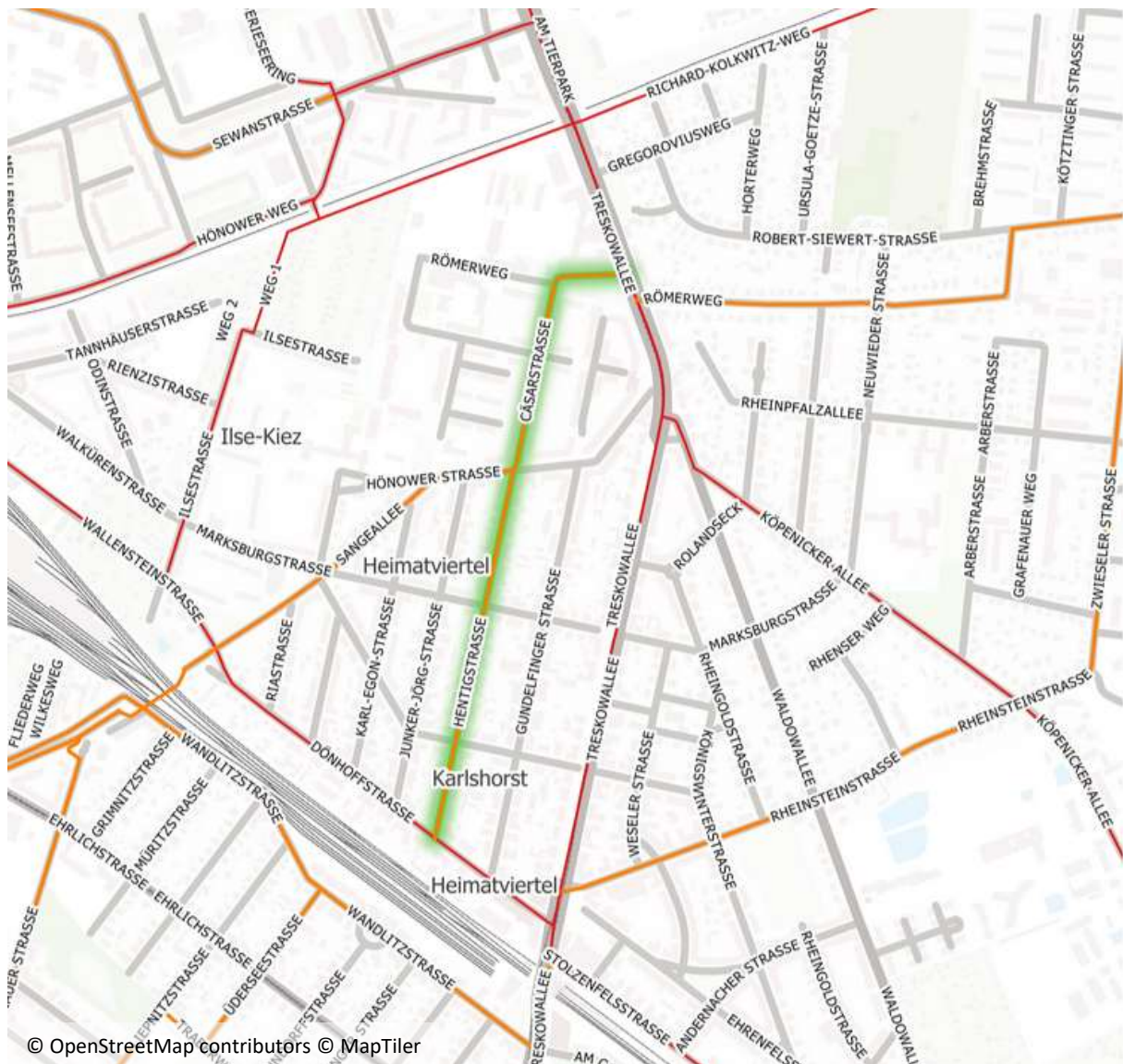


Bezirksamt Lichtenberg von Berlin

# Machbarkeitsstudie Fahrradstraße Hentigstraße – Cäsarstraße – Römerweg im Bezirk Lichtenberg von Berlin

## Ergebnisdokumentation



Bezirksamt  
Lichtenberg von Berlin

GRUPPE PLANWERK



Bezirksamt Lichtenberg von Berlin

# Machbarkeitsstudie Fahrradstraße Hentigstraße – Cäsarstraße – Römerweg im Bezirk Lichtenberg von Berlin

## Ergebnisdokumentation

Im Auftrag des

Bezirksamt Lichtenberg von Berlin  
Möllendorffstr. 6

10367 Berlin

Bearbeitung

**GRUPPE PLANWERK**

GP Planwerk GmbH

Uhlandstraße 97, 10715 Berlin

Tel. 030 - 88916390

Fax 030 - 88916391

[mail@gruppeplanwerk.de](mailto:mail@gruppeplanwerk.de)

[www.gruppeplanwerk.de](http://www.gruppeplanwerk.de)

Markus Fichtner

Lukas Rieper

Antonia Schmidt

Berlin, 24.06.2025



# INHALTSVERZEICHNIS

1. Einführung .....	7
1.1. Anlass und Zielsetzung .....	7
1.2. Vorgehensweise .....	9
1.3. Beteiligung .....	9
1.4. Theoretische Grundlagen zu Fahrradstraßen.....	10
2. Phase 1 – Bestandsanalyse, Onlinebeteiligung .....	12
2.1. Bestandsanalyse .....	12
2.1.1. Städtebau und funktionale Einordnung des Straßenzugs .....	12
2.1.2. Verkehrliche Einordnung des Straßenzugs .....	13
2.1.3. Straßenquerschnitt.....	15
2.1.4. Verkehrszählung.....	18
2.1.5. Ruhender Kfz-Verkehr.....	22
2.1.6. Unfälle .....	24
2.2. Onlinebeteiligung.....	25
2.2.1. Befragung zur Straßenraumnutzung.....	25
2.2.2. Interaktive Karte .....	32
2.3. Zwischenfazit Phase 1 .....	33
3. Phase 2 – Variantenentwicklung und -diskussion.....	34
3.1. Variantenbeschreibung .....	34
3.1.1. Straßenquerschnitt .....	34
3.1.2. Knotenpunkte.....	43
3.1.3. Verkehrsorganisation.....	50
3.2. Beteiligungsveranstaltung .....	53
3.3. Zwischenfazit Phase 2 .....	54
4. Phase 3 – Entwicklung einer Vorzugsvariante .....	55
4.1. Vorzugsvariante Verkehrsführung.....	55
4.2. Vorzugsvariante Straßenquerschnitte .....	56
4.2.1. Römerweg.....	56
4.2.2. Cäsarstraße .....	57

4.2.3. Hentigstraße .....	60
4.3. Knotenpunktgestaltung und weitere Maßnahmen .....	62
4.3.1. Knotenpunktgestaltung.....	63
4.3.2. Maßnahmen im Streckenverlauf .....	70
Anlagen .....	73
Literaturverzeichnis .....	74

## 1. Einführung

Die Vorliegende Machbarkeitsstudie wurde vom Bezirksamt Lichtenberg von Berlin in Auftrag gegeben, um Maßnahmen für eine sichere Radverkehrsführung für den Straßenzug Römerweg – Cäsarstraße – Hentigstraße zu erarbeiten. Gerade weil eine sichere Radverkehrsanlage auf der Treskowallee fehlt, besteht für den Bezirk ein Handlungsbedarf für eine sicherere Radverkehrsführung.

### 1.1. Anlass und Zielsetzung

Die Treskowallee besitzt als Straße der Stufe II (übergeordnete Straßenverbindung) eine hohe Bedeutung für den Kfz-Verkehr zwischen Schöneweide und der B1 / Alt-Friedrichsfelde. Sie verfügt durchgehend über eine Tramtrasse in Mittellage, zwei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr je Fahrtrichtung und beidseitige begleitende Gehwege. Zusätzlich bestehen mit baulich angelegten Radwegen bzw. Radfahrstreifen auf einem Großteil der Strecke auch Anlagen für den Radverkehr. Diese fehlen jedoch im Abschnitt zwischen der Hönower Straße / Waldowallee und der Rheinsteinststraße (vgl. Abb. 1).



*Abb. 1: Treskowallee zwischen Rheinsteinststraße und Waldowallee  
Stefanhrt, 2022*

Beim Bezirksamt Lichtenberg gingen regelmäßig Hinweise und Beschwerden bezüglich der fehlenden Radverkehrsanlagen sowie Forderungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße ein. Weiterhin wurde der Bezirk am 22.09.2022 durch die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Lichtenberg dazu aufgefordert, die Machbarkeit einer Fahrradstraße zu prüfen:

„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)

Weitere Hinweise bezogen sich auf starken Durchgangsverkehr im Straßenzug Römerweg – Cäsarstraße – Hentigstraße infolge von Stauerscheinungen auf der Treskowallee in südlicher Fahrtrichtung. Zusätzlich erzeugt die dichte, mehrgeschossige Wohnbebauung im Gebiet ein erhöhtes Aufkommen an ruhendem Verkehr, der durch regelwidriges Parken schlechte Sichtbedingungen und somit Gefahren entstehen lässt.

Nicht zuletzt ist nach dem Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) anzustreben, dass Nebenstraßen, die Teil des Radverkehrsnetzes sind, als Fahrradstraßen ausgewiesen werden (§44 Abs. 1 MobG BE).

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sollten daher mögliche Lösungsansätze für die Umsetzung einer Fahrradstraße in der Hentigstraße – Cäsarstraße – Römerweg (vgl. Abb. 2) erarbeitet werden.



Abb. 2: Verortung des Untersuchungsbereichs

Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: OSM, 2024, MapTiler, 2024

Das Ziel war es, eine objektiv und subjektiv sichere Radverkehrsführung parallel zur Treskowallee zu schaffen, die Siedlung als attraktiven Wohnstandort zu stärken, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Umweltverbund zu stärken. Im Zuge der Umgestaltung sollte auch eine Verbesserung der Barrierefreiheit für den Fußverkehr insbesondere im Bereich von Querungsstellen erreicht werden. Zudem war die Erreichbarkeit aller Grundstücke auch für Kfz sowie die Erreichbarkeit durch die Müllabfuhr, den Lieferverkehr oder mobilitäts-eingeschränkte Personen sicherzustellen und die Möglichkeit zum Parken von Kfz zu berücksichtigen.



Im Rahmen der Studie sollte ermittelt werden, unter welchen Voraussetzungen eine sichere Radverkehrsführung parallel westlich der Treskowallee erreicht werden kann, inwieweit sich der Straßenzug Hentigstraße - Cäsarstraße - Römerweg für den Radverkehr auf der Treskowallee als Ersatzstrecke eignet und wie der Durchgangsverkehr vermieden werden kann. Als Teil der Bestandsanalyse waren unter anderem eine Verkehrserhebung und eine Stellplatzanalyse durchzuführen. Für die Entwicklung des Straßenzugs waren dabei folgende Rahmenbedingungen zu berücksichtigen: Die Baumstandorte sowie die generelle Bordlage und Grenzverläufe waren beizubehalten und die Maßnahmen sollten mit geringem finanziellem Aufwand kurzfristig umsetzbar sein.

## 1.2. Vorgehensweise

### *Phase 1 - Bestandsanalyse, Onlinebeteiligung*

In der ersten Phase der Machbarkeitsstudie wurde der Bestand analysiert, indem die verkehrliche Situation und die baulichen Gegebenheiten im Hinblick auf die Einrichtung einer Fahrradstraße untersucht wurden. Die Ansprüche an den Straßenraum wurden u.a. mittels Hinweisen der Anwohnenden in einer Online-Beteiligung erfasst. Diese Informationen flossen in die Erarbeitung von Gestaltungsvarianten zur Förderung des Radverkehrs und Erhöhung der Verkehrssicherheit ein. Zudem wurden Auswirkungen auf den Fußverkehr, den Kfz-Verkehr und das Kfz-Parken untersucht. Es wurde geprüft, ob die Voraussetzungen zur Anordnung einer Fahrradstraße gegeben sind

### *Phase 2 - Variantenentwicklung und -diskussion*

In der zweiten Phase wurde untersucht, mit welchen Maßnahmen die vorgenannten Ziele erreicht werden können. Es wurden verschiedene Varianten entwickelt, die in einer anschließenden Beteiligungsveranstaltung diskutiert wurden.

### *Phase 3 - Entwicklung einer Vorzugsvariante*

Die Weiterentwicklung der Ergebnisse der Phase 2 hin zu einer Vorzugsvariante zum Umgang mit dem Straßenraum erfolgte in der dritten Phase. Dabei wurden die Auswirkungen der Variante auf die verkehrliche und räumliche Funktion der Straße ausgearbeitet.

## 1.3. Beteiligung

Die Anwohnenden und Anlieger\*innen wurden über die folgenden Beteiligungsformate in den Prozess mit eingebunden:

08.10.2024 - 05.11.2024

Online-Beteiligung

Zeitraum der Online-Beteiligung der Anwohnenden zur Machbarkeitsstudie Fahrradstraße

**28.11.2024**

Beteiligungsveranstaltung

**Infoveranstaltung zu den Ergebnissen der Bestandsanalyse und der Online-Beteiligung,  
Vorstellung erster Varianten, Diskussion in kleineren Gruppen**

**11.02.2025**

Informationsveranstaltung

**Vorstellung der Vorzugsvariante im Hans-und-Hilde-Coppi-Gymnasium**

**12.03.2025**

Informationsveranstaltung

**Vorstellung der Vorzugsvariante im Ausschuss für Öffentliche Ordnung und Verkehr**

Die Bewerbung der Veranstaltungen erfolgte über Aushänge (vgl. Anlage I und Anlage II) in den Eingängen der Wohngebäude und in öffentlichen Einrichtungen sowie über Pressemitteilungen auf der Webseite des Bezirksamts Lichtenberg von Berlin (BA Lichtenberg, 2024).

#### 1.4. Theoretische Grundlagen zu Fahrradstraßen

Fahrradstraßen werden gemäß der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) mit dem Zeichen 244.1 (vgl. Abb. 3) angeordnet. Entsprechend der StVO Anlage 2, Abschnitt 5, Nummer 23 sind in Fahrradstraßen nur Fahrräder (inkl. Pedelecs, aber keine S-Pedelecs) und Elektrokleinstfahrzeuge zugelassen, anderer Verkehr kann aber durch Zusatzzeichen erlaubt werden (z.B. Anlieger frei). Weiterhin gilt in Fahrradstraßen für alle Fahrzeuge eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, Radfahrende dürfen jederzeit nebeneinander fahren. Wenn nötig muss der Kraftfahrzeugverkehr seine Geschwindigkeit dem Radverkehr anpassen. Alle weiteren Verkehrsregeln zu Vorfahrt und Wartepflicht und zur Fahrbahnbenutzung gelten in Fahrradstraßen genauso wie in anderen Straßen.



Abb. 3: Zeichen 244.1 -  
Beginn Fahrradstraße

Die Bedingungen zur Anordnung von Fahrradstraßen werden in der StVO und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) definiert. Nach §45 Absatz 1 Satz 1 können Straßenverkehrsbehörden die Nutzung bestimmter Straßen „...aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten...“. Dazu konkretisiert die VwV-StVO, dass die Anordnung von Fahrradstraßen möglich ist „... auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr...“

Eine hohe Radverkehrsdichte setzt dabei nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist.

In Bezug auf die Gestaltung und erforderliche Straßenbreiten von Fahrradstraßen werden in der StVO keine Angaben gemacht; die VwV-StVO gibt vor, dass auf Schräg- oder Senkrechstellplätze verzichtet werden sollte (VwV-StVO zu Zeichen 244.2 und 244.2, III). Auch die aktuellen und in Berlin eingeführten Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), namentlich die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), machen hier zunächst keine Vorgaben. Dies soll sich in den aktuell noch in Arbeit befindlichen neuen Fassungen ändern (FGSV, 2022). Eingeflossen ist dies auch bereits in ein vorab veröffentlichtes Ad-hoc Papier, welches die aktuelle RAST 06 ergänzt. Danach sind in Fahrradstraßen Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr mit 0,75 m Breite vorzusehen (FGSV, 2024). Dies entspricht auch den Vorgaben des nicht verbindlichen Leitfadens zur Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin. In diesem wird weiterhin auch eine Vorgabe zur Breite der Fahrgasse von mindestens 4 m gemacht (SenUVK, 2020). Diese wird abgeleitet aus dem erforderlichen Raum für das Begegnen von jeweils zwei Radfahrenden je Fahrtrichtung und aus dem Begegnungsfall Rad-PKW. Nach der RAST 06 ist für den Begegnungsfall Rad-PKW eine lichte Breite von 4 m (3,8 m mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen) erforderlich, wobei neben Radfahrenden ein zusätzlicher Sicherheitsraum von 0,75 m zu parkenden Fahrzeugen in Längsaufstellung einzuhalten ist. Hieraus resultiert eine lichte Breite von 4,75 m. Für Einbahnstraßen schreibt die VwV-StVO, dass eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden sein muss, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse den Verkehrsteilnehmenden tatsächlich zur Verfügung steht. Bei Linienbusverkehr oder stärkerem Verkehr mit LKW wird diese mit mindestens 3,5 m angegeben. Demnach ist eine lichte Breite von 4 m in Einbahnstraßen für den Begegnungsverkehr PKW-Rad ausreichend.

## 2. Phase 1 – Bestandsanalyse, Onlinebeteiligung

Für eine fundierte Bestandsanalyse wurden sowohl die Einbindung des Gebietes in das Straßenverkehrsnetz als auch Daten der Verkehrserhebung betrachtet.

### 2.1. Bestandsanalyse

#### 2.1.1. Städtebau und funktionale Einordnung des Straßenzugs

Der Straßenzug Römerweg – Cäsarstraße – Hentigstraße ist Teil des Heimatviertels im nordwestlichen Teil Karlsruhs. Das Viertel liegt in einem Dreieck zwischen der Bahnstrecke Berlin – Frankfurt bzw. den Gleisen der S3 im Südwesten, der Gleisverbindung zum Berliner Außenring im Norden und der Treskowallee im Osten. Der Straßenzug zeichnet sich durch seinen dichten, meist dreigeschossigen Wohnungsbau in geschlossener und halboffener Blockbebauung mit begrünten Innenhöfen bzw. paralleler Zeilenbebauung aus den 1870er bis 1930er Jahren aus (vgl. Abb. 4).



Abb. 4: Orthophoto - Gebiet Hentigstraße / Cäsarstraße / Römerweg und Umgebung  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: Geoportal Berlin, 2024a

Nördlich des Römerwegs befindet sich der „Campus Treskowallee“ der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin (HTW Berlin) mit rund 4.000 Studierenden, Teilen der Hochschulverwaltung und einer Mensa ( HTW Berlin, 2025). Mit wenigen Ausnahmen verfügen die anliegenden Grundstücke über keine Flächen zum Abstellen von Fahrzeugen, sodass sich der Großteil des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum befindet.

### 2.1.2. Verkehrliche Einordnung des Straßenzugs

Neben der S-Bahn im Süden mit dem S-Bahnhof Karlshorst und der Tramtrasse auf der Treskowallee ist das Viertel über die Buslinie 396 an den ÖPNV angeschlossen. Diese verläuft in Ost-West-Richtung über die Marksburgstraße und quert den Straßenzug Römerweg – Cäsarstraße – Hentigstraße. In der Gegenrichtung verkehren die Busse der Linie 396 über die Dönhofsstraße am südlichen Ende des Straßenzuges.

Für den Kfz-Verkehr dient der Straßenzug der Erschließung der anliegenden Grundstücke und hat keine weiteren Funktionen im übergeordneten Straßennetz Berlins (vgl. Abb. 5).



Abb. 5: Übergeordnetes Straßennetz Berlin

Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: OSM, 2024, MapTiler, 2024, Geoportal Berlin, 2025

Im nördlichen Abschnitt (Römerweg und Cäsarstraße) ist der Straßenzug durch den Kfz-Verkehr in beiden Richtungen befahrbar, während der südliche Abschnitt (Hentigstraße) Teil eines Einbahnstraßennetzes ist und vom Kfz-Verkehr nur in Fahrtrichtung Süden befahren werden darf (vgl. Abb. 6).



Der gesamte Abschnitt verfügt über eine Asphaltfahrbahn, während in den Parallelstraßen zumeist eine teils sehr unebene Fahrbahn aus Großsteinpflaster vorhanden ist. Als durchgehend gut befahrbare Straße bietet sich der Straßenzug in Fahrtrichtung Süd zur Umfahrung der Treskowallee an, wenn hier ein hohes Verkehrsaufkommen mit Stauerscheinungen herrscht. Neben dem Stau können so auch drei lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte umfahren werden.

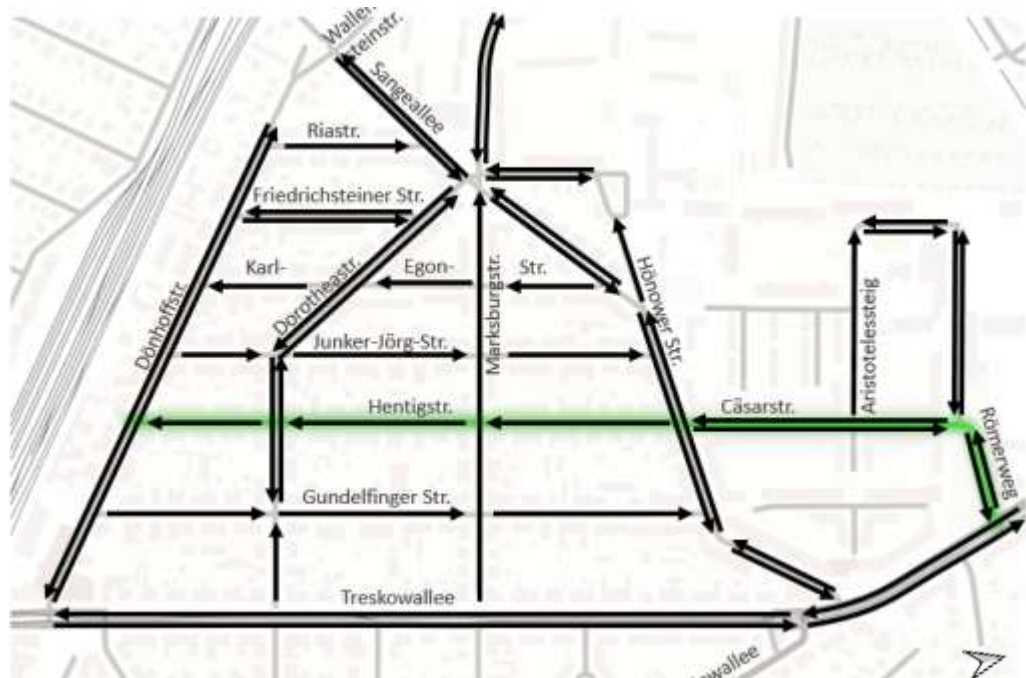


Abb. 6: Verkehrsorganisation / Einbahnstraßenregelungen im Bestand (Kfz-Verkehr)  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: OSM, 2024, MapTiler, 2024

Gleichzeitig ist der Straßenzug im Radverkehrsnetz Berlins als Teil des Ergänzungsnetzes vorgesehen (vgl. Abb. 7). Das Ergänzungsnetz dient der Bündelung des innerbezirklichen Verkehrs und der Zuführung des Radverkehrs zum Radvorrangnetz. Die Einbahnstraße in der Hentigstraße ist für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, sodass der gesamte Straßenzug durch den Radverkehr in beiden Richtungen befahren werden darf.



Abb. 7: Radverkehrsnetz Berlin

Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: OSM, 2024, MapTiler, 2024, Geoportal Berlin, 2024b

### 2.1.3. Straßenquerschnitt

Der Straßenquerschnitt zwischen den Grundstücksgrenzen hat in der gesamten Cäsar- und Hentigstraße eine Breite von rund 12,5 m, im Römerweg knapp 16 m. Die Fahrbahnbreite beträgt im gesamten Straßenzug 6 m. Die restliche Breite verteilt sich gleichmäßig auf die Seitenbereiche mit Baumscheiben und Gehwegen. Wie die Flächen auf den fließenden, ruhenden und den Fußverkehr aufgeteilt sind unterscheidet sich von Straßenabschnitt zu Straßenabschnitt.

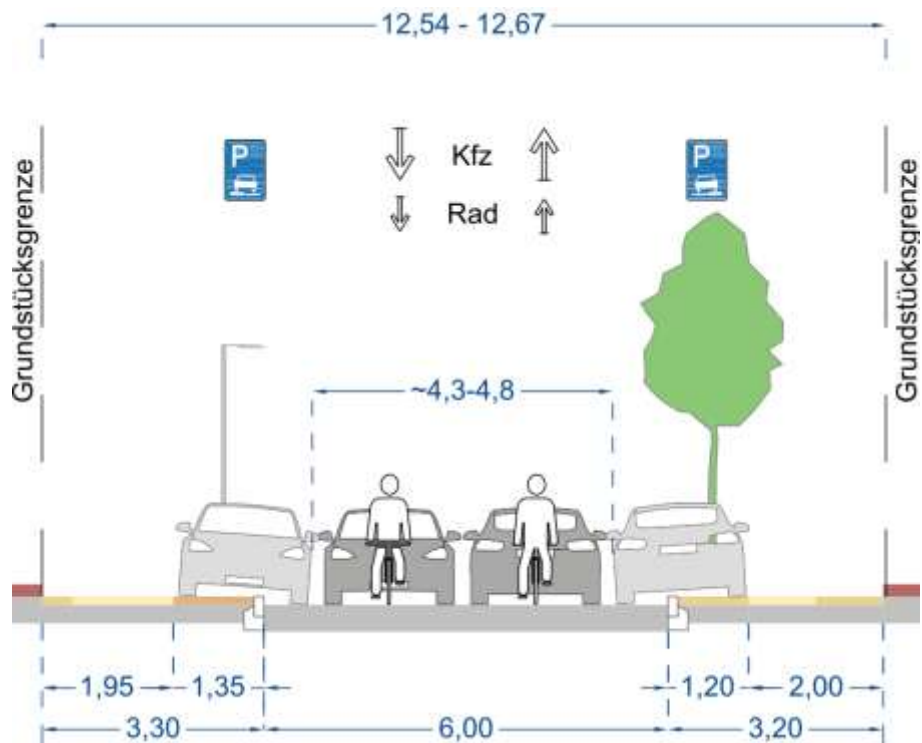
#### 2.1.3.1. Römerweg

Der Römerweg verfügt in den Seitenbereichen beidseitig über einen durchgehenden Grünstreifen mit Bäumen und zusätzlich rund 3 m breite Gehwege. Anders als in der Cäsar- und Hentigstraße besteht in dem gesamten Abschnitt des Römerwegs ein zeitlich unbefristetes eingeschränktes bzw. absolutes Halteverbot, sodass die gesamte Fahrbahnbreite für den fließenden Verkehr zur Verfügung steht.

#### 2.1.3.2. Cäsarstraße

Die Seitenbereiche in der Cäsarstraße sind beide rund 3,25 m breit (vgl. Abb. 8). Während im südlichen Abschnitt zwischen Aristotelessteig und Hönower Weg auf beiden Seiten Bäume stehen, ist dies im nördlichen Abschnitt zwischen Römerweg und Aristotelessteig nur auf der östlichen Seite der Fall. Die Cäsarstraße verfügt auf

Die Bereiche zwischen den Baumscheiben sind mit Asphalt oder Betonstein- bzw. Verbundpflaster befestigt und werden durch den ruhenden Verkehr genutzt, da in der gesamten Cäsarstraße auf beiden Seiten halbseitig auf dem Gehweg geparkt werden darf.



Ein Überholen von Fahrrädern durch mehrspurige Kfz ist im Bestand nicht legal möglich (vgl. Abb. 9), da der Mindestüberholabstand von 1,5 m nicht eingehalten werden kann.

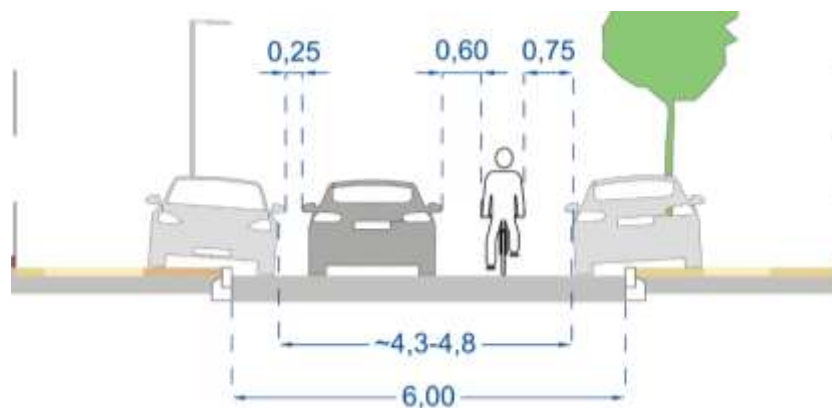


Abb. 9: Überholen im Bestand: Cäsarstraße  
Darstellung: GP, 2025b



### 2.1.3.3. Hentigstraße

Die Seitenbereiche in der Hentigstraße sind ebenfalls je rund 3,25 m breit (vgl. Abb. 10). In der gesamten Hentigstraße gibt es zudem beidseitig begleitende Straßenbäume. Die Gehwege weisen teilweise die klassische Berliner Aufteilung aus Unter- und Oberstreifen aus Mosaikpflaster mit einer Gehbahn aus Betonplatten auf, sind zum Teil aber auch vollständig mit Mosaikpflaster hergestellt. Die Gehwege sind in der Hentigstraße nicht für das Parken freigegeben, sodass nur einseitig am Fahrbahnrand geparkt werden kann.

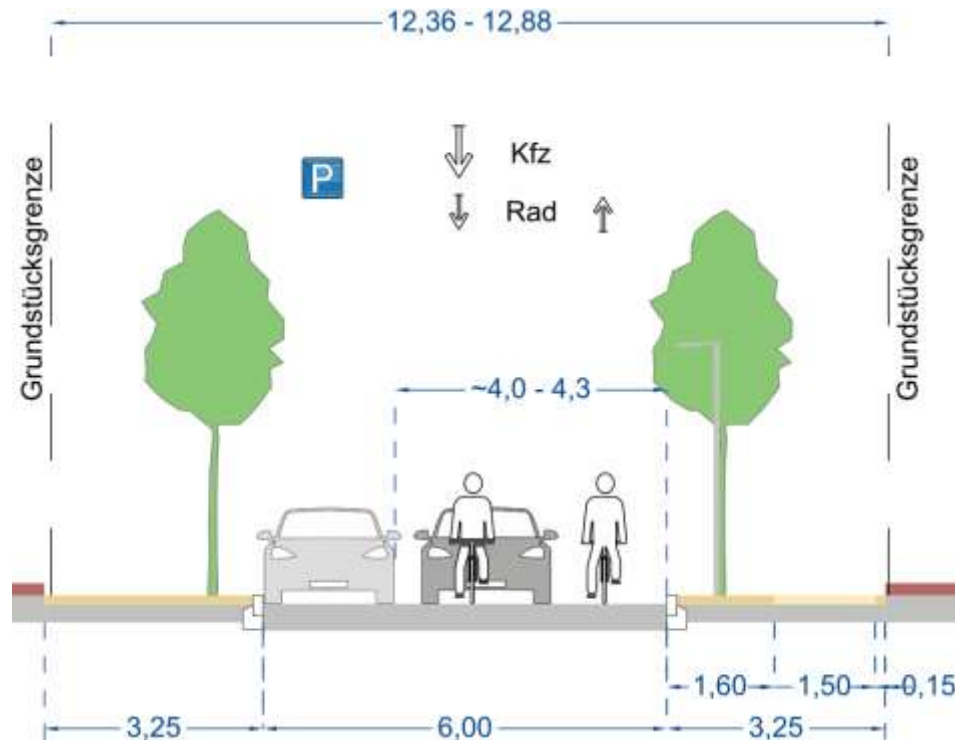


Abb. 10: Straßenquerschnitt Bestandssituation. Hentigstraße im Abschnitt Marksburgerstr. bis Dorotheastr. (Kfz-Parken einseitig auf der Fahrbahn)  
Darstellung: GP, 2025b

Ein Überholen von Fahrrädern durch mehrspurige Kfz ist im Bestand in der Hentigstraße ebenfalls nicht legal möglich (vgl. Abb. 11).

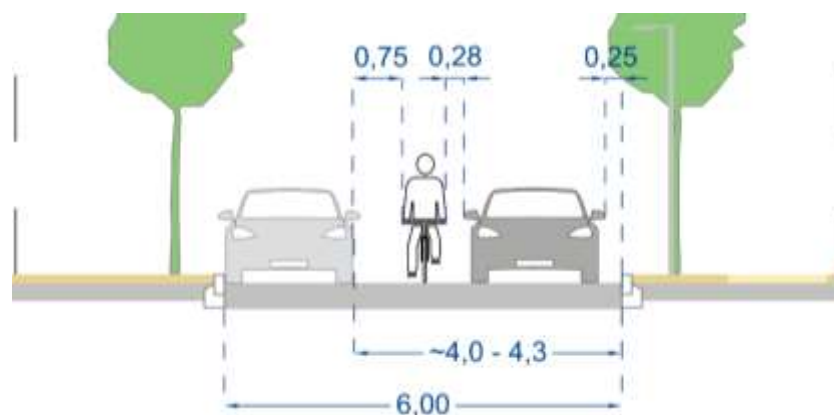


Abb. 11: Überholen im Bestand: Hentigstraße  
Darstellung: GP, 2025b

## 2.1.4. Verkehrszählung

Als Teil der Analyse wurde eine Verkehrserhebung (HL, 2024) an drei Querschnitten (vgl. Abb. 12) an jeweils drei Tagen mit einem kameragestützten Verfahren durchgeführt. Aufgrund des Ausfalls einer Kamera wurde am Knoten Römerweg ein vierter Tag erhoben und zusätzlich ausgewertet. Die Ermittlung des Durchgangsverkehrs erfolgte in Form von Verfolgungsfahrten: Es wurde hinter Fahrzeugen, die von der Treskowallee in den Römerweg abbogen, hinterher gefahren und erfasst, ob diese ohne Halt bis zur Dönhoffstraße durchfahren.



Abb. 12: Verortung der Verkehrserhebung

Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: OSM, 2024, MapTiler, 2024

Tabelle 1: Tägliche Verkehrsstärke (Datengrundlage: HL, 2024 )

		Höhe Dönhoffstraße		Höhe Hönow Str		Höhe Römerweg	
		Kfz/Tag	Rad/Tag*	Kfz/Tag	Rad/Tag*	Kfz/Tag*	Rad/Tag*
Mi. 18.09.	sonnig, 25°C, (15°C)	1.222	729	1.343	599	2.823	479
Do. 19.09.	sonnig, , 24°C, (14°C)	1.193	780	1.317	645		
Di. 24.09.	wechselhaft, 17°C, (11°C)	1.240	544	1.406	411	3.029	346
Do. 26.09.	heiter, 20°C, (13°C)					2.808	342
<b>Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (DTV)</b>		<b>1.218</b>	<b>684</b>	<b>1.355</b>	<b>552</b>	<b>2.887</b>	<b>389</b>
* Summe beider Fahrrichtungen							

Die Tage der Verkehrszählung und die erhobenen Verkehrsstärken sind in Tabelle 1 dargestellt. Die Tage lagen außerhalb der Schulferien und von Wochen mit Feiertagen.

Hieraus ergeben sich die in Abb. 13 dargestellten durchschnittlichen Verkehrsstärken. Die Kfz-Verkehrsstärke im Römerweg ist deutlich höher als an den beiden anderen Querschnitten, da es sich hierbei im Vergleich zu den anderen beiden Straßen nicht um eine Einbahnstraße handelt. Der durchschnittliche Kfz-Verkehr beträgt dort in Fahrtrichtung Nord 1.158 Kfz pro Tag und in Fahrtrichtung Süd 1.729 Kfz pro Tag. Für den Durchgangsverkehr ist nur der Verkehr Richtung Süden relevant.

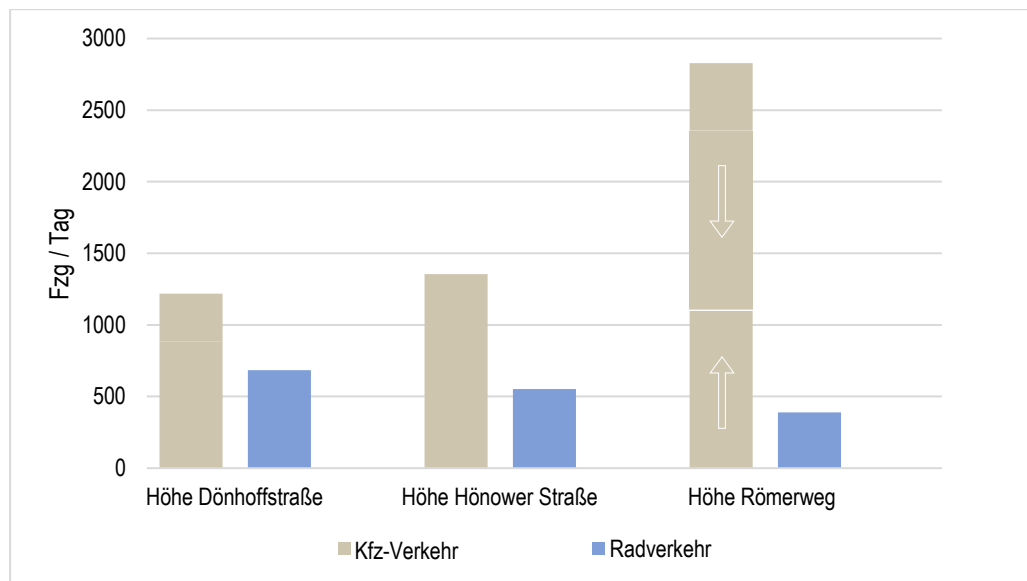


Abb. 13: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken

Um den Anteil des Durchgangsverkehrs zu ermitteln, wurden insgesamt 408 Verfolgungsfahrten durchgeführt. Diese fanden am 25.09. und 26.09.2024 vormittags und am 26.09. und 01.10.2024 nachmittags statt. Bei den 408 durchgeführten Fahrten konnte in knapp 30 % der Fälle eine Durchfahrt ohne Halt im gesamten Straßenzug Römerweg - Cäsarstraße - Hentigstraße festgestellt werden (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 2: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke differenziert nach Quell- und Zielverkehr sowie Durchgangsverkehr

	Höhe Dönhoffstraße		Höhe Hönower Straße		Höhe Römerweg	
	Kfz/Tag	Rad/Tag	Kfz/Tag	Rad/Tag	Kfz/Tag	Rad/Tag
<b>DTV</b>	<b>1.218</b>	<b>684</b>	<b>1.355</b>	<b>552</b>	<b>2.887</b>	<b>389</b>
Kfz Quell- und Zielverkehr (72,73 %)	886		986		2.415	
Kfz Durchgangsverkehr (27,27 %)	332		370		471	

Die Abb. 14 zeigt die Differenzierung des Kfz-Verkehrs zwischen Quell- und Zielverkehr (ca. 73%) sowie Durchgangsverkehr (ca. 27%). Da der Durchgangsverkehr durch die Maßnahmen verhindert werden soll, wird er zur Ermittlung des Anteils des Radverkehrs am zukünftigen Gesamtverkehrsaufkommen aus der nachfolgenden Veranschaulichung ausgeklammert, sodass der Quell- und Zielverkehr zusammen mit dem Radverkehr 100% des Verkehrs ausmachen. Die Prozentzahlen in der Grafik zeigen folglich den Anteil des Kfz-Quell- und Zielverkehrs sowie des Radverkehrs an dem neuen Gesamtverkehr.

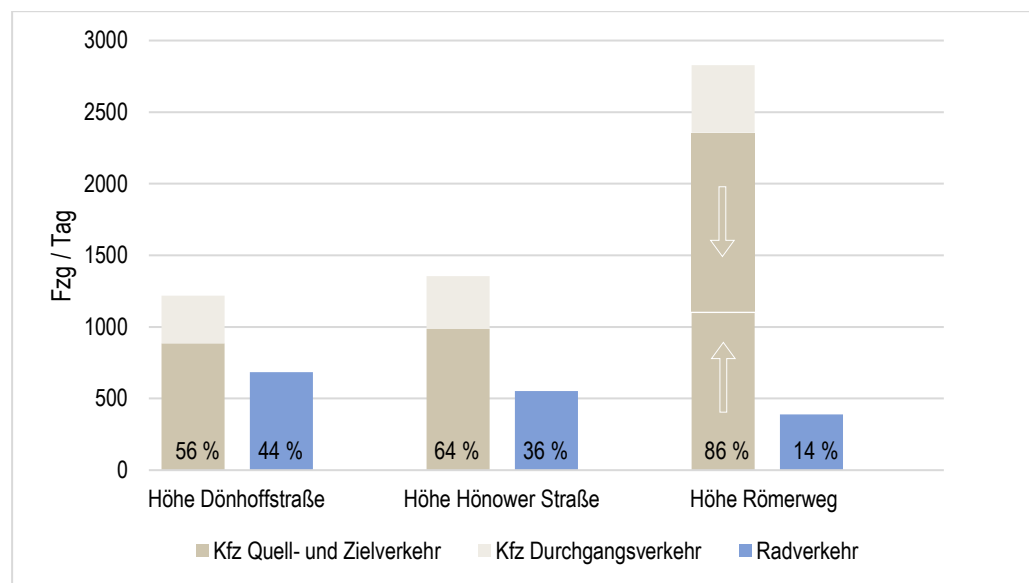


Abb. 14: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke und Anteil des Rad sowie Kfz-Quell- und Zielverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen ohne den Durchgangsverkehr

Auf die Tageszeit verteilt zeigen sich deutlich die Zeiträume mit dem höchsten Verkehrsaufkommen am Morgen und am späten Nachmittag. Beim Radverkehr ist insbesondere die Morgenspitze zwischen 07:00 Uhr und 08:00 Uhr deutlich ausgeprägt. Die Abb. 15 bis Abb. 17 zeigen die Tagesganglinien an allen drei Messquerschnitten.

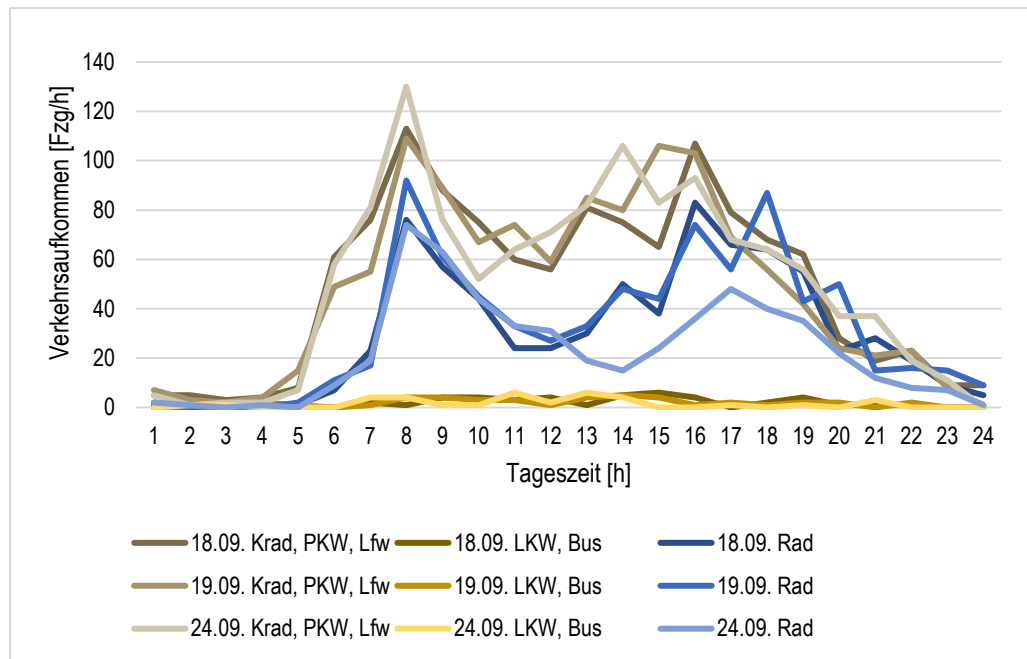


Abb. 15: Verkehrsaufkommen abhängig zur Tageszeit (Querschnitt Hentigstraße Höhe Dönhoffstraße)

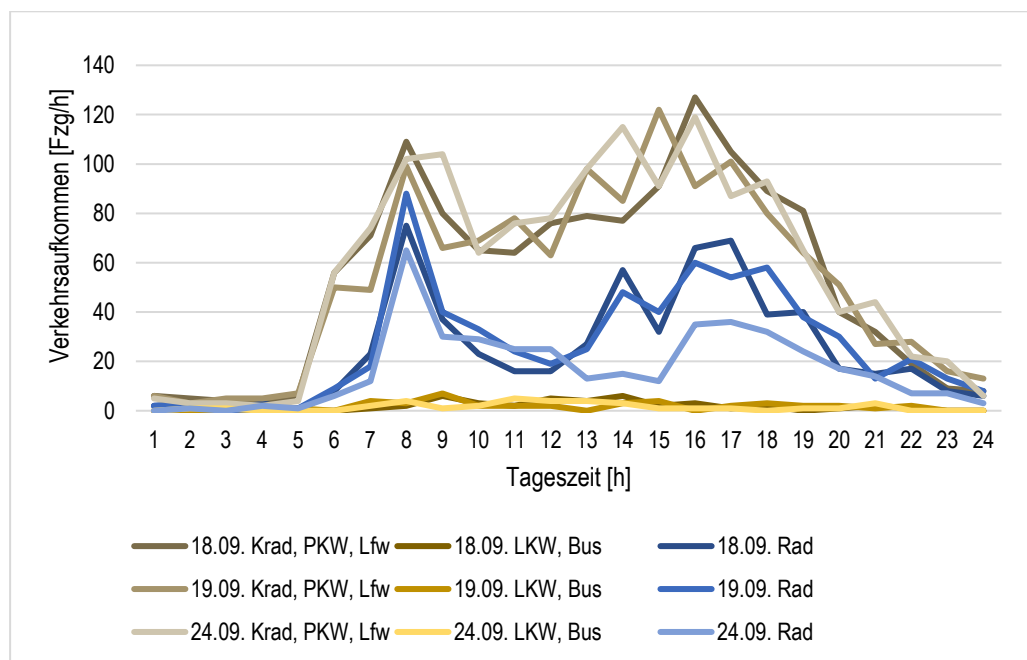


Abb. 16: Verkehrsaufkommen abhängig zur Tageszeit (Querschnitt Hentigstraße Höhe Hönower Straße)

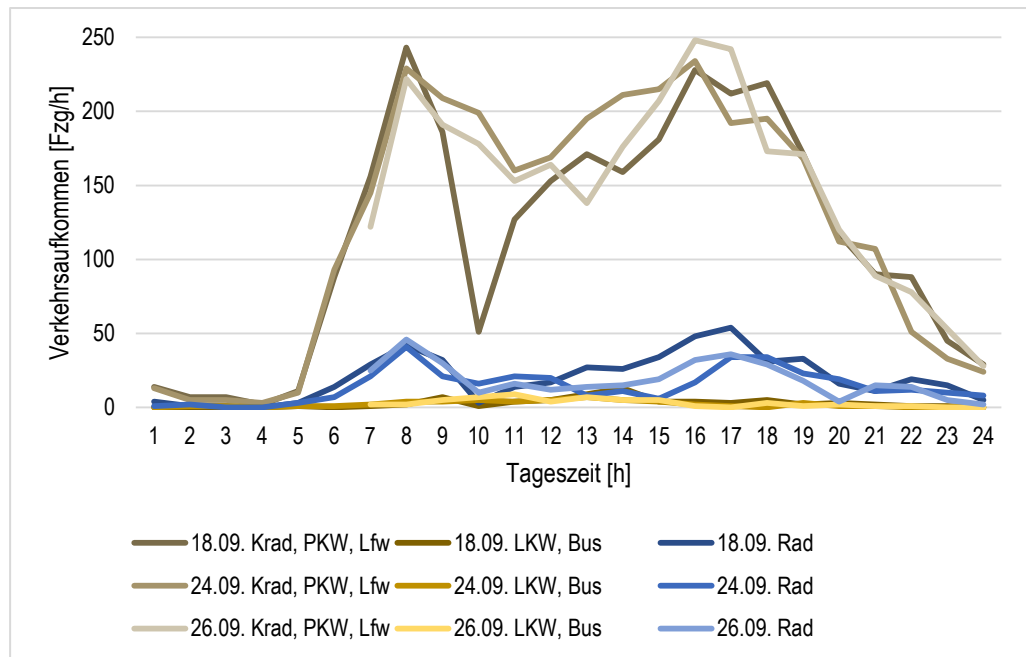


Abb. 17: Verkehrsaufkommen abhängig zur Tageszeit (Querschnitt Cäsarstraße Höhe Römerweg)

### 2.1.5. Ruhender Kfz-Verkehr

Für die Parkraumanalyse wurde die Auslastung der verfügbaren Stellplätze in der Hentigstraße, Cäsarstraße und deren Parallel- und Querstraßen durchgeführt (vgl. Abb. 18). Dabei wurde zwischen der Auslastung am Vormittag (09:00 Uhr – 11:00 Uhr) und am Abend (20:00 Uhr – 22:00 Uhr) unterschieden. Die Erfassungen in der Hentig- und Cäsarstraße fanden am 18.09., 19.09., 24.09. und 25.09.2024 statt, in den umliegenden Straßen am 24.09.2024 (vgl. Abb. 19). Etwa 7 Stellplätze waren in dem Zeitraum aufgrund von Baumaßnahmen nicht nutzbar. Da zudem im September in der gesamten Dönhoffstraße ein baustellenbedingtes Halteverbot angeordnet war, wurde in diesem Abschnitt im November ergänzend erhoben.

Insgesamt stehen in den betrachteten Straßenabschnitten im Bestand 748 Kfz-Stellplätze zur Verfügung. 173 davon in der Hentig- und Cäsarstraße, 289 nördlich und 259 südlich davon sowie 27 in der Dönhoffstraße.



Abb. 18: Bei der Parkraumanalyse untersuchte Straßenabschnitte

Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: OSM, 2024, MapTiler, 2024, HL, 2024



Abb. 19: Erhebungszeiträume der Stellplatzauslastung  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: OSM, 2024, MapTiler, 2024, HL, 2024

Am Vormittag gab es im untersuchten Gebiet 90 freie Parkplätze, was einer Auslastung von 88% entspricht, und am Abend 24 freie Parkplätze (Auslastung 97%).

Die Belegung der Parkplätze am Vormittag im analysierten Gebiet ist in der Abb. 20 dargestellt. Die Auslastung befindet sich im gesamten Gebiet zwischen 60% - 100%. Die geringste beobachtete Auslastung ist im Bereich der Cäsarstraße.



Abb. 20: Parkraumanalyse - Vormittag (9 - 11 Uhr)  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: OSM, 2024, MapTiler, 2024, HL, 2024

Die Stellplatzauslastung im Gebiet am Abend liegt zwischen 80 % und über 100 % (vgl. Abb. 21). Eine Überbelegung liegt dann vor, wenn Fahrzeuge illegal abgestellt sind. Dies kann zum Beispiel der Fall sein, wenn im Kreuzungsbereich oder vor abgesenkten Bordsteinen geparkt wird.





Abb. 21: Parkraumanalyse - Abend (20-22 Uhr)

Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: OSM, 2024, MapTiler, 2024, HL, 2024

## 2.1.6. Unfälle

Für eine Analyse des Unfallgeschehens wurden die Informationen aus dem Unfallatlas für die Jahre 2018-2023 verwendet (vgl. Abb. 22). Unterschieden wurde zwischen der Art der beteiligten Verkehrsmittel und der Unfallschwere (mit leichter Verletzung, schwerer Verletzung und Tötung).



Abb. 22: Unfälle der Jahre 2018 bis 2023

Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: OSM, 2024, MapTiler, 2024, Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2024

Im Straßenzug selbst sind keine auffälligen Unfallschwerpunkte zu identifizieren. Es ist jedoch zu beachten, dass hier zum einen nur die objektive Sicherheit betrachtet wird und dass weiterhin generell von einer hohen Dunkelziffer von nicht gemeldeten Unfällen ausgegangen werden muss ( von Below, 2016).



## 2.2. Onlinebeteiligung

Die Anwohnenden und Anlieger\*innen der Hentigstraße - Cäsarstraße - Römerweg wurden mittels Infoplakaten in der Nachbarschaft dazu eingeladen, vom 8. Oktober bis 5. November ihre Meinungen, Anmerkungen und Hinweise zur beabsichtigten Fahrradstraße online unter [mein.berlin.de/projekte/machbarkeitsstudie-fahrradstrae-hentigstrae-casars/](https://mein.berlin.de/projekte/machbarkeitsstudie-fahrradstrae-hentigstrae-casars/) mitzuteilen. Dazu wurde eine Befragung zur Straßenraumnutzung durchgeführt (Umfrage mit vorgegebenen Antwortmöglichkeiten) sowie eine interaktive Karte, auf der Anmerkungen verortet werden konnten, zur Verfügung gestellt.

### 2.2.1. Befragung zur Straßenraumnutzung

An der Umfrage nahmen 163 Personen teil. Der Großteil der Teilnehmenden war zwischen 26 und 67 Jahre alt. Der Anteil der männlichen Personen überwog leicht zu dem der weiblichen Teilnehmerinnen (vgl. Abb. 23).

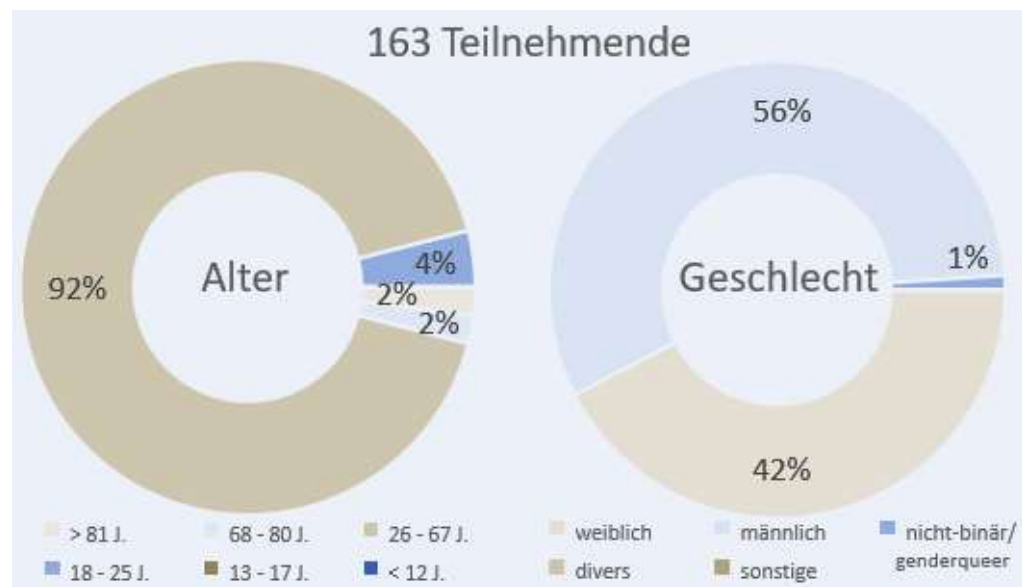


Abb. 23: Alter und Geschlecht der Teilnehmenden  
Darstellung: GP, 2025b

Im direkten Umfeld des Straßenzugs Römerweg - Cäsarstraße - Hentigstraße lebten im Jahr 2023 nach Zahlen des Amts für Statistik Berlin-Brandenburg rund 2.400 Personen ( Geoportal Berlin, 2023). Auch wenn mit 163 Teilnehmenden eine hohe Beteiligung erreicht werden konnte, kann die Befragung nicht als repräsentativ angesehen werden. So nahmen z.B. keine Personen unter 18 Jahren an der Umfrage teil. Dennoch bieten die Rückmeldungen eine gute Grundlage bzgl. der Ansprüche, denen der Straßenzug gerecht werden soll, und geben Hinweise auf zu berücksichtigende Aspekte.

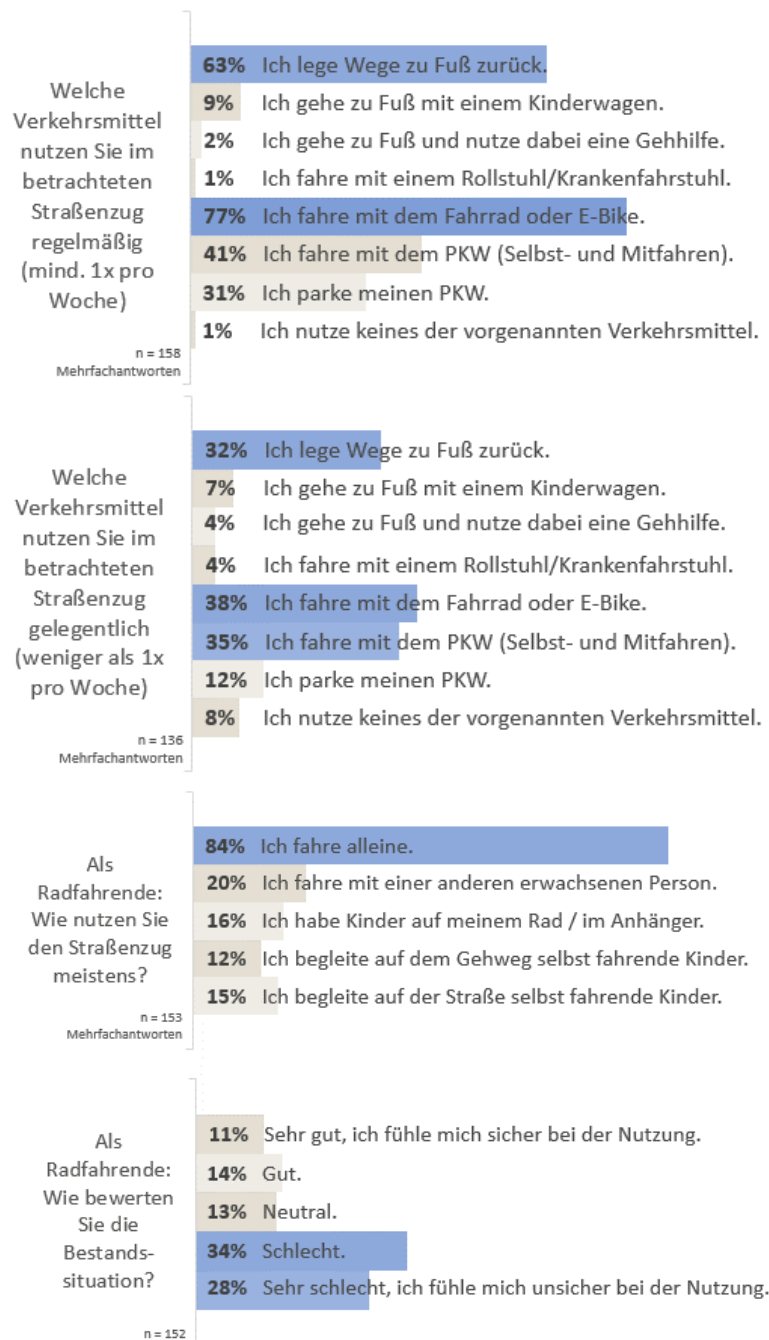
Ein Überblick über die allgemeine Straßenraumnutzung der Anwohnenden bezogen auf den Wohnort, die Häufigkeit und die Tätigkeit wurde mit den nachfolgenden Fragen erlangt. Die Antworten der Befragten sind in den folgenden Grafiken

ebenfalls aufgeführt. Da die meisten Teilnehmenden Anwohnende der Hentigstraße, Cäsarstraße oder der unmittelbaren Umgebung waren und mit großer Mehrheit sehr oft im Straßenzug verkehren, da sie dort wohnen, spazieren gehen oder durchfahren, können die Antworten der Befragten positiv aufgefasst und als valide gewertet werden.



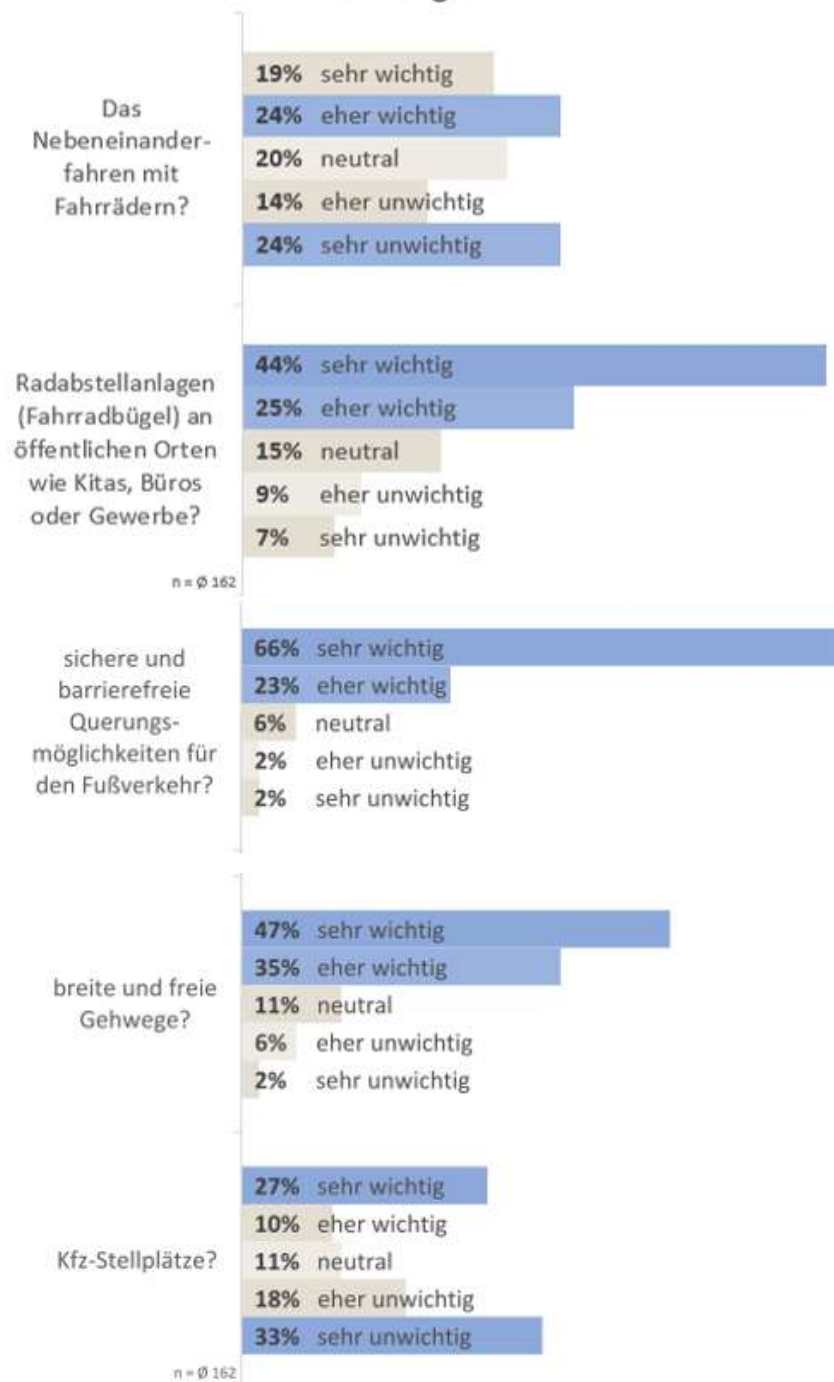
Des Weiteren wurden Fragen zur verkehrlichen Nutzung der Teilnehmenden gestellt. Auch die Nutzung mit dem Fahrrad wurde explizit abgefragt, um einen Eindruck über die Präsenz des Radverkehrs im Gebiet und die aktuelle Zufriedenheit der Radfahrenden zu erlangen. Die Ergebnisse zeigen, dass das Fahrrad das meist genutzte Verkehrsmittel bei den Befragten ist. So gaben 77 % der befragten an, das Fahrrad regelmäßig zu nutzen. Die Bestandsituation wird von über 50% der Radfahrenden als schlecht bis sehr schlecht eingeordnet.





Einige Aspekte, die bei der Planung gegebenenfalls berücksichtigt werden sollten, wurden im Anschluss detaillierter abgefragt. Hierzu zählen das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern, welches ausgeglichen von sehr wichtig bis sehr unwichtig gewertet wurde, und die Installation von Radabstellanlagen vor öffentlichen Einrichtungen, die als sehr wichtig bis eher wichtig eingeordnet wurde. Eine sichere und barrierefreie Möglichkeit zur Querung für den Fußverkehr wurde von der großen Mehrheit als sehr wichtig bis eher wichtig empfunden, ebenso wie breite und freie Gehwege. Die Meinungen zu Kfz-Stellplätzen gehen stark auseinander mit den größten Zustimmungswerten bei sehr wichtig und sehr unwichtig.

## Wie wichtig sind Ihnen folgende Aspekte in dem Straßenzug?



Zudem bestand die Möglichkeit, Verbesserungsvorschläge und Kommentare zu hinterlassen, die von den Befragten umfangreich genutzt wurde. Über 200 Kommentare und Anmerkungen wurden verfasst. Da Kommentare auch anonym verfasst werden konnten, ist nicht auszuschließen, dass eine Person mit derselben Anmerkung zwei oder mehr Kommentare verfasst hat. Eindeutig von derselben Person mehrfach geäußerte Kommentare wurden nur einmal berücksichtigt.

Mit etwa 50 Nennungen wurde am häufigsten die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur bzw. Fahrradvorrang mit mehr Platz und Sicherheit für den

Radverkehr gefordert. Die meisten dieser Stimmen haben sich für eine Fahrradstraße auf der Hentigstraße und Cäsarstraße ausgesprochen. Vereinzelt Stimmen haben stattdessen eine Verkehrsberuhigung vorgeschlagen. Rund 20 Stimmen forderten alternativ oder als Ergänzung eine Fahrradinfrastruktur auf der Treskowallee. Als Argumente wurde hier unter anderem angebracht, dass die Treskowallee aktuell durch die anhaltende Baustelle auch einspurig funktioniert, sodass die andere Spur künftig für den Radverkehr genutzt werden könnte. Um auf die Fahrradstraße zu gelangen, muss man laut einiger Anmerkungen einen zu großen Umweg mit zu vielen Kreuzungen auf sich nehmen, sodass die Führung des Radwegs auf die Fahrradstraße nicht intuitiv wäre und entsprechend nur durch ortskundige Anwohnende genutzt werden würde. Zudem brachte eine Person an, dass die Radinfrastruktur vor allem für die sich dort aufhaltenden vielen Schulkinder wichtig sei, die eine Fahrradstraße allerdings bis zu einem Alter von 8 Jahren nicht nutzen dürfen, sondern dazu verpflichtet sind, auf dem Gehweg zu fahren, weswegen eine Radinfrastruktur auf der Treskowallee notwendig wäre.

Ebenfalls sehr häufig, mit ungefähr 25 Nennungen, wurde eine Sanierung der Gehwege gefordert, da der Belag defekt sei und mobilitätseingeschränkte Personen oder Personen mit Kinderwagen den Gehweg nur mit häufigen Komplikationen nutzen könnten. Auch eine Sanierung des Fahrbahnbelags wurde vereinzelt gefordert. Etwa fünf Personen wiesen bei den geplanten Maßnahmen ebenfalls auf Berücksichtigung der Steigerung der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität durch Stadtgrün, Bänke, Parklets oder ähnliches hin. Auch eine bessere Beschilderung und vor allem die Aufklärung für den Autoverkehr, dass die Einbahnstraße durch den Radverkehr in beide Richtungen genutzt werden darf, wurden von etwa 15 Personen gewünscht.



*Abb. 24: Zustand des Gehwegs - Hentigstraße  
GP, 2024*



Eine Minimierung des Autoverkehrs im Quartier war ein weiterer Punkt, der durch verschiedene Anmerkungen hervorgehoben wurde. Im Zusammenhang mit dem Thema Mobilitätsgerechtigkeit soll laut Forderungen die Priorisierung des Autoverkehrs reduziert und mindestens dem Fahrrad- und Fußverkehr gleich gestellt werden. Rund 25 Personen fordern eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Beispielsweise wird hier etwa 20 Mal eine gegenläufige Einbahnstraßenführung zur Reduzierung vorgeschlagen. Etwa zehn Nennungen erhält der Vorschlag, das Quartier oder vereinzelte Straßen nur für Anlieger und Lieferverkehr freizugeben. Auch die Umgestaltung in einen Kiezblock wird vorgeschlagen. Mit etwa 30 Stimmen wird vor allem die Reduzierung des ruhenden Verkehrs gefordert, beispielsweise durch temporäres Parkverbot oder Parkraumbewirtschaftung, unterstützt durch eine häufige Benennung der Problematik durch Dooring (sich öffnende Autotüren). Zudem beengten die parkenden Pkw die Situation des Radverkehrs bei der Begegnung mit dem Autoverkehr, welches häufig als gefährlich empfunden wurde, oder schränken den Fußverkehr durch Parken auf dem Gehweg ein.



*Abb. 25: Auf dem Gehweg parkende Pkw in der Cäsarstraße  
GP, 2024*

Einige Stimmen wünschten sich zudem Maßnahmen zur Geschwindigkeitssenkung oder -einhaltung, wie beispielsweise Temposchwellen, Verschwenkungen durch abwechselndes Längsparken, Modalfilter oder Kreuzungen im niederländischen Stil, bei denen die Fahrbahn an den Querungsstellen auf das Gehwegniveau angehoben wird, welches sich positiv für den Fußverkehr auswirken würde und gleichzeitig als Temposchwelle fungiere. Generell bestand der Wunsch von vereinzelt Personen, die Kreuzungen übersichtlicher zu gestalten, indem beispielsweise Fahrradbügel genutzt werden, um das Parken im Kreuzungsbereich zu verhindern.



*Abb. 26: schwer einsehbarer Kreuzungsbereich durch regelwidrig im Kreuzungsbereich abgestelltes Fahrzeug - Ecke Hentigstraße / Hönower Str.  
GP, 2024*

Etwa 25 Stimmen äußerten auf der anderen Seite, dass die Baustelle in der Treskowallee zu Stau führe, dadurch Durchgangsverkehr im Straßenzug Römerweg - Cäsarstraße - Hentigstraße entstehe und dass dies die eigentliche und einzige Problematik sei. 15 Nennungen wünschen entsprechend keine Veränderungen. Der Kfz-Verkehr solle weiterhin präsent gehalten und die Anzahl der Parkplätze nicht verringert und mitunter ausgeweitet werden. 15 Personen sprachen sich explizit gegen eine Fahrradstraße aus, unter anderem mit der Begründung, dass der Radverkehr eher den kürzesten Weg über die Treskowallee und nicht die Fahrradstraße nutzen würde.

Das nachfolgende Diagramm zeigt das Verhältnis der verschiedenen Kommentare und Verbesserungswünsche in Abhängigkeit der Häufigkeit der Nennungen.



## 2.2.2. Interaktive Karte

Zudem wurde den Anwohnenden die Möglichkeit geboten, explizite Mängel, Konflikte oder Verbesserungsvorschläge in einer interaktiven Karte zu verorten und gemachte Kommentare positiv oder negativ zu bewerten.



Abb. 27: Im Gebiet verortete Hinweise der Onlinebefragung  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: OSM, 2024, MapTiler, 2024



in Abb. 27 ist eine Übersicht mit den wichtigsten verorteten Hinweisen und den gemachten Bewertungen dargestellt.

### 2.3. Zwischenfazit Phase 1

Folgende wichtige Erkenntnisse konnten aus der Bestandsanalyse und der Onlinebeteiligung abgeleitet werden:

- Der Straßenzug hat eine erhöhte Netzbedeutung für den Radverkehr, keine besondere Netzbedeutung für andere Verkehrsarten.
- Mit bis zu 44 % zeigt der Straßenzug einen hohen zu erwartenden Radverkehrsanteil.  
→ Die Voraussetzungen zum Einrichten einer Fahrradstraße sind erfüllt.
- Es besteht eine hohe Nachfrage an Parkraum.
- Ein hoher Parkdruck führt regelmäßig zu regelwidrig abgestellten Fahrzeugen, z.B. im Kreuzungsbereich.
- Die Straßenquerschnitte im Bestand lassen in der Regel kein legales Überholen von Fahrrädern durch Kfz zu. In der Online-Beteiligung wird dennoch davon berichtet.
- Die Online-Beteiligung zeigt das Fahrrad als am häufigsten genutztes Verkehrsmittel und einen großen Anteil der Radfahrenden, die sich bei der Nutzung der Straße unsicher fühlen.
- Teilnehmende an der Online-Beteiligung fordern mehrheitlich eine Stärkung des Radverkehrs und eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs, einige Personen setzten sich für einen Erhalt aller Kfz-Parkplätze ein. Größte Übereinstimmungen gibt es in der Forderung nach Verbesserungen für den Fußverkehr.

### 3. Phase 2 – Variantenentwicklung und -diskussion

Auf Grundlage der Bestandsanalyse und der Onlinebeteiligung wurden verschiedene Varianten entwickelt.

#### 3.1. Variantenbeschreibung

Bei der Variantenentwicklung wurden drei übergeordnet Themenschwerpunkte (Straßenquerschnitte, Knotenpunkte und Verkehrsorganisation) unabhängig voneinander betrachtet. Ziel war es jeweils, die ganze Bandbreite von Lösungsansätzen aufzuzeigen und Unterschiede herauszuarbeiten. Die Auswahl der Vorzugsvariante unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen erfolgte in der Phase 3 (Entwicklung einer Vorzugsvariante, vgl. Kapitel 4)

##### 3.1.1. Straßenquerschnitt

Die Straßenquerschnitte der Hentigstraße und Cäsarstraße im Bestand wurden bereits in Kapitel 2.1.3 aufgezeigt. Neben leichten Unterschieden in der Gestaltung des Seitenraumes unterscheiden sich die beiden Straßen hauptsächlich in der bestehenden Parkanordnung, während die Breiten von Fahrbahn und Seitenraum gleich sind.

Es wurden je sechs alternative Varianten für die Cäsarstraße und die Hentigstraße entwickelt.

###### 3.1.1.1. Hentigstraße

(Beispielhaft am Abschnitt Marksburgstr. – Dorotheastr.)

- *V1 – Bestand als Fahrradstraße*

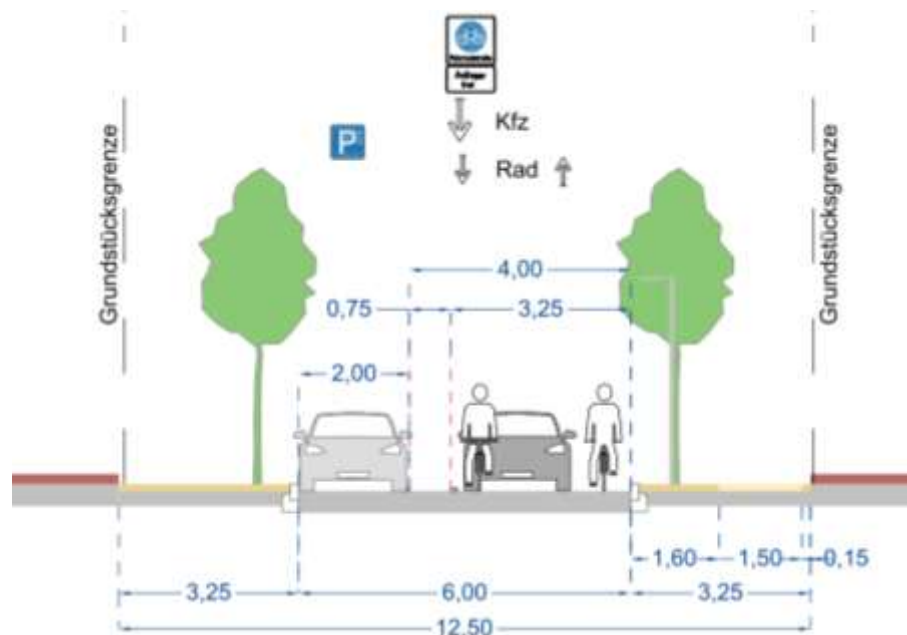


Abb. 28: Straßenquerschnitt Hentigstraße - Variante 1  
Darstellung: GP, 2025b

→ Überholen nicht legal möglich; Radverkehr wird in Dooring-Zone gedrängt. Enger Begegnungsfall PKW-Rad. Fahrradstraßenstandard nicht erfüllt. Erhalt Bestandsparkplätze

- V2 - Fahrradstraße als Einbahnstraße, einseitiges Gehwegparken

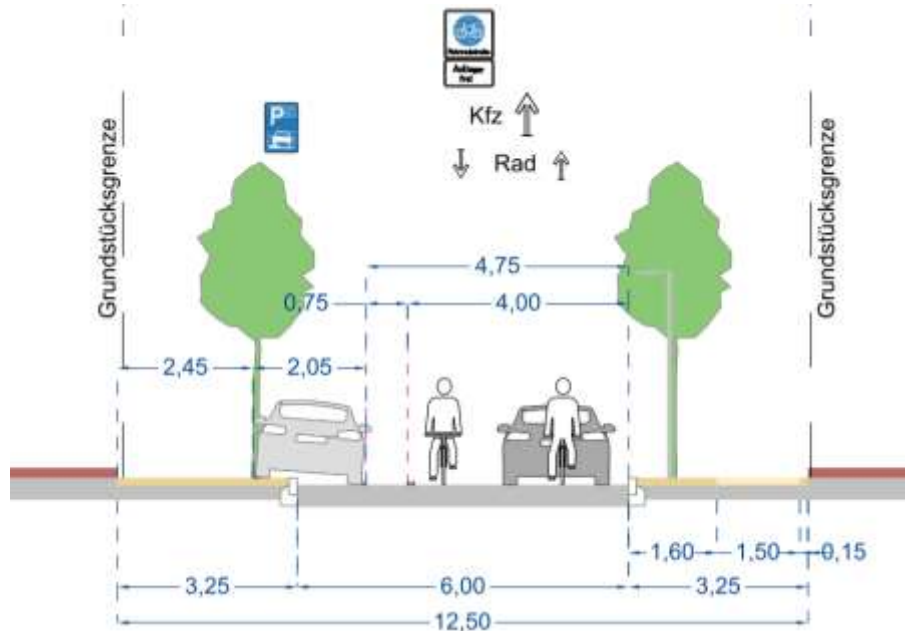


Abb. 29: Straßenquerschnitt Hentigstraße - Variante 2  
Darstellung: GP, 2025b

→ Überholen legal möglich, solange Parken auf linker Seite relativ zur Fahrtrichtung und Kfz Sicherheitstrennstreifen nutzt. Fahrradstraßenstandard erfüllt. Verschlechterung für Fußverkehr, ein Gehweg nicht vorschrittskonform. Erhalt von 51 der 98 Bestandsparkplätze (52%)

- V3 - Fahrradstraße als Einbahnstraße, einseitiges Parken (am linken Fahrbahnrand)

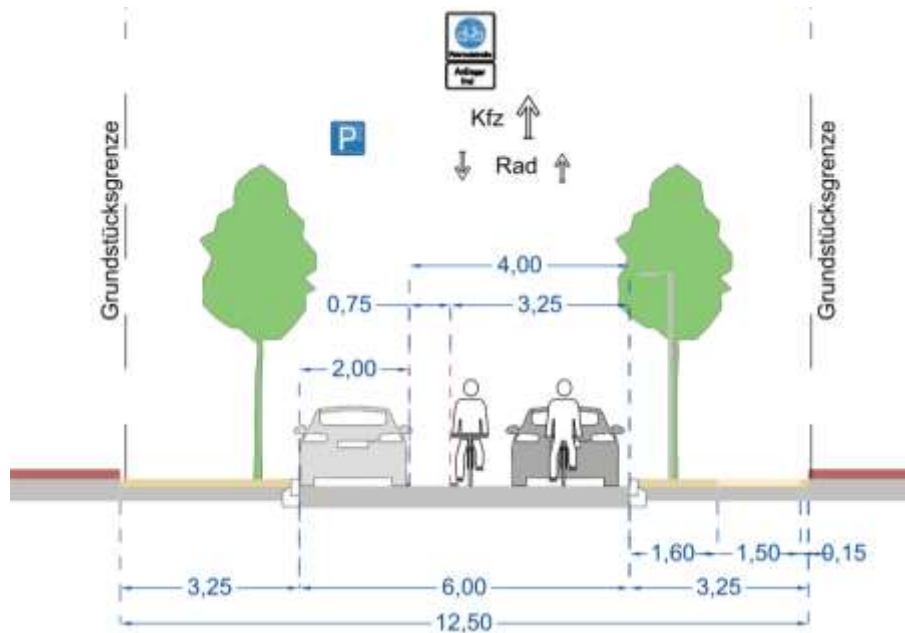


Abb. 30: Straßenquerschnitt Hentigstraße - Variante 3  
Darstellung: GP, 2025b

→ Überholen nicht legal möglich. Radverkehr nutzt vsl. im Begegnungsfall mit PKW die Dooring-Zone. Fahrradstraßenstandard nicht erfüllt. Erhalt aller Bestandsparkplätze.

- V4 - Fahrradstraße, kein Parken, Zweirichtungsverkehr für Kfz möglich

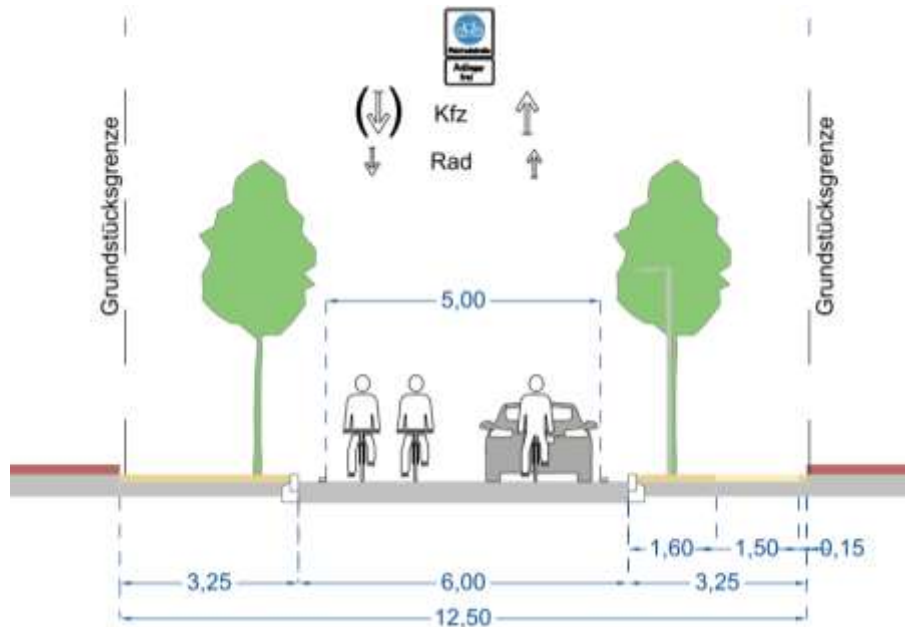


Abb. 31: Straßenquerschnitt Hentigstraße - Variante 4  
Darstellung: GP, 2025b

→ Überholen legal möglich. Begegnungsfall PKW und zwei Fahrräder möglich. Fahrradstraßenstandard erfüllt. Wegfall aller Stellplätze, Lieferzonen /

Behindertenstellplätze denkbar. Gefahr von zu hohen Geschwindigkeiten der Kfz → entsprechende Maßnahmen (punktuelle Fahrbahnverengungen, Moabiter Kissen o.Ä.) notwendig.

- V5 - Fahrradstraße, zeitlich befristetes Parken



Abb. 32: Straßenquerschnitt Hentigstraße - Variante 5, Situation mit Halteverbot, z.B. 7-19h oder 7-11h & 15-19h

Darstellung: GP, 2025b



Abb. 33: Straßenquerschnitt Hentigstraße - Variante 5, Situation zu Zeiten mit erlaubtem Parken

Darstellung: GP, 2025b

→ Nachfrageangepasste Straßenraumnutzung. Keine Markierung von Parkständen und Sicherheitstrennstreifen für Zustand mit Parken möglich. Durchsetzung von

Halteverbot notwendig. Kombination mit Lieferzonen möglich. Temporärer Erhalt aller Bestandsparkplätze. Halteverbotszeiten wären festzulegen.

- V6 - Bestand, keine Fahrradstraße

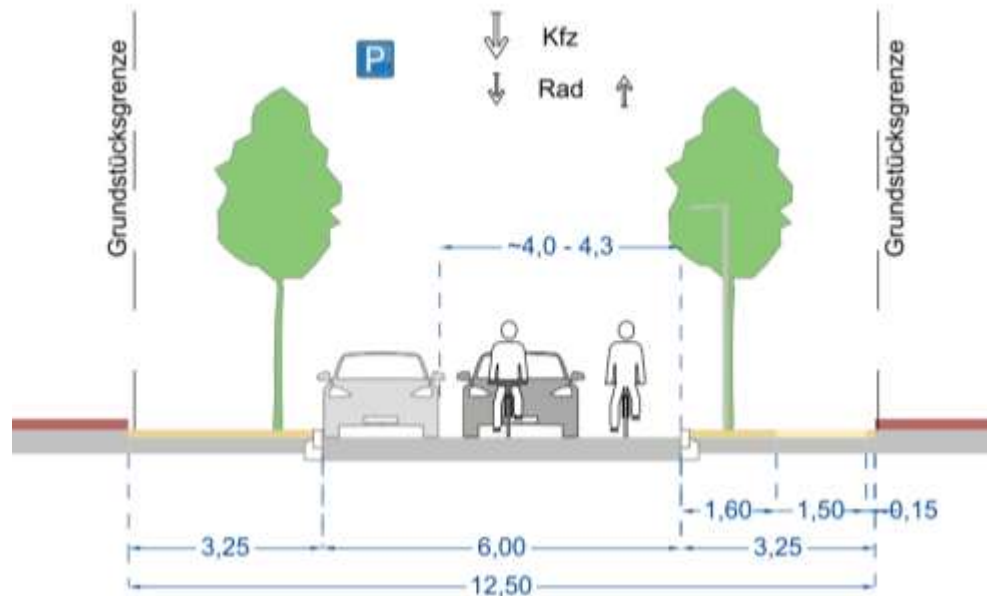


Abb. 34: Straßenquerschnitt Hentigstraße - Variante 6  
Darstellung: GP, 2025b

→ Überholen nicht legal möglich, Radverkehr wird in Dooring-Zone gedrängt. Enger Begegnungsfall PKW-Rad. Verbesserungen für den Radverkehr nur über Verkehrsführung (Ausschluss Durchgangsverkehr) und verbesserte Sichtbeziehungen an Knotenpunkten.

### 3.1.1.2. Cäsarstraße

(Beispielhaft am Abschnitt Aristotelessteig – Hönower Str.)

- V1 – Bestand (beidseitiges Gehwegparken) als Fahrradstraße und Einbahnstraße

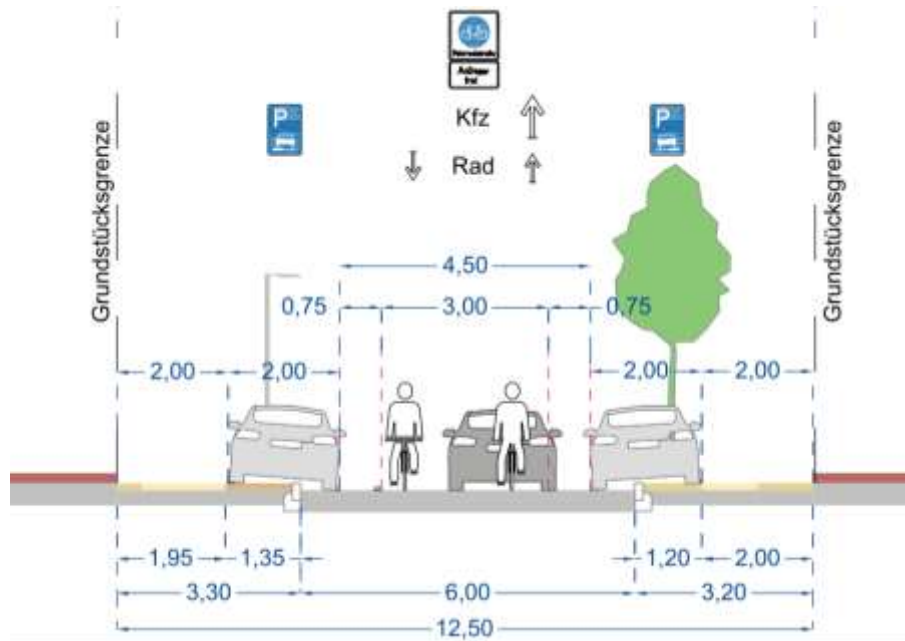


Abb. 35: Straßenquerschnitt Cäsarstraße - Variante 1  
Darstellung: GP, 2025b

→ Überholen nicht legal möglich. Radverkehr wird in Dooring-Zone gedrängt. Enger Begegnungsverkehr PKW-Rad. Fahrradstraßenstandard nicht erfüllt. Erhalt aller Bestandsparkplätze.

- V2 – Fahrradstraße als Einbahnstraße, einseitiges Gehwegparken

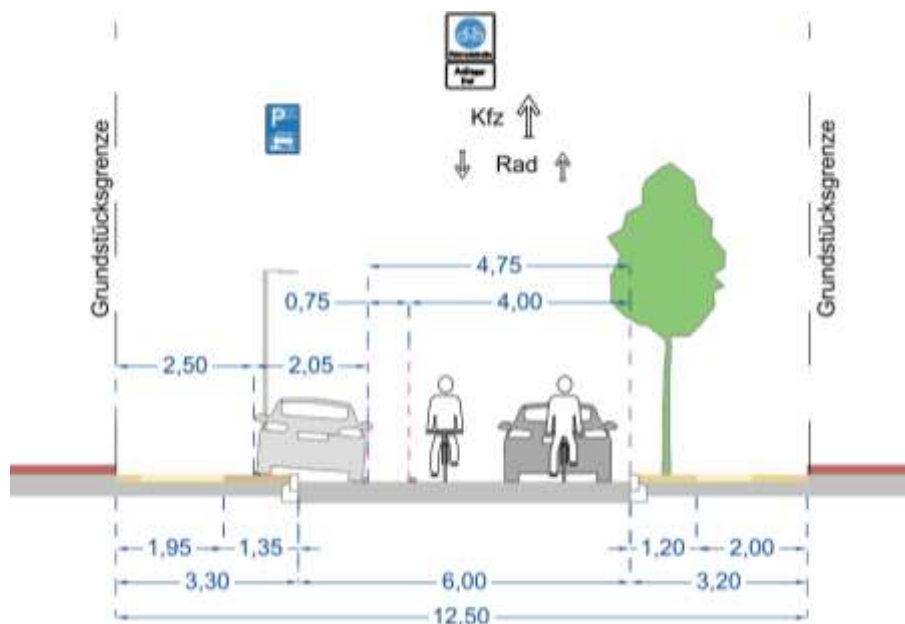


Abb. 36: Straßenquerschnitt Cäsarstraße - Variante 2  
Darstellung: GP, 2025b

→ Überholen legal möglich, solange Parken auf linker Seite angeordnet und Kfz Sicherheitstrennstreifen nutzt. Fahrradstraßenstandard erfüllt. Deutliche Verbesserung für Fußverkehr. Erhalt von ca. 37 der 73 Bestandsparkplätze (51%) - etwa 11 der 73 Bestandsparkplätze jedoch eigentlich legal auch im Bestand nicht nutzbar (dann 60 %). Verbesserung für den Fußverkehr.

- V3 - Fahrradstraße als Einbahnstraße, einseitiges Parken

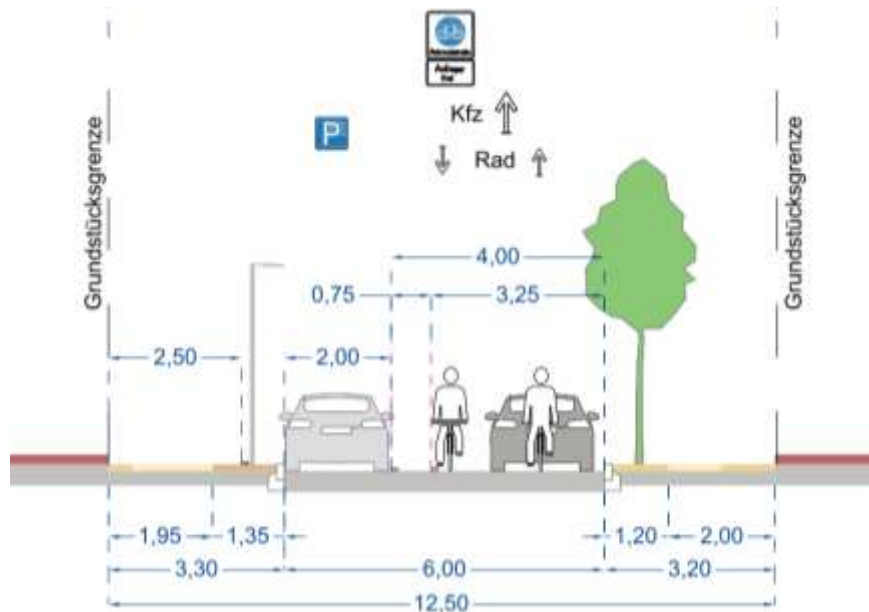


Abb. 37: Straßenquerschnitt Cäsarstraße - Variante 3  
Darstellung: GP, 2025b

→ Überholen nicht legal möglich. Radverkehr nutzt vsl. im Begegnungsfall mit PKW die Dooring-Zone der Beifahrerseite, Blickkontakt dabei möglich. Fahrradstraßenstandard nicht erfüllt. Erhalt von 52 der 73 Bestandsparkplätze (71%) - etwa 11 der 73 Bestandsparkplätze jedoch eigentlich legal auch im Bestand nicht nutzbar. Verbesserung für den Fußverkehr.



- V4 - Fahrradstraße, kein Parken, Zweirichtungsverkehr möglich

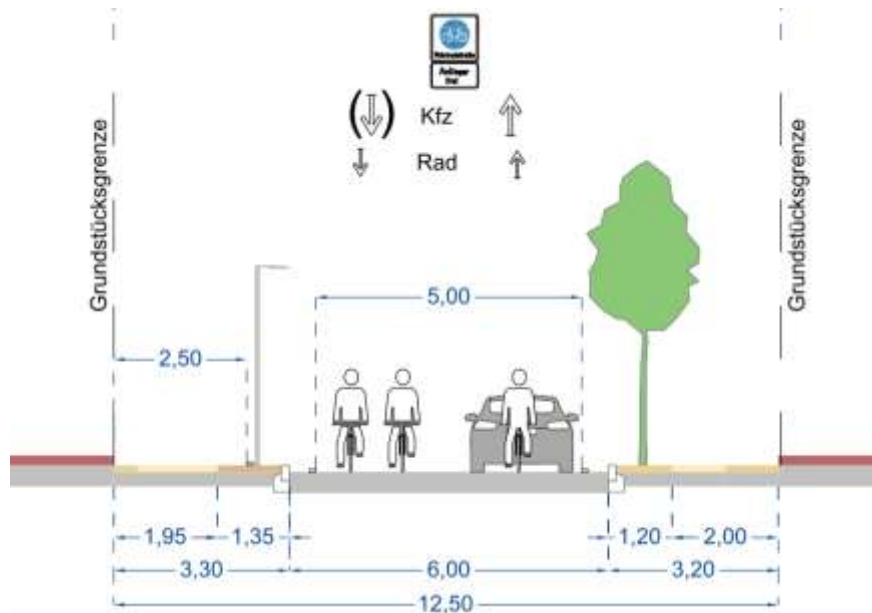


Abb. 38: Straßenquerschnitt Cäsarstraße - Variante 4  
Darstellung: GP, 2025b

→ Überholen legal möglich. Begegnungsfall PKW und zwei Fahrräder möglich. Fahrradstraßenstandard erfüllt. Wegfall aller Stellplätze, Lieferzonen / Behindertenstellplätze denkbar. Gefahr von zu hohen Geschwindigkeiten der Kfz → entsprechende Maßnahmen (punktuelle Fahrbahnverengungen, Moabiter Kissen o.Ä.) notwendig. Verbesserung für den Fußverkehr.

- V5 - Fahrradstraße, zeitlich befristetes Parken

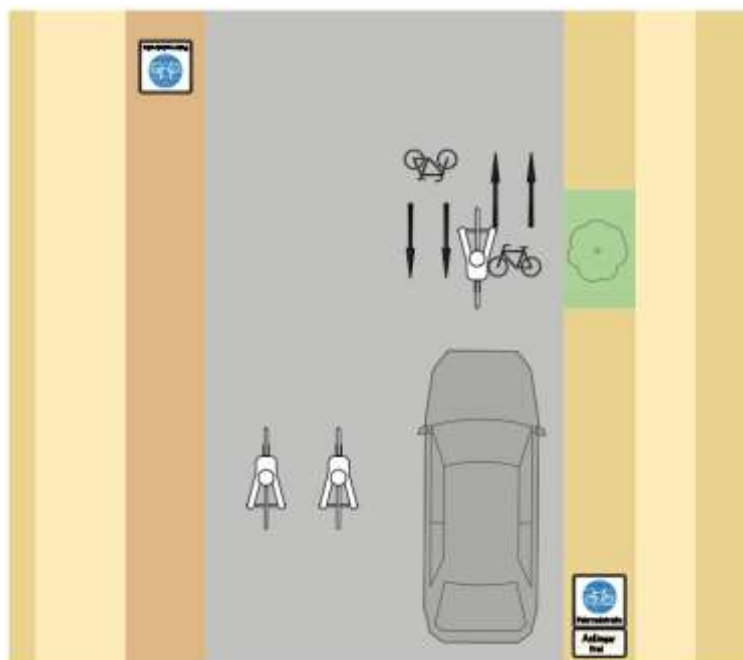


Abb. 39: Straßenquerschnitt Cäsarstraße - Variante 5, Situation mit Halteverbot, z.B 7-19h oder 7-11h & 15-19h  
Darstellung: GP, 2025b



Abb. 40: Straßenquerschnitt Cäsarstraße - Variante 5, Situation zu Zeiten mit erlaubtem Parken  
Darstellung: GP, 2025b

→ Nachfragenangepasste Straßenraumnutzung. Keine Markierung von Parkständen und Sicherheitstrennstreifen für Zustand mit Parken. Durchsetzen von Halteverbot notwendig. Kombination mit Lieferzonen möglich. Temporärer Erhalt von rund 52 Stellplätzen. Verbesserung für den Fußverkehr.

- V6 - Bestand als Einbahnstraße, keine Fahrradstraße

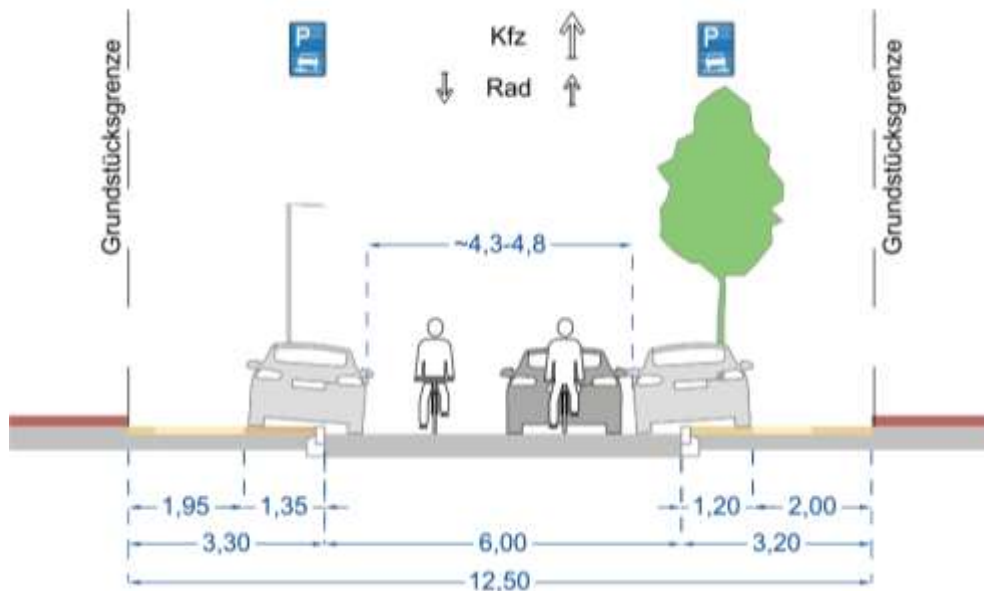


Abb. 41: Straßenquerschnitt Cäsarstraße - Variante 6  
Darstellung: GP, 2025b

→ Überholen nicht legal möglich, Radverkehr wird in Dooring-Zone gedrängt. Enger Begegnungsverkehr PKW-Rad. Fahrradstraßenstandard nicht erfüllt. Erhalt aller Bestandsparkplätze. Verbesserungen für den Radverkehr nur über

Verkehrsführung (Ausschluss Durchgangsverkehr) und verbesserte Sichtbeziehungen an Knotenpunkten.

### 3.1.2. Knotenpunkte

Die Zielstellung an die zukünftige Knotenpunktgestaltung ist das Generieren einer durchgehenden Vorfahrt im Verlauf der Fahrradstraße ohne eine Erhöhung der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und die Verbesserung der Quermöglichkeiten für den Fußverkehr. Um die Knotenpunkte sicher zu gestalten ist es zudem wichtig, dass die Verkehrsteilnehmenden einander frühzeitig sehen können und Sichtbeziehungen nicht, zum Beispiel durch falsch abgestellte Kfz, verdeckt werden. Weiterhin muss die Befahrbarkeit durch Feuerwehr und Müllabfuhr gewährleistet sein.

Die folgenden technisch und rechtlich umsetzbaren Maßnahmen zeigen unterschiedliche Ansätze der Knotenpunktanpassung. Entsprechend der Anforderungen und Gegebenheiten an den jeweiligen Knotenpunkten können sie, gegebenenfalls in angepasster Form oder auch kombiniert, als Lösungsansatz herangezogen werden.

- Anordnung der Vorfahrt im Verlauf der Fahrradstraße in Kombination mit einer flächenhaften roten Markierung des Kreuzungsbereichs zum Sichtbarmachen des Radverkehrs und dessen Vorfahrt.

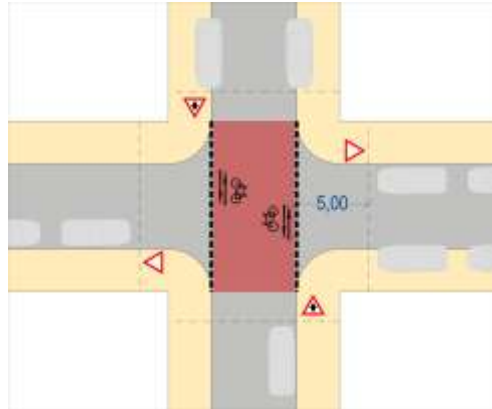


Abb. 42: Vorfahrtsregelung und Markierung zum Sichtbarmachen des Radverkehrs  
Darstellung: GP, 2025b

- Das Markieren von vorgezogenen Aufstellflächen an Querungsstellen (unter Berücksichtigung der Schleppkurven) als schneller umsetzbare und günstigere Maßnahme im Vergleich zu baulichen Lösungen. Die Flächen können mit Pollern gesichert werden.

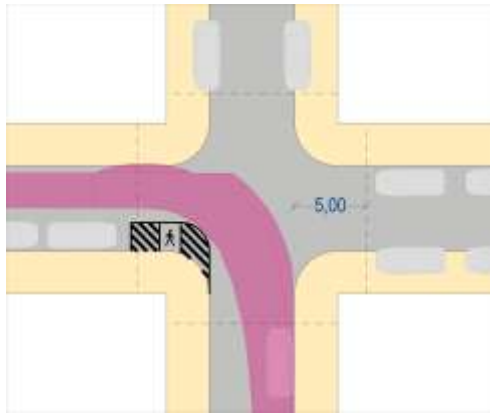


Abb. 43: Markierung der Querungsstelle  
Darstellung: GP, 2025b

- Das ergänzende Anordnen von Fahrradbügeln an markierten vorgezogenen Aufstellflächen.

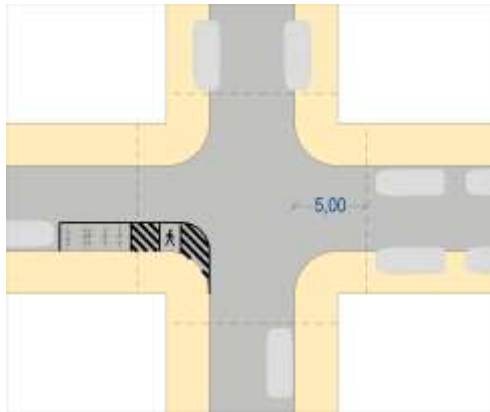


Abb. 44: Markierung der Querungsstelle inkl. Fahrradbügeln  
Darstellung: GP, 2025b

- Bauliche Lösung durch Gehwegvorstreckungen mit oder ohne Fahrradbügel. Differenzierten Querungsstellen (unterschiedliche Bordhöhen, um den Belangen von geh- und seheingeschränkten Personen gerecht zu werden) können baulich umgesetzt werden.

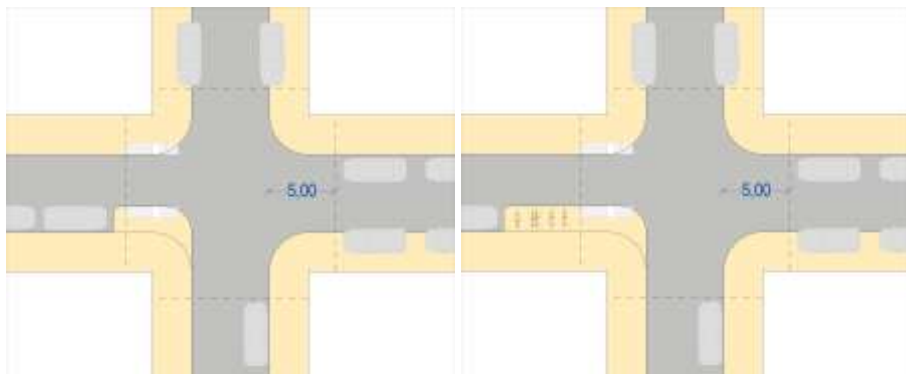


Abb. 45: Gehwegvorstreckung ohne oder mit Fahrradbügeln  
Darstellung: GP, 2025b

- Aufwändigste bauliche Lösung durch Gehwegüberfahrten mit oder ohne Fahrradbügel. Einmündende Straßen sind auch gegenüber dem Fußverkehr wartepflichtig.

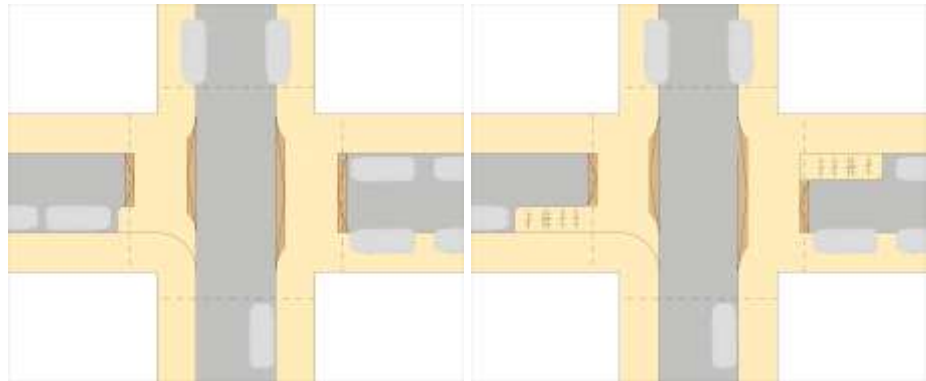


Abb. 46: Gehwegüberfahrt ohne oder mit Fahrradbügeln  
Darstellung: GP, 2025b

Für die Kreuzungen im Straßenzug Römerweg – Cäsarstraße – Hentigstraße wurden beispielhafte Varianten erarbeitet, mit denen die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen skizzenhaft verdeutlicht wird. Die Knotenpunktgestaltung ist weiterhin abhängig von dem gewählten Straßenquerschnitt und der Verkehrsführung. Die in den folgenden Beispielen dargestellte Situation wird jeweils erläutert. Es wurden nicht alle möglichen Knotenpunktgestaltungen abgebildet.

### 3.1.2.1. Treskowallee / Römerweg



- Markierungslösung
- Situation: Zweirichtungsverkehr ohne Parken (wie Bestand)
- Erweiterter Aufstellbereich für den Radverkehr
- Beginn der Fahrradstraße

Abb. 47: KP - Treskowallee / Römerweg  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c

### 3.1.2.2. Römerweg / Cäsarstraße

Variante 1



Abb. 48: KP - Cäsarstraße/Römerweg - V1  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage:  
Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c

- Markierungslösung
- Situation: Einbahnstraße  
Cäsarstraße ohne Parken
- - 2 Kfz-Stellplätze, + 16  
Fahrradstellplätze
- Günstiger und schneller umsetzbar

Variante 2



Abb. 49: KP - Cäsarstraße/Römerweg - V2  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage:  
Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c

- Bauliche Lösung:  
Gehwegvorstreckung
- Situation: Einbahnstraße  
Cäsarstraße ohne Parken
- - 2 Kfz-Stellplätze, + 10  
Fahrradstellplätze
- Differenzierte Querungsstelle  
Fußverkehr



### 3.1.2.3. Cäsarstraße / Aristotelessteig

Variante 1



Abb. 50: KP - Cäsarstraße/Aristotelessteig - V1  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage:  
Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c

- Markierungslösung
- Situation: Einbahnstraße  
Cäsarstraße ohne Parken
- - 2 Kfz-Stellplätze, + 12  
Fahrradstellplätze
- Günstiger und schneller umsetzbar

Variante 2

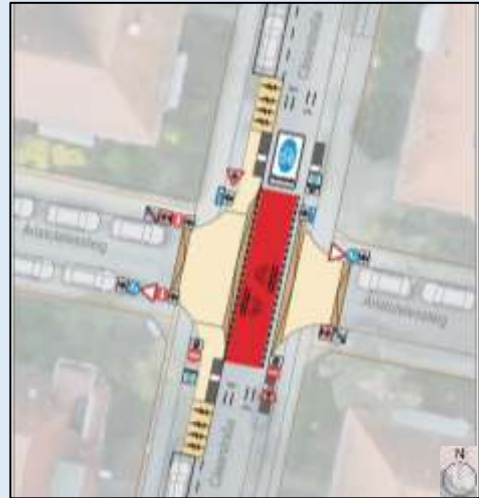


Abb. 51: KP - Cäsarstraße/Aristotelessteig - V2  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage:  
Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin,  
2024c

- Bauliche Lösung:  
Gehwegüberfahrt
- Situation: Einbahnstraße  
Cäsarstraße: einseitiges  
Gehwegparken
- - 4 Kfz-Stellplätze, + 16  
Fahrradstellplätze
- Vorrang auch für Fußverkehr bzw.  
differenzierte Querungsstelle

### 3.1.2.4. Cäsarstraße - Hentigstraße / Hönower Straße



- Bauliche Lösung: Veränderung Bordlage
- Situation: Einbahnstraße Cäsarstraße/Hentigstraße ohne Parken
- - 1 bis 2 Kfz-Stellplätze, + 10 Fahrradstellplätze

Abb. 52: KP - Cäsarstr.-Hentigstr./Hönower Str.  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c

### 3.1.2.5. Hentigstraße / Marksburgstraße

#### Variante 1



Abb. 53: KP - Hentigstr./Marksburgstr. - V1  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c

- Markierungslösung
- Situation: Einbahnstraße Hentigstraße ohne Parken

#### Variante 2

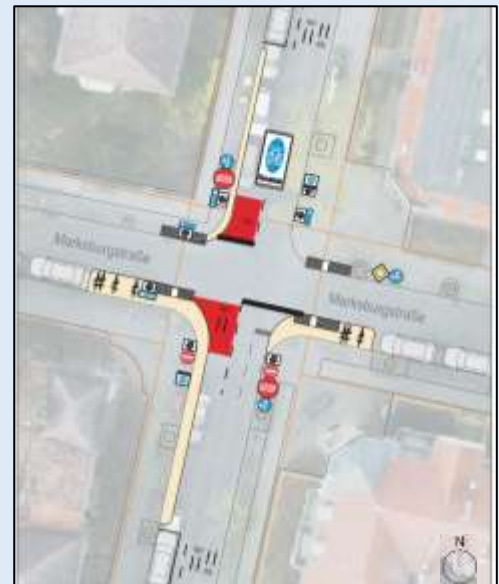


Abb. 54 - KP: Hentigstr./Marksburgstr. - V2  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c

- Bauliche Lösung: Gehwegvorstreckung

- - 2 Kfz-Stellplätze, + 12 Fahrradstellplätze
- Günstiger und schneller umsetzbar
- Situation: Einbahnstraße Hentigstraße mit einseitigem Parken
- - 7 Kfz-Stellplätze, + 10 Fahrradstellplätze

### 3.1.2.6. Hentigstraße / Dorotheastraße

*Variante 1*



Abb. 55: KP - Hentigstraße/Dorotheastraße - V1  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c

- Bauliche Lösung: Gehwegvorstreckung
- Situation: Einbahnstraße Hentigstraße ohne Parken
- - 4 Kfz-Stellplätze, + 16 Fahrrad- & 4 Lastenradstellplätze
- Differenzierte Querungsmöglichkeiten Fußverkehr

*Variante 2*

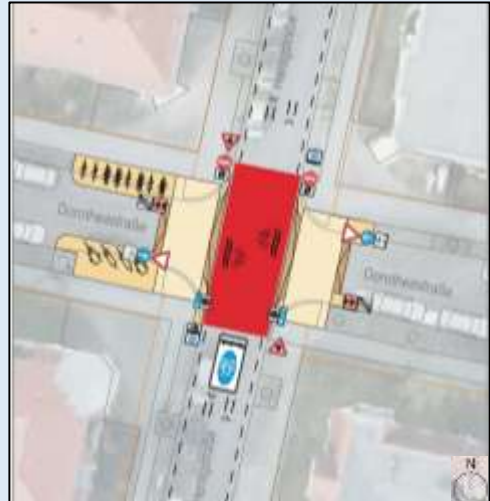


Abb. 56: KP - Hentigstraße/Dorotheastraße - V2  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c

- Bauliche Lösung: Gehwegüberfahrt
- Situation: Einbahnstraße Hentigstraße ohne Parken
- - 4 Kfz-Stellplätze, + 16 Fahrrad- & 4 Lastenradstellplätze
- Vorrang auch für Fußverkehr

### 3.1.2.7. Hentigstraße / Dönhoffstraße



- Bauliche Lösung:  
Gehwegvorstreckung
- Situation: Einbahnstraße  
Hentigstraße ohne Parken
- - 1 Kfz-Stellplatz, + 12  
Fahrradstellplätze

Abb. 57: KP - Hentigstraße/Dönhoffstraße

Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage:  
Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c

### 3.1.3. Verkehrsorganisation

Das primäre Ziel von Anpassungen in der Verkehrsorganisation ist das Heraushalten von Durchgangsverkehr aus dem Straßenzug Römerweg - Hentigstraße - Cäsarstraße. Zudem kommt es am Knotenpunkt Cäsarstraße/Hentigstraße/Hönower Weg regelmäßig zu Stauerscheinungen. Bei der Anpassung der Verkehrsführung sind u.a. folgende Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:

- Erreichbarkeit aller Grundstücke muss weiterhin gewährleistet sein.
- Berücksichtigung von Kita- und Schulstandorten.
- Streckenführung des ÖPNV (Busverkehrs).
- Erschließung des gesamten Quartiers.

Zur Verdeutlichung des möglichen Vorgehens werden im Folgenden beispielhaft drei Varianten vorgestellt. Bei diesen Varianten handelt es sich um die Option „Gegenläufige Einbahnstraße“, die Option „Einbahnstraße Cäsarstraße“ und die Option „modaler Filter“.

#### 3.1.3.1. Option „Gegenläufige Einbahnstraße“ (minimale Veränderung)

Diese Variante ist die mit der minimalen Veränderung, indem die erlaubte Fahrtrichtung in der Hentigstraße zwischen der Marksburgstraße und der Hönower Straße umgedreht wird (vgl. Abb. 58). Die Treskowallee kann somit nur noch über die Cäsarstr., Hönower Str. und Karl-Egon-Str. umfahren werden. Dies ist deutlich länger als die bisherige Umfahrung durch die Hentigstraße.

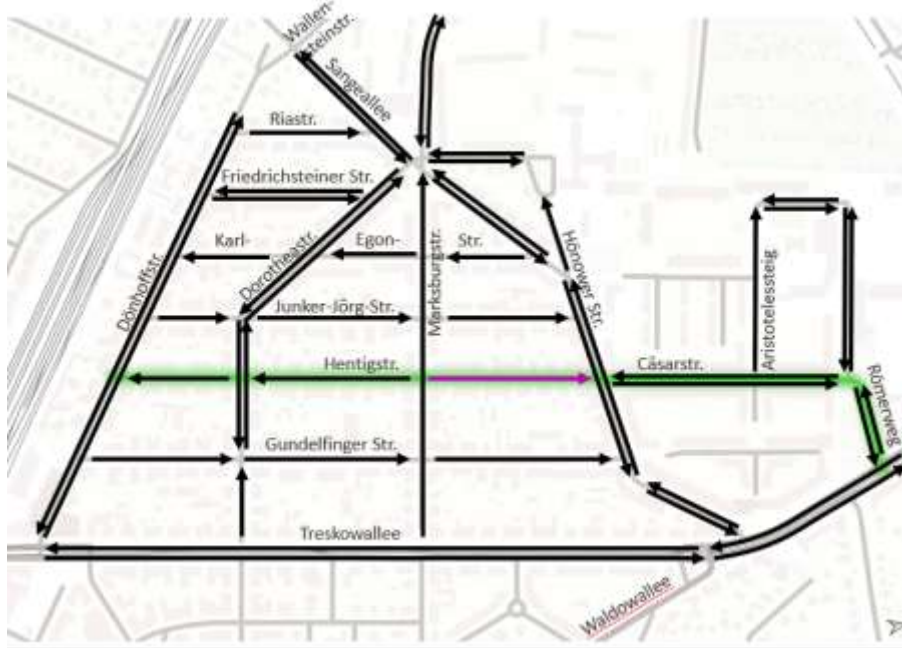


Abb. 58: Verkehrsorganisation - gegenläufige Einbahnstraße. Veränderungen zum Bestand in lila.  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: OSM, 2024, MapTiler, 2024

### 3.1.3.2. Option „Einbahnstraße Cäsarstraße“

Um zusätzlich eventuellen Durchgangsverkehr zwischen Wallensteinstraße und Treskowallee über die Sangeallee, Hönow Straße zur Treskowallee zu vermeiden und vor allem die Verkehrsbelastung auf der Cäsarstraße zu reduzieren, können in der Cäsarstraße und der östlichen Hönow Straße Einbahnstraßen eingerichtet werden (vgl. Abb. 59). In dem Fall empfiehlt sich eine Umkehr der Einbahnstraßenregelung im Aristotelessteig. Eine Umfahrung der Treskowallee ist dann nur noch über die Marksburgstraße, Hentigstraße und die Dönhoffstraße möglich, was aufgrund der Umfahrung nur eines kleinen Abschnitts wenig attraktiv ist. Durch diese Variante wird voraussichtlich der Verkehr auf der Marksburgstraße zwischen der Treskowallee und der Hentigstraße zunehmen.



Abb. 59: Verkehrsorganisation - Einbahnstraße Cäsarstraße. Veränderungen zum Bestand in lila. Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: OSM, 2024, MapTiler, 2024

### 3.1.3.3. Option „modaler Filter“

Durch die Einordnung von modalen Filtern können Verkehrswege für bestimmte Verkehrsmittel gesperrt werden, um sensible Bereiche zu beruhigen. Es besteht die Option einer Diagonalsperre in Kreuzungsbereichen oder eine Durchfahrtsbeschränkung am Ende oder im Verlauf eines Straßenabschnitts (vgl. Abb. 60). Bei letzteren muss sichergestellt sein, dass Fahrzeuge im Bereich des Modalfilters wenden und den Straßenabschnitt wieder verlassen können.

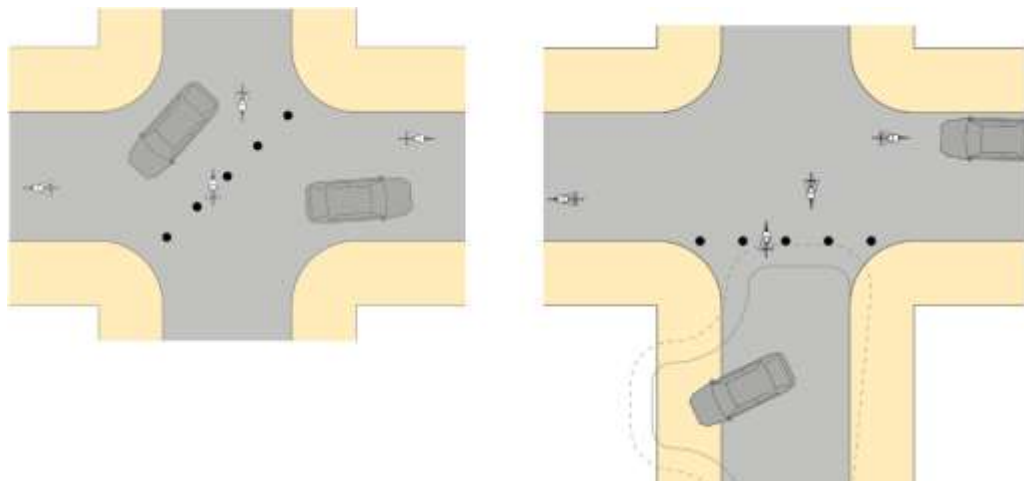


Abb. 60: modale Filter - Diagonalsperre (links) und Durchfahrtsbeschränkung mit hervorgehobenem Flächenbedarf für einen PKW-Wendehammer (rechts)  
Darstellung: GP, 2025b

In der Abb. 61 ist eine Variante mit einer Diagonalsperre am Knoten Hentigstraße/Cäsarstraße/Hönow Straße dargestellt. Auch in dieser Variante kann nur ein kleiner Teil der Treskowallee über die Marksburgstraße, Hentigstraße



und die Dönhoffstraße umfahren werden. Sie erleichtert die Abkürzung von der Wallensteinstraße zur Treskowallee über die Sangeallee, Hönower Straße, Cäsarstraße und Römerweg. Der Verkehr wird durch diese Variante voraussichtlich auf der Marksburgstraße zunehmen. Die Erreichbarkeit der Cäsarstraße von der Treskowallee aus wird deutlich erschwert.



Abb. 61: Verkehrsorganisation - modaler Filter. Veränderungen zum Bestand in lila.  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: OSM, 2024, MapTiler, 2024

### 3.2. Beteiligungsveranstaltung

Die Ergebnisse der Onlinebefragung und der Variantenentwicklung wurden am 28. November 2024 den Anwohnenden und Anlieger\*innen vor Ort präsentiert und mit ihnen diskutiert. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, nach einer thematischen Einführung und einer Vorstellung der Ergebnisse der Online-Befragung, ihre Anregungen und Bedenken im Rahmen eines Workshopverfahrens zu äußern, Fragen zu stellen und in kleinen Gesprächsgruppen eigenständig Anmerkungen und Varianten zu erarbeiten und zu visualisieren. Hierfür wurden zu den Themen A - Straßenquerschnitte, B - Knotenpunktgestaltung und C - Verkehrsorganisation jeweils Plakate auf Tischgruppen ausgelegt. Auf diesen waren zum einen Beispiele aufgeführt, an denen sich orientiert werden konnte, und zum anderen war auf freien Kartengrundlagen Platz, um eigenständig Varianten einzuzichnen oder Anmerkungen zu verorten.

Insgesamt nahmen knapp 60 Anwohnende an der Veranstaltung teil. Die Hinweise und Anmerkungen aus den Gesprächen an den Thementischen wurden in den weiteren Planungsprozess zur Entwicklung einer Vorzugsvariante einbezogen. Die Dokumentation der Veranstaltung kann in der Anlage III eingesehen werden.

### 3.3. Zwischenfazit Phase 2

Folgende wichtige Erkenntnisse konnten aus der Variantenentwicklung und -diskussion abgeleitet werden:

- Der Fahrradstraßenstandard nach dem Berliner Leitfaden für Fahrradstraßen lässt sich nur unter dem Wegfall von Kfz-Parkplätzen realisieren.
- Nur beim Wegfall von allen Kfz-Parkplätzen ist das Überholen von allein fahrenden Radfahrenden durch Kfz durchgehend legal möglich.
- Schon mit geringen Anpassungen in der Verkehrsführung ist von einem effektiven Ausschluss von Durchgangsverkehr auszugehen.
- Workshopteilnehmende
  - o sprachen sich für schnell umsetzbare Maßnahmen aus,
  - o lehnten modale Filter ab,
  - o sehen den Bedarf für Fahrradbügel insbesondere vor den Kitas.

#### 4. Phase 3 - Entwicklung einer Vorzugsvariante

In enger Abstimmung mit dem Straßen- und Grünflächenamt und der Straßenverkehrsbehörde des Bezirks Lichtenberg von Berlin wurde aus den Erkenntnissen der Phase 1 (Bestandsanalyse, Onlinebeteiligung) und der Phase 2 (Variantenentwicklung und -diskussion) eine Vorzugsvariante abgeleitet. Neben der rechtlichen, technischen und finanziellen Umsetzbarkeit standen die Verkehrssicherheit, die radverkehrsgerechte Ausgestaltung, die Verbesserung der Querungssituation für den Fußverkehr an Knotenpunkten und eine Minimierung des Wegfalls von Kfz-Stellplätzen im Fokus.

#### 4.1. Vorzugsvariante Verkehrsführung

Das Ziel von Veränderungen in der Verkehrsführung ist das Heraushalten von Durchgangsverkehren aus dem Kiez. Da die anzuordnende Fahrradstraße neben dem Radverkehr ausschließlich Anliegerverkehre erlaubt, ist der Ausschluss von Durchgangsverkehren rechtlich damit bereits gegeben. Somit wird in der Vorzugsvariante zunächst die aktuelle Verkehrsführung beibehalten. Im ersten Jahr nach Einrichtung der Fahrradstraße und nach der Beendigung der Baumaßnahmen auf der Treskowallee wird das Bezirksamt die Wirksamkeit der Regelung überprüfen. Sollte festgestellt werden, dass der Durchgangsverkehr nicht effektiv ausgeschlossen wurde, wird eine nachträgliche Anpassung der Verkehrsführung vorgenommen. Empfohlen wird eine Umkehr der Einbahnstraßenregelung in der Hentigstraße und in der Gundelfinger Straße zwischen der Marksburgallee und der Hönower Straße (vgl. Abb. 62).

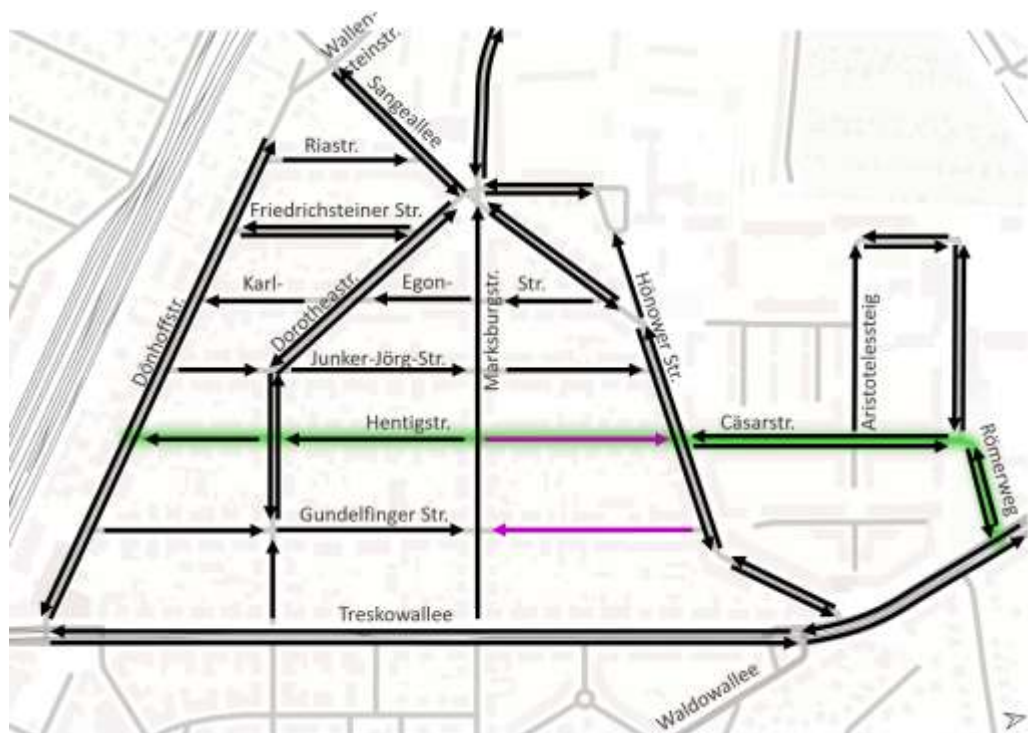


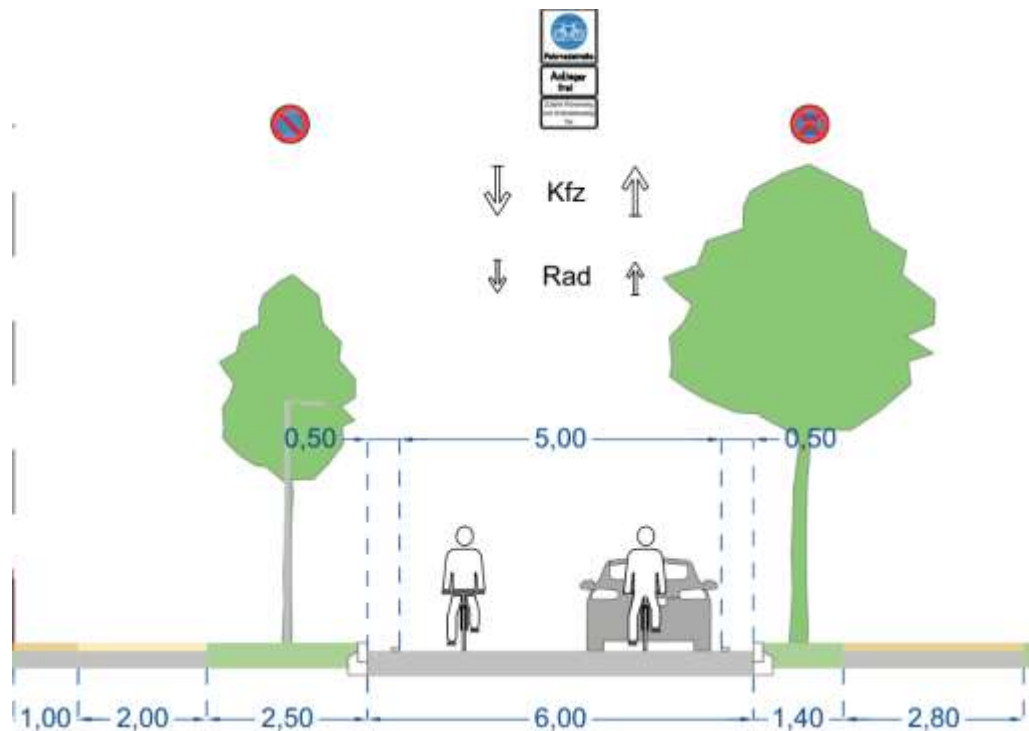
Abb. 62: Bei Bedarf empfohlene Anpassung der Verkehrsführung (lila).  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlage: OSM, 2024, MapTiler, 2024

## 4.2. Vorzugsvariante Straßenquerschnitte

In allen drei Straßen des Straßenzugs Römerweg - Cäsarstraße - Hentigstraße sind in der Vorzugsvariante unterschiedliche Straßenquerschnitte vorgesehen. In allen Abschnitten wird die besondere Bedeutung des Radverkehrs und das Recht des Nebeneinanderfahrens für Radfahrende durch in regelmäßigen Abständen (ca. 30 m) wiederholte Fahrradpiktogramme (RP 216) mit zwei darüber liegenden Richtungspfeilen (RP 221.3) verdeutlicht.

### 4.2.1. Römerweg

Im Römerweg werden die bestehenden Anordnungen zum ruhenden Verkehr (absolutes bzw. eingeschränktes Halteverbot) beibehalten werden. Um den Straßenquerschnitt optisch schmaler zu machen und so die gefahrenen Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr zu senken, sollen auf beiden Fahrbahnseiten in einem Abstand von 50 cm zum Bord unterbrochene Schmalstriche markiert werden, sodass eine Kernfahrbahn von 5 m Breite verbleibt (vgl. Abb. 63).



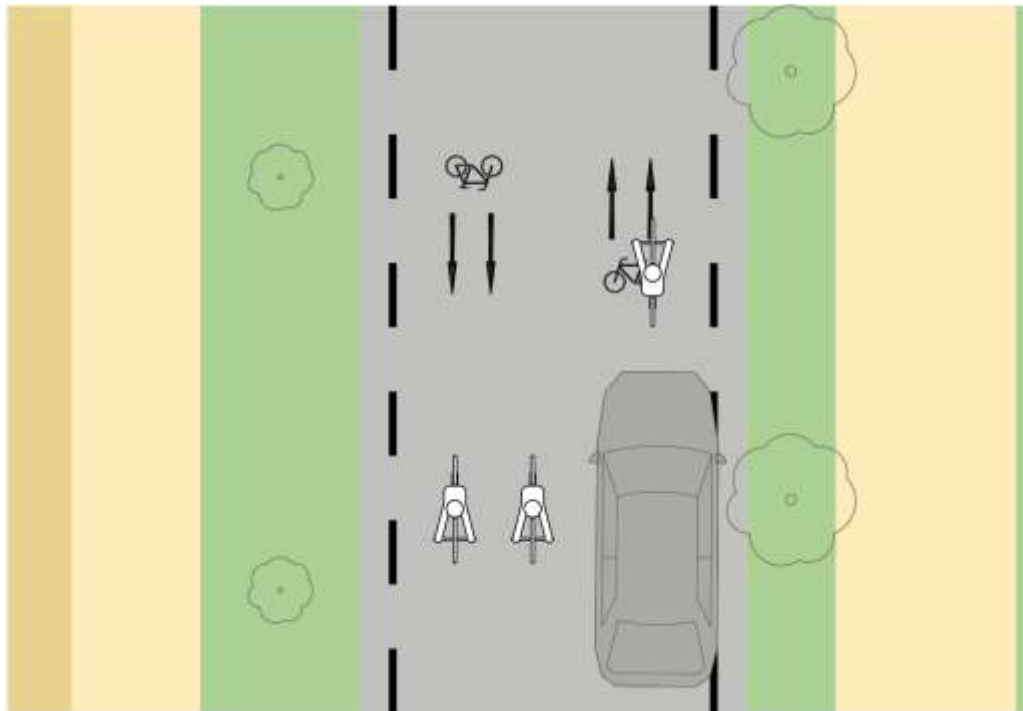


Abb. 63: Empfohlener Straßenquerschnitt Römerweg  
Darstellung: GP, 2025b

#### 4.2.2. Cäsarstraße

In der Cäsarstraße wird das halbseitige Gehwegparken auf der Ostseite abgeordnet werden. Somit wird der östliche Gehweg zukünftig in voller Breite für den Fußverkehr zur Verfügung stehen. Die Fahrgassenbreite wird 4 m zuzüglich eines 0,75 m breiten Sicherheitsraumes betragen, sodass das halbseitige Gehwegparken auf der Westseite zukünftig 1,25 m der Straße und rund 0,8 m des Unterstreifens in Anspruch nehmen wird, womit auch auf der Westseite dem Fußverkehr zukünftig mehr Raum zur Verfügung stehen wird. Zur Verdeutlichung dieser Parkposition und entsprechend der Empfehlung, den ruhenden Verkehrs in Fahrradstraßen zu ordnen, wird der Parkstreifen mit zwei Schmalstrichen markiert (vgl. Abb. 64). Aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde ist die Markierung des Sicherheitsraumes als Sicherheitstrennstreifen nicht notwendig und wird zunächst nicht umgesetzt<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Anmerkung: Im Anschluss an die Machbarkeitsstudie wurde entschieden, die Sicherheitstrennstreifen entsprechend des Berliner Leitfadens für Fahrradstraßen zu markieren.

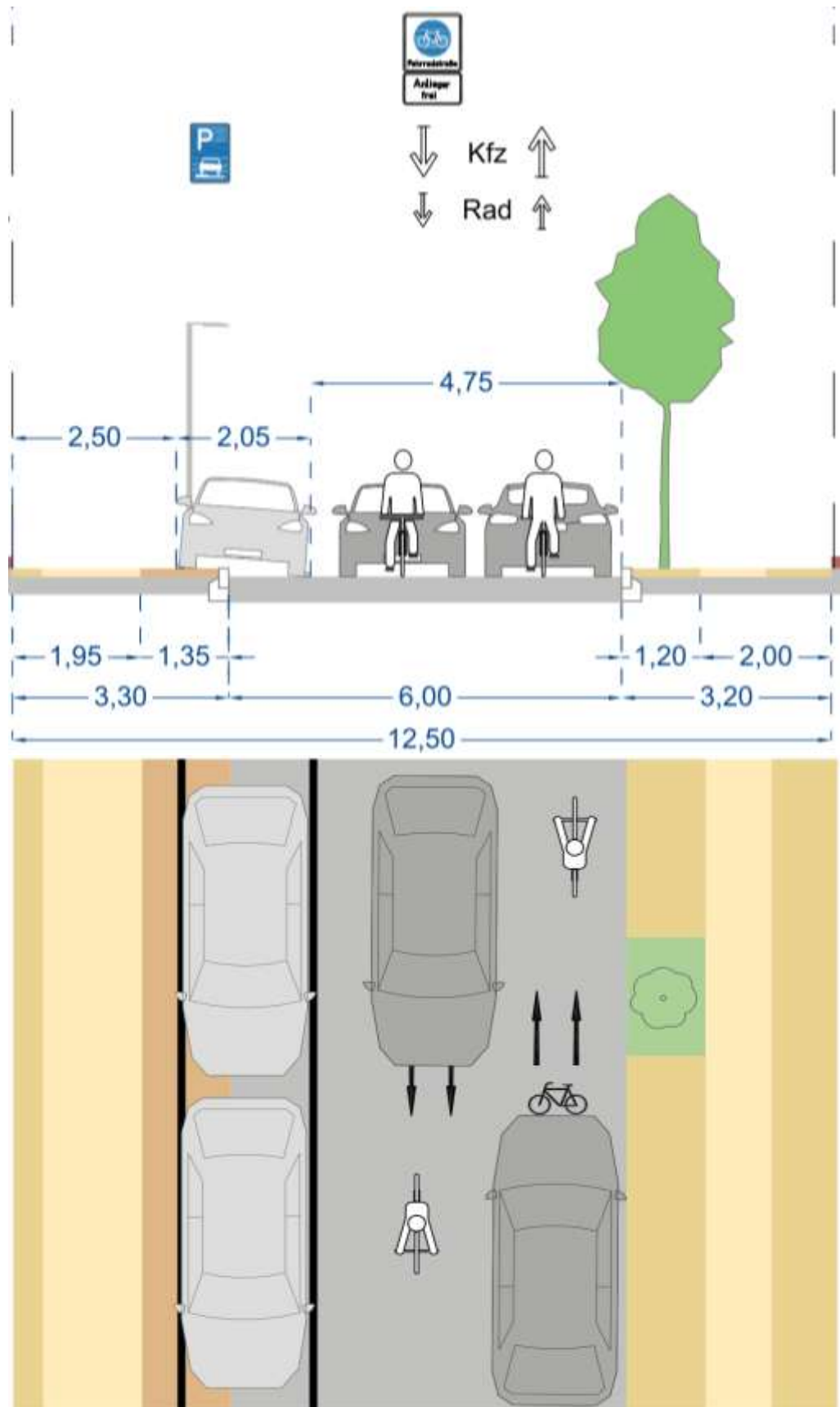


Abb. 64: Empfohlener Querschnitt Cäsarstraße  
Darstellung: GP, 2025b



Bei der Zählung des ruhenden Verkehrs im Bestand wurde beobachtet, dass in der Cäsarstraße bis zu 73 Kfz parken können. Diese verteilen sich nahezu gleichmäßig auf die östliche und westliche Straßenseite. Nicht berücksichtigt wurde dabei jedoch, dass im Abschnitt zwischen der Hönower Straße und dem Aristotelessteig auf der Ostseite aufgrund sehr eng beieinander liegender Baumscheiben und Einbauten im Unterstreifen etwa 11 der 73 Kfz regelmäßig nicht regulär abgestellt sind. So stehen PKW teilweise nur mit einem Rad auf dem Gehweg oder mit einem Rad in den Baumscheiben. Direkt am Knotenpunkt mit der Hönower Straße werden Fahrzeuge zudem mit allen vier Rädern auf der Straße abgestellt, obwohl auch hier das halbseitige Gehwegparken vorgeschrieben ist. Somit fallen durch die Wahl des Querschnitts auf der Ostseite der Cäsarstraße insgesamt 25 reguläre und 11 irreguläre Stellplätze weg.

Das Überholen von einzelnen Radfahrenden durch Kfz kann ausschließlich in nördlicher Fahrtrichtung mit dem Mindestüberholabstand von 1,5 m durchgeführt werden und auch nur dann, wenn die Radfahrende Person weit rechts und das Kfz weit links fährt (vgl. Abb. 65). In der anderen Fahrtrichtung sollen Radfahrende einen Sicherheitsabstand zu den parkenden Kfz halten, sodass ein regelkonformes Überholen keinesfalls möglich ist.

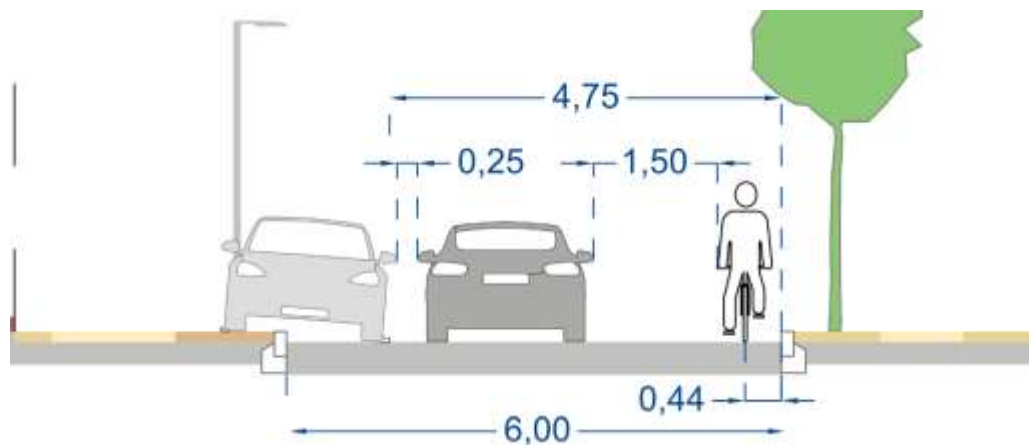


Abb. 65: Überholen im Bereich Cäsarstraße, Fahrtrichtung Nord  
Darstellung: GP, 2025b

#### 4.2.3. Hentigstraße

In der Hentigstraße kann aus zwei Gründen kein halbseitiges Gehwegparken angeordnet werden. Zum einen würde somit der Raum für den Fußverkehr auf ein Maß eingeschränkt werden, welches die aktuellen Mindestmaße der Berliner Ausführungsverordnung für Geh- und Radwege unterschreitet. Dies ist nicht mit den Zielen und Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes vereinbar. Zum anderen wären bauliche Maßnahmen am Unterstreifen erforderlich, um die notwendige Tragfähigkeit herzustellen, welches sowohl kurzfristig als auch finanziell nicht umsetzbar ist. Da ein Wegfall aller Stellplätze in der gesamten Hentigstraße in Anbetracht des aktuellen hohen Parkdrucks ebenfalls nicht in Kauf genommen werden soll, wird das einseitige Parken auf der Straße auch weiterhin zulässig bleiben (vgl. Abb. 66 und Abb. 67). Entsprechend der Empfehlungen für Fahrradstraßen wird der Parkstreifen auch hier mit einem Schmalstrich markiert werden. Für den fließenden Verkehr (Einbahnstraße Kfz, Zweirichtungsverkehr Fahrrad) verbleiben somit noch 4 m Breite, welches der Mindestbreite für den Begegnungsfall PKW – Fahrrad nach der RStO 06 entspricht.

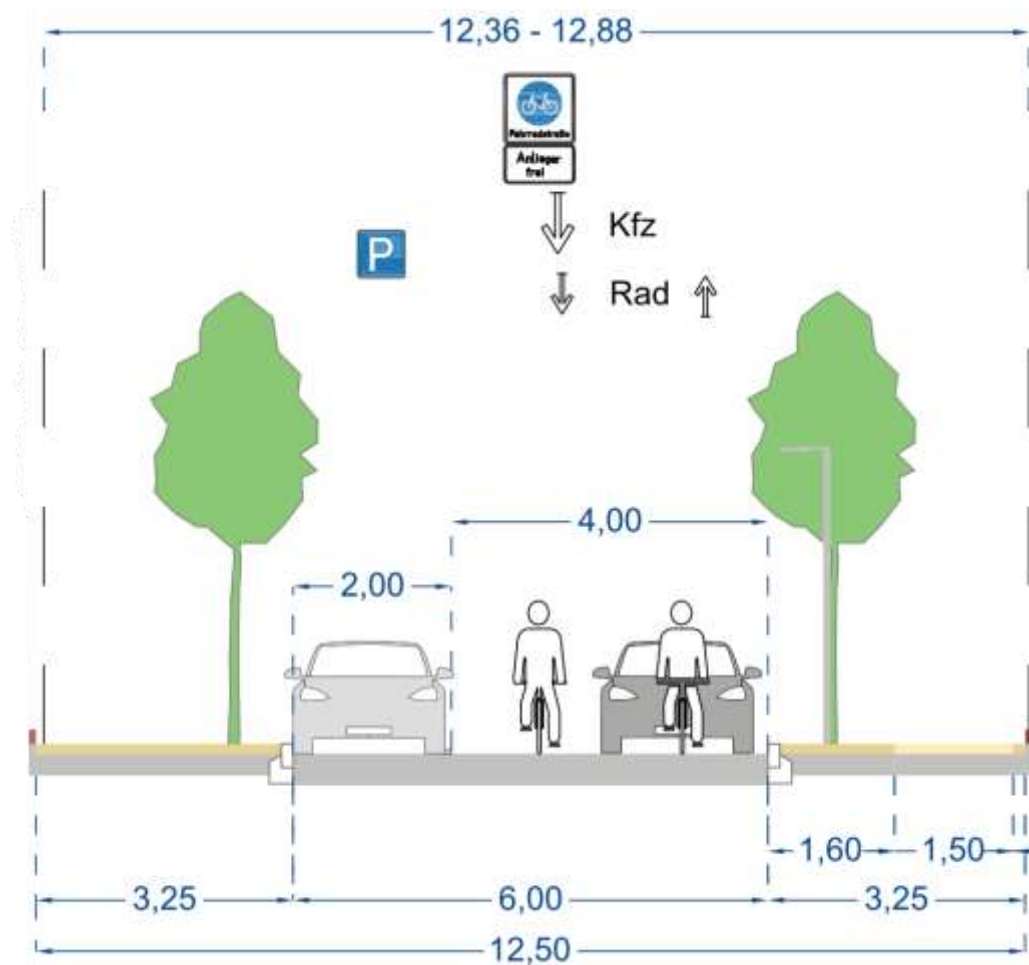


Abb. 66: Empfohlener Querschnitt Hentigstraße mit Parken auf der Westseite  
Darstellung: GP, 2025b

Um überhöhten Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs entgegenzuwirken, wird die Seite, auf der das Parken gestattet ist, zwischen den Knotenpunkten variiert. Somit wird das Parken in den Abschnitten zwischen der Hönower Straße und der Marksburgstraße sowie zwischen der Dorotheastrasse und der Dönhoffstraße zukünftig auf der Ostseite, also in Fahrtrichtung links, angeordnet werden. Im Abschnitt zwischen der Marksburgstraße und der Dorotheastrasse wird das Parken auf der Westseite verbleiben. Auf dem letztgenannten Abschnitt sind durch parkende Fahrzeuge die größten Unebenheiten im Asphalt entstanden, sodass hier das Verlagern des Parkens auf die andere Straßenseite mit starkem Komfortverlust für den Radverkehr einhergehen würde.

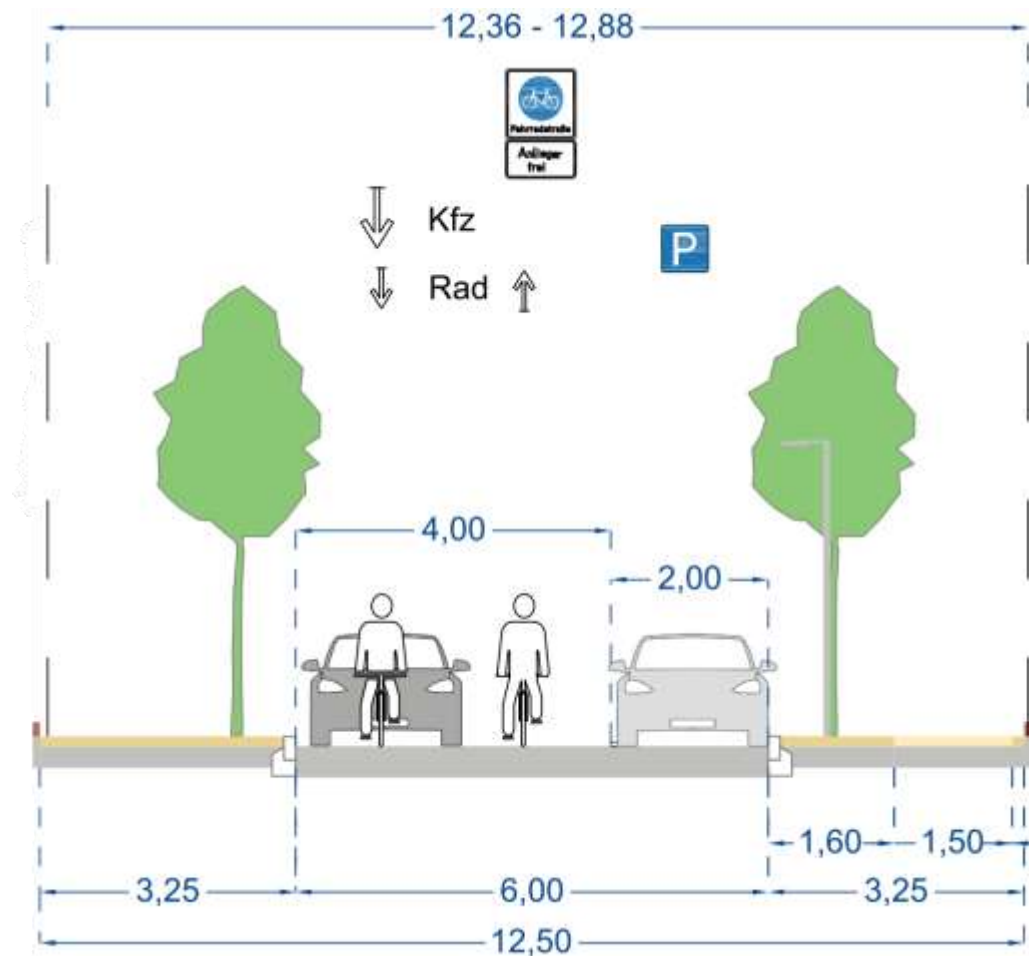


Abb. 67: Empfohlener Querschnitt Hentigstraße mit Parken auf der Ostseite  
Darstellung: GP, 2025b

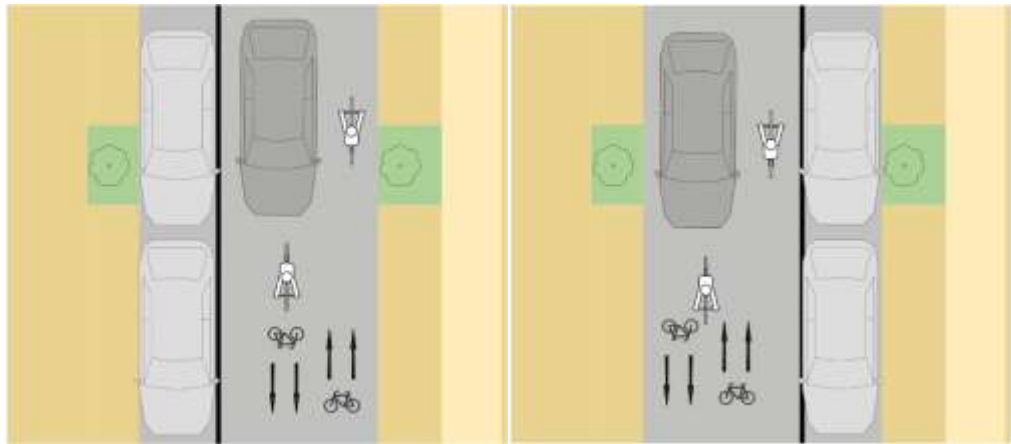


Abb. 68: Draufsicht Hentigstraße mit Parken auf der Westseite (links) und Ostseite (rechts)  
Darstellung: GP, 2025b

Das Verlegen des Parkens auf die, aus Sicht des Kfz-Verkehrs, linke Straßenseite hat zudem zur Folge, dass in den Kfz sitzende Personen die Radfahrenden, die sich innerhalb der Dooring-Zone aufhalten, sehen können. Weiterhin zeigt die Öffnung der Tür von den Radfahrenden weg, sodass das Verletzungsrisiko bei einem Kontakt geringer ist.

Um auch ohne markierten Sicherheitsraum einen ausreichend großen Abstand zwischen geparkten Fahrzeugen und der Fahrlinie der Radverkehrs zu erreichen, werden die Fahrradpiktogramme so markiert, als wäre ein Sicherheitstrennstreifen markiert (vgl. Abb. 69).



Abb. 69: Markierung von Fahrradpiktogrammen in der Hentigstraße  
Darstellung: GP, 2025b

#### 4.3. Knotenpunktgestaltung und weitere Maßnahmen

Im Straßenzug Römerweg - Cäsarstraße - Hentigstraße werden im Bereich der Knotenpunkte Maßnahmen zur Sicherung der Sichtbeziehungen sowie der Querungsmöglichkeiten und zur Verdeutlichung der Fahrradstraße vorgesehen. Des Weiteren sollen im Streckenverlauf Maßnahmen für Lieferverkehre umgesetzt werden.

#### 4.3.1. Knotenpunktgestaltung

In den Knotenpunktbereichen sollen bei Querungsstellen neben dem ruhenden Verkehr Flächen markiert und mithilfe von Pollern gesichert werden, in denen sich zu Fuß Gehende aufstellen können. Weiterhin sollen an den Knoten mit Vorfahrt der Fahrradstraße die gesamten Kreuzungsbereiche rot markiert werden. In Knotenpunktarmen der Fahrradstraße, in die auch Kfz (Anlieger) einfahren dürfen, soll zudem das Verkehrszeichen Fahrradstraße (Z 244.1) als verzerrtes Piktogramm aufgebracht werden.

##### 4.3.1.1. Römerweg / Treskowallee

Am Knotenpunkt Römerweg / Treskowallee beginnt bzw. endet die Fahrradstraße an einer Lichtsignalanlage. Die Querungsstellen für den Fußverkehr sind hier bereits gesichert, sodass keine weiteren Maßnahmen vorgesehen werden. Um die Situation für den Radverkehr beim Verlassen der Fahrradstraße zu verbessern, ohne Eingriffe in das Signalprogramm vornehmen zu müssen, kann die Aufstellfläche des Radverkehrs verbreitert und mit einer Rotmarkierung hervorgehoben werden. Zudem kann neben der Aufstellfläche des Kfz-Verkehrs ein kurzer Schutzstreifen markiert werden, damit dieser Bereich freigehalten wird (vgl. Abb. 70).

Neben dem Anliegerverkehr muss auch die Zufahrt zum westlichen Römerweg und zum Aristotelessteig über ein entsprechendes Zusatzzeichen freigegeben werden.



Abb. 70: Empfohlene Maßnahmen Knoten Römerweg / Treskowallee

Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlagen: Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c

##### 4.3.1.2. Cäsarstraße / Römerweg

An diesem Knoten wird die bestehende Rechts-vor-Links Regelung aufgehoben. Stattdessen wird im Verlauf der Fahrradstraße eine Vorfahrt angeordnet (vgl. Abb. 71). Die Vorfahrt soll mittels unterbrochener Fahrbahnbegrenzung und über die

flächige Rotmarkierung verdeutlicht werden. Zur Querung des westlichen Römerwegs und der Cäsarstraße durch den Fußverkehr werden die Querungsstellen entsprechend dem RP200 (VLB, 2019a) markiert und mit Hilfe von Pollern gegen unerlaubtes Befahren oder Parken gesichert. Die Sperrfläche auf der Westseite der Cäsarstraße wird bis zum Beginn des Längsparkstreifens verlängert - hier ist aufgrund von Einbauten im Seitenraum kein halbseitiges Gehwegparken möglich.

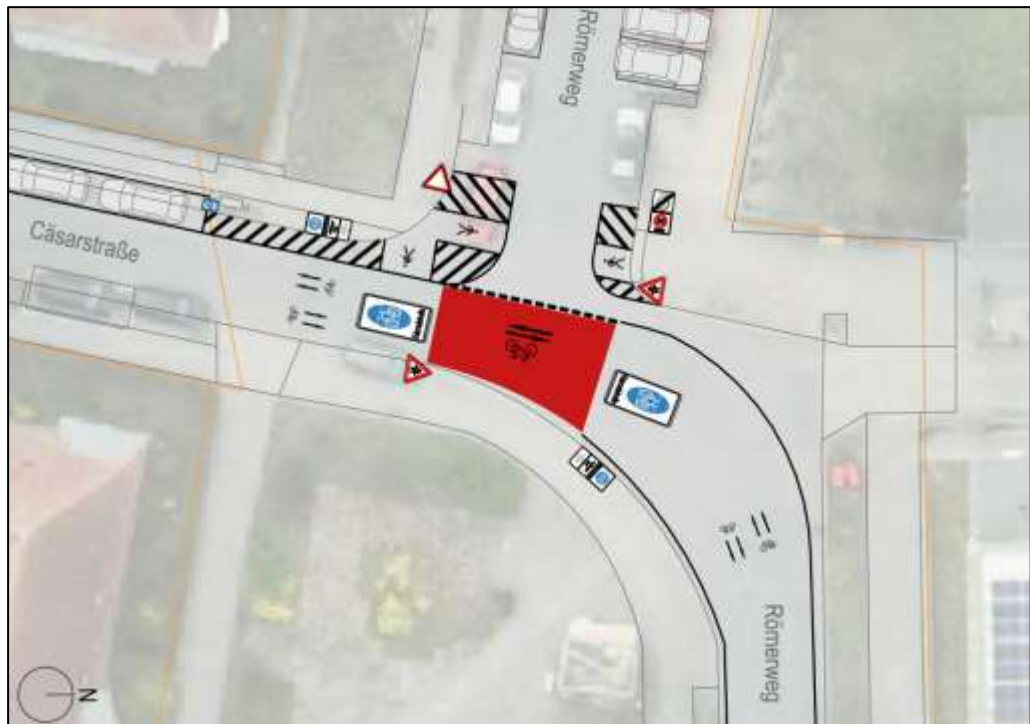


Abb. 71: Empfohlene Maßnahmen Knoten Cäsarstraße / Römerweg

Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlagen: Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c

#### 4.3.1.3. Cäsarstraße / Aristotelessteig

An diesem Knoten wird die bestehende Rechts-vor-Links Regelung aufgehoben. Stattdessen wird im Verlauf der Fahrradstraße eine Vorfahrt angeordnet (vgl. Abb. 72). Die Vorfahrt soll mittels unterbrochener Fahrbahnbegrenzung und über die flächige Rotmarkierung verdeutlicht werden. Zur Querung der nördlichen Cäsarstraße und des Aristotelessteigs durch den Fußverkehr werden die Querungsstellen entsprechend dem RP200 (VLB, 2019a) markiert und mit Hilfe von Pollern gegen unerlaubtes Befahren oder Parken gesichert. Die Sperrfläche auf der westlichen Seite der Cäsarstraße wird in Richtung Norden bis zum Beginn des Längsparkstreifens verlängert - hier ist aufgrund von Einbauten im Seitenraum kein halbseitiges Gehwegparken möglich.



Abb. 72: Empfohlene Maßnahmen Knoten Cäsarstraße / Aristotelessteig

Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlagen: Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c

#### 4.3.1.4. Cäsarstraße / Hentigstraße / Hönower Straße

An diesem Knoten wird die bestehende Rechts-vor-Links Regelung aufgehoben. Stattdessen wird im Verlauf der Fahrradstraße eine Vorfahrt angeordnet (vgl. Abb. 72 Abb. 73). Die Vorfahrt soll mittels unterbrochener Fahrbahnbegrenzung und über die flächige Rotmarkierung verdeutlicht werden. Zudem soll die Knotenpunktgeometrie angepasst werden, um die verkehrliche Situation eindeutiger und die Querungsdistanzen für den Fußverkehr kürzer zu machen. Dafür wird, zunächst mithilfe einer Sperrfläche als Markierungslösung, die Fahrgassenbreite der Cäsarstraße auf die Breite der Fahrbahn im restlichen Straßenzug (6 m) angepasst. Diese Situation soll zu einem späteren Zeitpunkt bei vorhandenen finanziellen Mitteln auch baulich umgesetzt werden (vgl. Abb. 74). Zur Querung der Cäsarstraße und der östlichen Hönower Straße durch den Fußverkehr werden die Querungsstellen entsprechend dem RP200 (VLB, 2019a) markiert und mit Hilfe von Pollern gegen unerlaubtes Befahren oder Parken gesichert. Bei einer baulichen Umsetzung der angepassten Knotenpunktgeometrie sollen diese Querungsstellen ebenfalls baulich als differenzierte Querungsstellen hergestellt werden.



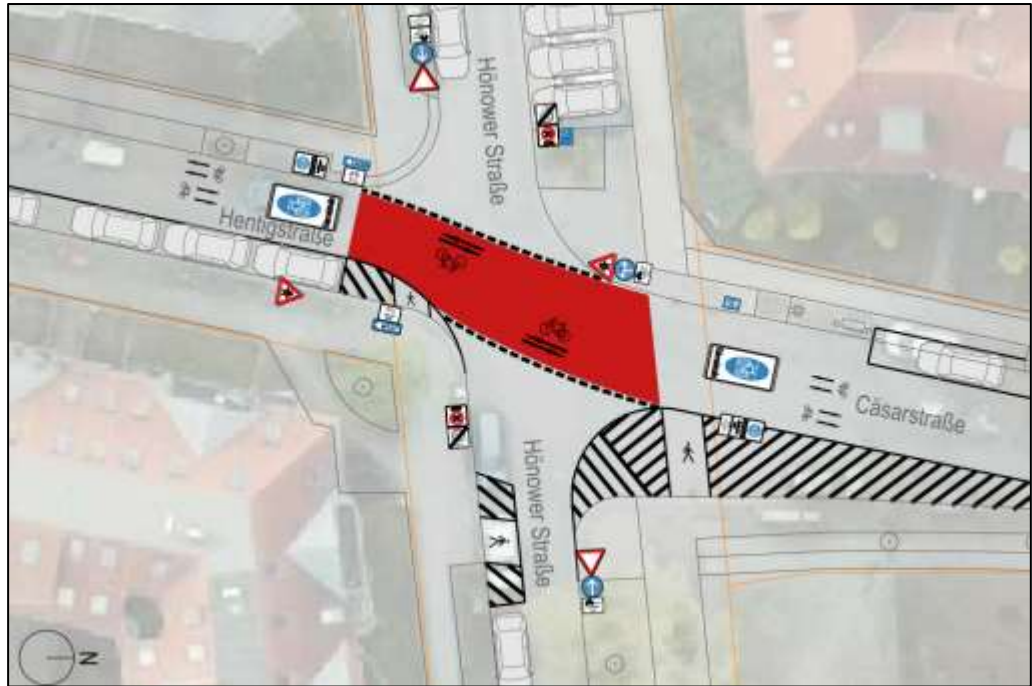


Abb. 73: Empfohlene Markierungs-Maßnahmen Knoten Cäsarstraße / Hentigstraße / Hönower Straße

Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlagen: Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c



Abb. 74: Empfohlene bauliche Maßnahmen Knoten Cäsarstraße / Hentigstraße / Hönower Straße

Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlagen: Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c

#### 4.3.1.5. Hentigstraße / Marksburgstraße

An diesem Knotenpunkt muss aufgrund des Busverkehrs die Vorfahrt für die Marksburgstraße bestehen bleiben, Verkehr auf der Fahrradstraße ist somit

wartepflichtig. Zur Querung der Marksburgstraße durch den Fußverkehr werden die Querungsstellen entsprechend dem RP200 (VLB, 2019a) markiert und mit Hilfe von Pollern gegen unerlaubtes Befahren oder Parken gesichert (vgl. Abb. 75). Im Bereich vor der Musikschule bietet sich hierfür das Aufstellen von Fahrradbügeln entsprechend dem RP371 an (VLB, 2019b). Für den Radverkehr, der entgegen der Einbahnstraßenrichtung fährt, werden im Knotenpunktbereich gesonderte Aufstell- bzw. Einfahrtsbereiche markiert, um das regelkonforme Befahren der Einbahnstraße in Gegenrichtung durch den Radverkehr für den Kfz-Verkehr deutlich zu machen. Zur Berücksichtigung der Schleppkurven von Feuerwehr und Müllabfuhr müssen Beginn bzw. Ende der Längsparkstreifen vom Knotenpunkt zurückgesetzt sein.



Abb. 75: Empfohlene Maßnahmen Knoten Hentigstraße / Marksburgstraße  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlagen: Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c

#### 4.3.1.6. Hentigstraße / Dorotheastraße

An diesem Knoten wird die bestehende Rechts-vor-Links Regelung aufgehoben. Stattdessen wird im Verlauf der Fahrradstraße eine Vorfahrt angeordnet (vgl. Abb. 76).



Abb. 76: Empfohlene Maßnahmen Knoten Hentigstraße / Dorotheastraße

Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlagen: Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c

Die Vorfahrt soll mittels unterbrochener Fahrbahnbegrenzung und über die flächige Rotmarkierung verdeutlicht werden. Zur Querung der Hentigstraße durch den Fußverkehr werden die Querungsstellen entsprechend dem RP200 (VLB, 2019a) markiert und mit Hilfe von Pollern gegen unerlaubtes Befahren oder Parken gesichert. Im Seitenbereich vor der Kita können Radabstellanlagen für normale Fahrräder und Lastenräder eingerichtet werden.

Die Fahrbahn der Dorotheastraße ist sowohl auf der West- als auch auf der Ostseite verjüngt. Um hier die Befahrbarkeit mit Fahrzeugen der Feuerwehr und Müllabfuhr zu gewährleisten, müssen im Knotenpunktbereich Halteverbote angeordnet werden, die über die 5 m Abstand zum Schnittpunkt der Fahrbahnkanten hinausgehen.

#### 4.3.1.7. Hentigstraße / Dönhoffstraße

An diesem Knotenpunkt endet bzw. beginnt die Fahrradstraße. Die bestehende Vorfahrtsregelung (Rechts-vor-Links) bleibt bestehen. Zur Querung der Hentigstraße durch den Fußverkehr werden die Querungsstellen entsprechend dem RP200 (VLB, 2019a) markiert und mit Hilfe von Pollern gegen unerlaubtes Befahren oder Parken gesichert (vgl. Abb. 77). Ein wichtiger Aspekt bei der Gestaltung dieses Knotenpunktes ist die Wahrnehmung der Hentigstraße als bevorrechtigte Straße gegenüber dem von Osten kommenden Verkehr auf der Dönhoffstraße. Aufgrund der größeren Straßenbreite und den bis an den Knoten heran parkenden Kfz wirkt die Hentigstraße wie eine untergeordnete Straße. Um diesem Eindruck entgegenzuwirken, soll die Hentigstraße in die Dönhoffstraße vorgezogen werden. Auch hier wird dies zunächst mithilfe von Fahrbahnmarkierungen und Fahrradbügeln

im Bereich des Kiosks erfolgen. Es wird empfohlen diese Gestaltung auch baulich umzusetzen, sobald finanzielle Mittel zur Verfügung stehen (vgl. Abb. 78).



Abb. 77 Empfohlene Markierungs-Maßnahmen Knoten Hentigstraße / Dönhofsstraße  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlagen: Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c



Abb. 78: Empfohlene bauliche Maßnahmen Knoten Hentigstraße / Dönhofsstraße  
Darstellung: GP, 2025b, Datengrundlagen: Geoportal Berlin, 2024a, Geoportal Berlin, 2024c



## 4.3.2. Maßnahmen im Streckenverlauf

### 4.3.2.1. Radabstellanlagen

Im Bereich der Kita in der Hentigstraße 16 sollen Fahrradbügel auf der Länge eines Stellplatzes im Parkstreifen eingerichtet werden. Somit können Kinder ihre Fahr- oder Laufräder auch außerhalb der Kita sicher abstellen sowie Eltern das Rad während dem Bringen / Holen. Bei der Planung ist zu berücksichtigen, dass auch Lastenräder oder Räder mit Anhänger vermehrt abgestellt werden müssen und dass zum Abschließen von kleinen Fahrrädern ein Bügel mit Mittelholm verwendet wird.

### 4.3.2.2. Lieferflächen

Entsprechend des Leitfadens zu Lieferflächen in Berlin besteht ab 100 Anwohnenden an einem Streckenabschnitt ein Grundbedarf von einer Lieferfläche ( SenMVKU, 2025, S.11). Unter Nutzung der Zahlen zur Einwohnerdichte aus dem Jahr 2023 ( Geoportal Berlin, 2023) lässt sich anhand der Fassadenlängen in der Hentig- und Cäsarstraße ableiten, dass in jedem Straßenabschnitt zwischen etwa 150 und 300 Personen leben. Aufgrund des engen Straßenraumes und der starken Stellplatzauslastung ist zu erwarten, dass Lieferdienste regelmäßig in Bereichen mit Haltverboten (Kreuzungsbereiche, Grundstückszufahrten, Querungsstellen, in zweiter Reihe) stehen werden, wenn der Bedarf nicht berücksichtigt wird. Um dem Lieferverkehr Bereiche zur Verfügung zu stellen, in denen er legal halten kann, sollen daher in jedem Straßenabschnitt ein bis zwei Lieferzonen eingerichtet werden (maximale Laufdistanz 150 m). Liefer- und Ladebereiche sollten hinter Grundstückszufahrten verortet werden, damit dieser Bereich für die Zufahrt zum Stellplatz genutzt werden kann (vgl. Abb. 79). Die vorgegebene Länge der Lieferfläche soll nach dem Berliner Leitfaden für Lieferflächen 15 m betragen. Da in der Hentig- und Cäsarstraße jedoch Lieferverkehre nur in seltenen Einzelfällen mit LKW verkehren werden, sollten auch 11 m ausreichen (Länge von zwei PKW-Stellplätzen). Liegt die Lieferfläche nicht hinter einer Grundstückszufahrt, sollte die Länge 16,5 m betragen, um die Ein- und Ausfahrt eines Lieferwagens ohne Rangieren zu ermöglichen. In der Cäsarstraße ist zu berücksichtigen, dass nur Fahrzeuge bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,8 t Bereiche mit Gehwegparken nutzen dürfen (StVO Anlage 3 Abschnitt 3 Nr. 10). Da bei Lieferfahrzeugen ein höheres Gesamtgewicht zu erwarten ist, ist der Lieferbereich für diese auf der Fahrbahn einzurichten (vgl. Abb. 80). Der Straßenquerschnitt entspricht in dem Bereich dem der Hentigstraße.

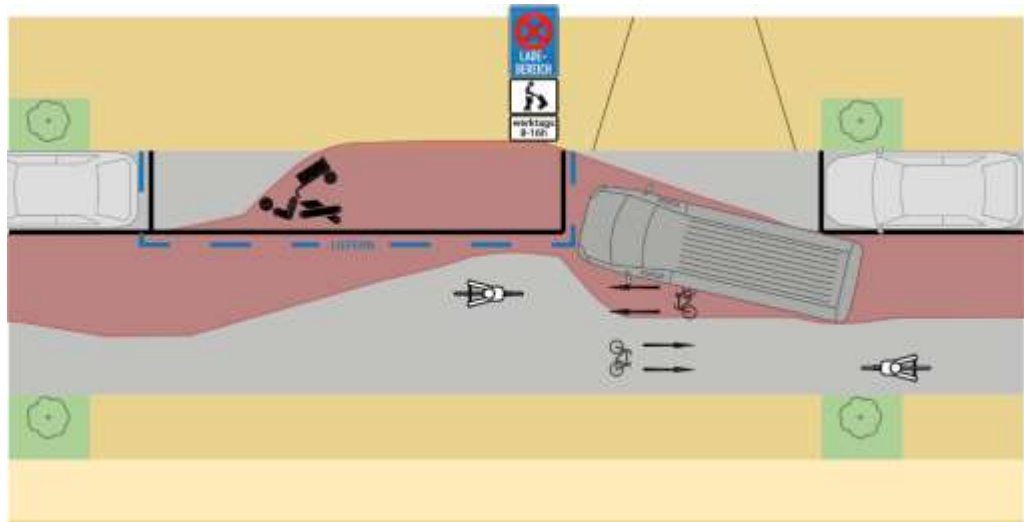


Abb. 79: Lieferfläche im Anschluss an eine Grundstückszufahrt im Bereich Hentigstraße  
Darstellung: GP, 2025b

Die Lieferflächen müssen nur zu den Zeiten für den Lieferverskehr zur Verfügung stehen, in denen dieser auch stattfindet. Der Berliner Leitfaden für Lieferflächen sieht hier die Zeiten Montag bis Freitag von 06:00 bis 20:00 Uhr und Samstag von 09:00 bis 15:00 Uhr vor ( SenMVKU, 2025, S.16). Hiermit wird auch das Ziel des §60 Abs. 5 MobG BE verfolgt, den Lieferverskehr zu Entzerren und auf Tagesrandlagen zu verlagern. Im Einzelfall kann von diesen Zeiten entsprechend der örtlichen Gegebenheiten begründet abgewichen werden.

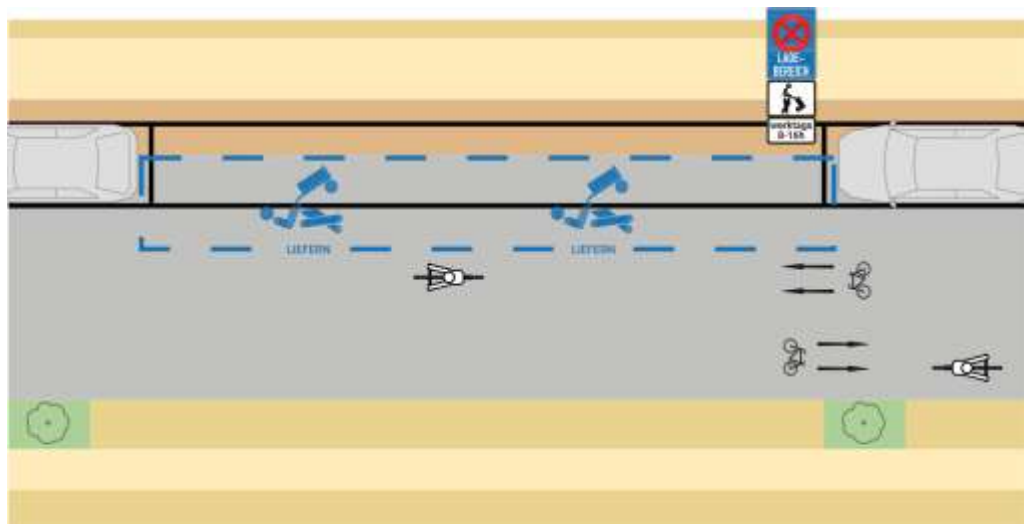


Abb. 80: Lieferfläche im Parkstreifen im Bereich Cäsarstraße  
Darstellung: GP, 2025b

#### 4.3.2.3. Wiedererkennbarkeit und Routenführung

Neben der rechtlichen Widmung als Fahrradstraße ist es wichtig, dass der Verkehrsraum mit seiner Gestaltung den besonderen Charakter der Straße widerspiegelt. Für Fahrradstraßen sieht der aktuelle Berliner Leitfaden für Fahrradstraßen die Markierung des Fahrradstraßen-Symbols auf der Fahrbahn, die



Rotmarkierung von Knotenpunkten, das Markieren von Fahrradpiktogrammen mit einem Doppelpfeil und die Markierung des Sicherheitstrennstreifens vor. Weiterhin praktizieren mehrere Bezirke bereits das zusätzliche Markieren mit einem grünen Begleitstrich.

Um auf die Fahrradstraße hinzuweisen und die verkehrsärmere Streckenführung zwischen HTW und S-Bahnhof Karlshorst auch für nicht ortskundige Personen sichtbar zu machen, kann eine Aufnahme in das Radwegweisungssystem Berlins geprüft werden oder mit einem zusätzlichen Schild am Knotenpunkt Treskowallee / Römerweg darauf hingewiesen werden.

## Anlagen

- Anlage I Aushang Online-Beteiligung und Workshop
- Anlage II Aushang Informationsveranstaltung
- Anlage III Dokumentation Beteiligungsveranstaltung vom 28.11.2024

## Literaturverzeichnis

- Bezirksamt Lichtenberg von Berlin (BA Lichtenberg). (18. 10 2024). Jetzt mitmachen: Machbarkeitsstudie zur Fahrradstraße Hentigstraße – Cäsarstraße – Römerweg. Berlin. Abgerufen am 25. 02 2025 von <https://www.berlin.de/ba-lichtenberg/aktuelles/pressemitteilungen/2024/pressemitteilung.1495647.php>
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV). (2010). Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA). FGSV Verlag GmbH.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV). (2022). Neue Entwurfsregelwerke bevorzugen Fuß- und Radverkehr. Abgerufen am 06. 03 2025 von <https://www.fgsv.de/aktuelles/news-details/neue-entwurfsregelwerke-bevorzugen-fuss-und-radverkehr>
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV). (2024). Ad-hoc-Arbeitspapier - Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RAST 06. Köln.
- Geoportal Berlin. (2023). Einwohnerdichte 2023 (Umweltatlas). Von [https://gdi.berlin.de/services/wfs/ua\\_einwohnerdichte\\_2023?REQUEST=GetCapabilities&SERVICE=wfs](https://gdi.berlin.de/services/wfs/ua_einwohnerdichte_2023?REQUEST=GetCapabilities&SERVICE=wfs) abgerufen
- Geoportal Berlin. (2024a). Geoportal Berlin / Digitale farbige TrueOrthophotos 2024 (DOP20RGBI).
- Geoportal Berlin. (2024b). Radverkehrsnetz. Von <https://gdi.berlin.de/services/wfs/radverkehrsnetz?REQUEST=GetCapabilities&SERVICE=wfs> abgerufen
- Geoportal Berlin. (2024c). ALKIS Berlin Flurstücke. Von [https://gdi.berlin.de/services/wfs/alkis\\_flurstuecke?REQUEST=GetCapabilities&SERVICE=wfs](https://gdi.berlin.de/services/wfs/alkis_flurstuecke?REQUEST=GetCapabilities&SERVICE=wfs) abgerufen
- Geoportal Berlin. (2025). Übergeordnetes Straßennetz Bestand. Von <https://gdi.berlin.de/services/wfs/stnetz?REQUEST=GetCapabilities&SERVICE=wfs> abgerufen
- GP PLANWERK GmbH (GP). (2024). Eigene Aufnahme.
- GP Planwerk GmbH (GP). (2025a). Eigene Aufnahme.
- GP Planwerk GmbH (GP). (2025b). Eigene Abbildung.
- Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin (HTW Berlin). (2025). Campus Treskowallee. Abgerufen am 25. 02 2025 von <https://www.htw-berlin.de/campus/campus-treskowallee/>
- HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH (HL). (2024). Ergebnisdokumentation. Verkehrs- und Parkraumerhebung in der Hentigstraße in Berlin-Karlshorst. Berlin.

MapTiler. (2024). Abgerufen am 06. 03 2025 von <https://www.maptiler.com/copyright/>

OpenStreetMap Contributors (OSM). (2024). Open Data Commons Open Database License (ODbL). Abgerufen am 06. 03 2025 von <https://opendatacommons.org/licenses/odbl/>

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU). (2025). Lieferflächen für Berlin - Leitfaden zur einheitlichen Planung und Umsetzung. Berlin.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK). (04 2020). Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin - Leitfaden. Berlin.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder. (2024). Unfallatlas Deutschland. Abgerufen am 29. 10 2024 von <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

Stefanhrt. (24. 08 2022). Straßenraum Treskowallee, lizenziert nach CC-BY-SA. Abgerufen am 17. 02 2025 von <https://www.mapillary.com/app/?lat=52.4849083&lng=13.5262334000000024&z=18.376581169136042&panos=true&pKey=186947897124077&focus=photo&x=0.548804331658718&y=0.5355044152551468&zoom=0>

Verkehrslenkung Berlin (VLB). (2019a). RP200: Kennzeichnung einer Querungsstelle.

Verkehrslenkung Berlin (VLB). (2019b). RP371: Fahrradparken auf der Fahrbahn in Straßen mit zugelassener Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h.

von Below, A. (2016). Verkehrssicherheit von Radfahrern - Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen. Bergisch Gladbach. Abgerufen am 26. 02 2025 von <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Foko/2017-2016/2016-08.html>