHAUSE
IN BERLIN**

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen







MASTERPLAN BERLINER MITTE

STRASSENRAUMGESTALTUNG

Friedrichstadt, Dorotheenstadt und Friedrichswerder

IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
Württembergische Str. 6
10707 Berlin

KOORDINATION UND INHALTE

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
Abteilung II Städtebau und Projekte
Referat II D Architektur, Stadtgestaltung, Wettbewerbe
Nicolai Petersen
Florian Hutterer

IN ZUSAMMENARBEIT MIT

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
Bezirksamt Mitte von Berlin
Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin

VERFAHRENSSTEUERUNG

Jahn, Mack & Partner architektur und stadtplanung mbB, Berlin
Karsten Scheffer
Karla Blauert

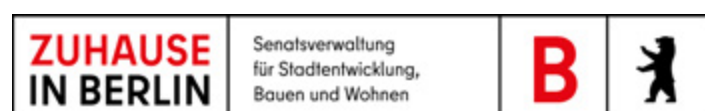
BEARBEITUNG

GRUPPE PLANWERK, GP Planwerk GmbH, Berlin
Heinz Tibbe
Annette Hartfiel
Markus Fichtner
Almuth Schott

ABBILDUNGEN UND FOTOS

soweit nicht anders gekennzeichnet:
GRUPPE PLANWERK, GP Planwerk GmbH, Berlin

Berlin, Dezember 2025





MASTERPLAN BERLINER MITTE

STRASSENRAUMGESTALTUNG

Friedrichstadt, Dorotheenstadt und Friedrichswerder

INHALT

VORWORT	7
1. Einführung	8
1.1 Anlass der Fortschreibung 2025	8
1.2 Einbindung in den Masterplanprozess Berliner Mitte	8
1.3 Räumlich erweiterter Anwendungsbereich des Regelwerkes	9
1.4 Sanierungsstand Straßenräume	13
1.5 Themenschwerpunkte der Fortschreibung des Regelwerks	13
1.6 Aufgabe des Regelwerks	17
1.7 Struktur des Regelwerks	17
2. Grundsätze und Ziele	19
3. Gestaltungsregeln	22
3.1 Straßenquerschnitte	22
3.2 Längsabwicklung der Straße	26
3.3 Oberflächenbefestigung der Fahrgassen	27
3.4 Borde	28
3.5 Gehwege	28
3.6 Aufweitungen des Straßenraums	34
3.7 Eckausbildungen / Knotenpunktgestaltung	35
3.8 Querungsstellen im Straßenverlauf	37
3.9 Klimaorientierte Straßenraumgestaltung	37
3.10 Ausstattungselemente in den Straßenräumen	44
3.11 Sondernutzungen	51
4. Sonderbereiche	53
4.1 Mischverkehrsflächen und Fußgängerbereiche	53
4.2 Fahrradstraßen	53
4.3 Uferstraßen	54
Anlage 1 - Regellösungen	57
Anlage 2 - Analysekarten	57



mit Parkschein oder
Bewohnerparkausweis
für Zone 2
Mo-Sa 09-22 h





VORWORT

Die Atmosphäre unserer Städte wird nicht nur durch ihre Gebäude, ihre Menschen und ihre Nutzungen geprägt, sondern ganz wesentlich auch durch die Beschaffenheit ihrer öffentlichen Räume. Ob wir uns in Barcelona, London oder Berlin bewegen - Gehwege, Bänke, Straßenbäume und Bodenbeläge prägen unser spezifisches Bild, das wir uns von den jeweiligen Städten machen.

Berlin ist in der glücklichen Situation, noch heute über ein besonders charakteristisches Straßenbild zu verfügen. Dazu tragen die Bürgersteige mit ihren Granitplatten oder mit ihren „Bischofsmützen“, die vielen Straßenbäume oder auch die besondere Berliner Tiergartenbank bei. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sieht es als ihre Verpflichtung an, dieses besondere Erbe zu bewahren und weiter in die Zukunft zu transportieren.

Bereits seit 1995 existiert für den historischen Stadtbereich „Friedrichstadt, Dorotheenstadt und Friedrichswerder“ ein Regelwerk zur Gestaltung der Straßenräume. Es wurde in der Zeit des Nachwendebooms erarbeitet, in der zu befürchten war, dass die zahlreichen Investitionen und Projekte zu einem Wildwuchs im öffentlichen Raum führen könnten. Die damals klug gesetzten Regeln zur einheitlichen Straßenraumgestaltung konnten dies glücklicherweise verhindern und zu dem heute erlebbaren, ruhigen und hochwertigen Zustand der Straßenräume beitragen. 2016 wurde dieses Regelwerk erstmals den damaligen Anforderungen angepasst. Heute erleben wir mit dem Klimawandel, mit den Veränderungen im Mobilitätsverhalten und mit den gestiegenen Ansprüchen an Aufenthalt in unseren Straßen eine weitere Verschiebung und Veränderungen der Anforderungen an unsere Straßenräume. Wir haben uns deshalb dazu entschieden, das Regelwerk erneut fortzuschreiben, um die Gestaltungsregeln für die Zukunft fit zu machen.

Das Regelwerk bezieht sich dabei auf einen nochmals erweiterten Bereich in der Berliner Mitte und soll bei allen Umbauten sowie grundhaften Erneuerungen von Straßen in diesem Gebiet Anwendung finden. Es dient aber darüber hinaus als Orientierung für einen guten Berliner Standard der Straßenraumgestaltung in ganz Berlin. In diesem Sinne wünsche ich allen Anwenderinnen und Anwendern, dass sie hier gute Regeln und Anregungen für den baulichen Umgang mit unseren Berliner Straßen finden mögen.

Prof. Petra Kahlfeldt
Senatsbaudirektorin und Staatssekretärin für Stadtentwicklung

1. EINFÜHRUNG

1.1 ANLASS DER FORTSCHREIBUNG 2025

Regelwerk als bewährtes Instrument

Das Regelwerk zur Straßenraumgestaltung (Erstfassung 1995, aktualisiert 2016) hat sich als unverzichtbarer Beitrag zu einer gestalterisch anspruchsvollen und funktional sinnvollen Erneuerung des öffentlichen Raums in einem der historisch bedeutsamsten Bereiche der Berliner Innenstadt bewährt. Seither konnten zahlreiche Straßen im bisherigen Anwendungsbereich im Sinne des Regelwerks saniert, grund- und teilerneuert werden.

Die heutigen und künftigen Anforderungen an den Klimaschutz, die Klimaanpassung, die Nahmobilität, einhergehend mit dem sich verändernden Nutzungsverhalten der Menschen veranlassen nunmehr zu einer weiteren Fortschreibung. Sie bewahrt die bisherigen Grundansätze des Regelwerks und ergänzt es wohlüberlegt und abgestimmt im Interesse größtmöglicher Nachhaltigkeit und Resilienz.

Veränderte Nutzungsansprüche an den Straßenraum

So wird mit ergänzenden, weiterhin regelhaften Gestaltungslösungen auf zukünftige Nutzungsansprüche und auf die veränderten Erfordernisse der Mobilität, des Klimaschutzes, der Klimaanpassung und des Stadtgrüns in einem eher steinern geprägten Stadtbereich reagiert. Folglich konzentriert sich die Fortschreibung auf die Anforderungen und Möglichkeiten der Ausstattung der Straßenräume mit klimawirksamen, auch mehr Grün zulassenden Elementen, auf veränderte Raumgliederungen und auf die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit.

Breite fachliche Abstimmung des Regelwerks

Im Prozess und Ergebnis der Fortschreibung des Regelwerks wurden alle zu beteiligenden Verwaltungsstellen (betreffende Fachämter auf Senats- und Bezirksebene), landeseigene Institutionen (Berliner Wasserbetriebe, Berliner Regenwasseragentur) sowie externe Experten eingebunden.

Das Regelwerk richtet sich wie bisher auch an die planenden und ausführenden Akteure der öffentlichen Verwaltung, öffentlicher Betriebe und ihrer Beauftragten innerhalb des Anwendungsbereiches.

1.2 EINBINDUNG IN DEN MASTERPLANPROZESS BERLINER MITTE

Regelwerke zur Straßenraumgestaltung Bestandteil des Masterplanprozesses für die Berliner Mitte

Neben dem Regelwerk Straßenraumgestaltung Friedrichstadt, Dorotheenstadt und Friedrichswerder wird ab 2025 ein weiteres Regelwerk zur Straßenraumgestaltung im Stadtbereich Alt-Berlin und Alt-Cölln erarbeitet. Damit wird ein größerer Teil der historischen Berliner Innenstadt Regelaussagen zur Gestaltung von öffentlichen Räumen erhalten. Die Fortschreibung bzw. Neuerarbeitung dieser Regelwerke steht im Zusammenhang mit dem Masterplanprozess Berliner Mitte, der von den Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt gemeinsam getragen wird. Weitere Handlungsfelder des Masterplanprozesses sind die Erarbeitung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) und die Erarbeitung eines Verkehrlichen Innenstadtkonzepts (einschließlich der Zuarbeit: Freiraumplanerische beispielhaften Untersuchung Berliner Mitte). Alle drei Handlungsfelder setzen mit ihrer eher stadtraumgestalterischen, städtebaulichen sowie verkehrlichen Ausrichtung eigene inhaltliche Schwerpunkte für die zukünftige Entwicklung des Stadtraums Berliner Mitte, sind aber aufeinander bezogen und miteinander abgestimmt.

1.3 RÄUMLICH ERWEITERTER ANWENDUNGSBEREICH DES REGELWERKES

Der Anwendungsbereich des Regelwerks wird im Zuge der aktuellen Fortschreibung nach Westen und Süden hin erweitert und umfasst nunmehr die gesamte Friedrichstadt und Dorotheenstadt.

Der erweiterte Anwendungsbereich wird im Westen durch die Ebertstraße / Stresemannstraße, im Norden durch die Spree, im Osten durch den Spreekanal und die Lindenstraße, im Süden durch das Hallesche Ufer bzw. die Gitschiner Straße begrenzt. Er umfasst damit die historischen Stadterweiterungen des Friedrichswerder (Entwicklung des Straßennetzes ab 1652), der Dorotheenstadt (ab 1673) und der älteren und der jüngeren Friedrichstadt (ab 1688/1732).

Im Bereich des Friedrichswerder wurde das historische Straßennetz seit den 1930er Jahren stark überformt bzw. ganz ausgelöscht. Im nördlichen Teil der Friedrichstadt ist die tradierte Stadtstruktur mit ihrem orthogonalen Blockraster in den Grundzügen erhalten. Hier befinden sich z. T. flächendeckende Denkmalsbereiche.

Dagegen weist der südlich der Kronenstraße gelegene Teil der Friedrichstadt aufgrund von Kriegszerstörungen, städtebaulicher Überformungen und der Grenzlage in den Jahren der Teilung trotz Lückenschließung und Neubebauung teils räumlich Störungen des tradierten städtebaulichen Gefüges auf. Große Teile der südlichen Friedrichstadt zählen zudem zum Erhaltungsgebiet „IBA 87 Südliche Friedrichstadt“. Auch die durch DDR-Städtebau geprägte Leipziger Straße mit hohem Wohnanteil ist ein Erhaltungsgebiet gemäß § 172 BauGB Abs. 1 Nr.1.

Der im jetzigen Umgriff des Regelwerks ergänzte westliche Teil der jüngeren Friedrichstadt enthält nach seinen stadtgeschichtlichen Vorprägungen vor allem Sonder- und Großstrukturen aus verschiedenen Epochen. Ältere Bebauungsstrukturen sind in Teilbereichen noch erhalten, zum Teil aber auch überformt. Nach 1990 entstandene Neustrukturierungen und Verdichtungen greifen tradierte Stadtgrundriss- und Blockstrukturen vielfach wieder auf.

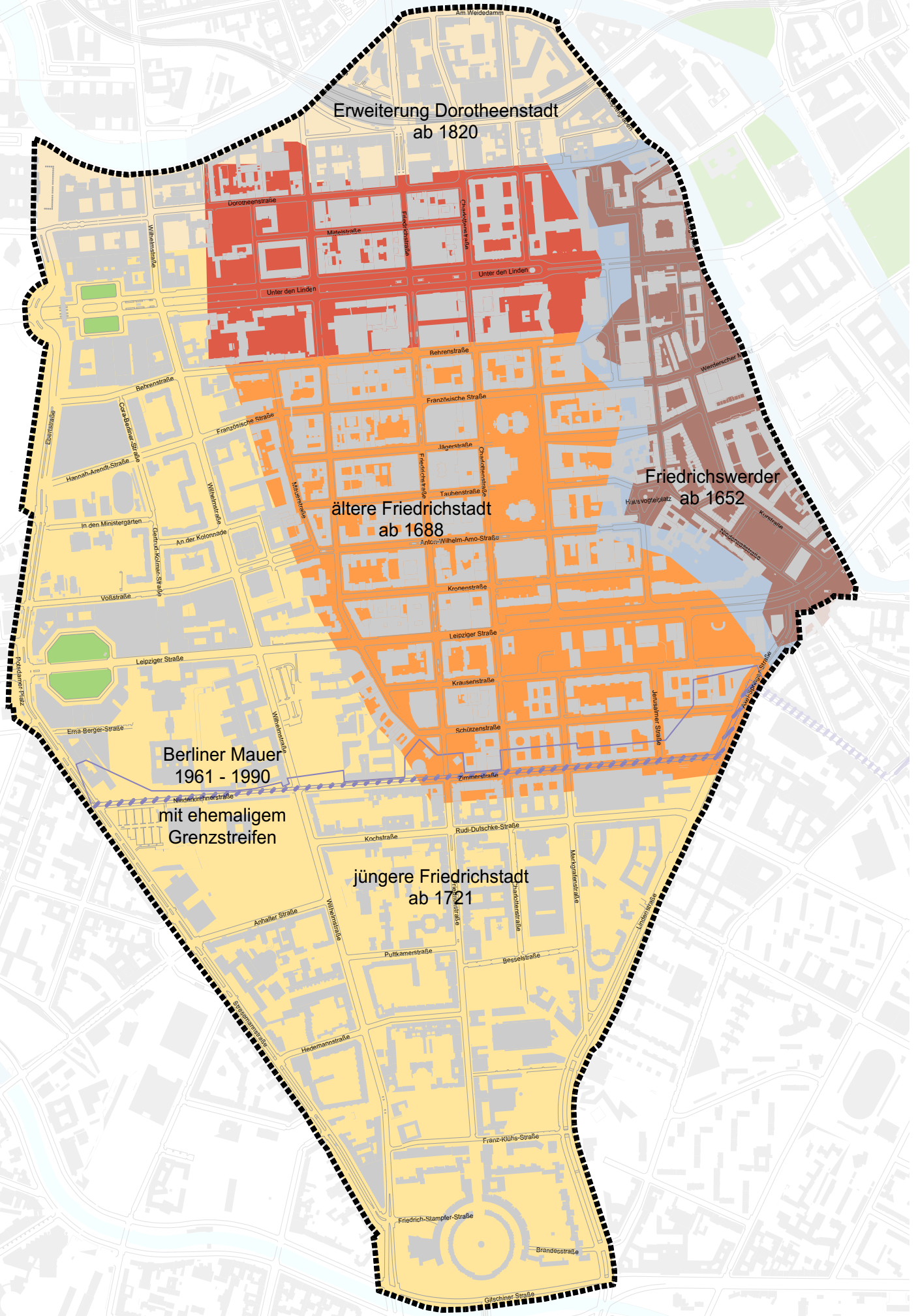
Innerhalb des Anwendungsbereichs sind die meisten Platzräume und Straßen des übergeordneten Straßennetzes Sondersituationen, die durch Gestaltungsregeln nur unzureichend erfasst werden können, nicht Gegenstand des Regelwerks, so unter anderem Unter den Linden, die östliche Leipziger Straße, die Lindenstraße oder die Wilhelmstraße. Die allgemeinen Grundsätze und Ziele des Regelwerks sollen jedoch auch dort berücksichtigt werden. Mit der Erweiterung des Anwendungsbereichs des Regelwerks sind zudem Teilbereiche mit originären bauzeitlichen Prägungen der Straßenräume hinzugekommen. Hierzu zählen das städtebauliche Erhaltungsgebiet „Wilhelmstraße“ (An den Kolonnaden) als DDR-Wohnensemble sowie der Mehringplatz mit seinem Umfeld, der 2020 - 2022 denkmalgerecht saniert wurde. Auch diese beiden Bereiche stellen Sondersituationen dar, die im Regelwerk nicht thematisiert werden.

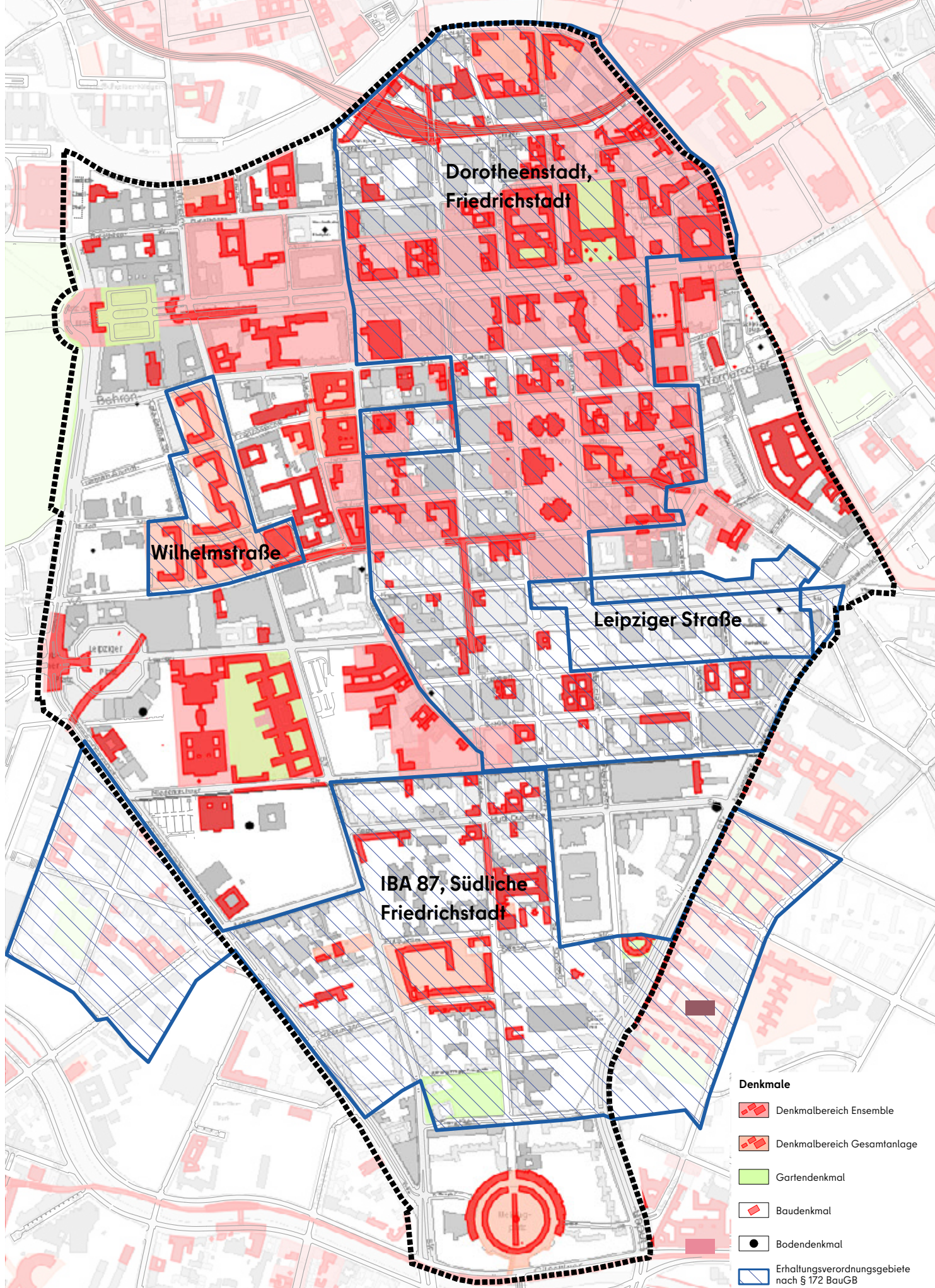
Erweiterung des Anwendungsbereichs gen Westen

Tradierter barocker Stadtgrundriss teils räumlich noch prägend

Unterschiedliche Nachkriegsentwicklungen in der Friedrichstadt

Sondersituationen nicht Gegenstand des Regelwerks





DENKMALSCHUTZ UND ERHALTUNGSGBIETE

Stand 30.10.2024, © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0

1.4 SANIERUNGSSTAND STRASSENÄUERE

Seit der ersten Fortschreibung des Regelwerks 2016 wurden zahlreiche Straßenräume im Anwendungsbereich saniert. Dazu gehören unter anderem die Dorotheenstraße, Teilabschnitte der Jerusalemer Straße, der Zimmerstraße und der Markgrafenstraße sowie der Planck- und Krausenstraße.

Zudem wird derzeit die Qualifizierung des aus dem Anwendungsbereich des Regelwerks ausgeklammerten Boulevards Unter den Linden geplant.

Im neu aufgenommenen südwestlichen Bereich der Friedrichstadt wurden nahezu alle Straßenräume grundhaft saniert und entsprechen im Wesentlichen den Gestaltungsleitlinien des Regelwerks von 2016.

Erfordernisse grundlegender Sanierung oder Neugestaltung bestehen demnach nur noch in einigen Teilbereichen bzw. Teilabschnitten, unter anderem

- das westliche Umfeld der Museumsinsel (vor allem Am Weidendamm, Geschwister-Scholl-Straße, Bauhofstraße),
- die östliche Leipziger Straße, auf die die Grundsätze des Regelwerks jedoch nur eingeschränkt anwendbar sind, und
- Teilabschnitte in der südlichen Friedrichstadt, deren Straßenräume und Straßenbegleiträume ein sehr heterogenes Erscheinungsbild aufweisen, unter anderem die südliche Friedrichstraße und der touristische Brennpunkt Checkpoint Charlie, dessen Gestaltung der politisch-historischen Bedeutung nicht gerecht wird.

Damit verbleiben nur noch wenige Straßenräume im unsanierten Zustand. Teils handelt es sich hierbei auch um Sondersituationen, wie dem Checkpoint Charlie oder die aus dem Anwendungsbereich des Regelwerks ausgeklammerte Leipziger Straße.

Der Fokus dieser Fortschreibung des Regelwerks liegt daher weniger auf der grundhaften Sanierung und umfassenden Neugestaltung als vielmehr auf der klima-, mobilitäts- und nutzungsbezogenen Anpassung in Straßenräumen, die bereits entsprechend des bisherigen Regelwerks saniert wurden.

1.5 THEMENSCHWERPUNKTE DER FORTSCHREIBUNG DES REGELWERKS

Durch die zentrale Lage und hohe Nutzungskonzentration ergeben sich vielfältige Anforderungen an die öffentlichen Straßen- und Platzräume der Innenstadt. Arbeitskräfte, Einkäufer*innen, Besucher*innen und Bewohner*innen wollen das Gebiet erreichen und ihre Straßen und Plätze nutzen. Insbesondere ist in vielen Straßen ein starkes Fuß- sowie auch Radverkehrsaufkommen zu bewältigen. Dabei müssen die Straßen weiterhin den Anlieferungs- und sonstigen Wirtschaftsverkehr aufnehmen können.

Wie in jeder Metropole wird von den öffentlichen Räumen der Stadtmitte erwartet, dass sie nicht nur verkehrlich funktionieren, sondern ein attraktives Umfeld für den Stadtbummel, den Theater- oder Museumsbesuch und vielfältige andere Aktivitäten bieten und insofern einen Beitrag zur Identität und Selbstdarstellung der Stadt leisten. Ein attraktiver öffentlicher Raum begünstigt die Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad. Zugleich erwarten Eigentümer, Gewerbetreibende und Investoren eine Gestaltung umliegender Straßen und Plätze, die auch eine gute Erreichbarkeit ihrer Standorte durch Lieferverkehr und mobilitätseingeschränkte Personen mit dem Auto gewährleistet.

Die Straßen im Anwendungsbereich des Regelwerks weisen verschiedene Querschnittsbreiten, bauzeitlich und funktional begründete Unterschiede in den Gestaltungen sowie in der südlichen und westlichen Friedrichstadt heterogene städtebauliche Begleiträume auf. So bleiben

Großteil der Straßenräume bereits saniert, Fokus auf Anpassungsmaßnahmen



Sanierte Planckstraße 2025



Bauhofstraße - eine der wenigen Straßen mit grundhaftem Sanierungsbedarf

Umgang mit vielfältigen Ansprüchen und Bedarfen

Beitrag zu Identität und Selbstdarstellung

Stärkung des Fuß- und Radverkehrs

Vermeidung einer Vielfalt von Gestaltungslösungen

auch weiterhin Nahtstellen und Übergänge unterschiedlicher Gestaltungen erkennbar und werden nicht dem Diktum einer unbedingten Homogenisierung ausgesetzt. Gleichwohl gilt der Anspruch, durch verbindliche Regeln eine unstrukturierte und vom historischen und stadträumlichen Kontext losgelöste Vielfalt von Gestaltungslösungen zu vermeiden.

Die Fortschreibung fokussiert dabei vor allem drei Themen- und Handlungsschwerpunkte:

- Klimaanpassung
- Mobilitätswende
- Ausstattungen

Klimaanpassung

Angesichts des evidenten Klimawandels mit vermehrten Starkniederschlägen und Hitzeereignissen wird in der Fortschreibung ein zentrales Augenmerk auf Lösungen einer klimaresistenten Straßenraumgestaltung gerichtet. Dabei spielen Maßnahmen zur Straßenraumbegrünung, insbesondere durch die Integration zusätzlicher Stadtbäume einhergehend mit der Diversifizierung des Vegetationsbestandes, eine wesentliche Rolle. Bäume tragen durch Verschattung, Verdunstung und ihre Bedeutung für die Luftreinhaltung maßgeblich zur Abkühlung und zur Verbesserung des städtischen Mikroklimas und damit auch zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität in den stark versiegelten Stadtbereichen bei.

Bäume als wichtiger Beitrag einer klimaresistenten Straßenraumgestaltung

AUSBAUOPTIONEN

punktuell

grundhaft

Vergrößerung Bestandsbaumscheiben

Einbau versickerungsfähiger Pflasterbeläge

Versickerungsflächen

Baumpflanzungen in Versickerungsflächen

Tiefbeete / Mulden

Abkopplung RW von MW-System

Nachhaltiges
Regenwassermanagement
Lösungen für den
Anwendungsbereich

Im Zuge des wasserwirtschaftlichen Paradigmenwechsels wird Regenwasser nicht mehr ausschließlich als abzuführendes Abwasser verstanden, sondern als wertvolle Ressource, die vor Ort zurückgehalten, genutzt und in den natürlichen Wasserkreislauf zurückgeführt werden soll. In Kombination mit mehr Stadtgrün sollen Lösungen für nachhaltiges Regenwassermanagement zu einer klimaorientierten und zugleich attraktiven Straßenraumgestaltung beitragen. Vegetationsbegleitende Versickerungsmöglichkeiten sind hierbei ebenso vorzusehen wie multifunktionale Flächennutzungen.

Partielle Flächenentsiegelung

Voraussetzung zur Umsetzung von Begrünung und Versickerung ist die partielle Entsiegelung und Bepflanzung bisher versiegelter Verkehrsflächen. Dabei sind alle umzusetzenden Maßnahmen stets mit einem hohen (standortbezogen auch denkmalpflegerisch basierten) Gestaltungs- und Pflegeanspruch zu verknüpfen. Das Spektrum des Einsatzes unterschiedlicher baulicher Elemente und Strukturierungen ist abhängig vom Grad und Umfang des geplanten Ausbaus in den betreffenden Straßenabschnitten. Dabei haben sich alle an der Fortschreibung des Regelwerks Beteiligten für ein niedrigschwelliges bautechnisches Maßnahmenkompendium bei der Anpassung von bereits sanierten Straßen ausgesprochen, um damit kostendämpfende, zügige,

sukzessive und stadtraumverträgliche Umsetzungen zu ermöglichen.

Mobilitätswende

Die veränderten Ansprüche an die Straßenräume zu Gunsten umweltfreundlicher Mobilität und zugleich gesteigerter innerstädtischer Lebens- und Aufenthaltsqualität erfordern Anpassungen hinsichtlich ihrer Funktionen und damit auch ihrer Gestaltungen.

Im Anwendungsbereich des Regelwerks gibt es Markierungen, Beschilderungen und Straßeneinbauten, die primär der Verkehrssicherheit dienen. Sie repräsentieren in vielen Straßenräumen noch Zustände und Erscheinungsbilder, die durch umwelt- und aufenthaltsfreundliche Gestaltungen abgelöst werden sollen. Eine zentrale Bedeutung dafür haben die bisher fast ausschließlich dem Kfz-Parken vorbehaltenen Flächen zwischen der Fahrgasse und den Gehwegen sowie die Querungsstellen an den Kreuzungen, die es gilt v. a. mit Blick auf Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit zu qualifizieren.

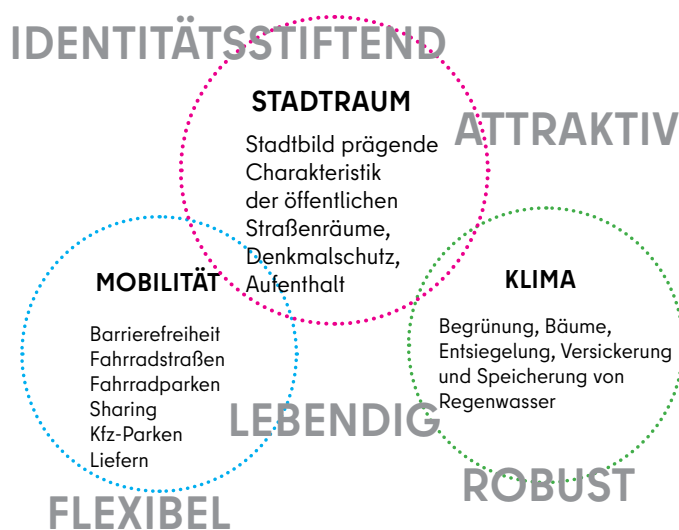
Stärkung umweltfreundlicher Mobilität durch gestalterische und funktionale Anpassungen

Ausstattung für eine bessere Aufenthaltsqualität

Ein ebenso zu aktualisierender Aspekt in der Fortschreibung des Regelwerks ist die Gestaltung und Integration von Ausstattungen für den Aufenthalt im Straßenraum. Nach dem Berliner Mobilitätsgesetz soll die Gestaltung des Fußverkehrsnetzes „Menschen dazu befähigen und anregen, sowohl kurze als auch längere Strecken zu Fuß zu bewältigen.“ Hierfür sollen unter anderem auch Sitzgelegenheiten, die nicht an kommerzielle Zwecke gebunden sind, angeboten werden. Damit rücken Bänke in den Fokus der Betrachtung, die zwar auf Plätzen vorhanden sind, jedoch bisher kaum innerhalb der Straßenräume. Im Regelwerk wird aufgezeigt, welche Orte innerhalb von Straßenabschnitten diesbezüglich geeignet sind. Zudem werden wie bisher auch Aussagen zu anderen Ausstattungselementen, wie Beleuchtung, Fahrradbügel usw. getroffen.

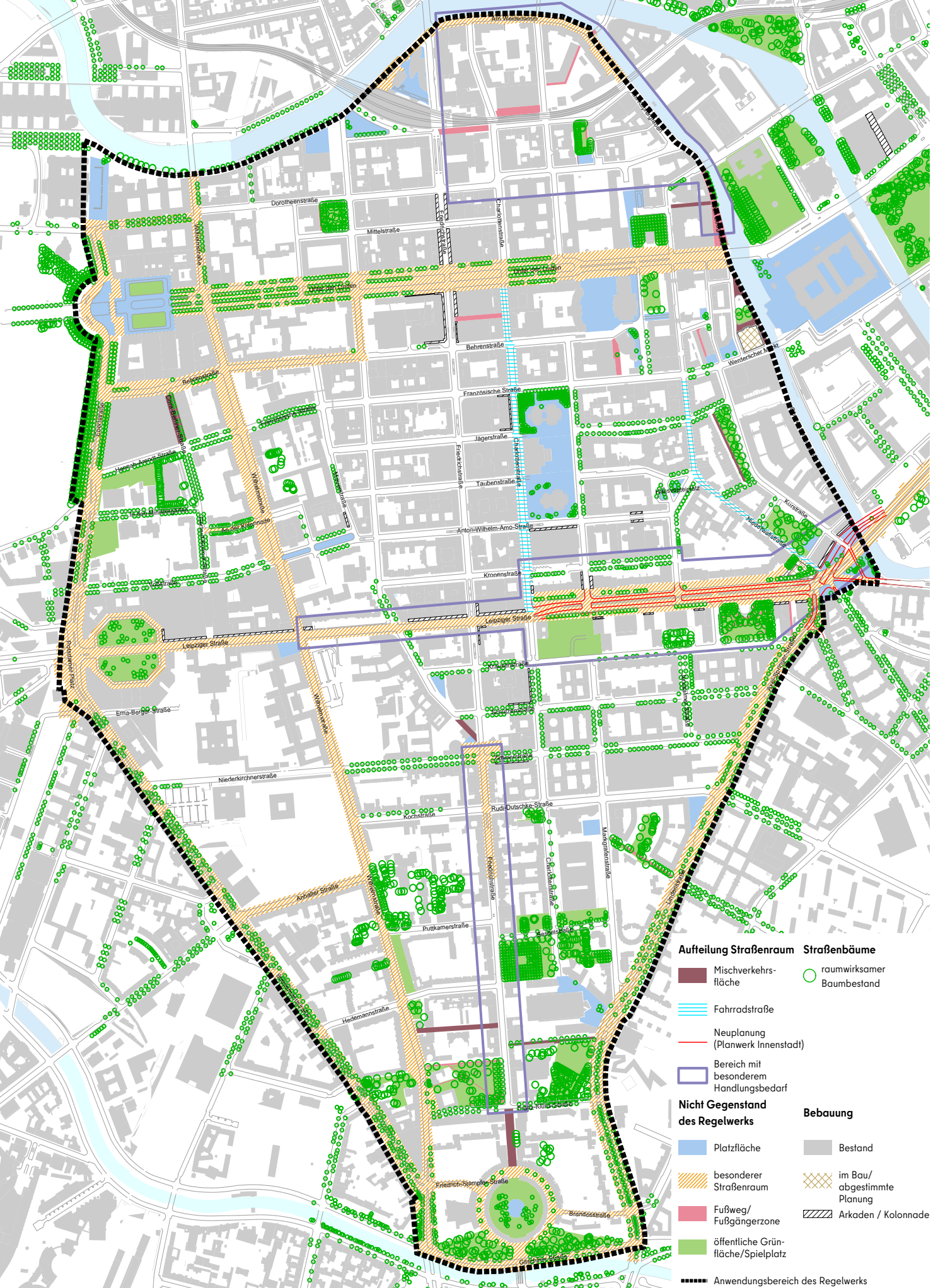
Stärkung Aufenthaltsqualität im Straßenraum durch mehr Sitzgelegenheiten

Das Regelwerk umfasst einen vor allem um klimaökologische Belange erweiterten Handlungsverbund, der sich aus den folgenden Bedarfen und Ansprüchen ableitet:



Im Rahmen der Fortschreibung wurden die Themen und Arbeitsstände mit allen Beteiligten erörtert, abgestimmt und zum vorliegenden Ergebnis geführt. So bezieht sich das Regelwerk zwar auf den vorgesehenen innerstädtischen Anwendungsbereich Friedrichstadt, Dorotheenstadt und Friedrichswerder, kann jedoch auch Vorbildwirkungen und Übertragbarkeiten für den Umgang mit anderen Straßenräumen in Berliner Innenstadtbereichen entfalten.

Vorbildwirkung des Regelwerks für andere Innenstadtbereiche



BESTANDSSITUATION UND SONDERBEREICHE

Stand 30.10.2024, © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0

1.6 AUFGABE DES REGELWERKS

Aufgabe des vorliegenden Regelwerks ist es, allgemeine Grundsätze als Richtschnur sowohl für noch anstehende Straßenbaumaßnahmen als auch für notwendige Anpassungen in bereits erneuerten Straßenräumen zu formulieren sowie regelhafte Gestaltungslösungen darzustellen. Beides – Grundsätze und Gestaltungslösungen – dienen als Leitlinien für die Praxis, für die Abstimmungen der Dienststellen untereinander, die Kommunikation mit den institutionellen und privaten Akteuren sowie für die Öffentlichkeitsarbeit.

Ziel ist eine qualitätsvolle und konsistente Gestaltung der öffentlichen Räume, die sowohl den historischen und stadträumlichen Rahmenbedingungen als auch heutigen sowie zu erwartenden funktionalen Anforderungen gerecht wird und einen ruhigen Hintergrund für vielfältige, innenstadtypische Nutzungen und Aktivitäten bildet.

Das Regelwerk kann die Vielzahl unterschiedlicher Situationen im Geltungsbereich mit ihren jeweils besonderen funktionalen Anforderungen und räumlichen Rahmenbedingungen jedoch nicht vollständig abdecken. An vielen Stellen werden deshalb im konkreten Straßenentwurf und in der Ausführungspraxis Abweichungen unvermeidbar sein. Auch diese sollten sich soweit – wie im konkreten Einzelfall eben möglich – am Regelwerk orientieren. Ferner gilt es, im Falle temporärer Maßnahmen, suboptimale Zwischenzustände und deren Fortdauer zu vermeiden.

Aussagen zu Art, Umfang und Finanzierungsmöglichkeiten von Pflege und Instandhaltung sind nicht Gegenstand des Regelwerks. Dennoch ist mit Nachdruck darauf hinzuweisen, dass die angestrebte klimaorientierte Anpassung der Straßenräume – insbesondere durch die Begrünung – einen deutlich höheren Pflege- und Instandhaltungsaufwand voraussetzt. Für einen nachhaltig qualitätsvollen Anlagen- und Vegetationsbestand in diesem auch touristisch bedeutsamen Stadtbereich ist eine entsprechende dauerhafte Budgetierung zwingend sicherzustellen.

Richtschnur für
Straßenbaumaßnahmen und
klimaorientierte Anpassungen

Sicherung einer konsistenten
Gestaltung

Berücksichtigung von Pflege-
und Instandhaltungsaufwand

1.7 STRUKTUR DES REGELWERKS

Die aktuelle Fortschreibung des Regelwerks baut auf den Grundsätzen, Zielen und Gestaltungsregeln des Regelwerks von 2016 auf, ergänzt sie und übernimmt dabei im Wesentlichen auch deren Berichtsstruktur. Die Inhalte wurden auf Grundlage einer aktuellen Bestandsaufnahme, aller gegenwärtig relevanten Richtlinien und Konzepte usw. sowie einer umfangreichen Fach- und Akteursbeteiligung aktualisiert.

Im Interesse guter Handhabbarkeit wird dem Regelwerk ein auch künftig fortschreibbarer Anlagenband mit maßstäblichen Darstellungen von regelhaften Lösungen (Anlage 1 mit Regelblättern) für die Gestaltung von unterschiedlich breiten Straßenräumen hinzugefügt. Zudem sind wichtige Ergebnisse der Analyse, die auch die neu hinzugekommenen Teile des Anwendungsbereiches umfasst, in Form von Übersichtskarten in einem zweiten Anlagenband zusammengestellt.

Regelhafte
Gestaltungslösungen
in Anlage 1

Übersichtskarten zur Analyse
in Anlage 2



2. GRUNDSÄTZE UND ZIELE

ANKNÜPFEN AN DIE GESCHICHTE

1. Die Straßen- und Platzräume der Berliner Stadtmitte sollen ihre geschichtliche Prägung durch die Stadterweiterungen des 17. und 18. Jahrhunderts, als Zentrum der preußischen und Reichshauptstadt mit metropolitaner Verdichtung im 19. Jahrhundert, Wiederaufbau nach Kriegszerstörung und zahlreichem Neubau widerspiegeln.
2. Charakteristisch für das Straßennetz der Stadtmitte sind die Linearität und Orthogonalität, die visuelle Transparenz sowie die Grundbreiten und ausgewogenen Proportionen der beiderseitigen Gehwege mit ihrer Gliederung in Gehbahn, Ober- und Unterstreifen. Die Aufteilung der Gehwegoberflächen bleibt konstituierend.
3. Axialsymmetrische Straßenraumquerschnitte bilden den Regeltypus. In schmaleren Straßenräumen können ausnahmsweise auch asymmetrische Querschnittsgliederungen z. B. zu Gunsten einseitiger Gehwegverbreiterungen in Betracht gezogen werden.
4. Ortstypische Materialien und Ausstattungselemente sollen am Ort erhalten und instandgesetzt werden, baulich gestalterische Veränderungen und Ergänzungen sollen sich als integrale Bestandteile des Ganzen einfügen.

EINHEITLICHKEIT UND VIELFALT

5. Der Anwendungsbereich des Regelwerks ist Teil der Berliner Innenstadt; die für Berlin charakteristischen Prinzipien und Elemente der Straßenraumgestaltung sollen sich auch hier wiederfinden. Neue Elemente einer klimaangepassten Gestaltung (vor allem Begrünung / Vegetation, Versickerung) werden unter Berücksichtigung bestehender Gestaltungsprinzipien in den Straßenraum integriert. Das Gebiet hat innerhalb der Innenstadt eine herausgehobene Bedeutung. Dies soll auch durch werthaltige und wertbeständige Materialien, Ausstattungselemente, Ausführungsstandards und Begrünung deutlich werden. Damit wird ein dieser Bedeutung entsprechend erhöhter Pflege- und Instandhaltungsaufwand erforderlich.
6. In der Gestaltung der öffentlichen Räume ist ein regelhaft zurückhaltendes Gesamtbild anzustreben, als ruhiger Hintergrund für unterschiedliche Bebauungsformen und ein vielfältiges Straßenleben. Der öffentliche Charakter der Straßen- und Platzräume soll sich in der Gestaltung widerspiegeln.
7. Vergleichbare Situationen sollen nach gleichen Grundsätzen gestaltet werden. Sondersituationen mit abweichender Gestaltung sind sparsam nach städtebaulichen Kriterien zu definieren, nicht nach Einzelinteressen der Anlieger. Auch dort soll durch Orientierung an den Grundprinzipien des Regelwerks die räumliche Zusammengehörigkeit deutlich werden.
8. Sondersituationen, für die von den Vorgaben des Regelwerks partiell abgewichen werden kann, sind insbesondere:
 - die Bereiche, in denen die Straßenraumgestaltung erhebliche Überformungen erfahren hat,
 - die Uferstraßen, deren Bedeutung als Teil einer innerstädtischen Freiraumverbindung sich auch in ihrer Gestaltung widerspiegeln soll,
 - die noch bauzeitlich geprägten Straßenräume im Umfeld von Museumsinsel und Humboldt-Universität sowie das kleinteilige Straßengefüge um die Friedrichswerdersche Kirche,
 - die vorhandenen und geplanten sog. Mischverkehrsflächen und Fußgängerzonen,
 - Straßenabschnitte mit Arkaden / Kolonnaden, mit gegenüber der Bauflucht zurückgesetz-

- ten Gebäuden oder Rücksprüngen oder ohne bauliche Raumkanten sowie
- Straßenabschnitte im Bereich von Brückenbauwerken.

MULTIFUNKTIONALITÄT UND NUTZUNGSOFFENHEIT

9. Da die Ansprüche an die Straßenräume der Innenstadt immer wieder Änderungen und veränderten Ansprüchen unterworfen sind, soll ihre Gestaltung möglichst nutzungs offen und multifunktional sein. In allen Straßenräumen soll eine gute Aufenthaltsqualität erreicht werden. Auch temporäre Umgestaltungsmaßnahmen sollen sich an den Grundsätzen und Zielen des Regelwerks orientieren. Suboptimale Zwischenzustände sind zu vermeiden.

10. Bei der Aufteilung der Straßenquerschnitte sind gestalterische und funktionale Aspekte zu berücksichtigen, besonders auch die Belange des öffentlichen Verkehrs, des Wirtschaftsverkehrs und des Fuß- und Radverkehrs. Unabhängig von künftigen betrieblichen Regelungen sollen die Fahrbahnbreiten grundsätzlich auch weiterhin einen Kfz-Begegnungsfall ermöglichen.

11. Die zwischen den eigentlichen Fahrgassen und Gehwegen bisher zumeist dem Kfz-Parken vorbehaltenen Flächen entlang der Bordlinien werden nicht mehr nur durch den parkenden Kfz-Verkehr, sondern multifunktional genutzt. Sie werden zu Gunsten verschiedener Nutzungsansprüche (unter anderem Versickerung, Begrünung, Aufenthalt, Fahrradparken, Liefern) als „Multifunktionsstreifen“ ausgebildet. Die innerhalb dieser Flächen möglichen klimawirksamen Entsiegelungen und mitunter neuen Baumpflanzungen bilden konstitutive Hinzufügungen zum Bestand. Weitere bauliche und funktionale Differenzierungen sind zu vermeiden.

OBERFLÄCHEN, BEGRÜNUNG, VERSICKERUNG UND AUSSTATTUNG

12. Bei der Gestaltung befestigter Oberflächen soll auf eine begrenzte Zahl bewährter berlintypischer Materialien und Verlegearten zurückgegriffen werden. Es werden Lösungen angestrebt, die zur Verbesserung der Versickerungsfähigkeit unter Berücksichtigung von Barrierefreiheit und gestalterischen Qualitäten beitragen. Lösungen für ein nachhaltiges Regenwassermanagement sollen sich in das ortstypische Stadtbild einfügen.

13. Straßenbäume und Grünflächen leisten einen wesentlichen Beitrag zum sommerlichen Hitzeschutz. In bislang baumlosen Straßenräumen sollten sie – wo die Rahmenbedingungen es zulassen – grundsätzlich ergänzt werden. Bei der Festlegung geeigneter Standorte sind Sichtachsen und denkmalpflegerische Belange ebenso zu berücksichtigen wie Anforderungen an Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität.

14. Die Ausstattung der Straßenräume soll ihre Aufenthaltsqualität und Funktionalität stärken. Dazu gehören neben einer angemessenen Straßenbeleuchtung an geeigneten Standorten auch Möblierung, insbesondere Sitzbänke. Besondere Ausstattungselemente sollen in ihrer Gestaltung zurückhaltend und aufeinander abgestimmt sein, regelhaft angeordnet und soweit wie möglich zusammengefasst und in geeigneten Bereichen konzentriert werden. Überfrachtungen sind zu vermeiden.

15. Sondernutzungen des öffentlichen Raums (Außengastronomie, Warenpräsentation, Kioske, Werbeträger) können zur urbanen Vielfalt und Nutzbarkeit beitragen. Ihr Flächenbedarf muss jedoch gegen andere Ansprüche an den nur begrenzt verfügbaren Straßenraum abgewogen werden.



3. GESTALTUNGSREGELN

→ ANLAGE 1 - REGELLÖSUNGEN

3.1 STRASSENQUERSCHNITTE

Integration eines Multifunktionsstreifens als neues Element im Straßenraum

Neue Nutzungsanforderungen mit Blick auf Mobilität, Aufenthalt und Klimaanpassung erfordern einen neuen Umgang mit den beschränkt zur Verfügung stehenden Flächen im öffentlichen Straßenraum. Die grundsätzliche Straßenraumgliederung mit beidseitigem Gehweg und einer mit Hochborden abgegrenzten Fahrbahn bleibt weiterhin konstituierend ebenso wie die Gestaltung der Nebenanlagen mit der klassischen Gliederung der Gehwege in Oberstreifen, Gehbahn und Unterstreifen. Einbauten in der Fahrbahn, wie Mittelstreifen, Verkehrsinseln sowie Vorfahrten, Haltestellenbuchten und Vorgärten, sind nur in besonderen Fällen vorzusehen. Mit dem „Multifunktionsstreifen“ wird nunmehr ein zusätzliches bzw. neues Element als Bestandteil der Fahrbahn in den Straßenraum integriert. Dafür werden die derzeit fast ausschließlich nur durch parkende Kfz genutzten Seitenräume der Fahrbahn genutzt. Der Multifunktionsstreifen soll mindestens 2,30 m breit sein und zweiseitig (bei Straßen mit 18 m Breite und mehr) im Sinne eines symmetrischen Querschnitts angeordnet werden. Bei schmalere Straßenräumen mit rd. 15 m Breite sind nur eine einseitige Anordnung und schmalere Breiten möglich. Unabhängig von ggf. künftigen betrieblichen Regelungen soll die verbleibende Fahrgassenbreite grundsätzlich auch weiterhin einen Zweirichtungsverkehr ermöglichen.

Die Seitenräume der Fahrbahn multifunktional nutzen

Nutzungsoptionen des Multifunktionsstreifens

Der Multifunktionsstreifen soll und kann je nach konkreter städtebaulicher Situation, Bedarfslage und Funktion des jeweiligen Straßenraums verschiedene Nutzungsoptionen aufnehmen:

- Abstellflächen für Fahrräder sowie für Lastenräder,
- Abstellflächen für Sharing-Angebote (Zweiräder, sonstige Fahrzeuge),
- Lieferzonen (mit entsprechender Beschilderung),
- ergänzende Baumpflanzungen (sofern nicht schon vorhanden) in Verbindung mit begrünten Versickerungs- und Retentionsflächen (mit Ablauf oder ohne),
- ggf. gem. Wasserhaushaltsgesetz erlaubnispflichtige Versickerungsanlagen,
- Kfz-Parken,
- Aufenthaltsbereiche z.B. im Zusammenhang mit Eingangsbereichen von publikumsintensiven / öffentlichen Einrichtungen,
- Gehwegvorstreckungen im Zusammenhang mit Querungsstellen im Straßenverlauf und Wartebereiche für den ÖPNV,
- ggf. Sondernutzungen (v. a. Außengastronomie).

Schaffung von Aufenthaltsbereichen

Der Multifunktionsstreifen stellt somit einen zusätzlichen, straßenbegleitenden Funktionsbereich dar, der sowohl auf Fahrbahn- wie auch auf Gehwegniveau angeordnet sein kann. (Sollen Anlagen zur Regenentwässerung vorgesehen werden, sind entsprechend Berechnungen erforderlich, die die Einbauhöhe bestimmen). Zur Stärkung der straßenbildtypischen Linearität, zum Erhalt stadträumlicher Identität sowie zur Verbesserung der Versickerungsfähigkeit soll er mit Großpflaster als tradiertes Oberflächenmaterial ausgebildet werden. Ausnahmen bilden Aufenthaltsbereiche, die in den Multifunktionsstreifen auf Gehweg-Niveau hineinreichen. Diese sind als Teil des „erweiterten“ Unterstreifens des Gehweges mit Mosaikpflaster auszubilden. Hier können aufenthaltsdienliche Ausstattungselemente, wie Sitzbänke, Trinkwasserbrunnen, Spielelemente oder ähnliches, integriert werden.

Reduzierung Kfz-Stellplätzen zugunsten von Barrierefreiheit und Klimaanpassung

Durch die Integration des Multifunktionsstreifens werden einerseits die Gehwege von (z. T. störenden) Funktionen, wie Fahrradparken, entlastet. Dies kommt vor allem Zufußgehenden mit Blick auf Komfort und Barrierefreiheit zugute. Andererseits lassen sich durch ihn neue Funktionen, wie Versickerungsflächen und -anlagen, stadträumlich verträglich in den Straßenraum integrieren ([siehe Kap. 3.9](#)). Zudem kann die derzeitige störende Dominanz des parkenden

Kfz-Verkehrs im Stadtbild deutlich gemindert und die Attraktivität des Straßenraums sowie die Wahrnehmbarkeit der prägenden und z. T. denkmalgeschützten Bausubstanz verbessert werden.

Wie bisher auch, sind die Straßenquerschnitte in der Regel symmetrisch auszubilden, unterschiedliche Gehwegbreiten sind zu vermeiden (Regeltypus). Ausnahmen hiervon sind:

- deutlich asymmetrische Bebauungs- bzw. Freiraumstrukturen (z.B. in Randlage zu einer Grün- oder Wasserfläche, bei einseitig fehlenden Gebäudekanten oder weit zurückgesetzter Bebauung) und
- schmalere Straßenräumen (rd. 15 m), die die Integration nur eines Multifunktionsstreifens ermöglichen ([siehe Anlage 1 - RQ-15A](#)).

Die grundsätzlichen Aussagen zur Straßenquerschnittsgestaltung des Regelwerks von 2016 haben auch weiterhin Bestand: In der Abwägung der unterschiedlichen gestalterischen und funktionalen Anforderungen an Fahrbahnen und Gehwege soll das Breitenverhältnis von Gehwegen und Fahrbahn (nunmehr einschließlich des Multifunktionsstreifens) im Regelfall zwischen 30 %:40 %:30 % und 25 %:50 %:25 % der Straßenraumbreite liegen. Die Fahrbahnbreite (einschließlich des Multifunktionsstreifens) soll die Hälfte der Gesamtbreite des Straßenraums nicht überschreiten.

Bei abweichenden Gesamtbreiten sind Einzelfalllösungen zu suchen, die sowohl dem Fahr- als auch dem Fußverkehr gerecht werden. Gehwegbreiten von 4,00 m sollten nicht unterschritten werden. Das Mindestmaß für die Gehwegbreite richtet sich nach dem Straßentyp (AV Geh- und

In der Regel symmetrische Querschnitte, nur wenige Ausnahmen



Jägerstraße
Regelbreite rd. 22 m,
beidseitiges Kfz-Parken



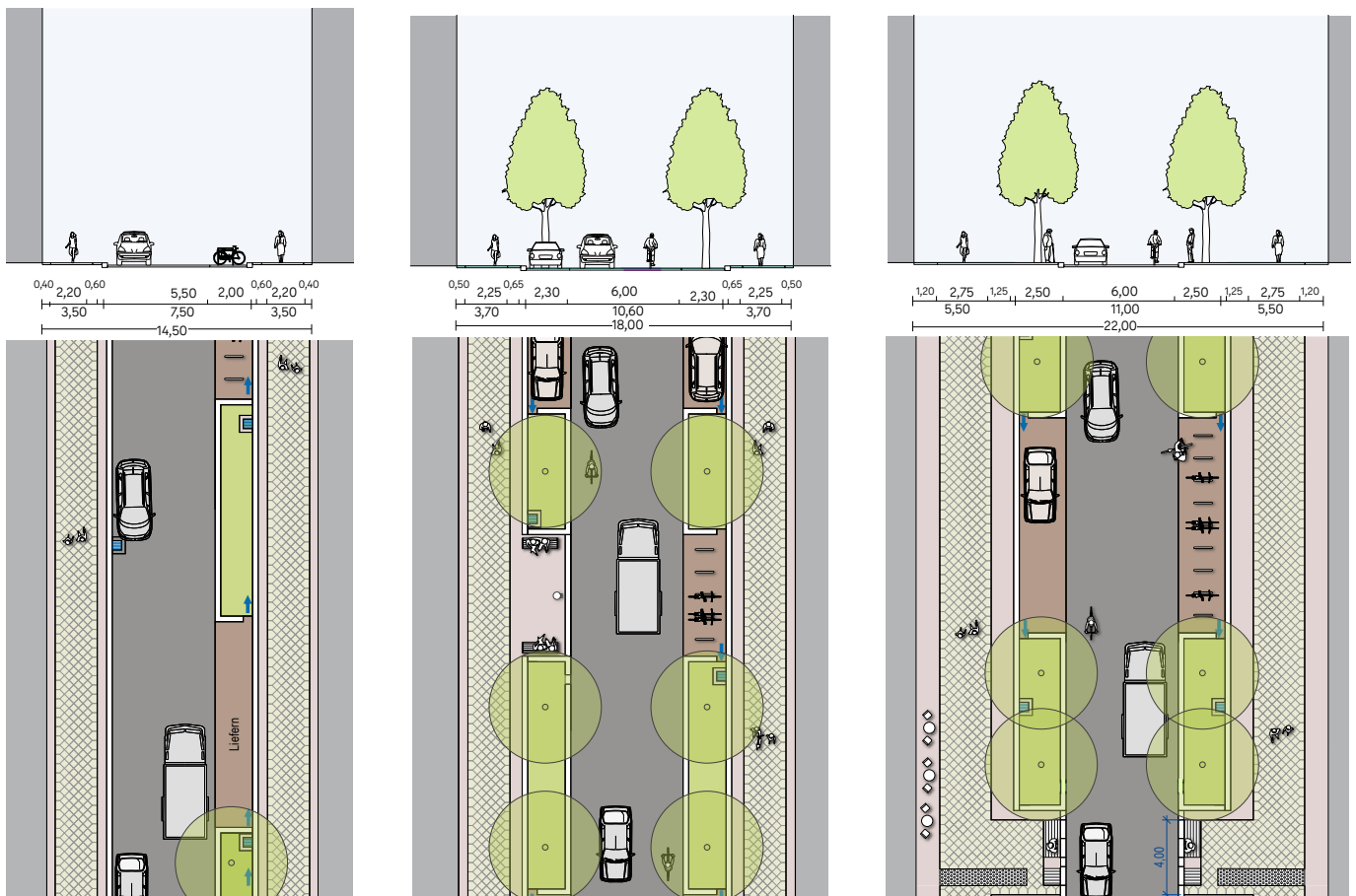
Visualisierung 22 m breiter Straßenraum mit integriertem Multifunktionsstreifen

Radwege). Ein Maß von 3,20 m soll auch in schmalere und weniger stark genutzten Straßenabschnitten nach Möglichkeit möglichst eingehalten werden. Die von Hindernissen freizuhalten- de nutzbare Breite soll mindestens 2,20 m betragen.

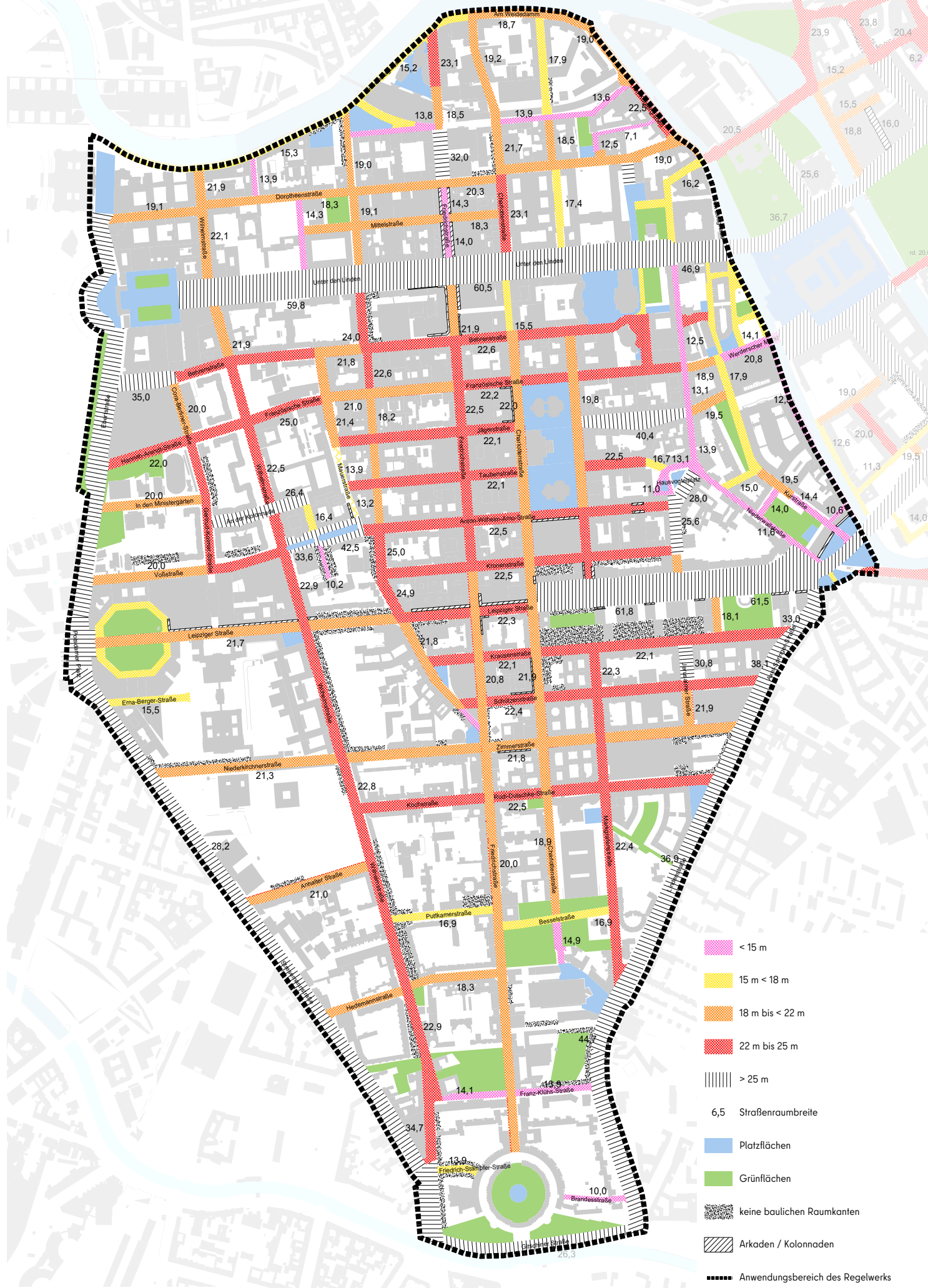
Für typische Straßenbreiten im Untersuchungsgebiet (rd. 15,0 m, rd. 18,0 m und rd. 22,0 m) ergeben sich entsprechende Regelprofile.

Regelprofile für typische Straßenraumbreiten, Abweichungen nur nach sorgfältiger Abwägung

Die dargestellten Regelprofile und Maße sind als Anhaltspunkte zu verstehen. Im Einzelfall können funktionale und gestalterische Anforderungen Abweichungen rechtfertigen. Dies ist insbesondere der Fall bei Straßen mit besonderer Funktion für den Kfz-Verkehr, den öffentlichen Personennahverkehr oder den Radverkehr, sowie bei Straßen, in denen mit einem besonders hohen Fußverkehrsaufkommen bzw. mit anderen besonderen Anforderungen an den Gehwegbereich (Ausstattungs-elemente, Aufenthaltszonen, Sondernutzungen etc.) zu rechnen ist. Die Straßennetze sind auf ihre Nutzungsansprüche zu prüfen, dabei ist darauf zu achten, dass ein ruhiges und einheitliches Stadtbild innerhalb eines Abschnittes entsteht. Alle Belange des Städtebaus sind mit den Belangen der Straßenraumgestaltung abzuwägen.



Regellösungen für Straßenraumbreiten mit <15,0 m, mit 18,0 m und 22,0 m (Anpassung bereits sanierter Straßen)



3.2 LÄNGSABWICKLUNG DER STRASSE

Linearität und Kontinuität

Grundprinzip für die Längsabwicklung der Straßen im Anwendungsbereich des Regelwerks ist die Linearität der einzelnen Elemente des Straßenquerschnitts. Die Aufteilung des Straßenraums soll über die Länge der Straße möglichst gleich bleiben. Insbesondere soll die Gestaltung benachbarter Straßenabschnitte, die im Zusammenhang wahrgenommen werden und sich in ihrer Breite und im Charakter der Randbebauung nicht wesentlich unterscheiden, in Aufteilung und Materialwahl ein einheitliches Bild zeigen.

Dies setzt gleichbleibende Fahrbahn- und Gehwegbreiten, eine einheitliche Materialwahl sowie eine lineare Führung der Borde und der Gehbahn sowie der Anordnung von Bäumen, Masten und Ausstattungselementen voraus. Zu vermeiden sind insbesondere Verschwenkungen und trichterförmige Aufweitungen der Fahrbahn, Pflasterwechsel und Aufpflasterungen, auffällige Sonderpflasterungen von bestimmten Gehwegabschnitten sowie abschnittsweise in den Gehwegbereich einschneidende Buchten, Vorfahrten, Sonderfahrstreifen und ähnlichem.

Vermeidung bzw. unauffällige Gestaltung von Unregelmäßigkeiten

Wo die Geometrie des Straßenraums oder funktionale Anforderungen Veränderungen des Querprofils im Verlauf einer Straße erfordern, sind diese funktional und gestalterisch plausibel, zurückhaltend und unauffällig zu gestalten. So können Veränderungen in der Aufteilung des Gehwegs oder in der Anordnung von Ausstattungselementen in einen plausiblen Bezug zu Rücksprüngen der Bauflucht oder zu platzartigen Aufweitungen des Straßenraumes gebracht werden. Die Übergänge zwischen Abschnitten unterschiedlicher Querschnittsgestaltung sind kurz und präzise auszubilden, Verbindungsbögen, keilförmige Aufweitungen o.ä. sind zu vermeiden.

Gestalterische Akzente in besonderen Situationen

Abweichend von diesen grundlegenden Gestaltungsprinzipien können einzelne Akzente im Straßenbild, wie z.B. eine Baumgruppe in einem Gebäuderücksprung, ein Pflastermuster vor einem wichtigen Eingang oder ein besonders gestaltetes Ausstattungselement eine Bereicherung des Stadtbildes darstellen und einer möglichen Monotonie entgegenwirken, wenn sie sparsam eingesetzt werden und das Prinzip der linearen Kontinuität im Übrigen gestaltbestimmend bleibt.

Realisierung des Multifunktionsstreifens nach städtebaulichen Kriterien

Umgang mit Baumaßnahmen bzw. mit Veränderungen im Straßenquerschnitt

Die abschnittsweise Realisierung des Multifunktionsstreifens soll grundsätzlich nach städtebaulichen Kriterien erfolgen, beispielsweise von Querstraße zu Querstraße. Trotzdem werden sich Änderungen einzelner Elemente des Straßenquerschnitts bei der künftigen, schrittweisen Integration des Multifunktionsstreifens zunächst zwangsläufig ergeben. Diese sind mit Blick auf zu erwartende Umsetzungszeiträume hinzunehmen. Da die bestehende Grundstruktur des Straßenquerschnitts bestehen bleibt (Erhalt Gehweggliederung und -breiten, Erhalt Bordlage), ist trotz des hinzugefügten Multifunktionsstreifens eine Kontinuität des Profils gegeben und wahrnehmbar.

Abschnittsweise Realisierung von Straßenbaumaßnahmen

Auch bei einer abschnittweisen Realisierung von grundhaften Straßenerneuerungen in langen Straßenkorridoren können sich Wechsel im Straßenquerschnitt ergeben. Bei solchen Maßnahmen, auch wenn sie sich nur auf Einmündungsbereiche oder kurze Abschnitte im Bereich von Hochbauprojekten erstrecken, soll nach Möglichkeit bereits das im Regelwerk vorgesehene Zielprofil realisiert werden. Da die für die Regelstraßen vorgesehenen Fahrbahnbreiten von 11 m im nördlichen und 10 m im südlichen Teil der Friedrichstadt meist geringfügig oder auch deutlich schmaler sind, als in den noch nicht oder bereits zu einem früheren Zeitpunkt rekonstruierten Straßen, ergibt sich am Endpunkt der Neubaumaßnahme möglicherweise über einen längeren Zeitraum hinweg ein Profilwechsel, der hingenommen werden soll. Der entstehende Versatz der Bordführung soll orthogonal oder in kurzer Schrägführung durch einen verbindenden

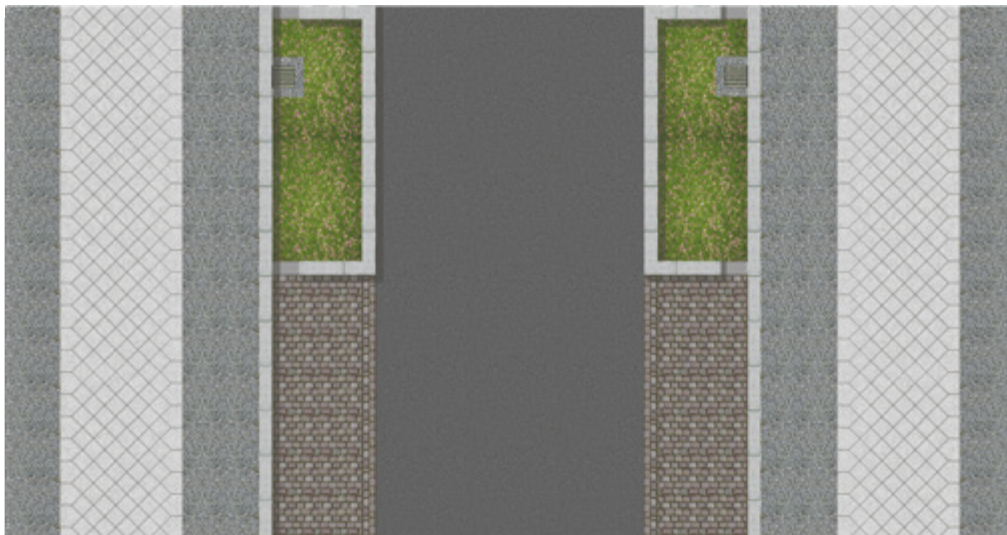
den Bord gleicher Breite vermittelt werden, so dass eine Art kurzer Gehwegvorstreckung entsteht. Zwischen gegeneinander versetzten und/ oder unterschiedlich breiten Gehbahnen ist ein ca. 30 cm breiter Mosaikstreifen einzufügen.

Veränderungen im Straßenquerschnitt sind manchmal auch dort unvermeidbar, wo ein Straßenzug seinen Charakter oder seine Verkehrsfunktion grundlegend ändert. Auch hier soll versucht werden, die Linearität und Kontinuität der Straße über ihre unterschiedlichen Teilabschnitte hinweg zu thematisieren (z. B. Fortführung von Baumreihen in gleicher Flucht).

3.3 OBERFLÄCHENBEFESTIGUNG DER FAHRGASSEN

Die Befestigung der Fahrgassen erfolgt im Regelfall in Asphaltbauweise, wie sie in der Berliner Stadtmitte bereits seit der Wende zum 20. Jahrhundert praktiziert wird. Auf Wechsel in der Querneigung oder auffällige Markierungen (z. B. Fahrbahnmarkierungen) ist – sofern nicht unbedingt erforderlich – zu verzichten. Im Gegensatz zum bisherigen Regelwerk wird nunmehr für den zu ergänzenden Multifunktionsstreifen am Fahrbahnrand ein Materialwechsel vorgesehen. Mit Blick auf eine bessere Oberflächenversickerung bzw. Reduzierung des Regenwasserabflusses und der Betonung der Linearität des Straßenraums soll der Multifunktionsstreifen mit Großpflaster ausgeführt werden. Hierbei handelt es sich um ein gebietstypisches, tradiertes Material. Die Einfassung des Multifunktionsstreifens zur Fahrgasse hin erfolgt mit einer Doppelläuferreihe (siehe nachfolgende Abbildung). Auf eine Markierung der einzelnen Parkstände oder Lieferzonen kann im Multifunktionsstreifen verzichtet werden (Lieferzonen sind entsprechend zu beschildern).

Fahrbahn in Asphalt als
Regelfall



Herstellung des **Multifunktionsstreifens mit gebietstypischem Großpflaster**,
Einfassung mit Doppelläuferreihe

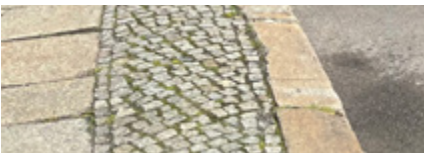
Das vorhandene Großpflaster in den Fahrbahnen, z. B. nördlich des Kastanienwäldchens oder der Geschwister-Scholl-Straße, sollte erhalten bzw. bei Straßensanierungen wiederverwendet werden. Im Sinne von Komfort und Verkehrssicherheit ist in Straßen des Radvorrangnetzes, in denen noch Großpflaster vorfindlich ist, gesägtes Großpflaster zu verwenden bzw. das vorhandene Pflaster zu fräsen. Mischverkehrsflächen und Fußgängerbereiche sind Sondersituationen (siehe Kap. 4.1).



Fahrbahn mit **Großpflaster** ist
die Ausnahme, Geschwister-
Scholl-Straße

Erhalt von **Großpflaster**,
Verwendung von **geschnittenem**
Pflaster bei besonderen
funktionalen Ansprüchen

3.4 BORDE



Alter Granitbord,
Am Weidendamm

Bordabsenkungen

Erkennbar neue Borde für neue Straßenquerschnitte

Die alten Granitborde mit ihren vielfältigen Gebrauchsspuren sind wichtige materielle Träger einer historischen Kontinuität des Straßenraumes. Insbesondere in ansonsten durch Neubauten und eine neuzeitliche Straßengestaltung geprägten Bereichen sind sie oft der einzige sichtbare Beleg, dass die Straßen der Berliner Stadtmitte eine Geschichtlichkeit aufweisen, die über den heutigen Zustand zurückreicht. Deshalb, aber auch wegen der Solidität und Schönheit des Materials sollen alte Granitborde vor Ort wiederverwendet und Lücken soweit wie möglich durch altbrauchbares Material, ansonsten durch neue Granitbordsteine gleicher Breite (zumeist Format A1) ergänzt werden.

Die traditionelle Form der Bordabsenkung durch „Hänger“ soll an Grundstückszufahrten und an Fußgängerquerungen im geraden Bordsteinverlauf beibehalten werden.

Neue Gestaltelemente im Straßenraum sollen als solche erkennbar sein. Für Eckausrundungen an Einmündungen mit historisch unüblichen Radien ($> 5\text{ m}$) sowie für andere Abschnitte mit einer vom traditionellen Straßenbild stark abweichenden Bordführung wird deshalb die Verwendung erkennbar neuer Granitborde in gleicher Breite vorgeschlagen. Die gem. AV-Geh- und Radwege 2023 neu eingeführten Sonderborde (Übergangsteine und Bordsteine für die Nullabsenkung) der Doppelquerung sollen ebenfalls aus Granit im Format A1 hergestellt werden. Betonborde sollen in der Stadtmitte nach und nach durch Granitborde ersetzt werden.

3.5 GEHWEGE

Gliederung der Oberflächen

Aus stadtgestalterischen und funktionalen Gründen soll die traditionelle Gliederung der Seitenräume in Gehbahn, Ober- und Unterstreifen beibehalten bzw. bei der Neubefestigung von Gehwegen als grundlegendes Gestaltungsprinzip beachtet werden. Über die gesamte Gehwegbreite einheitliche Befestigungen sind mit diesem Grundprinzip nicht vereinbar. Ausnahmen sind in besonders schmalen Straßen und im Bereich von Arkaden / Kolonnaden möglich, wobei der Unterstreifen aus Gründen der Barrierefreiheit möglichst Anwendung finden sollte.

Klassische Dreiteilung der Gehwege als Gestaltungsgrundsatz

Lineare Kontinuität

Die Aufteilung des Gehwegs soll möglichst über die gesamte Länge einer Straße - auch über einmündende Querstraßen hinweg - unverändert bleiben. Vor- und Rücksprünge im Straßenquerschnitt sind bei gleichbleibender Breite des Unterstreifens und der Gehbahn vorrangig durch Variation des Oberstreifens auszugleichen. Soweit die räumlichen Gegebenheiten (z.B. Straßenaufweitung) oder andere Rahmenbedingungen (z.B. Ende einer Baumreihe) einen Wechsel der Profilaufteilung zwingend erfordern, soll dieser an einer Querstraße, hilfsweise an einer anderen gestalterisch nachvollziehbaren Stelle (z.B. Gehwegüberfahrt) erfolgen. Aufweitungen der Gehbahn sollen nur ausnahmsweise zugelassen werden - sie müssen funktional begründet sein und sich in ihrer Anzahl und Länge dem Grundprinzip der Linearität unterordnen.

Erweiterung Unterstreifen in den Multifunktionsstreifen

Mit der Integration eines Multifunktionsstreifens in die Seitenräume der Fahrbahn (siehe Kap. 3.1) ergibt sich bedarfsbezogen die Möglichkeit, den Unterstreifen auf Gehwegniveau in den Multifunktionsstreifen hinein zu strecken. Hierdurch können z.B. vor Eingangsbereichen zu öffentlichen und / oder hochfrequentierten Einrichtungen Aufenthaltsbereiche mit entsprechender Ausstattung (siehe Kap. 3.10) geschaffen werden.

Symmetrie und Proportionen

Der Gehwegquerschnitt soll in der Regel annähernd symmetrisch ausgebildet werden. Die Gehbahn soll nicht mehr als die Hälfte der zur Verfügung stehenden Gesamtbreite einnehmen (sofern die Gehwegbreite dies zulässt). Die Restbreite verteilt sich auf den Bord sowie auf etwa

gleich breite Ober- und Unterstreifen. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass Abweichungen von bis zu 10 % unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegen. Bei Verwendung von Gehwegplatten aus Beton soll die Gehbahn eine Mindestbreite von 2,25 m erhalten, gemäß AV Geh- und Radwege. Eine Ausnahme hiervon bilden nur Gehwege, bei denen die tradierten Granitplatten wiederverwendet werden. Hier ergibt sich bei zwei nebeneinander verlegten Platten ein Maß von rd. 2,00 m. Bei den Ober- und Unterstreifen sollte ein Maß von je 0,6 m möglichst nicht unterschritten werden.

Ausgehend von diesen Gestaltungsgrundsätzen ergeben sich für häufiger vorkommende Gehwegbreiten (Platten) bei Verwendung von 0,3 m breiten Granitborden beispielhaft folgende Regelaufteilungen (wobei die Borte jeweils der Gesamtgehwegbreite zugerechnet werden):

- 6,0 m breite Gehwege erhalten eine 2,75 m breite Gehbahn, einen 1,7 m breiten Unterstreifen mit Straßenbäumen und einen 1,25 m breiten Oberstreifen (Regelfall für Straßen mit einer Gesamtbreite >21 m v. a. in der südlichen / jüngeren Friedrichstadt)
- 5,5 m breite Gehwege erhalten eine 2,75 m breite Gehbahn, einen 1,25 m breiten Unterstreifen und einen 1,2 m breiten Oberstreifen. (Regelfall für Straßen mit einer Gesamtbreite >21 m im Kernbereich der Friedrichstadt)
- 5,5 m breite Gehwege mit Straßenbäumen erhalten eine 2,5 m breite Gehbahn, einen 1,7 m breiten Unterstreifen und einen 1,0 m breiten Oberstreifen (Sonderfall für Straßen mit einer Gesamtbreite um 21 m oder mit besonderer Verkehrsfunktion v. a. in der südlichen Friedrichstadt).
- 4,5 m breite Gehwege erhalten eine 2,25 m breite Gehbahn, einen 1,0 m breiten Unterstreifen und einen 0,95 m breiten Oberstreifen (häufiger Fall für Straßen mit einer Gesamtbreite um 18 m in der Dorotheenstadt und in Teilen der südlichen / jüngeren Friedrichstadt).
- 4 m breite Gehwege erhalten eine 2,25 m breite Gehbahn, einen 0,75 m breiten Unterstreifen und einen 0,70 m breiten Oberstreifen (Einzelfälle).
- 3 m breite Gehwege erhalten eine 2,0 m breite Gehbahn und jeweils 0,5 m breite Ober- und Unterstreifen (Einzelfälle).

Gehwegbreiten von weniger als 3 m kommen nur in wenigen Straßen vor. Hier kann die Gehbahn mehr als die Hälfte der Gehwegbreite einnehmen, die begleitenden Mosaikstreifen können schmäler ausfallen, sollten aber nicht ganz wegfallen. Soweit ein historischer Bestand noch erhalten ist, ist dieser zu berücksichtigen.

Aufgrund besonderer räumlicher Verhältnisse oder besonderer Gestaltungs- und Nutzungsanforderungen können Abweichungen von den oben genannten Regeln erforderlich werden, z.B. zur Einordnung besonderer Ausstattungselemente, einer breiteren Gehbahn bei besonders hohem Fußverkehrsaufkommen oder eines breiteren Oberstreifens zur Aufnahme von Sondernutzungen. Solche Abweichungen sind unter Abwägung vor allem funktionaler und gestalterischer Aspekte zu prüfen und auf nachvollziehbar begründete Einzelfälle zu begrenzen.

Grundsätzlich wird jedoch weiterhin das Ziel verfolgt, eine unterschiedliche Profilgestaltung in den für den Anwendungsbereich des Regelwerks typischen langen Straßenkorridoren zu vermeiden.

Mindestbreiten

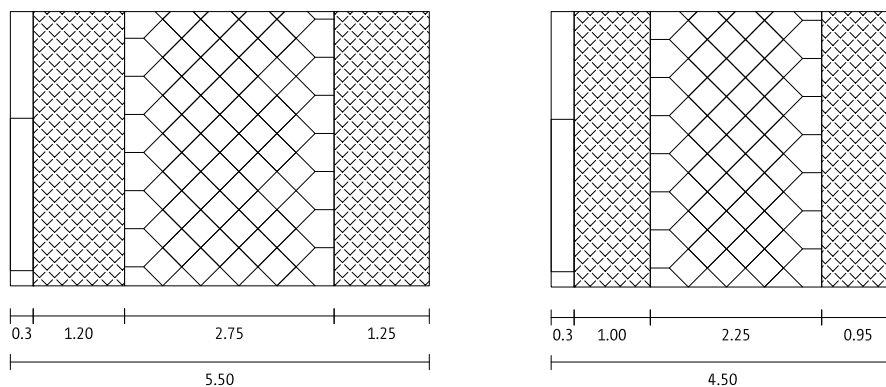


Sondersituation - alte Granitplatten, Hinter dem Gießhaus

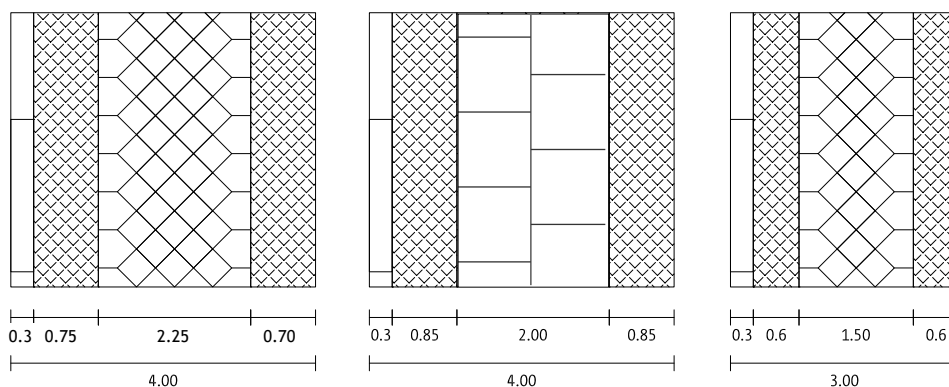


tradierte Gehweggliederung mit Straßenbaum im Unterstreifen, Gertrud-Kolmar-Straße

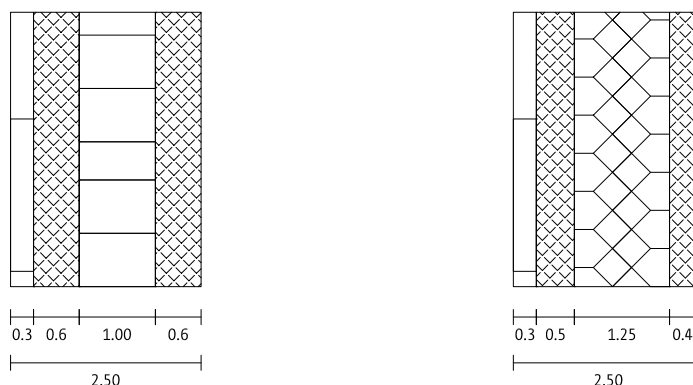
Gehwegbreite 5,5 m bzw. 4,5 m (Regelfälle, ohne Bäume)



Gehwegbreite 4,0 m bzw. 3,0 m (Einzelfälle)



Gehwegbreite < 3,0 m (Einzelfälle)



Regelaufteilung des Gehweges für häufig vorkommende Gehwegbreiten
(angepasste Darstellung Regelwerk 2016)

Unterstreifen

Der Unterstreifen dient zur Aufnahme von Leuchten, Verkehrszeichen und anderen Ausstattungselementen. Bänke können längs in den Unterstreifen integriert werden, sofern dieser ein Maß von 1,60 m nicht unterschreitet ([siehe Kap. 3.10](#)). Auf die Integration von Fahrradbügeln im Unterstreifen ist zu verzichten. Diese sind im Multifunktionsstreifen anzuordnen.

Der Unterstreifen hat gleichzeitig eine Leit- und Orientierungsfunktion für Sehbehinderte. Er soll einheitlich mit Mosaikpflaster (in Passe verlegt) befestigt werden. Wegen der angenehmen Begehbarkeit und hohen Gestaltqualität wird dabei der Wiederverwendung bzw. Neubeschaffung von Kalkstein-Material der Vorzug vor dem Einsatz von Granit-Mosaik gegeben.

Soweit Gehwegvorstreckungen im Zusammenhang mit der Schaffung neuer Aufenthaltsbereiche im neuen Multifunktionsstreifen vorgesehen sind, erweitert sich der Unterstreifen ohne Materialwechsel in diese hinein. Diese Bereiche sollen für die Aufstellung größerer Ausstattungselemente (z. B. Bänke, Trinkwasserbrunnen) genutzt werden.

Im Sinne eines einheitlichen Gesamtbildes sollten neue Bäume in Zukunft sowohl bei Anpassung von bereits sanierten Straßen als auch bei grundhafter Straßensanierung nicht wie bisher in den Unterstreifen sondern in den Multifunktionsstreifen integriert werden. Konkretere Vorgaben zur Integration von neuen Straßenbäumen bzw. zum Umgang mit bereits bestehenden Baumscheiben sind dem Kapitel 3.9 „Klimaorientierte Straßenraumgestaltung“ zu entnehmen.

Gehbahn

In Straßenabschnitten, in denen noch die alten Granitplatten vorhanden sind, sollen diese vor Ort erhalten bzw. bei Veränderungen des Gehwegbereichs in einer der klassischen Gehwegaufteilung entsprechenden Form wiederverwendet werden; beschädigte Platten sollen ausgetauscht und unter weitgehender Verwendung von altbrauchbarem Material in einer an das historische Straßenbild angelehnten Form ergänzt werden. Zwei nebeneinander verlegte Granitplatten ergeben eine Gehbahnbreite von rund 2,0 m. Damit weicht das Maß von der in der AV Geh- und Radwege geforderten Mindestbreite von 2,20 m in der Gehbahn ab. Im Anwendungsbereich des Regelwerks gilt hierfür mit Blick auf zu sichernde tradierte Material- und Verlegearten sowie auf Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit eine entsprechende Ausnahmeregelung. Zur Sicherung der Ansprüche an Barrierefreiheit und der Orientierung ist im Falle der Wiederverwendung der Granitplatten sowohl im Unter- als auch im Oberstreifen ein mindestens 20 cm breiter Streifen von jeglicher Art der technischen Bebauung und Ausstattung freizuhalten.

Im Übrigen soll die Befestigung der Gehbahn mit diagonal verlegten Kunststeinplatten (35 x 35 x 5 cm, seitliche Begrenzung durch „Bischofsmützen“) erfolgen. In den neu hergestellten Straßen des Regelwerksbereichs wurden i.d.R. geschliffene Platten verwendet. Mit Blick auf Rutschfestigkeit sind lt. AV Geh- und Radwege nunmehr ungeschliffenen Platten zu verwenden. Die nach 1989 in abweichenden Formaten neu verlegten Platten (z. B. 40 x 60 cm) bzw. in Parallelverlegung kommen in der Regel in ihrer Oberflächenerscheinung dem ausgewählten Plattentyp nahe, so dass eine Neuverlegung nicht erforderlich ist; bei Erneuerungen über eine Blocklänge oder mehr sollen jedoch wieder die üblichen Gehwegplatten verwendet werden.

Für die Führung der Gehbahnen gilt das Grundprinzip der Linearität. Aufweitungen der Gehbahn in den Ober- oder Unterstreifen hinein sollen auf funktional zu begründende Ausnahmen beschränkt werden (z. B. vor Eingangsbereichen von öffentlichen Gebäuden mit großem Publikumsverkehr). Die Länge der Aufweitung muss im Straßenbild gegenüber der Normalbreite eindeutig zurücktreten. Vor Schaufenstern markiert der Oberstreifen eine Verweilzone und soll schon deshalb nicht durch eine Aufweitung der Plattenbahn ersetzt werden.

Verwendung Mosaikpflaster in Kalkstein

Gehwegvorstreckungen für größere Ausstattungselemente

Integration von Baumpflanzungen künftig im Multifunktionsstreifen

Wiederverwendung altbrauchbarer Materialien



alte Granitplatten, Geschwister-Scholl-Straße



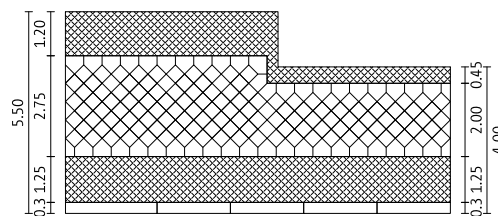
diagonalverlegte Kunststeinplatten, Mosaik im Unter- und Oberstreifen, Markgrafenstraße

Aufweitung der Gehbahn nur im Ausnahmefall

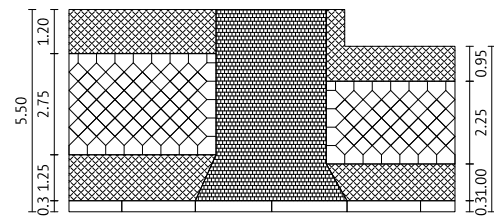
Versätze und Knickpunkte der Gehbahn

Versätze der Gehbahn und Veränderungen der Gehbahnbreite sollen, soweit sie nicht vermieden oder in den Bereich einer Einmündung, hilfsweise einer Gehwegüberfahrt, gelegt werden können, durch einen etwa 0,3 m breiten Mosaikstreifen vermittelt werden. Schräg zur Bauflucht bzw. zum Bord verlaufende Übergänge sind zu vermeiden. Auch unvermeidbare Knickpunkte der Gehbahn können, wenn die Regellösung des einfachen Aufeinandertreffens der Gehbahnen durch Anschnitt (Spiegel-Verhau) geometrisch problematisch ist, auf diese Weise gelöst werden.

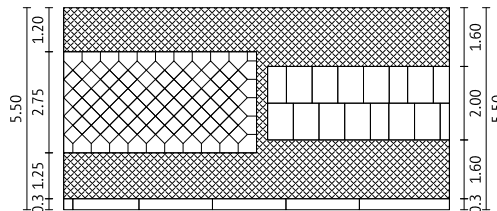
An Gehwegecken wird ein sauberes Aufeinandertreffen der Plattenbahnen bei gleichbleibendem Ober- und Unterstreifen angestrebt. Im orthogonalen Straßenraster stoßen die inneren Plattenränder der Gehbahnen senkrecht aufeinander.



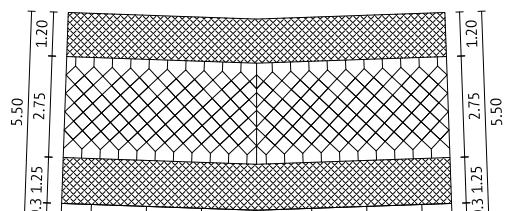
Bei Änderungen der Gehbahnbreite vor Gebäudevorsprüngen soll der Unterstreifen in gleich bleibender Breite fortgesetzt werden.



Soweit möglich sollen Gehwegüberfahrten für notwendige Versätze der Gehbahn genutzt werden.



Beim Aufeinandertreffen von unterschiedlich befestigten Gehbahnen sollen beide Plattenbahnen mittig verlegt und durch einen schmalen Mosaikstreifen voneinander getrennt werden.



Bei abknickenden Gehwegen sollen die Gehbahnen durch sauberen Plattenanschnitt aufeinandertreffen. Wenn dies nicht möglich ist, soll ein Mosaikstreifen zwischengeschaltet werden.

Regellösungen zu Versätzen in der Gehbahn

(Darstellung Regelwerk 2016)

Oberstreifen

Der Oberstreifen zwischen Gehbahn und Bauflucht hat ebenfalls eine Leit- und Orientierungsfunktion für Sehbehinderte. Zudem gleicht er Unregelmäßigkeiten der Fassaden aus und bindet Eingangstreppten, Kellerlichtschächte usw. ein. In Geschäftsstraßen dient er als Verweilzone vor Schaufenstern, zur Warenpräsentation und für Schankzwecke. Er soll im gleichen Material wie der Unterstreifen mit Mosaikpflaster befestigt werden. Um den öffentlichen Charakter der Straße gegenüber den privaten Nutzungen der Grundstücke deutlich zu machen, soll sich die Befestigung des Oberstreifens nicht an der Architektur oder Nutzung der Randbebauung orientieren sondern einheitlich durchlaufen. Beläge aus ggf. vorhandenen privaten Gebäudevorfeldern sollen nicht über die Grundstücksgrenze hinweg in den Oberstreifen hineingeführt werden. Eine Aufweitung der Plattenbefestigung der Gehbahn in den Oberstreifen hinein ist nur

Verwendung Mosaikpflaster

in wenigen Ausnahmefällen vertretbar.

In Modifikation dieser Regeln können Platzsituationen oder Eingänge zu besonders wichtigen, insbesondere öffentlichen Gebäuden durch Schmuckpflasterungen aus andersfarbigen Mosaiksteinen betont werden. Solche Sonderpflaster sollen jedoch auf die genannten Situationen beschränkt bleiben.

Kellerlichtschächte sowie ggf. Müllaufzüge und ähnliche Objekte unterhalb der Gehwegoberfläche, die der Randbebauung dienen, sollen sich in ihrer Ausdehnung auf den Oberstreifen beschränken und einheitlich in dessen Mosaikpflaster eingebunden werden. Historische Einfassungen durch Granitsteine sind zu erhalten. Bei neuen Elementen wird der Verzicht auf eine sichtbare Einfassung vorgeschlagen, d.h. das Mosaikpflaster wird unmittelbar an die Abdeckung des unterirdischen Bauteils herangeführt, die durch einen schmalen Stahlrahmen getragen wird. Lichtschächte sollen in der Regel durch ein Gitterrost aus verzinktem Stahl, sonstige Öffnungen durch vollflächige Klappen mit rutschsicherer Oberfläche aus dem gleichen Material abgedeckt werden.

Gehwegüberfahrten

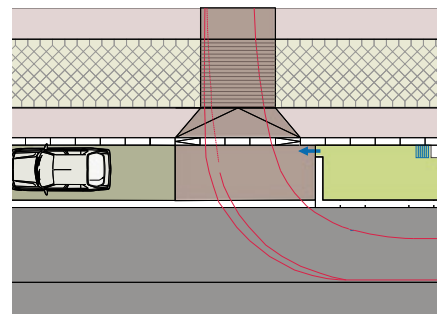
Gehwegüberfahrten sollen in Abhängigkeit zu den in der Umgebung bereits genutzten Materialien und der Beanspruchung in Großpflaster, Kleinpflaster oder Gehwegplatten in einer Stärke von 8 cm ausgeführt werden. Beim Einsatz von Groß- bzw. Kleinpflaster erfolgt die Verlegung im Reihenverband parallel zum Bord; im Bereich der Gehbahn wird das Groß- bzw. Kleinpflaster im Sinne der Barrierefreiheit mit der Oberflächenqualität gesägt und abgestumpft (geflammt / fein gestockt) verwendet. Bei Gehwegüberfahrten, die nachweislich keiner höheren Belastung als durch Pkw ausgesetzt sind, kann die Gehbahn aus Betonplatten über die Gehwegüberfahrt hinweg durchgezogen werden. In diesem Fall wird die Plattenstärke im Bereich der Gehwegüberfahrt von 5 auf 8 cm erhöht. Innerhalb einer Blocklänge sind die Gehwegüberfahrten einheitlich auszubilden.

Bei der Bemessung der Gehwegüberfahrten soll eine Breite von 6 m nach Möglichkeit nicht überschritten werden, damit der Flächenzusammenhang des Gehwegs gewahrt bleibt. Durch einen Gehwegabschnitt voneinander getrennte Ein- und Ausfahrten sind einer gemeinsamen überbreiten Gehwegüberfahrt vorzuziehen. Zwischen benachbarten Gehwegüberfahrten soll ein Abstand von mindestens 2,5 m eingehalten werden. Der Abstand von Straßeneinmündungen soll mindestens 15 m betragen. Die Bordhöhe im Bereich der Gehwegüberfahrt wird durch „Hänger“ auf 3 cm gegenüber der Fahrbahn abgesenkt, die Absenkung soll nach Möglichkeit vollständig im Unterstreifen aufgefangen werden.

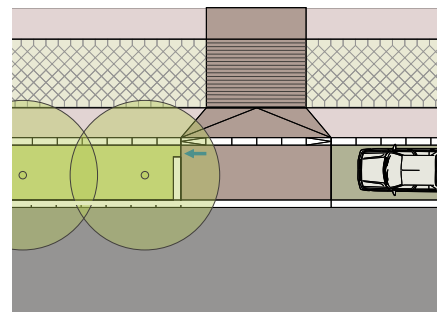
Die Ränder der Gehwegüberfahrt verlaufen innerhalb des Oberstreifens und der Gehbahn rechtwinklig zur Gehbahn. Im Unterstreifen weiten sie sich gemäß AV Geh- und Radwege zu beiden Seiten um 1,0 m (max. 2 m) zum Bordstein hin auf, um das Abbiegen größerer Fahrzeuge zu erleichtern (Schwalbenschwanz).

Im Zusammenhang mit der Integration des Multifunktionsstreifens ist darauf zu achten, dass die Zufahrt im Bereich von Gehwegüberfahrten entsprechend freizuhalten ist. Anlagen mit Fahrradbügeln im Multifunktionsstreifen sind mit einem Poller (Z 605) gegenüber dem Zufahrtsbereich zu sichern, Versickerungsflächen mit oder ohne Baumpflanzung im Multifunktionsstreifen sind durch ihre Einfassung (Bord A1-Format) vor dem Überfahren geschützt und sind mit Blick auf die Schleppkurven bei bestehenden Ein- und Ausfahrten (unter 4 m Breite) um 1,0 m von der Auffahrt zu versetzen.

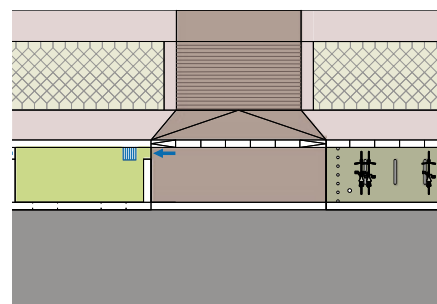
Einbindung von Lichtschächten und Schachtdeckeln in den Oberstreifen



Beispiel Gehwegüberfahrt 3,0 m
„Schwalbenschwanz“



Beispiel Gehwegüberfahrt 4,0 m
„Schwalbenschwanz“



Beispiel Gehwegüberfahrt 6,0 m
„Schwalbenschwanz“



Kolonnaden Friedrichstraße

Besondere
Oberflächengestaltung
in Arkadenzonen

Gewährleistung einer sicheren
Benutzbarkeit

Sonderpflaster auf privaten
Grundstücksflächen

Arkaden / Kolonnaden

Die Überbauung des öffentlichen Gehwegs durch Arkaden oder Kolonnaden soll wegen der Schwächung der Bezüge zwischen den verschiedenen Teilen der Straße und der Infragestellung ihres grundsätzlich öffentlichen Charakters nicht zum Regelfall werden. Neben den bereits vorhandenen Arkaden sollen neue nur angelegt werden, wenn sie zur Rückführung überbreiter Straßenräume auf ein innenstadttypisches Profil dienen oder die einzige Möglichkeit darstellen, eine angemessene Gehwegbreite zu gewährleisten. Eine Arkadierung lediglich von Teilen der Gehwegbreite wird wegen funktionaler und gestalterischer Probleme abgelehnt.

Arkaden sollen eine Höhe von mindestens zwei Geschossen bzw. 5,5 m erhalten. Die innerhalb der Pfeiler verbleibende nutzbare Breite des öffentlichen Gehwegs soll mindestens der Regelbreite für Gehbahn und Oberstreifen entsprechen, ein Mindestmaß von 4,0 m soll nicht unterschritten werden. Die Bezüge zwischen innen und außen sollen so wenig wie möglich gestört werden; dies setzt schlanke Pfeilerquerschnitte sowie den Verzicht auf Vitrinen, Blumenschalen, Werbetafeln, Absperrpaneele usw. zwischen den Pfeilern voraus.

Um Arkaden in die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums zu integrieren und einen Bezug zur gegenüberliegenden Straßenseite herzustellen, sollen der Seitenraum vor den Arkaden und können die Flächen zwischen den Arkadenpfeilern wie die Unterstreifen des Regelprofils eine Befestigung aus Mosaikpflaster erhalten. Für die Barrierefreiheit ist eine taktile Erfassbarkeit durch einen inneren mind. 30 cm breiten Streifen vorzusehen. Die Pfeiler sind außerhalb von Querungseinrichtungen zu verorten und dürfen die Laufrichtung nicht beeinträchtigen. Die Sichtfelder sind freizuhalten.

Die Arkadenzone selbst soll, auch wenn sie formal nicht Bestandteil des öffentlichen Straßenlandes ist, zur Betonung eines über Gehrechte gesicherten durchgängig öffentlichen Charakters und zur Wahrung einer gewissen Großzügigkeit eine einheitliche, d.h. nicht hausweise unterschiedliche oder in Gehbahn und Oberstreifen differenzierte Befestigung erhalten. Gute Lösungen wurden unter anderem durch Verwendung großformatiger heller Natur- oder Kunststeinplatten erreicht. Der Gehwegbelag ist rutschsicher herzustellen.

Die Gestaltung von Arkadenzonen, die ein zusätzliches Flächenangebot außerhalb des öffentlichen Straßenraums und gesicherter öffentlicher Gehrechte darstellen, kann weitgehend den Vorstellungen der Grundstückseigner folgen; die sichere Benutzbarkeit muss gewährleistet sein. Außerhalb der Arkade gilt dann die Regelaufteilung des Gehwegs. Die Grenze zwischen öffentlicher und privater Fläche soll erkennbar markiert werden, z. B. durch einen Materialwechsel oder eine Entwässerungsrinne. Üblich ist eine Mosaikpflaster-Doppelstrecke mittig zur Flurstücksgrenze.

3.6 AUFWEITUNGEN DES STRASSENRAUMS

Seitenraumerweiterungen geringer Tiefe (<1,5 m), z.B. zwischen vortretenden Fassadengliederungen, sollen als Teil des Oberstreifens behandelt und in dessen Mosaikbefestigung einbezogen werden. Eine Hervorhebung von Eingangsbereichen durch Pflastermuster ist auf privaten Flächen möglich, ansonsten sind andersartige Materialien und Verlegearten bei schmalen Seitenstreifen nicht wünschenswert, um einen unruhigen Gesamteindruck zu vermeiden.

Wenn die Eigentümer privater Flächen eine Sonderpflasterung wünschen, sollte darauf hingewirkt werden, dass gehwegtypische Materialien zur Verwendung kommen und der private Charakter der Fläche lediglich durch eine besondere Art der Verlegung deutlich gemacht wird (z.B. Pflasterornamente in Mosaik, Gehwegplatten in Orthogonalverlegung). Die Sonderpflasterung soll nicht auf das öffentliche Straßenland übergreifen.

Seitenraumerweiterungen mit größerer Tiefe (etwa 1,5 - 5 m) sollen erkennbar gegen den Gehweg abgegrenzt werden (Materialgrenze, Wechsel der Verlegerichtung, Streifen aus anders-

artigem Material, Schnittrinne). Befestigungsart und Materialien sollen sich an dem jeweiligen Gebäude und an der beabsichtigten Nutzung orientieren, keine übermäßige Aufmerksamkeit beanspruchen und sich in den neutralen Hintergrund der öffentlichen Straße einfügen. Auf eine Stufe ist möglichst zu verzichten. Falls dies nicht möglich ist, dann ist diese mit einem kontrastreichen Materialwechsel zu kennzeichnen.

Abheben größerer privater Flächen vom öffentlichen Straßenraum

Die Erweiterung des Regelgehwegs und die bessere Belichtungssituation können für die Einordnung von Bäumen oder für Entsiegelung und Begrünung genutzt werden. Bedarfsbezogen bieten sich solche Aufweitungen des Seitenraums auch für die Integration von Ausstattungselementen, wie Fahrradbügel, Bänken, Wartehallen, Stelen usw. an.

Integration von Begrünung und Ausstattungselementen

Tiefere Vorhöfe und das Abstandsgrün von Wohngebäuden sollen durch ihre Gestaltung als Grünfläche, Parkplatz oder sonstige Repräsentations- oder Nutzfläche eindeutig als private, den Gebäuden zugeordnete Bereiche erkennbar sein. In der Regel sollte eine Einfriedung erfolgen, z.B. durch eine niedrige Mauer oder ein Metallgeländer. Alternativ können solche Flächen gestalterisch auch als öffentlicher Platzbereich oder als öffentliche Grünfläche interpretiert werden, für die außerhalb des Regelwerks Sonderlösungen zu erarbeiten sind.

Einfriedung von privaten Vorflächen

3.7 ECKAUSBILDUNGEN / KNOTENPUNKTGESTALTUNG

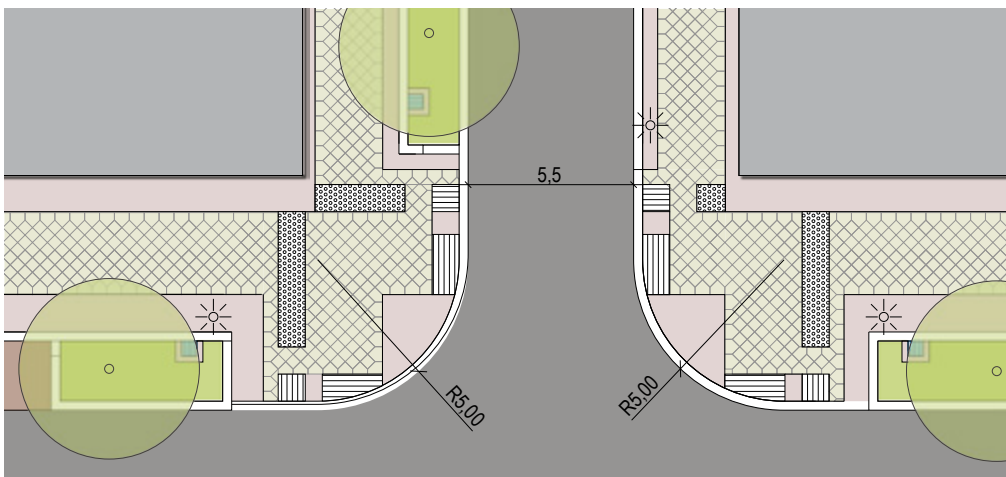
Bordsteinradien und Gehwegvorstreckungen

Die ursprüngliche Regellösung für die Ausbildung der Gehwegecken im Bereich der Friedrichstadt war mit einem Bordradius von 2,5 m oder geringer festgelegt. Mit Einführung des Multifunktionsstreifens werden an den überwiegenden Einmündungen Gehwegvorstreckungen vorgesehen, wodurch sich grundsätzlich die Querungslänge für Zufußgehende verkürzt. In Verbindung mit der Befestigung des Streifens durch Großpflaster wird die orthogonale Grundstruktur aufrechterhalten.

Gehwegvorstreckungen in Einmündungsbereichen

Da Multifunktionsstreifen und Gehwegvorstreckungen so angelegt werden, dass in den überwiegenden Straßen eine Fahrgasse mit der Breite von 5,50 m bis 6,0 m realisiert werden kann, beträgt der Radius der Eckausrundungen einheitlich 5,0 m. Als Bemessungsfahrzeug wurde ein

Im Regelfall Eckradien von 5,0 m



Knotenpunktanpassung in Verbindung mit Multifunktionsstreifen (hier einseitig),
Beispiel nicht gesicherte Querungsstelle

Verzicht auf Poller

dreiecksiges Müllfahrzeug angesetzt, die Inanspruchnahme der Gegenfahrbahn kann hingenommen werden. Bei Lichtsignalanlagen sind die Radien an Hand der Anforderungen zu überprüfen. Ziel sollte sein, die Radien einheitlich und möglichst gering zu halten und die Gestaltung vor die Nutzung zu stellen, wenn das im Ermessen des Planers liegt. Auf Poller soll im Bogen der Gehwegvorstreckung so weit möglich verzichtet werden.

Verknüpfung der Gehbahnen im Eckbereich

Bei einer Abschrägung oder Abrundung der Blockrandbebauung im Eckbereich kann der gebäudeseitige Rand der Gehbahn unter etwa gleichbleibender Breite des Oberstreifens dem Verlauf der Bauflucht angepasst werden. Wenn bei nicht-rechtwinkligen Gehwegecken ein Aufeinandertreffen der Plattenbahnen nicht befriedigend lösbar ist, können die beiden Plattenbahnen durch einen schmalen Mosaikstreifen „entkoppelt“ werden; dabei soll die Plattenbahn der „wichtigeren“ Straße durchlaufen, die Gehbahn der nachgeordneten Straße dagegen abgesetzt werden.

Absetzen der Gehbahn

Vor in der Bedeutungshierarchie eindeutig höherrangigen, insbesondere vor besonders breiten Straßen- und Platzräumen enden die Gehbahnen der einmündenden Nebenstraßen bereits an der Bauflucht der übergeordneten Straße. Dies gilt insbesondere für Einmündungen in den Straßenzug Unter den Linden und in die östliche Leipziger Straße.

Die Vielzahl der möglichen Ecksituationen kann durch ein Regelwerk nicht vollständig erfasst werden. Die in [Anlage 1 RK A.1 - A3](#) dargestellten Gestaltungsbeispiele sollen aufzeigen, wie Lösungsmöglichkeiten sinngemäß aus den Gestaltungsregeln abgeleitet werden können.

Barrierefreiheit

Doppelquerung

Die Gestaltung von Überquerungsstellen (s.o.) ist in den jeweils aktuellen Ausführungsvorschriften (AV Geh- und Radwege) festgelegt, die auch auf das Regelwerksgebiet anzuwenden sind. Danach ist die sogenannte Doppelquerung mit einem Bereich in der Regel von 2,0 m mit Nullabsenkung für Rollstuhl- und Rollatornutzende auszubilden sowie mit einem Bereich von 1,50 m für blinde und sehbehinderte Personen mit einem Bordaufritt von 6 cm. Taktile Platten (Rippenplatten) werden parallel zu den definierten Querungsstellen als Sperrfeld bzw. Richtungsfeld vorgesehen. Auffindestreifen (Noppenplatten) in einer Breite von 60 cm führen für Sehbehinderte von der Gehbahn zu den Querungsstellen. Im Zusammenhang mit gesicherten Querungsstellen, wie Fußgängerüberwegen und Fußgängerfurten an Lichtsignalanlagen, führen diese unmittelbar an das Richtungsfeld, bei ungesicherten Querungsstellen ist der Auffindestreifen 90 cm breit auszuführen und endet 90 cm vor dem Richtungsfeld.

Bodenindikatoren

Bei Oberstreifen mit einer Breite größer 80 cm muss der Auffindestreifen (Noppenplatten) nicht bis zur Hauskante hergestellt werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollte für Blinde und sehbehinderte Personen gemäß AV Geh- und Radwege „eine an diese Personengruppe gerichtete Ausweisung/Hinführung mit einem Auffindestreifen zu ungesicherten Querungsstellen nur in begründeten Einzelfällen erfolgen“, z.B. wenn keine alternative gesicherte Querung im nahen Umfeld möglich bzw. vorfindlich ist.

Farbkontraste

Zusätzlich zur Oberflächenstruktur der Bodenindikatoren wird die Orientierung für Sehbehinderte durch den Farbkontrast zwischen den eingesetzten Gehwegplatten, Mosaikpflaster, Rippen- und Noppenplatten unterstützt. Die Rippen- und Noppenplatten werden standardgemäß als weiße Platten eingesetzt. Abweichende Farbgestaltungen müssen die gemäß DIN 18040 geforderten Kontrastwerte erfüllen.

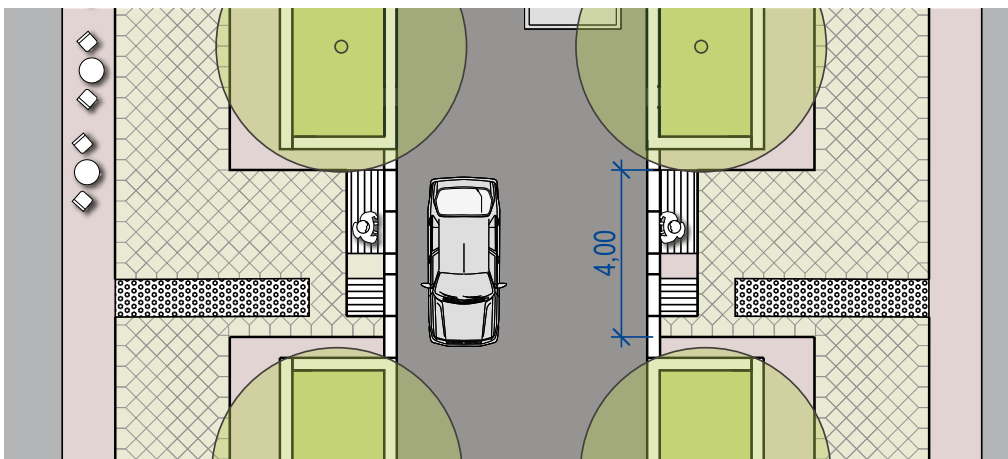
Die Regelblätter [RK-A.1 - RK-A.2](#) zeigen Gestaltungslösungen für den Einbau von Rippenplat-

ten und Auffindestreifen für häufig vorkommende Standardsituationen. Die Lösungen entsprechen den Anforderungen an einen barrierefreien Straßenraum. Bauliche Ausführungsdetails sind den entsprechenden bestehenden Vorschriften und Regelwerken (vor allem AV Geh- und Radwege) zu entnehmen. Die in Kapitel 2 dargestellten Grundsätze und Ziele der Straßenraumgestaltung sollten dabei soweit wie möglich berücksichtigt werden.

3.8 QUERUNGSSTELLEN IM STRASSENVERLAUF

Querungsbedarf für den Fußverkehr konzentriert sich nicht nur auf die Ecksituationen in den Knotenbereichen, sondern kann auch im Straßenverlauf (Nebenstraßennetz) bestehen, z. B. in Verlängerung von Blockdurchwegungen, gegenüber von T-Einmündungen, vor Gebäuden mit besonders starkem Fußverkehrsaufkommen oder innerhalb längerer Blockabschnitte. Hier sind barrierefrei gestaltete Querungsstellen in Verbindung mit dem neu zu integrierenden Multifunktionsstreifen zu schaffen. Es gelten die Vorgaben der AV Geh- und Radwege hinsichtlich der Barrierefreiheit.

Herstellung von barrierefreien Querungsstellen zwischen Einmündungen



Beispielhafte Querung im Straßenverlauf im Zusammenhang mit dem neuen Multifunktionsstreifen

Zwischenzustand: Solange die Multifunktionsstreifen noch nicht umgesetzt sind, können Sperrflächen zur Freihaltung von Querungsstellen markiert werden. Ihre Freihaltung kann durch Anordnung von Fahrradabstellanlagen im Parkstreifen unterstützt werden.

3.9 KLIMAORIENTIERTE STRASSENRAUMGESTALTUNG

Oberflächenentwässerung - Niederschwellige Anpassungsmaßnahmen im Bestand

Insbesondere der Kernbereich der Friedrichstadt, die Dorotheenstadt und der Friedrichswerder sind durch einen sehr hohen Versiegelungsgrad geprägt. Regenwasser wird in das Misch- bzw. Regenwasserkanalnetz eingeleitet und bleibt damit nicht vor Ort.

Ziel ist es, zukünftig zur Kühlung der innerstädtischen Räume mehr Regenwasser dezentral vor Ort zu verdunsten und zu versickern sowie eine besseren Versorgung der Straßenvegetation zu erreichen. Zudem kann eine Reduzierung des Regenwasserabflusses dazu beitragen, bei Extremwetterereignissen (Starkregen) die Überflutungsgefahr durch eine ausgelastete Kanalisation im städtischen Raum zu verringern.

Nachhaltiger Umgang mit Regenwasser

Umsetzung niedrigschwelliger Maßnahmen in bereits sanierten Straßenräumen

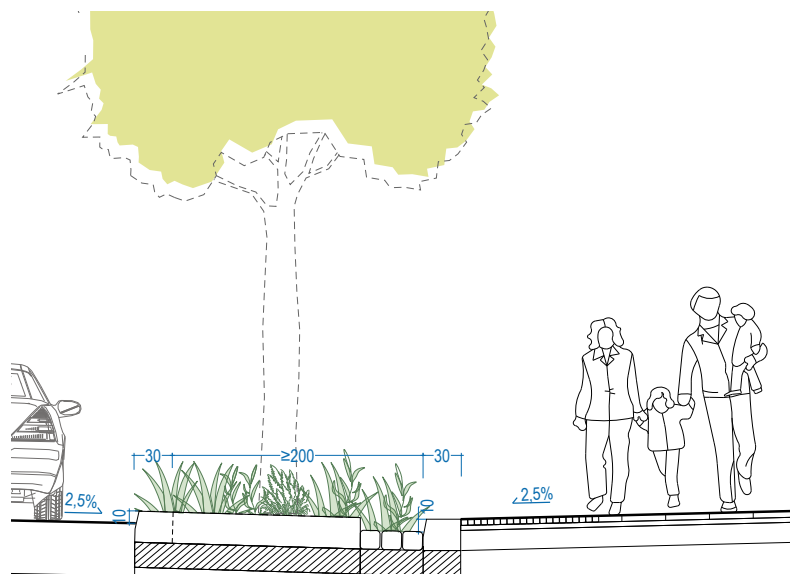
Der Fokus liegt dabei auf der Umsetzung niedrigschwelliger Maßnahmen zur punktuellen Anpassung der bereits zu einem großen Teil sanierten Straßenräume. So bietet der neu zu integrierende Multifunktionsstreifen die Chance, Teilflächen in den bisherigen Fahrbahnen für Retention und Versickerung zu entsiegeln, ohne dass die Herstellung einer wasserwirtschaftlichen Versickerungsanlage notwendig ist.

Eingefasste Versickerungsflächen als neues Grundelement im Multifunktionsstreifen

Hierzu dient ein neues Grundelement, welches in seiner Ausdehnung und seiner Anzahl variierend eingesetzt werden und das anfallende Regenwasser punktuell aufnehmen und versickern kann. Seine Breite wird durch die Breite des Multifunktionsstreifens (mind. 2,30 m, in schmalen Straßen 2,00 m) determiniert. Die neu geschaffenen unversiegelten Flächen werden u-förmig durch einen Granitbordstein eingefasst, wobei entlang der Bestandsborde ein freier Durchlass zu bestehenden Abläufen/ Pflasterrinne gegeben ist. Die Eckausbildung sollte mit Blick auf Haltbarkeit durch Ecksteine erfolgen. In Abhängigkeit der Gefälleverhältnisse kann straßenseitig und nur punktuell ein Zulauf (Lücke im Bord) vorgesehen werden.

Kein Eingriff in das Wasser-Abfluss-System

Die Fläche ist zur Vorreinigung des Regenwassers mit einer mindestens 30 cm starken belebten Bodenzone zu versehen und zu bepflanzen. Die Oberbodenschicht ist durchgängig bewachsen herzustellen; Mulchen ist nicht zulässig. Die Oberkante der versickerungsfähigen Fläche liegt hier bei max. 10 cm unterhalb der Oberkante der umgebenden Fahrbahn bzw. des vorhandenen Ablaufes. Das anfallende Oberflächenwasser wird vor Ort bis zur Sättigung des Bodens aufgenommen, weiter nachfließendes Regenwasser wird über die Rinne oder Ablauf in den vorhandenen Kanal geleitet. Ein Eingriff in das Wasser-Abfluss-System erfolgt nicht. Die neue Versickerungsfläche kann im Zusammenhang mit einem bestehenden Ablauf aber auch ohne Ablauf hergestellt werden. In beiden Fällen bleibt die bestehende Neigung der Fahrbahn bzw. der Gehwege unverändert.



Systemartige Visualisierung Grundelement Versickerungsfläche mit Ablauf (l), **Systemschnitt** Versickerungsfläche oder -anlage mit Einfassung durch gebietstypischem Granitbord (Format A1), mit Staudenbepflanzung und ggf. Baumpflanzung (r)

Außer in Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von < 500 Kraftfahrzeugen ist eine wasserbehördliche Erlaubnis zur Versickerung des Regenwassers innerhalb der eingefassten Versickerungsflächen erforderlich. Die aktuelle NWFreiV sowie bodenschutzfachliche Anforderungen usw. sind zu beachten.

Wasserbehördliche Erlaubnis

Baumneupflanzungen sollen – sofern es die Rahmenbedingungen zulassen – in den entsiegelten Flächen ergänzt werden. Gibt es bereits eine Baumreihe im Unterstreifen, soll keine weitere Baumreihe im Bereich des Multifunktionsstreifens vorgesehen werden. Vielmehr sollen vorhandene Bäume von Entsiegelungsmaßnahmen im Multifunktionsstreifen profitieren.

Baumpflanzungen

Die Einfassung der zu ergänzenden Versickerungs- und Retentionsflächen orientiert sich an den bestehenden Gestaltungsgrundsätzen sowie den tradierten Materialien im Anwendungsbereich des Regelwerks. Es soll ein gebietstypischer Granit-Bord A1 verwendet werden. Damit werden die Flächen vor dem Überfahren geschützt und optisch deutlich eingefasst. Zur Betonung der Orthogonalität sind die Ecken im rechten Winkel auszubilden (möglichst als Eckstück).

Einfassung mit gebietstypischen Granit-Bord

Eine qualitätsvolle Bepflanzung der Versickerungs- und Retentionsflächen, verbunden mit einer adäquaten Pflege, ist angesichts der touristischen Bedeutung der Innenstadt sicherzustellen. Die Begrünung sollte rd. 60 cm hoch sein, um stadträumlich wirksam zu werden. Zu verwenden sind verschiedene, geeignete Staudenarten oder ggf. wechselfeuchte Sträucher. Hierbei sind Aspekte, wie Insektenfreundlichkeit, ganzjährige und saisonale Bepflanzung, Pflanzdichte /-höhe, Klimaresilienz und Pflegeaufwand zu beachten. Geeignete Pflanzmischungen sind mit dem Bezirksämtern (Straßen- und Grünflächenamt und ggf. mit den Berliner Wasserbetrieben) abzustimmen. Das Thema ist im Kontext der Integration von Versickerungsflächen in innerstädtischen Straßenräumen noch recht neu. Daher werden eine vertiefende Untersuchung sowie die Einrichtung von Probepflanzflächen zur Evaluierung empfohlen.

Standortgeeignete Bepflanzung und Pflege von Versickerungsflächen

Oberflächenentwässerung bei grundhaftem Umbau

Im Falle eines grundhaften Straßenumbaus wäre mittels technischer Bauwerke die dezentrale Regenwasserbewirtschaftung und vollständige Entkopplung von der derzeitigen Kanalisation anzustreben.

Dezentrale Regenwasserbewirtschaftung bei grundhaftem Straßenumbau

Auch wasserwirtschaftliche Versickerungsanlagen (Ausführung als Mulde oder ggf. als Tiefbeet) sind analog zum Element der Versickerungsfläche und im Sinne der Einheitlichkeit mittels Einfassung mit einem zweiten Granit-Bord in den Multifunktionsstreifen zu integrieren. Ihre Breite richtet sich nach den vorfindlichen Platzverhältnissen (Mindestbreite bei Mulden 2,6 m) und den zu berücksichtigenden Gestaltungsprinzipien (v.a. symmetrische Straßenraumgliederung). Ihre Länge ist je nach angestrebter Entwässerungsleistung variabel, sollte jedoch je Anlage 11 m nicht überschreiten. Je nach Versickerungsfähigkeit des Bodens müssen Mulden (oder Tiefbeete) ggf. durch Rigolen ergänzt werden. Im Anwendungsfall wären potenzielle Altlasten sowie ein notwendiger Abstand zu Gebäuden (Gründungstiefe) zu untersuchen (DWA 138-1).

Je nach Art der Versickerungsanlage sind zum Schutz von Zufußgehenden und radfahrenden Kindern eine gehwegseitig Beeteinfassung (anthrazit farbiges Tiergartengitter) mit einer lichten Höhe von 40 bis 60 cm auf dem Granitbord zu befestigen. Es ist auf einen ausreichenden Abstand zur Gehbahn zu achten (mindestens 0,65 m). Auch fahrbahnseitig ist ggf. ein Auffahren durch eine entsprechende Einfassung zu verhindern.

Schützende Einfassungen

Baumpflanzungen sind in Mulden umsetzbar, in Tiefbeeten sind diese mit Blick auf suboptimale Wachstumsbedingungen und Pflegeaufwand abzulehnen.

Versickerungsanlagen fallen in die Zuständigkeit der Berliner Wasserbetriebe und sind durch diese zu betreiben und zu pflegen. Welche Art der Versickerungsanlage bei einem grundhaften

Zuständigkeit Berliner Wasserbetriebe



Straßenbaumbestand
in der Jerusalemer Straße

Sicherung Altbaumbestand

Standortbezogene Einzelprüfungen notwendig

Sensibler Bereich Straße Unter den Linden

Integration neuer Bäume in den Multifunktionsstreifen

Symmetrie und Linearität

Umbau umzusetzen ist und welche konkreten Rahmenbedingungen zu beachten sind, ist im Zuge der jeweiligen Objektplanung zu klären und nicht Gegenstand des vorliegenden Regelwerks.

Bäume im Straßenraum

Die Aussagen des Regelwerks zum Grün im öffentlichen Raum beziehen sich vor allem auf die Straßenkorridore, während die Platzräume meist Sondersituationen darstellen, die eine detaillierte entwurfliche Vertiefung erfordern. Die Randstraßen von Plätzen sind häufig Teile von längeren Straßenkorridoren mit einem regelhaften Erscheinungsbild, das bei der Planung für den Platzraum in die Überlegungen einzubeziehen ist.

Die nebenstehende Übersichtskarte veranschaulicht, in welchen Straßenräumen Baumpflanzungen vorhanden sind und dass Linde, Ahorn und Platane zu den am häufigsten vorkommenden Baumarten im Anwendungsbereich des Regelwerks zählen. Deutlich wird auch, dass vor allem im Kerngebiet der Friedrichstadt sowie der Dorotheenstadt die Straßenräume größtenteils baumlos sind.

Grundsätzlich sind die vorhandenen Grünbestände zu sichern und gegen Beeinträchtigungen zu schützen. Die Wachstumsbedingungen für Altbäume auf Straßen und Plätzen sind ggf. durch Erweiterung der Baumscheiben, Bodenauflockerung, Belüftungsmaßnahmen usw. zu verbessern.

Regeln für die Integration von neuen Straßenbäumen

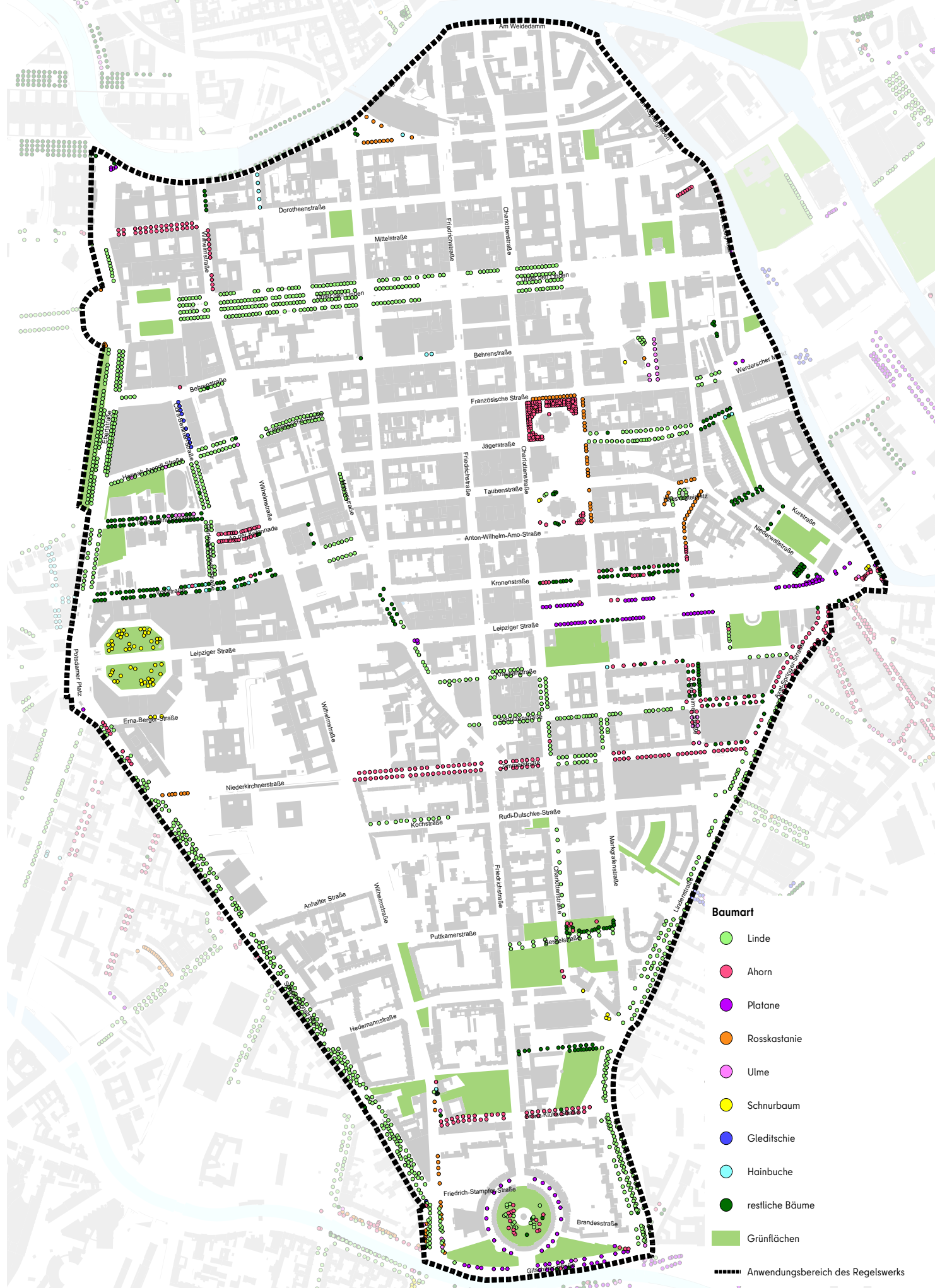
Angesichts des Bestrebens nach einer klimaangepassten Straßengestaltung wird die Ergänzung von Straßenbäumen im gesamten Anwendungsbereich des Regelwerks angestrebt, sofern die örtlichen Gegebenheiten dies ermöglichen. Auswirkungen auf Denkmale und Denkmalbereiche sind im Einzelfall zu prüfen und stadtraumverträgliche Lösungsansätze mit den Denkmalbehörden abzustimmen. Das Regelwerk ersetzt die standortbezogene Einzelfallprüfung nicht, sondern formuliert grundsätzliche Leitlinien zur Integration von Straßenbäumen. Auf eine konkrete Verortung potenzieller Baumstandorte in Form einer Übersichtskarte wird daher verzichtet.

Als besonders sensibler Bereich hinsichtlich der Schaffung neuer Baumstandorte wird der Bereich um die Straße Unter den Linden eingestuft. Die Straße soll sich als herausragende und historisch einzige Grünachse und Flaniermeile des Bereichs weiterhin von den baumlosen Nebenstraßen abheben. Zur Sicherung der Sichtbeziehungen und der Wahrnehmbarkeit sollen die in den Boulevard Unter den Linden einmündenden Straßen daher bis mindestens zu den nächstgelegenen Parallelstraßen baumfrei bleiben.

Ergänzende Baumpflanzungen sollen zukünftig in den Multifunktionsstreifen integriert werden. Das hat den Vorteil, dass hier größere Pflanzscheiben in Zusammenhang mit Versickerungsflächen realisiert, ein ausreichender Abstand zu den Fassaden gewährleistet und Einschnitte in die Gehbahn bei zu schmalen Unterstreifen bzw. eine unproportionale Gehweggliederung vermieden werden können.

An Stellen, an denen Bäume bereits im Unterstreifen vorhanden sind, können durch Ergänzung von entsiegelten begrünten Flächen mehr Versickerungsmöglichkeiten entstehen und dadurch im Multifunktionsstreifen bessere Wuchsbedingungen für Bestandsbäume erreicht werden.

Die Grundregeln der Symmetrie und Linearität gelten auch für die Begrünung der Straßenräume. Baumpflanzungen sind in der Regel symmetrisch im Straßenquerschnitt anzuordnen, sofern die Straßenraumbreite dies zulässt. Bei Straßen mit rund 15 m Breite können Bäume auch einseitig im Multifunktionsstreifen gesetzt werden. Lassen die Rahmenbedingungen eine beidseitige Bepflanzung nicht zu, ist eine einseitige Baumpflanzung bei Straßen mit mehr als 15 m



STRASSENBAUMBESTAND NACH ART

Stand 2025, © GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0

Bäume zur Fassung des Straßenraums in der südlichen Friedrichstadt

Prinzip-Skizze für eine gleichmäßige Baumreihung (im Multifunktionsstreifen) in Straßenzügen der südlichen Friedrichstadt

Neue Baumstandorte im Kernbereich als erkennbar hinzugefügte Elemente

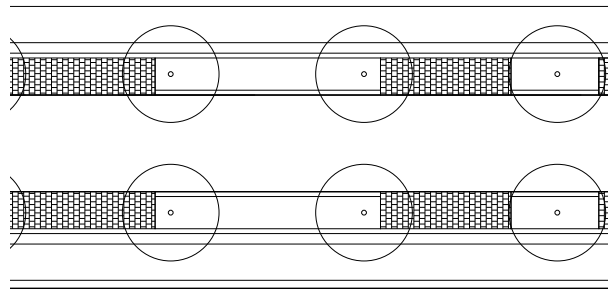


klimaresistente Baumart - Beispiel Gold-Gleditschie, Cora-Berliner-Straße (am Holocaust-Mahnmal)

„Kleingrün“ in Sondersituationen

Breite ebenfalls möglich.

In der südlichen Friedrichstadt sind zur besseren Fassung des Straßenraums möglichst gleichmäßige Baumreihungen (Abstände zwischen 10 m und 16 m) in den Straßenzügen umsetzen (siehe Prinzip-Skizze). Die Verwendung von Baumarten mit einem kompakten Habitus kann ebenfalls dazu beitragen, die teils städtebaulich heterogeneren Situationen stadträumlich zu



stabilisieren.

In städtebaulich konsistenten Stadträumen mit tradierter Blockrandbebauung ist eine gleichmäßige Reihung von Straßenbäumen nicht zwingend erforderlich. Stattdessen sollten die Baumsetzungen auf bestehende Denkmäler und Sichtbezüge reagieren. Zugleich ist darauf zu achten, dass die neuen Baumstandorte als bewusst ergänzte

Elemente des tradierten Straßenraums erkennbar bleiben. Im Umfeld von Baudenkmälern sollten die zu pflanzenden Bäume in ihrem Habitus mit diesen harmonieren und ihre Wirkung nicht beeinträchtigen.

Vom Grundprinzip der Symmetrie kann im Einzelfall abgewichen werden, wenn die beiden Straßenseiten einen stark unterschiedlichen Charakter aufweisen, wie es z. B. bei Uferstraßen, Randstraßen von Grünanlagen und Platzflächen, Straßen mit einseitig deutlich hinter die Bauflucht zurückgesetzter Bebauung oder fehlender Raumkante der Fall ist. In solchen Fällen sollen einseitige Baumreihen angeordnet werden, wenn die sonstigen Rahmenbedingungen dies zulassen.

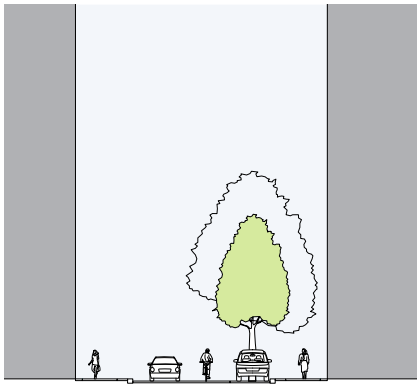
Klimaangepasste Baumpflanzungen

Bisher sollte im Interesse eines ruhigen und einheitlichen Gesamtbildes der Straßenräume im Anwendungsbereich des Regelwerks bei Baumneupflanzungen auf einen Wechsel der vorherrschenden Straßenbaumart innerhalb eines Straßenzuges verzichtet werden. Aus ökologischen Gründen (unter anderem Schädlinge, Hitzestress) ist hier ein Paradigmenwechsel zu vollziehen, der bereits in vielen Bezirken praktiziert wird.

Ziel sollte es sein, unterschiedliche, in Habitus und Größe zueinander passende, Baumarten zu verwenden (Diversifizierung), die an die veränderten Klimabedingungen gut angepasst sind (Klimaresilienz). Die gebietstypischen Lindenarten Winter-Linde oder Holländische Linde zeigen zunehmend Trockenschäden und sollten in Zukunft nicht mehr gepflanzt werden. Die (künftigen) Erkenntnisse von Expertengremien (z.B. der GALK) bzgl. der jeweils standortgeeigneten Baumarten sind zu berücksichtigen.

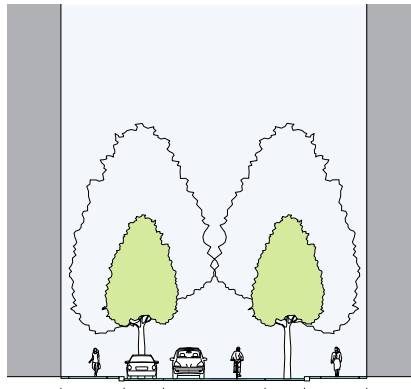
Zum Schutz junger Bäume sollen einheitliche Gitterkörbe aus Bandeisen mit anthrazitfarbenem Anstrich eingesetzt werden.

Empfehlungen für Baumpflanzungen



Regelquerschnitt rd. 15 m

Verwendung kleiner bis mittelgroßer Bäume
max. 12 m Höhe, max. 8 m Breite
(ausgewachsener Zustand)



Regelquerschnitt rd. 18 m

Verwendung mittelgroßer Bäume
max. 15 m Höhe, max. 10 m Breite
(ausgewachsener Zustand)



Regelquerschnitt rd. 22 m

Verwendung mittelgroßer Bäume
max. 18 m Höhe, max. 10 m Breite
(ausgewachsener Zustand)

Weitere Begrünung

Neben den vorgesehenen Versickerungsflächen im Multifunktionsstreifen sind auch Pflanzflächen auf Stadtplätzen sowie bei tiefen Gebäuderücksprüngen möglich. Sie sollten durch einen Kantenstein oder eine Läuferreihe im Material des Oberstreifens sowie zum Schutz gegen Betreten durch ein niedriges Bandeisengitter gegen die befestigte Gehwegfläche abgegrenzt werden. In Sondersituationen, wie größeren Vorplätzen oder in städtebaulich gestörten Bereichen, können auch unterschiedliche Formen von „Kleingrün“ (z. B. Beete) ihre Berechtigung haben.

Die Aufstellung von Pflanzbehältern ist in den öffentlichen Straßen- und Platzräumen der Stadtmitte zu vermeiden. Dies gilt insbesondere dort, wo sie die notwendige Gehwegbreite einengen oder die Symmetrie, Linearität und Transparenz des Straßenraums beeinträchtigen. Wo sie zugelassen werden, sollte darauf hingewirkt werden, dass

- die Behälter eine Fläche von 0,6 m x 0,6 m und eine Höhe von 0,5 m nicht überschreiten, zurückhaltend eingefärbt sind (keine bunten Farben, kein reines Weiß) und zu Zeiten, in denen sie nicht bepflanzt sind, aus dem Straßenraum entfernt werden,
- die Bepflanzung transparent ist, eine Höhe von 1,5 m nicht überschreitet und sichergestellt ist, dass sie regelmäßig gepflegt und bei Bedarf ausgewechselt wird. Sichtfelder sind freizuhalten.

Auch Fassadenbegrünung hat positive Auswirkungen auf das Stadtklima und die Biodiversität. Vor allem mit Blick auf den Eingriff in privates Eigentum sowie auf denkmalpflegerische Belange kann es hierfür keine regelhaften Lösungsansätze geben. Fassadenbegrünung ist daher nicht Gegenstand des Regelwerks.

Verträgliche Integration von Pflanzbehältern

Fassadenbegrünung nicht Gegenstand des Regelwerks

3.10 AUSSTATTUNGSELEMENTE IN DEN STRASSENÄUMEN

Vermeidung von Überfrachtung

Das Regelwerk formuliert Grundprinzipien für die Anordnung und Gestaltung von Ausstattungselementen im öffentlichen Raum, soweit eine Einwirkungsmöglichkeit der öffentlichen Hand gegeben ist. Dazu gehören unter anderem Elemente, die im Zusammenhang mit der Aufenthalts-, Orientierungs- und Nutzungsfunktionen stehen (Bänke, Papierkörbe, Poller, Fahrradbügel). Eine „Überfrachtung“ des öffentlichen Straßenraums mit Ausstattungselementen ist soweit wie möglich zu vermeiden. Bei der Prüfung ihrer jeweiligen Notwendigkeit sind strenge Maßstäbe anzulegen. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob durch organisatorische, rechtliche oder gestalterische Maßnahmen die Notwendigkeit von Ausstattungselementen vermieden werden kann. Die Möglichkeiten einer Mehrfachnutzung einzelner Elemente sind auszuschöpfen (z.B. Fahrradbügel statt Poller).

Freihaltung von Sichtbeziehungen und Bewegungsräumen

Notwendige Ausstattungselemente sollen soweit wie möglich und sinnvoll räumlich zusammengefasst werden. Die Anordnung und Einbindung wiederkehrender Elemente soll nach einheitlichen Regeln erfolgen. Insbesondere bei gereihter Anordnung sind die Grundprinzipien der Linearität, der Symmetrie und der Orthogonalität zu beachten.

Die optische Transparenz und verkehrliche Durchlässigkeit des Straßenraums soll durch Ausstattungselemente so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Sichtverbindungen über die Länge des Straßenraumes und von einer Straßenseite zur anderen sollen nicht unterbrochen, wichtige Bewegungskorridore der Fußgänger in Längs- und Querrichtung freigehalten werden. Bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen ist die Größe der betreffenden Elemente soweit wie möglich zu begrenzen.

Nutzung von Standorten außerhalb der Regelprofile

In ihrem Standort nicht durch funktionale oder technische Notwendigkeiten determinierte, insbesondere größere Ausstattungselemente sollen nach Möglichkeit außerhalb der Regelprofile in besonderen Raum- oder Platzsituationen (Gestaltbereichen) untergebracht werden.

Verwendung gebietstypischer Elemente und Designs, zurückhaltende Farbgebung

Genormte Ausstattungselemente, wie Wegweisungen, Brief- und Schaltkästen und Schachtabdeckungen, sollen in ihrer bundesweit bzw. berlin-üblichen Standardausführung zur Anwendung kommen; die Suche nach neuen gestalterischen Lösungen speziell für den Bereich des Regelwerks ist nicht angebracht. Sonstige Ausstattungselemente (z. B. Bänke, Informationstafeln, Anschlagssäulen, Abfallbehälter, Poller, Wartehallen) sollen - soweit durch die öffentliche Verwaltung beeinflussbar - in ihrer Gestaltung aufeinander abgestimmt werden, um einen ruhigen, einheitlichen Gesamteindruck des Straßenraums zu gewährleisten. Die Design-Typologie sollte sich dabei an bereits eingeführten Elementen orientieren.

Die Gestaltung der Ausstattungselemente soll sich an ihrer Funktion orientieren. Auch größere Ausstattungselemente sollen den Straßenraum nicht dekorieren, sondern durch eine schlichte, an den Nutzungsansprüchen orientierte Gestaltung als Teil eines neutralen und gleichzeitig attraktiven Straßenraums wahrgenommen werden. Dementsprechend ist die Verwendung zurückhaltender Formen und außenraumtypischer Materialien, wie Glas, Naturstein und Metall, anzustreben.

Die wenigen noch vorhandenen historischen Ausstattungselemente sollen vor Ort erhalten werden. Neue Ausstattungselemente sollen als solche erkennbar sein; historisierende Modelle sind bei der einem ständigen Wandel unterworfenen Straßenausstattung nicht angebracht.

Ein gemeinsamer, zurückhaltender Farbton (Anthrazit) für alle Ausstattungselemente, soweit nicht die Normierung oder die Auffindbarkeit etwas anderes erfordern, soll die Zugehörigkeit zum öffentlichen Raum unterstreichen.



Negativbeispiel: in die Gehbahn hineinreichende Fahrradbügel

Platzierung im Straßenraum

Eine planmäßige, koordinierte Platzierung der Ausstattungselemente trägt maßgeblich zu einem ruhigen städtebaulichen Erscheinungsbild bei. Durch die Art der Anordnung soll die Transparenz des Straßenraums gewahrt und eine Häufung von Objekten vermieden werden, um das Erscheinungsbild und die Nutzbarkeit insbesondere der Gehwegflächen nicht zu beeinträchtigen.

Funktional zusammengehörige Ausstattungselemente sollen nach Möglichkeit räumlich zusammengefasst werden. Verkehrszeichen, Straßenschilder und Abfallbehälter sollen soweit wie möglich an gemeinsamen Masten befestigt werden. Weitere sinnfällige Gestalteinheiten sind z.B. Fahrgastunterstände und Kioske im Zusammenhang mit Stadtinformationen oder Fahrradabstellanlagen.

Ausstattungselemente sind i.d.R. im Unterstreifen anzuordnen. Die Einordnung größerer Ausstattungselemente, deren Standort nicht funktional festgelegt ist, soll im Regelprofil vermieden werden, wenn damit Einschränkungen der nutzbaren Gehwegbreite verbunden sind oder die Objekte die optische Transparenz des Straßenraums beeinträchtigen. Vorgeschlagen wird vielmehr ihre Anordnung in „Gestaltbereichen“ mit günstigeren räumlichen Verhältnissen. Dazu zählen vor allem Plätze und platzartige Straßenaufweitungen und Gebäuderücksprünge. Zudem soll der neu zu integrierende Multifunktionsstreifen zur funktionalen Entlastung des Unterstreifens beitragen. Insbesondere Fahrradbügel und Sharing-Angeboten sollen nicht mehr in den Unterstreifen sondern regelhaft im Multifunktionsstreifen positioniert werden. Auch Ladeinfrastruktur lässt sich hier integrieren.

Weitere, größere Einzelelemente, wie z.B. Schutzdächer für wartende Fahrgäste oder Briefkästen, können zudem ausnahmsweise im Oberstreifen unmittelbar an der Bebauung vorgesehen werden. Bevorzugt sind für solche Elemente Gebäuderücksprünge zu nutzen.

Ausstattungselemente müssen bis zu einer Höhe von 4,5 m einen Abstand von mindestens 0,5m zum Fahrbahnrand einhalten. Zur Gehbahn soll nach Möglichkeit ein Abstand von mind. 0,2 m besser 0,4 m eingehalten werden, um bei stärkeren Fußgängerströmen ausreichende Bewegungsräume sicherzustellen. Mindestens muss eine angemessene Einpflasterung der Objekte in die Mosaikbefestigung des Unter- oder Oberstreifens gewährleistet sein (>0,25 m Abstand vom Rand der Gehbahn). Ein Tangieren der Gehbahn oder ein Anschneiden der Gehwegplatten ist zu vermeiden.

Ausstattungselemente in den mosaikgepflasterten Unter- bzw. - ausnahmsweise - Oberstreifen können unproblematisch in diese Oberflächenbefestigung eingebunden werden, gleiches gilt für die Einbringung von Ausstattungselementen in das Großpflaster des Multifunktionsstreifens. Schachtdeckel und sonstige Abdeckungen von Einrichtungen der Leitungsträger, Notausgängen der U-Bahn o.ä. können dagegen nicht auf den Unter- oder Oberstreifen beschränkt werden. Um die Störung des linearen, gleichmäßigen Charakters der Gehbahn zu minimieren, ist i.d.R. die nach Höhe und Lage exakte Einpassung in die Plattenoberfläche, ggf. durch Anschnitte, einer Einpflasterung in Mosaik vorzuziehen.

Im Folgenden werden über die allgemeinen Aussagen des Regelwerks hinaus Regeln zur Gestaltung und Anordnung von ausgewählten Einzelelementen aufgestellt. Dabei bleiben Ausstattungselemente unberücksichtigt, deren Gestaltung und Anordnung im Straßenraum extern determiniert und durch die Aussagen eines Regelwerks kaum beeinflussbar sind.



Bauliche Maßnahmen sind temporären Vorstreckungen (hier Kreuzungsbereich Markgrafenstraße / Besselstraße) vorzuziehen

Anordnung im Unterstreifen

Entlastung des Unterstreifens durch Nutzung von „Gestaltbereichen“ oder des Multifunktionsstreifens

Einbindung der Ausstattungselemente in die Oberflächenbefestigung

Friedrichstadt-Leuchte als
Regellösung bei Erneuerung



Friedrichstadt-Leuchte



Parkbank Berlin mit Lehne



Parkbank Berlin ohne Lehne

Beleuchtung

Im Lichtkonzept für Berlin wird für das Regelwerksgebiet mit seinem weitgehend erhaltenen tradierten Stadtgrundriss die Verwendung von „Modellleuchten“ („Schinkelleuchte“) empfohlen. In besonders „prägnanten Straßen und Plätzen“ (Unter den Linden, Friedrichstraße, Leipziger Straße, Lindenstraße, Wilhelmstraße, Gendarmenmarkt, Hausvogteiplatz, Bebelplatz, Vorplätze am Bahnhof Friedrichstraße) sind „vorhandene Ausstattungen mit repräsentativen öffentlichen Beleuchtungen [...] zu bewahren und zu ergänzen sowie lichttechnisch an neue Standards anzupassen. Bei erforderlichen Neuanlagen ist der Einsatz hochwertiger, repräsentativer bzw. dem Ort angemessener Leuchten anzustreben und abzustimmen.“ Diese Aussagen des Lichtkonzepts sind Bestandteil des Regelwerks.

In den neu hergestellten Straßen des Plangebiets ist bei einer Erneuerung der Beleuchtung im Regelfall die sogenannte „Friedrichstadt-Leuchte“ eingesetzt worden, die dem Gebiet seine eigene nächtliche Identität gibt. Bei Ersatz der vorhandenen Beleuchtung in den Regelstraßen des orthogonalen Rasters soll dieser Leuchtentyp weiterhin verwendet werden. Für Straßen mit einer Breite von über 25 m und für Platzsituationen sind Beleuchtungskonzepte einzelfallbezogen zu entwickeln.

Die Standorte der Leuchten im Regelprofil sind abhängig von lichttechnischen Erfordernissen und örtlichen Gegebenheiten (Leitungen, Gebäudezufahrten, Baumstandorte etc.). Aus Sicht des Regelwerks ist insbesondere das Grundprinzip der Linearität zu beachten, d.h. die Leuchten sollen in einer Flucht stehen und der Leuchtentyp innerhalb eines Straßenraumes nicht wechseln. In den Straßen des orthogonalen Rasters stehen die Leuchten i.d.R. paarig einander gegenüber. An Kreuzungen und Einmündungen werden die Leuchten unmittelbar hinter den Baufluchten der einmündenden Straßen angeordnet, so dass der Bereich des Knotens mit seinen vielfältigen Fußgänger- und Fahrbeziehungen besonders akzentuiert und ausgeleuchtet wird. Die Leuchtenmasten werden in den Unterstreifen eingepflastert und halten einen Abstand von mindestens 0,5 m zum Fahrbahnrand und mindestens 0,25 m (besser 0,4 m) zum Rand der Gehbahn.

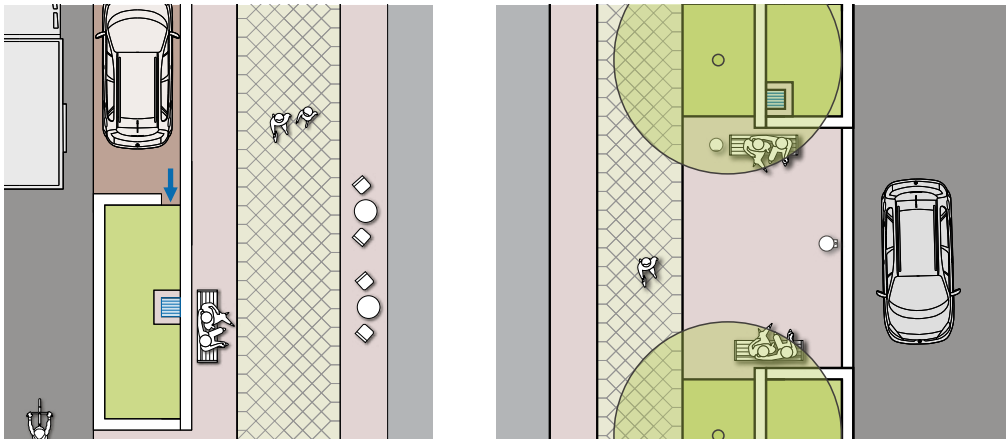
Sitzgelegenheiten

Zur Verbesserung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität für alle Bevölkerungsgruppen sollen auch im Bereich des Regelwerks vermehrt Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Für die Aufstellung von Bänken eignen sich insbesondere Gestaltungsbereiche, wie Plätze und platzartige Straßenaufweitungen, Gebäuderücksprünge sowie Fußgängerbereiche, Unterstreifen zwischen Baumstandorten sowie Gehwegvorstreckungen bzw. Aufenthaltsflächen im Multifunktionsstreifen. Dabei darf der Fußgängerlängs- und -querverkehr durch Sitzgelegenheiten nicht beeinträchtigt werden.

Die Aufstellung von Bänken soll in der Regel parallel zur Gehrichtung in den Unterstreifen erfolgen, um ein Höchstmaß an Durchlässigkeit und Transparenz im Straßenraum zu wahren. Bei Vorstreckungen in den Multifunktionsstreifen hinein können Bänke auch in Querrichtung zur Fahrbahn aufgestellt werden. Auf längeren Abschnitten sowie in Aufenthaltsbereichen (Gehwegvorstreckung) kann eine paarige Anordnung mit ergänzendem Abfallbehälter sinnvoll sein. Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Ausstattungselementen sind zu prüfen.

Zu verwenden ist die traditionelle Parkbank Berlin, parallel zur Gehrichtung ohne Lehne, quer zur Gehrichtung mit Lehne. Anteilig sind auch Sitzbänke mit Armlehnen zu verwenden. Standardmäßig sollen die Bänke mit Gussfüßen (feuerverzinkt und pulverbeschichtet in DB 703) und Holzlatten naturbelassen und lasiert/geölt ausgeführt werden; Sonderlösungen in Form und Farbe sollten auf die besonderen Straßen- und Platzbereiche beschränkt bleiben, für

die sie entwickelt wurden, und die überwiegend nicht Gegenstand des Regelwerks sind (z. B. Unter den Linden, Gendarmenmarkt, Spittelmarkt).



Platzierung von Bänken im Straßenraum:
im Unterstreifen (l),
im Multifunktionsstreifen
(Vorstreckung) (r)

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Zur Förderung des Radverkehrs sind in den letzten Jahren bereits zahlreiche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in den Straßenraum integriert worden (unter anderem an Knotenpunkten im Fahrbahnbereich bzw. im Parkstreifen, aber auch im Unterstreifen).

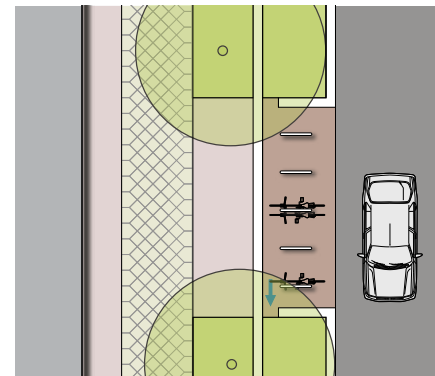
Zur Vereinheitlichung und zur Freihaltung der Gehwege sind Fahrradbügel grundsätzlich im Fahrbahnbereich bzw. in den künftigen Multifunktionsstreifen zu integrieren (ein Kfz-Stellplatz bietet Raum für sechs bis acht Fahrräder). Die Sicherung der Anlagen gegenüber dem Kfz-Verkehr ist auf ein notwendiges Maß zu begrenzen. Die Rahmenlinie / Fahrstreifenbegrenzungslinie Zeichen 295 StVO zur Begrenzung des Beginns und Endes der Parkfläche ist auf Großpflasterflächen mittels Verkehrsnägeln auszuführen.

Für die Einordnung von Fahrradabstellanlagen können darüber hinaus Gebäuderücksprünge genutzt werden. Eine Kombination mit Haltestellenanlagen der öffentlichen Verkehrsmittel ist ebenfalls sinnvoll.

Als Regellösung für Fahrradabstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum sind Fahrradbügel in einem Abstand von 1,5 m bis 1,2 m, bevorzugt senkrecht oder im Winkel von 45° zur Gehrichtung des Gehwegs, aufzustellen. Dabei sind der klassische „Kreuzberger Bügel“ (Breite = 1,0 m, Rundrohr) mit Querholm sowie der zugehörige Bügel für Lastenräder (Breite = 0,35 m) zu verwenden (Höhe = 0,8 m). Alternativ können auch Flachstahl- oder Rechteckrohrbügel eingesetzt werden. Diese Modelle sind im Gebiet bzw. im gesamten Innenstadtbereich bereits vorhanden. Mit Blick auf die Gestaltqualität ist als Material Edelstahl geschliffen zu verwenden. Mobile Fahrradständer sind dem Charakter der Innenstadt nicht angemessen, Genehmigungen – soweit erforderlich – sollten dafür nicht erteilt werden.

Sharing-Stationen

Zur Förderung der Mikromobilität tragen stationsbasierte Sharing-Angebote bei. Im Anwendungsbereich des Regelwerks gibt es im öffentlichen Straßenraum zahlreiche Sharing Stationen, vor allem von Jelbi (Angebot der BVG). Die Ausgestaltung der Stationen ist auf ein notwendiges Maß zu reduzieren und soll sich möglichst zurückhaltend in das Straßenbild, insbesondere im Kontext von Denkmälern (denkmalpflegerischer Fachstandard Jelbi-Mobilitätsstationen), einfügen. Sharing-Angebote – sowohl für Zweiräder als auch für Kfz – sind flächeneff-



Platzierung von Fahrradbügeln im Multifunktionsstreifen



Fahrradbügel
Kreuzberger Bügel, Edelstahl
geschliffen



Jelbi-Punkt Unter den Linden /
Hinter dem Gießhaus

Einheitliche Form und Gestaltung

fizient in den Multifunktionsstreifen zu integrieren. Situationsbezogen können Sharing-Angebote für Zweiräder auch in platzartigen Straßenaufweitungen oder Gebäuderücksprüngen platziert werden, sofern sich hierdurch keine Einschränkungen für den Fußverkehr ergeben.

Bus- und Straßenbahnhaltestellen

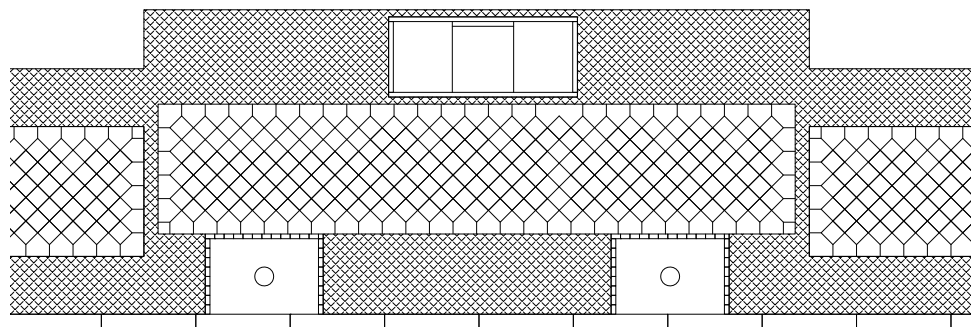
Die öffentlichen Verkehrsmittel sollen sich auch im Bereich des Regelwerks in einheitlicher Form und Gestaltung präsentieren. Dies gilt für Haltestellenschilder und Informationssysteme ebenso wie für die Fahrgastunterstände. Standortspezifische Abweichungen sind in begründeten Ausnahmefällen (z. B. Denkmalschutz) möglich; auch dabei ist jedoch eine Modifizierung der Standardelemente gestalterischen Sonderlösungen vorzuziehen.

Die Anordnung von Kasseler Borden, Warteflächen, Auffindestreifen und Wartehallen an Haltestellen sind gemäß AV Geh- und Radwege umzusetzen.

Gehwegplatten innerhalb der Warteflächen werden in orthogonaler Verlegung in Verbindung mit einem Blindenleitstreifen aus Rippenplatten eingesetzt. Für Straßenbahnhaltestellen sind die stadtweiten Standardlösungen maßgeblich.

Der Standard für Wartehallen soll sich am Berlin-weiten Modell der BVG orientieren. Eine Vereinheitlichung wird angestrebt. Da die seitlich angebrachte beleuchtete Werbefläche bei Aufstellung innerhalb des Regelprofils die Linearität und Transparenz der Straßenräume beeinträchtigt, wird aus gestalterischen Gründen eine Lösung bevorzugt, bei der sich die Werbefläche in einem Segment der Rückwand befindet. Bei Aufstellung außerhalb des Regelprofils, z.B. in Gebäuderücksprüngen, ist die seitliche Werbefläche weniger problematisch.

Die 1,2 m bzw. 1,6 m tiefen Wartehallen sollen im Regelfall im Oberstreifen angeordnet werden; sie dürfen die Breite der vorhandenen Gehbahn nicht beeinträchtigen. Bei breiten Unterstreifen (mind. 3 m bis 3,30 m), insbesondere innerhalb von Baumreihen, ist auch eine Anordnung im Unterstreifen möglich. Bei Gehwegbreiten unter 5 m und bei Gehwegen mit besonders hohem Fußgängeraufkommen ist die Einordnung der Wartehallen im Regelprofil fast immer problematisch. Hier sollte geprüft werden, ob z.B. ein Gebäuderücksprung genutzt werden kann, oder ob durch Vordächer an der Randbebauung ein Wetterschutz vorhanden ist oder geschaffen werden kann, der dann den Fahrgastunterstand ersetzt. Ist dies nicht möglich, sollte auf die Seitenscheiben verzichtet werden.



Fahrgastunterstand vor Grundstücksrücksprung

Darstellung Regelwerk 2016

Abfallbehälter

Abfallbehälter sollen nicht als eigenständige Elemente eingesetzt, sondern im Regelprofil mit anderen notwendigen Elementen, wie Verkehrsschildern, Leuchten, Lichtsignalanlagen o.ä., verbunden werden. Zu verwenden ist das Standard-Modell der BSR. Das übliche Orange ist im Anwendungsbereich des Regelwerks unangemessen auffällig, insbesondere im Kontext von Denkmälern und Denkmalensembles. Daher ist das Standard-Modell der BVG in der Farbe anthrazitgrau regelhaft einzusetzen.

Für Orte mit hohem Publikumsverkehr sind im Einzelfall auch größere Abfallbehälter zu verwenden. Sitzgelegenheiten sollen in der Regel durch einen Abfallbehälter ergänzt werden. Diese sind in einem entsprechend Abstand zu den Sitzgelegenheiten zu verorten.



Standard-Modell Abfallbehälter BSR
in anthrazit

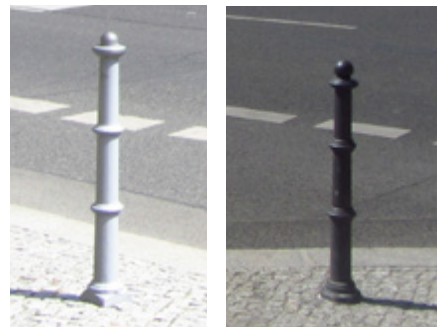
Poller

Die Notwendigkeit von Pollern als Mittel gegen unbefugtes Befahren und zur Sicherung von sensiblen Bereichen (z. B. Fußgängerquerungen) soll soweit wie möglich durch bauliche und organisatorische Maßnahmen vermieden werden. Dazu gehören die Ausbildung klarer Bordsteinkanten, die Umsetzung von Gehwegvorstreckungen in Verbindung mit den Multifunktionsstreifen, eindeutige Regelungen (grundsätzlich kein Gehwegparken) und eine effektive Parkraumüberwachung.

Auch durch Ausstattungselemente und Straßenbäume können Poller häufig vermieden werden. Längere Fluchten von Pollern führen zu einer unerwünschten optischen Segmentierung des Straßenraums und sind deshalb ebenso zu vermeiden wie im Gehbereich angeordnete Poller, die ein Sicherheitsrisiko für Sehbehinderte darstellen.

Soweit die Aufstellung von Pollern unvermeidbar ist, sollen im Bereich des Regelwerks weiterhin einheitlich die bereits in vielen Teilen des Regelwerksgebiets vorhandene Modelle („Hahne & Lückel“, „Wellmann“) eingesetzt werden, soweit nicht gebäudeseitig besondere Sicherheitsanforderungen vorliegen. Poller, die sich im Gehwegbereich befinden, sind mit einem weißen Reflektionsstreifen auszustatten.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind auf der Fahrbahn bzw. im Multifunktionsstreifen Bereiche zum Fahrradparken bei hintereinander angeordneten Nutzungen, wie Kfz-Parken, Lieferzonen oder Grundstückszufahrten, laut StVO durch Zeichen 605 zu schützen. Die Ausführung kann vorzugsweise durch Poller (zylindrische Ausführung) oder durch einen Pfosten mit Verkehrszeichen erfolgen. Die Aufstellung von Schutzelementen kann durch Einordnung des Fahrradparkens zwischen nicht abzusichernden Nutzungen (z.B. zwischen eingefassten entsiegelten Flächen oder an Gehwegvorstreckungen außerhalb der Sichtfelder) entfallen.



Poller „Wellmann“ und
„Hahne & Lückel“

Einfriedung und Geländer

Die historischen Ufergeländer entlang der Spree weisen charakteristische typologische Ähnlichkeiten auf, mit gusseisernen Pfosten und einer quer-rechteckigen Aufteilung der Geländerfelder durch waagerechte und senkrechte Gitterstäbe; sie unterscheiden sich jedoch in Art und Umfang ihrer Ornamentierung. Vorhandene Ufergeländer dieses Typs sollen instandgesetzt bzw. wiederhergestellt werden. In allen anderen Bereichen soll eine moderne Variante desselben Geländertyps aufgestellt werden, wie sie für die Uferstraße zwischen Ebertplatz und Weidendammer Brücke entwickelt wurde. Alle Ufergeländer sollen einheitlich anthrazitgrau gestrichen werden.

Die Abgrenzung von Pflanzflächen innerhalb des öffentlichen Straßenraums (z. B. in Platzbereichen und platzartigen Aufweitungen) soll durch niedrige Bandeisengitter, ebenfalls anthrazitgrau, erfolgen.

Erhalt historischer Ufergeländer,
sonst Verwendung moderner
Ausführung

Bandeisengitter zur Einfassung
von Pflanzflächen

Vermeidung von Sperrgittern

Verkehrlich begründete Sperrgitter, die an bestimmten Stellen das Queren der Straße verhindern, sind mit einer fußgängerfreundlichen Gestaltung des öffentlichen Raums nicht vereinbar und gestalterisch problematisch; sie sollen deshalb vermieden werden. Für sonstige Gitter und Einfriedungen ist wegen ihres nur punktuellen Vorkommens eine Vereinheitlichung nicht notwendig, die Gestaltung ist auf die jeweilige Situation abzustimmen.

Anwendung des Werbekonzepts

Werbung

Zur Stadtbildverträglichkeit von unterschiedlichen Formen von Werbeanlagen trifft das Werbekonzept (2014) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt gebiets- bzw. straßenraumspezifische Aussagen. Darin wird der weitaus überwiegende Teil des Regelwerksgebiets als historischer Siedlungskern bzw. Umfeld der UNESCO-Welterbestätte Museumsinsel dargestellt. In diesen Gebieten gelten City-Light-Boards, großflächige Werbeplakate, frei stehende Riesenposter und Video-Boards als stadtbildunverträglich, die meisten anderen Formen von Werbung im Straßenraum als nur bedingt stadtbildverträglich. Als verträglich werden lediglich die klassischen Anschlagssäulen (ohne Hinterleuchtung) eingeordnet. Als weniger sensibel werden die Wilhelmstraße südlich der Behrenstraße, die Lindenstraße, die Axel-Springer-Straße, die Leipziger Straße östlich der Jerusalemer Straße, das Umfeld des Bahnhofs Friedrichstraße sowie die Stresemannstraße dargestellt, wo weitere Typen von Werbeanlagen als verträglich oder bedingt verträglich eingeschätzt werden, nicht jedoch frei stehende Riesenposter und Video-Boards. Diese Aussagen des Werbekonzepts sind Bestandteil des Regelwerks. Für Anschlagssäulen sollte ein einheitliches Modell festgelegt werden. Standorte für Anschlagssäulen sind überwiegend in den Gestaltbereichen zu suchen, daneben kommen breitere Unterstreifen (>1,5 m) in den Regelstraßen in Frage, soweit nicht durch eine Massierung mit anderen Ausstattungselementen die Transparenz des Straßenraums erheblich beeinträchtigt wird; denkbar sind unter anderem Seitenstraßenstandorte in unmittelbarer Nähe von Straßen mit besonders starken Fußgängerströmen. Der Flächenanteil für Produktwerbung sollte 50 % nicht überschreiten. Hinterleuchtete Anschlagssäulen und -tafeln sind auf die im Werbekonzept dargestellten Straßen zu beschränken. Vitrinen (z.B. für Museums- oder Theaterinformationen) können am Ort der Leistung in Gebäuderücksprünge und in breiten Unter- oder Oberstreifen (>1,5 m) zugelassen werden.



Trinkwasserbrunnen

Sonstige Elemente

Derzeit gibt es im Anwendungsbereich des Regelwerks insgesamt fünf Trinkwasserbrunnen (klassisches Modell in dunkelblau) der Berliner Wasserbetriebe (Stand 2024). Diese befinden sich sowohl an Plätzen als auch im Straßenraum. Als potenzielle Standorte für die Ergänzung weiterer Trinkwasserbrunnen können Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten (Gehwegvorstreckungen bei ausreichender Länge im Zusammenhang mit den Multifunktionsstreifen) dienen.

Parkscheinautomaten sowie E-Ladestationen sind in die Unterstreifen der Gehwege einzubinden, ohne die jeweilige Gehbahn zu beeinträchtigen (Abstand mind. 0,20 m). E-Ladestationen können auch in den Multifunktionsstreifen integriert werden. Bei der Festlegung ihrer Anzahl und Standorte ist die Bequemlichkeit der Nutzung gegen eine Massierung von zusätzlichen Objekten im öffentlichen Straßenraum abzuwägen. In längeren Straßen ist der Eindruck einer gleichmäßigen Reihung zu vermeiden. Die Belange des Denkmalschutzes sind zu berücksichtigen (siehe Denkmalspflegerischer Fachstandard E-Ladesäulen).



Parkscheinautomat

Recyclingcontainer sind wegen ihrer Größe und auffälligen Farbgebung funktional und gestalterisch schwierig zu integrieren. Ihre Aufstellung sollte deshalb, wenn unvermeidbar, an städte-

baulich geeigneter Stelle im Multifunktionsstreifen erfolgen. Die typische Leitfarbe sollte auf die Einwurfsöffnung beschränkt und die Container ansonsten dem übrigen Straßenmobiliar farblich (anthrazitgrau) und formal (eher rechteckige Formen) angepasst werden.

Im Anwendungsbereich des Regelwerkes befinden sich Einrichtungen mit besonderem Schutzbedarf (z. B. Regierungsgebäude, Botschaften). Grundsätzlich sind bauliche Maßnahmen am Gebäude und auf dem Grundstück, Maßnahmen im öffentlichen Raum vorzuziehen. Ist dies nicht möglich, ist die Art der baulichen Maßnahme in Einzelfallentscheidungen mit den zuständigen Behörden abzustimmen

Sonstige Ausstattungselemente (z. B. Toiletten, Schaltschränke) sind – möglichst im Zusammenhang mit anderen Ausstattungselementen – in Gestaltbereichen oder innerhalb von Baumstreifen unauffällig in den Straßenraum zu integrieren.

3.11 SONDERNUTZUNGEN

Der öffentliche Charakter der Straßen- und Platzräume ist grundsätzlich zu bewahren. Ausstattungselemente, die eine private Aneignung von Teilen des öffentlichen Raums bewirken oder signalisieren, wie Einfriedungen von Sondernutzungsbereichen, Plattformen, Teppiche oder Pflanzgefäße zur Abgrenzung von Schankbereichen oder Ladeneingängen, sind zu vermeiden. Gleiches gilt für Rampen, Zugangstreppen oder sonstige in das Gehwegprofil vorspringende Elemente.

Bei der Genehmigung von Sondernutzungen sind die Größe und die Anordnung damit verbundener Ausstattungselemente und Möblierungen durch entsprechende Auflagen zu begrenzen, ihre Aufstellung ist auf die tatsächliche Nutzungsdauer zu beschränken. Dabei sollen sich Sondernutzungen im Straßenraum vor allem auf den Bereich des Oberstreifens konzentrieren. In Ausnahmefällen ist auch die Nutzung des Multifunktionsstreifens möglich, zum Beispiel für Schankterrassen. Der sonstige Straßenraum soll für eine konsumfreie Nutzung zur Verfügung stehen.



Schutz kombiniert mit Sitzgelegenheiten

Sonderlösung vor der Axel-Springer-Zentrale Rudi-Dutschke-Straße



Sondernutzung für Gastronomie
z. B. in der Besselstraße



4. SONDERBEREICHE

4.1 MISCHVERKEHRSFLÄCHEN UND FUSSGÄNGERBEREICHE

Der tradierte Charakter der (auch der teils sehr schmalen) Straßen in der Berliner Stadtmitte war durch die typische Dreigliederung in Fahrbahn und Gehwege geprägt und hat sich teilweise bis heute erhalten. Erst in den letzten 60 Jahren wurden einige räumlich und zeitlich weit auseinanderliegende Straßenräume zugunsten einer flächenhaften, niveaugleichen Gestaltung und einer Bevorrechtigung des Fußverkehrs (Am Zeughaus, westliche Georgenstraße, Hedwigs-kirchgasse, Rosmarinstraße, südliche Mauerstraße, Hinter dem Zeughaus, Cora-Berliner-Straße) umgestaltet.

Damit ist das Potenzial für eine flächenhafte Gestaltung (z.B. als Fußgängerzone oder verkehrsberuhigter Bereich) im Wesentlichen ausgeschöpft. Vereinzelt kann es jedoch noch zu Umgestaltungen in den älteren Bereichen oder im Zusammenhang mit Neubauprojekten kommen. Da es sich hierbei um Sondersituationen handelt, bedarf es jeweils der städtebaulichen Situation angemessener Einzelentwürfe, die insbesondere die Aufenthaltsqualität in den Fokus stellen. Die Gestaltung sollte sich dabei in das Netz öffentlicher Räume im Regelwerksgebiet einfügen, d.h. die Grundprinzipien der Linearität, der Orthogonalität sowie der Stadtbildverträglichkeit und Zurückhaltung sind zu berücksichtigen. Es sind hochwertige und ebenflächige Steine sowie qualitätsvolle Ausstattungselemente zu verwenden. Die traditionelle Dreigliederung der Straßenräume sollte, wo städtebaulich passend (z.B. im Kontext von Denkmalschutz), durch gestalterische Mittel referenziert werden.

Einmündungen in das Regelstraßennetz sind als Gehwegüberfahrten auszubilden. Baumpflanzungen sind wenn möglich zu ergänzen. Situationsabhängig sind ggf. Baumschutzbügel bzw. -körbe erforderlich, um Bäume vor Beschädigungen zu schützen.

4.2 FAHRRADSTRASSEN

Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist ein wichtiges Instrument zur Stärkung des Radverkehrs und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende. Fahrradstraßen sind gemäß StVO durch eine entsprechende Beschilderung (Z 244.1 mit opt. ZZ 1020-30) auszuweisen. Im Anwendungsbereich des Regelwerks wurden abschnittsweise bereits zwei Fahrradstraßen (Niederwallstraße, Charlottenstraße) eingerichtet. Diese wurden zusätzlich – in Orientierung an den Leitfaden „Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin“ – durch diverse Markierungen auf der Fahrbahn verdeutlicht (siehe Foto).

Mit der künftigen Integration der Multifunktionsstreifen ergibt sich eine Reduzierung der Fahrgassenbreite sowie eine Veränderung der Nutzungsstruktur der Fahrbahn begleitenden Seitenräume. Diese neue Situation ist bei der künftigen Gestaltung von Fahrradstraßen zu berücksichtigen. Ziel des Regelwerks ist es daher, für den Anwendungsbereich eine verbindliche und einheitliche Regelung der Gestaltung von Fahrradstraßen umzusetzen, die dem Grundsatz der Stadtbildverträglichkeit und Zurückhaltung Rechnung trägt.

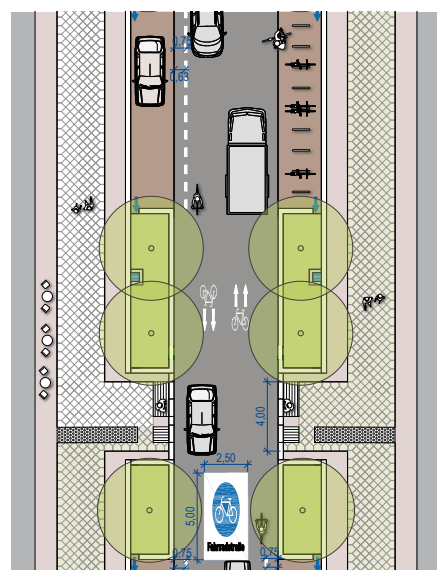
Daher sind mit der Umsetzung des Multifunktionsstreifens die Markierungen in Fahrradstraßen auf ein notwendiges Maß zu reduzieren. Vor allem auf flächenhafte Markierungen in den Kreuzungsbereichen sowie auf Begleitmarkierungen oder auf „Leitlinien“ ist zu verzichten. Am Anfang und Ende der Fahrradstraße sowie an Knotenpunkten bei querenden Hauptverkehrsstraßen ist das verzerzte Piktogramm von Z 244.1 auf der Fahrbahn aufzubringen. Optional sind weiße Fahrradpiktogramme (in beide Richtungen) im Straßenverlauf zu markieren, um die Bedeutung als wichtige Radwegeverbindung optisch zu stärken. Sicherheitsstreifen (Abstand 75 cm) im Bereich von parkenden Kfz im Multifunktionsstreifen sind dann in der Fahrbahn zu markieren, wenn diese nicht bereits im Multifunktionsstreifen abgebildet sind ([siehe Anlage 1 - Fahrradstraße](#)).



Mischverkehrsfläche
Hinter dem Zeughaus



Fahrradstraße Hausvogteiplatz
mit temporären Markierungen
und Mobiliar



Regellösung Fahrradstraße
Lageplan

Asymmetrisches Profil mit breitem Gehweg und Bäumen



Uferstraße
Am Weidendamm

Erhalt von Granitplatten

Uferseitig keine parkenden Autos

Sondersituation
Am Zeughaus

Vereinheitlichung der Ufergeländer

Sitzgelegenheiten mit Wasserblick

4.3 UFERSTRASSEN

Für die überwiegend nur 10-14 m breiten Straßen entlang der Ufer von Spree und Spreekanal ist die Aufteilung des Straßenraums und der Gehwege gemäß Regelwerk wegen der asymmetrischen Situation zwischen Baukante und Wasserfläche, der geringen Straßenbreite und der besonderen Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr nicht maßgeblich. Vielmehr sollte hier - wie bereits am Reichstagufer - ein asymmetrischer Querschnitt gewählt werden, der eine Aufweitung des uferseitigen Gehwegs zu einer mindestens 5,5 m breiten Fußgängerpromenade vorsieht. Der gebäudeseitige Gehweg kann dann etwas schmaler ausgebildet werden.

Die Fortsetzung der am Reichstagufer realisierten Pflanzung einer einheitlichen uferseitigen Reihe von Eschen bis zur Ebertbrücke würde die Funktion als Promenade und Teil einer übergeordneten Freiraumverbindung unterstreichen und als verbindendes Element zwischen unterschiedlichen Uferabschnitten wirken. Baumscheiben sollten im Bereich von Einengungen des Promadenbereichs, z. B. vor durch die Ufertreppen bedingten Einschnitten, durch Wurzelbrücken oder ein begehbare Baumschutzgitter gesichert werden. Gegenüber der Museumsinsel erfordert die städtebauliche Konzeption dagegen einen offenen Uferraum ohne Bäume.

Der Erhalt und die Ergänzung der in weiten Teilabschnitten noch vorhandenen Gehwegbefestigung mit großen Granitplatten verdeutlicht die besondere Bedeutung des Uferbereichs. Das begleitende Mosaikpflaster ist in vielen Abschnitten zu erneuern oder neu herzustellen.

Eine uferseitige Aufreihung parkender Autos oder Busse ist stadtgestalterisch unverträglich, der Kfz-Verkehr spielt in den Uferstraßen eine untergeordnete Rolle. Eine Fahrbahnbreite von 9 m ist daher ausreichend, der Radverkehr kann bei Tempo 30 auf der Fahrbahn geführt werden. Das Reichstagufer ist bereits neu hergestellt. Für die Straßen Am Weidendamm und Am Kupfergraben liegt eine Vorplanung vor. Bei der weiteren Ausarbeitung dieser Planung sollte geprüft werden, ob diese weiter an die o.g. Gestaltungsgrundsätze angenähert werden kann. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Breite und Gestaltung eines mindestens 5,5 m breiten wasserseitigen Gehwegs in seiner stadtbild- und imageprägenden, auch touristisch herausgehobenen Funktion.

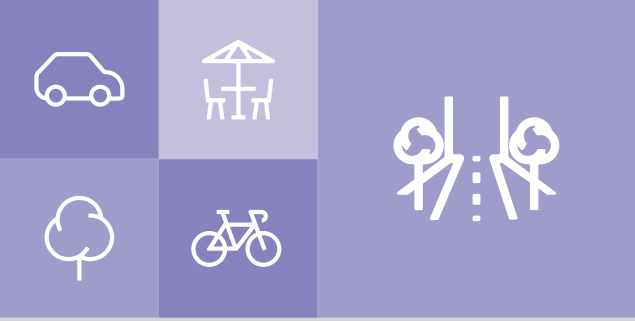
Der durch wasserseitige Baumpflanzungen eingefasste Fußgängerbereich Am Zeughaus stellt als platzartiges Gegenüber des Lustgartens und Vorraum für das Deutsche Historische Museum eine Sondersituation dar, die einer eigenständigen Gestaltungslösung unter Beachtung der Grundprinzipien des Regelwerks bedarf.

Südlich der Straße Unter den Linden sind die Uferstraßen entlang des Spreekanals bereits neu hergestellt, teilweise mit Reihensteinpflaster und überwiegend mit Granitplatten in den Gehwegen, so dass dort kein Regelungsbedarf mehr besteht.

Für die Ufergeländer wird ein eng an die vorhandenen Geländer im Bereich zwischen Weidendammer und Monbijoubücke angelehnter Entwurf vorgeschlagen. Die Sperrgitter zwischen Gehweg und Fahrbahn sind der Behelfskonstruktion der Ebertbrücke geschuldet und sollen bei einem Neubau dieser Brücke wegfallen.

Die Beleuchtung soll durch Friedrichstadt-Leuchten erfolgen. Im Bereich der Fußgängerpromenade sollten großzügig Sitzgelegenheiten mit Blick über die Wasserfläche und auf die Gebäude der Museumsinsel aufgestellt werden.





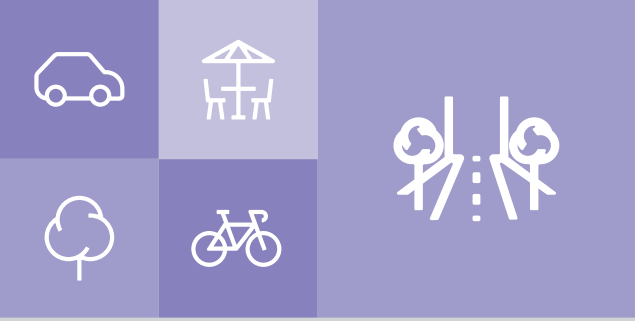
ANLAGEN

ANLAGE 1 - REGELLÖSUNGEN

1. Regellösung für die Integration und Einfassung von Versickerungsflächen oder Versickerungsanlagen
2. Regelquerschnitte für gebietstypische Straßenraumbreiten
3. Regellösungen für Eck- und Knotenpunktgestaltung

ANLAGE 2 - ANALYSEKARTEN

Plankarte - Historische Gliederung
Plankarte - Sanierungsstand Straßenräume
Plankarte - Denkmale und Erhaltungsgebiete gem. §172 BauGB
Plankarte - Übersicht Bestandssituation, Sonderbereiche
Plankarte - Straßenraumbreiten
Plankarte - Straßenbäume Bestand nach Art
Plankarte - Bäume Bestand und Wärmeinseleffekt in den Siedlungs- und Verkehrsflächen





MASTERPLAN BERLINER MITTE

REGELWERKE STRASSENRAUMGESTALTUNG

Friedrichstadt, Dorotheenstadt und Friedrichswerder

ANLAGE 1 REGELLÖSUNGEN

1. Regellösung für die Integration und Einfassung von Versickerungsflächen oder Versickerungsanlagen
2. Regelquerschnitte für gebietstypische Straßenraumbreiten
3. Regellösungen für Eck- und Knotenpunktgestaltung

1. REGELLÖSUNG FÜR DIE INTEGRATION UND EINFASSUNG VON VERSICKERUNGSFLÄCHEN ODER VERSICKERUNGSANLAGEN



Systemartige Visualisierung der Einbindung von Versickerungsflächen in den Multifunktionsstreifen einschließlich der Einfassung mit einem umlaufenden Granitbord (hier Darstellung mit bestehendem Ablauf)

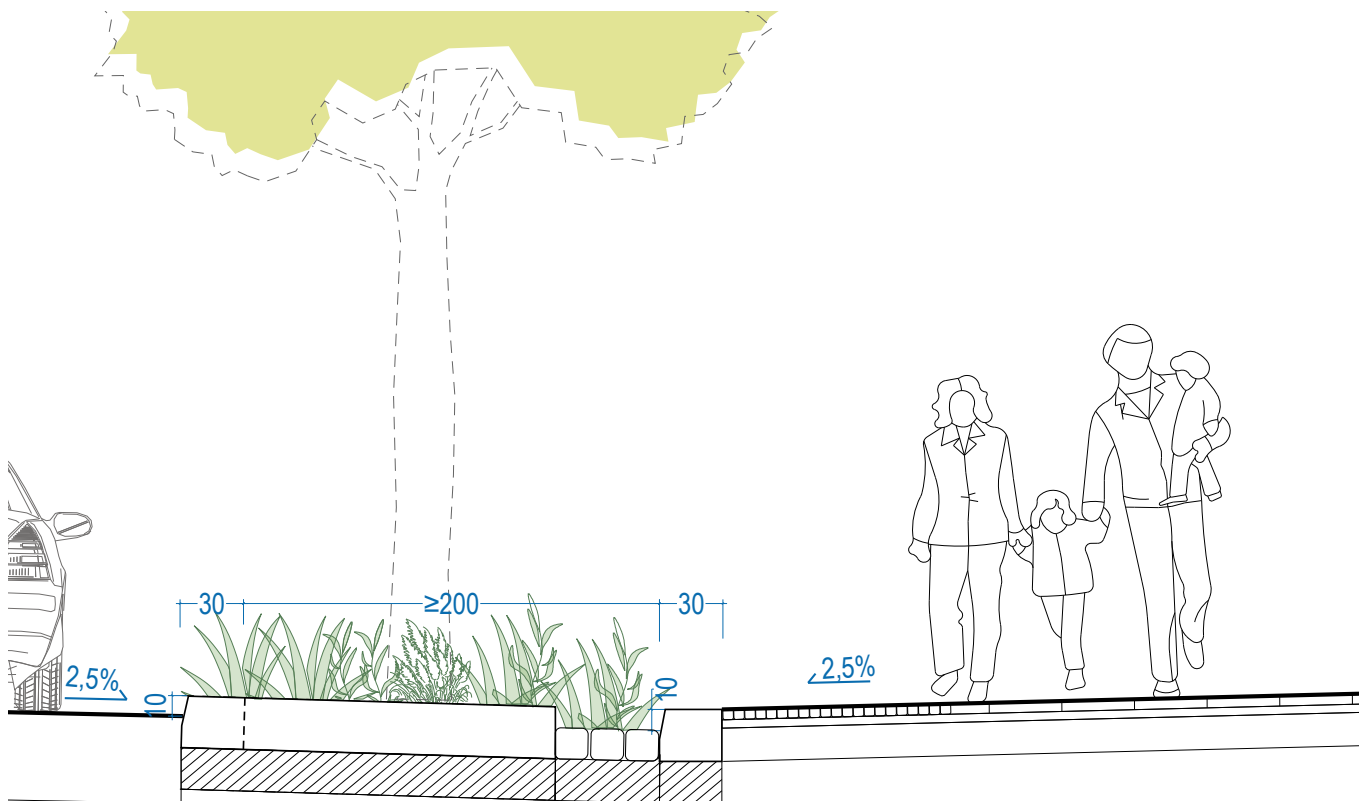
- Einfassung mit Granit-Bord (Format A 1), rechtwinkelige Eckausbildung (vorzugsweise mit Eckstein)
- mit oder ohne Baumpflanzung (je nach Standortbedingungen)
- Herstellung einer belebten Bodenzone mit ca. 50 cm - 60 cm hohe Bepflanzung (z. B. Staudenmischung)

für **Versickerungsflächen** (in bereits sanierten Straßenräumen) gilt:

- Retentionsfläche ist 4 cm tiefer als die Oberkante des Ablaufs bzw. der Fahrbahn, kein Eingriff in das Wasser-Abfluss-System

für den Einbau von **Versickerungsanlagen**, wie Mulden oder Tiefbeeten, (im Zuge grundhafter Straßenerneuerung) gilt:

- Ausbildung Retentionsvolumen gemäß Bemessung



2. REGELQUERSCHNITTE FÜR GEBIETSTYPISCHE STRASSENRAUMBREITEN

Kurzbezeichnung - Erläuterung Systematik

RQ	= Regel <u>Q</u> uerschnitt
15 / 18 / 22	= Straßenraumbreiten (in m)
A	= Planfall Anpassung
U	= Planfall grundhafter Umbau
.1 / .2	= Untervarianten

RQ-15 A ≤ 15 m, klimaorientierte Anpassung bereits sanierter Straßen

RQ-15 U ≤ 15 m, grundhafter Umbau

RQ-18 A / U rd. 18 m, klimaorientierte Anpassung bereits sanierter Straßen / grundhafter Umbau

RQ-18 U.1 rd. 18 m, grundhafter Umbau unter Verwendung von Alt-Material

RQ-22 A.1 rd. 22 m, klimaorientierte Anpassung bereits sanierter Straßen ohne Bäume

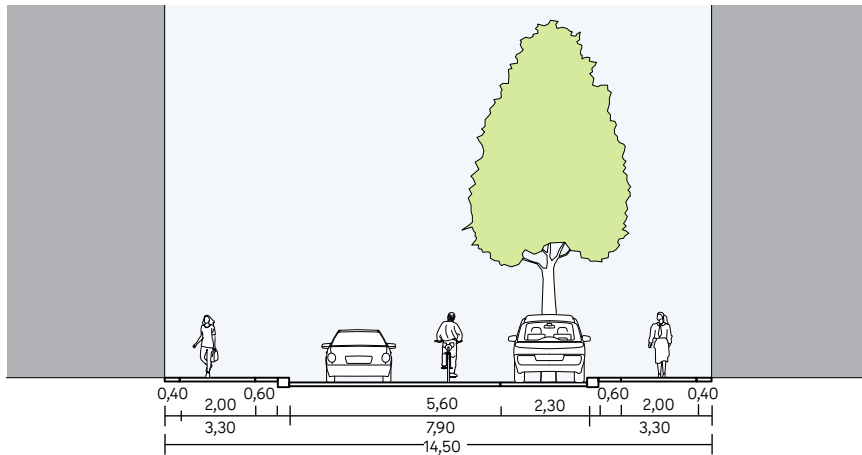
RQ-22 A.2 rd. 22 m, klimaorientierte Anpassung bereits sanierter Straßen mit Bäumen

Fahrradstraße Gestaltung Fahrradstraße am Beispiel des RQ-22-A.1

Regellösungen für Straßenraumbreiten mit rd. 15 m

Planungsfall: klimaorientierte Anpassung bereits sanierter Straßenräume

RQ-15A



dargestellte Komponenten

beidseitig Gehwege mit tradierter Aufteilung der Gehwegoberflächen in Gehbahn, Ober- und Unterstreifen

Fahrgasse

einseitiger Multifunktionsstreifen (2,3 m breit) mit:

- eingefassten Versickerungs- und Retentionsflächen (Granitbord A1-Format) mit/ohne Ablauf sowie mit Baumpflanzungen
- Abstellfläche für Fahrräder („Kreuzberger Bügel“), gesichert durch Markierung mit Nägeln (geklebt) und Poller (Z605)
- Kfz-Stellplätze
- barrierefreie Querungsstelle im Straßenverlauf (gemäß AV Geh- und Radwege)

nicht dargestellt: diverse Einbauten, wie Lichtmaste, Beschilderung etc. im Unterstreifen

Oberflächenmaterialien

- Asphalt
- Gehwegplatten
- Mosaik (in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen Bernburger, sonst Granit)
- Großpflaster
- Granitbord (Format A1, 30 cm breit)
- taktile Platten
- (Stauden)Bepflanzung (ca. 60 cm hoch)

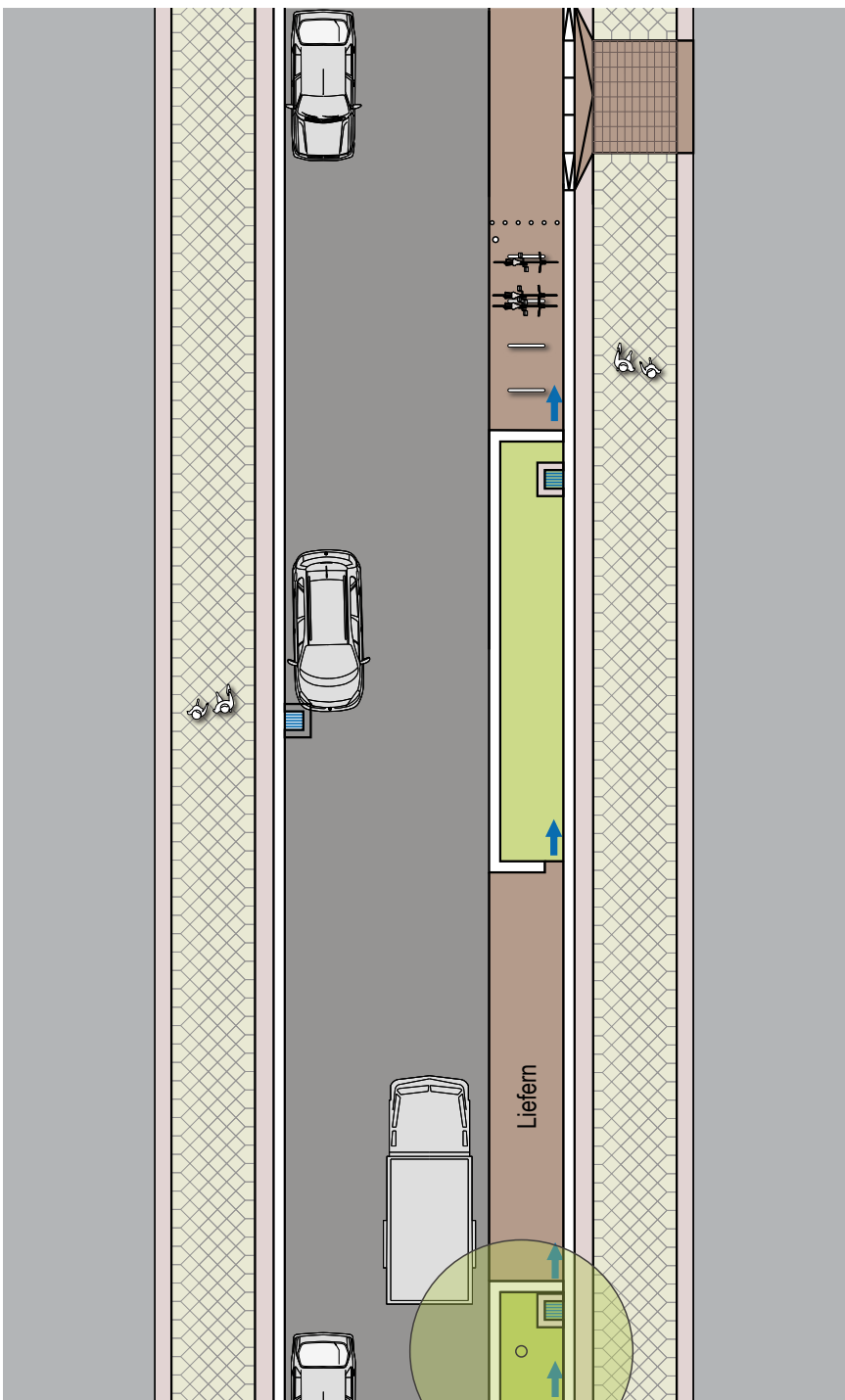
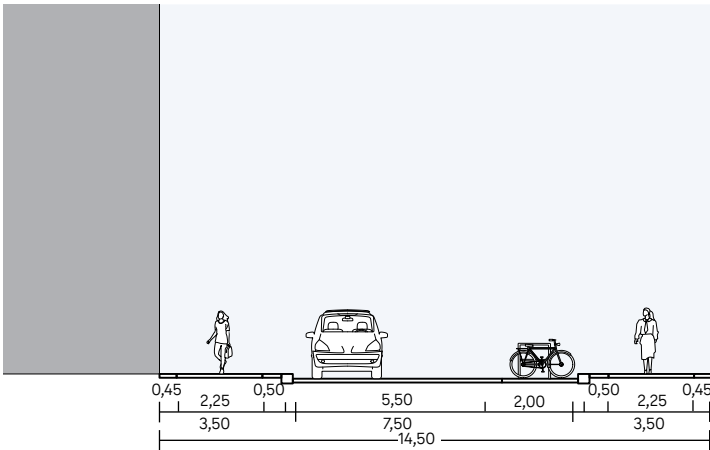
M 1:200

Stand: 11.12.2025

Regellösungen für Straßenraumbreiten mit rd. 15 m

Planungsfall: grundhafter Umbau

RQ-15U



dargestellte Komponenten

beidseitig Gehwege mit tradierter Aufteilung der Gehwegoberflächen in Gehbahn, Ober- und Unterstreifen gem. AV Geh- und Radwege

Fahrgasse

Gehwegüberfahrt

einseitiger Multifunktionsstreifen (2,00 m breit) mit:

- eingefassten Versickerungs- und Retentionsflächen (Granitbord A1-Format) mit Ablauf
- Abstellfläche für Fahrräder („Kreuzberger Bügel“), gesichert durch Markierung mit Nägeln (geklebt) und Poller (Z605)
- Lieferbereich, Kfz-Stellplatz

nicht dargestellt: diverse Einbauten, wie Lichtmaste, Beschilderung etc. im Unterstreifen

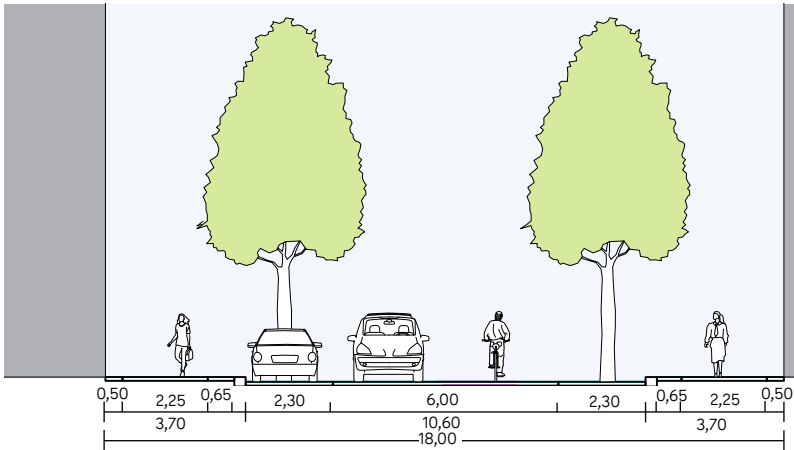
Oberflächenmaterialien

- Asphalt
- Gehwegplatten
- Mosaik (in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen Bernburger, sonst Granit)
- Großpflaster
- Granitbord (Format A1, 30 cm breit)
- (Stauden)Bepflanzung (ca. 60 cm hoch)

Regellösungen für Straßenraumbreiten mit rd. 18 m

RQ-18A/U

Planungsfall: klimaorientierte Anpassung / grundhafter Umbau



dargestellte Komponenten

beidseitig Gehwege mit tradierter Aufteilung der Gehwegoberflächen in Gehbahn, Ober- und Unterstreifen gem. AV Geh- und Radwege

Fahrgasse

beidseitiger Multifunktionsstreifen (2,3 m breit) mit:

- eingefassten Versickerungs- und Retentionsflächen (Granitbord A1-Format) mit/ohne Ablauf sowie mit/ohne Baumpflanzungen (alternativ Tiefbeet)
- Abstellfläche für Fahrräder („Kreuzberger Bügel“)
- bauliche Gehwegvorstreckung für Aufenthalt (Sitzbänke)
- Kfz-Parken

nicht dargestellt: diverse Einbauten, wie Lichtmaste, Beschilderung etc. im Unterstreifen

Oberflächenmaterialien

- Asphalt
- Gehwegplatten
- Mosaik (in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen Bernburger, sonst Granit)
- Großpflaster
- Granitbord (Format A1, 30 cm breit)
- (Stauden)Bepflanzung (ca. 60 cm hoch)

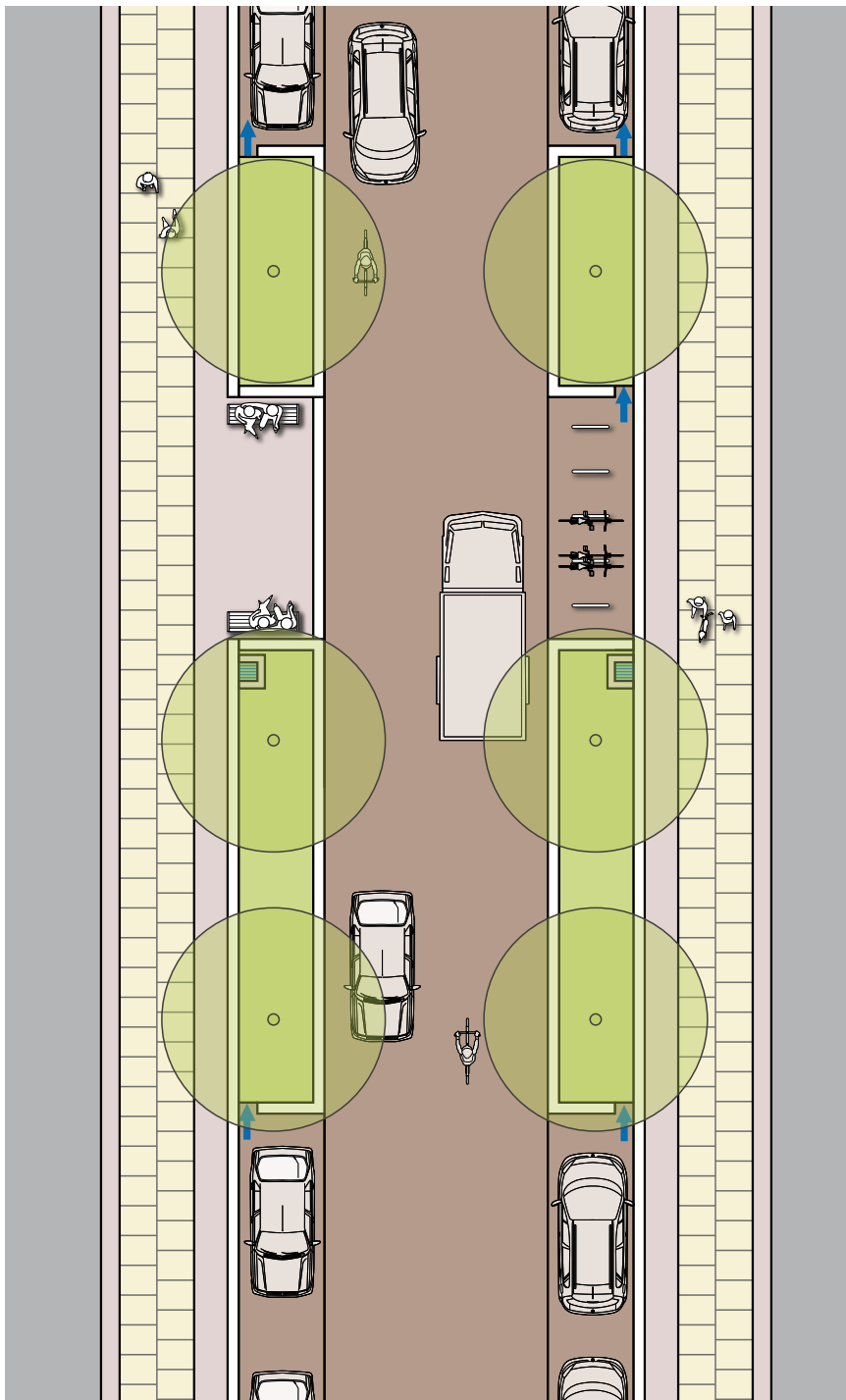
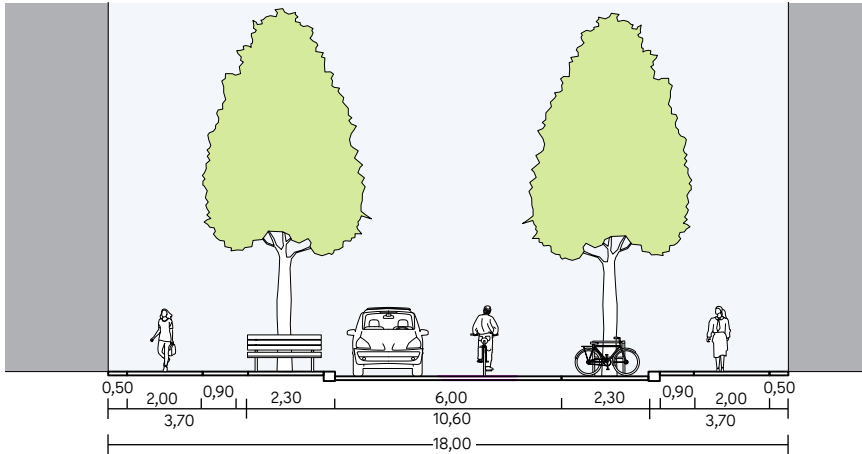
M 1:200

Stand: 11.12.2025

Regellösungen für Straßenraumbreiten mit rd. 18 m

RQ-18U.1

Planungsfall: grundhafter Umbau unter Verwendung von Alt-Material



dargestellte Komponenten

beidseitig Gehwege mit tradierter Aufteilung der Gehwegoberflächen in Gehbahn, Ober- und Unterstreifen

Fahrgasse

beidseitiger Multifunktionsstreifen (2,3 m breit) mit:

- eingefassten Versickerungs- und Retentionsflächen (Granitbord A1-Format) mit/ohne Ablauf sowie mit/ohne Baumpflanzungen (alternativ Tiefbeet)
- Abstellfläche für Fahrräder („Kreuzberger Bügel“)
- bauliche Gehwegvorstreckung für Aufenthalt (Sitzbänke)
- Kfz-Parken

nicht dargestellt: diverse Einbauten, wie Lichtmaste, Beschilderung etc. im Unterstreifen

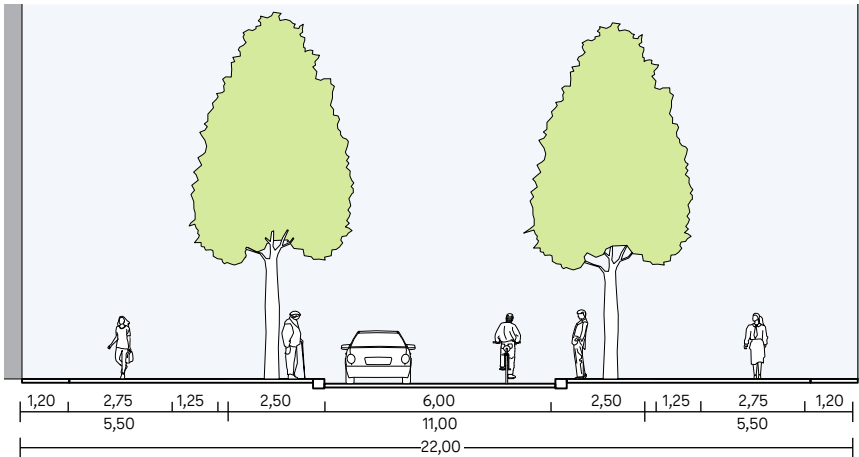
Oberflächenmaterialien

- Granitplatten (Alt-Material)
- Mosaik (in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen Bernburger, sonst Granit)
- Großpflaster (Alt-Material) (bei Straßen im Radvorrangnetz Verwendung von geschnittenem Pflaster)
- Granitbord (Format A1, 30 cm breit)
- (Stauden)Bepflanzung (ca. 60 cm hoch)

Regellösungen für Straßenraumbreiten mit rd. 22 m (ohne Bestandsbäume)

RQ-22A.1

Planungsfall: klimaorientierte Anpassung bereits sanierter Straßenräume



dargestellte Komponenten

beidseitig Gehwege mit tradierter Aufteilung der Gehwegoberflächen in Gehbahn, Ober- und Unterstreifen

Fahrgasse

beidseitiger Multifunktionsstreifen (2,5 m breit) mit:

- eingefassten Versickerungs- und Retentionsflächen (Granitbord A1-Format) mit/ohne Ablauf sowie mit Baumpflanzungen
- Abstellfläche für Fahrräder („Kreuzberger Bügel“)
- Kfz-Parken
- barrierefreie Querungsstelle im Straßenverlauf (gemäß AV Geh- und Radwege)

nicht dargestellt: diverse Einbauten, wie Lichtmaste, Beschilderung etc. im Unterstreifen

Oberflächenmaterialien

- Asphalt
- Gehwegplatten
- Mosaik (in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen Bernburger, sonst Granit)
- Großpflaster
- Granitbord (Format A1, 30 cm breit)
- taktile Platten
- (Stauden)Bepflanzung (ca. 60 cm hoch)

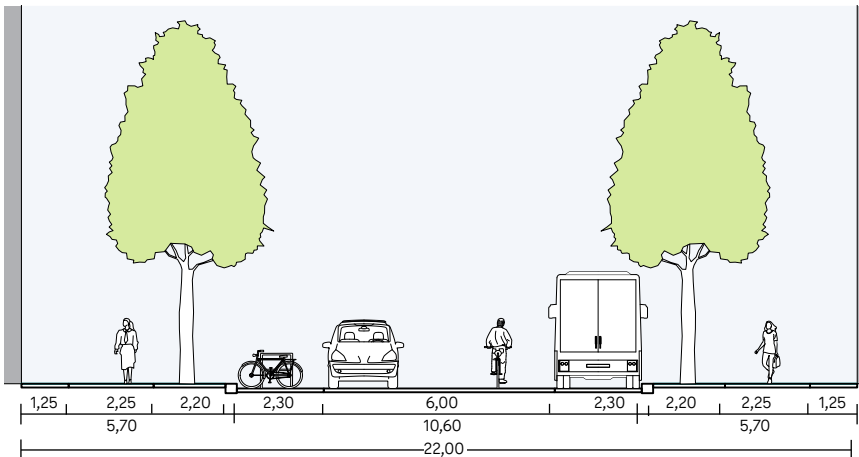
M 1:200

Stand: 11.12.2025

Regellösungen für Straßenraumbreiten mit rd. 22 m (mit Bestandsbäumen)

RQ-22A.2

Planungsfall: klimaorientierte Anpassung bereits sanierter Straßenräume



dargestellte Komponenten

beidseitig Gehwege mit tradierter Aufteilung der Gehwegoberflächen in Gehbahn, Ober- und Unterstreifen

Sitzbank im Unterstreifen

Fahrgasse

beidseitiger Multifunktionsstreifen (2,3 m breit) mit:

- eingefassten Versickerungs- und Retentionsflächen (Granitbord A1-Format) mit/ohne Ablauf
- Abstellfläche für Fahrräder („Kreuzberger Bügel“)
- Gehwegvorstreckung für Aufenthalt (Sitzbänke)
- Lieferbereiche
- barrierefreie Querungsstelle im Straßenverlauf (gemäß AV Geh- und Radwege)

nicht dargestellt: diverse Einbauten, wie Lichtpunkte, Beschilderung etc. im Unterstreifen

Oberflächenmaterialien

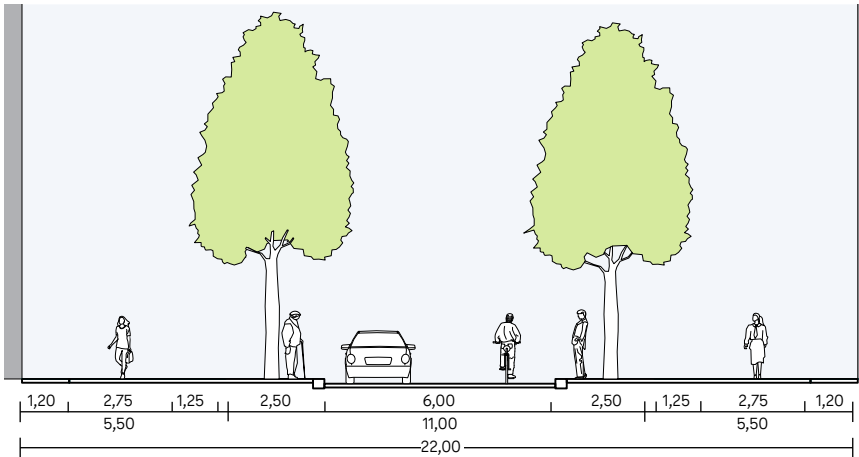
- Asphalt
- Gehwegplatten
- Mosaik (in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen Bernburger, sonst Granit)
- Großsteinpflaster
- Granitbord (Format A1, 30 cm breit)
- taktile Platten
- bestehende Baumscheiben, (Stauden)Bepflanzung in Versickerungsflächen (ca. 60 cm hoch)

M 1:200

Stand: 11.12.2025

Regellösung Fahrradstraße i. V. mit dem Multifunktionsstreifen

Planungsfall: klimaorientierte Anpassung bereits sanierter Straßenräume



dargestellte Komponenten

beidseitig Gehwege mit tradierter Aufteilung der Gehwegoberflächen in Gehbahn, Ober- und Unterstreifen

Fahrgasse

beidseitiger Multifunktionsstreifen (2,5 m breit) mit:

- eingefassten Versickerungs- und Retentionsflächen (Granitbord A1-Format) mit/ohne Ablauf sowie mit Baumpflanzungen
- Abstellfläche für Fahrräder („Kreuzberger Bügel“)
- Kfz-Parken
- barrierefreie Querungsstelle im Straßenverlauf (gemäß AV Geh- und Radwege)
- verzerrtes Piktogramm Z 244.1
- Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn
- Sicherheitsstreifen im Bereich von Kfz-Parken

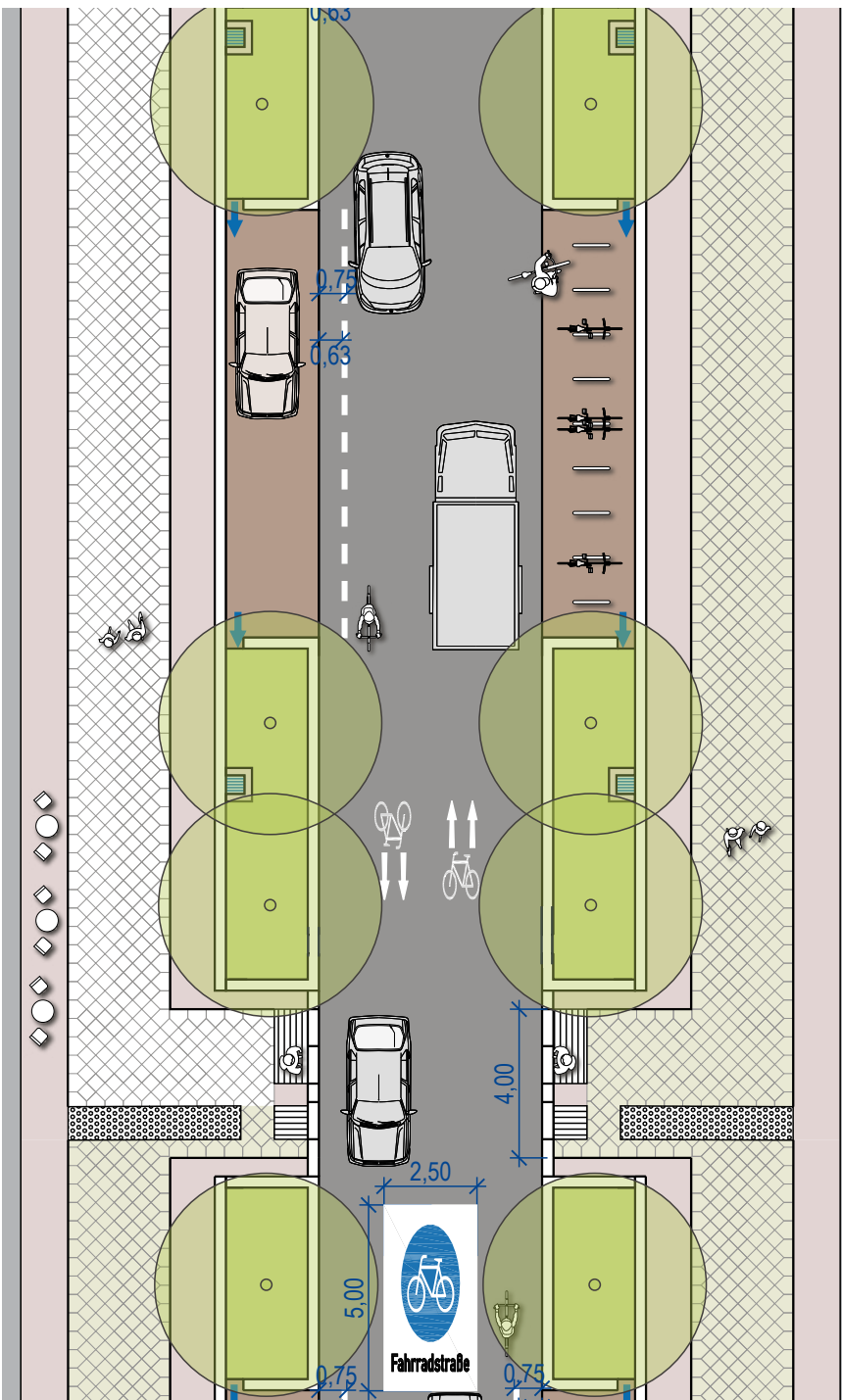
nicht dargestellt: diverse Einbauten, wie Lichtmaste, Beschilderung etc. im Unterstreifen

Oberflächenmaterialien

- Asphalt
- Gehwegplatten
- Mosaik (in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen Bernburger, sonst Granit)
- Großpflaster
- Granitbord (Format A1, 30 cm breit)
- taktile Platten
- (Stauden)Bepflanzung (ca. 60 cm hoch)

M 1:200

Stand: 11.12.2025



3. REGELLÖSUNG FÜR ECK- UND KNOTENPUNKTGESTALTUNG

Kurzbezeichnung - Erläuterung Systematik

RK = Regellösung Knotenpunktanpassung in
Verbindung mit Multifunktionsstreifen

A = Planfall Anpassung

RK-A.1 - gesicherte Querungsstelle

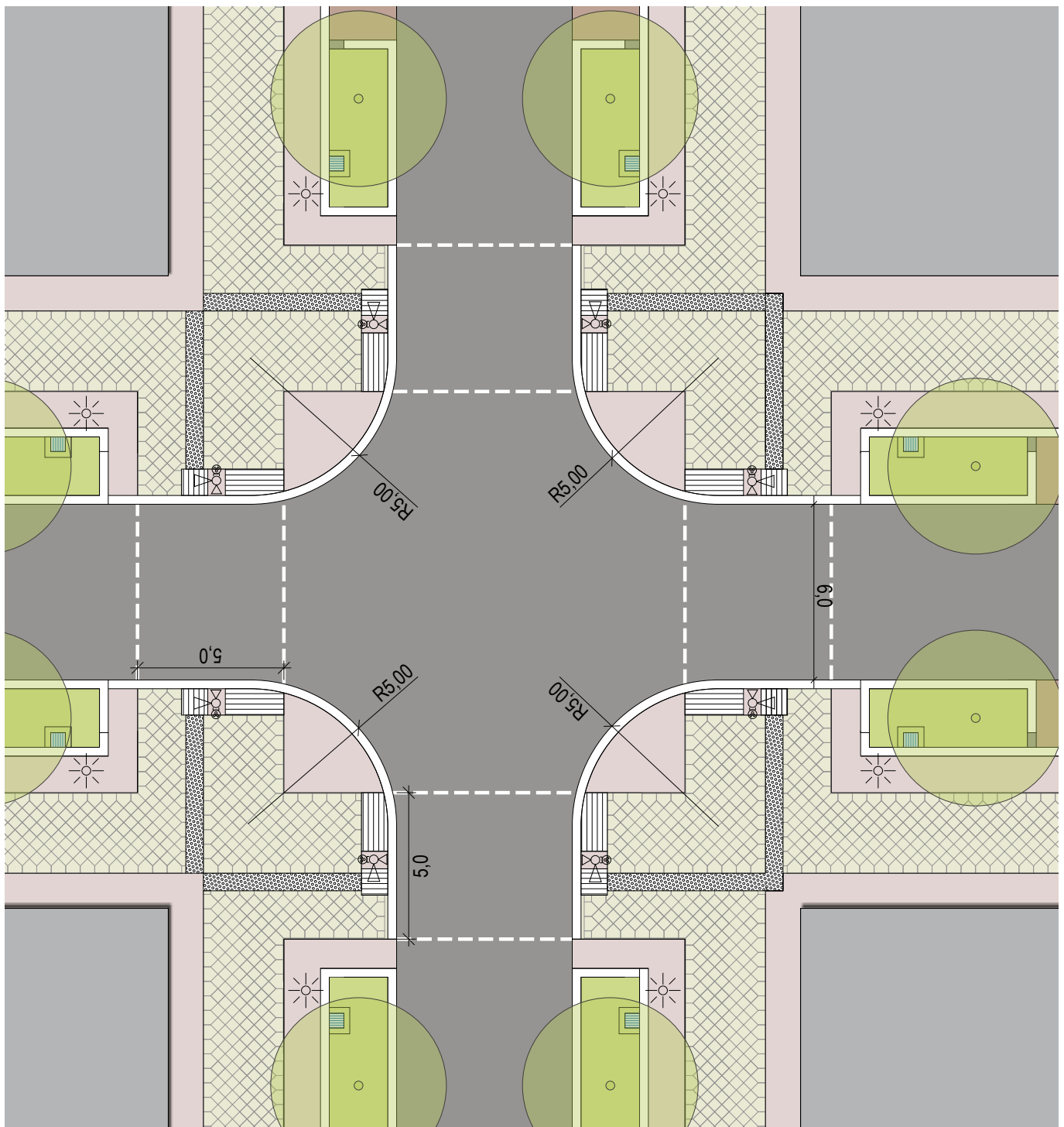
RK-A.2 - ungesicherte Querungsstelle

RK-A.3 - ungesicherte Querungsstelle (einseitiger Multifunktionsstreifen)

Knotenpunktanpassung i.V. mit Multifunktionsstreifen

Planungsfall: gesicherte Querungsstelle

RK-A.1



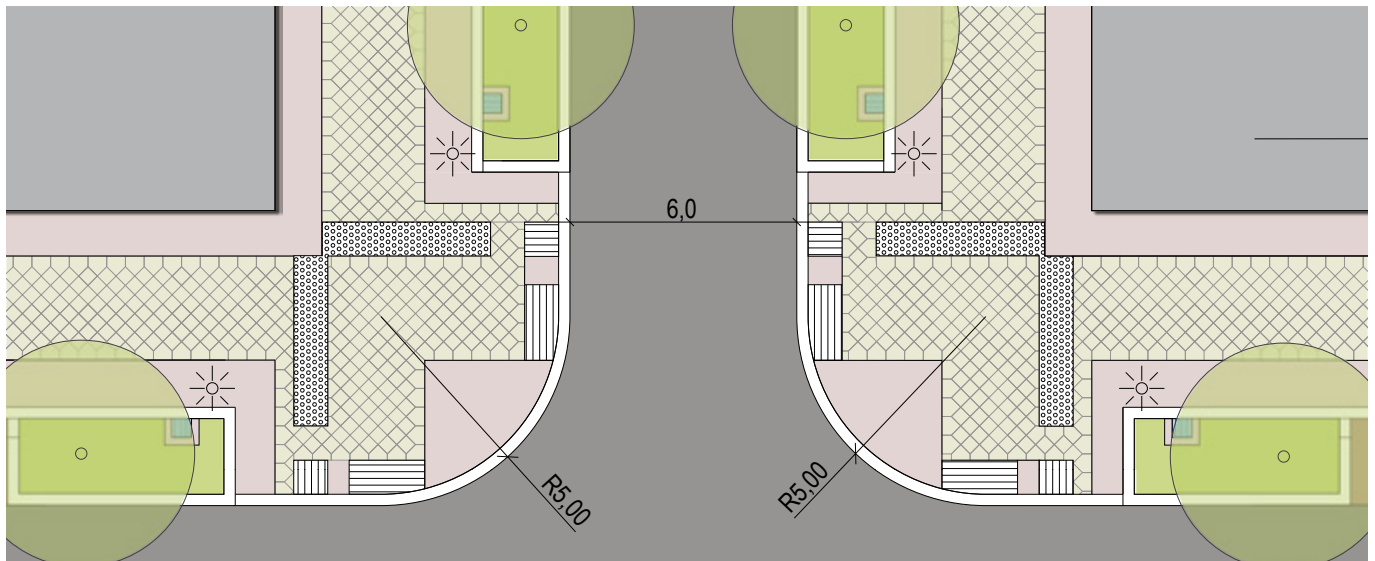
gem. AV Geh- und Radwege (31. März 2023)

M 1:200

Stand: 11.12.2025

Knotenpunktanpassung i.V. mit Multifunktionsstreifen

Planungsfall: nicht gesicherte Querungsstelle



mit Auffindestreifen

M 1:200

Stand: 11.12.2025

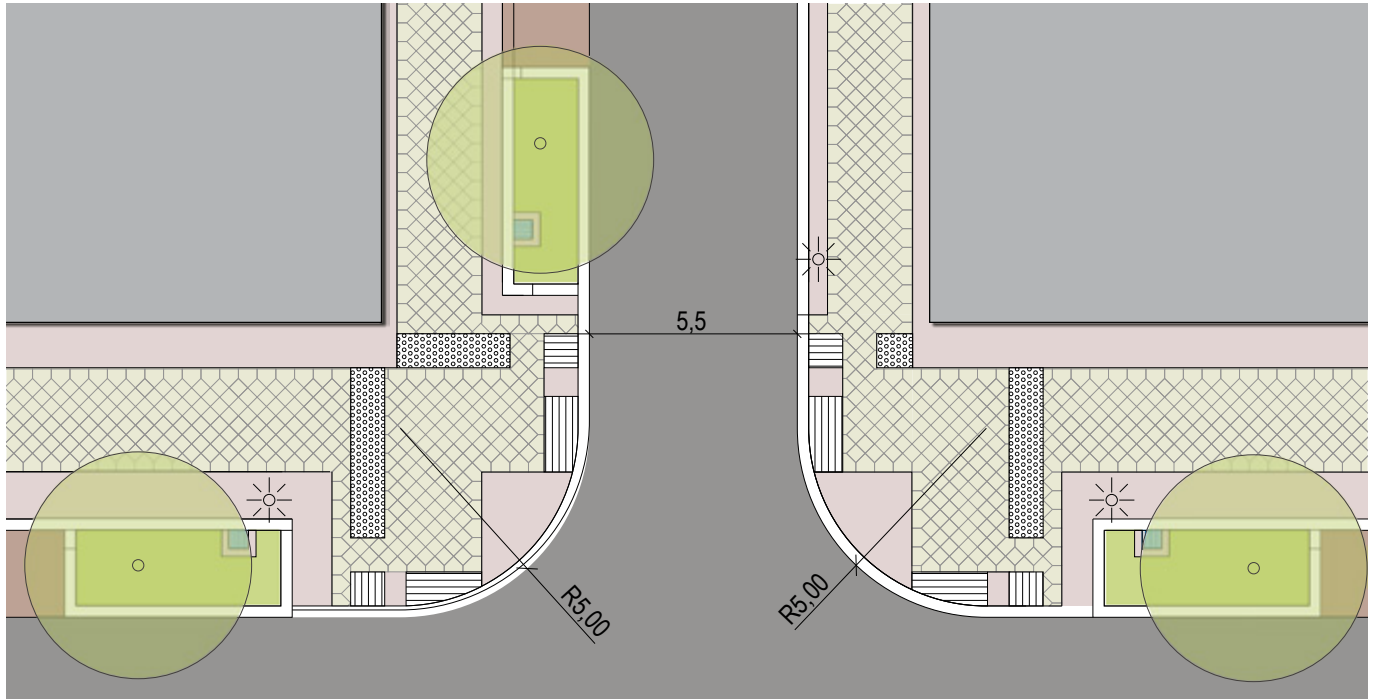
gem. AV Geh- und Radwege (31. März 2023)

lt. AV Geh- und Radwege:

„Querungsstellen können als gesicherte Querungsstellen mit Vorrang für zu Fuß Gehende (LSA, FGÜ nach Zeichen 293 und 350 StVO) und als ungesicherte Querungsstellen ohne Vorrang für Zu Fuß Gehende ausgebildet werden. Blinde und sehbehinderte Personen sollen aus Gründen der Verkehrssicherheit vorrangig über gesicherte Querungsstellen geführt werden. **Eine an diese Personengruppe gerichtete Ausweisung/Hinführung mit einem Auffindestreifen zu ungesicherten Querungsstellen sollte nur in begründeten Einzelfällen erfolgen**, wie für wichtige Wegebeziehungen und/oder für Ziele in der Straßenmitte, wo keine alternative gesicherte Querung im nahen Umfeld möglich ist (zum Beispiel Mittelstreifen, -insel mit Zugängen zum ÖPNV).“

Knotenpunktanpassung i.V. mit Multifunktionsstreifen (einseitig)

Planungsfall: nicht gesicherte Querungsstelle



mit Auffindestreifen

M 1:200

Stand: 11.12.2025

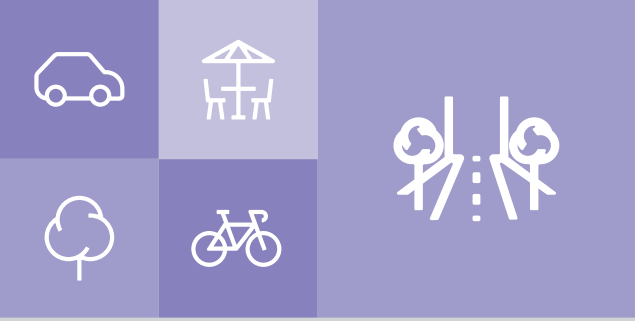
gem. AV Geh- und Radwege (31. März 2023)

lt. AV Geh- und Radwege:

„Querungsstellen können als gesicherte Querungsstellen mit Vorrang für zu Fuß Gehende (LSA, FGÜ nach Zeichen 293 und 350 StVO) und als ungesicherte Querungsstellen ohne Vorrang für Zu Fuß Gehende ausgebildet werden.

Blinde und sehbehinderte Personen sollen aus Gründen der Verkehrssicherheit vorrangig über gesicherte Querungsstellen geführt werden. **Eine an diese Personengruppe gerichtete Ausweisung/Hinführung mit einem Auffindestreifen zu ungesicherten Querungsstellen sollte nur in begründeten Einzelfällen erfolgen**, wie für wichtige Wegebeziehungen und/oder für Ziele in der Straßenmitte, wo keine alternative gesicherte Querung im nahen Umfeld möglich ist (zum Beispiel Mittelstreifen, -insel mit Zugängen zum ÖPNV).“







MASTERPLAN BERLINER MITTE

REGELWERKE STRASSENRAUMGESTALTUNG

Friedrichstadt, Dorotheenstadt und Friedrichswerder

ANLAGE 2 ANALYSEKARTEN

Plankarte - Historische Gliederung

Plankarte - Sanierungsstand Straßenräume

Plankarte - Denkmale und Erhaltungsgebiete gem. §172 BauGB

Plankarte - Übersicht Bestandssituation, Sonderbereiche

Plankarte - Straßenraumbreiten

Plankarte - Straßenbäume Bestand nach Art

Plankarte - Bäume Bestand und Wärmeinseleffekt in den
Siedlungs- und Verkehrsflächen

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Württembergische Str. 4
10707 Berlin



www.berlin.de/sen/sbw



[instagram.com/senstadtberlin](https://www.instagram.com/senstadtberlin)



[linkedin.com/company/senstadtberlin](https://www.linkedin.com/company/senstadtberlin)

Berlin 12/2025