

BEZIRK BERLIN-MITTE

Maßnahmenvorschläge zur klimaangepassten Umgestaltung
des öffentlichen Straßenraumes für klimatisch belastete Quartiere



Freie Planungsgruppe Berlin GmbH

April 2026

Auftraggeber:



Bezirksamt Mitte von Berlin
Geschäftsbereich Ordnung, Umwelt, Natur, Straßen und Grünflächen
Umwelt- und Naturschutzamt
13341 Berlin

Bearbeitung:



Freie Planungsgruppe Berlin GmbH
Giesebrechtstr. 10
10629 Berlin

Tel. (+4930) 887 188-0

Fax (+4930) 883 90 20

planung@fpb.de

www.fpb.de

Nadine Schaumkessel

Ulrike Ziechmann

Lorenz Mollweide (Kartenerstellung, Visualisierung)

Sinem Demir (Kartenerstellung, Visualisierung)

Michelle Kahmann (Kartenerstellung, Visualisierung)

17.04.2026

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG UND ZIELSTELLUNG	1
2	METHODIK UND PLANUNGSGRUNDLAGEN	3
2.1	Herangehensweise/Methodik.....	3
3	UNTERSUCHUNGSGEBIETE	6
3.1	Untersuchungsgebiet 1 Bezirksregion Osloer Straße.....	7
3.2	Untersuchungsgebiet 2 Ortsteil Wedding	7
3.3	Untersuchungsgebiet 3 Ortsteil Moabit.....	7
3.4	Untersuchungsgebiet 4 Bezirksregion Tiergarten Süd.....	8
4	ANALYSE UND BEWERTUNG DES ÖFFENTLICHEN STRAßENRAUMS	9
4.1	Dokumentation Stadtgrün und Versiegelung	9
4.2	Untersuchungsgebiet 1	11
4.2.1	Stadtgrün.....	11
4.2.2	Versiegelung	12
4.2.3	Klimatische Situation.....	13
4.2.4	Radverkehr.....	14
4.2.5	Aktuelle Planungen	15
4.3	Untersuchungsgebiet 2	16
4.3.1	Stadtgrün.....	16
4.3.2	Versiegelung	18
4.3.3	Klimatische Situation.....	18
4.3.4	Radverkehr.....	20
4.3.5	Aktuelle Planungen	20
4.4	Untersuchungsgebiet 3	21
4.4.1	Stadtgrün.....	21
4.4.2	Versiegelung	23
4.4.3	Klimatische Situation.....	24
4.4.4	Radverkehr.....	25
4.4.5	Aktuelle Planungen	26
4.5	Untersuchungsgebiet 4	26
4.5.1	Stadtgrün.....	26
4.5.2	Versiegelung	27
4.5.3	Klimatische Situation.....	28
4.5.4	Radverkehr.....	29
4.5.5	Aktuelle Planungen	30
4.6	Schlussfolgerungen aus der Analyse.....	31
4.6.1	Stadtgrün und Versiegelung.....	31
4.6.2	Regenwasser	31
4.6.3	Boden und Hydrologie.....	31
4.6.4	Ruhender Verkehr.....	31
4.6.5	Ver- und Entsorgungsleitungen.....	32
4.6.6	Chancen und Potenziale	32
5	GESAMTKONZEPT ZUR KLIMAAANPASSUNG	35
5.1	Maßnahmenkonzept	35
5.2	Maßnahmenkatalog	38
5.3	Untersuchungsgebiet 1	39
5.4	Untersuchungsgebiet 2	42

5.5	Untersuchungsgebiet 3	45
5.6	Untersuchungsgebiet 4	46
6	EXEMPLARISCHE UND DETAILLIERTE ERARBEITUNG DER KLIMAANGEPASSTEN UMGESTALTUNG FÜR FÜNF AUSGEWÄHLTE STRAßENZÜGE	48
7	ZUSAMMENFASSENDE ERKENNTNISSE UND AUSBLICK	64
8	VERZEICHNISSE	65
8.1	Abbildungsverzeichnis	65
8.2	Tabellenverzeichnis	66
8.3	Quellenverzeichnis.....	66
9	ANHANG	69

1 Einleitung und Zielstellung

Der Bezirk Mitte ist aufgrund seiner hohen baulichen Verdichtung in besonderem Maße bioklimatischen Umweltbelastungen ausgesetzt. Durch fortschreitende Verdichtung und den Klimawandel werden sich diese Belastungen sowie die Gefährdung durch Starkniederschlägen und Extremwetterereignisse weiter erhöhen. Daher sind geeignete Klimaanpassungsmaßnahmen erforderlich, um negative Auswirkungen auf die Bevölkerung zu reduzieren.

Zur kleinräumigen Differenzierung der Umweltbelastungen führte das Umwelt- und Naturschutzamt eine bezirksweite, GIS-gestützte Analyse durch. Datengrundlage bildeten verschiedene Datensätze aus dem Berliner Umweltatlas (Anzahl Tropennächte und Hitzetage, Versiegelungsgrad, Verdunstung, Versickerung) sowie eigens erarbeitete Datengrundlagen (Freiraumversorgungsanalyse des Bezirks Mitte). Ziel war die Identifikation von Bereichen mit räumlich überlagerten Mehrfachbelastungen, in denen eine besonders hohe Belastung der Bevölkerung vorliegt oder perspektivisch zu erwarten ist. Durch Verschneidung der Datensätze wurden vier zusammenhängende Gebiete mit besonders hoher Gesamtbelastung ermittelt.

Um den bereits spürbaren Folgen des Klimawandels entgegen zu wirken, hat der Bezirk Mitte die Erarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes zur klimaangepassten Umgestaltung des Straßenraumes für diese vier Gebiete (im weiteren auch Untersuchungsgebiete genannt) beauftragt. Hierfür sollen im öffentlichen Straßenraum spezifische Potenziale für blau-grüne Maßnahmen identifiziert, verortet, beschrieben und visualisiert werden.

Mit der Umsetzung gezielter Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum will der Bezirk seinen Beitrag zur Klimaanpassung leisten, um die formulierten Ziele aus dem Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept des Bezirks Mitte¹ zu erfüllen.

Durch die hohe Versiegelung mit mangelnden Retentions- und Versickerungsmöglichkeiten wird anfallendes Regenwasser bisher großteils direkt in die Kanalisation geleitet. Aufgrund un-

¹ Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept für den Bezirk Mitte von Berlin, November 2023, am 13. Februar 2024 vom Bezirksamt Mitte von Berlin beschlossen.

zureichender Kapazitäten kann es daher bei Starkregenereignissen zu einer Überlastung der Mischwasserkanalisation, einhergehend mit lokalen Überflutungen kommen. Bei langanhaltenden Trockenperioden fehlt es hingegen an verdunstungsfördernder Vegetation, die für eine Kühlung der Luft über die Blattoberfläche sorgt. Bäume, Sträucher und Stauden sind daher unverzichtbare funktionale Elemente in den Wohngebieten und im Straßenraum, um der Hitzebelastung effektiv entgegenzuwirken.

Für die vier besonders belasteten Quartiere im Bezirk Mitte sollen somit realistische und planerisch mögliche Lösungsansätze für den öffentlichen Straßenraum entwickelt werden, um die klimatischen Belastungen zu reduzieren. Im Fokus steht dabei die Bestandsaufnahme und die Analyse des gegenwärtigen Straßenraumes in den vier Untersuchungsgebieten und die darauf basierende Entwicklung und Verortung von Maßnahmevorschlägen zur Entsiegelung von Flächen im öffentlichen Straßenland und zur Vergrößerung des Grünvolumens auf bestehenden sowie neu geschaffenen entsiegelten Flächen.

Potenzielle Maßnahmen können z. B. die Reduzierung vollversiegelter asphaltierter Straßenbereiche zugunsten von teilversiegelten oder unversiegelten Grünflächen, die Anlage von Grünen Gullys, neue Straßenbaumstandorte, die Vergrößerung der Baumscheiben sowie die Erhöhung des Grünvolumens/Qualifizierung der Vegetationsstruktur auf Flächen mit aktuell geringem Grünvolumen sein.

Für 5 ausgewählte Straßenräume in drei der vier besonders belasteten Quartiere werden zudem exemplarisch detaillierte Straßenplanungen erarbeitet, in dem die Entsiegelungs- und Begrünungspotentiale in einem groben Planungskonzept (Vorplanung) erarbeitet und die einzelnen Umgestaltungsmaßnahmen zur klimaangepassten Straße in Form von Steckbriefen beschrieben werden.

2 Methodik und Planungsgrundlagen

2.1 Herangehensweise/Methodik

Für die vier Untersuchungsgebiete wurde eine Bestandsaufnahme und eine Analyse der öffentlichen Straßenräume hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit (Oberflächenbeläge) und damit des Versiegelungsgrades sowie des vorhandenen Grünvolumens durchgeführt.

Die digitale Vermessung des öffentlichen Straßenraumes (Straßenbefahrung 2014; WFS-Download Geoportal Berlin) sowie die Daten der 3D-Straßenbefahrungen für die Stadt Berlin mit Stand 2021/2022 (infra3D) und Google Street View (Stand 2022) bildeten die Grundlage für die Erfassung der öffentlichen Flächen in den vier Untersuchungsgebieten.

Die digitale vermessungstechnische Straßenbefahrung des Landes Berlin mit Stand 2014 wurde mit den digitalen Daten der 3D-Straßenbefahrungen abgeglichen und mittels Planungs- und Geoinformationssoftware aktualisiert; in Einzelfällen wurden fehlende Daten durch Bestandsaufnahmen vor Ort ergänzt. Im Zuge der digitalen Bestandserfassung wurden fehlende Bestandsdaten („Löcher“ in den Bestandsdaten) ergänzt, wie die Versiegelung der Gehwegvorstreckungen oder Fußgängerfurten in den Straßen. Neue Gehwegüberfahrten / Zufahrten wurden erfasst, Belagsarten geändert bzw. korrigiert (z.B. Ober- und Unterstreifen der Gehwege waren als Kleinsteinpflaster erfasst, Änderung in Mosaikpflaster).

Die Baumscheiben, die in den digitalen Grundlagen als Radien dargestellt waren, wurden in ihrer realen Größe erfasst und konstruiert.

Einige Straßenzüge wurden mit Hilfe der 3D-Straßenbefahrungen neu konstruiert, da seit 2014 grundlegende Erneuerungen umgesetzt wurden (u.a. Soldiner Straße von Prinzenallee bis Drontheimer Straße, Quitzowstraße, Flottwellstraße, Waldstraße).

Neben den verschiedenen Oberflächenbelägen und Versiegelungsgraden wurden auch die unversiegelten Vegetationsflächen wie die Baumscheiben, Freiflächen, Grünstreifen und das Straßenbegleitgrün im öffentlichen Straßenland mit der entsprechenden Materialität (u.a. begrünt, offener Boden, Schotter-Substrat-Gemisch, Baumgitterrost) und mit dem entsprechenden Grünvolumen über Vegetationshöhen erfasst. Die 3D-Straßenbefahrungen mit Stand 2021/2022 (googlemaps

und infra3D) erfolgten zu verschiedenen Jahreszeiten. Zur Erfassung des Grünvolumens der Grünflächen und Baumscheiben wurde vorrangig der Sommeraspekt verwendet, teilweise spiegeln die Daten aber auch den Winteraspekt zum Zeitpunkt der Befahrung wider.

In Teilbereichen der vier Gebiete wurden Ortsbegehungen durchgeführt, insbesondere in Bereichen, die aufgrund parkender Kfz oder Baustellen nicht einsehbar waren oder die in den 3D-Straßenbefahrungen nicht begehbar waren (z.B. keine oder einseitige Befahrungen) wie die Ungarnstraße oder die Parkflächen in der Genterstraße im Untersuchungsgebiet 2. Außerdem erfolgten Ortsbegehungen in Straßen, die umgebaut wurden, deren Umbaumaßnahmen aber noch nicht im Luftbild 2024 erfasst sind (z.B. Pohlstraße und Kluckstraße im Untersuchungsgebiet 4).

Der digitale Bestand der vier Untersuchungsgebiete spiegelt also überwiegend den Stand 2021/2022 wider, vereinzelt ist der Straßenraum aktuell mit Stand Frühjahr 2025 erfasst.

Unter Berücksichtigung von Versiegelungsfaktoren, die sich an der Versickerungsfähigkeit verschiedener Bodenbeläge orientieren, wurde die Bestandsversiegelung je Untersuchungsgebiet ermittelt. Die Vegetationsflächen in den Gebieten konnten im Bestand quantifiziert werden (z.B. Anzahl der Straßenbäume, Anzahl der leeren Baumscheiben). Hierfür wurden die aktuellsten GRIS-Daten mit Stand 14.03.2025 bzw. 27.03.2025 in die Bestandskarten aufgenommen und dargestellt.

Zur Abschätzung des Entsiegelungspotenzials von Stellplätzen wurde der Anteil der Parkflächen im öffentlichen Straßenraum ermittelt (Datengrundlage: SenMVKU, 2023; Parken im Straßenraum) und ins Verhältnis zur Anzahl der Einwohner über 18 Jahre im jeweiligen Untersuchungsgebiet gesetzt. Die Kennzahl „Einwohner pro Stellplatz“ dient dem Vergleich des Stellplatzdrucks zwischen den Untersuchungsgebieten und ermöglicht eine Einschätzung, wo eine Entsiegelung unter Wahrung der Anwohnerinteressen am ehesten realisierbar ist. Die Vorgehensweise stellt eine näherungsweise Hochrechnung dar, die Methodik zur Ermittlung des Entsiegelungspotenzials ist künftig weiter zu präzisieren und auszubauen.

Anhand der Bestandsermittlung wurden Defizite und Konflikte im Straßenraum, sowie den dazugehörigen Grünflächen hinsichtlich der klimaangepassten Straßengestaltung ermittelt

und Potenziale und Aufwertungsmöglichkeiten für die vier Untersuchungsgebiete benannt.

Ausgehend aus den Erkenntnissen der Analyse wurden für die vier besonders belasteten Quartiere Maßnahmenkonzepte entwickelt, die räumlich konkret die Handlungsbedarfe in den Teilräumen aufzeigen, um die klimatischen Belastungen zu reduzieren. Darüber hinaus wurden die Maßnahmen detailliert an fünf Straßenzügen dargestellt.

3 Untersuchungsgebiete

Im Bezirk Berlin-Mitte gibt es vier Untersuchungsgebiete (siehe Abbildung 1), die aufgrund der klimatisch bedingten Belastungssituation besonderen Handlungsbedarf bezüglich Klimaanpassungsmaßnahmen aufweisen. Bei den ausgewählten räumlichen Quartieren handelt es sich um Teilbereiche der „Bezirksregion Osloer Straße“, „Ortsteil Wedding“, „Ortsteil Moabit“ und „Bezirksregion Tiergarten Süd“. Die Festlegung der Untersuchungsgebiete erfolgte nach einer zuvor durchgeführten Analyse der Belastungssituation durch das Umwelt- und Naturschutzamt.

Die Grenzen der Untersuchungsgebiete verlaufen jeweils entlang der öffentlichen Straßenzüge und schließen die besonders belasteten Block(teil)flächen ein. Gegenstand der Untersuchung ist hier jedoch nur der öffentliche, sich im Eigentum des Landes Berlin, befindliche Straßenraum (Straßenfläche, Fuß- und Radwege, Parkflächen, Aufenthaltsflächen, Verkehrsbegleitgrün).

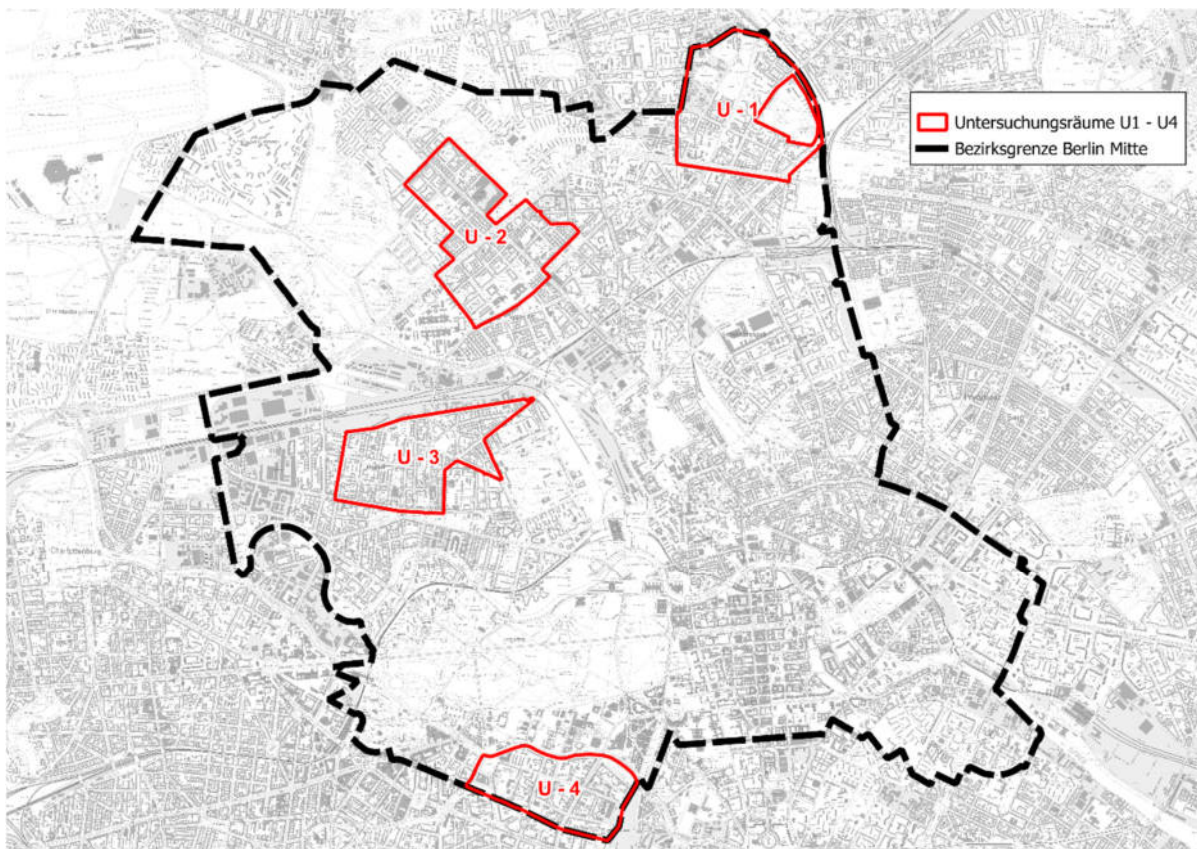


Abbildung 1: Untersuchungsgebiete im Bezirk Mitte von Berlin (UmNat Berlin-Mitte, 2025)

3.1 Untersuchungsgebiet 1 Bezirksregion Osloer Straße

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Nord-Osten des Bezirks, in der **Bezirksregion Osloer Straße** (siehe Abbildung 1).

Städtebaulich ist das Untersuchungsgebiet überwiegend durch gründerzeitliche Struktur geprägt, im Norden finden sich aber auch kleinstrukturierte Gewerbeanlagen. Insbesondere der Planungsraum Soldiner Straße stellt sich als dicht besiedeltes Wohnquartier mit Gründerzeit- u. Neubauten dar.

Im Untersuchungsraum befinden sich vorwiegend zweistreifig ausgebaute Fahrbahnen, mit angrenzenden Rad- und Gehwegen und einem verhältnismäßig geringen täglichen Straßenverkehrsaufkommen. Mit der Osloer Straße, Drontheimer Straße, Prinzenallee und Wollankstraße finden sich auch Straßen die zum übergeordneten Berliner Straßennetz in der Zuständigkeit der Berliner Senatsverwaltung zählen.

3.2 Untersuchungsgebiet 2 Ortsteil Wedding

Das Untersuchungsgebiet 2 liegt im nördlichen Teil des Bezirks, im **Ortsteil Wedding** (siehe Abbildung 1).

Der Untersuchungsraum zeichnet sich durch eine hohe Einwohnerdichte aus. Städtebaulich weisen die Wohnanlagen überwiegend gründerzeitliche Struktur auf, es finden sich aber auch Wohnanlagen der 1920er und Neubauten der 1960er-Jahre. Hier findet sich eine Vielzahl von Baublöcken, die mehrfachen bioklimatischen Belastungen unterliegen.

Mit der Müllerstraße und der Seestraße finden sich Straßenverbindungen mit großräumiger und übergeordneter Verbindungsfunktion und entsprechend hohem täglichem Verkehrsaufkommen. Zwischen den Fahrbahnen der Seestraße verlaufen zudem die Schienen der Straßenbahnlinien 50 und M13. Auch hier finden sich Parkstreifen, Geh- und Radwege im Straßen- bzw. Straßennebenraum.

3.3 Untersuchungsgebiet 3 Ortsteil Moabit

Untersuchungsgebiet 3 befindet sich im **Ortsteil Moabit**, im westlichen Bereich des Bezirks (siehe Abbildung 1).

Auch dieser Untersuchungsraum weist eine hohe Einwohnerdichte auf. Städtebaulich dominierend ist die gründerzeitliche Bebauungsstruktur. Gemäß der Starkregenhinweiskarte weist dieses Untersuchungsgebiet im Vergleich mit anderen Quartieren im Bezirk besonders viele starkregenbedingte Feuerwehreinsätze auf.

Als Straßen mit übergeordneter Bedeutung und Verbindungsfunktion finden sich die Turmstraße, Stromstraße, Perleberger Straße, Birkenstraße und Putlitzstraße.

3.4 Untersuchungsgebiet 4 Bezirksregion Tiergarten Süd

Das Untersuchungsgebiet 4 liegt in der **Bezirksregion Tiergarten Süd** und erstreckt sich hier über die Planungsräume Lützowstraße und Körnerstraße (siehe Abbildung 1). Im Vergleich mit den anderen Untersuchungsgebieten weist dieses Gebiet aufgrund von einer größeren Anzahl an Gewerbebetrieben eine etwas geringere Einwohnerdichte auf.

In diesem Untersuchungsgebiet gelten die Kurfürstenstraße, Schillstraße, Lützowplatz, Lützowufer, Schöneberger Ufer und Potsdamer als Straßen mit übergeordneter Verbindungsfunktion und einem entsprechend hohen Verkehrsaufkommen.

4 Analyse und Bewertung des öffentlichen Straßenraums

Im Rahmen der Untersuchung wurden die für die Planung von Klimaanpassungsmaßnahmen relevanten Datengrundlagen systematisch ausgewertet. Hierzu erfolgte eine Analyse und Verschneidung vorhandener Planungen, Dokumente und Geodaten, ergänzt durch Informationen aus externen Quellen wie dem Geoportal Berlin oder dem Umweltatlas Berlin. Ziel war eine lokal-räumliche Evaluierung der bestehenden Belastungen sowie der Potenziale des öffentlichen Straßenraums. Defizite und Chancen in Bezug auf Vegetationsflächen, Straßenbäume, Sickerflächen und andere klimawirksame Elemente wurden durch vereinzelte Ortsbegehungen erfasst und anschaulich dargestellt.

4.1 Dokumentation Stadtgrün und Versiegelung

Erfassung und Dokumentation der Bestandsflächen (z. B. Vegetationsbedeckung, Baumstandorte, Freiflächenausstattung) erfolgten durch die Auswertung der Straßenbefahrung in den Untersuchungsgebieten sowie durch ergänzende Ortsbegehungen.

Unter Berücksichtigung von vollständig versiegelten, teilversiegelten und entsiegelten Flächen wurde von jedem Untersuchungsgebiet die vorhandene Versiegelung erfasst und dokumentiert. Den verschiedenen Bodenbelägen wurden ihre spezifischen Versiegelungsfaktoren zugeordnet, fotografisch dokumentiert und in einem nachvollziehbaren Katalog zusammengestellt. Im Versiegelungskatalog (siehe Anhang – Anlage 2) sind die Oberflächenversiegelungskategorien erläutert und mit ggf. mehreren aussagekräftigen Fotos je Kategorie dargestellt. Jeder Oberfläche wurde zudem ein Verdichtungsgrad zugewiesen.

Das Grünvolumen der flächigen Vegetation wurde über die Vegetationshöhen erfasst. Je höher die Vegetation und das Vegetationsvolumen, umso größer ist die generierte Verdunstungskühlung.

Folgende Kategorien finden hier Anwendung:

Kategorie 0: unbegrünt/unbepflanzt

Kategorie 1: Höhe bis 10 cm (Rasen, häufig gemähte Wiese)

Kategorie 2: Höhe 10 bis 60 cm (ruderales Wiesen nicht bzw. selten gemäht, Bodendecker, sehr niedrig wachsende Zwergsträucher + Stauden + ggfs. Jungaufwuchs, die mindestens 1/3 der Fläche bedecken)

Kategorie 3: Höhe 60 bis 150 cm (Klein- bis Großsträucher, die kleinen und mittelhohen Sträucher überwiegen, Jungaufwuchs)

Kategorie 4: Höhe > 150 cm (überwiegend mittelhohe und hohe Sträucher, Jungaufwuchs)

Da in den Grünflächen unterschiedliche Höhenstrukturen vorhanden und somit unterschiedliche Einstufungen möglich sind, wurde die Kategorisierung nach Dominanz des Grünvolumens entschieden.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit wurde ein Grünvolumenkatalog erstellt (siehe Anhang – Anlage 1), in dem die vorhandenen Vegetationsflächen aufgelistet wurden, ebenfalls mit Verdichtungsgrad und mehreren aussagekräftigen Fotos je Kategorie.

Die Ergebnisse dieser Erfassung wurden schließlich in der Flächenauswertung zusammengeführt. Für jede Fläche wurden die Angaben zu Grünvolumen, Oberflächenversiegelung und Verdichtung dokumentiert und in den digitalen Geodaten (digitale Straßenbefahrung) in der jeweiligen Flächenkategorie hinterlegt.

Für die Auswertung der Straßenbäume (z.B. Anzahl der Straßenbäume, Anzahl der leeren Baumscheiben) konnten die aktuellsten GRIS-Daten mit Stand 14.03.2025 bzw. 27.03.2025 genutzt werden (Quelle: Straßen- u. Grünflächenamt).

Die Größe der Baumscheiben wurde anhand von vier Kategorien ausgewertet.

Kategorie 1: Größe der Baumscheiben 0 - 4 m², Mindestmaß der AV Geh- und Radwege

Kategorie 2: Größe der Baumscheiben >4 - 9 m², kleine Zielgröße für nicht überbaubare Baumscheiben

Kategorie 3: Größe der Baumscheiben >9 - 12 m², mittelgroßer Raumbedarf für nicht überbaubare Baumscheiben

Kategorie 4: Größe der Baumscheiben >12 m², großer Raumbedarf für nicht überbaubare Baumscheiben

Grundlage für diese Kategorisierung war der möglichst zu berücksichtigenden Raumbedarf gemäß den „Berliner Standards für die Pflanzung und die anschließende Pflege von Straßenbäumen“ (GALK, SenMVKU, 2024).

4.2 Untersuchungsgebiet 1

4.2.1 Stadtgrün

Im Untersuchungsgebiet in der Bezirksregion Osloer Straße gibt es zum Zeitpunkt dieser Untersuchung 1.095 Straßenbäume. Des Weiteren sind 95 Baumscheiben mit Stubben belegt und 55 Baumscheiben leer. Es sind insgesamt 60 Baumarten vertreten, von denen Winter-Linde (298 Stück, 27 %) und Spitz-Ahorn (221 Stück, 20 %) die am häufigsten vertretenen Baumarten sind, gefolgt von Silber-Linde (66 Stück, 6 %). Diese drei Baumarten sind somit prägend im Straßenbild und stellen insgesamt mehr als 50 % der vorhandenen Straßenbäume dar. Mit Baumarten wie beispielsweise Baum-Hasel (*Corylus colurna*, 10 Stück, <1 %) und Kegel-Feldahorn (*Acer campestre* 'Elsrijk', 9 Stk, <1 %) finden sich vereinzelt Arten bzw. Sorten, welche als klimaresiliente Stadtbäume bekannt sind.

Vereinzelte Straßen bzw. Straßenzüge weisen keinen Straßenbaumbestand auf. Die Heubuder Straße ist beispielsweise zu 100 % versiegelt und weist keine Grünflächen auf. In Teilbereichen der Grüntaler Straße und Holzstraße fehlen Baumpflanzungen.

Der prozentuale Anteil der Freiflächen, Grünstreifen und Straßenbegleitgrün (ohne Baumscheiben) liegt bei ca. 6,5 % (ohne Baumscheiben), wobei hier Grünflächen mit einer Vegetationshöhe bis 0,6 m den größten Anteil ausmachen (siehe Anhang – Anlage 4).

Im Untersuchungsgebiet gibt es 1.047 Baumscheiben. 872 (83,3 %) dieser Baumscheiben erreichen nur die Mindestgrößen der Kategorie 1 und 2. Im Vergleich mit den anderen Untersuchungsgebieten ist der Anteil der Baumscheiben der Kategorie 4 (>12 m²) mit 5,3 % am geringsten. Darüber hinaus weist dieses Gebiet die meisten unverdichteten und unbegrünten Baumscheiben auf (684 Baumscheiben mit Material 14, GV=0, verdichtet).

Tabelle 1: Baumscheiben des UG 1

Größe der Baumscheiben	Kategorie	Anzahl Baumscheiben je Kategorie [Stück]	Anteil der Baumscheiben je Kategorie [%]
0 - 4 m ²	1	217	21
>4 - 9 m ²	2	655	63
>9 - 12 m ²	3	120	11
>12 m	4	55	5
Summe		1.047	100

4.2.2 Versiegelung

Die Gehflächen sind überwiegend in der für Berlin typischen Struktur aus Ober- und Unterstreifen sowie einer Gehbahn aus Beton- bzw. Granitplatten ausgeführt. Die Gehwegbreiten variieren je nach Straßentyp von 2,60 bis 5,40 m. In der Regel sind sie aber an den nutzungsbezogenen Aufenthalt angepasst.

Vereinzelt treten sehr breite Gehwege auf, etwa in der Soldiner Straße, Grüntaler Straße oder Koloniestraße mit rund 6,00 m bis 8,00 m Gehwegbreite. Im Bereich Kattegat-, Stern- und Gottschalkstraße erreichen die Gehwege 6,40 m bis 7,00 m; eine klare Abgrenzung zwischen privatem und öffentlichem Straßenland fehlt dort teilweise. Die überbreiten Gehwege haben das Potenzial zur Entsiegelung und zur Begrünung.

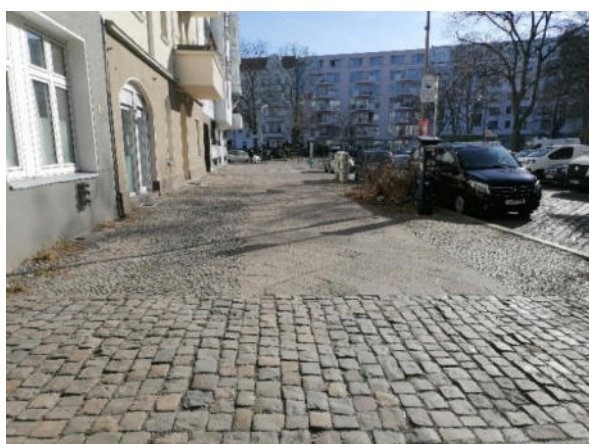


Abbildung 2: Überbreiter Gehweg in der Soldiner Straße

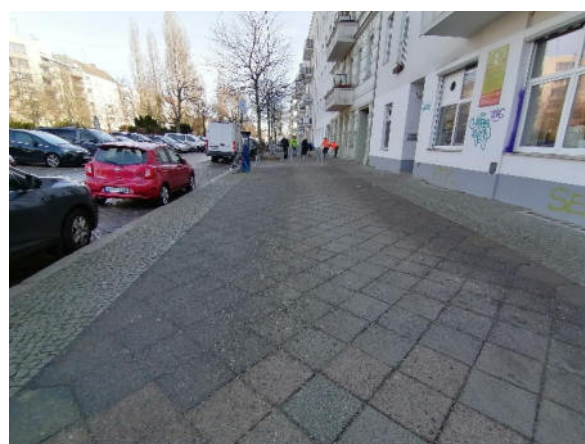


Abbildung 3: Überbreiter Gehweg in der Grüntaler Straße

Die Fahrbahnen der Hauptstraßen sind überwiegend asphaltiert. Die Nebenstraßen sind asphaltiert oder mit Großsteinpflaster befestigt.

Im gesamten Gebiet parkt der MIV straßenbegleitend. Der ruhende Verkehr nimmt im öffentlichen Straßenraum sehr viel Platz in Anspruch (36.763 m², 12,5 %). Die Parkräume in Längs- und Senkrechtaufstellung sind sowohl asphaltiert als auch mit Kopfsteinpflaster hergestellt.

Es besteht aber auch eine hohe Nachfrage nach Stellplätzen, mit einem Durchschnitt von sechs Einwohnern (EW ü 18) pro Stellplatz.

Der Flächenanteil der Versiegelung am öffentlichen Straßenraum im Untersuchungsgebiet liegt bei 91,24 %. Entsprechend entfallen 8,76 % der Gesamtfläche auf flächiges Verkehrsgrün. Der absolute Versiegelungsgrad unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren liegt bei 78,65 %. Die Übersicht zur Bestandsversiegelung und -grünvolumen mit den Versiegelungsfaktoren befindet sich im Anhang.

4.2.3 Klimatische Situation

Wie aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und der ungenügenden Grünausstattung im Straßenraum zu erwarten, ist der nächtliche Wärmeinseleffekt in den Verkehrsflächen gemäß der Klimaanalysekarte des Umweltatlas (Klimaanalysekarte 2022, Umweltatlas Berlin) den beiden höchsten Kategorien zugeordnet. Insbesondere im westlichen Teil des Untersuchungsgebietes sind die den Straßenraum umgebenden Blockteilflächen zudem dreifach belastet durch eine hohe Anzahl an Hitzetagen, einen hohen Versiegelungsgrad und eine schlechte Freiraumversorgung (Umweltbelastungskarte Bezirk Mitte, Umwelt- und Naturschutzamt, 2024) (Abbildung 4).

Die Verkehrsflächen weisen laut bioklimatischer Gesamtbeurteilung überwiegend eine sehr ungünstige bzw. ungünstige thermische Situation auf.

Insbesondere die Holzstraße, die Wilhelm-Kuhr-Straße sowie Teilbereiche der Grüntaler Straße und Soldiner Straße weisen topografische Senken auf und sind gemäß der Starkregenhinweiskarte potentiell gefährdet, von Überflutungen mit entsprechenden Schäden betroffen zu sein (Quelle: Starkregenhinweiskarte, Geoportal Berlin).

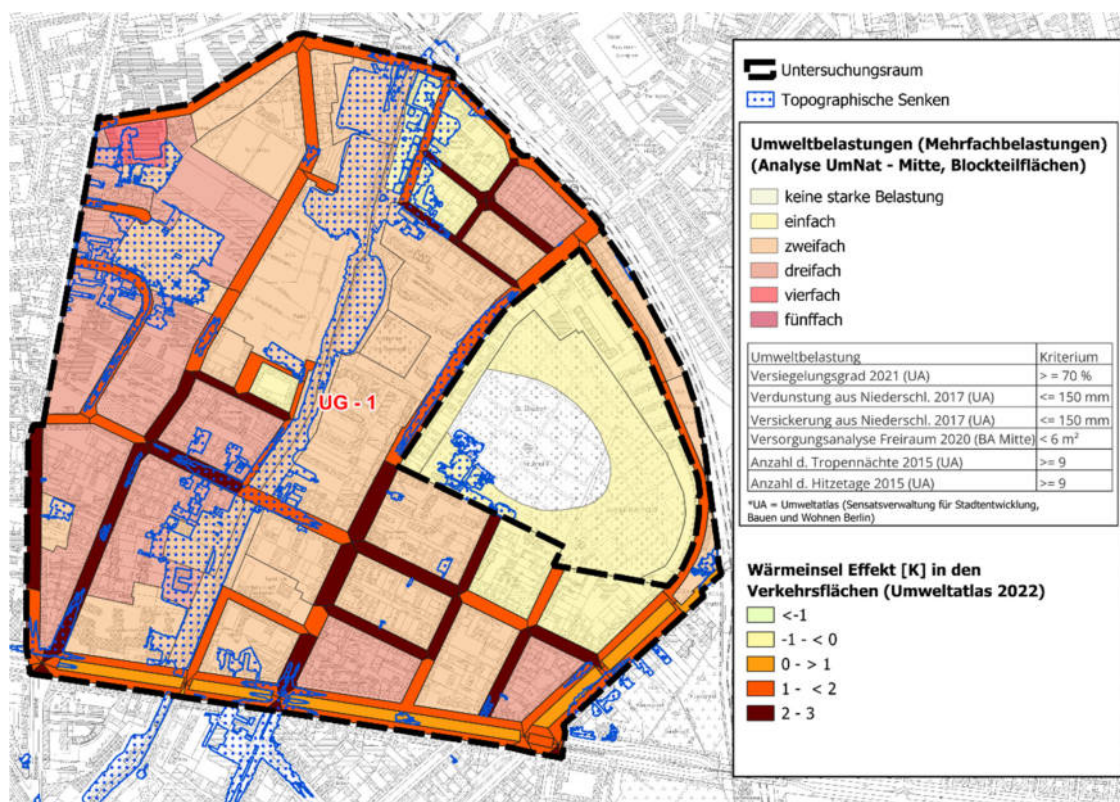


Abbildung 4: Räumliche Darstellung der Umweltbelastungen im Untersuchungsgebiet (Blockteilflächen) und des Wärmeinsel Effekts in den Verkehrsflächen (Darstellung: UmNat Berlin-Mitte, 2025).

4.2.4 Radverkehr

Im Untersuchungsgebiet finden sich mit der Soldiner Straße, Prinzenallee, Wollankstraße, Koloniestraße, Drontheimer Straße und Osloer Straße einige Straßen, welche gemäß Berliner Mobilitätsgesetz im Radverkehrsnetz (Ergänzungsnetz) gelistet sind. Die Kühnemannstraße und die Grüntaler Straße sind Teil des Radvorrangnetzes.

Der Ausbau eines sicheren und attraktiven Radwegenetzes in Mitte wird durch das Bezirksamt umgesetzt. Für die Realisierung des geplanten Radnetzes müssen in den nächsten Jahren entsprechend weitere Radwege umgesetzt werden. Auch bedarf es einer Verbesserung bestehender Radwege mit schlechter Qualität.



Abbildung 5: Radverkehrsplan im UG 1 (Quelle: Geoportal Berlin)

4.2.5 Aktuelle Planungen

Für die Koloniestraße ist durch das Straßen- und Grünflächenamt eine umfassende Umgestaltung vorgesehen. Geplant ist eine Vollentsiegelung mit einer deutlichen Aufweitung der bestehenden Baumscheiben, um den Wurzeln mehr Raum zu geben und die Versickerung von Regenwasser zu verbessern. Darüber hinaus sind Gehwegvorstreckungen vorgesehen, die nicht nur die Querungssicherheit für Fußgänger erhöhen, sondern auch zusätzlichen Raum für Grünflächen schaffen.

Die Planung umfasst zudem Baumneupflanzungen, um die Straßenbegrünung deutlich zu stärken und das Mikroklima zu verbessern.

Aktuell befindet sich das Projekt in der Phase der Planungsausschreibung. Für den Abschnitt zwischen Osloer Straße und Kuhnemannstraße liegt bereits eine Ausführungsplanung vor.

In vielen Gebieten im Bezirk Berlin-Mitte sollen in den kommenden Jahren Kiezblocks – verkehrsberuhigte Bereiche zwischen den Hauptstraßen – entstehen. Gemäß Untersuchungen des Straßen- u. Grünflächenamtes im Jahr 2025 wurden in diesem

Untersuchungsgebiet zwei Blöcke als geeignet für die Umsetzung eines Kiezblockes eingestuft: Soldiner Kiez Ost und Soldiner Kiez West.

Der östliche und westliche Teil des Soldiner Kiezes in Gesundbrunnen sollen umgesetzt und ab 2026 geplant werden.²

4.3 Untersuchungsgebiet 2

4.3.1 Stadtgrün

Im Untersuchungsgebiet, das sich im nördlichen Teil des Bezirks, im Ortsteil Wedding befindet, gibt es etwa 1.461 Straßenbäume. 137 Baumscheiben sind mit Stubben belegt und 40 Baumscheiben sind leer.

In diesem Untersuchungsgebiet sind insgesamt 68 Baumarten vorhanden. Auch hier sind Winterlinde (268 Stück, 18,3 %) und Spitzahorn (261 Stück, 17,8 %) die deutlich am häufigsten vertretenen Baumarten. Mit einer Stückzahl von 60 Bäumen (4 %) ist die klimaresiliente Baumart Baumhasel (*Corylus colurna*) im Vergleich zum UG 1 deutlich häufiger vertreten. Insbesondere die Antwerpener Straße im Brüsseler Kiez weist eine markante Baumallee auf.

Im Gegensatz dazu wurden im Untersuchungsgebiet mehrere Straßenzüge identifiziert, die keinen Baumbestand aufweisen. Dazu zählen unter anderem die Nazarethstraße, Abschnitte der Brüsseler Straße, der Luxemburger Straße sowie der Kongostraße. Insbesondere in diesen Straßen sind Begrünungsmaßnahmen und Baumpflanzungen notwendig.

Im Gebiet befindet sich entlang der Togostraße und Antwerpener Straße eine wichtige Grünverbindung. Beide Straßen weisen eine Mittel-Promenade auf, die wie im UG 1 verschiedene Nutzungs- und Aufenthaltsbereiche beherbergt und aufgrund der vorhandenen Vegetationsflächen einen wichtigen Beitrag zur klimatischen Entlastung beiträgt.

Die Lütticher Straße besitzt einen rund 16 m breiten begrünten Mittelstreifen aus Wiesen, Sträuchern und Bestandsbäumen. Auch Müllerstraße, Seestraße und Amrumer Straße verfügen über begrünte Mittelstreifen: in der Müllerstraße mit Wiesen und Baumpflanzungen, in der Amrumer Straße mit Schrägparkbuchten und schmalen Grünflächen. Der etwa 25 m breite Mittelstreifen der Seestraße führt die Straßenbahntrasse und

² Kiezblocks in Berlin-Mitte: Bezirk und Senat einigen sich auf vier Projekte (Entwicklungsstadt Berlin 2026).

ist von Wiesenflächen, einer Baumallee und Formschnitthecken an den Haltestellen gefasst.

Der prozentuale Anteil der Freiflächen, Grünstreifen und Straßenbegleitgrün (ohne Baumscheiben) liegt bei ca. 6,1 % (ohne Baumscheiben), wobei hier Grünflächen mit einer Vegetationshöhe bis 0,6 m den größten Anteil ausmachen. (siehe Anhang – Anlage 4).



Abbildung 6: Baumscheibe in der Genter Straße



Abbildung 7: Vergrößerte Baumscheibe in der Osterstraße

Der Flächenanteil der Baumscheiben am öffentlichen Straßenraum ist in diesem Untersuchungsgebiet mit 1,4 % besonders niedrig. Die 1.021 Baumscheiben weisen überwiegend die Flächengrößen der Kategorie 1 und 2 auf. Lediglich 12,2 % der Baumscheiben erfüllen die Mindestmaße für mittelgroße und große Baumscheiben gemäß Fachausschuss Stadtbäume der Berliner GALK.

Tabelle 2: Baumscheiben im UG 2

Größe der Baumscheiben	Kategorie	Anzahl Baumscheiben je Kategorie [Stück]	Anteil der Baumscheiben je Kategorie [%]
0 - 4 m ²	1	270	26
>4 - 9 m ²	2	626	61
>9 - 12 m ²	3	59	6
>12 m	4	66	6
Summe		1.021	100

4.3.2 Versiegelung

Beinahe im gesamten Gebiet sind die Gehwege mit Gehwegplatten aus Beton oder großformatigem Granit sowie Ober- und Unterstreifen in Mosaik ausgeführt.

Die Gehwegbreiten variieren je nach Straßentyp von 2,50 bis 5,90 m. In einzelnen Straßenabschnitten gibt es (sehr) breite Gehwege:

- Cornelius-Fredericks-Straße im Abschnitt Seestraße/ Kameruner Straße: 6,30 bis 6,45 m Gehwegbreite
- Cornelius-Fredericks-Straße im Abschnitt Kameruner Straße/ Kongostraße: 6,60 bis 6,80 m Gehwegbreite
- Cornelius-Fredericks-Straße im Abschnitt Kongostraße/ Transvaal- bis Otawistraße: bis 6,60 m Gehwegbreite
- Kongostraße im Abschnitt Cornelius-Fredericks-Straße bis Müllerstraße: Gehwegbereich vor Kaufland mit 6,90 m Breite
- Maxstraße: 6,75 bis 7,70 m Gehwegbreite
- Ostender Straße: bis 6,50 m Gehwegbreite

Die Hauptverkehrsstraßen sind vierstreifig und asphaltiert, die Nebenstraßen überwiegend zweistreifig bzw. teilweise einstreifig in Asphalt oder Kopfsteinpflaster. Im gesamten Gebiet wird straßenbegleitend geparkt; eine größere Stellplatzfläche mit Marktplatzfunktion liegt an der Genter Straße / Ostender Straße.

Der prozentuale Anteil der Parkplatzflächen am öffentlichen Straßenraum liegt bei ca. 15,3 %. Das Verhältnis von Einwohnern (EW ü 18) zu verfügbaren Stellplätzen beträgt 4,5:1.

Im Untersuchungsgebiet sind 88,49 % der öffentlichen Straßenraumflächen voll- und teilversiegelt, ohne Straßenbegleitgrün. Nur 11,51 % entfallen auf Verkehrsgrünflächen im Straßenraum. Unter Einbeziehung der Versiegelungsfaktoren ergibt sich ein absoluter Versiegelungsgrad von 78,61 %.

4.3.3 Klimatische Situation

Gemäß Klimaanalysekarte des Umweltatlas (2022) wird der nächtliche Wärmeinseleffekt der Verkehrsflächen überwiegend den beiden höchsten Belastungskategorien zugeordnet.

Insbesondere angrenzend an die Seestraße sind die Blockteilflächen 3- bis 5-fach belastet durch eine hohe Anzahl an Hitzetagen, einen hohen Versiegelungsgrad, geringe Verdunstung und Versickerung und eine schlechte Freiraumversorgung. Ein Block im Kreuzungsbereich Müllerstraße-Seestraße ist zusätz-

lich mit einer hohen Anzahl an Tropennächten belastet (Umweltbelastungskarte Bezirk Mitte, Umwelt- und Naturschutzamt, 2024) (Abbildung 8).

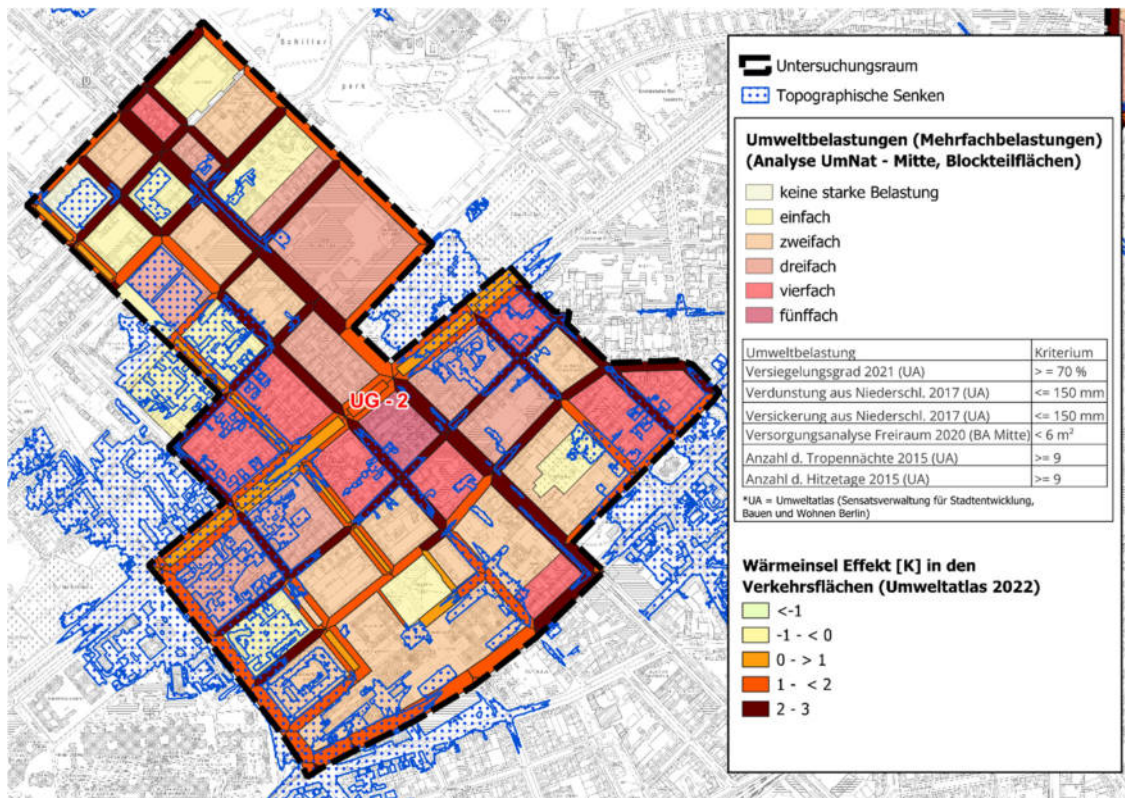


Abbildung 8: Räumliche Darstellung der Umweltbelastungen im Untersuchungsgebiet (Blockteillflächen) und des Wärmeinsel Effekts in den Verkehrsflächen (Darstellung: UmNat Berlin-Mitte, 2025).

In der Bioklimatischen Gesamtbewertung der Verkehrsflächen wird die thermische Situation in der Brüsseler Straße und der Amsterdamer Straße gegenwärtig als „sehr ungünstig“ eingestuft.

Die übrigen Verkehrsflächen werden den Klassen „ungünstig“ und „weniger günstig“ zugeordnet. Entsprechend sind hier Maßnahmen zur klimaangepassten Umgestaltung notwendig.

Im Untersuchungsgebiet wurden etliche topografische Senken identifiziert, die bei Starkregenereignissen ein erhöhtes Risiko für Überflutungen aufweisen. Betroffen sind unter anderem Abschnitte der Brüsseler Straße, Lütticher Straße, Nazarethstraße, Genter Straße, Turiner Straße, Malpaquestraße, Togostraße und Guineastraße.

Zur Verbesserung der Regenwasserbewirtschaftung und der Klimaanpassung ist es erforderlich in diesen Bereichen und in

den Einzugsgebieten gezielte Entsiegelungsmaßnahmen umzusetzen, um die Überflutungsgefahr zu verringern.

4.3.4 Radverkehr

Abbildung 9. stellt das geplante Vorrang- und Ergänzungsnetz im UG 2 dar.

Im Untersuchungsgebiet gehören die Brüsseler Straße, Amsterdamer Straße, Kameruner Straße, Müllerstraße nördlich der Ungarnstraße, Edinburger Straße und Transvaalstraße zum ergänzenden Radverkehrsnetz gemäß Berliner Mobilitätsgesetz. Darüber hinaus sind Togostraße, Antwerpener Straße, Müllerstraße, Ungarnstraße und Luxemburger Straße Teil des Radvorrangnetzes.



Abbildung 9: Radverkehrsplan im UG 2 (Quelle: Geoportal Berlin)

Drei Teilstücke des Radvorrangnetzes wurden bereits umgesetzt: Togostraße zwischen Seestraße und Kongostraße, Kameruner Straße zwischen Togostraße und Müllerstraße sowie Antwerpener Straße zwischen Seestraße und Ostender Straße.

4.3.5 Aktuelle Planungen

Der Bezirk Mitte plant in der Togostraße eine neue Fahrradstraße zwischen der Afrikanischen Straße und der Transvaalstraße.

Der Straßenraum soll so umgestaltet werden, dass Radfahrende Vorrang erhalten. Die Maßnahme ist Teil des landesweiten Radvorrangnetzes und soll noch in der zweiten Jahreshälfte 2025 umgesetzt werden.

Für die Edinburger Straße liegt eine gesicherte Investitionsplanung vor, die einen grünen Straßenquerschnitt bis zur Liverpooler Straße vorsieht. Die Bereitstellung der Planungsmittel ist ab 2027 vorgesehen, die Umsetzung mit entsprechenden Baumitteln ab 2030.

In der Schöningstraße sind Gehwegvorstreckungen zwischen der Schule und dem gegenüberliegenden Sportplatz geplant, um die Verkehrssicherheit insbesondere für Schülerinnen und Schüler zu erhöhen und Querungen zu erleichtern.

Die Kiezblöcke Kameruner Straße, Malplaquetkiez und Schillerpark Süd wurden im Rahmen der Kiezblock-Untersuchung im Jahr 2025 auf Ihre Eignung als verkehrsberuhigte Bereiche untersucht.

4.4 Untersuchungsgebiet 3

4.4.1 Stadtgrün

Der Untersuchungsraum zeichnet sich durch eine hohe Anzahl an Straßenbäumen aus: 1.768 Straßenbäume. Außerdem sind 78 Baumscheiben mit Stubben belegt und 19 Baumscheiben leer.

Es sind insgesamt 79 Baumarten vertreten, von denen Spitz-Ahorn (264 Stück, 15 %), Säulen-Hainbuche (165 Stück, 9 %) und die klimaresistente Baumhasel (*Corylus colurna*, 149 Stück, 8 %) die am häufigsten vertretenen Baumarten sind. Mit Baumarten wie Säulen-Hainbuche 'Frans Fontaine' (*Carpinus betulus* 'Frans Fontaine', 18 Stück, 1 %) und Kegelfeldahorn (*Acer campestre* 'Elsrijk', 20 Stück, 1,1 %) sind weitere klimaresistente Stadtbäume im UG vorhanden.

Die Lübecker Straße weist im gesamten Verlauf keinen nennenswerten Baumbestand auf. Dadurch fehlen Verschattung, Verdunstungskühlung und ein Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität.

Die Wiciefstraße wurde durch ein Begrünungsprojekt aus den 1980er Jahren bereits potenziell hochwertig angelegt. Die Bäume stehen in regelmäßiger Reihe im Gehweg- und Fahrbereich. Sie strukturieren den Straßenraum und wirken geschwindigkeitsdämpfend auf den Kfz-Verkehr. Die Kronen

bilden ein grünes Dach über der gesamten Fahrbahn. Die Baumscheiben sind dicht bepflanzt. Teilbereiche der Fahrbahn sind zusätzlich mit Fahrradbügeln und Pollern gestaltet.

Auffällig in diesem Untersuchungsgebiet sind hier die von Straße und Gehweg durch hohe Borde abgetrennten angelegten Baumscheiben im Straßenraum. Neben der Wicelfstraße ist dies u.a. in der Bredowstraße, der Unionstraße, der Salzwedler Straße, Oldenburger Straße und Emdener Straße zu beobachten.



Abbildung 10: Vom Gehweg entkoppeltes Pflanzbeet in der Wicelfstraße



Abbildung 11: Fehlender Regenwasseranschluss in der Wilhelmshavener Straße

Der prozentuale Anteil der Freiflächen, Grünstreifen und Straßenbegleitgrün (ohne Baumscheiben) liegt bei etwa 2,3 % (ohne Baumscheiben). Der größte Flächenanteil liegt bei niedrigwüchsigen Grünflächen bis 0,60 m Höhe. Rasen/Wiesen sowie hochwachsende Grünflächen über 1,50 m sind etwas geringer ausgeprägt, während die mittleren Grünflächen bis 1,50 m den kleinsten Anteil bilden. Insgesamt verteilt sich der Vegetationsbestand ausgewogen mit einem Schwerpunkt auf bodennaher Begrünung.

Im Vergleich zu den anderen Untersuchungsgebieten ist der Anteil der Baumscheiben am öffentlichen Straßenraum hier mit 3,1 % am höchsten. (siehe Anhang – Anlage 5). Das Untersuchungsgebiet weist aber auch im Vergleich zu den anderen Untersuchungsgebieten die höchste Gesamtzahl an Baumscheiben auf (1.823 Baumscheiben).

Allerdings fallen 31,9 % der Baumscheiben im Gebiet in die Kategorie 1 (0 – 4 m²), was den höchsten prozentualen Anteil

dieser Kategorie im gesamten Vergleich darstellt. Die Baumscheiben unterschreiten somit das erforderliche Mindestmaß für Baumscheibengrößen gemäß der Ausführungsvorschriften über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege).

Tabelle 3: Baumscheiben im UG 3

Größe der Baumscheiben	Kategorie	Anzahl Baumscheiben je Kategorie [Stück]	Anteil der Baumscheiben je Kategorie [%]
0 - 4 m ²	1	581	32
>4 - 9 m ²	2	896	49
>9 - 12 m ²	3	127	7
>12 m	4	219	12
Summe		1.823	100

4.4.2 Versiegelung

Die Flächen des Fußverkehrs sind überwiegend in der für Berlin typischen Gehwegstruktur ausgebaut.

Im gesamten Quartier verfügen mehrere Nebenstraßen über besonders breite Gehwege mit Entsiegelungs- und Begrünungspotenzial:

- Waldenser Straße: Teilbereiche mit Gehwegbreiten von 6,20 bis 8,50 m
- Wiciefstraße: Abschnitte mit Gehwegbreiten von 7,60 bis 7,80 m
- Birkenstraße: Teilbereiche mit Gehwegbreiten von 6,60 bis 11,50 m
- Waldstraße: vereinzelte Gehwegbereiche mit bis zu 8,20 m Breite
- Oldenburger Straße: Abschnitte mit Gehwegbreiten von 6,40 bis 8,50 m
- Arminiusstraße, Jonasstraße, Bremer Straße, Bugenhagenener Straße, Wilhelmshavener Straße: einzelne Teilbereiche mit Gehwegbreiten von 7,00 bis 9,20 m

In diesem Untersuchungsgebiet dominieren im Straßenraum einbahnige, ein- bis zweistreifige Nebenstraßen, vorwiegend mit Kopfsteinpflaster bebaut. Parkplätze sind sowohl längs- als auch quer zur Fahrbahn angeordnet.

Der ruhende Verkehr beansprucht mit 19,6 % einen erheblichen Teil des öffentlichen Straßenraums. Das entspricht aktuell 4.877 Stellplätzen im Untersuchungsgebiet. Die statistische Belegung liegt bei fünf Einwohnern (EW ü 18) je Stellplatz.

Der Flächenanteil der Versiegelung am öffentlichen Straßenraum im Untersuchungsgebiet liegt bei 94,04 %. Entsprechend beträgt das Bestandsgrünvolumen lediglich 5,96 % der Gesamtfläche. Der absolute Versiegelungsgrad unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren liegt bei 82,19 %.

Diese Ergebnisse verdeutlichen eine deutliche Dominanz versiegelter Flächen und ein vergleichsweise geringes Grünvolumen. Für die klimatische Resilienz des Gebietes – insbesondere im Hinblick auf sommerliche Überwärmung und die Aufnahme von Niederschlagswasser – ergibt sich hieraus ein erhebliches Potenzial für Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen.

4.4.3 Klimatische Situation

Der nächtliche Wärmeinseleffekt in den Verkehrsflächen wird den beiden höchsten Belastungskategorien zugeordnet. Insbesondere im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes sind die an den Straßenraum angrenzenden Blockteiflächen 3- bis 4-fach belastet. Am häufigsten tritt hier die Belastung durch schlechte Freiraumversorgung auf, gefolgt von einer hohen Anzahl an Hitzetagen sowie einer hohen Versiegelung (Umweltbelastungskarte Bezirk Mitte, Umwelt- und Naturschutzamt, 2024) (Abbildung 12).

Die thermische Situation in den Straßenräumen wird in der Planungshinweiskarte des Geoportals Berlin als überwiegend ungünstig bewertet. Vereinzelte Straßenabschnitte sind als „sehr ungünstig“ und „weniger günstig“ klassifiziert. Es sind folglich prioritäre und mittelfristige Maßnahmen zur Verbesserung der thermischen Situation notwendig, die sich möglichst sowohl auf die Tag- als auch auf die Nachtsituation auswirken.

Im Vergleich zu den anderen Untersuchungsgebieten kommen kleinere potenziell überflutungsgefährdete Bereiche vor. Lediglich in der Siemens- und Quitzowstraße können größere Überflutungen infolge von Starkregen auftreten.

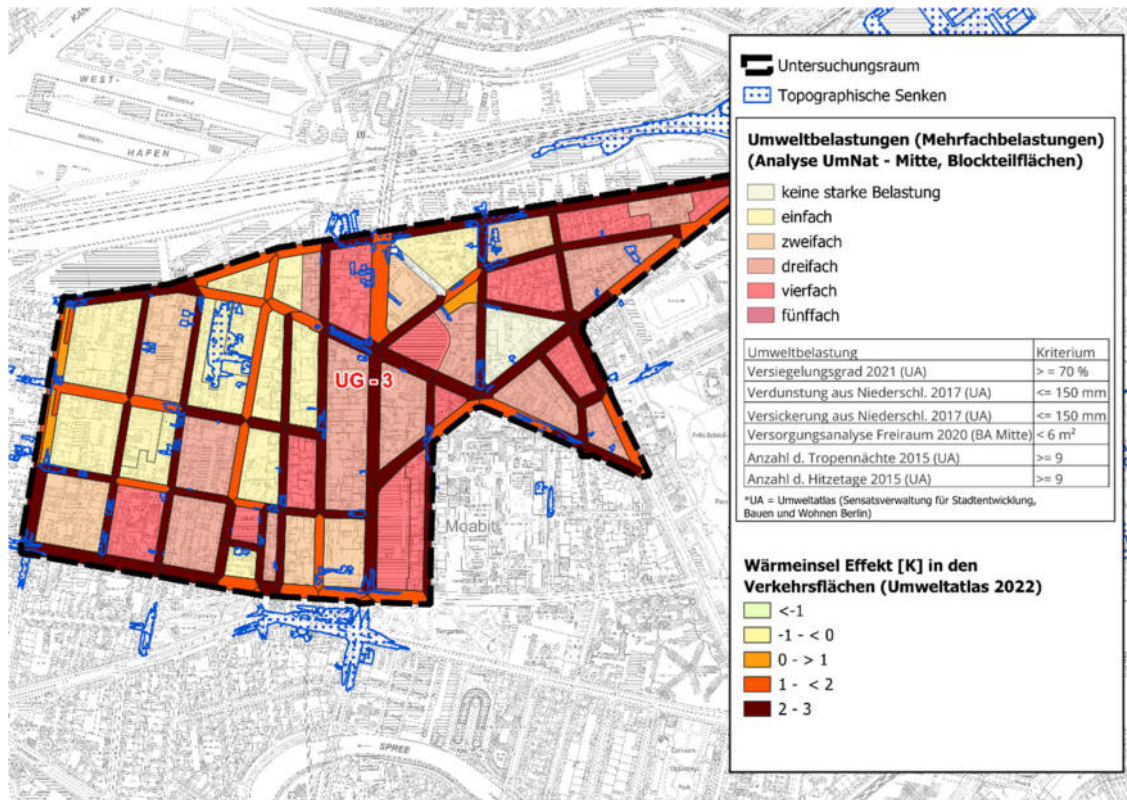


Abbildung 12: Räumliche Darstellung der Umweltbelastungen im Untersuchungsgebiet (Blockteillflächen) und des Wärmeinsel Effekts in den Verkehrsflächen (Darstellung: UmNat Berlin-Mitte, 2025).

4.4.4 Radverkehr

Abbildung 13 stellt das geplante Vorrang- und Ergänzungsnetz im UG 3 dar.



Abbildung 13: Radverkehrsplan im UG 3 (Quelle: Geoportal Berlin)

Im Untersuchungsgebiet finden sich mit der Birkenstraße, Kruppstraße, Wilsnacker Straße, Quitzowstraße, Rathenower

Straße, Unionstraße, Wiciefstraße, Bremer Straße, Bugenha gener Straße, Jonasstraße und Turmstraße einige Straßen, welche gemäß Berliner Mobilitätsgesetz im Radverkehrsnetz (Ergänzungsnetz) gelistet sind. Teil des Radvorrangnetzes sind die Stromstraße, die Perleberg Straße und die Siemensstraße.

4.4.5 Aktuelle Planungen

Ein Teilstück des Untersuchungsgebietes soll als Fahrradstraße im Nebenstraßennetz umgebaut werden. Die Planung zur Thomasiusstraße/ Wilsnacker Straße zwischen Perleberger Straße und Helgoländer Ufer wird derzeit erarbeitet.

Gemäß Untersuchungen des Straßen- u. Grünflächenamtes im Jahr 2025 wurden in diesem Untersuchungsgebiet drei Blöcke als geeignet für die Umsetzung eines Kiezblockes eingestuft: Moabit West, Stephankiez und Wilsnacker Straße.

Der Stephankiez in Moabit soll umgesetzt und ab 2026 geplant werden.³

4.5 Untersuchungsgebiet 4

4.5.1 Stadtgrün

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zum Zeitpunkt dieser Untersuchung insgesamt rund 694 Straßenbäume. Darüber hinaus sind 48 Baumscheiben mit Stubben belegt und 14 Baumscheiben leer, was Potenzial für Nachpflanzungen bietet.

In diesem Untersuchungsgebiet sind insgesamt 53 Baumarten vertreten. Auch hier sind Winter-Linde (161 Stück, 23,2 %) und Spitz-Ahorn (111 Stück, 16 %) die deutlich am häufigsten vertretenen Baumarten, gefolgt von der Ahornblättrigen Platane (82 Stück, 11,8 %).

Mit Baumarten wie beispielsweise Winter-Linde 'Greenspire' (*Tilia cordata* 'Greenspire', 8 Stück, 1,1 %), Europäische Hopfenbuche (*Ostrya carpinifolia*, 7 Stück, 1 %) und Winter-Linde 'Rancho' (*Tilia cordata* 'Rancho', 3 Stück, <1 %) finden sich vereinzelt Arten bzw. Sorten, welche als klimaresiliente Stadtbäume bekannt sind. Der prozentuale Anteil der Freiflächen, Grünstreifen und Straßenbegleitgrün (ohne Baumscheiben) liegt bei 3,7 % (ohne Baumscheiben), wobei hier Grünflächen mit einer Vegetationshöhe bis 0,1 m den größten Anteil ausmachen. Die Grünflächen bis 1,50 m Vegetationshöhe haben den kleinsten Anteil. Außerdem ist der Flächenanteil der

³ Kiezblocks in Berlin-Mitte: Bezirk und Senat einigen sich auf vier Projekte (Entwicklungsstadt Berlin 2026).

Baumscheiben am öffentlichen Straßenland mit 2,0 % im Vergleich sehr niedrig. (siehe Anhang – Anlage 4).

Das Untersuchungsgebiet weist aber im Vergleich zu den anderen Untersuchungsgebieten die geringste Gesamtzahl an Baumscheiben auf (554 Baumscheiben). Im Gegensatz dazu ist der prozentuale Anteil der Baumscheiben der Kategorie 4 (>12 m²) in diesem Gebiet am höchsten.

Tabelle 4: Baumscheiben im UG 4

Größe der Baumscheiben	Kategorie	Anzahl Baumscheiben je Kategorie [Stück]	Anteil der Baumscheiben je Kategorie [%]
0 - 4 m ²	1	115	21
>4 - 9 m ²	2	306	55
>9 - 12 m ²	3	57	10
>12 m	4	76	14
Summe		554	100

4.5.2 Versiegelung

Im Untersuchungsgebiet gibt es Straßenraumbreiten von 35,00 bis 7,70 m.

Die Gehwegbreiten variieren je nach Straßentyp von 2,00 bis 8,40 m. Insbesondere in den Straßen mit Gehwegen > 6 m bietet sich großes Entsiegelung- und Begrünungspotenzial:

- Genthiner Straße im Abschnitt Lützowstraße bis Schöneberger Ufer: 6,15 bis 8,85 m Gehwegbreite
- Lützowstraße im Abschnitt Potsdamer Straße bis Flottwellstraße: 7,60 bis 7,40 m Gehwegbreite
- Lützowstraße im Abschnitt Lützowplatz bis Genthiner Straße: 7,50 bis 8,30 m Gehwegbreite
- Kluckstraße im Abschnitt Lützowstraße bis Schöneberger Ufer: 7,50 m Gehwegbreite
- Pohlstraße im Abschnitt Potsdamer Straße bis Dennewitzstraße: 7,10 bis 10,20 m

Im Vergleich zu den anderen Untersuchungsgebieten ist der prozentuale Anteil der Parkplatzflächen am öffentlichen Straßenraum mit 11,8 % am geringsten. Durch die vergleichsweise geringe Einwohnerdichte (EW ü 18) herrscht der geringste

Druck auf die Stellplatzsituation, da die statistische Belegung bei vier Einwohnern je Stellplatz liegt.

92,44 % der Flächen des Straßenraums sind voll- und teilversiegelt. Die verbleibenden 7,56 % der Gesamtfläche bestehen aus flächigem Straßenbegleitgrün. Diese Grünflächen stellen damit einen vergleichsweise kleinen, aber wichtigen Anteil an der Gesamtstruktur dar.

Unter Einbeziehung der Versiegelungsfaktoren ergibt sich ein absoluter Versiegelungsgrad von 84,26 %. Angesichts des hohen Versiegelungsgrades bietet das bestehende Verkehrsgrün erhebliches Potenzial zur Aufwertung. Maßnahmen wie die Erweiterung von Baumscheiben, zusätzliche Baumpflanzungen oder die Entsiegelung von Nebenflächen könnten die klimatische Resilienz des Quartiers deutlich verbessern.

4.5.3 Klimatische Situation

Die Verkehrsflächen werden in der Bioklimatischen Gesamtbewertung vorrangig der Belastungsklasse „ungünstig“ zugeordnet (Quelle: Klimamodell Berlin 2022: Klimabewertungskarte Stadtklima. Geoportal Berlin).

Auch der nächtliche Wärmeinseleffekt in den Straßenräumen wird den beiden höchsten Belastungskategorien zugeordnet. Der überwiegende Teil der an den Straßenraum angrenzenden Blöcke ist durch eine hohe Anzahl an Hitzetagen belastet. Im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes befinden sich zudem 2 Blöcke mit einer 4-fach Belastung durch Hitzetage, Tropennächte, Verdunstung- und Versickerung hoher Versiegelung (Umweltbelastungskarte Bezirk Mitte, Umwelt- und Naturschutzamt, 2024) (Abbildung 14).

Folglich sind wie bei den anderen Untersuchungsgebieten Maßnahmen zur Verbesserung der thermischen Situation notwendig, die sich möglichst sowohl auf die Tag- als auch auf die Nachtsituation auswirken.

Zudem weist die Starkregenhinweiskarte zahlreiche großflächige topografische Senken auf, insbesondere in der Lützowstraße, Karl-Heinrich-Ulrichs-Straße, Kurfürstenstraße, Potsdamer Straße, Flottwellstraße, Am Karlsbad und der Kluckstraße.

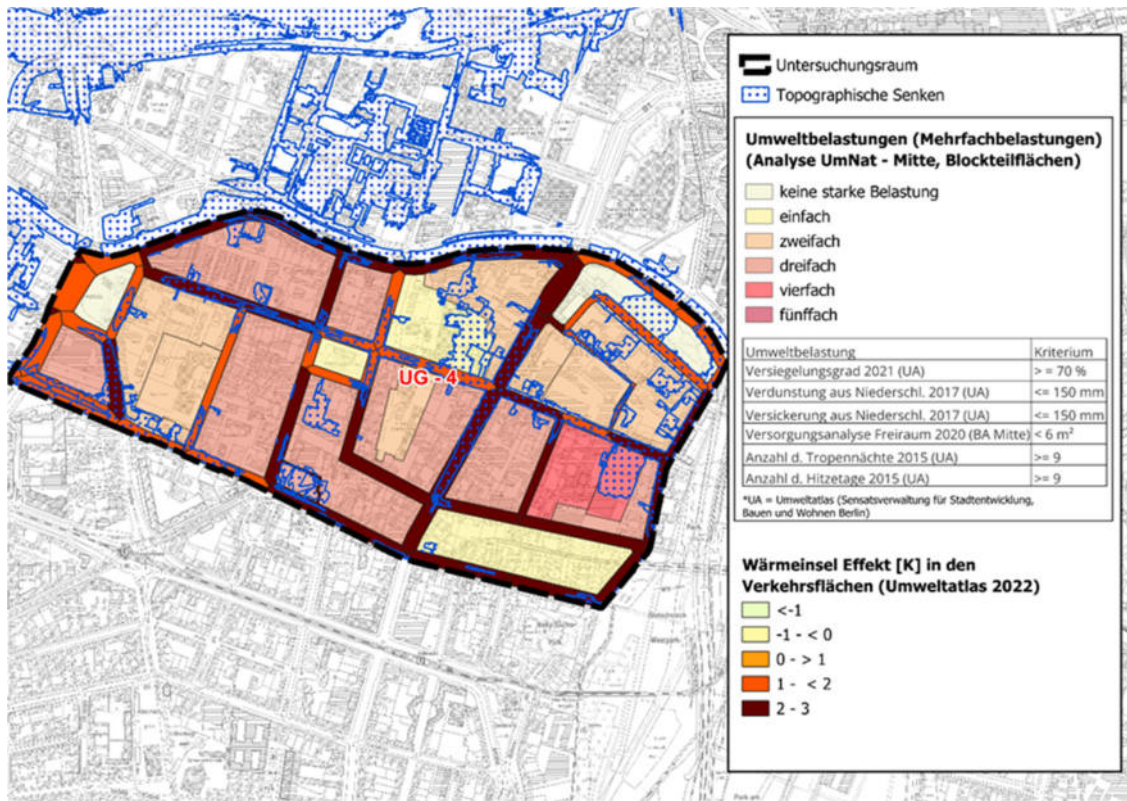


Abbildung 14: Räumliche Darstellung der Umweltbelastungen im Untersuchungsgebiet (Blockteilflächen) und des Wärmeinsel Effekts in den Verkehrsflächen (Darstellung: UmNat Berlin-Mitte, 2025).

4.5.4 Radverkehr

Abbildung 15 stellt das geplante Vorrang- und Ergänzungsnetz im UG 4 dar.



Abbildung 15: Radverkehrsplan im UG 4 (Quelle: Geoportal Berlin)

Im Untersuchungsgebiet gehören die Karl-Heinrich-Ulrichs-Straße, Kluckstraße nördlich der Lützowstraße, Genthiner

Straße, Potsdamer Straße, Pohlstraße und Kurfürstenstraße zum ergänzenden Radverkehrsnetz gemäß Berliner Mobilitätsgesetz. Darüber hinaus sind die Lützowstraße und die Dennewitzstraße Teil des Radvorrangnetzes.

4.5.5 Aktuelle Planungen

Im Lützowkiez, einem Wohngebiet zwischen Schöneberger Ufer, Potsdamer Straße, Kurfürstenstraße, Karl-Heinrich-Ulrichs-Straße, Lützowplatz und Lützowufer plant das Bezirksamt Mitte mehrere Fahrradstraßen einzurichten.

Für die Lützowstraße, Kluckstraße und Genthiner Straße ist eine Vollentsiegelung vorgesehen. Geplant sind:

- Einbau von Grünen Gullys, Herstellung von Entsiegelungsflächen und Anbindung der Flächen an bestehende Baumscheiben
- Schaffung von Aufenthaltsräumen mit Sitzmöglichkeiten, Bepflanzungskübeln und ggf. zusätzlichen Baumneupflanzungen
- In der Genthiner Straße: Umstellung auf Längsparken, jedoch ohne neue Baumpflanzungen aufgrund der geringen Deckung des darunterliegenden U-Bahntunnels
- In der Kluckstraße: Entsiegelung der Unterstreifen, ggf. Verbreiterung der Baumscheiben (unter Berücksichtigung des Begegnungsverkehrs bei den schmalen Gehwegbreiten)
- Am Knotenpunkt Schulzone: zusätzliche Flächen für Aufenthalt und Entsiegelung mit Bepflanzungskübeln
- Am Knotenpunkt Kluckstraße: Entsiegelung an der Fahrbahn und ggf. Erweiterung der Baumscheiben

Für die Lübecker Straße ist eine Verkehrsberuhigung mit Vollversickerung vorgesehen.

Die Umsetzung der Maßnahmen in der Lützowstraße, Genthiner Straße, Kluckstraße und Stauffenbergstraße ist für 2026, vorbehaltlich der Finanzierung, avisiert.

In den beiden Straßenabschnitten Pohlstraße und der Kluckstraße zwischen der Potsdamer Straße und der Lützowstraße wurden 2024 großflächige Vegetationsflächen und Versickerungsflächen im Gehweg umgesetzt. Teile des abgeordneten Radwegs wurden entsiegelt sowie Baumscheiben aufgeweitet und teilweise verbunden.

Im Rahmen der Kiezblock-Untersuchung im Jahr 2025 wurde der Flottwellkiez als geeignet für die Umsetzung eines verkehrsberuhigten Bereichs eingestuft.

Der Kiez in Tiergarten soll als einer von vier Kiezblöcken ab 2026 geplant und umgesetzt werden.⁴

4.6 Schlussfolgerungen aus der Analyse

Die Analyse zeigt mehrere Handlungsfelder, die für ein klimaangepasstes Straßenraumkonzept notwendig sind bzw. Potenziale zur Klimaanpassung im Straßenraum bieten. Wesentliche Ergebnisse und Potenziale sind nach Themenfeldern zusammengefasst:

- | | | |
|-------|----------------------------|--|
| 4.6.1 | Stadtgrün und Versiegelung | <ul style="list-style-type: none"> - Hoher Versiegelungsgrad → Potenzial für klimaangepasste Umgestaltung (Entsiegelung, Begrünung) - Fehlender oder lückenhafter Baumbestand → geringe Verschattung, hohe Wärmebelastung - Schlechter Zustand von Baumscheiben → eingeschränkte Verdunstungskühlung - Fehlende oder ungenutzte Fassadenbegrünung - Tausalzeinsatz → Belastung von Boden und Oberflächen-gewässern |
| 4.6.2 | Regenwasser | <ul style="list-style-type: none"> - Niederschlagswasser wird überwiegend in die Mischkanalisation eingeleitet → große Defizite bei Verdunstung und Versickerung - Führt bei Starkregen zu Mischwasserkanalüberlauf und oberirdischem Abfluss zu Tiefpunkten/Senken - Potenziale für dezentrale Regenwasserbewirtschaftung durch Entsiegelung und Begrünung |
| 4.6.3 | Boden und Hydrologie | <ul style="list-style-type: none"> - Hauptbodenarten des Unterbodens: Feinsand, Mittelsand, schwach schluffiger Sand mit grundsätzlich guter Versickerungsfähigkeit (Quelle: Geoportal Berlin/Umweltatlas) - Grundwasserflurabstand überwiegend 3-10 m, im Bereich der Panke <2 m 10 m (Quelle: Geoportal Berlin/Umweltatlas: Flurabstand des Grundwassers 2020) - Lokale Einschränkungen durch Bodenverdichtung, Altlasten oder Auffüllungen unterhalb der geplanten Entsiegelungsflächen |
| 4.6.4 | Ruhender Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> - Hohe Flächeninanspruchnahme durch parkende Fahrzeuge |

⁴ Kiezblocks in Berlin-Mitte: Bezirk und Senat einigen sich auf vier Projekte (Entwicklungsstadt Berlin 2026).

- Fast der vollständige ruhende Verkehr im öffentlichen Raum in der Parkraumbewirtschaftung
- Hoher Nutzungsdruck
- Potenzial zur Umnutzung von Stellflächen und Einführung einer Parkraumbewirtschaftung

Tabelle 5: Parkplatzflächen in den Untersuchungsgebieten

	Anzahl der Parkplätze im UG	Fläche Parkplätze im UG	Anteil der Parkplatzfläche am öffentlichen Straßenland
UG 1 Osloer Straße	3.358	36.763 m ²	12,5 %
UG 2 Parkviertel, Wedding Zentrum	5.613	67.081 m ²	15,3 %
UG 3 Moabit West, Moabit Ost	4.877	73.518 m ²	19,6 %
UG 4 Tiergarten Süd	2.149	27.724 m ²	11,8 %

4.6.5 Ver- und Entsorgungsleitungen

- Lage der jeweiligen Leitungen in den Gehwegen und Fahrbahnen ist nicht bekannt. Entsprechend besteht hoher Abstimmungsbedarf bei Umgestaltung.

4.6.6 Chancen und Potenziale

Auf Grundlage der im Rahmen der Bestandserfassung erhobenen Daten, der Ergebnisse der Ortsbegehungen sowie der ermittelten Stärken und Schwächen, lassen sich für die einzelnen Untersuchungsgebiete folgende Schwerpunkte und Potenziale zur Klimaanpassung ableiten:

Untersuchungsgebiet 1

Gotenburgstraße – klimaangepasster Umbau als Schulstraße

Grüntaler Straße – Nutzung des breiten östlichen Gehwegs zur Regenwasserrückhaltung im Starkregenbereich

Holzstraße – klimaangepasste Umgestaltung einer Gewerbestraße, Teilentsiegelung von Stellflächen (Parkzone 81)

Sternstraße / Kattegatstraße – Entsiegelung und Aufwertung der Kreuzung zum „Sternplatz“

Koloniestraße, Soldiner Straße, Stockholmstraße – Nutzung der breiten Gehwege für Begrünung, Baumpflanzungen und Regenwassermanagement

Untersuchungsgebiet 2

Antwerpener Straße – Umbau zur Promenade mit Baumpflanzungen und Mulden (nach Konzept „Brüsseler Kiez“)

Kreuzung Antwerpener Promenade / Brüsseler Straße – Anhebung und Gestaltung des gesamten Kreuzungsbereichs mit unterirdischem Rigolensystem

C.-Frederick-Straße – Entsiegelung, Tiefbeete und Verdunstungsmulden entlang breiter Gehwege (Starkregenbereich)

Genter Straße – Umgestaltung des Parkplatzes zu multifunktionaler Fläche mit Regenwasserspeicherung

Kongostraße - Aufwertung des vorgelagerten Gehwegs (höhe Kaufland) durch Begrünung

Limburger Straße / Zeppelinstraße – Aufwertung durch Begrünung, Reduzierung des Kfz-Verkehrs südlich des Zeppelinplatzes

Lütticher Straße – Promenadengestaltung mit Mittelinsel zur Erhöhung des Grünvolumens und Regenwasserhaltung

Malplaquestraße / Ecke Utrechter Straße – Neugestaltung des Stadtplatzes; im südlichen Abschnitt (Starkregenbereich) Anlage von Mulden, Tief- und Verdunstungsbeeten sowie Vergrößerung der Baumscheiben, insbesondere in Kreuzungsbereichen

Maxstraße – Im Senkenbereich Umbau der breiten Gehwege; Herstellung von Mulden, Tiefbeeten, Verdunstungsbeeten; Entsiegelungsmaßnahmen

Nazarethstraße – Herstellung von Baumscheiben mit Regenwasserzufuhr zwischen Parkplätzen, Umbau eines Parkstreifens zu Versickerungsfläche, Baumneupflanzungen mit Anschluss an Gehweg; Entsiegelung einzelner Stellplätze zugunsten zusätzlicher Begrünung und Baumneupflanzungen

Togostraße – Entsiegelung der Mittelinsel (Togostraße/ Ecke Kameruner Straße), Erhöhung des Grünvolumens und Potenzial zur Umgestaltung und Regenwasserhaltung der angrenzenden Straßen

Untersuchungsgebiet 3

Waldenser Straße – Nutzung breiter Gehwege für Begrünung und Versickerung

Wilhelmshavener Straße – Vergrößerung von Baumscheiben, Regenwassereinleitung

Wilsnacker Straße – Neupflanzung von Bäumen und Teilsiegelung des vollständig asphaltierten Straßenraums

Untersuchungsgebiet 4

Genthiner Straße, Kluckstraße, Lützowstraße – Nutzung der breiten Gehwege (4,40–8,80 m) für Begrünung, Entsiegelung und Regenwasserrückhalt im Senkenbereich

5 Gesamtkonzept zur Klimaanpassung

Angesichts der klimatisch bedingten Belastungssituation in den vier Untersuchungsgebieten wurden konkrete Ansätze zur Klimaanpassung für die ausgewählten Quartiere und öffentlichen Flächen entwickelt.

Zentrale Maßnahmen umfassen die Versickerung, Verdunstung, Nutzung, Speicherung und gedrosselte Ableitung von Niederschlagswasser sowie die Erhöhung des Grünvolumens, um Abflussspitzen im Starkregenfall zu mindern und Hitzewirkungen zu reduzieren. Klare Ziele für das zu entwickelnde Konzept sind:

1. Es müssen mehr Grünflächen geschaffen werden, mehr schattige Plätze eingerichtet und mehr Regenwasser an der Oberfläche gehalten werden, um den Hitzestress in der Straße zu minimieren und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.
2. Der ruhende Verkehr muss an geeigneten Stellen reduziert werden, um Flächen effizienter zu nutzen.

Dabei wurde der öffentliche Straßenraum als potenzielle Rückhaltefläche für Niederschlagswasser betrachtet.

In Zusammenarbeit mit dem Straßen- und Grünflächenamt (SGA) und dem Umwelt- und Naturschutzamt (UmNat) des Bezirksamtes Berlin-Mitte wurde ein Planungskonzept und der zugehörige Maßnahmenkatalog entwickelt. Die Konzeptinhalte und die Machbarkeit der Maßnahmen wurden in mehreren Abstimmungsrunden mit dem engeren Fachkreis der Bezirksverwaltung (UmNat, SGA, Klimaschutz- und Klimaanpassungsmanagement) abgestimmt.

5.1 Maßnahmenkonzept

Ziel des Maßnahmenkonzepts ist es, Entsiegelungs- und Begrünungspotenziale auf öffentlichen Flächen (Straßenräume, Frei- und Grünflächen) aufzuzeigen, die vom Bezirksamt eigenständig umgesetzt werden können. Das Konzept umfasst folgende zentrale Bausteine:

Grüne Gullys – Regen versickern statt ableiten: Mit dem Ziel von Entsiegelung und Klimaanpassung hat das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks den „Grünen Straßenablauf“ entwickelt, der das Regenwasser in den Boden leitet und nicht direkt in die Kanalisation. Um die Straßenabläufe werden jeweils etwa 25 Quadratmeter Asphalt und Beton entfernt und durch eine bepflanzte, etwa 10 cm tiefe Versickerungsfläche ersetzt.

Das Wasser kann dort zunächst aufgenommen werden und gelangt nur bei Starkregen in die Kanalisation.

Potenzielle Standorte wurden auf Grundlage des Straßenabfluss-Layers der Berliner Wasserbetriebe (BWB) ermittelt und nach Ausschluss- und Umweltkriterien (z. B. Wärmeinseleffekt, Nähe zu Straßen-bäumen, Nutzungskonflikte, Tausalzeinsatz) bewertet.

Erweiterung von Baumscheiben für gesunde Stadtbäume:

Baumscheiben sollen erweitert und dafür Teile von Straßen und Gehwegen entsiegelt werden. Das Regenwasser kann in die großzügigen Baumscheiben abfließen und die Kanalisation entlasten. Das im Boden gespeicherte Regenwasser steht der städtischen Vegetation zur Verfügung und reduziert Trockenstress. Außerdem haben die Wurzeln mehr Raum.



Abbildung 16: Erweiterte Baumscheibe in der Ungarnstraße. Das Regenwasser des Gehwegs fließt dank des Gefälles in die Baumscheibe.



Abbildung 17: Erweiterte Baumscheibe in der Pohlstraße.

Entsiegelung befestigter Flächen: Zur Reduzierung des oberirdischen Abflusses insbesondere bei Starkregeneignissen und zur Förderung der Grundwasserneubildung sollten geeignete Stellen in den Untersuchungsgebieten entsiegelt werden. Hierfür bieten sich die überbreiten Verkehrsflächen sowie wenig genutzte und gering belastete versiegelte Flächen an. Diese entsiegelten Flächen können anschließend begrünt werden, durch Bepflanzung Rasen, Stauden, Sträuchern und ggf. Bäumen.

Teilentsiegelung befestigter Flächen: Flächen, die aus funktionalen Gründen nicht voll entsiegelt werden können, können alternativ mit einem wasserdurchlässigen Befestigungsmaterial gestaltet werden. Durch die alternativen Beläge wie z.B. Schotterrasen, Rasengittersteine, Rasenfugenpflaster, Sickerpflaster, Betonpflastersteine mit Drainfugen oder porigem Beton kann die natürliche Bodenfunktion zumindest partiell wiederhergestellt und Niederschlag versickert werden.

Straßenbaumneupflanzungen:

Straßenbaumneupflanzungen sind ein zentrales Element der Klimaanpassung im urbanen Raum. Sie verbessern das Mikroklima, mindern Hitzeinseln, filtern Luftschadstoffe und fördern die Verdunstungskühlung. Öffentliche Straßenräume wurden daher auf geeignete Pflanzstandorte untersucht.

Verbesserung des Straßenraums durch Grüne Inseln: Zusätzliche Vegetation auf neu entsiegelten Flächen verbessert das Mikroklima, nimmt Regenwasser auf und schafft Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Gleichzeitig werten die bepflanzten Flächen das Erscheinungsbild der Straße auf, strukturieren den Verkehrsraum und erhöhen die Aufenthaltsqualität. Als bauliche Elemente können sie Fahrbahnen gliedern, Querungswege verkürzen und das Geschwindigkeitsniveau von Kfz-Verkehr reduzieren.

Fassadenbegrünung: In den Untersuchungsgebieten sind geeignete Gebäude und Standorte für Fassadenbegrünungen aufzuzeigen, um ökologische, klimatische und gestalterische Potenziale sichtbar zu machen.

Grundstücksübergreifende Versickerung: Durch die Verknüpfung mehrerer Grundstücke und angrenzender Grünräume können gemeinsame Versickerungsflächen entstehen, die Regenwasser zurückhalten, lokal versickern lassen und die Kanalisation entlasten. In den Untersuchungsgebieten ist aufzuzeigen, wo sich straßenbegleitend geeignete Grünräume befinden, die für eine grundstücksübergreifende Versickerung geeignet sind.

Umbau der vorhandenen Infrastruktur: Für eine klimaresiliente und sozial gerechte Stadt ist eine Neuaufteilung des Straßenraumes erforderlich.

Flächen sollen zugunsten von Fuß- und Radverkehr sowie Begrünung umgestaltet werden.

Insbesondere durch die Einrichtung von Schul- und Fahrradstraßen kann die Sicherheit, Mobilität und Aufenthaltsqualität gestärkt werden.

5.2 Maßnahmenkatalog

Aus den formulierten Zielstellungen entstand ein Maßnahmenkatalog, der Maßnahmen zu den Themenbereichen Stadtgrün, Schwammstadt/Entsiegelung und Verkehrswende formuliert (siehe Anhang).

Für jedes Untersuchungsgebiet wurden zwei Maßnahmenpläne im Maßstab 1:1.000 erarbeitet. Diese Pläne enthalten

straßenraumbezogene und konkrete Handlungsempfehlungen, die sowohl zur Verbesserung des Stadtklimas als auch zur Erhöhung des Grünanteils beitragen sollen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind präzise im Stadtraum der Nebenstraßen verortet und bieten damit eine direkte Grundlage für die Umsetzung.

Darüber hinaus konnten auf Grundlage der Bestandserhebungen Entsiegelungs- und Begrünungspotenziale aufgezeigt werden, die in den folgenden Kapiteln für jedes Untersuchungsgebiet dargestellt werden.

5.3 Untersuchungsgebiet 1

Die überbreiten Gehwege der Nebenstraßen im Gebiet ab einer Breite von 5,50 m haben das Potenzial zur Neugestaltung im Sinne der Klimaanpassung. Alle Gehwegbereiche, die über das notwendige Gehwegbreitenmaß hinausgehen, sollten entsiegelt und begrünt werden, um Überhitzung zu verhindern und die Versickerung von Regenwasser zu ermöglichen. Im Untersuchungsgebiet 1 entspricht dies ca. 7.000 m² (5,7 %) der Gehwegflächen im Bestand. Im Vergleich mit den anderen Untersuchungsgebieten zeigt sich hier das größte Entsiegelungspotenzial auf überbreiten Gehwegen insgesamt.

Große Teile des öffentlichen Straßenraums stehen dem fahrenden und ruhenden MIV zur Verfügung. Da der Fokus verstärkt auf den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr gelegt wird, sollten die aktuellen Raumbedarfe aller Verkehrsteilnehmenden erfasst und kritisch hinterfragt werden.

Alle Straßen im Gebiet sind durch straßenbegleitendes Parken geprägt. Diese stark versiegelten Flächen bergen ein hohes Potenzial für Klimaanpassungsmaßnahmen, insbesondere in baumlosen Straßenräumen. Außerdem können durch die Änderung der Parkanordnung z.B. von Längsparken auf Quer- und Diagonalsparken Stellplätze gezielt entsiegelt werden, ohne die Anzahl der Stellplätze zu reduzieren. Unter der Annahme, dass 20 % der öffentlichen Parkplätze im Straßenraum entsiegelt und begrünt werden können, entspricht dies einer potenziellen Entsiegelungsfläche von etwa 7.350 m².

Zur Förderung klimaangepasster Stadtbegrünung ist die Erweiterung der vorhandenen Baumscheiben in den Unterstreifen und in den Straßenraum (ggf. durch Wegfall von Stellplätzen) ein wirkungsvolles Instrument. Zusätzlich sollten wasserspeichernde und bodenverbessernde Substrate eingebracht wer-

den. In den letzten Jahren wird vermehrt ein Substrat aus Gesteinskörnungen, Pflanzenkohle und Kompost eingesetzt, um eine dauerhafte Luft- und Wasserdurchlässigkeit zu gewährleisten.

Viele Baumscheiben sind im Bestand auf Grundlage der Ausführungsvorschriften Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) mit einer Mindestgröße von 4 m² angelegt. Da es sich hierbei um ein Mindestmaß handelt, ist eine Vergrößerung anzustreben, um die Wurzelentwicklung zu fördern und die Regenwasserversickerung zu verbessern.

Das theoretische „Vergrößerungspotenzial/Vergrößerungserfordernis“ je Baumscheibe wird auf die Zielgröße von 12 m² festgelegt. Diese Fläche bildet den „möglichst zu berücksichtigenden Raumbedarf“ nach den Vorgaben der „Berliner Standards für die Pflanzung und die anschließende Pflege von Straßenbäumen“ (GALK, SenMVKU, 2024) ab. Entsprechend dieser Zielgröße wurde für jede Baumscheibe im Untersuchungsgebiet das Vergrößerungserfordernis ermittelt. Insgesamt müssten 6.168 m² der befestigten Flächen entsiegelt werden, um den bestehenden Straßenbäumen eine Baumscheibenmindestgröße von 12 m² zur Verfügung zu stellen.

Tabelle 6: Vergrößerungserfordernis der Baumscheiben im UG 1

Größe der Baumscheiben	Kategorie	Anzahl Baumscheiben je Kategorie [Stück]	Anteil der Baumscheiben je Kategorie [%]	Vergrößerungserfordernis [m ²] ⁵
0 - 4 m ²	1	217	20,73	1.963
>4 - 9 m ²	2	655	62,56	4.016
>9 - 12 m ²	3	120	11,46	189
>12 m	4	55	5,25	0
Summe		1.047	100	6.168

Eine Vergrößerung der Baumscheiben ermöglicht außerdem eine verbesserte lokale Niederschlagswasserversickerung im Sinne des Schwammstadt-Prinzips. Durch die Entsiegelung der Baumscheiben und den Verbau von abgesenkten Borden oder Bordsteinlücken versickert Regenwasser direkt im Boden

⁵ Mindestgröße 12 m², mittelgroße Baumscheibe gem. Berliner Standards für die Pflanzung und die anschließende Pflege von Straßenbäumen (GALK, SenMVKU, 2024)

der Baumscheibe. Dies entlastet das Kanalisationsnetz und unterstützt die natürliche Grundwasserneubildung.

In Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen und niedriger Schadstoffbelastung kann das Straßenoberflächenwasser gezielt in die Baumscheiben geleitet werden, um die natürliche Bewässerung zu unterstützen.

Fahrradstraßen sowie einzelne Straßen, Plätze und Fußgängerzonen in den Untersuchungsgebieten werden allerdings im Winter mit Streusalz behandelt. Das heißt: Regen- und Schmelzwasser, das Salz mit sich trägt, sollte möglichst nicht direkt in die Baumscheiben geleitet werden. Hier sollte eine Entkopplung des Fahrbahnzufusses durch Hochborde erfolgen.

Eine wirksame technische Maßnahme zur Behandlung von Baumscheiben bei Tausalzeintrag ist die regelmäßige Zufuhr von Regen- oder Frischwasser, entweder natürlich oder künstlich. Dabei erfolgt kein dauerhaftes Fluten, sondern ein kontrolliertes, moderates Spülen. In einigen Städten wird im Frühjahr gezielt mit Spülfahrzeugen gearbeitet, um angesammelte Salzfrachten auszuwaschen.

Abgängige Straßenbäume sollten durch Neupflanzungen ersetzt werden. Bei der Auswahl geeigneter Baumarten sollte ein möglichst breites Spektrum berücksichtigt werden, das Standortansprüche, Trockenheitsresistenz, Salzverträglichkeit sowie biodiversitätsfördernde Aspekte umfasst. Um den öffentlichen Straßenraum ausreichend zu verschatten, sollten vor allem großkronige Baumarten gepflanzt werden.

Neben den leeren Baumscheiben und Baumscheiben mit Stubben konnten 43 weitere potenzielle Baumstandorte in den Nebenstraßen im öffentlichen Straßenraum verortet werden. Welche unterirdischen Infrastrukturen bzw. Leitungen in den jeweiligen Gehwegen und Fahrbahnen liegen, konnte in dieser Konzeptstudie nicht berücksichtigt werden. Im weiteren Planungsprozess sind die Leitungsverläufe abzufragen und die vorgeschlagenen Standorte zu prüfen.

Im Rahmen des ausgearbeiteten Maßnahmenkataloges wird für den großzügigen Kreuzungsbereich Sternstraße /Kattegattstraße die Maßnahme J – Verkehrsberuhigte Platzbegrünung empfohlen. Alternativ könnte die Einrichtung von Diagonalsperren im Kreuzungsbereich für mehr Aufenthaltsqualität, Begrünung und Verkehrsberuhigung sorgen.

Für die westliche Straßenseite der Grüntaler Straße (Bestand: 11,00 m breite Fahrbahn mit beidseitigem Längsparken) sollte eine klimagerechte Parkplatzumgestaltung (Maßnahmen M) vorgesehen werden. Durch die Änderung der Parkanordnung in Diagonalparken mit entsiegelten Vorstreckungen und Baumpflanzungen kann die Stellplatzanzahl beibehalten, Baumscheiben in den Fahrbahnbereich verlängert und Grüne Gullys verortet werden.

5.4 Untersuchungsgebiet 2

Im Untersuchungsgebiet 2 überschreiten die Bestandsgehwege mit einer Fläche von ca. 3.300 m² (2,2 % der Bestandsgehwege) das Breitenmaß von 5,50 m.

Unter der Annahme, dass 20 % der öffentlichen Parkplätze im Straßenraum entsiegelt und begrünt werden, ergibt sich für das Gebiet ein Entsiegelungspotenzial von etwa 7.352 m².

Basierend auf den Vorgaben zum möglichst zu berücksichtigenden Raumbedarf je Baum, ergibt sich für das Untersuchungsgebiet ein Gesamtentsiegelungsbedarf von 6.730 m² befestigter Fläche, um allen bestehenden Straßenbäumen die Mindestgröße von 12 m² bereitzustellen.

Tabelle 7: Vergrößerungserfordernis der Baumscheiben im UG 2

Größe der Baumscheiben	Kategorie	Anzahl Baumscheiben je Kategorie [Stück]	Anteil der Baumscheiben je Kategorie [%]	Vergrößerungserfordernis [m ²] ⁶
0 - 4 m ²	1	270	26,44	2.591
>4 - 9 m ²	2	626	61,31	4.036
>9 - 12 m ²	3	59	5,78	102
>12 m	4	66	6,46	0
Summe		1.021	100	6.730

Neben den derzeit leeren Baumscheiben und den Baumscheiben mit Stubben wurden im öffentlichen Straßenraum der Nebenstraßen 86 weitere potenzielle Baumstandorte erfasst. Im Vergleich zu den anderen betrachteten Gebieten weist dieses Gebiet die höchste Anzahl potenzieller Baumstandorte auf.

⁶ Mindestgröße 12 m², mittelgroße Baumscheibe gem. Berliner Standards für die Pflanzung und die anschließende Pflege von Straßenbäumen (GALK, SenMVKU, 2024)

Im Brüsseler Kiez, ein Wohngebiet zwischen Müllerstraße, Seestraße, Amrumer Straße und Luxemburger Straße, entstand bis Oktober 2025 der zweite Kiezblock im Bezirk Mitte. Ziel war es, den Durchgangsverkehr aus dem Wohngebiet zu entfernen und die Straßen ruhiger und sicherer zu gestalten, ohne die Erreichbarkeit der Häuser einzuschränken.

Umgesetzt wurden ein Fußgängerbereich am Genter Platz sowie mehrere modale Filter an zentralen Kreuzungen, die den Kfz-Durchgangsverkehr unterbinden. Ergänzend wurden sichere Kreuzungen, zusätzliche Abstellflächen für Fahrräder und Zweiräder sowie eine Straßenverengung zur Verkehrsberuhigung realisiert.⁷

U.a. wurden die sehr großen Kreuzungen Genter/ Ostender Straße und Genter/ Brüsseler Straße verengt. Dadurch verlangsamt sich der Verkehr und es konnten Abstellflächen für Fahrräder, Lastenräder, E-Scooter und Motorräder geschaffen werden.



Abbildung 18: Markierte und abgepollerte Gehwegvorstreckungen Genter / Ostender Straße



Abbildung 19: Kreuzung Genter / Ostender Straße mit Fahrradabstellflächen

Die neu entstandenen abgepollerten Bereiche können entsiegelt und begrünt werden. Wo möglich, lassen sich die abgepollerten Bereiche auch als kleine Regenbeete oder Grüne Gullys gestalten. So entstehen kleine begrünte Freiräume mit besserem Mikroklima und ohne Beeinträchtigung der Verkehrsführung. Die Abstellflächen für Fahrräder usw. sollten mit Rasenfugenpflaster befestigt werden.

⁷ Kiezblock Brüsseler Kiez (Bezirksamt Mitte von Berlin 2025)



Abbildung 20: Entsiegelungspotenzial im Kreuzungsbereich



Abbildung 21: Gestaltungsvorschlag FPB

Mittelinseln und insbesondere mittige Promenaden eignen sich als dezentrale Versickerungsflächen. Durch gezielte Entsiegelung, Muldenbildung und verbessertes Bodensubstrat können sie zu einer funktionalen Versickerungsfläche umgestaltet werden. Regenwasser wird von Fahrbahnen in die Fläche geleitet, dort zurückgehalten und infiltriert. Salz- und trockenheitsverträgliche Bepflanzung sowie regelmäßige Pflege sichern den dauerhaften Betrieb. So entsteht ein linearer „Schwamm“, der Kanalisation und Mikroklima entlastet und den Straßenraum gleichzeitig aufwertet. In diesem Gebiet sollten die Promenaden der Lütticher Straße, der Antwerpener Straße und der Togostraße diesbezüglich geprüft werden. Insbesondere die Mittelinsel in der Lütticher Straße im Abschnitt zwischen Brüsseler Straße und Ostender Straße weist keinen Baumbestand auf. Die Fläche eignet sich daher für eine Qualifizierung zur grundstücksübergreifenden Versickerung von Niederschlagswasser.

Außerdem gibt es zahlreiche öffentliche Gebäude im Gebiet, deren Fassaden nach Möglichkeit begrünt werden sollten (Maßnahme D). Da die öffentliche Hand eine Vorbildfunktion einnimmt, sollte das Umsetzungspotenzial ausgeschöpft werden.

Folgende weitere besondere Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog sollten in diesem Untersuchungsgebiet verfolgt werden:

- Regenwasseranschlussverbesserung der Baumscheiben (Maßnahmen 7) in der Nazarethstraße und Brüsseler Straße

- Verkehrsberuhigte Platzbegrünung (Maßnahme J) der Kreuzung Guineastraße/ Kameruner Straße:
- Klimagerechte Parkplatzumgestaltung – Erhalt Stellplatzzahl (Maßnahmen M) in der Genter Straße und der Brüsseler Straße

5.5 Untersuchungsgebiet 3

Im Untersuchungsgebiet 3 können 5.482 m² Gehwegfläche, die über das notwendige Gehwegbreitenmaß hinausgehen, entsiegelt werden. Dies entspricht 4,0 % der Gehwegflächen im Bestand.

Bei der Annahme, dass 20 % der öffentlichen Parkplätze im Straßenraum entsiegelt und begrünt werden, ergibt sich ein zusätzliches Entsiegelungspotenzial von etwa 14.704 m².

Um allen bestehenden Straßenbäumen die Mindestbaumscheibengröße von 12 m² bereitzustellen, ist im Untersuchungsgebiet die Entsiegelung von 11.256 m² befestigter Fläche erforderlich.

Das Untersuchungsgebiet weist im Vergleich zu den anderen Gebieten das größte Entsiegelungspotenzial der öffentlichen Parkplatzflächen und das größte Vergrößerungserfordernis der Baumscheiben auf.

Tabelle 8: Vergrößerungserfordernis der Baumscheiben im UG 3

Größe der Baumscheiben	Kategorie	Anzahl Baumscheiben je Kategorie [Stück]	Anteil der Baumscheiben je Kategorie [%]	Vergrößerungserfordernis [m ²] ⁸
0 - 4 m ²	1	581	31,87	5.511
>4 - 9 m ²	2	896	49,15	5.562
>9 - 12 m ²	3	127	6,97	183
>12 m	4	219	12,01	0
Summe		1.823	100	11.256

Im öffentlichen Straßenraum der Nebenstraßen wurden zusätzlich zu den leeren Baumscheiben und den Baumscheiben mit Stubben insgesamt 55 weitere potenzielle Baumstandorte erfasst.

⁸ Mindestgröße 12 m², mittelgroße Baumscheibe gem. Berliner Standards für die Pflanzung und die anschließende Pflege von Straßenbäumen (GALK, SenMVKU, 2024)

Viele Straßen im Quartier sind durch Umgestaltungen in den 1980er Jahren bereits stark begrünt. Dennoch besteht weiteres Verbesserungspotenzial. Besonders sinnvoll ist die Qualifizierung von Gehwegvorstreckungen, die Verbesserung der Regenwasseranbindung von Baumscheiben durch Bordsteinabsenkungen oder direkte Anbindung an den Gehweg sowie die Gestaltung sicherer, grüner Kreuzungen wie an der Ecke Bremer Straße/ Bugenhagener Straße oder Jonasstraße/ Bugenhagener Straße. Diese Maßnahmen stärken sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die urbane Schwammwirkung des Straßenraums.

Im Vergleich mit den anderen Untersuchungsgebieten können in diesem Gebiet die Maßnahmen N und O umgesetzt werden. Eine klimagerechte Parkplatzumgestaltung mit Verringerung der Stellplatzzahl ist in der Siemensstraße und der Quitzowstraße möglich. Durch die Umsetzung einer Fahrradstraße kann der Straßenquerschnitt verändert werden und neu verteilt werden.

In der Wilsnacker Straße, die ebenfalls zukünftig zur Fahrradstraße wird, können Flächenpotenziale gewonnen werden, die für gezielte Baumneupflanzungen in der bisher baumfreien Straße genutzt werden sollten.

5.6 Untersuchungsgebiet 4

Im Untersuchungsgebiet 4 können potenziell 4.220 m² überbreite Gehwegfläche entsiegelt werden; dies entspricht 4,8 % der Bestandsgehwege.

Unter der Annahme, dass 20 % der öffentlichen Parkplätze im Straßenraum entsiegelt und begrünt werden, ergibt sich ein zusätzliches Entsiegelungspotenzial von etwa 5.545 m².

Zur Bereitstellung der Mindestbaumscheibengröße von 12 m² für alle bestehenden Straßenbäume ist im Untersuchungsgebiet die Entsiegelung von 2.965 m² befestigter Fläche erforderlich.

Tabelle 9: Vergrößerungserfordernis der Baumscheiben im UG 4

Größe der Baumscheiben	Kategorie	Anzahl Baumscheiben je Kategorie [Stück]	Anteil der Baumscheiben je Kategorie [%]	Vergrößerungserfordernis [m ²] ⁹
0 - 4 m ²	1	115	20,76	988
>4 - 9 m ²	2	306	55,23	1.879
>9 - 12 m ²	3	57	10,29	98
>12 m	4	76	13,72	0
Summe		554	100	2.965

In diesem Gebiet konnten im öffentlichen Straßenraum der Nebenstraßen 72 zusätzliche potenzielle Baumstandorte identifiziert werden.

Als besondere Klimaanpassungsmaßnahmen werden hier die Maßnahmen O (Klimaangepasste Neuaufteilung des Straßenquerschnitts) in der Straße Magdeburger Platz und die Maßnahme P (Klimaangepasste mäandrierende Fahrbahnherstellung) in der Flottwellstraße und der Körnerstraße vorgeschlagen.

⁹ Mindestgröße 12 m², mittelgroße Baumscheibe gem. Berliner Standards für die Pflanzung und die anschließende Pflege von Straßenbäumen (GALK, SenMVKU, 2024)

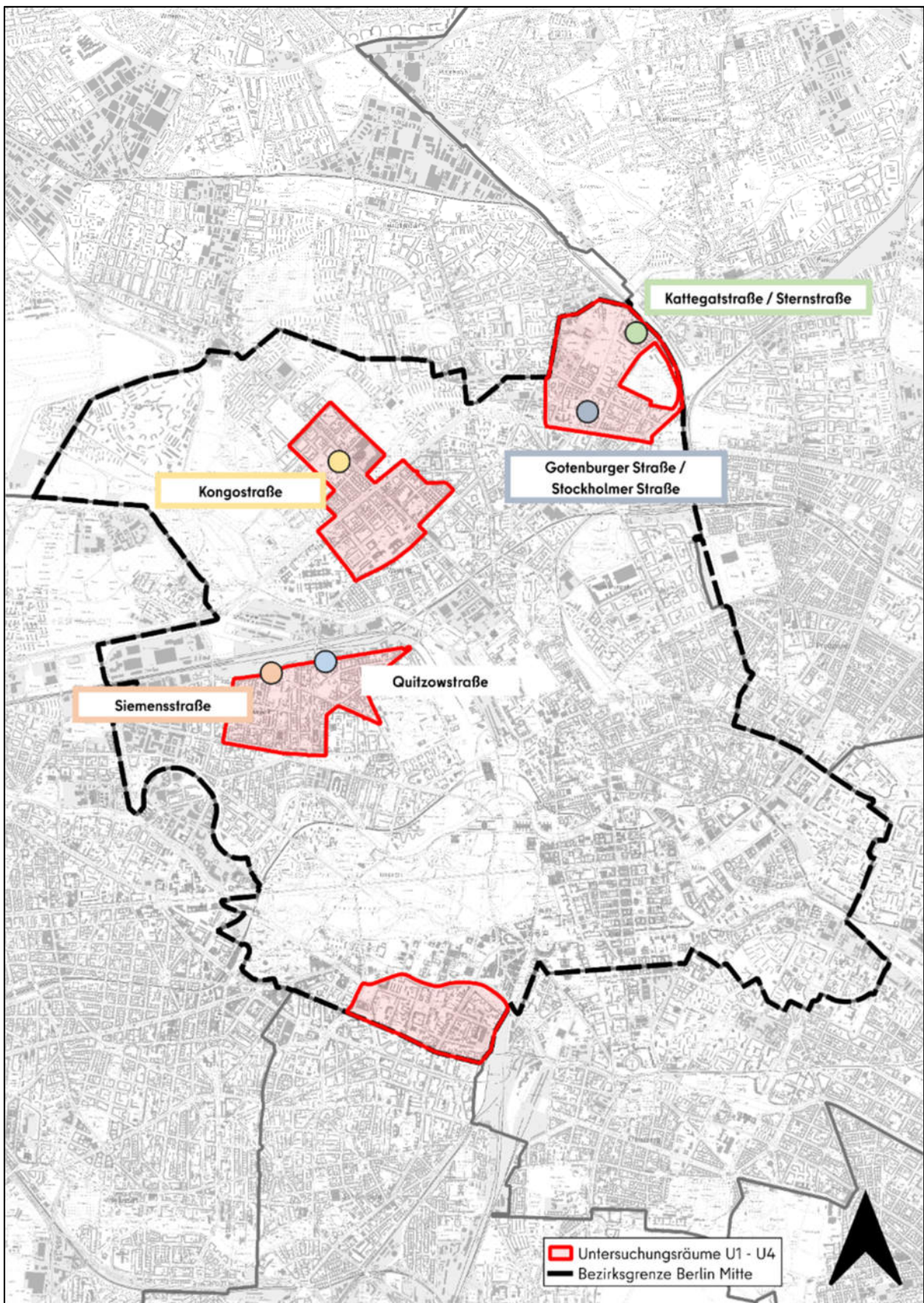
6 Exemplarische und detaillierte Erarbeitung der klimaangepassten Umgestaltung für fünf ausgewählte Straßenzüge

Aus den Gesamtkonzepten der vier Untersuchungsgebiete wurden fünf Straßenzüge exemplarisch ausgewählt, in denen eine besondere Dringlichkeit und genügend Potenziale für die Umsetzung von Klimaanpassungsmaßnahmen besteht.

Für die ausgewählten Straßenzüge wurde jeweils beispielhaft ein Konzeptentwurf erarbeitet, bestehend aus einem detaillierten Maßnahmensteckbrief sowie einer Plankarte mit maßstabsgetreuer Darstellung der vorgesehenen Maßnahmen im Maßstab 1:500. Diese Unterlagen verorten die geplanten Klimaanpassungsmaßnahmen konkret im jeweiligen Straßenraum.

Anhand der einzelnen Straßenzüge wird aufgezeigt, welche Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel umgesetzt werden können, um dessen negative Auswirkungen zu mindern. Zudem wird kurz erläutert, welche Effekte diese Maßnahmen insbesondere im Hinblick auf zunehmende Starkregenereignisse und steigende Hitzebelastung haben können.

Darüber hinaus wurden die überschlägigen Herstellungs- und Pflegekosten für die fünf Straßenzüge ermittelt (siehe Anhang – Anlage 11). Für die Kalkulation der Einheitspreise wurden Baukosten vergleichbarer Projekte herangezogen.



Kattegatstraße/Sternstraße

Bezirk Mitte

Untersuchungsgebiet 1



Ziel	Entsiegelung & Begrünung eines großen vollversiegelten Kreuzungsbereichs. Verkehrsberuhigung u. Schaffung einer neuen begrünten, teilverschatteten Aufenthaltsfläche im Kiez/Stadtviertel (Kühlinsel)
Zielgruppe	Fußverkehr; Anwohnende
Streckenlänge	143 m
Stellplatzveränderung	Vorher: 26 / Nachher: 10
Kostenschätzung	399.630 Euro
Ausführung	Straßen- und Grünflächenamt
Projektbeteiligte	Umwelt- und Naturschutzamt, Klimaschutz- und Klimaanpassungsmanagement, Straßen- und Grünflächenamt
Entsiegelung voll- und teilversiegelter Flächen durch:	449 m ² Baumscheibenerweiterung im Gehweg- u. Straßenbereich 106 m ² Grüne Gullys 96 m ² Rasenfugenpflaster 116 m ² Großsteinpflaster
Baumneupflanzungen	4 Stk. in neu angelegte Baumscheiben 1 Stk. in vorhandene Baumscheiben

Kurzbeschreibung der Maßnahmen

- **Überbreite Kreuzung und Platzgestaltung:**

Umgestaltung der überdimensionierten Kreuzungsfläche und Umgestaltung zu einem platzartig gestalteten und begrüntem Straßenraum mit Verkehrsberuhigung (Anlehnung an Superblock-Konzept aus Barcelona). Ausbildung einer zentralen, sternförmigen Mittelinsel mit Aufenthaltsfunktion mit Sitzbänken und Bäumen.

- **Baumscheiben und Bänke:** Die Baumscheiben in der Mittelinsel werden so gestaltet, dass ihre Ecken vor Überfahrten geschützt sind. Auswahl unterschiedlicher Baumarten, um schattige und lichte Bereiche zu schaffen.
- **Gehwegvorstreckungen:** Herstellung von Gehwegvorstreckungen zur Reduzierung der Querungslängen, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Gewinnung zusätzlicher Flächen für Begrünung und dezentrale Regenwasserbewirtschaftung (Grüne Gullys).
- **Optimierung der Fahrradabstellanlagen:** Die bestehenden Fahrradabstellanlagen werden zur Förderung der Regenwasserinfiltration mit versickerungsfähiger Oberflächenbefestigung (Rasenfugenpflaster) versehen.

Mögliche Effekte/ Potenzial und Chancen

- **Stadtklima:** Verbesserung der thermischen Situation durch Erhöhung des Vegetationsanteils, Verschattung sowie Reduktion versiegelter Flächen.
- **Regenwassermanagement:** Dezentrale Retention und Versickerung von Niederschlagswasser durch Grüne Gullys und wasserdurchlässige Befestigungen; Entlastung der Misch- bzw. Regenwasserkanalisation.
- **Biodiversität:** Positive Effekte auf die Artenvielfalt, verbessertes Nahrungsangebot für Vögel und Insekten durch neues Straßenbegleitgrün und erhöhtes Grünvolumen

Einschätzung der Umsetzbarkeit/ Risiken

Allgemein:

Die Umsetzung dieses Konzepts ist bautechnisch gut realisierbar, da bewährte Elemente des Schwammstadt-Prinzips genutzt werden. Die größte Herausforderung liegt in der Akzeptanz des Parkplatzentfalls und der langfristigen Pflege.

Mittlere Umsetzbarkeit:

- **Entwässerung:** Grüne Gullys erfordern eine genaue Prüfung der unterirdischen Leitungsführung und eine Abstimmung mit den Versorgungsträgern.
- **Verkehr:** Die Umwandlung in eine Superblock-Struktur benötigt ein schlüssiges Verkehrsgutachten zur Umleitung des Durchgangsverkehrs.

Risiken:

- Akzeptanzkonflikte aufgrund Stellplatzreduktion
- Erhöhter Unterhaltungs- und Pflegeaufwand der Vegetations- und Versickerungsflächen

Gotenburger Straße/Stockholmer Straße

Bezirk Mitte

Untersuchungsgebiet 1



Ziel	Einrichtung einer abschnittsweise Kfz-freien, begrünten Schulzone mit Aufenthaltsqualität und neuen Straßenbaumpflanzungen
Zielgruppe	Fußverkehr (insb. SchülerInnen), Anwohnende
Streckenlänge	240 m
Stellplatzveränderung	Vorher: 127 / Nachher: 71
Kostenschätzung	579.080 Euro
Ausführung	Straßen- und Grünflächenamt
Projektbeteiligte	Umwelt- und Naturschutzamt, Klimaschutz- und Klimaanpassungsmanagement, Straßen- und Grünflächenamt
Entsiegelung voll- und teilversiegelter Flächen durch:	540 m ² Baumscheibenerweiterung im Gehweg- u. Straßenbereich 147 m ² Grüne Gullys 54 m ² Rasenfugenpflaster 442 m ² Großsteinpflaster
Baumneupflanzungen	4 Stk. in neu angelegte Baumscheiben 1 Stk. in vorhandene Baumscheiben
Kurzbeschreibung der Maßnahmen	

- **Einrichtung einer Schulzone:** Ein Teilbereich der Gotenburger Straße im Bereich der Schule wird für den Kfz-Verkehr gesperrt und mit Pollern versehen, um eine sichere Schulzone zu schaffen.
- **Fahrbahnquerschnitt:** Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 5,50 m sowie teilweiser Wegfall von Stellplätzen zur Freisetzung von Flächen zur Entsiegelung und Begrünung.
- **Grünflächen und Baumscheiben:** Erweiterung und Neuanlage von Grünflächen und Baumscheiben. Es entstehen Aufenthaltsbereiche mit Bänken sowie Fahrradabstellanlagen, die mit Rasenfugenpflaster ausgestattet werden, um das Versickern von Regenwasser zu fördern.
- **Gehwegvorstreckung und Grüner Gully:** Ausbildung von Gehwegvorstreckungen (Kreuzung zur Stockholmer Straße) zur Verbesserung der Querungssicherheit. Integration von Versickerungselementen (Grüner Gully).

Weiterführende Planungsansätze:

Temporäre, modulare Aufenthalts- und Verschattungselemente („Cooling Point“) mit Trinkwasserversorgung zur lokalen Hitzeminderung.

Mögliche Effekte/ Potenzial und Chancen

- **Stadtklima:** Verbesserung der Luftqualität und der thermischen Situation (Kühlung) durch Vegetation und Verschattung.
- **Regenwassermanagement:** Erhöhung der Versickerungsleistung und Reduzierung des Oberflächenabflusses (Entlastung der Kanalisation) durch Grüne Gullys und entsiegelte Flächen.
- **Aufenthaltsqualität:** Steigerung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität durch Sitzmöglichkeiten, Fahrradabstellplätze, Verkehrsberuhigung und sichere Schulwege
- **Biodiversität:** Positive Effekte auf die Artenvielfalt, verbessertes Nahrungsangebot für Vögel und Insekten durch neues Straßenbegleitgrün und erhöhtes Grünvolumen

Einschätzung der Umsetzbarkeit/ Risiken

Allgemein:

Hohe technische Umsetzbarkeit durch Einsatz standardisierter und etablierter Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Regenwasserbewirtschaftung.

Mittlere bis hohe Umsetzbarkeit:

- **Querschnittsgestaltung:** Fahrbahnverengung auf 5,50 m schafft Räume für Begrünung, ist regelkonform und funktional ausreichend
- **Entwässerung:** Integration von Grünen Gullys und Rasenfugenpflaster in die Oberflächengestaltung gut möglich
- **Sicherheit:** Durch Reform des Straßenverkehrsrechts (StVG) ist die Anordnung von Schulzonen erleichtert worden.

Risiken:

- Verlagerung des ruhenden Verkehrs in angrenzende Straßenräume
- Zugang von Ver- und Entsorgungsverkehr (Feuerwehr, Müllabfuhr) muss gewährleistet werden (z. B. durch versenkbare/abschließbare Poller).

Kongostraße zwischen Cornelius-Fredericks-Straße und Müllerstraße

Bezirk Mitte

Untersuchungsgebiet 2



Ziel	Entsiegelung und Begrünung des überbreiten Gehwegbereichs mit Anlage einer straßenbegleitenden Baumreihe
Zielgruppe	Fußverkehr; Anwohnende
Streckenlänge	130 m
Stellplatzveränderung	Vorher: 32 / Nachher: 17
Kostenschätzung	289.015 Euro
Ausführung	Straßen- und Grünflächenamt
Projektbeteiligte	Umwelt- und Naturschutzamt, Klimaschutz- und Klimaanpassungsmanagement, Straßen- und Grünflächenamt
Entsiegelung voll- und teilversiegelter Flächen durch:	450 m ² Baumscheibenerweiterung im Gehweg- u. Straßenbereich 97 m ² Grüne Gullys 24 m ² Rasenfugenpflaster
Baumneupflanzungen	6 Stk. in neu angelegte Baumscheiben
Kurzbeschreibung der Maßnahmen	
<ul style="list-style-type: none"> • Rückbau befestigter Flächen: Entsiegelung und Begrünung eines überbreiten Gehwegs (ca. 6,90 m) unter Sicherstellung einer regelkonformen nutzbaren Gehwegbreite von mind. 5,00. 	

- **Grüne Inseln/Versickerungsflächen:** Anlage von „Grünen Inseln“ zur Verbesserung der Regenwasserversickerung.
- **Baumneupflanzungen:** Baumneupflanzungen zur Erweiterung des Straßengrüns in versetzter Anordnung zur gegenüberliegenden Straßenseite (zur optimierten Kronenentwicklung)
- **Vertikale Begrünung der Kaufland-Fassade (optional):** Begrünung der fenster- und türenlosen Fassade, um die Luftqualität und das Mikroklima zu verbessern.

Mögliche Effekte/ Potenzial und Chancen

- **Regenwassermanagement:** Grüne Gullys und entsiegelte Flächen sammeln und versickern das Regenwasser der angrenzenden Straßenräume und tragen zur Entlastung der Kanalisation bei.
- **Stadtklima:** Die Schaffung zusätzlicher Grünflächen und Baumstandorte trägt zur Kühlung der Umgebung bei. Reduktion städtischer Wärmeinseln.
- **Biodiversität:** Positive Effekte auf die Artenvielfalt, verbessertes Nahrungsangebot für Vögel und Insekten durch neues Straßenbegleitgrün und erhöhtes Grünvolumen

Einschätzung der Umsetzbarkeit/ Risiken

Allgemein

Sehr gute Umsetzbarkeit durch Nutzung ungenutzter Flächenpotenziale (überbreite Gehwege), ohne Einschränkung des Verkehrsflusses.

Mittlere bis hohe Umsetzbarkeit:

- Ausreichende Flächenverfügbarkeit im Seitenraum (Beibehaltung 5,00 m Gehweg möglich) bietet großen Spielraum für Begrünung.
- Allee-Wirkung durch versetzte Baumpflanzung fördert Kronenwachstum und erzeugt positive mikroklimatische Wirkung.

Risiken:

- Nutzungskonflikte mit unterirdischen Leitungen, da unter breiten Gehwegen häufig Hauptversorgungsleitungen verlaufen (Einhaltung Mindestabstand bei Baumpflanzungen und Grünen Inseln)
- Abhängigkeit von privaten Eigentümern bei Fassadenbegrünung

Quitowstraße zwischen An der Putlitzbrücke und Rathenower Straße

Bezirk Mitte

Untersuchungsgebiet 3



Ziel	Neuordnung des Straßenraumes durch Ausweisung einer Fahrradstraße, Entsiegelung und Begrünung des Straßenraumes
Zielgruppe	Radverkehr, Fußverkehr, Anwohnende
Streckenlänge	585 m
Stellplatzveränderung	Vorher: 180 / Nachher: 136
Kostenschätzung	2.071.050 Euro
Ausführung	Straßen- und Grünflächenamt
Projektbeteiligte	Umwelt- und Naturschutzamt, Klimaschutz- und Klimaanpassungsmanagement, Straßen- und Grünflächenamt
Entsiegelung voll- und teilversiegelter Flächen durch:	2.132 m ² Baumscheibenerweiterung im Gehweg- u. Straßenbereich 967 m ² Grüne Gullys 104 m ² Rasenfugenpflaster 1.440 m ² Großsteinpflaster
Baumneupflanzungen	2 Stk. in vorhandene Baumscheiben
Kurzbeschreibung der Maßnahmen	

- **Fahrbahnverengung und Umgestaltung zur Fahrradstraße:** Umbau und Ausweisung zu einer Fahrradstraße. Reduzierung der Fahrbahn auf eine Breite von 5,50 m um Sicherheit für Radfahrer zu erhöhen.
- **Ruhender Verkehr:** Neuordnung der Stellplätze in Richtung Fahrbahnmitte durch Verengung der Fahrbahn. Entsiegelung ehemaliger Parkflächen und Umwandlung in Grünflächen zur Regenwasserversickerung.
- **Gehwegbereiche:** Anpassung der Gehwegbreiten auf 3,20 m (Mindestmaß für Geh- und Radwege). Partielle Entsiegelung und Begrünung der Radwegbereiche. Herstellung von begrünten Versickerungselementen (Grüne Gullys).
- **Grüne Inseln und Baumpflanzungen:** Vergrößerung bestehender Grünflächen und Baumscheiben sowie Neuanlage von Grünflächen und Baumstandorten zur Aufnahme von Regenwasser.

Mögliche Effekte/ Potenzial und Chancen

- **Stadtklima:** Reduktion von Wärmeinseleffekten durch Erhöhung des Vegetationsanteils und Verschattung von Verkehrsflächen
- **Regenwassermanagement:** Grüne Gullys und entsiegelte Flächen sammeln und versickern das Regenwasser der angrenzenden Straßenräume und tragen zur Entlastung der Kanalisation bei.
- **Förderung der Biodiversität:** Durch die Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern wird der Lebensraum für verschiedene Pflanzen- und Tierarten gefördert.

Einschätzung der Umsetzbarkeit/ Risiken

Allgemein:

Das Konzept ist zukunftsweisend, da es die Umgestaltung zur Fahrradstraße mit einer großen Anzahl an Elementen zur Regenwasserversickerung (Prinzip Schwammstadt) verknüpft. Die Umsetzbarkeit profitiert von der klaren Flächenneuordnung, während die Risiken vor allem im Detail der Entwässerung liegen.

Mittlere bis hohe Umsetzbarkeit:

- Entsiegelung von Asphaltflächen ohne vollständigen Wegfall des ruhenden Verkehrs ist sehr flächeneffizient
- Fahrbahnverengung auf 5,50 m erlaubt weiterhin Begegnungsverkehr (PKW/LKW)
- Integration der Entwässerungselemente in den Straßenquerschnitt ist technisch etabliert

Risiken:

- Tausalzeintrag in Fahrradstraßen benötigt ggf. teure Schutzmaßnahmen (Substratfilter, Spülen des Salzeintrages)
- Mögliche Einschränkungen der Sichtbeziehungen durch neue Baumpflanzungen und parkende Fahrzeuge

Siemensstraße zwischen Bremer Straße und Waldstraße

Bezirk Mitte

Untersuchungsgebiet 3



Ziel	Neuordnung des Straßenraumes durch Ausweisung einer Fahrradstraße, Entsiegelung und Begrünung des Straßenraumes
Zielgruppe	Radverkehr, Fußverkehr, Anwohnende
Streckenlänge	540 m
Stellplatzveränderung	Vorher: 174 / Nachher: 143
Kostenschätzung	2.257.445 Euro
Ausführung	Straßen- und Grünflächenamt
Projektbeteiligte	Umwelt- und Naturschutzamt, Klimaschutz- und Klimaanpassungsmanagement, Straßen- und Grünflächenamt
Entsiegelung voll- und teilversiegelter Flächen durch:	2.110 m ² Baumscheibenerweiterung im Gehweg- u. Straßenbereich 790 m ² Grüne Gullys 99 m ² Rasenfugenpflaster 1.962 m ² Großsteinpflaster
Baumneupflanzungen	2 Stk. in neu angelegte Baumscheiben 8 Stk. in vorhandene Baumscheiben
Kurzbeschreibung der Maßnahmen	

- **Fahrbahnverengung und Umgestaltung zur Fahrradstraße:** Umbau und Ausweisung zu einer Fahrradstraße. Reduzierung der Fahrbahn auf eine Breite von 6,00 m um Sicherheit für Radfahrer zu erhöhen.
- **Verengung des Spielstraßenbereichs:** Im Bereich vor dem Zentrum für Kunst und Urbanistik (ZK/U) Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 5,50 m und Ausbildung einer platzartigen Aufweitung mit erhöhter Aufenthaltsfunktion.
- **Fahrradabstellanlagen:** Optimierung bestehender Abstellanlagen durch Verwendung wasserdurchlässiger Befestigungen (Rasenfugenpflaster) zur Förderung der Versickerung.
- **Dezentrale Regenwasserversickerung:** Integration von Versickerungsanlagen zur Aufnahme und Retention von Oberflächenwasser aus angrenzenden Verkehrsflächen.

Mögliche Effekte/ Potenzial und Chancen

- **Stadtklima:** Reduktion von Wärmeinseleffekten durch Erhöhung des Vegetationsanteils und Verschattung von Verkehrsflächen
- **Regenwassermanagement:** Grüne Gullys und entsiegelte Flächen sammeln und versickern das Regenwasser der angrenzenden Straßenräume und tragen zur Entlastung der Kanalisation bei.
- **Aufenthaltsqualität:** Aufwertung des öffentlichen Raums durch Begrünung, Möblierung und Reduzierung des Kfz-Verkehrs.
- **Förderung der Biodiversität:** Durch die Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern wird der Lebensraum für verschiedene Pflanzen- und Tierarten gefördert.

Einschätzung der Umsetzbarkeit/ Risiken

Allgemein:

Hohe bautechnische Umsetzbarkeit aufgrund geeigneter Querschnittsbreiten und technisch etablierter Maßnahmen. Die Querschnittsbreiten ermöglichen Begegnungsverkehr bei gleichzeitig effektiver Verkehrsberuhigung.

Hohe Umsetzbarkeit:

- **Verkehr:** Fahrbahnbreite von 6,00 m ist ausreichend für Mischverkehr in Fahrradstraßen und ermöglicht Passieren von PKW und Radverkehr.
- **Gestaltung:** Das alternierende Parken erzwingt niedriges Tempo und ist ein bewährtes verkehrsberuhigendes Element.
- **Bautechnik:** standardisierte Bauweisen für Versickerungs- und Begrünungselemente sind anwendbar.

Risiken:

- **Sichtbeziehungen:** Alternierendes Parken kann die Sicht auf querende Fußgänger (insb. Kinder) einschränken. Hier müssen Sichtdreiecke konsequent von Bepflanzung und Parkplätzen freigehalten werden.
- **Akzeptanz:** Verlust von Parkraum durch die Entsiegelung kann zu Nutzungskonflikten mit Anliegern führen.
- **Unterhaltung:** Versickerungsfähige Beläge (z.B. Rasenfugenpflaster) neigt bei mangelnder Pflege zu Funktionsverlust (Verschlämmung der Poren) mit abnehmender Versickerungsleistung.



Abbildung 22: Perspektive Kreuzung Kattgatstraße/Sternstraße mit Blick Richtung Nordbahnhof



Abbildung 23: Perspektive Gotenburger Straße mit Blick Richtung Panke Grünzug



Abbildung 24: Perspektive Kongostraße mit Blick Richtung Cornelius-Fredericks-Straße



Abbildung 25: Perspektive Quitzowstraße mit Blick Richtung An der Putzitzbrücke

7 Zusammenfassende Erkenntnisse und Ausblick

Die klimaangepasste Umgestaltung öffentlicher Räume ist weit mehr als eine Frage der Gestaltung – sie ist eine grundlegende Voraussetzung für lebenswerte und zukunftsfähige Städte.

Mit dem im November 2025 verabschiedeten Klimaanpassungsgesetz hat Berlin einen bedeutenden Schritt unternommen, um den Folgen des Klimawandels aktiv zu begegnen. Mit klar definierten Zielen wie der Kühlung von Hitzevierteln, umfangreicher Begrünung sowie der Pflanzung von einer Million Bäumen und der Bereitstellung erheblicher finanzieller Mittel wird ein ambitionierter Handlungsrahmen geschaffen.

Bis zum Jahr 2030 sollen bereits 15 % der geplanten Maßnahmen umgesetzt sein, während die vollständige Realisierung bis 2040 angestrebt wird. Zudem wird bis 2027 eine Zwischenmarke von 440.000 Straßenbäumen angestrebt, um langfristig die Stadt klimaresilienter zu machen.¹⁰

Die erarbeiteten Maßnahmenkonzeptionen für die vier Untersuchungsgebiete liefern dabei eine praxisnahe Grundlage für die Umsetzung.

Sie zeigen konkrete Potenziale auf öffentlichen Flächen auf und ermöglichen es dem Bezirksamt, eigenständig und zielgerichtet zu handeln. Insbesondere die klar strukturierten Maßnahmenpläne und Maßnahmensteckbriefe fungieren als hilfreiches Instrument, um Zuständigkeiten zu definieren, Abläufe zu koordinieren und konkrete Projekte effizient umzusetzen. Insgesamt schafft das Konzept somit Transparenz, Orientierung und eine gute Basis für eine erfolgreiche und nachhaltige Klimaanpassung in vier besonders belasteten Quartieren in Berlin.

¹⁰ Klima-Maßnahmen des Berliner Senats sollen 2028 starten (Tagesschau 2026).

8 Verzeichnisse

8.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsgebiete im Bezirk Mitte von Berlin (UmNat Berlin-Mitte, 2025).....	6
Abbildung 2:	Überbreiter Gehweg in der Soldiner Straße	12
Abbildung 3:	Überbreiter Gehweg in der Grüntaler Straße	12
Abbildung 4:	Räumliche Darstellung der Umweltbelastungen im Untersuchungsgebiet (Blockteiflächen) und des Wärmeinsel Effekts in den Verkehrsflächen (Darstellung: UmNat Berlin-Mitte, 2025).	14
Abbildung 5:	Radverkehrsplan im UG 1 (Quelle: Geoportal Berlin)	15
Abbildung 6:	Baumscheibe in der Genter Straße	17
Abbildung 7:	Vergrößerte Baumscheibe in der Ostender Straße	17
Abbildung 8:	Räumliche Darstellung der Umweltbelastungen im Untersuchungsgebiet (Blockteiflächen) und des Wärmeinsel Effekts in den Verkehrsflächen (Darstellung: UmNat Berlin-Mitte, 2025).	19
Abbildung 9:	Radverkehrsplan im UG 2 (Quelle: Geoportal Berlin)	20
Abbildung 10:	Vom Gehweg entkoppeltes Pflanzbeet in der Wicelfstraße.....	22
Abbildung 11:	Fehlender Regenwasseranschluss in der Wilhelmshavener Straße	22
Abbildung 12:	Räumliche Darstellung der Umweltbelastungen im Untersuchungsgebiet (Blockteiflächen) und des Wärmeinsel Effekts in den Verkehrsflächen (Darstellung: UmNat Berlin-Mitte, 2025).	25
Abbildung 13:	Radverkehrsplan im UG 3 (Quelle: Geoportal Berlin)	25
Abbildung 14:	Räumliche Darstellung der Umweltbelastungen im Untersuchungsgebiet (Blockteiflächen) und des Wärmeinsel Effekts in den Verkehrsflächen (Darstellung: UmNat Berlin-Mitte, 2025)... ..	29
Abbildung 15:	Radverkehrsplan im UG 4 (Quelle: Geoportal Berlin)	29
Abbildung 16:	Erweiterte Baumscheibe in der Ungarstraße. Das Regenwasser des Gehwegs fließt dank des Gefälles in die Baumscheibe.	36
Abbildung 17:	Erweiterte Baumscheibe in der Pohlstraße.	37
Abbildung 18:	Markierte und abgepollerte Gehwegvorstreckungen Genter / Ostender Straße.....	43

	Abbildung 19:	Kreuzung Genter / Ostender Straße mit Fahrradabstellflächen	43
	Abbildung 20:	Entsiegelungspotenzial im Kreuzungsbereich	44
	Abbildung 21:	Gestaltungsvorschlag FPB	44
	Abbildung 22:	Perspektive Kreuzung Kattegatstraße/Sternstraße mit Blick Richtung Nordbahnhof	60
	Abbildung 23:	Perspektive Gotenburger Straße mit Blick Richtung Panke Grünzug	61
	Abbildung 24:	Perspektive Kongostraße mit Blick Richtung Cornelius-Fredericks-Straße	62
	Abbildung 25:	Perspektive Quitzowstraße mit Blick Richtung An der Putlitzbrücke	63
8.2	Tabellenverzeichnis		
	Tabelle 1:	Baumscheiben des UG 1	12
	Tabelle 2:	Baumscheiben im UG 2	17
	Tabelle 3:	Baumscheiben im UG 3	23
	Tabelle 4:	Baumscheiben im UG 4	27
	Tabelle 5:	Parkplatzflächen in den Untersuchungsgebieten	32
	Tabelle 6:	Vergrößerungserfordernis der Baumscheiben im UG 1	40
	Tabelle 7:	Vergrößerungserfordernis der Baumscheiben im UG 2	42
	Tabelle 8:	Vergrößerungserfordernis der Baumscheiben im UG 3	45
	Tabelle 9:	Vergrößerungserfordernis der Baumscheiben im UG 4	47
8.3	Quellenverzeichnis		
		Bezirksamt Mitte von Berlin (2025): GRIS-Daten mit Stand 14.03.2025 bzw. 27.03.2025.	
		Bezirksamt Mitte von Berlin (2025): Grüne Gullys - Auswertung und Auswahlkriterien der potenziellen Standorte.	
		Bezirksamt Mitte von Berlin (2024): Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept des Bezirksamtes Mitte von Berlin.	
		Bezirksamt Mitte von Berlin (2025): Kiezblock Brüsseler Kiez. Online: https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/kiezblock-bruesseler-kiez-1225971.php . Abgerufen am 23.06.2025.	
		Bezirksamt Mitte von Berlin (2024): Planung, Neubau, Entwurf Pohlstraße / Kluckstraße. Online: https://www.berlin.de/ba-	

[mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamtsplanung-entwurf-neubau/artikel.1416161.php](https://www.berlin.de/berlin/verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamtsplanung-entwurf-neubau/artikel.1416161.php). Abgerufen am 17.12.2024.

Bezirksamt Mitte von Berlin (2018): Präsentation Integriertes Verkehrs- und Freiraumkonzept für das Aktive Zentrum und Sanierungsgebiet Müllerstraße, Fokusgebiet Brüsseler Kiez. Online: https://www.muellerstrasse-aktiv.de/downloads/#VFK_1718. Abgerufen 15.11.2024.

Bezirksamt Mitte von Berlin (2025): Streuplan/Tausalzeinsatz in den Untersuchungsgebieten.

Bezirksamt Mitte von Berlin (2025): Umbaumaßnahmen Fahrradstraßen in den Untersuchungsgebieten.

BlueGreenStreets (Hrsg.) (2022): BlueGreenStreets Toolbox – Teil A. Multifunktionale Straßenraumgestaltung urbaner Quartiere, März 2022, Hamburg. Erstellt im Rahmen der BMBF-Fördermaßnahme „Ressourceneffiziente Stadtquartiere für die Zukunft“ (RES:Z).

Deutscher Städtetag (2019): Anpassung an den Klimawandel in den Städten. Forderungen, Hinweise und Anregungen.

Entwicklungsstadt Berlin (2026): Kiezblocks in Berlin-Mitte: Bezirk und Senat einigen sich auf vier Projekte. Online: <https://www.entwicklungsstadt.de/kiezblocks-in-berlin-mitte-bezirk-und-senat-einigen-sich-auf-vier-projekte/>. Abgerufen am 30.03.2026.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2023): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).

GALK Berlin (2024): Berliner Standards für die Pflanzung und die anschließende Pflege von Straßenbäumen. Berliner Gartenamtsleiterkonferenz.

iNovitas AG (2022): Infra3D – Street View Berlin-Mitte 2022. Befahrung 2021/2022. Im Auftrag der Stadt Berlin.

Quartiersmanagement Soldiner Straße/Wollankstraße (2022): Integriertes Handlungs- und Entwicklungskonzept 2022 – 2025.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2024): Geoportal Berlin.

- BVG: Ungestörtes ÖPNV-Netz (Straßenbahn- und Busnetz), abgerufen 12/2024.
- Denkmalkarte Berlin, abgerufen 12/2024.
- Flurabstand des Grundwassers 2020 (Umweltatlas), abgerufen 12/2024.
- Hauptbodenart des Unterbodens (Umweltatlas), abgerufen 12/2024.
- Topografische Senken Unterbodens (Umweltatlas), abgerufen 12/2024.
- Umweltgerechtigkeit: Integrierte Mehrfachbelastungskarte Umwelt 2021/2022 (Umweltatlas), abgerufen 12/2024.
- Übergeordnetes Straßennetz Bestand, abgerufen 12/2024.
- Vermessungstechnische Straßenbefahrung 2014/2015, abgerufen 11/2024.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2025): Geoportal Berlin.

- ALKIS Berlin 2025, abgerufen 03/2025.
- Radvorrangnetz, abgerufen 03/2025.
- Starkregenhinweiskarte, abgerufen 03/2025.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2026): Umweltatlas.

- Planungshinweise Stadtklima 2022 – Kartenbeschreibung. <https://www.berlin.de/umweltatlas/klima/klimabewertung/2022/kartenbeschreibung/>, abgerufen 01/2026.

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher und Klimaschutz (2023): Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege).

Tagesschau (2026): Klima-Maßnahmen des Berliner Senats sollen 2028 starten. Online: <https://www.tagesschau.de/inland/regional/berlin/rbb-klima-massnahmen-des-berliner-senats-sollen-2028-starten-100.html>. Abgerufen am 06.03.2026.

UBA – Umweltbundesamt (2021): Umgestaltungen in Barcelona – Pionier der Superblocks.

9 Anhang

Anlage 1: Grünvolumenkatalog

Anlage 2: Versiegelungskatalog

Anlage 3: Bilanzierung der Bestandsversiegelung mit Belagsarten und Versiegelungsfaktoren U1, U2, U3, U4

Anlage 4: Flächenbilanzierung nach Flächenkategorien/Nutzung U1, U2, U3, U4

Anlage 5: Zusammenfassende Darstellung der Bäume und Baumscheiben je UG

Anlage 6: Defizite und Potenziale im öffentlichen Straßenraum je Untersuchungsgebiet

Anlage 7: Bestandspläne im M 1:2.000 bzw. 1:2.500

Anlage 8: Maßnahmenkatalog

Anlage 9: Maßnahmenpläne im M 1:1.100 bzw. 1:1.200

Anlage 10: Pläne der detaillierten Straßenzüge im M 1:500

Anlage 11: Überschlägige Kosten der detaillierten Straßenzüge

Katalog der begrünter Verkehrsflächen und Baumscheiben in den Untersuchungsgebieten

*Das Grünvolumen der flächigen Vegetation wird über die Vegetationshöhen erfasst - je höher, umso mehr Blattwerk, umso höher die Verdunstung. Folgende Kategorien finden hier Anwendung:

Grünvolumen (GV) 0: nicht begrünt

Grünvolumen (GV) 1: begrünt, Vegetationshöhe bis 10 cm (Rasen, häufig gemähte Wiese, Wildkräuterflächen)

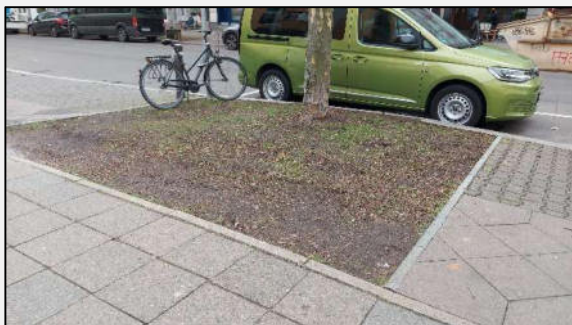
Grünvolumen (GV) 2: begrünt, Vegetationshöhe über 10 cm bis 60 cm (ruderales Wiesen nicht bzw. selten gemäht, Bodendecker; sehr niedrig wachsende Zwergsträucher u. Stauden u. ggfs. Jungaufwuchs von Sträuchern und Bäumen, die mindestens 1/3 der Fläche bedecken)

Grünvolumen (GV) 3: begrünt, Vegetationshöhe über 60 cm bis 150 cm (Klein- bis mittelgroße Sträucher, kleine/mittelgroße Sträucher überwiegen)

Grünvolumen (GV) 4: begrünt, Vegetationshöhe > 150 cm (überwiegend mittelgroße und große Sträucher, Jungaufwuchs)

Da in den Grünflächen unterschiedliche Höhenstrukturen und somit Einstufungen möglich sind, wird nach Dominanz der jeweiligen Grünvolumenkategorie entschieden.

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungsfaktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
15	Offener Boden, unversiegelt <u>nicht verdichtet</u> wasserdurchlässig	Nicht begrünte Freiflächen im öffentlichen Straßenland	0	1	0



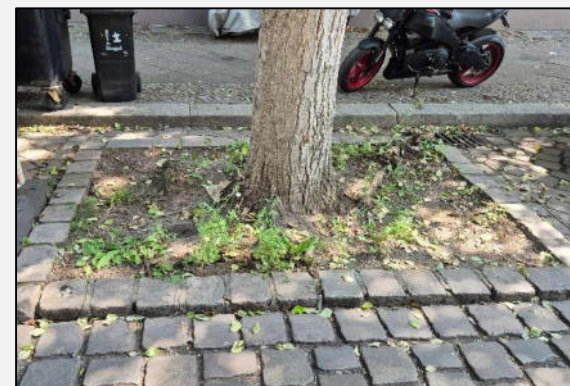
Pohlstraße

Quelle: FPB



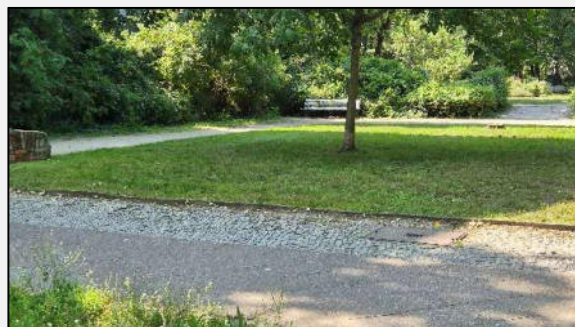
Siemensstraße

Quelle: FPB



Oldenburger Straße

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungsfaktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
15	Offener Boden, unversiegelt <u>nicht verdichtet</u> wasserdurchlässig	Niedrig (bis 0,1 m) begrüntes Straßenbegleitgrün (Rasen- Wiesenflächen) sowie Baumscheiben	0	1	1



Bremer Straße

Quelle: FPB



Fischhauser Straße

Quelle: FPB



Fischhauser Straße

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungsfaktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
15	Offener Boden, unversiegelt <u>nicht verdichtet</u> wasserdurchlässig	Mittelhoch (0,1 bis 0,6 m) begrüntes Straßenbegleitgrün und Baumscheiben	0	1	2



Kluckstraße

Quelle: FPB



Siemensstraße

Quelle: FPB



Seestraße

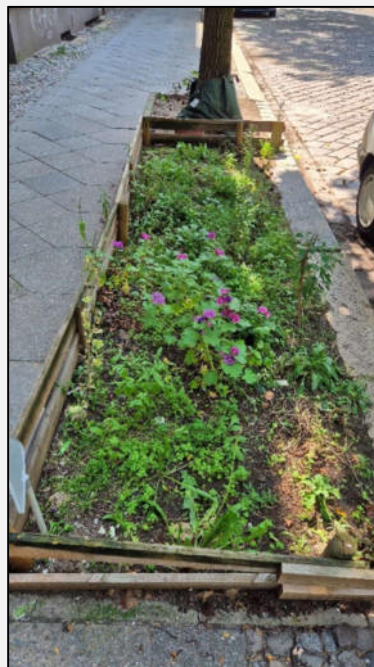
Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungsfaktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
15	Offener Boden, unversiegelt <u>nicht verdichtet</u> wasserdurchlässig	Mittelhoch (0,1 bis 0,6 m) begrüntes Straßenbegleitgrün und Baumscheiben	0	1	2



Bremer Straße

Quelle: FPB



Emdener Straße

Quelle: FPB



Gotenburger Straße

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungsfaktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
15	Offener Boden, unversiegelt <u>nicht verdichtet</u> wasserdurchlässig	Hoch (0,6 bis 1,5 m) begrüntes Straßenbegleitgrün und Baumscheiben	0	1	3



Siemensstraße

Quelle: FPB



Siemensstraße

Quelle: FPB



Bremer Straße

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungsfaktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
15	Offener Boden, unversiegelt <u>nicht verdichtet</u> wasserdurchlässig	Hoch (0,6 bis 1,5 m) begrüntes Straßenbegleitgrün und Baumscheiben	0	1	3



Kühnemannstraße


Quelle: FPB




Ostender Straße

Quelle: FPB


Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungsfaktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
15	Offener Boden, unversiegelt <u>nicht verdichtet</u> wasserdurchlässig	Sehr hoch (> 1,5 m) begrüntes Straßenbegleitgrün und Baumscheiben	0	1	4



Unionstraße
Quelle: FPB



Emdener Straße
Quelle: FPB



Siemensstraße
Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
18	Schotter-Substrat-Gemisch sehr gut wasserdurchlässig	Nicht begrünte Baumscheiben	0,3	1	0



Frisch angelegte Baumscheibe

Quelle: FPB



Detailbild Schotter-Substrat-Gemisch

Quelle: FPB



Oldenburger Straße

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
18	Schotter-Substrat-Gemisch sehr gut wasserdurchlässig	Niedrig (bis 0,1 m) begrünte Baumscheiben	0,3	1	1



Oldenburger Straße

Quelle: FPB



Siemensstraße

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungsfaktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
18	Schotter-Substrat-Gemisch sehr gut wasserdurchlässig	Mittelhoch (0,1 bis 0,6 m) begrünte Baumscheiben	0,3	1	2



Flottwellstraße

Quelle: FPB



Bremer Straße

Quelle: FPB



Bremer Straße

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungsfaktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
18	Schotter-Substrat-Gemisch sehr gut wasserdurchlässig	Hoch (0,6 bis 1,5 m) begrünte Baumscheiben	0,3	1	3



Cornelius-Fredericks-Straße

Quelle: FPB



Havelberger Straße

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
18	Schotter-Substrat-Gemisch sehr gut wasserdurchlässig	Sehr hoch (> 1,5 m) begrünte Baumscheiben	0,3	1	4



Wilhelmshavener Straße

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungsfaktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
99	Beton/Stahlkonstruktion mit offenen Bodenbereichen wasserteildurchlässig, Fugenanteil ca. 50 %	Niedrig begrüntes (bis 0,1 m) Gleisbett Tram (Straßenbahn)	0,5	1	1



Gleisbett/Seestraße

Quelle: FPB



Gleisbett/Seestraße

Quelle: FPB

Katalog der Bodenbelagsarten mit Versiegelungsfaktoren

Die Wege und Verkehrsflächen im öffentlichen Straßenraum umfassen anteilig oder vollständig versiegelte Belagsflächen. Die Wirkung auf den Naturhaushalt wird maßgeblich durch das Versickerungsvermögen und die Eignung der Flächen als Pflanzenstandort bestimmt.

Je nach dem Grad der Versiegelung einer Fläche wird das Niederschlagswasser komplett oder nur zum Teil der Kanalisation zugeführt. Zur Festlegung des Versiegelungsfaktors wurden die Abflussbeiwerte der DIN 1986-100:2016-12 herangezogen. Der Abflussbeiwert beschreibt, welcher prozentuale Anteil des Niederschlags zum oberflächlichen Abfluss gelangt.

Vollständig versiegelte Flächen mit luft- und wasserundurchlässigen Belägen haben einen hohen oberflächlichen Niederschlagsabfluss, d.h. sie besitzen keine bzw. kaum Versickerungsfähigkeit und wirken sich negativ auf den Naturhaushalt aus. Sie haben einen hohen Versiegelungsfaktor, da sie das anfallende Regenwasser nicht versickern können und an die Kanalisation abführen.

Teilversiegelte Flächen ermöglichen, je nach Belagsart, eine anteilige Versickerung und Verdunstung von Niederschlägen. Durchlässige Belagsarten wie Gittersteine mit grobem Fugenmaterial, Sickerpflaster oder Sand- und Schotterflächen sind besonders luft- und wasserdurchlässig. Sie dienen der Infiltration hoher Niederschlagsmengen und können die städtische Kanalisation entlasten. Entsprechend haben diese Flächen einen geringeren Versiegelungsfaktor. (Quelle: SenUVK 2021)¹

*Das Grünvolumen der flächigen Vegetation wird über die Vegetationshöhen erfasst - je höher, umso mehr Blattwerk, umso höher die Verdunstung. Folgende Kategorien finden hier Anwendung:

Grünvolumen (GV) 0: nicht begrünt

Grünvolumen (GV) 1: begrünt, Vegetationshöhe bis 10 cm (Rasen, häufig gemähte Wiese, Wildkräuterflächen)

Grünvolumen (GV) 2: begrünt, Vegetationshöhe über 10 cm bis 60 cm (ruderales Wiesen nicht bzw. selten gemäht, Bodendecker; sehr niedrig wachsende Zwergsträucher u. Stauden u. ggfs. Jungaufwuchs von Sträuchern und Bäumen, die mindestens 1/3 der Fläche bedecken)

Grünvolumen (GV) 3: begrünt, Vegetationshöhe über 60 cm bis 150 cm (Klein- bis mittelgroße Sträucher, kleine/mittelgroße Sträucher überwiegen)

Grünvolumen (GV) 4: begrünt, Vegetationshöhe > 150 cm (überwiegend mittelgroße und große Sträucher, Jungaufwuchs)

**Die entsprechend gekennzeichneten Belagsarten werden im dem Grünvolumenkatalog differenziert erläutert.

¹ <https://www.berlin.de/umweltatlas/boden/versiegelung/2021/einleitung/>

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
01	Beton wasserundurchlässig, Fugenteil < 5 %	Haltebereiche Bus	1	0	0



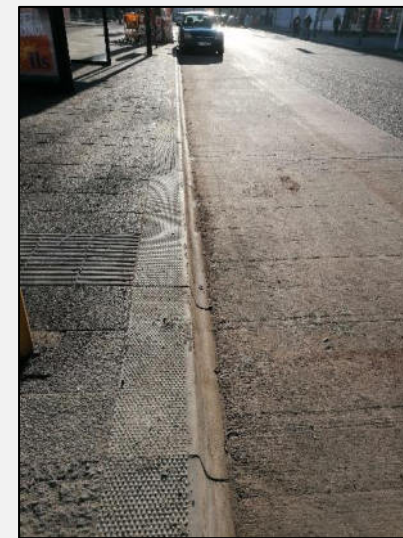
Betondecke

Quelle: FPB



Betondecke


Quelle: FPB



Haltebereich/Soldiner Straße


Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
02	Asphalt wasserundurchlässig Fugenanteil < 5 %	Fahrbahn, Radwege, Parkflächen	1	0	0




Asphalt

Quelle: FPB



Fahrbahn/Drontheimer Straße

Quelle: FPB



Fahrbahn/Gotenburger Straße

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
03	Mosaikpflaster ca. 50/50 mm wasserteildurchlässig Fugenanteil > 15 %	Gehweg, Gehwegüberfahrten, Ober-u. Unterstreifen im Gehwegbereich	0,7	0	0



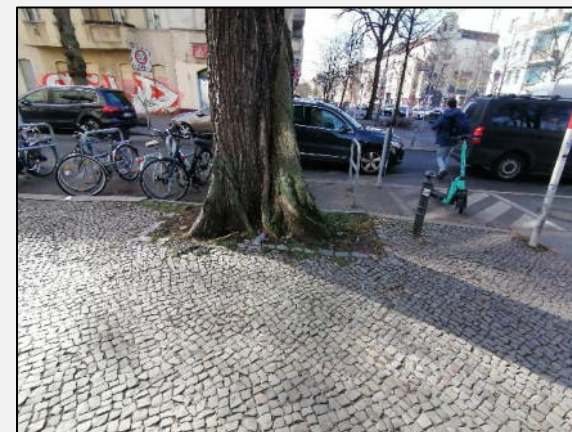
Mosaikpflaster

Quelle: FPB



Gehwegunterstreifen

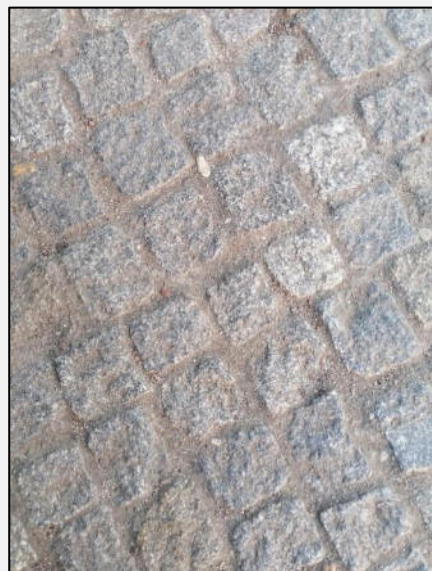
Quelle: FPB



Gehweg/Steegerstraße

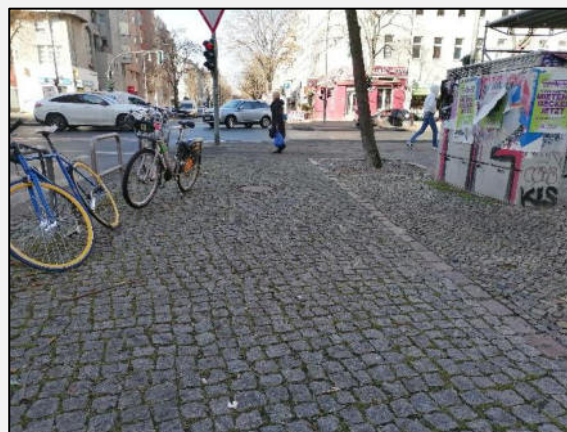
Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
04	Kleinsteinpflaster ca. 90/90 mm wasserundurchlässig Pflaster mit Verguss, Mörtelbettung	Gehweg, Gehwegüberfahrten	1	0	0



Kleinsteinpflaster

Quelle: FPB



Gehweg/Soldiner Straße

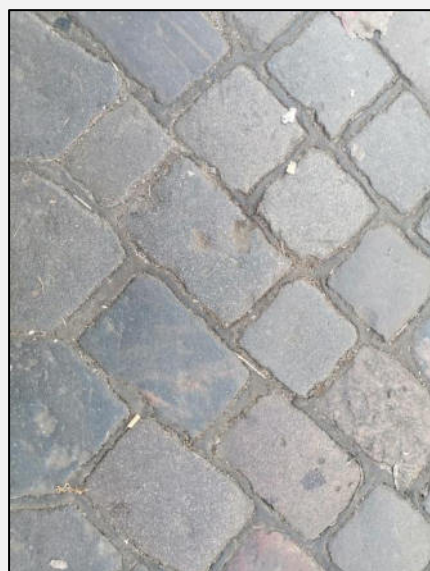
Quelle: FPB



Gehwegüberfahrt/Soldiner Straße

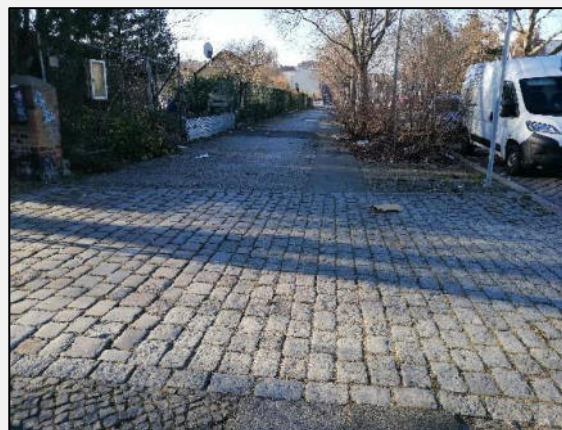
Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungsfaktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
05	Großsteinpflaster ca. 160/160 – 220 mm bzw. 120/120 – 180 mm wasserteildurchlässig Fugenanteil > 15 %	Fahrbahn, Fahrbahnschwelle, Parkflächen, Gehwegüberfahrten	0,7	0	0



Großsteinpflaster

Quelle: FPB



Gehwegüberfahrt/Koloniestraße

Quelle: FPB



Fahrbahn/Grüntaler Straße

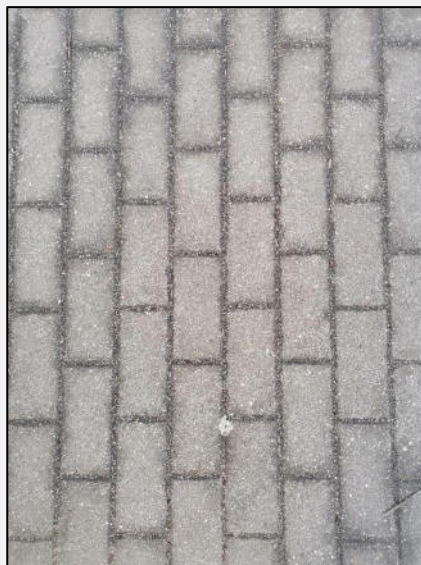
Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
06	Betonpflaster Rechteckpflaster: ca. 100/200 mm Doppel-T: 165/200 mm wasserteildurchlässig, Fugenanteil > 15 %	Gehwegüberfahrten, Ober- u. Unterstreifen im Gehwegbereich, Radwege	0,9	0	0



Rechteckpflaster

Quelle: FPB



Rechteckpflaster

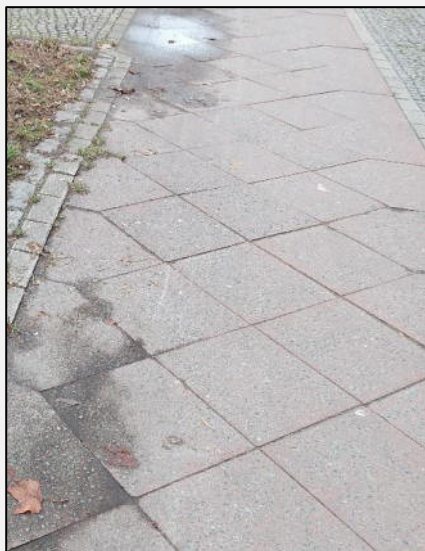
Quelle: FPB



Doppel-T-Pflaster

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
07	Berliner Platte 350/350 mm wasserteildurchlässig Fugenanteil < 15 %	Gehweg	0,9	0	0



Radweg/Kurfürstenstraße

Quelle: FPB



Gehweg/Ungarnstraße

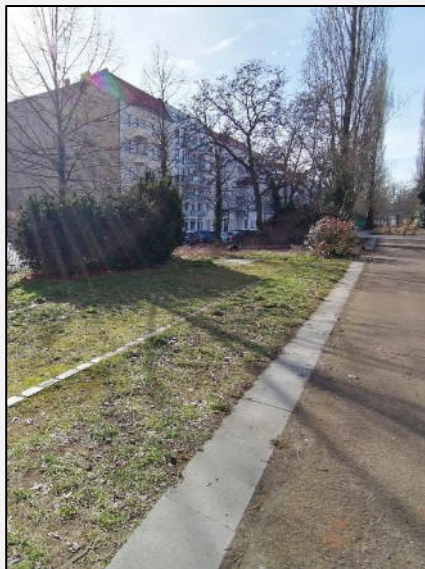
Quelle: FPB



Gehweg/Wilhelmshavener Straße

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
08	Naturstein-Platten Verschied. Formate z.B. 300/400 mm wasserteildurchlässig Fugenanteil < 15 %	Gehweg, Randeinfassung Gehweg	0,9	0	0



Randeinfassung Promenade/Grüntaler Straße

Quelle: FPB



Unionstraße

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
09	Granitplatte Großformat alt / neu wasserteildurchlässig Fugenteil < 5 %	Gehweg	1	0	0



Gehweg

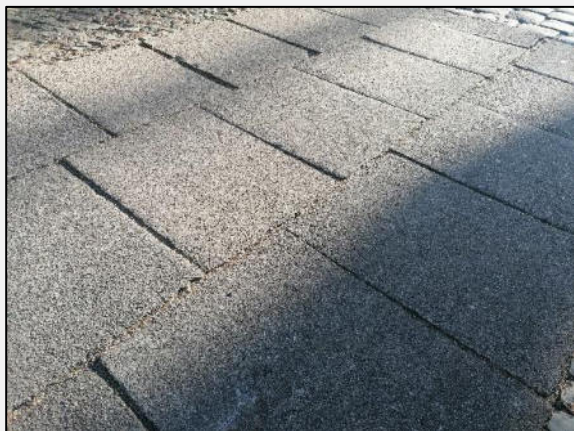
Quelle: FPB



Gehweg/Soldiner Straße

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
10	Betonplatte Großformat 350/350 mm wasserteildurchlässig, Fugenanteil < 15 %	Gehweg	0,9	0	0



Gehweg/Soldiner Straße 18

Quelle: FPB



Gehweg/Soldiner Straße

Quelle: FPB

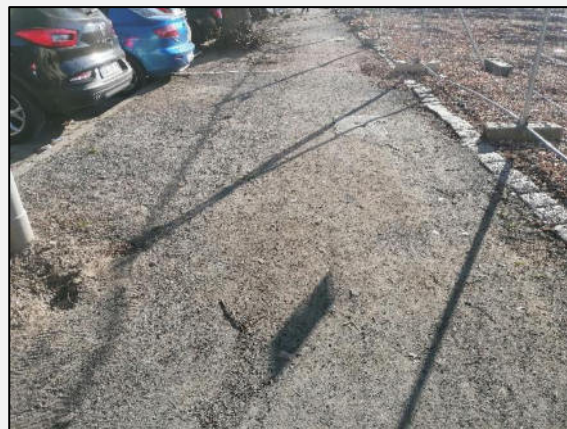
Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
13	Wassergebundene Wegedecke Körnung 0/16 mm wasserteildurchlässig	Gehweg	0,9	0	0
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>Gehweg/Körnerstraße</p> <p>Quelle: FPB</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Gehweg Promenade/Grüntaler Straße</p> <p>Quelle: FPB</p> </div> </div>					

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
14	Offener Boden, unversiegelt, <u>verdichtet</u> wasserteildurchlässig	Trampelpfade, verdichtete Wege, <u>nicht</u> begrünte verdichtete Baumscheiben	0,4	0	0



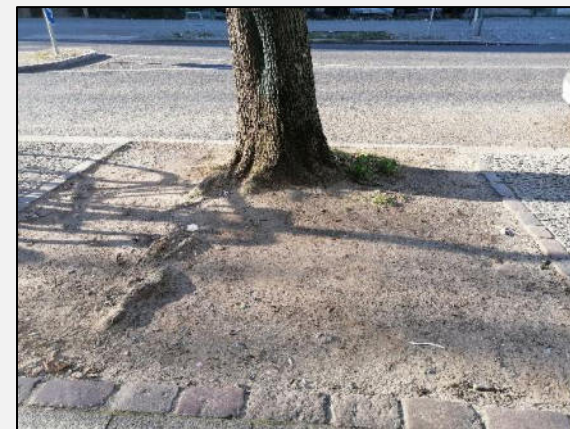
Trampelpfad

Quelle: FPB



verdichteter Weg/Papierstraße

Quelle: FPB



verdichtete Baumscheibe

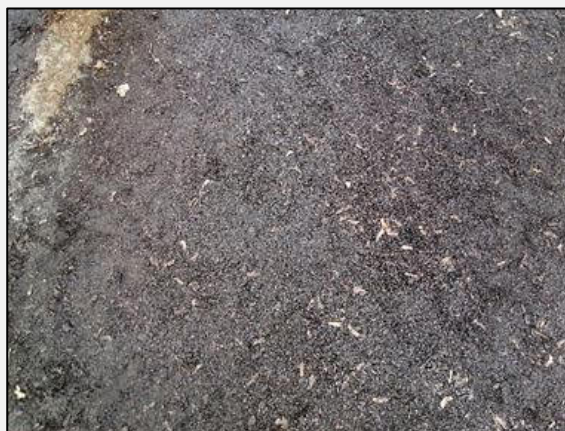
Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
14	Offener Boden, unversiegelt <u>nicht verdichtet</u> wasserdurchlässig	Sandflächen auf Spielplätzen, <u>nicht verdichtete</u> <u>nicht</u> begrünete Baumscheiben mit offenem Boden	0	1	0



Sandspielflächen

Quelle: FPB



offener Boden

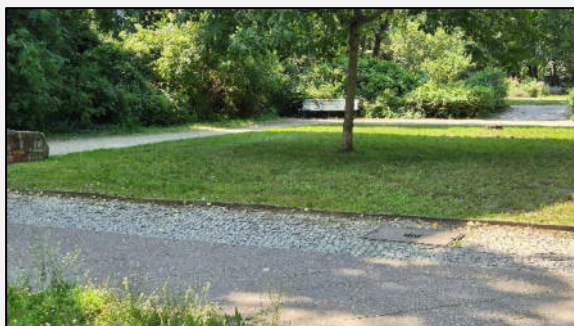
Quelle: FPB



nicht verdichtete, nicht begrünete Baumscheibe

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
15	Offener Boden, unversiegelt <u>nicht verdichtet</u> wasserdurchlässig	Verkehrsgrün, ausschließlich begrünte Baumscheiben	0	1	0, 1, 2, 3, 4



Bremer Straße, GV 1

Quelle: FPB



Bremer Straße, GV 2

Quelle: FPB



Siemensstraße, GV 3

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
16	Befestigte Mischfläche: Rasengitterstein u. Rasenfugenpflaster wasserteildurchlässig Fugenanteil ca. 50 %	Stadtplätze,	0,4	0	0



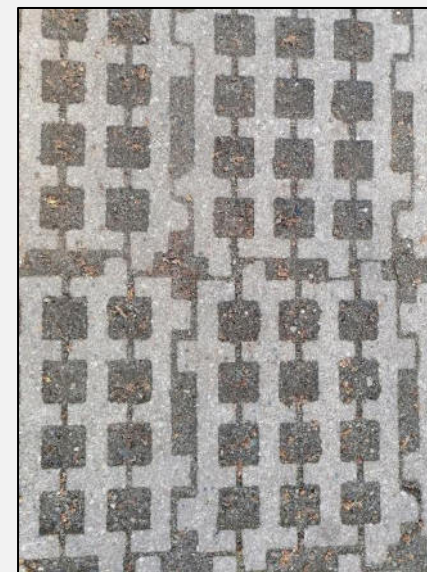
Körnerstraße/Pohlstraße

Quelle: FPB



Rasenfugenpflaster

Quelle: FPB



Rasengitterstein

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
17	Sonstiges Material: Rillenplatten, Ziegelsteinplatten wasserteildurchlässig, Fugenanteil <5%	Gehwegvorstreckung, Platten als taktile Bodenindikatoren (barrierefreies Bauen)	0,9	0	0



Rillenplatten

Quelle: FPB



Rillenplatten

Quelle: FPB



Ziegelsteinplatten

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
18	Schotter-Substrat-Gemisch sehr gut wasserdurchlässig	Baumscheiben	0,3	1	0, 1, 2, 3, 4



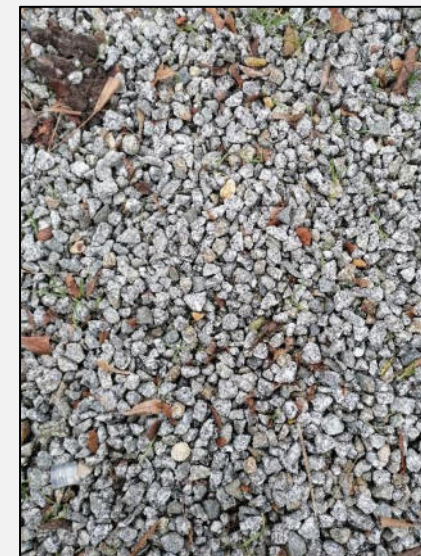
Schotter-Baumscheibe, nicht bepflanzt, GV 0

Quelle: FPB



Schotterbaumscheibe, bepflanzt, GV 2

Quelle: FPB



Detailbild Schotter-Substrat-Gemisch

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
19	Offenporige mineralische Deckschicht Luvadur wasserteildurchlässig	Baumscheiben	0,7	1	0



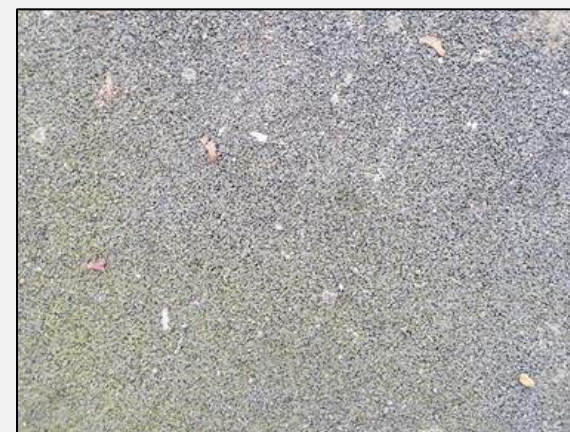
Baumscheibe Pohlstr./ Dennewitzer Str.

Quelle: FPB



Drontheimer Straße

Quelle: FPB



Detailbild Luvadur

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
20	Gitterkonstruktion auf offenem Boden sehr gut wasserdurchlässig	Baumscheiben-Gitter	0,5	1	0



Baumgitterrost, Prinzenallee

Quelle: FPB



Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
21	EPDM standardmäßig im Bezirk Mitte durch SGA wasserundurchlässig gebaut	Fallschutzbeläge auf Spielplatzflächen, Bewegungsflächen, Aufenthaltsflächen	1	0	0



EPDM Fallschutzbelag

Quelle: Bermüller & Co GmbH

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
25	Hochborde, Tiefborde wasserundurchlässig	Kantensteine, Borde	1	0	0



Drontheimer Straße

Quelle: FPB



Drontheimer Straße

Quelle: FPB

Material-Kennziffer	Material	Objekt	Versiegelungs-faktor (0 - 1)	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Grünvolumen* (0, 1, 2, 3, 4)
99	Beton/Stahlkonstruktion mit offenen Bodenbereichen wasserteildurchlässig, Fugenanteil ca. 50 %	Gleisbett Tram (Straßenbahn)	0,5	0	1



Gleisbett/Seestraße

Quelle: FPB



Gleisbett/Seestraße

Quelle: FPB

Bestandsversiegelung im öffentlichen Straßenland

Material - Kennziffer	Material	Fläche im UG [m²]	Flächenanteil am öffentlichen Straßenland [%]	Versiegelungsfaktor [0 - 1]	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Versiegelte Fläche unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren [m²]	Tatsächliche prozentuale Versiegelung [%]
01	Beton	2.189,14	0,74	1,0	0	2.189,14	0,74
02	Asphalt, nicht begrünte Gleisbereiche der Tram	86.439,27	29,37	1,0	0	86.439,27	29,37
03	Mosaikpflaster	44.584,88	15,15	0,7	0	31.209,42	10,60
04	Kleinsteinpflaster	5.696,18	1,94	1,0	0	5.696,18	1,94
05	Großsteinpflaster	45.157,95	15,34	0,7	0	31.610,57	10,74
06	Betonpflaster	13.834,75	4,70	0,9	0	12.451,28	4,23
07	Gehwegplatten (Berliner Platte)	55.663,00	18,91	0,9	0	50.096,70	17,02
08	Gehwegplatten Naturstein	343,14	0,12	0,9	0	308,83	0,10
09	Granitplatte Großformat	1.520,30	0,52	1,0	0	1.520,30	0,52
10	Betonplatte Großformat	18,70	0,01	1,0	0	18,70	0,01
11	Asphaltüberzug auf Pflaster		0,00	1,0	0	0,00	0,00
12	Asphaltüberzug auf Beton		0,00	1,0	0	0,00	0,00
13	Wassergebundene Wegedecke (WGW)	3.639,79	1,24	0,9	0	3.275,81	1,11
14	Offener Boden, unversiegelt, verdichtet; ausschließlich Trampelpfade	1.691,26	0,57	0,4	0	676,50	0,23
14	Offener Boden, unversiegelt, nicht verdichtet; ausschließlich Sandspielflächen	696,90	0,24	0,0	1	0,00	0,00
16	Befestigte Mischfläche (z.B. Rasengittersteine)	12,93	0,00	0,4	0	5,17	0,00
17	Sonstiges Material mit minimalem Fugenanteil	777,76	0,26	0,9	0	699,98	0,24
19	Offenporige, mineralische Deckschicht (Luvadur); ausschließlich Baumscheiben	8,51	0,00	0,7	1	5,96	0,00
20	Offener Boden mit Gitter, unverdichtet, Baumscheiben	48,56	0,02	0,5	1	24,28	0,02
21	EPDM (Fallschutzbelag)	150,89	0,05	1,0	0	150,89	0,05
25	Hochbord/Tiefbord	8,28	0,00	1,0	0	8,28	0,00
Versiegelung		262.482,19				226.387,25	76,92

Verkehrsgrünflächen / Bestandsgrünvolumen im öffentlichen Straßenland							
Material - Kennziffer	Material	Fläche im UG [m²]		Versiegelungsfaktor [0 - 1]	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Versiegelte Fläche unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren [m²]	Tatsächlicher prozentualer Flächenanteil Verkehrsgrün am öff. Straßenland [%]
14	Offener Boden, unversiegelt; ausschließlich nicht begrünte Baumscheiben						
	verdichtet, nicht begrünt (GV=0)	4.301,23		0,4	0	1.720,49	0,58
	nicht verdichteter, nicht begrünt (GV=0)	0,00		0,0	1	0,00	0,00
15	Offener Boden, unversiegelt, nicht verdichtet; ausschließlich Verkehrsgrün ohne Baumscheiben						
	GV = 0: nicht begrünt	25,57		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 1: Vegetationshöhe bis 10 cm	1.166,87		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 2: Vegetationshöhe über 10 cm bis 60 cm	13.032,23		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 3: Vegetationshöhe über 60 cm bis 150 cm	1.881,03		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 4: Vegetationshöhe über 150 cm	3.033,40		0,0	1	0,00	0,00
15	Offener Boden, unversiegelt, nicht verdichtet, bepflanzt, ausschließlich Baumscheiben						
	GV = 1: Vegetationshöhe bis 10 cm	317,87		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 2: Vegetationshöhe über 10 cm bis 60 cm	704,76		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 3: Vegetationshöhe über 60 cm bis 150 cm	149,74		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 4: Vegetationshöhe über 150 cm	0,00		0,0	1	0,00	0,00
18	Schotter-Substrat-Gemisch, stark wasserdurchlässig, ausschließlich Baumscheiben						
	GV = 0: nicht begrünt	991,93		0,3	1	297,58	0,10
	GV = 1: Vegetationshöhe bis 10 cm	35,39		0,3	1	10,62	0,00
	GV = 2: Vegetationshöhe über 10 cm bis 60 cm	75,94		0,3	1	22,78	0,01
	GV = 3: Vegetationshöhe über 60 cm bis 150 cm	24,19		0,3	1	7,26	0,00
	GV = 4: Vegetationshöhe über 150 cm	0,00		0,3	1	0,00	0,00
99	begrünte Gleisbereiche der Tram (GV = 1)	6.121,83		0,5	1	3.060,92	1,04
SUMME Verkehrsgrün, absolut (m²), anteilig [%] am öffentlichen Straßenland		31.861,98				5.119,64	1,15
Gesamtgebiet U1 öffentlicher Straßenraum in m²		294.344,17				231.506,89	78,65

Straßenbaumbestand im öffentlichen Straßenland	
Baumstandorte im öffentlichen Straßenraum	Anzahl im UG
Aktive Straßenbäume (Auszug aus GRIS: 14.03.2025)	1.095
Stubben (Auszug aus GRIS: 27.03.2025)	95
leere Baumscheiben (Auszug aus GRIS: 27.03.2025)	55

Versiegelungsbilanz unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren im öffentlichen Straßenland			
Versiegelungs- faktor	Belagsarten	Fläche	
		absolut [m²]	anteilig [%]
1	Beton, Asphalt, unterbaute Pflaster, EPDM, Borde, Großformat-Platten	96.023	32,6
0,9	Betonpflaster, Gehwegplatten (Berliner Platte+Naturstein), Wassergebundene Wegedecke	74.258	25,2
0,7	nicht unterbaute Großsteinpflaster und Mosaiksteinpflaster, mineralische Deckschicht (Luvadur)	89.751	30,5
0,5	Gleiskörper Tram, Baumscheibe mit Gitterrost	6.170	2,1
0,4	befestigte Mischflächen wie Rasengitterstein, Rasenfugenpflaster, verdichteter offener Boden	6.005	2,0
0,3	Schotter-Substrat-Gemisch (Baumscheiben)	1.127	0,4
0,0	nicht verdichteter offener Boden (Verkehrsgrün, Baumscheiben, Sandspielflächen)	21.008	7,1
	SUMME	294.344	100
	Versiegelungsgrad unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren		78,65

Bestandsversiegelung im öffentlichen Straßenland								
Material - Kennziffer	Material	Flächenanteil im UG [m²]	Flächenanteil am öffentlichen Straßenland [%]	Versiegelungsfaktor	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Versiegelte Fläche unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren [m²]	Tatsächliche prozentuale Versiegelung [%]	
01	Beton	2.652,36	0,60	1,0	0	2.652,36	0,60	
02	Asphalt, nicht begrünte Gleisbereiche der Tram	150.707,61	34,33	1,0	0	150.707,61	34,33	
03	Mosaikpflaster	57.569,31	13,11	0,7	0	40.298,52	9,18	
04	Kleinsteinpflaster	14.045,42	3,20	1,0	0	14.045,42	3,20	
05	Großsteinpflaster	67.696,12	15,42	0,7	0	47.387,28	10,79	
06	Betonpflaster	14.431,50	3,29	0,9	0	12.988,35	2,96	
07	Gehwegplatten (Berliner Platte)	77.317,45	17,61	0,9	0	69.585,71	15,85	
08	Gehwegplatten Naturstein	522,20	0,12	0,9	0	469,98	0,11	
09	Granitplatte Großformat	109,36	0,02	1,0	0	109,36	0,02	
10	Betonplatte Großformat	640,35	0,15	1,0	0	640,35	0,15	
11	Asphaltüberzug auf Pflaster		0,00	1,0	0	0,00	0,00	
12	Asphaltüberzug auf Beton		0,00	1,0	0	0,00	0,00	
13	Wassergebundene Decke (WGW)	433,38	0,10	0,9	0	390,04	0,09	
14	Offener Boden, unversiegelt, verdichtet; ausschließlich Trampelpfade	1.027,51	0,23	0,4	0	411,00	0,09	
14	Offener Boden, unversiegelt, nicht verdichtet; ausschließlich Sandspielflächen	402,76	0,09	0,0	1	0,00	0,00	
16	Befestigte Mischfläche (z.B. Rasengittersteine)	0,00	0,00	0,4	0	0,00	0,00	
17	Sonstiges Material mit minimalem Fugenanteil	937,89	0,21	0,9	0	844,10	0,19	
19	Offenporige, mineralische Deckschicht (Luvadur); ausschließlich Baumscheiben	0,00	0,00	0,7	1	0,00	0,00	
20	Offener Boden mit Gitter, unverdichtet, Baumscheiben	4,84	0,00	0,5	1	2,42	0,00	
21	EPDM (Fallschutzbelag)	0,00	0,00	1,0	0	0,00	0,00	
25	Hochbord/Tiefbord	0,00	0,00	1,0	0	0,00	0,00	
Versiegelung		388.498,06				340.532,50	77,56	

Verkehrsgrünflächen / Bestandsgrünvolumen im öffentlichen Straßenland							
Material - Kennziffer	Material	Fläche im UG [m²]		Versiegelungsfaktor [0 - 1]	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Versiegelte Fläche unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren [m²]	Tatsächlicher prozentualer Flächenanteil Verkehrsgrün am öff. Straßenland [%]
14	Offener Boden, unversiegelt; ausschließlich nicht begrünte Baumscheiben						
	verdichtet, nicht begrünt (GV=0)	3.639,53		0,4	0	1.455,81	0,33
	nicht verdichteter, nicht begrünt (GV=0)	13,03		0,0	1	0,00	0,00
15	Offener Boden, unversiegelt, nicht verdichtet; ausschließlich Verkehrsgrün ohne Baumscheiben						
	GV = 0: nicht begrünt	4.249,39		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 1: Vegetationshöhe bis 10 cm	5.148,91		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 2: Vegetationshöhe über 10 cm bis 60 cm	22.924,46		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 3: Vegetationshöhe über 60 cm bis 150 cm	3.439,67		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 4: Vegetationshöhe über 150 cm	2.837,25		0,0	1	0,00	0,00
15	Offener Boden, unversiegelt, nicht verdichtet, bepflanzt, ausschließlich Baumscheiben						
	GV = 1: Vegetationshöhe bis 10 cm	359,12		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 2: Vegetationshöhe über 10 cm bis 60 cm	1.006,25		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 3: Vegetationshöhe über 60 cm bis 150 cm	237,25		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 4: Vegetationshöhe über 150 cm	95,85		0,0	1	0,00	0,00
	Baumscheiben (ohne Material und GV) (übergeordnetes Straßennetz, Müllerstraße)	57,72		0,0	1	0,00	0,00
18	Schotter-Substrat-Gemisch, stark wasserdurchlässig, ausschließlich Baumscheiben						
	GV = 0: nicht begrünt	438,38		0,3	1	131,51	0,03
	GV = 1: Vegetationshöhe bis 10 cm	82,08		0,3	1	24,62	0,01
	GV = 2: Vegetationshöhe über 10 cm bis 60 cm	37,13		0,3	1	11,14	0,00
	GV = 3: Vegetationshöhe über 60 cm bis 150 cm	4,90		0,3	1	1,47	0,00
	GV = 4: Vegetationshöhe über 150 cm	0,00		0,3	1	0,00	0,00
99	begrünte Gleisbereiche der Tram (GV = 1)	5.972,38		0,5	1	2.986,19	0,68
	SUMME Verkehrsgrün, absolut (m²), anteilig [%] am öffentlichen Straßenland	50.543,30				4.610,75	1,05
Gesamtgebiet U2 öffentlicher Straßenraum in m²		439.041,36				345.143,25	78,61

Straßenbaumbestand im öffentlichen Straßenland	
Baumstandorte im öffentlichen Straßeraum	Anzahl im UG
Aktive Straßenbäume (Auszug aus GRIS: 14.03.2025)	1.461
Stubben (Auszug aus GRIS: 27.03.2025)	137
leere Baumscheiben (Auszug aus GRIS: 27.03.2025)	40

Versiegelungsbilanz unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren im öffentlichen Straßenland			
Versiegelungs- faktor	Belagsarten	Fläche	
		absolut [m²]	anteilig [%]
1	Beton, Asphalt, unterbaute Pflaster, EPDM, Borde, Großformat-Platten	168.155	38,3
0,9	Betonpflaster, Gehwegplatten (Berliner Platte+Naturstein), Wassergebundene Wegedecke	93.642	21,3
0,7	nicht unterbaute Großsteinpflaster und Mosaiksteinpflaster, mineralische Deckschicht (Luvadur)	125.265	28,5
0,5	Gleiskörper Tram, Baumscheibe mit Gitterrost	5.977	1,4
0,4	befestigte Mischflächen wie Rasengitterstein, Rasenfugenpflaster, verdichteter offener Boden	4.667	1,1
0,3	Schotter-Substrat-Gemisch (Baumscheiben)	562	0,1
0,0	nicht verdichteter offener Boden (Verkehrsgrün, Baumscheiben, Sandspielflächen)	40.772	9,3
	SUMME	439.041	100
	Versiegelungsgrad unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren		78,61

Bestandsversiegelung im öffentlichen Straßenland							
Material - Kennziffer	Material	Flächenanteil im UG [m ²]	Flächenanteil am öffentlichen Straßenland [%]	Versiegelungsfaktor	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Versiegelte Fläche unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren [m ²]	Tatsächliche prozentuale Versiegelung [%]
01	Beton	1.520,39	0,41	1,0	0	1.520,39	0,41
02	Asphalt	127.856,46	34,13	1,0	0	127.856,46	34,13
03	Mosaikpflaster	53.930,81	14,39	0,7	0	37.751,57	10,08
04	Kleinsteinpflaster	10.293,58	2,75	1,0	0	10.293,58	2,75
05	Großsteinpflaster	70.051,67	18,70	0,7	0	49.036,17	13,09
06	Betonpflaster	16.368,59	4,37	0,9	0	14.731,73	3,93
07	Gehwegplatten (Berliner Platte)	65.475,44	17,48	0,9	0	58.927,90	15,73
08	Gehwegplatten Naturstein	2.312,29	0,62	0,9	0	2.081,06	0,56
09	Granitplatte Großformat	959,89	0,26	1,0	0	959,89	0,26
10	Betonplatte Großformat	0,00	0,00	1,0	0	0,00	0,00
11	Asphaltüberzug auf Pflaster		0,00	1,0	0	0,00	0,00
12	Asphaltüberzug auf Beton		0,00	1,0	0	0,00	0,00
13	Wassergebundene Decke (WGW)	2.724,46	0,73	0,9	0	2.452,01	0,65
14	Offener Boden, unversiegelt, verdichtet; ausschließlich Trampelpfade	20,10	0,01	0,4	0	8,04	0,00
14	Offener Boden, unversiegelt, nicht verdichtet; ausschließlich Sandspielflächen	0,00	0,00	0,0	1	0,00	0,00
16	Befestigte Mischfläche (z.B. Rasengittersteine)	27,07	0,01	0,4	0	10,83	0,00
17	Sonstiges Material mit minimalem Fugenanteil	800,27	0,21	0,9	0	720,24	0,19
19	Offenporige, mineralische Deckschicht (Luvadur); ausschließlich Baumscheiben	0,00	0,00	0,7	1	0,00	0,00
20	Offener Boden mit Gitter, unverdichtet, Baumscheiben	0,00	0,00	0,5	1	0,00	0,00
21	EPDM (Fallschutzbelag)	0,00	0,00	1,0	0	0,00	0,00
25	Hochbord/Tiefbord	0,00	0,00	1,0	0	0,00	0,00
Versiegelung		352.341,02				306.349,87	81,77

Verkehrsgrünflächen / Bestandsgrünvolumen im öffentlichen Straßenland							
Material - Kennziffer	Material	Fläche im UG [m²]		Versiegelungsfaktor [0 - 1]	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Versiegelte Fläche unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren [m²]	Tatsächlicher prozentualer Flächenanteil Verkehrsgrün am öff. Straßenland [%]
14	Offener Boden, unversiegelt; ausschließlich nicht begrünte Baumscheiben						
	verdichtet, nicht begrünt (GV=0)	2.654,25		0,4	0	1.061,70	0,28
	nicht verdichteter, nicht begrünt (GV=0)	0,00		0,0	1	0,00	0,00
15	Offener Boden, unversiegelt, nicht verdichtet; ausschließlich Verkehrsgrün ohne Baumscheiben						
	GV = 0: nicht begrünt	720,28		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 1: Vegetationshöhe bis 10 cm	2.486,01		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 2: Vegetationshöhe über 10 cm bis 60 cm	2.887,11		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 3: Vegetationshöhe über 60 cm bis 150 cm	2.286,95		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 4: Vegetationshöhe über 150 cm	2.507,59		0,0	1	0,00	0,00
15	Offener Boden, unversiegelt, nicht verdichtet, bepflanzt, ausschließlich Baumscheiben						
	GV = 1: Vegetationshöhe bis 10 cm	1.141,42		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 2: Vegetationshöhe über 10 cm bis 60 cm	1.947,75		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 3: Vegetationshöhe über 60 cm bis 150 cm	2.203,14		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 4: Vegetationshöhe über 150 cm	1.613,10		0,0	1	0,00	0,00
	Baumscheiben (ohne Material und GV) (übergeordnetes Straßennetz)	116,19		0,0	1	0,00	0,00
18	Schotter-Substrat-Gemisch, stark wasserdurchlässig, ausschließlich Baumscheiben						
	GV = 0: nicht begrünt	366,09		0,3	1	109,83	0,03
	GV = 1: Vegetationshöhe bis 10 cm	449,72		0,3	1	134,92	0,04
	GV = 2: Vegetationshöhe über 10 cm bis 60 cm	673,03		0,3	1	201,91	0,05
	GV = 3: Vegetationshöhe über 60 cm bis 150 cm	168,69		0,3	1	50,61	0,01
	GV = 4: Vegetationshöhe über 150 cm	91,35		0,3	1	27,41	0,01
SUMME Verkehrsgrün, absolut (m²), anteilig [%] am öffentlichen Straßenland		22.312,67				1.586,36	0,42
Gesamtgebiet U3 öffentlicher Straßenraum in m²		374.653,69				307.936,23	82,19

Straßenbaumbestand im öffentlichen Straßenland	
Baumstandorte im öffentlichen Straßeraum	Anzahl im UG
Aktive Straßenbäume (Auszug aus GRIS: 14.03.2025)	1.768
Stubben (Auszug aus GRIS: 27.03.2025)	78
leere Baumscheiben (Auszug aus GRIS: 27.03.2025)	19

Versiegelungsbilanz unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren im öffentlichen Straßenland			
Versiegelungs- faktor	Belagsarten	Fläche	
		absolut [m ²]	anteilig [%]
1	Beton, Asphalt, unterbaute Pflaster, EPDM, Borde, Großformat-Platten	140.630	37,5
0,9	Betonpflaster, Gehwegplatten (Berliner Platte+Naturstein), Wassergebundene Wegedecke	87.681	23,4
0,7	nicht unterbaute Großsteinpflaster und Mosaiksteinpflaster, mineralische Deckschicht (Luvadur)	123.982	33,1
0,5	Gleiskörper Tram, Baumscheibe mit Gitterrost	0	0,0
0,4	befestigte Mischflächen wie Rasengitterstein, Rasenfugenpflaster, verdichteter offener Boden	2.701	0,7
0,3	Schotter-Substrat-Gemisch (Baumscheiben)	1.749	0,5
0,0	nicht verdichteter offener Boden (Verkehrsgrün, Baumscheiben, Sandspielflächen)	17.910	4,8
	SUMME	374.654	100
	Versiegelungsgrad unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren		82,19

Bestandsversiegelung im öffentlichen Straßenland

Material - Kennziffer	Material	Fläche im UG [m²]	Flächenanteil am öffentlichen Straßenland [%]	Versiegelungsfaktor [0 - 1]	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Versiegelte Fläche unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren [m²]	Tatsächliche prozentuale Versiegelung [%]
01	Beton	688,56	0,29	1,0	0	688,56	0,29
02	Asphalt, nicht begrünte Gleisbereiche der Tram	107.378,86	45,72	1,0	0	107.378,86	45,72
03	Mosaikpflaster	37.139,60	15,81	0,7	0	25.997,72	11,07
04	Kleinsteinpflaster	6.657,04	2,83	1,0	0	6.657,04	2,83
05	Großsteinpflaster	14.263,03	6,07	0,7	0	9.984,12	4,25
06	Betonpflaster	5.598,94	2,38	0,9	0	5.039,05	2,15
07	Gehwegplatten (Berliner Platte)	44.435,00	18,92	0,9	0	39.991,50	17,03
08	Gehwegplatten Naturstein	41,26	0,02	0,9	0	37,13	0,02
09	Granitplatte Großformat	182,66	0,08	1,0	0	182,66	0,08
10	Betonplatte Großformat	0,62	0,00	1,0	0	0,62	0,00
11	Asphaltüberzug auf Pflaster		0,00	1,0	0	0,00	0,00
12	Asphaltüberzug auf Beton		0,00	1,0	0	0,00	0,00
13	Wassergebundene Wegedecke (WGW)	68,59	0,03	0,9	0	61,73	0,03
14	Offener Boden, unversiegelt, verdichtet; ausschließlich Trampelpfade	0,00	0,00	0,4	0	0,00	0,00
14	Offener Boden, unversiegelt, nicht verdichtet; ausschließlich Sandspielflächen	0,00	0,00	0,0	1	0,00	0,00
16	Befestigte Mischfläche (z.B. Rasengittersteine)	32,79	0,01	0,4	0	13,12	0,01
17	Sonstiges Material mit minimalem Fugenanteil	594,90	0,25	0,9	0	535,41	0,23
19	Offenporige, mineralische Deckschicht (Luvadur); ausschließlich Baumscheiben	12,00	0,01	0,7	1	8,40	0,00
20	Offener Boden mit Gitter, unverdichtet, Baumscheiben	0,00	0,00	0,5	1	0,00	0,00
21	EPDM (Fallschutzbelag)	0,00	0,00	1,0	0	0,00	0,00
25	Hochbord/Tiefbord	0,00	0,00	1,0	0	0,00	0,00
Versiegelung		217.093,85				196.575,92	83,70

Verkehrsgrünflächen / Bestandsgrünvolumen im öffentlichen Straßenland							
Material - Kennziffer	Material	Fläche im UG [m²]		Versiegelungsfaktor [0 - 1]	Verdichtung ja (0) / nein (1)	Versiegelte Fläche unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren [m²]	Tatsächlicher prozentualer Flächenanteil Verkehrsgrün am öff. Straßenland [%]
14	Offener Boden, unversiegelt; ausschließlich nicht begrünte Baumscheiben						
	verdichtet, nicht begrünt (GV=0)	2.144,09		0,4	0	857,64	0,37
	nicht verdichteter, nicht begrünt (GV=0)	0,00		0,0	1	0,00	0,00
15	Offener Boden, unversiegelt, nicht verdichtet; ausschließlich Verkehrsgrün ohne Baumscheiben						
	GV = 0: nicht begrünt	227,80		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 1: Vegetationshöhe bis 10 cm	7.537,42		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 2: Vegetationshöhe über 10 cm bis 60 cm	2.723,92		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 3: Vegetationshöhe über 60 cm bis 150 cm	982,40		0,0	1	0,00	0,00
GV = 4: Vegetationshöhe über 150 cm	1.696,54		0,0	1	0,00	0,00	
15	Offener Boden, unversiegelt, nicht verdichtet, bepflanzt, ausschließlich Baumscheiben						
	GV = 1: Vegetationshöhe bis 10 cm	550,25		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 2: Vegetationshöhe über 10 cm bis 60 cm	285,19		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 3: Vegetationshöhe über 60 cm bis 150 cm	64,55		0,0	1	0,00	0,00
	GV = 4: Vegetationshöhe über 150 cm	20,05		0,0	1	0,00	0,00
18	Schotter-Substrat-Gemisch, stark wasserdurchlässig, ausschließlich Baumscheiben						
	GV = 0: nicht begrünt	256,21		0,3	1	76,86	0,03
	GV = 1: Vegetationshöhe bis 10 cm	117,30		0,3	1	35,19	0,01
	GV = 2: Vegetationshöhe über 10 cm bis 60 cm	1.133,53		0,3	1	340,06	0,14
	GV = 3: Vegetationshöhe über 60 cm bis 150 cm	13,50		0,3	1	4,05	0,00
	GV = 4: Vegetationshöhe über 150 cm	0,00		0,3	1	0,00	0,00
SUMME Verkehrsgrün, absolut (m²), anteilig [%] am öffentlichen Straßenland		17.752,75				1.313,80	0,56
Gesamtgebiet U4 öffentlicher Straßenraum in m²		234.846,60				197.889,72	84,26

Straßenbaumbestand im öffentlichen Straßenland	
Baumstandorte im öffentlichen Straßenraum	Anzahl im UG
Aktive Straßenbäume (Auszug aus GRIS: 14.03.2025)	694
Stubben (Auszug aus GRIS: 27.03.2025)	48
leere Baumscheiben (Auszug aus GRIS: 27.03.2025)	14

Versiegelungsbilanz unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren im öffentlichen Straßenland			
Versiegelungs- faktor	Belagsarten	Fläche	
		absolut [m²]	anteilig [%]
1	Beton, Asphalt, unterbaute Pflaster, EPDM, Borde, Großformat-Platten	114.908	48,9
0,9	Betonpflaster, Gehwegplatten (Berliner Platte+Naturstein), Wassergebundene Wegedecke	50.739	21,6
0,7	nicht unterbaute Großsteinpflaster und Mosaiksteinpflaster, mineralische Deckschicht (Luvadur)	51.415	21,9
0,5	Gleiskörper Tram, Baumscheibe mit Gitterrost	0	0,0
0,4	befestigte Mischflächen wie Rasengitterstein, Rasenfugenpflaster, verdichteter offener Boden	2.177	0,9
0,3	Schotter-Substrat-Gemisch (Baumscheiben)	1.521	0,6
0,0	nicht verdichteter offener Boden (Verkehrsgrün, Baumscheiben, Sandspielflächen)	14.088	6,0
	SUMME	234.847	100
	Versiegelungsgrad unter Berücksichtigung der Versiegelungsfaktoren		84,26

Flächenbilanzierungen nach Flächenkategorien/Nutzung in den Untersuchungsgebieten

Untersuchungsgebiet 1 Bezirksregion Osloer Straße		
Flächenkategorie	Flächenanteil [m²]	Anteil am öffentl. Straßenland [%]
Fahrbahn	105.638	35,9
Parkfläche	36.763	12,5
Radweg	4.398	1,5
Öffentlicher Platz	669	0,2
Gehweg	121.521	41,3
Verkehrsgrün	19.018	6,5
Baumscheibe	6.337	2,2
Gesamtfläche öff. Straßenland	294.344	100,0

Untersuchungsgebiet 3 Ortsteil Moabit		
Flächenkategorie	Flächenanteil [m²]	Anteil am öffentl. Straßenland [%]
Fahrbahn	139.023	37,1
Parkfläche	73.518	19,6
Radweg	6.016	1,6
Öffentlicher Platz	914	0,2
Gehweg	135.844	36,3
Verkehrsgrün	7.893	2,1
Baumscheibe	11.446	3,1
Gesamtfläche öff. Straßenland	374.654	100,0

Untersuchungsgebiet 2 Ortsteil Wedding		
Flächenkategorie	Flächenanteil [m²]	Anteil am öffentl. Straßenland [%]
Fahrbahn	175.723	40,0
Parkfläche	67.081	15,3
Radweg	7.612	1,7
Öffentlicher Platz	2.218	0,5
Gehweg	153.461	35,0
Verkehrsgrün	26.777	6,1
Baumscheibe	6.169	1,4
Gesamtfläche öff. Straßenland	439.041	100,0

Untersuchungsgebiet 4 Bezirksregion Tiergarten Süd		
Flächenkategorie	Flächenanteil [m²]	Anteil am öffentl. Straßenland [%]
Fahrbahn	102.433	43,6
Parkfläche	27.724	11,8
Radweg	3.920	1,7
Öffentlicher Platz	129	0,1
Gehweg	87.469	37,2
Verkehrsgrün	8.580	3,7
Baumscheibe	4.592	2,0
Gesamtfläche öff. Straßenland	234.847	100,0

Flächenbilanzierung der öffentlichen Parkflächen in den Untersuchungsgebieten

Untersuchungsgebiet	Anzahl der öffentlichen Parkplätze	Fläche der öffentlichen Parkplätze	Anteil der Parkplätze am öffentl. Straßenland [%]	Entsiegelungspotenzial [m²]* [20 % Parkplatzflächen]	Einwohner (EW) >18 Jahre im UG	EW-Dichte [EW > 18 Jahre / ha]	Anzahl EW > 18 Jahre je Parkplatz [Stk]
UG 1 Bezirksregion Osloer Straße	3.358	36.763	12,5	7.352,6	19.247	154,0	5,7
UG 2 Ortsteil Wedding	5.613	67.081	15,3	13.416,2	25.193	189,4	4,5
UG 3 Ortsteil Moabit	4.877	73.518	19,6	14.703,6	23.027	207,5	4,7
UG 4 Bezirksregion Tiergarten Süd	2.149	27.724	11,8	5.544,8	9.156	104,0	4,3

* Annahme:
Entsiegelung und Begrünung von 20 % aller öffentlichen Parkflächen im Straßenraum

Zusammenfassende Darstellung des Straßenbaumbestands und der Straßenbaumscheiben

Untersuchungsgebiet 1 Bezirksregion Osloer Straße

Baumart	Anzahl [Stk.]	Anteil im UG [%]
Winter-Linde <i>Tilia cordata</i>	298	27,21
Spitz-Ahorn <i>Acer platanoides</i>	221	20,18
Silber-Linde <i>Tilia tomentosa</i>	66	6,03
übriger Baumbestand	510	46,58
	1.095	100

Größe der Baumscheiben	Kategorie	Anzahl der Baumscheiben je Kategorie		Vergrößerungs- erfordernis [m ²]*
		[in Stück]	[in %]	
0 - 4 m ²	1	217	20,73	1.963
>4 - 9 m ²	2	655	62,56	4.016
>9 - 12 m ²	3	120	11,46	189
>12 m	4	55	5,25	0
		1.047	100	6.168

Anzahl Baumarten 60

Untersuchungsgebiet 2 Ortsteil Wedding

Baumart	Anzahl [Stk.]	Anteil im UG [%]
Winter-Linde <i>Tilia cordata</i>	268	18,34
Spitz-Ahorn <i>Acer platanoides</i>	261	17,86
Silber-Linde <i>Tilia tomentosa</i>	74	5,07
übriger Baumbestand	858	58,73
	1.461	100

Größe der Baumscheiben	Kategorie	Anzahl der Baumscheiben je Kategorie		Vergrößerungs- erfordernis [m ²]*
		[in Stück]	[in %]	
0 - 4 m ²	1	270	26,44	2.591
>4 - 9 m ²	2	626	61,31	4.036
>9 - 12 m ²	3	59	5,78	102
>12 m	4	66	6,46	0
		1.021	100	6.730

Anzahl Baumarten 68

* Mindestgröße 12 m², mittelgroße Baumscheibe gem. Berliner Standards für die Pflanzung und die anschließende Pflege von Straßenbäumen (GALK, SenMVKU, 2024)

**Untersuchungsgebiet 3
Ortsteil Moabit**

Baumart	Anzahl [Stk.]	Anteil im UG [%]
Spitz-Ahorn <i>Acer platanoides</i>	264	14,93
Säulen-Hainbuche <i>Carpinus betulus 'Fastigiata'</i>	165	9,33
Baumhasel <i>Corylus colurna</i>	149	8,43
übriger Baumbestand	1.190	67,31
	1.768	100

Größe der Baumscheiben	Kategorie	Anzahl der Baumscheiben je Kategorie		Vergrößerungs- erfordernis [m ²]*
		[in Stück]	[in %]	
0 - 4 m ²	1	581	31,87	5.511
>4 - 9 m ²	2	896	49,15	5.562
>9 - 12 m ²	3	127	6,97	183
>12 m	4	219	12,01	0
		1.823	100	11.256

Anzahl Baumarten 79

**Untersuchungsgebiet 4
Bezirksregion Tiergarten Süd**

Baumart	Anzahl [Stk.]	Anteil im UG [%]
Winter-Linde <i>Tilia cordata</i>	161	23,20
Spitz-Ahorn <i>Acer platanoides</i>	111	15,99
Ahornblättrige Platane <i>Platanus acerifolia</i>	82	11,82
übriger Baumbestand	340	48,99
	694	100

Größe der Baumscheiben	Kategorie	Anzahl der Baumscheiben je Kategorie		Vergrößerungs- erfordernis [m ²]*
		[in Stück]	[in %]	
0 - 4 m ²	1	115	20,76	988
>4 - 9 m ²	2	306	55,23	1.879
>9 - 12 m ²	3	57	10,29	98
>12 m	4	76	13,72	0
		554	100	2.965

Anzahl Baumarten 53

* Mindestgröße 12 m², mittelgroße Baumscheibe gem. Berliner Standards für die Pflanzung und die anschließende Pflege von Straßenbäumen (GALK, SenMVKU, 2024)

UG 1 - Bezirksregion Osloer Straße

Straße	Kategorie im Übergeordneten Straßennetz von Berlin (Zuständigkeit SenUMVK)	Restriktionen	Maße Straßenprofil	Angrenzend an öffentliche Grünanlage	Senkenbereich	Defizite	bereits erfolgte Maßnahmen	Potenziale	GW-Flurabstand	BVG Netz im Bestand	Tausalzeinsatz ja (x) / nein ()
Biesentaler Straße			Gehwegbreite: 5,00 m Straßenbreite: 12,00 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)		nein	asphaltierte Stellplätze und Fahrbahn		Teilentsiegelung von öffentlichen Kfz-Stellplätzen (Großsteinpflaster) Vergrößerung bestehender Baumscheiben, Verlängerung in den Unterstreifen Bepflanzung der Baumscheiben	3,0-4,0m		
Drontheimer Straße	örtliche Straßenverbindung	TSE Busroute							3,0-4,0m 4,0-7,0m (Übergang)	Buslinie	x (Osloer Straße bis
Fischhauser Weg			Gehwegbreite: 2,60 m Straßenbreite: 5,55 m	angrenzend Kleingartenanlage					3,0-4,0m		
Freienwalder Straße			Gehwegbreite: 5,20 m Straßenbreite: 12,15 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)	angrenzend Spielplatz Ecke Soldiner Straße sowie Friedhof				Vergrößerung bestehender Baumscheiben, Verlängerung in den Unterstreifen Vergrößerung bestehender Baumscheiben in die Fahrbahn (Wegfall von Parkplätzen) Bepflanzung der Baumscheiben Fassadenbegrünung im Abschnitt Soldiner bis Friedhof	3,0-4,0m		
Fordoner Straße			Gehwegbreite: 2,50 und 3,20 m Straßenbreite: 5,00 m (inkl. Längsparken)			asphaltierte Stellplätze und Fahrbahn		Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) begrünte Mittelinsel vorhanden (Neuanlage Mulden, Rigolensystem in Teilbereichen)	3,0-4,0m		
Gotenburger Straße			Gehwegbreite: i.d.R. 4,00 m Straßenbreite: 11,00 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)	angrenzend Pankegrünzug	nein	asphaltierte Stellplätze und Fahrbahn		Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) Umbau zur Schulstraße? Vergrößerung bestehender Baumscheiben, Verlängerung in den Unterstreifen Vergrößerung bestehender Baumscheiben in die Fahrbahn (Wegfall von Parkplätzen) Bepflanzung der Baumscheiben Baumneupflanzung in leere Baumscheiben	3,0-4,0m		
Gottschalkstraße		geringer GFA	Gehwegbreite: 3,70 m (tlw. 6,85 m) Straßenbreite: 7,65 (inkl. beidseitigem Längsparken)					in Teilbereichen sehr breite Gehwege (Wiederherrichtung Grünflächen/Vorgärten) -- Prüfen, ob öffentl. Straßenland Vergrößerung bestehender Baumscheiben in die Fahrbahn (Wegfall von Parkplätzen) Bepflanzung der Baumscheiben tlw. bereits vergrößerte Baumscheiben vorhanden	2,0-2,5m 1,5-2,0m (Übergang Wilhelm-Kuhrstr)		
Grüntaler Straße			Gehwegbreite: westl. Seite 6,00 m östl. Seite 7,75 m Straßenbreite: westl. 10,95 m (inkl. beidseitigem Längsparken) östl. 10,95 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)	mittig der Straße: Grünanlage	süd-östlicher Straßenabschnitt	Teilbereiche ohne Baumpflanzungen		Vergrößerung der Versickerungsflächen wegen topographischem Senkenbereich breite Gehwege -- Potential zum Umbau (Vorgärten oder Verdunstungsbeete), Entsiegelungsmaßnahmen Vergrößerung bestehender Baumscheiben in die Fahrbahn (Wegfall von Parkplätzen) Bepflanzung der Baumscheiben Baumneupflanzungen (neue Baumscheiben) begrünte Mittelinsel/Grünanlage vorhanden (Neuanlage Mulden, Rigolensystem in Teilbereichen)	3,0-4,0m 4,0-7,0m (Übergang OsloerStr)		
Heubuder Straße			Gehwegbreite: 4,60m und 3,00 m Straßenbreite: 5,00 m (inkl. Längsparken)			asphaltierte Stellplätze und Fahrbahn keine Baumpflanzungen vorhanden		Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) Baumneupflanzungen (neue Baumscheiben)	3,0-4,0m 2,5-3,0m (Übergang Stockholmer Straße)		
Holzstraße (Industrie-/ Gewerbestraße)			Gehwegbreite: 4,00 m Straßenbreite: 11,00 m (inkl. beidseitigem Längsparken)		vollständig	asphaltierte Stellplätze und Fahrbahn in Teilbereichen keine Baumpflanzungen vorhanden		Vergrößerung der Versickerungsflächen wegen topographischem Senkenbereich Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) Baumneupflanzungen (neue Baumscheiben) Vergrößerung bestehender Baumscheiben, Verlängerung in den Unterstreifen Vergrößerung bestehender Baumscheiben in die Fahrbahn (Wegfall von Parkplätzen) Baumneupflanzung in leere Baumscheiben	3,0-4,0m 2,5-3,0m (Übergang Provinzstraße)		
Kattegatstraße		tlw. geringer GFA	Gehwegbreite: 3,70 m tlw. 6,60 m bzw. 6,40 m Straßenbreite: 7,40m bis 7,90 m (inkl. beidseitigem Längsparken)			asphaltierte Stellplätze und Fahrbahn große (runde) Kreuzung Sternstr/Kattegatstr		Umbau zur Schulstraße? in Teilbereichen sehr breite Gehwege (Wiederherrichtung Grünflächen/Vorgärten) -- Prüfen, ob öffentl. Straßenland Vergrößerung bestehender Baumscheiben in die Fahrbahn (Wegfall von Parkplätzen) Bepflanzung der Baumscheiben Baumneupflanzung in leere Baumscheiben Umbau/Entsiegelung Kreuzung Sternstr/Kattegatstraße tlw. bereits vergrößerte Baumscheiben vorhanden	2,0-2,5m 1,5-2,0m (Übergang Wilhelm-Kuhrstr) und 2,5-3,0m (Abschnitt Sternstr bis Wollankstr)		

Straße	Kategorie im Übergeordneten Straßennetz von Berlin (Zuständigkeit SenUMVK)	Restriktionen	Maße Straßenprofil	Angrenzend an öffentliche Grünanlage	Senkenbereich	Defizite	bereits erfolgte Maßnahmen	Potenziale	GW-Flurabstand	BVG Netz im Bestand	Tausalzeinsatz ja (x) / nein ()
Koloniestraße		TSE	Gehwegbreite: 7,70 m Straßenbreite: 11,00 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)	Park/Grünanlage im Abschnitt Osloer bis Soldiner Str. Spielplatz Ecke Soldiner Straße		Zum Übergang Kühnemannstraße sind etliche runde Pflanzkübel gestellt, kein Bodenanschluss	SGA: Sanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen in der Koloniestraße (siehe 2) Ausführungsplanung mit Vollentsiegelung (Aufweitung der bestehenden Baumscheiben), Gehwegvorstreckungen und Baumneupflanzungen: erarbeitet in 2025	breite Gehwege (Entsiegelung, Neuanlage Versickerungs- und Verdunstungsbeete, Tiefbeetrigolen) Vergrößerung bestehender Baumscheiben in die Fahrbahn (Wegfall von Parkplätzen, Entwässerung der Gehwege wegen TSE) Bepflanzung der Baumscheiben Baumneupflanzung in leere Baumscheiben Spielstraßenbereich: Begrünung, Mulden, Entsiegelung	2,5-3,0m (Übergang Osloer Straße) 3,0-4,0m abschnittsweise 4,0-7,0m		x (Exerzierstraße bis Osloer Straße)
Kühnemannstraße (Industrie-/ Gewerbestraße)		TSE tlw. geringer GFA Busroute	Gehwegbreite: etwa 4,50 m Straßenbreite: 10,80 m (inkl. beidseitigem Längsparken)	angrenzend Pankegrünzug		asphaltierte Stellplätze und Fahrbahn		Teilentiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) Baumneupflanzungen (neue Baumscheiben) Vergrößerung bestehender Baumscheiben, Verlängerung in den Unterstreifen Vergrößerung bestehender Baumscheiben in die Fahrbahn (Wegfall von Parkplätzen) Baumneupflanzung in leere Baumscheiben tlw. bereits vergrößerte Baumscheiben vorhanden	2,0-2,5m und 1,5-2,0m (Übergang Nordbahnstr) 2,5-3,0m (Kreuzung Provinzstr) 3,0-4,0m	Buslinie	x (Hugo-Heimann-Brücke bis Provinzstraße (Bezirksgrenze) sowie Ecke Provinzstraße)
Nordbahnstraße		TSE geringer GFA Busroute	Gehwegbreite: etwa 4,50 m, tlw. 6,20 m Straßenbreite: 10,80 m (inkl. Längsparken)	angrenzend Pankegrünzug		Parken auf Gehweg		Teilentiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) unversiegelter Unterstreifen auf nördlicher Gehbahn (aber "beparkt") südlicher Gehweg: breit (Potential zum Umbau (Vorgärten oder Verdunstungsbeete), Entsiegelungsmaßnahmen) Vergrößerung bestehender Baumscheiben, Verlängerung in den Unterstreifen Vergrößerung bestehender Baumscheiben in die Fahrbahn (Wegfall von Parkplätzen) Umbau/Entsiegelung Kreuzung Sternstr/Nordbahnstraße?	1,0-1,5m und 0,5-1,0m und 1,5-2,0m (Übergang Wilhelm-Kuhrstr) 2,5-3,0m (Abschnitt Sternstr bis Wollankstr)	Buslinie	X (Wollankstraße bis Hugo-Heimann-Brücke sowie Hugo-Heimann-Brücke bis Kühnemannstraße)
Osloer Straße	übergeordnet	TSE Tramlinie							3,0-4,0m 2,5-3,0m (Kreuzung)	Tramlinie	x (Louise-Schroeder)
Papierstraße			Gehwegbreite: etwa 4,00 m Straßenbreite: 10,80 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)			Unterstreifen in Betonpflaster			3,0-4,0m		
Prinzenallee	übergeordnet	TSE Busroute							2,5-3,0m (Kreuzung Osloer Straße)	Buslinie	x (Badstraße bis
Provinzstraße	örtliche Straßenverbindung	Busroute							2,5-3,0m (Kreuzung Kühnemannstr)	Buslinie	
Soldiner Straße		TSE	Gehwegbreite: 5,40 m, 7,50 m Straßenbreite: 6,90 m (ohne Parkbuchten) 11,25 m (inkl. Längsparken) Abschnitt Prinzenallee/ Grüntaler Str: Gehwegbreite: 7,60 bis 8,00 m Straßenbreite: 10,90 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)		Straßenabschnitt westlich der Prinzenallee vollständig	breite versiegelte Gehwege (8,00 m) im östlichen Bereich (Abschnitt Prinzenallee bis Grüntaler)	Grundhafte Erneuerung der Soldiner Straße von Prinzenallee bis Drontheimer Straße (siehe 1) Oktober 2018 bis April 2021 IHEK 2025 (siehe 3)	Weiterführung der Umgestaltung des ersten Abschnittes am Übergang zur Grüntaler Straße Potential zum Umbau (Mulden, Tiefbeete, Verdunstungsbeete, Entsiegelungsmaßnahmen) Vergrößerung bestehender Baumscheiben, Verlängerung in den Unterstreifen Vergrößerung bestehender Baumscheiben in die Fahrbahn (Wegfall von Parkplätzen) Baumneupflanzung in leere Baumscheiben Baumneupflanzungen (neue Baumscheiben) Bepflanzung der Baumscheiben	2,5-3,0m (Kreuzung Stockholer Str) 3,0-4,0m		x (Drontheimer Straße bis Prinzenallee sowie Soldiner Brücke über Panke)
Steegerstraße			Gehwegbreite: 3,20 bis 3,50 m Straßenbreite: 8,00 m (inkl. Längsparken)			asphaltierte Stellplätze und Fahrbahn Unterstreifen in Betonpflaster		Vergrößerung bestehender Baumscheiben, Verlängerung in den Unterstreifen Vergrößerung bestehender Baumscheiben in die Fahrbahn (Wegfall von Parkplätzen) Baumneupflanzung in leere Baumscheiben Baumneupflanzungen (neue Baumscheiben) Bepflanzung der Baumscheiben	2,5-3,0m 3,0-4,0m		
Sternstraße		geringer GFA	Gehwegbreite: 3,55 m bis 7,00 m Straßenbreite: 7,70 m (inkl. beidseitigem Längsparken)		nein	große (runde) Kreuzung Sternstr/Kattegatstr asphaltierte Stellplätze und Fahrbahn		Anlegen eines Vorgartens vor Hsnr. 14 Vergrößerung bestehender Baumscheiben in die Fahrbahn (Wegfall von Parkplätzen) Bepflanzung der Baumscheiben Baumneupflanzung in leere Baumscheiben Umbau/Entsiegelung Kreuzung Sternstr/Kattegatstraße	2,0-2,5m und 2,5-3,0m		
Stockholmer Straße (südl. Abschnitt)			Gehwegbreite: 7,60 m Straßenbreite: 8,65 m (inkl. beidseitigem Längsparken)	angrenzend Pankegrünzug	südlicher Abschnitt			breiter Gehweg -- Potential zum Umbau (Vorgärten oder Verdunstungsbeete), Entsiegelungsmaßnahmen Vergrößerung bestehender Baumscheiben in die Fahrbahn (Wegfall von Parkplätzen) Bepflanzung der Baumscheiben tlw. bereits vergrößerte Baumscheiben vorhanden	2,5-3,0m (westl. Seite) 3,0-4,0m 2,0-2,5m (östl. Seite)		

Straße	Kategorie im Übergeordneten Straßennetz von Berlin (Zuständigkeit SenUMVK)	Restriktionen	Maße Straßenprofil	Angrenzend an öffentliche Grünanlage	Senkenbereich	Defizite	bereits erfolgte Maßnahmen	Potenziale	GW-Flurabstand	BVG Netz im Bestand	Tausalzeinsatz ja (x) / nein ()
Stockholmer Straße (nördl. Abschnitt)			Gehwegbreite: 3,60 m Straßenbreite: 6,00 m (inkl. Längsparken)	angrenzend Pankegrünzug		keine Baumpflanzungen im Gehweg		Neuanlage Baumstandorte Begrünungsmaßnahmen begleitender Grünzug			
Wilhelm-Kuhr-Straße		geringer GFA	Gehwegbreite: 3,60 bis 3,80 m Straßenbreite: 7,70 m (inkl. beidseitigem Längsparken)		vollständig	asphaltierte Stellplätze und Fahrbahn		Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) Vergrößerung bestehender Baumscheiben in die Fahrbahn (Wegfall von Parkplätzen) Bepflanzung der Baumscheiben tlw. bereits vergrößerte Baumscheiben vorhanden und sehr schmale Gehbahnen	1,5-2,0m 1,0-1,5m und 0,5-1,0m (Übergang Nordbahnstr)		
Wollankstraße	übergeordnete Straßenverbindung	TSE Busroute					IHEK 2025 (siehe 3)		2,5-3,0m 3,0-4,0m	Buslinie	x (Prinzenallee bis
Wriezener Straße			Gehwegbreite: 5,00 bis 5,60 m Straßenbreite: 12,00 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)					Vergrößerung bestehender Baumscheiben in die Fahrbahn (Wegfall von Parkplätzen) Bepflanzung der Baumscheiben	3,0-4,0m		
Zechliner Straße			Gehwegbreite: etwa 5,00 m Straßenbreite: 8,90 m (inkl. beidseitigem Längsparken)					Vergrößerung bestehender Baumscheiben in die Fahrbahn (Wegfall von Parkplätzen) Bepflanzung der Baumscheiben Baumneupflanzung in leere Baumscheiben	3,0-4,0m 4,0-7,0m (Übergang zur Koloniestraße)		

GFA- Grundwasser-Flurabstand
TSE- Tausalzeinsatz

- (1) Ziel der Baumaßnahme war die grundsätzliche Erneuerung der Fahrbahn einschl. der Mittelinseln, die Sanierung der Gehwege und Errichtung von Querungshilfen in den Kreuzungsbereichen die Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung sowie Baumpflanzungen
- (2) Für den Bereich der Koloniestraße zwischen Osloer Straße und Kühnemannstraße plant das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) des Bezirks Mitte Sanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen der Gehwege.
Bürgerbeteiligung lädt das Bezirksamt Mitte von Berlin am 17.04.2018 zur Informationsveranstaltung
Soldiner Straße / Wollankstraße: Integriertes Handlungs- und Entwicklungskonzept 2025
- (3)

Quellen:
Übergeordnetes Straßennetz Bestand 2023 (FISBroker)
Flurabstand des Grundwassers 2020 (Umweltatlas)
Streuplan von der BSR für den Winter 2024/2025

Straße	Kategorie im Übergeordneten Straßennetz von Berlin (Zuständigkeit SenUMVK)	Restriktionen	Maße Straßenprofil	Angrenzend an öffentliche Grünanlage	Senkenbereich	Defizite	bereits erfolgte Maßnahmen	Potenziale	Planungen	GW-Flurabstand	BVG Netz im Bestand	Tausalzeinsatz ja (x) / nein ()
Amrumer Straße	übergeordnet			angrenzende Grünfläche zum						3,0-4,0m (Abschnitt Brüsseler und Seestr)	Buslinie	x (Föhler Straße bis
Amsterdamer Straße			Gehwegbreite: 3,00 bis 3,40 m Straßenbreite: 12,50 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)		90 % der Straße	tlw. große Abstände zwischen Baumstandorten zwischen Stellplätzen Baumscheiben ohne Anschluss an Gehweg oder Straße wenig Strauchpflanzungen in Baumscheiben	gesamte Straße in Großsteinpflaster angelegt Baumstandorte im Straßenraum durch Wegfall Stellplätze, bereits mit Schotter und Anschluss an Gehweg viele Bäume neugepflanzt	Öffnung der Borde zum Straßenraum bzw. Anschluss an Regenwasser Straße oder Vergrößerung Baumscheiben zum Gehweg Prüfen, ob vereinzelt neue Baumscheiben in Bereichen mit vielen Querstellplätzen durch Wegfall eines Stellplatzes realisiert werden kann Bepflanzung der Baumscheiben mit Sträuchern prüfen (Erhöhung Grünvolumen) Erweitern/Vergrößern von Baumscheiben im Kreuzungsbereich (bis an Übergangsbereich heran, Reduzierung von Mosaikpflaster)		3,0-4,0m (Abschnitt Turiner bis Malplaquestr) 4,0-7,0m		
Antwerpener Straße		TSE (Seestraße bis Ostender Str.) Denkmale im öffentl. Straßenraum	Gehwegbreite: 4,00 bis 4,50 m Straßenbreite: 26,00 m (inkl. Mittelpromenade und Längsparken) Straßenbreite ohne Mittelpromenade: 8,10 m inkl. Längsparken)		gering	Straße asphaltiert- zwischen Brüsseler Str. und Seestr. Gesamte Straße (auch Stellplätze) asphaltiert tlw. in mittlerer Grünanlage fehlende Bäume, wenig Sträucher Längsstellplätze an Häuserseite ohne Baumpflanzungen	Stellplätze teilversiegelt (Großsteinpflaster) breiter Mittelstreifen als Grünanlage mit Baum- und Strauchpflanzungen (ca. 10-11 m breit)	Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) Grünvolumen durch Strauchpflanzungen in Grünanlage erhöhen prüfen, ob einzelne Längsstellplätze zugunsten von Baumscheiben an Häuserseite wegfallen könnten		3,0-4,0m (Kreuzung Seestr) 4,0-7,0m		x (Seestraße bis Ostender Str.)
Barfusstraße	örtliche Straßenverbindung	TSE (Müllerstraße bis								3,0-4,0m (Abschnitt Müllerstr bis Glasgower)	Buslinie im Abschnitt	x (Müllerstraße bis
Brüsseler Straße			Gehwegbreite: 3,50 bis 4,50 m Straßenbreite: 11,00 bis 12,15 m (inkl. Längsparken)		Straße überwiegend im Senkenbereich	Baumscheiben relativ klein- hier Erweiterungen möglich (wenig Strauchpflanzung) Abstände zwischen Baumstandorten tlw. relativ lang kaum Strauchpflanzungen in Baumscheiben zwischen Genter Str. und Müllerstr. keine! Baumpflanzungen vorhanden	gesamte Straße in Großsteinpflaster angelegt Baumscheiben mit Anschluss an Gehweg tlw. Baumscheiben im Straßenraum durch Reduzierung Stellplätze	prüfen, ob vereinzelt Stellplätze für neue Baumpflanzungen reduziert werden können prüfen, ob Baumscheiben vergrößert werden können Strauchpflanzungen in Baumscheiben prüfen Reduzierung von Stellplätzen zur Anlage von Baumpflanzungen mt Baumscheiben		3,0-4,0m (Übergang Amrumer Str und Kreuzung Genter Str) 4,0-7,0m		
Cornelius-Fredericks-Straße			Abschnitt Seestraße/ Kameruner Str: Gehwegbreite: 6,30 bis 6,45 m Straßenbreite: 13,15 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken) Abschnitt Kameruner Str/ Kongostr: Gehwegbreite: 6,60 bis 6,80 m Straßenbreite: 12,60 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken) Abschnitt Kongostr/ Transvaal: Gehwegbreite: 5,60 bis 6,60 m Straßenbreite: 12,80 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken) Abschnitt Transvaal bis Otwaistr Gehwegbreite: 5,60 bis 6,60 m Straßenbreite: 13,00 bis 13,20 m (inkl. Parken)	Sportplatz	partiell	Baumstandorte im Gehwegbereich- Straße bisher nicht für Baumstandorte genutzt kaum Strauchpflanzungen vorhanden ab Kameruner Str. Straße asphaltiert weite Gehwegvorstreckung ohne ersichtliche Funktion Starkregen/Senkenbereich im Abschnitt Kameruner Str/ Kongostr	gesamte Straße in Großsteinpflaster angelegt zw. Seestr. und Kameruner Str. /zw. Kongostr. und Transvaalstr.	Umgestaltung (über)breite Gehwege sowie Gehwegvorstreckungen: Potential zum Umbau (Mulden, Tiefbeete, Verdunstungsbeete, Entsiegelungsmaßnahmen) Reduzierung von Stellplätzen zur Anlage von Baumpflanzungen mit Baumscheiben im Straßenraum Strauchpflanzungen in Baumscheiben prüfen evtl. Baumscheiben auf Gehweg verlängern/verbreitern Umbau zu Grünfläche oder Baumstandort Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) in asphaltierten Bereichen		3,0-4,0m (Abschnitt Kameruner bis Kongostr) 4,0-7,0m		

Straße	Kategorie im Übergeordneten Straßennetz von Berlin (Zuständigkeit SenUMVK)	Restriktionen	Maße Straßenprofil	Angrenzend an öffentliche Grünanlage	Senkenbereich	Defizite	bereits erfolgte Maßnahmen	Potenziale	Planungen	GW-Flurabstand	BVG Netz im Bestand	Tausalzeinsatz ja (x) / nein ()
Edinburger Straße		TSE (Barfusstraße bis Ungarnstraße)	Gehwegbreite: 4,70 bis 5,00 m Straßenbreite: 12,00 m (inkl. Längsparken und Radspur)	Schillerpark		Straße asphaltiert, auf westl. Seite Pop-up-Fahrradweg, daneben Längsparkplätze (ungünstige Organisation)	tlw. Auf östl. Gehwegseite Baumscheiben erweitert	Vergrößerung Baumscheiben auf Gehweg, wo dies noch nicht angepasst wurde (auch parallel zum Bordstein) und Anpflanzung Sträucher prüfen möglicher Baumstandorte auf Gehweg an westl. Straßenseite prüfen, einseitige Teilentsiegelung der Längsstellplätze- östl. Seite (Großsteinpflaster)	Planung eines „grünen, zukunftsorientierten Straßenquerschnitts“ in der Edinburger Straße zwischen Ungarnstraße und Liverpooleer Straße Finanzierung: gesicherte Investitionsplanung Planung: ab 2027 Umsetzung/Baumittel: ab 2030	4,0-7,0m		x (Barfusstraße bis Ungarnstraße)
Genter Straße		Genter Wochenmarkt	Gehwegbreite: 5,50 bis 5,90 m Straßenbreite: 15,00 m (inkl. Parken)	Grünanlage vor Jobcenter Dienstgebäude Leopoldplatz (Rathausplatz)	ja	Straße asphaltiert (tlw.) wenig Gliederung der Stellplätze durch Baumpflanzungen Baumscheiben relativ klein und wenig Sträucher Starkregen/Senkenbereich		Umbau als Marktplatz genutzter Parkplatz, zu multifunktionaler Fläche (unterirdischer Regenwasserspeicherung) Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) in asphaltierten Bereichen einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln Erweiterung von Baumscheiben prüfen, Strauchpflanzungen		3,0-4,0m (Kreuzung Brüsseler Str) 4,0-7,0m		
Glasgower Straße		Denkmalart: Gesamtanlage (Wohnanlage) 09030289	Gehwegbreite: 4,60 bis 5,00 m Straßenbreite: 10,15 m (inkl. Längsparken)			Straße asphaltiert Baumscheiben relativ klein und wenig Sträucher		Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) in asphaltierten Bereichen einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln Erweiterung von Baumscheiben prüfen, Strauchpflanzungen		3,0-4,0m (Übergang Barfus) 4,0-7,0m		
Guineastraße			Gehwegbreite: 5,40 bis 5,50 m Straßenbreite: 11,00 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)		ja	fehlende Bäume in Baumscheiben auf Gehweg, wenig Strauchpflanzungen in Baumscheiben Straßenraum wenig durch Baumstandorte zwischen Stellplätzen gegliedert	gesamte Straße in Großsteinpflaster angelegt (inkl. Stellplätze)	Neupflanzung von Bäumen, prüfen Strauchpflanzungen in Baumscheibe einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln		3,0-4,0m (Übergang Seestraße) 4,0-7,0m		
Kameruner Straße		TSE (Müllerstr. bis Togostraße)	Gehwegbreite: 5,30 bis 6,20 m Straßenbreite: 10,75 bis 11,20 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)		ja	Straße ab Togostr. bis Müllerstr. asphaltiert Gehwegvorstreckung an Grünanlage Togostr. großflächig versiegelt	gesamte Straße in Großsteinpflaster angelegt (inkl. Stellplätze; zw. Guineastr. und Togostr.) ab Togostr. bis Müllerstr. Längs- und Querstellplätze teilversiegelt (Großsteinpflaster)	Erweiterung von Baumscheiben prüfen, Strauchpflanzungen einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln (zwischen Guineastr. und Togostr. = kein TSE) prüfen Gehwegvorstreckungen entsiegeln und Anlage Grünfläche (Stauden, Sträucher)		3,0-4,0m (Kreuzung Togostr) 4,0-7,0m		x (Müllerstr. bis Togostraße)
Kongostraße			Gehwegbreite: 3,00 bis 6,90 m Straßenbreite: 8,40 bis 8,60 m (inkl. Längsparken)	Sportplatz	partiell	zw. Togostr- und C-Fredericks-Str kaum Baumpflanzungen auf Gehweg (nur vereinzelt vor Turnhalle)	gesamte Straße in Großsteinpflaster angelegt	Überarbeitung des vorgelagerten Gehwegs Kaufland einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln (zwischen Togostr.- und C-Fredericks-Str.) prüfen: Baumpflanzungen in Straße im Bereich Kaufland sowie Fassadenbegrünungen		3,0-4,0m und 4,0-7,0m		
Limburger Straße			Gehwegbreite: 5,30 bis 5,70 m Straßenbreite: 9,15 m (inkl. Längsparken) 15,40 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)	Grünfläche BHT	Straßenabschnitt südlich Lütticher Str. vollständiger Senkenbereich	Baumscheiben relativ klein Straßenraum wenig durch Baumstandorte zwischen Stellplätzen gegliedert Starkregen/Senkenbereich	gesamte Straße in Großsteinpflaster angelegt im Anfangsbereich ab Amrumer Straße relativ breiter Grünstreifen (ca. 120m lang und ca. 4-5m breit)	Vergrößerung der Baumscheiben prüfen (in Zus.hang mit Strauchpflanzungen) einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln Limburger Straße / Zeppelinstraße (Quelle: Brüsseler KIEZ - verkehrsberuhigter Bereich: Keine Kfz südlich des Zeppelinplatzes (nur Lieferverkehr Campus und Feuerwehr) (Starkregenbereich))		3,0-4,0m (Kreuzung Amrumer Str) 4,0-7,0m		

Straße	Kategorie im Übergeordneten Straßennetz von Berlin (Zuständigkeit SenUMVK)	Restriktionen	Maße Straßenprofil	Angrenzend an öffentliche Grünanlage	Senkenbereich	Defizite	bereits erfolgte Maßnahmen	Potenziale	Planungen	GW-Flurabstand	BVG Netz im Bestand	Tausalzeinsatz ja (x) / nein ()
Lütticher Straße		Denkmalart: Gesamtanlage (Wohnanlage) 09030310	Gehwegbreite: 4,00 bis 5,90 m Straßenbreite: 35,50 m (inkl. Mittelpromenade und Längs- und Senkrechtparken) Straßenbreite ohne Mittelpromenade: 8,00 m (inkl. Längsparken) 11,20 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken) Abschnitt Seestr / Brüsseler Straße: 11,00 m inkl. Parken (Starkregenbereich)	Mittelinsel	Straßenabschnitt nördlich Brüsseler Str. sowie Kreuzungsbereich Brüsseler Str. vollständig	Häuserseiten ohne Baumpflanzungen	gesamte Straße in Großsteinpflaster angelegt	Erhöhung Grünvolumen Mittelinsel Lütticher Straße – Promenade (KIEZ Gestaltungsvorschlag Ernst-Friedrich-Promenade mit Querungsstellen, Gehwegen und Nutzungseisen) einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln prüfen, ob Mittelinsel Regenwasser sammeln kann		3,0-4,0m (Kreuzung Seestr) 4,0-7,0m		
Luxemburger Straße	übergeordnet	TSE (Amrumer Straße)								4,0-7,0m	Buslinie	x (Amrumer Straße)
Malplaquetstraße		Denkmale im öffentl. Straßenraum	Gehwegbreite: 4,00 bis 6,45 m Straßenbreite: 12,65 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)		nördl. Straßabschnitt Seestr- Amsterdamer Str und südl. Abschnitt Utrechter Str- Nazarethkirchstr. Vollständig	Grünflächen ohne Regenwasserzufluss Starkregen/Senkenbereich	punktueller Begrünung Verkehrsberuhigung gesamte Straße in Großsteinpflaster angelegt	Vergrößerung der Baumscheiben insbes. in Kreuzungsbereichen in Starkregenbereichen: Anlage Mulden, Tiefbeete, Verdunstungsbeete bzw. Entsiegelungsmaßnahmen prüfen Entsiegelungspotenzial in Senkrech-Parkbereichen (Teil-) Entsiegelung Stellplätze Neugestaltung Stadtplatz Ecke Utrechter Straße Erhöhung Grünvolumen		3,0-4,0m (Abschnitt Seestr und Amsterdamer und Utrechter bis Nazarethkirchstr) 4,0-7,0m		
Maxstraße			Gehwegbreite: 6,75 bis 7,70 m Straßenbreite: 12,50 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)		vollständig Senkenbereich	Starkregen/Senkenbereich	Vergrößerung Baumscheiben gesamte Straße in Großsteinpflaster angelegt	Vergrößerung Baumscheibe Entfernen Mosaik bei Gehwegvorstreckung Umbau breite Gehwege (Mulden, Tiefbeete, Verdunstungsbeete bzw. Entsiegelungsmaßnahmen)		3,0-4,0m		
Müllerstraße	übergeordnet und kontinental	TSE (Scharnweberstra)								3,0-4,0m (Abschnitt Barfus und Türkenstr)	Buslinie	x (Scharnweberstra)
Nazarethkirchstraße		TSE (Müllerstraße bis Turiner Straße)	Gehwegbreite: 2,50 bis 3,90 m Straßenbreite: 12,50 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)	Leopoldplatz	vollständig Senkenbereich	Starkregen/Senkenbereich leere Baumscheiben, vom Regenwasserzufluss entkoppelte Baumscheiben Parkbereiche in Betonpflaster, asphaltierte Straße und Parkbereiche		Baumneupflanzungen mit Anschluss an Gehwegbereich einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) in asphaltierten Bereichen Baumscheiben mit Regenwasserzufuhr zwischen parkenden Autos, Komplettumbau eines Parkstreifens zum Versickerungsbereich im Starkregenbereich ohne TSE		3,0-4,0m (Kreuzung Turinerstr und Abschnitt Malplaquestr bis Maxstr) 4,0-7,0m	Buslinie im Abschnitt Müllerstraße und Turiner Str	x (Müllerstraße bis Turiner Straße)
Ofener Straße			Gehwegbreite: 5,00 bis 5,30 m Straßenbreite: 12,30 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)	Sportplatz im östlichen Abschnitt		asphaltierte Straße		Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) in asphaltierten Bereichen einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln Vergrößerung der Baumscheiben		4,0-7,0m		
Ostender Straße		Denkmale im öffentl. Straßenraum	Gehwegbreite: 5,40 bis 6,50 m Straßenbreite: 11,00 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)	Mittelinsel Lütticher Straße Zeppelinplatz		asphaltierte Straße im Abschnitt Lütticher Str bis Antwerpener Str)	gesamte Straße in Großsteinpflaster angelegt (im Abschnitt Amrumer bis Lütticher Str sowie Antwerpener bis Müllerstr)	einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln Vergrößerung der Baumscheiben Baumneupflanzungen Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) in asphaltierten Bereichen begünter Wohnvorhof Hsnr. 278		4,0-7,0m		
Otawistraße			Gehwegbreite: 5,65 m Straßenbreite: 11,00 m (inkl. Längsparken)	Grünfläche		Straße asphaltiert Baumscheiben klein Abstände zwischen Baumstandorten relativ groß		Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) in asphaltierten Bereichen einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln (zwischen Togostr.- und C-Fredericks-Str.) Nachpflanzung/ evtl. Erweiterung Baumscheiben prüfen		4,0-7,0m		
Sansibarstraße			Gehwegbreite: 4,80 bis 5,40 m Straßenbreite: 10,10 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)			Straße asphaltiert	Baumscheiben tlw. erweitert (jedoch unbepflanzt)	Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) in asphaltierten Bereichen einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln (zwischen Togostr.- und C-Fredericks-Str.) Bepflanzung von Baumscheiben mit Sträuchern prüfen		4,0-7,0m		

Straße	Kategorie im Übergeordneten Straßennetz von Berlin (Zuständigkeit SenUMVK)	Restriktionen	Maße Straßenprofil	Angrenzend an öffentliche Grünanlage	Senkenbereich	Defizite	bereits erfolgte Maßnahmen	Potenziale	Planungen	GW-Flurabstand	BVG Netz im Bestand	Tausalzeinsatz ja (x) / nein ()
Schönningstraße		Denkmale im öffentl. Straßenraum	Gehwegbreite: 4,80 bis 5,50 m Straßenbreite: 12,00 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)			Straße asphaltiert Baumscheiben klein Abstände zwischen Baumstandorten relativ groß		Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) in asphaltierten Bereichen einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln (zwischen Togostr.- und C-Fredericks.Str.) Neupflanzungen / evtl. Erweiterung Baumscheiben prüfen		4,0-7,0m		
Seestraße	übergeordnet	TSE (Bezirksgrenze)								2,5-3,0m und 3,0-4,0m (Abschnitt Amrummer bis)	Buslinie Tramlinie	x (Bezirksgrenze)
Togostraße		TSE (Kongostraße bis Togostr. - Fußgängerbereich)	Gehwegbreite: 3,50 bis 4,70 m Straßenbreite: 26,10 m (inkl. Mittelpromenade und Längsparken) Straßenbreite ohne Mittelpromenade: 8,10 bis 8,20 m (inkl. Längsparken)	Mittelinsel	südlicher Straßenabschnitt Kongostr-Kameruner Str-Seestr, südl. der Sportplätze,	Straße/Stellplätze asphaltiert Starkregen/Senkenbereich im südlichen Abschnitt	Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) im südlichen Abschnitt	Entsiegelung Mittelinsel Togostraße/Ecke Kameruner Straße bei weggefallenen/gefällten Bäumen in Mittelinsel Versickerungsmulden neu anlegen mit Neupflanzungen Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) in asphaltierten Bereichen Ableitung von Regenwasser in Mittelinsel prüfen		3,0-4,0m (Abschnitt Kameruner bis Kongostr) 4,0-7,0m		x (Kongostraße bis Togostr. - Fußgängerbereich)
Transivaalstraße	örtliche Straßenverbindung									3,0-4,0m (Übergang Müllerstr)		
Turiner Straße		TSE (Nazarethkirchstraße bis Schulstraße)	Gehwegbreite: 5,20 bis 5,40 m Straßenbreite: 12,00 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)	Friedhof	fast vollständig bis auf kleinen Bereich südl. Utrechter	Straße/Stellplätze asphaltiert Starkregen/Senkenbereich	Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster)	einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln Parkflächen in Versickerungsflächen umwandeln Vergrößerung der Baumscheiben				
Türkenstraße			Gehwegbreite: 5,20 bis 5,35 m Straßenbreite: 12,00 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)			Baumscheiben relativ klein Straßenraum nicht durch Baumstandorte zwischen Stellplätzen gegliedert	gesamte Straße in Großsteinpflaster angelegt	Vergrößerung der Baumscheiben einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln		3,0-4,0m (Übergang Müllerstr) 4,0-7,0m		
Ungarnstraße		TSE (Müllerstraße bis Indische Straße)	Gehwegbreite: 4,75 bis 5,15 m Straßenbreite: 12,00 m (inkl. Parken)	Friedhof		Straße/Stellplätze asphaltiert	Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster)			4,0-7,0m		x (Müllerstraße bis Indische Straße)
Utrechter Straße			Gehwegbreite: 5,65 bis 5,90 m Straßenbreite: ca. 11,00 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)			Parken auf dem Gehweg (in Betonpflaster) Grünflächen von Regenwasser entkoppelt	gesamte Straße in Großsteinpflaster angelegt Verkehrsberuhigung mit größeren grünen Inseln	Vergrößerung der Baumscheiben Erhöhung Grünvolumen einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln Parkflächen in Versickerungsflächen umwandeln		3,0-4,0m (Übergang Maxstr und Malpalquestr) 4,0-7,0m		
Zeppelinplatz			Gehwegbreite: 3,50 bis 3,65 m Straßenbreite: 6,00 m (ohne Parken) 14,15 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)	Zeppelinplatz		Straße/Stellplätze (Längsparker) asphaltiert	Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster)	Limburger Straße / Zeppelinstraße (Quelle: Brüsseler KIEZ - verkehrsberuhigter Bereich: Keine Kfz südlich des Zeppelinplatzes (nur Lieferverkehr Campus und Feuerwehr) (Starkregenbereich)) Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) im Bereich Längsparken		4,0-7,0m		

GFA- Grundwasser-Flurabstand
TSE- Tausalzeinsatz

Quellen:
Übergeordnetes Straßennetz Bestand 2023 (FISBroker)
Flurabstand des Grundwassers 2020 (Umweltatlas)
Streuplan von der BSR für den Winter 2024/2025

UG 3 - Ortsteil Moabit

Straße	Kategorie im Übergeordneten Straßennetz von Berlin (Zuständigkeit SenUMVK)	Restriktionen	Maße Straßenprofil	Angrenzend an öffentliche Grünanlage	Senkenbereich	Defizite	bereits erfolgte Maßnahmen	Potenziale	Planungen	GW-Flurabstand	BVG Netz im Bestand	Tausalzeinsatz ja (x) / nein ()
An der Putzitzbrücke	übergeordnet	TSE								3,0-4,0m	Buslinie	x (Putzitzbrücke bis
Arminiusstraße		Lieferzone	Gehwegbreite: 4,00 m Straßenbreite: 11,00 m				gesamter Straßenbereich/ Anlieferzone in Großsteinpflaster	Prüfen von Baumpflanzung, Anlage Verdunstungsbeet gegenüber Straßenseite der Arminiusmarkthalle		3,0-4,0m		
Birkenstraße	Stufe IV zw. Bremer und Stromstr.	TSE (Perleberger bis Rathenower Str.)								3,0-4,0m 4,0-7,0m (Kreuzung Perleberger Str)		x (Perleberger Straße bis Rathenower
Bredowstraße			Gehwegbreite: 3,50m bis 4,00 m Straßenbreite: 12,00 m		nein	Baumscheiben im Straßenraum ohne Anschluss an Regenwasser (Straße oder Gehweg) tlw. Baumscheiben ohne Bepflanzung Baumscheiben im Gehwegbereich relativ klein	gesamter Straßenbereich in Großsteinpflaster angelegt (inkl. Stellplätze) tlw. Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen im Straßenraum entsiegelt, z.T. mit zusätzl. Grünvolumen durch Strauchpflanzungen	bei Baumscheiben im Straßenraum auf Öffnung zur Straße oder Gehweg (Gefälle) achten, für Aufnahme von Regenwasser Nachpflanzung und Begrünung, bei Bedarf (Starkregen) weitere Stellplätze entsiegeln und begrünen Vergrößerung Baumscheiben auf Gehweg		2,5-3,0 m (Kreuzung/ Übergang Turmstr) 3,0-4,0m		
Bremer Straße	Stufe IV zw. Quitzow- und Birkenstr.	TSE (Birkenstr.- Siemensstr.)	Gehwegbreite: 1,80 m bis 5,50 m Straßenbreite: 12,00 m		nein	tlw. Straßenabschnitte und Stellplätze asphaltiert Gehwege sind nicht besonders breit	Teilabschnitte (Siemensstr. Birkenstr. In Großsteinpflaster angelegt, tlw. Parkplätze durch Baumscheiben ersetzt (schon länger her, da Bäume schon mittleres Alter), in Höhe Arminiusmarkthalle auf Bremerstr. Stellplätze in Großsteinpflaster angelegt	Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) in asphaltierten Bereichen bei Baumscheiben in Parkplätzen: auf Öffnung zur Straße oder Gehweg (Gefälle) achten, für Aufnahme von Regenwasser evtl. Baumscheiben auf Gehweg verlängerbar zwischen Bugenhagener und Turmstr. Einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzung oder Verdunstungsbeet entsiegeln		2,5-3,0 m (Kreuzung/ Übergang Turmstr) 3,0-4,0m 4,0-7,0m (Teilbereich zw. Wiciefstr nd Birkenstr)		x (Birkenstraße bis Siemensstr.)
Bughagener Straße			Gehwegbreite: 4,00 m Straßenbreite: 11,00 m		partiell	vor Arminiusmarkthalle Straße asphaltiert, Stellplätze ohne Baumpflanzung zw. Bredowstr- und Stromstr. gesamte Fahrbahn asphaltiert (bis auf Geschwindkeitsreduzierer)	ab Jonasstr. - Bredowstr. Großsteinpflaster (Fahrbahn und Stellplätze), tlw. Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen im Straßenraum entsiegelt, z.T. mit zusätzl. Grünvolumen durch Strauchpflanzungen	Stellplätze und evtl. auch Fahrbahn in Großsteinpflaster anlegen Erweiterung der Baumscheiben parallel zur Fahrbahn vor Nr. 6/3A mit Pollern abgegrenzte Fläche- prüfen, ob Anlage Grünfläche/Baumpflanzung möglich ist		2,5-3,0m (Kreuzung Turmstr) 3,0-4,0 m		
Emdener Straße			Gehwegbreite: 4,00 m Straßenbreite: 11,00 m		südlich, kleinteilig	Baumscheiben im Straßenraum ohne Anschluss an Regenwasser (Straße oder Gehweg) Baumscheiben tlw. ohne Strauchpflanzungen	gesamte Straße in Großsteinpflaster angelegt tlw. Baumscheiben im Straßenraum durch Reduzierung Stellplätze viele Baumscheiben mit Strauchpflanzung z. T. Baumneupflanzungen in Schotter erfolgt	Baumscheiben optimieren, vergrößern zur Aufnahme von Regenwasser Bepflanzung der Baumscheiben mit Sträuchern prüfen (Erhöhung Grünvolumen)		3,0-4,0m (Abschnitt Turmstr bis Waldenser Str) 4,0-7,0m		
Havelberger Straße			Gehwegbreite: 5,00 bis 5,50 m Straßenbreite: 12,00 m		nördlicher u. südlicher Bereich	gesamte Straße asphaltiert Baumscheiben im Gehwegbereich relativ klein	2 Teilbereiche im mittleren Straßenabschnitt mit Großsteinpflaster versehen und Baumscheiben im Straßenraum, Baumneupflanzungen mit Schottersubstrat	Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) in asphaltierten Bereichen einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln		4,0-7,0m		
Jonastraße			Gehwegbreite: 3,80 m bis 4,50 m Straßenbreite: 11,00 m			einseitig keine Baumpflanzungen (vor BA Mitte und Arminiusmarkthalle) Fahrbahn asphaltiert	einseitig Stellplätze (quer zur Fahrbahn) in Großsteinpflaster angelegt	evtl. auch auf Längsparkseite Großsteinpflaster anlegen einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen vor BA Mitte entsiegeln in Höhe Arminiusmarkthalle evtl. vereinzelt Stellplätze zugunsten Baumpflanzung entsiegeln/ evtl. auch beidseitig (damit auch Verkehrsberuhigung)		2,5-3,0 m (Kreuzung Turmstr) 3,0-4,0m		
Kruppstraße		TSE (Lehrter Straße bis Rathenower Straße)	Gehwegbreite: 5,50 m Straßenbreite: 11,00 m				Straße und Stellplätze in Großsteinpflaster (außer Querung Hauptstraßen), zwischen Wilsnacker und Rathenower Str. beidseitig Baumscheiben parallel zum Straßenraum verlängert	einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln		4,0-7,0m		x (Lehrter Straße bis Rathenower Straße)

Lübecker Straße			Gehwegbreite: 3,50 bis 4,00 m Straßenbreite: 11,00 m		partiell, Kreuzungsbereich Perleberger Straße	keine Bäume in gesamter Straße (Straßenraum), nur vor Nr. 4-5 einzelne Bäume und Grünflächen auf Privatfläche vor Haus) gesamte Straße asphaltiert		Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) in asphaltierten Bereichen einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln	Grundhafter Umbau und Neugestaltung des Straßenraums zwischen Turm- und Perleberger Straße inkl. Kreuzungs- bereich Perleberger Straße Projektzeitraum 2025 2029	2,5-3,0 m (Kreuzung Turmstr) 3,0-4,0m		
Oldenburger Straße			Gehwegbreite: 4,00 m Straßenbreite: 11,00 m		partiell	Baumscheiben im Straßenraum ohne Anschluss an Regenwasser (Straße oder Gehweg) Baumscheiben tw. ohne Strauchpflanzungen	gesamte Straße in Großsteinpflaster angelegt tw. Baumscheiben im Straßenraum durch Reduzierung Stellplätze viele Baumscheiben mit Strauchpflanzung z. T. Baumneupflanzungen in Schotter erfolgt	Baumscheiben optimieren, vergrößern zur Aufnahme von Regenwasser Bepflanzung der Baumscheiben mit Sträuchern prüfen (Erhöhung Grünvolumen)		3,0-4,0 (Abschnitt Turmstr bis Waldenser Str) 4,0-7,0m		
Perleberger Straße	örtlich									3,0-4,0m (Abschnitt Stromstr bis Lübecker Str) 4,0-7,0m	Buslinie	x (Stromstraße bis Friedrich-Krause- Ufer sowie
Putlitzstraße	übergeordnet									3,0-4,0m (Kreuzung Birkenstr und Quitzwowstr) 4,0-7,0m	Buslinie	
Quitzwowstraße	Stufe IV zw. Bremer und E.-Epstein-Str.					asphaltierte Straße (Popu- Fahradweg auf Fahrbahn)	tw. Stellplätze entsiegelt und mit Sträuchern bepflanzt (ohne Anschluss Regenwasser)	Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) Vergrößerung/Verlängerung der Baumscheiben parallel zur Fahrbahn möglich Anschluss von Grünflächen/Baumscheiben im Straßenraum an Regenwasserabfluss		3,0-4,0m (Kreuzung Waldstr und Abschnitt Wilhemshavener Str bis Putlitzstr) 4,0-7,0m		
Rathenower Straße	Teilstück Perleberger bis Turmstraße: örtliche Straßenverbindung									4,0-7,0m	Buslinie im Abschnitt zwischen Perleberger und Turmstraße	x (Alt Moabit bis Perleberger Straße)
Salzwedler Straße			Gehwegbreite: 3,00 bis 3,50 m Straßenbreite: 11,00 m		nord-westlich, Ecke Putlitzstraße	Baumscheiben in Gehwegen sehr klein tw. Baumscheiben ohne Anschluss an Fahrbahn oder Gehweg	Straße und Stellplätze in Großsteinpflaster, tw. Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen im Straßenraum entsiegelt, z.T. mit zusätzl. Grünvolumen durch Strauchpflanzungen, Baumscheiben im Straße hineingezogen tw. mit Anschluss an Gehweg	Erweiterung der Baumscheiben parallel zur Fahrbahn prüfen		3,0-4,0m (Übergang Putlitzstr) 4,0-7,0m		
Siemenstraße		Denkmal im Straßenraum: Baudenkmal (Bedürfnisanstalt) 09050431	Gehwegbreite: 5,50 bis 5,70 m Straßenbreite: 15,00 m		partiell, Ecke Waldstraße	asphaltierte Straße und Stellplätze im Straßenraum tw. kleine Grünflächen im Straßenraum, mit Borden abgegrenzt		Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) Öffnung der Borde zum Straßenraum bzw. Anschluss an Regenwasser Straße vereinzelt Stellplätze reduzieren zugunsten Verdunstungsbeeten (z.B. in Bereichen mit Starkregengefahr) Nachpflanzung leerer Baumscheiben Vergrößerung/Verlängerung der Baumscheiben parallel zur Fahrbahn möglich Bepflanzung der Baumscheiben mit Sträuchern prüfen (Erhöhung Grünvolumen)		3,0-4,0m (Kreuzung Waldstr) 4,0-7,0m		
Stendaler Straße			Gehwegbreite: 4,00 bis 4,50 Straßenbreite: 11,00 m			Straße überwiegend asphaltiert, an Stellen der Geschwindigkeitsreduzierung tw. Großsteinpflasterbereiche angelegt	tw. Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen im Straßenraum entsiegelt, z.T. mit zusätzl. Grünvolumen durch Strauchpflanzungen, Teilbereich etwa mittig mit Großsteinpflaster ersetzt	Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) in asphaltierten Bereichen /evtl. auch gesamte Straße in Großsteinpflaster einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln, z.B. vor Nr. 10; 1-4, 20-22		4,0-7,0m		

Stephanstraße		Denkmal im Straßenraum: Baudenkmal auf Stephanplatz (Bedürfnisanstalt) 09050428	Gehwegbreite: 5,00 m Straßenbreite: 12,00 m		gering, Ecke Havelberger Straße		Straße und Stellplätze in Großsteinpflaster, einseitig Baumscheiben bereits verlängert parallel zur Fahrbahn, zwischen Havelberger und Rathenower Str. Baumpflanzungen im Straßenraum schon umgesetzt, tlw. höhere Bepflanzungen (Sträucher)	einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln Prüfen Verlängerung der Baumscheiben auf anderer Seite evtl. Bepflanzung mit hohen Stauden und Sträuchern Optimierung durch Anschluss der mit Borden eingefassten Baumscheiben an Regenwasserabfluss durchführen Baumnachpflanzungen prüfen		3,0-4,0m (Kreuzung Putlitzstr) 4,0-7,0m		
Stromstraße	übergeordnet									2,0-2,5m (Übergang Turmstr) 2,5-3,0m (Abschnitt Turmstr bis	Buslinie	x (Lessingbrücke bis Alt-Moabit sowie Lessingbrücke bis
Turmstraße	örtliche Straßenverbindung									2,5-3,0m (Kreuzung Waldstr und Abschnitt Jonasstr bis Putlitzstr)		x (Beusselstraße bis Rathenower Straße)
Unionstraße			Gehwegbreite: 7,60 bis 7,80 m (südl Gehwegseite) Straßenbreite: 10,90 m (inkl. Parken)			Baumscheiben im Straßenraum ohne Anschluss an Regenwasser (Straße oder Gehweg)	gesamte Straße in Großsteinpflaster angelegt Teilversiegelung in verkehrsberuhigten Bereichen tlw. Baumscheiben im Straßenraum durch Reduzierung Stellplätze viele Baumscheiben mit Strauchpflanzung tlw. Baumscheibenvergrößerungen punktuell vorgenommen	bei Baumscheiben im Straßenraum auf Öffnung zur Straße oder Gehweg (Gefälle) achten, für Aufnahme von Regenwasser		3,0-4,0m (Bremer Str) 4,0-7,0m		
Waldenser Straße			Gehwegbreite: 3,70 m in Teilbereich 6,20 bis 8,50 m Straßenbreite: 11,00 bis (inkl. Längs- und Senkrechtparken)		westlich, Ecke Waldstraße		Straße und Stellplätze in Großsteinpflaster, tlw. Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen im Straßenraum entsiegelt, z.T. mit zusätzl. Grünvolumen durch Strauchpflanzungen, tlw. Baumscheiben von Gehweg in Straße erweitert	vor Nr. 23-24/12 durch Poller abgesperrt- hier evtl. entsiegeln und -Anlage Verdunstungsbeet/Versickerungsmulde etc. Erweiterung von Baumscheiben parallel zur Fahrbahn prüfen		3,0-4,0m 4,0-7,0m (Kreuzung Oldenburger Str)		
Waldstraße			Gehwegbreite: 4,80 bis 6,00 m (inkl. Radweg) in Teilbereichen 20,00 m Straßenbreite: 23,00 bis 27,00 m (inkl. Mittelpromenade)							2,5-3,0m (Kreuzung Turmstr) 3,0-4,0 m		
Wickestraße			Gehwegbreite: 5,30 bis 5,50 m 7,60 bis 7,80 m Straßenbreite: 11,00 bis (inkl. Längs- und Senkrechtparken)		gering, Ecke Oldenburger Straße	"Grüne Vorzeige-Str."	Straße und Stellplätze in Großsteinpflaster tlw. Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen im Straßenraum entsiegelt, z.T. mit zusätzl. Grünvolumen durch Strauchpflanzungen, ab Waldstr. bis Emdener Str. einseitig tlw. Baumscheiben parallel zur Straße erweitert	Bepflanzung leerer Baumscheiben Anschluss der Baumscheiben im Straßenraum an Entwässerung gewährleisten evtl. durch Strauchpflanzung Grünvolumen erhöhen evtl. Erweiterung Baumscheiben parallel zur Straße bei Bedarf auch weiterführend prüfen		3,0-4,0m (Kreuzung Waldstr, Bremer Str und Wilhelmhavener Str) 4,0-7,0m		
Wilhelmhavener Straße			Gehwegbreite: 4,80 bis 5,50 m Straßenbreite: 12,50 m		gering	Baumscheiben auf Gehweg relativ klein, Baumscheiben im Straßenraum mit Bord eingefasst ohne Anschluss an Regenwasser, vor Nr. 2 keine Bäume gepflanzt	Straße und Stellplätze in Großsteinpflaster tlw. Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen im Straßenraum entsiegelt, z.T. mit zusätzl. Grünvolumen durch Strauchpflanzungen	Gehwegbreite ca 5m - evtl. Baumscheibenvergrößerung hier auf Öffnung zur Straße oder Gehweg (Gefälle) achten, für Aufnahme von Regenwasser prüfen möglicher neuer Baumstandorte		2,5-3,0m (Abschnitt Turmstr bis Bugenhagener Str) 3,0-4,0m		
Wilsnacker Straße			Gehwegbreite: 3,80 m Straßenbreite: 11,00 m		nein	keine Bäume im Straßenraum (nur vereinzelt in privat. Grünflächen), gesamte Straße asphaltiert		Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) in asphaltierten Bereichen einzelne Stellplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegeln		3,0-4,0m (Kreuzung Birkenstr) 4,0-7,0m		

GFA- Grundwasser-Flurabstand
TSE- Tausalzeinsatz

Quellen:
Übergeordnetes Straßennetz Bestand 2023 (FISBroker)
Flurabstand des Grundwassers 2020 (Umweltatlas)
Streuplan von der BSR für den Winter 2024/2025

UG 4 - Bezirksregion Tiergarten Süd

Straße	Kategorie im Übergeordneten Straßennetz von Berlin (Zuständigkeit SenUMVK)	Restriktionen	Maße Straßenprofil	Angrenzend an öffentliche Grünanlage	Senkenbereich	Defizite	bereits erfolgte Maßnahmen	Potentiale	Planungen	GW-Flurabstand	BVG Netz im Bestand	Tausalzeinsatz ja (x) / nein ()
Am Karlsbad		tlw. geringer GFA	Gehwegbreite: 2,85 bis 4,70 m Straßenbreite: 12,70 m (inkl. Senkrechtparken)	Park am Karlsbad	ganze Straße	Straße und Stellplätze asphaltiert		Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) Baumscheibenlockerung bei verdichteten Baumscheiben prüfen, ob einzelne Parkplätze zugunsten Baumpflanzungen entsiegelt werden können		2,0-2,5m (Kreuzung Flottwellstr und abschnittsweise innerhalb der Straße) und 2,5-3,0m, 3,0-4,0m sowie 4,0-7,0 (Kreuzung Potsdamer Str)		
Bissingzeile		Privatgrundstück/ Privatstraße	Gehwegbreite: etwa 2,00 m Straßenbreite: 4,00 bis 5,00 m		ganze Straße	Straße und Stellplätze asphaltiert; Gehwegbreite gering (wenig Potenzial)		Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) bzw. Prüfung, ob gesamte Straße in Großsteinpflaster angelegt werden kann		2,5-3,0m und 3,0-4,0m		
Dennewitzstraße			Gehwegbreite: etwa 5,50 m Straßenbreite: 15,00 m			Straße und Stellplätze asphaltiert; Gehwegbreite gering (wenig Potenzial), einseitig unbepflanzte Baumscheiben vorhanden		Nachbepflanzung der Baumscheiben bzw. Grünflächen		3,0-4,0m		
Derfflingerstraße			Gehwegbreite: 3,00 bis 4,20 m Straßenbreite: 11,50 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken)		Kreuzungsbereiche, südlich, nördlich	Straße und Stellplätze asphaltiert, Gehwegbreite gering (wenig Spielraum)	Baumscheiben wurden bei Neupflanzungen mit Schotterdecke versehen	Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) evtl. Baumscheibenverlängerungen parallel zur Straße		3,0-4,0m		
Flottwellstraße		TSE, tlw. geringer GFA	Gehwegbreite: 3,20 bis 5,50 m Straßenbreite: 11,50 bis 15,00 (inkl. Parken)		ganze Straße	Straße und Stellplätze asphaltiert- relativ neu angelegt; Gehwegbreite gering (wenig Potenzial)		Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) westseitig Neubaumpflanzungen?		1,5-2,0 und 2,0-2,5m (Abschnitt Landwehrkanal bis Lützowstr) und 2,5-3,0m		x (Schöneberger Ufer bis Lützowstraße)
Genthiner Straße		TSE, tlw. geringer GFA;	Gehwegbreite: 2,50 bis 3,50 m Straßenbreite: 19,00 m (inkl. Senkrechtparken) Gehwegbreite im Abschnitt Lützowstraße bis Schöneberger Ufer: 4,40 m bis 8,80 m	Magdeburger Platz	Kreuzungsbereich, Lützowstraße	Straßenraum asphaltiert- Stellplätze mit Großsteinpflaster, keine Bäume oder Grünflächen/ Gehwegbreite gering (wenig Spielraum)	Teilversiegelung von Stellplätzen	einzelne Stellplätze im Straßenraum entsiegeln und darauf Baumpflanzungen mit umlaufendem Bord und Anschluss an Gehweg (Entwässerung)	Umsetzung einer Fahrradstraße in der Genthiner Straße zwischen der Lützowstraße und der Kurfürstenstraße Projektzeitraum: Umsetzung vorbehaltlich der Finanzierung in 2026*	1,5-2,0 und 2,0-2,5m (kleinteilig in Kreuzung Lützowstr) überwiegend 2,5-3,0m		x (Lützowstraße bis Kurfürstenstraße)
Karl-Heinrich-Ulrichs-Straße	übergeordnet									2,5-3,0m (Übergang zur Kurfürstenstraße) und 3,0-4,0m	Buslinie	
Kluckstraße		TSE	Gehwegbreite im Abschnitt Lützowstraße bis Schöneberger Ufer: 3,70 bis 7,50 m Straßenbreite: 11,65 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken) Gehwegbreite im Abschnitt Lützowstraße bis Pohlstraße: 4,60 bis 8,40 m Straßenbreite: 16,00 m (inkl. Längs- und Senkrechtparken auf Gehweg)	Magdeburger Platz		Straßen asphaltiert	Baumscheiben wurden bei Neupflanzungen mit Schotterdecke versehen// im Bereich südl. Kluckstr. einseitige Anlage von Grünflächen mit Bäumen in Gehweg umgesetzt (jedoch Baumbestand prüfen!)	evtl. Teilversiegelung im Längsparkbereich (Möglichkeit auch bei TSE gegeben? (siehe Genthiner Straße) Verlängerung der Baumscheiben im Gehwegbereich Lockerung der Baumscheibe bei Altbäumen Neupflanzungen gehwegbegleitend weiterführen im Bereich Youth Hostel, Kluckstr. 3 und weiter bis zur Lützowstr (hier Gehweg sehr breit) im südl. Bereich Kluckstr. weitere Neupflanzungen in Maßnahme vornehmen	Umsetzung einer Fahrradstraße in der Kluckstraße zwischen der Lützowstraße und dem Schöneberger Ufer Projektzeitraum: Umsetzung vorbehaltlich der Finanzierung in 2026*	2,5-3,0m (Kreuzung Lützowstr) 3,0-4,0m 4,0-7,0m (Kreuzung Schöneberger Ufer)		x (Schöneberger Ufer bis Lützowstraße)
Körnerstraße			Gehwegbreite: 4,20 bis 4,90 m Straßenbreite: 9,80 m (inkl. Längsparken)		Kreuzungsbereich, Lützowstraße	Straße und Stellplätze asphaltiert; Gehwegbreite gering (wenig Potenzial)		Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) evtl. Verlängerung der Baumscheiben		2,5-3,0m (Übergang Lützowstr) und 3,0-4,0m		
Kurfürstenstraße	übergeordnet und örtlich in Teilbereichen	TSE				im Bereich Kurfürstenstr. zwischen Potsdamer Straße und Dennewitzstraße einseitig breiter Gehweg ohne Baumpflanzungen		Anlage von Baumpflanzungen und großen Baumscheiben in diesem Abschnitt		2,5-3,0m (Kreuzung Karl-Ulrichs-Str) 3,0-4,0m	Buslinie im Abschnitt zwischen Potsdamer und Frobenstr	x (Potsdamer Str. bis Budapester Str. und Grundstück Nr.135)
Lützowplatz	übergeordnet	TSE								3,0-4,0m und 4,0-7,0m	Buslinie	x (Lützowstraße)

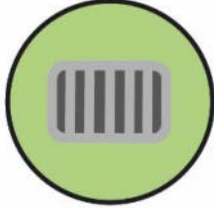

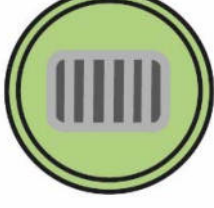


Lützowufer	übergeordnet	TSE								3,0-4,0m und 4,0-7,0m im Bereich Lützowplatz	Buslinie	x (Lützowplatz bis
Lützowstraße		TSE	Gehwegbreite im Abschnitt Bissingzeile bis Flottwell: 7,45 bis 7,65 m Straßenbreite: 11,20 m (inkl. Längsparken) nördl. Gehweg im Abschnitt Bissingzeile bis Potsdamer Str) sowie Teilbereich südl Gehweg: etwa 7,50 m Straßenbreite: 11,20 m bis 15,70 (inkl. Längsparken) südl. Gehweg im Abschnitt Genthiner Derfflinger Str): Gehwegbreite: 7,45 m Gehwegbreite i.d.R.: etwa 4,70 bis 5,80 m Straßenbreite: 16,00 m bis 17,00 (inkl. Längsparken)			Straße asphaltiert, teilweise bereits Parkstreifen in Großsteinpflasterung ausgeführt Baumscheiben vorhanden, aber aktuell ohne Baum		breiter Gehweg zwischen Flottwellstr. Bis Lützowstr. 105 - Pflanzung von Bäumen und Anlage von Baumscheiben prüfen Baumneupflanzungen in leeren Baumscheiben Vergrößerung bestehender Baumscheiben vor Lützowstr. 15-19, Neupflanzung leerer Baumscheiben	Umsetzung einer Fahrradstraße in der Lützowstraße zwischen dem Lützowplatz und der Potsdamer Straße Projektzeitraum: Umsetzung vorbehaltlich der Finanzierung in 2026*	2,5-3,0 (Kreuzung Kluckstr und Potsdamer Str sowie Abschnitt Potsdamer Str bis Flottwellstr) 3,0-4,0m		x (Lützowplatz bis Flottwellstraße und Ecke Lützowplatz)
Magdeburger Platz			Gehwegbreite: 3,60 bis 3,85 m Straßenbreite: 11,20 (inkl. Längs- und Schrägparken)	Magdeburger Platz	Ecke Kluckstr.	Straße und Stellplätze asphaltiert/ Gehwegbreite gering (kein Potenzial)		Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster)		3,0-4,0m		
Pohlstraße			Gehwegbreite (Kluckstr bis Potsdamer Str): 5,00 bis 7,90 m Straßenbreite: 15,00 m (inkl. Längsparken) Gehwegbreite (Potsdamer Str bis Flottwell): 5,50 bis 7,70 m Straßenbreite: 12,70 m (inkl. Senkrechtparken)		gering, Kreuzung Potsdamer Str.	Straße und Stellplätze asphaltiert	westl. Bereich der Pohlstraße, Verbindung von Baumscheiben Entsiegelung des Unterstreifens sowie des ehemaligen und seit langem abgeordneten Radweges Erhalt oder Ausweitung der Gehbahnbreite (März bis Ende Juni 2024)	Teilentsiegelung von Stellplätzen (Großsteinpflaster) vereinzelte Parkplätze zugunsten der Anlage von Baumscheiben entsiegeln Bereich Pohlstr. /Körnerstr. Erweiterung der seitlichen Baumscheiben, Entsiegelung von Gehwegbereichen und Neupflanzung Bäume und Anlage Baumscheiben Neupflanzung und Anlage von Baumscheiben vor Pohlstr. 21-29 auf Gehweg oder vereinzelte Parkplätze zugunsten von Baumpflanzungen entsiegeln evtl. weitere einzelne Parkplatzentsiegelungen prüfen (mit anschließender Anlage Baum oder Grünfläche)		2,5-3,0m (Kreuzung Potsdamer Str) 3,0-4,0m		
Potsdamer Straße	kontinental	TSE								2,5-3,0m (Abschnitt Pohlstr bis Bissingzeile) 3,0-4,0m	Buslinie	x (Potsdamer Platz bis
Schillstraße	übergeordnet	TSE								3,0-4,0m (Abschnitt Kurfürstenstr bis Wichmannstr)	Buslinie	x (Kurfürstenstraße bis Lützowplatz)
Schöneberger Ufer	übergeordnet	TSE, ltw. geringer GFA								2,0-2,5m (Kreuzung Flottwellstr) 2,5-3,0m , 3,0-4,0m	Buslinie	x (Lützowufer bis Köthener Brücke
Schönegarten		Privatgrundstück								3,0-4,0m (südlich angrenzend 1,5-2,0m und 2,0-2,5m)		


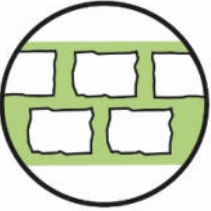
GFA- Grundwasser-Flurabstand
TSE- Tausalzeinsatz

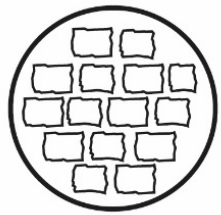

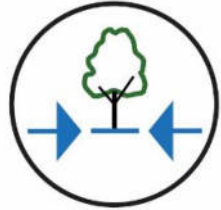
* die genannten Fahrradstraßen werden hauptsächlich mit Markierungen, Verkehrszeichen und Pollernumgesetzt. Die Fahrbahn bleibt erhalten. Das Parken wird aber teilweise aus den gepflasterten Parkhäfen im Seitenraum auf die Fahrbahn verlegt, sodass die Breite der Fahrgasse auf die in Fahrradstraßen üblichen Maße verringert wird. Auf den so frei werdenden Flächen ist Raum für Aufenthalt und Entsiegelung angedacht nach aktuellem Planungsstand an Baumscheiben aufzuweiten, Mulden auszubilden oder aber auch Flächen einfach nur zu entsiegeln durch Entfernung des nicht oder kaum wasserundurchlässigen Bodenbelage


Quellen:
Übergeordnetes Straßennetz Bestand 2023 (FISBroker)
Flurabstand des Grundwassers 2020 (Umweltatlas)
Streuplan von der BSR für den Winter 2024/2025


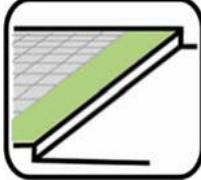
Potenzielle Maßnahmen (Maßnahmenkatalog / Maßnahmenkarte)


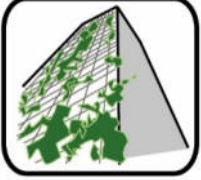


Nr.	Symbolik	Potenzielle Maßnahme/ Maßnahmentitel	Beschreibung der potenziellen Maßnahme
1		Grüne Gullys	Ziel und Maßnahmeneffekt
1.1		Grüner Gully Geringe Anzahl an Grünen Gullys: < 4 Effekt: Mehrheit der GG mit niedrigem bis mittlerem Effekt	<ul style="list-style-type: none"> • Rückhalt und Versickerung von Niederschlagswasser zur Entlastung des Kanalsystems. • Erhöhung des Grünflächenanteils im Straßenraum • Entlastung der Kanalisation bei Regenereignissen, Ableitung nur bei Starkregen. • Verbesserung des Mikroklimas durch erhöhte Verdunstung. • Potenzielle Integration zusätzlicher Bäume (trockenheits- und salzresistent).
		Geringe Anzahl an Grünen Gullys: < 4 Effekt: Mehrheit der GG mit hohem bis sehr hohem Effekt	<p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entsiegelung des Straßenbelages im Bereich des Gullys • Aushub und Austausch des Bodens im Gullybereich bis 50–60 cm Tiefe. • Einbau neuer Bodenschichten: <ul style="list-style-type: none"> ○ 45 cm dicke Substratschicht ○ 10 cm Pflanzschicht • Gesamtfläche pro Gully: ca. 25 m² (mind. 20 m²). • Durchführung von Bodenbeprobungen vor Umsetzung (Boden-/Wasserschutz). • Standortwahl unter Berücksichtigung: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mindestabstand zum Grundwasser (≥ 1 m). ○ Radverkehrsnetz (Tausalzpflicht).
1.3		Hohe Anzahl an Grünen Gullys: >= 4 Effekt: Mehrheit der GG mit niedrigem bis mittlerem Effekt	
1.4		Hohe Anzahl an Grünen Gullys: >= 4 Effekt: mind. die Hälfte der GG mit hohem bis sehr hohem Effekt	
2		Baumscheibenaufweitung	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baumscheibenerweiterung im Unterstreifen der Gehwege. • Ggf. Baumscheibenerweiterung in den Fahrbahnbereich. • Verbesserung der Wachstumsbedingungen für Bestandsbäume. • Beitrag zur Schaffung klimaresilienter Stadtbaumstandorte. • Vergrößerte Versickerungsfläche für den Wurzelraum. • Vergrößerter Wurzelraum und verbesserte Wasser- und Nährstoffversorgung. • Reduktion von Bodenverdichtung durch größere unversiegelte Flächen.




			<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Straßenklimas durch erhöhte Verdunstung. <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung der Gehbahnbreite gemäß AV-Geh- und Radwege: <ul style="list-style-type: none"> ○ Standard $\geq 3,20$ m, Ausnahme $\geq 2,25$ m. ○ Richtwert Einkaufsstraßen: 6,00 m – 8,00 m ○ Richtwert Anwohnerstraßen: 5,00 m ○ Richtwert Industrie- u. Gewerbestraßen: 4,00 m • Erweiterung der Baumscheibenlänge auf bis zu 15 m je Baum, möglichst beidseitig. • ungleichmäßige Ausdehnung möglich/nötig, abhängig von der baulichen Gestaltung. • Einhaltung empfohlener Zielgrößen der GALK für Baumscheiben: <ul style="list-style-type: none"> ○ 15 m² (groß), 12 m² (mittel), 9 m² (klein). • Sicherstellung unterirdischer durchwurzelbarer Volumina der Baumscheiben: <ul style="list-style-type: none"> ○ 36 m³ (groß), 24 m³ (mittel), 12 m³ (klein). • Optionale Leiteinrichtungen für Oberflächenwasser (z. B. Bordabsenkungen, Bordsteinlücken).
3		Straßenbaumneupflanzung	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etablierung klimaresilienter, standortangepasster, großkroniger Straßenbäume. • Langfristige Verbesserung der städtischen Durchgrünung. • Kühlung des Straßenraums durch Verschattung und Verdunstung. • Positive Effekte auf Luftqualität und Aufenthaltsqualität. • Verbesserung der Regenwasserinfiltration und Grundwasserneubildung. <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entsiegelung im Straßenraum, Gehwegbereich • Bodenverbesserung/Bodenaustausch • Pflanzabstand 12–15 m abhängig vom Kronendurchmesser. • Bevorzugung großkroniger Arten. • Sicherstellung ausreichend großer Baumscheiben gemäß GALK-Standards.
4		Teilentsiegelung mit Rasenfugenpflaster	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduktion versiegelter Flächen ohne Funktionsverlust (Befahrbarkeit, Barrierefreiheit). • Verbesserung der Regenwasserinfiltration, Grundwasserneubildung, Entlastung der Kanalisation im Starkregenfall • Erhöhung der Bodenfeuchte, Verbesserung des Mikroklimas durch Verdunstungskälte. • Verbesserung der städtischen Aufenthaltsqualität durch kühleren Straßenraum. • Ökologische Aufwertung bisher versiegelter Alltagsflächen (z. B. Fahrradständer). <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Austausch von Asphalt/Beton durch wasserdurchlässige Beläge: <ul style="list-style-type: none"> ○ Rasenfugenpflaster, Rasengittersteine, Betonpflastersteine mit Drainfugen.


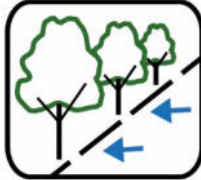
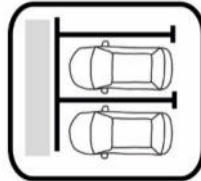
			<ul style="list-style-type: none"> • Geeignet für Gehwege, Parkflächen und Fahrbahnteilbereiche.
5		Teilentsiegelung mit Großsteinpflaster	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herstellung teilversickerungsfähiger Stellplatzflächen. • Möglichkeit der Regenwasserversickerung durch große Fugen, Entlastung der Kanalisation. • Geringere Wärmeaufnahme und -abgabe als durch asphaltierte Flächen. • Verbesserung der städtischen Aufenthaltsqualität durch kühleren Straßenraum. <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung bestehender Parkplatzflächen in den Nebenstraßen. • (Teil-) Entsiegelung asphaltierter Parkplatzflächen und Umgestaltung mit Großsteinpflaster.
6		Baumscheibenbegrünung	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Bodenstruktur, sowie Wasser- und Nährstoffaufnahme in verdichteten Baumscheiben. • Schutz und ökologische Aufwertung der Baumstandorte. • Erhöhte Bodendurchlüftung und verbesserte Wasseraufnahme, Schutz vor Austrocknung. • Förderung der Biodiversität (durch Insektenfreundliche Bepflanzung). • Reduzierte Bodenverdichtung. <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auflockerung/teilweiser Austausch des Bodens. • Anreicherung mit nährstoffreicher Erde. • Bepflanzung mit flachwurzelnenden Stauden oder Ansaaten mit standortangepassten und insektenfreundlichen Arten • Aufstellen einer Umzäunung als Schutz vor Betreten und Hundeurin. <p>Anmerkungen/Hinweise <i>Begrünung Baumscheibe, außer Baumscheiben mit Materialität 19 und 20</i></p>
7		Regenwasseranschlussverbesserung Baumscheiben	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Regenwasserzufuhr für Baumscheiben, die keinen Anschluss an Regenwasser aus Straße oder Gehweg haben. • Optimierung des Wasserhaushalts der Straßenbäume. • Erhöhte Regenwassernutzung und Reduktion künstlicher Bewässerung. • Stabilere Baumgesundheit und höhere Resilienz in Hitzeperioden. <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufweitungen der Baumscheiben. • Schaffung von Einlaufbereichen (Fahrbahn/Gehweg → Baumscheibe). • ggf. Bordsteinabsenkungen oder offene/geschlossene Rinnen. • Einzelfallprüfung zum Erhalt/Absenkung des Bordes.



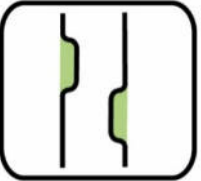
8		Grüne Inseln	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entsiegelung und Herstellung strukturreicher Grünflächen in überbreiten oder ungenutzten Verkehrsflächen. • Verbesserung der ökologischen Qualität und Aufenthaltsqualität. • Kühlung des Straßenraumes durch Verdunstungskälte und Verbesserung des Mikroklimas. • Beitrag zur Biodiversität. • Entlastung der Kanalisation. <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auswahl geeigneter Flächen nach verfügbarer Gehwegbreite (Beachtung AV Geh- u. Radwege) <ul style="list-style-type: none"> ○ Mindestgehwegbreite 3,20 m ○ Richtwerte für Gehwegbreiten beachten (Einkaufstraße 6,00 – 8,00 m; Anwohnerstraße 5,00m; Industrie/Gewerbestraße 4,00 m) • Entsiegelung/Begrünung bis max. 15 m Länge (notwendige Wegeverbindungen beachten) • Begrünung entsprechend Lichtverhältnissen (Rasen, Stauden, Sträucher, Bäume) (sonnige, schattige Bereiche).
---	---	--------------	---

A		Baumreihenreupflanzung	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etablierung durchgehender Baumreihen in bislang baumarmen Abschnitten. • Klimaresiliente Aufwertung von Straßenräumen. • Starke Reduktion von Hitzeinseln durch Verschattung und Verdunstungskälte. • Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Durchgrünung. • Förderung der Regenwasserversickerung. <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entsiegelung ausgewählter Gehweg-/Stellplatzbereiche sowie von Verkehrsflächen. • Pflanzabstand 12–15 m (Beachtung Kronendurchmesser) • Einbindung in Straßenraumgestaltung und Verkehrsführung.
B		Überbreiten Gehweg entsiegeln	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rückgewinnung überbreiter Gehwegbereiche zur Begrünung und Erhöhung des Grünvolumens. • Verbesserte Versickerung von Regenwasser, Entlastung der Kanalisation. • Verbesserung der Aufenthaltsqualität. • Förderung der Biodiversität (durch Insektenfreundliche Bepflanzung). <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung ab Gehwegbreiten > 5,50 m. • Entsiegelung von Flächen die über das notwendige Gehwegbreitenmaß hinausgehen, wenn keine zwingenden funktionalen oder technischen Hürden bestehen. • Begrünung mit standortangepassten Arten (Stauden, Kleinsträucher, Blühstreifen)
C		Überbreite Fahrbahn entsiegeln	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nutzung überbreiter Fahrbahnen zur Entsiegelung, Erhöhung des Grünvolumens. • Verbesserte Versickerung von Regenwasser, Entlastung der Kanalisation. • Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

			<ul style="list-style-type: none"> • Förderung der Biodiversität (durch Insektenfreundliche Bepflanzung). • ggf. Verkehrsberuhigung durch angepasste Raumstrukturen. <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung bei Fahrbahnen > 5,50 m (unmarkierte Fahrspuren). • Entsigelung und Begrünung der überschüssigen Bereiche.
D		Vertikalbegrünung	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klimaanpassung durch Nutzung vertikaler Flächen zur Begrünung. • Temperaturreduktion durch Verdunstungskühlung. • Feinstaubbindung, Lärmdämpfung. • Förderung der Biodiversität. <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Begrünung geeigneter Fassaden (öffentlich/privat). • Auswahl geeigneter Rank- oder Fassadenbegrünungssysteme.
E		Grünflächenoptimierung	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung des Grünvolumens bestehender Verkehrsgrünflächen mit geringem Grünvolumen (Grünvolumenkategorie = 0, 1, 2). • Temperaturreduktion durch Verdunstungskühlung und Verschattung. • Förderung der Biodiversität. <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualitative Aufwertung von Grünflächen (insb. Rasenflächen) durch Anpflanzungen mit Stauden, Sträuchern, Bäumen. • Anpassung an Standortbedingungen.
F		Sichere grüne Querungen	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Straßenüberquerung für FußgängerInnen. • Schaffung zusätzlicher Grünstrukturen an Querungsstellen. • Temperaturreduktion durch Verdunstungskühlung, mikroklimatische Verbesserung. • Erhöhte Verkehrssicherheit. • Verbesserung der Aufenthaltsqualität. <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gehwegvorstreckungen herstellen an geeigneten Stellen (Spielplätze, Seniorenheime, Grünanlagen, lange Abschnitte ohne Querungsmöglichkeit). • Kombination mit: <ul style="list-style-type: none"> ○ Baumneupflanzungen ○ Baumscheibenerweiterungen ○ Grünen Gullys ○ Grünflächen ○ Fahrradabstellanlagen

G		Sichere grüne Kreuzungen	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung von Kreuzungen für mehr Sicherheit. • Neuanlage von Grünflächen im versiegelten Bereich. • Bessere Sichtbeziehungen, erhöhte Verkehrssicherheit. • Temperaturreduktion durch Verdunstungskühlung, mikroklimatische Verbesserung. <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduktion der Gehbahnbreite vorhandener Gehwege auf Mindestmaß (3,20 m). • Begrünung freiwerdender Flächen (flachwachsende Sträucher, Ansaaten). • Ergänzend: Grüne Gullys, Grünflächen, Rad-/Zweiradparkplätze.
H		Diagonalsperre mit Gehwegvorstreckung	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigung von Wohnquartieren, durch reduzierten Kfz-Durchgangsverkehr. • Neuanlage von Grünflächen in versiegelten Bereichen. • Temperaturreduktion durch Verdunstungskühlung und Verschattung. <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von Diagonalsperren in Kreuzungen. • Entsiegelung von asphaltierten Bereichen. • Anlage von Bäumen und Staudenbeeten. <p>Anmerkungen/Hinweise <i>Alternative im Kreuzungsbereich Sternstr./Kattegatstr., Limburger Str.</i></p>
J		Verkehrsberuhigte Platzbegrünung	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigung von Wohnquartieren • Neuanlage von Grünflächen im bisher versiegelten Bereich. • Herstellung von Aufenthaltsräumen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität. • Erhöhung der Regenwasserversickerung, Entlastung der Kanalisation. • Temperaturreduktion durch Verdunstungskühlung und Verschattung. <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umstellung auf Einbahnstraßenregelung, Ordnung und Reduktion des Verkehrsflusses. • Entsiegelung bisher versiegelter Kreuzungsfläche. • Bildung einer zusammenhängenden Platzfläche. • Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern, Blühwiesen. • Herstellung von wasserdurchlässigen Belägen • Gestaltung der Platzfläche mit Sitzgelegenheiten.

K		Klimaangepasste Schulstraße	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherer Straßenraum vor Schulen, insbesondere für Kinder. • Reduktion des motorisierten Verkehrs. • Herstellung von neuen Grünflächen, Erhöhung des Grünvolumens im Straßenraum. • Erhöhung der Biodiversität. • Temperaturreduktion durch Verdunstungskühlung und Verschattung. • Erhöhung der Regenwasserversickerung, Entlastung der Kanalisation. <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vollsperrung für Kfz, falls möglich. • Sicherstellung der Zufahrt für Feuerwehr, Lieferverkehr und Anlieger. • Fahrbahnverschmälerung auf 5,50 m. • Entsiegelung und Begrünung von frei gewordenen Flächen mit Bäumen, Sträuchern, Stauden, Blühstreifen. • Einbau von Spiel- und Aufenthaltsbereichen.
L		Grundstückübergreifende Versickerung	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ableitung von Regenwasser von Straßen/Grundstücken in angrenzende Grünflächen. • Erhöhung der Regenwasserversickerung, Entlastung der Kanalisation. • Verbesserung der Bodenfeuchte und Kühlung durch Verdunstungskälte. • Bereitstellung von Regenwasser für die Vegetation. <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ableitung über Rinnen, Leitungen, Lücken (im Bordstein) in Mulden/Rigolen/Grünflächen. • Gestaltung der Flächen zur kontrollierten Wasserführung.
M		Klimagerechte Parkplatzumgestaltung – Erhalt Stellplatzzahl	<p>Ziel und Maßnahmeneffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Mikroklimas durch Entsiegelung und Begrünung, ohne Reduktion von Stellplätzen. • Gewinn von Flächen zur Entsiegelung durch geänderte Parkanordnung. • Ggf. Geschwindigkeitsminderung durch mäandrierende Parkstruktur. • Erhöhte Versickerungsleistung, Entlastung der Kanalisation. • Kühlung und mikroklimatische Aufwertung durch Erhöhung der Vegetation. • Erhöhung der Biodiversität. <p>Umsetzung / notwendige Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umstellung von Längsparken auf Quer-/Diagonalparks. <ul style="list-style-type: none"> ◦ Wechselseitige Anordnung der Stellplätze → mäandrierender Straßenverlauf. ◦ Veränderung des Fahrbahnquerschnitts unter Beachtung der maßgeblichen Richtlinien (RASt 06, EAE, ERA). • Entsiegelung frei gewordener bzw. neu angeordneter Stellplätze. • Einbau Grüner Gullys, Herstellung neuer Grünflächen, Baumpflanzungen

N		Klimagerechte Parkplatzumgestaltung- Verringerung Stellplatzzahl	Ziel und Maßnahmeneffekt <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Mikroklimas durch Entsiegelung und Begrünung. • Gewinn von Flächen zur Entsiegelung durch geänderte Parkanordnung. • Ggf. Geschwindigkeitsminderung durch mäandrierende Parkstruktur. • Erhöhte Versickerungsleistung, Entlastung der Kanalisation. • Kühlung und mikroklimatische Aufwertung durch Erhöhung der Vegetation. • Erhöhung der Biodiversität. Umsetzung / notwendige Arbeiten <ul style="list-style-type: none"> • Umstellung von Quer- auf Längsparken. • Entsiegelung von 50 % der Querparkplätze. • Neugestaltung der entsiegelten Bereiche mit wasserdurchlässigem Substrat, Rasenfugenpflaster, Staudenpflanzungen und Blühwiesen.
O		Klimaangepasste Neuaufteilung des Straßenquerschnitts	Ziel und Maßnahmeneffekt <ul style="list-style-type: none"> • Klimafreundliche, regelwerkskonforme Neuorganisation des Straßenquerschnitts. • Entsiegelung und Begrünung. • Kühlung und mikroklimatische Aufwertung durch Erhöhung der Vegetation. • Erhöhte Versickerungsleistung, Entlastung der Kanalisation. • Erhöhung der Biodiversität. • Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Verschattung. Umsetzung / notwendige Arbeiten <ul style="list-style-type: none"> • Umstellung von Quer- auf Längsparken. • Entsiegelung mehrerer Stellplätze, unter Erhalt der absoluten Stellplatzanzahl. • Einbau Grüner Gullys und Baumneupflanzungen.
P		Klimaangepasste mäandrierende Fahrbahnherstellung	Ziel und Maßnahmeneffekt <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigung und Flächenentsiegelung im Straßenraum. • Deutliche Reduktion von Fahrgeschwindigkeiten. • Vollständige Versickerung mittlerer Regenereignisse in Grünflächen/Grünen Gullys. • Kühlung und Begrünung durch Pflanzflächen und Baumpflanzungen. • Erhöhung der Biodiversität. • Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Umsetzung / notwendige Arbeiten <ul style="list-style-type: none"> • Abschnittsweise Verringerung des Fahrbahn-Querschnitts • Versetzte Anordnung von Grünflächen / Grünen Gullys zur Herstellung eines mäandrierenden Fahrbahnverlaufes <ul style="list-style-type: none"> ○ Herstellung von Sickerflächen/flachen Mulden (<10 cm) zum Versickern des anfallenden Regenwassers ○ Herstellung von Einlaufbereichen für das anfallende Regenwasser • Neupflanzung standortgerechter Bäume (Berücksichtigung Salzresistenz)

Stand: 24.02.2026

**Überschlägige Kosten
Gotenburger Straße / Stockholmer Straße**

Maßnahmen	Menge	Einheit	EP	GP
Baumscheibenerweiterungen/ Begrünung im Gehweg	320	m ²	200,00 €	64.000,00 €
Baumscheibenerweiterung/ Begrünung in der Straße	220	m ²	285,00 €	62.700,00 €
Fertigstellungspflege 1 Jahr + Entwicklungspflege 2 Jahre	540	m ²	12,00 €	6.480,00 €
Anlage Grüne Gullys	147	m ²	320,00 €	47.040,00 €
Fertigstellungspflege 1 Jahr + Entwicklungspflege 2 Jahre	147	m ²	12,00 €	1.764,00 €
Neupflanzung von Bäumen in vorhandene Baumscheiben mit Stubben	3	Stck.	2.830,00 €	8.490,00 €
Neupflanzung von Bäumen in neu angelegte Baumscheiben	3	Stck.	4.660,00 €	13.980,00 €
Fertigstellungspflege Bäume 1 Jahr + Entwicklungspflege 3 Jahre	6	Stck.	1.500,00 €	9.000,00 €
Begrünung von (verdichteten) Baumscheiben	120	m ²	216,00 €	25.920,00 €
Fertigstellungspflege Bäume 1 Jahr + Entwicklungspflege 2 Jahre	120	m ²	12,00 €	1.440,00 €
Herstellung Rasenfugenpflaster	54	m ²	165,00 €	8.827,50 €
Herstellung Großsteinpflaster (Teilentsiegelung in der Straße)	442	m ²	250,00 €	110.500,00 €
Herstellung Gehwegplatten / Mosaikpflaster / Rillenplatten	120	m ²	140,00 €	16.800,00 €
Absenkung Straßenborde	10	lfm	100,00 €	1.000,00 €
Punktueller farblicher Gestaltung der Bestandsflächen	515	m ²	15,00 €	7.725,00 €

Einbauten	Menge	Einheit	EP	GP
Fahrradanlehnbügel	19	Stck.	200,00 €	3.800,00 €
Poller / Pfosten	9	Stck.	200,00 €	1.800,00 €
Bänke	10	Stck.	1.500,00 €	15.000,00 €
Sitzkubus	6	Stck.	500,00 €	3.000,00 €
Einfassung Grünflächen	360	lfm	30,00 €	10.800,00 €

Sonstige Maßnahmen	Menge	Einheit	EP	GP
Baustelleneinrichtung (rd. 5% der netto-Baukosten)	1	psch.	21.066,00 €	21.066,00 €
Baumschutz- und Pflegemaßnahmen während der Bauzeit	1	psch.	750,00 €	750,00 €
Beschilderung	1	psch.	500,00 €	500,00 €

Zwischensumme		442.382,50 €
Unvorhergesehenes / Baukostensteigerung	10%	44.238,25 €
SUMME NETTO		486.620,75 €
MwSt	19%	92.457,94 €
SUMME BRUTTO		579.078,69 €

Baunebenkosten rd. 25% der Gesamtsumme Netto (inkl. UV)

121.655 €

Stand: 24.02.2026

Überschlägige Kosten
Kattegatstraße/Sternstraße

Maßnahmen	Menge	Einheit	EP	GP
Baumscheibenerweiterungen/ Begrünung im Gehweg	167	m ²	200,00 €	33.400,00 €
Baumscheibenerweiterung/ Begrünung in der Straße	282	m ²	285,00 €	80.370,00 €
Fertigstellungspflege 1 Jahr + Entwicklungspflege 2 Jahre	449	m ²	12,00 €	5.388,00 €
Anlage Grüne Gullys	106	m ²	320,00 €	33.920,00 €
Fertigstellungspflege 1 Jahr + Entwicklungspflege 2 Jahre	106	m ²	12,00 €	1.272,00 €
Neupflanzung von Bäumen in vorhandene Baumscheiben mit Stubben	1	Stck.	2.830,00 €	2.830,00 €
Neupflanzung von Bäumen in neu angelegte Baumscheiben	4	Stck.	4.660,00 €	18.640,00 €
Fertigstellungspflege Bäume 1 Jahr + Entwicklungspflege 3 Jahre	5	Stck.	1.500,00 €	7.500,00 €
Begrünung von (verdichteten) Baumscheiben	73	m ²	216,00 €	15.768,00 €
Fertigstellungspflege Bäume 1 Jahr + Entwicklungspflege 2 Jahre	73	m ²	12,00 €	876,00 €
Herstellung Rasenfugenpflaster	96	m ²	165,00 €	15.840,00 €
Herstellung Großsteinpflaster (Teilentsiegelung in der Straße)	116	m ²	250,00 €	29.000,00 €
Herstellung Gehwegplatten / Mosaikpflaster / Rillenplatten	160	m ²	140,00 €	22.400,00 €
Aufpflasterung der Platzecken	24	m ²	140,00 €	3.360,00 €

Einbauten	Menge	Einheit	EP	GP
Fahrradanlehnbügel	8	Stck.	200,00 €	1.600,00 €
Wiedereinbau vorhandener Fahrradanelehnbügel	22	Stck.	70,00 €	1.540,00 €
Bänke	3	Stck.	1.500,00 €	4.500,00 €
Einfassung Grünflächen	330	lfm	30,00 €	9.900,00 €

Sonstige Maßnahmen	Menge	Einheit	EP	GP
Baustelleneinrichtung (rd. 5% der netto-Baukosten)	1	psch.	14.538,00 €	14.538,00 €
Baumschutz- und Pflegemaßnahmen während der Bauzeit	1	psch.	750,00 €	750,00 €
Rückbau/Versetzen Abläufe	2	Stck.	700,00 €	1.400,00 €
Beschilderung	1	psch.	500,00 €	500,00 €

Zwischensumme		305.292,00 €
Unvorhergesehenes / Baukostensteigerung	10%	30.529,20 €
SUMME NETTO		335.821,20 €
MwSt	19%	63.806,03 €
SUMME BRUTTO		399.627,23 €

Baunebenkosten rd. 25% der Gesamtsumme Netto (inkl. UV)

83.955 €

Stand: 24.02.2026

Überschlägige Kosten
Kongostraße zwischen Cornelius-Fredericks-Straße und Müllerstraße

Maßnahmen	Menge	Einheit	EP	GP
Baumscheibenerweiterungen/ Begrünung im Gehweg	365	m ²	200,00 €	73.000,00 €
Baumscheibenerweiterung/ Begrünung in der Straße	85	m ²	285,00 €	24.225,00 €
Fertigstellungspflege 1 Jahr + Entwicklungspflege 2 Jahre	450	m ²	12,00 €	5.400,00 €
Anlage Grüne Gullys	97	m ²	320,00 €	31.040,00 €
Fertigstellungspflege 1 Jahr + Entwicklungspflege 2 Jahre	97	m ²	12,00 €	1.164,00 €
Neupflanzung von Bäumen in neu angelegte Baumscheiben	6	Stck.	4.660,00 €	27.960,00 €
Fertigstellungspflege Bäume 1 Jahr + Entwicklungspflege 3 Jahre	6	Stck.	1.500,00 €	9.000,00 €
Begrünung von (verdichteten) Baumscheiben	47	m ²	216,00 €	10.152,00 €
Fertigstellungspflege Bäume 1 Jahr + Entwicklungspflege 2 Jahre	47	m ²	12,00 €	564,00 €
Fassadenbegrünung (bodengebunden, inkl. Rankhilfe)	24	lfm	250,00 €	6.000,00 €
Fertigstellungspflege 1 Jahr + Entwicklungspflege 2 Jahre	24	lfm	40,00 €	960,00 €
Herstellung Rasenfugenpflaster	24	m ²	165,00 €	3.960,00 €
Herstellung Gehwegplatten / Mosaikpflaster / Rillenplatten	36	m ²	140,00 €	5.040,00 €
Aufpflasterung Übergang Müllerstraße	27	m ²	140,00 €	3.780,00 €

Einbauten	Menge	Einheit	EP	GP
Einfassung Grünflächen	236	lfm	30,00 €	7.080,00 €

Sonstige Maßnahmen	Menge	Einheit	EP	GP
Baustelleneinrichtung (rd. 5% der netto-Baukosten)	1	psch.	10.514,00 €	10.514,00 €
Baumschutz- und Pflegemaßnahmen während der Bauzeit	1	psch.	750,00 €	750,00 €
Beschilderung	1	psch.	200,00 €	200,00 €

Zwischensumme				220.789,00 €
Unvorhergesehenes / Baukostensteigerung	10%			22.078,90 €
SUMME NETTO				242.867,90 €
MwSt	19%			46.144,90 €
SUMME BRUTTO				289.012,80 €

Baunebenkosten rd. 25% der Gesamtsumme Netto (inkl. UV)

60.717 €

Stand: 24.02.2026

Überschlägige Kosten
Quitzwstraße zwischen An der Putlitzbrücke und Rathenower Straße

Maßnahmen	Menge	Einheit	EP	GP
Baumscheibenerweiterungen/ Begrünung im Gehweg	1.520	m ²	200,00 €	304.000,00 €
Baumscheibenerweiterung/ Begrünung in der Straße	612	m ²	285,00 €	174.420,00 €
Fertigstellungspflege 1 Jahr + Entwicklungspflege 2 Jahre	2.132	m ²	12,00 €	25.584,00 €
Anlage Grüne Gullys	967	m ²	320,00 €	309.440,00 €
Fertigstellungspflege 1 Jahr + Entwicklungspflege 2 Jahre	967	m ²	12,00 €	11.604,00 €
Neupflanzung von Bäumen in vorhandene Baumscheiben mit Stubben	2	Stck.	2.830,00 €	5.660,00 €
Fertigstellungspflege Bäume 1 Jahr + Entwicklungspflege 3 Jahre	2	Stck.	1.500,00 €	3.000,00 €
Begrünung von (verdichteten) Baumscheiben	298	m ²	216,00 €	64.368,00 €
Fertigstellungspflege Bäume 1 Jahr + Entwicklungspflege 2 Jahre	298	m ²	12,00 €	3.576,00 €
Herstellung Rasenfugenpflaster	104	m ²	165,00 €	17.160,00 €
Herstellung Großsteinpflaster (Teilentsiegelung in der Straße)	1.440	m ²	250,00 €	360.000,00 €
Herstellung Gehwegplatten / Mosaikpflaster / Rillenplatten	1.110	m ²	140,00 €	155.400,00 €
Herstellung Asphalt (Rückbau Großsteinpflasterkissen)	159	m ²	140,00 €	22.260,00 €

Einbauten	Menge	Einheit	EP	GP
Fahrradanlehnbügel	30	Stck.	200,00 €	6.000,00 €
Bänke	3	Stck.	1.500,00 €	4.500,00 €
Einfassung Grünflächen	1.245	lfm	30,00 €	37.350,00 €

Sonstige Maßnahmen	Menge	Einheit	EP	GP
Baustelleneinrichtung (rd. 5% der netto-Baukosten)	1	psch.	75.340,00 €	75.340,00 €
Baumschutz- und Pflegemaßnahmen während der Bauzeit	1	psch.	1.500,00 €	1.500,00 €
Beschilderung	1	psch.	1.000,00 €	1.000,00 €

Zwischensumme		1.582.162,00 €
Unvorhergesehenes / Baukostensteigerung	10%	158.216,20 €
SUMME NETTO		1.740.378,20 €
MwSt	19%	330.671,86 €
SUMME BRUTTO		<u>2.071.050,06 €</u>

Baunebenkosten rd. 25% der Gesamtsumme Netto (inkl. UV)

435.095 €

Stand: 24.02.2026

Überschlägige Kosten
Siemensstraße zwischen Bremer Straße und Waldstraße

Maßnahmen	Menge	Einheit	EP	GP
Baumscheibenerweiterungen/ Begrünung im Gehweg	1.390	m ²	200,00 €	278.000,00 €
Baumscheibenerweiterung/ Begrünung in der Straße	720	m ²	285,00 €	205.200,00 €
Fertigstellungspflege 1 Jahr + Entwicklungspflege 2 Jahre	2.110	m ²	12,00 €	25.320,00 €
Anlage Grüne Gullys	790	m ²	320,00 €	252.800,00 €
Fertigstellungspflege 1 Jahr + Entwicklungspflege 2 Jahre	790	m ²	12,00 €	9.480,00 €
Neupflanzung von Bäumen in vorhandene leere Baumscheiben	1	Stck.	2.660,00 €	2.660,00 €
Neupflanzung von Bäumen in vorhandene Baumscheiben mit Stubben	7	Stck.	2.830,00 €	19.810,00 €
Neupflanzung von Bäumen in neu angelegte Baumscheiben	2	Stck.	4.660,00 €	9.320,00 €
Fertigstellungspflege Bäume 1 Jahr + Entwicklungspflege 3 Jahre	10	Stck.	1.500,00 €	15.000,00 €
Begrünung von (verdichteten) Baumscheiben	260	m ²	216,00 €	56.160,00 €
Fertigstellungspflege Bäume 1 Jahr + Entwicklungspflege 2 Jahre	260	m ²	12,00 €	3.120,00 €
Herstellung Rasenfugenpflaster	99	m ²	165,00 €	16.335,00 €
Herstellung Großsteinpflaster (Teilentsiegelung in der Straße)	1.962	m ²	250,00 €	490.500,00 €
Herstellung Gehwegplatten / Mosaikpflaster / Rillenplatten	1.170	m ²	140,00 €	163.800,00 €
Herstellung Asphalt (Rückbau Großsteinpflasterkissen)	163	m ²	140,00 €	22.820,00 €
Punktueller farblicher Gestaltung der Bestandsflächen	274	m ²	15,00 €	4.110,00 €

Einbauten	Menge	Einheit	EP	GP
Fahrradanlehnbügel	29	Stck.	200,00 €	5.800,00 €
Bänke	15	Stck.	1.500,00 €	22.500,00 €
Einfassung Grünflächen	1.240	lfm	30,00 €	37.200,00 €

Sonstige Maßnahmen	Menge	Einheit	EP	GP
Baustelleneinrichtung (rd. 5% der netto-Baukosten)	1	psch.	82.122,00 €	82.122,00 €
Baumschutz- und Pflegemaßnahmen während der Bauzeit	1	psch.	1.500,00 €	1.500,00 €
Beschilderung	1	psch.	1.000,00 €	1.000,00 €

Zwischensumme		1.724.557,00 €
Unvorhergesehenes / Baukostensteigerung	10%	172.455,70 €
SUMME NETTO		1.897.012,70 €
MwSt	19%	360.432,41 €
SUMME BRUTTO		2.257.445,11 €

Baunebenkosten rd. 25% der Gesamtsumme Netto (inkl. UV)

474.253 €