

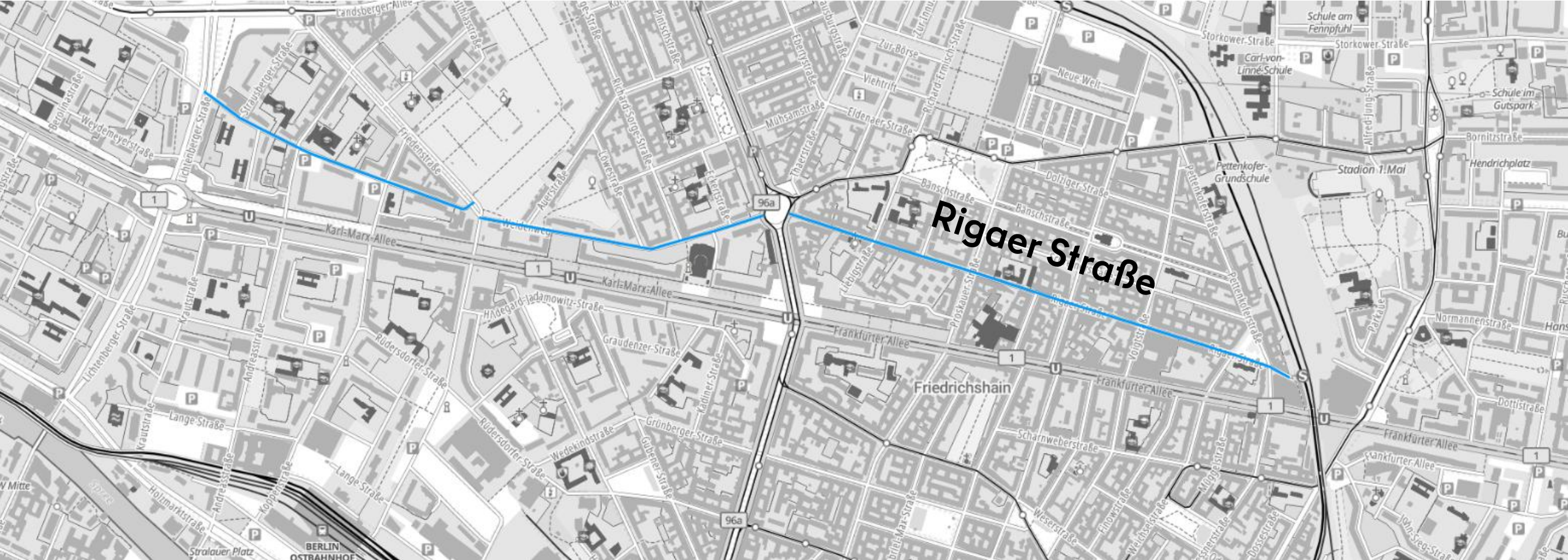


RIGAER STRAÙE VERBESSERUNG DER FAHRRADSTRAÙE

April 2026



Fahrradstraßen in Friedrichshain



Rigaer Straße

Karte: Geoportal Berlin



Ziel: Verbesserung der Rigauer Straße als Fahrradstraße

Gliederung des Planungsprozesses und der Präsentation:

- Darstellen der Ergebnisse der Verkehrszählung im Dezember 2025
- Defizite im Bestand: Mangelnde Breiten & Vorgaben
- Defizite im Bestand: Verkehrsfluss und Parkordnung
- Verkehrsorganisation im Bestand
- Maßnahmen zur Verbesserung der Defizite
- Vorgehen in Schritten
 - Stufe 1: Gegenläufige Einbahnstraßen
 - Stufe 2: Anpassung der Parkordnung mit Einführung der Parkraumbewirtschaftung
- Umsetzung / Zeitplan

Ergebnisse Verkehrszählung Dezember 2025

Durchgangsverkehr (DV)

Befunde:

- Nachmittags von der Rigaer Str. ausfahrend auf die Proskauer Str. in Richtung Osten ist 69 % DV.
- Morgens zwischen Samariter- und Voigtstr. ist 44 % bis 58 % DV.
- Rigaer West: Absolut stärkster DV, insb. nachmittags von Rigaer Str. auf Liebigstr. 65 % von 244 Kfz.
- Der Kfz-Verkehr ist absolut im Westen stärker.

Hinweise / Einschränkungen:

- Die Baustelle in der Petersburger Straße beeinflusst die Situation.

Was folgt daraus?

- Die Durchgangsverkehrsanteile (DV) sind für eine Fahrradstraße insgesamt deutlich zu hoch.
- Maßnahmen sind auf ganzer Länge notwendig, um Durchgangsverkehr effektiv zu unterbinden.

Ergebnisse Verkehrszählung Dezember 2025

Verkehrsmengen und Knotenpunkte

Befunde:

- 24h-Kfz-Verkehrsmenge beträgt westlich der Proskauer Str. ca. 2.400 Kfz/24h, östlich ca. 3.400 Kfz/24h.
Das ist in Verbindung mit der Enge problematischer als üblich.
- Das Verhältnis an den gemessenen Knotenpunkten ist 2 bis 3-mal so viel Kfz- wie Radverkehr.
Das ist nicht zufriedenstellend für eine wichtige Fahrradstraßenverbindung.

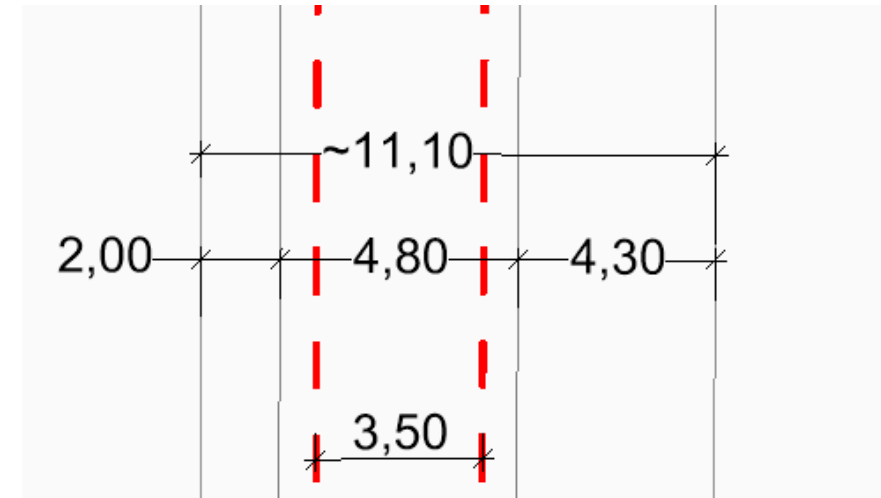
Was folgt daraus?

- Weitere Maßnahmen sind notwendig, um die Radverkehrsattraktivität und -sicherheit zu steigern.

Mangelnde Breiten

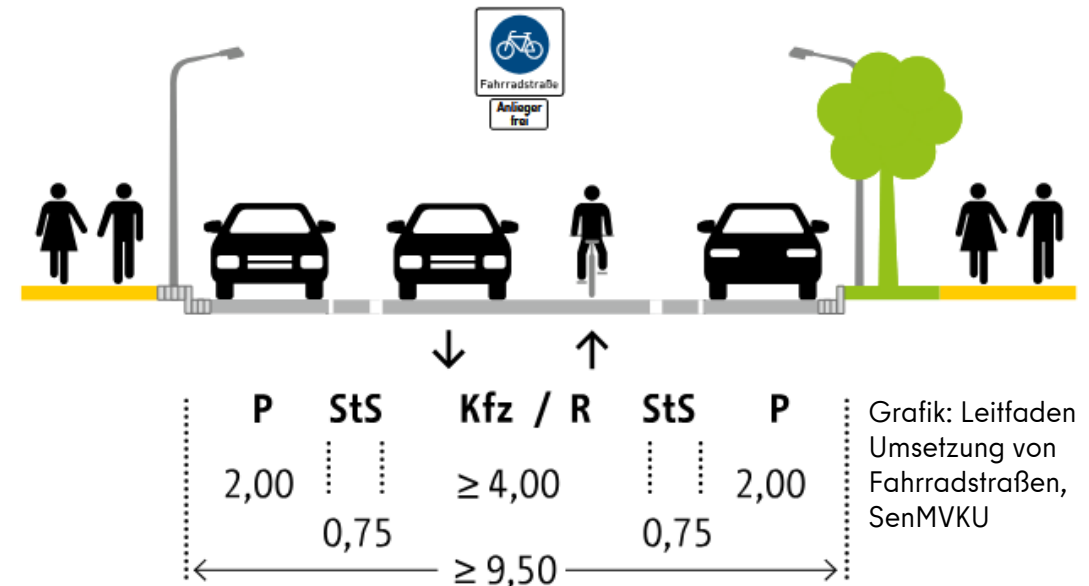
- Benötigte Feuerwehr-Aufstellflächen von 5,50 m sind nicht vorhanden.
- Der Leitfaden Fahrradstraßen fordert mindestens 4,0 m nutzbare Breite + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen (StS) zu Parkständen → $4,00\text{ m} + 2 \times 0,75\text{ m} = 5,50\text{ m}$.
- Senkrechtparken ist für Fahrradstraßen ungeeignet (VwV-StVO & Fahrradstraßenleitfaden).

Ist-Zustand



Grafik: SGA
Friedrichshain-
Kreuzberg

Vorgaben des Leitfaden Fahrrad-Straßen



Grafik: Leitfaden
Umsetzung von
Fahrradstraßen,
SenMVKU

Querungsstellen mit Gehwegvorstreckungen

Sichtbeziehungen oft nicht gegeben



Bild: SGA Friedrichshain-Kreuzberg

Blickfeld eines Kindes auf fahrenden silbernen Transporter



Bild: SGA Friedrichshain-Kreuzberg

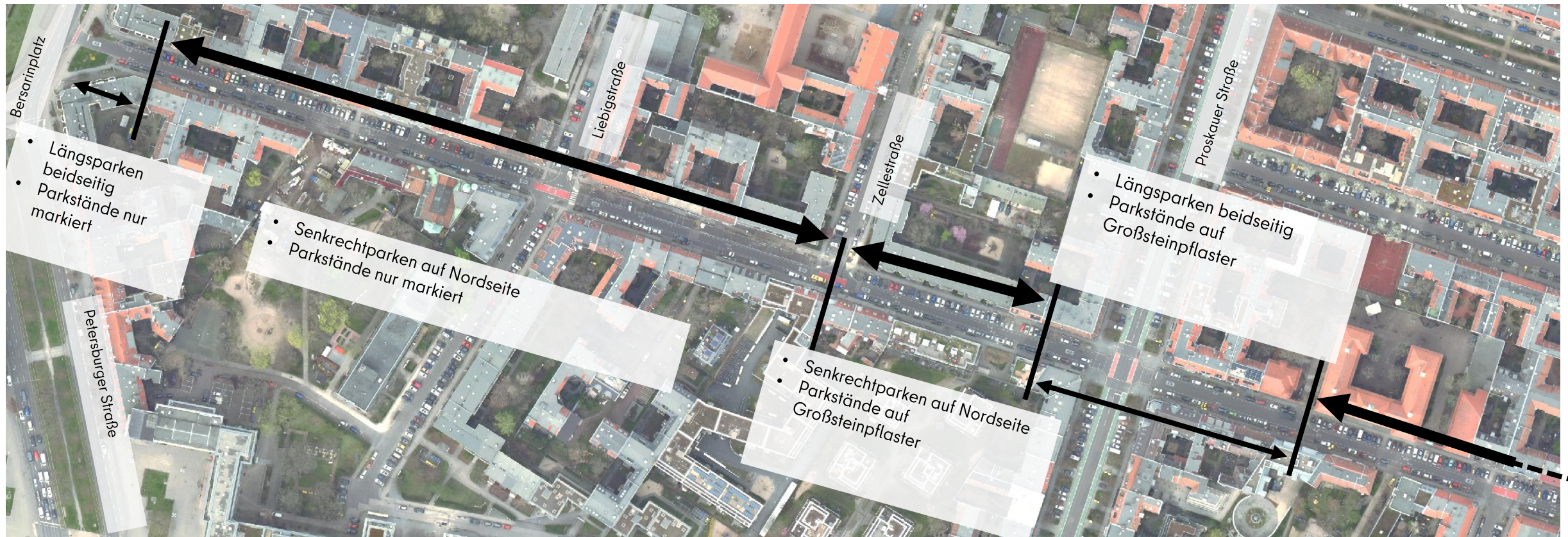
Defizite - Zwischenfazit

Zu geringe Breite und zu viel Durchgangsverkehr

→ Keine ausreichende Radverkehrssicherheit und -attraktivität



Ist-Zustand: Parkordnung und Straßenbeläge



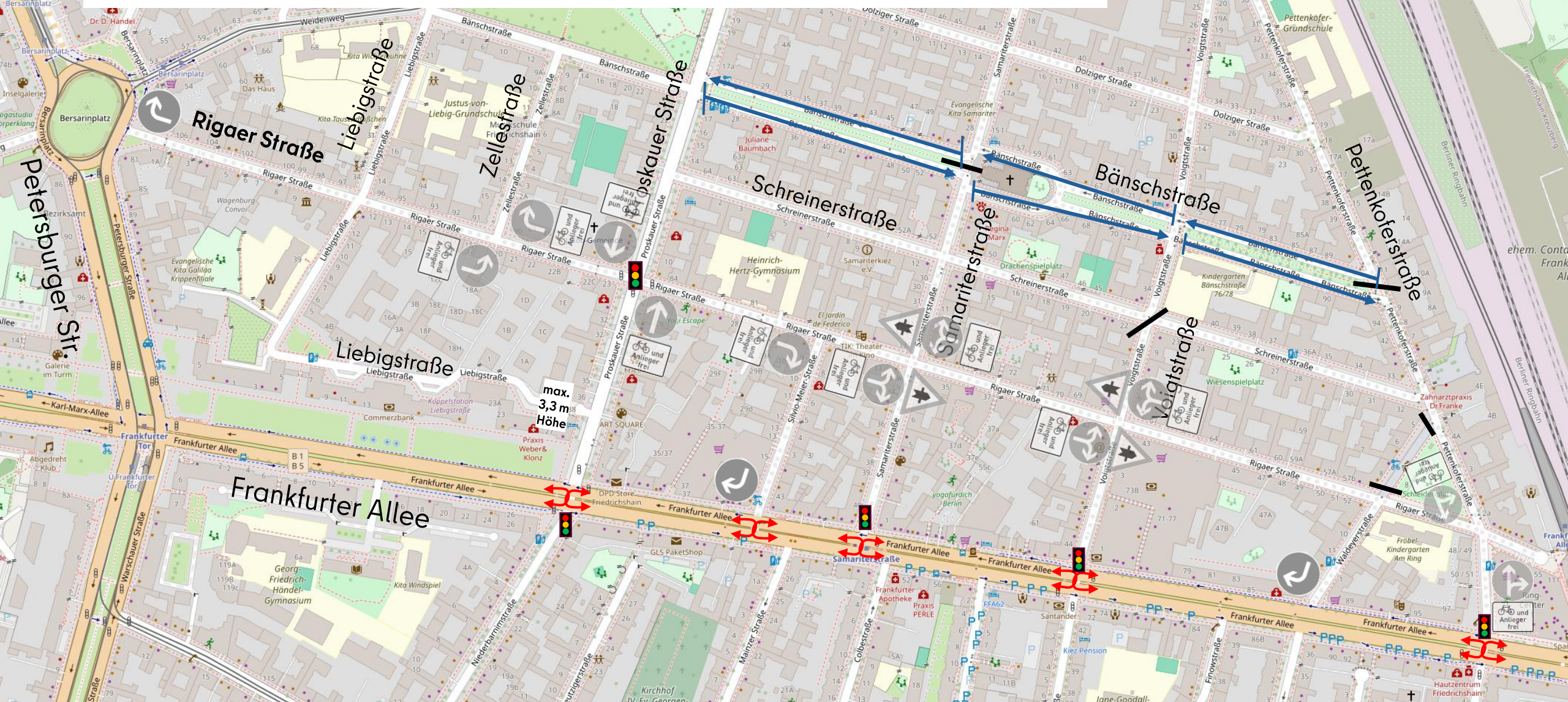
Karte: Geoportal Berlin

Ist-Zustand: Parkordnung und Straßenbeläge



Karte: Geoportal Berlin

Verkehrsorganisation im Bestand



Vorgehen in Schritten / Stufen

Aufbauend auf der Analyse der Defizite werden zwei Maßnahmen umgesetzt.

Stufe 1

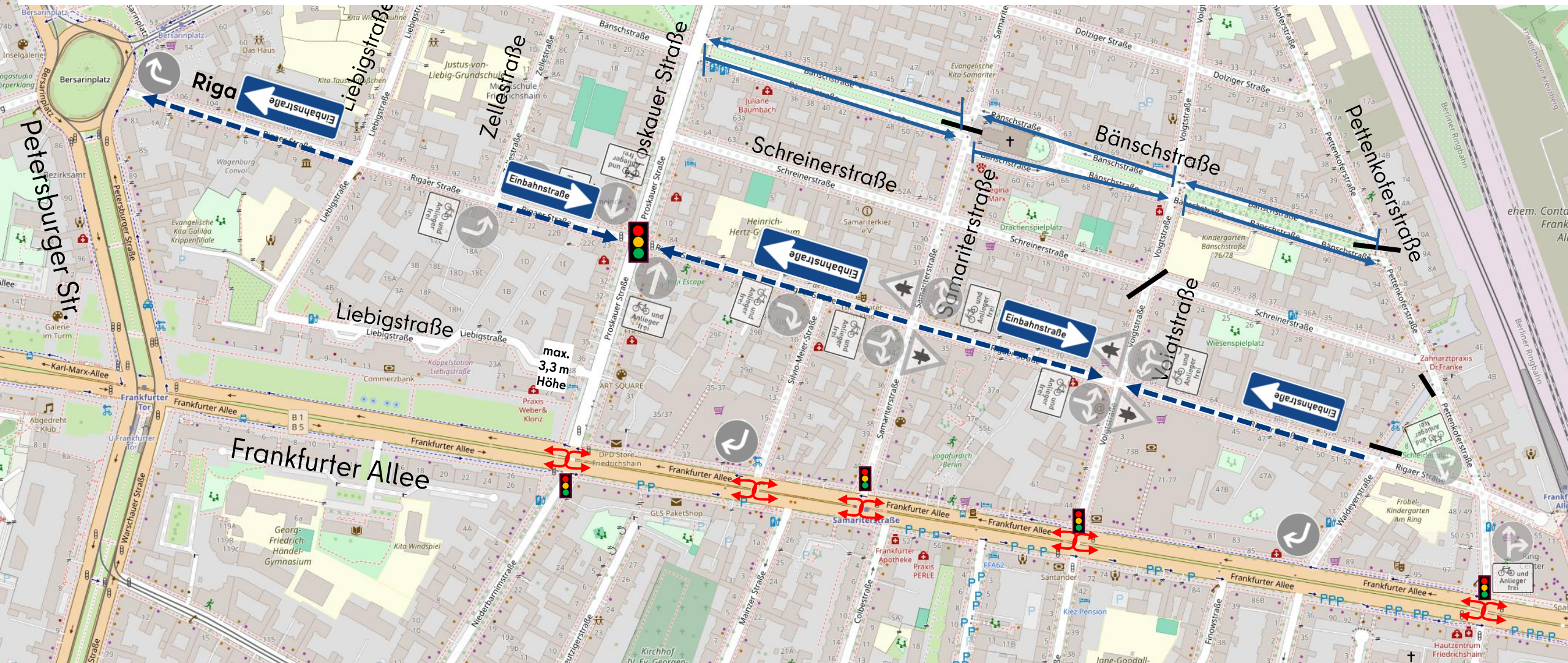
a) Gegenläufige Einbahnstraßen beschildern, um Durchgangsverkehre zu vermeiden.

Stufe 2

a) Senkrechtparken zu Längsparken ändern (abschnittsweise mit Parkraumbewirtschaftung), um eine geeignete Fahrbahnbreite herzustellen.

Stufe 1: Verkehrsorganisation anpassen: Gegenläufige Einbahnstraßen

voraussichtlich im 3. Quartal 2026



Karte: Openstreetmap, Bearbeitung durch SGA Friedrichshain-Kreuzberg

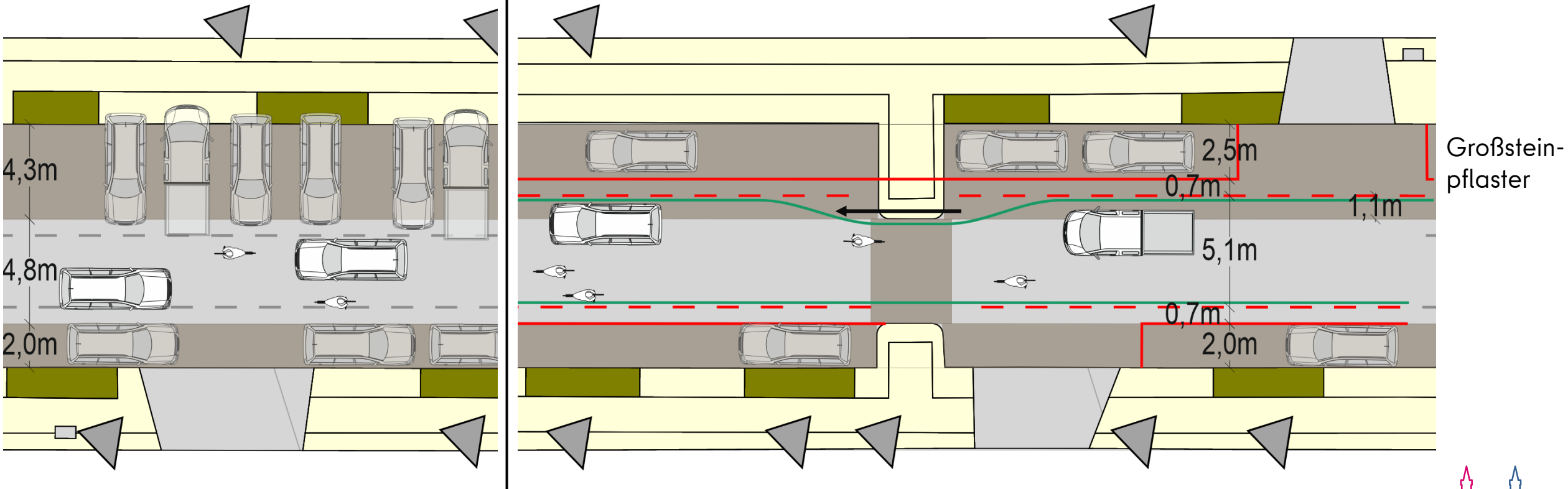
Stufe 2: Anpassung der Parkordnung

Vorteile

- Sichtbarer an Gehwegvorstreckungen
- Sicherer und attraktiverer Radverkehr durch mehr Platz zum Überholen und Begegnen
- Befahren des Großsteinpflasters zum Ausweichen möglich

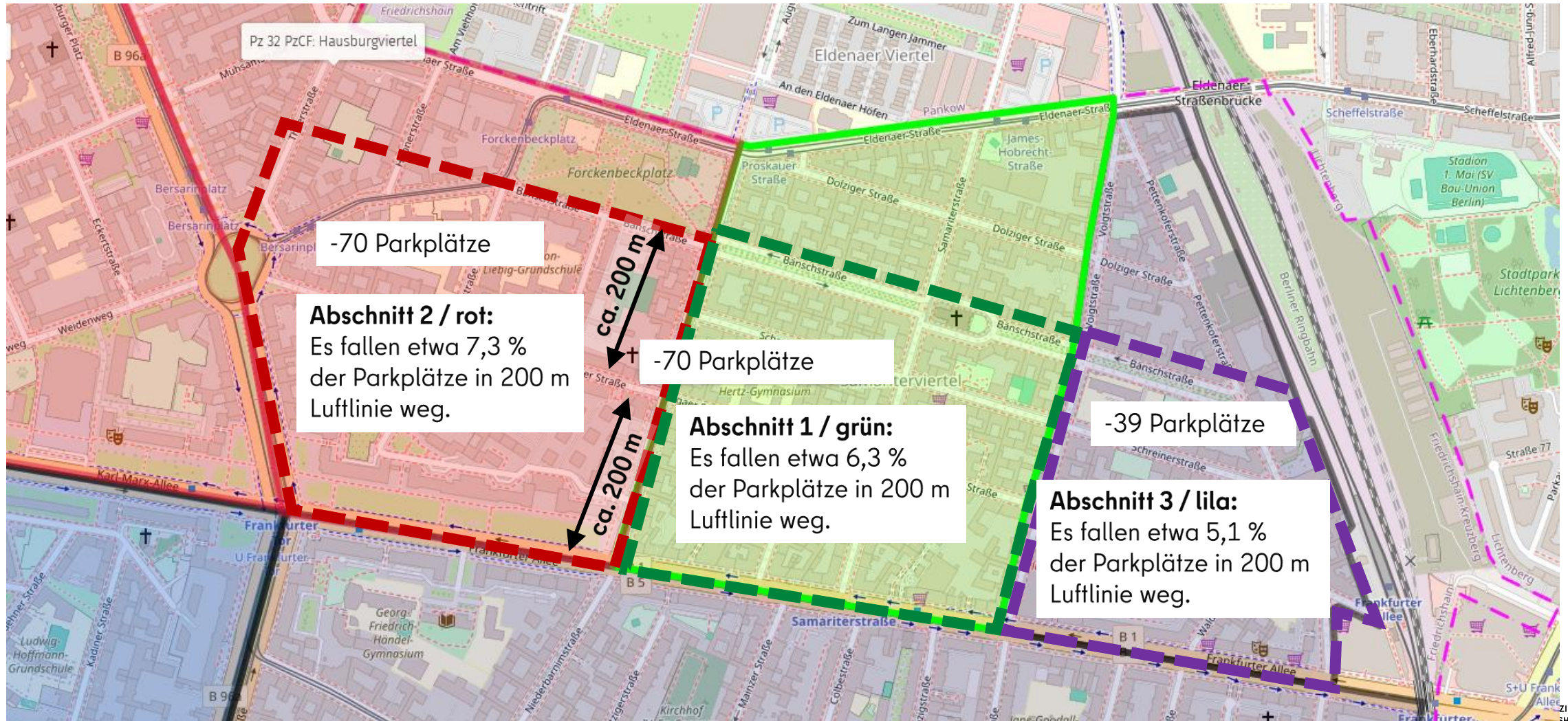
Bestand

Planung



Änderungen im Parkraumangebot durch Längsparken

Prozentualer Wegfall von Parkplätzen in ca. 200 m Luftlinie Fußdistanz von der Rigaer Straße je Umsetzungsabschnitt



Planung und Umsetzung

- Aktuell sind die Maßnahmen in der Entwurfsplanung.
- Die Umsetzung der Einbahnstraßen ist für das 3. Quartal 2026 geplant.
- Die Maßnahme Ändern der Parkordnung folgt vrstl. der Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung.
 - Parkzone 32 (westliches Gebiet): Umsetzung voraussichtlich 2027
 - Parkzone 30 (mittleres Gebiet): Umsetzung voraussichtlich Ende 2026
 - Parkzone 31 (östliches Gebiet): Umsetzung voraussichtlich 2027

VIELEN DANK

