

# Ergebnispräsentation Verkehrsuntersuchung Weitlingkiez

Dokumentation



Am 12. Februar 2026, von 17:00 bis 19:00 Uhr

In der EFG Berlin-Lichtenberg  
Heinrichstraße 31, 10317 Berlin

## Ablauf

Am 18.11. wurde im Rahmen einer ersten Veranstaltung der Beteiligungsprozess zur Verkehrsuntersuchung im Weitlingkiez gestartet. Dabei wurden Zielsetzung, Vorgehensweise und thematische Schwerpunkte vorgestellt sowie Hinweise und Anregungen aus der Bevölkerung aufgenommen.

Die nun durchgeführte Folgeveranstaltung knüpfte an diesen Auftakt an und diente der Präsentation der zwischenzeitlich erarbeiteten Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung. Sie wurde durch eine externe Moderation eröffnet, die die Teilnehmenden begrüßte und den Ablauf des Abends vorstellte. Im Anschluss sprach Bezirksstadträtin Filiz Keküllüoğlu einführende Worte und ging auf die Bedeutung des Themas für das Bezirksgebiet ein.

Daraufhin präsentierte das Planungsbüro BERNARD Gruppe die Ergebnisse der durchgeführten Verkehrsuntersuchung. Dabei wurden zentrale Erkenntnisse sowie daraus abgeleitete Handlungsbedarfe vorgestellt, die die Grundlage für die anschließende Diskussion bildeten.

Wesentliche Inhalte der Präsentation:

- Rückblick auf bisherige Beteiligung
- Belegung von Rad- und Kfz-Stellplätzen
  - Auslastung Radabstellanlagen teils hoch, an einigen Stellen aber auch gering (siehe grüne Symbole in Folie 8 der Präsentation)
  - Fast flächendeckend wild abgestellte Fahrräder und E-Scooter
  - Maximale erfasste Auslastung der Kfz-Stellplätze trat am späten Abend mit durchschnittlich über 90% auf (räumliche Verteilung siehe Folie 12 der Präsentation)
- Verkehrserhebung, Darstellung Fahrzeuge/24h
  - Höchste Radverkehrsmengen: Lückstr. (bis 2360), Weitlingstr. (bis 1170), Archibaldweg (810).
  - Höchste Kfz-Verkehrsmengen: Lückstr. (bis 18.700), Weitlingstr. (bis 11.600), Rummelburger Str. und Einbecker Str. (bis 7.900)
  - Im Archibaldweg sowie im Abschnitt der Lückstraße westlich der Schlichtallee ist der Radverkehr stärker als der Kfz-Verkehr:  
Archibaldweg nördlich der Lückstraße: 810 Fahrräder/24h, 400 Kfz/24h  
Lückstraße westlich der Schlichtallee: 640 Fahrräder/24h, 500 Kfz/24h (siehe auch Präsentationsfolien 14 und 15)
- Durchgangsverkehr in der Spitzenstunde:
  - Westlich der Weitlingstraße 85 Kfz/h und damit fast 50% des Gesamtverkehrs in den Nebenstraßen
  - In der Marie-Curie-Allee 50 Kfz/h durch, das entspricht bis zu 35% des Gesamtverkehrs dort.
- Unfallhäufungsstellen:
  - Zwei schwere Unfallhäufungsstellen mit Personenschäden an den Knotenpunkten Nöldnerstraße – Lückstraße / Schlichtallee (Umbau bereits geplant) und Weitlingstraße / Einbecker Straße
  - Drei leichte Unfallhäufungsstellen an den Knotenpunkten der Weitlingstraße mit Irenenstraße, Margaretenstraße und Sophienstraße

Die Präsentation ist auf [mein.Berlin](http://mein.Berlin) veröffentlicht.

## Ergebnispräsentation der Verkehrsuntersuchung im Weitlingkiez am 12.02.2026

Im weiteren Verlauf konnten die Teilnehmenden an vier im Raum verteilten Pinnwänden sogenannte Konfliktpläne zu den Themengebieten ÖPNV, Kfz-, Rad- und Fußverkehr einsehen. An jeder Pinnwand bestand die Möglichkeit, mit Vertreter\*innen des Planungsbüros und der Verwaltung ins Gespräch zu kommen, Fragen zu stellen und Anmerkungen einzubringen. Die Rückmeldungen wurden von einer betreuenden Person gesammelt, auf Karten festgehalten, an den Pinnwänden dokumentiert und thematisch geclustert.

Nach dieser Austauschphase wurden die zusammengetragenen Fragen und Hinweise im Plenum vorgestellt und gemeinsam erörtert. Zum Abschluss fasste die Moderation die wichtigsten Punkte des Abends zusammen. Bezirksstadträtin Filiz Keküllüoğlu beendete die Veranstaltung mit einem kurzen Ausblick auf die nächsten Schritte und den weiteren Verlauf des Prozesses: Das Bezirksamt wird im Anschluss an diese Verkehrsuntersuchung eine weitere Untersuchung zur Entwicklung von Maßnahmen beauftragen; auch in dieser Phase werden Bürger:innen beteiligt.

### Eindrücke der Veranstaltung



Abbildung 1 und 2: Bezirksstadträtin Filiz Keküllüoğlu begrüßt die Besucher\*innen (links) und Präsentation des Ingenieurbüros BERNARD Gruppe (rechts) (Foto: Lichtenberger Anlaufstelle für Bürgerbeteiligung)



Abbildung 3 und 4: Teilnehmende in Diskussion um den Konfliktplan „Radverkehr“ (links) und die Besprechung aller Konflikte im Plenum (rechts) (Foto: Lichtenberger Anlaufstelle für Bürgerbeteiligung)

## Gesammelte Fragen und Anmerkungen zu Konfliktplänen

### Konfliktplan Kfz-Verkehr



Abbildung 5: Konfliktplan Kfz-Verkehr (Foto: Lichtenberger Anlaufstelle für Bürgerbeteiligung)

- Fragen und Anmerkungen zum Konfliktplan
  - Wie wurde die Parkraumerhebung methodisch durchgeführt?
    - Insgesamt wurde an zwei verschiedenen Werktagen in drei Rundgängen (11 Uhr, 16 Uhr und 21 Uhr) alle Fahrzeuge im Kiez erfasst. Dabei wurde die Anzahl der Fahrzeuge ermittelt und über die Anzahl der Stellplätze die Auslastung ermittelt. Parkdauer, Fahrzeugtypen oder ähnliches waren kein Bestandteil in der Ermittlung der Parkraumerhebung.
  - Wie wurde der Durchgangsverkehr auf der Wönnichstraße erfasst?
    - Für den Durchgangsverkehr wurden im nördlichen Abschnitt und am südlichen Ende der Wönnichstraße Zählgeräte zur Erfassung des Durchgangsverkehrs zwischen den beiden Querschnitten aufgestellt.
  - Wurde eine Geschwindigkeitsmessung auf den Straßen durchgeführt?
    - Nein, eine quantitative Geschwindigkeitsmessung war kein Bestandteil des Projektes. Die dargestellten überhöhten Geschwindigkeiten resultieren aus einer qualitativen Verkehrsbeobachtung vor Ort, sowie den verschiedenen Beteiligungsformaten der Anwohnenden.
  - Wurden Lade- und Lieferkonflikte erfasst, welche insbesondere mit punktuell erhöhtem Lieferverkehrsaufkommen zusammenhängen?



- Fragen zum Konfliktplan
  - o Was genau bedeutet „mangelhafte oder fehlende Ausstattung“?
    - Alle Haltestellen wurden einem Bewertungsschema unterzogen, indem verschiedene Ausstattungselemente bewertet wurden. Insgesamt wurden 7 verschiedene Ausstattungselemente berücksichtigt. Sobald lediglich drei oder weniger Elemente vorhanden und die Qualitätskriterien erfüllten, wurde die Haltestelle als defizitär bewertet.
- Anmerkungen zu konkreten Maßnahmen
  - o An der Weitlingstraße/Magarethenstraße gibt es vorgestellte Busstationen, die das Ein- und Aussteigen erleichtern und die Übersichtlichkeit im Straßenraum verbessern. Warum gibt es die nicht an auch an anderen Stellen?
  - o Die Gestaltung und der Ausbau der Haltestelleninfrastruktur ist kein Bestandteil des bezirklichen Weitlingkiez-Projekts, hierfür stehen – in begrenztem Umfang – Mittel des Senats zur Verfügung. Die tatsächliche Umsetzung hängt von der Verfügbarkeit und Priorisierung der Mittel sowie der notwendigen Planungskapazitäten ab. An der Lückstraße staut sich oft der Verkehr und Busse kommen nicht durch. Wie können diese Nutzungskonflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer\*innen gelöst und der Verkehr entzerrt werden?
    - Die Lückstraße wird durch komplexe und diverse Nutzungsansprüche überlagert. Im Bestand wird die Gestaltung des Straßenraums keinem Nutzungsanspruch gerecht. Damit die Lückstraße für alle Verkehrsteilnehmenden besser gerecht wird, wird auf der Ebene Sen MVKU an einer Lösung gearbeitet.
  - o Wie kommt der Bus an der Lückstraße besser durch?
    - Siehe Antwort der vorherigen Frage.
  - o Bei weniger Verkehr im Kiez – Wie soll dann mit den dann ggf. volleren Straßen wie der Lückstraße und Rummelsburger Straße umgegangen werden?
    - Die Leistungsfähigkeiten der betroffenen Knotenpunkte auf den Hauptstraßen werden im Rahmen der Maßnahmenfindung geprüft. Für die Umsetzung von Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen ist die Sen MVKU zuständig.
  - o Bezüglich des östlichen Gebiets mit schwerer Erreichbarkeit des ÖPNVs: Würde die Einrichtung einer Buslinie auf der Lincolnstraße die Erreichbarkeit sinnvoll erhöhen und den Bewohner:innen eine schnellere Erreichbarkeit des S+U Bahnhofs Lichtenberg ermöglichen?
    - Die Idee der Einrichtung einer neuen Buslinie stellt keinen Bestandteil der Analyse dar und wird an die zuständigen Stellen (Sen MVKU / BVG) zur Prüfung weitergegeben.

## Konfliktplan Radverkehr



Abbildung 7: Konfliktplan Radverkehr (Foto: Lichtenberger Anlaufstelle für Bürgerbeteiligung)

- Fragen zum Konfliktplan
  - o Ist das Thema ruhender Radverkehr an Baumschutzbügeln als Problem mit aufgenommen worden in die Untersuchung?
    - Die Fahrräder an Baumschutzbügeln wurden als wild abgestellte Fahrräder klassifiziert, da dies keine vorgesehene Abstellanlage darstellt.
  - o Werden die Pläne der Wönnichstraße als Fahrradstraße in der Analyse berücksichtigt? – Was ist genau aus den Plänen geworden?
    - Detaillierte Pläne für die Wönnichstraße lagen für die Bearbeitung der Analyse nicht vor.
  - o Gibt es nur einen Konfliktpunkt zwischen Rad und Kfz? – Wie ist der Konflikt definiert?
    - Die Konfliktpunkte wurden in den Plänen einem Verkehrsträger zugeordnet, betreffen häufig weitere Verkehrsträger.
  - o Alte Rummelsburger Straße – wurden hier Konflikte zwischen Rad und Fuß erfasst? (der Bereich sollte ausgebaut werden)
    - Auf der Rummelsburger Straße wurden die Radwege im Seitenraum als untermaßig identifiziert.
  - o Sind Konflikte zwischen Rad- und Fuß (mit Kindern) auf Gehwegen in der Analyse erfasst?
    - Die Konfliktbereiche können in der Analyse aufgrund der Qualität der Infrastruktur (insbesondere Fahrbahnoberflächen) sowie durch

Auswertung der Kommentare aus der Öffentlichkeitsbeteiligung identifiziert werden.

- Fragen zu konkreten Maßnahmen
  - o Welche Radverkehrsinfrastruktur ist auf Nebenstraßen möglich?
    - Die Möglichkeiten werden im nachfolgenden Projekt, der Maßnahmenfindung, behandelt. Im Regelfall wird im Nebennetz der Radverkehr zusammen mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt (möglichst Fahrradstraßen im Radverkehrsnetz).
  - o Warum endet die Fläche (Nutzungsansprüche unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer:innen) an der Irenenstraße im Norden und am Münsterlandplatz im Süden?
    - Diese stellt den Kernbereich der komplexen Nutzungsüberschneidung entlang der Weitlingstraße dar.
  - o Eignen sich die mangelhaften Oberflächen (Kopfsteinpflaster) zum Abfräsen?
    - Grundsätzlich eignet sich Kopfsteinpflaster zum Abfräsen, je nach Straße muss allerdings eine gesonderte Prüfung insbesondere der Höhenunterschiede und vorhandener Schachtabdeckungen im Bestand vorgenommen werden.

### Konfliktplan Fußverkehr



Abbildung 8: Konfliktplan Fußverkehr (Foto: Lichtenberger Anlaufstelle für Bürgerbeteiligung)

- Fragen und Anmerkungen zum Konfliktplan
  - o Symbol fehlende Barrierefreiheit – Was bedeutet es jeweils?
    - U. a. schlechte Sichtverhältnisse, zu hohe Bordkanten, fehlende taktile Elemente, mangelhafte Fahrbahnoberfläche.
  - o Weiterer FGÜ<sup>1</sup>, der schlecht erkennbar wahrgenommen wird, insbesondere beim Einbiegen aus der Nebenstraße: Irenenstraße/Wönnichstraße
  - o Platzfläche Nöldnerplatz berücksichtigt?
    - Nein, da außerhalb des Untersuchungsgebiets

<sup>1</sup> Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“)

## Ergebnispräsentation der Verkehrsuntersuchung im Weitlingkiez am 12.02.2026

- Wurde die Beleuchtung geprüft? – Teils ist die sehr schlecht.
  - War nicht Bestandteil des Auftrags, Zuständigkeit liegt nicht beim Bezirk.
- Wurden Falschparker an Knotenbereichen erfasst?
  - Ja, vereinzelt. Jedoch konnte keine sich systematisch auftretende Fehlnutzung statistisch eindeutig identifiziert werden.
- Wann welche Art der Querungshilfe?
  - Hier gibt es Regelwerke, nach denen abhängig vom Kfz- und Fußverkehr unterschiedliche Arten von Querungshilfen infrage kommen, auch der Platzbedarf abbiegender Fahrzeuge ist zu berücksichtigen.
- Wurden die Einzugsgebiete der Schulen berücksichtigt?
  - Diese können im Rahmen der Maßnahmenentwicklung und -priorisierung eine Rolle spielen.
- Fragen und Anmerkungen zu konkreten Maßnahmen
  - Im Bau befindliche Turnhalle Rummelsburger Straße – Querungshilfe nötig
  - Kann zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und Geschwindigkeitsdämpfung die Fahrbahn an FGÜ angehoben werden?
    - Nur im Nebenstraßennetz möglich und bei Busverkehr nur mit geringer Rampenneigung
  - FGÜ Rummelsburger Straße für Schule schlecht platziert
  - REWE-Zufahrt konfliktbehaftet, Lkw fahren rückwärts ohne Einweisung
  - Rummelsburger Straße/Lückstraße: Fahrräder kürzen über Fußweg ab
  - Fußweg Delbrückstraße: Haustüren ohne Sicherheitsabstand am Gehweg, Nutzung als Schulweg, Konflikte und Unfallgefahr mit Fahrrädern auf Gehweg
  - Marie-Curie: Längsparken vor Bäumen beeinträchtigt Sicht
  - Weitere Straßen asphaltieren, um Verkehr besser zu verteilen?
    - Grundsätzlich möglich, Prüfung im weiteren Verfahren