

Datum:	18.06.2026
Projekt-Nr.:	P504909
Version	2
Seitenanzahl:	63
Autor:	MePa, HeMb, KuFb

Auftraggeber:

Bezirksamt Lichtenberg von Berlin

Straßen- und Grünflächenamt
Haus 1
Alt-Friedrichsfelde 60
10315 Berlin

Projekt:

Verkehrliche Untersuchungen für Maßnahmenkonzepte zur Verkehrsberuhigung im Weitlingkiez

Inhalt:

Bericht zur Analyse

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Aufgabenstellung und räumliche Einordnung	5
2.	Grundlagenermittlung	6
2.1	Zuarbeiten	6
2.2	Verkehrszählungen	6
2.3	Parkraumerhebung	12
3.	Städtebauliche Analyse	14
3.1	Bebauung und Grünflächen	14
3.2	Nutzungen	15
4.	Verkehrliche Analyse	17
4.1	Straßennetz und fließender Kfz-Verkehr	17
4.2	Ruhender Kfz-Verkehr	20
4.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	22
4.4	Fließender und Ruhender Radverkehr	27
4.5	Fußverkehr und Barrierefreiheit	34
4.6	Verkehrssicherheit	38
5.	Untersuchung der Leistungsfähigkeit	42
6.	Öffentlichkeitsbeteiligung	45
6.1	Befragung (online & schriftlich)	45
6.2	Beteiligungstermin (Workshop)	47
6.3	Integration der Beteiligungsergebnisse	47
6.4	Ergebnispräsentation (Bürgerpräsentation)	48
7.	Konfliktplan	49
7.1	Konfliktplan Übersichtsplan	50
7.2	Konfliktplan Fußverkehr	51
7.3	Konfliktplan Radverkehr	53
7.4	Konfliktplan Kfz-Verkehr	55
7.5	Konfliktplan Öffentlicher Personennahverkehr	57
8.	Zusammenfassung	59

Abbildung 1: Übersichtskarte Untersuchungsgebiet.....	5
Abbildung 2: Erhebungsstellen der Knotenpunktzählungen	8
Abbildung 3: Erhebungsstellen der Kennzeichenerfassung	10
Abbildung 4: Münsterlandplatz	15
Abbildung 5: Zamenhofpark.....	15
Abbildung 6: Erdgeschossnutzungen Weitlingstraße	16
Abbildung 7: Robinson-Grundschule	16
Abbildung 8: Weitlingstraße (am Knotenpunkt Lückstraße)	18
Abbildung 9: Lückstraße (am Knotenpunkt Weitlingstraße)	18
Abbildung 10: Irenenstraße	18
Abbildung 11: typische Nebenstraße (Maximilianstraße)	18
Abbildung 12: öffentliche Lademöglichkeit (Sophienstraße).....	21
Abbildung 13: Carsharing-Station am S+U-Lichtenberg.....	21
Abbildung 14: S-Bahnhof Lichtenberg (Haupteingang)	24
Abbildung 15: U-Bahnhof Lichtenberg	24
Abbildung 16: S-Bahnhof Nöldnerplatz.....	24
Abbildung 17: Durchgang am S-Bahnhof Nöldnerplatz.....	24
Abbildung 18: Haltestelle Margaretenstraße, FR Nord.....	26
Abbildung 19: Haltestelle Margaretenstraße, FR Süd	26
Abbildung 20: Haltestelle Lückstr./Weitlingstr., FR Nord.....	26
Abbildung 21: Haltestelle S+U Lichtenberg, FR Süd.....	26
Abbildung 22: Radfahrstreifen Weitlingstraße.....	27
Abbildung 23: Radweg Einbecker Straße	27
Abbildung 24: Radwegende Rummelsburger Straße	28
Abbildung 25: Radwegende Lückstraße	28
Abbildung 26: Radabstellanlagen am U-Bahnhof Lichtenberg	31
Abbildung 27: Anlehnbügel im Straßenraum (Weitlingstraße).....	31
Abbildung 28: Radabstellanlagen am S-Bahnhof Lichtenberg	32

Abbildung 29: Wild abgestellte Fahrräder (Lincolnstraße)	32
Abbildung 30: Abstellfläche Mikromobilität (S+U Lichtenberg)	33
Abbildung 31: Jelbi-Station S+U Lichtenberg.....	33
Abbildung 32: Gehweg Archibaldweg	34
Abbildung 33: Gehweg Giselastraße	34
Abbildung 34: signalisierte Querung Weitlingstraße	35
Abbildung 35: Fußgängerüberweg Rummelsburger Straße	35
Abbildung 36: Gehwegüberfahrten (Wönnichstraße)	36
Abbildung 37: Querung durch parkende Kfz blockiert	36
Abbildung 38: vorgezogene Seitenräume (baulich)	37
Abbildung 39: vorgezogene Seitenräume (markiert)	37
Abbildung 40: Querung mit barrierefreier Gestaltung	37
Abbildung 41: Querung ohne barrierefreie Gestaltung	37

2. Grundlagenermittlung

Die Grundlagenermittlung bildet die Basis für die Analyse. Sie beschreibt die Sammlung von Daten, auf deren Grundlage eine verkehrliche Bewertung im Rahmen der Analyse erfolgen kann. In den folgenden Unterkapiteln werden die für die Bearbeitung zur Verfügung stehenden Daten sowie die durchgeführten Erhebungen thematisiert. Die Ergebnisse und Erkenntnisse der städtebaulichen und der verkehrlichen Analyse werden in den Kapiteln 3 und 4 vorgestellt.

Teil der Grundlagenermittlung sind Ortsbegehungen, die im Rahmen dieser Untersuchung mehrfach durchgeführt wurden. Diese dienen zum einen dem Sammeln von Daten. Zum anderen können so Eindrücke vor Ort gewonnen werden, die unerlässlich sind, um die Situation im Kiez beurteilen zu können. Zudem kann durch Beobachtungen im Verkehr das reale Verhalten der Verkehrsteilnehmende festgestellt werden, wodurch Rückschlüsse auf mögliche Defizite gezogen werden können.

2.1 Zuarbeiten

Von Seiten des Auftraggebers wurden diverse Informationen zu Entwicklungen und Gegebenheiten vor Ort übermittelt. Zusätzlich werden im Rahmen dieser Untersuchung öffentlich abrufbare Informationen und Geodaten genutzt. Genutzte Quellen sind insbesondere das Geoportal Berlin sowie OpenStreetMap.

Insbesondere die Bekanntmachung, Organisation und Durchführung der Bürgerbeteiligung wurde durch das Bezirksamt Lichtenberg sowie die Lichtenberger Anlaufstelle für Beteiligung unterstützt.

Die verkehrstechnischen Unterlagen für die signalisierten Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet wurden bei GB infrasignal angefragt und am 25.09.2025 zur Verfügung gestellt. Bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt am 26.09.2025 und 02.10.2025 bestehende Zählergebnisse für den Kfz- und Radverkehr im Weitlingkiez abgefragt. Diese Ergebnisse können mit den durchgeführten Verkehrszählungen verglichen werden und das Gesamtbild ergänzen. Darüber hinaus wurden von der Polizei Berlin am 15.10.2025 Unfalldaten der Jahre 2022 bis 2024 für das Untersuchungsgebiet zur Verfügung gestellt, die eine Grundlage für die Betrachtung der Verkehrssicherheit darstellen.

2.2 Verkehrszählungen

Die Erhebung des fließenden Kfz-Verkehrs liefert Erkenntnisse zum Verkehrsfluss im Untersuchungsgebiet. Die Daten sollen die Grundlage für die folgende Prüfung der Leistungsfähigkeit bilden. Außerdem sollen Aussagen über möglichen Durchgangsverkehr gewonnen werden. Zu diesem Zweck wurden umfangreiche Knotenpunktzählungen und Kennzeichenerfassungen durchgeführt.

Die Erhebungen fanden am 11.12.2025 (Donnerstag) statt. Der Erhebungstermin wurde unter Berücksichtigung von Baumaßnahmen im Umfeld des Untersuchungsgebietes gewählt. Im Vorfeld waren aufgrund von Baustellen erst die Nöldnerstraße und anschließend die Lückstraße gesperrt, sodass eine zeitigere Erhebung nicht möglich war. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurde mit Blick auf die zeitlichen Rahmenbedingungen der Untersuchung die Erhebung im Dezember terminiert, auch wenn dies

Aufgrund der Einflüsse durch Wetter und Weihnachtszeit kein üblicher Erhebungszeitraum gemäß EVE¹ ist.

Am Erhebungstag war durch eine Baustelle die Marktstraße im benachbarten Kaskelkiez in Fahrtrichtungen Westen gesperrt. Mögliche Auswirkungen können auf der Nöldnerstraße und dem Archibaldweg auftreten.

Die durchgeführten Erhebungen werden folgend getrennt nach Knotenpunktzählung und Erhebung des Durchgangsverkehr thematisiert.

Knotenpunktzählung

Es wurden Zählungen an insgesamt 21 Knotenpunkten durchgeführt. Die videogestützte Erhebung erfolgte jeweils über 24 Stunden. Die Erfassung erfolgte stromfein und getrennt nach den verschiedenen Fahrzeugarten. Die Erhebungsstellen konzentrieren sich auf das Hauptstraßennetz und liegen dementsprechend entlang von Weitlingstraße, Lückstraße, Einbecker Straße, Irenenstraße und Rummelsburger Straße. Folgende Knotenpunkte wurden erhoben:

- | | | |
|----------|---|--------------------|
| ▪ KP 01: | Skandinavische Straße / Weitlingstraße / Einbecker Straße | (signalisiert) |
| ▪ KP 02: | Einbecker Straße / Rosenfelder Straße | (signalisiert) |
| ▪ KP 03: | Einbecker Straße / Marie-Curie-Allee | (vorfahrtgeregelt) |
| ▪ KP 04: | Einbecker Straße / Archenholdstraße | (vorfahrtgeregelt) |
| ▪ KP 05: | Einbecker Straße / Lincolnstraße | (vorfahrtgeregelt) |
| ▪ KP 06: | Weitlingstraße / Irenenstraße | (signalisiert) |
| ▪ KP 07: | Irenenstraße / Wönnichstraße | (vorfahrtgeregelt) |
| ▪ KP 08: | Weitlingstraße / Margaretenstraße | (vorfahrtgeregelt) |
| ▪ KP 09: | Weitlingstraße / Sophienstraße | (vorfahrtgeregelt) |
| ▪ KP 10: | Weitlingstraße / Münsterlandstraße | (vorfahrtgeregelt) |
| ▪ KP 11: | Weitlingstraße / Rupprechtstraße | (vorfahrtgeregelt) |
| ▪ KP 12: | Lückstraße / Archibaldweg | (vorfahrtgeregelt) |
| ▪ KP 13: | Lückstraße / Nöldnerstraße / Schlichtallee | (signalisiert) |
| ▪ KP 14: | Lückstraße / Giselastraße | (vorfahrtgeregelt) |
| ▪ KP 15: | Lückstraße / Emanuelstraße | (vorfahrtgeregelt) |
| ▪ KP 16: | Lückstraße / Weitlingstraße | (signalisiert) |
| ▪ KP 17: | Lückstraße / Wönnichstraße | (vorfahrtgeregelt) |
| ▪ KP 18: | Lückstraße / Sewanstraße / Rummelsburger Straße | (signalisiert) |
| ▪ KP 19: | Rummelsburger Straße / Marie-Curie-Allee | (vorfahrtgeregelt) |
| ▪ KP 20: | Rummelsburger Straße / Archenholdstraße | (vorfahrtgeregelt) |
| ▪ KP 21: | Rummelsburger Straße / Lincolnstraße | (vorfahrtgeregelt) |

Die Knotenpunkte zwischen den Hauptstraßen sind vollständig signalisiert. Die übrigen Knotenpunkte sind vorfahrtgeregelt.

Die einzelnen Erhebungsstellen werden in Abbildung 2 verortet.

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Verkehrserhebungen, Köln, 2012.

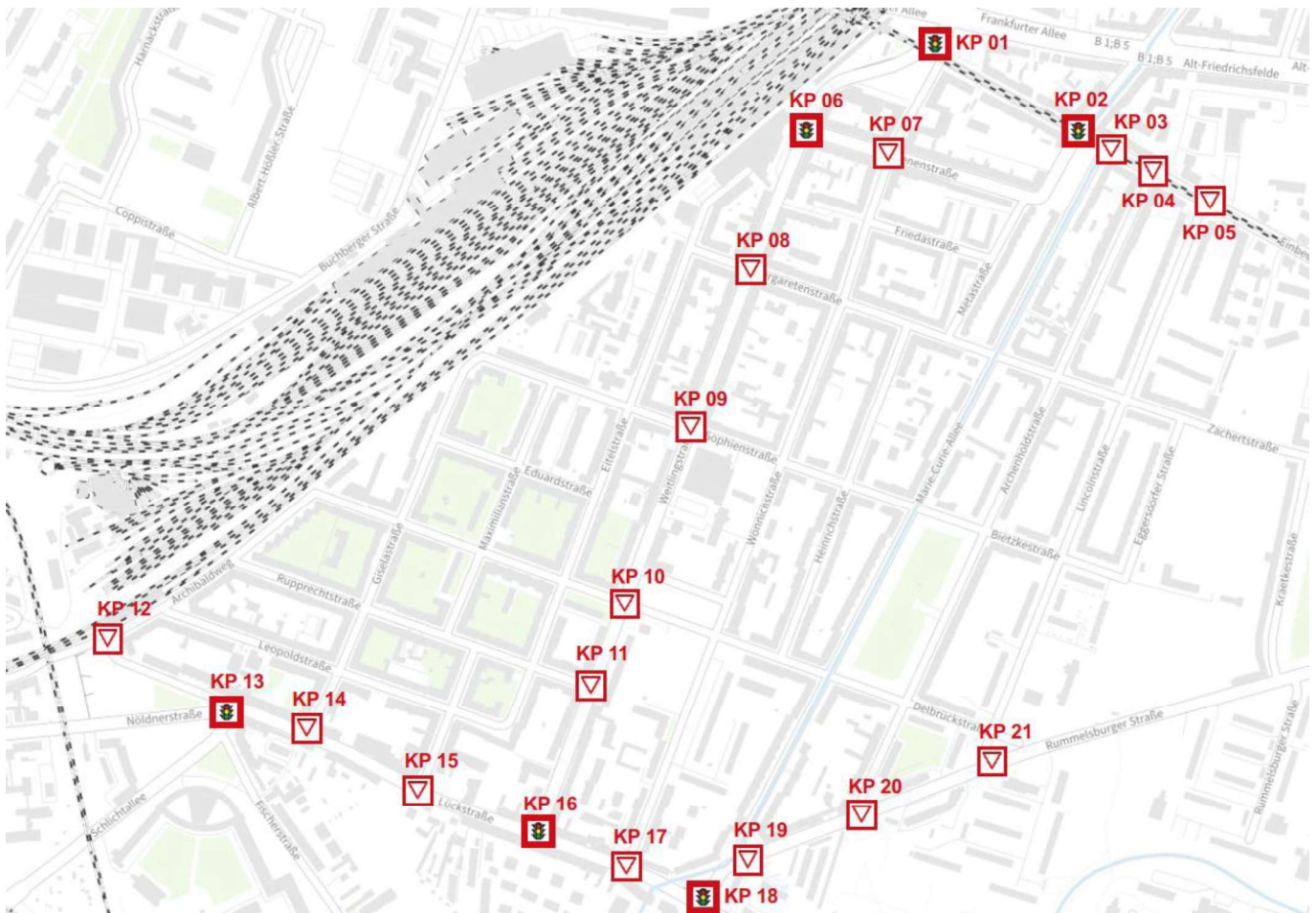


Abbildung 2: Erhebungsstellen der Knotenpunktzählungen
[Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende]

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen werden in Anlage 2.2.1 dokumentiert. Dabei werden Knotenstromdiagramme für den Gesamtverkehr und den Schwerverkehr in 24 Stunden angegeben, wie auch die Ströme in den Spitzenstunden morgens und nachmittags. Auch die erhobenen Werte für den Radverkehr werden angegeben. Die aus den Knotenströmen resultierenden Querschnittswerte über 24 Stunden im Kfz-Verkehr, Schwerverkehr und Radverkehr werden als Übersichtskarten in den Anlagen 2.2.2 bis 2.2.4 dargestellt. Dadurch kann ein Eindruck über die Verkehrsverteilung im Weitlingkiez gewonnen werden.

Die höchstbelasteten Straßenzüge sind die Schlichtallee mit ca. 15.100 Kfz/24h und die Lückstraße mit bis zu 18.800 Kfz/24h. Bei der Lückstraße betrifft dies vor allem den westlichen Abschnitt zwischen Schlichtallee und Weitlingstraße. Auf dem östlichen Abschnitt beträgt die Verkehrsstärke bis zu 12.700 Kfz/24h. Die Weitlingstraße weist ebenfalls hohe Verkehrsstärken auf. Diese sind am größten auf dem Abschnitt südlich der Irenenstraße (11.600 Kfz/24h) und sinken nach Süden hin mit jeder weiteren Querstraße. Nördlich der Lückstraße beträgt die Verkehrsstärke 8.500 Kfz/24h. Die Einbecker Straße weist am höchstbelasteten Abschnitt 8.200 Kfz/24h (westlich der Marie-Curie-Allee) auf. Auf der Rummelsburger Straße sind es maximal 7.900 Kfz/24h. Weitere nennenswerte Verkehrsmengen sind 3.300 Kfz/24h auf der östlichen Irenenstraße, 2.500 Kfz/24h auf der nördlichen Marie-Curie-Allee, 1.700 Kfz/24h auf der südlichen Giselastraße, 1.500 Kfz/24h auf der östlichen Rupprechtstraße und 1.300 Kfz/24h auf der Wönnichstraße südlich der Irenenstraße.

Von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) wurden bestehende Zähldaten aus den Jahren 2019 bis 2023 zur Verfügung gestellt. Zum Vergleich werden in Tabelle 1 die Verkehrsstärken ausgewählter und geeigneter Querschnitte mit den Werten von 2025 verglichen. Bei den zur Verfügung gestellten Ergebnissen ist jeweils das Erhebungsjahr mit angegeben. Da es sich bei den zugearbeiteten Zählungen jeweils um Zählungen im Zeitraum von 7 bis 19 Uhr handelt, werden stets die Werte für den 12-Stunden-Zeitraum einander gegenübergestellt.

Tabelle 1: Vergleich der Ergebnisse zugearbeiteter Zählungen mit der Zählung 2025

Streckenabschnitt	Zählung zugearbeitet in [Kfz/12h]	Zählung 2025 in [Kfz/12h]	Differenz
Weitlingstraße Nord (südl. Einbecker Str.)	6.200 (2023)	8.100	+ 1.900
Weitlingstraße Mitte (nördl. Sophienstr.)	7.200 (2020)	8.400	+ 1.200
Weitlingstraße Süd (nördl. Lückstr.)	5.100 (2022)	6.500	+ 1.400
Einbecker Straße (östl. Weitlingstr.)	5.900 (2023)	6.100	+ 200
Irenenstraße (östl. Weitlingstr.)	2.700 (2021)	2.400	- 300
Lückstraße West (westl. Weitlingstr.)	11.300 (2022)	12.900	+ 1.600
Lückstraße Ost (östl. Weitlingstr.)	8.900 (2022)	9.300	+ 400
Rummelsburger Straße (nördl. Lückstr.)	6.000 (2019)	6.000	+/- 0

Im Vergleich können teilweise deutliche Zuwächse der Verkehrsstärken festgestellt werden. Das betrifft insbesondere die gesamte Weitlingstraße sowie die Lückstraße auf dem westlichen Abschnitt zwischen Nöldnerstraße und Weitlingstraße. Auf den Abschnitten ist die Verkehrsbelastung um 1.200 bis 1.900 Kfz/12h angestiegen. Die zugearbeiteten Zählungen stammen dabei aus den Jahren 2020, 2022 und 2023. Leichte Zuwächse verzeichnen auch die östliche Lückstraße (im Vergleich zu 2022) sowie die Einbecker Straße (im Vergleich zu 2023). Auf der Irenenstraße ist die Verkehrsstärke seit 2021 leicht gesunken. Die Verkehrsbelastung auf der Rummelsburger Straße ist seit 2019 nahezu unverändert.

Bei der Verkehrserhebung an den Knotenpunkten wurde der Radverkehr auf der Fahrbahn automatisiert miterfasst. Anhand dieser Zähldaten wurden am 11.12.2025 bis zu 2.360 Fahrräder/24h auf der Lückstraße und bis zu 1.070 Fahrräder/24h auf der Weitlingstraße gezählt. Weitere hohe Werte haben sich auf der Nöldnerstraße (1.430 Fahrräder/24h), der Schlichtallee (930 Fahrräder/24h), dem Archibaldweg (810 Fahrräder/24h), der Sewanstraße (790 Fahrräder/24h), der Rupprechtstraße (660 Fahrräder/24h), der Giselastraße (570 Fahrräder/24h), der Einbecker Straße (550 Fahrräder/24h) ergeben. Nennenswerte Mengen weisen auch die Rosenfelder Straße (450 Fahrräder/24h), die Margaretenstraße (390 Fahrräder/24h) und die Skandinavische Straße /340 (Fahrräder/24h) auf. Dabei ist die Erhebungszeit im Dezember zu beachten, bei der im Vergleich zu wärmeren Jahreszeiten mit verminderten Radverkehrsmengen zu rechnen ist.

[Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende]

Es soll der Durchgangsverkehr innerhalb der Wohngebiete beiderseits der Weitlingstraße ermittelt werden. Dabei geht es um Verkehr, der den Weitlingkiez von Norden nach Süden oder umgekehrt durchfährt und dabei nicht das dafür vorgesehene Hauptstraßennetz und damit einhergehend den Knotenpunkt Lückstraße / Weitlingstraße benutzt. Im westlichen Teil betrifft dies Relationen zwischen der nördlichen Weitlingstraße und dem Archibaldweg oder der westlichen Lückstraße. Im östlichen Teil werden die Straßenzüge der Wönnichstraße und Marie-Curie-Allee auf Durchgangsverkehr hin untersucht.

Die dafür ausgewerteten Relationen zwischen den erhobenen Querschnitten werden in Tabelle 2 aufgelistet. Dazu wird jeweils eine normale Fahrtzeit angegeben, aus der das Zeitfenster abgeleitet ist, welches für die Durchfahrt maximal benötigt wird. Für das Zeitfenster wurden für jeden Streckenabschnitt Faktoren berücksichtigt um Verkehrsbeeinflussungen auf der Strecke, beispielsweise durch Liefern und Laden, in das Zeitfenster zu integrieren. Wurden Fahrzeugkennzeichen innerhalb dieses Zeitfensters an zwei Querschnitten in entsprechender Fahrtrichtung registriert, werden diese Fahrzeuge als Durchgangsverkehr gewertet. Das Zeitfenster dient dazu, nur durchfahrenden Verkehr zu erfassen. Bei längeren Durchfahrtszeiten ist davon auszugehen, dass ein Zwischenstopp innerhalb des Gebietes eingelegt wurde. Statt um Durchgangsverkehr würde es sich dann um Quell- bzw. Zielverkehr handeln.

Tabelle 2: Relationen für die Auswertung der Kennzeichenerfassung

Relation	Ermittelte Fahrtzeit	Zeitfenster
A ↔ D	5 min	8 min
A ↔ C (über B)	5 min	10 min
A ↔ C (nicht über B)	5 min	10 min
A ↔ F	4 min	8 min
E ↔ F	3 min	6 min
G ↔ H	3 min	6 min

Die Relation zwischen den Querschnitten A und C wird jeweils einmal über B und einmal nicht über B ermittelt. Aus der Differenz ergibt sich der Verkehr, der nicht über den Knotenpunkt Lückstraße / Weitlingstraße, sondern durch das Wohngebiet fließt.

Die Ergebnisse werden in Anlage 2.2.5 dargestellt. Im westlichen Teil des Kiezes konnte am Erhebungstag insgesamt eine Durchgangsverkehrsmenge von 379 Kfz/6h ermittelt werden. Diese verteilt sich mit 15 Kfz/6h auf die Relation A-D zwischen Weitlingstraße und Archibaldweg und mit 364 Kfz/6h auf die Relation A-C (nicht über B) zwischen Weitlingstraße und Lückstraße. Somit verkehren circa 27 % der Fahrten nicht über den Knotenpunkt Weitlingstraße / Lückstraße.

Östlich der Weitlingstraße wurden 29 Kfz/6h auf der Wönnichstraße als Durchgangsverkehr identifiziert. Davon verkehrten 13 Kfz/6h auf der Relation A-F zwischen Weitlingstraße und Lückstraße und 16 Kfz/6h auf der Relation E-F zwischen Irenenstraße und Lückstraße. Auf der Marie-Curie-Allee (G-H) lag die Menge an Durchgangsverkehr am Erhebungstag bei 227 Kfz/6h. Der Durchgangsverkehrsanteil auf der Marie-Curie-Allee liegt über die 6-stündige Erfassung bei einem Anteil von circa 30 % an der Gesamtverkehrsmenge auf der Marie-Curie-Allee.

2.3 Parkraumerhebung

Im Rahmen der Parkraumuntersuchung wird eine Analyse der bestehenden Stellplätze sowie deren Auslastung und Nutzungsart durchgeführt. Dabei wird die bestehende Parksituation im Untersuchungsgebiet bewertet und analysiert. Ziel der Parkraumuntersuchung ist es den Bedarf an Stellplätze im Bestand sowie Konflikte und Potenziale des ruhenden Verkehrs zu identifizieren.

Hinweis: Der Untersuchungszeitraum wurde haushalts- und verfahrensbedingt von dem Auftraggeber für die Projektabwicklung vorgegeben und liegt außerhalb der empfohlenen Zeiträume nach der Empfehlung für Verkehrserhebungen (EVE). Die Werte wurden unter Berücksichtigung jahreszeitlicher Einflüsse betrachtet und faktorisiert.

Parkraumangebot

Für das Parkraumangebot wurden zunächst die im Gebiet vorhandenen Stellplätze über die Auswertung von Luft- und Satellitenbilder erfasst und kategorisiert. Dabei ist ein Abgleich mit Daten aus dem Geoportal Berlin erfolgt. Die ermittelten Werte wurden anschließend in einer Ortsbegehung geprüft und bei Bedarf angepasst. Es wurden alle öffentlichen Stellplätze innerhalb des Untersuchungsgebietes in die Betrachtung mit einbezogen. Insgesamt wurde ein Stellplatzangebot von 4.720 Stellplätzen ermittelt.

Die Verteilung des Angebots ist in Anlage 2.3.1 kartografisch dargestellt. Dabei gilt es zu beachten, dass die Abschätzung des Stellplatzangebotes eine ideale Ausnutzung des Parkraums voraussetzt. Da die meisten Stellplätze nicht einzeln abmarkiert sind, ist der tatsächlich verfügbare Parkraum abhängig davon, wie die einzelnen Fahrzeuge abgestellt werden. Es stehen an fast allen Straßen auf beiden Fahrbahnseiten über die gesamte Länge öffentliche Stellplätze zur Verfügung, sodass das Parkraumangebot gleichmäßig im Kiez verteilt ist. Straßenzüge, die zumindest in Abschnitten keine straßenbegleitenden Stellplätze beidseitig aufweisen, sind die Hauptstraßen Lückstraße, Einbecker Straße, Rummelsburger Straße, Weitlingstraße und Rosenfelder Straße.

Wie in Anlage 2.3.2 zu sehen ist, handelt es sich dabei meistens um Parken längs zur Fahrbahn. In einigen Straßenzügen, wie der Wönnichstraße, Marie-Curie-Allee und Margaretenstraße, besteht auf einer Fahrbahnseite Querparken und auf der anderen Seite Längsparken. In Anlage 2.3.3 ist die Parkregelung zu sehen. Fast überall ist Parken ohne Beschränkung möglich. Parkraumbewirtschaftung gibt es im Weitlingkiez nicht.

Parkraumauslastung

Im Rahmen des Projektes wurden zwei Parkraumerhebungen an folgenden zwei Erhebungstagen durchgeführt:

- 06.11.2025 (Donnerstag)
- 08.01.2026 (Donnerstag)

Dabei wurde jeweils die Auslastung der Stellplätze bei Rundgängen um 11, 16 und 21 Uhr erhoben. Die Rundgänge zielten jeweils auf die mutmaßlichen Maxima verschiedener Nutzungsgruppen (Wirtschaftsverkehr, Beschäftigtenverkehr, Kundenverkehr, Bewohnerverkehr) ab. Während der Rundgänge wurde stets die Anzahl der (regulär und irregulär) abgestellten Fahrzeuge dokumentiert und den einzelnen Abschnitten zugeordnet.

Die Erhebungstage liegen außerhalb des empfohlenen Zeitraums der EVE, da im Winter die Witterung das Mobilitätsverhalten sowie das Parkverhalten beeinflussen können. Tendenziell ist bei kalten Temperaturen und schlechtem Wetter mit einem erhöhten Modal Split Anteil des Kfz-Verkehrs zu rechnen. Dies sorgt potenziell für mehr Fahrzeugbewegungen. Fahrzeuge von Anwohnenden stehen tagsüber eher weniger im Kiez. Dafür sind möglicherweise mehr Fahrzeuge von Beschäftigten und Besuchern zu erwarten. Die Auslastung in der Nacht, die maßgeblich vom Bewohnerverkehr geprägt ist, wird von der Witterung eher weniger beeinflusst. Während der Erhebung im November herrschten Temperaturen zwischen 5°C und 15°C und kein Niederschlag. Bei der Erhebung im Januar herrschten Minusgrade mit Schnee und Glätte.

Folgende Tabelle gibt die insgesamt Parkraumauslastung des Gebietes für die einzelnen Erhebungszeiten wieder.

Tabelle 3: Parkraumauslastung im Weitlingkiez

Tag	Uhrzeit	Auslastung insgesamt
06.11.2025	11 Uhr	77,2 %
	16 Uhr	80,1 %
	21 Uhr	86,7 %
08.01.2026	11 Uhr	76,3 %
	16 Uhr	78,6 %
	21 Uhr	92,6 %

Es zeigt sich an beiden Erhebungstagen die insgesamt höchste Parkraumauslastung um 21 Uhr. Mittags fällt sie hingegen etwas geringer aus, ist aber dennoch bereits auf einem hohen Niveau. Zum Nachmittag steigt die Auslastung bereits an. In den Anlagen 2.3.4 bis 2.3.9 wird die Auslastung der einzelnen Abschnitte für jeden Rundgang farblich dargestellt.

3. Städtebauliche Analyse

In der städtebaulichen Analyse werden verschiedene Parameter berücksichtigt, die Einfluss auf die verkehrlichen Nutzungen aufweisen oder besondere Quell- oder Zielverkehre in das Verkehrsnetz induzieren. Ebenfalls wird die städtebauliche Struktur berücksichtigt, da diese über die Flächennutzungen sowie Platzbedürfnisse der Menschen im Untersuchungsgebiet Rückschlüsse auf das Verkehrsverhalten ermöglichen.

3.1 Bebauung und Grünflächen

Das Untersuchungsgebiet ist nahezu vollständig bebaut und bietet nur noch wenige Brachflächen. Dabei weist es fast durchgängig Blockrandbebauung auf, durch die sich auch im Schwarzplan in Anlage 3.1.1 das Straßennetz gut erkennen lässt. Im Westen wird die Bebauung durch den Bahnkörper begrenzt.

Die Gebäudestruktur besteht zum einen aus kleinteiliger Bebauung aus der Gründerzeit. Diese findet sich beispielsweise entlang von Weitlingstraße und Einbecker Straße. Ergänzt wird diese Bebauung durch größere Wohnanlagen aus der Zeit der Weimarer Republik. Diese umfassen oftmals ganze Blöcke und finden sich vermehrt im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes an Marie-Curie-Allee, Archenholdstraße und Lincolnstraße. Aber auch in anderen Teilen des Weitlingkieses wie an Gisela- und Maximilianstraße wurden solche Anlagen errichtet. Einzelne Bebauungslücken wurden nach dem zweiten Weltkrieg mit neuer Bebauung geschlossen. Auch die verbliebenen Brachflächen südlich der Lückstraße wurden oder werden derzeit mit neuen Wohnanlagen bebaut.

Als unbebaute Flächen fallen der Münsterlandplatz sowie das südlich angrenzende Areal auf. Auf letzterer Fläche wurde die vorherige Bebauung abgerissen. Ein Neubau ist geplant. Darüber hinaus bieten vor allem die Innenhöfe der Gebäudeblöcke Freiflächen. Besonders große Freiflächen bieten sich insbesondere bei den größeren Blöcken im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes. Bei den großflächigen Wohnanlagen aus dem frühen 19. Jahrhundert wurden oftmals keine Gebäude in zweiter Reihe integriert, sodass die Höfe unbebaut geblieben sind. Die dort zur Verfügung stehenden Grünflächen stehen allerdings oft in einem privaten Kontext.

Wie auf dem Grünflächenplan (Anlage 3.1.2) zu erkennen, bieten sich darüber hinaus kaum öffentliche Freiräume außerhalb des Straßenraums. Einzelne Spielplätze und Grünflächen finden sich in verbliebenen Lücken der Blockrandbebauung. Dazu zählen die Spielplätze in der Marie-Curie-Allee und am Münsterlandplatz und die kleinen Parkanlagen in der Lincolnstraße und an der Lückstraße. Zusätzlich befindet sich ein größerer Spielplatz an der Wönnichstraße. Darüber hinaus stehen der Münsterlandplatz (Abbildung 4) und der Zamenhofpark (Abbildung 5) als Grünflächen zur Verfügung. Am Bahnhof Lichtenberg bieten der gepflasterte Vorplatz (Eugeniu-Botnari-Platz) und der Skatepark auf der anderen Straßenseite öffentlichen Freiraum. Kleingartenanlagen finden sich im Untersuchungsgebiet in kleinem Umfang entlang des Bahnkörpers am westlichen Rand.

Gleichwohl die Menge an öffentlichen Grünflächen im Weitlingkiez sehr begrenzt ist, weisen die öffentlichen Straßenräume ein hohes Maß an Straßenbäumen auf. Fast alle Straßen sind beidseitig bepflanzt. Ausnahmen davon stellen Abschnitte der Lückstraße und der Einbecker Straße dar. Trotz des vergleichsweise hohen Maßes an Straßenraumbegrünung erhalten die Verkehrsflächen im Weitlingkiez

gemäß der Planungshinweise Stadtklima² eine bioklimatische Bewertung von weniger günstig bis ungünstig. Abschnitte der Eitelstraße und Metastraße werden als bioklimatisch sehr ungünstig bewertet.



Abbildung 4: Münsterlandplatz



Abbildung 5: Zamenhofpark

In direkter Umgebung des Untersuchungsgebietes befinden sich mehrere Grünflächen. Sie liegen in fußläufiger Entfernung insbesondere zu den südlichen und östlichen Teilen des Gebietes. So befinden sich südlich der Rummelsburger Straße mehrere miteinander verbundene Parkanlagen. Südlich der Lückstraße liegt der Nöldnerpark, von dem aus ein Grünzug in Richtung Rummelsburg führt. Beiderseits der Nöldnerstraße bietet der gestaltete Nöldnerplatz außerdem Parkfläche sowie vielfältige Spielmöglichkeiten.

An der Fischerstraße (südlich des Nöldnerparks) und an der Eggersdorfer Straße (östlich der Lincolnstraße) stehen Sportplätze zur Verfügung, die von verschiedenen Sportvereinen genutzt werden.

3.2 Nutzungen

Das Gebiet ist geprägt von Wohnnutzung. Diese wird entlang einiger Straßenzüge ergänzt durch gewerbliche Nutzungen, die sich vorrangig in den Erdgeschossen befinden. Die Darstellung mit den gewerblichen Nutzungen (Anlage 3.2.1) zeigt eine deutliche Konzentration entlang der Weitlingstraße. Dies betrifft vor allem den Abschnitt zwischen Münsterlandplatz und Einbecker Straße. An diesem Straßenzug wird das Erdgeschoss von fast jedem Gebäude gewerblich genutzt (siehe Abbildung 6). Es finden sich zahlreiche gastronomische Einrichtungen, Dienstleistungen und Geschäfte. Weitere Häufungen von gewerblichen (Erdgeschoss-)Nutzungen befinden sich in der Umgebung des Knotenpunktes Lückstraße / Weitlingstraße, im S+U-Bahnhof Lichtenberg, am Archibaldweg unweit des S-Bahnhofs Nöldnerplatz sowie entlang von Irenenstraße und Einbecker Straße. Darüber hinaus finden sich lediglich vereinzelte Standorte. Vor allem die westlichen und östlichen Teile des Weitlingkieses, die

² Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen: Planungshinweise Stadtklima, Berlin, 2022.

am weitesten von Weitling- Lück- und Einbecker Straße entfernt sind, weisen fast keine gewerblichen Nutzungen auf und sind daher fast reine Wohngebiete.

Es gibt im und in der Umgebung des Untersuchungsgebietes mehrere größere Geschäfte für den täglichen Bedarf. Entlang der Weitlingstraße befinden sich ein Rewe- (Bietzkestraße), Edeka- (im S Lichtenberg) und Penny-Markt (am S+U-Lichtenberg). Südlich des Gebietes (Rummelsburger Straße / Sewanstraße) gibt es einen Kaufland- und Aldi-Markt und nordöstlich an der Einbecker Straße einen Lidl-Markt. Hinzu kommen kleinere Einkaufsmöglichkeiten innerhalb des Weitlingkieses.

Mit Blick auf die sozialen und kulturellen Nutzungen (Anlage 3.2.2) zeigt sich eine gleichmäßigere Verteilung über das Untersuchungsgebiet. Es gibt mehr soziale und kulturelle Einrichtungen sowie Standorte der Gesundheitsversorgung, darunter mehrere Apotheken und Allgemeinärzte. Es besteht mit mehr als 15 Einrichtungen eine große Anzahl an Kindertagesstätten und Kinderbetreuungsmöglichkeiten im Weitlingkiez.

Im Untersuchungsgebiet liegen zwei Grundschulen. Die Robinson-Grundschule (Abbildung 7) liegt an der nördlichen Wönnichstraße. An der Lincolnstraße befindet sich die Friedrichsfelder Grundschule. Die derzeitigen Einschulungsbereiche der Grundschule an der Victoriastadt (Nöldnerstraße) und der Grundschule am Tränkegraben (Sewanstraße) reichen in den Weitlingkiez hinein.

Als weiterführende Schule liegt auch das Immanuel-Kant-Gymnasium im Untersuchungsgebiet (zwischen Leopold- und Lückstraße). Die nächstgelegenen integrierten Sekundarschulen sind die Alexander-Puschkin-Schule und die Schule am Tierpark, die beide östlich des Weitlingkieses liegen.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die nähräumige Versorgung gewährleistet wird. Das gilt aufgrund sowohl für den täglichen Bedarf als auch für andere Bedürfnisse des Alltags. Zu den meisten möglichen Zielen (Friseur, Bank, Bäckerei, Kleidung, Blumen, etc.) finden sich Einrichtungen/Geschäfte innerhalb des Untersuchungsgebietes. Auch Kinderbetreuung und Bildung wie auch die gesundheitliche Grundversorgung können innerhalb von fußläufigen Distanzen erreicht werden. Dementsprechend kann festgehalten werden, dass theoretisch viele alltägliche Wege innerhalb des Kiezes oder in unmittelbarer Nachbarschaft stattfinden können.

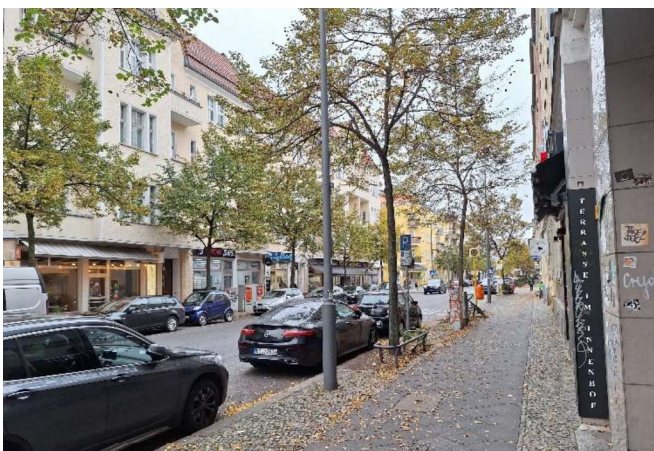


Abbildung 6: Erdgeschossnutzungen Weitlingstraße



Abbildung 7: Robinson-Grundschule

4. Verkehrliche Analyse

In der hier folgenden verkehrlichen Ausgangslage wird der Bestand bezüglich der verschiedenen Verkehrsmodi sowie verkehrsspezifischen Besonderheiten des Untersuchungsgebietes dargestellt und bewertet. So können Stärken und Schwächen des Gebietes aufgezeigt und dadurch der Konfliktplan für den Kiez erarbeitet werden.

4.1 Straßennetz und fließender Kfz-Verkehr

Das Kapitel behandelt die Straßeninfrastruktur sowie den fließenden Kfz-Verkehr.

Straßennetz und Geschwindigkeiten

Das übergeordnete Straßennetz Berlins beschreibt die Straßen, die in ihrer Funktion über die lokale Erschließung hinausgehen. Es wird in folgende Klassen eingeteilt:

- Stufe 0 (kontinentale Straßenverbindung)
- Stufe I (großräumige Straßenverbindung)
- Stufe II (übergeordnete Straßenverbindung)
- Stufe III (örtliche Straßenverbindung)
- Stufe IV (Ergänzungsstraßen, weitere Straßen von besonderer Bedeutung)

In Anlage 4.1.1 wird das übergeordnete Straßennetz im Umfeld des Weitlingkieses dargestellt. Mit der Frankfurter Allee findet sich nördlich des Untersuchungsgebietes eine Straßenverbindung der Stufe I, die zudem gleichzeitig auch als Bundesstraße klassifiziert ist. Sie besitzt drei Fahrstreifen je Richtung und übernimmt eine zentrale Verbindungsfunktion zwischen der Berliner Innenstadt und den östlichen Stadtteilen sowie dem weiteren Umland. Straßen der Stufe II sind in der Umgebung des Weitlingkieses die südlich gelegene Hauptstraße in Rummelsburg und die östlich durch Friedrichsfelde führende Straße Am Tierpark.

Die Bahnkörper nordwestlich und südlich des Gebietes stellen mit Blick auf das Straßennetz grundsätzlich Barrieren dar, durch die nur punktuelle Verbindungen bestehen.

Im Untersuchungsgebiet übernehmen die Weitlingstraße (Abbildung 8) und die Lückstraße (Abbildung 9) eine übergeordnete Funktion als örtliche Straßenverbindungen. Die Weitlingstraße führt als Straße der Stufe III einmal zentral von Norden nach Süden durch den Weitlingkiez. Im Norden wird sie über Rosenfelder Straße und Einbecker Straße, beziehungsweise Skandinavische Straße an die Frankfurter Allee angebunden. Die Lückstraße führt durch den südlichen Teil des Weitlingkieses. Nach Osten hin verläuft sie als Sewanstraße durch Friedrichsfelde bis zum Tierpark. Straßen der Stufe IV im Untersuchungsgebiet sind die Rummelsburger Straße (nördlich der Lückstraße) und die Einbecker Straße (östlich der Rosenfelder Straße).

Im Südwesten des Untersuchungsgebietes bildet die Lückstraße mit der Schlichtallee (Stufe III) und der Nöldnerstraße (Stufe IV) einen Knotenpunkt. Die beiden Straßen stellen Verbindungen in Richtung Rummelsburg und Ostkreuz dar. Weitere bedeutende Knotenpunkte im Gebiet sind der Knotenpunkt Lückstraße / Weitlingstraße, Lückstraße / Rummelsburger Straße, Weitlingstraße / Einbecker Straße und Einbecker Straße / Rosenfelder Straße. Alle genannten Knotenpunkte sind signalisiert.



Abbildung 8: Weitlingstraße (am Knotenpunkt Lückstraße)



Abbildung 9: Lückstraße (am Knotenpunkt Weitlingstraße)

Die beschriebenen Straßen bilden das Hauptstraßennetz im Weitlingkiez. Die zahlreichen Wohnstraßen westlich und östlich der Weitlingstraße lassen sich dem Nebennetz zuordnen. Da sie keine übergeordnete Funktion besitzen, bezieht sich ihre verkehrliche Bedeutung (im Kfz-Verkehr) nur auf die jeweiligen Quartiere, in denen sie liegen. Durchgangsverkehr ist auf diesen Routen mit Blick auf die Straßenbedeutung nicht gewollt.

Dementsprechend sind alle Straßen des Nebennetzes im Untersuchungsgebiet als Tempo-30-Zonen organisiert. Ausnahme davon ist die Irenenstraße, die mit Tempo 50 befahren werden kann und aufgrund ihrer Straßenraumgestaltung und Beschilderung auch eher den Charakter einer Hauptstraße besitzt (Abbildung 10). Die anderen Straßen des Nebennetzes verdeutlichen oft schon durch ihre Gestaltung und ihr Aussehen ihren untergeordneten Charakter (Beispiel siehe Abbildung 11).



Abbildung 10: Irenenstraße



Abbildung 11: typische Nebenstraße (Maximilianstraße)

Auf den Straßen des Hauptnetzes beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überall 50 km/h. In der Weitlingstraße gilt auf dem Abschnitt vom S-Bahnhof Lichtenberg bis zur Lückstraße Tempo 30. Gleiches gilt auf der Lückstraße westlich der Wönnichstraße. Auch die Rummelsburger Straße besitzt an der Lincolnstraße einen kurzen Abschnitt mit Tempo 30. Somit lässt sich festhalten, dass auf weiten Teilen des Straßennetzes im Weitlingkiez bereits 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit besteht. Die gesamte Geschwindigkeitsregelung im Untersuchungsgebiet wird in Anlage 4.1.2 veranschaulicht.

Oberflächen und Straßenqualität

Mit Blick auf die Qualität der Straßen im Weitlingkiez muss zwischen zwei Arten von Oberflächenbelag unterschieden werden. Wie in der Darstellung in Anlage 4.1.3 zu sehen, finden sich im Untersuchungsgebiet zahlreiche Straßen mit Kopfsteinpflaster. Die übrigen Straßen sind mit einer Asphaltdecke versehen. Auch wenn Kopfsteinpflaster teilweise als optisch schöner empfunden wird und Vorteile hinsichtlich Flexibilität und Geschwindigkeitsreduzierung bieten kann, ist die Asphaltbauweise grundsätzlich zu bevorzugen. Gründe dafür sind die stärkere Lärmentwicklung, die schlechte Befahrbarkeit für Fahrräder und die nicht gegebene Barrierefreiheit für querende Personen bei Kopfsteinpflaster. Diese Punkte gelten umso mehr, je gröber das Pflaster ist.

Asphaltdecken finden sich im Weitlingkiez auf den Straßen des übergeordneten Netzes. Die einzigen Straßen, die darüber hinaus ebenfalls vollständig asphaltiert sind, sind die Irenenstraße, die Margaretenstraße/Zachertstraße, die Marie-Curie-Allee und die Rupprechtstraße. Zusätzlich findet sich Asphalt in einzelnen Abschnitten weiterer Nebenstraßen. Die Asphaltdecken befinden sich überwiegend in gutem Zustand. Asphaltdecken mit schlechter Qualität wurden im Untersuchungsgebiet nicht festgestellt.

Das Kopfsteinpflaster (siehe auch Abbildung 11) findet sich in den übrigen Teilen des Nebennetzes. Dabei handelt es sich grundsätzlich um eher grobes ungeschnittenes Pflaster, welches die bereits beschriebenen Nachteile bietet und dementsprechend aus verkehrlicher Sicht in dieser flächendeckenden Ausprägung kritisch zu sehen ist.

Verkehrsstärken und Durchgangsverkehr

In der Erhebung wurden auf den Hauptverkehrsachsen die höchsten Verkehrsbelastungen im Kiez aufgezeichnet. Im Nebennetz östlich und westlich der Weitlingstraße wurden anhand von Verkehrserhebungen die favorisierten Quartierszufahrten identifiziert. Für das westliche Wohngebiet stellt die Giesela Straße und für das östliche Wohngebiet die Marie-Curie-Allee die favorisierte Quartierszufahrt dar. Zusätzlich wurden im westlichen Wohngebiet sowie entlang der Marie-Curie-Allee Durchgangsverkehre aufgezeichnet. In der Morgenspitzenstunde des Durchgangsverkehrs wurden im westlichen Wohngebiet 61 Fahrzeuge ermittelt, welche vom Querschnitt A in Richtung D oder C durch das Wohngebiet und nicht über den Knotenpunkt der Weitlingstraße mit der Lückstraße verkehrten. Verglichen mit allen ein- und ausfahrenden Fahrzeugen an den Quartierszufahrten in das westliche Wohngebiet entlang der Weitlingstraße ergibt dies einen Anteil von 22 % in der Morgenspitzenstunde. In der Abendspitzenstunde liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs an dieser Stelle bei 20 % (83 Fahrzeuge). An den südlichen Zufahrten wurden in der Morgenspitzenstunde 59 Fahrzeuge und in der Abendspitzenstunde 78 Fahrzeuge dem Durchgangsverkehr zugeordnet. Dies entspricht einem Durchgangsverkehrsanteil von 39 % in der Morgenspitzenstunde und 45 % in der Abendspitzenstunde verglichen mit allen ein- und ausfahrenden Fahrzeugen an der Gisela Straße und Emmanuel Straße.

Im östlichen Wohngebiet wurden auf der Marie-Curie-Allee 36 Fahrzeuge in der Morgenspitzenstunde und 52 Fahrzeuge in der Abendspitzenstunde dem Durchgangsverkehr zugeordnet. Dies entspricht einem Durchgangsverkehrsanteil von 25 % bzw. 28 % in der jeweiligen Spitzenstunde an der nördlichen Zufahrt. An der südlichen Zufahrt entspricht dies einem Durchgangsverkehrsanteil von 30 % bzw. 32 %.

Insgesamt konnte im Nebennetz Durchgangsverkehr nachgewiesen werden.

4.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Grundsätzlich kann im Untersuchungsgebiet an fast allen Straßen straßenbegleitend geparkt werden. An den Straßen des Hauptnetzes gilt dies abschnittsweise, an den Straßen des Nebennetzes fast flächendeckend. Dabei besteht im Weitlingkiez bislang keine Parkraumbewirtschaftung, sodass weitestgehend freies Abstellen möglich ist.

Eine detaillierte Auseinandersetzung mit dem Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet findet sich in Kapitel 2.3 zur Parkraumuntersuchung. Dabei wird auch auf die Methodik der durchgeführten Parkraumerhebung sowie die ermittelten Ergebnisse eingegangen. Die Darstellung der Ergebnisse findet sich in den zugehörigen Anlagen.

Parkraumauslastung

Im Gebiet zeigt sich, entsprechend den Angaben der EVE, eine sehr hohe Parkraumauslastung (> 90 % Auslastung) um 21 Uhr. Dabei wird die höchste Auslastung im Tagesverlauf erreicht. Da das Gebiet weitestgehend von Wohnnutzung geprägt ist und davon auszugehen ist, dass zu dieser Uhrzeit die meisten Anwohnenden zu Hause sind, besteht der größte Stellplatzbedarf während der Nachtzeit. In vielen Straßenabschnitten liegt die Auslastung bei über 90 %. Wenn man berücksichtigt, dass durch fehlende Markierung der einzelnen Stellplätze in den meisten Fällen keine optimale Ausnutzung des Parkraums möglich ist und sich die Parkraumnachfrage nicht gleichmäßig über das Gesamtgebiet verteilt, kann man in vielen Abschnitten von einer vollständigen Belegung sprechen.

Ergänzung SGA: Darstellung der Belegung je Straßenabschnitt siehe Anhang 2.3.4-2.3.9, in einzelnen Abschnitten gibt es auch noch freie Stellplätze.

Um die Mittagszeit ergeben sich in einigen Teilen des Untersuchungsgebietes freie Kapazitäten. Dies betrifft insbesondere den Bereich zwischen Münsterland- und Sophienstraße westlich der Weitlingstraße, die Umgebung von Münsterlandplatz und Delbrückstraße sowie den Nordosten des Untersuchungsgebietes. Schwerpunktgebiete der Parkraumnachfrage um 11 Uhr sind der südwestliche Bereich rund um Nöldnerplatz, Leopold- und Rupprechtstraße sowie der Bereich zwischen Irenenstraße und Margaretenstraße.

Um 16 Uhr gelten die gleichen räumlichen Unterschiede wie um 11 Uhr, allerdings steigt die Parkraumnachfrage im gesamten Gebiet an, da mutmaßlich bereits Anwohnende nach Hause kommen und Stellplätze in Anspruch nehmen. Zusätzlich ist mit Kundenverkehr zu rechnen. Der P+R-Platz an der Einbecker Straße ist tagsüber stärker ausgelastet als in der Nacht, was auf eine tatsächliche Nutzung für Park-and-Ride schließen lässt.

Da im Bestand weitestgehend ohne Beschränkung geparkt werden kann, kann eine Nutzung des Parkraums durch Fremd- oder Langzeitparker nicht verhindert werden.

E-Mobilität und Carsharing

Im Untersuchungsgebiet finden sich öffentliche Lademöglichkeiten an mehreren Standorten. So finden sich Ladestationen verschiedener Betreiber mit jeweils zwei Stellplätzen unter anderem in der Giselastraße, Eitelstraße, Sophienstraße, Wönnichstraße, Margaretenstraße, Marie-Curie-Allee, Archenholdstraße und Lincolnstraße. Eine Verortung der Standorte findet sich in Anlage 4.2.1.

Eine feste Carsharing-Station besteht im Rahmen der Jelbi-Station am S+U Lichtenberg am Knotenpunkt Weitlingstraße / Einbecker Straße. Weitere ausgewiesene Carsharing-Stationen gibt es im Untersuchungsgebiet nicht.

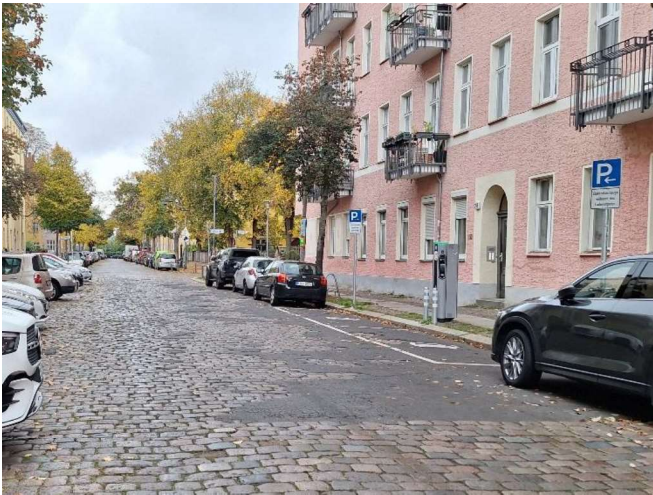


Abbildung 12: öffentliche Lademöglichkeit (Sophienstraße)



Abbildung 13: Carsharing-Station am S+U-Lichtenberg

4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Aspekte des ÖPNV sind zum einen die Linien sowie deren Bedienung und zum anderen die Umsetzung der Haltestellen beziehungsweise Bahnhöfe.

Liniennetz und Erschließung

Das Berliner ÖPNV-Netz besteht hauptsächlich aus U-Bahnen, S-Bahnen, Straßenbahn- und Busverkehr. Der Weitlingkiez ist unmittelbar durch S-Bahn, U-Bahn und Busverkehr zu erreichen. Straßenbahn fahren außerdem in direkter Nähe zum Kiez. Den Verlauf der Linien und die Lage der Haltestellen sind in Anlage 4.3.1 zu sehen.

Der wichtigste ÖPNV-Zugangspunkt im Weitlingkiez ist der S+U Lichtenberg, der sich im Norden des Untersuchungsgebietes an der Weitlingstraße befindet. Das Hauptgebäude, das gleichzeitig den Haupteingang in den S-Bahnhof bildet und mehrere Geschäfte beherbergt, liegt gegenüber der Einmündung der Irenenstraße. Auf Höhe der Einmündung der Einbecker Straße befindet sich der Eingang in den U-Bahnhof Lichtenberg. Dieser ist auch unterirdisch auch direkt mit dem Regional- und S-Bahnhof verbunden. Zwischen den Haupteingängen liegt der Eugeniu-Botnari-Platz.

Der S+U-Lichtenberg wird durch folgende S- und U-Bahnlinsen bedient:

Linie	Relation	Takt
S 5	Westkreuz – Straußberg Nord (/ Hoppegarten / Mahlsdorf)	10 min
S 7	Potsdam – Ahrensfelde	10 min
S 75	Warschauer Straße - Wartenberg	10 min
U 5	Hauptbahnhof - Hönow	5 min

Die genannten S-Bahnlinsen fahren entlang des westlichen Randes des Weitlingkieses und halten in der Folge auch am S-Bahnhof Nöldnerplatz im Südwesten des Untersuchungsgebietes. Der angegebene Takt gilt für die Normalverkehrszeit.

Durch die U- und S-Bahn wird der Weitlingkiez gut an die Berliner Innenstadt angebunden. Zudem bestehen an nahegelegenen Knoten wie dem Ostkreuz oder Warschauer Straße Umsteigemöglichkeiten, um auch andere Teile Berlins zu erreichen. Am Bahnhof Lichtenberg halten zudem Züge des Regionalverkehr (RB 12, RB 24, RB 25, RB 26, RB 32), weshalb auch Verbindungen in Teile des Umlands wie unter anderem nach Schönefeld, Eberswalde, Finsterwalde, Templin, Werneuchen und Kostrzyn in Polen bestehen.

Nördlich des S+U Lichtenberg besteht eine Straßenbahnanbindung der Linien 21 und 37, die über Ostkreuz, beziehungsweise Tierpark in Richtung Schöneweide verkehren. Die Straßenbahn ist vom Weitlingkiez aus über den U-Bahnhof zu erreichen, der eine Verbindung unter den Bahngleisen und der Frankfurter Allee hindurch herstellt. Die Weglänge zur nächsten Bebauung im Weitlingkiez beträgt circa 500 m und überschreitet damit den Zielwert nach NVP Berlin.

Abseits der Bahnhöfe Lichtenberg und Nöldnerplatz wird die ÖPNV-Erschließung im Weitlingkiez durch Buslinien gewährleistet. Zentral über die Weitlingstraße fährt die Linie 240 (Storkower Straße – Ostbahnhof) im 10 Minutentakt. Mit Haltestellen an Münsterlandplatz, Sophienstraße und Margaretenstraße übernimmt sie die Erschließung der zentralen Gebieten.

Auf der Lückstraße fahren zudem die Linien 194 und 396. Erstere fährt im 10 Minutentakt vom U-Bahnhof Hermannplatz (Neukölln/Kreuzberg) über die Sewanstraße abwechselnd nach Marzahn und Friedrichsfelde Ost. Zweitere fährt im 20-Minuten-Takt vom Nöldnerplatz über die Rummelsburger Straße nach Karlshorst. Im Norden des Untersuchungsgebietes verkehren vom S-Bahnhof Lichtenberg aus zudem die Buslinien 108 im 20-Minuten-Takt über die Frankfurter Allee nach Waldesruh und Linie 296 im 10-Minuten-Takt über die Einbecker Straße abwechselnd zum Tierpark und nach Karlshorst. Die Endhaltestelle am Bahnhof Lichtenberg befindet sich unmittelbar am Eugeniu-Botnari-Platz. Bei Start der Fahrt wird auch die Irenenstraße und die Rosenfelder Straße am Zamenhofpark befahren. Im Nebennetz findet darüber hinaus kein Busverkehr statt. Dementsprechend befinden sich die Haltestellen im Weitlingkiez, mit Ausnahme von Irenenstraße und Rosenfelder Straße auf Straßen des übergeordneten Netz.

Mit Ausnahme der Rummelsburger Straße sind alle anderen Bus-Strecken im Weitlingkiez Teil des Bus-Vorrangnetzes. Dies umfasst Strecken mit einem besonders dichtem ÖPNV-Angebot und einer hohen Fahrgastnachfrage. Gemäß der Definition zählen dazu Strecken, auf denen eines der beiden folgenden Kriterien zutrifft:

- an einem Werktag in mindestens einer Stunde mehr als sechs Fahrten pro Stunde und Richtung
- für mindestens zwölf Stunden sechs Fahrten pro Stunde und Richtung

Auf den Strecken des ÖPNV-Vorrangnetzes gilt es die Belange des ÖPNV mit besonderer Priorität zu behandeln. Der dichte Takt auf mehreren Strecken im Weitlingkiez lässt auf die hohe Nachfrage schließen und verdeutlicht die Bedeutung des Busverkehrs für die ÖPNV-Erschließung des Stadtteils.

In Anlage 4.3.2 wird die ÖPNV-Erschließung des Weitlingkieses veranschaulicht. Dabei werden Gehwegdistanzen von 300 m zu Grunde gelegt. Dies entspricht dem Zielwert für den Tagesverkehr im Nahverkehrsplan Berlin³. Für die S- und U-Bahn-Stationen wird aufgrund der größeren Bedienungsqualität und höheren Anziehungskraft ein Gehwegentfernung von 500 m dargestellt. Es zeigt sich eine sehr gute Abdeckung des nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes rund um den S+U Lichtenberg und die Einbecker Straße. Die Gebiete beiderseits der Weitlingstraße sowie im Süden am Nöldnerplatz und entlang von Lückstraße und Rummelsburger Straße sind ebenfalls ausreichend vom ÖPNV erschlossen. Unter den angesetzten Kriterien zeigen sich Lücken in der ÖPNV-Erschließung sowohl im Westen des Gebietes rund um die Giselastraße als auch im Osten im Bereich von Marie-Curie-Allee, Archenholdstraße und Lincolnstraße.

In der Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr gilt ein anderes Busnetz, sodass nicht mehr alle Strecken bedient werden. Als Teil des Nachtnetzes verkehren im Weitlingkiez die Buslinien N50 und N94. Erstere hält auf dem Weg zwischen Tierpark und Französisch Buchholz auch am S+U Lichtenberg. Linie N94 pendelt zwischen Hermannplatz und Magdalenenstraße und durchquert dabei den Weitlingkiez. Sie befährt die Lückstraße vom Nöldnerplatz bis zur Weitlingstraße und diese am S+U-Lichtenberg vorbei in Richtung Frankfurter Allee. Die Bedienung erfolgt in der Nacht alle 20 bis 30 Minuten.

³ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023, Berlin, 2020.

Haltstellen

Die Attraktivität der ÖPNV-Erschließung wird nicht nur durch die räumliche Abdeckung des Gebietes und die Bedienungshäufigkeit der einzelnen ÖPNV-Linien bestimmt. Auch die Ausstattung und Gestaltung der Zustiegs- und Verknüpfungspunkte hat darauf einen wesentlichen Einfluss.

Als wichtigste ÖPNV-Knoten im Umfeld des Untersuchungsgebietes weisen der S+U-Bahnhof Lichtenberg und der S-Bahnhof Nöldnerplatz einen gewissen Ausstattungsstandard auf. Beide sind grundsätzlich mit Überdachungen der Wartebereiche, taktile Gestaltung der Bahnsteigkanten, Sitzgelegenheiten, digitalen Anzeigen, Mülleimern und Radabstellanlagen vor den Eingängen ausgestattet. Im Falle des S+U Lichtenberg bietet das Bahnhofsgebäude (Abbildung 14) und der U-Bahnhof (Abbildung 15) zudem zahlreiche Imbiss- und Einkaufsmöglichkeiten. Die Bahnsteige des S-Bahnhofs sind wie auch die U-Bahn-Station mit Fahrstühlen barrierefrei zu erreichen.



Abbildung 14: S-Bahnhof Lichtenberg (Haupteingang)



Abbildung 15: U-Bahnhof Lichtenberg

Der S-Bahnhof Nöldnerplatz (Abbildung 16) bietet hingegen keine Barrierefreiheit. Sowohl der Durchgang unter den Gleisen in Richtung Kaskelstraße (Abbildung 17) als auch die Bahnsteige selbst sind nur mit Stufen zu erreichen. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Kinderwagen ist die S-Bahn an dieser Stelle deshalb nicht oder nur sehr erschwert zu erreichen.



Abbildung 16: S-Bahnhof Nöldnerplatz



Abbildung 17: Durchgang am S-Bahnhof Nöldnerplatz

Mit Blick auf die Bushaltestellen werden folgende wünschenswerte Ausstattungsmöglichkeiten definiert:

- erhöhte Bordkante, um einen stufenlosen Einstieg zu ermöglichen
- taktile Elemente, um Position von Bordkante und Einstieg auch für Menschen mit Seh-Einschränkungen erkennbar zu machen
- Überdachung als Witterungsschutz
- Sitzgelegenheit für die Wartezeit
- Digitale Anzeige, um über reale Abfahrtszeiten und aktuelle Meldungen zu informieren
- Mülleimer, um Vermüllung der Haltestellenbereiche vorzubeugen
- Öffentliche Radbügel, um die sichere Nutzung des Fahrrads als Zubringer zu ermöglichen und so die Flexibilität der Nutzer zu steigern sowie den Einzugsbereich der Haltestellen zu vergrößern

Die Existenz der einzelnen Ausstattungselemente an den Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet zeigt Tabelle 4.

Tabelle 4: Ausstattung der Bushaltestellen

Haltestelle (mit Fahrtrichtung)	Erhöhte Bordkante	Taktile Elemente	Überdachung	Sitzgelegenheit	Digitale Anzeige	Mülleimer	Öffentl. Radbügel
S+U Lichtenberg (FR Süd)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
S+U Lichtenberg (FR Nord)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X
S Nöldnerplatz	X	X	✓	✓	X	✓	✓
Einbecker/Rosenfelder Str. (FR West)	X	X	✓	✓	X	✓	X
Einbecker/Rosenfelder Str. (FR Nord)	✓	✓	✓	✓	X	✓	X
Irenenstr.	X	X	X	X	X	✓	X
Margaretenstr. (FR Süd)	X	X	X	X	X	✓	X
Margaretenstr. (FR Nord)	✓	✓	✓	✓	X	✓	X
Sophienstr.	X	X	X	X	X	✓	X
Münsterlandplatz (FR Nord)	X	X	✓	✓	X	✓	X
Münsterlandplatz (FR Süd)	X	X	✓	✓	X	✓	X
Lückstr./Weitlingstr. (FR Nord)	X	X	✓	✓	X	✓	✓
Lückstr./Weitlingstr. (FR Süd)	X	X	✓	✓	X	✓	X
Wönnichstr. (FR Ost)	✓	✓	✓	✓	X	✓	X
Wönnichstr. (FR West)	X	X	✓	✓	X	✓	X
Lincolnstr. (FR Ost)	X	X	✓	X	X	✓	X
Lincolnstr. (FR West)	X	X	✓	✓	X	✓	X

Es zeigen sich große Unterschiede bei den einzelnen Ausstattungsmöglichkeiten. Mülleimer finden sich an sämtlichen Haltestellen. Auch Sitzgelegenheiten und Überdachungen lassen sich fast überall finden. Die Ausstattung der Haltestellen mit erhöhten Bordkanten und taktilen Elemente ist im Untersuchungsgebiet eher die Ausnahme als die Regel. Eine barrierefreie Gestaltung findet sich im Gebiet

derzeit lediglich an fünf Bushaltestellen. Als positives Beispiel dazu ist in Abbildung 18 die Haltestelle Margaretenstraße (Fahrtrichtung Norden) zu sehen. Diese wurde als Haltestellenkap und barrierefrei ausgestaltet, besitzt einen Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten. Hingegen kann die Haltestelle der Gegenrichtung (Abbildung 19) als Negativbeispiel herangezogen werden, da sie weder eine barrierefreie Gestaltung noch Sitzmöglichkeiten oder eine Überdachung aufweist. Zudem ist sie als Straßenrandhaltestelle ohne Haltestellenkap gestaltet, sodass das Zuparken durch widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge nicht ausgeschlossen ist und kein vom Gehweg getrennter Wartebereich für Fahrgäste existiert.



Abbildung 18: Haltestelle Margaretenstraße, FR Nord



Abbildung 19: Haltestelle Margaretenstraße, FR Süd

Öffentliche Radabstellanlagen im unmittelbaren Haltestellenumfeld finden sich bei drei Haltestellen. Als Beispiel kann die Haltestelle Lückstraße/Weitlingstraße (Fahrtrichtung Norden, Abbildung 20) dienen, bei der separate Anlehnbügel im unmittelbaren Umfeld zur Verfügung stehen. Digitale Anzeigen gibt es nur am Bahnhof Lichtenberg in beiden Fahrtrichtungen (Abbildung 21).



Abbildung 20: Haltestelle Lückstr./Weitlingstr., FR Nord



Abbildung 21: Haltestelle S+U Lichtenberg, FR Süd

Die Auflistung der Ausstattungselemente wurde in ein Bewertungssystem überführt, bei dem die Haltestellen in die Gruppen gut, mittel und schlecht einsortiert werden. Das Ergebnis ist in Anlage 4.3.3 zu sehen.

4.4 Fließender und Ruhender Radverkehr

Das System Radverkehr besteht aus Infrastruktur für den fließenden und für den ruhenden Radverkehr.

Radverkehrsnetz

Die Führungsform des Radverkehrs gibt an, welche Infrastruktur dem Radverkehr in den jeweiligen Verkehrswegen zur Verfügung steht. Anlage 4.4.1 zeigt eine Übersicht über die Führungsformen im Weitlingkiez. Es ist zu erkennen, dass der Radverkehr im Bestand in den meisten Straßen auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr fahren muss. Ausnahmen davon in Form eigenständiger Radverkehrsanlagen finden sich lediglich im Norden und Süden des Untersuchungsgebietes. So besitzt die Weitlingstraße auf dem Abschnitt zwischen Bahnhof Lichtenberg und Einbecker Straße (wie auch die nördlich angrenzende Skandinavische Straße) beidseitig Radfahrstreifen (Abbildung 22). Südlich des S-Bahnhofs beziehungsweise der Irenenstraße existieren keine Radfahrstreifen mehr, sodass der Radverkehr auf der übrigen Weitlingstraße im Mischverkehr fahren muss.

Die Einbecker Straße ist östlich der Wönnichstraße mit Radwegen ausgestattet. Diese sind im Bestand mit einer Breite von maximal ca. 1,80 m zu schmal. Wie in Abbildung 23 zu sehen, weisen sie auf dem Abschnitt westlich der Rosenfelder Straße zudem keine Sicherheitstrennstreifen zu den Längsparkständen oder der Fahrbahn auf und werden an der Bushaltestelle nicht um den Wartebereich herumgeführt, wie gemäß ERA⁴ empfohlen wird. Da keine Beschilderung als Radweg vorhanden ist, besteht keine Benutzungspflicht. Der Übergang zur Weitlingstraße kann als unzureichend bewertet werden. In Fahrtrichtung Westen wird der Radverkehr ohne physische Absicherung vor einer Bushaltestelle und einem Rechtsabbiegestreifen zum Einordnen auf die Fahrbahn geführt.



Abbildung 22: Radfahrstreifen Weitlingstraße



Abbildung 23: Radweg Einbecker Straße

Die Rosenfelder Straße besitzt auf dem nördlichen Abschnitt in Richtung Frankfurter Allee wie die Einbecker Straße ebenfalls schmale Radwege ohne Benutzungspflicht auf beiden Straßenseiten. Gleiches gilt im Süden des Gebietes entlang von Rummelsburger Straße und Sewanstraße. Der Radweg in der Rummelsburger Straße weist zudem Wurzelschäden auf.

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Köln, 2010.

Unmittelbar südlich des Knotenpunktes mit der Sewanstraße endet der Radweg der Rummelsburger Straße in Fahrtrichtung Süden abrupt vor dem Beginn eines Längsparkstreifens (Abbildung 24). Auf der Lückstraße unmittelbar westlich des Knotenpunktes wird der Radweg durch den Einstiegsbereich der Bushaltestellen geführt, was zu Konflikten führen könnte. Der Radweg endet in Fahrtrichtung Westen anschließend vor längsparkenden Pkw, sodass die Einfädelung in den Mischverkehr zu gefährlichen Situationen führen kann (Abbildung 25).



Abbildung 24: Radwegende Rummelsburger Straße



Abbildung 25: Radwegende Lückstraße

Weitere Radverkehrsanlagen auf der Lückstraße existieren lediglich auf dem Abschnitt zwischen Nöldnerstraße und Giselastraße. In dem Abschnitt steht dem Radverkehr beidseitig ein Radfahrstreifen zur Verfügung, der nicht die gemäß ERA erforderliche Breite von 1,85 m aufweist. Die Radfahrstreifen bestehen in Fortsetzung nach (Süd-)Westen auch in der Nöldnerstraße und der Schlichtallee. Im übrigen Verlauf der Lückstraße muss der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren, was aufgrund der Verkehrsstärken und Platzverhältnisse gemäß ERA ungeeignet ist. Der Platzbereich des Nöldnerplatzes (zwischen Lückstraße und Nöldnerstraße) ist als Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ausgewiesen.

In Anlage 4.4.2 wird eine Bewertung der aktuellen Radverkehrsführungsform vorgenommen. Wichtige Kriterien der Bewertung sind der Zustand der Anlagen, die Oberflächenqualität und das Kfz-Verkehrsaufkommen. Es fällt die schlechte Bewertung in weiten Teilen des Nebennetzes auf. Im Bereich der Tempo-30-Zonen wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Als problematisch wird dabei in vielen Straßen das vorhandene grobe Kopfsteinpflaster bewertet. Mit den meisten Fahrrädern lässt sich dieses kaum befahren. Es stellt nicht nur eine starke Einschränkung des Fahrkomforts dar, sondern kann auch ein erhebliches Sicherheitsrisiko sein. In der Praxis ist ein Ausweichen des Radverkehrs auf Straßen mit asphaltierter Oberfläche oder in den Seitenraum der Straßen zu beobachten. Auf den Gehwegen kann es dadurch zu Konflikten mit dem Fußverkehr kommen.

Das Radverkehrsnetz gemäß Berliner Mobilitätsgesetz beschreibt ein Konzept des künftigen Netzes im Stadtraum Berlin. Es sagt demnach noch nichts über die aktuelle Infrastruktur aus. Stattdessen soll es bedeutsame Routen festlegen, und so eine Grundlage für die künftige Maßnahmenplanung legen. Das Netz wird dabei in ein Radvorrangnetz und ein Ergänzungsnetz unterteilt. Anlage 4.4.3 zeigt den Verlauf dieses Radverkehrsnetzes im Weitlingkiez. Eine Hauptradroute verläuft von der Frankfurter Allee im Norden über die Rosenfelder Straße, Metastraße und Wönnichstraße nach Süden bis zur Münsterlandstraße. Diese stellt gemeinsam mit der Delbrückstraße die West-Ost-Route zwischen Archibaldweg und des südlich an die Rummelsburger Straßen angrenzenden Parks dar. Im Westen

verlaufen die Hauptradrouten unter den Gleisen am S-Bahnhof Nöldnerplatz in Richtung Kaskelkiez und über die Fischerstraße nach Süden. Weitere Wege des Ergänzungsnetzes sind im Untersuchungsgebiet vor allem die Einbecker Straße, die nördliche Weitlingstraße, die Margareten- und Zachertstraße, die Lückstraße und die Rummelsburger Straße.

Es zeigt sich, dass das Radverkehrsnetz im Weitlingkiez an einigen Stellen über im Bestand noch ungeeignete Strecken führt. Münsterland- und Delbrückstraße sowie Abschnitte der Wönnichstraße und des Archibaldweges sind aktuell aufgrund des Kopfsteinpflasters für das Radfahren ungeeignet. In der Lückstraße fehlen trotz hoher Verkehrsstärken eigenständige Radverkehrsanlagen. Außerdem ist eine Radverbindung in Verlängerung der Wönnichstraße über die Lückstraße hinaus nach Süden bis zur Fahrradstraße Zobtener Straße und weiter zur Hauptstraße vorgesehen, die im Bestand noch nicht existiert. Die Verbindung am S-Bahnhof Nöldnerplatz ist Teil des Radvorrangnetzes, aber im Bestand nur mit Stufen zu durchqueren. Die nächstgelegene fahrbare Bahnquerung wäre die Stadthausstraße. Dabei ist zu beachten, dass der Archibaldweg dorthin als Einbahnstraße keinen Radverkehr in Richtung Osten zulässt. Im Umfeld des Bahnhofs Lichtenberg soll laut Radverkehrsplan in Zukunft eine Detailuntersuchung zur Möglichkeit einer Bahnquerung für den Radverkehr zwischen Weitlingkiez und Siegfried-/Hagenstraße durchgeführt werden. Der bestehende Durchgang am U-Bahnhof kann mit Stufen oder Fahrstuhl erreicht werden. Die Lichtenberger Brücke im Zuge der Frankfurt Allee ist nur umwegig zu erreichen. Mit dem Fahrrad fahrbare und aus Sicht des Weitlingkieses direkte Verbindungen unter den Gleisen hindurch nach Westen und Nordwesten finden sich im Bestand nicht.

Am 06.07.2023 wurde der Radverkehr an einigen Stellen entlang des beschriebenen Radverkehrsnetzes im Kiez über 12 Stunden gezählt. Die Ergebnisse wurden zur Verfügung gestellt. Es wurden ca. 1.000 Fahrräder/12 h auf dem Archibaldweg, ca. 550 Fahrräder/12 h auf der Margaretenstraße und ca. 350 Fahrräder auf der Münsterlandstraße gezählt. Die Wönnichstraße wies dazwischen Werte von ca. 200 bis 400 Fahrrädern/12h auf. Zusätzlich stehen Ergebnisse von Knotenpunktzählungen im Hauptstraßennetz aus verschiedenen Jahren zur Verfügung. Dabei wurden auf der nördlichen Weitlingstraße Werte von ca. 700 Fahrrädern/12h und auf der Lückstraße westlich der Weitlingstraße ca. 1.900 Fahrräder/12 h erfasst.

Im Zuge der durchgeführten Knotenpunktzählungen am 11.12.2025 wurde der Radverkehr auf der Fahrbahn über 24 Stunden miterfasst. Eine Beschreibung der Erhebung sowie eine Darstellung der Ergebnisse finden sich in Kapitel 2.2 sowie in der zugehörigen Anlage. Diese werden folgend eingeschätzt und bewertet. Dabei ist allerdings die Erhebungszeit zu beachten, die für ein vermindertes Radverkehrsaufkommen sorgt. Dennoch konnten hochbelastete Radverkehrsrouten festgestellt werden. Wie auch bei den Zählungen 2023 sticht die Lückstraße mit über 2.000 Fahrrädern/24h im westlichen und über 1.500 Fahrrädern/24h im östlichen Abschnitt heraus. Auch die Weitlingstraße nimmt vor allem im Abschnitt zwischen Irenenstraße und Rupprechtstraße hohe Radverkehrsmengen von teilweise über 1.000 Fahrräder/24h auf. Trotz der hohen Kfz-Verkehrsmengen und fehlender Radverkehrsanlagen werden diese Straßenzüge somit stark von Radverkehr frequentiert.

Aus Sicht des Weitlingkieses ist beim Radverkehr vor allem die Relation von und nach Südwesten (Richtung Ostkreuz, Kaskelkiez, Hauptstraße) bedeutsam. Sowohl die Nöldnerstraße (ca. 1.400 Fahrräder/24h), die Schlichtallee (ca. 900 Fahrräder/24h) als auch der Archibaldweg (ca. 800 Fahrräder/24h) weisen als ausgehende Verbindungen hohe Radverkehrsmengen auf. Auf der östlichen Seite des Untersuchungsgebietes konnte neben der Lückstraße auch auf der Sewanstraße mit ca. 800 Fahrrädern/24h und der Einbecker Straße (abschnittsweise rund 600 Fahrräder/24h) hohe Radverkehrsmengen dokumentiert werden. An der Zachertstraße und an der Route über die Eggersdorfer

Straße und den Grünzug zum Sewanviertel als weitere erwartbare Radverkehrsrouten von und nach Osten lagen keine Erhebungsstellen der Knotenpunktzählung. Aus Sicht des Weitlingkieses von und nach Norden sind sowohl entlang der Skandinavischen Straße (rund 300 Fahrräder/24h) als auch entlang der Rosenfelder Straße (rund 500 Fahrräder/24h) nennenswerte Mengen erfasst worden.

In Umfahrung der Hauptstraßen und des Knotenpunktes Lückstraße / Weitlingstraße stechen im westlichen Teil des Kiezes vor allem der Archibaldweg, die Giselastraße und die Rupprechtstraße als Alternativwege heraus. Dabei handelt es sich um Straßenzüge, die vollständig asphaltiert sind und sich damit auch für den Radverkehr gut befahren lassen. Im östlichen Teil des Kiezes sind die Radverkehrsmengen im Nebennetz allgemein geringer ausgefallen. Dennoch kann auch hier ein Zusammenhang mit dem Oberflächenbelag hergestellt werden. Die höchsten Radverkehrsmengen traten auf den asphaltierten Straßenzügen der Margaretenstraße (ca. 400 Fahrräder/24h), der südlichen Wönnichstraße (ca. 300 Fahrräder/24h), der Irenenstraße und der Marie-Curie-Allee (jeweils ca. 200 Fahrräder/24h) auf. Auf den Straßen mit Kopfsteinpflaster sind die Radverkehrsmengen sehr gering oder der Radverkehr ist auf den Seitenraum ausgewichen und konnte dort nicht vollständig erfasst werden.

Radabstellanlagen

Neben streckenbezogenen Radverkehrsanlagen stellen auch Radabstellanlagen einen wichtigen Baustein des Radverkehrs-Systems dar. Sie sollen das Abstellen des Fahrrads am Quell- und Zielort ermöglichen. Wichtiges Kriterium ist ein sicherer Stand und die Abschlößmöglichkeit am Rahmen. Die übliche Bauform für Radabstellanlagen, die diese Kriterien erfüllt, sind Anlehnbügel. Eine mögliche Alternative für erhöhte Kapazitäten stellen Doppelstockparker dar. Als weitere ergänzende Ausstattung kann eine Überdachung dem Witterungsschutz dienen.

Bei der Betrachtung geht es um das Angebot öffentlicher Abstellanlagen. Diese sollten zum einen dezentral im Straßenraum vorhanden sein, um den Menschen nahräumige Abstellmöglichkeiten zu bieten und dem wilden Abstellen von Fahrrädern auf dem Gehweg vorzubeugen. Zum anderen sind an besonderen Zielpunkten größere Angebote sinnvoll. Solche Zielpunkte können beispielsweise Bahnhöfe und Haltestellen sowie Areale mit Freizeiteinrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten sein.

Beim Blick auf die vorhandenen öffentlich zugänglichen Abstellkapazitäten in Anlage 4.4.4 zeigt sich, dass die umfassendsten Angebote am S- und U-Bahnhof Lichtenberg sowie am S-Bahnhof Nöldnerplatz existieren. Die Anlehnbügel auf dem Eugeniu-Botnari-Platz am Bahnhof Lichtenberg (Abbildung 26) wie auch jene am Nöldnerplatz sind zum Teil überdacht. In der Umgebung des Knotenpunktes Lückstraße / Rummelsburger Straße findet sich außerdem ein größeres Angebot an Radabstellanlagen im Zuge eines neuen Wohnkomplexes sowie bei den nahegelegenen Einkaufsmärkten.

Öffentlich erreichbare Abstellmöglichkeiten im Straßenraum finden sich im Untersuchungsgebiet an einigen Stellen vor Hauseingängen von Wohngebäuden. In einigen Straßen, wie der Weitlingstraße oder der Leopoldstraße, wurden zudem punktuell Anlehnbügel im Gehwegbereich aufgestellt (Abbildung 27). Ein flächendeckendes Angebot von öffentlichen Radabstellanlagen ist im Weitlingkiez jedoch nicht vorhanden.

Eine öffentliche Fahrradreparaturstation existiert im Weitlingkiez nicht.



Abbildung 26: Radabstellanlagen am U-Bahnhof Lichtenberg



Abbildung 27: Anlehnbügel im Straßenraum (Weitlingstraße)

Die im Untersuchungsgebiet abgestellten Fahrräder wurden am 16.10.2025 stichprobenartig erfasst. Dabei wurden sowohl die Auslastung der Radabstellanlagen als auch die frei abgestellten Fahrräder gezählt. Das Ergebnis ist in Anlage 4.4.5 dargestellt. Da die Erhebung im Oktober stattgefunden hat, ist zu erwarten, dass die Auslastung in der wärmeren Jahreszeit eher noch höher liegt.

Bei den vorhandenen Abstellanlagen ergibt sich an vielen Stellen eine hohe Auslastung. Am Bahnhof Lichtenberg sind die Anlehnbügel, die sich direkt an den Eingängen des S-Bahnhofs und des U-Bahnhofs befinden, fast vollständig ausgelastet (Abbildung 28). Die dazwischenliegenden Abstellmöglichkeiten weisen hingegen eine geringere Auslastung auf. Damit zeigt sich die Umwegempfindlichkeit des Rad- und Fußverkehrs und die Bedeutung der Positionierung solcher Anlagen in unmittelbarer Nähe des Zielpunktes. Am S-Bahnhof Nöldnerplatz besteht ebenfalls eine hohe Auslastung vieler Anlagen. Ebenfalls hochausgelastet sind vor allem die Abstellanlagen in der Leopold-, Maximilian-, Archenhold- und Weitlingstraße sowie am Immanuel-Kant-Gymnasium.

Wild abgestellte Fahrräder wurden im gesamten Gebiet in fast jedem Straßenzug dokumentiert. Hierbei lassen sich kaum bestimmte Schwerpunktgebiete feststellen. Stattdessen kann von einer flächendeckenden Nachfrage nach Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum gesprochen werden. Vielerorts wurden im Straßenraum vorhandene Schutzzeineinrichtungen der Straßenbäume zum Anschließen von Fahrrädern genutzt (Abbildung 29). Auffällig sind besonders viele wild abgestellte Fahrräder im Bereich des Immanuel-Kant-Gymnasiums, westlich des S-Bahnhofs Nöldnerplatz, in der nördlichen Giselastraße, am S-Bahnhof Lichtenberg und der nördlichen Weitlingstraße.



Abbildung 28: Radabstellanlagen am S-Bahnhof Lichtenberg



Abbildung 29: Wild abgestellte Fahrräder (Lincolnstraße)

Sharing

Neben privaten Fahrrädern finden sich im Straßenraum vielerorts auch zu mietende Fahrzeuge der Mikromobilität. Diese Gruppe beschreibt Leih-Räder und Leih-E-Scooter verschiedener Anbieter. Die Systeme bestehen zum einen aus festen Stationen, an denen die Fahrzeuge ausgeliehen und abgegeben werden können. Aufgrund des Free-Floating-Ansatzes können die Fahrzeuge an vielen Stellen auch an beliebiger Stelle im Straßenraum abgestellt werden. Aus diesem Grund finden sich auch im Weitlingkiez viele Leih-Räder und Leih-E-Scooter auf Gehwegen. Deren Verteilung am Stichtag ist in Anlage 4.4.5 zu sehen.

Feste Stationen für Leihfahrzeuge finden sich im Untersuchungsgebiet bislang nur vereinzelt. Der Anbieter nextbike bietet beispielsweise zahlreiche Stationen verteilt über das gesamte Untersuchungsgebiet an. Davon sind jedoch nur drei auch als feste Stationen ausgebildet (S Lichtenberg, S Nöldnerplatz und Münsterlandplatz). Die übrigen stellen lediglich virtuelle Stationen dar.

Zudem bestehen drei öffentliche Abstellflächen für Fahrzeuge der Mikromobilität. Dabei handelt es sich um markierte Flächen, die ausgewiesen sind zum Abstellen von Fahrzeugen aller Anbieter. Zwei bezirklich angeordnete Flächen finden sich am S-Bahnhof Nöldnerplatz sowie am U-Bahnhof Lichtenberg (Abbildung 30). Zudem ist eine von der BVG betriebene Abstellfläche Teil der Jelbi-Station S+U Lichtenberg, die auf dem Parkplatz am Knotenpunkt Skandinavische Straße / Einbecker Straße eingerichtet ist. An der Jelbi-Station (Abbildung 31) werden neben Leih-Rädern und -Scootern auch Leih-Kfz inklusive Lademöglichkeiten bereitgestellt. Die Jelbi-Stationen der BVG finden sich an vielen Berliner ÖPNV-Knotenpunkten und sollen zentrale Anlaufstellen zu verschiedenen Sharing-Angeboten darstellen.



Abbildung 30: Abstellfläche Mikromobilität (S+U Lichtenberg)



Abbildung 31: Jelbi-Station S+U Lichtenberg

4.5 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Gehwegqualität

Grundsätzlich bestehen an allen Straßen im Weitlingkiez beidseitig straßenbegleitende Gehwege. Als zusätzliche Fußverkehrsverbindungen über das Straßennetz hinaus sind neben den Durchgängen an den Bahnhöfen und den bereits beschriebenen Parkanlagen auch die Fußwege zwischen Friedastraße und Weitlingstraße (Durchquerung einer Wohnanlage), zwischen Eitelstraße und Bahnhof Lichtenberg und in Verlängerung der Eggersdorfer Straße sowie der Treppenaufgang von der westlichen Einbecker Straße zur Frankfurter Allee zu nennen.

Die Qualität der Gehwege im Untersuchungsgebiet wird in Anlage 4.5.1 bewertet. Dabei wird die Breite des Gehweges bewertet, wie auch die Oberflächenbeschaffenheit hinsichtlich Belagsart und Zustand.

Die Gehwege im Weitlingkiez sind fast ausnahmslos befestigt. Dabei kommt je nach Straßenabschnitt verschieden grobe Pflasterungen zum Einsatz. In vielen Straßen wird eine Mischung aus kleinen Pflastersteinen an den Rändern und mittelgroßen Steinplatten dazwischen verwendet. In den meisten Straßen bieten die Gehwege einen ausreichend breiten Gehbereich und sind in einem akzeptablen Zustand. Dementsprechend wird der überwiegende Teil der Gehwege im Untersuchungsgebiet mit gut oder mittel bewertet. Die mittlere Bewertung wurde oftmals aufgrund einzelner kleiner Abschnitte oder leichter Unebenheiten gewählt.

Gehwegabschnitte mit schlechter Bewertung finden sich lediglich vereinzelt im Westen und Norden des Gebietes. Der Gehweg auf der westlichen Straßenseite des Archibaldweges (Abbildung 32) sowie im nördlichen Abschnitt der Eitelstraße weisen eine ungenügende Breite auf. Im nördlichen Abschnitt der Giselastraße ist ein Stück des Gehweges auf der westlichen Seite unbefestigt (Abbildung 33). Außerdem gibt es einige Abschnitte, die mit einem schlechten Zustand und Unebenheiten aufgefallen sind.

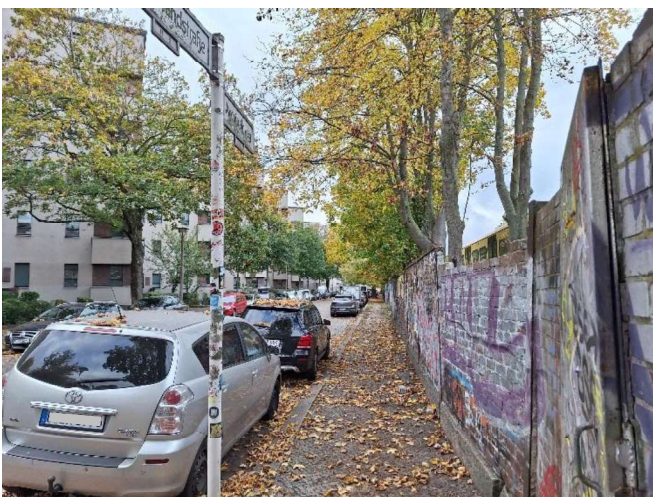


Abbildung 32: Gehweg Archibaldweg

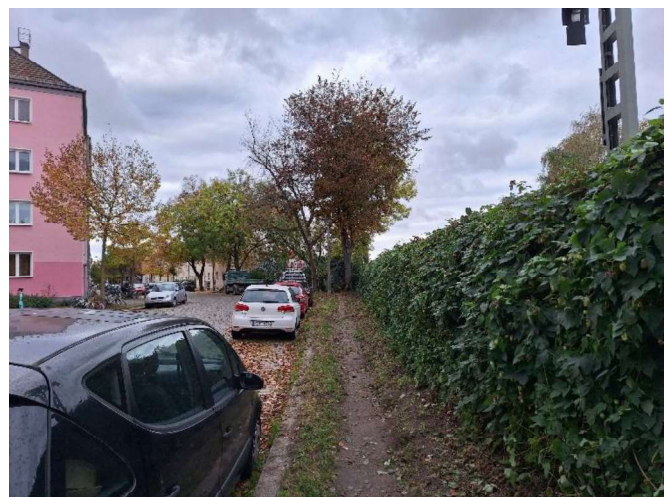


Abbildung 33: Gehweg Giselastraße

Qualität der Querungen

Die Einrichtung von Querungshilfen wird unter Berücksichtigung der Kfz-Verkehrsstärke, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie des zu erwartenden Fußverkehrsaufkommens abgewogen. Zusätzlich spielen bei der Bewertung nahegelegene sensible Einrichtungen mit schutzbedürftigen

Verkehrsteilnehmenden (v.a. Kindergärten und Schulen) eine Rolle. Nach den Kriterien der RAST⁵ sind Querungshilfen insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen im Quartier, allen voran der Lück- und der Weitlingstraße, bedeutsam. Aufgrund der hohen Verkehrsstärken besitzen diese Straßenzüge ansonsten eine hohe Barrierewirkung.

Im Untersuchungsgebiet sind bereits Querungshilfen an einigen Stellen vorhanden. Diese werden in Anlage 4.5.2 verortet. An den signalisierten Knotenpunkten finden sich jeweils in allen Knotenarmen signalisierte Fußgängerquerungen. Namentlich sind dies folgende Knotenpunkte:

- Weitlingstraße / Einbecker Straße / Skandinavische Straße
- Weitlingstraße / Irenenstraße
- Einbecker Straße / Rosenfelder Straße
- Lückstraße / Nöldnerstraße
- Lückstraße / Weitlingstraße
- Lückstraße / Rummelsburger Straße / Sewanstraße

Anzumerken ist, dass beim Knotenpunkt Weitlingstraße / Einbecker Straße / Skandinavische Straße die Querung über den Rechtsabbieger aus Osten zur Dreiecksinsel nicht signalisiert ist. Zusätzlich findet sich eine signalisierte Fußgängerquerung über die Weitlingstraße am Einkaufsmarkt südlich der Sophienstraße (Abbildung 34). Über die Weitlingstraße bestehen zudem zwei Fußgängerüberwege nördlich der Margaretenstraße sowie am Münsterlandplatz. Außerdem wurden jeweils Fußgängerüberwege im Umfeld der Robinson-Grundschule in der Irenenstraße (östlich der Wönnichstraße), an der Friedrichsfelder Grundschule über die Rummelsburger Straße (Abbildung 35) und beim Immanuel-Kant-Gymnasium über die Lückstraße eingerichtet. Weitere Fußgängerüberwege stehen dem Fußverkehr an der Einbecker Straße (östlich der Lincolnstraße) und am S-Bahnhof Nöldnerplatz über den Archibaldweg zur Verfügung.



Abbildung 34: signalisierte Querung Weitlingstraße



Abbildung 35: Fußgängerüberweg Rummelsburger Straße

⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Köln, 2006.

Der nördliche Abschnitt der Wönnichstraße, an dem die Robinson-Grundschule liegt, ist zudem an der Einbecker Straße (Abbildung 38) und der Irenenstraße als Gehwegüberfahrt gestaltet, sodass die Fußgängerquerung an diesen Stellen sichtbarer und dadurch sicherer wird. Weitere Gehwegüberfahrten finden sich an den Einmündungen der Marie-Curie-Allee, Archenholdstraße und Lincolnstraße auf die Einbecker Straße sowie bei der kurzen Stichstraße an der Lückstraße westlich des Knotenpunktes mit der Rummelsburger Straße.

Eine weitere Möglichkeit querende Fußgänger sichtbarer zu machen sowie die Sicht der Fußgänger selbst zu verbessern, sind vorgezogene Seitenräume. Gleichzeitig wird dabei die Länge der Querung verringert. Außerdem wird dadurch verhindert, dass der Querungsbereich durch parkende Fahrzeuge blockiert wird (wie in Abbildung 37 zu sehen). Da in den meisten Straßen im Weitlingkiez beidseitig geparkt werden kann, wird die Querung zwischen den Fahrzeugen und am Knotenpunkt erschwert. Die abgestellten Fahrzeuge nehmen sowohl den Fahrzeugführenden als auch den zu Fuß gehenden gegenseitig die Sicht. Insbesondere für Kinder ist das problematisch, da diese nicht über die Fahrzeuge hinwegsehen können.



Abbildung 36: Gehwegüberfahrten (Wönnichstraße)



Abbildung 37: Querung durch parkende Kfz blockiert

Insgesamt finden sich vorgezogene Seitenräume im Untersuchungsgebiet jedoch nur an wenigen Querungen. Entlang der Margaretenstraße/Zachertstraße und über die Sophienstraße/Bietzkestraße wurden an mehreren Knotenpunkten die Seitenräume vorgezogen. Musterbeispiele für Knotenpunkte im Nebennetz mit vorgezogenen Seitenräumen an allen Knotenarmen sind die Kreuzungen Eduardstraße / Maximilianstraße und Margaretenstraße / Wönnichstraße sowie die Einmündung Heinrichstraße / Margaretenstraße (Abbildung 38: vorgezogene Seitenräume). In Zukunft sollen im Auftrag von SenMVKU weitere Gehwegvorstreckungen an den Knotenpunkten Gisela- / Leopoldstraße und Lück- / Wönnichstraße hergestellt werden.

Es finden sich auch einige Quermöglichkeiten auf freier Strecke, bei denen der ruhende Kfz-Verkehr durch vorgezogene Seitenräume unterbrochen wird, um die Querung sicherer zu gestalten. Diese finden sich am Spielplatz Marie-Curie-Allee, am Nöldnerplatz sowie an der Friedrichsfelder Grundschule (Abbildung 39). Letztere wurde mittels Markierungen und Warnbaken umgesetzt. Die Markierung von vorgezogenen Seitenräumen findet sich an einigen Stellen im Weitlingkiez. Dadurch kann die Querung mit vergleichsweise geringem Aufwand verbessert werden, ohne dass bauliche Maßnahmen ergriffen werden. Dennoch sollte die bauliche Ausgestaltung gegenüber der reinen Markierung bevorzugt werden.

Im Weitlingkiez gibt es noch viele Knotenpunkte, an denen die Sichtbedingungen schlecht sind und das Zuparken von Querungsmöglichkeiten ein Problem darstellen kann. Vorgezogene Seitenräume würden hierbei ein großes Potenzial zur Verbesserung von Komfort und Sicherheit bieten.



Abbildung 38: vorgezogene Seitenräume (baulich)



Abbildung 39: vorgezogene Seitenräume (markiert)

Wichtiger Aspekt bei Querungsmöglichkeiten ist die barrierefreie Gestaltung. Damit wird die Trennwirkung der Straßen für alle Verkehrsteilnehmende, insbesondere für ältere Personen, für Menschen im Rollstuhl oder mit anderen Mobilitätseinschränkungen, für Menschen mit Sichteinschränkungen sowie für Personen mit Kinderwagen, verringert. Zu der barrierefreien Gestaltung einer Querung gilt es auf folgende Dinge zu achten: ausreichende Absenkung der Borde, ebener Oberflächenbelag der zu querenden Straße (Asphalt oder geschnittenes Pflaster) und taktile Elemente am Querungsbereich (Beispiel siehe Abbildung 40). Bei der Bewertung in Anlage 4.5.2 werden Querungen nur dann mit gut bewertet, wenn alle diese Elemente vorhanden sind. Fehlt eines der Elemente, wird die mittlere Bewertung vergeben.

Es ist zu erkennen, dass viele Knotenpunkte ungenügende Querungen aufweisen. Verbreitete Probleme im Weitlingkiez sind dabei grobes Kopfsteinpflaster im Querungsbereich sowie keine oder eine nicht ausreichende Absenkung der Borde (Beispiel siehe Abbildung 41). Diese Aspekte treten besonders häufig im Nebennetz auf.



Abbildung 40: Querung mit barrierefreier Gestaltung



Abbildung 41: Querung ohne barrierefreie Gestaltung

4.6 Verkehrssicherheit

Für die Bewertung der Verkehrssicherheit im Untersuchungsgebiet wurden alle polizeilich erfassten Verkehrsunfälle mit Sach- und Personenschäden aus den Jahren von 2022 bis 2024 herangezogen und betrachtet. Insgesamt wurde in diesem Zeitraum im Kiez 1.062 Unfälle polizeilich erfasst. Darunter sind 64 Unfälle (6 %) mit Personenschaden, wobei insgesamt 6 Unfälle als „Unfall mit Schwerverletztem“ kategorisiert wurden. 998 Unfälle (94 %) entfallen auf Unfälle mit Sachschäden.

Diese Daten dienen als Grundlage zur Analyse des Unfallgeschehens im Berliner Weitlingkiez. Neben der Schwere des Unfalls ist bei der Bewertung vor allem der Unfalltyp bedeutsam. Es werden sieben Unfalltypen unterschieden, wie in Tabelle 5 dargestellt. Die Verteilung auf die Jahre und die Unfalltypen ist in Tabelle 6 aufgeschlüsselt.

Tabelle 5: Definition der Unfalltypen
[gemäß: Unfallforschung der Versicherer, GDV]

Nummer	Unfalltyp	Beschreibung
1	Fahrunfall	Kontrollverlust über Fahrzeug ohne Einfluss anderer Verkehrsteilnehmende
2	Abbiegeunfall	Konflikt zwischen Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmende
3	Einbiegen/Kreuzen	Konflikt zwischen einbiegenden/kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrberechtigten Fahrzeug
4	Überschreiten	Konflikt zwischen einem Fahrzeug (kein Abbiegen) und zu Fuß gehenden auf der Fahrbahn (nicht in Längsrichtung)
5	Ruhender Verkehr	Konflikt zwischen Fahrzeug des fließenden Verkehr und Fahrzeug im ruhenden Verkehr bzw. im Parkvorgang
6	Längsverkehr	Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmenden in gleicher oder entgegengesetzter Richtung (wenn kein anderer Typ)
7	Sonstiger Unfall	Unfälle, die sich keinem der anderen Typen zuordnen lassen (z.B. Wenden, Hindernis auf Fahrbahn, Rückwärtsfahren)

Tabelle 6: Unfallstatistik Weitlingkiez 2022 bis 2024

Jahr	Unfälle gesamt	davon Unfalltyp							davon mit Beteiligung von		davon mit Personen- schaden
		1	2	3	4	5	6	7	Rad	Fuß	
2022	366	1	22	23	4	91	20	205	16	2	20
2023	331	2	15	22	4	87	25	176	13	3	19
2024	365	3	21	29	2	107	30	173	20	4	25

Summe	1.062	6	58	74	10	285	75	554	49	9	64
--------------	--------------	---	----	----	----	-----	----	-----	----	---	----

Die Gesamtzahl der Unfälle in den Jahren 2022 und 2024 liegt nahezu gleichauf. 2023 war die Anzahl der Unfälle geringer. Die mit Abstand häufigsten Unfalltypen im Zeitraum 2022 bis 2024 waren sonstige Unfälle und Unfälle im ruhenden Verkehr. Diese verteilen sich über das gesamte Gebiet. Dabei ist allerdings zu beachten, dass Unfälle dieser Typen oftmals durch weniger schwerwiegende Unfallfolgen auszeichnen. Rund 3 % der sonstigen Unfälle und weniger als 6 % der Unfälle im ruhenden Verkehr weisen Personenschäden auf. Rund 5 % aller Unfälle weisen eine Radverkehrsbeteiligung auf. Die Unfallfolgen dieser Unfälle sind allerdings oft schwerwiegender: bei ca. 65 % der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung ist mindestens eine Person zu Schaden gekommen. Mit 26 Unfällen traten dabei mehr als die Hälfte der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung auf den Hauptverkehrsstraßen Weitlingstraße und Lückstraße auf. Die anderen Unfälle sind flächenhaft im Kiez verteilt. Im gleichen Zeitraum wurden 9 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung aufgenommen. Diese verteilen sich flächenhaft im Kiez und sind in 6 von 9 Fällen auf den Unfalltyp Überschreiten zurückzuführen.

Um infrastrukturelle Defizite zu identifizieren, wird sich der Benennung von Unfallhäufungsstellen bedient. Die Analyse erfolgt anhand einer Unfalltypensteckkarte. Die Darstellung der Unfälle im Untersuchungsgebiet in den Anlagen 4.6.1 bis 4.6.4 folgt dieser Form der Darstellung. Dabei werden die Unfälle mit Personenschaden und jene mit Sachschaden aus Gründen der Übersichtlichkeit in separaten Karten gezeigt. Zudem finden sich im Anschluss nochmals eigenständige Karten zu den Unfällen mit Radverkehrs- und Fußverkehrsbeteiligung.

Die Identifikation der Unfallhäufungsstellen erfolgt entsprechend der Definition aus dem M Uko⁶. Sie kann Tabelle 7 entnommen werden.

Tabelle 7: Definition von Unfallhäufungsstellen
 [gemäß: Tabelle 2, M Uko]

UHS innerorts			
	Karte	Grenzwert	Ausdehnung
Knoten ^{*)}	1-JK	5 U _{gTyp} ^{**) (**) U_{gTyp}: Unfälle gleichen Unfalltyps}	Fahrbahnrand = 25 m
	3-JK _{U(P)}	5 U	Fahrbahnachse = 50 m
freie Strecke	1-JK	5 U _{gTyp} ^{**) (**) U_{gTyp}: Unfälle gleichen Unfalltyps}	max. 50 m
	3-JK _{U(P)}	5 U	(ab Knoteneinfluss)

^{*)} systemabhängig ^{**) U_{gTyp}: Unfälle gleichen Unfalltyps}

In der 1-Jahreskarte spricht man von Unfallhäufungsstellen, wenn 5 Unfällen gleichen Typs in den entsprechenden Ausdehnungen an Knotenpunkten oder auf der freien Strecke auftreten. Hierfür werden sowohl Unfälle mit Personen- als auch mit Sachschäden herangezogen. Diese Unfallhäufungsstellen werden als leichte Unfallhäufungsstellen bezeichnet.

⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen, Köln, 2012.

In der 3-Jahreskarte werden die Unfälle mit Personenschäden unabhängig vom Unfalltyp betrachtet. Wenn in 3 Jahren 5 Unfälle mit Personenschaden in den entsprechenden Ausdehnungen auftreten, wird dies als schwere Unfallhäufungsstelle definiert.

Insgesamt konnten im Weitlingkiez für den Zeitraum von 2022 bis 2024 vier leichte Unfallhäufungsstellen und zwei schwere Unfallhäufungsstellen identifiziert werden. Diese sind in Tabelle 8 aufgelistet und werden in Anlage 4.6.5 dargestellt.

Tabelle 8: Unfallhäufungsstellen im Weitlingkiez

Nr.	Lage	Art	Unfalltyp
1	Weitlingstraße / Einbecker Straße	Schwere Unfallhäufungsstelle	-
2	Weitlingstraße / Irenenstraße	Leichte Unfallhäufungsstelle	Sonstige
3	Weitlingstraße / Margaretenstraße	Leichte Unfallhäufungsstelle	Sonstige
4	Weitlingstraße / Sophienstraße	Leichte Unfallhäufungsstelle	Sonstige
5	Lückstraße / Nöldnerstraße	Schwere Unfallhäufungsstelle	-
6	Lückstraße / Rummelsburger Straße	Leichte Unfallhäufungsstelle	Abbiegen

Die beiden schweren Unfallhäufungsstellen treten an den Knotenpunkten Weitlingstraße / Einbecker Straße und Lückstraße / Nöldnerstraße / Schlichtallee auf.

Die schwere Unfallhäufungsstelle an dem Knotenpunkt der Weitlingstraße mit der Einbecker Straße setzt sich aus 2 Unfällen im Längsverkehr und 4 Unfällen des Typs Abbiegen zusammen. Drei der Sechs Unfälle sind im Bereich des Bypass von der Einbecker Straße auf die Weitlingstraße in Richtung Norden verortet. An dieser Stelle finden sich zusätzlich elf Unfälle mit Sachschaden.

Die zweite schwere Unfallhäufungsstelle liegt am Knotenpunkt der Lückstraße mit der Nöldnerstraße und der Schlichtallee. Sie setzt sich aus zwei Unfällen des Unfalltyps Fahr Unfall, 4 Unfällen des Typs Abbiegen und einem Unfall im Längsverkehr zusammen. Diese vier Unfälle entstanden mit Beteiligung des Radverkehrs im Unfallgeschehen. Der Knotenpunkt wird zum Zeitpunkt des Gutachtens beplant und soll in seiner Gestaltung und verkehrstechnischen Regelung angepasst werden, um die Verkehrsführung deutlicher und sicherer zu machen.

Die drei leichten Unfallhäufungsstellen an den Knotenpunkten der Weitlingstraße mit der Irenenstraße, der Margaretenstraße und der Sophienstraße entstehen durch den Unfalltyp 7 – Sonstige. Die leichte Unfallhäufungsstelle an dem Knotenpunkt Lückstraße / Rummelsburger Straße entstehen durch den Unfalltyp Abbiegen.

Weitere auffällige Orte, die allerdings keine Unfallhäufungsstellen darstellen, sind der Knotenpunkt Einbecker Straße / Rosenfelder Straße (v.a. mit Blick auf Abbiege-Unfälle) und die Rummelsburger Straße, bei der besonders viele Unfälle im ruhenden Verkehr aufgetreten sind. Weiterhin fällt die Häufung der sonstigen Unfälle in der nördlichen Weitlingstraße (Bahnhof Lichtenberg bis Sophienstraße) auf.

Das Unfallgeschehen entlang der Lückstraße und Weitlingstraße sollte weiterhin beobachtet werden, da die verschiedenen Nutzungsansprüche und das bestehende Unfallgeschehen in Kombination mit den teilweise stark begrenzten Platzverhältnissen wesentliche Gründe für ein erhöhtes Unfallgeschehen sein können. Teilweise überlagern sich beidseitiges Parken, eine hohe Anzahl an RadFahrenden, ein hohes Fußverkehrsaufkommen, fließender motorisierter Individualverkehr in größerer Menge und der ÖPNV in

Projektname: Verkehrliche Untersuchungen für Maßnahmenkonzepte zur Verkehrsberuhigung im
Weitlingkiez
Projektnummer: P504909
Inhalt: Bericht zur Analyse

einem historisch gewachsenen Straßenraum. Dadurch entsteht eine Vielzahl potenzieller Konfliktsituationen.

5. Untersuchung der Leistungsfähigkeit

Im Rahmen dieser Betrachtung wird die Leistungsfähigkeit signalisierter Knotenpunkte geprüft. Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung wird nach der Methodik des HBS 2015⁷ durchgeführt und die Knotenpunkte nach den Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) bewertet. Die Bewertung erfolgt nach den 6 Stufen QSV A - QSV F. QSV A ist die beste Bewertung, QSV F die schlechteste. QSV D ist in der Regel für die Tages-Spitzenstunde akzeptabel. Sowohl bei vorfahrtgeregelten als auch bei signalisierten Knotenpunkten wird die mittlere Wartezeit der Verkehrsströme als Kriterium zur Beschreibung der Verkehrsqualität verwendet. Maßgebend für die Gesamtqualität des Knotenpunktes ist die schlechteste Qualitätsstufe, die sich für einen einzelnen Verkehrsstrom ergibt. In Tabelle 9 sind die entsprechenden Grenzwerte bei signalisierten Knotenpunkten aufgeführt und die Qualitätsstufen beschrieben.

Tabelle 9: Definition der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs im Kfz-Verkehr an signalisierten Knotenpunkten
 [nach HBS 2015]

QSV	Signalisierter Knotenpunkt
A	die Wartezeiten sind sehr kurz (≤ 20 s)
B	die Wartezeiten sind kurz (≤ 35 s)
C	die Wartezeiten sind spürbar (≤ 50 s), im Mittel ist nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit
D	die Wartezeiten sind beträchtlich (≤ 70 s), es tritt häufig ein Rückstau zum Ende der Freigabezeit auf
E	die Wartezeiten sind lang (> 70 s), es tritt in den meisten Umläufen ein Rückstau zum Ende der Freigabezeit auf
F	die Wartezeiten sind sehr lang, die Kapazitätsgrenze wird überschritten, der Rückstau wächst stetig

Die statische Berechnung der Verkehrsqualität erfolgt auf Grundlage der Spitzenstundenbelastung. Diese wird für die Morgenspitzenstunde und die Nachmittagspitzenstunde jeweils aus den durchgeführten Verkehrserhebungen ermittelt.

Für die folgenden 6 signalisierten Knotenpunkte wird die Leistungsfähigkeit überprüft.

- Weitlingstraße / Einbecker Straße / Skandinavische Straße
- Rosenfelder Straße / Einbecker Straße
- Weitlingstraße / Irenenstraße
- Lückstraße / Weitlingstraße
- Lückstraße / Nöldnerstraße / Schlichtallee
- Lückstraße / Rummelsburger Straße / Sewanstraße

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Köln, 2015.

Für die Knotenpunkte stehen jeweils die verkehrstechnischen Unterlagen zur Verfügung, sodass das reale Signalprogramm (in Festzeit) angewendet werden kann. Beim Knotenpunkt Lückstraße / Nöldnerstraße / Schlichtallee ist eine Umgestaltung geplant. Für die Berechnung der Verkehrsqualität wird das künftige Signalprogramm verwendet.

Die entsprechenden Berechnungsblätter finden sich in den Anlagen 5.1 bis 5.6. Für die maßgebliche Tagesspitzensunde am Nachmittag werden die Ergebnisse folgend beschrieben und die sich ergebenden QSV zudem in Anlage 5.7 dargestellt.

Der Knotenpunkt Weitlingstraße / Einbecker Straße / Skandinavische Straße besitzt drei Knotenarme. Den beiden Linksabbiegern aus Norden und Osten steht jeweils ein eigener Abbiegefahrstreifen zur Verfügung. Der Rechtsabbieger aus der Einbecker Straße ist von der Signalisierung ausgenommen und kann stattdessen an der Dreiecksinsel vorbei unter Beachtung der Vorfahrt abbiegen. Für die Nachmittagsspitzenstunde ergibt sich insgesamt die QSV B. Maßgebend dafür sind die beiden Linksabbiegeströme. Der Knotenpunkt ist damit leistungsfähig. Die erforderlichen Rückstaulängen werden eingehalten. Den längsten Rückstau verzeichnet die Weitlingstraße. Die drei Fußgängerquerungen werden mit C (Einbecker Straße) beziehungsweise D (Weitlingstraße und Skandinavische Straße) bewertet. Die maximale Wartezeit beträgt 62 s über den Arm der Skandinavischen Straße. Zu beachten ist, dass die Querung zwischen der Nordostseite des Knotenpunktes (P+R) zur Dreiecksinsel, von der aus man die Einbecker Straße und Skandinavische Straße queren kann, unsignalisiert ist, da der zu querende Rechtsabbieger frei abbiegt.

Der Knotenpunkt Einbecker Straße / Rosenfelder Straße besitzt vier Knotenarme. Drei Knotenpunktzufahrten bestehen nur aus einem Fahrstreifen. Lediglich dem Linksabbieger aus Norden steht ein eigener Abbiegefahrstreifen zur Verfügung. Die nördliche Zufahrt stellt am Nachmittag außerdem den Hauptzufluss dar. Für die Nachmittagsspitzenstunde ergibt sich insgesamt die QSV B. Der Knotenpunkt ist damit leistungsfähig. Kritischer Rückstau tritt nicht auf. Die erforderlichen Rückstaulängen werden eingehalten. Die Fußgängerquerungen werden mit B (westliche Einbecker Straße) beziehungsweise C bewertet. Die maximale Wartezeit beträgt gemäß Signalprogramm 42 s.

Beim Knotenpunkt Weitlingstraße / Irenenstraße handelt es sich um eine Einmündung mit drei Armen. Auf der westlichen Seite befindet sich die Einfahrt zu den Stellplätzen vor dem S-Bahnhof Lichtenberg. Die Weitlingstraße stellt an der Straße die deutliche Hauptstraße dar. In der nördlichen Zufahrt gibt es einen kurzen Linksabbiegestreifen. Der Knotenpunkt ist mit einer QSV von B leistungsfähig. Nennenswerter Rückstau tritt vor allem in der südlichen Weitlingstraße auf. Die freizuhaltende Stauraumlänge beträgt circa 107 m. Der kurz Linksabbiegestreifen in der nördlichen Weitlingstraße wird bei Rückstau vollständig in Anspruch genommen. Mit Blick auf die Fußgängerquerungen werden jene über die Weitlingstraße mit D bewertet bei Wartezeiten von bis zu 61 s. Die Querung der Irenenstraße erhält QSV C.

Der dreiarmlige Knotenpunkt Lückstraße / Weitlingstraße zeichnet sich am Nachmittag durch eine starke Belastung in der westlichen Zufahrt aus. In beiden Zufahrten der Lückstraße steht jeweils ein Abbiegefahrstreifen zur Verfügung, wobei die Abbieger nicht gesondert signalisiert werden. Der Knotenpunkt erhält die QSV B, für die die westliche und östliche Zufahrt maßgebend ist, und ist leistungsfähig. Dabei kommt es allerdings in der westlichen Lückstraße zur Überstauung des Linksabbiegestreifens, sodass der Geradeausfahrstreifen potenziell von den Linksabbiegern blockiert wird. Die erforderliche Rückstaulänge beträgt in der Zufahrt deshalb über 150 m. Dieser Rückstau würde sich bis zur Einmündung der Emanuelstraße erstrecken und kann die Verkehrsabwicklung dort

beeinflussen. Die Fußgängerquerungen der Lückstraße erhalten die QSV D (bis zu 60 s) und jene über die Weitlingstraße die QSV C.

Beim Knotenpunkt Lückstraße / Nöldnerstraße / Schlichtallee wird der geplante Stand nach Umbau zu Grunde gelegt. Dabei wird die Gestaltung insbesondere im nördlichen Bereich korrigiert und die Radverkehrsführung verändert. Damit wird auf Konflikte reagiert, die durch die schiefe Anordnung der vier Knotenarme entstehen. Abbiegefahrstreifen (Rechts und Geradeaus-Links) existierten lediglich in der Schlichtallee. Der nordwestliche Arm der Lückstraße stellt eine Einbahnstraße (Radfahrer frei) dar. Es kann lediglich aus dem Knoten ausgefahren und nicht in den Knoten eingefahren werden. Mit Blick auf die Knotenströme am Nachmittag fällt ein starker Strom von Süden aus der Schlichtallee in die östliche Lückstraße auf. Dieser Strom ist auch maßgebend für die Gesamtbewertung des Knotens mit einer QSV E. Die Wartezeit liegt dabei allerdings nur knapp über dem Schwellwert zur QSV D von 70 s. Es kann erwartet werden, dass die Erreichung der QSV D mit kleineren Optimierungen am Signalprogramm erreicht werden könnte. Die erforderliche Rückstaulänge beträgt in der Schlichtallee ca. 215 m. Die unmittelbar südlich angrenzende Einmündung der Fischerstraße wird durch den Rückstau überstaut. Gleiches kann in der östlichen Lückstraße mit Blick auf die Einmündung der Giselastraße passieren (Stauraumlänge ca. 99 m). Die Fußgänger-Querungen über die östliche Lückstraße und über die Nöldnerstraße erhalten ebenfalls eine QSV E mit langen maximalen Wartezeiten von 77 beziehungsweise 79 s. Die anderen beiden Querungen erhalten eine Bewertung mit der QSV D.

Der Knotenpunkt Lückstraße / Rummelsburger Straße / Sewanstraße besitzt vier Arme. In der Lück- und in der Sewanstraße stehen zwei Fahrstreifen zur Verfügung. In beiden Zufahrten der Rummelsburger Straße bestehen eigenständige Linksabbiegestreifen. Der Knotenpunkt wird mit der QSV B bewertet. Die erforderlichen Stauraumlängen werden in allen Zufahrten eingehalten. Die Fußgängerquerungen erhalten überwiegend die QSV D.

Damit werden alle untersuchten Knotenpunkte als grundsätzlich leistungsfähig bewertet. Probleme könnten vor allem durch Rückstau und benachbarte Einmündungen entstehen. Dies betrifft vor allem den Knotenpunkt Lückstraße / Nöldnerstraße / Schlichtallee, aber auch den Knotenpunkt Lückstraße / Weitlingstraße.

Nach E-Klima⁸ sollte im Fuß- und Radverkehr an Knotenpunkten mindestens die QSV C angestrebt werden. An den untersuchten Knotenpunkten weisen viele der Querungen eine schlechtere QSV auf.

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele, Köln, 2022.

6. Öffentlichkeitsbeteiligung

Wesentlicher Bestandteil der verkehrlichen Untersuchung im Weitlingkiez ist die Einbindung der Menschen vor Ort. Da das Hauptziel der Untersuchung das Aufzeigen von Defiziten und Konflikten ist, besitzen die Rückmeldungen und Hinweise aus der lokalen Öffentlichkeit diesbezüglich einen hohen Wert. Die Personen, die täglich mit verschiedenen Verkehrsmitteln im Weitlingkiez unterwegs sind, sind mit Defiziten des Verkehrsraums und auftretenden Konflikten am besten vertraut. Aus diesem Grund wurde projektbegleitend eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt. Diese bestand hauptsächlich aus den folgenden drei Teilen:

- Befragung (online und schriftlich)
- Beteiligungstermin (Workshop)
- Ergebnispräsentation

Die einzelnen Teile der Beteiligung werden in den folgenden Kapiteln einzeln thematisiert.

6.1 Befragung (online & schriftlich)

Mit der Befragung sollte ein möglichst großer Teil der Menschen im Weitlingkiez angesprochen werden, um eine möglichst große Zahl an Hinweisen zu erhalten. Aus diesem Grund wurden drei Befragungsformate parallel genutzt, sodass sowohl digitale als auch analoge Zugänge nutzbar waren. Die Beteiligung erfolgte parallel über das städtische Portal mein.Berlin, das firmeneigene Bernard Geobased Citizen Questionnaire (BGCCQ) sowie über die Möglichkeit für schriftliche Einreichungen.

Grundsätzlich ist bei den Anmerkungen der drei Befragungsformate mit Dopplungen und Überschneidungen zu rechnen, da eine Mehrfachteilnahme auf einem oder über mehrere Kanälen nicht ausgeschlossen wurde. Da schlussendlich alle Hinweise, egal wie oft sie genannt wurden, qualitativ bewertet wurden, hatte diese Tatsache keinen Einfluss auf das Ergebnis. Ziel der Befragung war das Sammeln möglichst vieler Hinweise auf mögliche Defizite aus der Bevölkerung, die analysiert und schlussendlich mit den eigenen Erkenntnissen und Einschätzungen überlagert werden können. Über die verschiedenen Wege sollte Input generiert werden, der schließlich in die fachliche Prüfung und Analyse eingeflossen ist.

Mit Unterstützung der Lichtenberger Anlaufstelle für Beteiligung wurden zahlreiche Flyer im Gebiet verteilt, um auf die Befragung aufmerksam zu machen. Zusätzlich wurden die Schulen und lokale Vereine direkt kontaktiert, um auf die Möglichkeit der Beteiligung hinzuweisen.

Beteiligung über mein.Berlin

Über das Portal mein.Berlin wird das Projekt öffentlich vorgestellt. Die Projektseite stellt projektbegleitend wichtige Informationen sowie veröffentlichte Karten und Dokumente bereit. Zusätzlich wurde den Nutzern die Möglichkeit geboten, ihre Hinweise direkt online einzureichen. Dabei konnten in einer Karte des Gebietes Hinweise, Anmerkungen oder Auffälligkeiten markiert und eine Beschreibung verfasst werden. Die Plattform bietet dazu ein Diskussionsformat. Alle Beiträge sind für andere Nutzende sichtbar und können kommentiert werden. Die Moderation erfolgt gemäß den Nutzungsrichtlinien der Plattform. Für die Nutzung der Plattform ist Anmeldung und die Erstellung eines Benutzerprofils erforderlich.

Insgesamt haben sich über mein.Berlin ca. 60 Teilnehmende beteiligt. Nach Beendigung der Befragung wurden alle verfassten Beiträge gesammelt. Die Anmerkungen sind in Anlage 6.1.1 zusammengestellt.

Beteiligung über das Bernard Geobased Citizen Questionnaire (BGCQ)

Das firmeneigene Online-Befragungstool BGCQ bietet je nach Einsatzzweck verschiedene Fragetypen. Eine Anmeldung ist dafür nicht erforderlich. Die Teilnahme ist grundsätzlich jeder Person möglich, die über einen Link oder QR-Code die Seite aufruft.

Ähnlich den Karteneintragungen auf der Plattform mein.Berlin konnten auch hier räumlich verortbare Verkehrsmängel, Konfliktstellen oder Verbesserungsvorschläge direkt auf einer Karte eingetragen und mit kurzen inhaltlichen Angaben versehen werden. Die Daten liegen schlussendlich als Geodaten vor.

Neben der kartografischen Abfrage wurden den Teilnehmenden auch Fragen zur Einschätzung der Verkehrssituation im Weitlingkiez gestellt. Zusätzlich bot ein Freitext-Feld die Möglichkeit auf allgemeine und ausführlichere Anmerkungen, was von vielen Teilnehmenden genutzt wurde. Die Kombination aus kartierten und textlichen Angaben ermöglicht eine differenzierte Analyse der erfassten Schwerpunkte.

An der BGCQ-Umfrage wurde insgesamt ca. 600 Mal teilgenommen. Die Auswertung der Zusatzfragen findet sich in Anlage 6.1.2. Die insgesamt 344 verfassten Freitexte werden in Anlage 6.1.3 aufgelistet.

Schriftliche Beteiligungsmöglichkeiten

Parallel zu den Online-Befragungsformaten bestand die Möglichkeit zur Einreichung von schriftlichen Hinweisen. Diese konnten postalisch (oder auch per E-Mail) zugesendet werden. Zusätzlich wurde eine zentrale Abgabestelle eingerichtet. In der oscar Freiwilligenagentur auf der Weitlingstraße wurde eine Postbox aufgebaut, die eine niedrighschwellige Teilnahme für Personen ohne digitalen Zugang ermöglicht. Die schriftlichen Eingänge wurden gesammelt, digitalisiert und so aufbereitet, dass sie inhaltlich vergleichbar mit den digitalen Meldungen in den Auswertungsprozess einfließen. Der Weg der schriftlichen Beteiligung wurde lediglich von einer Person gewählt.

6.2 Beteiligungstermin (Workshop)

Im zweiten Schritt erfolgt die Beteiligung über einen Workshop im Berliner Weitlingkiez. Dort wird das Projekt öffentlich vorgestellt, und Interessierte können zusätzliche Anmerkungen einreichen. Über den Termin sollen weitere Personen vor Ort eingebunden und für das Projekt sensibilisiert werden.

Am 18. November 2025 fand ein öffentlicher Workshop im Untersuchungsgebiet statt, an dem rund 100 Teilnehmende aus Bevölkerung, Wirtschaft und weiteren lokalen Gruppen teilnehmen. Der Workshop dient der Vorstellung und Diskussion der bisherigen Projektergebnisse und schafft einen Rahmen für den direkten Austausch zwischen Interessierten und dem Projektteam.

Zu Beginn präsentiert das Projektteam die Zwischenergebnisse der fachlichen Analysen sowie die Ergebnisse der ersten Beteiligungsphase, in der schriftliche und geobasierte Hinweise der Bevölkerung gesammelt wurden. Die Präsentation erläutert zentrale Problemstellungen innerhalb des Kiezes und stellt Analyse und Anmerkungen der Anwohnenden zusammen dar.

Im Anschluss erfolgt ein offenes Beteiligungsformat in Form eines Gallery-Formates. Fünf thematisch getrennte Stationen – ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr und Gewerbe – bieten den Teilnehmenden die Möglichkeit, sich zu einzelnen Themenbereichen zu informieren, Rückfragen zu stellen und zusätzliche Hinweise oder Bewertungen direkt an den jeweiligen Stationen zu hinterlassen. Mitarbeitende des Projektteams stehen dort für Gespräche zur Verfügung und dokumentieren die eingehenden Anmerkungen. Bei den Themenständen wurden zentrale Probleme identifiziert und Ideen auf Karten festgehalten.

Die dokumentierten Anmerkungen an den fünf Stationen werden in den Anlagen 6.2.1 bis 6.2.5. aufgeführt.

6.3 Integration der Beteiligungsergebnisse

Nach Beendigung der Befragung wurden alle erhaltenen Anmerkungen einzeln gesichtet. Da zum Zeitpunkt der Beteiligung bereits ein Zwischenstand der Analyse vorlag, konnten die Anmerkungen jeweils mit diesem Stand abgeglichen werden. Alle Defizite, die bis dahin noch nicht bekannt und Teil der Untersuchung waren, wurden daraufhin geprüft und bewertet. Bei ausreichender Relevanz wurden die angemerkten Punkte in die Analyse und schließlich auch in die Darstellung der Defizite und Konflikte mit aufgenommen. Die Relevanz kann sich aus einer hohen Menge an Nennungen speisen. Aber auch einzelne Nennungen wurden als relevant bewertet, wenn der Sachverhalt als plausibel und bedeutsam genug eingeschätzt wurde.

Mit den Anmerkungen an den Stationen des Workshops wurde grundsätzlich ebenso verfahren. Inhaltlich haben sich viele Überschneidungen mit den Rückmeldungen der Befragung ergeben. Letztendlich wurden alle Anmerkungen inhaltlich geprüft und sind in die Endergebnisse der Gebietsanalyse miteingeflossen.

Die als plausibel und relevant eingeschätzten Anmerkungen aus der Beteiligung (Befragung und Workshop) werden als Zusammenfassung in Form von Karten in den Anlagen 6.3.1 bis 6.3.5 dargestellt.

Eine Dokumentation der Öffentlichkeitsveranstaltung ist auf mein.berlin.de veröffentlicht.

6.4 Ergebnispräsentation (Bürgerpräsentation)

Abschließend werden die Ergebnisse im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt. Diese Präsentation informiert Anwohnende und weitere Interessierte über die Projektergebnisse. Die Präsentation fand am 12. Februar 2026 im Untersuchungsgebiet vor circa 80 Teilnehmenden aus Bevölkerung, Wirtschaft und weiteren lokalen Gruppen statt. Die Ergebnispräsentation dient dazu die Ergebnisse der Analyse sowie der Konfliktpläne vorzustellen und zu erläutern. Die Personen vor Ort konnten Rückfragen sowie Anmerkungen zu den Konfliktplänen hinterlassen.

Zu Beginn präsentiert das Projektteam die neuen Ergebnisse der fachlichen Analysen sowie die Ergebnisse der ersten Beteiligungsphase, in der schriftliche und geobasierte Hinweise der Bevölkerung gesammelt wurden. Zusätzlich wurde die vorangegangene Beteiligung zusammengefasst.

Im Anschluss erfolgt die Möglichkeit sich die Konfliktpläne im Detail anschauen zu können und Fragen auf Karteikarten an die Konfliktpläne zu bringen. Die Konfliktpläne waren entsprechend ihrer thematischen Schwerpunkte in getrennte Stationen unterteilt – ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr und Kfz-Verkehr. Mitarbeitende des Projektteams stehen dort für Annahme der Fragekarten sowie Verständnisfragen zur Verfügung und dokumentieren die eingehenden Anmerkungen.

Abschließend wurden alle Fragen im Plenum beantwortet, sodass alle Beteiligten involviert wurden. Zusätzlich werden die Fragen in der Veranstaltungsdokumentation aufgeführt und beantwortet. Diese wurde auf mein.berlin.de veröffentlicht.

7. Konfliktplan

Die Konfliktpläne stellen einen zentralen Bestandteil der verkehrlichen Bestandsanalyse dar und bilden ein wesentliches Ergebnis der durchgeführten Analyse. Sie dienen der systematischen und kartografischen Zusammenführung aller im Analyseprozess identifizierten räumlichen Defizite, Nutzungskonflikte und funktionalen Einschränkungen im öffentlichen Verkehrsraum. Grundlage der Konfliktpläne ist die vorangegangene Auswertung verschiedener qualitativer und quantitativer Untersuchungsschritte, wobei sowohl strukturelle Merkmale des Verkehrsraums als auch Interaktionen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmodi berücksichtigt wurden.

Im Rahmen der Ortsbesichtigungen wurden die zuvor identifizierten Konflikte validiert, räumlich eingeordnet und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, den Verkehrsablauf sowie die Aufenthalts- und Erschließungsfunktion überprüft. Durch die verortete Darstellung wird ersichtlich, an welchen Stellen im Untersuchungsgebiet besondere Belastungen, Verkehrssicherheitsdefizite oder Überlagerungen verschiedener Nutzungsansprüche an den öffentlichen Verkehrsraum bestehen.

Die Konfliktpläne ermöglichen eine differenzierte Betrachtung des Untersuchungsraums, indem sie die Vielzahl identifizierter Konfliktstellen darstellen. Dies schafft Transparenz über die räumliche Verteilung und Intensität der Konflikte und erlaubt eine Einordnung in die funktionalen Anforderungen des öffentlichen Raums. Zugleich stellen die Konfliktpläne die Grundlage für weitere Planungen dar. Sie ermöglichen es, prioritäre Handlungsbedarfe abzuleiten und im Rahmen eines nachfolgenden Projektprozesses in weiterführende Untersuchungen oder Maßnahmenentwicklungen zu überführen.

In ihrer Gesamtheit bieten die Konfliktpläne somit einen strukturierten und nachvollziehbaren Überblick über alle relevanten verkehrlichen Problem- und Konfliktlagen im Gebiet. Sie stellen sicher, dass die identifizierten Defizite nicht isoliert betrachtet, sondern in ihren räumlichen und funktionalen Zusammenhängen verstanden werden. Damit bilden sie eine zentrale Planungsgrundlage und einen verbindenden Baustein zwischen der beschriebenen Bestandsanalyse und den anschließenden vertiefenden Schritten im weiteren Projektverlauf.

Die Konfliktpläne sind in den Anlagen 7.01 bis 7.05 zu finden.

7.1 Konfliktplan Übersichtsplan

Der Übersichtsplan stellt dar, welche aufkommenden Konflikte insgesamt im Weitlingkiez erfasst und identifiziert wurden und fasst diese in ihrer Gesamtheit zusammen. Der Übersichtsplan soll daher einen Überblick über alle aufgenommenen Konflikte und Defizite geben. Die Konflikte werden dem hauptsächlich betroffenen Verkehrsmodi zugeordnet und in den jeweiligen spezifischen Karten dargestellt. Jeder dargestellte Konflikt wird ausführlich in den vertiefenden Konfliktplänen für Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr und öffentlicher Personennahverkehr aufgeführt und erläutert.

Die Konfliktbereiche Lückstraße und Weitlingstraße weisen eine besondere Vielzahl an Nutzungsansprüchen und Konfliktpunkten auf. Dies ermöglicht für diese beiden Bereiche keine eindeutige Zuordnung zu einem hauptsächlich betroffenen Verkehrsmodus. Auf Grund dessen sind die beiden Konfliktbereiche in allen Karten dargestellt. Ebenfalls sind die identifizierten schweren Unfallhäufungsstellen im Untersuchungsgebiet in mehreren Karten dargestellt, da auch diese verschiedene Verkehrsmodi betreffen und in ihrer Priorisierung eine besondere Dringlichkeit für Maßnahmen aufweisen.

7.2 Konfliktplan Fußverkehr

Im Konfliktplan Fußverkehr werden alle Konflikte zusammengefasst, welche dem Fußverkehr als hauptsächlich betroffener Verkehrsmodus zugeordnet wurde. Dabei stellen insbesondere die fehlende Barrierefreiheit an Knotenpunkten im Nebenstraßennetz, die Berücksichtigung und Erkennbarkeit der Fußgängerüberwege sowie Sozial- und Aufenthaltsflächen eine zentrale Rolle.



Im Knotenpunktbereich in den Nebenstraßen ist keine durchgängige barrierefreie Erschließung gegeben. Die Anforderungen an eine hindernisfreie Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen, Personen mit Rollatoren sowie Menschen mit Seh- oder Mobilitätseinschränkungen werden nicht vollständig erfüllt. Niveauunterschiede, fehlende taktile Leitelemente sowie unzureichend abgesenkte Bordsteine beeinträchtigen die selbstständige und sichere Querbarkeit. Zusätzlich spielen Oberflächenbeläge sowie kontrastreiche Oberflächen eine Rolle in der Bewertung der Knotenpunkte.



Die Wahrnehmbarkeit und verkehrliche Berücksichtigung des vorhandenen Fußgängerüberweges sind eingeschränkt. Sichtbeziehungen zwischen querenden zu Fuß Gehenden und dem Kfz-Verkehr sind unzureichend ausgeprägt, sodass die erforderliche Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme gegenüber querendem Fußverkehr nicht in ausreichendem Maße sichergestellt ist.



Im Umfeld der Schule treten Nutzungskonflikte zwischen dem Fußverkehr – insbesondere durch Kinder – und dem motorisierten Hol- und Bringverkehr auf. Kurzzeitiges Halten und Rangieren von Kraftfahrzeugen führt zu einer Überlagerung von Bewegungsräumen, wodurch die Verkehrssicherheit und die Übersichtlichkeit im Straßenraum beeinträchtigt werden.



Die Beleuchtungssituation ist unzureichend ausgeprägt und entspricht nicht den Anforderungen an eine gleichmäßige und bedarfsgerechte Ausleuchtung des öffentlichen Raumes. Insbesondere in den Abend- und Nachtstunden entstehen Bereiche mit eingeschränkter sozialer Kontrolle, die als Angsträume wahrgenommen werden und das subjektive Sicherheitsgefühl negativ beeinflussen.



Für den Fußverkehr ist keine formale oder gesicherte Querungsmöglichkeit vorhanden. Die Wegebeziehungen im Gebiet werden dadurch unterbrochen, sodass Querungen informell und ohne ausreichende Sicherung erfolgen, was zu Konflikten zwischen dem querenden und fahrenden Verkehr führt.



Der Platz weist eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Die räumliche Gestaltung, Möblierung und funktionale Gliederung fördern keine dauerhafte Nutzung oder soziale Interaktion. Entsprechend ist die Nutzungsdichte gering, und der Platz erfüllt seine Funktion als Aufenthalts- und Begegnungsraum nur eingeschränkt.



Die vorhandene Unterführung ist baulich und funktional unzureichend ausgebaut. Barrierefreie Standards werden nicht eingehalten, sodass die Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen erheblich eingeschränkt ist.



Im Knotenpunktbereich fehlt eine Lichtsignalanlage im Bypass. Dadurch ist insbesondere für den querenden Fußverkehr keine gesicherte Quermöglichkeit über den Bypass vorhanden. Dies führt zu Konflikten zwischen abbiegenden Fahrzeugen sowie dem querenden Fuß- und Radverkehr.



Der Gehweg befindet sich in einem baulich mangelhaften Zustand. Oberflächenschäden, Unebenheiten und eingeschränkte nutzbare Breiten beeinträchtigen die Verkehrssicherheit sowie den Nutzungskomfort für zu Fuß Gehende und stellen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ein Hindernis dar.



Die Aufenthaltsqualität im betrachteten Bereich ist gering ausgeprägt. Gleichzeitig stehen querende Fußverkehrsströme in Konflikt mit dem Längsverkehr des motorisierten Individualverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs. Die gleichzeitige Nutzung des Straßenraums führt zu funktionalen Überlagerungen und erhöhten Konfliktpotenzialen.



Der Bereich ist als Unfallhäufungsstelle mit Beteiligung verschiedener Verkehrsmodi auffällig. Wiederkehrende Unfallereignisse unter Beteiligung von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr deuten auf Defizite in der verkehrlichen Regelung sowie der infrastrukturellen Gestaltung hin.



Im öffentlichen Raum bestehen konkurrierende Nutzungsansprüche durch Fußverkehr, Radverkehr, motorisierten Individualverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr. Die räumliche Aufteilung und funktionale Ordnung des Verkehrsraums ist nicht eindeutig, wodurch Zielkonflikte zwischen den einzelnen Verkehrsarten entstehen.

7.3 Konfliktplan Radverkehr

Im Konfliktplan Radverkehr werden alle Konflikte zusammengefasst, welche dem Radverkehr als hauptsächlich betroffener Verkehrsmodus zugeordnet wurde. Dabei stellen im Kiez insbesondere die gepflasterten Nebenstraßen eine Herausforderung für den Radverkehr dar. Insbesondere auf den ausgewiesenen Strecken des Rad-Hauptnetzes stellen die gepflasterten Oberflächen einen Konflikt dar. Zusätzlich fallen die nicht befahrbaren Querungen unter den beiden S-Bahnhaltestellen Lichtenberg und Nöldnerplatz als Konflikt auf.



Die Unterführung ist nicht durchgängig für den Radverkehr befahrbar. Bauliche Einschränkungen, unzureichende Breiten sowie Niveauunterschiede führen dazu, dass der Radverkehr abschnittsweise unterbrochen wird und das Fahrrad geschoben werden muss. Dadurch wird die Durchgängigkeit und Attraktivität der Radverkehrsverbindung eingeschränkt.



Im Gebiet sind keine ausreichenden Radabstellanlagen vorhanden beziehungsweise die vorhandenen Anlagen weisen qualitative Defizite auf. Funktionale Anforderungen an sichere, komfortable und nutzerfreundliche Abstellmöglichkeiten werden nicht erfüllt, wodurch das ordnungsgemäße Abstellen von Fahrrädern erschwert wird.



Im Knotenpunktbereich ist ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen festzustellen, das auf ein gleichzeitig hohes Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs trifft. Die Überlagerung der Verkehrsströme führt zu erhöhten Konfliktpotenzialen, insbesondere aufgrund eingeschränkter Sichtbeziehungen und unzureichender räumlicher Trennung der Verkehrsarten.



Der betrachtete Straßenraum übernimmt eine überörtliche Verbindungsfunktion innerhalb des Berliner Verkehrsnetzes. Durch diese Funktion entstehen zusätzliche Verkehrsbelastungen, die mit den lokalen Erschließungs- und Aufenthaltsansprüchen des Wohngebietes in Konflikt stehen.



Die Oberfläche der Verkehrsflächen befindet sich in einem mangelhaften Zustand. Schäden, Unebenheiten und Materialverschleiß beeinträchtigen den Nutzungskomfort sowie die Verkehrssicherheit für die verschiedenen Verkehrsarten.



Die Oberflächenbeschaffenheit ist insbesondere für den Radverkehr unzureichend. Unebenheiten, Schadstellen und unebene Beläge schränken die Befahrbarkeit ein und führen zu einem erhöhten Unsicherheits- und Gefährdungspotenzial für Radfahrende.



In einzelnen Bereichen treten Zonen mit einem erhöhten Anteil frei abgestellter Fahrräder sowie E-Scooter auf. Das ungeordnete Abstellen führt zu Einschränkungen der nutzbaren Gehwegbreiten und beeinträchtigt die Bewegungsfreiheit sowie die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.



Die Unterführung ist nicht durchgängig für den Radverkehr befahrbar. Bauliche Einschränkungen, unzureichende Breiten sowie Niveauunterschiede führen dazu, dass der Radverkehr abschnittsweise unterbrochen wird und das Fahrrad geschoben werden muss. Dadurch wird die Durchgängigkeit und Attraktivität der Radverkehrsverbindung eingeschränkt.



Der Bereich ist als Unfallhäufungsstelle mit Beteiligung verschiedener Verkehrsmodi auffällig. Wiederkehrende Unfallereignisse unter Beteiligung von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr deuten auf Defizite in der verkehrlichen Regelung sowie der infrastrukturellen Gestaltung hin.



Im öffentlichen Raum bestehen konkurrierende Nutzungsansprüche durch Fußverkehr, Radverkehr, motorisierten Individualverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr. Die räumliche Aufteilung und funktionale Ordnung des Verkehrsraums ist nicht eindeutig, wodurch Zielkonflikte zwischen den einzelnen Verkehrsarten entstehen.

7.4 Konfliktplan Kfz-Verkehr

Im Konfliktplan Kfz-Verkehr werden alle Konflikte zusammengefasst, welche dem Kfz-Verkehr als hauptsächlich betroffener Verkehrsmodus zugeordnet wurde. Dabei stellen insbesondere die schweren Unfallhäufungsstellen einen zentralen Aspekt, welcher die Verkehrssicherheit im Untersuchungsgebiet beeinflusst, dar. Zusätzlich wurden Konflikte mit dem Lade- und Lieferverkehr in mehreren Nebenstraßen im Untersuchungsgebiet beobachtet.



Der Bereich ist als schwere Unfallhäufungsstelle auffällig. Die Häufung und Schwere der Unfallereignisse deuten auf ein erhöhtes Gefährdungspotenzial hin, das auf strukturelle Defizite in der verkehrlichen Führung, Regelung oder Gestaltung des Straßenraums schließen lässt.



Im Gebiet ist ein hoher Parkdruck festzustellen, der insbesondere im Rahmen des Erhebungsrundgangs 3 in den Abendstunden (21 Uhr) deutlich ausgeprägt ist. Die hohe Belegungsdichte des ruhenden Verkehrs führt zu einer verstärkten Inanspruchnahme des Straßenraums und zu Nutzungskonflikten.



Zwischen abbiegenden Kraftfahrzeugen sowie dem querenden Fuß- und Radverkehr treten Konfliktsituationen auf. Diese sind auf ein hohes Verkehrsaufkommen sowie auf beeinträchtigte Sichtverhältnisse zurückzuführen, wodurch die gegenseitige Wahrnehmbarkeit der Verkehrsteilnehmenden eingeschränkt ist.



Der Bereich ist als leichte Unfallhäufungsstelle der Kategorie „Sonstiges“ eingestuft. Die registrierten Unfallereignisse weisen auf wiederkehrende Konfliktsituationen hin, ohne dass ein eindeutiger Schwerpunkt einem einzelnen Verkehrsmodus zugeordnet werden kann.



Lade- und Lieferfahrzeuge halten wiederholt in zweiter Reihe. Dadurch wird der fließende Kfz-Verkehr beeinträchtigt, Fahrstreifen werden blockiert und es kommt zu Störungen im Verkehrsablauf sowie zu zusätzlichen Konfliktpotenzialen.



Regelwidriges Linksabbiegen in die Metastraße ist festzustellen. Dieses Verhalten führt zu unvorhersehbaren Fahrmanövern und begünstigt Konfliktsituationen mit dem Gegenverkehr sowie mit querendem Fuß- und Radverkehr.



Im betrachteten Abschnitt werden überhöhte Fahrgeschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs festgestellt. Die gefahrenen Geschwindigkeiten liegen teilweise über dem dem Straßenraum angemessenen Niveau und erhöhen das Risiko sowie die Schwere möglicher Unfallereignisse.



Im Wohngebiet ist ein relevanter Anteil an Durchgangsverkehr zu beobachten. Die Nutzung der Straßen als Verbindungsrouten führt zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen, die nicht primär der Erschließung des Wohngebietes dienen und im Konflikt mit dessen Wohn- und Aufenthaltsfunktion stehen.



Im Gebiet liegt mit einer Auslastung von > 90 % laut EVE ein hoher Parkdruck vor, der insbesondere im Rahmen des Erhebungsrundgangs 3 in den Abendstunden (21 Uhr) ausgeprägt ist. Die hohe Belegungsdichte des ruhenden Verkehrs führt zu einer verstärkten Inanspruchnahme des Straßenraums und zu Nutzungskonflikten.



Der Bereich ist als Unfallhäufungsstelle mit Beteiligung verschiedener Verkehrsmodi auffällig. Wiederkehrende Unfallereignisse unter Beteiligung von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr deuten auf Defizite in der verkehrlichen Regelung sowie der infrastrukturellen Gestaltung hin.



Im öffentlichen Raum bestehen konkurrierende Nutzungsansprüche durch Fußverkehr, Radverkehr, motorisierten Individualverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr. Die räumliche Aufteilung und funktionale Ordnung des Verkehrsraums ist nicht eindeutig, wodurch Zielkonflikte zwischen den einzelnen Verkehrsarten entstehen.

7.5 Konfliktplan Öffentlicher Personennahverkehr

Im Konfliktplan öffentlicher Personennahverkehr werden alle Konflikte zusammengefasst, welche dem öffentlichen Personennahverkehr als hauptsächlich betroffener Verkehrsmodus zugeordnet wurden. Zentraler Bestandteil im öffentlichen Personennahverkehr stellen die mangelnde Qualität und Ausstattung der Haltestellen dar. Zusätzlich ist der S-Bahnhof Nöldnerplatz nicht barrierefrei ausgebaut. Des Weiteren sind Teile des Untersuchungsgebietes nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossen und erfordern weite Gehdistanzen zum Erreichen der nächstgelegenen Haltestelle.



Im Umfeld der Gleisanlage sind erhöhte Lärmemissionen festzustellen. Die regelmäßigen Schalleinwirkungen durch den Schienenverkehr führen zu einer Beeinträchtigung der Aufenthalts- und Wohnqualität im angrenzenden Gebiet, insbesondere während der Betriebszeiten des ÖPNV.



Am Haltepunkt ist keine durchgängige Barrierefreiheit gegeben. Die Anforderungen an eine hindernisfreie Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen, Personen mit Kinderwagen oder Rollatoren sowie für Menschen mit Seh- oder Mobilitätseinschränkungen werden nicht vollständig erfüllt.



Die Ausstattung der Haltestelle ist unzureichend beziehungsweise teilweise nicht vorhanden. Funktionale Elemente wie Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Fahrgastinformationen oder Beleuchtung sind nicht in ausreichendem Maße vorhanden, wodurch der Nutzungskomfort für Fahrgäste eingeschränkt ist. Insgesamt wurde 7 verschiedene Ausstattungselemente berücksichtigt. Sobald maximal 3 Ausstattungselemente an der Haltestelle die Qualitätskriterien erfüllen konnten, wurde die Haltestelle als defizitär bewertet.



Der Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs ist wiederholt beeinträchtigt. Störungen im Verkehrsablauf, insbesondere durch äußere Einflüsse im Straßenraum, wirken sich negativ auf die Einhaltung der vorgesehenen Fahrpläne aus und führen zu Verzögerungen im Betriebsablauf.



Das Gebiet ist durch den öffentlichen Personennahverkehr nicht ausreichend erschlossen. Die vorhandenen Haltestellen, Linienführungen oder Taktungen decken den Erschließungsbedarf des Wohngebietes nur eingeschränkt ab, wodurch die Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit dem ÖPNV begrenzt ist.



Im öffentlichen Raum bestehen konkurrierende Nutzungsansprüche durch Fußverkehr, Radverkehr, motorisierten Individualverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr. Die räumliche Aufteilung und funktionale Ordnung des

Projektname: Verkehrliche Untersuchungen für Maßnahmenkonzepte zur Verkehrsberuhigung im
Weitlingkiez
Projektnummer: P504909
Inhalt: Bericht zur Analyse

Verkehrsraums ist nicht eindeutig, wodurch Zielkonflikte zwischen den einzelnen
Verkehrsarten entstehen.

8. Zusammenfassung

Das Bezirksamt Lichtenberg wurde durch einen Einwohnerantrag der Bezirksverordnetenversammlung vom 17. November 2022 gebeten, Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs im Weitlingkiez zu prüfen und die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr nachhaltig zu verbessern. Um eine Grundlage dafür zu schaffen, wurde im Rahmen des Projektes eine umfassende verkehrliche und städtebauliche Analyse durchgeführt. Dafür wurde das Gebiet hinsichtlich aller Verkehrsträger, der bestehenden Infrastruktur sowie der städtebaulichen Einflüsse analysiert.

Im Rahmen des Projektes wurden an 21 Knotenpunkten eine Verkehrserhebung und Erfassung der Knotenströme durchgeführt. Die Erhebung fand am 11.12.2025 statt und erfasste die Verkehrsströme über 24 Stunden im Weitlingkiez. Dabei wurden die Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsachsen in und um den Weitlingkiez sowie die Zufahrten in die Wohngebiete östlich und westlich der Weitlingstraße erhoben.

Außerdem wurde an acht Querschnitten der Durchgangsverkehr auf insgesamt fünf verschiedenen Relationen erhoben. Die Verkehrserhebung fand ebenfalls am 11.12.2025 statt. Erhoben wurde in zwei dreistündigen Zeiträumen von 7:00 bis 10:00 Uhr sowie von 16:00 bis 19:00 Uhr. Dabei konnte im Nebenstraßennetz westlich der Weitlingstraße Durchgangsverkehr erfasst werden, welcher zwischen der Lückstraße und der Weitlingstraße das Wohngebiet durchfährt. Im Wohngebiet östlich der Weitlingstraße wurde entlang der Marie-Curie-Allee Durchgangsverkehr aufgenommen, welcher zwischen der Rummelsburger Straße im Süden und der Einbecker Straße im Norden durch das Wohngebiet verkehrt.

Zusätzlich zu den Verkehrserhebungen wurden zwei Parkraumerhebungen zur Erfassung der Parkraumauslastung um 11:00 Uhr, 16:00 Uhr und 21:00 Uhr durchgeführt. Die Erhebungen fanden am 06.11.2025 und am 08.01.2026 statt. An beiden Erhebungstagen stellte der dritte Rundgang um 21:00 Uhr die Zeit mit der höchsten Parkraumauslastung dar.

Zu den statistischen Erhebungen wurden in verschiedenen Ortsbesichtigungen die örtliche Infrastruktur, sowie der Verkehrsablauf und die städtebauliche Struktur im Untersuchungsgebiet analysiert. Insgesamt entstanden 42 Karten zur Darstellung der analysierten Ergebnisse. Diese wurden thematisch in die Themenbereiche ÖPNV, Städtebau, Fußverkehr, Radverkehr und Kfz-Verkehr aufgeteilt.

Im Projektablauf fanden ebenfalls verschiedene Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Zuerst konnten vom 17.10.2025 bis zum 17.11.2025 über mein.Berlin oder in der erstellten Umfrage im BERNARD Geobased Citizen Questionnaire (BGCQ) online Anmerkungen, Konflikte und Hinweise an das Projektteam mitgeteilt werden. Im gleichen Zeitraum konnten ebenfalls schriftliche Anmerkungen in der oskar Freiwilligen Agentur im Weitlingkiez abgegeben werden. Anschließend fand am 18.11.2025 ein Workshop-Termin im Weitlingkiez statt, wo die ersten Analyseergebnisse vorgestellt und den Menschen vor Ort die Möglichkeit geboten wurde Anmerkungen und Hinweise einzubringen und Rückfragen zur Analyse zu stellen. Am 12.02.2026 wurden die Ergebnisse der Analyse sowie der daraus entstandenen Konfliktpläne vorgestellt.

Die Analyse zeigt, dass insbesondere Straßenquerschnitte der Lückstraße und der Weitlingstraße in ihrer heutigen Gestaltung den vielfältigen Nutzungsansprüchen nicht gerecht werden, weshalb sich Nutzungskonflikte entlang der beiden Straßen überlagern. Besondere räumliche Schwerpunkte der Nutzungskonflikte bilden Weitlingstraße und Lückstraße mit Überlagerungen aller Verkehrsarten. An den Knotenpunkten Weitlingstraße / Einbecker Straße und Lückstraße / Nöldner Straße finden sich die zwei

schweren Unfallhäufungsstellen im Untersuchungsgebiet wieder, welche einen besonders hohen Bedarf zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich bringen.

Trotz hoher Radverkehrsmengen auf Weitling- und Lückstraße bestehen Netz- und Qualitätslücken, die sich durch fehlende Radverkehrsanlagen oder nicht befahrbare Oberflächen im Nebenstraßennetz äußern. Zusätzlich wird die Befahrbarkeit an die umliegenden Gebiete durch die Unterführungen an den beiden S-Bahnhaltepunkten eingeschränkt. Zusätzlich besteht im Gebiet eine flächige Nachfrage nach Radabstellanlagen, welche sich durch ein flächiges Wildparken von Fahrrädern und Scootern äußert.

Insgesamt wurden, über alle Verkehrsmittel verteilt, 117 Konflikte im Weitlingkiez identifiziert und aufgenommen, die als Grundlage für eine nachfolgende Maßnahmenfindung für die Gestaltung der Verkehrsräume im Weitlingkiez dienen.

Projektname: Verkehrliche Untersuchungen für Maßnahmenkonzepte zur Verkehrsberuhigung im
Weitlingkiez
Projektnummer: P504909
Inhalt: Bericht zur Analyse

BERNARD Gruppe ZT GmbH

Dipl.-Ing. Philipp Merholz
Projektleiter Verkehrsplanung

Dipl.-Ing. Fabian Kunzmann
Projektingenieur Verkehrsplanung

Marcus Herbrecht M. Sc.
Projektingenieur Verkehrsplanung

ANLAGENVERZEICHNIS

Kapitel 2.2	Verkehrszählungen
2.2.1	Knotenstrompläne
2.2.2	Übersichtsplan Kfz-Verkehr
2.2.3	Übersichtsplan Schwerverkehr
2.2.4	Übersichtsplan Radverkehr
2.2.5	Durchgangsverkehr (6 h – Zählung)
2.2.6	Durchgangsverkehr (Spitzenstunde)
Kapitel 2.3	Parkraumerhebung
2.3.1	Parkraumangebot Kapazität
2.3.2	Parkraumangebot Aufstellart
2.3.3	Parkraumangebot Parkregelung
2.3.4	Parkraumauslastung 06.11.2025 11:00 Uhr
2.3.5	Parkraumauslastung 06.11.2025 16:00 Uhr
2.3.6	Parkraumauslastung 06.11.2025 21:00 Uhr
2.3.7	Parkraumauslastung 08.01.2026 11:00 Uhr
2.3.8	Parkraumauslastung 08.01.2026 16:00 Uhr
2.3.9	Parkraumauslastung 08.01.2026 21:00 Uhr
Kapitel 3.1	Bebauung und Grünflächen
3.1.1	Schwarzplan
3.1.2	Grünflächenplan
Kapitel 3.2	Nutzungen
3.2.1	Gewerbliche Nutzungen
3.2.2	Soziale und kulturelle Nutzungen
Kapitel 4.1	Straßennetz
4.1.1	Übergeordnetes Netz
4.1.2	Zulässige Höchstgeschwindigkeit
4.1.3	Oberflächenbelag
Kapitel 4.2	E-Mobilität
4.2.1	Lademöglichkeiten
Kapitel 4.3	ÖPNV
4.3.1	ÖPNV-Linien
4.3.2	ÖPNV-Erschließung
4.3.3	Haltestellenausstattung
Kapitel 4.4	Radverkehr
4.4.1	Führungsformen
4.4.2	Bewertung der Führungsform
4.4.3	Radnetz Berlin (Zielnetz)
4.4.4	Radabstellanlagen
4.4.5	Auslastung der Radabstellanlagen und Wildparker

Kapitel 4.5 Fußverkehr und Barrierefreiheit

- 4.5.1 Qualität der Gehwege
- 4.5.2 Querungen

Kapitel 4.6 Verkehrssicherheit

- 4.6.1 Unfälle 2022-2024 mit Personenschaden
- 4.6.2 Unfälle 2022-2024 mit Sachschaden
- 4.6.3 Unfälle 2022-2024 mit Radverkehrsbeteiligung
- 4.6.4 Unfälle 2022-2024 mit Fußverkehrsbeteiligung
- 4.6.5 Unfallhäufungsstellen

Kapitel 5 Leistungsfähigkeit

- 5.1 Berechnungsblatt Weitlingstr./ Einbecker Str. / Skandinavische Str.
- 5.2 Berechnungsblatt Rosenfelder Str. / Einbecker Str.
- 5.3 Berechnungsblatt Weitlingstr. / Irenenstr.
- 5.4 Berechnungsblatt Lückstr. / Weitlingstr.
- 5.5 Berechnungsblatt Lückstr. / Nöldnerstr. / Schlichtallee
- 5.6 Berechnungsblatt Lückstr. / Rummelsburger Str. / Sewanstr.
- 5.7 Übersicht über die Qualitätsstufen nach HBS 2015

Kapitel 6.1 Befragung

- 6.1.1 Anmerkungen mein.Berlin
- 6.1.2 Anmerkungen BGCQ – Zusatzfragen
- 6.1.3 Anmerkungen BGCQ – Freitexte

Kapitel 6.2 Workshop

- 6.2.1 Anmerkungen Station Kfz-Verkehr
- 6.2.2 Anmerkungen Station ÖPNV
- 6.2.3 Anmerkungen Station Radverkehr
- 6.2.4 Anmerkungen Station Fußverkehr
- 6.2.5 Anmerkungen Station Gewerbe

Kapitel 6.3 Beteiligungsergebnisse

- 6.3.1 Karte Kfz-Verkehr
- 6.3.2 Karte ÖPNV
- 6.3.3 Karte Radverkehr
- 6.3.4 Karte Fußverkehr
- 6.3.5 Karte Gewerbe

Kapitel 7 Konfliktplan

- 7.1 komplexe Konflikte
- 7.2 Konflikte Fußverkehr
- 7.3 Konflikte Radverkehr
- 7.4 Konflikte ÖPNV
- 7.5 Konflikte Kfz-Verkehr