

Beteiligungsveranstaltung

Fahrradstraße Hentigstraße – Cäsarstraße – Römerweg

im Zuge einer Machbarkeitsstudie

Dokumentation



© Lichtenberger Anlaufstelle für Bürgerbeteiligung

am 28.11.2024, von 18:00 Uhr bis 20:30 Uhr

im Hans-und-Hilde-Coppi-Gymnasium,
Römerweg 30-32, 10318 Berlin.

Ablauf

1. Begrüßung
2. Inhaltliche Einführung (GRUPPE PLANWERK)
3. Werkstattgespräch/Thematische
4. Zusammenfassung der Ergebnisse
5. Ausblick und Verabschiedung

Teilnehmer*innenkreis

Insgesamt nahmen knapp 60 Anwohnende bei der Veranstaltung teil. Über die Veranstaltung wurde durch Ankündigungsplakate in den Hauseingängen sowie online auf der Internetseite mein.berlin.de informiert.

Inhaltliche Vorbereitung:
GRUPPE PLANWERK

Moderation:
Belius GmbH

1. Begrüßung und Einführung

*Frau Kekülliöglu, Lichtenberger Bezirksstadträtin für Verkehr, Grünflächen, Ordnung, Umwelt und Naturschutz
Belius
GRUPPE PLANWERK*

Anlass und Hintergrund des Workshops ist die aktive Einbindung der Anwohnenden in die geplanten Entwicklungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie einer Fahrradstraße in dem Straßenzug Hentigstraße – Cäsarstraße – Römerweg. Die Anregungen und Hinweise aus dem Workshop werden in den weiteren Planungsprozess miteinbezogen.

Im Workshop wurden die Ziele der Machbarkeitsstudie vorgestellt sowie die Ergebnisse der Bestandsanalyse. Die Veranstaltung bot zudem Raum für gemeinsame Diskussionen. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit ihre Anregungen und Bedenken zu äußern, Fragen zu stellen und in kleinen Gesprächsgruppen eigenständig Anmerkungen und Varianten zu erarbeiten. Hierfür wurden zu den Themen A – Straßenquerschnitte, B – Knotenpunktgestaltung und C – Verkehrsorganisation jeweils Plakate auf Tischgruppen ausgelegt, die zum einen Planungsvarianten aufgeführt hatten, an denen sich orientiert werden konnte und zum anderen auf freien Kartengrundlagen Platz ließen, um eigenständig Varianten einzzeichnen oder Anmerkungen zu verorten.

2. Inhaltliche Einführung zu den Themenschwerpunkten

GRUPPE PLANWERK (s. Folien 6 – 57 der beiliegenden Präsentation)

In der inhaltlichen Einführung wurden die folgenden Themen behandelt.

- Anlass und Ziel der Untersuchung (S. 6 – 8)
- Rahmenbedingungen für Fahrradstraßen (S. 9 – 13)
- Ergebnisse der Bestandsanalyse (S. 14 – 26)
- Ergebnisse der Onlinebeteiligung (S. 27 – 32)
- Vorstellung Gestaltungsansätze (S. 33 – 57)

Das Planungsgebiet im Stadtteil Karlshorst im Bezirk Lichtenberg umfasst die drei Straßen Hentigstraße – Cäsarstraße – Römerweg westlich der Treskowallee und nördlich des S-Bahnhofs Karlshorst.

Anlass für die Machbarkeitsstudie war ein Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) vom 22.09.2022.

Ziele für die Entwicklung des Gebietes sind:

- 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**

Im Rahmen der inhaltlichen Einführung im Plenum wurden die zu erörternden Schwerpunktthemen anhand einer kurzen Bestandsanalyse vorgestellt und mögliche, ausgewählte Lösungs- und Handlungsansätze für die anschließende Erörterung in Gruppen erläutert.

Unter die **Bestandsanalyse** fallen die Netzeinbindung, Verkehrserhebungen im Rahmen von Verkehrszählungen, Parkraumanalyse und Unfallanalyse, der Straßenquerschnitt, die Verkehrsorganisation und die Knotenpunktgestaltung. Für die Planung relevante Themen wurden im Zuge von ausgearbeiteten Gestaltungsansätzen vorgestellt und anschließend als Themenschwerpunkte in kleinen Gruppen erörtert und werden entsprechend besonders hervorgehoben - der *Straßenquerschnitt*, die *Knotenpunktgestaltung* und die *Verkehrsorganisation*.

Die **Netzeinbindung** ist auf den Folien 15 – 18 dargestellt. Das Gebiet ist mittels S-Bahn, U-Bahn, Tram und Bus sehr gut an den ÖPNV angebunden. Die Straßen bilden im Berliner Radverkehrsplan einen Teil des Ergänzungsnetzes, das der Bündelung des innerbezirklichen Verkehrs und der Zuführung des Radverkehrs zum Radvorrangnetz dient. Der Straßenzug ist nicht Bestandteil des übergeordneten Kfz-Straßennetzes.

Die **Verkehrserhebung** findet sich auf den Folien 19 – 28 wieder. Von dem gemessenen Kfz-Verkehrsaufkommen konnten 30% der Fahrten durch „Verfolgungsfahrten“ als Durchgangsverkehr klassifiziert werden. Dieser soll durch die Maßnahmen verhindert werden soll. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen (ohne Durchgangsverkehr) lag an den drei Zählstellen zwischen 14 % und 45 %.

Die Auslastung der Stellplätze für die Parkraumanalyse wurde vormittags und abends analysiert. Für die Hentigstraße und die Cäsarstraße erfolgte die Analyse an unterschiedlichen Wochentagen im September, für die umliegenden Straßen an einem einzigen Tag. Am Vormittag gab es im untersuchten Gebiet 90 freie Parkplätze, am Abend 24. Dies entspricht einer Belegung von 88% bzw. 97%.

Für die Unfallanalyse wurde der Unfallatlas genutzt, der keine auffälligen Unfallschwerpunkte im Straßenzug erkennen ließ.

Die Ergebnisse der **Online-Befragung** wurden ausgewertet und im Rahmen der Beteiligungsveranstaltung ebenfalls präsentiert (s. S. 30 – 39). Hierzu zählen 14 Fragen, die in der Online-Befragung gestellt wurden, Verbesserungsvorschläge und Anmerkungen, die genannt werden konnten sowie Hinweise, die explizit auf einer Karte verortet werden konnten.

Themenschwerpunkt 1 – Straßenquerschnitt

- Status Quo (s. Folie 35)
 - Begrenzter Raum (6,00 m Fahrbahn)
 - Maximale Anzahl an Kfz-Parkplätzen
 - Viel Durchgangsverkehr
 - Überholen nicht legal möglich, Radverkehr wird in Dooring-Zone gedrängt.
 - Enger Begegnungsfall für PKW-Rad und PKW-PKW
 - Fahrradstraßenstandard nicht erfüllt
- Maßnahmenvorschläge inkl. Varianten (s. Folie 36 – 37)
 - Unterschiedliche Varianten für die Hentigstraße und Cäesarstraße bezüglich Kfz-Parken, Fahrgassenbreite und Verkehrsführung erarbeitet
 - Kfz-Parken: einseitig auf der Fahrbahn, einseitig auf dem Gehweg, linksseitig oder rechtseitig, beidseitig auf dem Gehweg, ohne Parken
 - Fahrgassenbreite: regelkonform, untermäßig
 - Verkehrsführung: Einbahnstraßenregelung
 - Für die Thementische wurden je 6 verschiedene Varianten (Hentigstr. + Cäesarstr.) für Anmerkungen inklusive Abbildung des Straßenzugs auf einem A0-Plakat dargestellt.

Themenschwerpunkt 2 – Knotenpunktgestaltung

- Status Quo (s. Folie 39)
 - Teilweise fehlende Sichtbeziehungen und barrierefreien Querungen
 - Subjektive und objektive Gefahrenstelle
 - Missachtung Rechts-Vor-Links
- Maßnahmenvorschläge inkl. Varianten (s. Folie 40 – 44)
 - Zielsetzung:
 - 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)
 - Mögliche Maßnahmen:
 - Das Sichtbarmachen des Radverkehrs und dessen Vorfahrt auf der Fahrbahn
 - Das Markieren von Querungsstellen unter Berücksichtigung der Schleppkurven, inklusive der Anordnung von Fahrradbügeln
 - Bauliche Lösung durch Gehwegvorstreckung oder Gehwegüberfahrt mit oder ohne Fahrradbügel

→ Für die Thementische wurden je 1 – 2 Varianten zu den sieben relevanten Knotenpunkten unter Berücksichtigung der möglichen Maßnahmen erstellt und inklusive einer Abbildung des Straßenzugs auf einem A0-Plakat dargestellt.

Themenschwerpunkt 3 - Verkehrsorganisation

- Status Quo (s. Folie 46)
 - Stark ausgeprägter Durchgangsverkehr in dem Römerweg, der Cäesarstraße und der Hentigstraße durch die Umfahrung der Treskowallee
- Maßnahmenvorschläge (s. Folie 47 - 57)
 - Zielsetzung:
 - Vermeidung des Durchgangsverkehrs aufgrund der Umfahrung der Treskowallee
 - Vermeidung des „Steckenbleibens“ in der Cäesarstraße / Hönower Straße
 - Erreichbarkeit aller Grundstücke für Anlieger*innen / Ver- und Entsorgung u.a.
 - Berücksichtigung Schulwege / Wege zur Kita
 - Mögliche Maßnahmen:
 - Anpassungen der Einbahnstraßenregelung
 - Errichtung modaler Filter

→ Für die Thementische wurden die drei Beispielmaßnahmen auf einem A0-Plakat abgebildet, inklusive einiger freier Straßenzugvorlagen, zum eigenständigen Einzeichnen.

3. Gemeinsame Erörterung an Thementischen

An sechs Thementischen wurden in kleinen Gruppen die drei Themenblöcke in zweifacher Ausführung diskutiert und bearbeitet.



Nach jeweils 15 Minuten fand ein Wechsel statt, sodass jede Person jedes Thema einmal diskutieren konnte.



Abb. 1: Gemeinsame Erörterung am Thementisch zur Verkehrsorganisation (© Lichtenberger Anlaufstelle für Bürgerbeteiligung)

4. Zusammenfassung der Diskussion durch Tischmoderation

Die Zusammenfassung aus den Gruppendiskussionen konnten aus Zeitgründen nicht mehr im Plenum vorgestellt werden. Im Folgenden werden diese dargestellt. Die referenzierten Varianten befinden sich in den beigestellten Plänen.

Thema A – Straßenquerschnitte

Tisch 1 betreut durch das Bezirksamt Lichtenberg; Tisch 2 betreut durch GRUPPE PLANWERK

- Einige Beteiligte teilten mit, dass sie in der Cäsar- und Hentigstraße als Radfahrende häufig mit zu geringen Sicherheitsabständen überholt würden. Andere Beteiligte berichteten wiederum davon, dass sie selbst nicht überholt werden.
- Befürchtung vor erhöhtem Parkraumkonflikt in der Cäsarstraße zwischen Anwohner*innen und Studierenden der HTW
- Wunsch nach Alternativen Parkraumlösungen, da das Gehwegparken in der Cäsarstraße den Fußverkehr erheblich einschränke (Fuß-Begegnungsfall sei hier nicht möglich).
- Vorschlag: Wechselseitiges Parken auf der Fahrbahn mit Ausweichstellen in der Cäsarstraße
- V2 der Hentigstraße wurde eher negativ aufgegriffen. Auf Beschädigungen an Baumscheiben und einem erheblichen Kostenaufwand für die Ertüchtigung des Gehwegs wurde hingewiesen.
- V4 der Hentigstraße wurde mehrfach befürwortet.
- Konkreter Vorschlag: V1 Cäsarstraße und V3 Hentigstraße
- Viele Anwohner*innen sprachen negativ über eine Reduzierung der Parkmöglichkeiten und wünschten sich einen Erhalt der Parkbereiche oder eine Regulierung, bei der die Anlieger*innen bevorrechtigt werden.
- Anwohner*innen aus den umliegenden Straßen befürchteten bei einer Reduzierung des Parkangebotes in der Cäsar- und Hentigstraße eine übermäßige Auslastung der angrenzenden Parkräume.

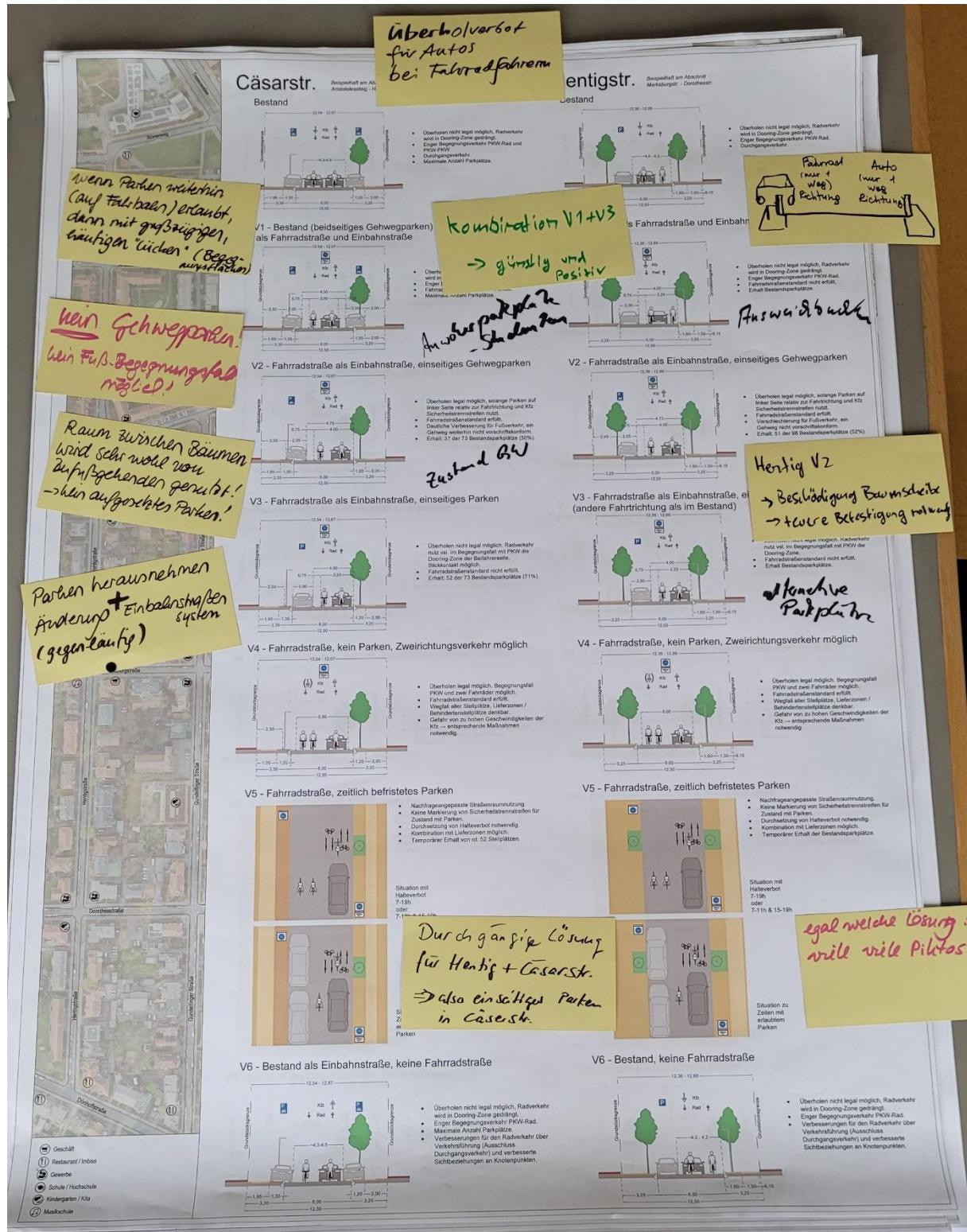


Abb. 2: Notizen und Anmerkungen zum Thema Straßenquerschnitten

Thema B – Knotenpunktgestaltung

Tisch 1 und 2 betreut durch GRUPPE PLANWERK

- Einige Beteiligte sind der Meinung, dass im Großteil des Straßenzugs kaum Bedarf nach Fahrradbügeln an Knotenpunkten bestünde. Es wird ein gezielter Ausbau vor Kitas vorgeschlagen. Auch an der Hönower Straße wünschen sich Eltern Radabstellmöglichkeiten in der Nähe der Kita.
- Wunsch nach zusätzlichem FGÜ im Bereich der Kita.
- Ein Modalfilter Höhe Hönower Straße wird kritisch gesehen. Daraus würden erheblich weitere Wege zu und aus dem Kiez resultieren und die Verkehrsführung unübersichtlicher.
- Kritik an Gehwegüberfahrten, die den Kfz-Verkehr zu stark beeinträchtigen und die Sicherheit des Fußverkehrs durch einen unscheinbaren Übergang in eine Kreuzung verringern würden.
- Im Allgemein wurden die Markierungslösungen bevorzugt. Begründet wurde dies meist mit einer schnelleren und Kosten-Nutzen-effizienteren Umsetzung. In der Marksburgstraße sprachen sich Beteiligte für eine Gehwegvorstreckung aus.



Abb. 3: Anmerkungen der Teilnehmenden für den Knotenpunkt Cäsarstraße / Aristotelessteig

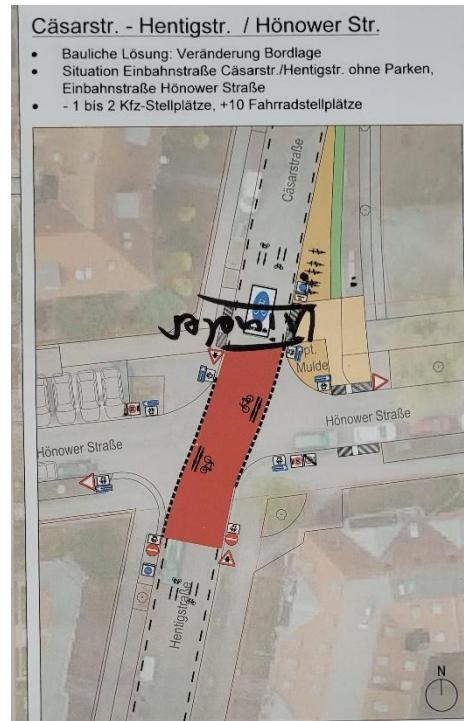


Abb. 4: Vorschlag für den FGÜ Standort am Knotenpunkt Hönower Str. / Hentigstr. / Cäsarstr.

Thema C – Verkehrsorganisation

Tisch 1 und 2 betreut durch die Lichtenberger Anlaufstelle für Bürgerbeteiligung (LAB)

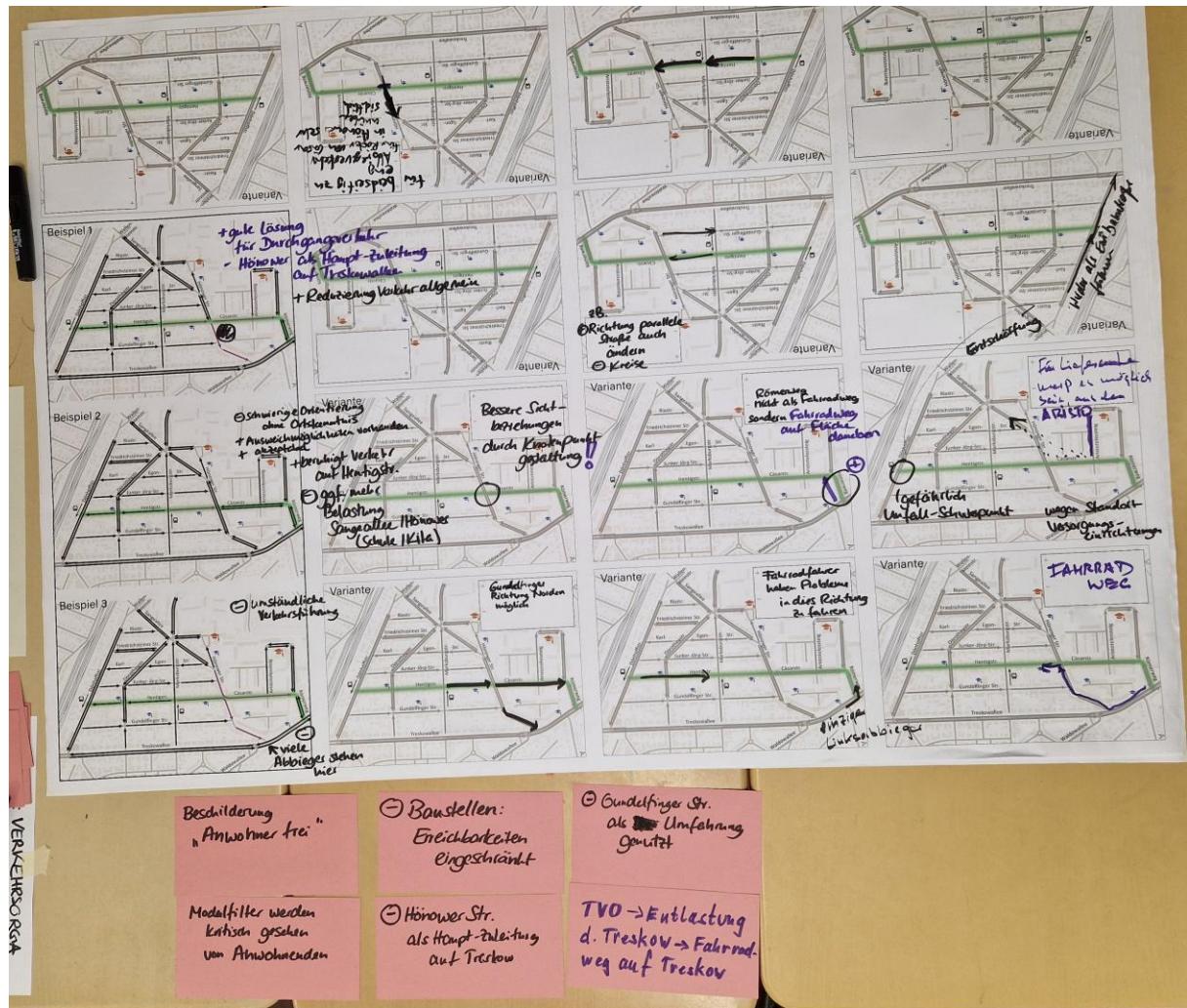


Abb. 5: Arbeitstisch zur Verkehrsorganisation (© Lichtenberger Anlaufstelle für Bürgerbeteiligung)

- „Solange die Treskowallee keine Fahrradwege hat muss die RAST eingehalten werden.“
 - Wunsch nach Beschilderung „Anwohner frei“ im gesamten Kiezberich, um den Durchgangsverkehr einzuschränken
 - Kritik an fehlenden Radwegenet-Anschluss: Die Dönhoffstraße zwischen Hentigstraße und Treskowallee müsse mit in die Planung der Fahrradstraße eingebunden werden, um eine durchgehende Radverbindung herzustellen.
 - Modalfilter werden eher kritisch gesehen. Die Anwohner*innen berichten von Probleme bei der Umsetzung von Pollern zur Abgrenzung zwischen Straßenzügen aus anderen Bezirken.
 - Minimale Veränderungen an der Verkehrsführung werden vorgeschlagen.
 - Gegenläufige Einbahnstraße zwischen Hönower Straße und Marksburgstraße, gleichzeitig den parallelen Abschnitt in der Gundelfinger Straße umkehren (Abb. 6).
 - Cäsarstraße und Römerweg als Einbahnstraßen in Treskowallee.

- Cäsarstraße als Einbahnstraße bis zum Römerweg, Einbahnstraße in Richtung Treskowallee zwischen der Gundelfinger Straße und der Treskowallee.
- Einige Großräumige Umgestaltungsmöglichkeiten wurden ebenfalls diskutiert.
 - Römerweg, Hönower Straße und Marksburgstr. als Einbahnstraßen Richtung Westen in den Kiez hinein. Dorotheastraße und Dönhoffstraße sollen dann als Einbahnstraßen aus dem Kiez herausführen (Abb. 8).
 - Ausweisung der Dönhoffstraße als Einbahnstraße zur Treskowallee zur Entschärfung des Knotens Dönhoffstraße / Hentigstraße. Aktuell werde hier häufig Rechts-Vor-Links missachtet.



Abb. 6: Vorschlag zur Umkehrung der Fahrtrichtung in der Hentigstr. und Gundelfinger Str.

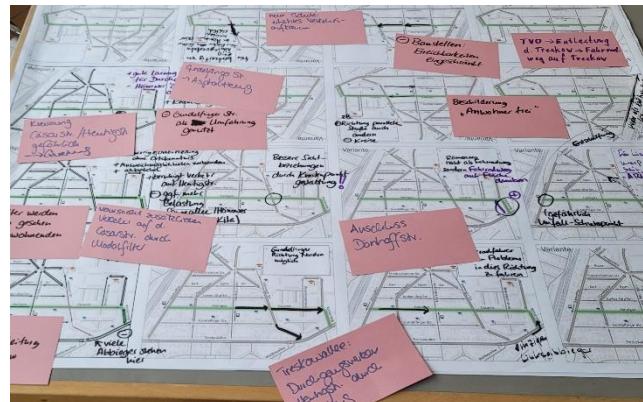


Abb. 7: Notizen und Anmerkungen zum Themenschwerpunkt Verkehrsorganisation



Abb. 8: Großräumige Änderungen der Verkehrsorganisation im gesamten Kiez

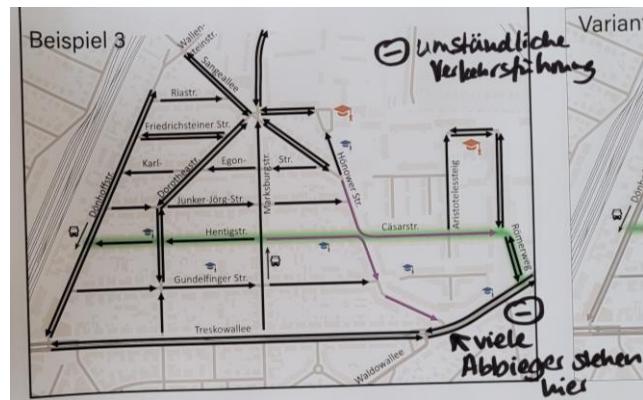


Abb. 9: Modalfilterlösung in der Hönower Straße

5. Ausblick und Verabschiedung

GRUPPE PLANWERK

Verabschiedung durch Frau Keküllüoğlu, Bezirksstadträtin

Die nächsten Schritte, die aus der Beteiligungsveranstaltung folgen, sind die Dokumentation des Workshops sowie das Erarbeiten von Varianten unter Berücksichtigung der Bestandsanalyse, der Ergebnisse der Onlinebeteiligung und der Beteiligungsveranstaltung. Die Präsentation der Vorzugsvariante erfolgt voraussichtlich am 11.02.2025 um 18 Uhr.

aufgestellt durch GRUPPE PLANWERK, 16.01.2025