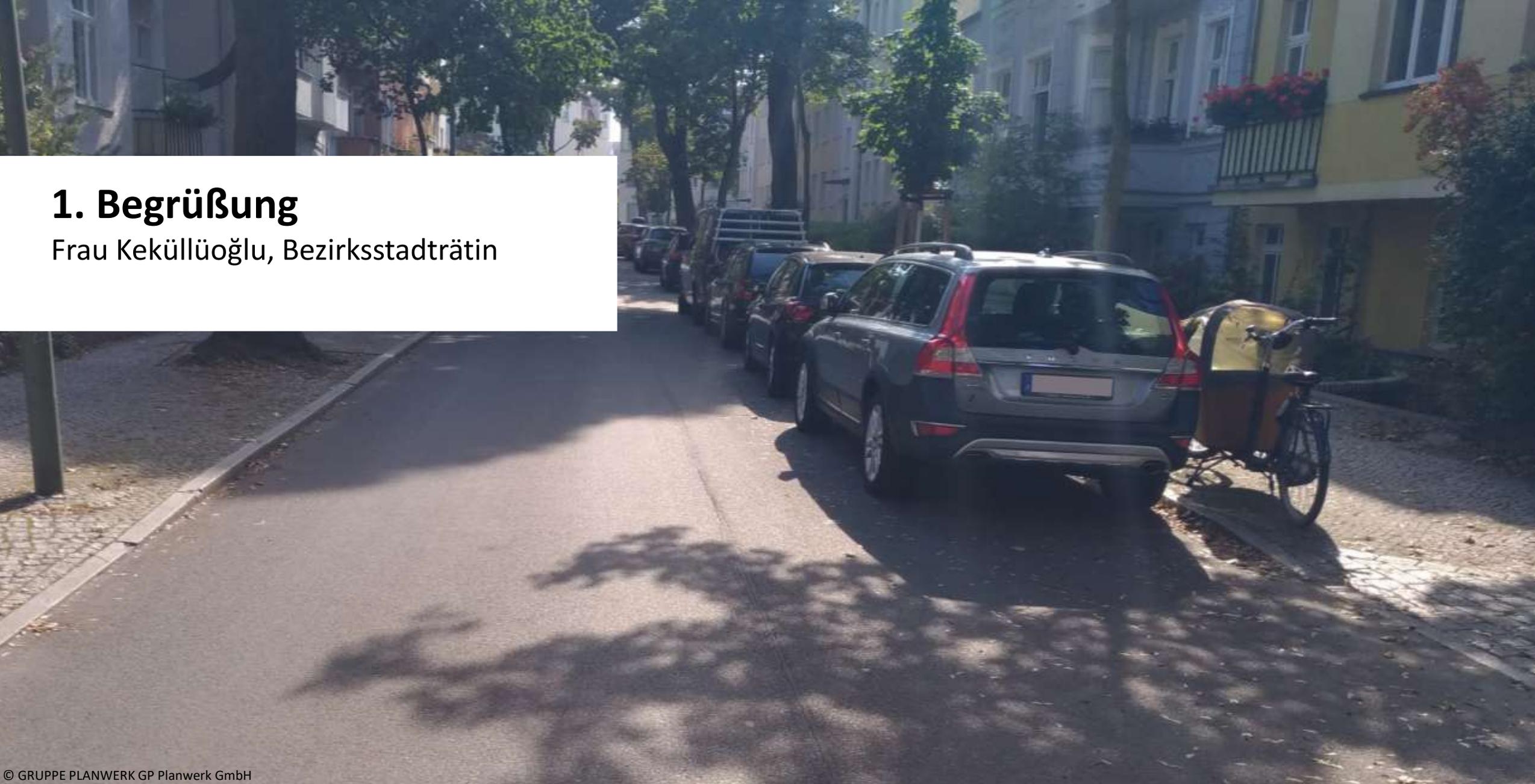




**Beteiligungsveranstaltung**  
**Machbarkeitsstudie Fahrradstraße**  
**Hentigstraße – Cäsarstraße - Römerweg**  
28.11.2024

# 1. Begrüßung

Frau Keküllüoğlu, Bezirksstadträtin



# Unser Ziel für heute ...

Vorstellung der **Ziele der Machbarkeitsstudie**  
und der **Ergebnisse der Bestandsanalyse**  
Gemeinsame Diskussion von **Gestaltungsvarianten** bezüglich  
**Straßenquerschnitt, Knotenpunktgestaltung und Verkehrsführung**  
im Straßenzug Hentigstraße – Cäsarstraße – Römerweg



# Das haben wir heute vor ...

- |                                     |       |
|-------------------------------------|-------|
| 1. Begrüßung                        | 18:00 |
| 2. Inhaltliche Einführung           | 18:10 |
| 3. Werkstattgespräch / Thementische | 18:40 |
| 4. Zusammenfassung der Ergebnisse   | 19:40 |
| 5. Ausblick und Verabschiedung      | 19:55 |

## 2. Inhaltliche Einführung

Anlass und Ziel der Untersuchung  
Rahmenbedingungen für Fahrradstraßen  
Ergebnisse der Bestandsanalyse  
Ergebnisse Onlinebeteiligung  
Vorstellung Gestaltungsansätze



## 2. Inhaltliche Einführung

Anlass und Ziel der Untersuchung

Rahmenbedingungen für Fahrradstraßen

Ergebnisse der Bestandsanalyse

Ergebnisse Onlinebeteiligung

Vorstellung Gestaltungsansätze



# Anlass für die Untersuchung und Gestaltungsspielraum



- Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung vom 22.09.2022:

„Das Bezirksamt wird ersucht zu prüfen, ob folgende Straßenzüge im Süden von Lichtenberg als Fahrradstraßen ausgewiesen werden können:

- vollständiger Verlauf der Hentigstraße
- vollständiger Verlauf der Cäsarstraße

Diese Umwidmung soll jedoch ausdrücklich den motorisierten Fahrzeugverkehr sowie das bisherige Parken im gesamten Straßenverlauf zulassen.“ *(10. Sitzung in der IX. Wahlperiode der Bezirksverordnetenversammlung Lichtenberg von Berlin, TOP: Ö 11.3.7)*

- Rahmenbedingungen: Qualifizierung und Aufwertung des Straßenzugs im bestehenden Straßenraum. Keine Anpassung von Baumstandorten, der generellen Bordlage und Grenzverläufen.

# Ziele für die Entwicklung des Straßenzugs



- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Förderung des Umweltverbunds:
  - **Radverkehr:** Objektive und subjektive Sicherheit, Qualifizierung Radverkehrsnetz
  - **Fußverkehr:** Barrierefreiheit, Querungsstellen
  - **ÖPNV:** Berücksichtigung Bus 396 (Marksburgstr.)
- Sicherstellung der **Erreichbarkeit** aller Grundstücke auch für Kfz
  - Müllabfuhr, Liefern, Mobilitätseingeschränkte Personen u.a.
  - Erhalt der Möglichkeit zum **Parken** von Kfz
- **Heraushalten von Durchgangsverkehr / gebietsfremden Verkehr**
- Weiterentwicklung und Stärkung der Siedlung als **attraktiver Wohnstandort**

## 2. Inhaltliche Einführung

Anlass und Ziel der Untersuchung

**Rahmenbedingungen für Fahrradstraßen**

Ergebnisse der Bestandsanalyse

Ergebnisse Onlinebeteiligung

Vorstellung Gestaltungsansätze



# Einordnung Begriff „Fahrradstraße“



Mögliche Zusatzzeichen



- Straße für Fahrräder (inkl. Pedelecs) und Elektrokleinstfahrzeuge (E-Roller). Andere Fahrzeuge können durch Zusatzzeichen erlaubt werden.
- Erlaubte Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.
- Fahrräder dürfen nebeneinander fahren, auch wenn ein Überholt werden dadurch nicht mehr möglich ist.
- Wenn nötig müssen Kraftfahrzeuge die Geschwindigkeit verringern.
- Vorfahrtregelungen sind nicht berührt.

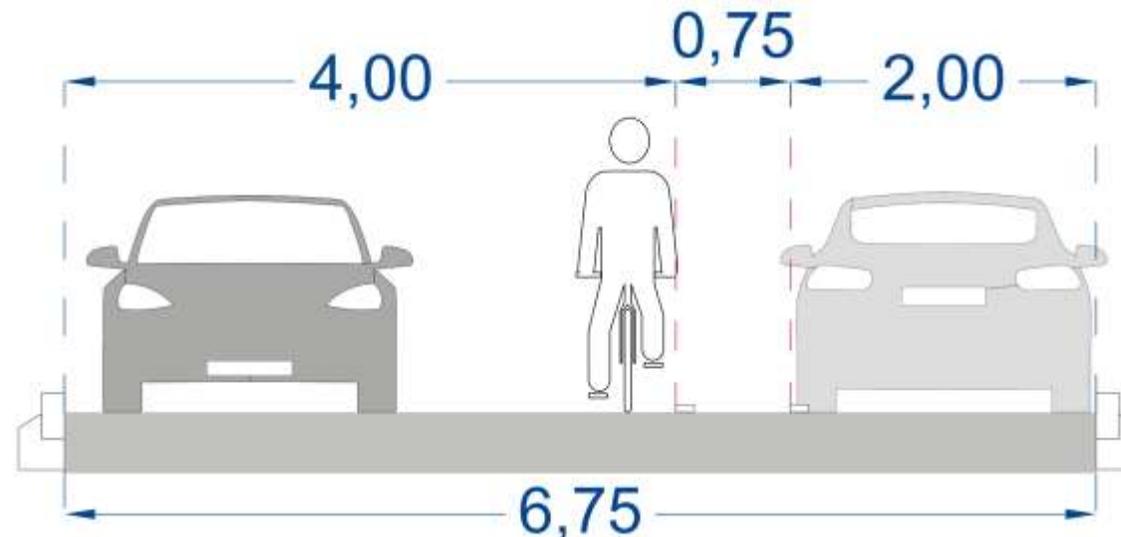
# Gestaltung von Fahrradstraßen



Richtlinie für die Anlage von  
Stadtstraßen (RASt 06)

Leitfaden zur Umsetzung von  
Fahrradstraßen in Berlin

- 4,0 m Mindestbreite der Fahrgasse für den **Begegnungsfall** Fahrrad – PKW (RASt 06, S. 27)
- 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu geparkten Fahrzeugen (Leitfaden Fahrradstraßen Berlin, S. 14)



# Beispiele



**Niederwallstraße  
(Berlin)**



© GRUPPE PLANWERK GP Planwerk GmbH

**Blücherstraße  
(Kassel)**



© GRUPPE PLANWERK GP Planwerk GmbH

# Beispiele



**Weidenweg  
(Berlin)**



© GRUPPE PLANWERK GP Planwerk GmbH

## 2. Inhaltliche Einführung

Anlass und Ziel der Untersuchung  
Rahmenbedingungen für Fahrradstraßen  
**Ergebnisse der Bestandsanalyse**  
Ergebnisse Onlinebeteiligung  
Vorstellung Gestaltungsansätze



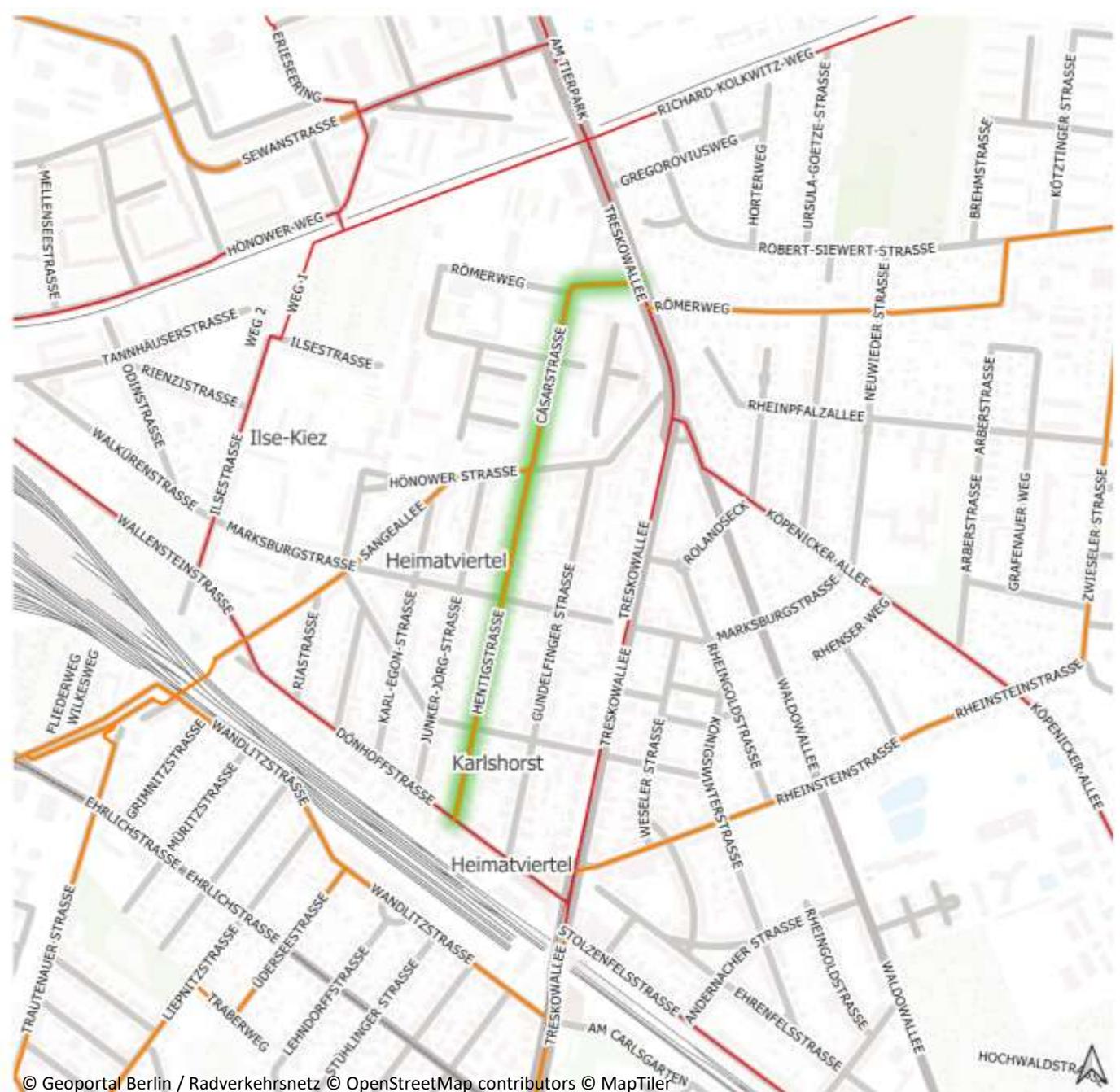
# Verortung des Straßenzugs

 Untersuchungsbereich



# Lage im Radverkehrsnetz

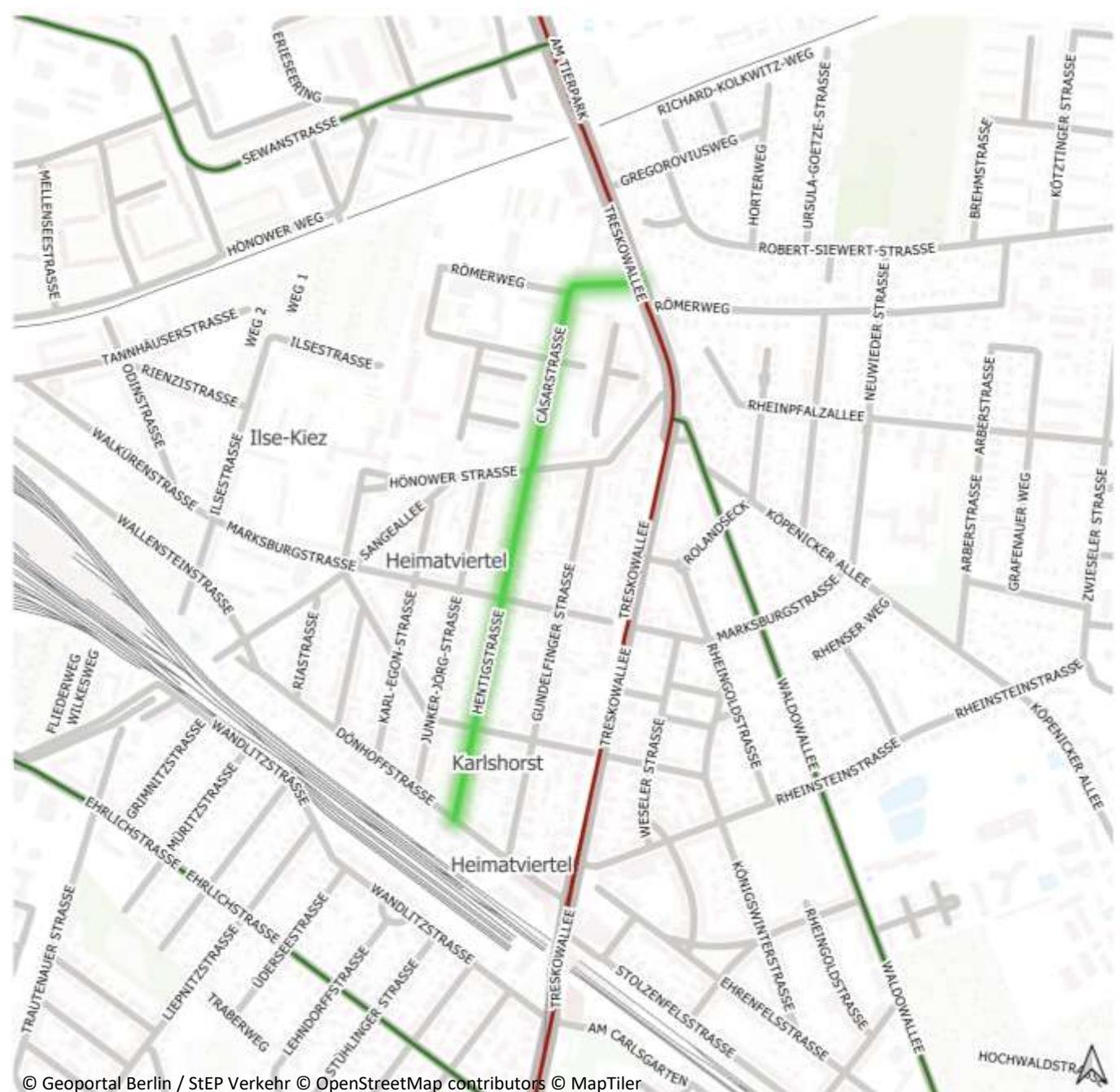
-  Untersuchungsbereich
-  Radverkehrsnetz
-  Radvorrangnetz
-  Ergänzungsnetz



# Lage im Kfz-Verkehrsnetz

-  Untersuchungsbereich
- Übergeordnetes Straßennetz
  -  Stufe 0  
(kontinentale Straßenverbindungen)
  -  Stufe I  
(großräumige Straßenverbindungen)
  -  Stufe II  
(übergeordnete Straßenverbindungen)
  -  Stufe III  
(örtliche Straßenverbindung)
  -  Stufe IV Ergänzungsstraßen  
(weitere Straßen von besonderer Bedeutung)

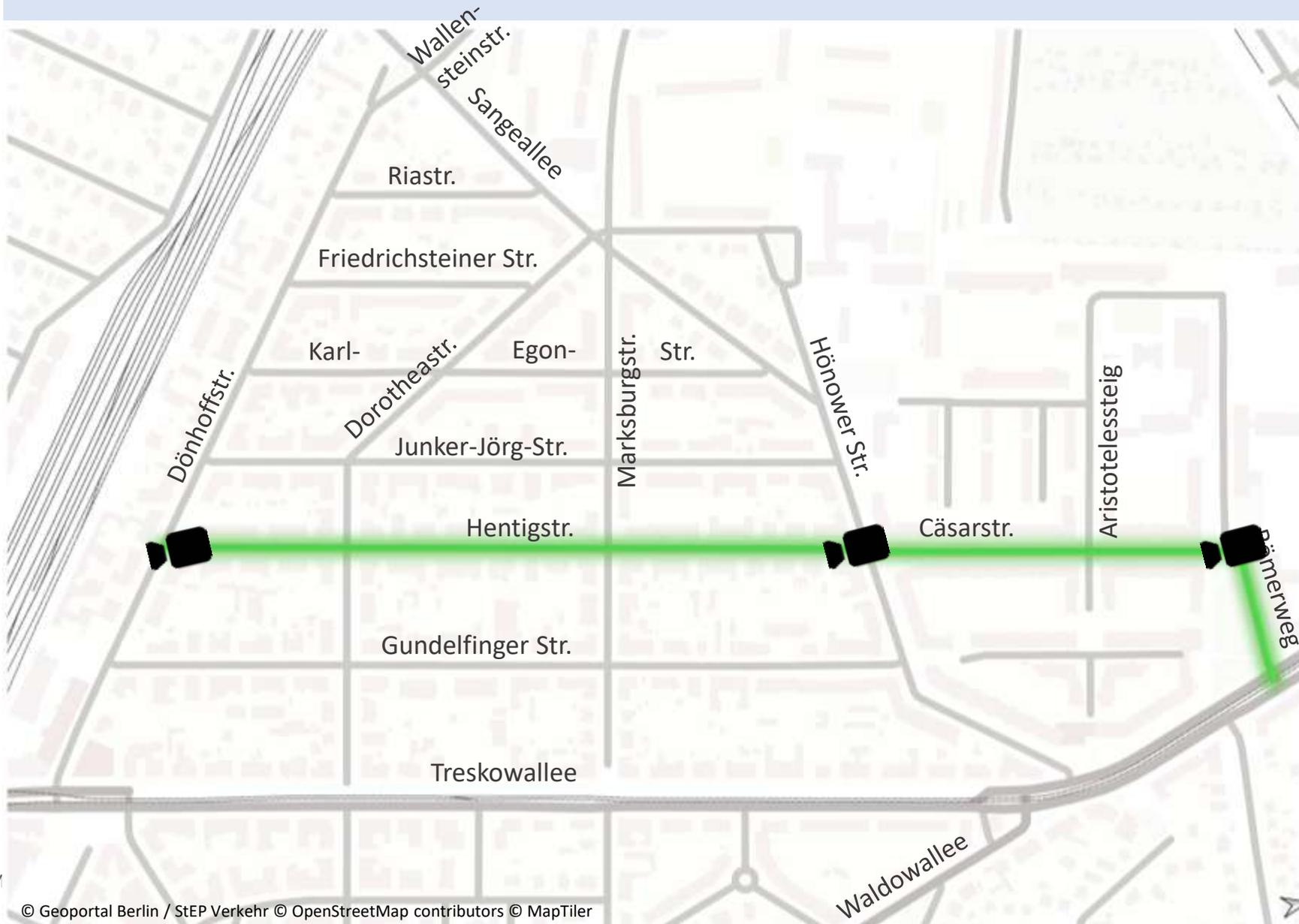
Perspektivisch: Heraufstufung Dönhoffstr.  
auf Stufe IV



# Eindrücke aus dem Straßenraum



# Verkehrserhebung

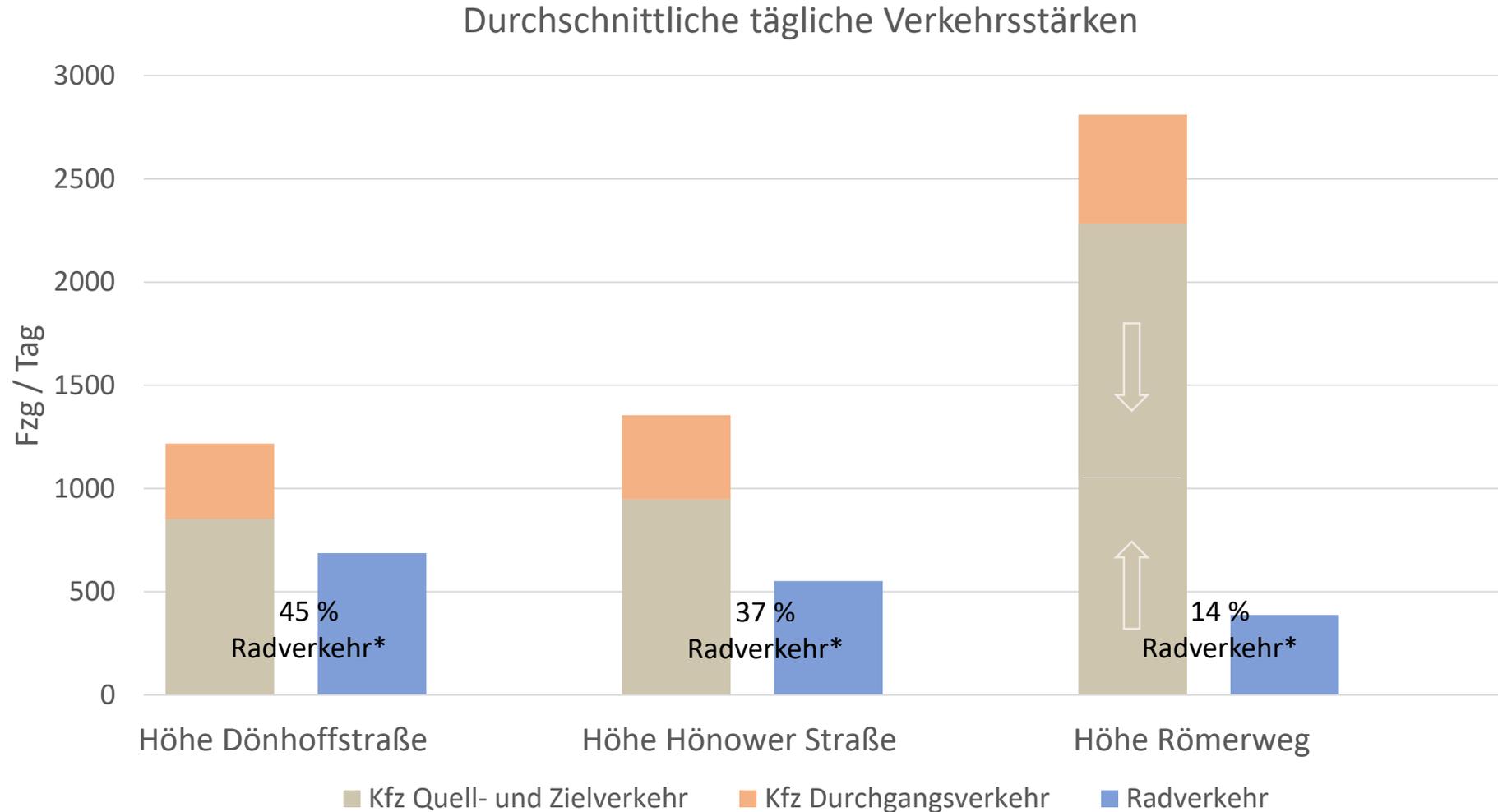


Verkehrserhebung an drei Querschnitten und an drei Tagen:

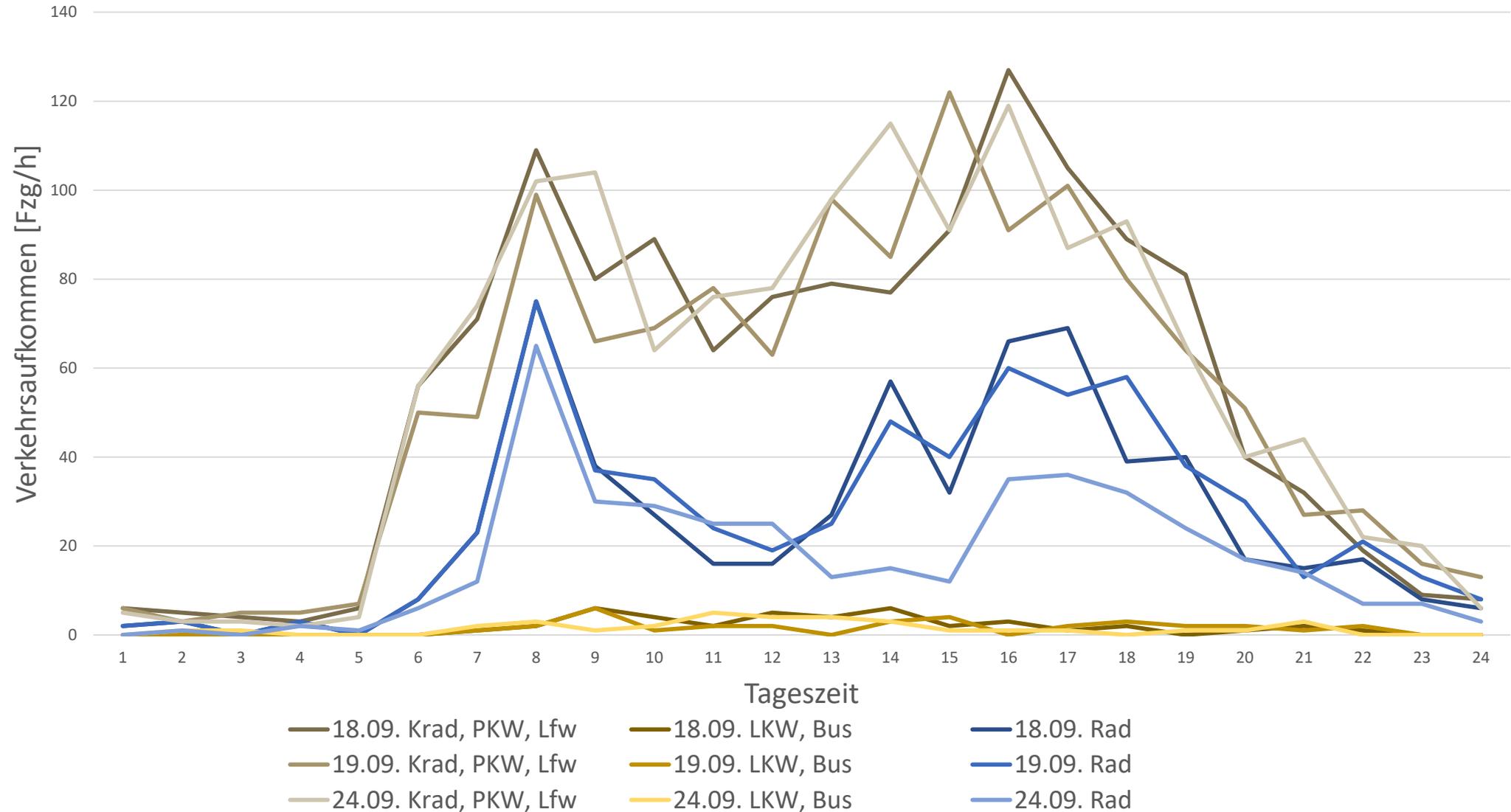
- 18.09.  
sonnig, 25°C (15°C)
- 19.09.  
sonnig, 24°C (14°C)
- 24.09.  
wechselhaft, 17°C (11°C)

Durchführung von 408 „Verfolgungsfahrten“ zur Ableitung des Durchgangsverkehrsanteils (~30 %).

# Verkehrserhebung – Mittlere Verkehrsanteile der drei Zähltag



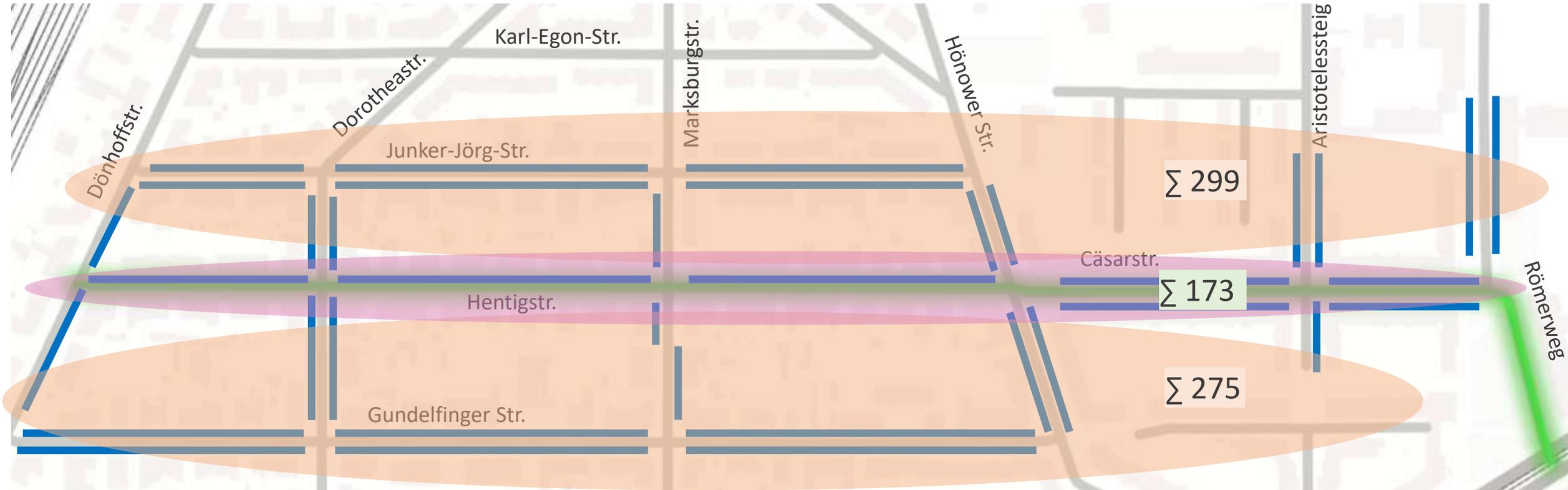
# Verkehrserhebung – Tageszeitliche Verteilung (Höhe Hönower Weg)



# Parkraumanalyse - Stellplatzerfassung



# Parkraumanalyse - Stellplatzerfassung



Verfügbare Stellplätze insgesamt: 748

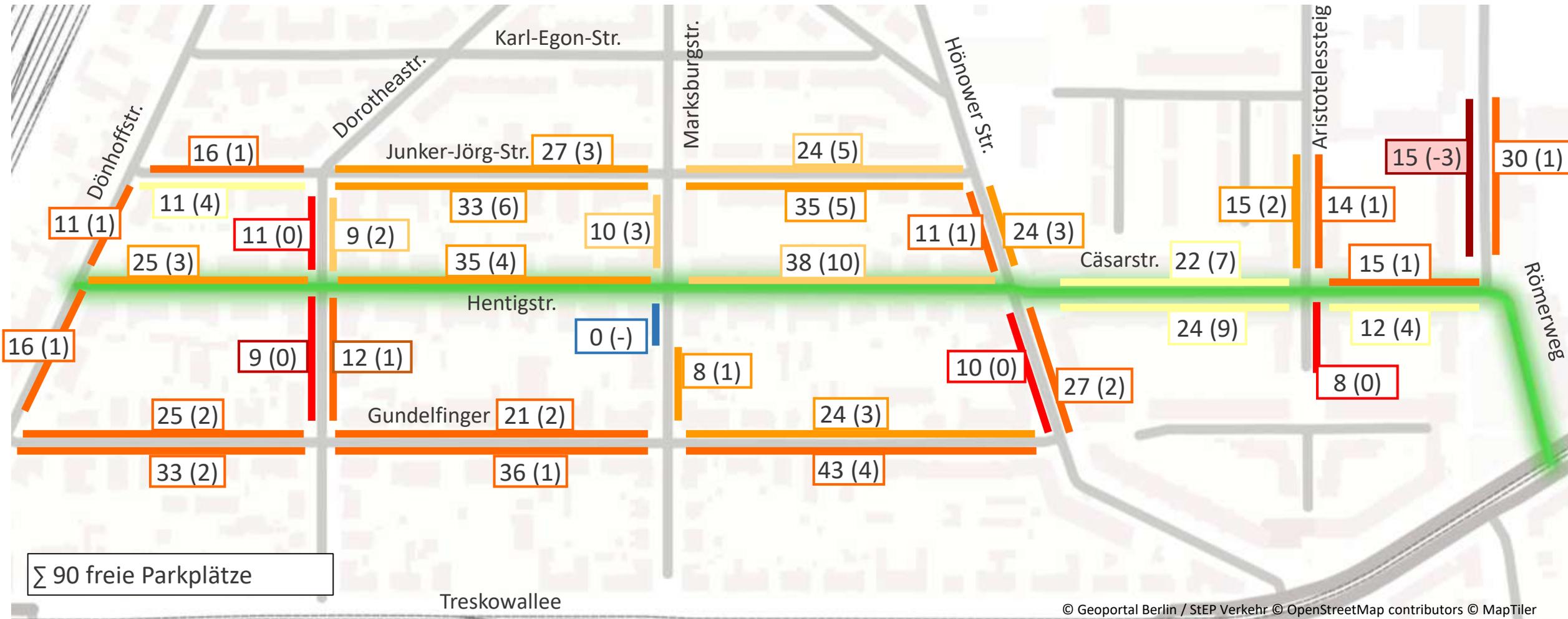
-  Erhebung an vier Tagen (18., 19., 24., 25.09.2024)
-  Erhebung an einem Tag (24.09.2024)

© Geoportal Berlin / StEP Verkehr © OpenStreetMap contributors © MapTiler

# Parkraumanalyse – Auslastung Vormittag (9-11h)

Verfügbare Stellplätze (davon frei/Überbelegung)

60 - 69% 70 - 79% 80 - 89% 90 - 99% 100% >100%

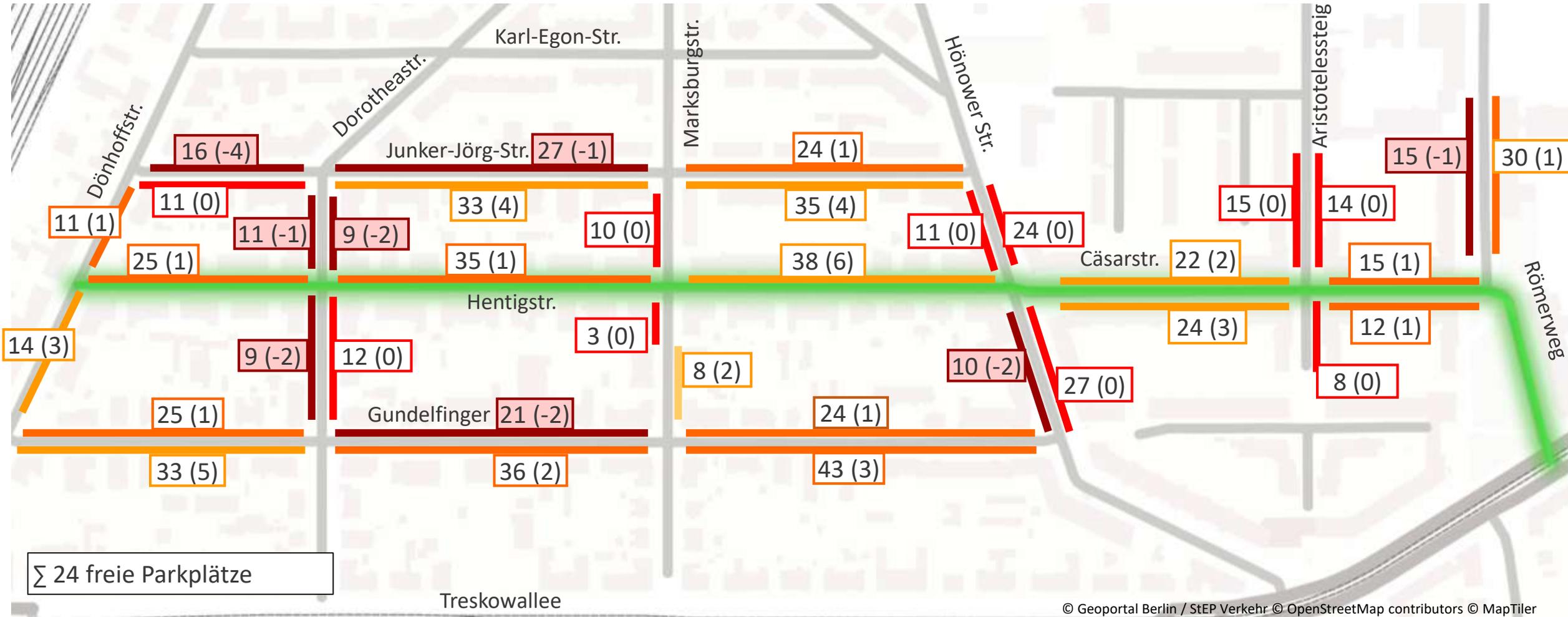


© Geoportal Berlin / StEP Verkehr © OpenStreetMap contributors © MapTiler

# Parkraumanalyse – Auslastung Abend (20-22h)

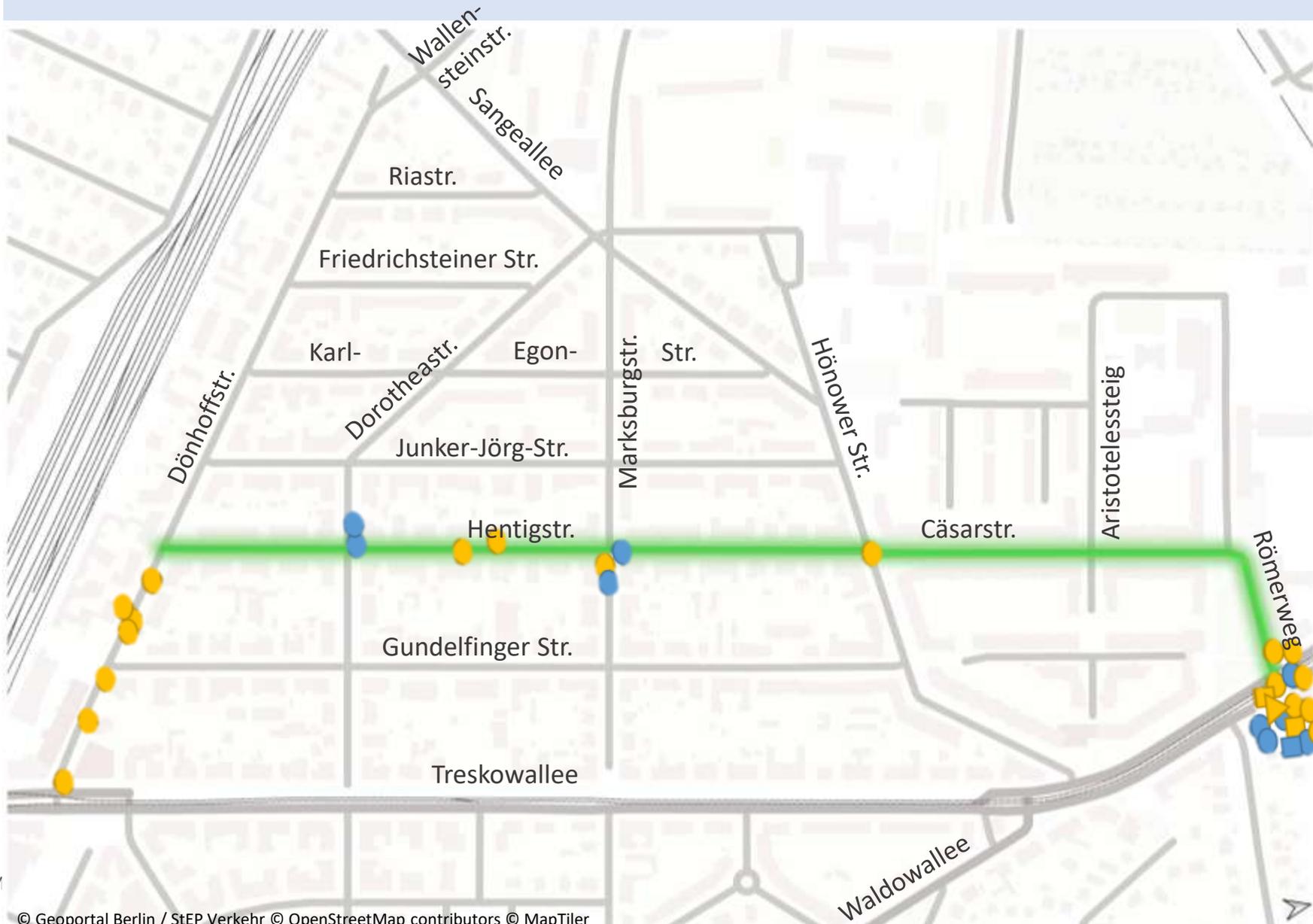
Verfügbare Stellplätze (davon frei/Überbelegung)

60 - 69% 70 - 79% 80 - 89% 90 - 99% 100% >100%



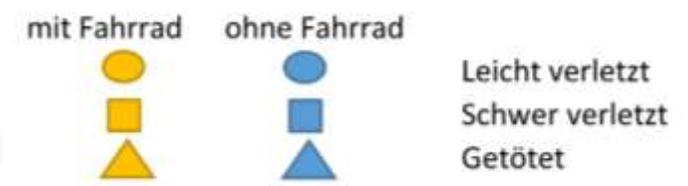
© Geoportal Berlin / StEP Verkehr © OpenStreetMap contributors © MapTiler

# Unfallatlas



Unfälle mit und ohne Fahrrad

Unfälle mit Personenschaden der Jahre 2018 – 2023 aus dem Radverkehrs atlas.



N

## 2. Inhaltliche Einführung

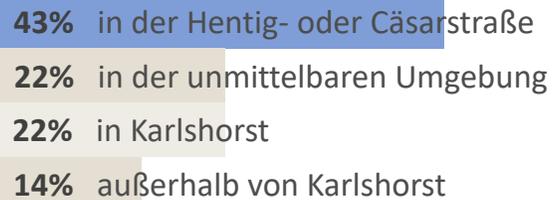
Anlass und Ziel der Untersuchung  
Rahmenbedingungen für Fahrradstraßen  
Ergebnisse der Bestandsanalyse  
**Ergebnisse Onlinebeteiligung**  
Vorstellung Gestaltungsansätze



# Onlinebeteiligung – Umfrageergebnisse

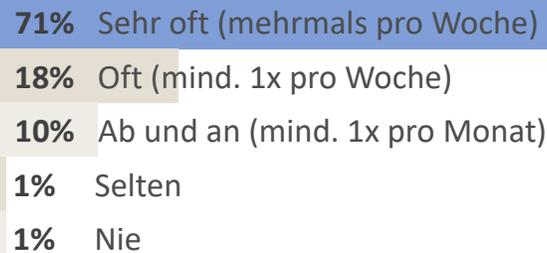
Wo wohnen Sie?

n = 162



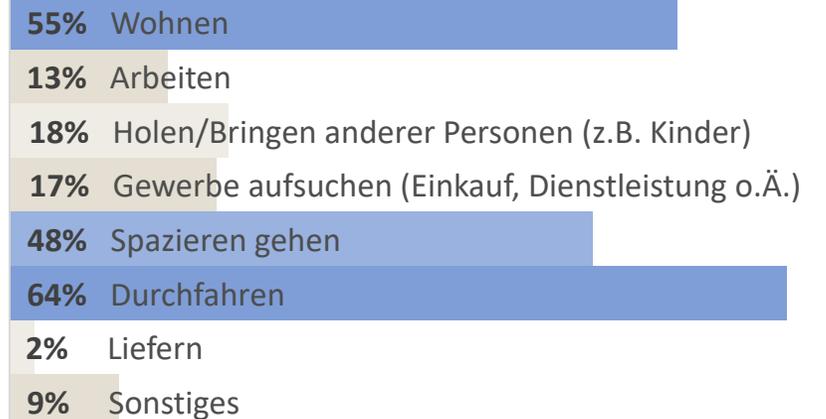
Wie oft verkehren Sie in dem Straßenzug?

n = 163

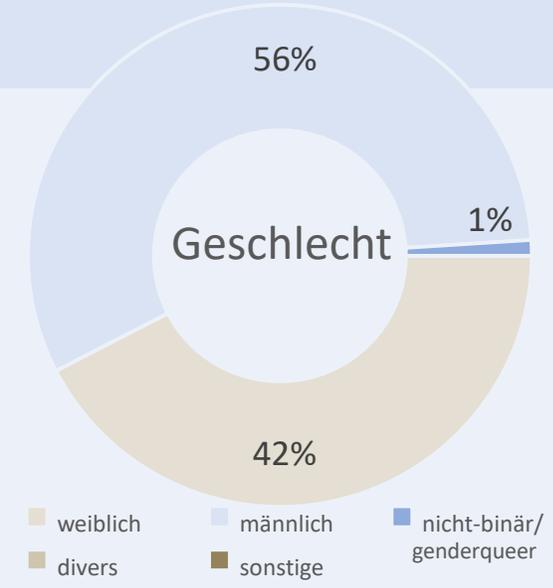
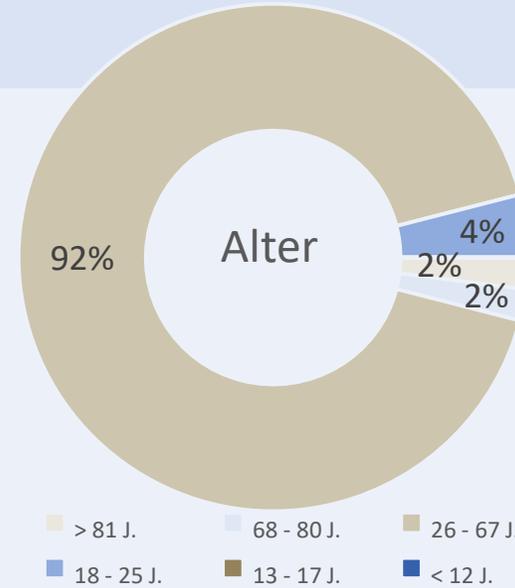


Was machen Sie in der Regel in dem Straßenzug?

n = 163  
Mehrfachantworten

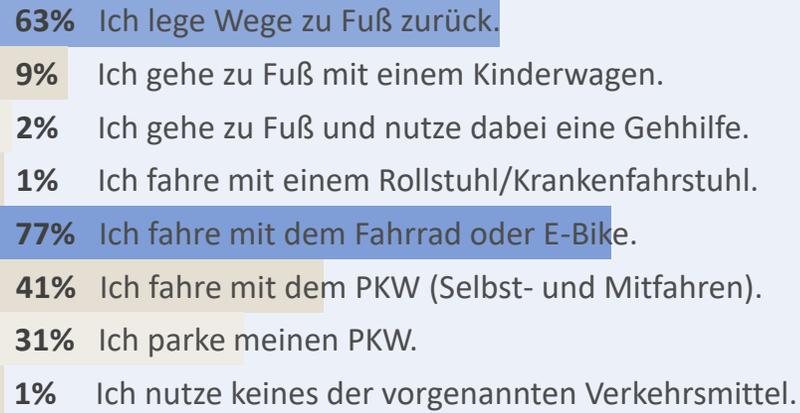


163 Teilnehmende



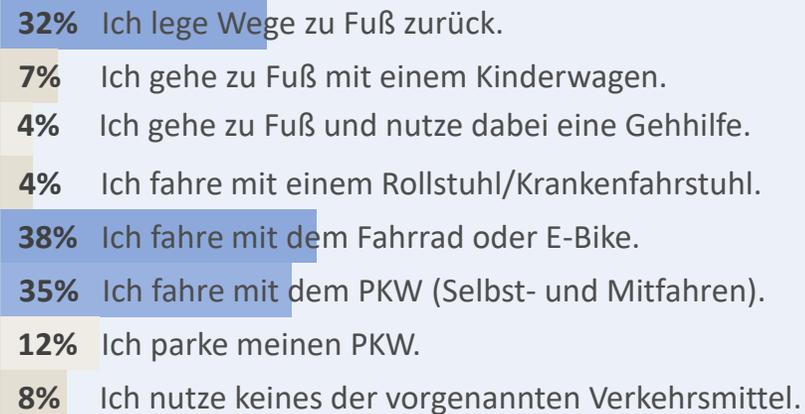
# Onlinebeteiligung – Umfrageergebnisse

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie im betrachteten Straßenzug regelmäßig (mind. 1x pro Woche)



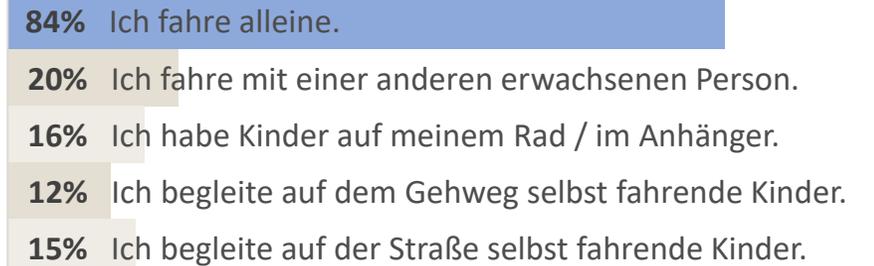
n = 158  
Mehrfachantworten

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie im betrachteten Straßenzug gelegentlich (weniger als 1x pro Woche)



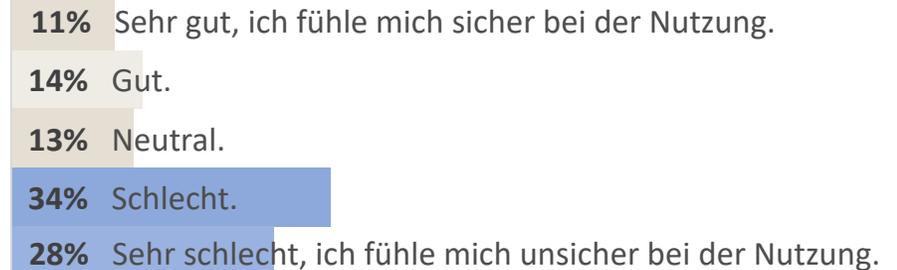
n = 136  
Mehrfachantworten

Als Radfahrende: Wie nutzen Sie den Straßenzug meistens?



n = 153  
Mehrfachantworten

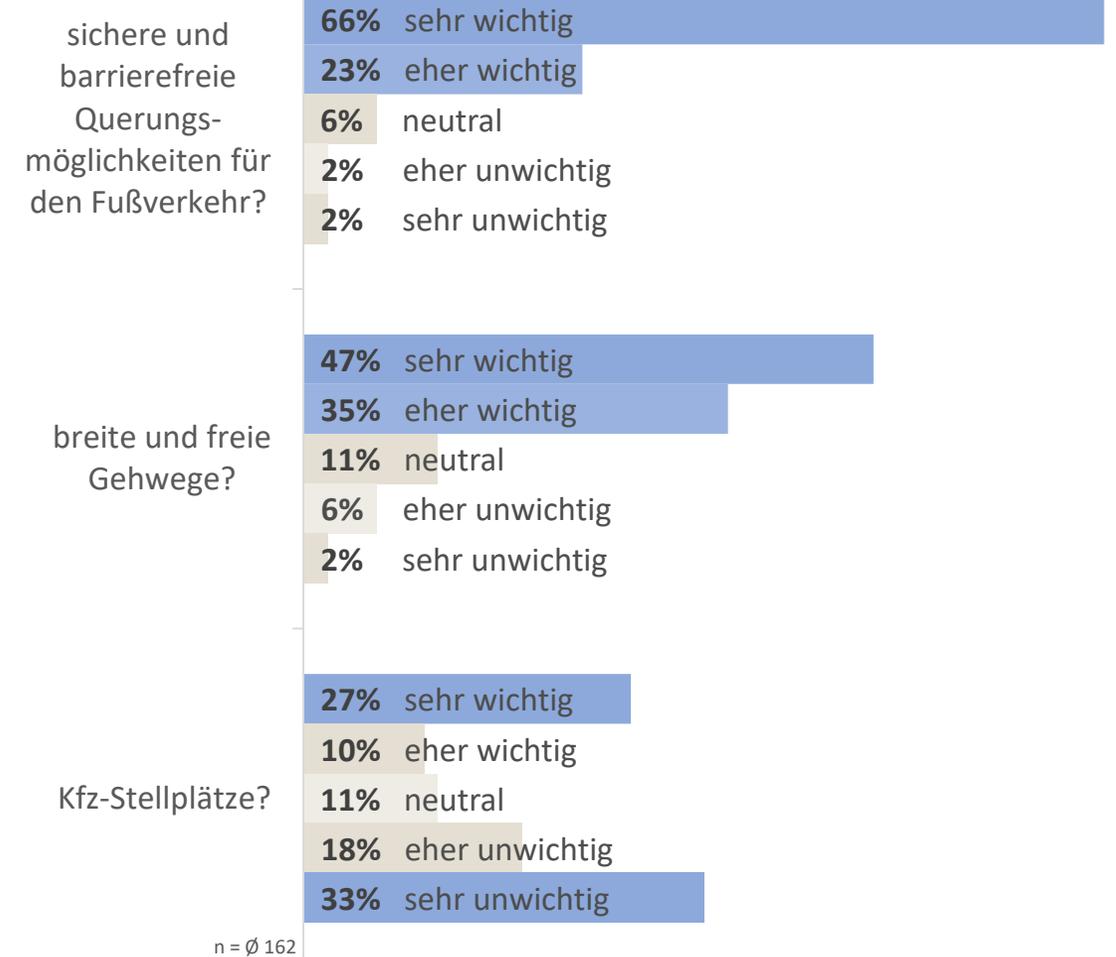
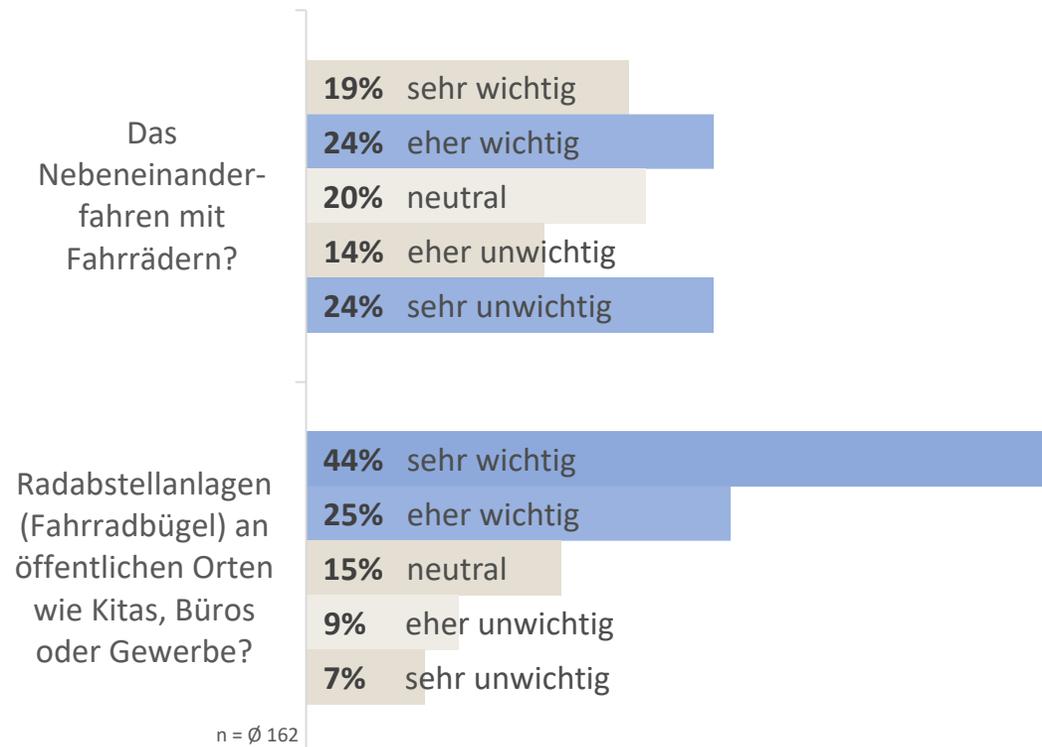
Als Radfahrende: Wie bewerten Sie die Bestands-situation?



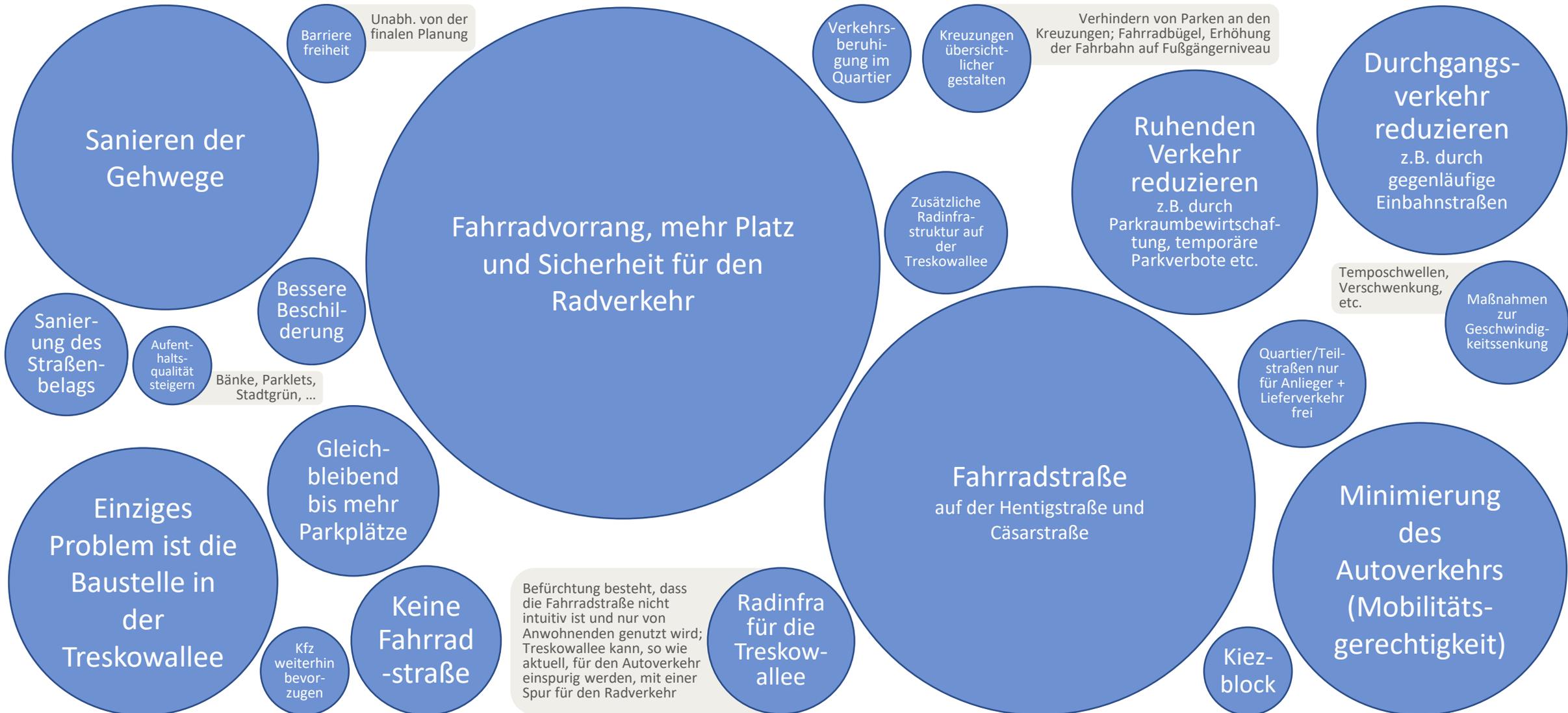
n = 152

# Onlinebeteiligung – Umfrageergebnisse

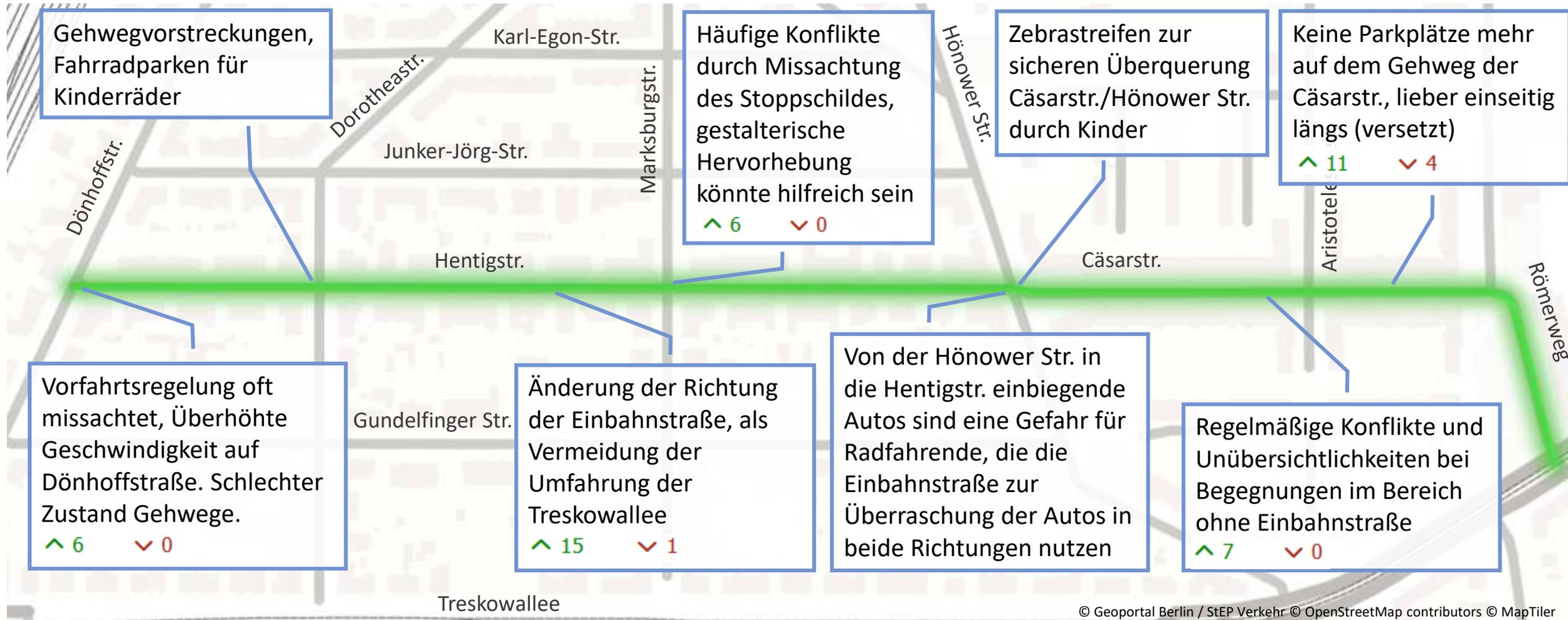
Wie wichtig sind Ihnen folgende Aspekte in dem Straßenzug?



# Onlinebeteiligung – Umfrageergebnisse



# Onlinebeteiligung – Verortete Hinweise



## 2. Inhaltliche Einführung

Anlass und Ziel der Untersuchung  
Rahmenbedingungen für Fahrradstraßen  
Ergebnisse der Bestandsanalyse  
Ergebnisse Onlinebeteiligung  
**Vorstellung Gestaltungsansätze**



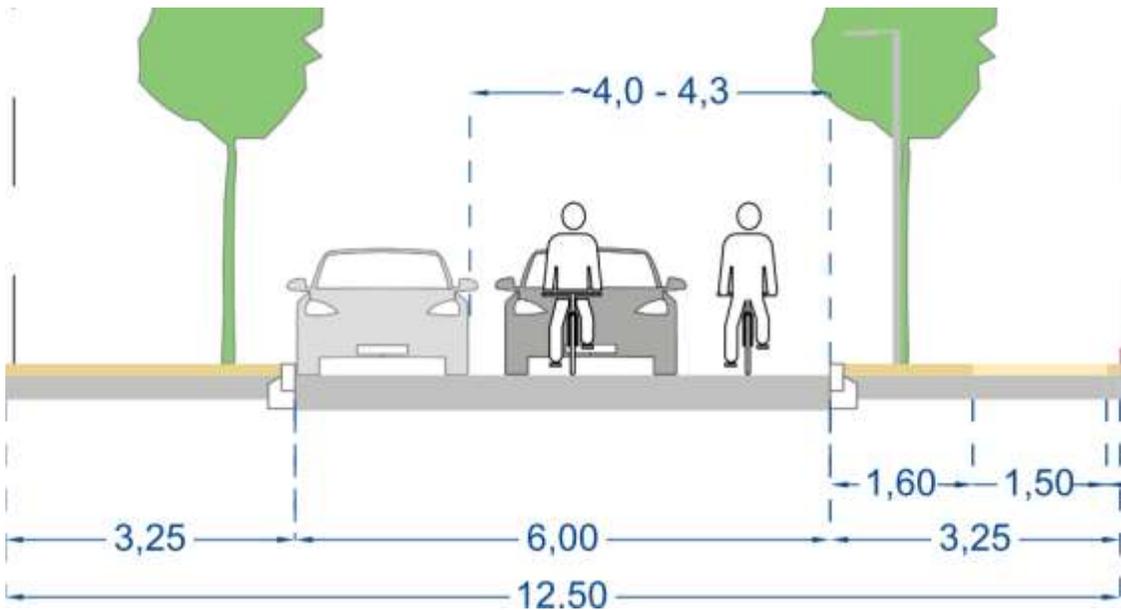
**Thema A**  
*Straßenquerschnitte*



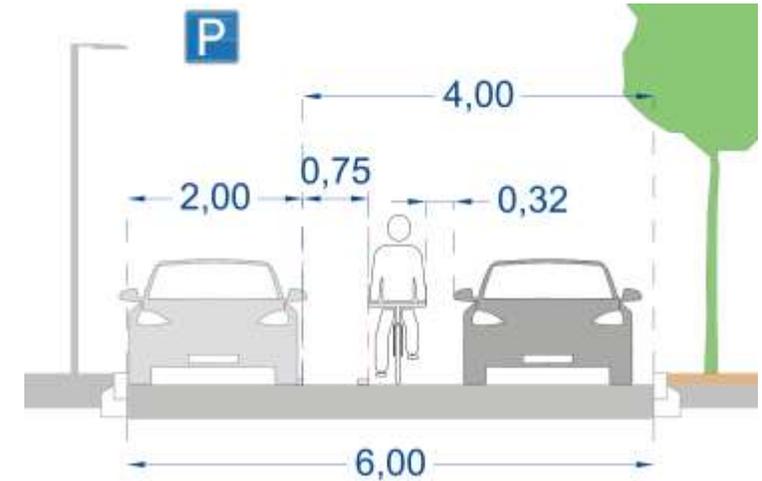
# Straßenquerschnitt – Zielsetzung und Hürden

- Begrenzter Raum
- Vermeidung gefährlicher/unangenehmer Situationen
- Abwägung zwischen konkurrierenden Ansprüchen

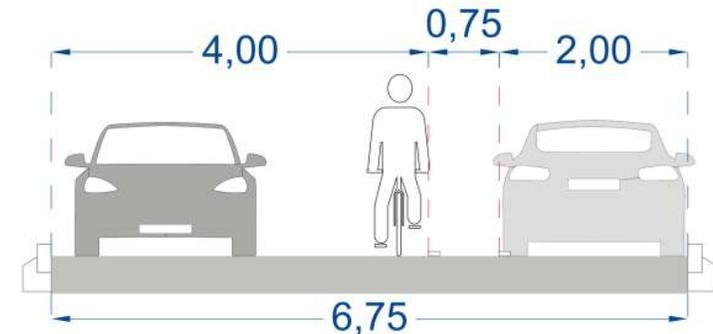
Bestandssituation: 6,00 m (Beispiel Hentigstr.)



Überholen im Bestand: nicht legal möglich



Theoretisch notwendiges Mindestmaß für  
Fahrradstraßen mit Parken: 6,75 m



# Straßenquerschnitt – zu betrachtende Varianten

Unterschiede bezüglich:

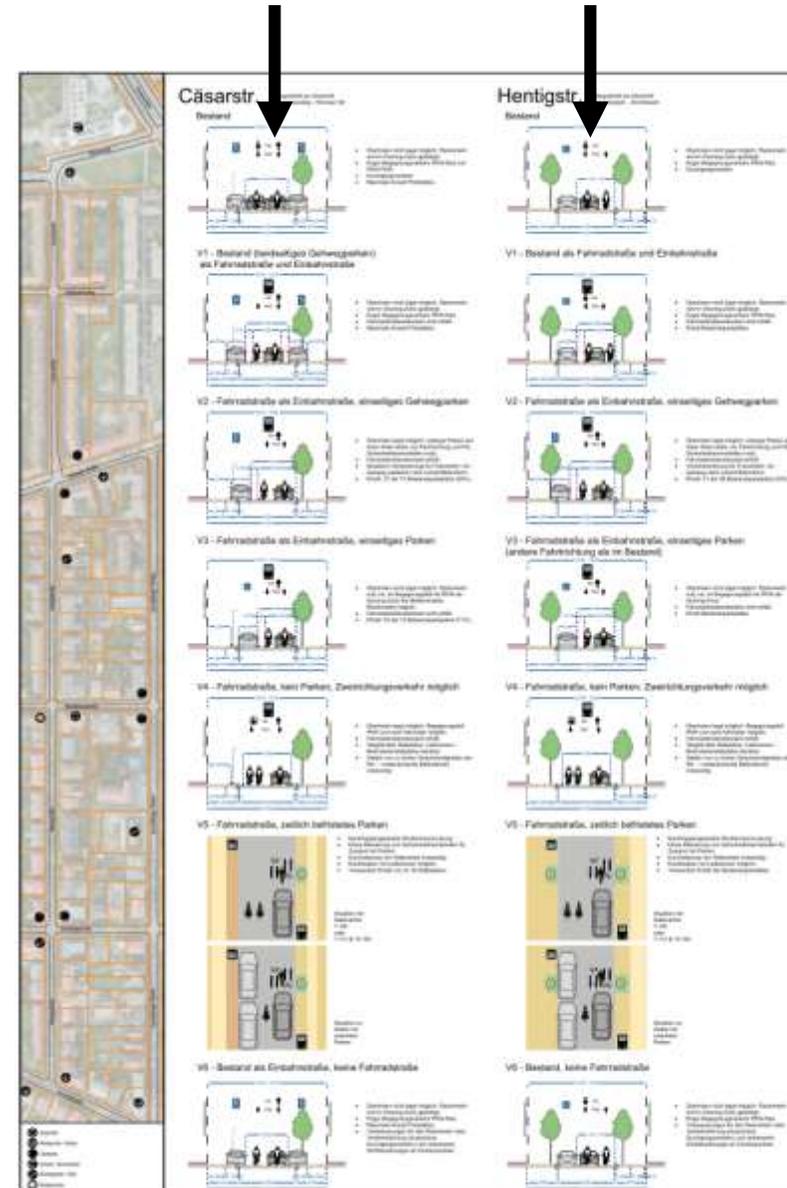
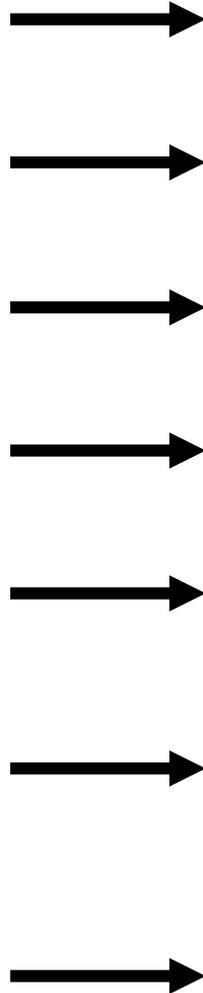
- Kfz-Parken: einseitig auf Fahrbahn, einseitig auf Gehweg, linksseitig oder rechtsseitig, beidseitig auf Gehweg, ohne Parken
- Fahrgassenbreite: regelkonform, untermaßig
- Verkehrsführung: Einbahnstraßenregelung



# Straßenquerschnitt – zu betrachtende Varianten

Auswirkung in Cäsar- bzw. Hentigstraße

Verschiedene Varianten der Querschnittsgestaltung



**Thema B**  
*Knotenpunktgestaltung,  
und weitere Maßnahmen*

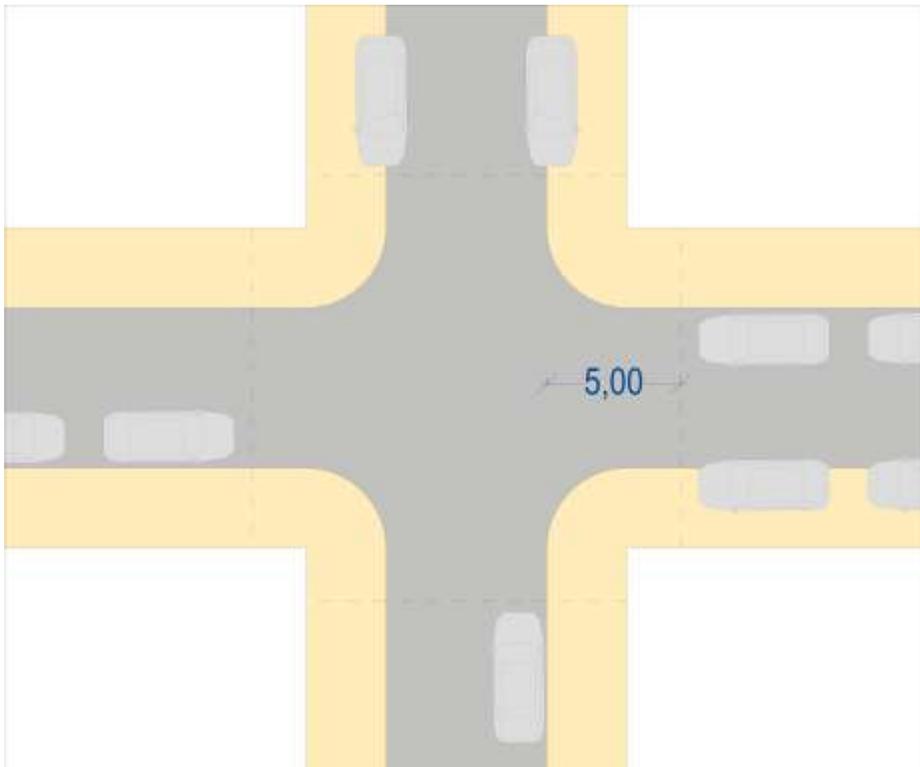


# Knotenpunktgestaltung – Zielsetzung und Hürden

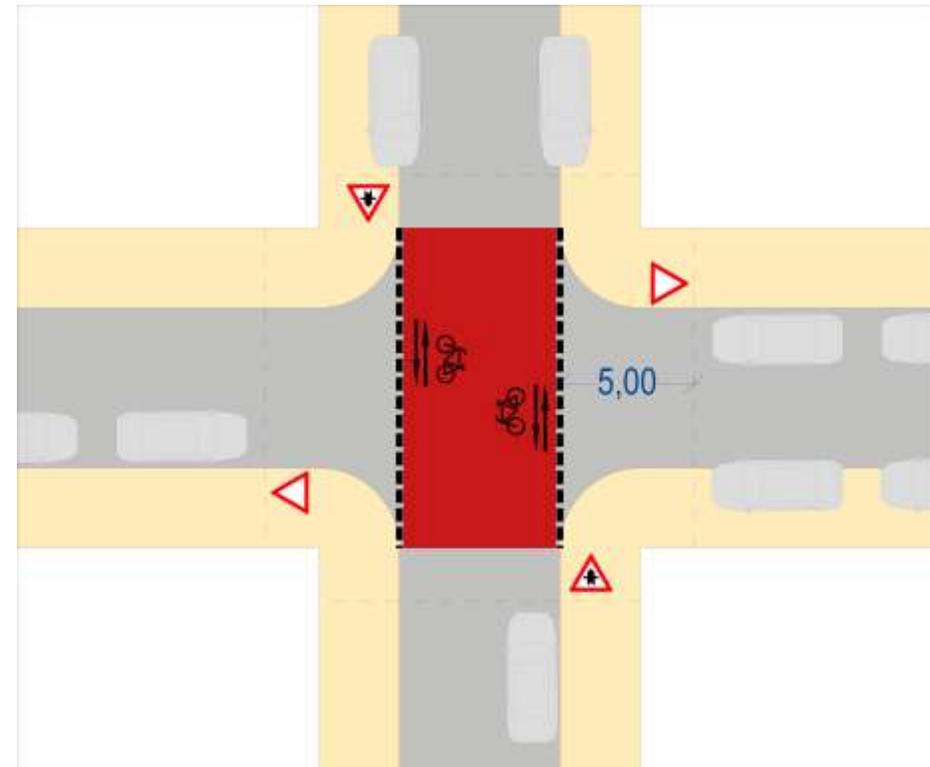
- Vorfahrt im Verlauf der Fahrradstraße ohne Erhöhung der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr
  - Sichtbeziehungen sicherstellen
  - Barrierefreie Querungen
  - Berücksichtigung Schleppkurven (Feuerwehr, Müllabfuhr)
- Gehwegvorstreckungen zur Verkehrsberuhigung möglich
- Option: Nutzung von Fahrradbügeln zum Freihalten von Kreuzungsbereichen
- Verortung von Bügeln vor öffentlichen Einrichtungen

# Knotenpunktgestaltung – Mögliche Maßnahmen

Beispiel Ausgangssituation

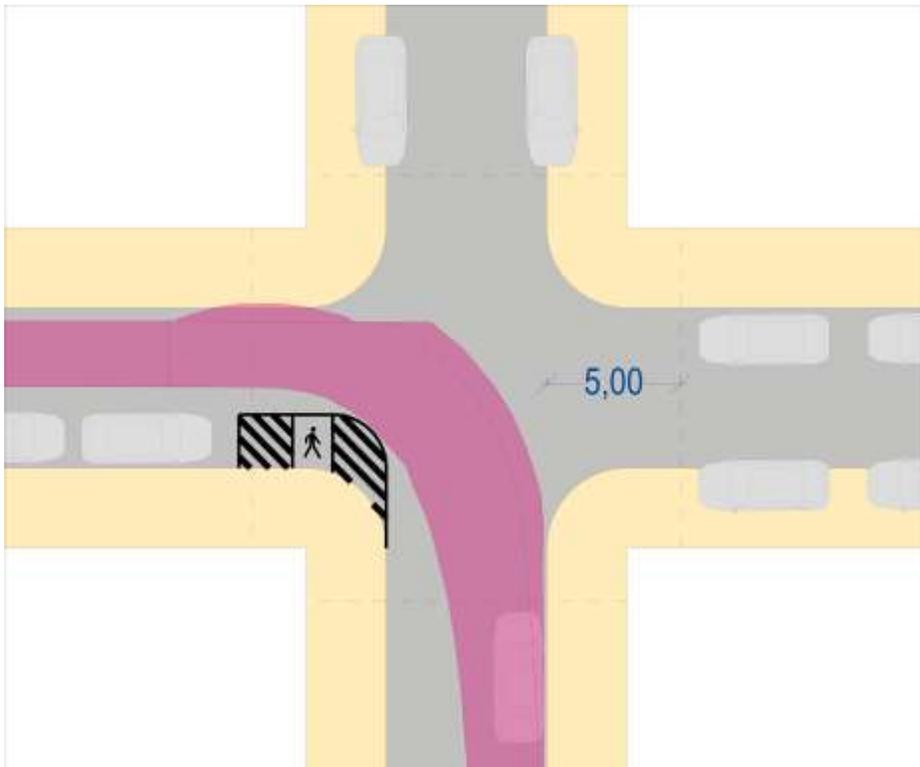


Vorfahrt und Sichtbarmachen Radverkehr

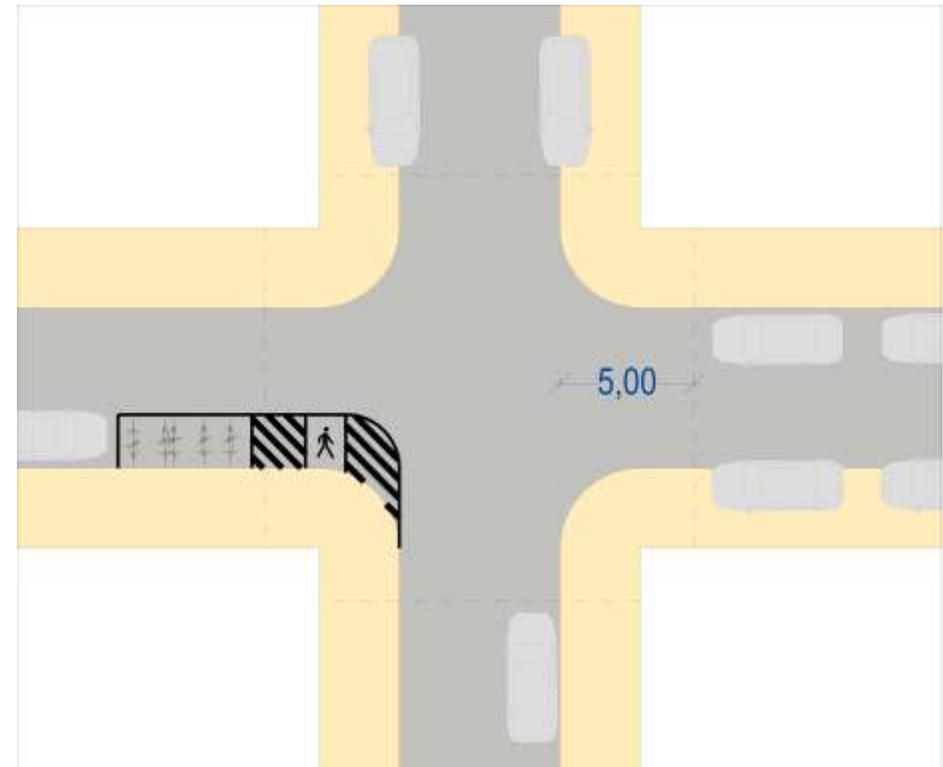


# Knotenpunktgestaltung – Mögliche Maßnahmen

Markierungslösung Querungsstelle

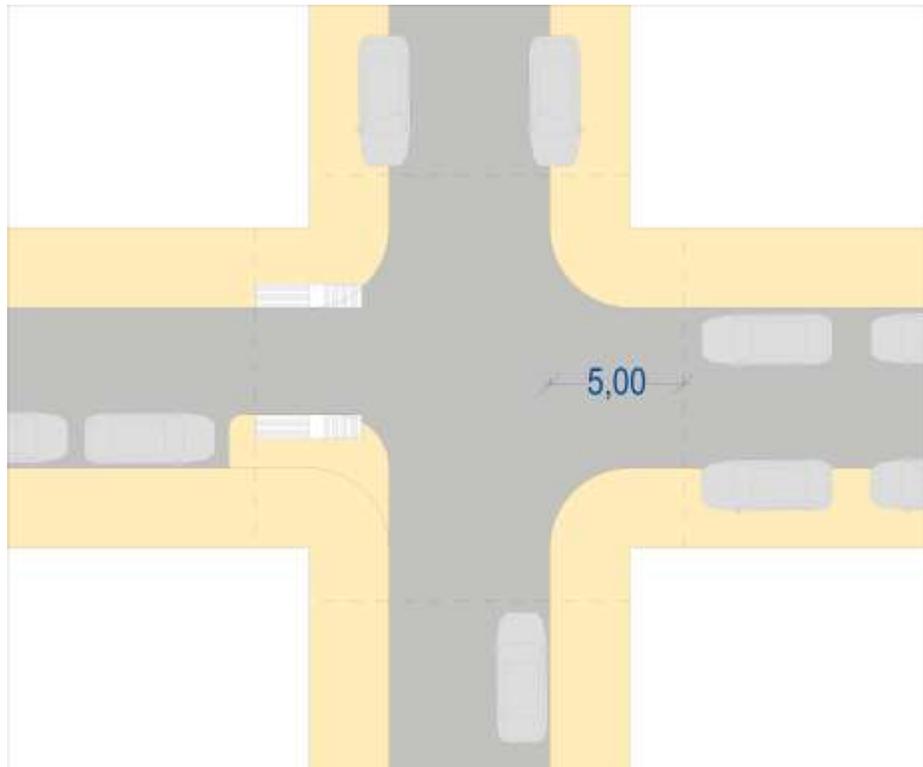


Markierungslösung mit Bügeln

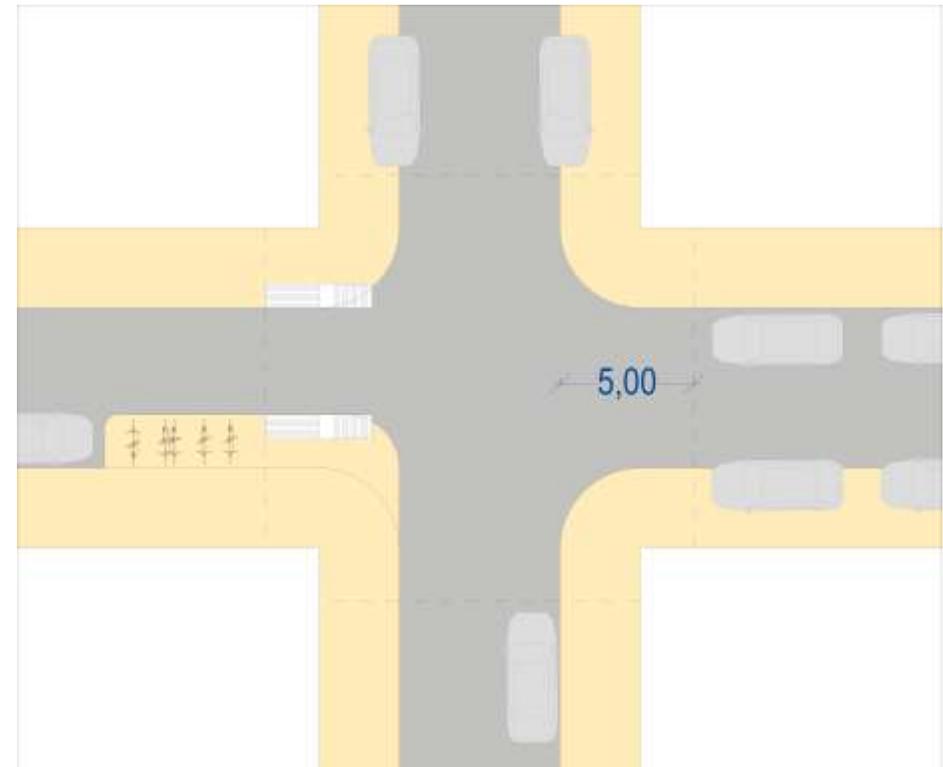


# Knotenpunktgestaltung – Mögliche Maßnahmen

Bauliche Lösung: Gehwegvorstreckung

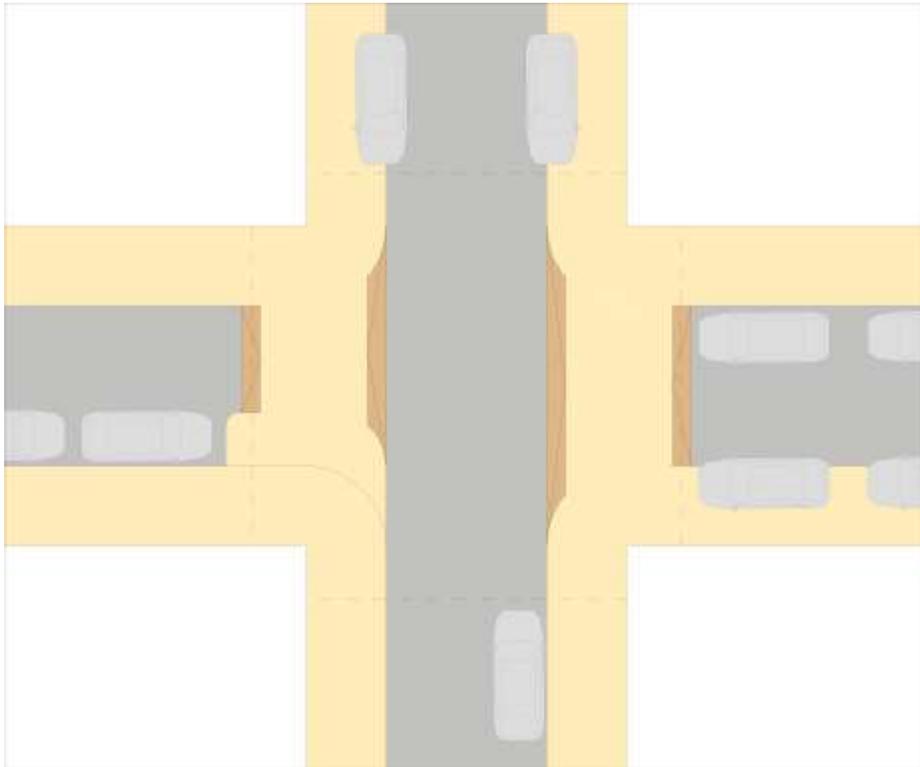


Gehwegvorstreckung mit Bügeln

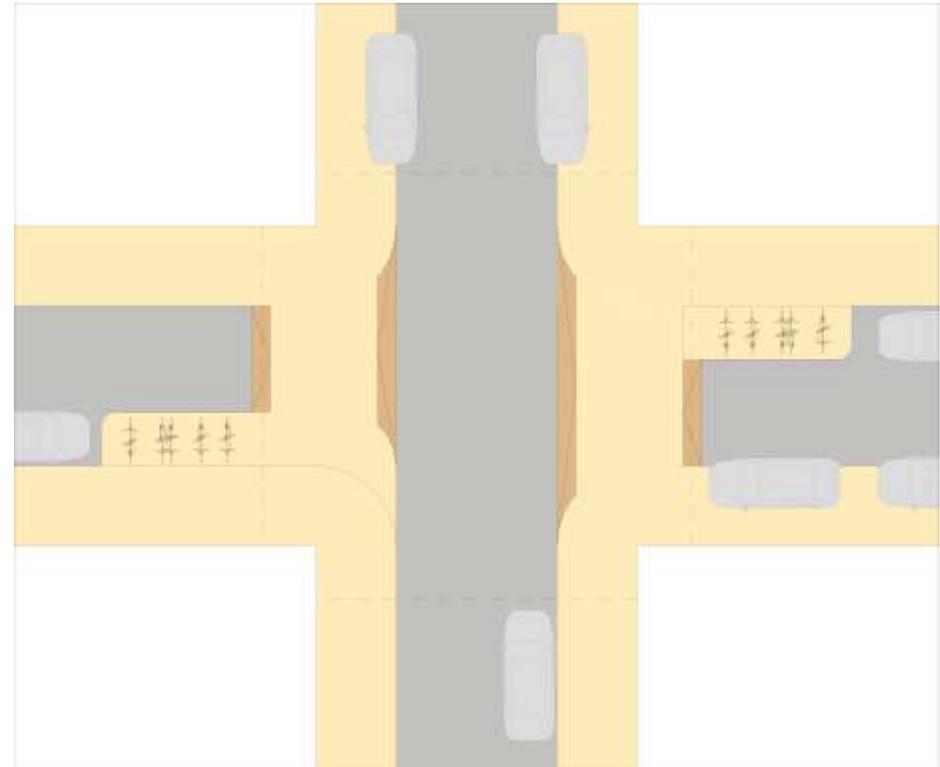


# Knotenpunktgestaltung – Mögliche Maßnahmen

Bauliche Lösung: Gehwegüberfahrt

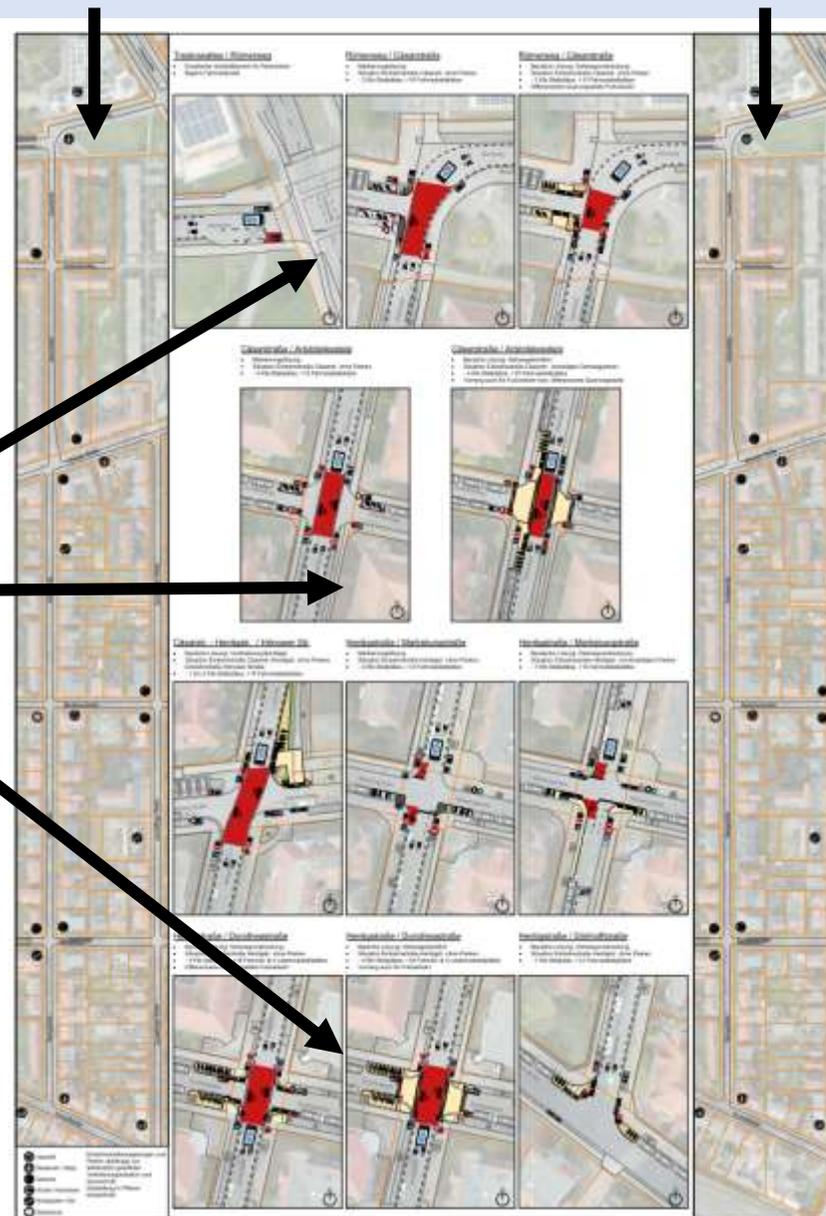


Gehwegüberfahrt mit Bügeln



# Knotenpunktgestaltung – zu betrachtende Varianten Platz für Anmerkungen und Ideen

Varianten für alle  
Knotenpunkte



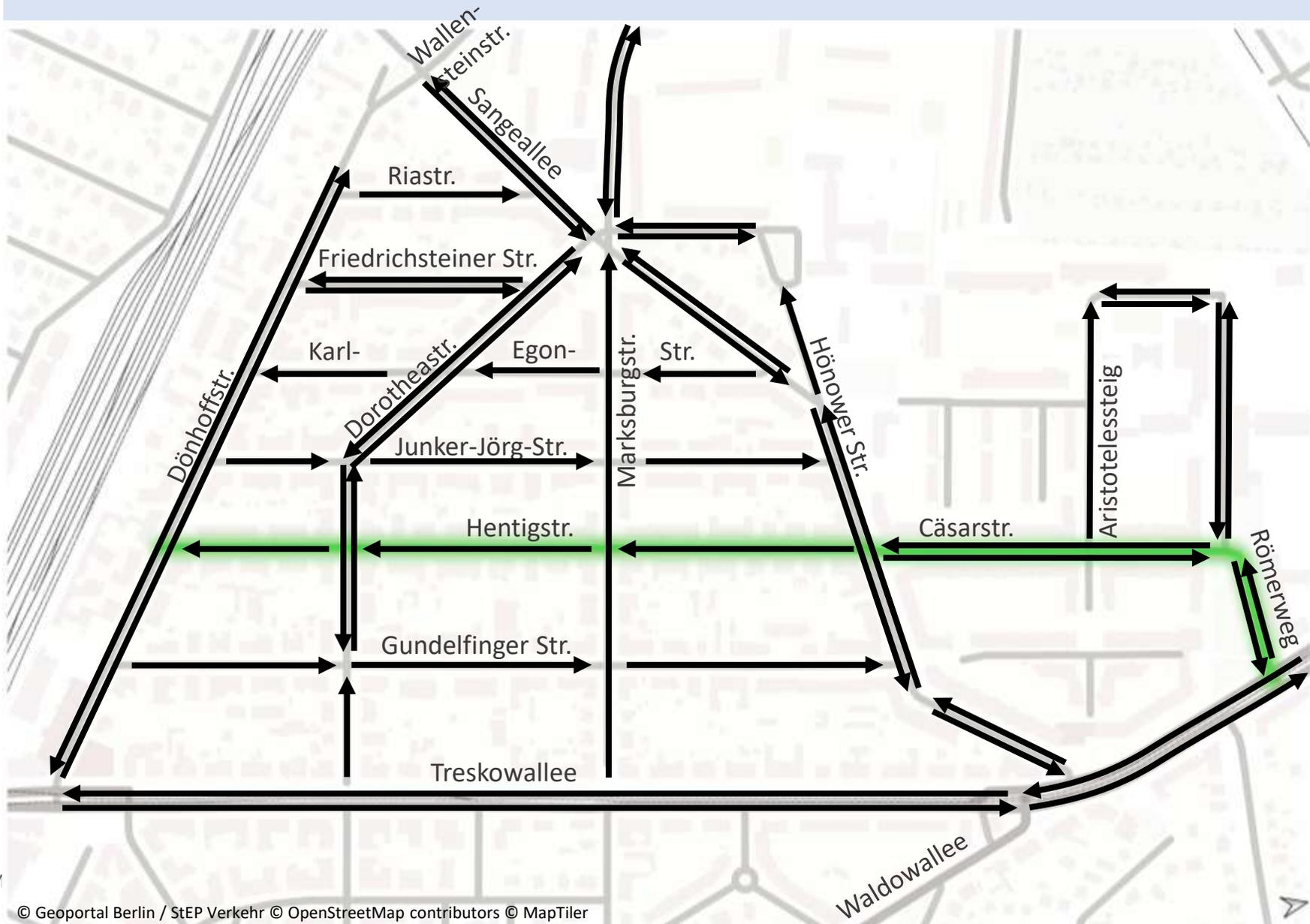
## **Thema C**

### *Verkehrsorganisation*

*Einbahnstraßen, Modale Filter, o.Ä.*

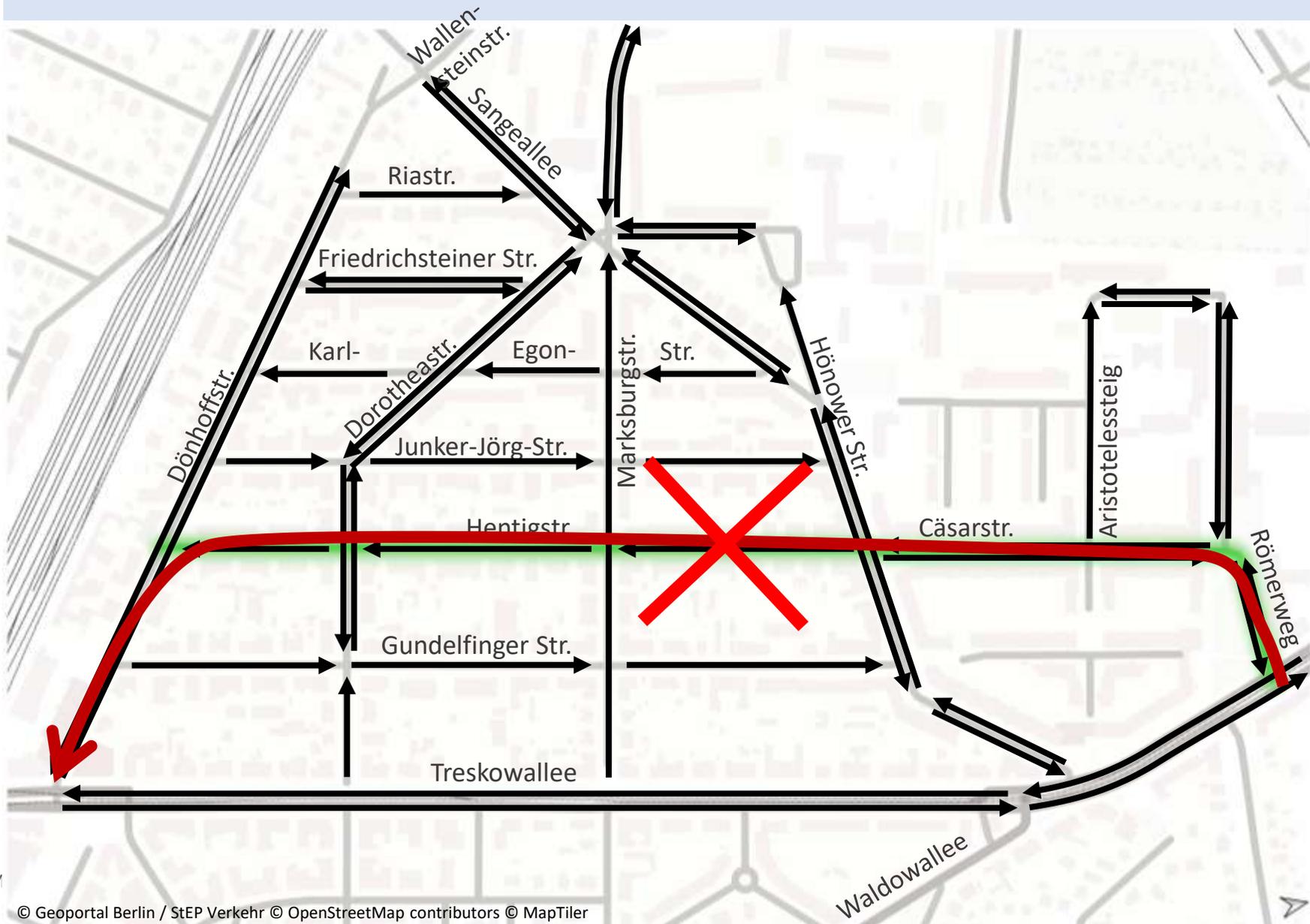


# Verkehrsorganisation - Bestand



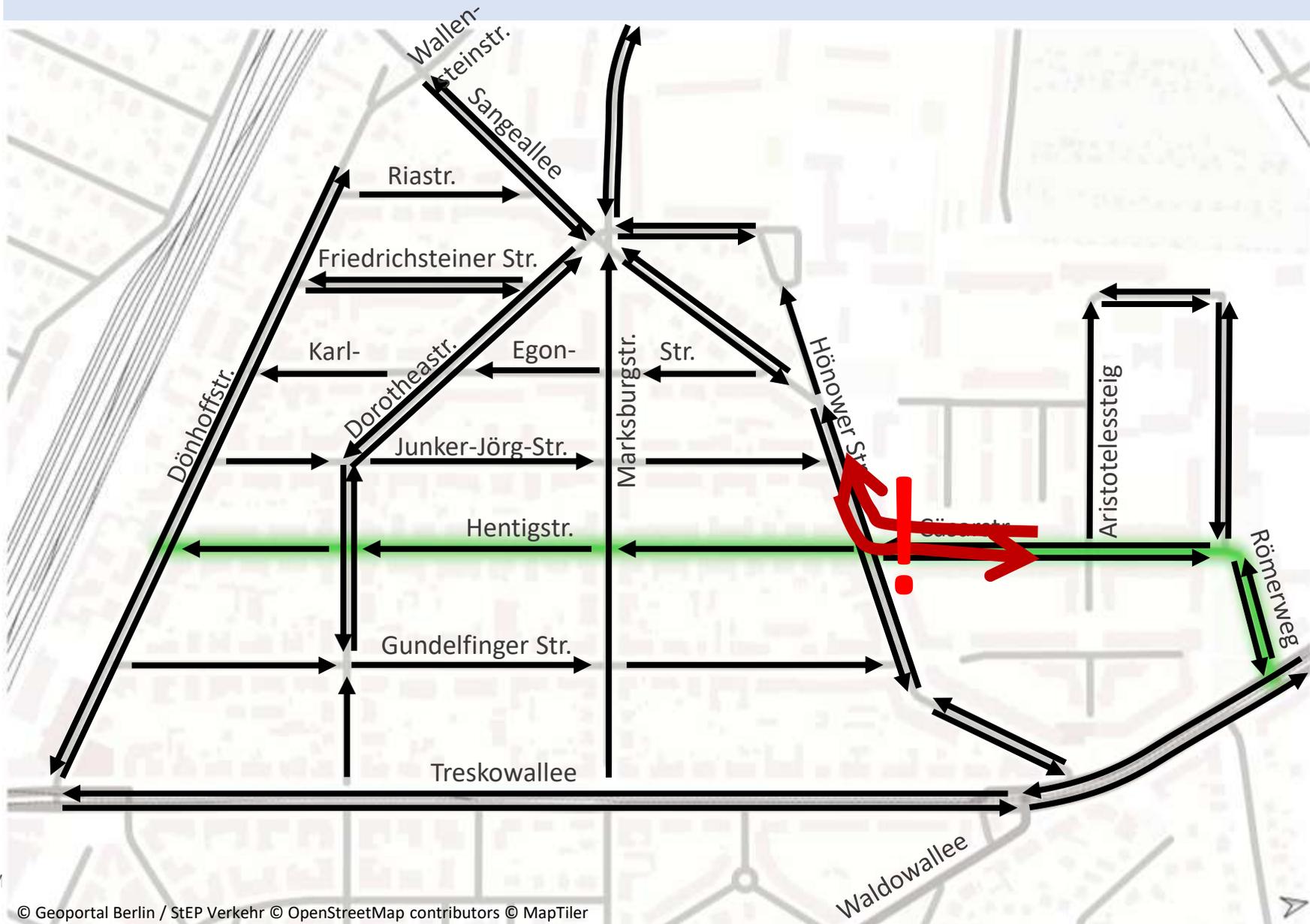
N

# Verkehrsorganisation - Zielsetzung



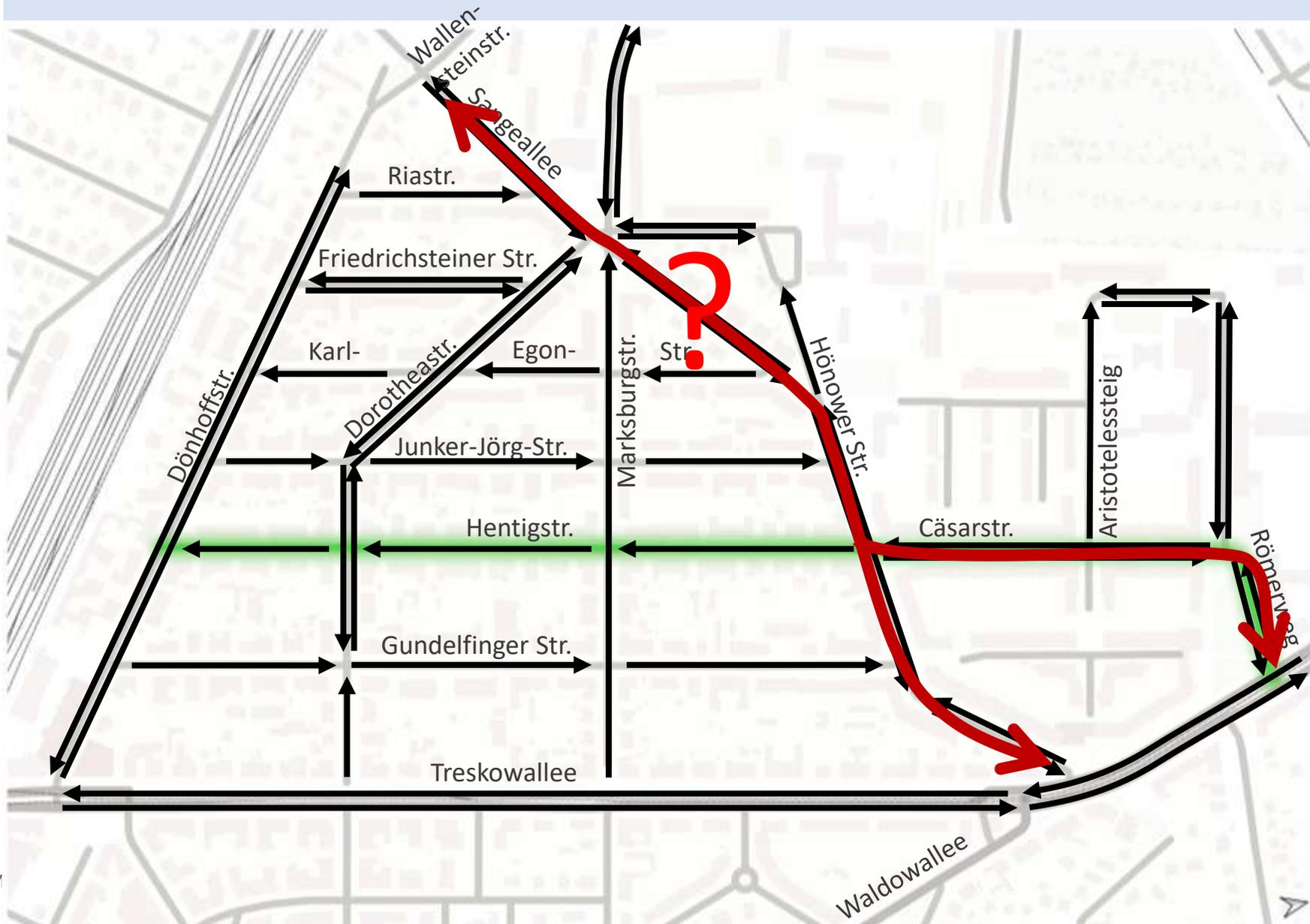
- 1) Vermeidung Durchgangsverkehr / Umfahrung Treskowallee

# Verkehrsorganisation - Zielsetzung



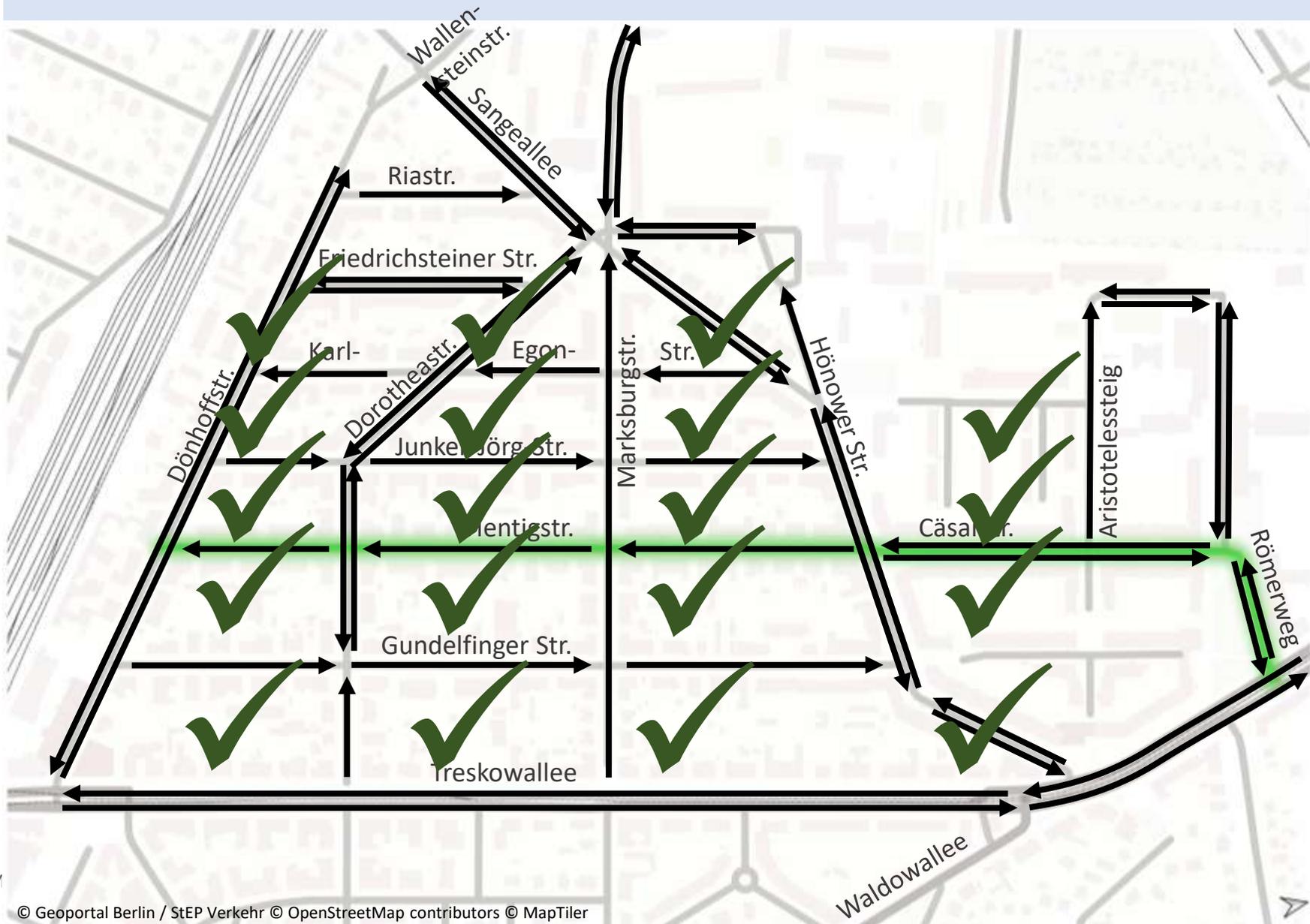
- 1) Vermeidung Durchgangsverkehr / Umfahrung Treskowallee
- 2) Vermeidung des „Steckenbleibens“ Cäsarstraße / Hönow Str.

# Verkehrsorganisation - Zielsetzung



- 1) Vermeidung Durchgangsverkehr / Umfahrung Treskowallee
- 2) Vermeidung des „Steckenbleibens“ Cäsarstraße / Hönow Str.
- 3) Berücksichtigung möglichen Durchgangsverkehrs Wallensteinstr. <-> Treskowallee

# Verkehrsorganisation - Zielsetzung



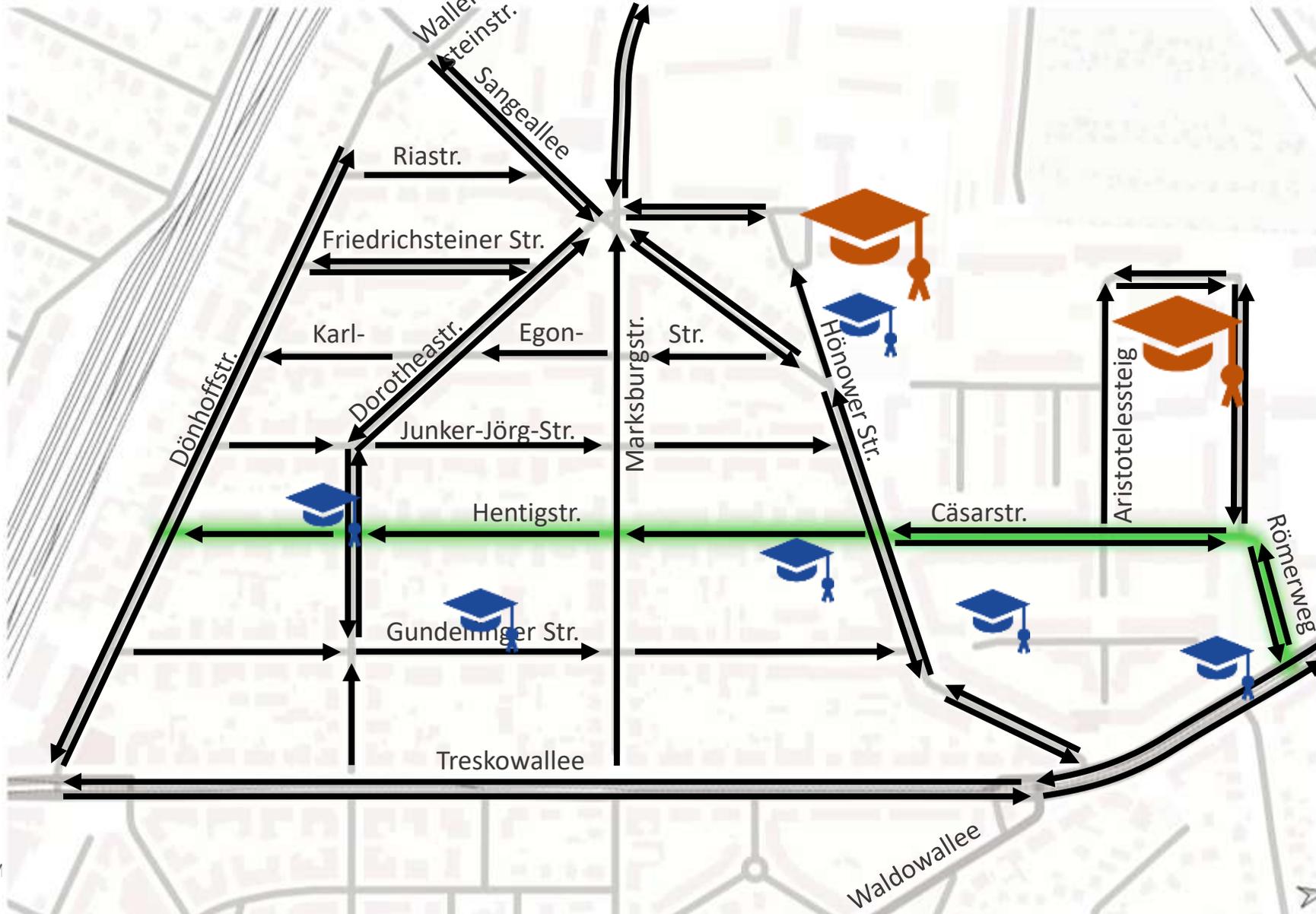
- 1) Vermeidung Durchgangsverkehr / Umfahrung Treskowallee
- 2) Vermeidung des „Steckenbleibens“ Cäsarstraße / Hönow Str.
- 3) Berücksichtigung möglichen Durchgangsverkehrs Wallensteinstr. <-> Treskowallee
- 4) Erreichbarkeit aller Grundstücke für Anlieger\*innen / Ver-Entsorgung u.a.

# Verkehrsorganisation - Zielsetzung



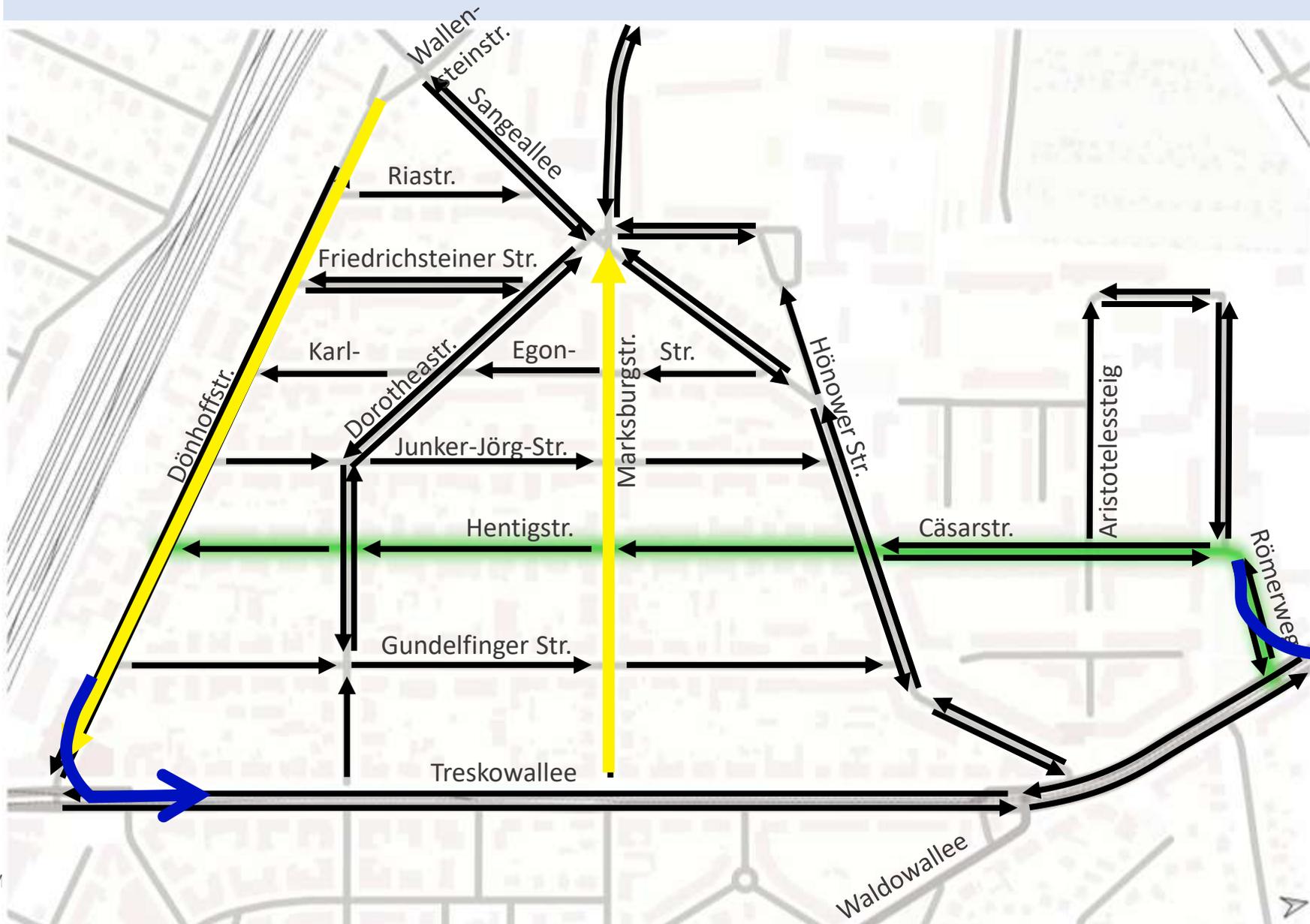
Kita / Kiga

Schule



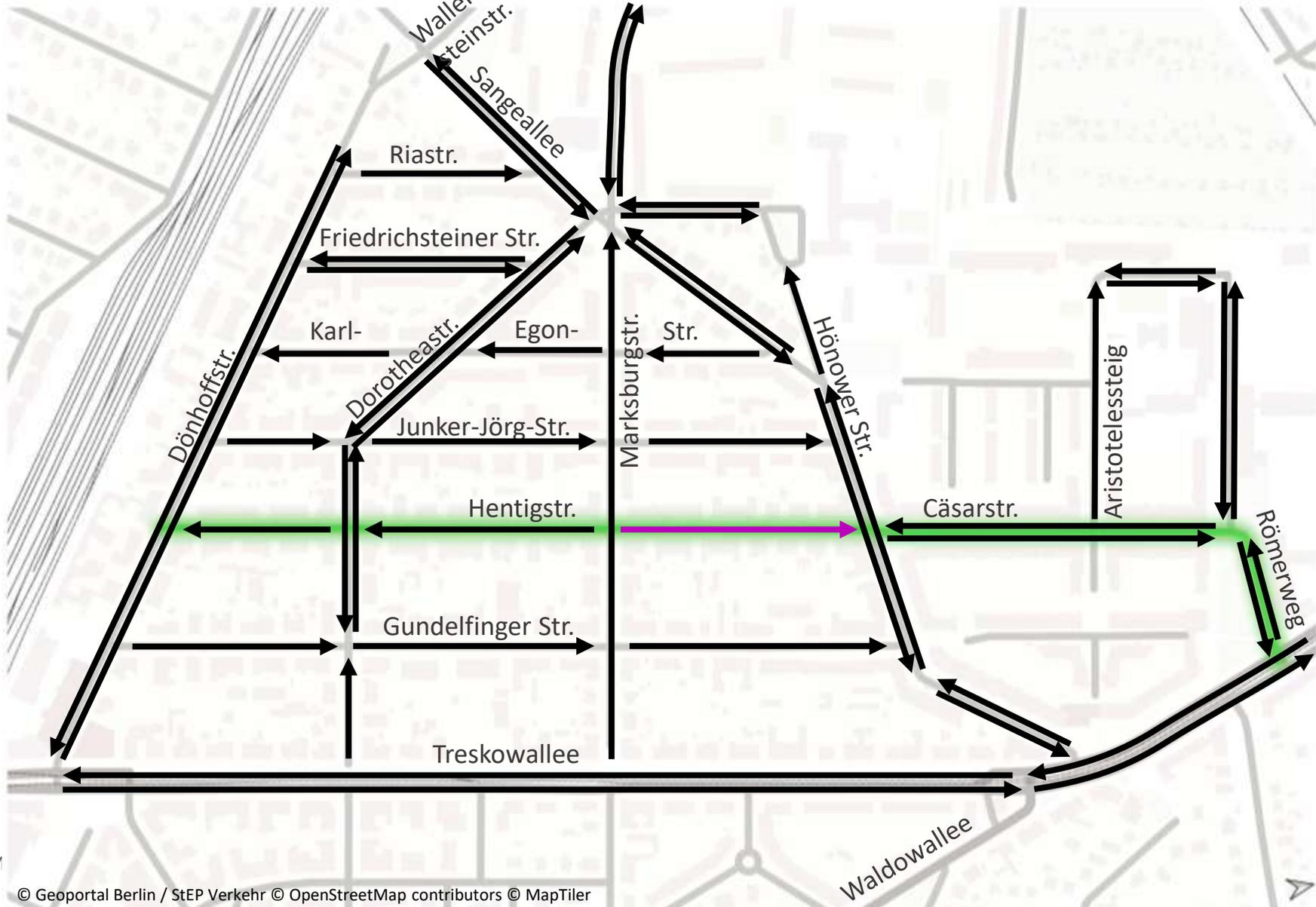
- 1) Vermeidung Durchgangsverkehr / Umfahrung Treskowallee
- 2) Vermeidung des „Steckenbleibens“ Cäsarstraße / Höner Str.
- 3) Berücksichtigung möglichen Durchgangsverkehrs Wallensteinstr. <-> Treskowallee
- 4) Erreichbarkeit aller Grundstücke für Anlieger\*innen / Ver-Entsorgung u.a.
- 5) Berücksichtigung Schulwege / Wege zur Kita

# Verkehrsorganisation - Zielsetzung



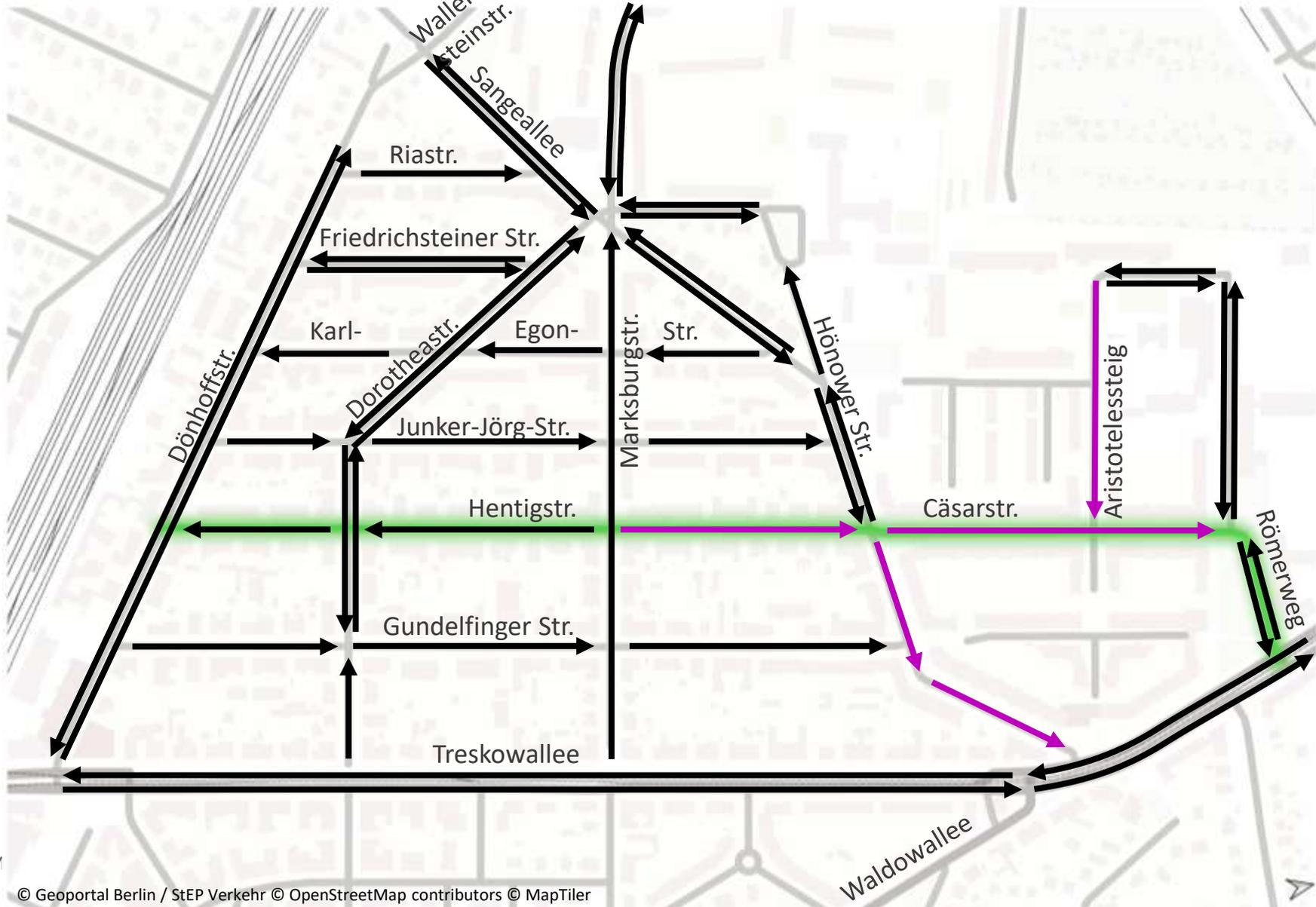
- 1) Vermeidung Durchgangsverkehr / Umfahrung Treskowallee
- 2) Vermeidung des „Steckenbleibens“ Cäsarstraße / Hönow Str.
- 3) Berücksichtigung möglichen Durchgangsverkehrs Wallensteinstr. <-> Treskowallee
- 4) Erreichbarkeit aller Grundstücke für Anlieger\*innen / Ver-Entsorgung u.a.
- 5) Berücksichtigung Schulwege / Wege zur Kita
- 6) ÖPNV & Fahrt nach Norden

# Verkehrsorganisation – Option „Gegenläufige Einbahnstraße“ (minimale Veränderung)



Abkürzung Treskowallee über Cäsarstr., Höner Str. und Karl-Egon-Str (lang, +2x Abbiegen)

# Verkehrsorganisation – Option „Einbahnstraße Césarstraße“



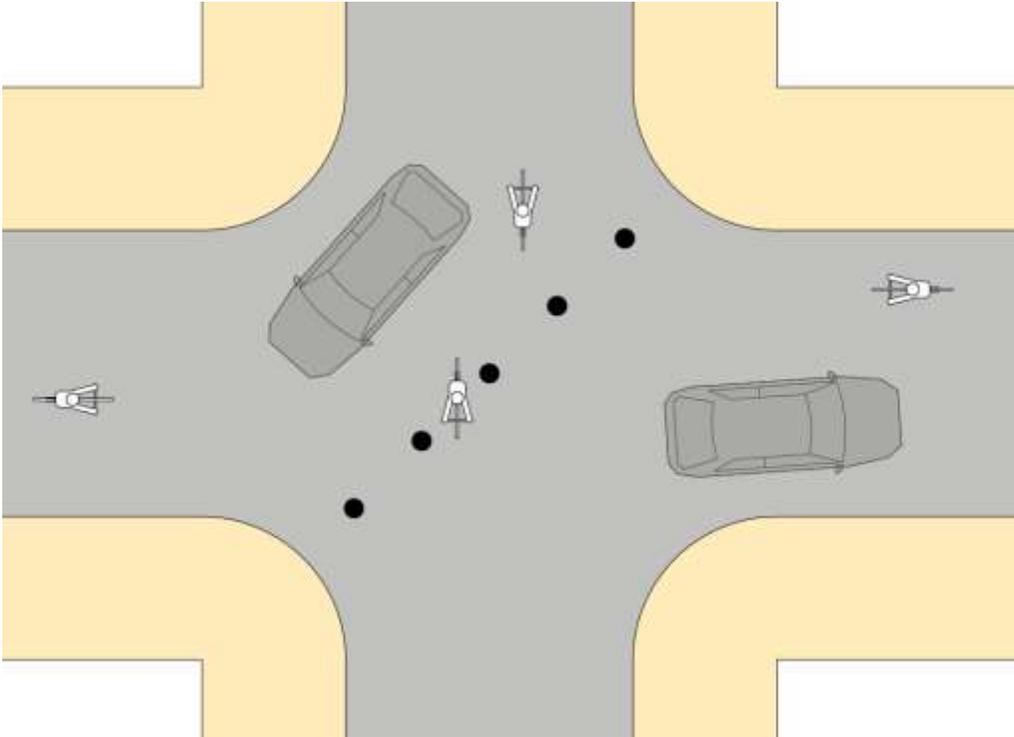
Abkürzung Treskowallee über Marksburgstr. und Hentigstr.  
→umfährt nur kurzes Stück

Erleichtert Abkürzung Wallensteinstr – Sangeallee – Hönow Str. – Treskowallee

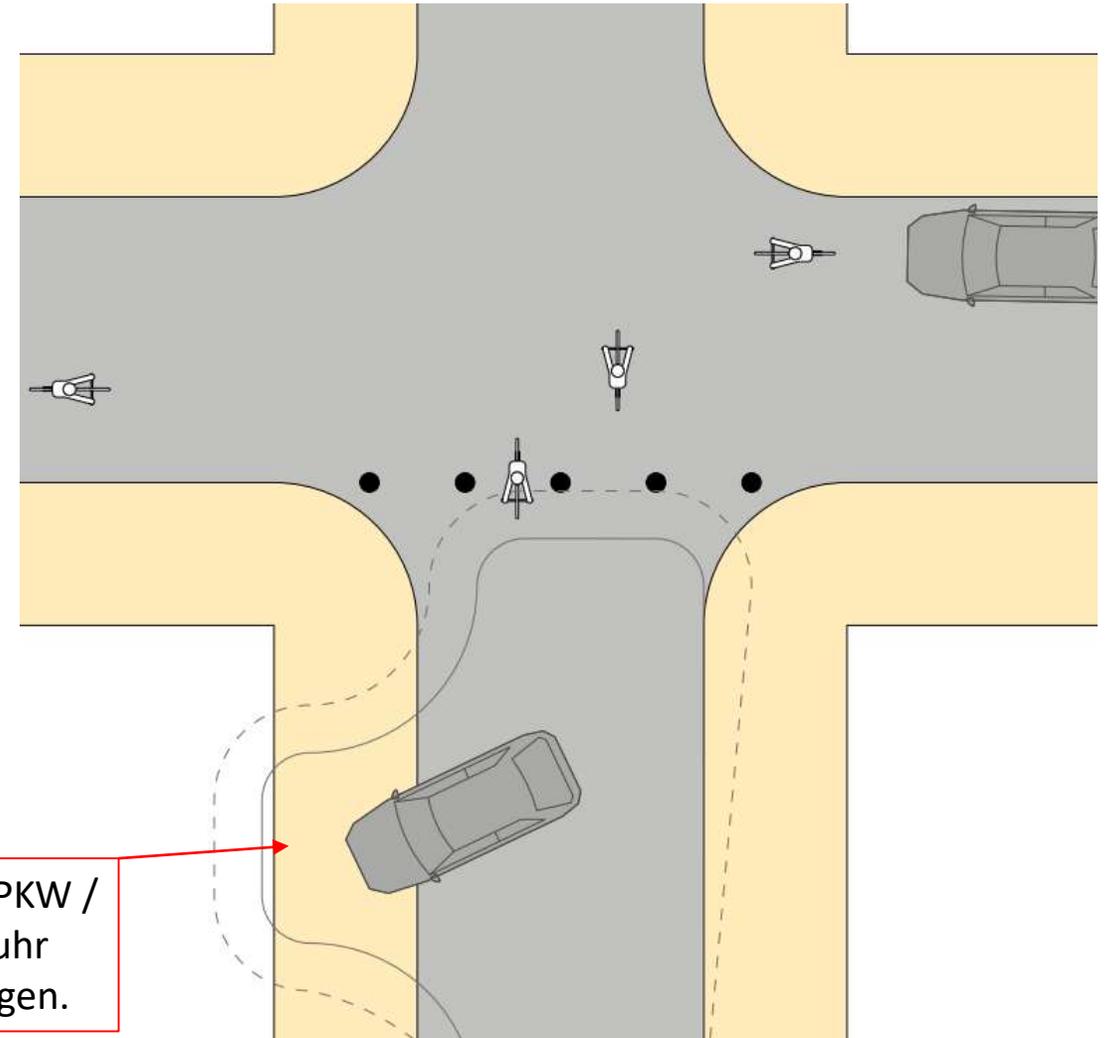
Zunahme Verkehr auf Marksburgstr. zwischen Treskowallee und Hentigstr.

# Verkehrsorganisation – Option „modaler Filter“

## Diagonalsperre

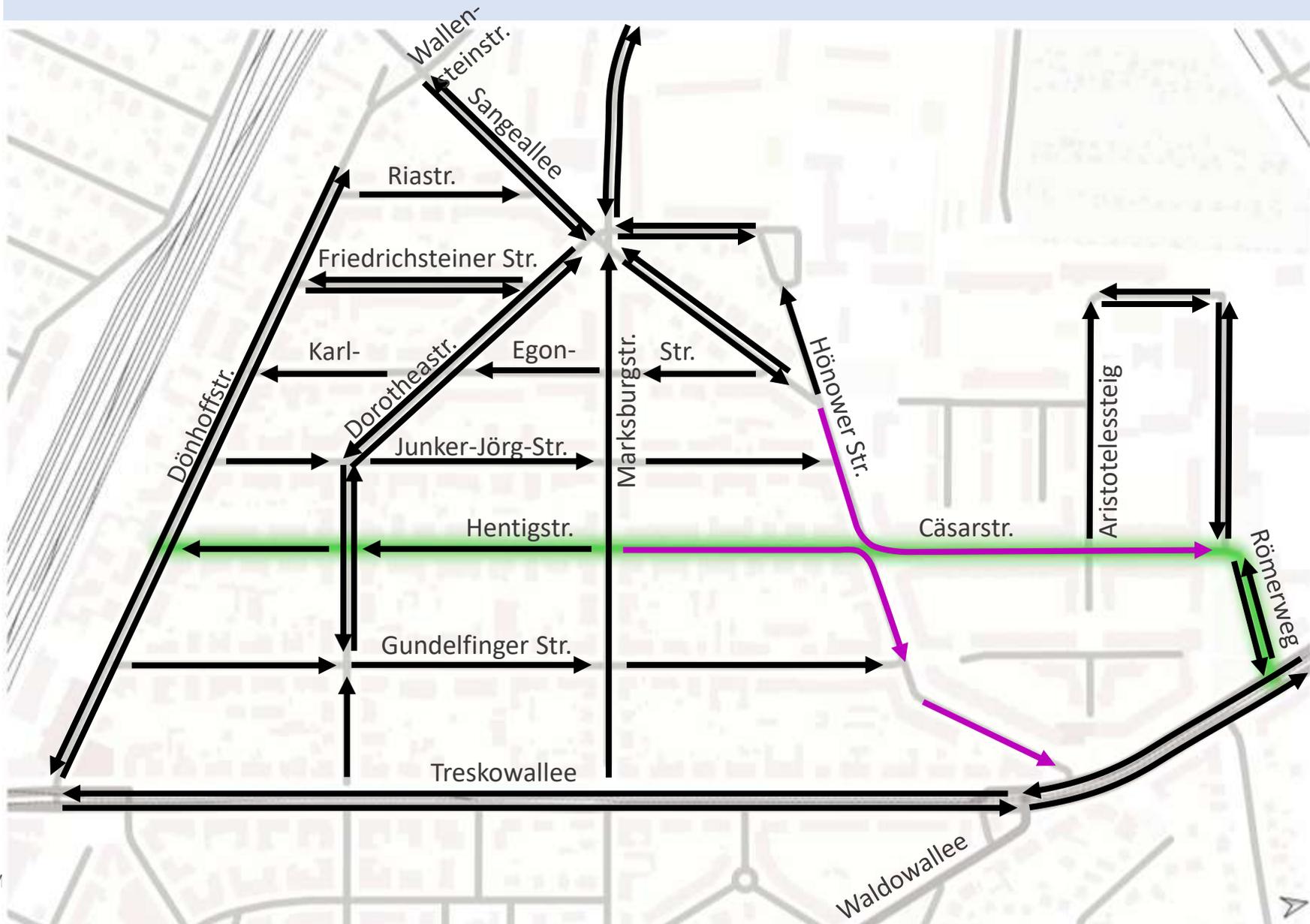


## Durchfahrtsbeschränkung



Wendemöglichkeit PKW /  
Durchfahrt Müllabfuhr  
sind zu berücksichtigen.

# Verkehrsorganisation – Option „modaler Filter“



Abkürzung Treskowallee über  
Marksburgstr. und Hentigstr.  
→ umfährt nur kurzes Stück

Erleichtert Abkürzung  
Wallensteinstr – Sangeallee –  
Hönower Str. – Treskowallee

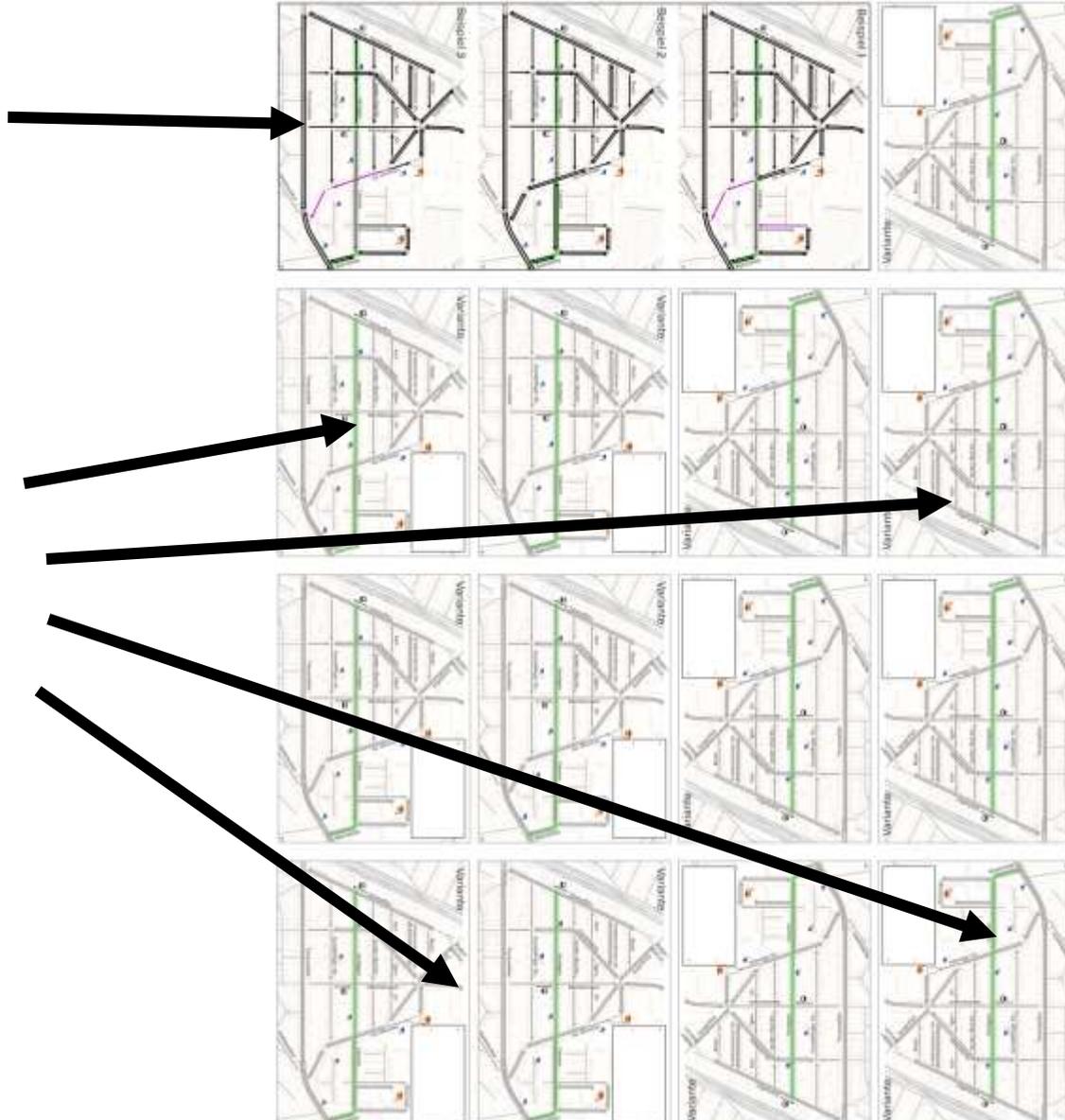
Zunahme Verkehr auf  
Marksburgstr. zwischen  
Treskowallee und Hentigstr.

Erschwert Erreichbarkeit  
südlicher Cäsarstraße

# Verkehrsorganisation

Drei Beispiele

Platz für Skizzen  
und Überlegungen



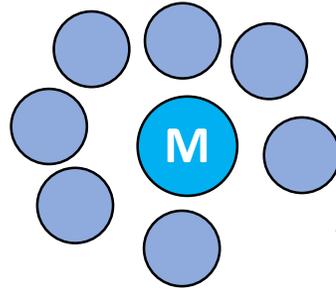
### 3. Gemeinsame Erörterung Thementische



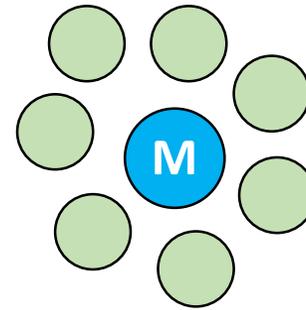
# So funktioniert's

**Thema A**

**Gruppe 1**  
Straßenquerschnitte

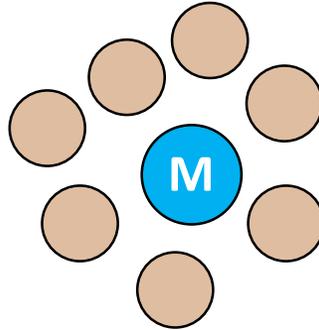


**Gruppe 2**  
Straßenquerschnitte

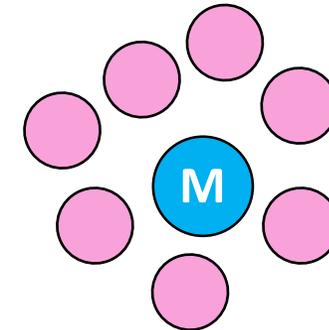


**Thema B**

**Gruppe 3**  
Knotenpunktgestaltung

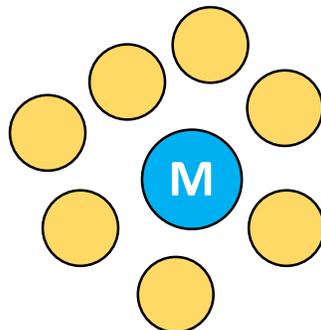


**Gruppe 4**  
Knotenpunktgestaltung

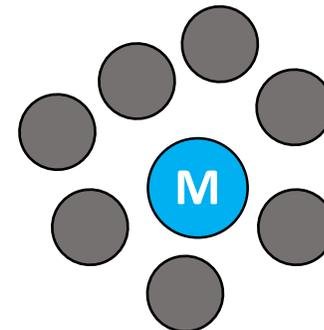


**Thema C**

**Gruppe 5**  
Verkehrsorganisation



**Gruppe 6**  
Verkehrsorganisation



**2 Wechsel**  
je rd. 20 Minuten  
Diskussionszeit

## 4. Vorstellung der Ergebnisse



## 5. Ausblick und Verabschiedung

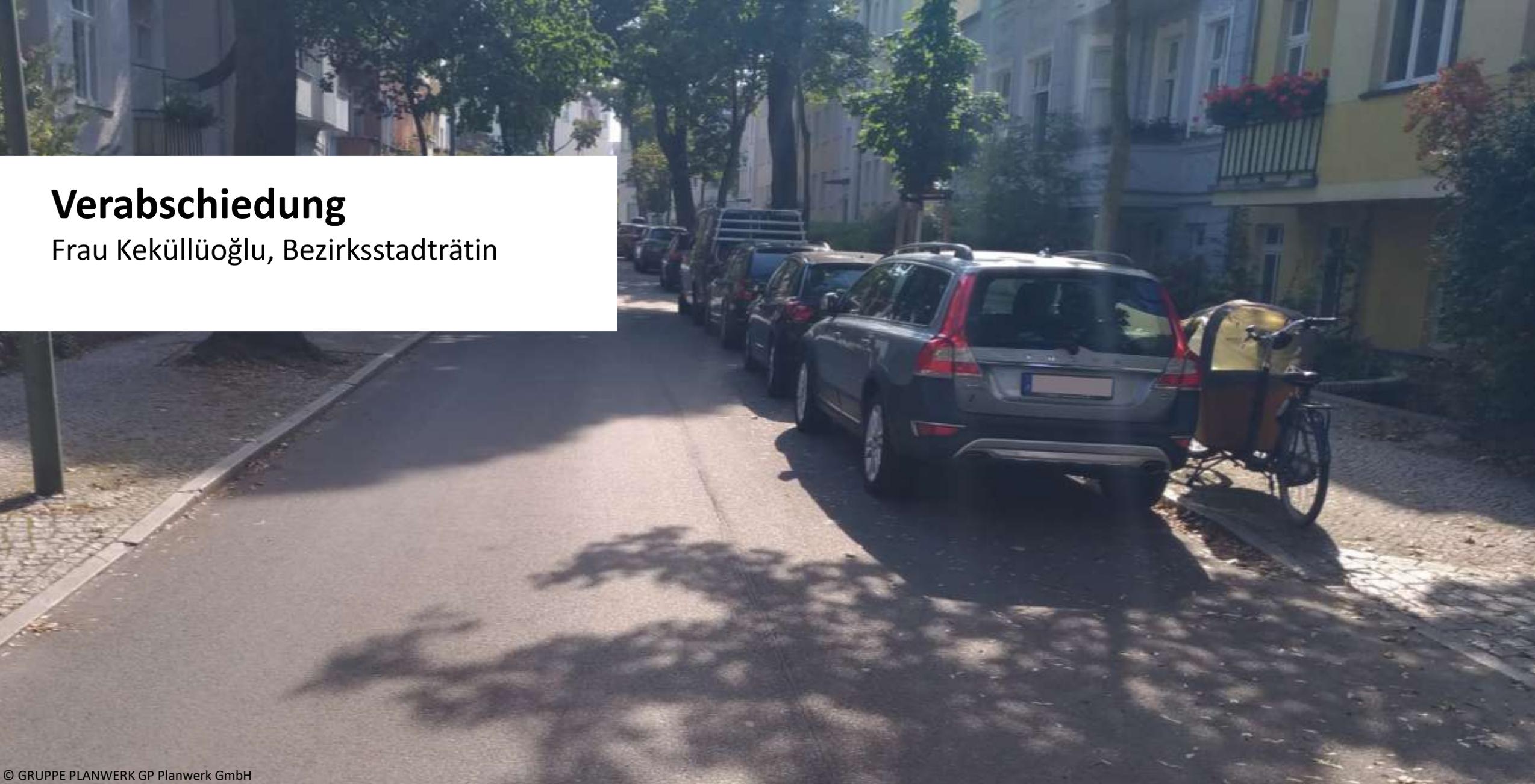
A photograph of a residential street. On the right side, several cars are parked along the curb. In the foreground, a dark grey Volvo station wagon is parked, with a bicycle attached to its rear rack. The bicycle has a yellow and black cargo bag. The street is paved with asphalt and has a cobblestone sidewalk on the left. There are trees and buildings in the background. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

## Nächste Schritte

- Auswertung des Workshops und Veröffentlichung der Dokumentation
- Erarbeitung von Varianten unter Berücksichtigung der Bestandsanalyse, der Ergebnisse der Onlinebeteiligung und der heutigen Veranstaltung und Empfehlung einer Vorzugsvariante
- Vorstellung der Vorzugsvariante voraussichtlich am 11.02.2025, 18 Uhr
- Erstellen eines Abschlussberichts

# Verabschiedung

Frau Keküllüoğlu, Bezirksstadträtin





**Vielen Dank und einen schönen Abend**