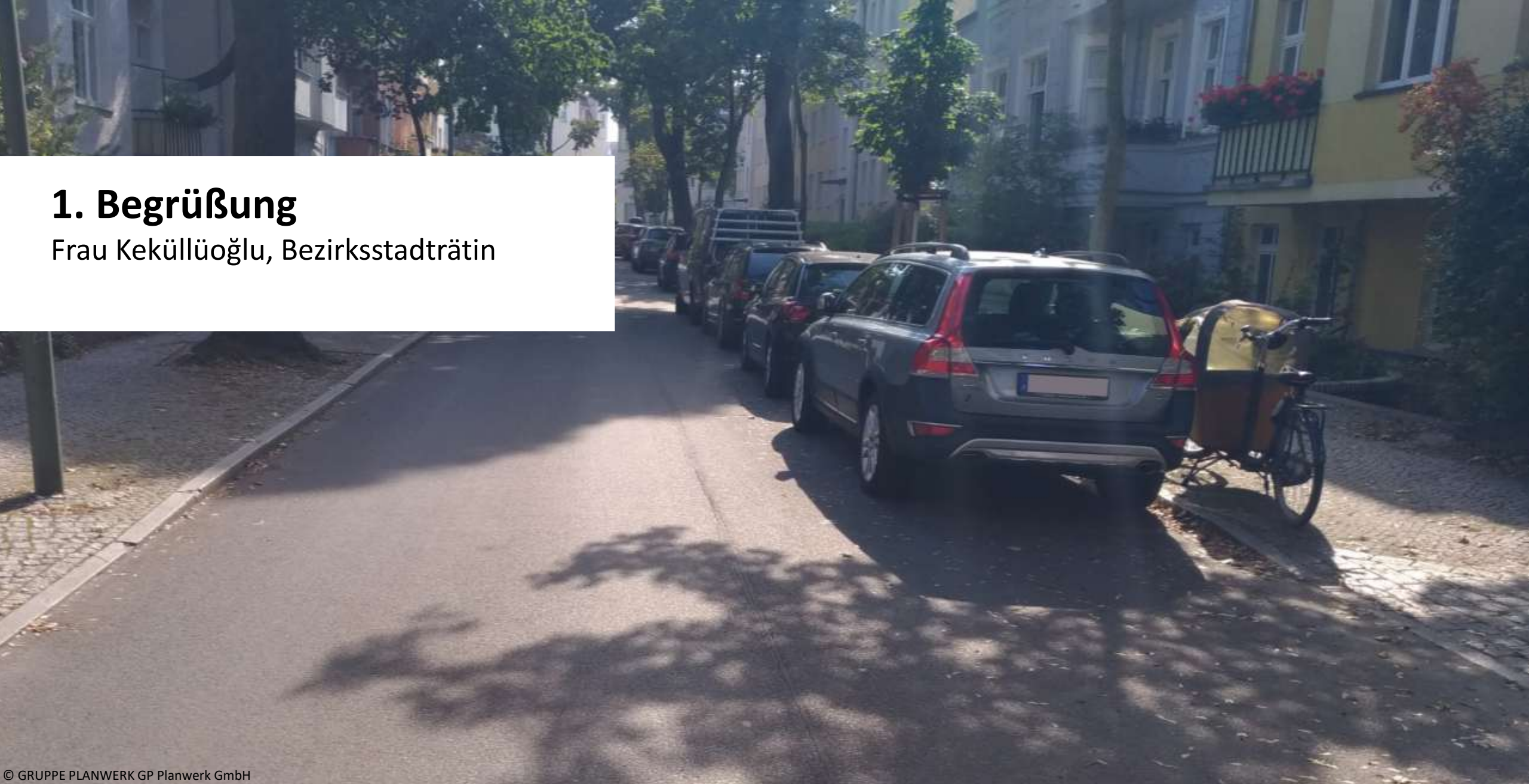




**Ergebnispräsentation**  
**Machbarkeitsstudie Fahrradstraße**  
**Hentigstraße – Cäsarstraße – Römerweg**  
11.02.2025

# 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<br>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

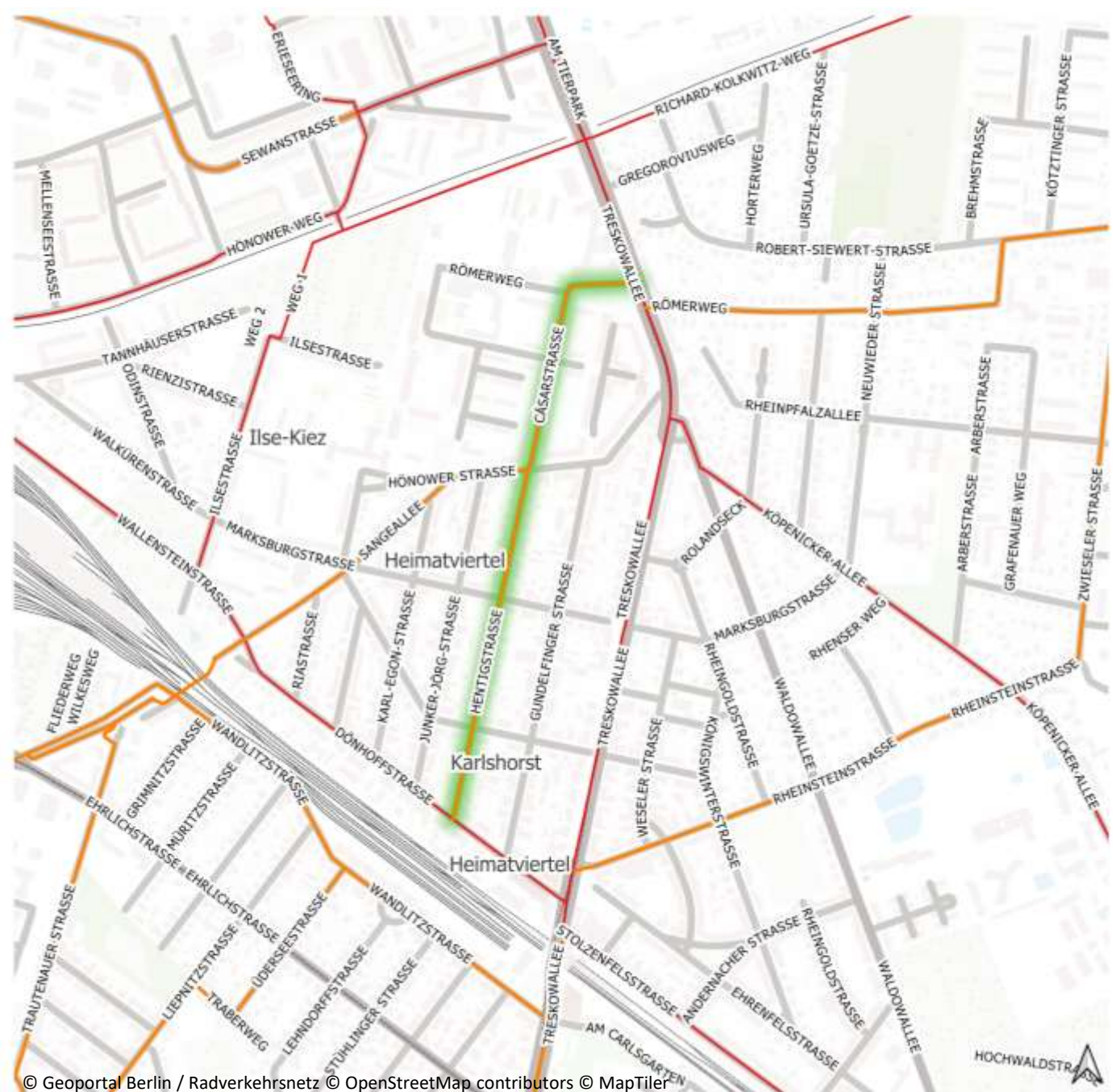
 Untersuchungsbereich



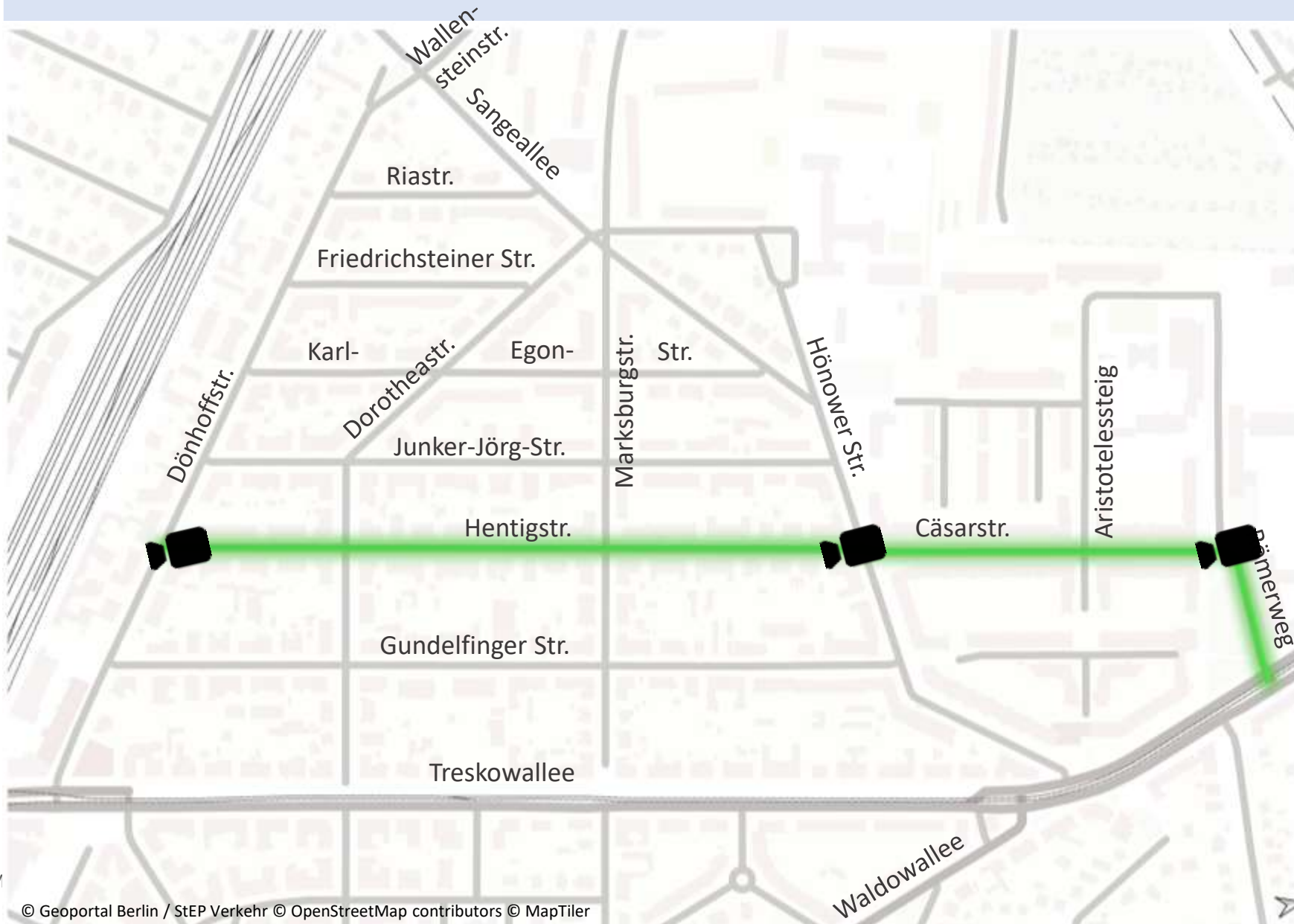


# Lage im Radverkehrsnetz

-  Untersuchungsbereich
-  Radverkehrsnetz
-  Radvorrangnetz
-  Ergänzungsnetz



# Verkehrserhebung

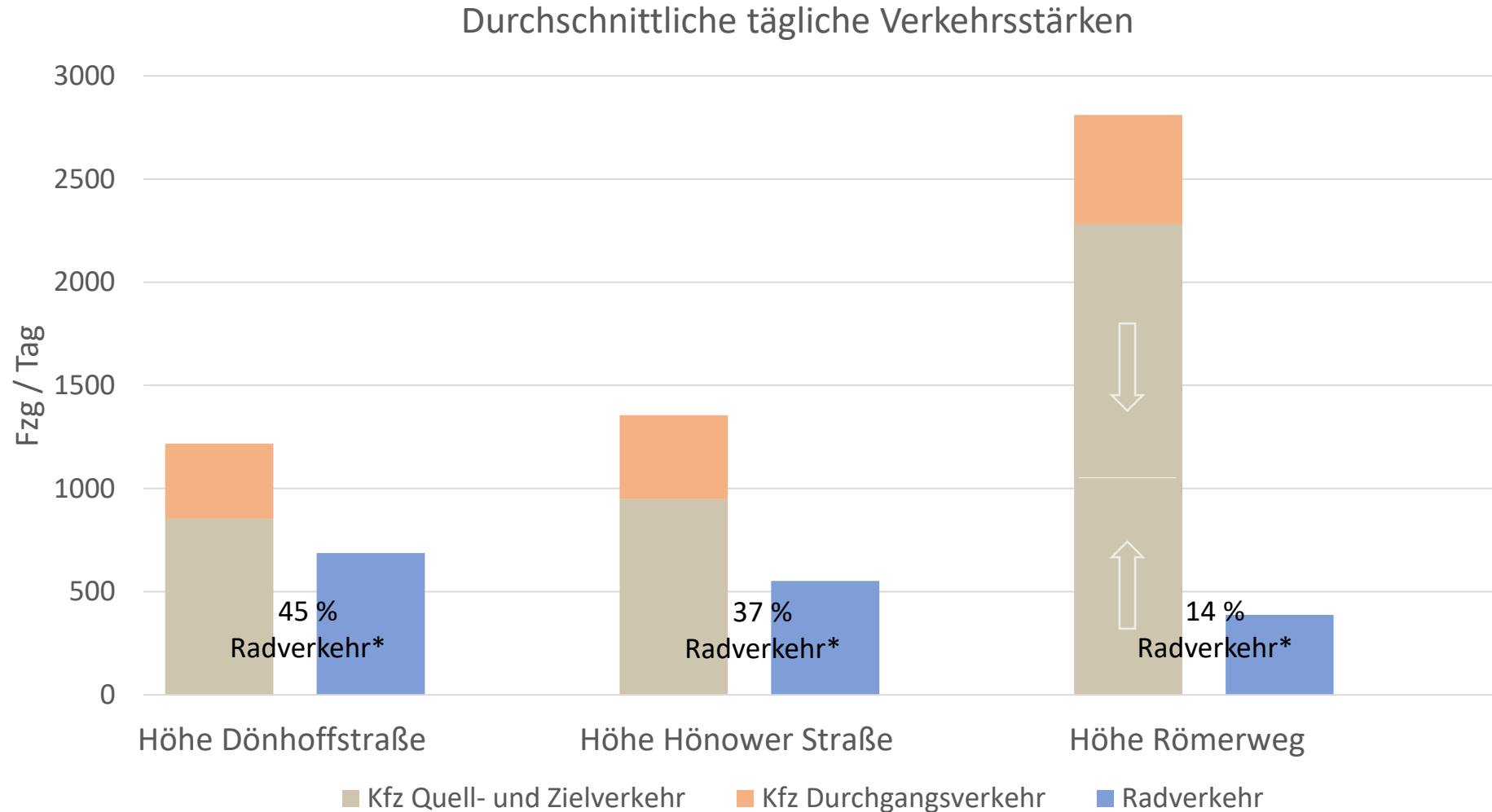


Verkehrserhebung an drei Querschnitten und an drei Tagen:

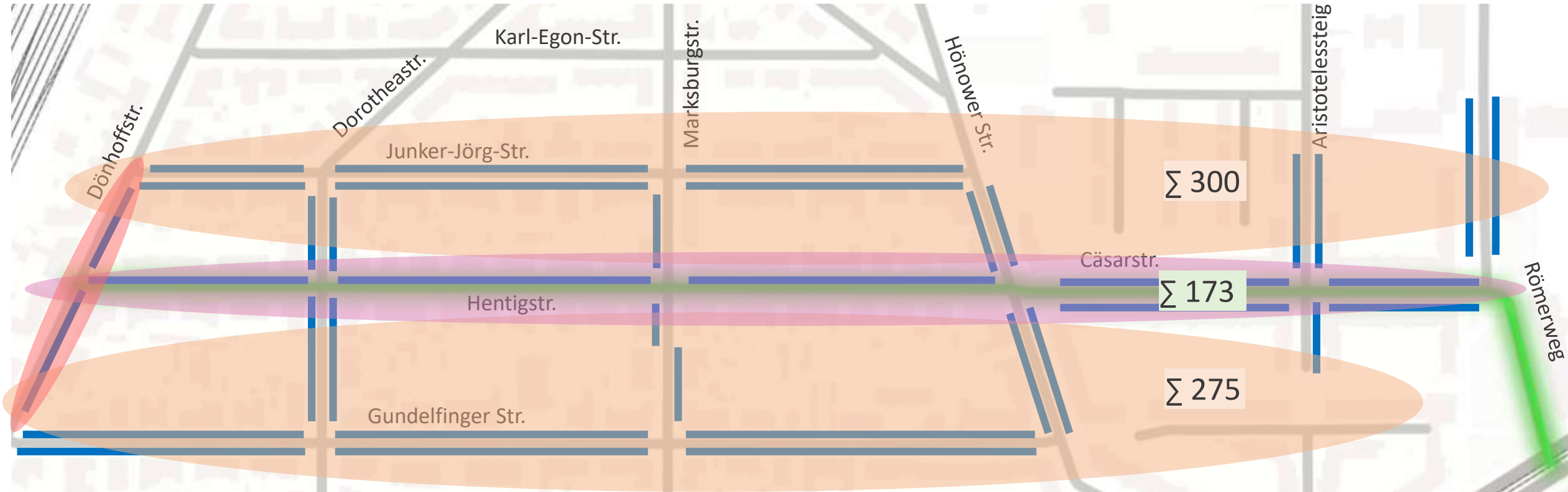
- 18.09.  
sonnig, 25°C (15°C)
- 19.09.  
sonnig, 24°C (14°C)
- 24.09.  
wechselhaft, 17°C (11°C)

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)



© 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%



# 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

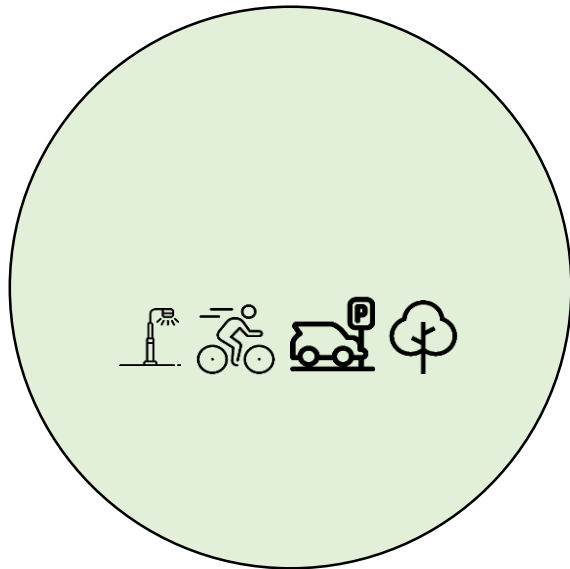




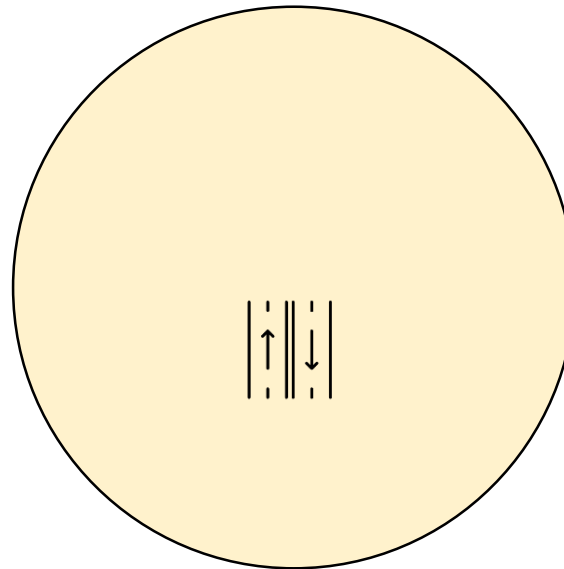
# Variantenbetrachtung

- Differenzierung in drei Themenbereiche:

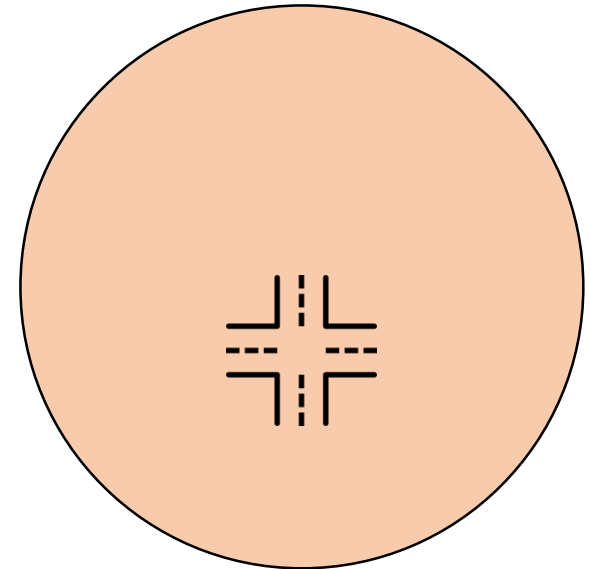
**Thema A**  
*Straßenquerschnitte*



**Thema B**  
*Verkehrsorganisation*

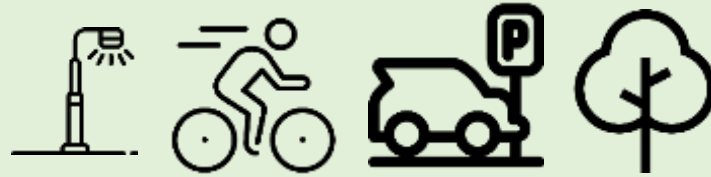


**Thema C**  
*Knotenpunktgestaltung*



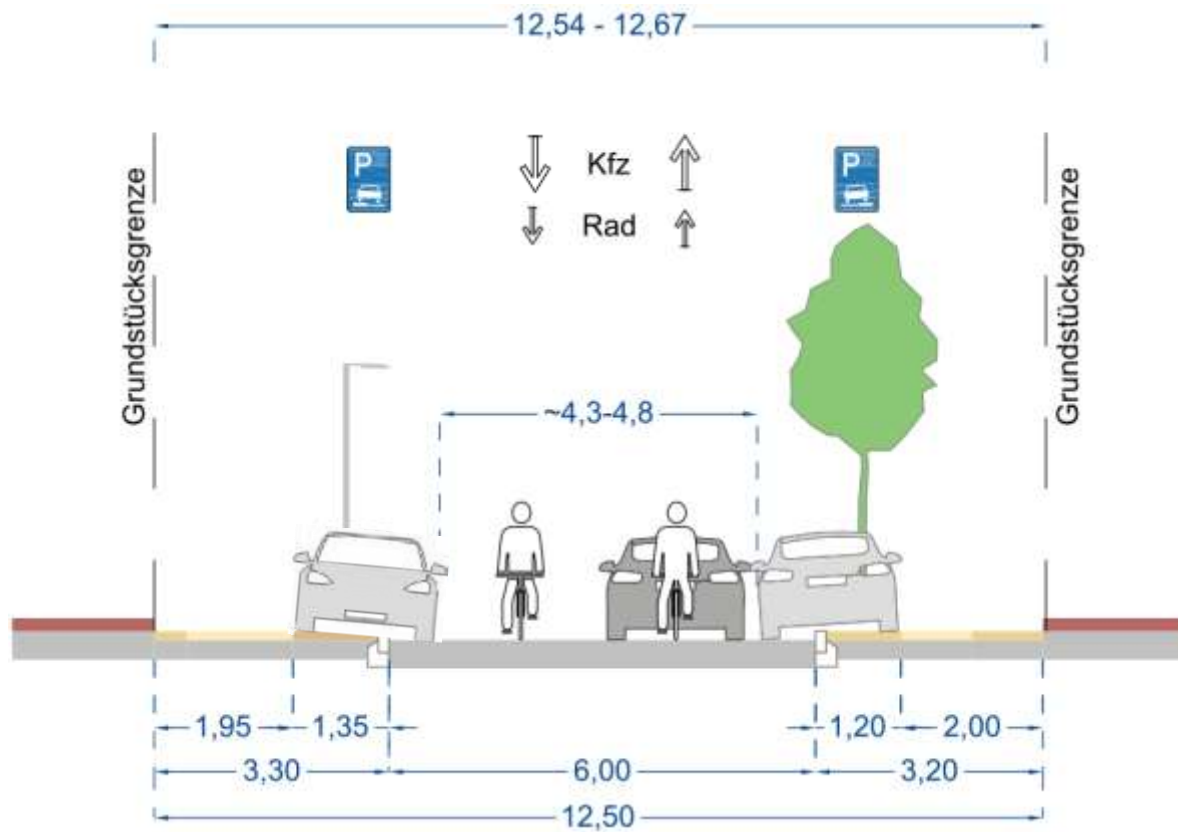
# **Thema A**

## *Straßenquerschnitte*

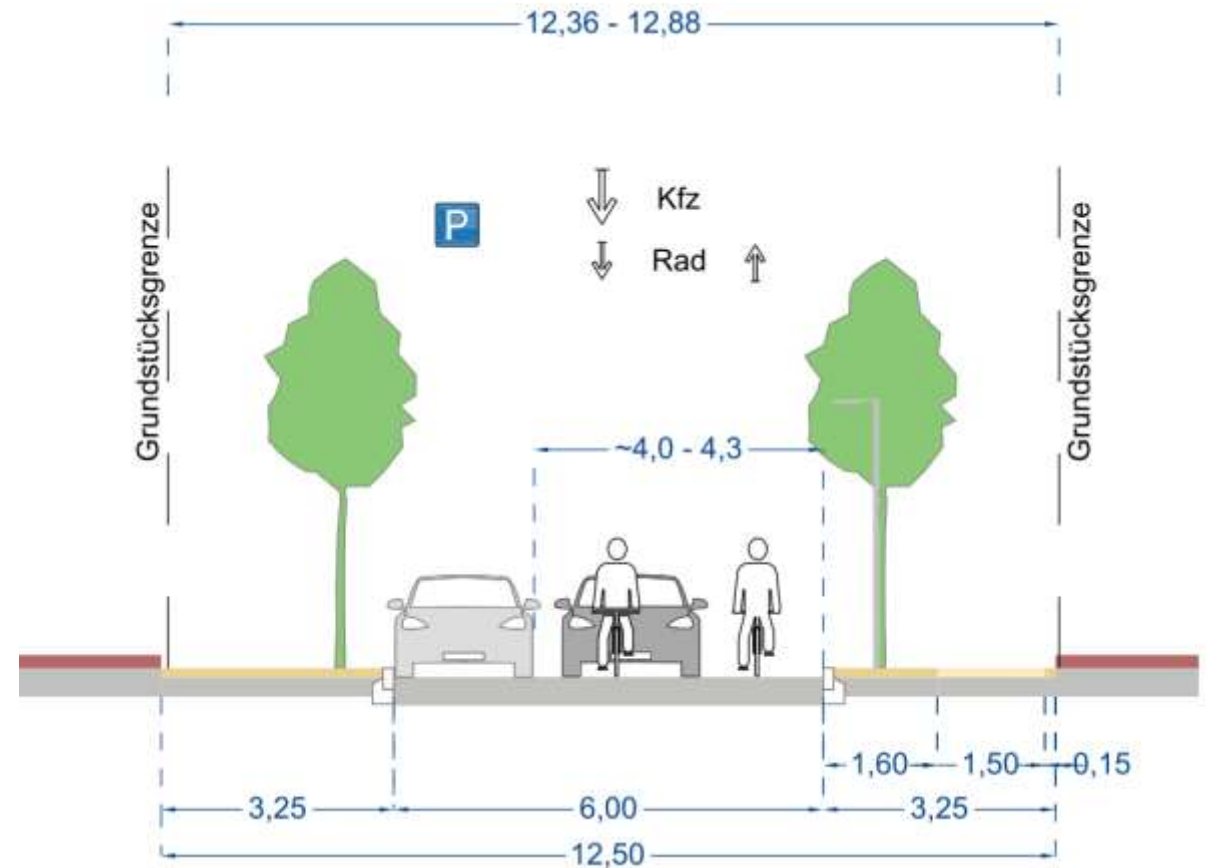


# Straßenquerschnitt Bestand

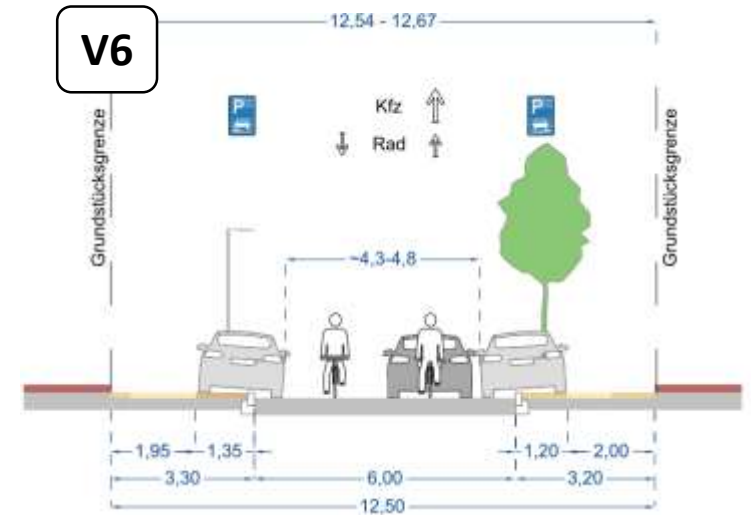
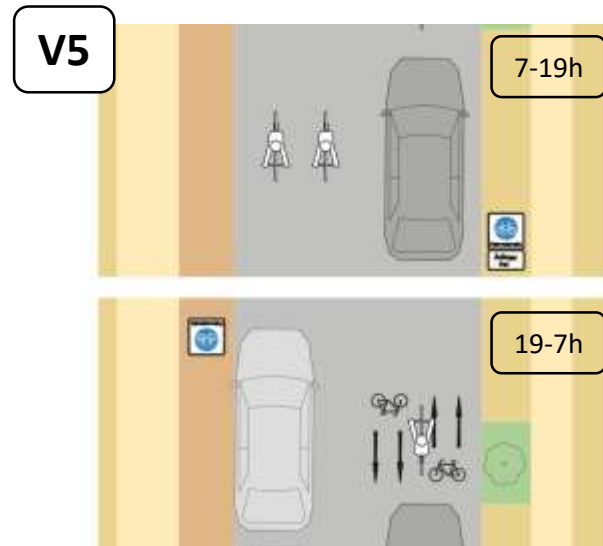
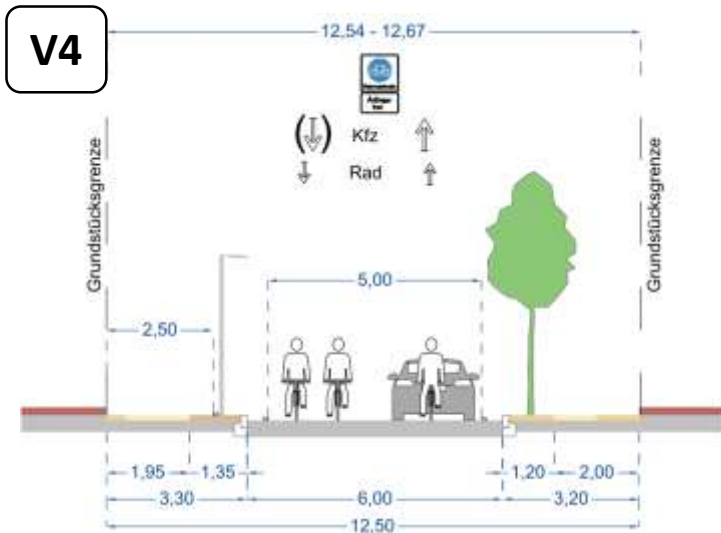
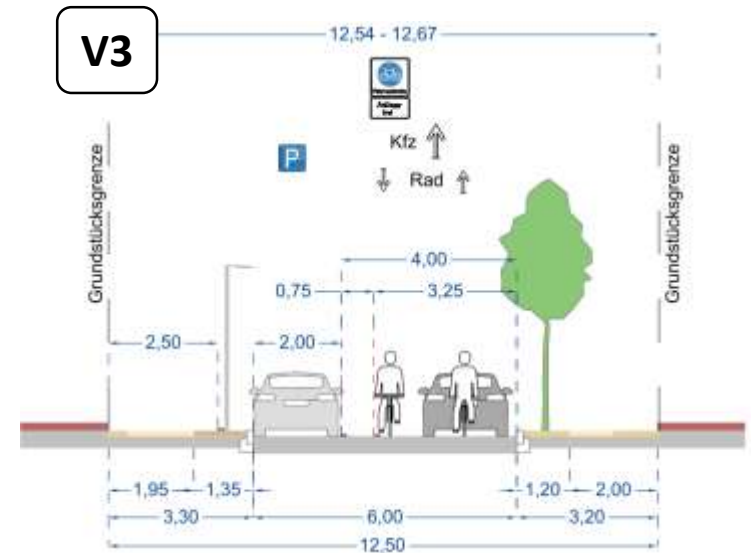
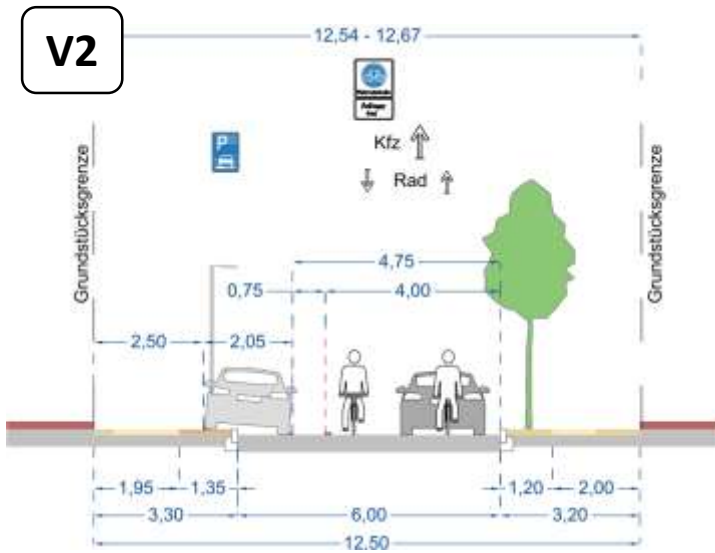
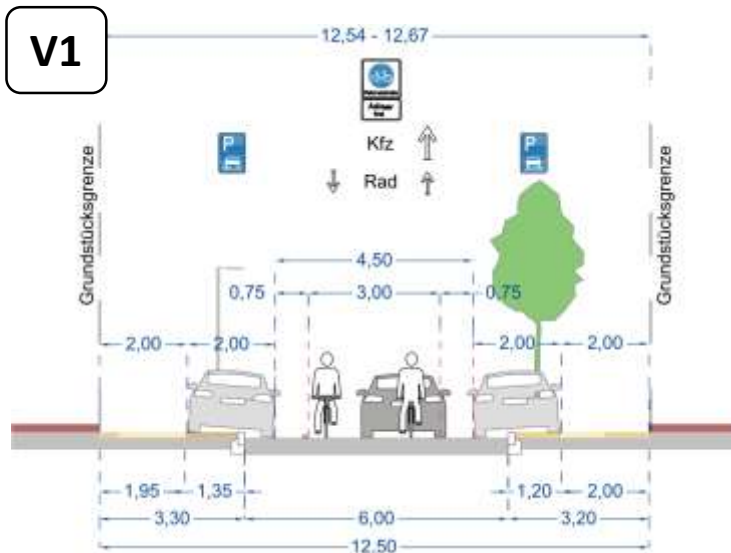
## Cäsarstraße



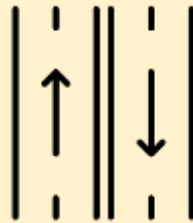
## Hentigstraße



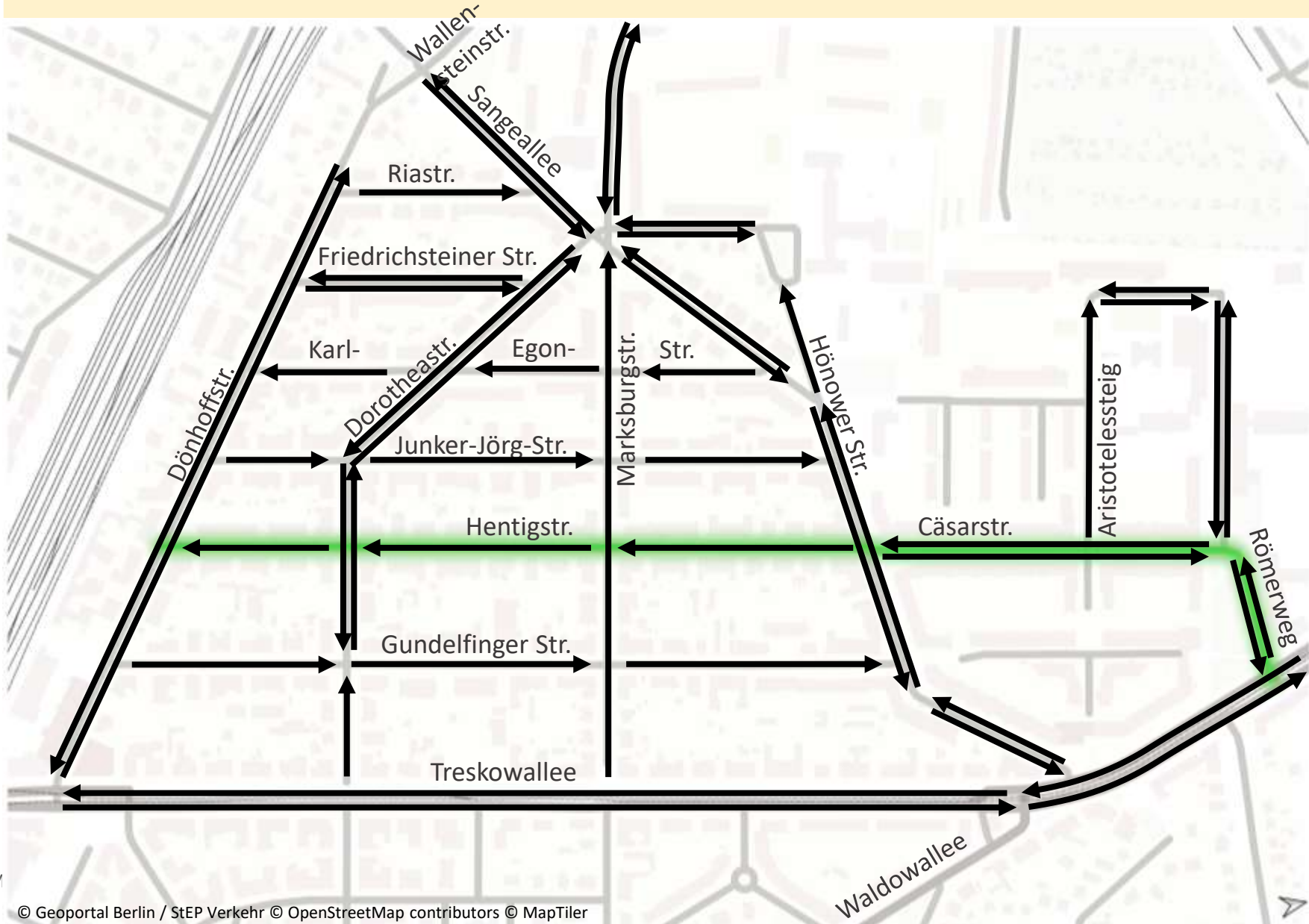
# Straßenquerschnitt Varianten (Bsp. Cäsarstraße)



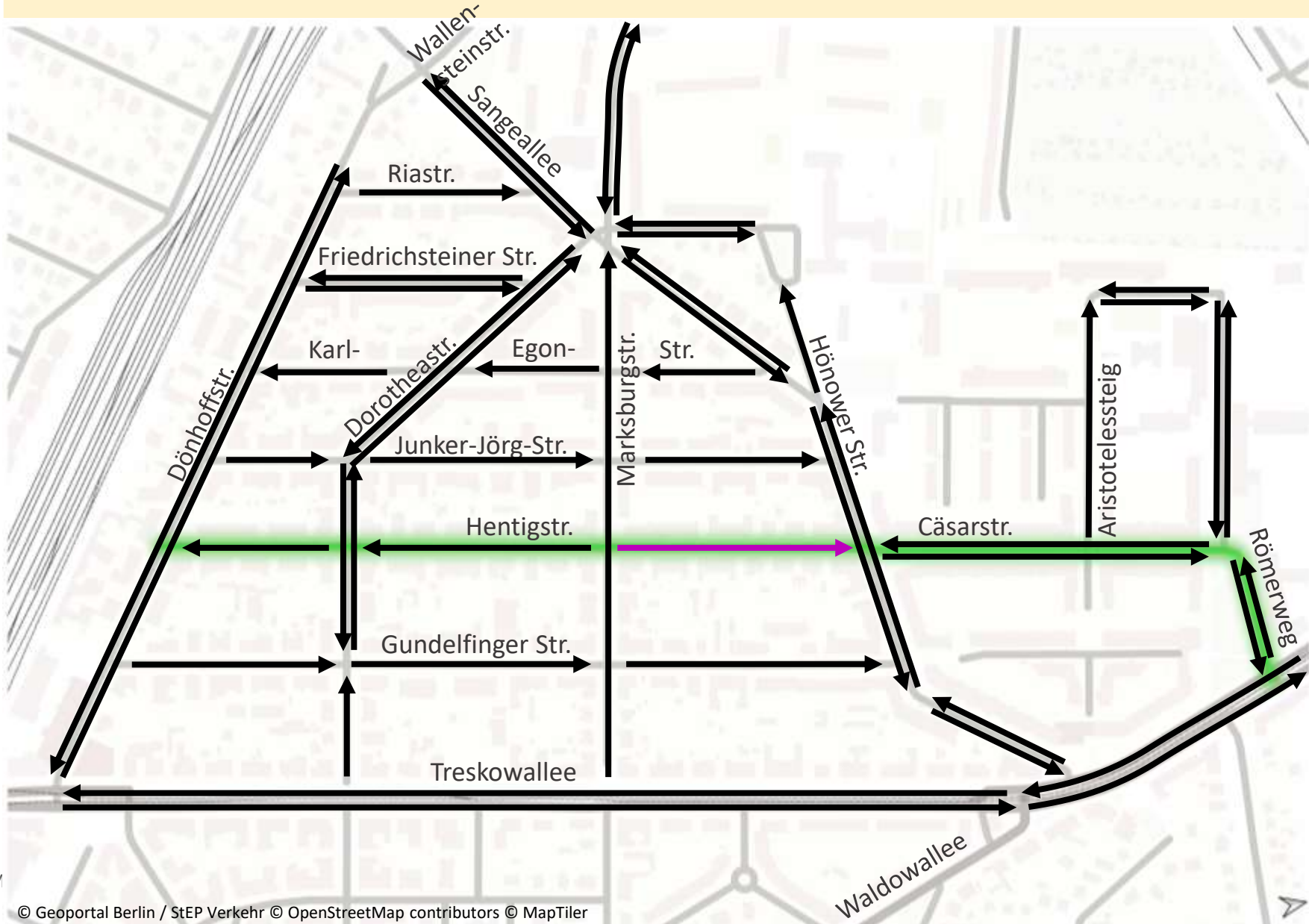
**Thema B**  
*Verkehrsorganisation*



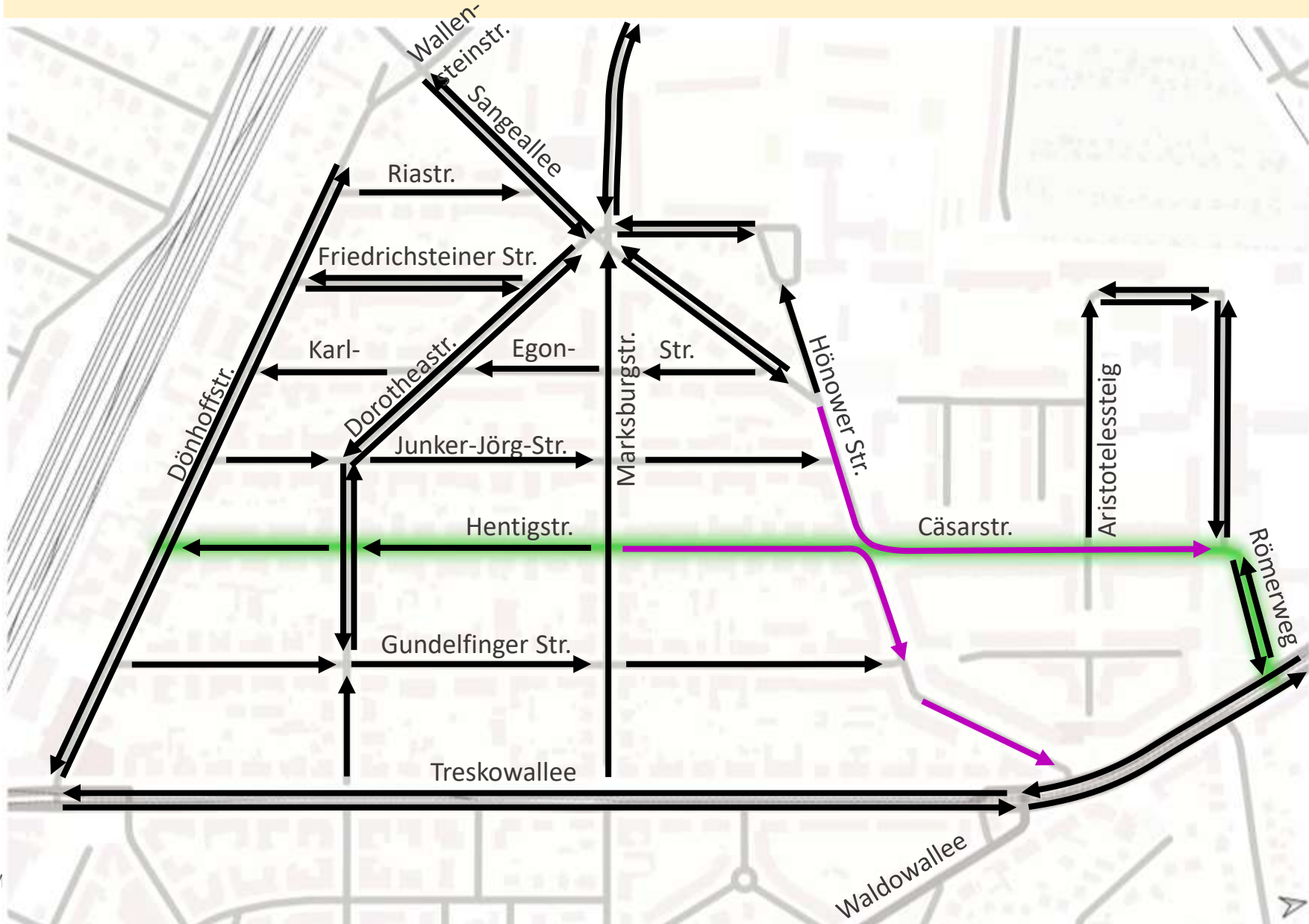
# Verkehrsorganisation - Bestand



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



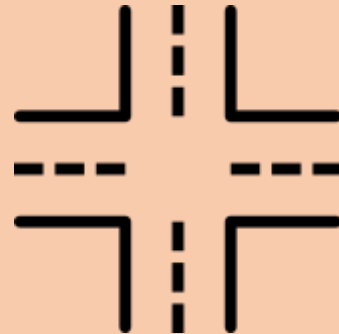
# Verkehrsorganisation – Option „modaler Filter“





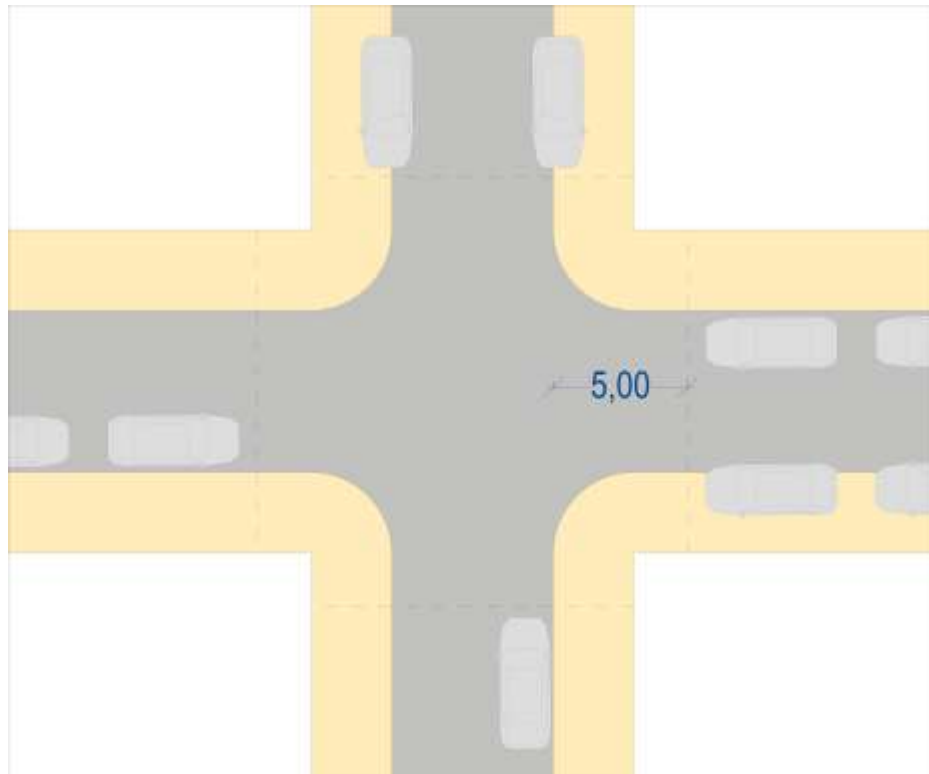
## ***Thema C***

### ***Knotenpunktgestaltung und weitere Maßnahmen***

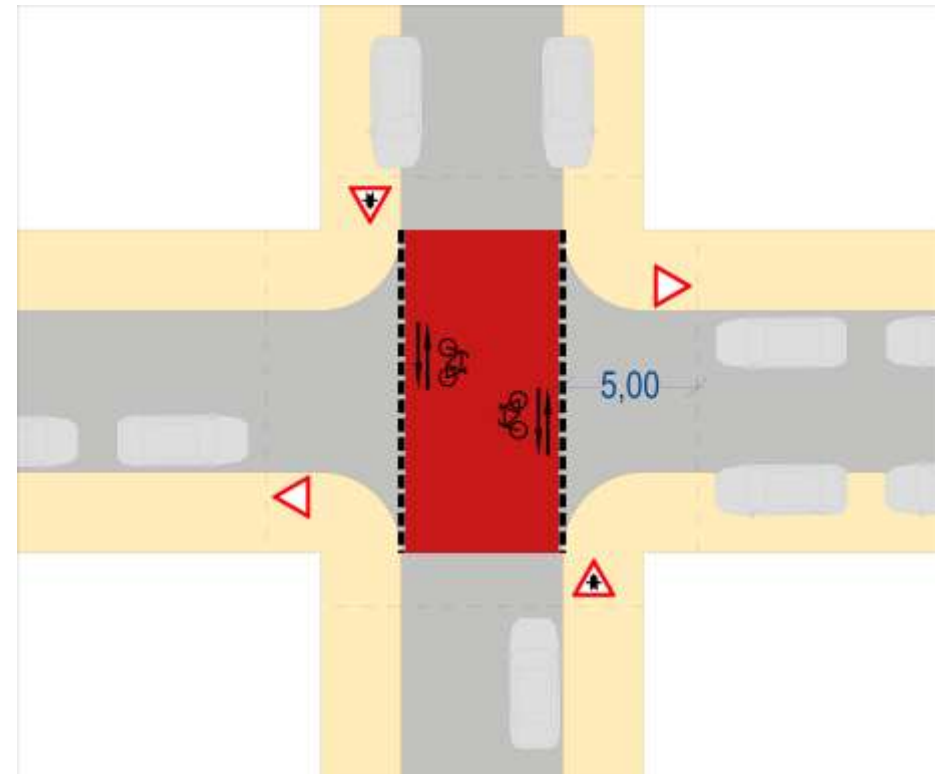


# Knotenpunktgestaltung – Mögliche Maßnahmen

Beispiel Ausgangssituation

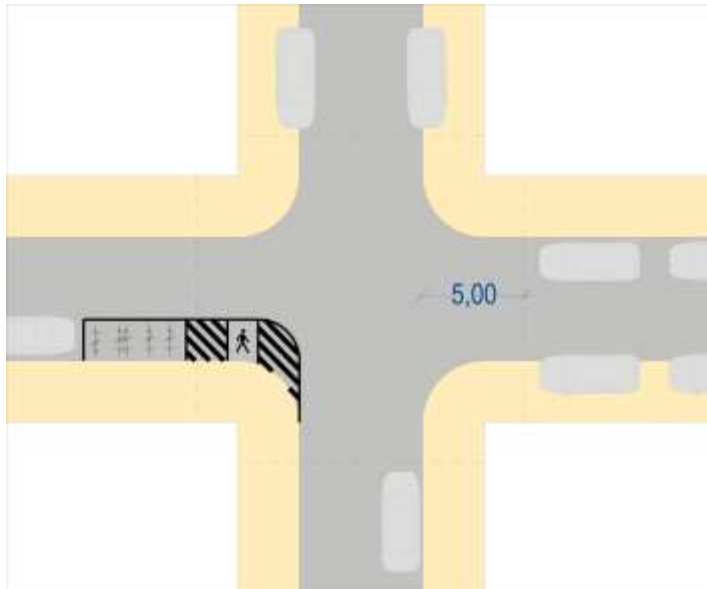


Vorfahrt und Sichtbarmachen Radverkehr

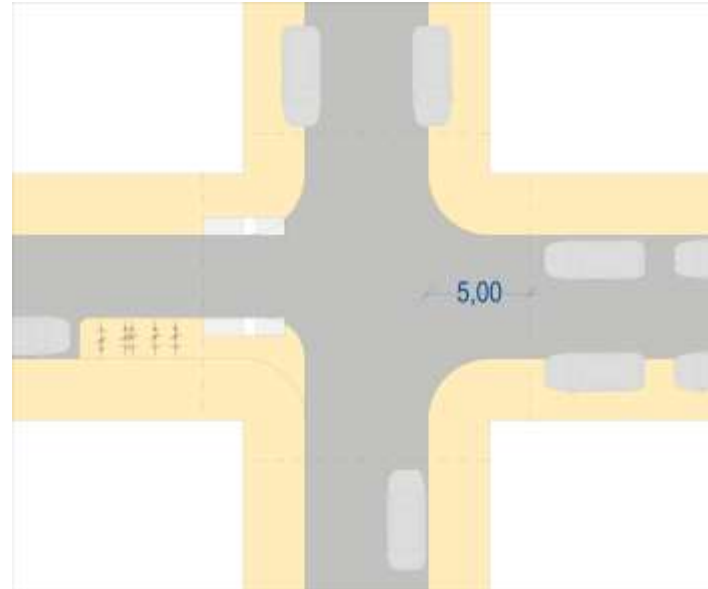


# Knotenpunktgestaltung – Mögliche Maßnahmen

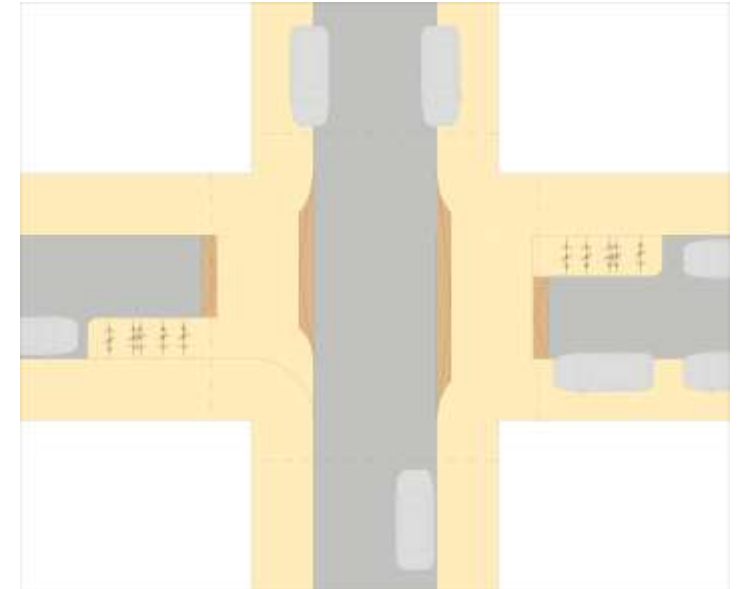
Markierungslösung



Bauliche Gehwegvorstreckung



Bauliche Gehwegüberfahrt



**Gibt es Verständnisfragen?**



### 3. Vorstellung Vorzugsvariante

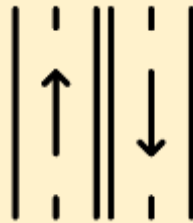


# Kriterien bei Festlegung der Vorzugsvariante



- 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



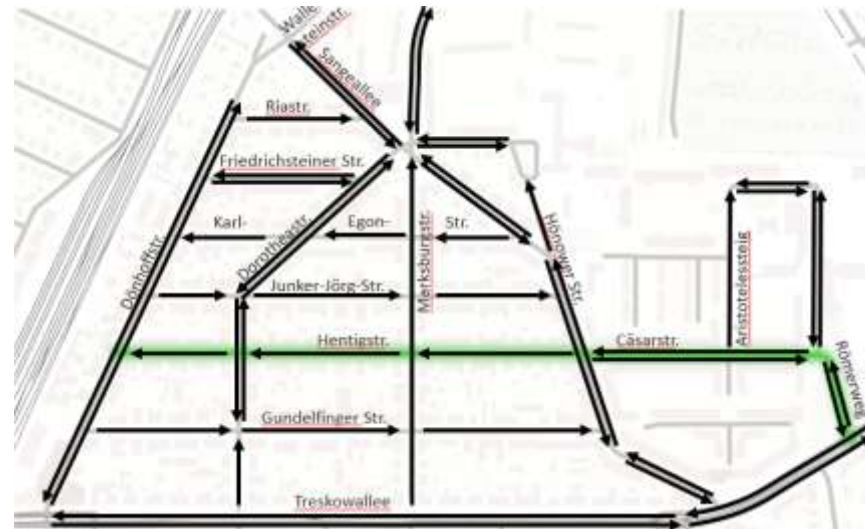
- Durch Einrichtung der Fahrradstraße mit Freigabe für Anliegerverkehr erfolgt bereits ein verkehrsrechtlicher Ausschluss von Durchgangsverkehr.
- Anwenden des mildesten Mittels und der geringsten Eingriffe:



# 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*

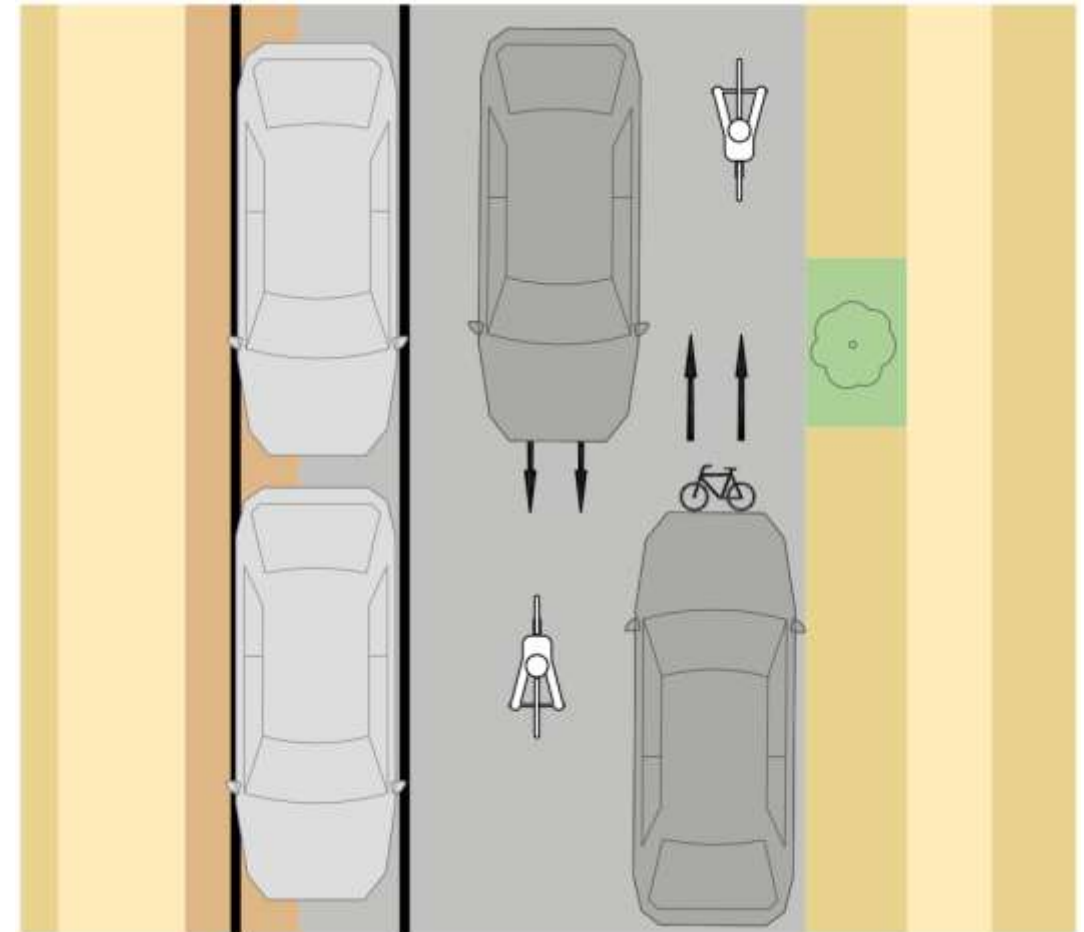
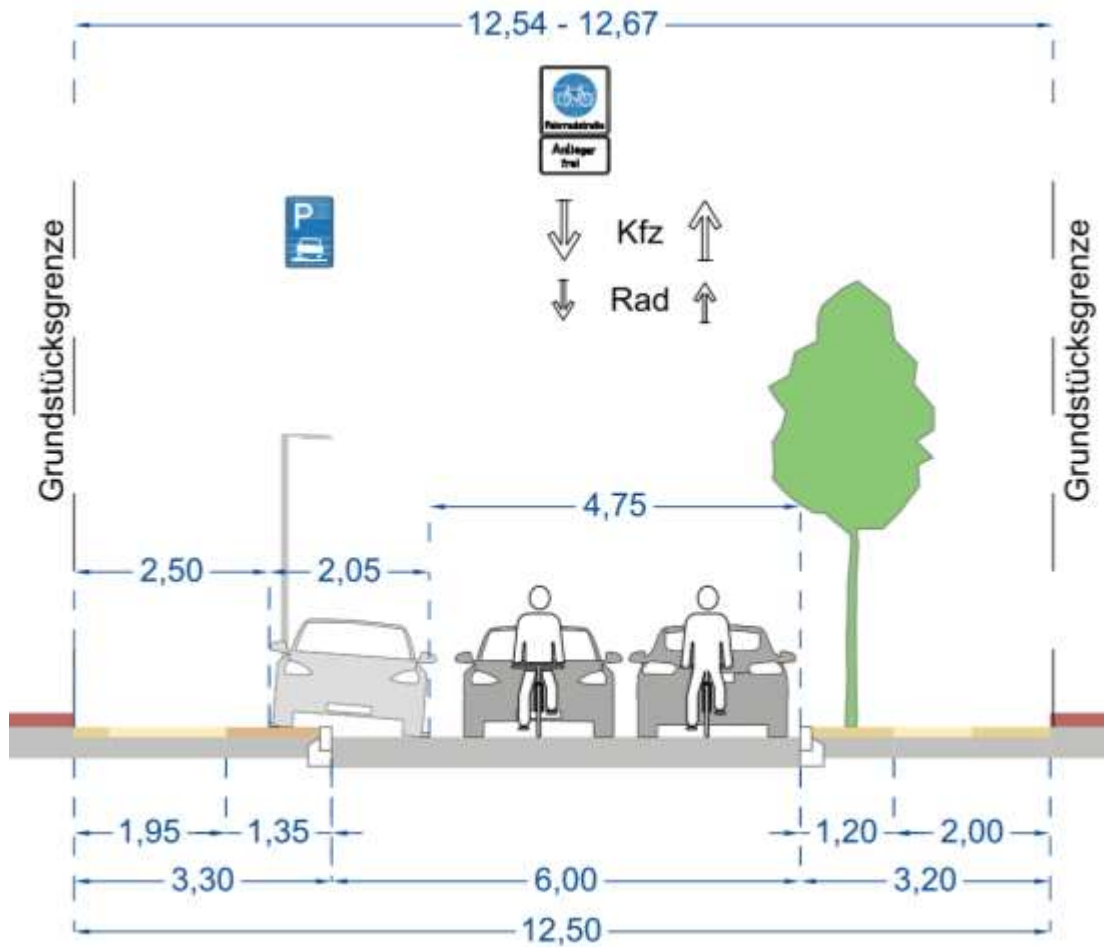


## Vorzugsvariante Straßenquerschnitt: Cäsarstraße



- 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



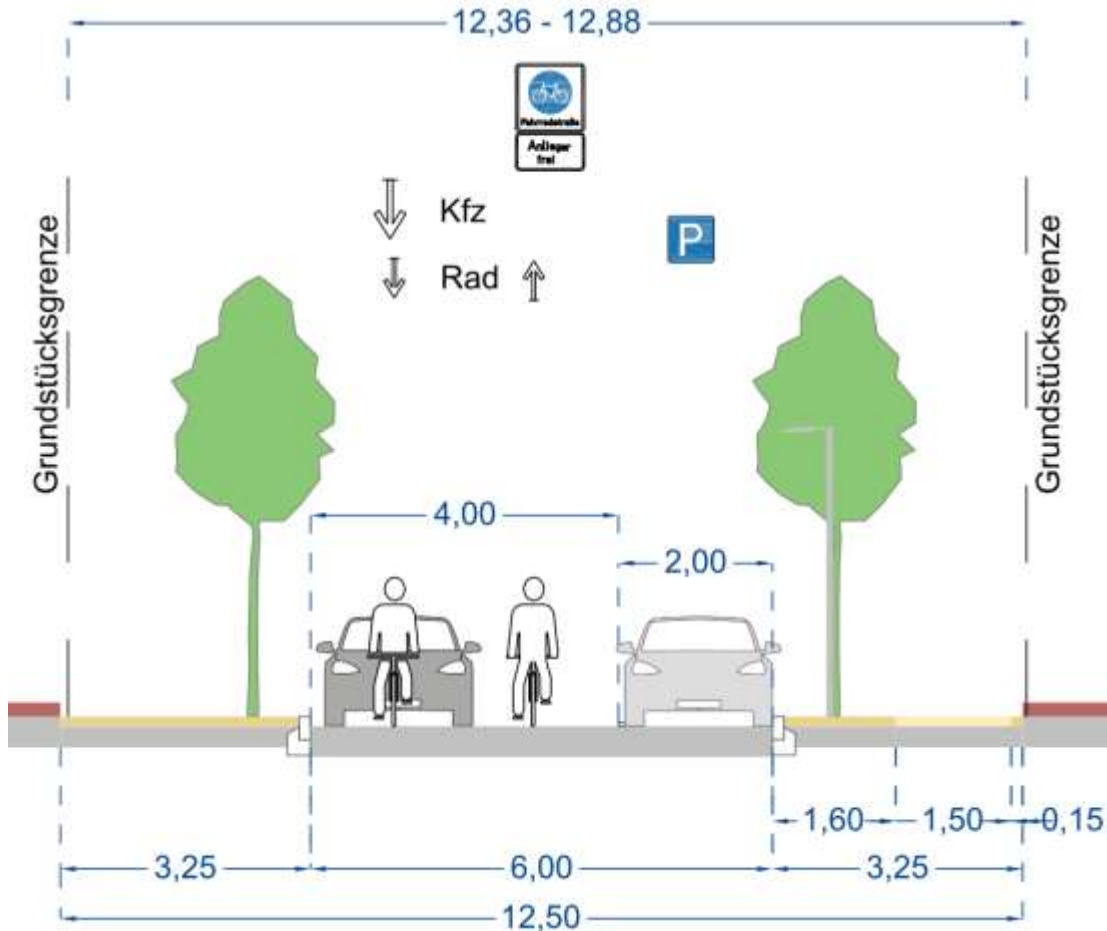
## Vorzugsvariante Straßenquerschnitt: Hentigstraße



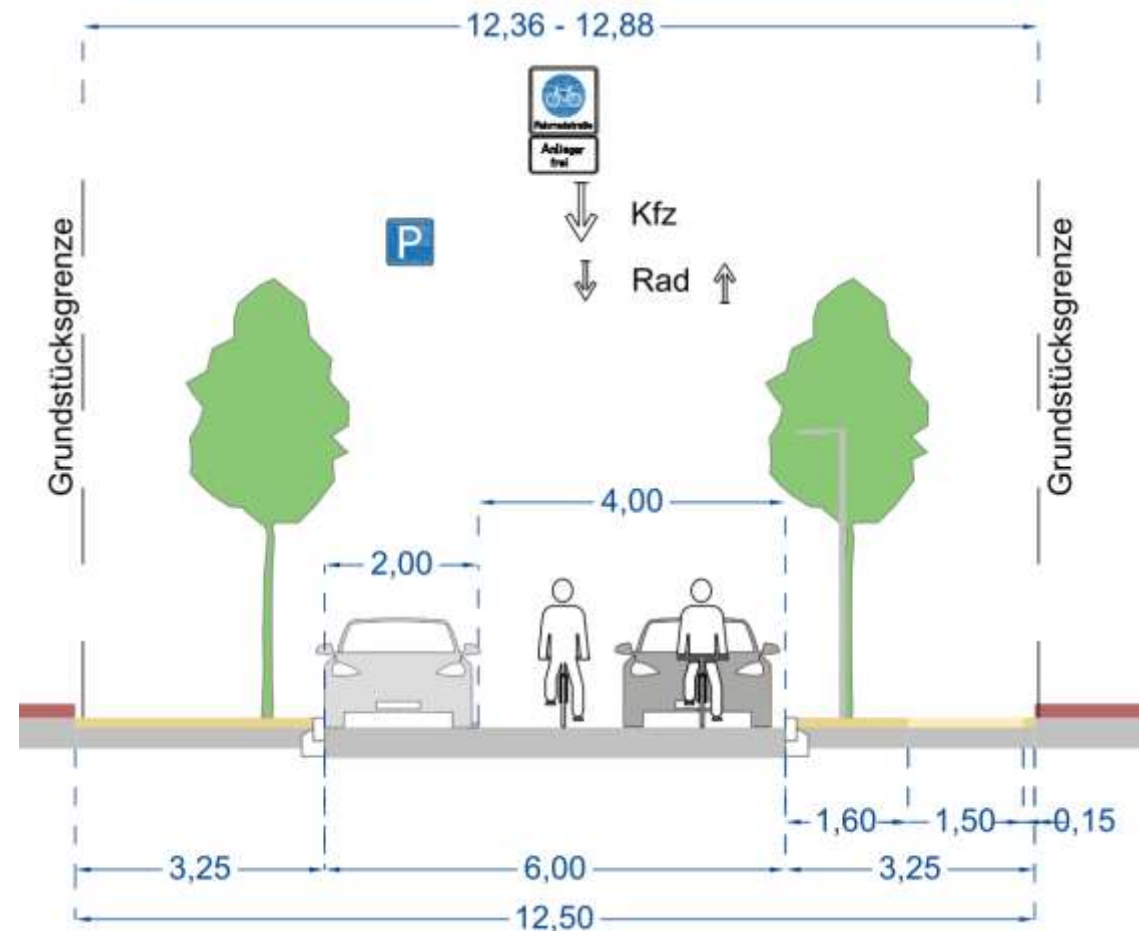
- Beibehalten des einseitigen Parkens auf der Fahrbahn (wechselseitig links / rechts)
- Markierung einer 2,0 m breiten Parkstreifens und einer 4,0 m breiten Fahrgasse.
- Keine Einschränkung des Fußverkehrs.
- Kein Wegfall von PKW-Stellplätzen.
- Überholen von Rädern durch PKW nicht legal möglich.
- 4m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

# Vorzugsvariante Straßenquerschnitt: Hentigstraße

## Abschnitte Dönhoff- bis Dorotheastraße und Marksburg- bis Hönower Straße

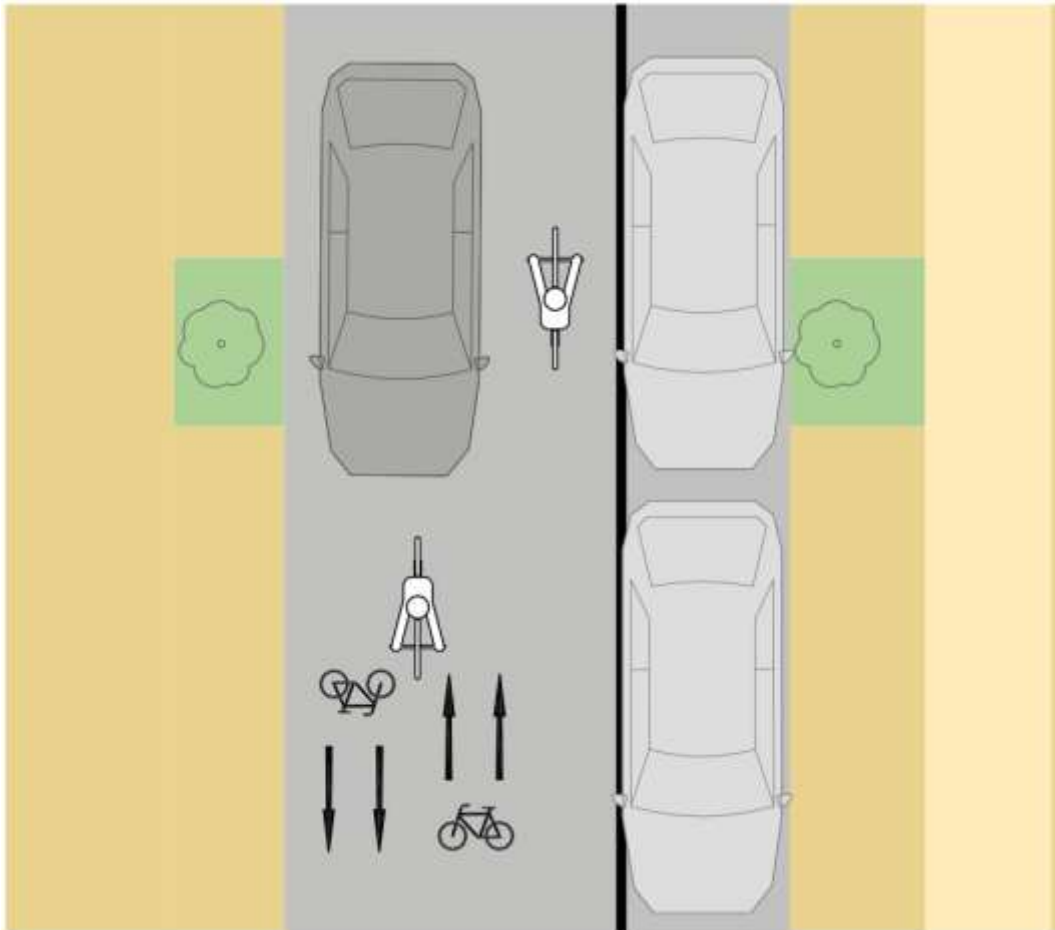


## Abschnitt Dorothea- bis Marksburgstraße

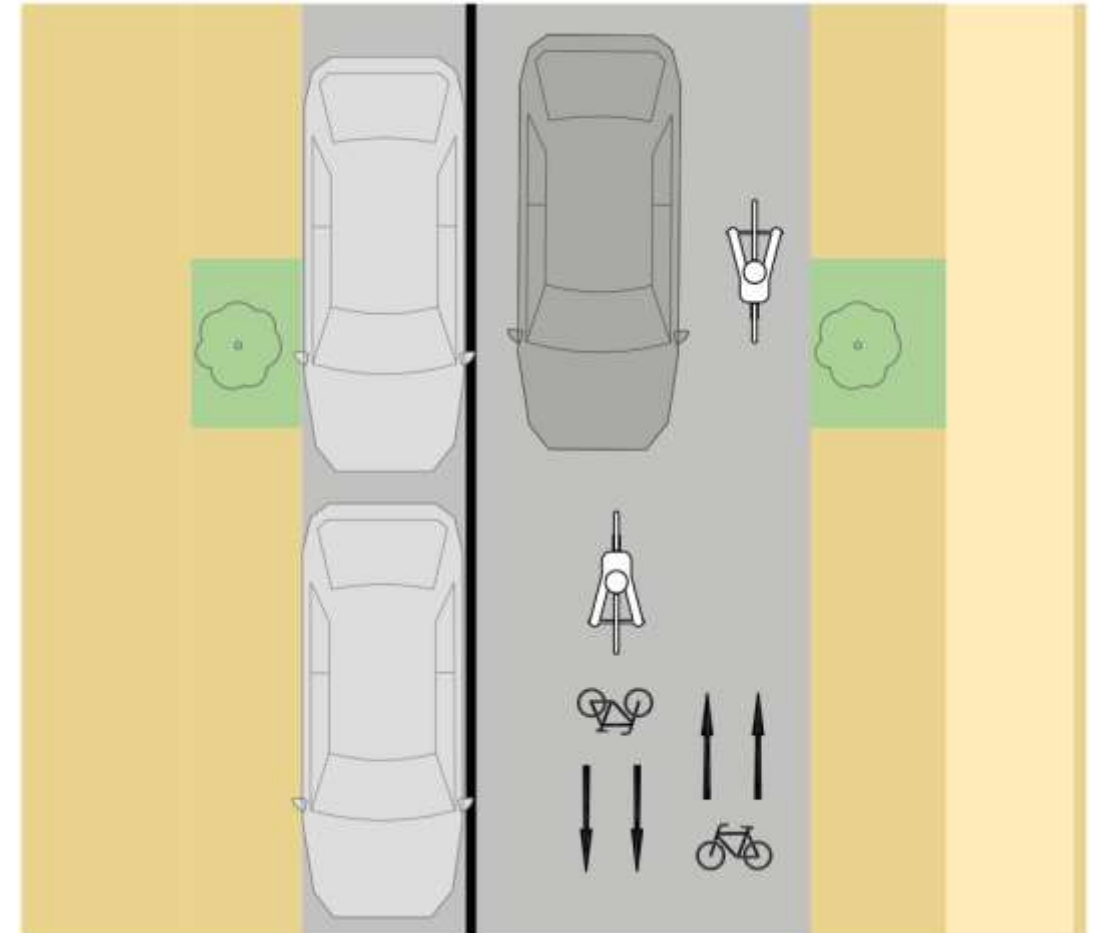


# Vorzugsvariante Straßenquerschnitt: Hentigstraße

Abschnitte Dönhoff- bis Dorotheastraße und  
Marksburg- bis Hönower Straße

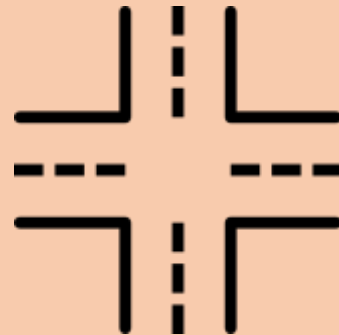


Abschnitt Dorothea- bis Marksburgstraße



## ***Thema C***

### ***Knotenpunktgestaltung und weitere Maßnahmen***



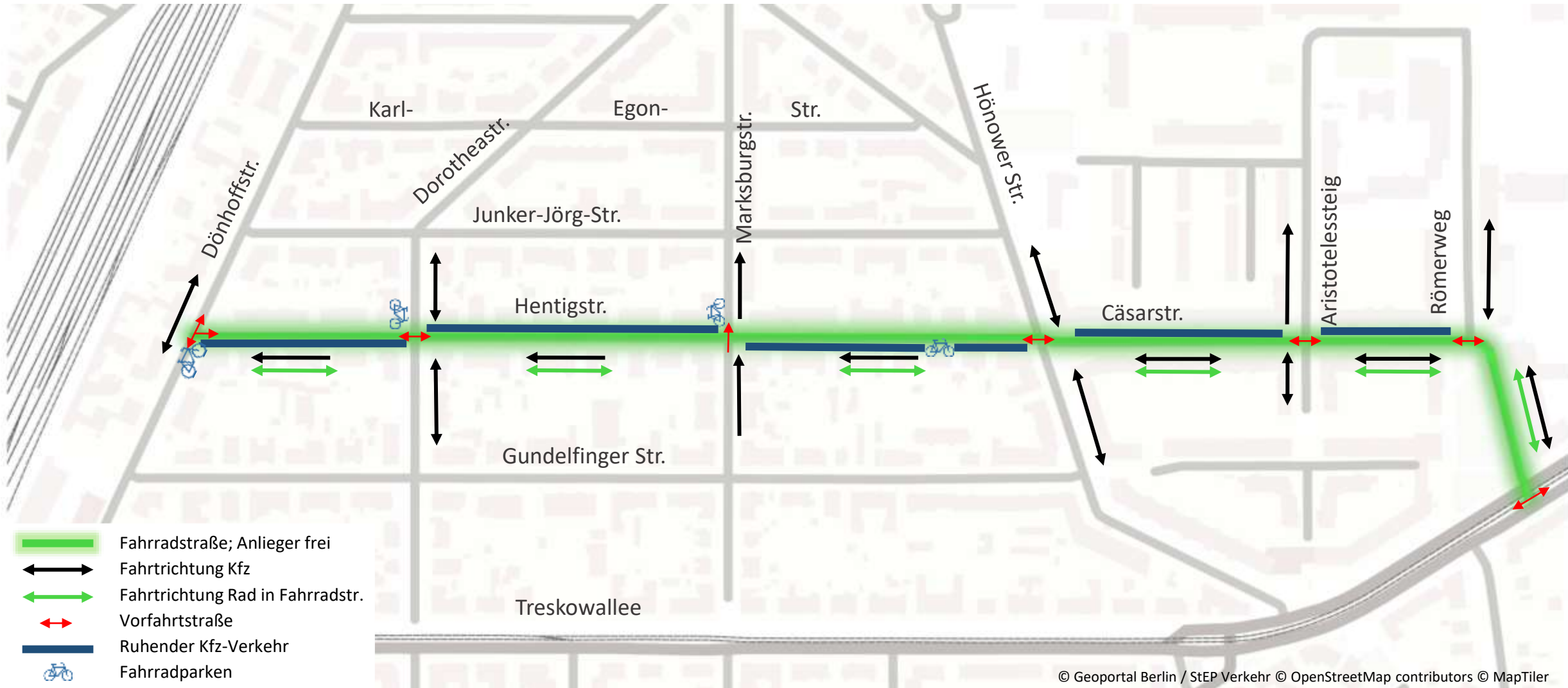


# Vorzugsvariante Knotenpunkte und weitere Maßnahmen



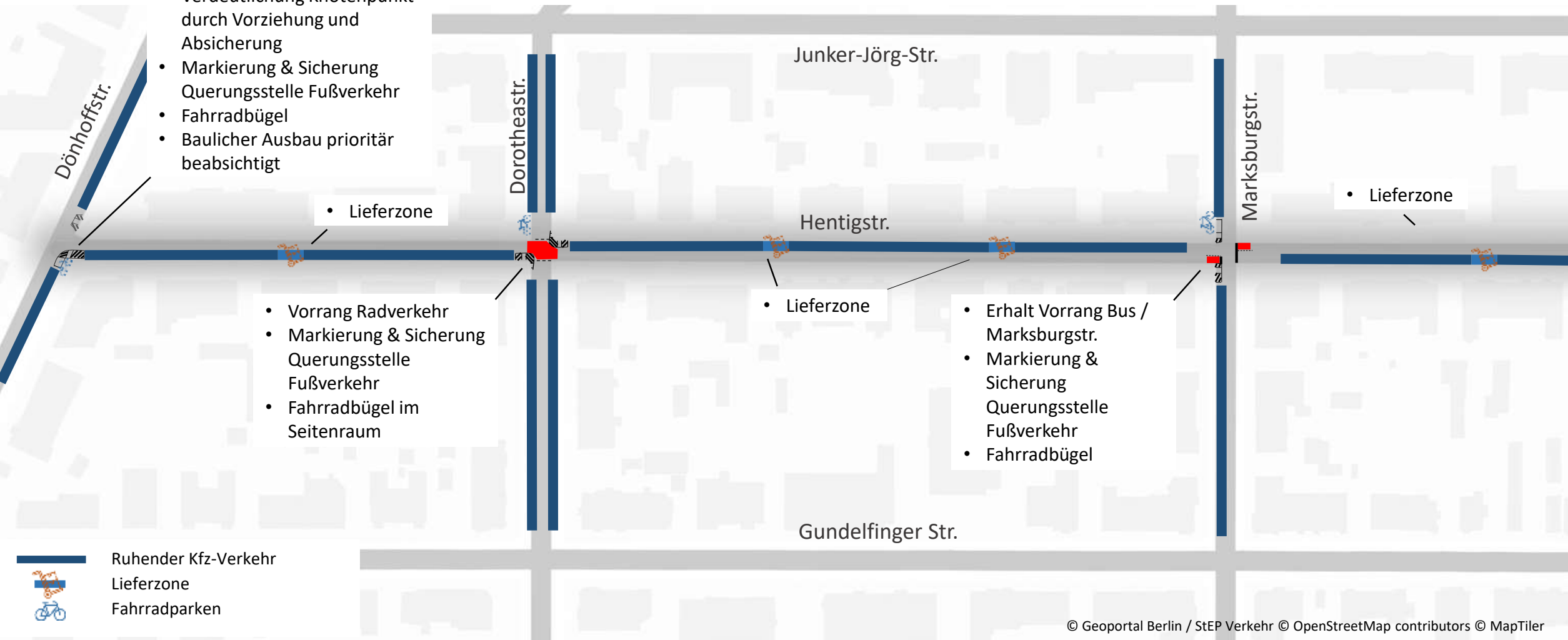
- Vorrang für den Radverkehr an Knotenpunkten (außer Marksburgstraße).
  - Hervorhebung des Vorrangs durch rote Fahrbahnmarkierung.
  - Aufstellen von Fahrradbügeln im Bereich von öffentlichen Einrichtungen.
  - Einrichten von vorgezogenen Aufstellflächen für den Fußverkehr mit Fahrbahnmarkierungen und 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



• Lieferzone

- Vorrang Radverkehr
- Markierung & Sicherung Querungsstelle Fußverkehr
- Fahrradbügel im Seitenraum

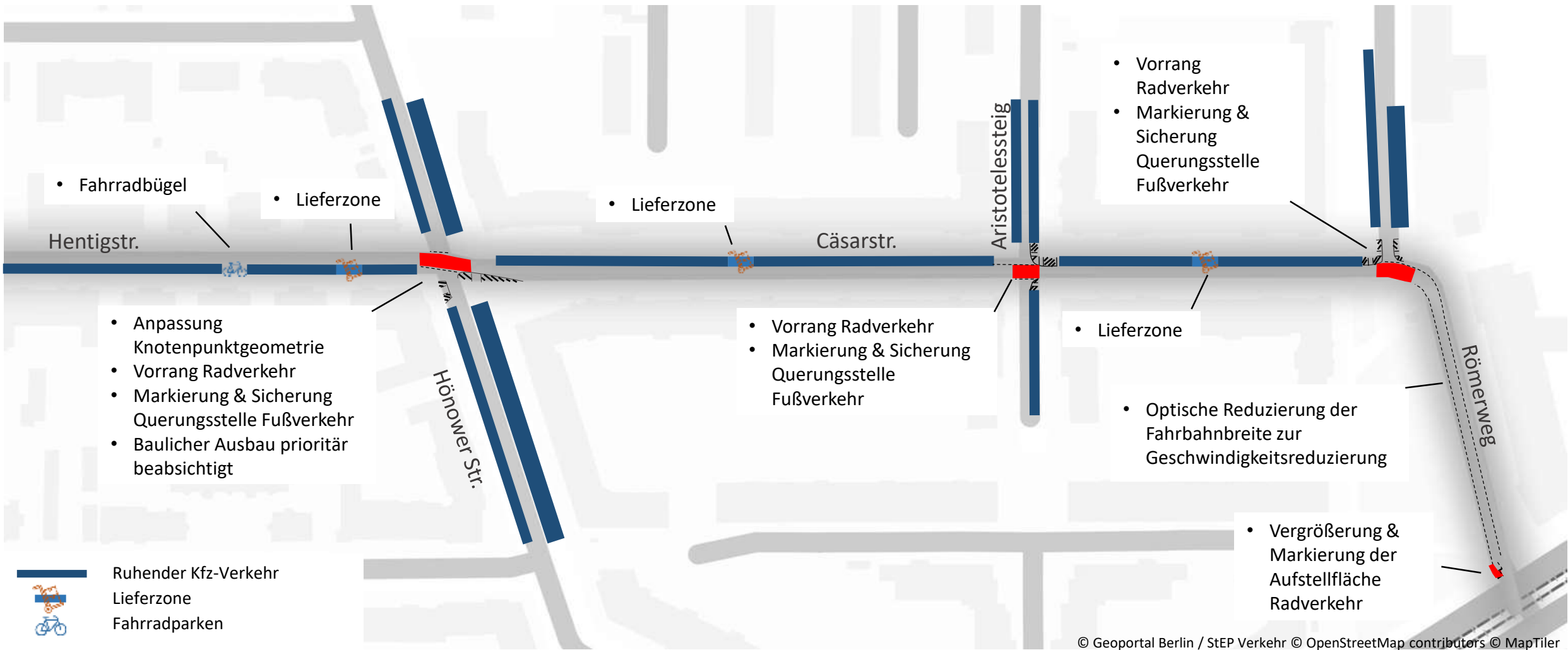
• Lieferzone

- Erhalt Vorrang Bus / Marksburgstr.
- Markierung & Sicherung Querungsstelle Fußverkehr
- Fahrradbügel

• Lieferzone

- Ruhender Kfz-Verkehr
- 🚚 Lieferzone
- 🚲 Fahrradparken

# Zielzustand Übersichtskarte – nördlicher Abschnitt



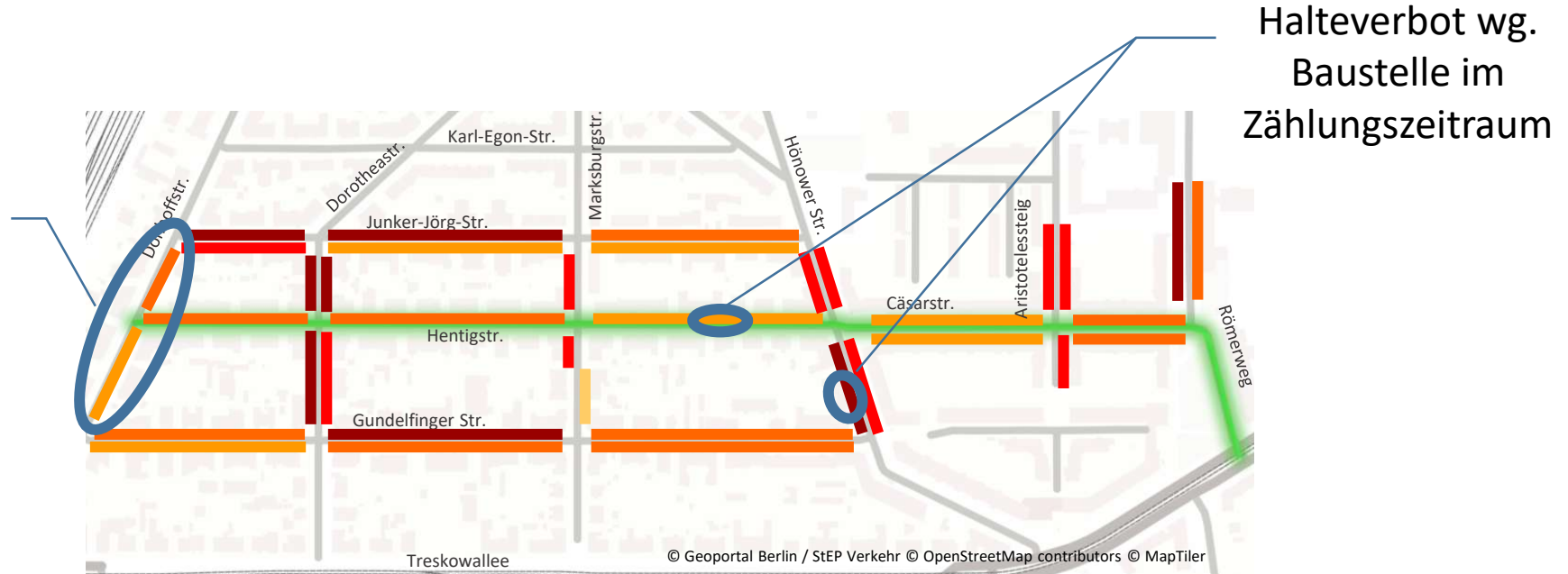
© Geoportal Berlin / StEP Verkehr © OpenStreetMap contributors © MapTiler

# Parkraumanalyse – Auslastung Abend (20-22h)

Verfügbare Stellplätze (davon frei/Überbelegung)

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

Aufhebung Halteverbot nach 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. 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 right. Large trees line the street, casting shadows on the pavement. In the background, there are multi-story residential buildings with balconies and windows. The overall scene is bright and sunny.

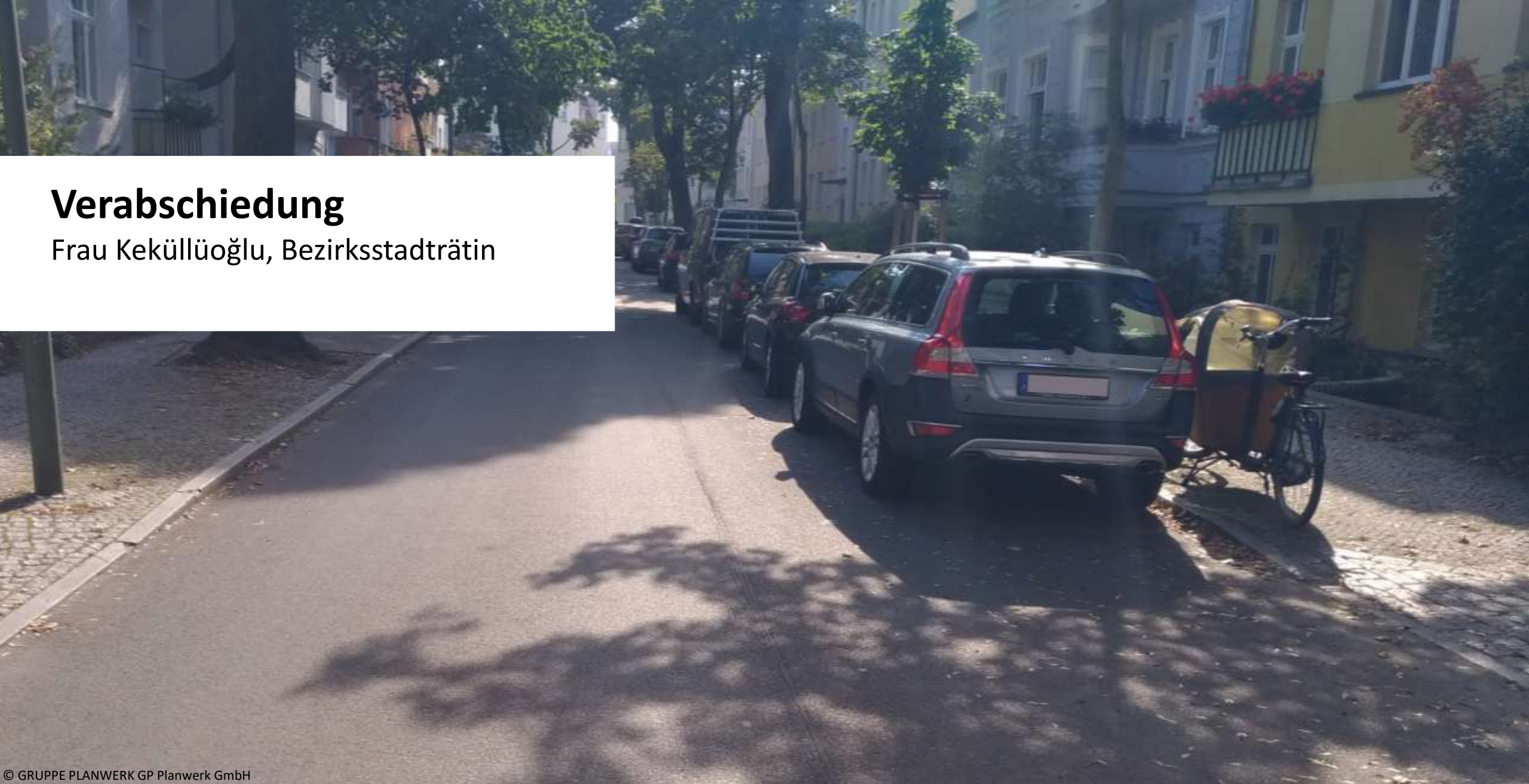
## Nächste Schritte

- 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 right. Large trees line the street, casting shadows on the pavement. In the background, there are multi-story residential buildings with balconies and windows. The lighting suggests it is late afternoon or early evening.

**Vielen Dank und einen schönen Abend**

# Backup

## Details Knotenpunkte

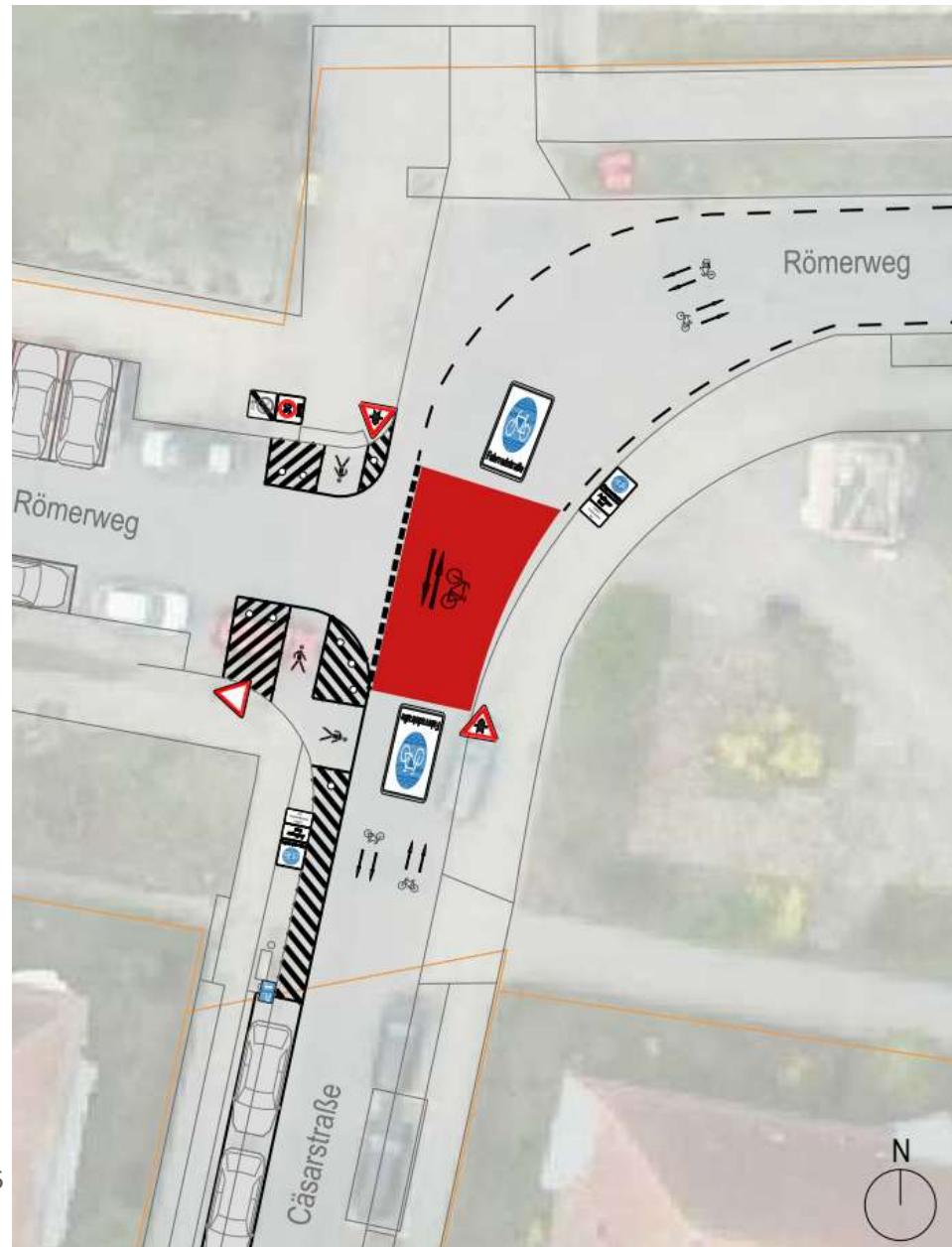
Prinzipskizzen - Tatsächliche Umsetzung wird in Ausführungsplanung festgelegt.



# Treskowallee / Römerweg

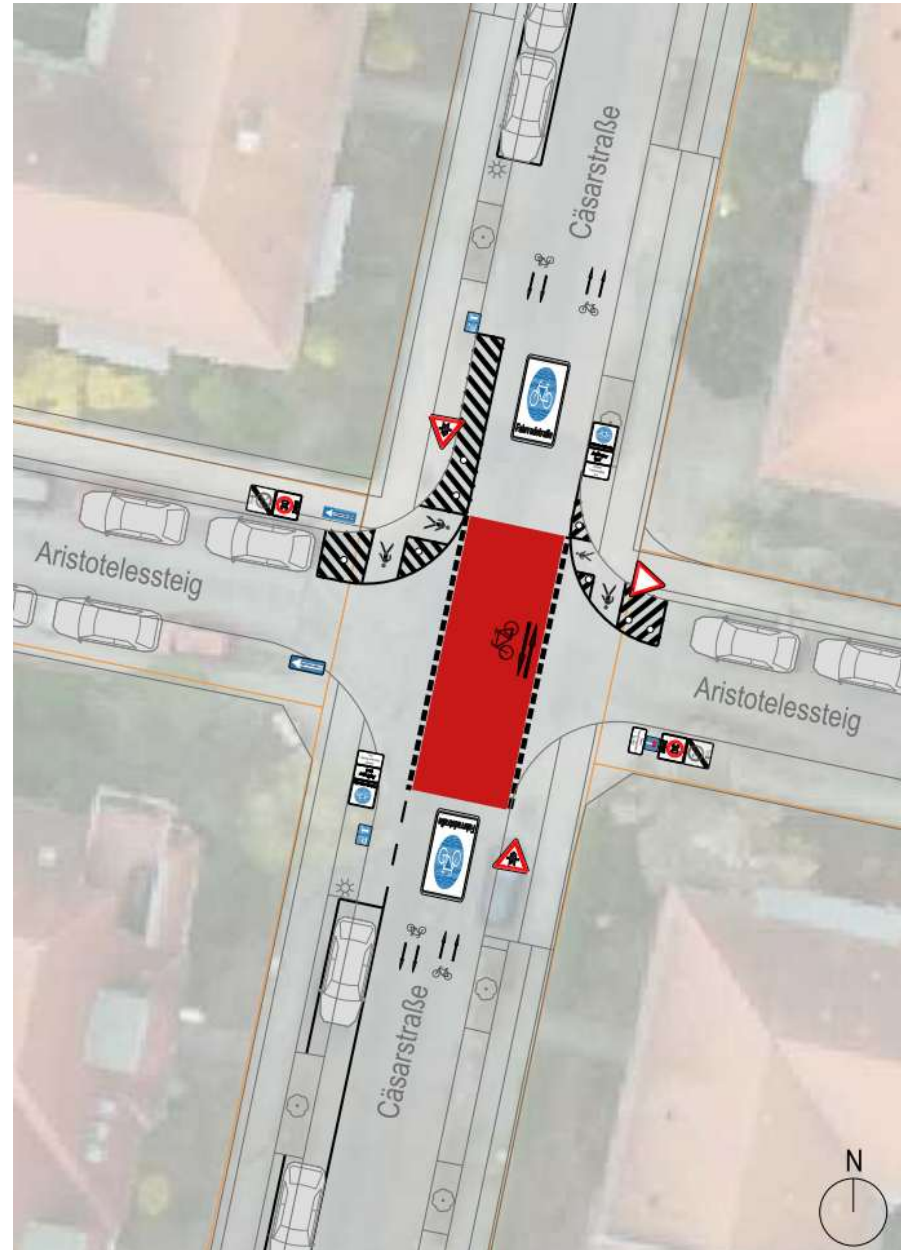


# Römerweg / Cäsarstraße



- Wegfall Parkplätze: 0

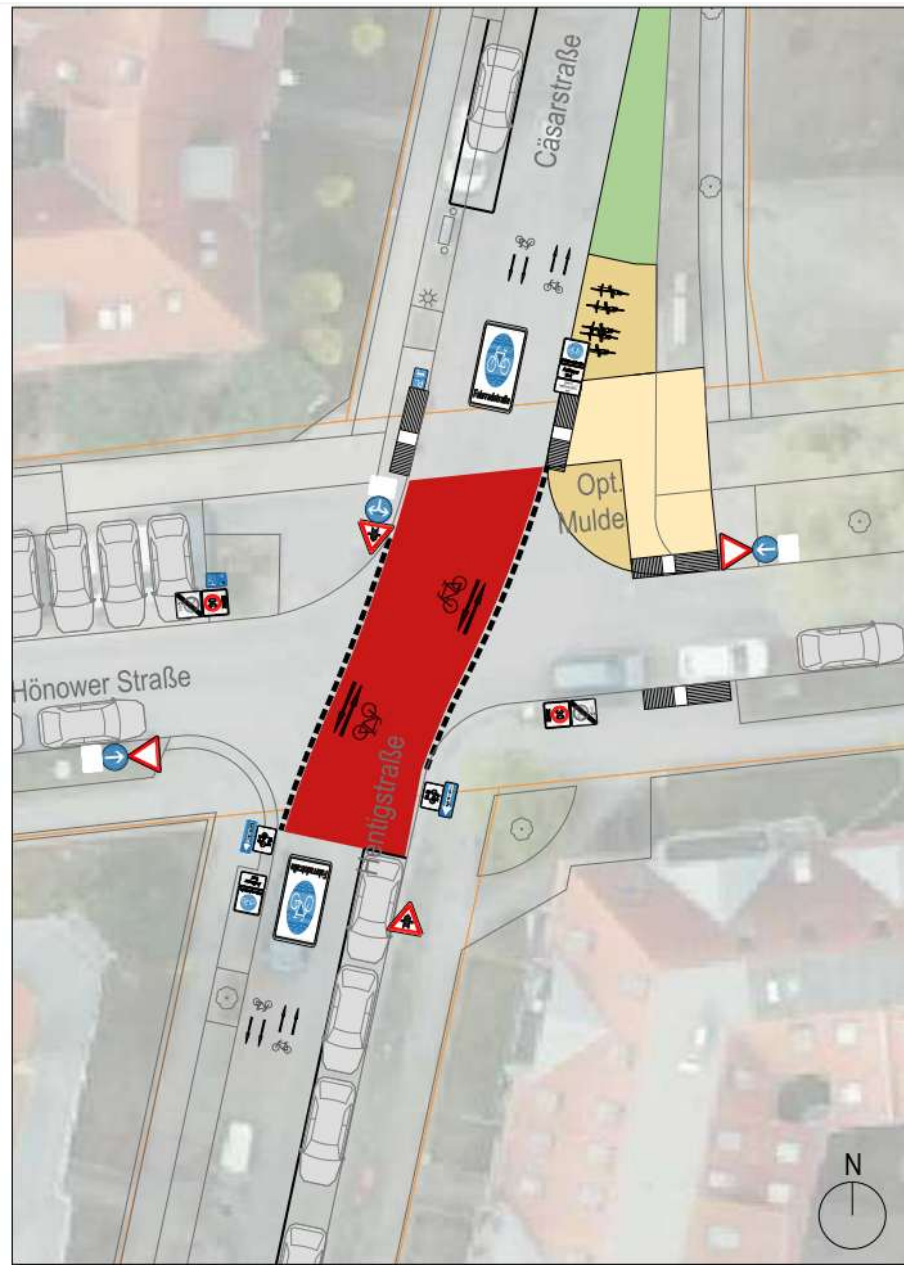
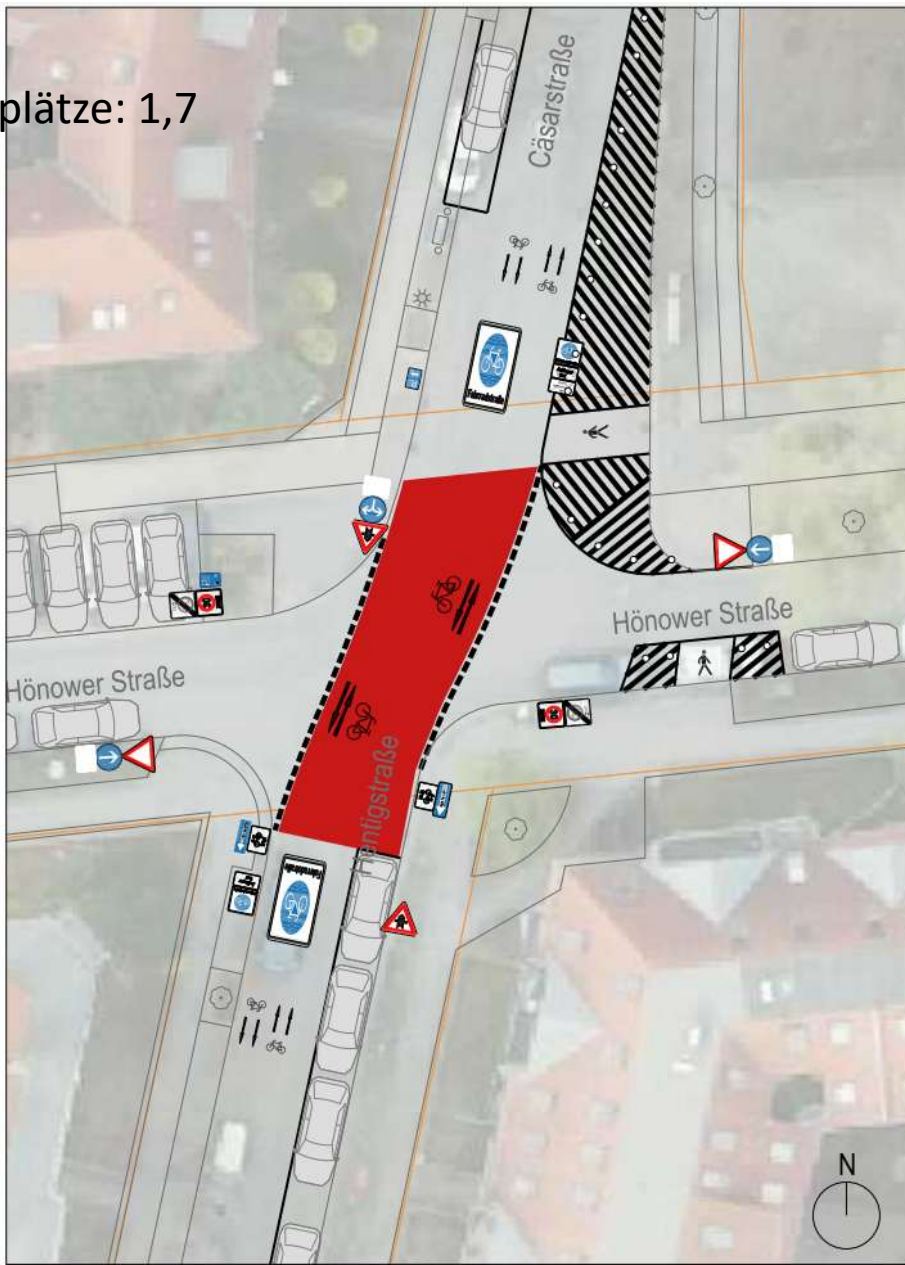
# Aristotelessteig / Cäsarstraße



- Wegfall Parkplätze: 0

# Hönowe Straße / Cäsarstraße / Hentigstraße

- Wegfall Parkplätze: 1,7



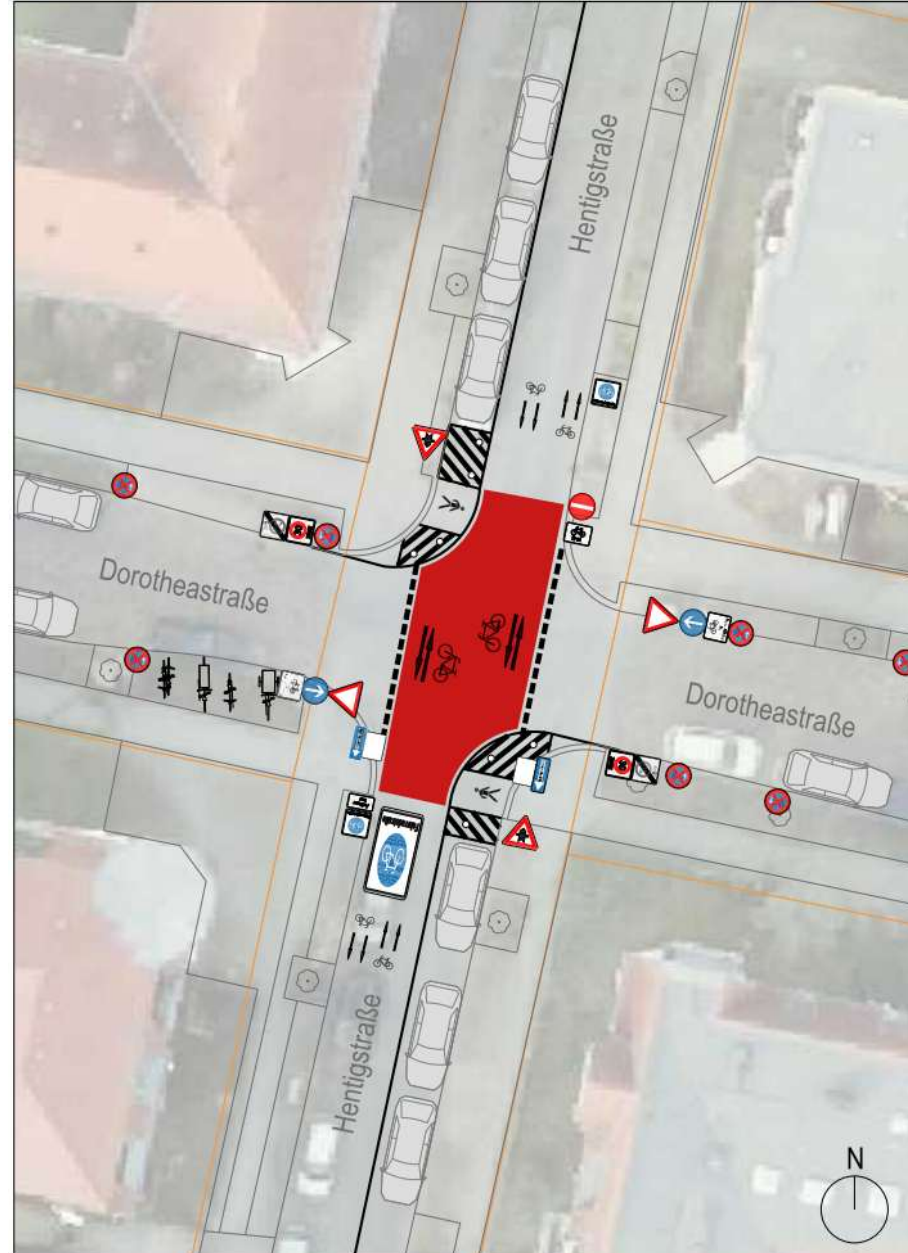


# Marksburgstraße / Hentigstraße



- 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.