



MASTERPLAN BERLINER MITTE

# REGELWERK STRASSENRAUMGESTALTUNG

Alt-Berlin und Alt-Cölln

**ZUHAUSE  
IN BERLIN**

Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung,  
Bauen und Wohnen

**B**







MASTERPLAN BERLINER MITTE

# REGELWERK STRASSENRAUMGESTALTUNG

Alt-Berlin und Alt-Cölln

## IMPRESSUM

### HERAUSGEBERIN

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

### KOORDINATION UND INHALTE

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

### IN ZUSAMMENARBEIT MIT

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

### VERFAHRENSSTEUERUNG

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

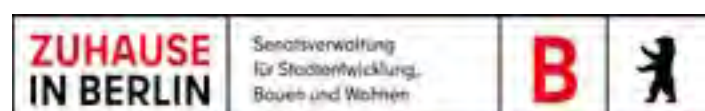
### BEARBEITUNG

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

### ABBILDUNGEN UND FOTOS

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

Berlin, Mai 2026







## MASTERPLAN BERLINER MITTE

# REGELWERK STRASSENRAUMGESTALTUNG

## Alt-Berlin und Alt-Cölln

### INHALT

|                                                                                                       |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| VORWORT                                                                                               | 5  |
| 1. EINFÜHRUNG                                                                                         | 6  |
| 1.1 Anlass und Ziele des Regelwerks                                                                   | 6  |
| 1.2 Einbindung in den Masterplanprozess Berliner Mitte                                                | 6  |
| 1.3 Räumlicher Anwendungsbereich des Regelwerks                                                       | 7  |
| 1.4 Objektbezogene Anwendungsbereiche und Themenschwerpunkte                                          | 8  |
| 1.5 Funktion, Adressierung und Inhalte des Regelwerks                                                 | 10 |
| 2. CHARAKTERISTIK DES STADTRAUMS                                                                      | 12 |
| 2.1 Quartiere (Identitätsbereiche)                                                                    | 12 |
| 2.2 Denkmalschutz                                                                                     | 16 |
| 2.3 Straßenraumbreiten, Funktion und Ausprägung                                                       | 18 |
| 2.4 Materialität und Gliederung                                                                       | 20 |
| 2.5 Baumbestand und Begrünung im Straßenraum                                                          | 22 |
| 2.6 Erneuerungs- und Interventionsbedarf                                                              | 24 |
| 3. GRUNDSÄTZE UND ZIELE                                                                               | 27 |
| 4. GESTALTUNGSPRÄMISSEN                                                                               | 30 |
| 4.1 Tradierte Bordlinienführung erhalten                                                              | 31 |
| 4.2 Berlintypische Gehweggestaltung erhalten und herstellen                                           | 32 |
| 4.3 Granitplatten vor Baudenkmalen erhalten                                                           | 33 |
| 4.4 Abweichungen von der berlintypischen Straßenraumgestaltung in Bereichen der DDR-Nachkriegsmoderne | 34 |
| 4.5 Multifunktionale Nutzung von bisherigen Stellplätzen zwischen Bord und Fahrgasse                  | 36 |
| 4.6 Klimaresiliente Straßenraumgestaltung                                                             | 38 |
| 4.7 Barrierereduzierte Nivellierung der Straßenoberflächen                                            | 40 |
| 4.8 Barrierefreie Oberflächengestaltung                                                               | 42 |
| 4.9 Beleuchtung                                                                                       | 42 |
| 4.10 Verwendung berlintypischer Ausstattungselemente                                                  | 45 |
| 5. FOKUSRÄUME                                                                                         | 51 |
| 5.1 Molkenmarkt / Klosterviertel                                                                      | 52 |
| 5.2 Fischerinsel                                                                                      | 62 |
| 6. PERSPEKTIVRAUM RATHAUS-/ MARX-ENGELS-FORUM                                                         | 69 |
| 7. HAUPTVERKEHRSSTRASSEN UND SONDERBEREICHE                                                           | 75 |



Rathausstraße (Rathausforum)



# VORWORT

Wie wichtig gut gestaltete Straßen sind, merken wir jeden Tag auf unterschiedliche Art und Weise und zu unterschiedlichen Anlässen: als Anwohnende, Verkehrsteilnehmende, Flaneure, Reisende. Wir durchlaufen oder durchfahren Straßen, treffen uns in ihnen, liefern Waren oder lassen liefern, trinken Kaffee, organisieren uns in ihnen und vieles mehr. Gleichzeitig liefert das Bild der Straße einen Ausschnitt vom Bild der Stadt und vermittelt uns einen Eindruck von der Geschichte, vom Charakter und von der Atmosphäre des spezifischen Ortes.

Neben dem hier nun vorliegenden Regelwerk Straßenraumgestaltung für Alt-Berlin und Alt-Cölln gibt es ein solches bereits seit den 1990er Jahren für den Bereich Friedrichstadt, Dorotheenstadt und Friedrichswerder. Es wurde 2025 noch einmal aktualisiert und trägt nun auch den Aspekten Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung angemessen Rechnung. Diese Überarbeitung und die Erkenntnis, dass das Regelwerk sehr gute Dienste bei der Gestaltung der Straßenräume geleistet hat, war für mich Anlass, auch für den historischen Kernbereich unserer Stadt ein solches Regelwerk erstmals aufzustellen. Dabei konnten in einem sehr integrativen und verwaltungsübergreifenden Arbeitsprozess viele Erfahrungen und viel Wissen aus dem „ersten“ Regelwerk genutzt werden. Und doch sind die Voraussetzungen für den Bereich Alt-Berlin und Alt-Cölln gänzlich andere als in der barocken Stadterweiterung. Vor allem die kleinräumige, vielfältige und sehr unterschiedliche städtebauliche Prägung der Teilräume stellt uns hier vor besondere Herausforderungen. Es liegt auf der Hand, dass der Bereich um den Molkenmarkt andere gestalterische Antworten benötigt als die Fischerinsel; gleichzeitig sind die klimatischen, sozialen und verkehrlichen Herausforderungen ähnlich. Das Regelwerk für Alt-Berlin und Alt-Cölln reagiert darauf mit einer teilräumlichen Betrachtung und mit Gestaltungsaussagen für verschiedene sogenannte Fokusräume. Ich bin überzeugt, dass so die richtigen qualitativen Antworten auf einen heterogenen Stadtbereich gefunden werden.

Und noch ein Aspekt scheint mir wichtig zu betonen. Das Regelwerk betrachtet in erster Linie das Netz der Neben- und Erschließungsstraßen und leistet damit einen wesentlichen Beitrag für die Gestaltung der Quartiersinnenbereiche. Für die Hauptverkehrsstraßen, die das Bild der Berliner Mitte wesentlich mitprägen, trifft es nur generelle Aussagen. Hier gilt es, in der kommenden Zeit durch weitere, aufbauende und hoffentlich ebenso integrative Planungsverfahren für einzelne Straßenabschnitte zu Ergebnissen zu kommen, die die Ansprüche des Verkehrs und des Aufenthalts in ein neues und zukunftsorientiertes Verhältnis setzt. In diesem Sinne hoffe ich, dass das Regelwerk für alle, die mit der Gestaltung von Straßenräumen befasst sind, eine hilfreiche Grundlage für die weitere Arbeit ist.

Prof. Petra Kahlfeldt  
Senatsbaudirektorin und Staatssekretärin für Stadtentwicklung

# 1. EINFÜHRUNG

## 1.1 ANLASS UND ZIELE DES REGELWERKS

### Vielfältige Ansprüche an den Straßenraum

Die historisch bedeutsamen Straßenräume in Alt-Berlin und Alt-Cölln (einschließlich Alexanderplatz) stehen im Spannungsfeld zwischen einer hohen Nutzungsdichte und immer wieder neuen Anforderungen an Aufenthalt, Umwelt und Mobilität. Innerhalb der Berliner Mitte kommt ihnen eine herausragende Bedeutung zu. Identität, Funktionalität und Nachhaltigkeit erfordern in Zeiten des Klimawandels, der Mobilitätswende und sich ändernder Nutzungsansprüche eine zeitgemäße und zukunftsweisende Auseinandersetzung mit den Grundsätzen und Zielen ihrer Gestaltung.

### Städtebauliche Vielfalt

Den geschichtlich bewegten Ursprungsraum der Stadt kennzeichnet eine große städtebauliche Vielfalt und Fragmentiertheit, mit wenigen bis in das Mittelalter zurückreichenden Spuren – städtebaulich zum einen mit verbliebenen Bestandteilen aus der Vorgründer-, Gründer- und frühen Nachkriegszeit, zum anderen mit wesentlich raumprägenden Metropolstrukturen der DDR-Moderne.

### Regelwerk als Orientierungsrahmen

Bisher gibt es für die öffentlichen Straßenräume dieses vielgestaltigen Stadtgebietes noch keinen abgestimmten Gestaltungsrahmen. Deshalb wurde im Anschluss an das 2025 aktualisierte Regelwerk für die Friedrichstadt, Dorotheenstadt und den Friedrichswerder erstmalig auch ein Regelwerk für die Straßenräume in Alt-Berlin und Alt-Cölln erarbeitet. Das Regelwerk schafft einen verbindlichen Orientierungsrahmen, um langfristig funktionsfähige, qualitätsvolle und zugleich robuste Straßenräume zu ermöglichen. Es soll einen ordnenden Beitrag dazu leisten, den heute bereits vielfältigen und künftig zu erwartenden Ansprüchen an die Straßenräume entgegenzukommen und dabei die unterschiedlichen auf bewährten und wertvollen Strukturen gründenden Identitäten zu bewahren. Als strategisches Steuerungsinstrument bietet es die Grundlage dafür, eine nachhaltige, kohärente und zukunftsorientierte Weiterentwicklung der öffentlichen Straßenräume sicherzustellen.

### Breite fachliche Abstimmung des Regelwerks

In den Planungs- und Abstimmungsprozess wurden alle zu beteiligenden Verwaltungsstellen (betreffende Fachämter auf Senats- und Bezirksebene), landeseigene Institutionen (Berliner Wasserbetriebe, Berliner Regenwasseragentur, GrünBerlin GmbH, BSR und landeseigene Wohnungsbaugesellschaften) sowie externe Expertinnen und Experten eingebunden.

## 1.2 EINBINDUNG IN DEN MASTERPLANPROZESS BERLINER MITTE

### Regelwerke zur Straßenraumgestaltung Bestandteil des Masterplanprozesses für die Berliner Mitte

Die beiden Regelwerke zur Straßenraumgestaltung stehen im Zusammenhang mit dem Masterplanprozess Berliner Mitte, der von den Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt gemeinsam getragen wird. Weitere Handlungsfelder des Masterplanprozesses sind die Erarbeitung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) und die Erarbeitung eines Verkehrlichen Innenstadtkonzepts (einschließlich der Zuarbeit von Seiten der Freiraumplanung: „Freiraumplanerische beispielhafte Untersuchung Berliner Mitte“). Alle drei Handlungsfelder setzen mit ihrer stadtraumgestalterischen, städtebaulichen sowie verkehrlichen Ausrichtung eigene inhaltliche Schwerpunkte für die zukünftige Entwicklung des Stadtraums Berliner Mitte, sind aber aufeinander bezogen und miteinander abgestimmt.



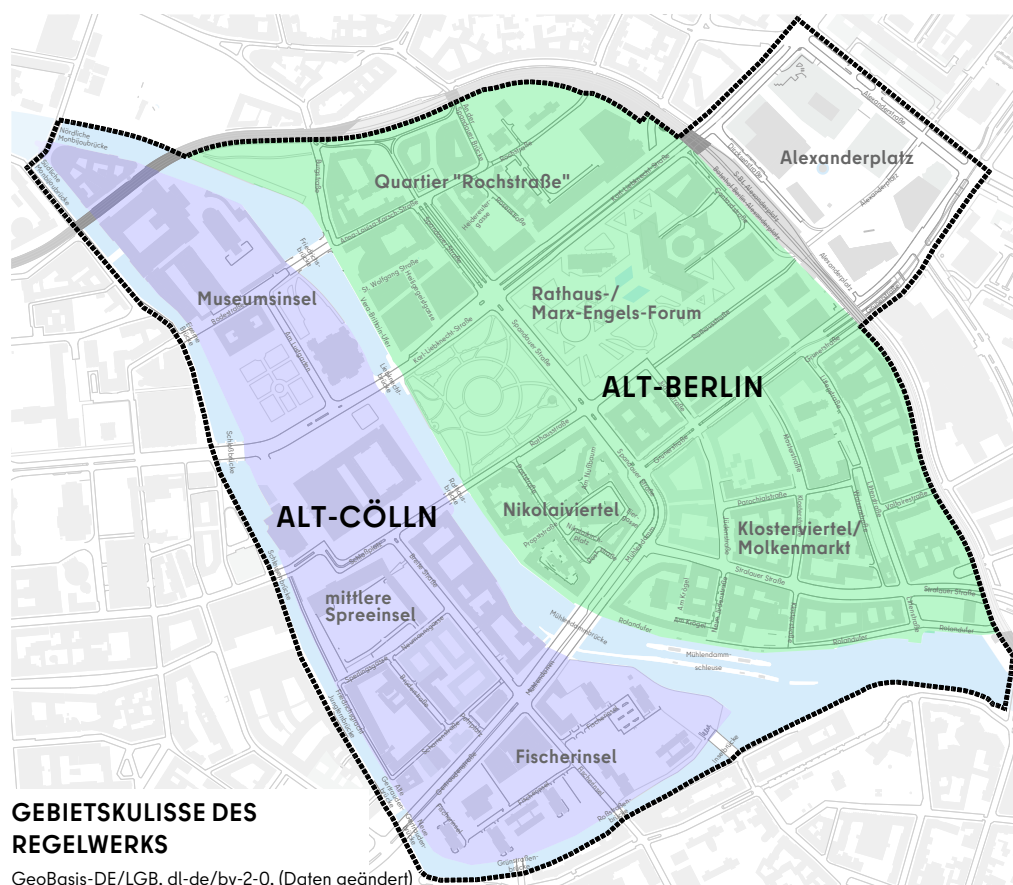
### 1.3 RÄUMLICHER ANWENDUNGSBEREICH DES REGELWERKS

Der räumliche Anwendungsbereich des Regelwerks, der im Norden und Osten durch das Bahnviadukt sowie im Westen und Süden durch den Spreekanal / Kupfergraben begrenzt ist, berücksichtigt auch im Hinblick auf Teilaspekte den öffentlichen Raum im Bereich des Alexanderplatzes.

Die Gestaltungsregeln beziehen sich jeweils konkret auf die unterschiedlichen entwicklungs-historisch, verkehrsfunktional und zustandsbedingten straßenräumlichen Bestandsmerkmale in den Teilbereichen der Gebietskulisse. Aufgegriffen werden die aus der jeweiligen bisherigen Entwicklungsgeschichte resultierenden Gestaltungsmerkmale. Das Regelwerk konzentriert sich auf das Nebennetz, trifft aber auch generelle Aussagen für einige Hauptverkehrsstraßen (übergeordnetes Straßennetz), z. B. zu deren Seitenräumen. Hinsichtlich der baulichen Zustände finden sich sowohl Bereiche mit bereits sanierten oder in historischem Bezug rekonstruierten Straßenabschnitten (z. B. mittlere Spreeinsel) als auch Bereiche mit Straßenräumen, die einen umfassenden Erneuerungs- und Anpassungsbedarf aufweisen. Diese gelten als Fokusräume des Regelwerks (Molkenmarkt/Klosterviertel und Fischerinsel). Das Nikolaiviertel wird aufgrund seines sehr spezifischen Habitus und besonderer denkmalpflegerischer Rahmenbedingungen aus dem Regelwerk ausgenommen. Für die Grensräume, Sonderbereiche und Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Quartieren und Identitätsbereichen werden allgemeine Aussagen getroffen.

Gestaltungsregeln  
berücksichtigen  
unterschiedliche  
Bestandsmerkmale

Fokusräume und  
Sonderbereiche



### 1.4 OBJEKTBEZOGENE ANWENDUNGSBEREICHE UND THEMENSCHWERPUNKTE

Das Regelwerk trifft Aussagen zu folgenden Aspekten der Straßenraumgestaltung:

- Querschnittsgeometrien, Funktionsbereiche, Bordlinienverläufe
- Gliederungen und Materialitäten aller Oberflächen (bei Hauptverkehrsstraßen nur die Seitenräume)
- Elemente der Klimaanpassung (Vegetation, Regenwassermanagement, Material)
- Ausstattungen (v.a. Beleuchtung, Fahrradbügel, Bänke, Abfallbehälter, Poller)

#### Stadträumliche Identität

Das Regelwerk gründet auf dem Ziel, einen konsistenten gestalterischen Orientierungsrahmen für einen Großteil der öffentlichen Erschließungsstraßen und für Seitenbereiche der Hauptverkehrsstraßen in Alt-Berlin und Alt-Cölln vorzugeben. Da die Gebietskulisse in ihrer Gesamtheit indes keinen homogenen Stadtraum, sondern sehr unterschiedlich strukturierte Teilräume und Quartiere umfasst, trifft das Regelwerk zu den oben genannten gestalterischen Komponenten entsprechend unterschiedliche und differenzierende Aussagen. Während in blockrandgeprägten Quartieren klar gefasste Straßenräume mit einer engen räumlichen Beziehung zwischen Bebauung und öffentlichem Raum vorherrschen, folgen die durch die DDR-Moderne geprägten Stadträume – wie die Fischerinsel sowie das Ensemble Rathausforum und Marx-Engels-Forum – grundlegend anderen räumlichen Ordnungsprinzipien. Sie zeichnen sich durch raumbildende Bebauungsstrukturen, großzügige Raumfolgen, durchgrünte Freiräume und eine besondere Profilierung öffentlicher Räume aus. Vor diesem Hintergrund können Straßenräume in diesen Bereichen nicht nach denselben Gestaltprinzipien behandelt werden wie historisch blockrandgeprägte Straßenräume (z. B. Molkenmarkt / Klosterviertel). Das Regelwerk trägt dieser Unterschiedlichkeit Rechnung, indem es auf gemeinsamen gestalterischen Grundprinzipien basiert, die je nach stadträumlichem Kontext differenziert interpretiert werden. Materialien, Oberflächen und Ausstattungselemente sollen dabei jeweils die spezifische Entstehungszeit, räumliche Logik und Atmosphäre eines Stadtraums unterstützen und dessen Identitäten lesbar machen. Durch teilträumlich spezifische Regeln soll eine Vielfalt von Einzellösungen, insbesondere in Hinblick auf die Umsetzung einer klimaresilienten Straßenraumgestaltung vermieden werden. Es sind möglichst zusammenhängende Flächen für Begrünung und Versickerung zu finden.

#### Klimaanpassung

Angesichts der Erwartung vermehrter Starkniederschläge und Hitzeereignisse sind umsetzbare Lösungen für eine klimaresiliente Straßenraumgestaltung von zentraler Bedeutung. Das in 2025 beschlossene Berliner Klimaanpassungsgesetz (KAnGBln) ist Ausdruck des bestehenden Handlungsdrucks.

Dabei spielen Maßnahmen zur Straßenraumbegrünung, insbesondere der Erhalt und Schutz bestehender Bäume sowie die Integration zusätzlicher Stadtbäume, eine wesentliche Rolle (lt. KAnGBln mindestens alle 15 m Pflanzung eines Straßenbaums auf jeder Straßenseite). Bäume tragen durch Verschattung, Verdunstung und ihre Mitwirkung an der Luftreinhaltung maßgeblich zur Abkühlung und zur Verbesserung des städtischen Mikroklimas und damit auch zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität in den stark versiegelten Stadtbereichen bei.

In diesem Kontext strebt die Stadt Berlin einen wasserwirtschaftlichen Paradigmenwechsel an. Regenwasser wird nicht mehr ausschließlich als abzuführendes Abwasser verstanden, sondern als wertvolle Ressource, die vor Ort zurückgehalten, genutzt und in den natürlichen Wasserkreislauf zurückgeführt werden soll. In Kombination mit mehr Stadtgrün sollen Lösungen für

Unterschiedliche  
städtebauliche Leitbilder

Gleiche Grundprinzipien  
und differenzierte  
Gestaltungsansätze für  
Teilräume

Bäume als wichtiger Beitrag  
einer klimaresilienten  
Straßenraumgestaltung

Nachhaltiger Umgang mit  
Regenwasser

nachhaltiges Regenwassermanagement zu einer klimaorientierten und zugleich attraktiven Straßenraumgestaltung beitragen.

Voraussetzung zur Umsetzung von Begrünung und Versickerung ist die Entsiegelung und Bepflanzung eines Teils bisher versiegelter Verkehrsflächen. Dabei sind alle umzusetzenden Maßnahmen stets mit einem hohen Gestaltungs- und Pflegeanspruch nachhaltig zu sichern. Zu erhaltende standortspezifische und denkmalgeschützte Bereiche sind dabei zu beachten und Maßnahmen abzuwägen. Das Spektrum des Einsatzes unterschiedlicher baulicher Elemente und Strukturierungen ist abhängig vom Grad und Umfang des geplanten Ausbaus in den betreffenden Straßenabschnitten. Dabei haben sich alle an der Erarbeitung der Regelwerke Beteiligten für ein niedrighschwelliges bautechnisches Maßnahmenkompendium bei der Anpassung von bereits sanierten Straßen ausgesprochen, um Kosten- und Nutzungshemmnisse durch übermäßige Umbauten zu vermeiden.

#### AUSBAUOPTIONEN

punktuell

grundhaft

Vergrößerung Bestandsbaumscheiben

Ergänzung Baumscheiben

Einbau versickerungsfähiger Pflasterbeläge

Verdunstungs- und Versickerungsflächen

Baumpflanzungen in Versickerungsflächen

Mulden / Tiefbeete

(ggf. in Verbindung mit Wasserspeichern, wie Rigolen)

Abkopplung RW von MW-System

Nachhaltiges

Regenwassermanagement

Lösungen für den

Anwendungsbereich

#### Mobilitätswende und Multifunktionalität

Die veränderten und erweiterten Ansprüche an die Straßenräume zu Gunsten umweltfreundlicher und barrierefreier Mobilität und zugleich gesteigerter innerstädtischer Lebens- und Aufenthaltsqualität erfordern funktionale und gestalterische Anpassungen. Im Anwendungsbereich des Regelwerks gibt es Markierungen, Beschilderungen und Straßeneinbauten, die primär der Verkehrssicherheit dienen. Sie repräsentieren in vielen Straßenräumen noch Zustände und Erscheinungsbilder, die durch umwelt- und aufenthaltsfreundlichere Gestaltungen abgelöst werden sollen. Eine zentrale Bedeutung dafür haben die bisher fast ausschließlich dem Kfz-Parken dienenden Flächen zwischen der Fahrgasse und den Gehwegen sowie die Querungsstellen an den Kreuzungen, die es gilt v. a. mit Blick auf Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit zu qualifizieren.

Förderung umweltfreundlicher  
Mobilität durch gestalterische  
und funktionale Anpassungen

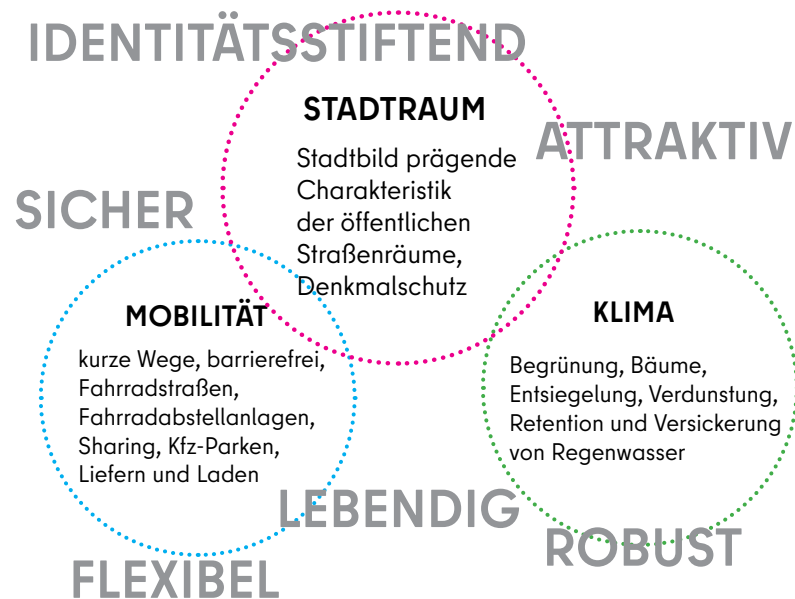
#### Ausstattung für eine bessere Aufenthaltsqualität

Nach dem Berliner Mobilitätsgesetz soll die Gestaltung des Fußverkehrsnetzes „Menschen dazu befähigen und anregen, sowohl kurze als auch längere Strecken zu Fuß zu bewältigen.“ Hierfür sollen unter anderem auch Sitzgelegenheiten, die nicht an kommerzielle Zwecke gebunden sind, angeboten werden. Damit rücken Bänke in den Fokus der Betrachtung, die zwar auf Plätzen vorhanden sind, jedoch bisher kaum innerhalb von Straßenabschnitten. Im Regelwerk wird aufgezeigt, welche Standorte dafür geeignet sind.

Stärkung Aufenthaltsqualität  
im Straßenraum durch mehr  
Sitzgelegenheiten



Das Regelwerk umfasst einen Handlungsverbund, der sich aus den folgenden Bedarfen und Ansprüchen ableitet:



### 1.5 FUNKTION, ADRESSIERUNG UND INHALTE DES REGELWERKS

**Richtschnur für  
Straßenbaumaßnahmen und  
klimaorientierte Anpassungen**

**Sicherung einer konsistenten  
Gestaltung**

**Berücksichtigung von Pflege-  
und Instandhaltungsaufwand**

Aufgabe des vorliegenden Regelwerks ist es, planenden und ausführenden Akteuren der öffentlichen Verwaltung, öffentlichen Betrieben und ihren Beauftragten – aufbauend auf bestehenden Rechtsgrundlagen und Ausführungsvorschriften (AV) – Gestaltungsgrundsätze als Richtschnur sowohl für anstehende Qualifizierungsverfahren (z. B. Wettbewerbe) und Straßenbaumaßnahmen als auch für notwendige Anpassungen in bereits erneuerten Straßenräumen an die Hand zu geben. Gleichzeitig dient das Regelwerk der Kommunikation mit privaten Akteuren sowie mit der Öffentlichkeit. Es stellt daher übergeordnete Gestaltungsprinzipien dar und konkretisiert diese für zwei spezifische „Fokusräume“: den Molkenmarkt / Klostersviertel und die Fischerinsel. Die abgestimmten und sinnvoll übertragbaren Prinzipien und Lösungen des Regelwerks für die Straßen der Friedrichstadt, Dorotheenstadt, Friedrichswerder werden dabei berücksichtigt und entsprechend an die Rahmenbedingungen der historischen Mitte angepasst.

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



Klosterstraße (Klosterviertel)



## 2. CHARAKTERISTIK DES STADTRAUMS

Das Regelwerk unterscheidet innerhalb des Anwendungsbereichs mehrere Teilbereiche bzw. Quartiere, die unterschiedliche stadträumliche Strukturen, historische Prägungen und funktionale Schwerpunkte aufweisen. Die nachfolgenden Beschreibungen dienen der Einordnung dieser Bereiche und der Nachvollziehbarkeit der spezifischen Charakteristika und Handlungserfordernisse. Dies bildet die Basis für die Ableitung von Prinzipien für Gestaltung, Gliederung und Anpassung der Straßenräume.

### 2.1 QUARTIERE (IDENTITÄTSBEREICHE)

#### Rathaus- /Marx-Engels Forum

Der Bereich des Rathaus- und Marx-Engels-Forums liegt im Gründungskern Berlins und wurde nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg und im Zuge der DDR-Hauptstadtplanung in den 1960er und 1970er Jahren grundlegend umgestaltet. Es entstand ein großzügiges Freiraumensemble mit repräsentativen Bauwerken und weiträumigen Verkehrsachsen. Prägende Bauten sind u. a. die Marienkirche, das Rote Rathaus, der Fernsehturm sowie das Nikolaiviertel. Das denkmalgeschützte Ensemble aus Rathaus- und Marx-Engels-Forum wirkt heute vor allem durch die Freianlagen zwischen Fernsehturm und Spreeufer, die auf Grundlage der Ergebnisse eines freiräumlichen Realisierungswettbewerbs derzeit neugestaltet werden. Ziel ist es, die historischen Bezüge des Ortes sichtbar zu machen und zugleich einen zukunftsfähigen, urbanen Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die angrenzenden Straßenräume sind integraler Bestandteil dieses Stadtraums und erfordern eine gestalterische Weiterentwicklung, die den Ensemblecharakter stärkt und die unterschiedlichen städtebaulichen Zeitschichten mitdenkt.



Neptunbrunnen und  
Rotes Rathaus

#### Nikolaiviertel

Das zwischen 1983 und 1987 historisierend um die Nikolaikirche aufgebaute Nikolaiviertel ist als Gesamtanlage in die Berliner Denkmalliste eingetragen und zugleich ein Erhaltungsgebiet gemäß § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB zur Sicherung seiner städtebaulichen Eigenart. Funktional handelt es sich um einen innerstädtischen Wohnstandort mit gewerblichen Nutzungsstrukturen in den Erdgeschosszonen. Die Neubebauung des Nikolaiviertels dokumentiert die bewusste Rückgewinnung eines stadtgeschichtlich bedeutsamen Ortes. Grundlage war der angenäherte Wiederaufbau des überlieferten Stadtgrundrisses, ergänzt durch zeitgenössische Architektur der 1980er Jahre. Daraus entstand ein in sich geschlossenes Ensemble mit eigenständiger städtebaulicher Wirkung, das historische Bezüge aufnimmt und zugleich die planerischen und gestalterischen Intentionen seiner Entstehungszeit sichtbar macht. Die Nikolaikirche bildet den zentralen historischen und städtebaulichen Bezugspunkt des Quartiers. Eigens für das Quartier entworfene Freiraumelemente unterstreichen den hohen gestalterischen Anspruch und Ensemblecharakter. Für den öffentlichen Raum des Nikolaiviertels liegt eine „Denkmalpflegerische Zielstellung für den Freiraum“ als Grundlage für Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen vor. Vor diesem Hintergrund erfolgt innerhalb des Regelwerks keine Befassung mit den Straßenräumen des Nikolaiviertels. Dieser Teilbereich wird deshalb aus dem Regelwerk ausgeklammert.



Poststraße im Nikolaiviertel



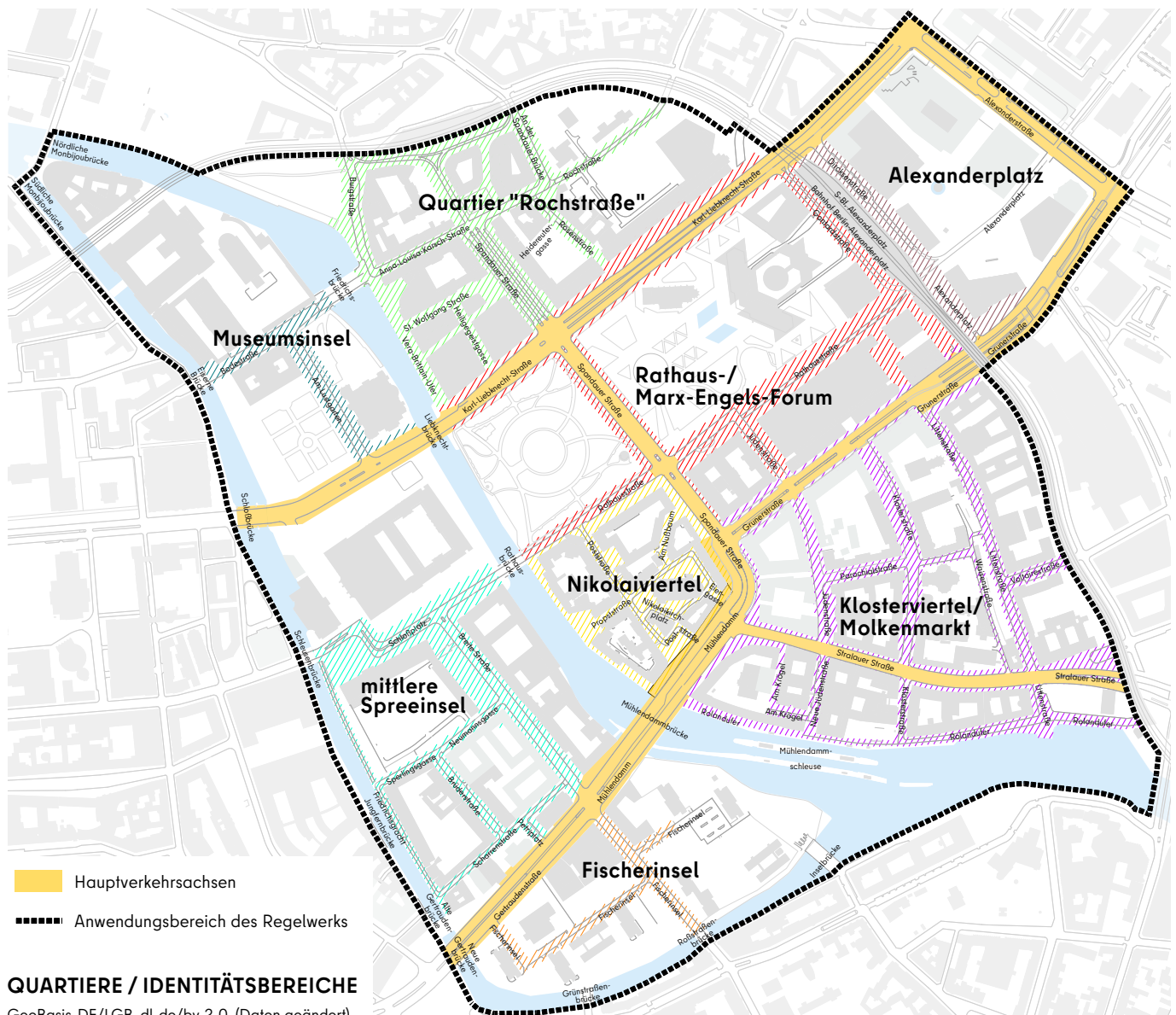
Klosterstraße und  
Parochialkirche

#### Molkenmarkt / Klosterviertel

Das Quartier Molkenmarkt / Klosterviertel zwischen Grunerstraße und Rolandufer weist auch heute noch Zeugnisse der mittelalterlichen Stadtstruktur auf. Denkmalgeschützte Bauwerke, wie die Reste der Stadtmauer, die Ruine der Franziskanerklosterkirche, die Parochialkirche oder das Alte Stadthaus, prägen das Quartier und seine Atmosphäre. Prägend sind auch die analog des mittelalterlichen Weichbildes gekrümmten Straßenverläufe, die teils in ihrer Breite stark

variieren, sowie die tradierte Straßenraumgestaltung mit alten Granitborden, Granitplatten und Bernburger Mosaik in den Gehwegen, Großpflaster in einigen Straßenzügen sowie historischen Leuchtentypen.

Mit dem Bebauungsplan 1-14 „Molkenmarkt“ und dem Rahmenplan für die Quartiersentwicklung soll der historische Stadtgrundriss im Bereich des ehemaligen Molkenmarktes wieder erlebbar gemacht, differenzierte Parzellierungen für eine geschlossene Bauweise entlang tradierter Straßen entwickelt und öffentliche Räume nachhaltig und klimaresilient neu gestaltet werden. Für die Straßenraumgestaltung wurden bereits Konzepte erarbeitet, die im Rahmen des Regelwerks geprüft und im Sinne eines regelhaften Gestaltungsansatzes weiterentwickelt wurden.





Bodestraße, Kolonnaden  
an der Alten Nationalgalerie

### Museumsinsel und Humboldt Forum Berliner Schloss

Die Berliner Museumsinsel bildet mit ihren denkmalgeschützten Bauten ein international herausragendes Kulturensemble und ist UNESCO-Weltkulturerbe. Sie vereint bedeutende Museen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts (Altes Museum, Neues Museum, Alte Nationalgalerie, Bode-Museum und Pergamonmuseum). Zusammen mit dem Berliner Dom, dem Lustgarten, dem Humboldt Forum und den umliegenden Platzflächen verbindet sie sich zu einem einzigartigen, städtebaulichen und architektonischen Gesamtgefüge von hoher baukultureller und städträumlicher Bedeutung. Auch die Straßen- und Wegeflächen sind größtenteils durch tradierte Materialien und eine hochwertige, denkmalgerechte Ausstattung geprägt, die wesentlich zur Gestaltqualität beitragen und die Ensemblwirkung unterstützen. Für das Regelwerks relevant sind die Bodestraße und die Straße Am Lustgarten, die in den nächsten Jahren zur Stärkung der Aufenthaltsqualität und unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte neugestaltet werden sollen. Entsprechende Konzepte werden derzeit erarbeitet und abgestimmt.



Friedrichsgracht

### Mittlere Spreeinsel

Die mittlere Spreeinsel um den Petriplatz und die Breite Straße gehören zu den historischen Keimzellen der Doppelstadt Berlin-Cölln. Die ursprünglich kleinteilig parzellierte und dicht bebaute Insel wurde nach dem Zweiten Weltkrieg nahezu vollständig überformt. Im Zuge der Entwicklungsmaßnahme Hauptstadt Berlin wurden zwischen 2007 und 2012 die Straßenräume erneuert bzw. nach bertypischem Standard mit tradierten Materialien, einheitlicher Gliederung und abgestimmter Ausstattung neu hergestellt. Gleichzeitig wurde die Breite Straße in ihren Querschnittsbreiten deutlich reduziert, um Flächen für eine Neubebauung zurückzugewinnen. Neben Wohnnutzungen prägen insbesondere öffentliche Einrichtungen, wie die Zentral- und Landesbibliothek, das Quartier. Der Bereich befindet sich weiterhin in städtebaulicher Entwicklung und qualitativer Aufwertung: Mit dem neuen Archäologiehaus PETRI Berlin und dem im Bau befindlichen House of One am Petriplatz sowie weiteren geplanten Neubauten entlang der Breiten Straße werden die geschaffenen Baufelder schrittweise aktiviert. Ziel ist die Entwicklung eines lebendigen Innenstadtkartiers mit hoher Aufenthaltsqualität und Nutzungsvielfalt.



Wohnstraße Fischerinsel

### Fischerinsel

Die ursprünglich kleinparzellierte Fischerinsel ist geprägt durch ein DDR-Wohnbauensemble der 1970er Jahre mit freistehenden Punkthochhäusern, einem öffentlichen Hallenbad und einer Kita, eingebettet in großzügige, öffentlich nutzbare Grün- und Freiflächen. Im nördlichen Bereich der Insel, auf heute privaten Grundstücken, dominieren ausgedehnte Stellplatzflächen. Charakteristisch sind fließende Übergänge zwischen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Räumen, die auf eine klare räumliche Trennung weitgehend verzichten und Straßen, Wegeführung und Freiraum als zusammenhängendes Ensemble begreifen. Die Straßenräume der Fischerinsel weisen teilweise einen erheblichen Sanierungs- und Anpassungsbedarf auf, eine konsistente Gestaltung ist nicht gegeben. In Teilen sind noch bauzeitliche Ausstattungen, Gestaltungsprinzipien und Gliederungen erhalten (z. B. Beton-Gehwegplatten, Betonplatten in der Fahrbahn sowie RSL-Leuchten).

Entlang der Gertraudenstraße wurde im Zuge der sogenannten Kritischen Rekonstruktion eine Blockrandbebauung hergestellt und dafür das Ahornblatt (Großgaststätte) als herausragendes Zeugnis der DDR-Moderne abgerissen. Die Neubebauung steht in einem deutlichen Kontrast zur aufgelockerten Hochhausbebauung der Fischerinsel und führt insbesondere im Kernbereich der Insel zu städtebaulichen Brüchen und Spannungen. Das ISEK Berliner Mitte sieht im Rahmen der Städtebauförderung die Erarbeitung eines integrierten Grün-, Freiflächen- und Wegekonzepts für die Fischerinsel sowie eine sukzessive Umsetzung von Aufwertungsmaßnahmen vor.



### **Quartier „Rochstraße“ / Rosenstraße**

Der nördlich der Karl-Liebknecht-Straße gelegene Stadtraum zwischen Spree und Bahnviadukt wird durch die Spandauer Straße in zwei Bereiche geteilt, die sich städtebaulich grundlegend unterscheiden. Die fragmentarische Rochstraße östlich der Rosenstraße im Umfeld der städtebaulich wenig strukturierten Hofräume kann erst für den Einsatz des Regelwerks in Frage kommen, wenn sich eine städtebaulich qualitative Verbesserung der Begleiträume einstellt und die Straße damit auch wieder einen tatsächlichen Straßencharakter erhalten kann.

Im Teilbereich westlich der Spandauer Straße sind lediglich in der Burgstraße und Anna-Louisa-Karsch-Straße Maßnahmen im Sinne des Regelwerks (u.a. Multifunktionsstreifen bei Erhalt der Gehwege) denkbar.

### **Alexanderplatz**

Das Straßengebiet um den Alexanderplatz wird als „fakultativer“ Bestandteil in die Gebietskulisse einbezogen und bildet prinzipiell einen Sonderbereich, der sich den Inhalten des Regelwerks entzieht. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass auch hier bei der notwendigen Erneuerung von Oberflächen (v.a. im Verlauf der Dirksenstraße) auf den bisherigen Gestaltungsansatz (z.T. Spiegelung der quadratischen Fensterfassaden des Alexander- und Berolinahauses von Peter Behrens) Bezug genommen wird. Die um den Alexanderplatz laufenden Gehwege der Hauptverkehrsstraßen wurden größtenteils bereits entsprechend der berlintypischen Gestaltungsprinzipien hergestellt.



östlicher Abschnitt Rochstraße



Alexanderstraße

### 2.2 DENKMALSCHUTZ

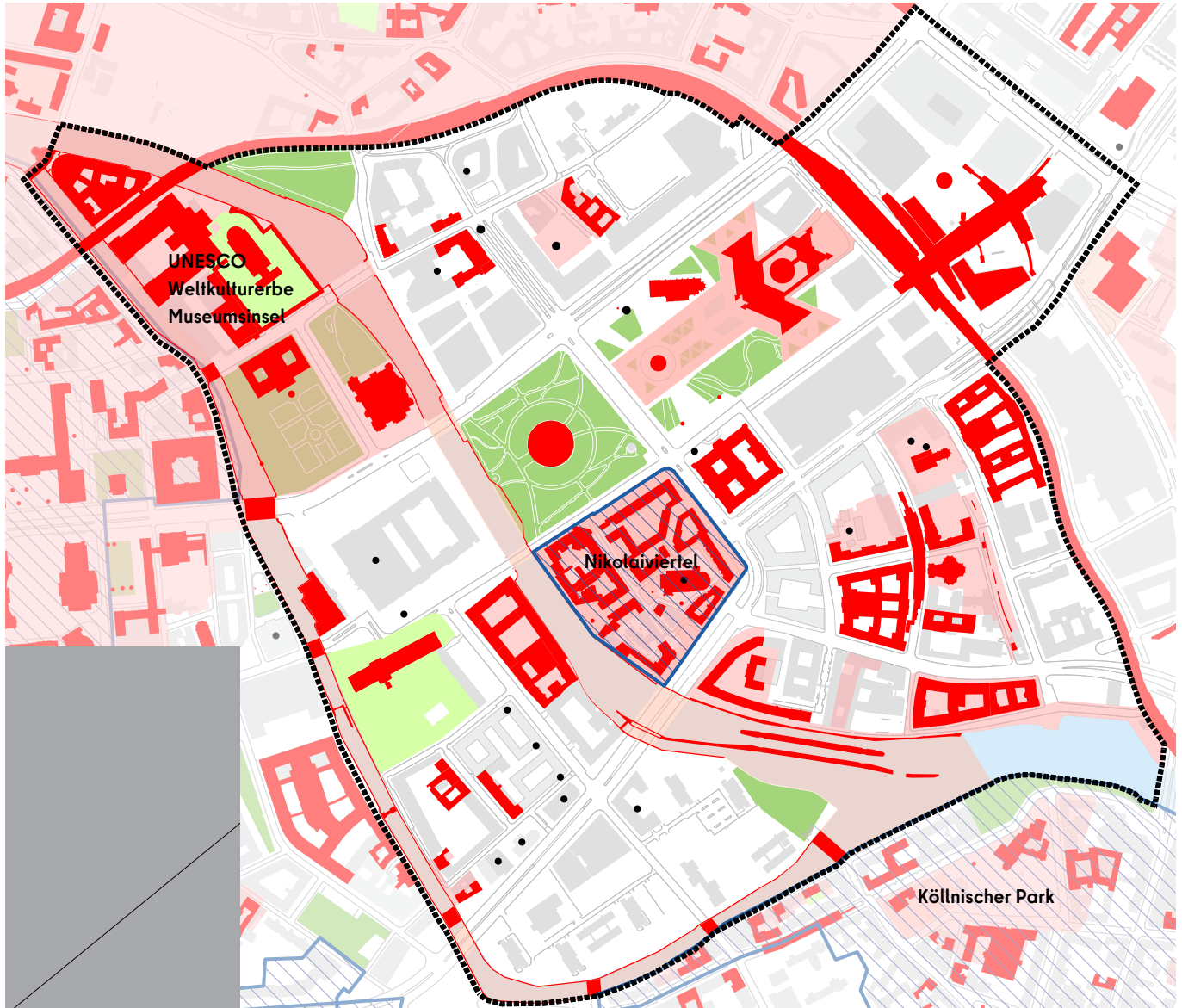
Die ehemaligen Altstädte Alt-Berlin und Alt-Cölln bilden den Ursprung der Stadtentwicklung Berlins. Das Gebiet ist geprägt durch städtebauliche Vielfalt, die aus der bewegten Stadtgeschichte und damit einhergehenden wechselnden städtebaulichen Leitbildern unterschiedlicher Epochen resultiert.

**Zahlreiche Einzeldenkmäler und  
Denkmalensembles**

Der Anwendungsbereich des Regelwerks weist daher eine hohe Dichte an Einzeldenkmälern, Denkmalensembles und geschützten Gesamtanlagen aus verschiedenen Zeiten auf. Diese baukulturell bedeutenden Zeugnisse wirken in den öffentlichen Raum hinein, prägen Maßstäblichkeit, Raumkanten, Blickbeziehungen und Atmosphären und haben damit unmittelbaren Einfluss auf die Gestaltung und Wahrnehmung der Straßenräume.

**Straßenraum als Vermittler  
zwischen stadträumlicher  
Identität und aktuellen  
Anforderungen**

Die Vielzahl und Unterschiedlichkeit der denkmalgeschützten Bauten und Ensembles unterstreicht die besondere Bedeutung des Denkmalschutzes für die Weiterentwicklung der öffentlichen Straßenräume im Anwendungsbereich. Das Regelwerk trägt dieser Situation Rechnung, indem es den Denkmalschutz als integralen Bestandteil der Gebietsanalyse versteht und die Straßenraumgestaltung als sensiblen Vermittler zwischen historischen Zeitschichten, stadträumlicher Identität und zeitgemäßen Anforderungen begreift.



## DENKMALSCHUTZ

Stand 03/2025, GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0, (Daten geändert)



Straße Am Lustgarten – Museumsinsel



Poststraße – Nikolaiviertel



Parochialstraße – Molkenmarkt /  
Klosterviertel

### 2.3 STRASSENRAUMBREITEN, FUNKTION UND AUSPRÄGUNG

#### Große Varianz in den Straßenraumbreiten

Die Straßenraumbreiten in Alt-Berlin und Alt-Cölln variieren im Gegensatz zur Friedrichstadt und Dorotheenstadt erheblich und reichen von rund 7 m schmalen Gassen mit ausgeprägtem Altstadtcharakter, etwa in der Waisenstraße im Klosterviertel oder der Eiergasse im Nikolaiviertel, über Straßenräume mit Breiten von etwa 20 m bis 25 m im Erschließungsstraßennetz bis hin zu den großmaßstäblichen Haupteerschließungsstraßen mit Breiten von bis zu rund 40 m, wie der Karl-Liebknecht-Straße, der Spandauer Straße und dem Straßenzug Gertraudenstraße / Mühlendamm / Grunerstraße.

#### Unterschiedliche Gestaltung der Seitenräume

Im Kontext der Lagebeziehung, der historischen Prägung und der verkehrlichen Bedeutung unterscheiden sich insbesondere die Seitenräume in ihrer Gliederung, Materialität sowie Ausstattung deutlich (siehe auch „Gehwegoberflächen“). Die Mehrzahl der Straßen weist mittige Fahrbahnen mit beidseitigen Gehwegen auf. Die jeweiligen Anteile von Fahrbahn und Gehwegen variieren dabei stark in Abhängigkeit von der Gesamtbreite und der verkehrlichen Funktion.

Entlang der übergeordneten Verkehrsachsen sind die Gehwege zumeist sehr großzügig dimensioniert und können hohe Fußgängerfrequenzen aufnehmen. Punktuell fehlen beidseitige Gehwege, etwa in Teilbereichen der Fischerinsel oder im nördlichen Abschnitt der Littenstraße. In schmalen Straßenräumen, wie etwa der Waisenstraße, sind die Gehwegbereiche teilweise lediglich rund 1,0 m – 1,5 m breit.

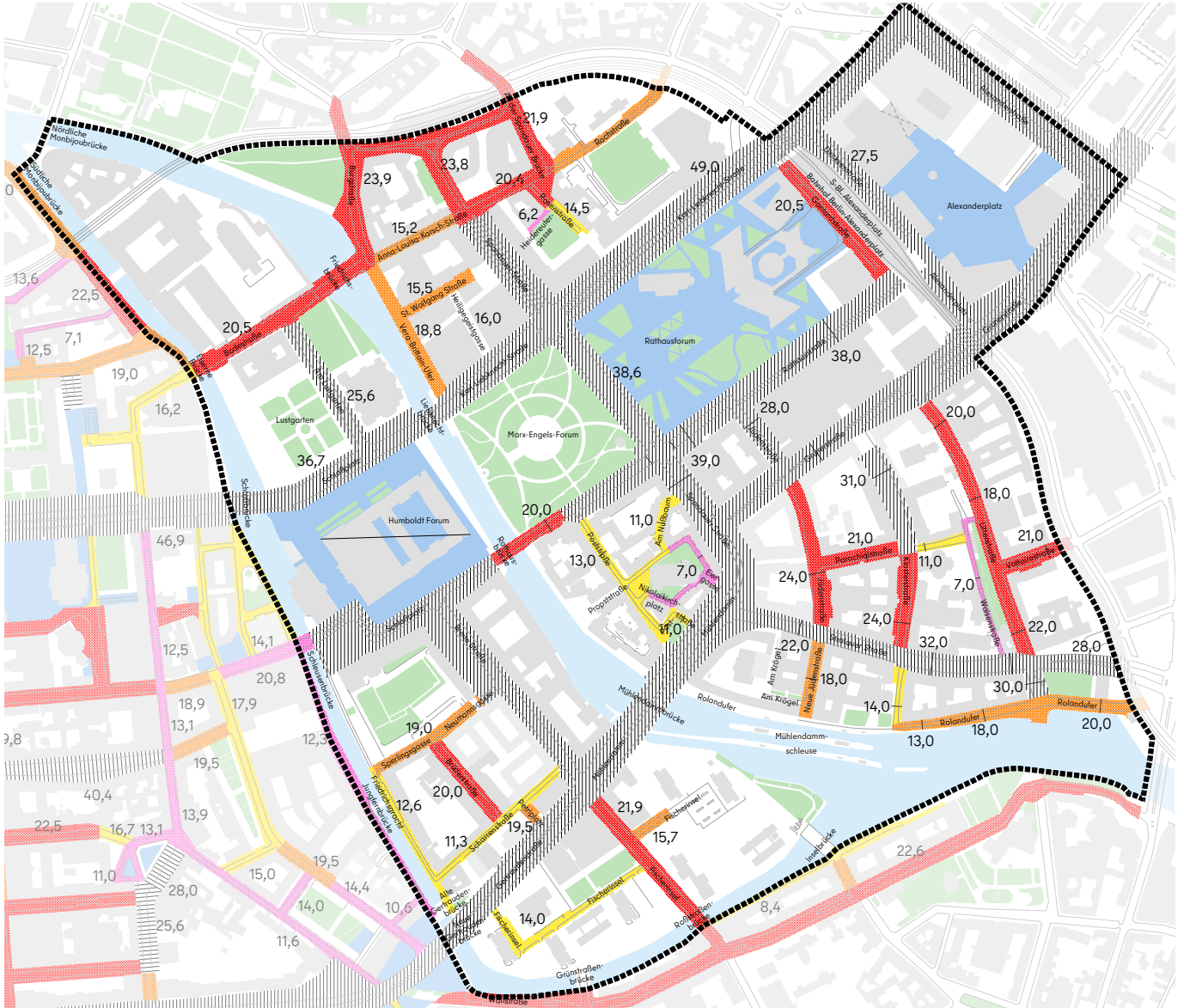
#### Parktaschen, Parken an den Fahrbahnrandern und niveaugleiche Oberflächen

Auf der mittleren Spreeinsel, wo Straßenräume bereits saniert bzw. neu hergestellt worden sind, sind baulich angelegte Parktaschen mit Großpflaster und z. T. Baumpflanzungen (Brüderstraße, Sperlingsgasse, Neumannsgasse und Friedrichsgracht) vorfindlich. Dieses Prinzip ist auch in der Neuen Jüdenstraße umgesetzt worden. Ansonsten wird im Erschließungsstraßennetz, sofern es die Fahrbahnbreiten ermöglichen, an den Fahrbahnrandern Kfz geparkt. Darüber hinaus finden sich vereinzelt niveaugleich ausgebildete Straßenoberflächen, insbesondere im Zusammenhang mit Straßenbahnhaltestellen im Umfeld des Bahnhofs Alexanderplatz und südlich des S-Bahnhofs Hackescher Markt (Lifßplatz).

#### Vielzahl an Straßenraumtypen

Damit gibt es innerhalb des Anwendungsbereichs eine Vielfalt an unterschiedlichen Straßenraumtypen. Diese Ausgangslage bildet eine Herausforderung für die Ableitung regelhafter Gestaltungsansätze. Daher benennt das Regelwerk neben übergeordneten Gestaltungsprinzipien differenzierte, auf die jeweiligen Identitätsräume bezogene und in erster Linie für diese geltende Gestaltungsregeln.





## STRASSENRAUMBREITEN

Stand 03/2025, Werte gerundet, GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0, (Daten geändert)



Waisenstraße - Kloster Viertel



Wohnstraße Fischerinsel



Spandauer Straße zwischen Rotem Rathaus und Nikolaiviertel

### 2.4 MATERIALITÄT UND GLIEDERUNG

#### Gehwegoberflächen

Die Materialien und Gliederungen der Gehwegoberflächen haben einen wesentlichen Einfluss auf die Erscheinung der Straßenräume. Eine auf den städtebaulichen Kontext abgestimmte Gehweggestaltung kann historische und räumliche Zusammenhänge stärken, während gestalterische Brüche oder kontextlose Materialwahl die Konsistenz eines Stadtraums beeinträchtigen. Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden daher Materialität und Gliederung der Gehwege systematisch und ortsgenau erfasst.

#### Teils unterschiedliche Gestaltung der Gehwegoberflächen

So zeigen sich auch bei den Gehwegoberflächen unterschiedliche Ausprägungen, die die überlagernden Zeitschichten, städtebaulichen Leitbilder und Sanierungsphasen widerspiegeln und zugleich den unterschiedlichen Handlungsbedarf in den Identitätsräumen verdeutlichen.

In zahlreichen Straßen, die in den vergangenen Jahren saniert oder neu hergestellt wurden, ist die typische Berliner Gehweggestaltung mit Ober- und Unterstreifen zumeist in Granit-Mosaik sowie einer Gehbahn aus diagonal verlegten Kunststein-Gehwegplatten mit „Bischofsmütze“ umgesetzt worden. Diese Gestaltung folgt den Vorgaben der AV Geh- und Radwege. Sie findet sich insbesondere im Umfeld von Neubauvorhaben, etwa auf der mittleren Spreeinsel, südlich des S-Bahnhofs Hackescher Markt, in der Rathausstraße sowie entlang der Hauptverkehrsachsen, wie der Alexanderstraße, der Grunerstraße, des Mühlendamms und der Breite Straße.

#### Granitplatten prägend im Umfeld von Denkmälern

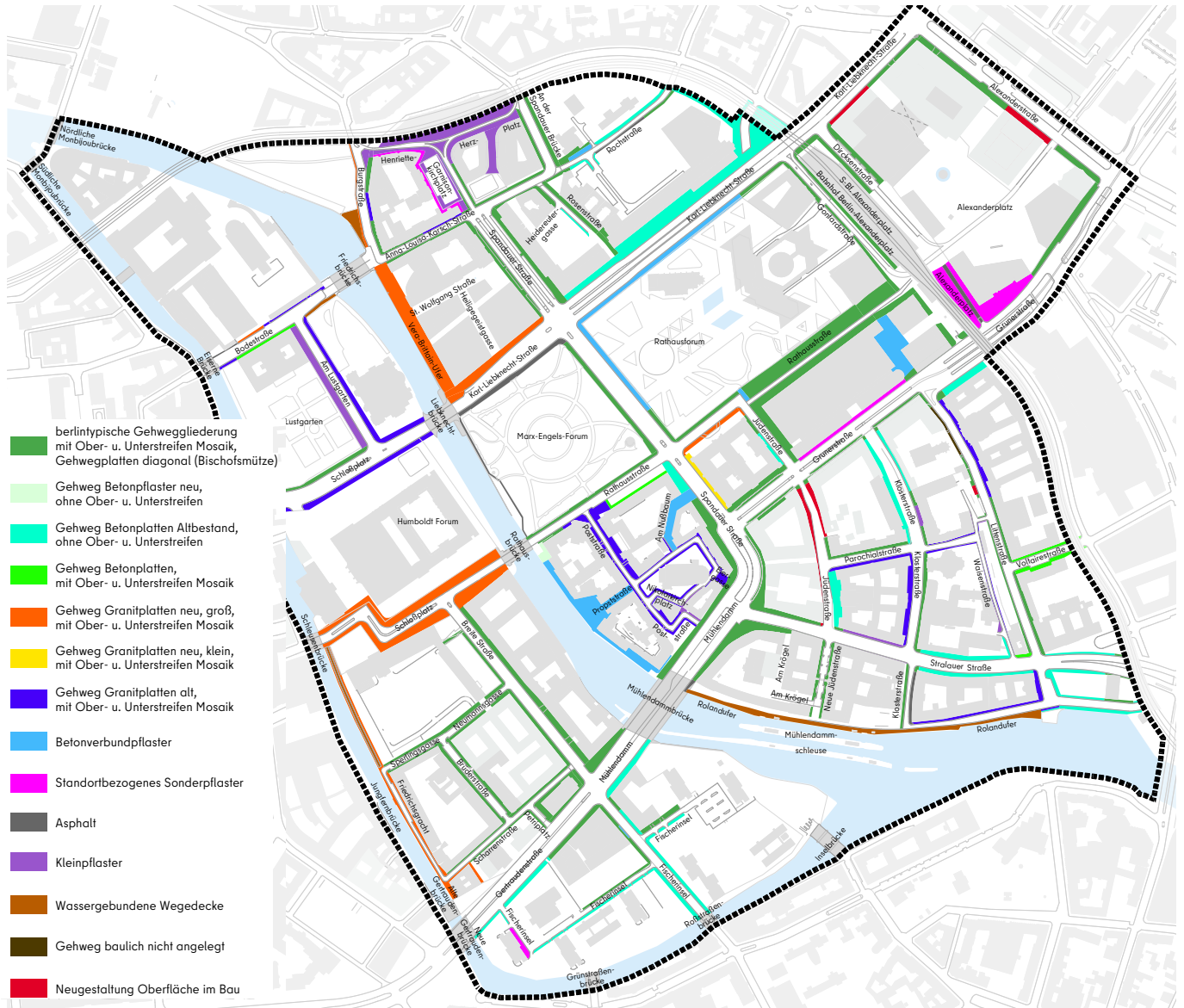
Vor allem entlang von Baudenkmalern und Denkmalensembles aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg sind stellenweise noch Granit-Großplatten („Schweinebäuche“) erhalten. Diese liegen in unterschiedlichen Formaten vor, überwiegend zweireihig, im Umfeld des Berliner Doms und am Schlossplatz jedoch auch drei- oder mehrreihig, jeweils in Kombination mit Ober- und Unterstreifen aus Mosaik. Zu finden sind sie auch im Quartier Molkenmarkt / Klosterviertel, auf der Museumsinsel sowie im Nikolaiviertel. Daneben existieren Bereiche, in denen in Anlehnung an diese traditionelle Gehweggliederung neue kalibrierte Granit-Großplatten verwendet wurden, unter anderem am Schlossplatz, entlang der Friedrichsgracht, im Umfeld des Roten Rathauses, im nordwestlichen Abschnitt der Karl-Liebknecht-Straße sowie am Vera-Brittann-Ufer.

#### In Reihe verlegte Betonplatten typisch in Bereichen der DDR-Nachkriegsmoderne

In Bereichen, die durch die DDR-Nachkriegsmoderne geprägt sind, sind teilweise noch die bauzeitlichen Gehwegoberflächen erhalten. Hierzu zählen insbesondere quadratische Betonplatten (30 × 30 cm oder 40 × 40 cm), überwiegend in Reihe verlegt und zumeist ohne Ober- und Unterstreifen, teilweise jedoch auch in Kombination mit Mosaikstreifen. Sie finden sich unter anderem auf der Fischerinsel, in der Stralauer Straße, der Rochstraße sowie in Teilabschnitten der Karl-Liebknecht-Straße. In musealen und vormodernen Umfeldern, etwa in der Bodestraße auf der Museumsinsel oder im Quartier Molkenmarkt / Klosterstraße, wirken diese noch fragmentarisch vorkommenden Betonplatten jedoch deplatziert.

#### Vereinzelte Sonderpflasterungen

Zudem sind vereinzelt Gehwege durchgehend mit Betonverbundpflaster befestigt, insbesondere entlang der Karl-Liebknecht-Straße und der Spandauer Straße. Diese Ausführung sollte aus gestalterischen und funktionalen Gründen auf jeden Fall ersetzt werden. Sonderpflasterungen kommen nur punktuell vor, etwa in der südlichen Dircksenstraße im Umfeld des Alexanderplatzes oder als flächenhafte Kleinpflasterung südlich des S-Bahnhofs Hackescher Markt.



## GEHWEGOBERFLÄCHEN

Stand 03/2025, GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0, (Daten geändert)



Anna-Louisa-Karsch-Straße –  
Alte Granitplatten



Mittlere Spreeinsel – Kunststeinplatten  
Brüderstraße



Karl-Liebknecht-Straße – Gehwegplatten



Überwiegend Asphalt,  
in Teilbereichen auch  
Großpflaster

### Fahrbahnoberflächen und Borde

Die Fahrbahnoberflächen sind im Anwendungsgebiet überwiegend in Asphalt ausgeführt. Im Quartier Molkenmarkt / Klosterviertel bestehen noch Abschnitte mit altem Großpflaster, so am Rolandufer, in der Klosterstraße und der Waisenstraße. Auf der mittleren Spreeinsel sind die fahrbahnbegleitenden Kfz-Parktaschen sowie einzelne Kreuzungsbereiche in neuem Großpflaster ausgeführt.

Fischerinsel  
Betonfahrbahn und -bord

Eine Besonderheit stellt die Fischerinsel dar, auf der Nebenstraßen teilweise noch bauzeitlich mit Betonplatten belegt sind.

Granitborde

Gebietstypisch sind Granitborde im A1-Format (oberseitig 30 cm breit). Abweichend hiervon finden sich auf der mittleren Spreeinsel Granitborde im A5-Format (oberseitig 15 cm breit). Im Nebenstraßennetz der Fischerinsel sind darüber hinaus noch bauzeitliche Betonborde vorhanden.

## 2.5 BAUMBESTAND UND BEGRÜNUNG IM STRASSENRAUM

Straßen- und Platzräume von  
hoher Hitzebelastung betroffen

Ein Großteil der Stadträume von Alt-Berlin / Alt-Cölln unterscheiden sich von vielen anderen, überwiegend durch Blockrandbebauung geprägten Innenstadtbereichen Berlins durch einen vergleichsweise hohen Anteil großzügiger und raumprägender Frei- und Grünanlagen. Hierzu zählen das Rathaus- und Marx-Engels-Forum, der Lustgarten und der James-Simon-Park. Zudem ist die Fischerinsel durch ein grünes, zum Teil parkartiges Wohnumfeld geprägt. In diesen Bereichen stellt sich der Versiegelungsgrad und die damit verbundene Hitzebelastung insgesamt moderater dar. Demgegenüber sind die Straßen- und Platzräume innerhalb der Gebietskulisse vielfach stark versiegelt und in besonderem Maße von sommerlicher Hitzebelastung betroffen. Dabei sollen Straßenräume eine wichtige Funktion für die Aufenthaltsqualität, das Stadtbild und für mehr Biodiversität übernehmen. So kommt dem Erhalt und der Neupflanzung von Bäumen im Straßenraum eine zentrale Bedeutung zu.

Straßenbaumbestand in  
Teilabschnitten

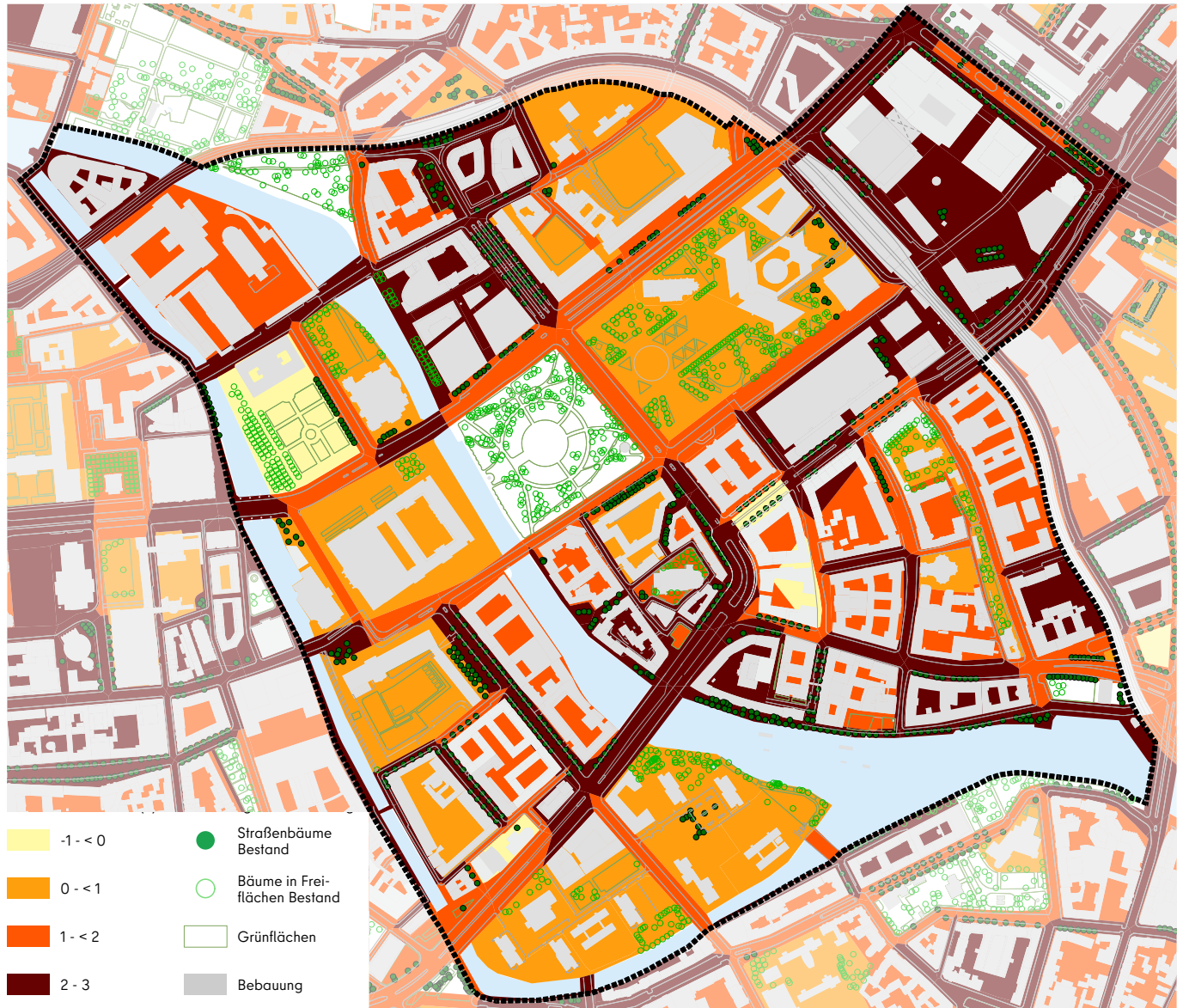
Zu den Straßenräumen mit prägendem Baumbestand, teilweise mit alleenartigem Charakter, zählen der nördliche Abschnitt der Spandauer Straße (Linden), die Breite Straße (Platanen) sowie das Rolandufer (Ahorn). Auch entlang der Hauptverkehrsachsen sind punktuell Baumpflanzungen vorhanden; der Einsatz resilienterer Baumarten, wie die Gleditschien am Mühlendamm, verdeutlichen aktuelle Anpassungsstrategien. In einigen Bereichen wirken zudem die Baumbestände angrenzender Frei- und Grünanlagen in die Straßenräume hinein, etwa auf der Fischerinsel oder am Marx-Engels-Forum.

Fehlende Straßenbäume v.a. im  
Klosterviertel und im Umfeld des  
Humboldtforums Berliner Schloss

Gleichzeitig wird deutlich, dass in zahlreichen Straßenräumen keine oder nur wenige Bäume vorhanden sind. Dies betrifft insbesondere den Molkenmarkt und das Klosterviertel sowie das Umfeld des Humboldt Forums. Für den südlichen Schlossplatz ist daher eine Teilentsiegelung und Neupflanzung von Bäumen vorgesehen. In anderen Straßenräumen sind Baumpflanzungen aufgrund unterirdischer Infrastrukturen – etwa in der Klosterstraße aufgrund der Lage der U-Bahn-Trasse – nur eingeschränkt oder nicht realisierbar. Die Machbarkeit von Baumpflanzungen ist daher standortbezogen unterschiedlich und zu prüfen.

Auffällig ist zudem, dass in den baumbestandenen Straßenräumen zumeist jeweils nur eine Baumart vorfindlich ist. Angesichts aktueller fachlicher Erkenntnisse werden zunehmend diversifizierte Pflanzkonzepte verfolgt, die auch für den Anwendungsbereich des Regelwerks von Bedeutung sind.





### BAUMBESTAND UND WÄRMEINSELEFFKT (2022)

Stand 03/2025, GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0, (Daten geändert)



Fischerinsel –  
Altbaumbestand im Wohnumfeld



Spandauer Straße –  
Neu gepflanzte Gleditschien



Breite Straße Beidseitige –  
Platanenallee

### 2.6 ERNEUERUNGS- UND INTERVENTIONSBEDARF

Seit 1990 wurden bereits viele Straßen und Plätze innerhalb der Gebietskulisse saniert und an die jeweils geltenden Standards angepasst, u. a. fast flächendeckend im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin“ (mittlere Spreeinsel) sowie im Quartier Rochstraße, aber auch in kleineren Straßenabschnitten, zumeist im Zusammenhang mit Neubebauung. In weiten Teilen des Straßenraumnetzes besteht jedoch noch Erneuerungs- und Interventionsbedarf, wenn auch in unterschiedlichem Maße.

#### Vorliegende Konzepte und Planungen für Straßenabschnitte

Für folgende Straßen bzw. Abschnitte liegen bereits Planungen vor bzw. befinden sich in Erarbeitung (ohne Hauptverkehrsstraßen):

- im Rahmen der freiräumlichen Neugestaltung des Rathaus- und Marx-Engels-Forums werden derzeit Gestaltungsleitlinien für die angrenzenden Straßenräume (Fokus Nebenanlagen) erarbeitet, ein Fachgutachten Regenwasser für den Bereich und seine benachbarten Flächen liegt vor;
- Neugestaltung der Bodestraße (Objektplanung vorliegend, jedoch mit Anpassungsbedarf);
- Neugestaltung der Straße Am Lustgarten (Konzept in Bearbeitung);
- Klimaangepasste Umgestaltung südlicher Schlossplatz, Begrünung und Anpassung der Straßenführung (Machbarkeitsstudie vorliegend);
- Denkmalpflegerische Zielstellung für den Freiraum Nikolaiviertel (Konzept vorliegend);
- Neugestaltung Straßenräume Molkenmarkt im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung des Gesamtbereichs (Objektplanung vorliegend, jedoch mit Anpassungsbedarf)

#### Straßenabschnitte mit Anpassungs- und Erneuerungsbedarf

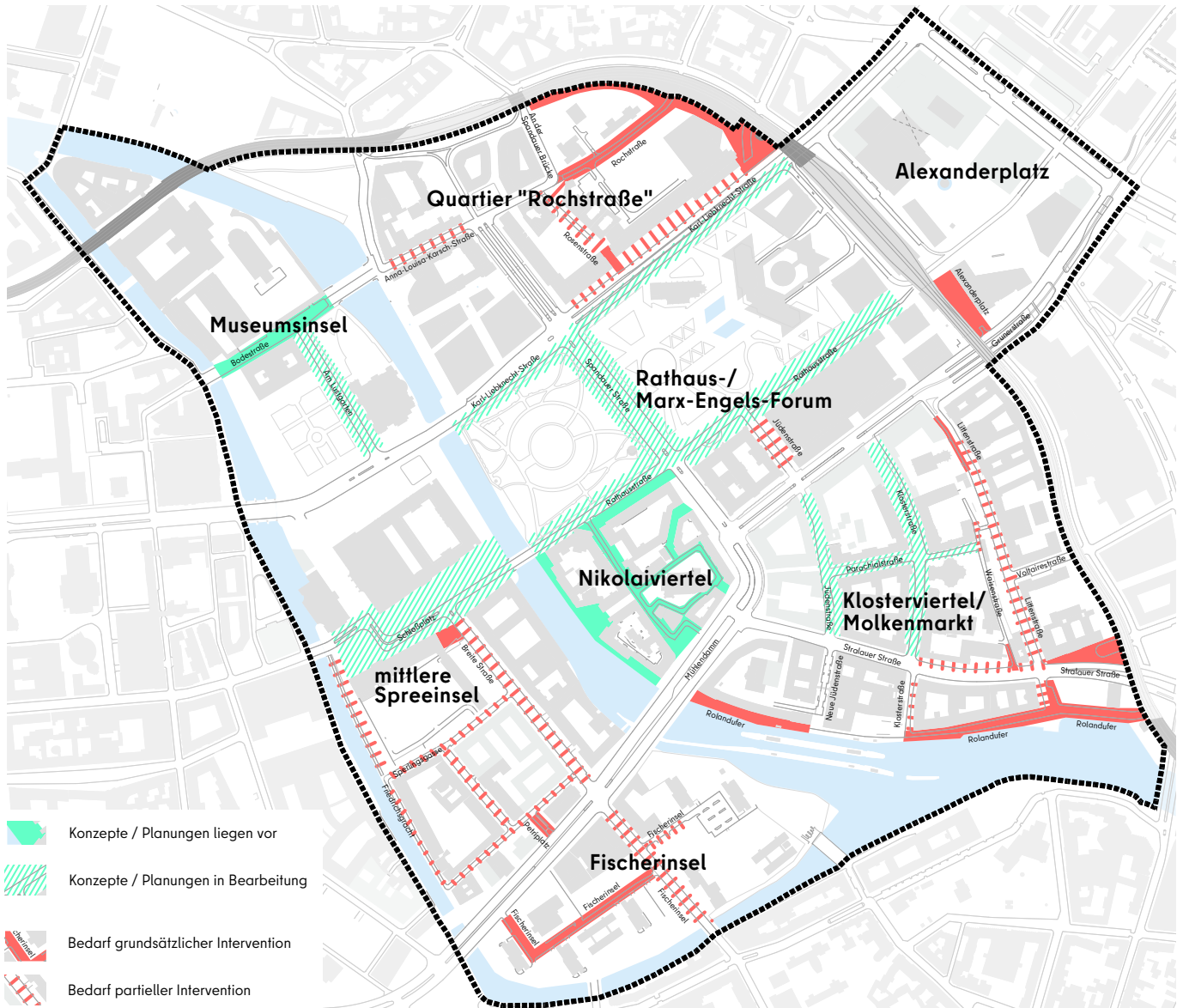
Weiterer Erneuerungsbedarf besteht aufgrund von zum Teil erheblichen Zustandsmängeln sowie gestalterischen und funktionalen Defiziten vor allem in folgenden Straßen bzw. Straßenabschnitten:

- Teilabschnitte des Rolandufers,
- Dirksenstraße am Alexanderplatz,
- Bereich Rochstraße einschl. eines anzulegenden Weges entlang des Bahnviadukts und
- Anliegerstraßen auf der Fischerinsel.

Darüber hinaus sind Teilabschnitte oder Teilflächen von Straßen hinsichtlich ihrer funktionalen Gliederung und / oder baulicher Mängel partiell erneuerungsbedürftig. Hierzu zählen v. a.:

- die Littenstraße,
- die Stralauer Straße,
- die Seitenräume der Karl-Liebknecht-Straße und
- die Breite Straße einschließlich der Verlängerung der Straße Fischerinsel.

Für die oben benannten Straßenräume und -abschnitte liegen noch keine Konzepte bzw. Objektplanungen vor.



## ÜBERSICHT ERNEUERUNGS- UND INTERVENTIONSBEDARF

Stand 03/2025, GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0, (Daten geändert)



Dirksenstraße am Alexanderplatz



Rochstraße



Hauptschließung Straße Fischerinsel





Mühlendamm (am Nikolaiviertel)



## 3. GRUNDSÄTZE UND ZIELE

### ANKNÜPFEN AN DIE GESCHICHTE UND NEUE NUTZUNGSANSPRÜCHE AUFNEHMEN

1. In der historisch begründeten Fragmentierung des innerstädtischen Kernbereiches Alt-Berlin / Alt-Cölln kommt der Ablesbarkeit unterschiedlicher bauzeitlicher Gestaltungen der öffentlichen Straßenräume außerhalb der Hauptverkehrsachsen eine hohe identitätsstiftende Bedeutung zu. So gilt es, diese auch bei notwendigen strukturellen und klimabedingten Anpassungen sichtbar und erlebbar zu erhalten.
2. Grundsätzlich sollen sich in Alt-Berlin / Alt-Cölln die für Berlin charakteristischen Prinzipien und Elemente der Straßenraumgestaltung wiederfinden. Dazu gehören Linearität, visuelle Transparenz, ausgewogene Proportionen der beidseitigen Gehwege sowie tradierte Bordlinienführungen.
3. Bauzeitlich prägende Materialien, Verlegearten und Ausstattungselemente (u.a. Granitplatten vor Baudenkmälern) sollen „in situ“ erhalten und instandgesetzt werden. In Stadträumen, die hauptsächlich durch die DDR-Nachkriegsmoderne geprägt sind (Fischerinsel, Rathaus- und Marx-Engels-Forum), sollen völlige Überformungen vermieden und abgängige Bauteile durch affine Gestaltungselemente ersetzt und ergänzt werden. Das Nikolaiviertel ist als denkmalgeschützte Gesamtanlage, für deren öffentliche Räume bereits ein Gestaltungskonzept vorliegt, vom Regelwerk ausgespart.
4. In der Gestaltung der öffentlichen Räume ist ein zurückhaltendes Gesamtbild anzustreben, als ruhiger Hintergrund für die Bebauung aus unterschiedlichen Epochen und ein vielfältiges Straßenleben. Der öffentliche Charakter der Straßen- und Platzräume soll sich in der Gestaltung widerspiegeln.

### MULTIFUNKTIONALITÄT UND NUTZUNGSOFFENHEIT

5. Da die Straßenräume der Berliner Mitte auch kleinräumig unterschiedlichen Ansprüchen unterworfen sind, soll ihre Gestaltung möglichst nutzungsoffen und multifunktional ausgerichtet sein, um eine gute Aufenthaltsqualität zu erreichen. Auch temporäre Umgestaltungsmaßnahmen sollen sich an den Grundsätzen und Zielen des Regelwerks orientieren. Suboptimale Zwischenzustände sind zu vermeiden.
6. Vergleichbare Situationen sollen nach gleichen Grundprinzipien gestaltet werden. Sondersituationen mit abweichender Gestaltung sind nach städtebaulichen Kriterien zu definieren, nicht nach Einzelinteressen der Anlieger. Auch dort soll durch Orientierung an dem Regelwerk auf eine räumliche Konsistenz hingewirkt werden.
7. Bei der Aufteilung der Straßenquerschnitte sind gestalterische, denkmalpflegerische und funktionale Anforderungen unter besonderer Berücksichtigung der Belange des öffentlichen Verkehrs, des Wirtschaftsverkehrs und des Fuß- und Radverkehrs miteinander in Einklang zu bringen.
8. Gehwege, v.a. Unterstreifen, sind zugunsten von Aufenthalt und Barrierefreiheit funktional zu entlasten. Die in vielen Straßenräumen zwischen den eigentlichen Fahrbahnen und Gehwegen bisher zumeist dem Kfz-Parken vorbehaltenen Flächen entlang der Bordlinien

sollen daher nicht mehr nur durch den parkenden Kfz-Verkehr, sondern multifunktional genutzt. Sie werden zu Gunsten verschiedener Nutzungsansprüche (unter anderem Versickerung, Begrünung, Aufenthalt, Fahrradparken, Liefern) als „Multifunktionsstreifen“ ausgebildet. Die innerhalb dieser Flächen möglichen klimawirksamen Entsiegelungen und mitunter neuen Baumpflanzungen bilden konstitutive Hinzufügungen zum Bestand. Weitere bauliche und funktionale Differenzierungen sind zu vermeiden. Technische Ausstattungen (z.B. Lichtsignalanlagen, Beschilderung) sind weiterhin im Unterstreifen zu integrieren.

#### OBERFLÄCHEN, BEGRÜNUNG, VERSICKERUNG UND AUSSTATTUNG

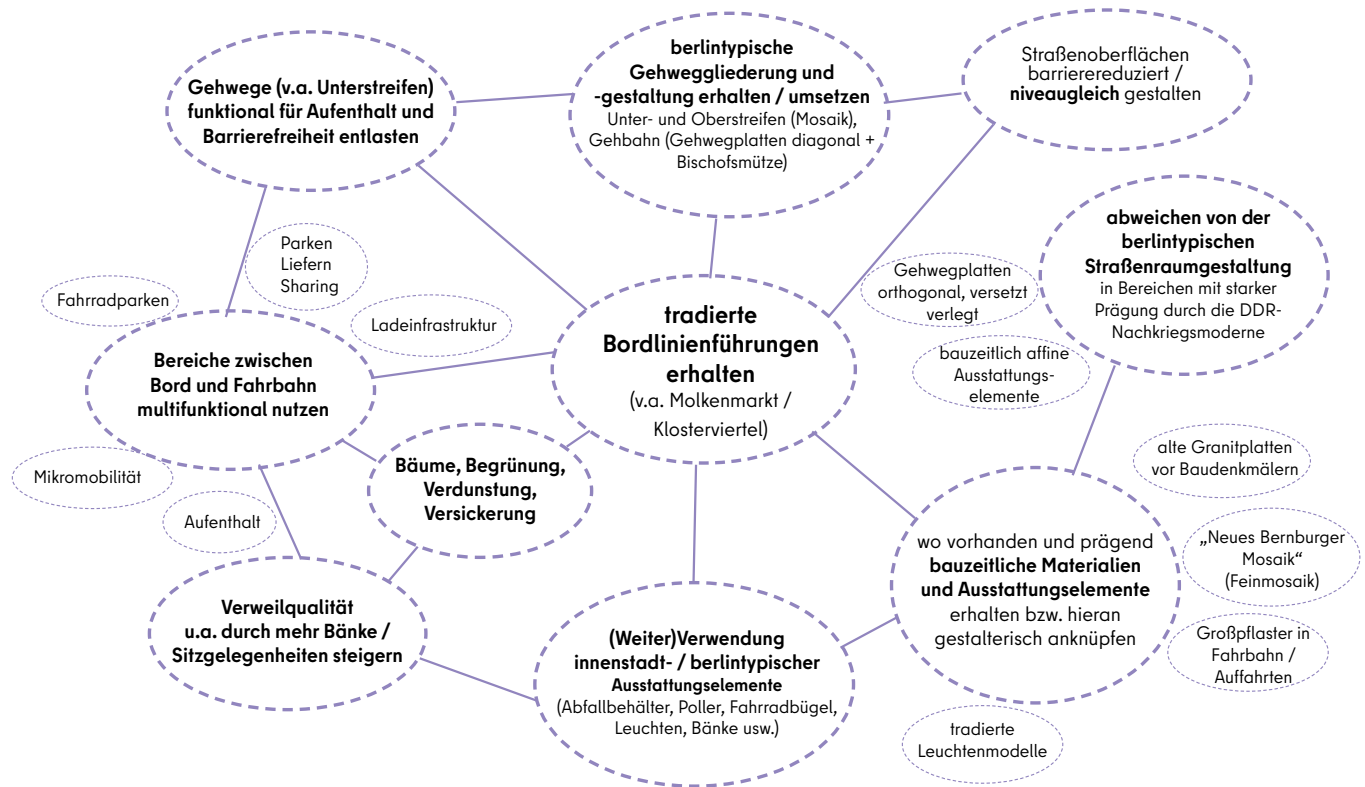
9. Neue Elemente einer klimaangepassten Gestaltung (vor allem Begrünung, Versickerung) werden unter Berücksichtigung bestehender Gestaltungsprinzipien in den Straßenraum integriert.
10. Das Gebiet hat innerhalb der inneren Stadt eine herausgehobene Bedeutung. Dies soll auch durch werthaltige und wertbeständige Materialien, Ausstattungselemente, Ausführungsstandards und Begrünungen deutlich werden. Damit wird ein dieser Bedeutung entsprechend erhöhter Pflege- und Instandhaltungsaufwand erforderlich.
11. Bei der Gestaltung befestigter Oberflächen soll auf das Repertoire bewährter Gliederungen, berlintypischer Materialien und Verlegearten zurückgegriffen werden. In Bereichen der DDR-Nachkriegsmoderne kann hiervon abgewichen und bauzeitlich affine Materialien und Verlegearten verwendet werden. Grundsätzlich werden Lösungen angestrebt, die zur Verbesserung der Versickerungsfähigkeit unter Berücksichtigung von Barrierefreiheit und gestalterischen Qualitäten beitragen.
12. Straßenbäume und Grünflächen leisten einen wichtigen Beitrag zum sommerlichen Hitzeschutz. Lösungen für ein nachhaltiges Regenwassermanagement sollen sich in das ortstypische Stadtbild einfügen. Die Ergänzung von Bäumen und Begrünung im Straßenraum ist grundsätzliches Ziel und von hoher Priorität. Bei Entscheidungen über die Verortung bedarf es sowohl der Berücksichtigung von Sichtachsen und Visurräumen (insbesondere im Zusammenhang mit Denkmälern und historisch bedeutenden Stadt- bzw. Platzräumen), als auch von Erfordernissen an Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität (Beschattung, Begrünung, Kühlung).
13. Die Ausstattung der Straßenräume soll ihre Aufenthaltsqualität und Funktionalität stärken. Dazu gehören neben einer angemessenen Straßenbeleuchtung an geeigneten Standorten auch Sitzbänke. Besondere Ausstattungselemente sollen in ihrer Gestaltung zurückhaltend und aufeinander abgestimmt sein, regelhaft angeordnet und soweit wie möglich zusammengefasst und in geeigneten Bereichen konzentriert werden. Überfrachtungen sind zu vermeiden.
14. Sondernutzungen des öffentlichen Raums (Außengastronomie, Warenpräsentation, Kioske, Werbeträger) können zur urbanen Vielfalt und Nutzbarkeit beitragen. Ihr Flächenbedarf muss jedoch gegen andere Ansprüche an den nur begrenzt verfügbaren Straßenraum abgewogen werden.



Rathausstraße (Rathausforum)



## 4. GESTALTUNGSPRÄMISSEN



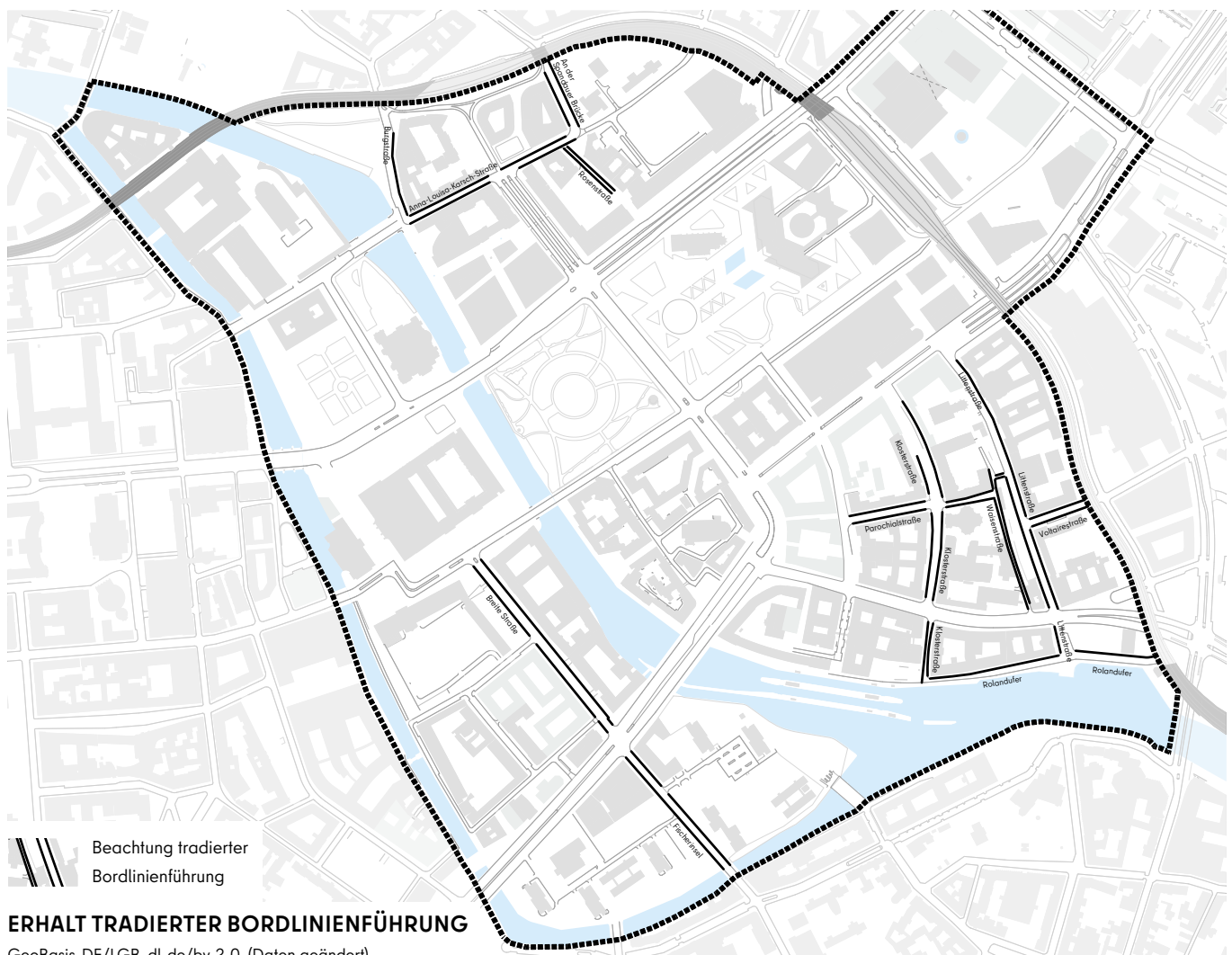
Auf Grundlage der formulierten Ziele und Grundsätze sowie der vertieften Bestandsanalyse wurden für den Anwendungsbereich Alt-Berlin / Alt-Cölln bereichs- und standortbezogene Gestaltungsprämissen für die Straßenraumgestaltung erarbeitet. Diese berücksichtigen die bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen, technischen Regelwerke sowie Richtlinien und wurden fachübergreifend abgestimmt. Die Gestaltungsprämissen wirken in einem engen funktionalen und gestalterischen Zusammenhang (siehe Grafik). Sie werden im Folgenden erläutert und ihre Anwendbarkeit straßenraumbezogen anhand von Übersichtskarten dargestellt. Damit lassen sich grundlegende Gestaltungsansätze ableiten, die in weiterführenden Planungsprozessen jeweils an örtlichen Gegebenheiten anzupassen und weiterzuentwickeln sind. Die vertieft betrachteten Bereiche – Molkenmarkt / Klosterviertel und Fischerinsel – gelten aufgrund ihrer ausgeprägten Eigenidentitäten als sogenannte Fokusräume mit besonderen lokalspezifischen Gestaltregeln. Die erarbeiteten straßenräumlichen Gestaltprämissen für den „Perspektivraum“ Rathaus- und Marx-Engels-Forum sind im Kontext der bestehenden Freiraum- und Hauptstraßenplanungen hingegen als perspektivische Leitbildorientierung zu verstehen.

#### 4.1 TRADIERTE BORDLINIENFÜHRUNG ERHALTEN

Die erhalten gebliebenen bzw. wieder hergestellten tradierten Bordlinienführungen, Bordsteine und mithin auch Gehwegoberflächen in den Erschließungsstraßen sollen als wichtige Identitätsträger weiterhin bestehen bleiben. Zu den Bereichen mit erhaltenswerten Bordlinienführungen zählen insbesondere das Kloster Viertel mit der Littenstraße, Voltairestraße, Waisenstraße, Parochialstraße, Klosterstraße und Rolandufer. Weitere prägende Bordlinienführungen finden sich im Quartier Rochstraße (Rosenstraße, Anna-Louisa-Karsch-Straße und Burgstraße), auf der Museumsinsel in der Bodestraße sowie auf der Spreeinsel in der Breiten Straße (2007 in Orientierung auf den Querschnitt von 1891 zurückgebaut) und der ehemaligen Roßstraße (heute Fischerinsel).



**Littenstraße** – tradierte Bordlage entlang des denkmalgeschützten Berliner Landes- und Amtsgerichts

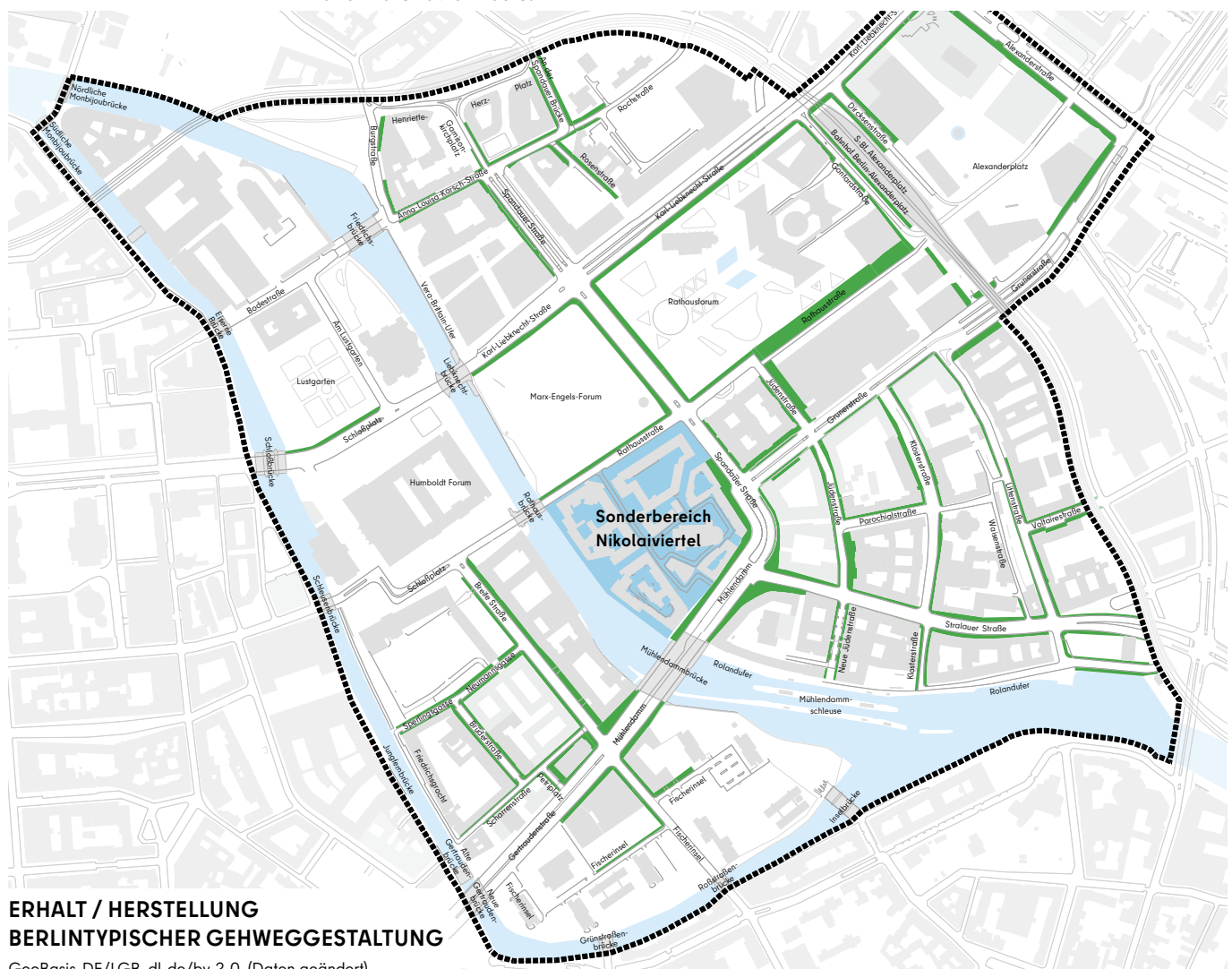




**Sperlingsgasse** – berlintypische Gehweggestaltung

## 4.2 BERLINTYPISCHE GEHWEGGESTALTUNG ERHALTEN UND HERSTELLEN

Die berlintypische Gehweggestaltung mit der Dreigliederung aus Ober- und Unterstreifen in Mosaikpflaster sowie der Ausbildung der Gehbahn aus diagonal verlegten Gehwegplatten mit Bischofsmütze ist im Bereich des Regelwerks grundsätzlich anzuwenden. Ausgenommen hiervon sind lediglich die im Regelwerk ausdrücklich benannten bzw. dargestellten Straßenabschnitte. Diese Gliederung und Materialität ist in zahlreichen Straßenräumen vorhanden und im Zuge künftiger Maßnahmen entsprechend zu erhalten, zu ergänzen oder vollständig herzustellen. Für die Ausgestaltung gelten die Vorgaben der AV Geh- und Radwege. Dies betrifft sowohl die Mindestbreiten der Gehwege (abhängig vom Straßentyp, in der Regel mindestens 3,20 m, sofern die örtlichen Querschnitte dies zulassen) als auch die von Einbauten und Hindernissen freizuhalten Gehbahn mit einer Mindestbreite von 2,20 m sowie einem beidseitig freizuhaltenden Streifen. Darüber hinaus sind die weiteren funktionalen und baulichen Anforderungen der AV Geh- und Radwege zu berücksichtigen, insbesondere im Hinblick auf eine barrierefreie Gestaltung, etwa durch den Einsatz taktiler Elemente oder ausreichender Farb- und Materialkontraste.



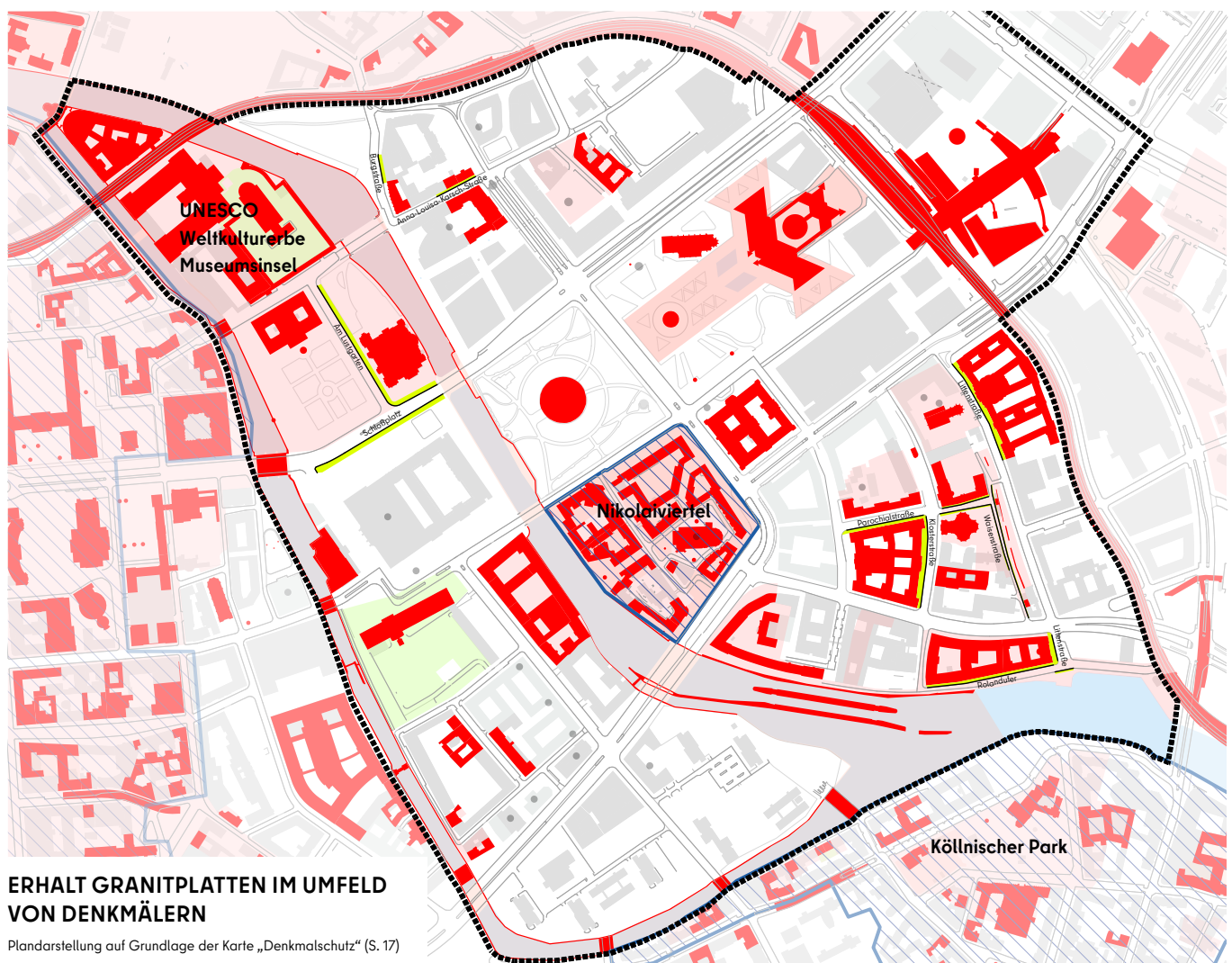


### 4.3 GRANITPLATTEN VOR BAUDENKMÄLERN ERHALTEN

Vorhandene Granitplatten in den Gehbahnen sind als hochwertige Materialien zu erhalten. Sie finden sich v.a. entlang der Fassaden von Baudenkmälern. Abhängig von der jeweiligen Gehwegbreite sind sowohl ein- als auch mehrreihige Plattenbahnen vorhanden. Entsprechende Granitplatten liegen u.a. vor dem Gerichtsgebäude in der Littenstraße, in der Waisen- und Parochialstraße, in der Klosterstraße im Umfeld des Alten Stadthaus und der Parochialkirche, auf der Museumsinsel sowie in der Anna-Louisa-Karsch-Straße. Aufgrund von Alter, langjähriger Nutzung und Witterungseinflüssen weisen sie Unebenheiten und teils flatternde Ränder auf. Diese Merkmale sind Ausdruck des historischen Charakters der Straßenräume. Bei Straßensanierung sind die Platten wenn möglich wiederzuverwenden. Sie haben in der Regel eine Breite von 1m. Bei zwei nebeneinander liegenden Platten kann die lt. AV Geh- und Radwege notwendige Mindestbreite der Gehbahn von 2,20m ausnahmsweise unterschritten werden. Zudem ist auch das noch vorfindliche Großpflaster in der Fahrbahn am Rolandufer, in der Waisenstraße, der südlichen Klosterstraße und der Rosenstraße zu sichern.



Waisenstraße mit tradierten Materialien (Granitplatten, Granitbord und Großpflaster)



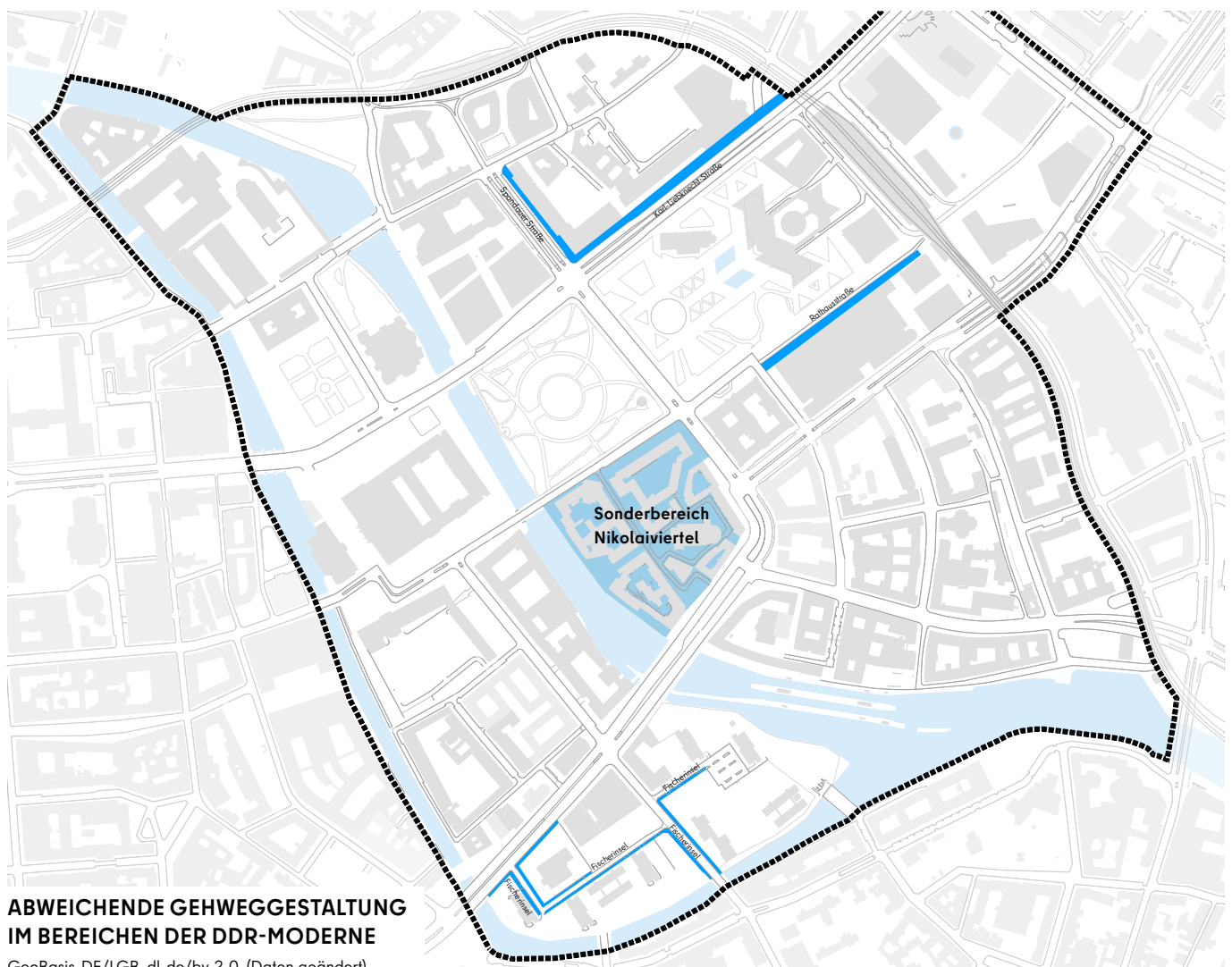


Promenade Karl-Liebknecht-Straße – bauzeitliche Pflasterung

#### 4.4 ABWEICHUNGEN VON DER BERLINTYPISCHEN STRASSENRAUMGESTALTUNG IN BEREICHEN DER DDR-NACHKRIEGSMODERNE

Das Rathaus- und Marx-Engels-Forum sowie die Fischerinsel sind in besonderer Weise durch die DDR-Moderne der 1960er und 1970er Jahre geprägt. Diese Prägung ist bis heute in den Straßenräumen ablesbar und zeigt sich in der Gliederung, der Materialität und der Ausstattung der öffentlichen Räume. Das Regelwerk trägt dieser stadträumlichen Besonderheit Rechnung und sieht in diesen Bereichen teilträumlich Abweichungen von der aktuell berlintypischen Gehweggestaltung vor. Ziel ist es, die gestalterische Korrespondenz zwischen Architektur, Freiraum und Straßenraum aus dieser Zeitschicht zu erhalten und darauf im Neubau typologisch aufzubauen.

Kennzeichnend ist eine überwiegend flächenhafte Ausbildung der Gehwegbereiche sowie die Verwendung bauzeitlich affiner, stadtbildprägender Betonplatten im Format 40 × 40 cm, die sich durch ihre texturreiche und farblich changierende Oberfläche auszeichnen. Die Platten



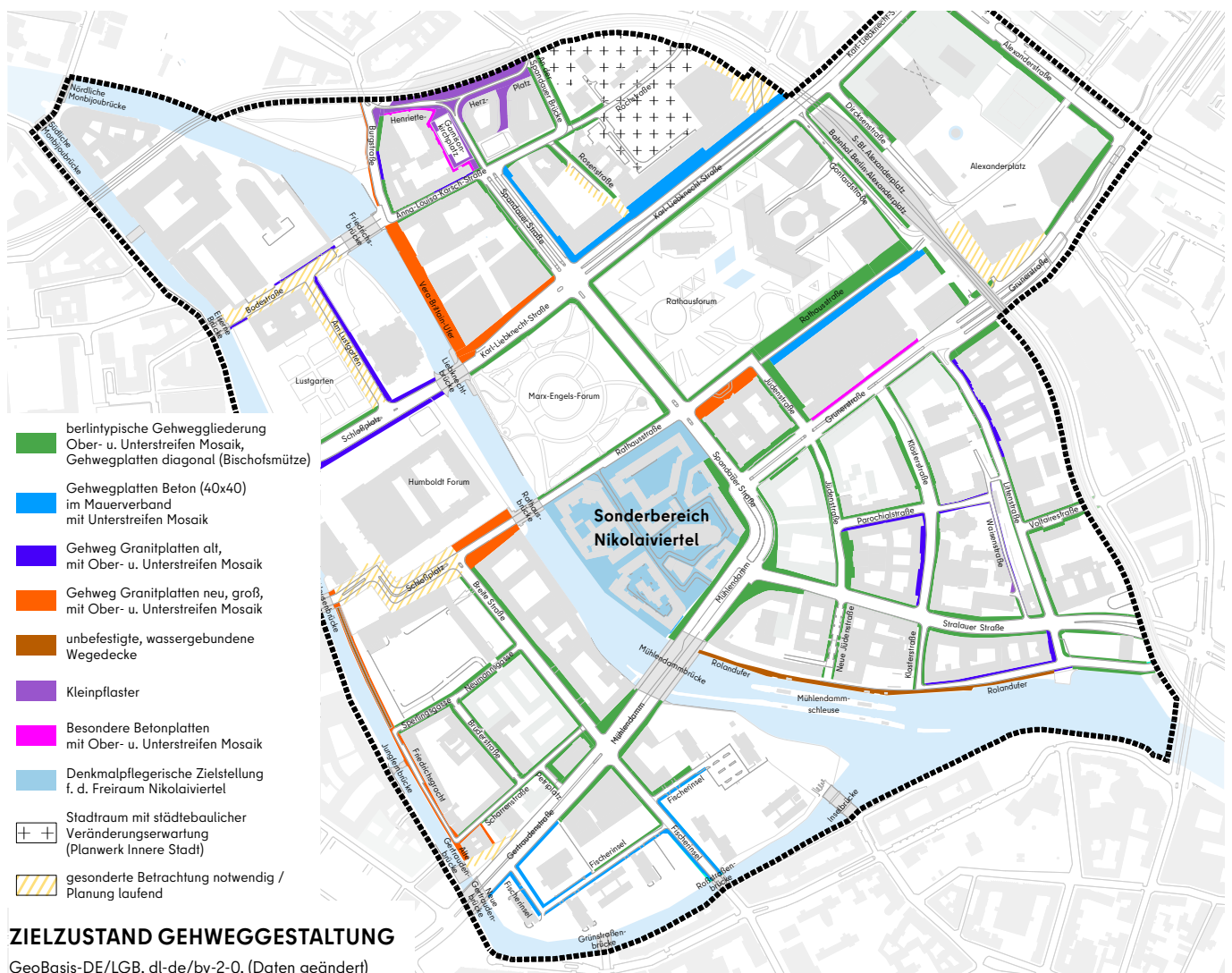
sind orthogonal im Halbstein-Verband zu verlegen. Abhängig von der jeweiligen städtebaulichen Situation können schmale Unterstreifen in Mosaik oder unbefestigte und begrünte Randbereiche fahrbahnseitig vorgesehen werden. Auf die bertintypischen Proportionen der Dreigliederung der Gehwege ist in diesen Bereichen unter Sicherung der Barrierefreiheit bewusst zu verzichten.

Auch bei der Ausstattung des Straßenraums ist eine an der Bauzeit orientierte, zurückhaltende und kohärente Gestaltsprache anzuwenden (siehe hierzu Fokusraum „Fischerinsel“). Als Referenz kann der westliche Abschnitt der Karl-Marx-Allee herangezogen werden, der im Jahr 2020 nach einem vergleichbaren gestalterischen Ansatz erneuert wurde.



Referenz Karl-Marx-Allee –  
Oberflächengestaltung

Die nachfolgende Grafik gibt – unter Berücksichtigung der jeweiligen stadträumlichen Identitäten und bereits sanierter Straßenräume – einen Überblick über den angestrebten Zielzustand der Gehwegoberflächengestaltung in Alt-Berlin und Alt-Cölln.



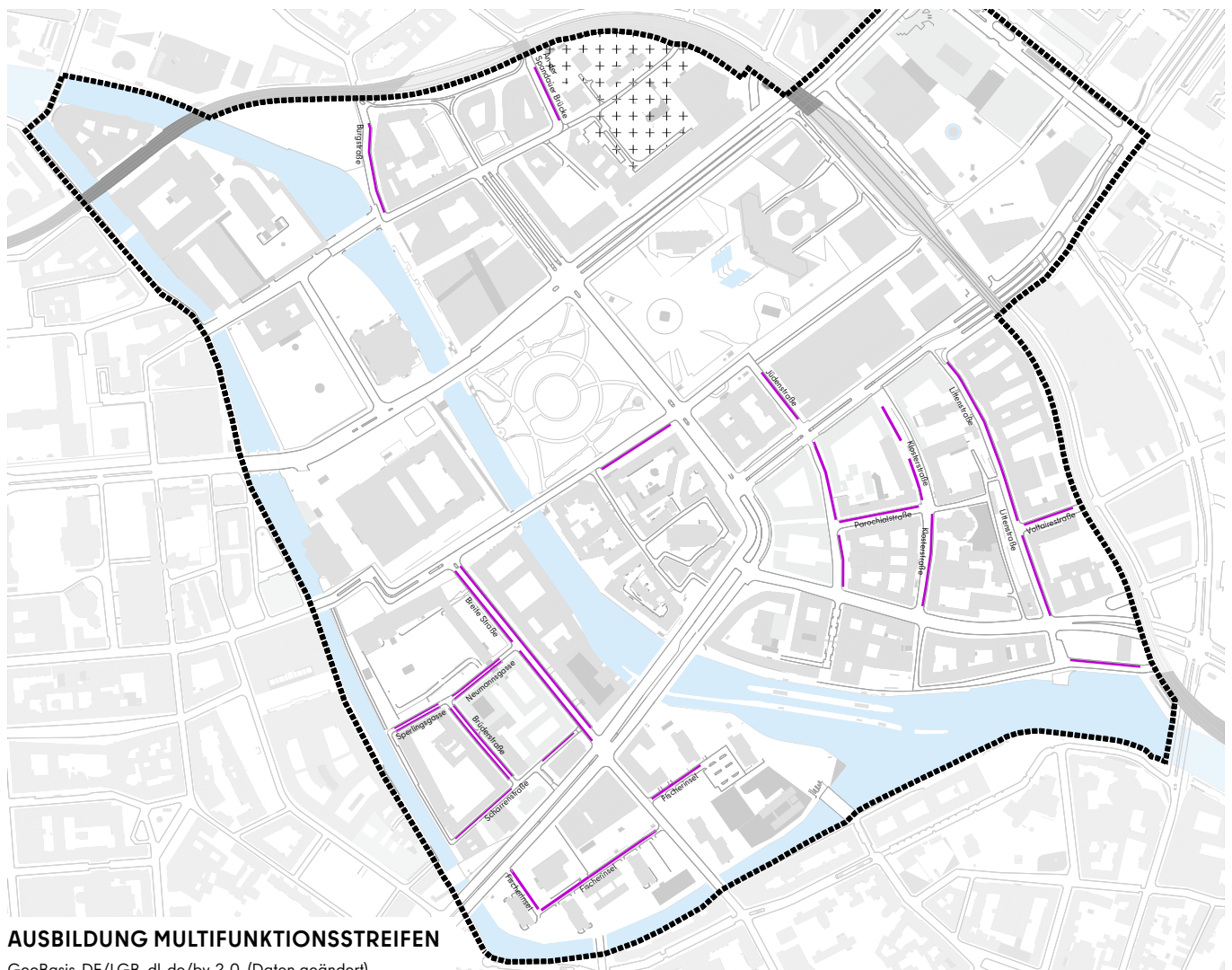




**Breite Straße** – bereits heute multifunktional genutzter Seitenraum, hier mit Jelbi-Mobilitätspunkt

#### 4.5 MULTIFUNKTIONALE NUTZUNG VON BISHERIGEN STELLPLÄTZEN ZWISCHEN BORD UND FAHRGASSE

Neue Nutzungsanforderungen an die Mobilität, den Aufenthalt und die Klimaanpassung erfordern einen neuen Umgang mit den begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen im öffentlichen Straßenraum. Die grundsätzliche Straßenraumgliederung mit beidseitigem Gehweg und einer durch Hochborde abgegrenzten Fahrbahn bleibt – bis auf wenige Ausnahmen – weiterhin konstituierend. Zusätzlich wird in den Seitenräumen der Fahrbahn ein Multifunktionsstreifen integriert (siehe auch Regelwerk Friedrichstadt, Dorotheenstadt und Friedrichswerder). Hierfür werden insbesondere die bislang überwiegend durch parkende Kfz belegten Fahrbahnränder genutzt. Sofern es die Fahrbahnbreite und die verkehrliche Funktion der Straße zulassen, kann der Multifunktionsstreifen ein- oder beidseitig der Fahrgasse angeordnet werden. Aufgrund der unterschiedlichen Bestandssituationen ist die Umsetzung dieses Elements in Alt-Berlin / Alt-Cölln jedoch nur teilweise möglich.



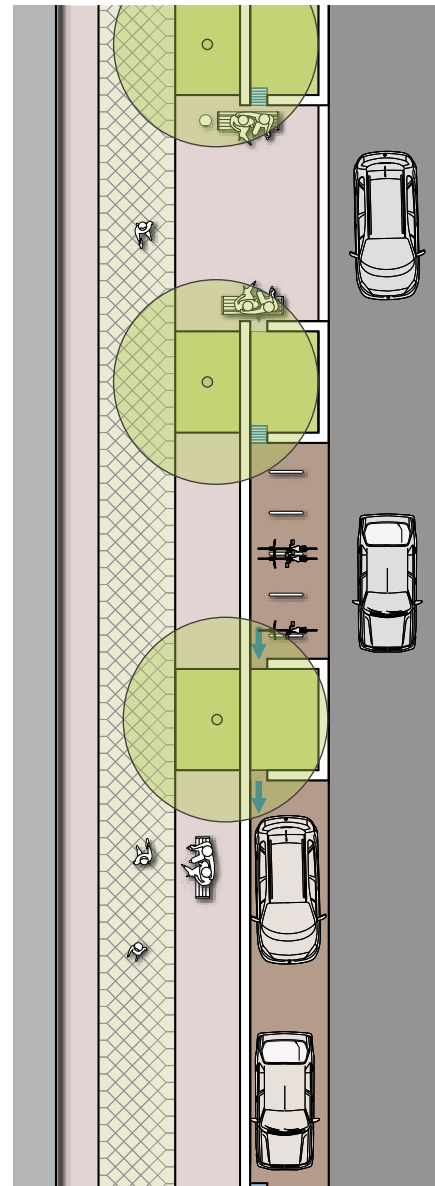
Besondere Relevanz entfaltet der Multifunktionsstreifen im Bereich Molkenmarkt / Klosterviertel sowie in geringerem Umfang auf der Fischerinsel. Auf der mittleren Spreeinsel sind bereits Parkstreifen mit Großpflaster und Baumpflanzungen vorhanden. Hier besteht Anpassungsbedarf in Hinblick auf eine klimaorientierte Gestaltung sowie einer Entlastung der teils schmalen Gehwegbereiche. Auch im Bereich nördlich der Karl-Liebknecht-Straße ist die Ergänzung von Multifunktionsstreifen in einzelnen Straßenabschnitten – so in der Burgstraße sowie der Straße An der Spandauer Brücke – grundsätzlich möglich.

Der Multifunktionsstreifen sollte mindestens 2,00 m breit sein. In Verbindung mit Pflanz- und Versickerungsflächen sollte seine Mindestbreite 2,30 m betragen. Wünschenswert sind jedoch 2,50 m bis 3,0 m oder ggf. mehr, wo sinnvoll und umsetzbar (siehe Fokusraum Molkenmarkt / Klosterviertel). Der Multifunktionsstreifen kann je nach städtebaulicher Situation, Bedarfslage und Funktion des jeweiligen Straßenraums verschiedene Nutzungen und Ausstattungen aufnehmen:

- Bäume und Begrünung,
- Verdunstungs-, Versickerungs- und Retentionsflächen bzw. -anlagen (abhängig von Verkehrsmengen),
- Abstellflächen für Fahrräder sowie für Lastenräder,
- Abstellflächen für Sharing-Angebote (z. B. Carsharing, Elektrofahrzeuge, Sonstiges),
- Lieferverkehrsflächen (mit entsprechender Beschilderung / Markierung)
- Aufenthaltsbereiche z. B. im Zusammenhang mit Eingangsbereichen von publikumsintensiven / öffentlichen Einrichtungen,
- Gehwegvorstreckungen im Zusammenhang mit Querungsstellen im Straßenverlauf und Wartebereiche für den ÖPNV,
- Sondernutzungen (z. B. Gastronomie) und
- Parken von Kraftfahrzeugen.

Zur Verbesserung der Versickerungsfähigkeit soll der Multifunktionsstreifen – außer im Fokusraum Fischerinsel – mit Granit-Großpflaster als tradiertes Oberflächenmaterial ausgebildet werden. Ausnahmen bilden Aufenthaltsbereiche, die in den Multifunktionsstreifen auf Gehweg-Niveau hineinreichen. Diese sind als Teil des „erweiterten“ Unterstreifens des Gehweges mit Mosaikpflaster auszubilden. Hier können aufenthaltsdienliche Ausstattungselemente, wie Sitzbänke, Trinkwasserbrunnen oder ähnliches, integriert werden.

Durch die Integration des Multifunktionsstreifens werden die Gehwege von z. T. störenden Funktionen, wie Fahrradparken, entlastet. Dies kommt vor allem Zufußgehenden zugute. Außerdem lassen sich durch ihn neue Funktionen, wie Versickerungsflächen und -anlagen, in den Straßenraum integrieren. Zudem kann die Dominanz des parkenden Kfz-Verkehrs in den betroffenen Straßenabschnitten deutlich gemindert und die Attraktivität des Straßenraums verbessert werden.



Multifunktionsstreifen  
mit verschiedenen  
Nutzungsoptionen



Multifunktionsstreifen Materialität – Prinzip einseitig und zweiseitig



**Burgstraße –**  
Fahrradparken zukünftig im  
Multifunktionsstreifen statt auf  
dem Gehweg

Eingefasste  
Versickerungsflächen als  
Grundelement im  
Multifunktionsstreifen

Kein Eingriff in das  
Entwässerungssystem

Wasserbehördliche Erlaubnis

Baumpflanzungen

Einfassung mit  
gebietstypischem  
Granit-Bord

Dezentrale  
Regenwasserbewirtschaftung  
bei grundhaftem Straßenumbau

### 4.6 KLIMARESILIENTE STRASSENRAUMGESTALTUNG

#### Regenwasserbewirtschaftung

Zur Kühlung innerstädtischer Räume soll zukünftig mehr Regenwasser dezentral vor Ort verdunsten und versickern und damit auch der Bewässerung der Straßenvegetation zu Gute kommen (siehe KAnGBln). Zudem kann bei bestehender Mischkanalisation eine Reduzierung des Regenwasserabflusses dazu beitragen, bei Extremwetterereignissen (Starkregen) die Überlastung des Kanalnetzes zu verringern. Möglich sind sowohl niedrigschwellige Maßnahmen in bereits sanierten Straßenräumen als auch umfangreichere Maßnahmen bei Straßenumbau und -sanierung. So bietet der Multifunktionsstreifen die Möglichkeit, Teilflächen für Verdunstung, Retention und Versickerung zu nutzen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen und Gestaltungsansätze bauen auf denen des Regelwerks Straßenraumgestaltung Friedrichstadt, Dorotheenstadt und Friedrichswerder auf und sind an die jeweiligen Bestandssituationen anzupassen.

#### Niedrigschwellige Maßnahmen im Bestand – versickerungsfähige Fläche

Die Ausdehnung und Anzahl von versickerungs- und verdunstungsfähigen Teilflächen im Multifunktionsstreifen kann situationsbedingt variieren. Ihre Breite wird durch die Breite des Multifunktionsstreifens determiniert. Die neu geschaffenen unversiegelten Flächen sind u-förmig durch einen Granitbord auf Lücke einzufassen, wobei entlang der Bestandsborde ein freier Durchlass zu bestehenden Abläufen / Pflasterrinne gegeben ist. Die Fläche ist zur Vorreinigung des Niederschlagswassers mit einer mindestens 30 cm starken belebten Bodenzone zu versehen und zu bepflanzen. Die Oberkante der Versickerungsfläche liegt hier bei < 10 cm unterhalb der Oberkante der umgebenden Fahrbahn sowie des vorhandenen Ablaufes. Das anfallende Niederschlagswasser wird vor Ort versickert und ggf. bis zur Einstauhöhe von < 10 cm zwischengespeichert, weiter nachfließendes Niederschlagswasser wird über den Straßenablauf in den vorhandenen Kanal geleitet. Ein Eingriff in das bestehende Entwässerungssystem erfolgt nicht. Die neue Versickerungsfläche kann im Zusammenhang mit einem Ablauf innerhalb (sog. Grüner Gully) und außerhalb der Versickerungsfläche hergestellt werden. In beiden Fällen bleibt die bestehende Neigung der Fahrbahn bzw. der Gehwege unverändert. Grundsätzlich ist zur Versickerung des Regenwassers innerhalb der eingefassten Versickerungsflächen eine wasserbehördliche Erlaubnis erforderlich. Ausnahmen von dieser Erlaubnispflicht werden in der NWFreiV formuliert. Des Weiteren sind die bodenschutzfachlichen Anforderungen zu beachten. Baumneupflanzungen sollen – sofern es die Rahmenbedingungen ermöglichen – in den entsiegelten Flächen ergänzt werden. Gibt es bereits Bäume im Unterstreifen, soll keine weitere Baumreihe im Bereich des Multifunktionsstreifens vorgesehen werden.

Die Einfassung der zu ergänzenden Versickerungs- und Retentionsflächen orientiert sich an den bestehenden Gestaltungsgrundsätzen sowie den tradierten Materialien in den jeweiligen Identitätsräumen des Regelwerks. So ist überwiegend ein gebietstypischer Granitbord A 1 zu verwenden. Im Bereich der mittleren Spreeinsel sind hingegen weiterhin Granitborde im A5-Format und auf der Fischerinsel Betonborde einzusetzen. Damit werden die Flächen vor dem Überfahren geschützt und optisch deutlich eingefasst.

#### Grundhafter Straßenumbau

Im Falle eines grundhaften Straßenumbaus ist das Potenzial für die Stadtgrünplanung möglichst weit auszuschöpfen. Ebenso ist die dezentrale Regenwasserbewirtschaftung und vollständige Abkopplung von der Mischkanalisation entsprechend der gesetzlichen Anforderungen mittels Herstellung von Versickerungsflächen / -anlagen (Flächenversickerung, Mulden, ggf.



Tiefbeete) zu beachten (Parameter: rd. 20 % der Straßenoberfläche ist entsiegelt). Im Sinne der Einheitlichkeit und Gestaltqualität sind auch wasserwirtschaftliche Versickerungsanlagen wie oben beschrieben im Multifunktionsstreifen einzufassen. Eine Überlagerung von Baumstandorten und Versickerungsanlagen in multifunktionalen Flächen ist im Einzelfall zu prüfen. Für Anlagen der Straßenentwässerung, die in Betrieb und Unterhaltung der Berliner Wasserbetriebe übergehen sollen, sind die Planungsanforderungen frühzeitig mit diesen abzustimmen. Grundlage der Planung bildet mindestens die jeweils aktuelle Leitlinie „Wasserbewusste Entwässerungsplanung“.

#### Begrünung der versickerungsfähigen Flächen sowie der Versickerungsanlagen

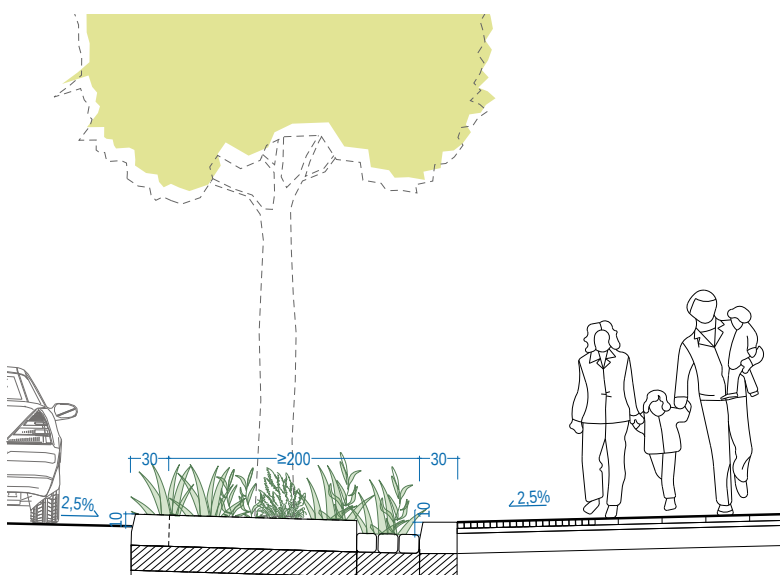
Eine qualitätsvolle Bepflanzung der Versickerungs- und Retentionsflächen / -anlagen, verbunden mit einer nachhaltigen Pflege, ist mittels einer auskömmlichen Budgetierung sicherzustellen. Die Begrünung sollte max. 60 cm hoch sein, um die Sichtbeziehungen zu gewährleisten, und mind. 30 cm über der Einfassung, um stadträumlich wirksam zu werden. Zu verwenden sind verschiedene, geeignete Stauden- oder Gräserarten. Hierbei sind Aspekte, wie Insektenfreundlichkeit, ganzjährige und saisonale Bepflanzung, Pflanzdichte /-höhe, Klimaresilienz und Pflegeaufwand zu beachten. Geeignete Pflanzmischungen sind mit dem Bezirksamt Mitte (Straßen- und Grünflächenamt) und bei wasserwirtschaftlichen Anlagen mit den Berliner Wasserbetrieben abzustimmen. Das Thema Begrünung ist im Kontext der Integration von Versickerungsflächen in innerstädtischen Straßenräumen noch recht neu. Daher werden Probepflanzflächen mit Begleituntersuchungen einschließlich Evaluierung empfohlen.

Standortgeeignete  
Bepflanzung und Pflege von  
Versickerungsflächen

#### **Baumpflanzungen**

Im Sinne einer klimaangepassten Straßengestaltung sind ergänzende Straßenbaumpflanzungen im gesamten Anwendungsbereich des Regelwerks anzustreben, sofern die örtlichen Gegebenheiten dies ermöglichen. Verträglichkeiten in der Umgebung von Denkmälern

Ergänzung von Straßenbäumen  
im gesamten Regelwerksgebiet



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

und Denkmalbereichen sind im Einzelfall zu prüfen und jeweilige Lösungsansätze mit den Denkmalbehörden abzustimmen.

Ergänzende Baumpflanzungen können zukünftig in den Multifunktionsstreifen integriert werden. Das hat den Vorteil, dass hier ein größerer unversiegelter Wurzelraum in Zusammenhang mit Versickerungsflächen realisiert, ein ausreichender Abstand zu den Fassaden gewährleistet und Einschnitte in die Gehbahn bei zu schmalen Unterstreifen bzw. eine unproportionale Gehweggliederungen vermieden werden können. An Stellen, an denen Bäume bereits im Unterstreifen vorhanden sind, können durch ergänzende Versickerungsflächen in Multifunktionsstreifen bessere Wuchsbedingungen für Bestandsbäume erreicht werden. Unabhängig vom Multifunktionsstreifen sind Neupflanzungen von Straßenbäumen, z. B. in mindestens 2,0 m breiten Unterstreifen, anzustreben. Baumscheiben sollten jeweils mindestens 12 m<sup>2</sup> groß sein.

##### Verwendung unterschiedlicher und klimaresilienter Arten

Ziel sollte es sein, unterschiedliche, in Habitus und Größe zueinander passende, sowie standortgerechte Baumarten zu verwenden (Diversifizierung), die an die veränderten Klimabedingungen gut angepasst sind (Klimaresilienz). Zum Schutz junger Bäume sollen einheitliche Gitterkörbe aus Bandeisen mit anthrazitfarbenem Anstrich eingesetzt werden. Grundsätzlich sind die vorhandenen Grünbestände durch geeignete Maßnahmen zu sichern und gegen Beeinträchtigungen zu schützen. Die Wachstumsbedingungen für Altbäume auf Straßen und Plätzen sind ggf. durch Erweiterung der Baumscheiben, Bodenauflockerung, Belüftungsmaßnahmen usw. zu verbessern.

##### Weitere Begrünung - mobile Ausstattung

##### Verträgliche Integration von Pflanzbehältern

Die Aufstellung von Pflanzbehältern ist in den öffentlichen Straßen- und Platzräumen der Stadtmitte sorgsam abzuwägen. Die notwendigen Gehwegbreiten sowie die Transparenz des Straßenraums sind sicherzustellen. Wo sie zugelassen werden, sollte darauf hingewirkt werden, dass die Behälter zurückhaltend eingefärbt und zu Zeiten, in denen sie nicht bepflanzt sind, aus dem Straßenraum entfernt werden, die Bepflanzung transparent ist, eine Höhe von 1,5 m nicht überschreitet und sichergestellt ist, dass sie regelmäßig gepflegt und bei Bedarf ausgewechselt wird.

##### Fassadenbegrünung nicht Gegenstand des Regelwerks

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

#### 4.7 BARRIEREREDUZIERTER NIVELLIERUNG DER STRASSEN OBERFLÄCHEN

##### Niveaugleiche Oberflächengestaltung in besonderen Situationen

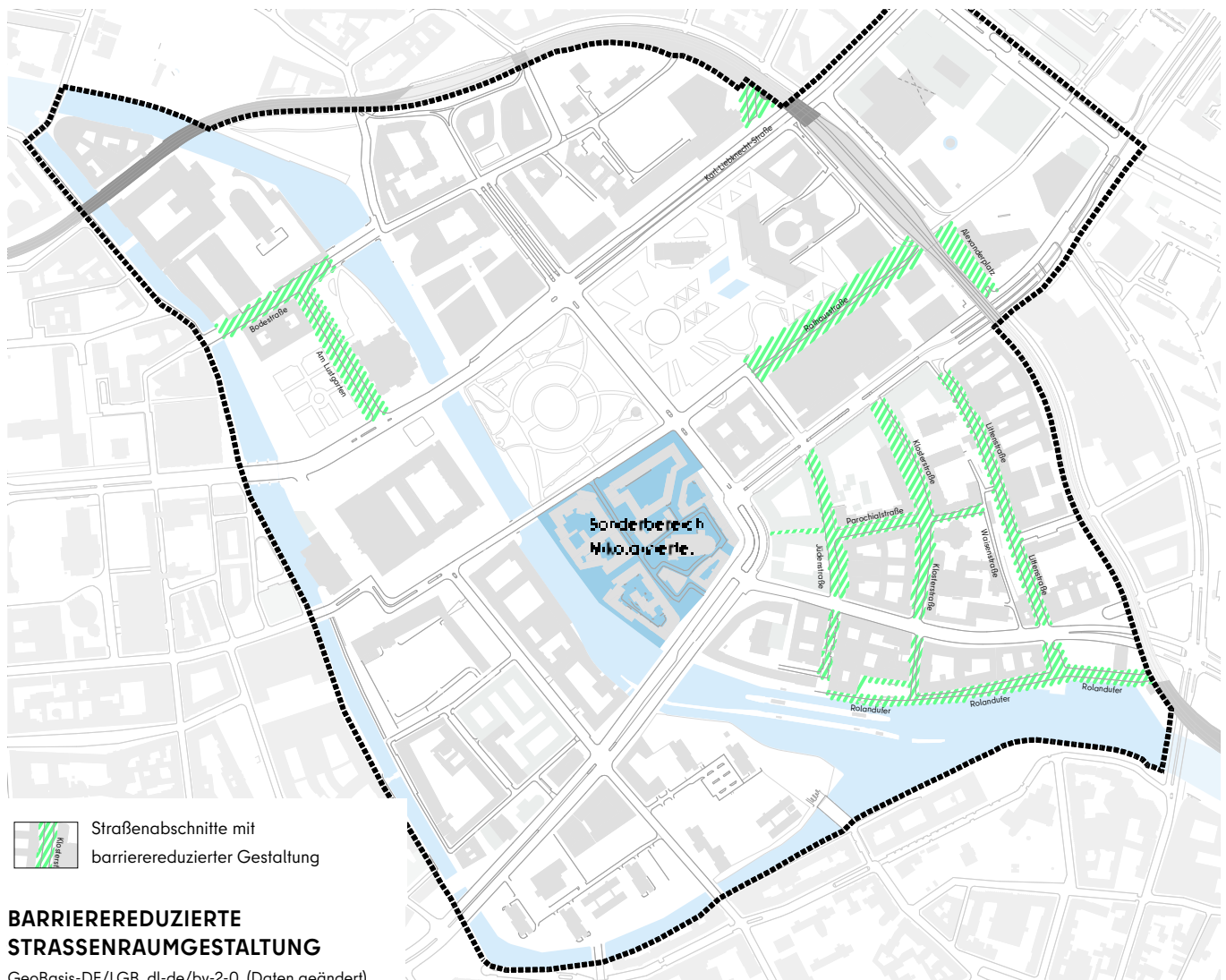
Der überwiegende Teil der Straßenräume in der Berliner Mitte folgt dem Separationsprinzip (Gehweg - Hochbord - Fahrbahn - Hochbord - Gehweg). In Teilbereichen mit starker Fußgängerorientierung und besonderer Aufenthaltsfunktion kann eine flächenhafte, barrierereduzierte Oberflächengestaltung - etwa als straßenrechtlich gewidmete Fußgängerzone oder verkehrsberuhigter Bereich - in Betracht gezogen werden (z. B. östlicher Abschnitt Rathausstraße oder östlicher Abschnitt Dircksenstraße). Sie kann einen deutlichen Mehrwert für das Stadterleben schaffen, indem Aufenthaltsqualität, Querbarkeit und Nutzungsvielfalt gestärkt und Störungen durch Verkehr reduziert werden.

Für die Bodestraße und die Straße Am Lustgarten ist bereits eine Gestaltung als Fußgängerzone in Anlehnung an die Gestaltungsprinzipien und Materialitäten des Schlossplatzes vor-

gesehen. Hier sollen vorhandene tradierte Materialien, v. a. die alten Granitplatten in den Gehbahnen, wiederverwendet werden. Auch im Quartier Molkenmarkt / Kloster-viertel (Fokusraum) wird im Rahmen der Quartiersentwicklung der Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich mit barrierereduzierter Nivellierung von Fahrgassen, Gehwegen und begehbaren Bereichen des Multifunktionsstreifens angestrebt. Weitere Potenziale für eine entsprechende Neuordnung des Straßenraums bestehen im östlichen Abschnitt der Dirksenstraße sowie am Süden der Rosa-Luxemburg-Straße. Hier können durch fußgängerorientierte Lösungen derzeitige Straßenräume besser mit sich anschließenden Platzbereichen verknüpft werden.

Bei der Gestaltung nivellierter Straßenoberflächen sind Prinzipien, wie Transparenz und gestalterische Zurückhaltung, zu berücksichtigen. Übergänge zum „Regelstraßennetz“ bzw. zum übergeordneten Straßennetz sind als Gehwegüberfahrten auszubilden, um die Vorrangstellung des Fußverkehrs zu verdeutlichen.

#### Aktuelle Planungen und Potenzialbereiche für fußgängerorientierte Lösungen





### Im Fokus Querungsbereiche Umsetzung baulicher Vorstreckungen

#### 4.8 BARRIEREFREIE OBERFLÄCHENGESTALTUNG

Die Sicherstellung der Barrierefreiheit ist zentraler Bestandteil der Straßenraumgestaltung. Entsprechende Vorgaben machen die jeweils aktuellen Ausführungsvorschriften (AV Geh- und Radwege). Diese sind im Regelwerksgebiet entsprechend anzuwenden. Im Fokus stehen insbesondere Querungsstellen. Ein Querungsbedarf für den Fußverkehr konzentriert sich nicht nur auf Knotenbereiche sondern besteht auch innerhalb von Abschnitten des Erschließungsstraßennetzes. Zur Verbesserung der Querungssituation können je nach örtlicher Situation Vorstreckungen sinnvoll sein. Dabei sind bauliche Lösungen, z. B. in Verbindung mit dem neu zu integrierenden Multifunktionsstreifen, temporären Verkehrsmaßnahmen (Markierung von Sperrflächen, Absperrpfosten) mit Blick auf Sicherheit, den Pflegeaufwand und einer gefälligen Stadtbildverträglichkeit vorzuziehen.

### Unterschiedliche Leuchtentypen in den Teilräumen

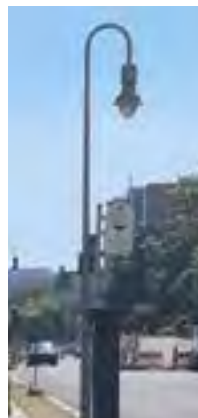
#### 4.9 BELEUCHTUNG

Im Anwendungsbereich des Regelwerks sind unterschiedliche Leuchtentypen im öffentlichen Straßenraum vorzufinden. Entlang der Hauptverkehrsstraßen kommt vielfach die Hängeleuchte „Typ Urbi“ zum Einsatz, unter anderem in Abschnitten der Grunerstraße, der Rathausstraße und der Spandauer Straße. Abschnittsweise sind jedoch auch einfache, rein funktionale Ansatzleuchten ohne besondere gestalterische Qualität vorhanden. Auf der Museumsinsel sowie im Umfeld des Humboldt Forums Berliner Schloss ist der Schupmann-Kandelaber als stadtraumprägender historischer Leuchtentyp installiert. Vor dem Roten Rathaus kommt ein bauzeitlich passender Kandelaber zum Einsatz. Im Bereich der mittleren Spreeinsel, entlang des Uferwegs auf der Fischerinsel, im Nikolaiviertel sowie in den schmalen Straßenräumen des Kloosterviertels wurde überwiegend die sogenannte Altstadt-Modelleuchte (Schinkelleuchte) verwendet. In Teilbereichen des Quartiers Rochstraße sind hingegen moderne Ansatzleuchten vorzufinden. Auf der Fischerinsel sowie am Rolandufer sind zudem noch Leuchten des Typs „Rostocker Stadtlcht“ (RSL) aus der Zeit der DDR vorhanden. Während dieser Leuchtentyp in tradierten historischen Stadträumen als gestalterisch unpassend zu bewerten ist, ist er auf der Fischerinsel als Bestandteil des ursprünglichen Gestaltungskonzepts der Wohnsiedlung bauzeitlich begründet.

### Typische Leuchten im Anwendungsbereich



Altstadt-  
Modelleuchte



Hängeleuchte Typ  
„Gas-Optik“



Schupmann-  
Kandelaber



Bogenleuchten  
(zweiarmig)



Sonderleuchte  
Rathausvorplatz

Obwohl die öffentliche Beleuchtung in weiten Teilen der Berliner Stadtmitte bereits erneuert wurde, besteht im Anwendungsbereich des Regelwerks weiterhin Handlungsbedarf. Dieser betrifft sowohl die eingesetzten Leuchtmittel im Hinblick auf Energieeffizienz und Nachhaltigkeit als auch die Auswahl stadträumlich angemessener Leuchtentypen.

Für die Erneuerung und Ergänzung der öffentlichen Beleuchtung sind folgende Grundsätze maßgeblich:

#### Grundsätze für die Beleuchtung öffentlicher Straßenräume

- Der Leuchtentyp ist an der Charakteristik des jeweiligen Identitätsbereichs sowie an der prägenden Bebauung auszurichten und soll deren stadträumliche Wirkung unterstützen.
- Ein Wechsel des Leuchtentyps innerhalb eines zusammenhängend wahrgenommenen Straßenraums ist zu vermeiden und auf begründete Ausnahmefälle zu beschränken.
- Sofern aufgrund der Straßenbreite oder der verkehrlichen Funktion Leuchten mit hohem Lichtpunkt erforderlich sind, ist ergänzend eine separate Beleuchtung der Seitenräume durch Leuchten mit niedrigerem Lichtpunkt zu prüfen.
- Die Vielfalt der im Anwendungsbereich eingesetzten Leuchtentypen ist insgesamt zu begrenzen.
- Der vorhandene Leuchtenbestand, insbesondere wenn dieser in den vergangenen Jahren erneuert wurde, ist zu berücksichtigen, sofern er mit den genannten Grundsätzen vereinbar ist.

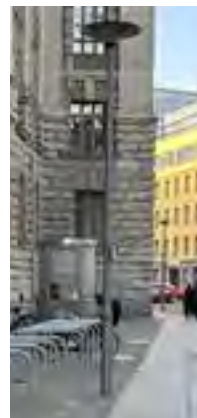
Auf Grundlage dieser Grundsätze wurde unter Berücksichtigung des aktuellen Leuchtenbestands ein Leuchtentypenkonzept als Orientierungsrahmen für den Anwendungsbereich erarbeitet.



Hängeleuchte „Typ Urbi“, ein- und zweiarmig



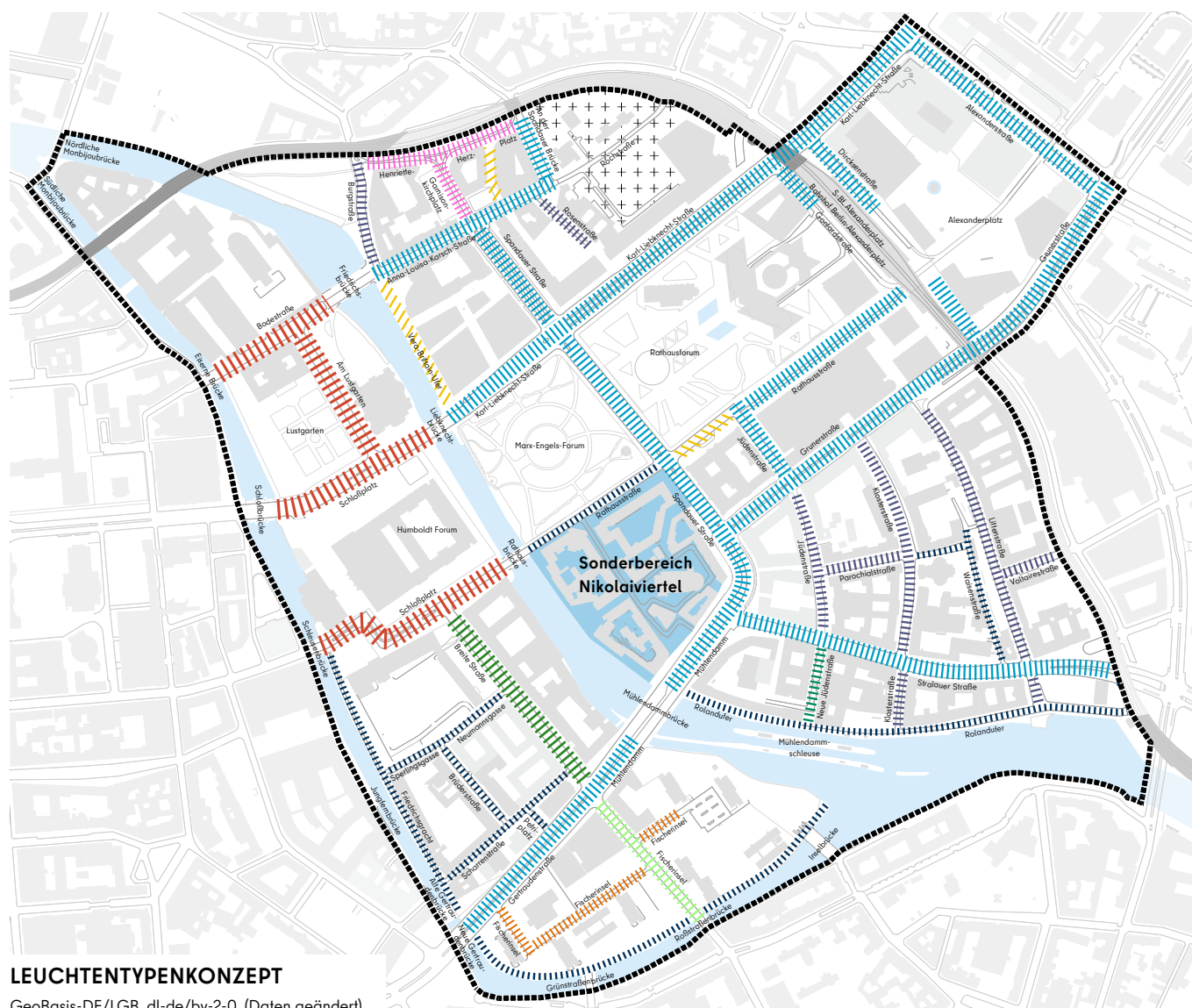
Aufsatzleuchte  
„Typ RSL“



moderne  
Aufsatzleuchte

#### Typische Leuchten im Anwendungsbereich

- |                                                                                   |                                            |                                                                                   |                                                                                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
|  | Altstadt-Modellleuchte                     |  | moderne Aufsatzleuchte                                                            |
|  | Hängeleuchte Typ "Gas-Optik"               |  | moderne Ansatzleuchte                                                             |
|  | Schupmann-Kandelaber                       |  | Friedrichstadtleuchte                                                             |
|  | Bogenleuchte (zweiarig)                    |  | Sonderleuchten                                                                    |
|  | Hängeleuchte "Typ Urbi", ein- und zweiarig |  | Stadtraum mit städtebaulicher<br>Veränderungserwartung<br>(Planwerk Innere Stadt) |
|  | Aufsatzleuchte "Typ RSL"                   |                                                                                   |                                                                                   |





#### 4.10 VERWENDUNG BERLINTYPISCHER AUSSTATTUNGSELEMENTE

Das Regelwerk trifft Festlegungen zur Art, Gestaltung und Positionierung wiederkehrender Ausstattungselemente im öffentlichen Straßenraum. Hierzu zählen insbesondere Fahrradbügel, Sitzbänke, Abfallbehälter und Poller. Darüber hinaus werden grundsätzliche Vorgaben für weitere Elemente formuliert.

Ziel ist eine ruhige und stadträumlich verträgliche Einbindung aller Ausstattungselemente. Eine Überfrachtung des öffentlichen Raums ist grundsätzlich zu vermeiden. Erforderliche Elemente sind nach Möglichkeit räumlich zu bündeln und funktional zusammenzufassen (beispielsweise gemeinsame Anordnung von Verkehrszeichen, Straßenschildern und Abfallbehältern an einem Mast). Wiederkehrende Elemente sind nach einheitlichen Ordnungsprinzipien zu platzieren. Die Anordnung der Ausstattungselemente hat so zu erfolgen, dass die optische Transparenz des Straßenraums sowie Sichtbeziehungen gewahrt bleiben. Bewegungsräume des Fußverkehrs sind von Hindernissen freizuhalten, dies gilt insbesondere für die Gehbahn.

Grundsätzlich sind Ausstattungselemente im Unterstreifen anzuordnen. Der Multifunktionsstreifen ist dort, wo er integriert werden kann, zur funktionalen Entlastung des Unterstreifens zu nutzen. Insbesondere Fahrradbügel, Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur aber auch Sitzmöglichkeiten sollen – sofern möglich – im Multifunktionsstreifen positioniert werden. Einzelne Elemente mit gebäudebezogenem Bezug können ausnahmsweise im Oberstreifen unmittelbar an der Bebauung angeordnet werden – bevorzugt sind hierfür Gebäuderücksprünge zu nutzen. Größere oder raumwirksame Ausstattungselemente sollen vorzugsweise in geeigneten Bereichen mit günstigeren räumlichen Verhältnissen untergebracht werden. Hierzu zählen insbesondere Plätze und platzartige Aufweitungen, Gebäuderücksprünge sowie Gehwegvorstreckungen.

Für genormte Ausstattungselemente, wie Wegweisungssysteme, Brief- und Schaltkästen sowie Schachtabdeckungen, sind die jeweils gültigen bzw. eingeführten Standardausführungen zu verwenden. Sonstige Ausstattungselemente – etwa Informationstafeln, Anschlagsäulen oder Wartehallen – sind gestalterisch aufeinander abzustimmen. Die Design-Typologie soll sich an bereits eingeführten Elementfamilien orientieren, um einen einheitlichen Gesamteindruck zu gewährleisten. Angestrebt wird eine zurückhaltende Formensprache unter Verwendung außenraumtypischer Materialien, wie Metall, Holz, Naturstein und Glas. Soweit funktionale Anforderungen oder Normierungen nicht entgegenstehen, ist ein einheitlicher, zurückhaltender Farbton (Anthrazit) vorzusehen.

Ausstattungselemente müssen bis zu einer Höhe von 4,5 m einen Mindestabstand von 0,5 m zum Fahrbahnrand einhalten. Zur Gehbahn ist nach Möglichkeit ein seitlicher Abstand von 0,4 m vorzusehen, mindestens jedoch 0,25 m, um Bewegungsräume zu sichern. Mindestens muss eine angemessene Einpflasterung der Objekte in die Mosaikbefestigung des Unter- oder Oberstreifens sowie im Falle des Multifunktionsstreifens in das Großpflaster gewährleistet sein. Ein Tangieren der Gehbahn oder ein Anschneiden der Gehwegplatten ist zu vermeiden. Schachtdeckel, Leitungsträgerabdeckungen, Notausstiege der U-Bahn und vergleichbare technische Einbauten können nicht auf Unter- oder Oberstreifen beschränkt werden. In diesen Fällen ist zur Minimierung gestalterischer Störungen eine lage- und höhengenaue Einpassung in die jeweilige Oberflächenbefestigung vorzusehen; eine passgenaue Integration in Plattenbeläge ist gegenüber einer mosaikgeplasterten Einfassung grundsätzlich zu bevorzugen.

Vermeidung von Überfrachtung

Freihaltung von Sichtbeziehungen und Bewegungsräumen

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

Verwendung gebietstypischer Elemente und Designs, zurückhaltende Farbgebung

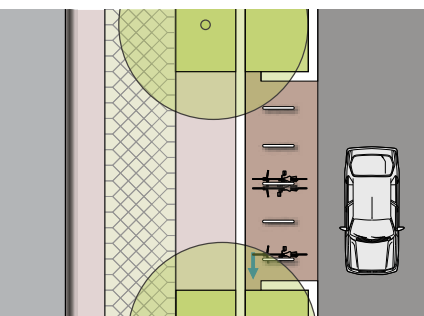
Einbindung der Ausstattungselemente in die Oberflächenbefestigung



**Fahrradbügel**  
Kreuzberger Bügel, Edelstahl  
geschliffen



**Fahrradbügel**  
Flachstahl, anthrazit



**Anordnung von Fahrradparken**  
im Multifunktionsstreifen



**Modell Parkbank Berlin**

### Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Fahrradbügel sind zur funktionalen Entlastung der Gehwege vorzugsweise im Fahrbahnbereich bzw. in den künftigen Multifunktionsstreifen zu integrieren. Die Abgrenzung und Sicherung dieser Anlagen gegenüber dem fließenden Verkehr ist auf ein notwendiges Maß zu begrenzen. Die straßenverkehrsbehördlich für Fahrbahnbereiche angeordneten Parkflächenmarkierungen zur Begrenzung des Beginns und Endes der Parkstände ist auf Großpflasterflächen mittels aufgeklebten Verkehrsnägeln auszuführen. Gemäß StVO sind aus Gründen der Verkehrssicherheit Bereiche zum Fahrradparken, die sich auf der Fahrbahn befinden, bei hintereinander angeordneten Nutzungen, wie Kfz-Parken, Lieferverkehrsflächen oder Grundstückszufahrten, gegenüber den übrigen Verkehr durch Anordnung von Zeichen 605 verkehrlich zu sichern. Die Ausführung kann vorzugsweise durch Poller (zylindrische Ausführung) oder durch einen Pfosten mit Verkehrszeichen erfolgen. Die Aufstellung von Schutzelementen kann bei Einordnung des Fahrradparkens zwischen nicht abzusichernden Nutzungen (z. B. zwischen eingefassten Versickerungsflächen oder an Gehwegvorstreckungen) entfallen.

Falls eine Einordnung der Anlagen im Fahrbahnbereich bzw. Multifunktionsstreifen nicht möglich ist, können auch ausreichend breite Gebäuderücksprünge oder Unterstreifen genutzt werden. Bei Senkrechtaufstellung sind 2,50 m und bei Schrägaufstellung 2,0 m Mindestbreiten für die Unterstreifen zu beachten.

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

Mobile Fahrradstände sind dem Charakter der Innenstadt nicht angemessen, Genehmigungen – soweit erforderlich – sollten dafür nicht erteilt werden.

### Sharing-Stationen für Zweiräder

Zur Förderung der Mikromobilität tragen stationsbasierte Sharing-Angebote bei. Im Anwendungsbereich des Regelwerks gibt es im öffentlichen Straßenraum zahlreiche Sharing Punkte, vor allem von Jelbi (Angebot der BVG). Sie sind in den Fahrbahnrand bzw. in den neuen Multifunktionsstreifen zu integrieren. Situationsbezogen können Sharing-Angebote für Zweiräder auch in platzartigen Straßenaufweitungen oder Gebäuderücksprüngen platziert werden, sofern sich hierdurch keine Einschränkungen für den Fußverkehr ergeben.

### Sitzgelegenheiten

Zur Verbesserung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität für alle Bevölkerungsgruppen sollen im Straßenraum vermehrt Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Für die Aufstellung von Bänken eignen sich insbesondere Gestaltbereiche, wie platzartige Straßenaufweitungen, Gebäuderücksprünge, Fußgängerbereiche sowie v. a. im Erschließungsstraßennetz Unterstreifen, Gehwegvorstreckungen und Aufenthaltsflächen im Multifunktionsstreifen. Dabei darf der Fußgängerlängs- und -querverkehr durch Sitzgelegenheiten nicht beeinträchtigt werden. Die Aufstellung von Bänken kann bei ausreichend breiten Unterstreifen längs (bei sehr breiten Unterstreifen ggf. auch quer) zur Gehbahn erfolgen, bei Vorstreckungen in den Multifunktionsstreifen hinein können Bänke auch in Querrichtung zur Fahrbahn aufgestellt werden. Auf

längeren Abschnitten sowie in Aufenthaltsbereichen (Gehwegvorstreckung) kann eine paarige Anordnung mit ergänzendem Abfallbehälter sinnvoll sein. Kombinationsmöglichkeiten mit weiteren Ausstattungselementen sind zu prüfen.

Zu verwenden ist die traditionelle Parkbank Berlin, parallel zur Gehbahn (i.d.R. ohne Lehne), quer zur Gehrichtung mit Lehne. Standardmäßig sollen die Bänke mit Gussfüßen (feuerverzinkt und pulverbeschichtet in DB 703) und Holzlatten naturbelassen und lasiert/geölt ausgeführt werden; Sonderlösungen in Form und Farbe sollten auf Platz- und Freianlagen beschränkt bleiben. Ausnahmen bilden die identifizierten Bereiche der DDR-Nachkriegsmoderne (siehe Fokusraum „Fischerinsel“). Hier sind bauzeitlich affine Bankmodelle zu verwenden.

### Abfallbehälter

Abfallbehälter sollen nicht als eigenständige Elemente eingesetzt, sondern mit anderen notwendigen Elementen, wie Verkehrsschildern, Leuchten, Lichtsignalanlagen und Bänken, verbunden werden. Zu verwenden ist das Standard-Modell der BSR in orange. Im Kontext von Denkmälern und Denkmalensembles ist das Modell Santolino in der Farbe anthrazitgrau einzusetzen, im Bereich Molkenmarkt / Klosterviertel das Standard-Modell der BSR ebenfalls in anthrazitgrau. Für Orte mit hohem Publikumsverkehr sind im Einzelfall auch größere Abfallbehälter zu verwenden.

### Poller

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

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

Soweit die Aufstellung von Pollern unvermeidbar ist, sollen im Bereich des Regelwerks weiterhin die Modelle („Hahne & Lückel“, „Wellmann“, anthrazit) eingesetzt werden, soweit nicht gebäudeseitig besondere Sicherheitsanforderungen vorliegen. In Bereichen der DDR-Nachkriegsmoderne sind historisierenden Poller hingegen unpassend. Hier ist ein schlichtes, zeitloses Design zu verwenden (siehe Fokusraum „Fischerinsel“).

### Einfriedung und Geländer

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

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



Abfallbehälter Modell Santolino



Poller Modelle „Hahne & Lückel“ und „Wellmann“

### Bandedisengitter zur Einfassung von Pflanzflächen

### Vermeidung von Sperrgittern



### Werbung

#### Anwendung des Werbekonzepts

Zur Stadtbildverträglichkeit von unterschiedlichen Formen von Werbeanlagen trifft das Werbekonzept (Handbuch 2014) gebiets- bzw. straßenraumspezifische Aussagen. Darin wird der weitaus überwiegende Teil des Regelwerksgebiets als historischer Siedlungskern bzw. Umfeld der UNESCO-Welterbestätte Museumsinsel dargestellt. In diesen Gebieten gelten City-Light-Boards, großflächige Werbeplakate, frei stehende Riesenposter und Video-Boards als stadtbildunverträglich, die meisten anderen Formen von Werbung im Straßenraum als nur bedingt stadtbildverträglich. Als verträglich werden lediglich die klassischen Anschlagssäulen (einheitliches Modell) eingeordnet. Die Aussagen des Werbekonzepts sind Bestandteil des Regelwerks. Standorte für Anschlagssäulen sind überwiegend in den Gestaltbereichen zu suchen, daneben kommen breitere Unterstreifen (>1,5 m) in Frage, soweit nicht durch eine Massierung mit anderen Ausstattungselementen die Transparenz des Straßenraums erheblich beeinträchtigt wird. Hinterleuchtete Anschlagssäulen und -tafeln sind auf die im Werbekonzept dargestellten Straßen zu beschränken. Vitrinen (z. B. für Museums- oder Theaterinformationen) können am Ort der Leistung in Gebäuderücksprünge und in breiten Unter- oder Oberstreifen (>1,5 m) zugelassen werden.

### Sonstige Einbauten

Derzeit gibt es im Anwendungsbereich des Regelwerks insgesamt drei Trinkwasserbrunnen (klassisches Modell in dunkelblau) der Berliner Wasserbetriebe (Stand 01/2026). Diese befinden sich sowohl an Plätzen als auch im Straßenraum. Als potenzielle Standorte für die Ergänzung weiterer, auch barrierefreier Trinkwasserbrunnen können zum Beispiel Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten oder Gehwegvorstreckungen im Zusammenhang mit den Multifunktionsstreifen dienen.

Parkscheinautomaten sowie E-Ladestationen sind in die Unterstreifen der Gehwege einzubinden, ohne die jeweilige Gehbahn zu beeinträchtigen. E-Ladestationen können auch in den Multifunktionsstreifen integriert werden. Bei der Festlegung ihrer Anzahl und Standorte ist die Bequemlichkeit der Nutzung gegen eine Massierung von zusätzlichen Objekten im öffentlichen Straßenraum im Rahmen der Objektplanung abzuwägen. In längeren Straßenabschnitten ist der Eindruck einer gleichmäßigen Reihung zu vermeiden. Die Belange des Denkmalschutzes sind zu berücksichtigen.

Recyclingcontainer sind wegen ihrer Größe und auffälligen Farbgebung funktional und gestalterisch schwierig zu integrieren. Ihre Aufstellung sollte deshalb, wenn unvermeidbar, an städtebaulich wenig störenden Stellen erfolgen. Die typische Leitfarbe sollte auf die Einwurfsöffnung beschränkt und die Container ansonsten dem übrigen Straßenmobiliar farblich (anthrazitgrau) und formal (eher rechteckige Formen) angepasst werden.

Bei Einrichtungen mit besonderem Schutzbedarf (z. B. Botschaften) sind grundsätzlich bauliche Maßnahmen am Gebäude und auf dem Grundstück vorzusehen, Maßnahmen sind nicht im öffentlichen Raum zu verorten. Ist dies nicht möglich, ist die Art der baulichen Maßnahme in Einzelfallentscheidungen mit den zuständigen Behörden abzustimmen.



**Schutz** der niederländischen Botschaft in der Klosterstraße

Sonstige Ausstattungselemente (z.B. Schaltschränke) sind – möglichst im Zusammenhang mit anderen Ausstattungselementen – in Gestaltbereichen oder innerhalb von Baumstreifen unauffällig in den Straßenraum zu integrieren, wobei auf Sichtbeziehungen und eine gewisse Transparenz (Kriminalprävention) zu achten ist.

#### **Sondernutzungen**

Der öffentliche Charakter der Straßen- und Platzräume ist grundsätzlich zu bewahren. Ausstattungselemente, die eine private Aneignung von Teilen des öffentlichen Raums bewirken oder signalisieren, wie Einfriedungen von Sondernutzungsbereichen, Plattformen, Teppiche oder Pflanzgefäße zur Abgrenzung von Schankbereichen oder Ladeneingängen, sind zu vermeiden. Gleiches gilt für Rampen, Zugangstreppen oder sonstige in das Gehwegprofil vorspringende Gebäudeteile. Bei der Genehmigung von Sondernutzungen sind die Größe und die Anordnung damit verbundener Ausstattungselemente und Möblierungen durch entsprechende Auflagen zu begrenzen; ihre Aufstellung ist auf die tatsächliche Nutzungsdauer zu beschränken. Dabei sollen sich Sondernutzungen im Straßenraum vor allem auf den Bereich des Oberstreifens konzentrieren. Der sonstige Straßenraum soll für eine konsumfreie Nutzung zur Verfügung stehen.



**Sondernutzung für Gastronomie**  
z.B. in der Spandauer Straße





Waisensstraße, Kloster Viertel



Fischerinsel



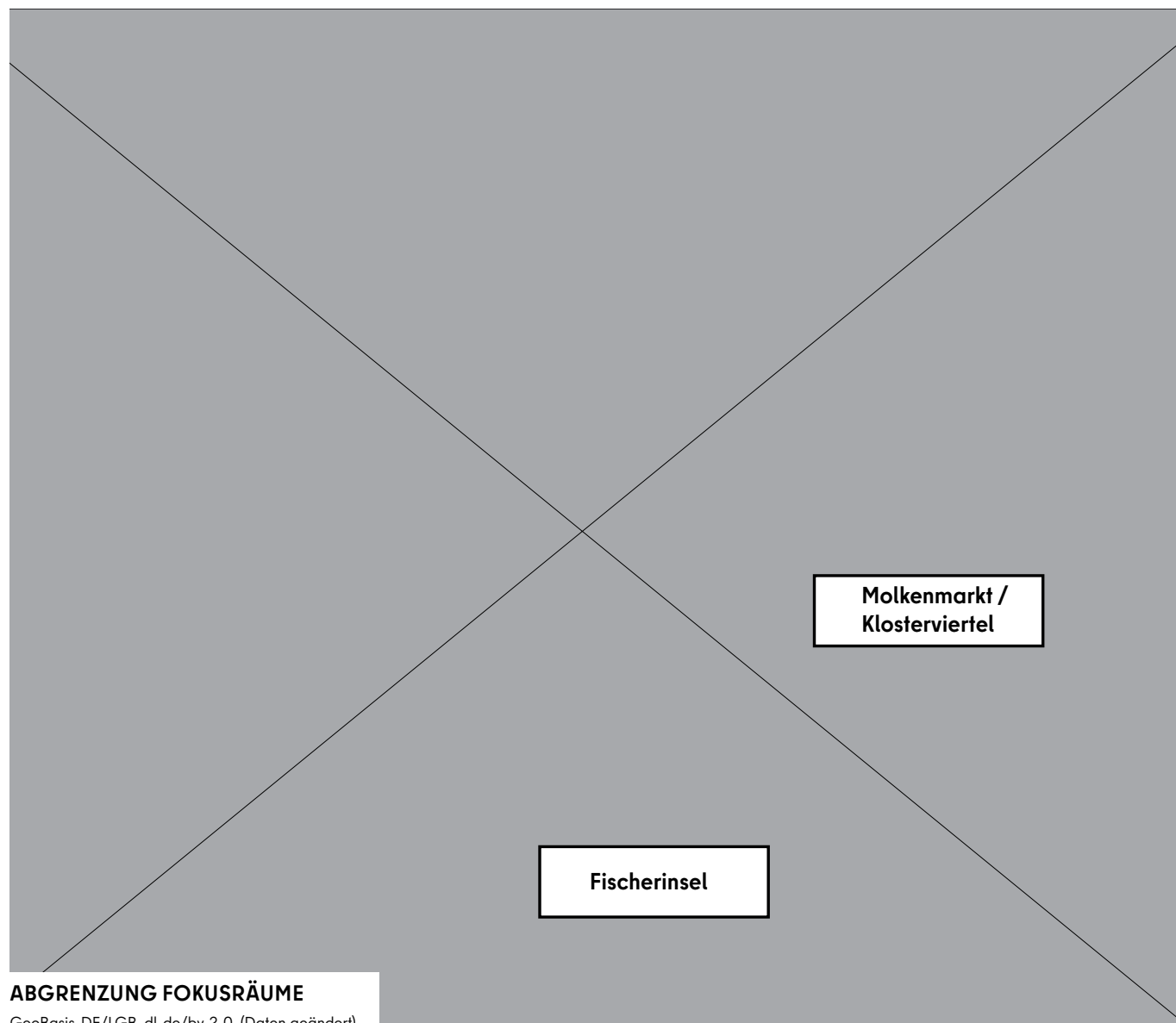
## 5. FOKUSRÄUME

Entsprechend den städtebaulichen und raumstrukturellen Verschiedenheiten und Eigenidentitäten werden teilraumbezogen besondere Gestaltungsregeln vorgegeben. Dabei stehen zwei vertiefend betrachtete Teilräume als Orte besonderer Identitäten im Fokus:

- das Klosterviertel mit dem Molkenmarkt als vorgründerzeitliche Stadtstruktur und
- die Fischerinsel als Zeugnis der DDR-Nachkriegsmoderne.

Die Gestaltungsansätze für die beiden Fokusräume dienen als Orientierungsrahmen für den jeweils konkreten Entwurfsprozess und können dabei nicht alle relevanten und konkreten Rahmenbedingungen berücksichtigen, zumal sich bei längeren Planungs- und Umsetzungszeiträumen Voraussetzungen ändern können.

Übersichtsplan  
Fokusbereiche



GeoBasis-DE/LGB, dl-de/by-2-0, (Daten geändert)



**Parochialstraße** – schmale Straße an Kirchhof der Parochialkirche



**Klosterstraße** – gekrümmter Straßenverlauf, prägende Granitplatten am Alten Stadthaus



**Parochialstraße** – einseitiges Senkrechtparken am Fahrbahnrand



**Littenstraße** – prägende Granitplatten vor dem Amtsgericht

## 5.1 MOLKENMARKT / KLOSTERVIERTEL

### Charakteristik und Besonderheiten

Die Straßenräume im Fokusbereich Molkenmarkt / Klosterviertel zwischen Grunerstraße und Rolandufer weisen vorgründerzeitliche Prägungen auf, deren Ursprünge bis hinein ins späte Mittelalter zurückreichen. Trotz erheblicher Überformungen prägen zahlreiche denkmalgeschützte Bauwerke, Ensembles und Relikte aus unterschiedlichen Epochen den Stadtraum. Hierzu zählen unter anderem die Fragmente der mittelalterlichen Stadtmauer und der Franziskanerklosterkirche, das Waisenhaus (Zur Letzten Instanz, Umbau in den 1960er Jahren) und die Parochialkirche – beide aus dem 17. Jahrhundert – sowie Verwaltungsbauten, wie das Alte Stadthaus aus dem frühen 20. Jahrhundert und das sogenannte Neue Stadthaus aus den 1930er Jahren. Gemeinsam mit den in Teilen tradierten Straßenräumen verleihen sie dem Quartier eine besondere, vielschichtige Atmosphäre.

Im Gegensatz zu den barocken Stadterweiterungen der Friedrichstadt und Dorotheenstadt ist der Stadtgrundriss im Bereich Molkenmarkt / Klosterviertel durch gekrümmte Straßenverläufe mit stark variierenden Abschnittsbreiten geprägt. Neben sehr schmalen Straßen und Gassen – wie der Waisenstraße mit einer Breite von rund 7 m und dem östlichen Abschnitt der Parochialstraße mit etwa 11 m – weisen Teilabschnitte der Klosterstraße, der Parochialstraße sowie die später entstandene Littenstraße deutlich großzügigere Straßenraumbreiten von rund 20 m bis 30 m auf. Die durch das Quartier hindurchführende Stralauer Straße ist als Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes primär als Verkehrsraum ausgebildet.

Die Straßenquerschnitte sind in weiten Teilen durch die berlintypische, tradierte Gliederung geprägt, insbesondere im Kernbereich zwischen Grunerstraße und Stralauer Straße. Die klassische Dreigliederung aus Gehweg – Fahrbahn – Gehweg ist nahezu im gesamten Quartier vorfindlich. Auch die Gehwege sind überwiegend traditionell in Unterstreifen, Gehbahn und Oberstreifen gegliedert. Charakteristisch sind die 30 cm breiten A1-Granitborde ebenso wie die Granitplatten in der Gehbahn sowie das Mosaikpflaster (Bernburger Feinmosaik) in den Ober- und Unterstreifen entlang der Denkmäler. Die Gehwegbreiten variieren dabei stark. In den Fahrbahnen der Waisenstraße, am Rolandufer und ein kurzer Abschnitt in der Klosterstraße ist zudem noch Großpflaster erhalten. Die tradierten Oberflächen und Gliederungsstrukturen entfalten zusammen mit der denkmalgeschützten Bebauung Ensemblewirkungen.

Demgegenüber finden sich in städtebaulich überformten Teilbereichen Materialien und Ausstattungen aus jüngeren Bau- und Sanierungsphasen, die den originären Charakter des Quartiers stellenweise überlagern und störend wirken. Hinzu kommt, dass die teils überdimensionierten Fahrbahnen umfangreich zum Kfz-Parken genutzt werden. Insbesondere dort, wo Querparken ausgewiesen ist, also vor allem in Abschnitten der Kloster-, Litten- und Parochialstraße sowie am östlichen Rolandufer, dominieren parkende Autos das Stadtbild.

Der überwiegend steinerne Charakter des Fokusraums trifft insbesondere im Kernbereich durch die großmaßstäblichen Baukörper des Alten und Neuen Stadthauses mit ihren massiven Fassaden zutage. Freiflächen mit besonderer stadträumlicher Bedeutung finden sich vor allem im Umfeld der Stadtmauerfragmente, der Klosterkirchen-Ruine sowie an der Parochialkirche mit dem zugehörigen Kirchhof. Auch die spreeseitige Allee am Rolandufer prägt die ansonsten zu schmale Uferpromenade. Durch fehlende Straßenbäume in den übrigen Abschnitten wird die klimaökologische Wirkung des öffentlichen Raums und die Aufenthaltsqualität insbesondere in den Sommermonaten derzeit eingeschränkt.

Mit dem rechtskräftigen Bebauungsplan 1-14 „Molkenmarkt“ sowie dem Rahmenplan für die Quartiersentwicklung und der damit verbundenen Verlagerung der Grunerstraße wurde ein neuer städtebaulicher Ordnungsrahmen für die Entwicklung eines urbanen Quartiers mit Wohnen, Arbeiten und Kultur geschaffen. Städtebaulich wird angestrebt, den inneren Stadtgrundriss des Quartiers wieder erlebbar zu machen, ablesbare Hauseinheiten und neue Baublöcke entlang tradierter Straßenverläufe zu entwickeln, die öffentlichen Räume neu zu ordnen und wo möglich, klimawirksame Maßnahmen umzusetzen. Archäologische Zeugnisse sowie Elemente der früheren Parzellierung werden im Zuge der Quartiersentwicklung erforscht, dokumentiert und gesichert.

### Ziele und Gestaltungsprämissen

Bei der städtebaulichen Entwicklung des Quartiers liegt ein besonderer Fokus auf der modellhaften Neugestaltung der öffentlichen Straßenräume im Sinne der Nachhaltigkeit durch Klimaresilienz und Verkehrsberuhigung. Verkehrsplanerisch wird in ausgewählten Abschnitten die Ausbildung der Quartiersstraßen als sogenannte Mischverkehrsflächen entsprechend den Maßgaben der Verkehrszeichen 325.1/325.2 StVO (Beginn und Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs) angestrebt, einhergehend mit einer Schaffung von Aufenthaltsangeboten sowie einer deutlichen Reduzierung der Stellplatzflächen für Kfz und auch für Fahrräder, um den öffentlichen Straßenraum funktional zu entlasten sowie attraktiv und multifunktional zu gestalten. Gestalterischer Fokus liegt dabei insbesondere auf dem Vorplatzbereich des Alten Stadthauses, welcher zukünftig multifunktional genutzt werden soll. Zentrale Aspekte sind die Umsetzung eines nachhaltigen Regenwassermanagements und die Begrünung und Bepflanzung mit kühlenden und schattenspendenden Bäumen im Straßenraum, die von den angestrebten Entsiegelungsmaßnahmen profitieren. Dabei gilt als zentrale Prämisse, die tradierten, identitätsstiftenden und hochwertigen Oberflächenmaterialien zu erhalten bzw. wiederzuverwenden und prägende Gestaltungsmerkmale, wie tradierte Bordführungen und die klassischen Dreigliederung der Seitenräume, in die Straßenraumgestaltung einzubinden und die Integration von blau-grünen Infrastrukturen zugunsten einer wassersensiblen, klimawirksamen Gestaltung zu berücksichtigen. Zudem wird die Verwendung stadträumlich angemessener Ausstattungselemente angestrebt.

Modellhafte  
Straßenraumgestaltung im  
Sinne von Klimaresilienz und  
Verkehrswende

### Gliederung des Straßenraums

Um diesen vielfältigen Anforderungen gerecht zu werden und zugleich die besondere stadtstrukturelle Prägung des vorgründerzeitlichen Raumgefüges (u. a. mit teils gekrümmten Straßenverläufen) und dessen Raumwirkungen angemessen zu berücksichtigen, wird eine asymmetrische Straßenraumgestaltung mit einem einseitigen Multifunktionsstreifen angestrebt. Dieser soll die variierenden Straßenraumbreiten aufnehmen bzw. ausgleichen und die stadt-raumverträgliche Integration unterschiedlicher Nutzungen und Funktionen ermöglichen. Daher gelten folgende Prämissen:

Asymmetrische  
Straßenraumgestaltung  
und Bewahrung tradierter  
Materialien und Elemente

- Sicherung der tradierten Bordlinienführungen
- Erhalt / Herstellung der berlintypischen Gehweggliederung (Unterstreifen, Gehbahn, Oberstreifen)
- Ausbildung eines einseitigen Multifunktionsstreifens (Breite in Abhängigkeit von dem zur Verfügung stehenden Raum zwischen Fahrgasse und bestehender Bordlinie) mit Flächen für Versickerung / Retention (Mulden) sowie Unterbrechung mit standortdienlichen



Nutzungsangebote (v. a. Baumpflanzungen, Aufenthaltsangebote, privilegiertes Parken, ggf. Sharing)

- Herstellung einer durchgängig 5,50 m breiten Fahrbahn mit Einseitneigung zu den Versickerungsanlagen im Multifunktionsstreifen
- Ausbildung barrierefreier Querungsbereiche sowohl an Knotenpunkten als auch an sinnvollen Stellen in den Straßenabschnitten, einschließlich taktiler Führung

Der östliche Abschnitt der Parochialstraße sowie die Waisenstraße sind grundsätzlich in ihrer Ausprägung zu erhalten bzw. bei Sanierung bau- und materialgleich wiederherzustellen. Die Neue Judenstraße südlich der Stralauer Straße wurde nach 1990 neu hergestellt. Hier besteht kein Neuordnungsbedarf. Das Rolandufer wird als Spree begleitender Straßenraum gesondert betrachtet (siehe Seite 59). Die Stralauer Straße stellt als Teil des übergeordneten Straßennetzes eine Sondersituation dar. Die Gehwege sind entsprechend der Vorgaben der AV Geh- und Radwege teilräumlich zu sanieren.

#### **Materialität – Gehwege, Fahrbahn und Multifunktionsstreifen**

- Erhalt, Wiederverwendung oder Herstellung der gebietstypischen Granitborde (A1-Format)
- Erhalt und Wiederverwendung der alten Granitplatten und Mosaikpflasterungen im Gehwegbereich im Umfeld der Denkmäler und Denkmalensembles
- darüber hinaus grundsätzliche Verwendung der berlintypischen Pflasterung mit diagonalverlegten Gehwegplatten und Bischofsmütze, Mosaik im Ober- und Unterstreifen
- Aufpflasterung der Einmündungsbereiche zur Grunerstraße und Stralauer Straße mittels Großpflaster (gesägt im Bereich der Gehbahn)
- Fahrgassen gepflastert, vorzugsweise Verwendung von gesägtem Granit (kostengünstigere Alternative: Betonstein mit Naturstein-Vorsatz); bei vorhandenem Großpflaster (z. B. Waisenstraße) Erhalt bzw. Wiederverwendung des Altmaterials
- Einfassung der Versickerungsmulden mittels Granitborden (Format A1 mit Rückenstütze, Auftritt fahrgassenseitig 10 cm, regelmäßig geschlitzt sofern Quergefälle zum Multifunktionsstreifen hin), Teilbefestigung des Banketts fahrgassenseitig mit Kleinpflaster (Regelblatt 601 BWB)
- befestigte Flächen im Multifunktionsstreifen: Aufenthaltsbereich in Pflaster entsprechend der Fahrbahn (vorzugweise gesägtes Granit) auf Gehwegniveau (Gehweggefälle zur Fahrgasse hin verlängert, barrierefreie Schnittstelle Gehwegvorstreckung / Fahrgasse); Stellplatzfläche in Großpflaster (soweit Bodenablauf am Bestandsbord entlang des Multifunktionsstreifens, Gefälle Richtung Bestandsbord)

#### **Klimaorientierte Straßenraumgestaltung**

Der öffentliche Straßenraum soll im bislang stark steinern geprägten Bereich Molkenmarkt / Klosterviertel zugunsten einer hohen Aufenthaltsqualität verkehrsberuhigt und klimaresilient neu gestaltet werden. Für eine klimaangepasste Quartiersentwicklung ist sowohl die systematische Begrünung der Straßenräume (Stauden-, Strauch und Baumpflanzungen) als auch die Umsetzung einer dezentralen Regenwasserbewirtschaftung ein wesentlicher Baustein. Wo die räumlichen und standortbezogenen Bedingungen es zulassen, können geplante Baumstandorte als Versickerungsflächen ausgebildet werden. Grundlage für das Regenwassermanagement bilden die Vorgaben des Landes Berlin, der Berliner Wasserbehörde sowie die technischen Regelwerke (v. a. Arbeitsblatt DWA-A 138-1). Demnach sind wasserwirtschaftliche Anlagen mit einem Mindestanteil von 15 - 20 % unversiegelter Flächen bezogen auf die jeweilige Gesamtstraßenverkehrsfläche zu integrieren. Im Sinne eines klaren und regelhaften Gestaltungsprinzips

# Übersichtsplan - Beispielhafte Darstellung des Gestaltungsansatzes für öffentliche Straßenräume im Kloster Viertel



**Vegetations- und  
Versickerungsflächen im  
Multifunktionsstreifen**

sollen diese Flächen als Versickerungsanlagen in Form von begrünten Versickerungsflächen, ggf. Mulden, innerhalb der ost- und nordseitig anzulegenden Multifunktionsstreifen angeordnet werden. Die Breite der Multifunktionsstreifen richtet sich nach der jeweils zur Verfügung stehenden Potenzialfläche (Breite zwischen künftiger Fahrgasse von 5,5 m und Bestandsbord). Sie variiert in den betreffenden Straßen zwischen 2,50 m in der Judenstraße und 7,00 m in der Klosterstraße. Die asymmetrische Straßenraumgliederung ermöglicht es, entsprechend breite Vegetations- und Versickerungsflächen zu schaffen. Mit diesem Prinzip lässt sich in mehreren Straßenräumen – in der Klosterstraße, der westlichen Parochialstraße, der Littenstraße, der Judenstraße sowie der Voltairestraße – insgesamt einen Anteil von etwa 20 % unversiegelter Flächen zu erreichen. In Abhängigkeit von der konkreten Straßenraumbreite und -nutzung sind im Einzelfall, insbesondere in der Klosterstraße mit zu über 7,0 m breiten Multifunktionsstreifen, die erforderlichen Abstände für Feuerwehzufahrten und -aufstellflächen zu den Gebäudefassaden gesondert zu prüfen.

**Standortgerechte Bepflanzung  
und Pflege**

Die unbefestigten Flächen sind mit klimaresilienten Sträuchern sowie an geeigneten Stellen mit Bäumen zu begrünen (vgl. Kapitel 4.6). Dabei kommt der Gestaltung der Vegetationsflächen eine hohe stadtbildprägende Bedeutung zu. Eine differenzierte, standortgerechte und mit geringem Aufwand dauerhaft zu pflegende Bepflanzung trägt wesentlich zur gestalterischen Aufwertung des Quartiers bei und stärkt die Wahrnehmung des öffentlichen Raums als Aufenthaltsraum. Die dauerhafte Pflege der Vegetationsflächen ist durch das Bezirksamt Mitte sicherzustellen. Die Pflege und Funktionssicherung der Versickerungsanlagen hat durch die Berliner Wasserbetriebe als Betreiberin der Anlagen zu erfolgen und ist durch das Land Berlin entsprechend zu finanzieren. Sofern Baumstandorte als Versickerungsflächen ausgestaltet werden, ist ihre Pflege und die Funktion sicherzustellen.

**Pflanzung von Straßenbäumen**

Die Ergänzung von Straßenbäumen stellt ein zentrales Ziel für diesen Stadtraum dar, sowohl zur Verbesserung des Mikroklimas als auch zur Steigerung der Aufenthaltsqualität. Sie sind in den Multifunktionsstreifen zu integrieren und zwischen den einzelnen Mulden axial anzuordnen (Unterbrechung oder Fortführung der Mulde). Aufgrund der vergleichsweise großen Breiten der Vegetationsflächen sind grundsätzlich günstige Wachstumsbedingungen mit größer dimensionierten, unversiegelten Oberflächen zu erwarten.

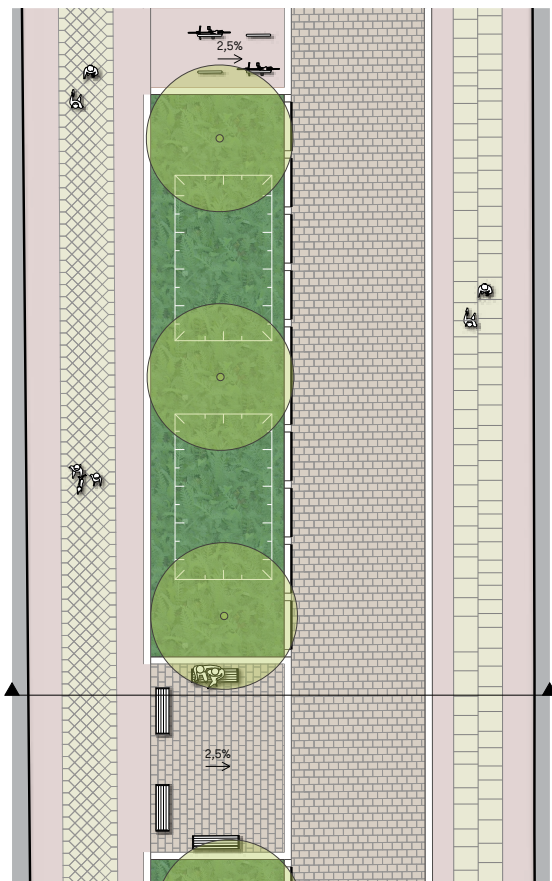
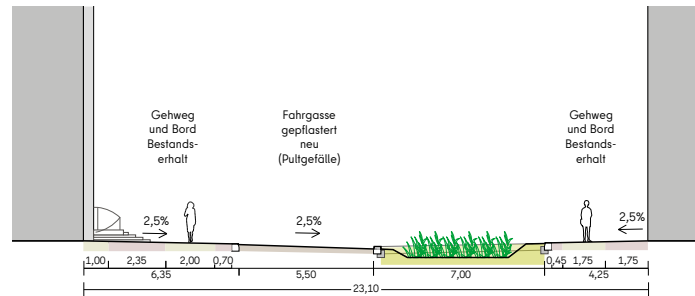
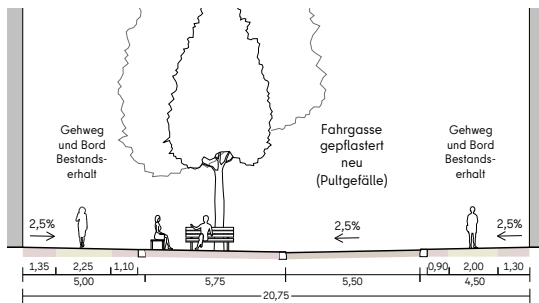
**Beachtung stadträumlicher  
Wirkung von Baudenkmälern**

Bei der Standortwahl sind wichtige Blickbeziehungen sowie die räumliche Wirkung prägender Denkmäler im Quartier zu berücksichtigen. In Abstimmung mit der Denkmalpflege ist daher auf Baumpflanzungen im unmittelbaren Umfeld des Alten Stadthauses sowie auf Höhe der Parochialkirche zu verzichten. In der Klosterstraße sind keine Straßenbaumpflanzungen auf Grund der geringen Bodenüberdeckung des U-Bahntunnels möglich. Auch im Bereich des Landes- und Amtsgerichts, insbesondere im Gegenüber zur Ruine der Klosterkirche mit ihrem prägenden Altbaumbestand, sind Straßenbäume behutsam zu ergänzen, um die stadträumliche Wirkung der Denkmäler und die bestehenden Raumbezüge nicht zu beeinträchtigen. In stadträumlich sensiblen Bereichen ist besonderer Wert auf eine hochwertige, zurückhaltende Gestaltung der Vegetationsflächen zu legen. Dies gilt insbesondere für den großzügigen Vorbereich des Stadthauses an der Judenstraße, der als repräsentativer Stadtraum wahrgenommen wird und der einen besonderen Gestaltungsschwerpunkt darstellt. Hier sollen qualitätsvolle Vegetationen sowie ergänzende Aufenthaltsangebote dazu beitragen, die Bedeutung des Ortes zu unterstreichen und zugleich eine angemessene Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu schaffen, die sich u. a. dadurch auszeichnet, die Wärmebelastung im stark verdichteten Quartier zu mindern.

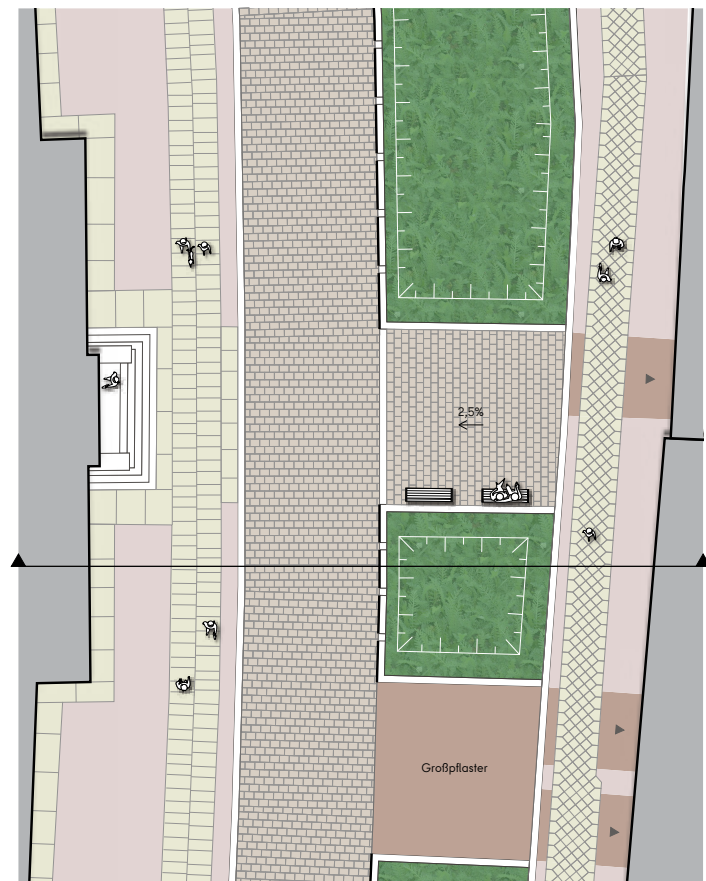
**Verdunstungsflächen im Bereich  
des U-Bahntunnels**

Besondere Herausforderungen ergeben sich in der Klosterstraße durch die Lage des U-Bahntunnels unterhalb des Straßenraums. Die Umsetzung großflächiger Versickerungsanlagen ober-





**Parochialstraße - asymmetrische Anordnung des Multifunktionsstreifens**  
(Schnitt und Aufsicht)



**Klosterstraße Eingang Altes Stadthaus - asymmetrische Anordnung des Multifunktionsstreifens**  
(Schnitt und Aufsicht)

halb der Tunneldecke ist ggf. nicht möglich. Stattdessen werden Verdunstungsflächen vorgeschlagen. Die konkrete Ausgestaltung der Begrünungs- und Entwässerungselemente ist im weiteren Planungsprozess in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachverwaltungen, den Berliner Wasserbetrieben (BWB) und den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) zu entwickeln.

Auch entlang der Stralauer Straße besteht in Teilabschnitten Potenzial für die Ergänzung neuer Straßenbäume. Dies kann dazu beitragen, den stark verkehrlich geprägten Straßenraum aufzuwerten und dessen derzeit geringe Aufenthaltsqualität zu verbessern.



Westlicher Abschnitt Parochialstraße am Alten und Neuen Stadthaus – Bestandssituation



Westlicher Abschnitt Parochialstraße am Alten und Neuen Stadthaus – Visualisierung Gestaltungsansatz





Klosterstraße am Alten Stadthaus – Bestandssituation



Klosterstraße am Alten Stadthaus – Visualisierung Gestaltungsansatz

### Sondersituation: Rolandufer

Das Rolandufer nimmt aufgrund seiner stadträumlichen Lage unmittelbar entlang der Spree sowie seiner funktionalen und gestalterischen Ausprägung eine besondere Stellung im Identitätsbereich Molkenmarkt / Klosterviertel ein. Im Ostabschnitt weist der gebäudeseitige Gehweg eine klassische Gliederung auf und ist dort mit tradierten Granitplatten in der Gehbahn versehen. Die Fahrbahn ist mit Großpflaster befestigt. Uferseitig verläuft eine, gemessen an der Nutzung als gut frequentierte Uferpromenade, zu schmale Wegefläche mit wassergebundener Decke, die von einer prägenden Ahornallee begleitet wird.

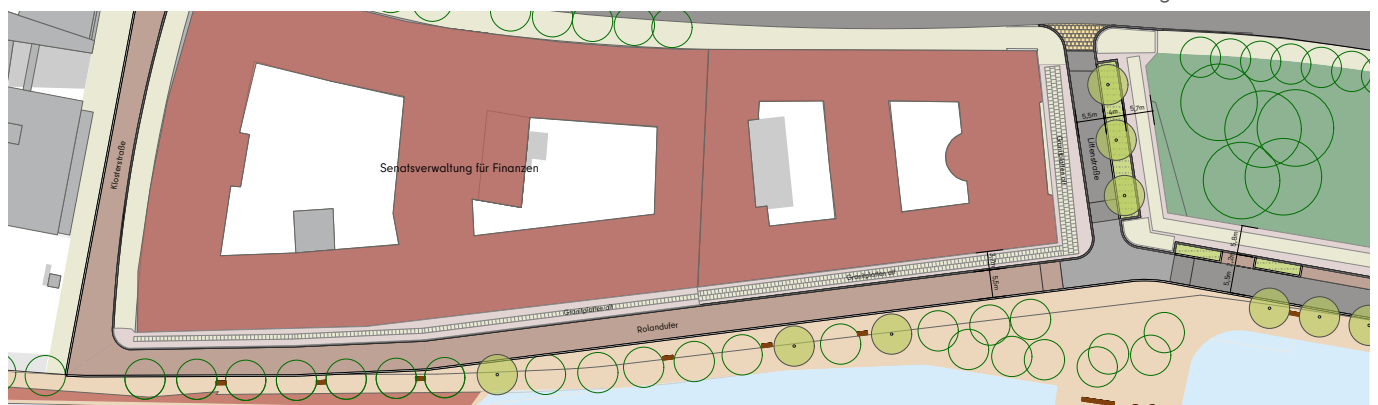
Es wird vorgeschlagen, das Rolandufer als barriere reduzierten Straßenraum – beispielsweise durch die Anordnung und Einrichtung einer Fußgängerzone – auszubilden, die Fahrbahnbreite auf 5,50 m zu reduzieren und die Fahrbahn niveaugleich anzuheben. Auf der Uferseite entsteht damit eine verbreiterte Aufenthalts- und Wegefläche mit wassergebundener Decke sowie Sitzgelegenheiten in Fortführung der westlich anschließenden Gestaltung. Durch die (Wieder-)Verwendung geschnittenen Großpflasters im Fahrbahnbereich kann zudem die Barrierefreiheit und der Gehkomfort gesichert werden. Die tradierten Materialien und die überlieferte Straßenraumgliederung bleiben erhalten und tragen weiterhin zur stadträumlichen Identität des Ortes bei. Dies gilt insbesondere im sensiblen Kontext der angrenzenden denkmalgeschützten Bebauung und Anlagen, vor allem der Verwaltungsgebäude und der Mühlendamm Schleuse, deren stadträumliche Wirkung durch die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht beeinträchtigt wird. Für den Abschnitt zwischen Littenstraße und Bahnviadukt ist der Straßenraum des Rolandufers im Sinne eines verkehrsberuhigten Bereichs ebenfalls neu zu ordnen und Multifunktionsstreifen für standortdienliche Nutzungen zu integrieren.



**Rolandufer** – Bestandssituation



**Rolandufer** – Gestaltungsansatz mit verbreiteter Wegefläche, neuer Ausstattung und barriere reduzierter Gestaltung





### **Ausstattung**

Grundsätzlich wird das Ziel verfolgt, innenstadttypische Ausstattungselemente zu verwenden, die teils im Quartier bereits vorfindlich sind:

- Hängeleuchte Typ „Gas-Optik“
- Poller „Hahne & Lückel“ oder „Wellmann“
- Parkbank Berlin mit oder ohne Lehne, anteilig mit Armlehnen; mit Gussfüßen (feuerverzinkt und pulverbeschichtet in DB 703) und Holzlatten naturbelassen und lasiert/geölt
- Abfallbehälter Standard-Modell der BSR in anthrazitgrau, im Umfeld von Denkmälern  
Modell Santolino



**Fischerinsel 9** – Nebenstraße mit bauzeitlicher Prägung



**Fischerinsel 10** – überformte Gehwegoberflächen und historisierende Poller



**Fischerinsel** – fehlender Gehweg im Bereich der Schwimmhalle



**Fischerinsel** – Haupteinfahrtsstraße mit Beton-Gehwegplatten in Reihe verlegt

## 5.2 FISCHERINSEL

### Charakteristik und Besonderheiten

Die vormals durch mittelalterliche Stadtstrukturen geprägte Fischerinsel wurde in den 1960/70er Jahren vollständig nach einem Leitbild der DDR-Moderne überplant. Es entstand eine industriell gefertigte Wohnsiedlung mit mehreren Hochhäusern, einer Schwimmhalle, zwei Kitas sowie der Großgaststätte „Ahornblatt“, eingebettet in großzügige, öffentlich nutzbare Grün- und Freiflächen und Uferwege mit großem Baumbestand sowie ausgedehnten Stellplatzflächen. Die Fischerinsel galt als Vorzeigeprojekt des komplex-territorialen Wohnungsbaus der DDR und des seriellen Bauens. Ziel war die schnelle und wirtschaftliche Schaffung dringend benötigten Wohnraums durch eine weitreichende Standardisierung von Bauweise, Typologie und Freiraumgestaltung. Diese Standardisierung erstreckte sich über den Hochbau hinaus bis in die Gestaltung des Wohnumfelds. Dabei wurde eine aufeinander abgestimmte Gestaltungssprache verfolgt, die Architektur, Freiraum und Straßenraum als zusammenwirkendes städtebauliches Ensemble verstand.

Basierend auf dem Planwerk Innenstadt mit dem städtebaulichen Leitbild der kritischen Rekonstruktion entstand entlang der Gertraudenstraße ab den 2000er Jahren unter Abriss des „Ahornblattes“ eine neue Blockbebauung mit nicht überbauter Tiefgarage, später östlich ergänzt durch einen weiteren Neubaublock.

Zwischen öffentlichen und privaten Straßen- und Freiflächen gibt es siedlungsstrukturell bedingt fließende Übergänge. Zu den öffentlichen Straßenräumen gehören die Straße Fischerinsel (verlängerte Breite Straße, als Durchgangsstraße in Nord-Süd-Richtung) sowie zwei von ihr abzweigende Erschließungsstraßen. Der öffentliche Straßenraum ist zum Teil noch von bauzeitlicher Gestaltung und Ausstattung geprägt. Typisches Material ist Beton (Gehwegplatten, Betonplatten in der Fahrbahn, Beton-Maste mit der RSL-Leuchten). Die Gehwege sind mit einfachen Betonplatten (40×40 cm, orthogonal verlegt) befestigt, Ober- und Unterstreifen gibt es nicht. Im Westbereich fehlen beidseitige Gehwege. Teilräumlich gibt es bereits neuere Oberflächengestaltungen und Ausstattungen (zum Beispiel Verwendung historisierender Poller), im Umfeld der ergänzten Blockrandbebauung wurde die berlintypische Gehweggestaltung mit Mosaik im Ober- und Unterstreifen und diagonalverlegten Gehwegplatten und Bischofsmütze umgesetzt.

Anstelle von Straßenbäumen befindet sich prägender Baumbestand in den Freianlagen, der in den Straßenraum hineinwirkt.

In fast allen öffentlich zugänglichen Straßenbegleiträumen gibt es gestalterisch und funktional unklare Schnittstellen. Öffentliche und private Flächen lassen eine definierte Stadtraumgliederung vermissen. Der öffentliche Straßenraum weist zudem erheblichen Sanierungsbedarf auf und entspricht nicht den heutigen Anforderungen (vor allem fehlende Barrierefreiheit und Klimaanpassung).

Zur Wahrnehmbarkeit als städtebauliches Gesamtensemble wären übergreifende bzw. aufeinander abgestimmte Gestaltungsansätze für die öffentlichen und privaten Straßen- und Freiräume unter enger Einbindung der Eigentümer notwendig. Im ISEK Berliner Mitte (2025) werden daher die Erarbeitung eines Grün-, Freiflächen- und Wegekonzepts sowie eines Konzepts zur Uferweggestaltung als zentrale Maßnahmen für das Quartier Fischerinsel verankert, die im Rahmen des Städtebaufördergebiets Berliner Mitte für eine Umsetzung vorgesehen sind.

## Ziele und Gestaltungsprämissen für den öffentlichen Straßenraum auf der Fischerinsel

Die Gestaltungsprämissen des Regelwerks für den öffentlichen Straßenraum auf der Fischerinsel sollen als Orientierungsrahmen bzw. als Anknüpfungspunkt für eine zukünftige Neugestaltung und Aufwertung der Straßen- und Freiflächen dienen. Die sonst in Berlin weithin gebräuchliche Straßenraumgestaltung stellt für Stadträume, die im hohen Maße durch die DDR-Nachkriegsmoderne geprägt sind, keine adäquate Gestaltsprache dar. Vielmehr gilt es, die bauzeitlich typischen Gestaltungsmerkmale in geeigneter Form und unter Berücksichtigung aktueller Anforderungen zu adaptieren und so die vorfindliche stadträumliche Identität zu stärken. Brüche in der Straßenraumgestaltung durch das Nebeneinander unterschiedlicher Zeitschichten in den Bebauungsstrukturen können dabei als Ausdruck des städtebaulichen Entwicklungsprozesses wahrgenommen werden. Gleichwohl finden Gestaltungsprinzipien, die für den gesamten Anwendungsbereich des Regelwerks gelten, wie die multifunktionale Nutzung fahrgassenbegleitender Flächen sowie die bedarfsbezogene Ergänzungen von Gehwegflächen auch hier ihren Einsatz.

Adaption bauzeitlich typischer Gestaltungsmerkmale

## Gliederung des Straßenraums (Erschließungsstraßen)

- Beibehaltung des Separationsprinzips Gehwege und Fahrbahn mittels Schaffung neuer bzw. Sicherung bestehender Bordlagen
- Herstellung beidseitiger Gehwege zur Stärkung des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit
- Einrichtung eines einseitigen mindestens 2 m breiten Multifunktionsstreifens mit Flächen für Retention, Verdunstung und Versickerung sowie Integration standortdienlicher Nutzungsangebote (v.a. Pkw-Parken, Fahrradparken, Baumpflanzungen, Sharing)
- Ermöglichen von barrierefreiem Queren der Fahrgasse durch punktuelle Anhebung des Fahrgassenniveaus im Bereich von einmündenden Grundstückszufahrten und – wegen

Beidseitige Gehwege und einseitige Multifunktionsstreifen

## Materialität – Gehwege, Fahrbahn und Multifunktionsstreifen

- Ausbildung der Gehbahn mit Gehwegplatten aus Beton analog der bauzeitlichen Gestaltung, d.h. gewaschene / grobkörnige Oberflächen, farblich nuanciert, Abmessungen ca. 40 × 40 × 5 cm, orthogonal mit versetzten Längsfugen verlegt (Halbstein-Verband), im Bereich von Überfahrten mit einer Plattenstärke von mindestens 8 cm
- Unterstreifen rd. 50 bis 60 cm breit, Pflasterung in Mosaik
- Verzicht auf Oberstreifen zugunsten einer flächenhaften Gestaltung der Gehwege, Taktilität durch grundstücksseitig eingefasste Freiflächen (Kantenstein) gegeben
- Ersatz der Betonfahrbahn durch asphaltierte Fahrbahn
- befestigte Flächen des Multifunktionsstreifens mit breitfugig verlegtem Betonsteinpflaster (Ökopflaster)
- Betonborde (Breite 15 cm), vorsatzgewaschen, sowohl für die Abgrenzung von Gehweg und Fahrgasse als auch zur Einfassung der Versickerungsflächen im Multifunktionsstreifen



Gehwegplatten Beton  
40 × 40 cm



### Klimaorientierte Straßenraumgestaltung

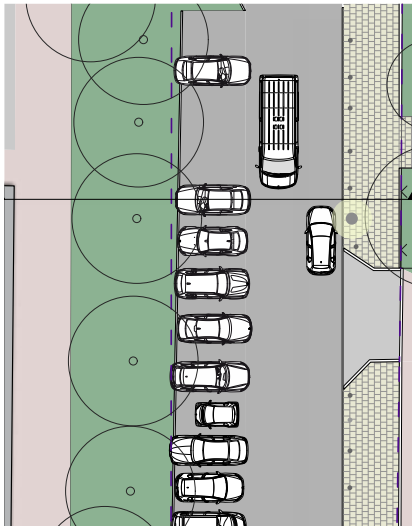
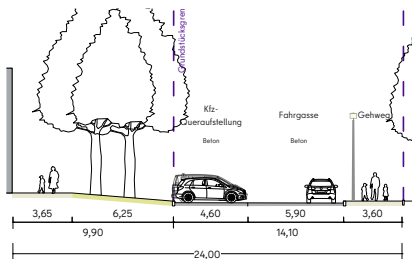
#### Verdunstungs- und Versickerungsflächen im Multifunktionsstreifen

#### Integration von Straßenbäumen

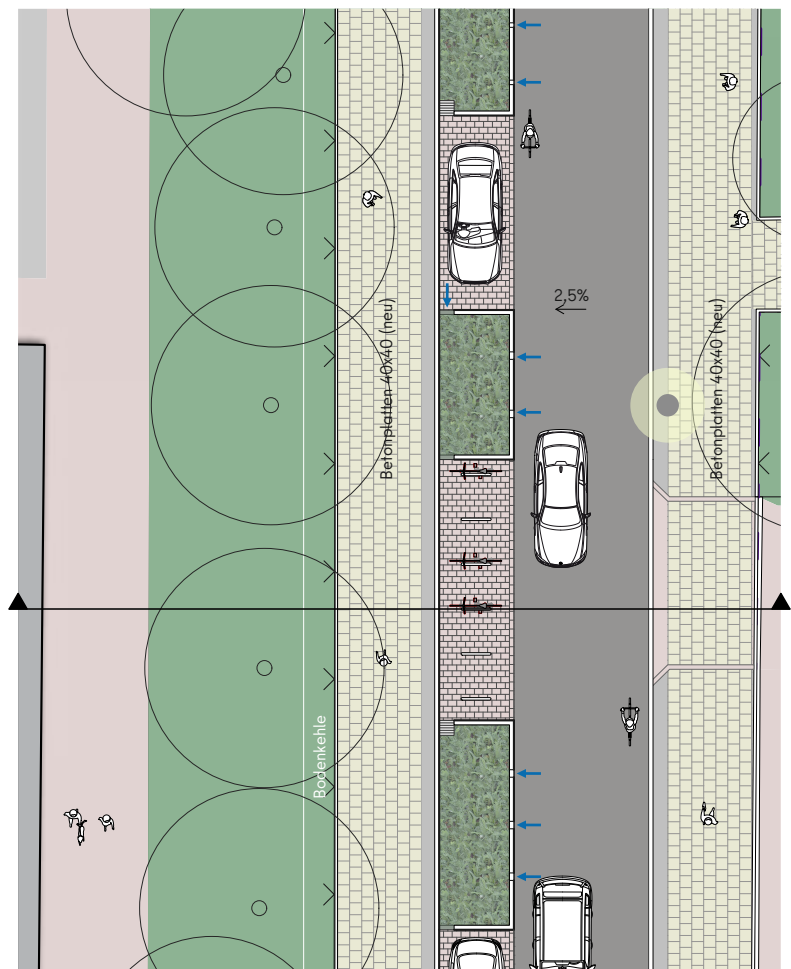
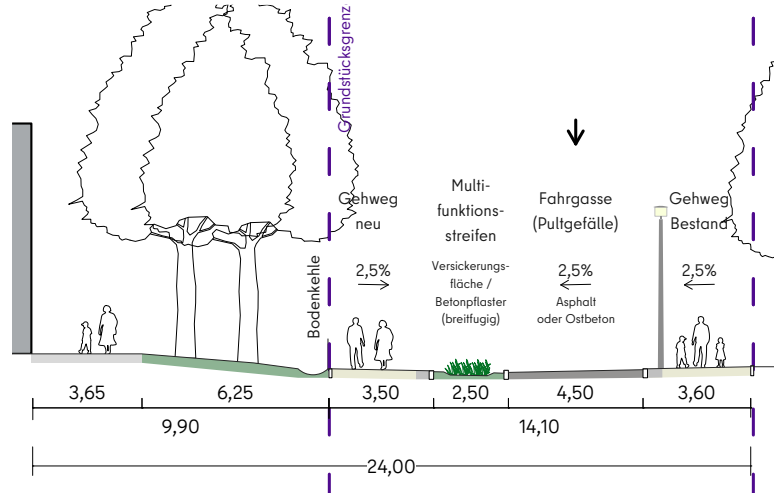
Übersichtsplan –  
Beispielhafte Darstellung  
des Gestaltungsansatzes für  
öffentliche Straßenräume auf  
der Fischerinsel

Die Fischerinsel ist im Gegensatz zu den anderen Identitätsbereichen durch einen hohen Anteil an Freiflächen mit teils hochwertigem Altbaumbestand geprägt. Der Handlungsdruck zur Begrünung und Entsiegelung des öffentlichen Straßenraums ist daher weniger eklatant als in anderen innerstädtischen Bereichen. Dennoch wird auch hier eine weitgehend dezentrale Regenwasserbewirtschaftung des öffentlichen Straßenraums angestrebt. So bietet der Multifunktionsstreifen die Möglichkeit, verdunstungs- und versickerungsfähige Flächen (auch in Kombination mit einem Ablauf) oder ggf. Versickerungsanlagen mit einer angemessenen Bepflanzung zu integrieren. Die Ergänzung von Straßenbäumen ist mit Blick auf vorhandenen Baumbestand in den Begleiträumen und weitere Rahmenbedingungen zu prüfen. Insbesondere entlang der Nord-Süd-Straße Fischerinsel in südlicher Verlängerung der Breite Straße sind Baumpflanzungen und Entsiegelungsmaßnahmen im Unterstreifen anzustreben. Hierfür ist auf das derzeitige Gehwegparken zu verzichten.





**Fischerinsel 8-11 - Bestandssituation**  
(Schnitt und Aufsicht)



-  Beton-Platten 40 × 40 cm, Halbstein-Verband in der Gehbahn, Mosaik im Unterstreifen
-  Asphalt in der Fahrbahn
-  Betonsteinpflaster (Ökopflaster), Fahrradbügel im Multifunktionsstreifen
-  begrünte Versickerungsfläche

**Fischerinsel 8-11 - Gestaltungsansatz mit beidseitigem Gehweg und Multifunktionsstreifen** (Schnitt und Aufsicht)



Beispiel für Nachfolgemodell  
der RSL-Leuchte

### Ausstattung

Grundsätzlich wird das Ziel verfolgt, bauzeitlich affine Ausstattungselemente zu verwenden:

- moderne Nachfolgemodelle des DDR-typischen Rostocker Straßenleuchte (RSL), Aufsatzleuchte auf Stahlmast in anthrazit, feuerverzinkt und beschichtet
- schlichter, moderner, anthrazit farbener Poller mit Flachkopf, feuerverzinkt und beschichtet
- Bank in Anlehnung an bauzeitliche Bankmodelle, anteilig mit Armlehnen, Unterkonstruktion in Stahl, Auflage Holzlattung
- Standard Abfallbehälter der BSR in orange



**Bauzeitliche Bankmodelle als Orientierung für die Wahl künftiger Bankmodelle in Bereichen der DDR-Nachkriegsmoderne**

Institut für Städtebau und Architektur der Bauakademie der DDR, (Hg.): Städtebau – Grundsätze Beispiele Methoden Richtwerte. Berlin, 1979





Fischerinsel – Bestandssituation



Fischerinsel – Visualisierung Gestaltungsansatz





Karl-Liebknecht-Straße

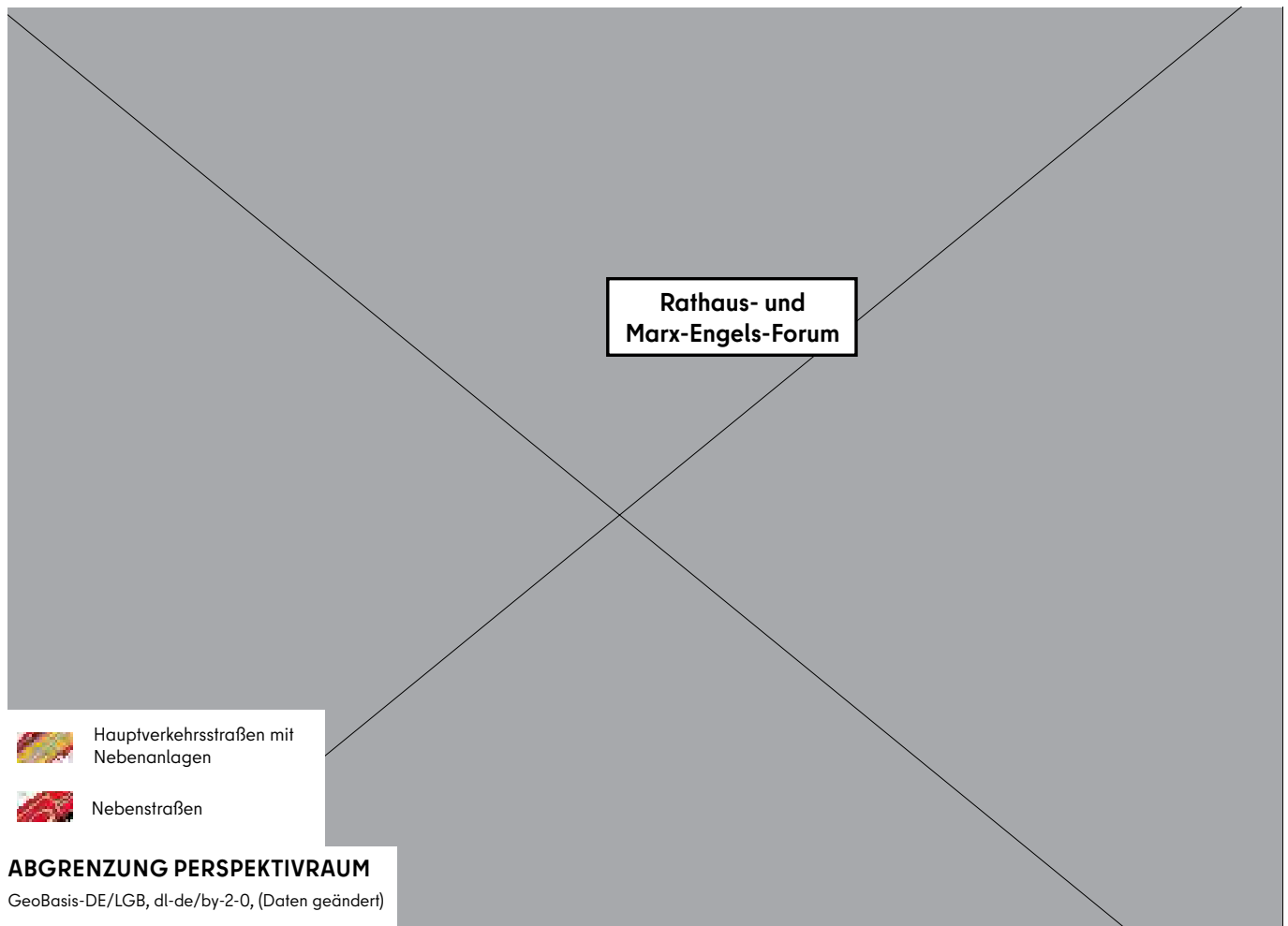
## 6. PERSPEKTIVRAUM RATHAUS-/ MARX-ENGELS-FORUM

Auf Grundlage der Ergebnisse des freiräumlichen Realisierungswettbewerbs von 2021 werden derzeit die zentralen Freianlagen zwischen Fernsehturm und Spreeufer neugestaltet. Die Spandauer Straße soll mittels Städtebauförderung umgestaltet werden. Ziel ist es, die zahlreichen sichtbaren und verborgenen historischen Bezüge des Ortes zu berücksichtigen, zugleich einen nachhaltigen, zukunftsfähigen und urbanen Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen und die Spandauer Straße mit möglichst geringer Barrierewirkung zu integrieren. Im Zuge dieser Entwicklung sollen nunmehr auch die umgebenden Straßenräume – Karl-Liebknecht-Straße und Rathausstraße – in eine gesamträumliche Betrachtung eingebunden werden.

Neugestaltung der Freianlagen  
unter Einbindung der  
umgebenden Straßenräume

Die Karl-Liebknecht-Straße und die Spandauer Straße sind Teil des übergeordneten Straßennetzes. Für Teilabschnitte der Spandauer Straße und der Rathausstraße ist der Ausbau des Tramnetzes vorgesehen. Aus der verkehrlichen Funktion und Netzbedeutung der Straßen ergeben sich komplexe funktionale, betriebliche und gestalterische Anforderungen, insbesondere hinsichtlich künftiger Querschnittsaufteilungen und Verkehrsführungen. Dies erfordert eine vertiefende gesamträumliche Planung im Rahmen eines ergänzenden Planverfahrens in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachdienststellen und Institutionen. Das Regelwerk beschränkt sich daher auf die Formulierung grundlegender Gestaltungsansätze für die betreffenden Straßenräume, die in weiterführenden Planungen zu konkretisieren sind.

Formulierung von  
Gestaltungsansätzen







**Spandauer Straße** – bereits sanierter Gehweg mit berlintypischer Gliederung



**Spandauer Straße** – breiter Gehweg in Betonsteinpflaster, ohne Gliederung



**Rathausstraße** – mit Fahrtrasse und diagonalverlegten Gehwegplatten



**Karl-Liebknecht-Straße** – bauzeitliche Gestaltung mit in Reihe verlegten Gehwegplatten

### Charakteristik und Besonderheiten

Der Bereich des Rathaus- und Marx-Engels-Forums umfasst Teile des Gründungskerns der Stadt mit einzelnen historisch bedeutenden Zeugnissen, wie der Marienkirche. Das heutige stadträumliche Erscheinungsbild geht maßgeblich auf die DDR-Hauptstadtplanung zurück. Das Ensemble entfaltet seine Wirkung insbesondere durch den Fernsehturm als ikonisches Wahrzeichen Berlins und die zentralen Freianlagen, dem Roten Rathaus und dem Nikolaiviertel, gerahmt von überwiegend großmaßstäblicher Bebauung nördlich und südlich des Rathausforums (in den Erdgeschosszonen mit Ladenzonen und Passagen) sowie die beiden Verkehrsachsen Karl-Liebknecht-Straße und Spandauer Straße.

Während die Karl-Liebknecht-Straße und die Spandauer Straße als Hauptverkehrsstraßen fungieren, weist die Rathausstraße drei unterschiedliche Teilabschnitte auf: Entlang des Nikolaiviertels als lokale Verbindung zum Humboldt Forum, östlich angrenzend als Erschließung und Vorfahrt des Roten Rathauses und daran anschließend als niveaugleich gestalteter Straßenraum mit Fokus auf den Fuß- und Radverkehr.

Die Gehwegbereiche entlang der Hauptverkehrsstraßen verfügen überwiegend über große Breiten und haben insbesondere im Umfeld der Rathauspassagen sowie im nordöstlichen Abschnitt der Karl-Liebknecht-Straße einen ausgeprägten Promenadencharakter. Gestaltung und Materialität der Gehwege sind jedoch sehr heterogen. Teilweise wurden sie bereits nach berlintypischem Standard mit klassischer Gliederung und Natursteinmaterialien erneuert, in anderen Abschnitten dominieren einfachere Befestigungen aus Betonsteinpflaster oder Asphalt. Im nordöstlichen Abschnitt der Karl-Liebknecht-Straße sind noch bauzeitliche Zonierungen und Materialien erhalten, darunter durchgängig verlegte Betonplattenformate und integrierte Pflanzflächen. Die Rathausstraße im Bereich der Rathauspassagen wurde hingegen grundlegend als Fuß- und Radwegeverbindung mit berlintypischer Gehweggestaltung umgestaltet. Entlang des Nikolaiviertels wird der Gehweg durch eine Vegetationsfläche mit Doppelbaumreihe begleitet.

Insbesondere die Karl-Liebknecht-Straße weist eine geringe Gestalt- und Aufenthaltsqualität auf, die Verkehrsflächen sind zum Teil überdimensioniert, Radverkehrsanlagen fehlen oder sind unzureichend. Dies wirkt sich nachteilig auf die Erdgeschossnutzungen, die Frequentierung und die Wohnqualität aus.

### Ziele und Gestaltungsprämissen

Ziel des Regelwerks für den Perspektivraum ist eine stadträumlich angemessene Gestaltung der öffentlichen Straßenräume, die den Ensemblecharakter stärkt, historische Bezüge sichert und Sichtachsen freihält und zugleich die unterschiedlichen städtebaulichen Zeitschichten lesbar belässt. Verkehrliche und städtebauliche Aspekte sind dabei integrativ zu betrachten. Von besonderer Bedeutung sind die Wechselwirkungen zwischen dem zentralen Freiraum und den angrenzenden Straßenräumen sowie die funktionalen und räumlichen Beziehungen der Randbebauungen zum öffentlichen Raum. Insbesondere die ausgeprägten Sockelzonen der großen Gebäuderiegel mit publikumsorientierten Nutzungen besitzen das Potenzial, sich stärker zum Stadtraum zu öffnen. Der Gesamttraum ist daher konsequent einschließlich der Ränder zu denken und aus den Erdgeschosszonen der Gebäude heraus zu entwickeln. Die perspektivische Umgestaltung der teils überdimensionierten Straßenräume – insbesondere der Hauptverkehrsstraße Karl-Liebknecht-Straße – ist mit verkehrsplanerischer Fachkompetenz frühzeitig mitzudenken.



Für weiterführende Planungen gelten folgende Gestaltungsprämissen:

- Raumfassung und Begrünung: Zur grünen Rahmung des Gesamtraums sind nord- und südseitig doppelte Baumreihen unter Einbindung des Baumbestands anzustreben.
- Begleitende Gehwege am Rathaus- und Marx-Engels-Forum: Umsetzung der berlin-typischen Gehweggestaltung mit Natursteinmaterialien und klassischer Gliederung (Gehbahn mit diagonal verlegten Platten / Bischofsmütze, Ober- und Unterstreifen), ergänzt durch partielle Baumpflanzungen in den Unterstreifen.
- Vorbereich Rotes Rathaus: Gestaltung entsprechend des Bestandes
- Karl-Liebknecht-Straße (Abschnitt 3-5): Erhalt der Blickbeziehung Richtung Westen, Vermeidung einer mittelstreifigen Baumpflanzung, Verbreiterung der Gehwegbereiche auf der Nord- und Südseite durch Querschnittsanpassung (Reduzierung von Fahrspuren), nordseitig Ausbildung einer Doppelbaumreihe in regelmäßigen Querabständen.
- Promenadenartige Vorflächen der beiden großmaßstäblichen Gebäuderiegel (Rathausstraße zwischen S-Bahn und Judenstraße sowie Karl-Liebknecht-Straße zwischen Dircksenstraße und Spandauer Straße): Herstellung einer flächenhaften Gehweggestaltung in Orientierung an bauzeittypischer Materialität (orthogonal mit versetzten Längsfugen verlegte Betonplatten z. B. 40 × 40 × 5 cm), Ergänzung Doppelbaumreihen und Integration von Begrünungs- und Aufenthaltselementen in Orientierung an bauzeitlich affine Gestaltungssprache bei gleichzeitiger Sicherung einer zurückhaltenden, hochwertigen und klimaresilienten Gesamtgestaltung in Verbindung mit der Integration blau-grüner Infrastruktur.

Stärkung des  
Ensemblecharakters  
durch differenzierte  
Gestaltungsansätze

Übersichtsplan –  
Gestaltungsansatz Rathaus-/  
Marx-Engels-Forum –  
doppelte Baumreihen und  
Gehweggestaltung

|                                                                                     |                                         |                                                                                     |                                                                |                                                                                       |                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
|  | berlintypische Gehweggestaltung         |  | Vorbereich Rotes Rathaus –<br>Gestaltung entsprechend Bestand  |  | Ergänzung<br>Baumpflanzungen |
|  | Gehwegplatten Beton, orthogonal verlegt |  | Gestaltung entsprechend denkmal-<br>pflegerischer Zielstellung |                                                                                       |                              |



Darstellung auf Grundlage des Gestaltplans Freianlagen Rathaus- und Marx-Engels-Forum  
Entwurfsverfasser: RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Köln, i.A. der GrünBerlin GmbH



Karl-Liebknecht-Straße 13, nördliche Promenade – Bestandssituation



Karl-Liebknecht-Straße 13, nördliche Promenade –  
Skizzierung Gestaltungsansatz mit ergänzten Baumreihen sowie Vegetations- und Versickerungsflächen





Karl-Liebknecht-Straße 5, Blickrichtung Schloßplatz – Bestandssituation



Karl-Liebknecht-Straße 5, Blickrichtung Schloßplatz –  
Skizzierung Gestaltungsansatz mit beidseitig ergänzten Baumreihen und Vegetations- sowie Versickerungsflächen





Südlicher Schloßplatz



Östliche Rathausstraße



Nikolaiviertel, Am Nußbaum

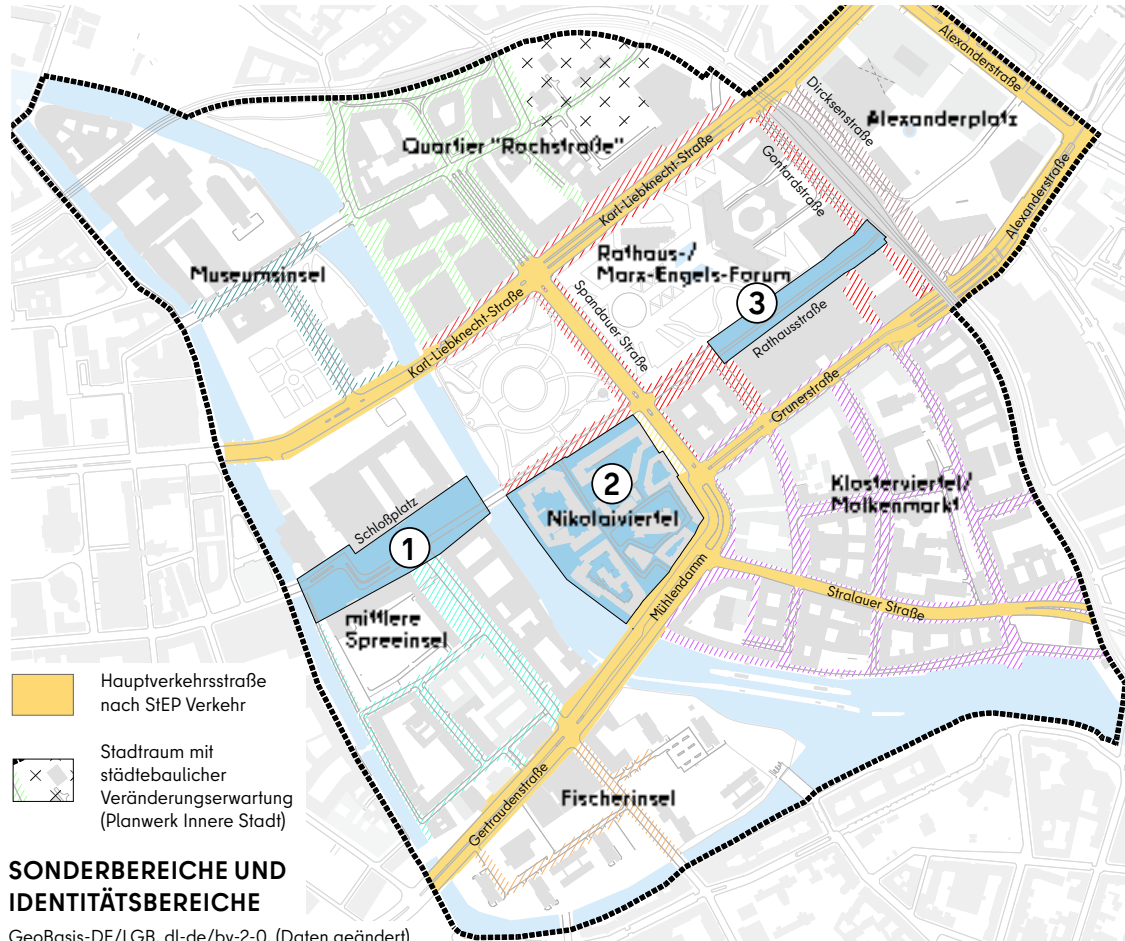


## 7. HAUPTVERKEHRSSTRASSEN UND SONDERBEREICHE

Im Anwendungsbereich gibt es verschiedene Orte und Schnittstellen, die im Regelwerk nicht erfasst werden. Auch die Straßenräume des übergeordneten Straßennetzes konnten mit Blick auf die Klärung ihrer zukünftigen verkehrlichen Funktion nur punktuell betrachtet werden. Es besteht jedoch vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrswende, der Notwendigkeit zur Klimaanpassung sowie zur Verbesserung ihrer Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität hoher Handlungsdruck. Es wird daher empfohlen, bei der Neugestaltung der Hauptverkehrsstraßen stadt-, verkehrs- und freiraumplanerische Qualifizierungsverfahren durchzuführen, die von Beginn an einen integrierten und fachübergreifenden Planungsansatz verfolgen.

Ausgewiesen werden drei Sonderbereiche. Für zwei liegen bereits Konzepte zur Gestaltung der öffentlichen (Straßen)Räume vor:

- ① **Humboldt Forum/ Schlossplatz** inkl. Flächen vor ESMT und Musikhochschule Hanns Eisler: Machbarkeitsstudie zur klimaangepassten Platzgestaltung verknüpft mit Verkehrsberuhigung und Neuordnung der Platz-/ Straßenfläche (2025)
- ② **Nikolaiviertel:** Erhalt und behutsame Instandsetzung der repräsentativen Außenanlagengestaltung im entsprechend der Denkmalpflegerischen Zielstellung für den Freiraum Nikolaiviertel (2022)
- ③ Für den Abschnitt der **Rathausstraße** zwischen Gontardstraße und Jüdenstraße ist v. a. zur qualitätsvollen Ausbildung einer Promenade sowie zur angestrebten Integration der Tramtrasse eine gesonderte städtebaulich-verkehrliche Betrachtung erforderlich.



## ANLAGEN

### ANALYSEKARTEN

Denkmale und Erhaltungsgebiete gem. §172 BauGB  
Straßenraumbreiten  
Gehwegoberflächen  
Straßenbäume Bestand nach Art  
Bäume Bestand und Wärmeinseleffekt in den Siedlungs- und Verkehrsflächen  
Erneuerungs- und Interventionsbedarfe Straßenräume

### GESTALTUNGSPRÄMISSEN

Übersichtspläne, Details:  
Fokusraum Molkenmarkt / Klosterviertel  
Fokusraum Fischerinsel  
Perspektivraum Rathaus-/ Marx-Engels-Forum

### VORLIEGENDE PLANUNGEN

Bauunterlagen zur Verkehrsanlage Tourismusnahe Umgestaltung des Umfeldes Museumsinsel, Straßenbau Bodestraße, ASPHALTA Ingenieurgesellschaft für Verkehrsbau mbH, 15.04.2021, i.A. der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abt. V - Tiefbau

Nikolaiviertel Berlin, Denkmalpflegerische Zielstellung für den Freiraum 2022, PRUGGER Landschaftsarchitekten, 24.04.2023, i.A. des Bezirksamts Mitte von Berlin, Fachbereich Denkmalpflege in Zusammenarbeit mit dem Landesdenkmalamt Berlin

Humboldt Forum Süd, Machbarkeitsstudie zum Klimagerechten Freiraum zwischen Humboldt Forum Süd, ESMT und Hochschule für Musik Hanns Eisler, bbz landschaftsarchitekten, 18.10.2024, i.A. der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Gutachten Am Lustgarten und Domumfeld, bbz landschaftsarchitekten, 20.04.2026, i.A. der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Rathaus- und Marx-Engels-Forum, benachbarte Flächen, Fachgutachten Regenwasser, G.U.B. Ingenieur AG, 19.05.2026, i.A. Grün Berlin GmbH





Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung,  
Bauen und Wohnen

**BERLIN**



Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Württembergische Straße 6  
10707 Berlin



[www.berlin.de/sen/sbw](http://www.berlin.de/sen/sbw)



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



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

Berlin, Mai 2026