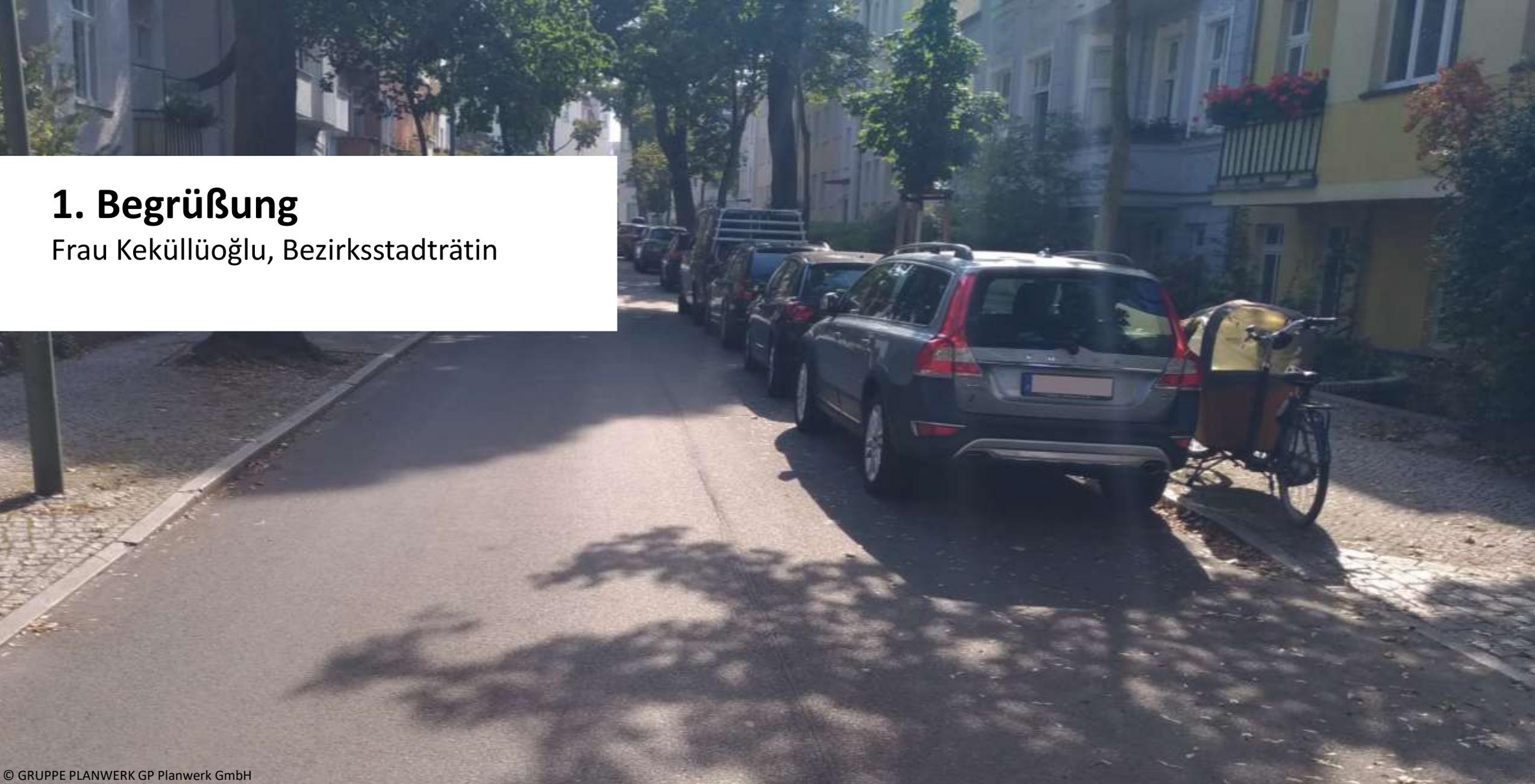


A photograph of a residential street with cars parked on both sides. The street is lined with trees and multi-story buildings. The scene is captured from a low angle, looking down the road. A white text box is overlaid on the lower left portion of the image.

Ergebnispräsentation
Machbarkeitsstudie Fahrradstraße
Hentigstraße – Cäsarstraße – Römerweg
11.02.2025

1. Begrüßung

Frau Keküllüoğlu, Bezirksstadträtin



Unser Ziel für heute ...

**Rückblick auf den Prozess der Machbarkeitsstudie und Vorstellung
der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie**



Das haben wir heute vor ...

- | | |
|--|-------|
| 1. Rückblick Analyse | 18:10 |
| 2. Rückblick betrachteter Variante Klären von Verständnisfragen | |
| 3. Vorstellen Vorzugsvariante | |
| 4. Raum für Rückfragen | 18:50 |
| 5. Verabschiedung | 19:25 |

1. Rückblick Analyse



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. Umsetzbar mit verfügbaren finanziellen Mitteln.

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**

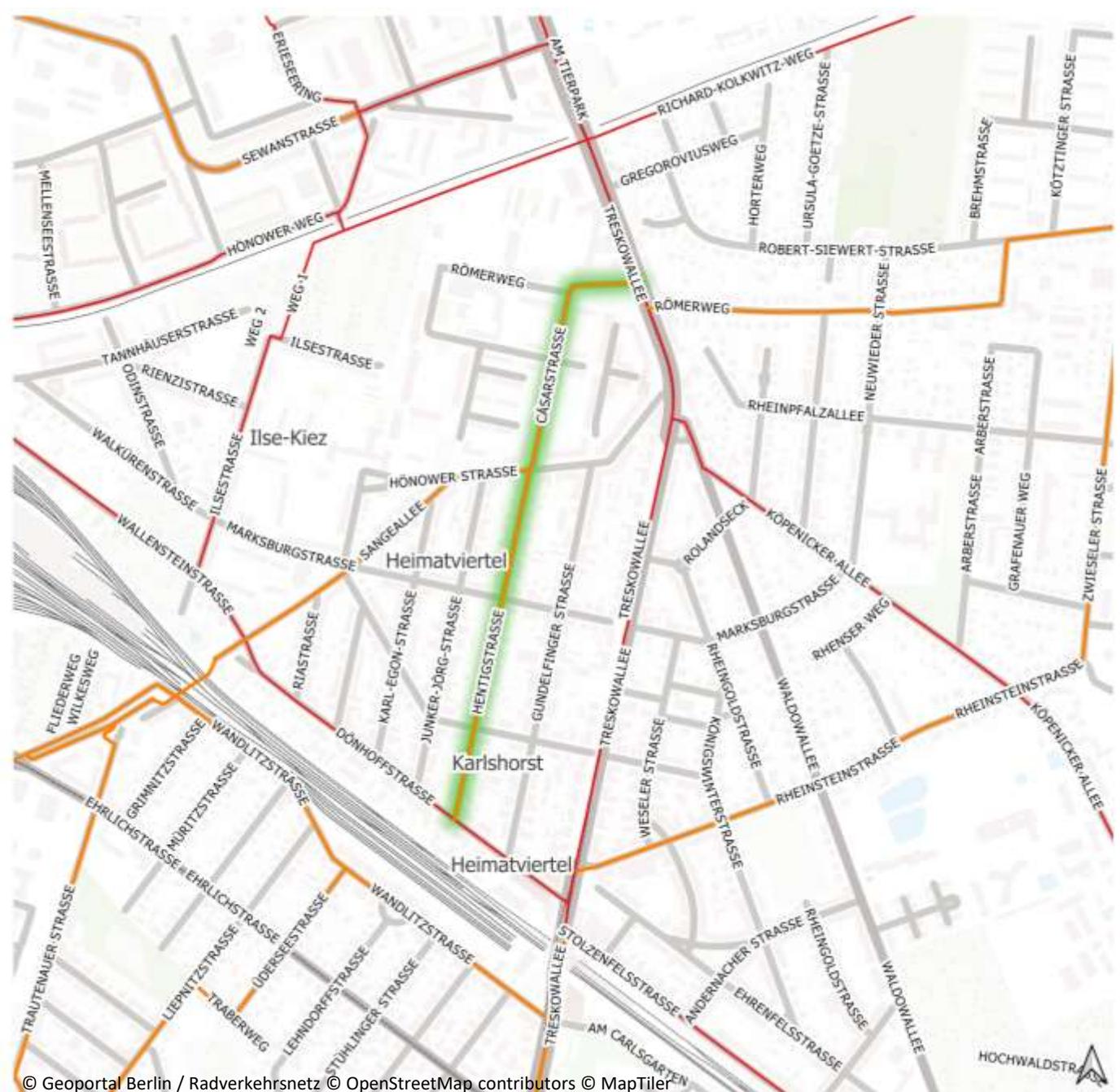
Verortung des Straßenzugs

 Untersuchungsbereich

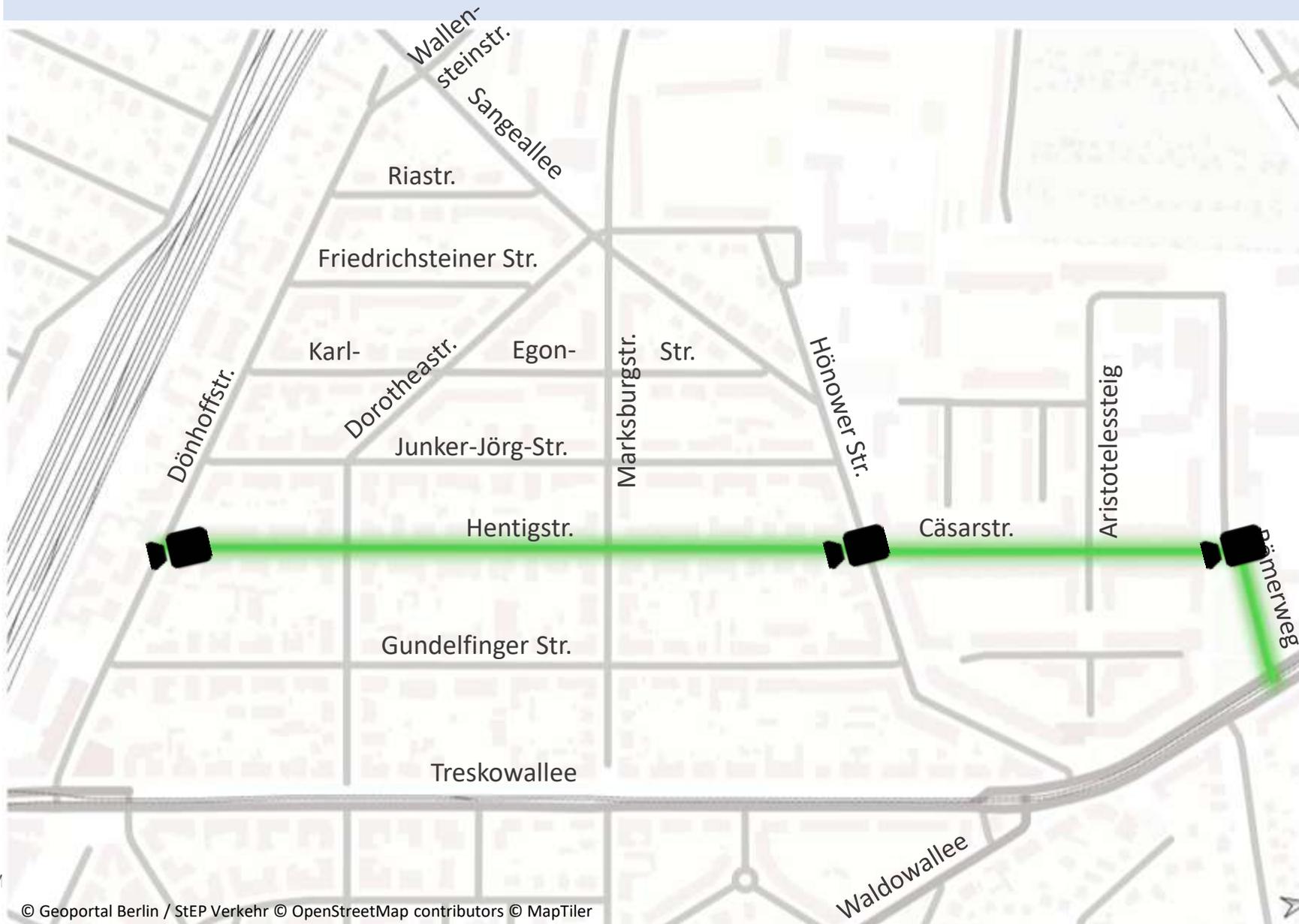


Lage im Radverkehrsnetz

-  Untersuchungsbereich
-  Radverkehrsnetz
-  Radvorrangnetz
-  Ergänzungsnetz



Verkehrserhebung

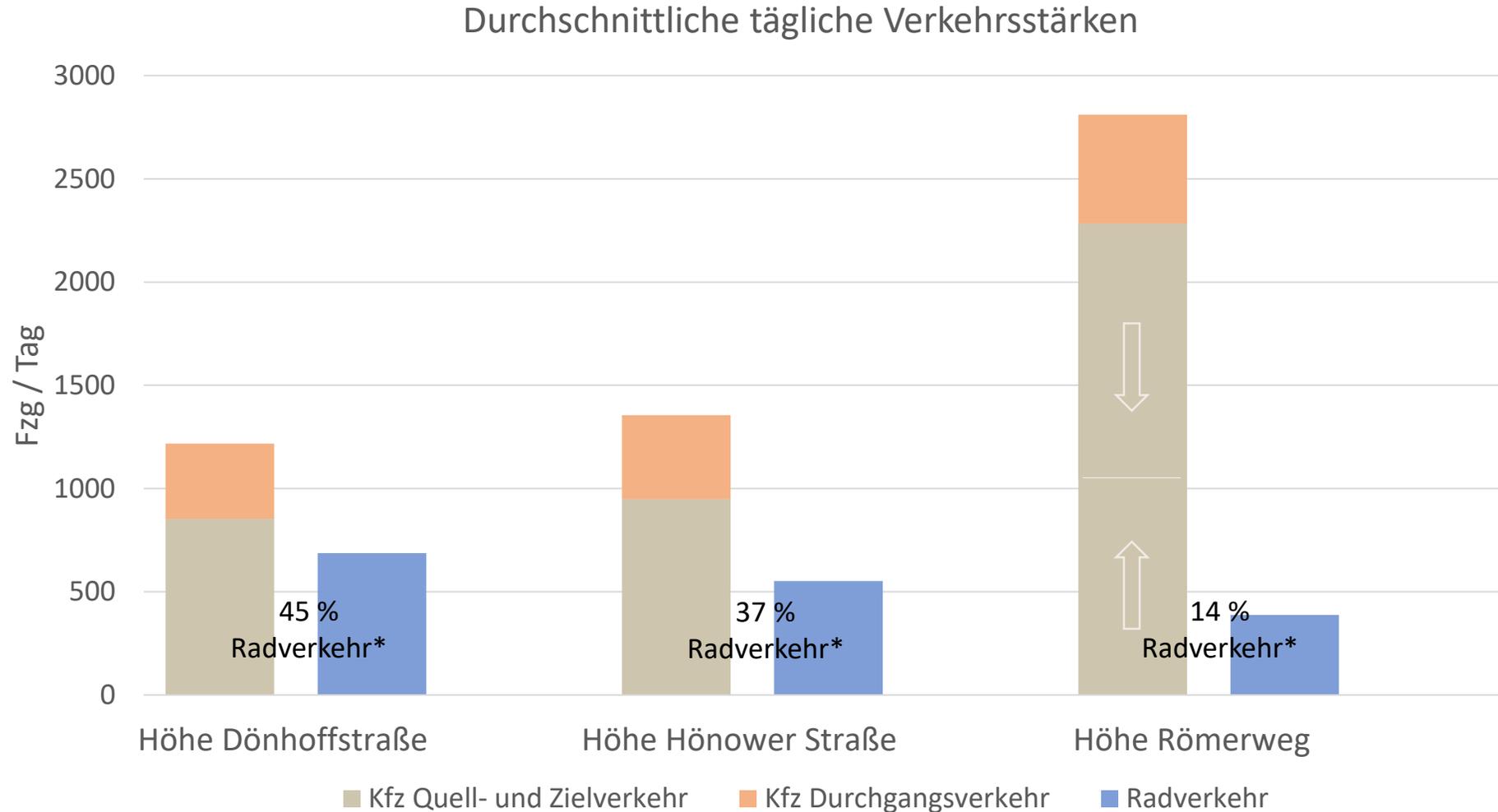


Verkehrserhebung an drei Querschnitten und an drei Tagen:

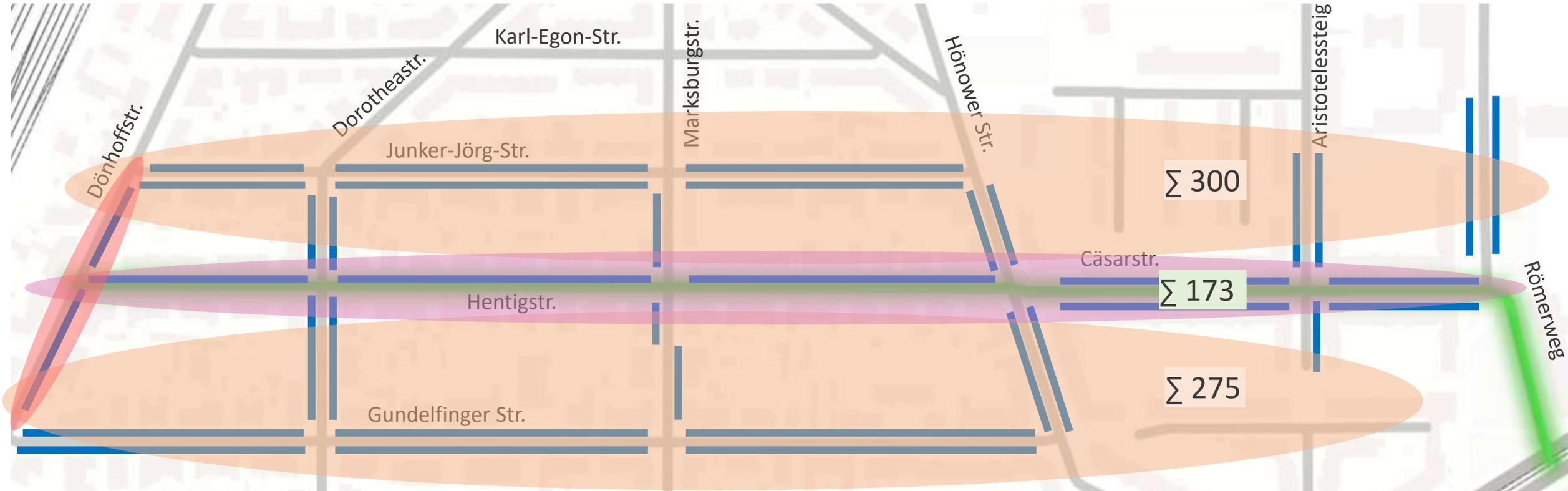
- 18.09.
sonnig, 25°C (15°C)
- 19.09.
sonnig, 24°C (14°C)
- 24.09.
wechselhaft, 17°C (11°C)

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

Verkehrserhebung – Mittlere Verkehrsanteile der drei Zähltag



Parkraumanalyse - Stellplatzerfassung



Verfügbare Stellplätze insgesamt: 748 (721 ohne Dönhoffstr.)

Erhebung an vier Tagen  (18., 19., 24., 25.09.2024)

Erhebung an einem Tag  (24.09.2024)  (13.11.2024)

© 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%



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

Weitere Grundlagen



- Unfallschwerpunkte
 - Keine Auffälligkeiten in dem eigentlichen Straßenzug
- Online-Beteiligung auf meinBerlin / Vor-Ort Workshop 28.11.2024
 - Starker Wunsch nach Barrierefreiheit im Fußverkehr
 - Wunsch nach Reduzierung des Durchgangsverkehrs
 - Priorisierung der Raumverteilung zugunsten des ruhenden Kfz-Verkehrs und des nebeneinander Rad-Fahrens ausgeglichen.
 - Befürwortung von Markierungslösungen im Knotenbereich.

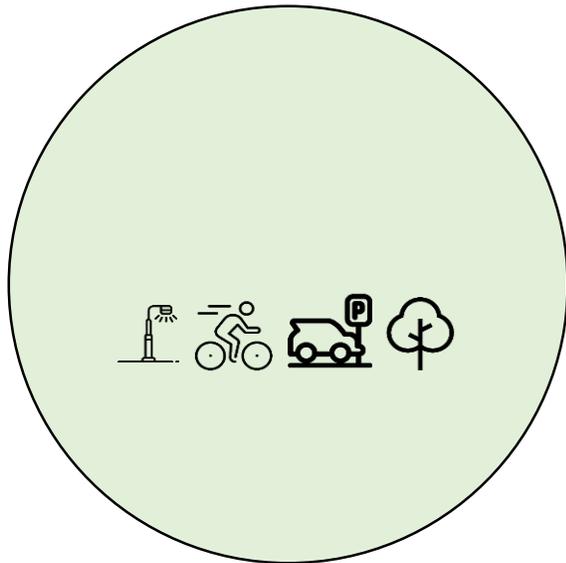
2. Rückblick betrachteter Varianten



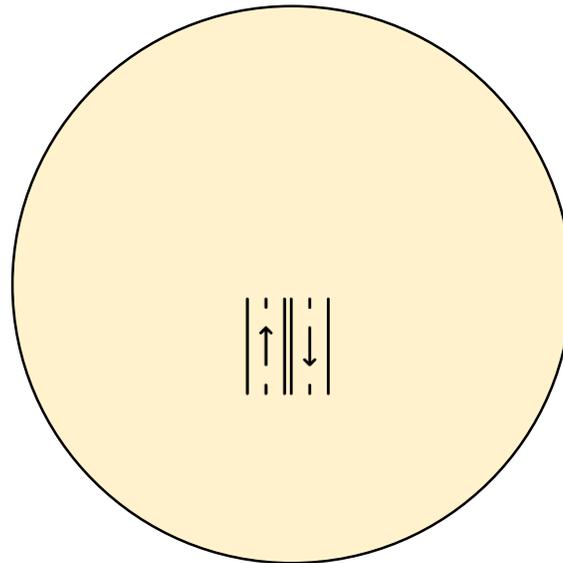
Variantenbetrachtung

- Differenzierung in drei Themenbereiche:

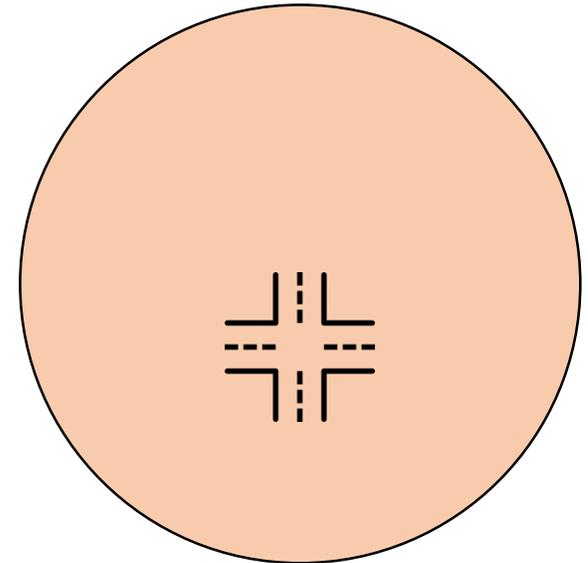
Thema A
Straßenquerschnitte



Thema B
Verkehrsorganisation

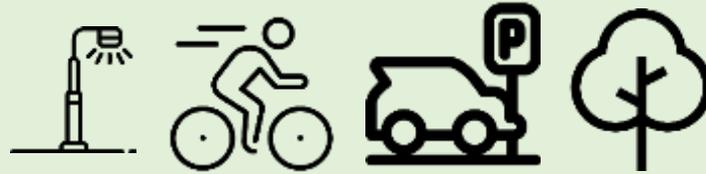


Thema C
Knotenpunktgestaltung



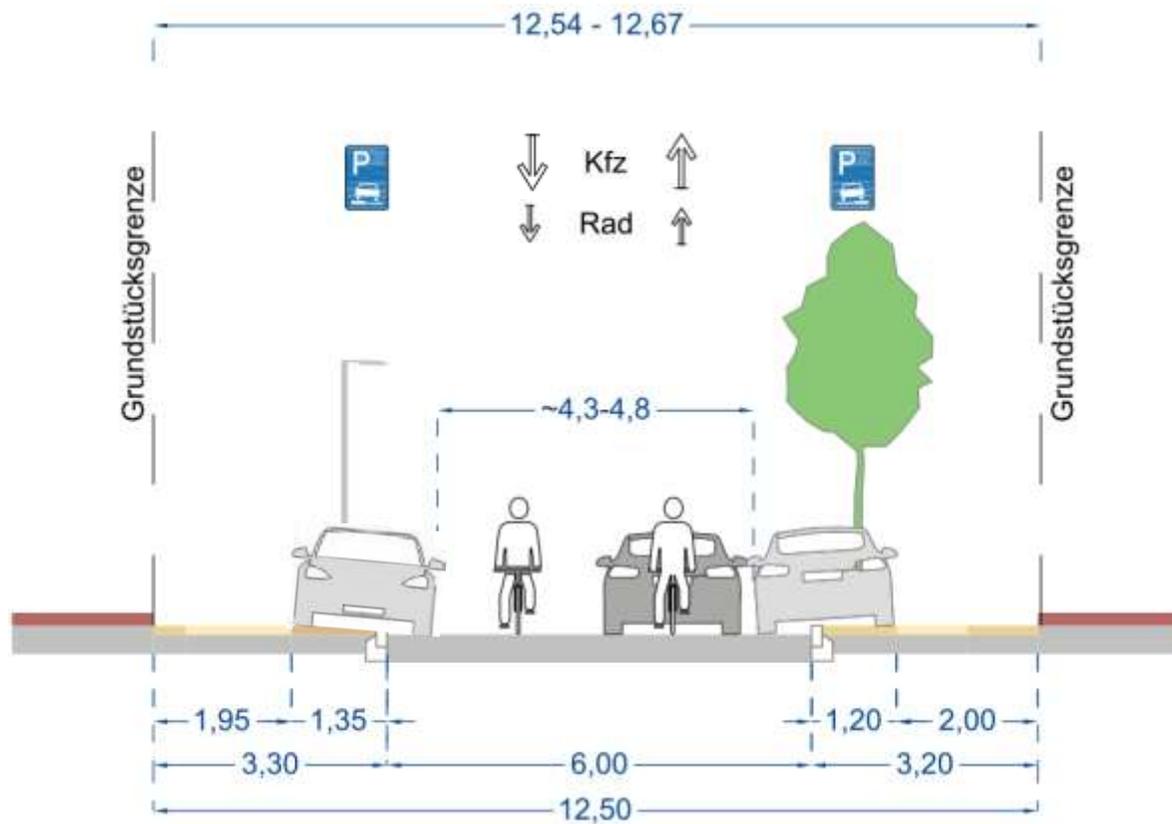
Thema A

Straßenquerschnitte

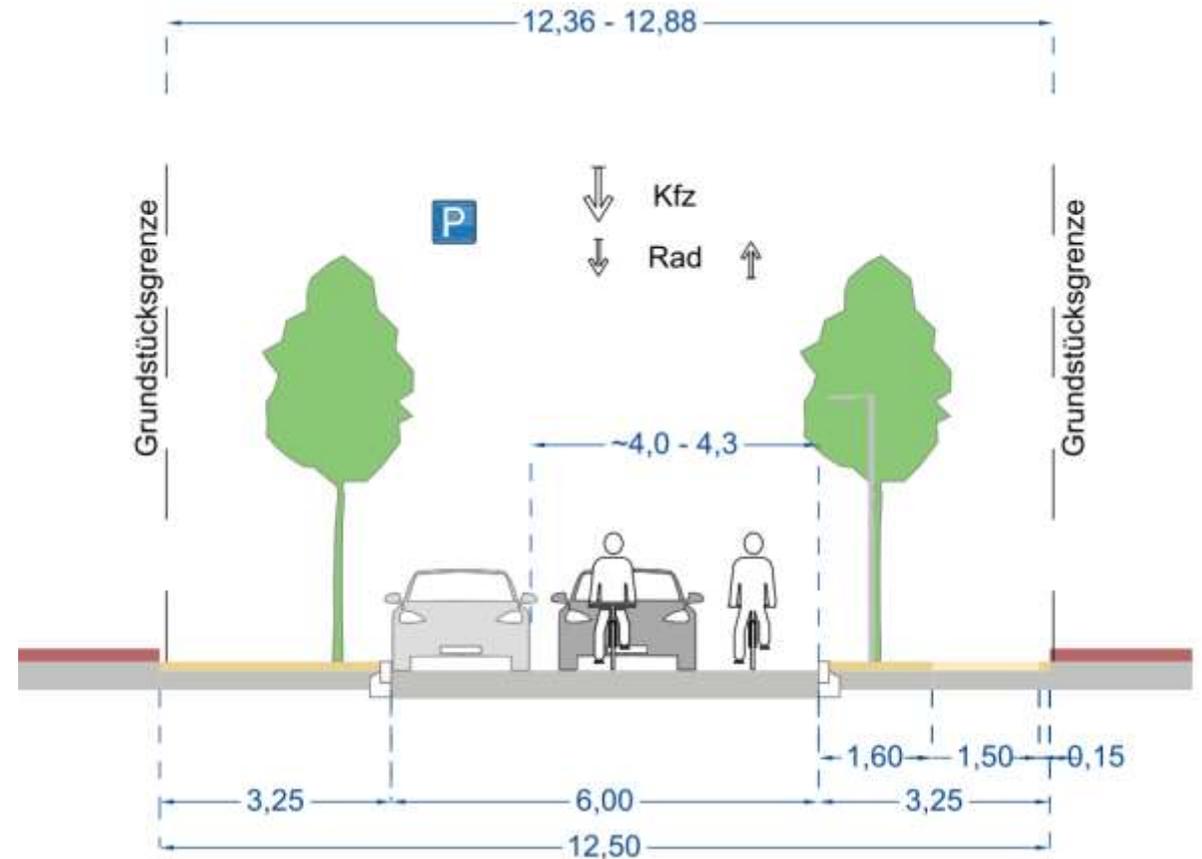


Straßenquerschnitt Bestand

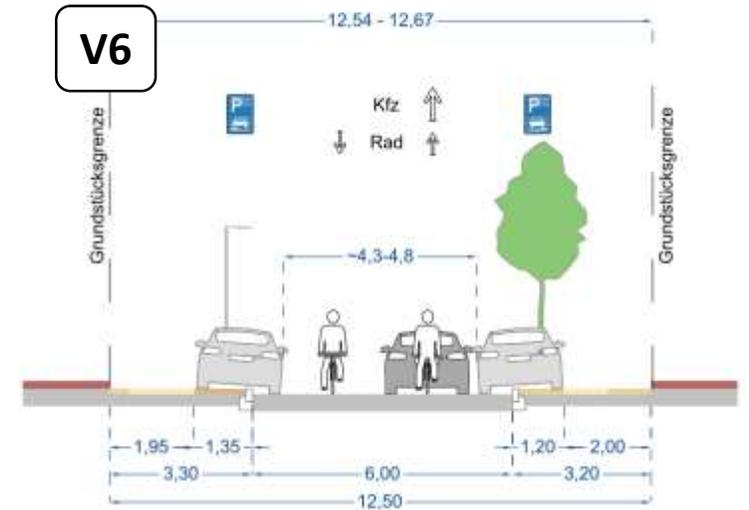
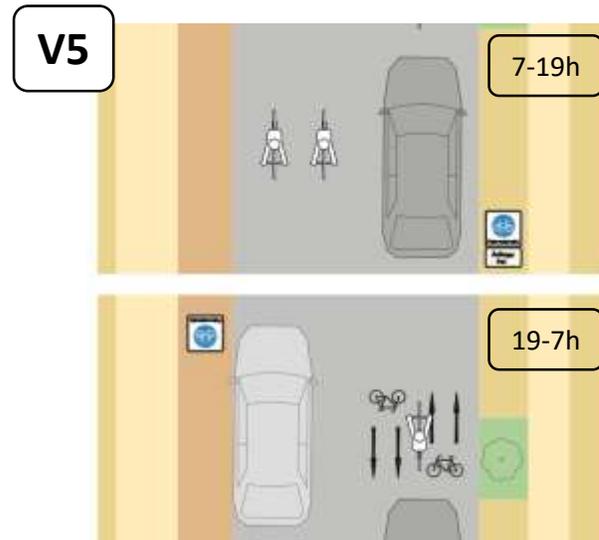
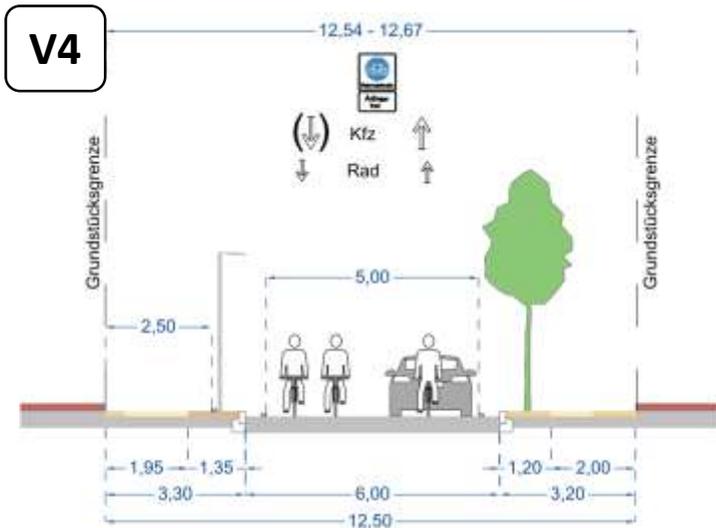
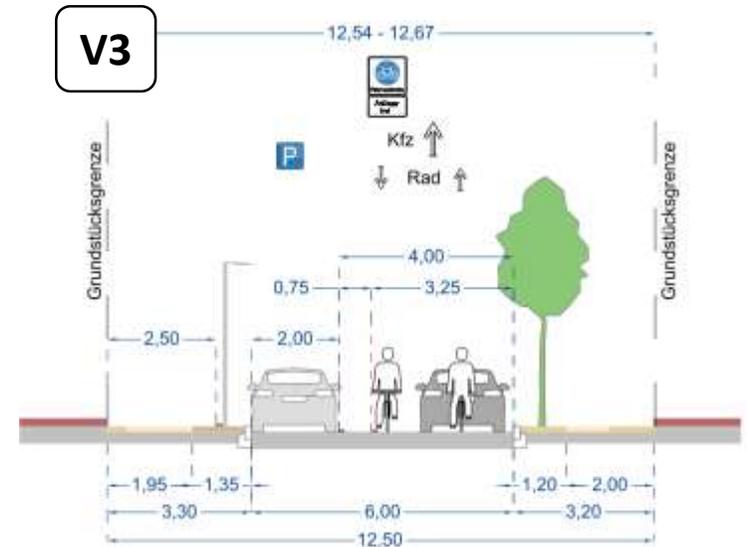
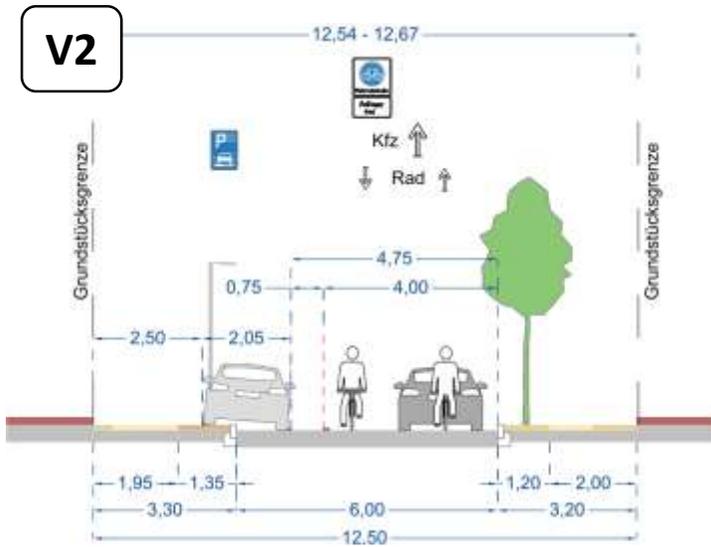
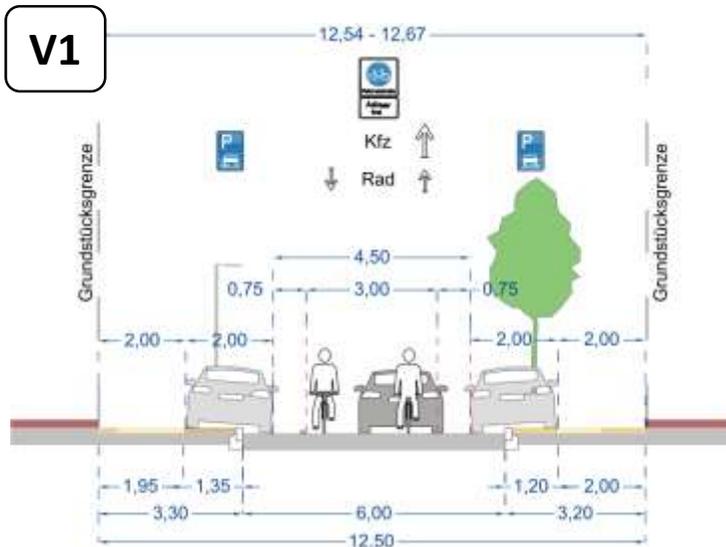
Cäsarstraße



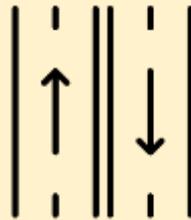
Hentigstraße



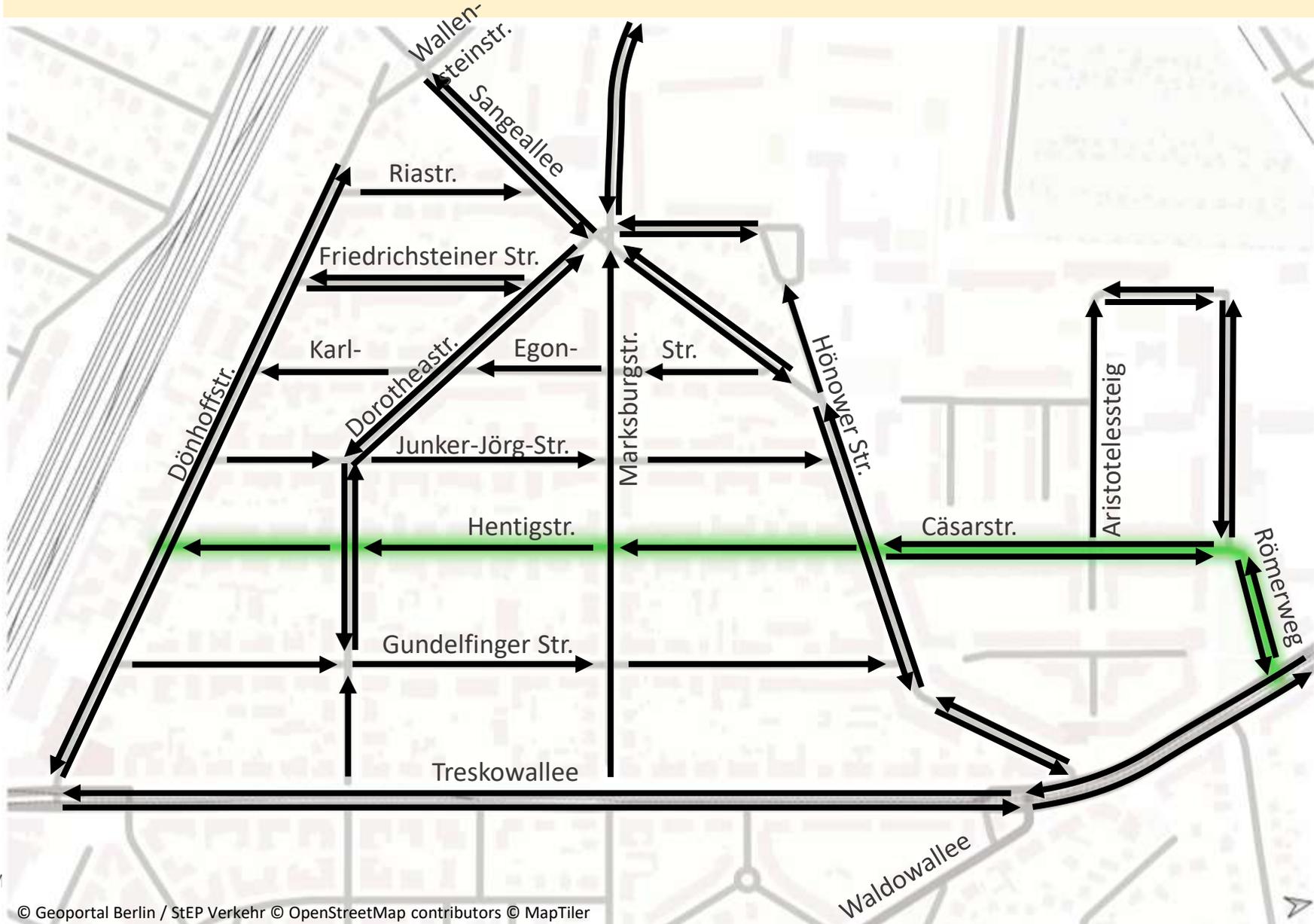
Straßenquerschnitt Varianten (Bsp. Cäsarstraße)



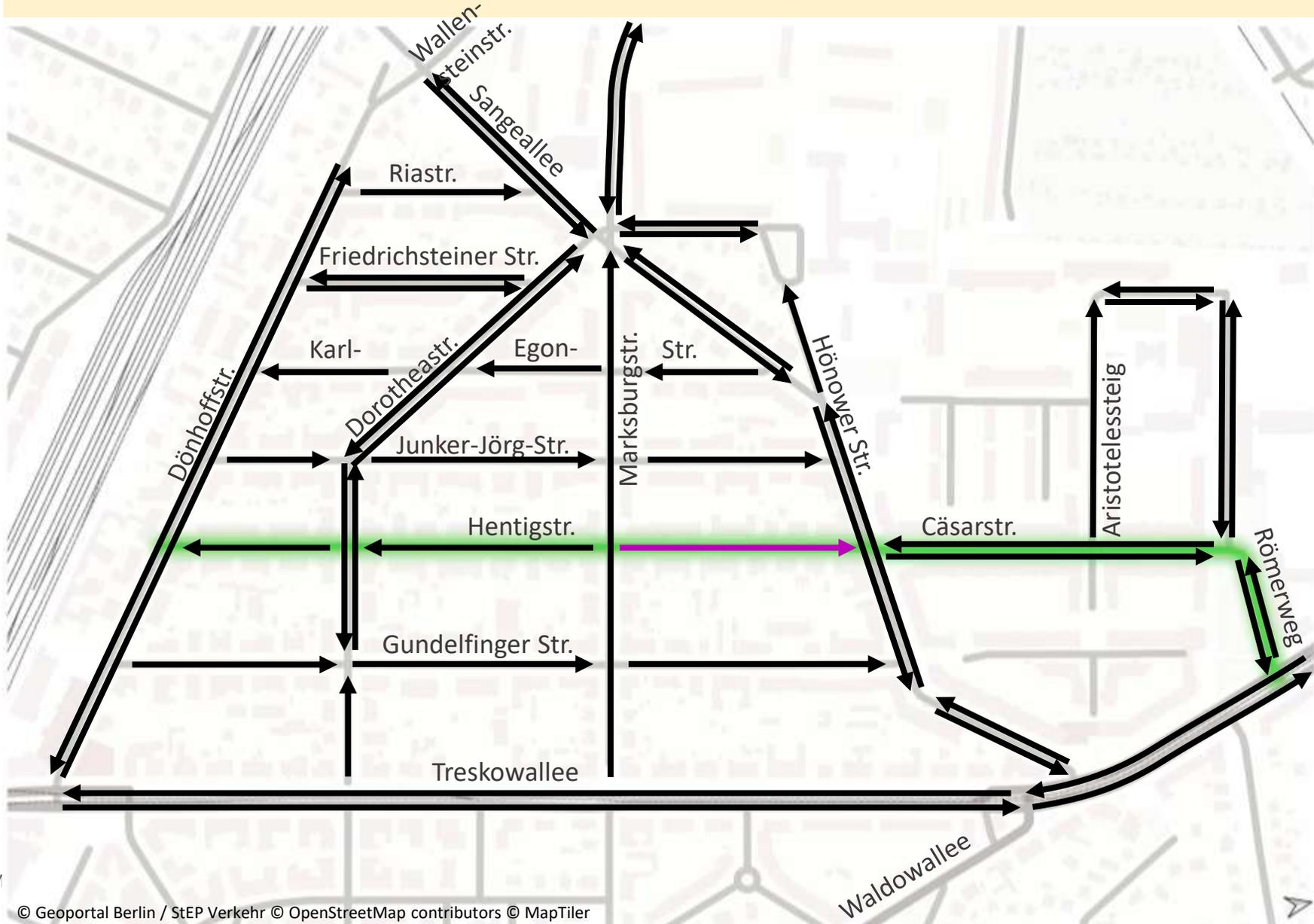
Thema B
Verkehrsorganisation



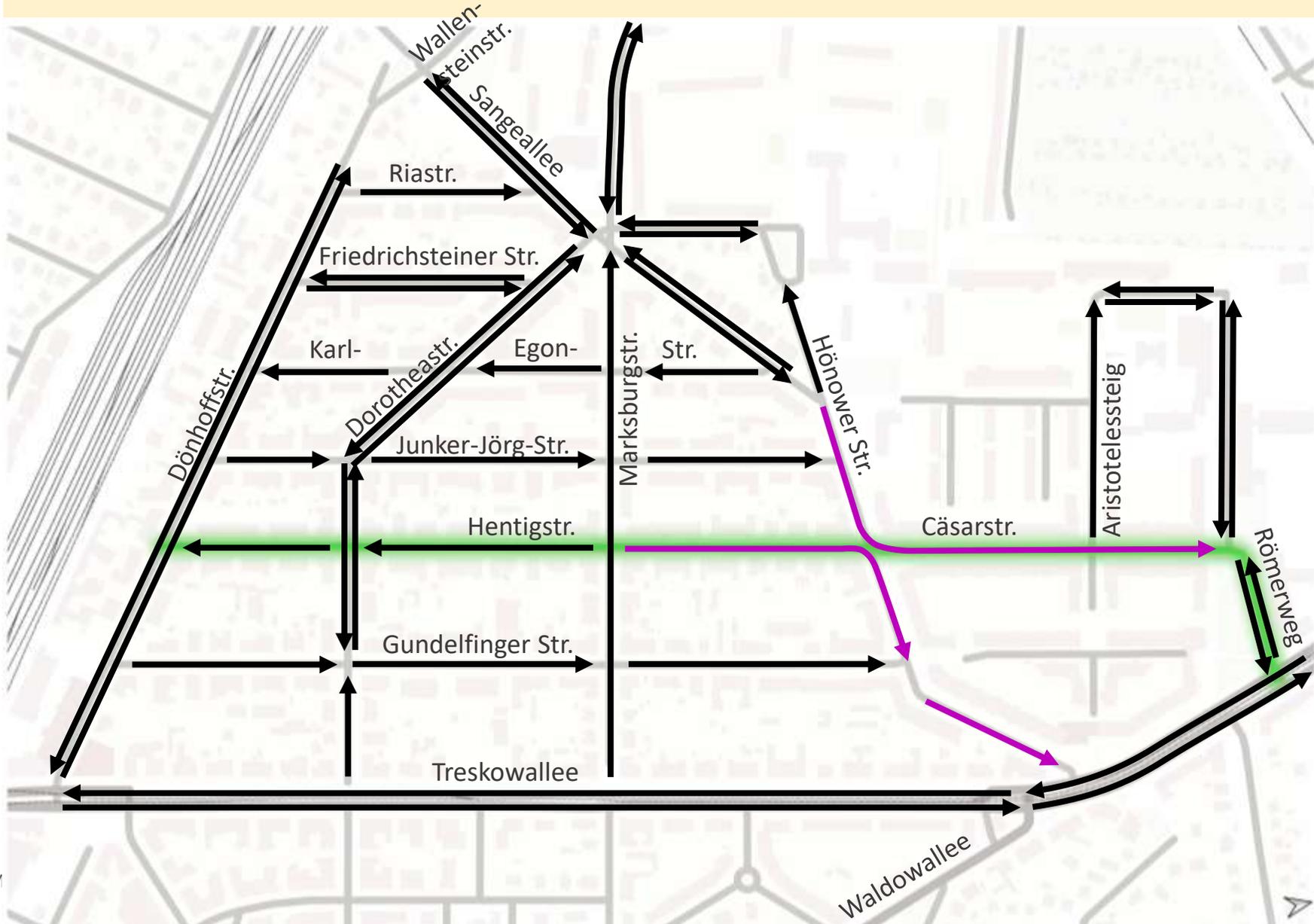
Verkehrsorganisation - Bestand



Verkehrsorganisation – Option „Gegenläufige Einbahnstraße“ (minimale Veränderung)

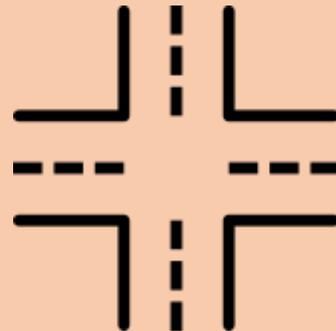


Verkehrsorganisation – Option „modaler Filter“



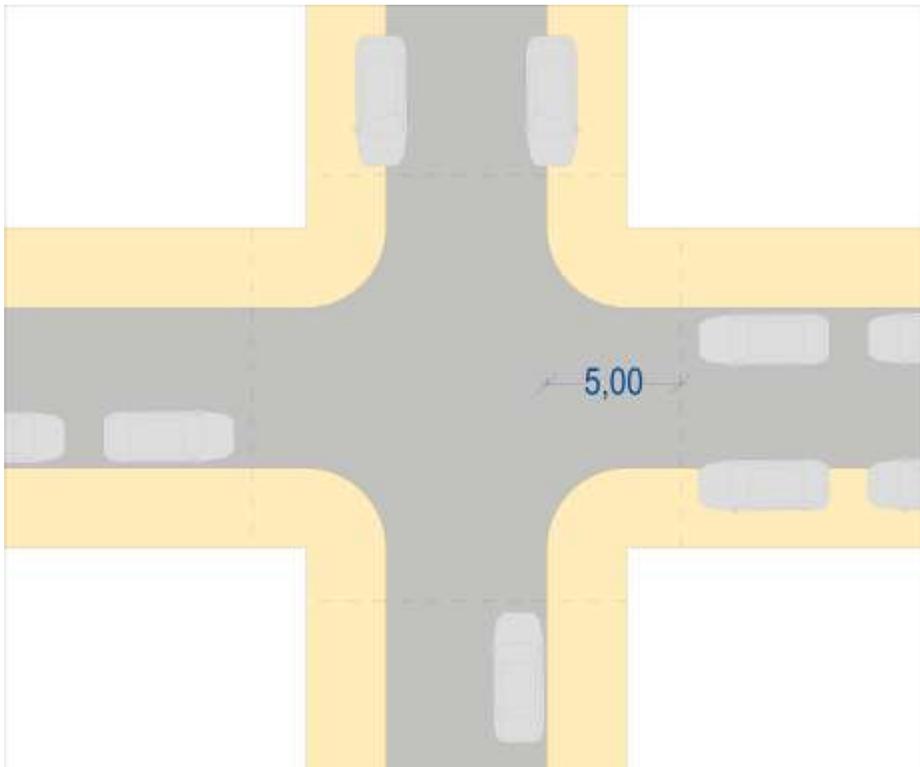
Thema C

Knotenpunktgestaltung und weitere Maßnahmen

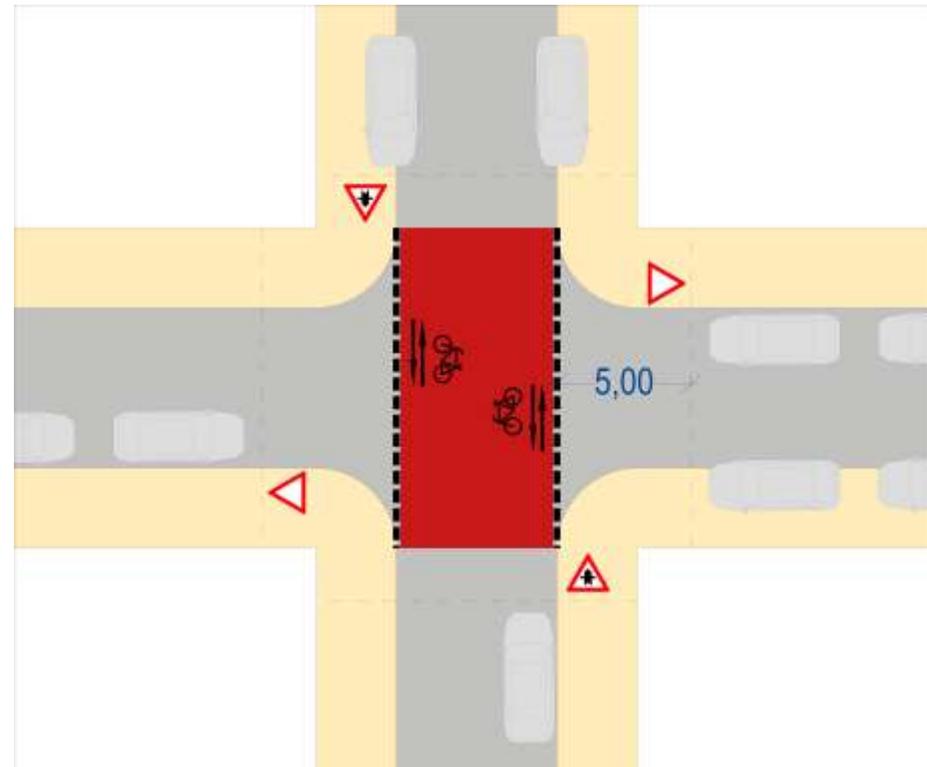


Knotenpunktgestaltung – Mögliche Maßnahmen

Beispiel Ausgangssituation

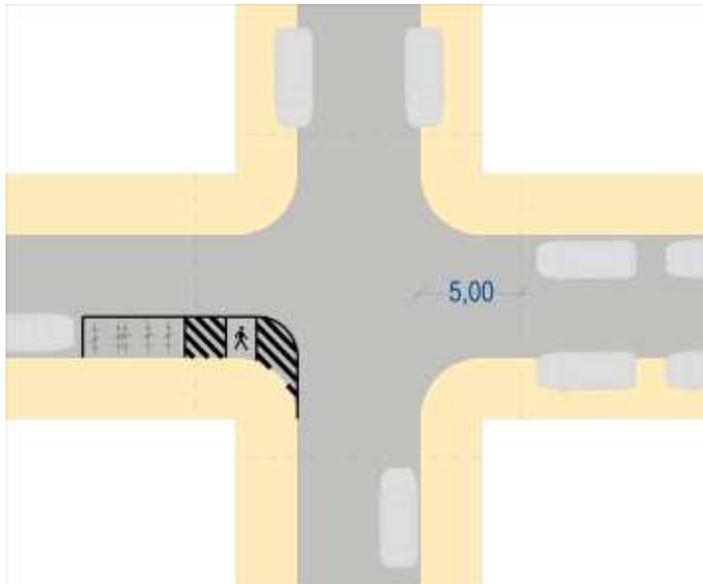


Vorfahrt und Sichtbarmachen Radverkehr



Knotenpunktgestaltung – Mögliche Maßnahmen

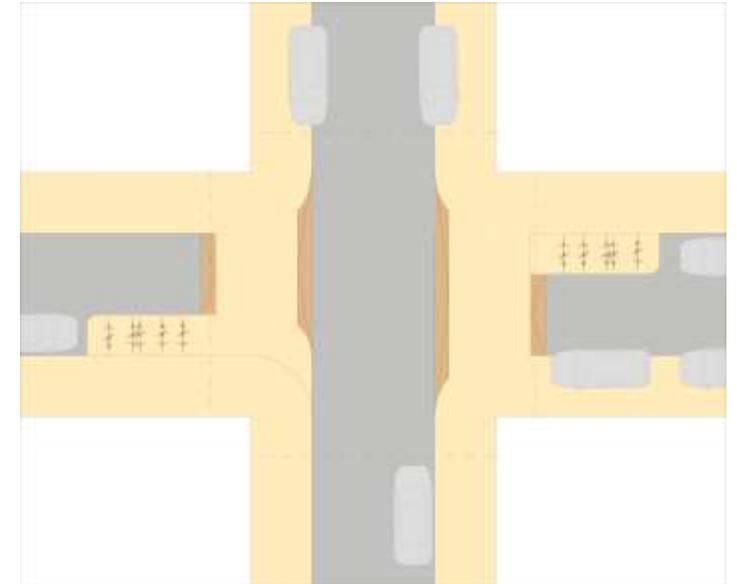
Markierungslösung



Bauliche Gehwegvorstreckung



Bauliche Gehwegüberfahrt



Gibt es Verständnisfragen?



3. Vorstellung Vorzugsvariante

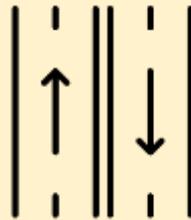


Kriterien bei Festlegung der Vorzugsvariante



- Berücksichtigung verkehrsrechtlicher Rahmenbedingungen:
 - Anordnung von Fahrradstraße ist möglich.
 - Fahrradstraße muss deutliche Vorteile für den Radverkehr mit sich bringen.
 - Wahl des mildesten Mittels: So viele Anpassungen wie nötig, so wenig Einschränkung wie möglich.
- Befriedigung der Nutzungsansprüche:
 - Gestaltung des Straßenraums mit Schwerpunkt auf dem Radverkehr.
 - Erschließungsfunktion der Straße für alle Verkehrsteilnehmenden.
 - Abbau von Barrieren im Fußverkehr.
 - Erhalt von Kfz-Stellplätzen.
- Umsetzbarkeit unter den vorliegenden Rahmenbedingungen:
 - Vorgegebene Straßenraumaufteilung.
 - Finanziell umsetzbar.

Thema B
Verkehrsorganisation



Vorzugsvariante Verkehrsorganisation



- Durch Einrichtung der Fahrradstraße mit Freigabe für Anliegerverkehr erfolgt bereits ein verkehrsrechtlicher Ausschluss von Durchgangsverkehr.
- Anwenden des mildesten Mittels und der geringsten Eingriffe:

Vorzugsvariante Verkehrsorganisation

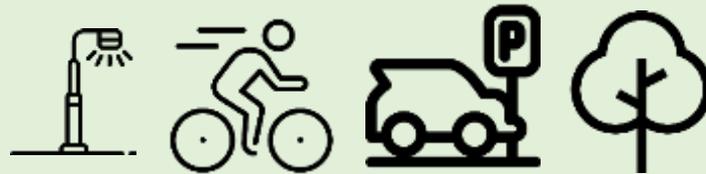


- Durch Einrichtung der Fahrradstraße mit Freigabe für Anliegerverkehr erfolgt bereits ein verkehrsrechtlicher Ausschluss von Durchgangsverkehr.
- Anwenden des mildesten Mittels und der geringsten Eingriffe:
 - Vorerst Beibehalten der bestehenden Verkehrsführung.
 - Beobachtung der Verkehrsentwicklung, Anpassung der Verkehrsorganisation im Bedarfsfall.



Thema A

Straßenquerschnitte

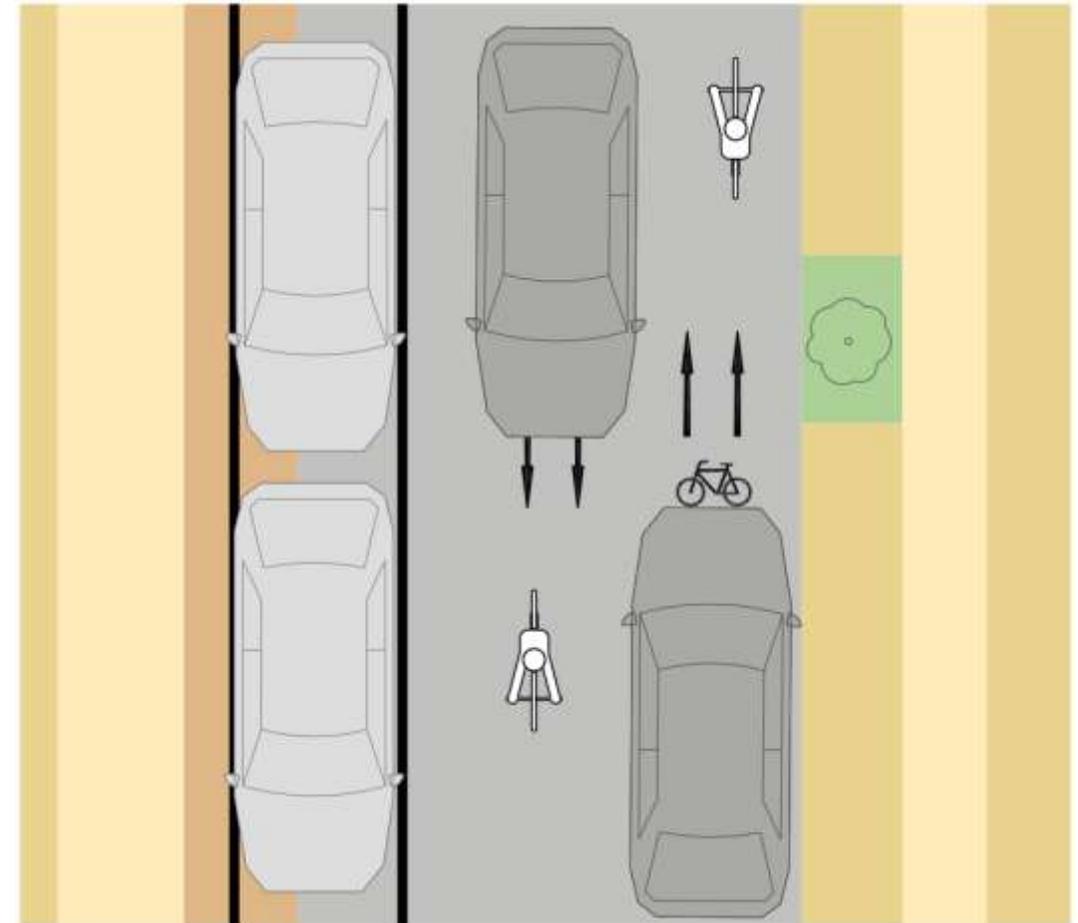
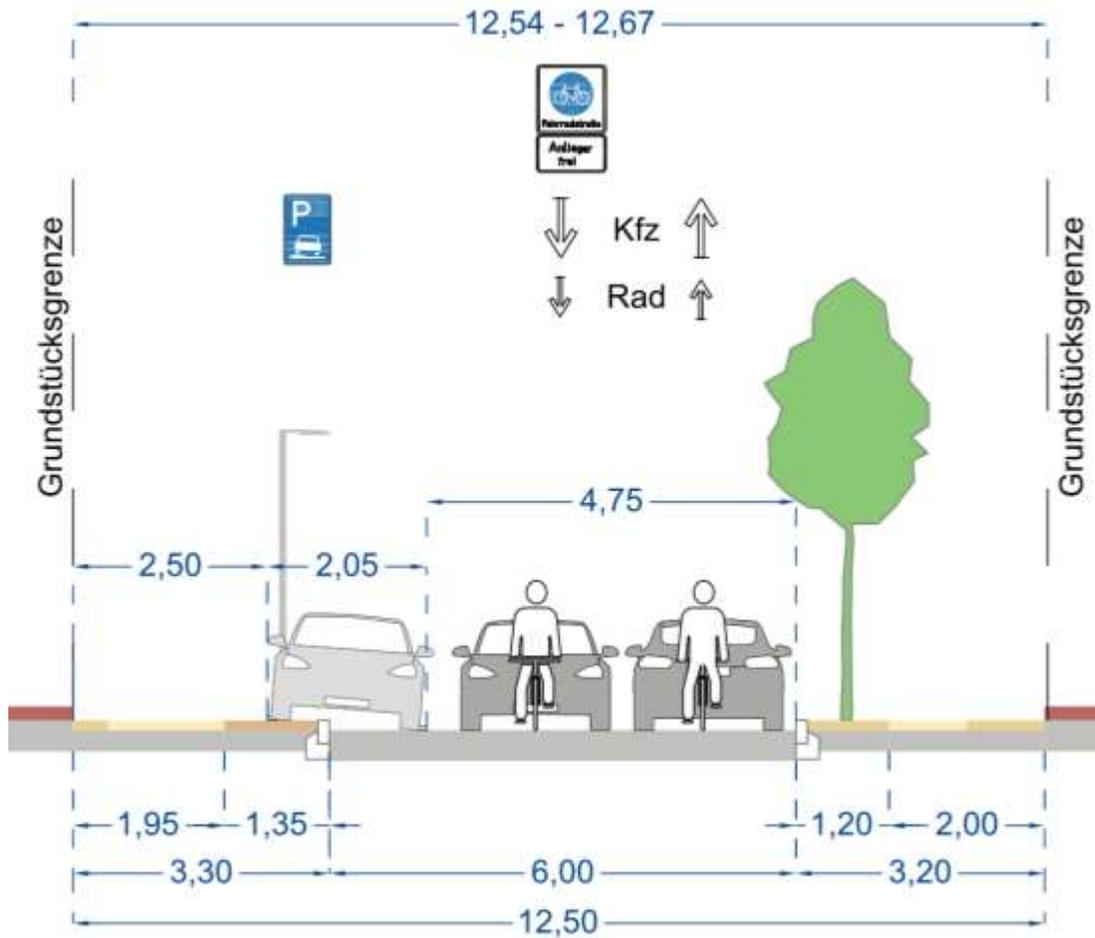


Vorzugsvariante Straßenquerschnitt: Cäsarstraße



- Herausnahme des Gehwegparkens auf der Ostseite
- Markierung des Parkstreifens und einer 4,75 m breiten Fahrgasse.
- Zusätzlicher Raum für den Fußverkehr auf beiden Seiten.
- Wegfall von ca. 25 legalen und 11 regelwidrigen PKW-Stellplätzen.
- Verbleib von ca. 36 legalen PKW-Stellplätzen.
- Richtlinienkonformer Begegnungsverkehr Rad – PKW innerhalb der Fahrgasse.
- Überholen von Fahrrädern durch PKW nur in Fahrtrichtung Nord legal möglich.

Vorzugsvariante Straßenquerschnitt: Cäsarstraße



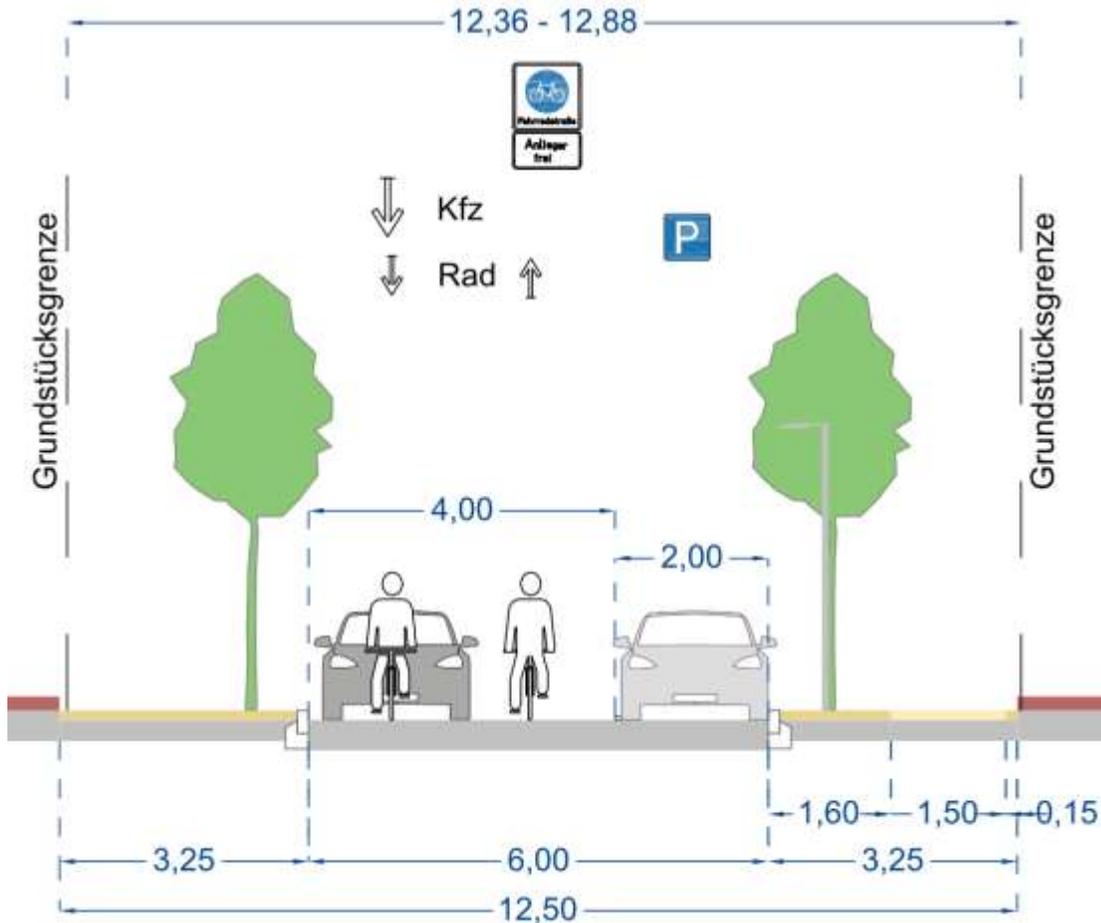
Vorzugsvariante Straßenquerschnitt: Hentigstraße



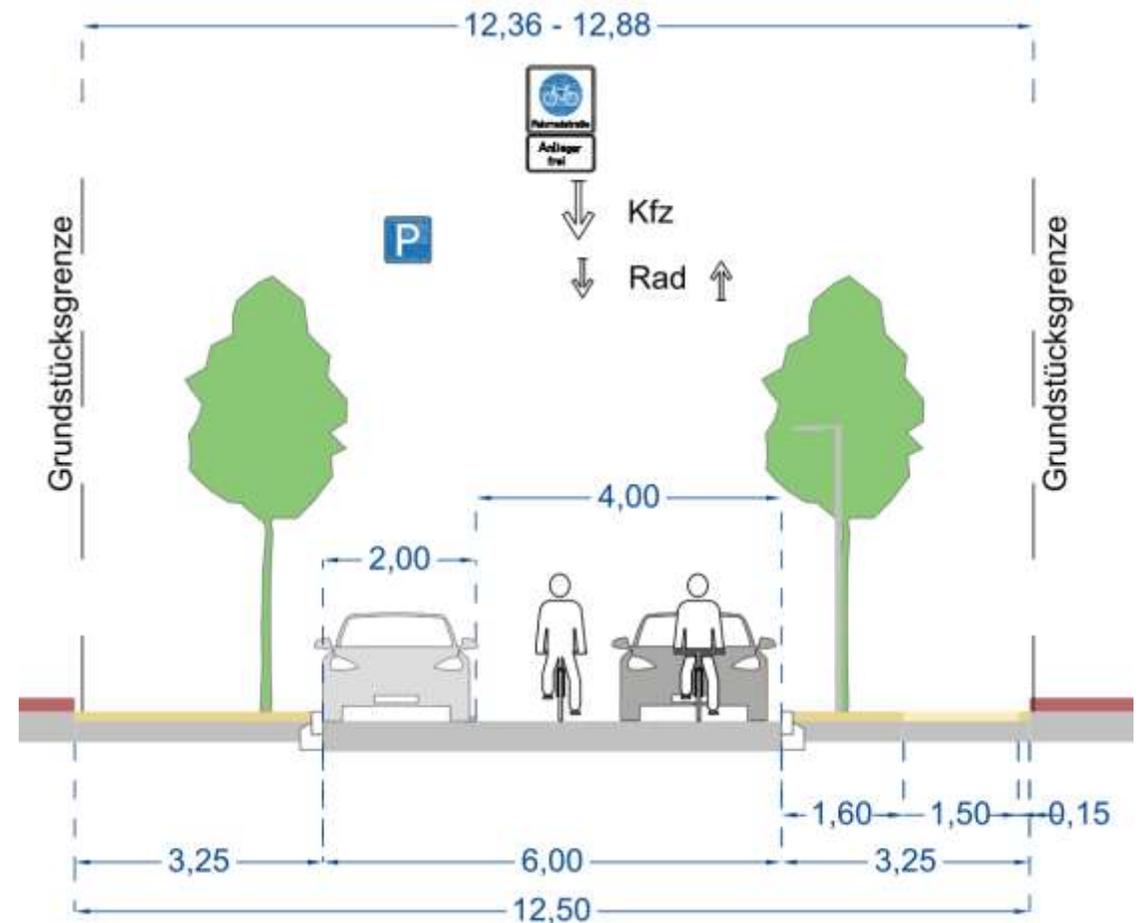
- Beibehalten des einseitigen Parkens auf der Fahrbahn (wechselseitig links / rechts)
- Markierung einer 2,0 m breiten Parkstreifens und einer 4,0 m breiten Fahrgasse.
- Keine Einschränkung des Fußverkehrs.
- Kein Wegfall von PKW-Stellplätzen.
- Überholen von Rädern durch PKW nicht legal möglich.
- 4m lichte Breite verbleiben für Begegnungsfall PKW-Rad gemäß RASt und VwV-StVO.

Vorzugsvariante Straßenquerschnitt: Hentigstraße

Abschnitte Dönhoff- bis Dorotheastraße und Marksburg- bis Hönower Straße

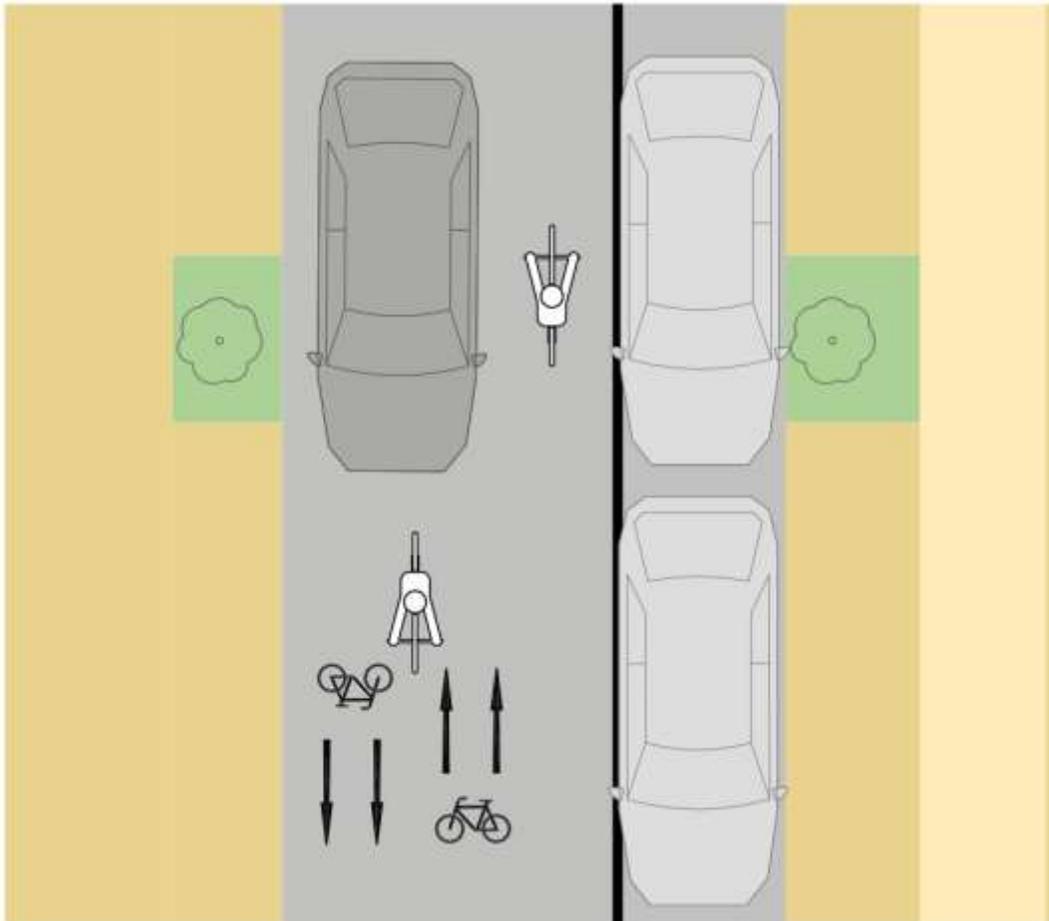


Abschnitt Dorothea- bis Marksburgstraße

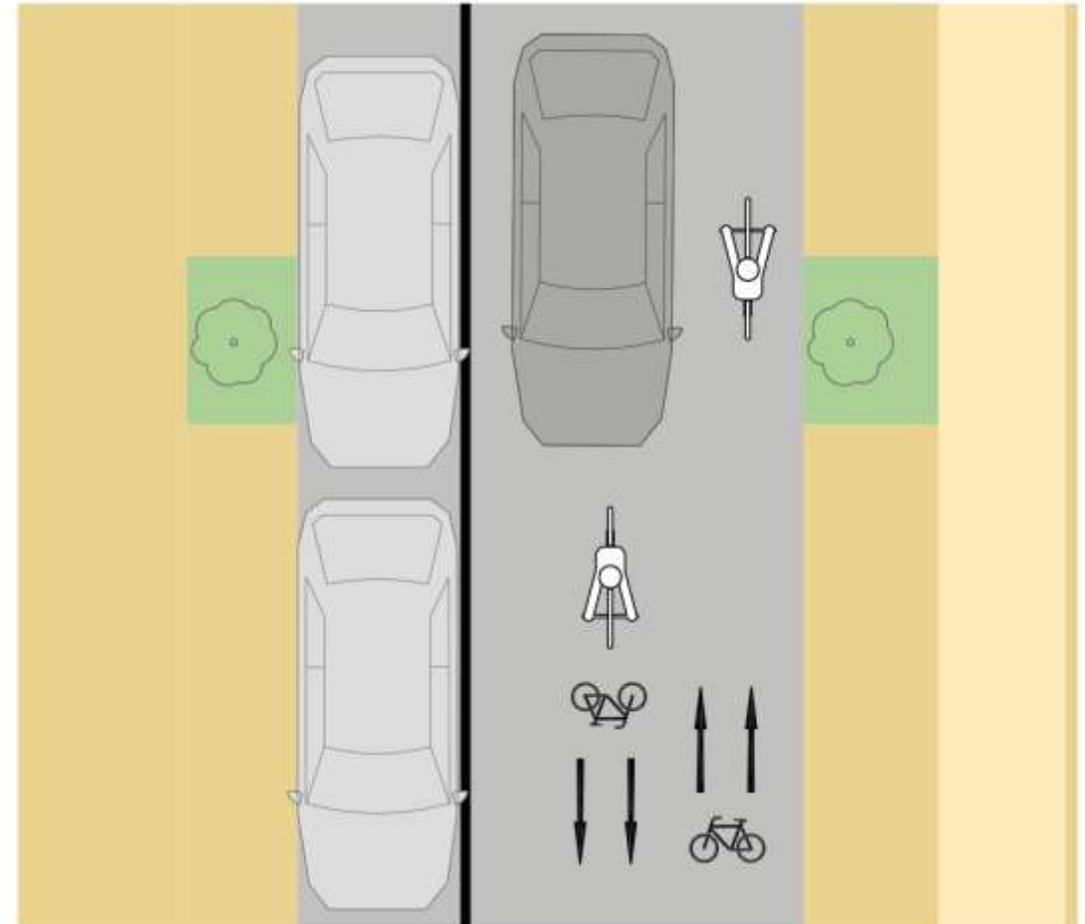


Vorzugsvariante Straßenquerschnitt: Hentigstraße

Abschnitte Dönhoff- bis Dorotheastraße und
Marksburg- bis Hönower Straße

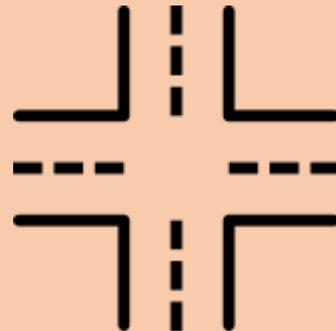


Abschnitt Dorothea- bis Marksburgstraße



Thema C

Knotenpunktgestaltung und weitere Maßnahmen



Vorzugsvariante Knotenpunkte und weitere Maßnahmen



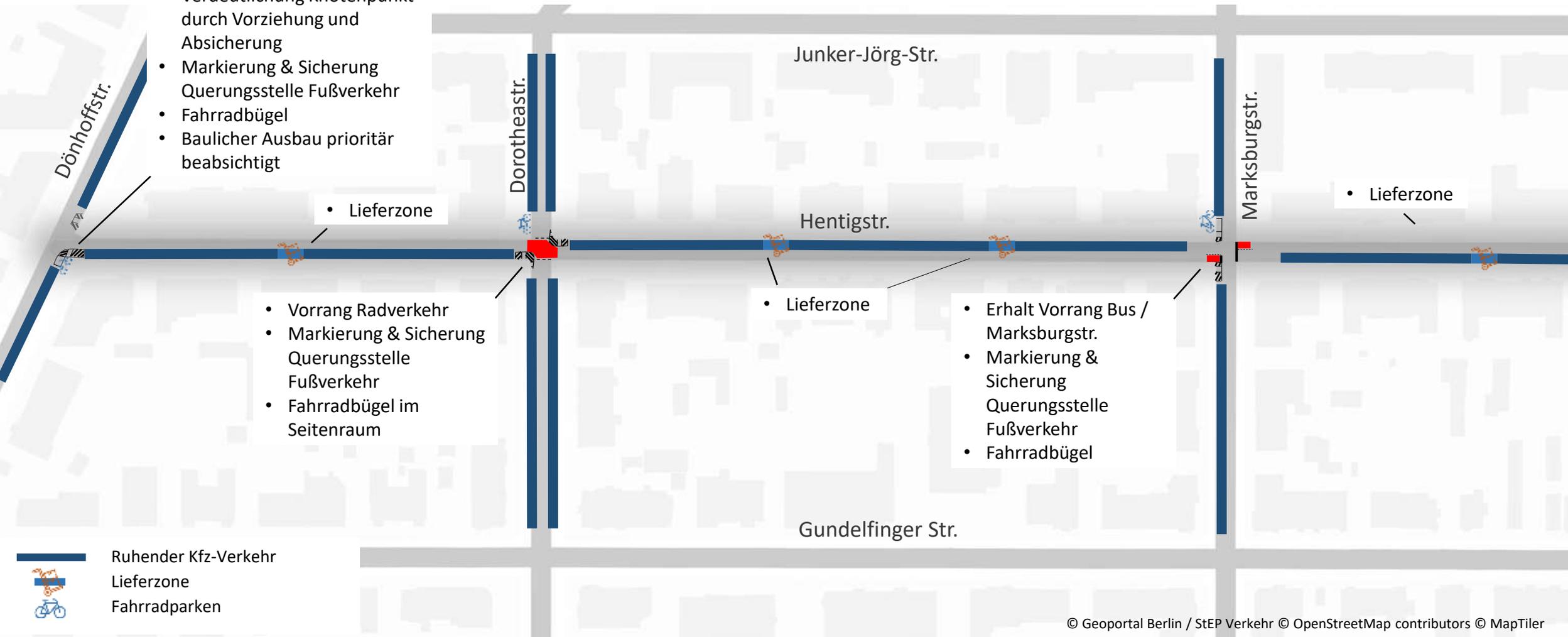
- Vorrang für den Radverkehr an Knotenpunkten (außer Marksburgstraße).
- Hervorhebung des Vorrangs durch rote Fahrbahnmarkierung.
- Aufstellen von Fahrradbügeln im Bereich von öffentlichen Einrichtungen.
- Einrichten von vorgezogenen Aufstellflächen für den Fußverkehr mit Fahrbahnmarkierungen und Pollern.
- Einrichtung von Lieferzonen (werktags tagsüber, sonst zum Parken nutzbar)
- Beschleunigung Radverkehr.
- Verbesserung der Sichtbeziehungen an Knotenpunkten.
- Vermeidung von behinderndem Parken (2. Reihe).
- Aufstellen von Fahrradbügeln an öffentlichen Einrichtungen.
- Wegfall einzelner Stellplätze (6 durch neue Maßnahmen, 2,5 zur Sicherstellung von Schleppkurven im Bestand: insgesamt rd. 9).

Zielzustand Übersichtskarte



Zielzustand Übersichtskarte – südlicher Abschnitt

- Verdeutlichung Knotenpunkt durch Vorziehung und Absicherung
- Markierung & Sicherung Querungsstelle Fußverkehr
- Fahrradbügel
- Baulicher Ausbau prioritär beabsichtigt



- Ruhender Kfz-Verkehr
- 🚚 Lieferzone
- 🚲 Fahrradparken

Zielzustand Übersichtskarte – nördlicher Abschnitt

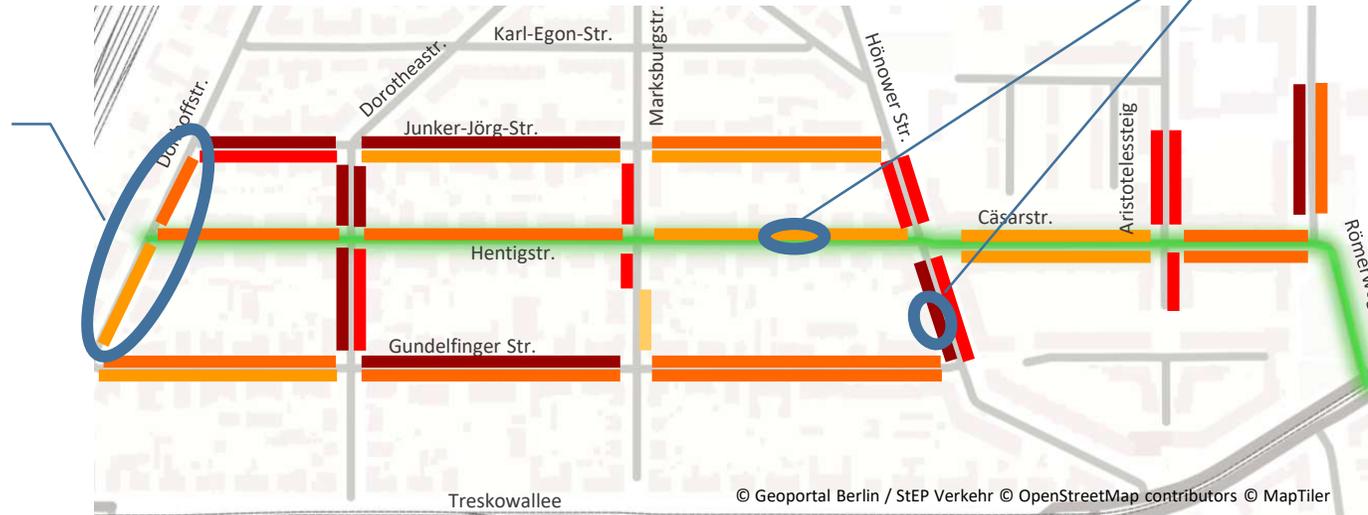


Parkraumanalyse – Auslastung Abend (20-22h)

Verfügbare Stellplätze (davon frei/Überbelegung)

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

Aufhebung Halteverbot nach Zählungszeitraum



Halteverbot wg. Baustelle im Zählungszeitraum

24 freie Parkplätze im Zählungszeitraum (September 2024)
 27 freigegebene Parkplätze (Oktober/November 2024)
7 freigegebene Parkplätze (November 2024)
58 verfügbare Stellplätze

25 Wegfall regulärer Stellplätze Cäsarstraße wg. Querschnitt
 11 Wegfall irregulärer Stellplätze Cäsarstraße wg. Querschnitt
 6 Wegfallende Stellplätze durch Maßnahmen an Knoten
3 Wegfallende Stellplätze für Schleppkurve Feuerwehr
45 wegfallende Stellplätze

4. Raum für Rückfragen



5. Ausblick und Verabschiedung

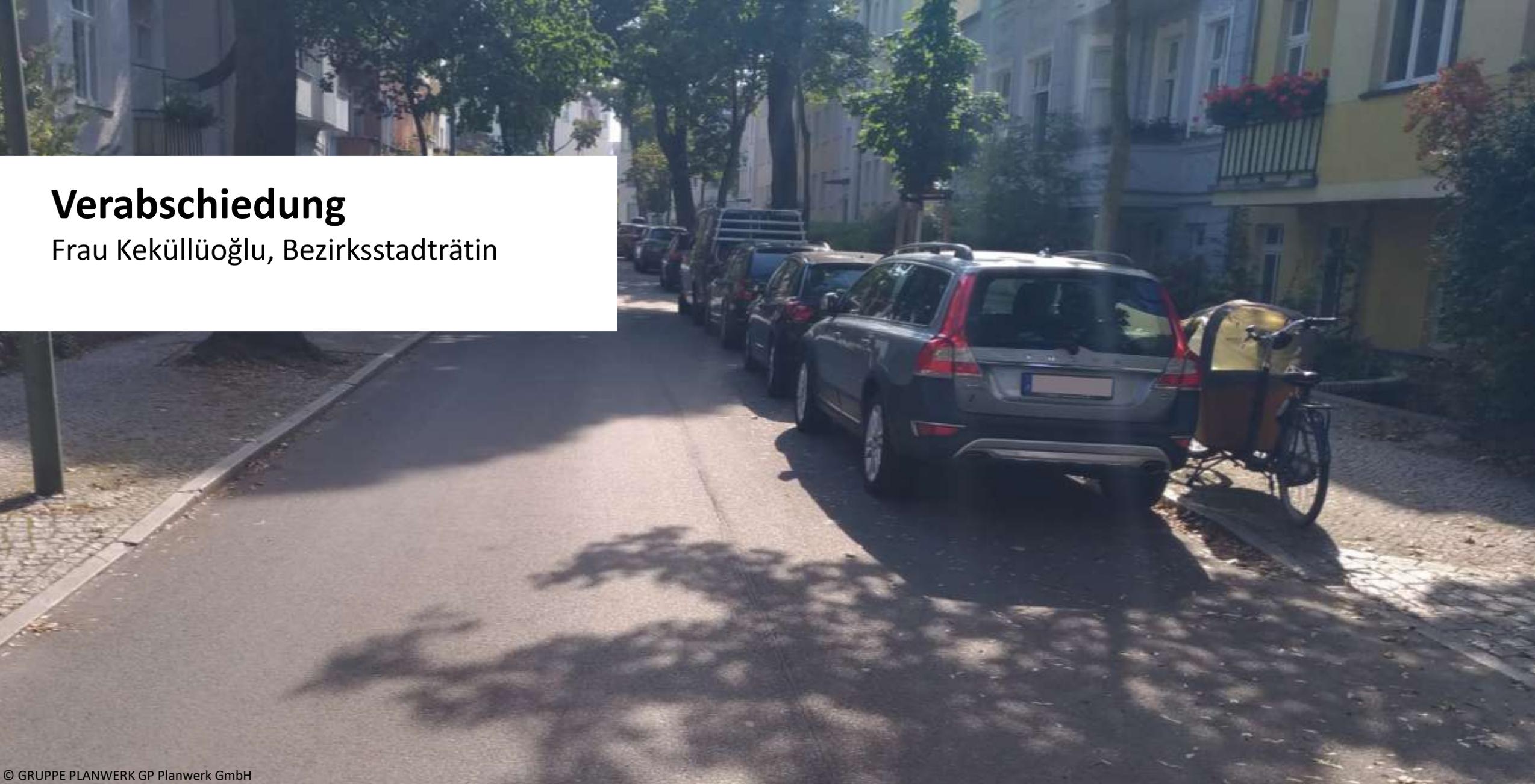
A photograph of a residential street. On the right side, several cars are parked along the curb, including a silver Volvo station wagon in the foreground. A bicycle with a yellow and brown pannier is parked next to the Volvo. The street is lined with trees and multi-story residential buildings. The scene is brightly lit, with shadows cast across the pavement.

Nächste Schritte

- Überführung der Ergebnisse in Ausführungsplanung
- Umsetzung der Maßnahmen vsl. im Herbst 2025

Verabschiedung

Frau Keküllüoğlu, Bezirksstadträtin



A photograph of a residential street. On the right side, a silver Volvo station wagon is parked, with a bicycle attached to its rear. The bicycle has a yellow and brown pannier bag. The street is paved with asphalt and has a cobblestone sidewalk on the left. Large trees line the street, casting shadows on the pavement. In the background, there are multi-story residential buildings with balconies and flower boxes. The lighting suggests it is late afternoon or early evening.

Vielen Dank und einen schönen Abend

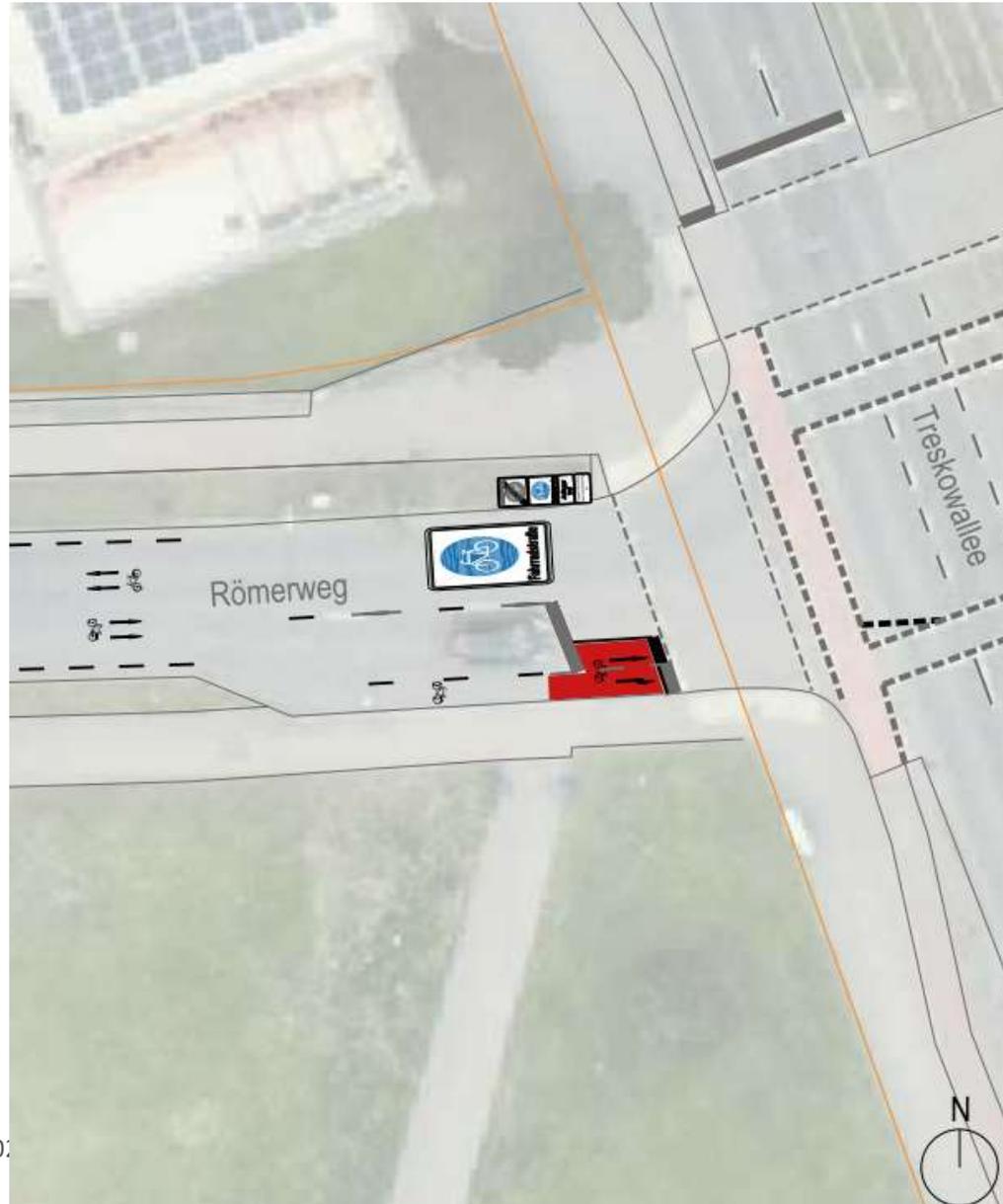
Backup

Details Knotenpunkte

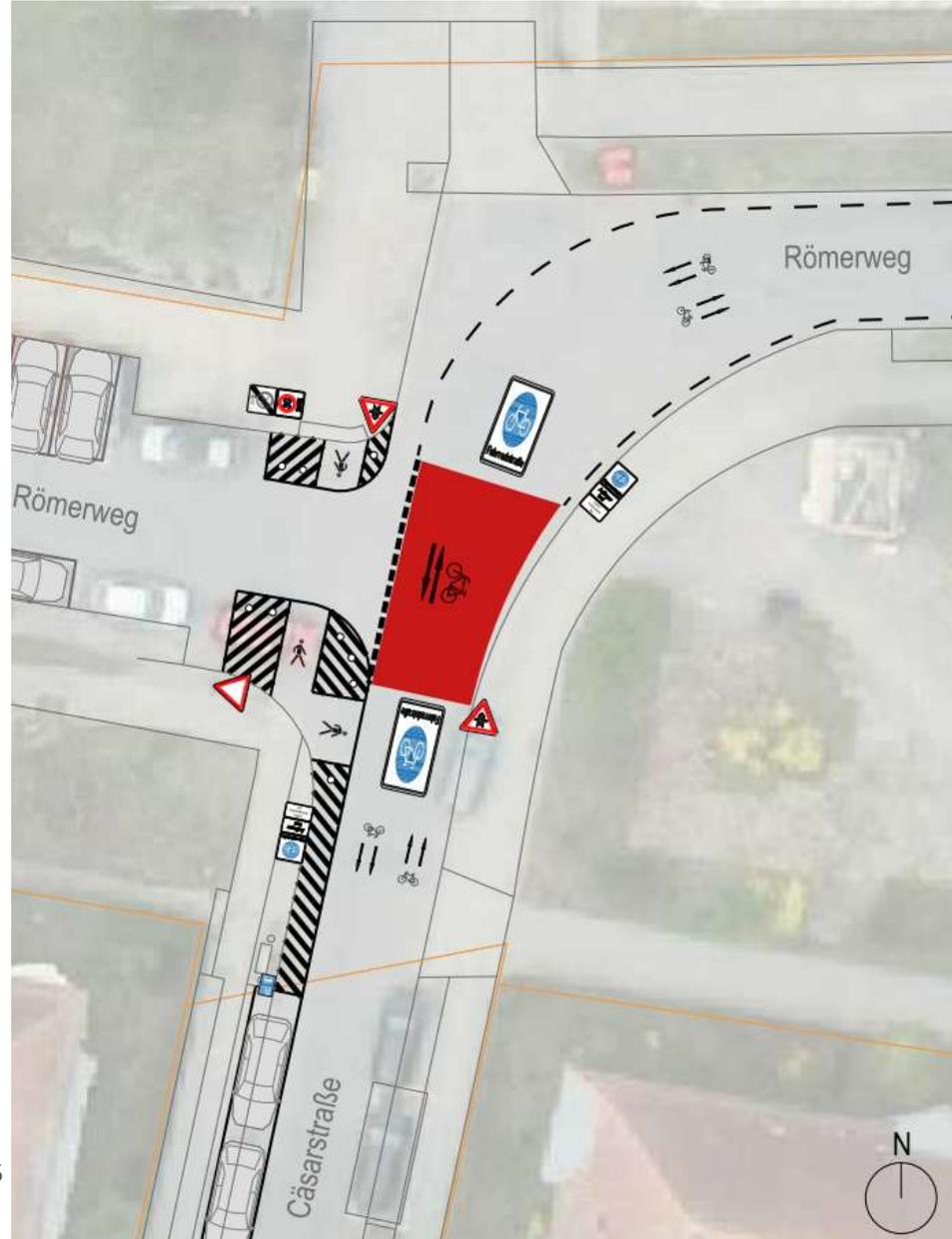
Prinzipskizzen - Tatsächliche Umsetzung wird in Ausführungsplanung festgelegt.



Treskowallee / Römerweg

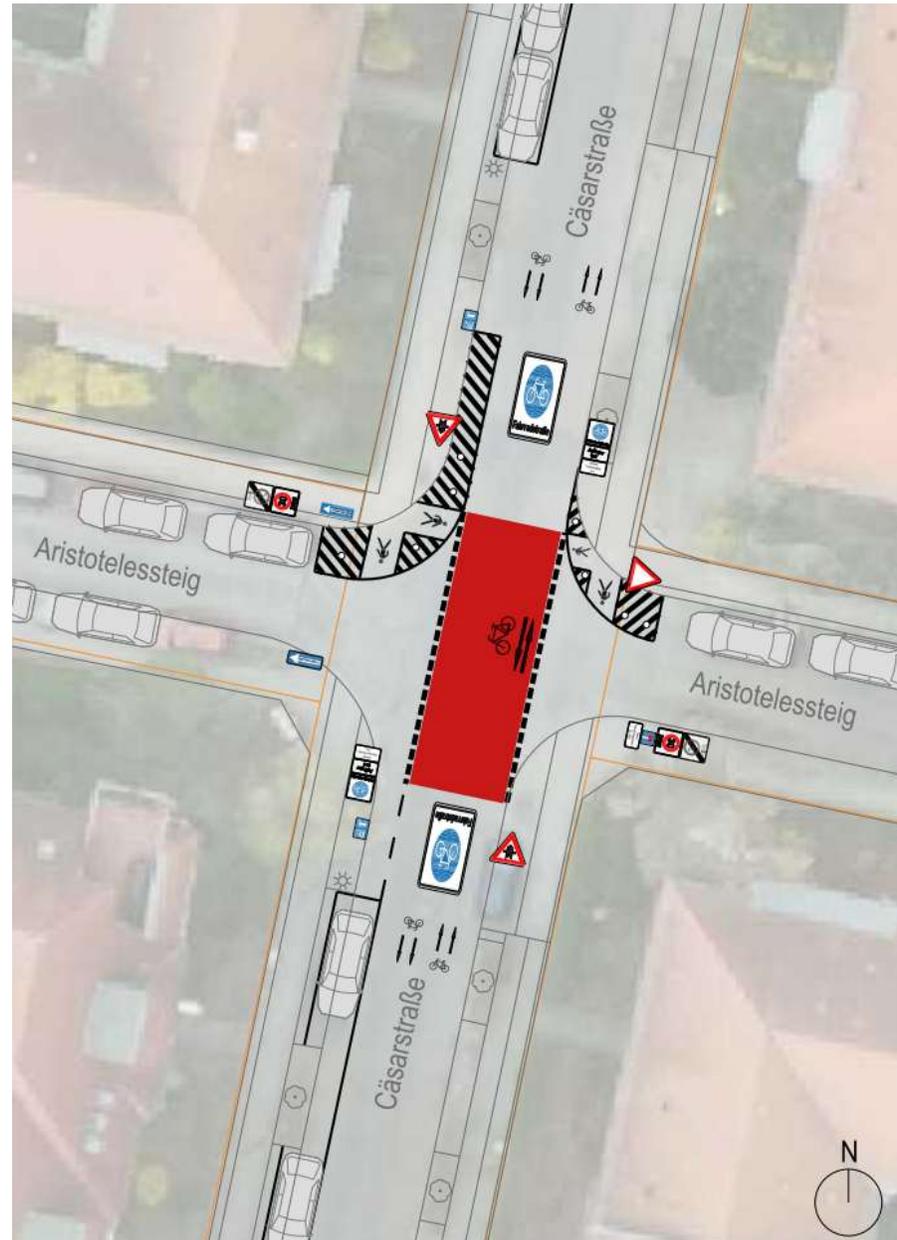


Römerweg / Cäsarstraße



- Wegfall Parkplätze: 0

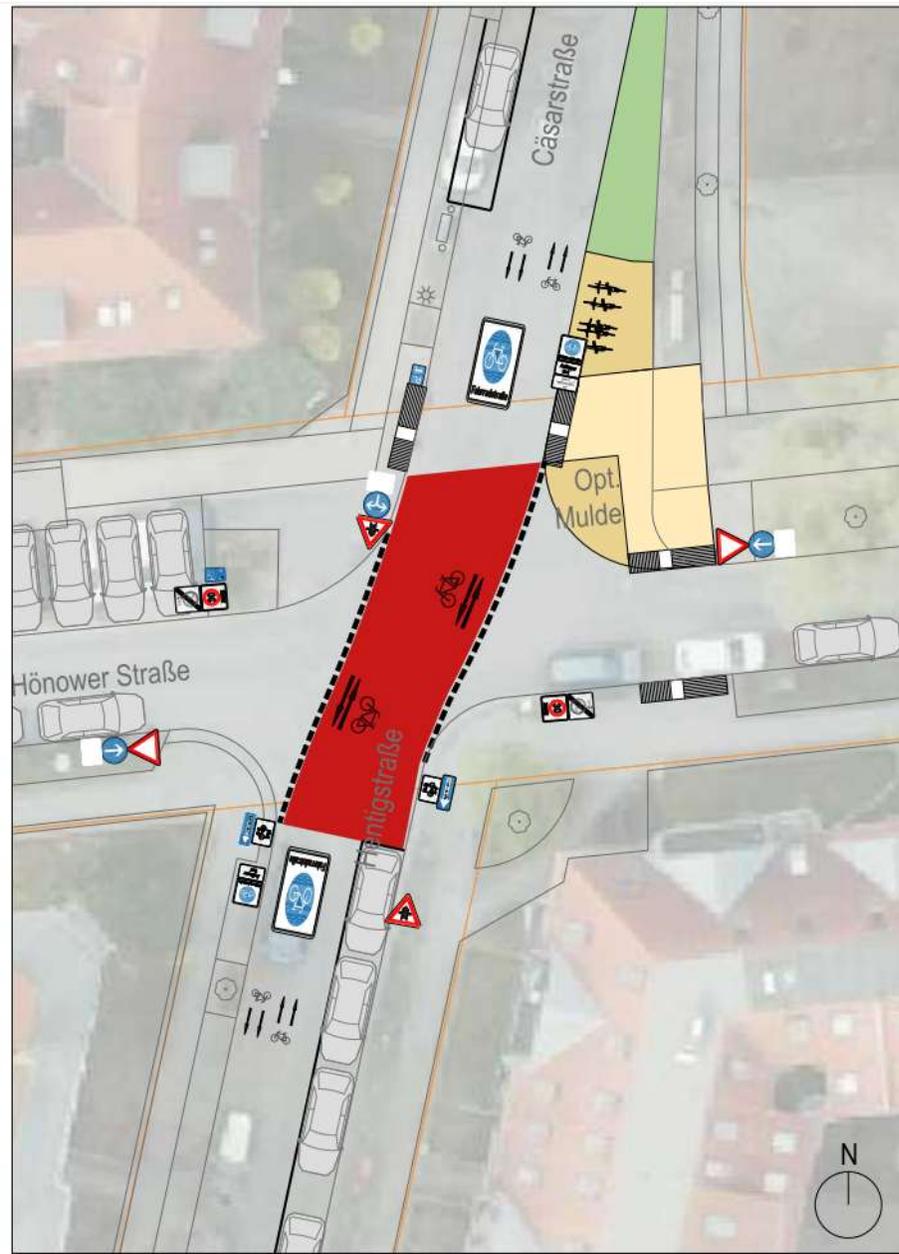
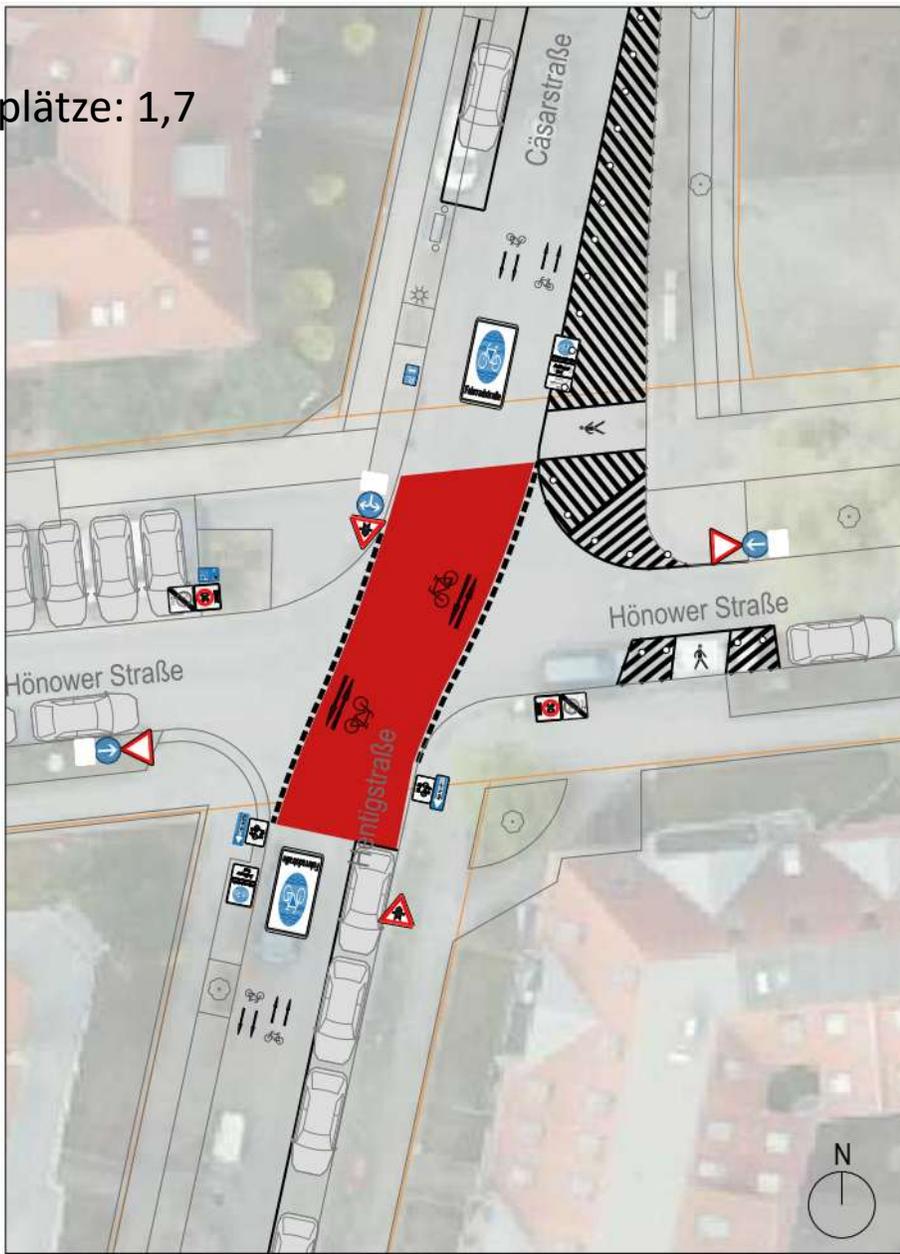
Aristotelessteig / Cäsarstraße



- Wegfall Parkplätze: 0

Hönowe Straße / Cäsarstraße / Hentigstraße

- Wegfall Parkplätze: 1,7

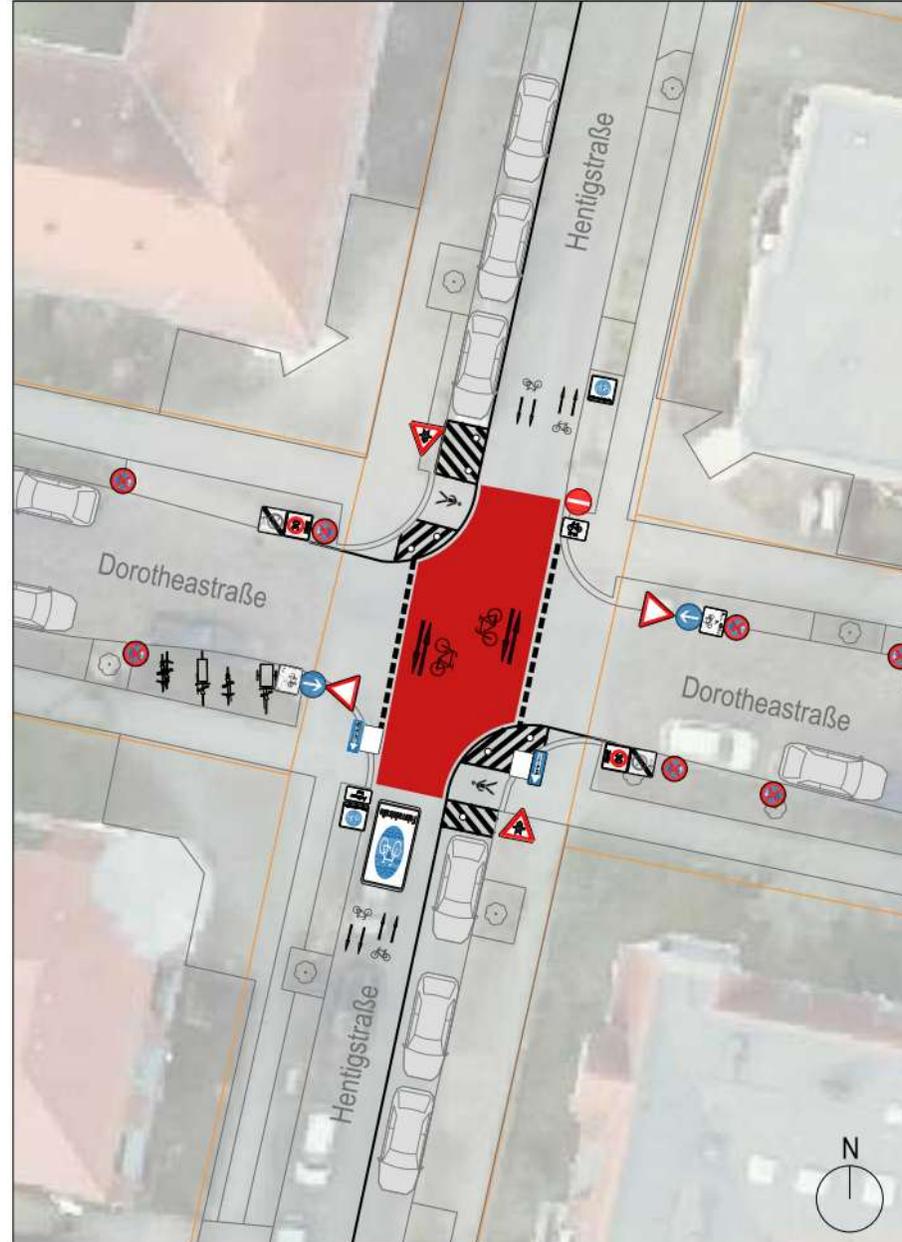


Marksburgstraße / Hentigstraße



- Wegfall Parkplätze: 2,6

Dorotheastraße / Hentigstraße



- Wegfall Parkplätze: 0,5 + 2,5

Dönhoffstraße / Hentigstraße

- Wegfall Parkplätze: 0,3



Rechtliche Rahmenbedingungen in Fahrradstraßen



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.