

Verkehrliche Voruntersuchung
zur Einrichtung von

Fahrradstraßen

im Bezirk Marzahn-Hellersdorf

Vorstellung der Ergebnisse
im FahrRat, 12.11.2025

- Ideen aus dem FahrRat für Fahrradstraßen im Bezirk Marzahn-Hellersdorf
- Rechtsprechung in Deutschland zu Fahrradstraßen verdeutlicht Notwendigkeit ausreichender Voruntersuchungen für eine rechtssichere Anordnung
- begrenzte personelle und finanzielle Ressourcen im Bezirksamt



- Diskussion und Beschlussfassung im FahrRat: Untersuchung von drei Korridoren (Köpenicker Straße / Hultschiner Damm / Verbindung der beiden)
- Finanzierung der Untersuchung über SenMVKU beantragt und bewilligt
- Vergabeverfahren und Beauftragung des Ingenieurbüros HOFFMANN-LEICHTER zur Untersuchung aller drei Korridore
- Zusatzauftrag über InfraVelo: Untersuchung Korridor 4 (Eitelstraße, Teil der vsl. RSV 9)

1. Aufgabenstellung / Arbeitsmethodik
2. Betrachtung Korridor 1, 2 und 3 mit je
 - Handlungsbedarf
 - Bestandsaufnahme
 - Maßnahmenkonzept
3. Abwägung und Priorisierung

Aufgabenstellung / Arbeitsmethodik

- ergebnisoffene, verkehrliche Voruntersuchungen zur Erforderlichkeit und Machbarkeit von Fahrradstraßen

- Hintergrund:
 - Bestreben des Bezirksamts Marzahn-Hellersdorf zur Förderung des Radverkehrs
 - Fehlen regelkonformer Radverkehrsanlagen auf der Köpenicker Straße und dem Hultschiner Damm, derzeit keine realistische Perspektive für deren Einrichtung
 - keine Radinfrastruktur in Ost-West-Verbindung

- Inhalte je Korridor
 - Bestandsaufnahme
 - Verkehrserhebungen
 - Konfliktanalyse
 - Erarbeitung von Maßnahmen
 - verkehrliches Gesamtkonzept
 - Abwägung

Korridor 1 – Umfahrung Köpenicker Straße

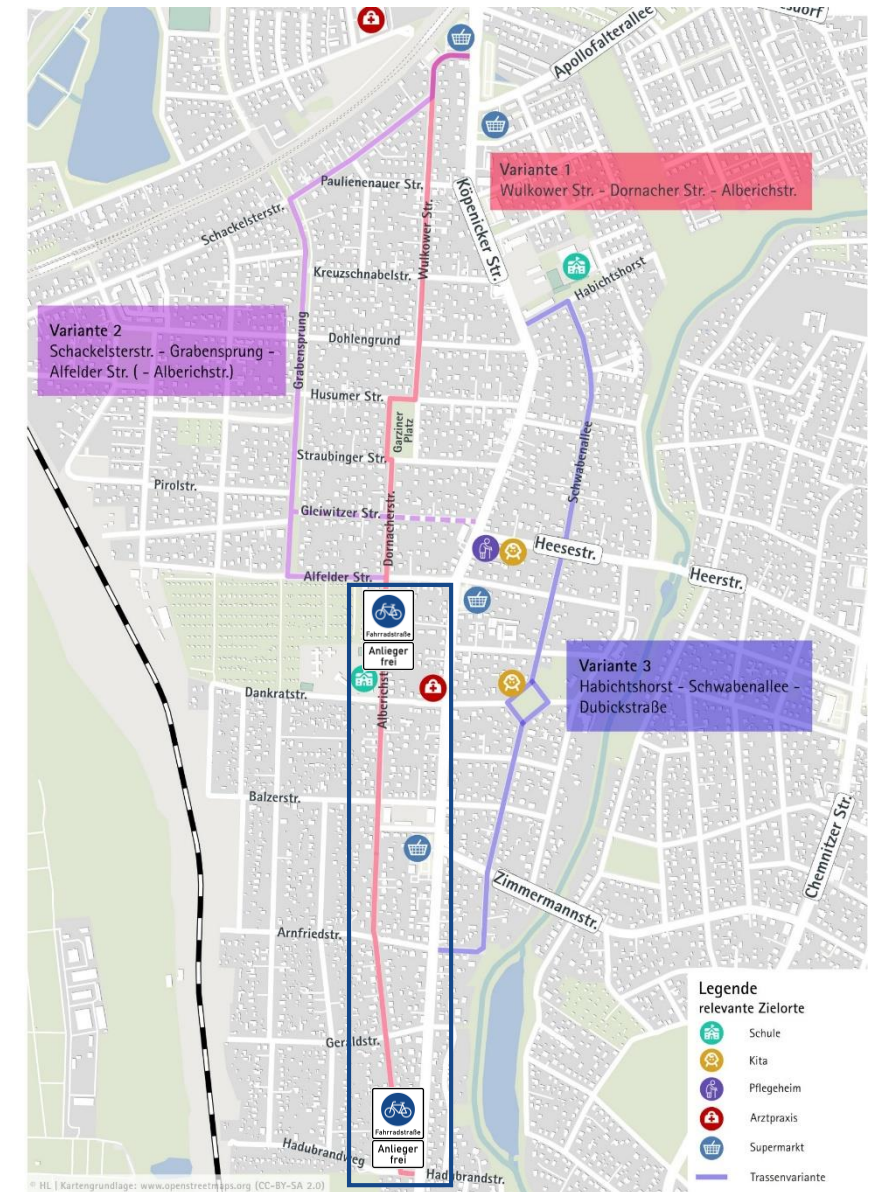
- Handlungsbedarf
- Bestandsaufnahme
- Maßnahmenkonzept

- wichtige Radroute in Nord-Süd-Richtung
Anbindung an wichtige Ziele wie Einkaufsmöglichkeiten und den S-Bahnhof Biesdorf im Norden sowie die Wuhlheide und Köpenick im Süden
- keine oder nicht-regelkonforme Radverkehrsinfrastruktur auf der Köpenicker Straße
- mehrere Unfälle mit Radverkehrs-Beteiligung im 3-Jahres-Verlauf (2021-2023)
- Fahrradstraße in der Alberichstraße entspricht nicht aktuellen Standards, Einbindung in das Radverkehrsnetz fehlt
- Aufkommensschwerpunkt: Schulstandort Alberichstraße mit besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden





- Identifizierung möglicher Varianten zur Umfahrung der Köpenicker Straße
- Untersuchung folgender Faktoren:
 - Zielorte
 - Fahrbahnbeläge
 - Fahrbahnbreiten
 - Radverkehrsanlagen
 - Radverkehrsnetz
 - Parkstandsanzordnung
 - Gehwege
 - Verkehrsunfälle
 - Verkehrserhebungen
 - ...





Vergleich Zählergebnis mit Zählung der Dauerzählstelle Alberichstraße

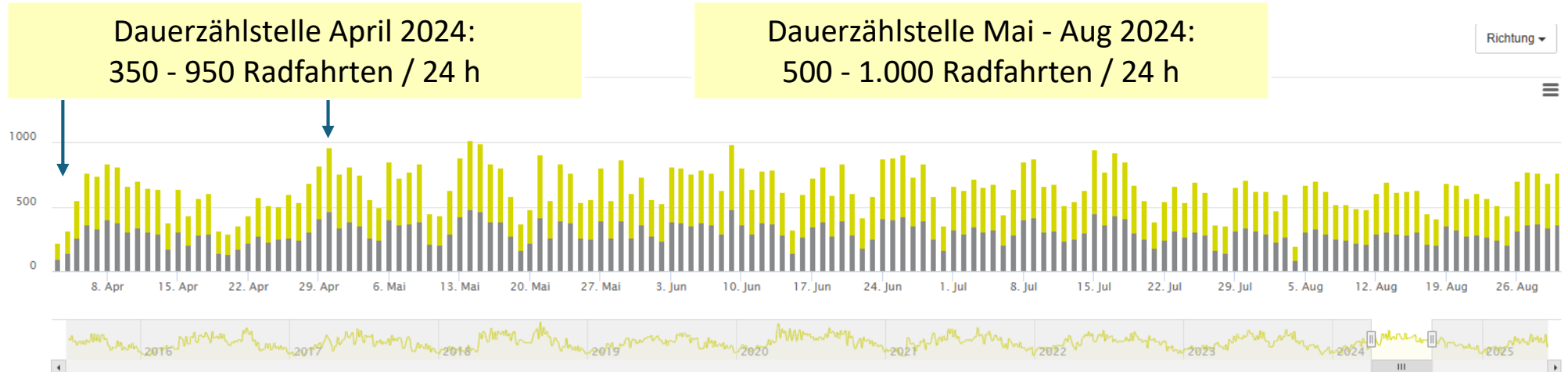
Zählung HL April 2025:
523 Radfahrten / 12 h

Zeitraum

Anfangsdatum
03.04.2024

Enddatum
30.08.2024

Tag
Woche
Monate
Schlüsselwerte

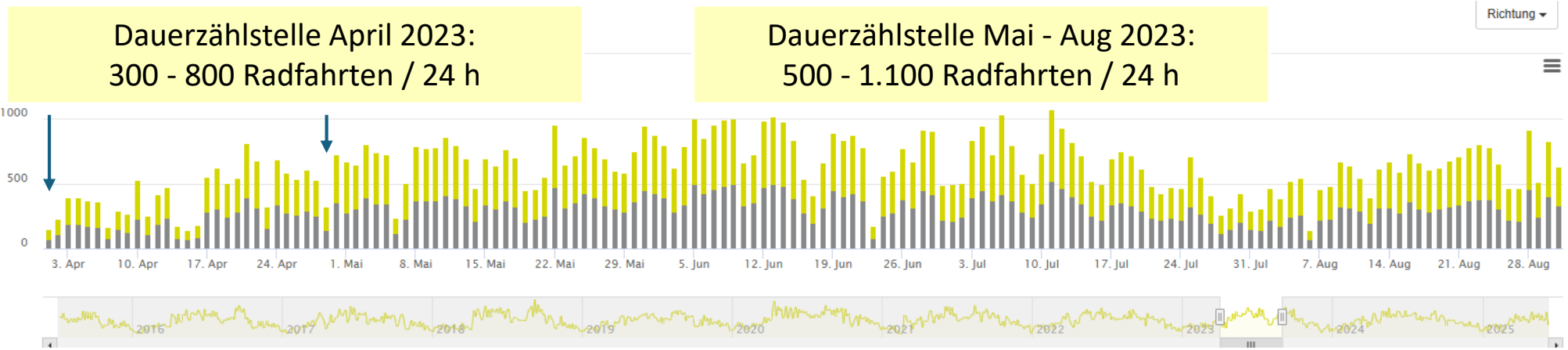


Zeitraum

Anfangsdatum
01.04.2023

Enddatum
31.08.2023

Tag
Woche
Monate
Schlüsselwerte



	Variante 1 – Alberichstraße	Variante 2 – Grabensprung	Variante 3 – Schwabenallee
Länge der Variante <small>* jeweils zwischen Wulkower Str. und Hadubrandweg</small>	2.940 m	3.300 m	3.170 m
Kfz-/Radverkehrsaufkommen [in 12 h]	Kfz: 407 Fahrrad: Alberich 523 / Wulkower 196	Kfz: 483 Fahrrad: 339	Kfz: 232 Fahrrad: 112
Radverkehrsnetz	Ergänzungsnetz	überwiegend Ergänzungsnetz	-
Art und Qualität der Fahrbahnoberfläche	überwiegend Asphalt, guter Zustand	Asphalt, zahlreiche Fahrbahnschäden	überwiegend Asphalt, z. T. Kopfsteinpflaster und Fahrbahnschäden
aktuelle Fahrgassenbreite	3,40 – 4,60 m	3,50 – 6,40 m	2,90 – 4,50 m
Sonstiges	z. T. bereits Fahrradstraße, Modalfilter in der Alberichstraße	Linienbusverkehr	Konfliktpunkt Schwabenplatz, Unterbrechung an den übergeordneten Straßen
	 Engstelle in der Alberichstraße	 Fahrbahnschäden im Grabensprung	 Kopfsteinpflaster am Schwabenplatz

Möglichkeiten der Radverkehrsführung

Nur im übergeordneten Netz anwendbar.



Schutzstreifen



(Hochbord-)Radweg



Mischverkehr ohne RVA



(geschützter) Radfahrstreifen



(Zweirichtungs-)Radweg



Fahrradstraße

© eigene Aufnahmen

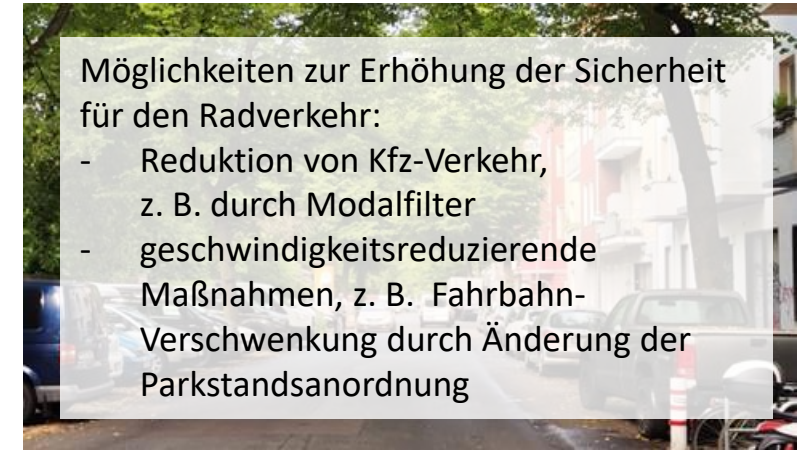
Möglichkeiten der Radverkehrsführung



Schutzstreifen



(Hochbord-)Radweg



Möglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr:

- Reduktion von Kfz-Verkehr, z. B. durch Modalfilter
- geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, z. B. Fahrbahn-Verschwenkung durch Änderung der Parkstandsanzordnung

Mischverkehr ohne RVA



(geschützter) Radfahrstreifen



(Zweirichtungs-)Radweg



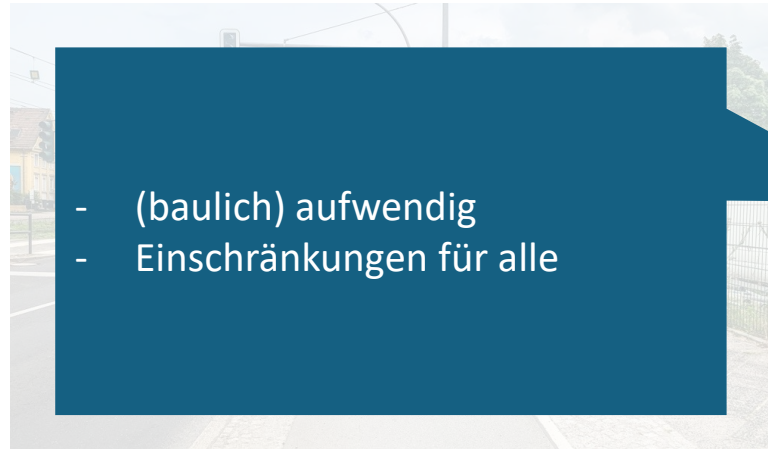
Fahrradstraße

© eigene Aufnahmen

Möglichkeiten der Radverkehrsführung

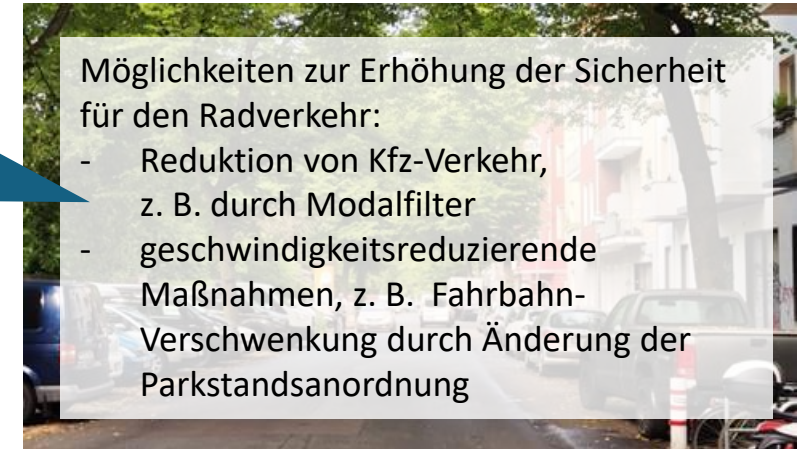


Schutzstreifen



- (baulich) aufwendig
- Einschränkungen für alle

(Hochbord-)Radweg



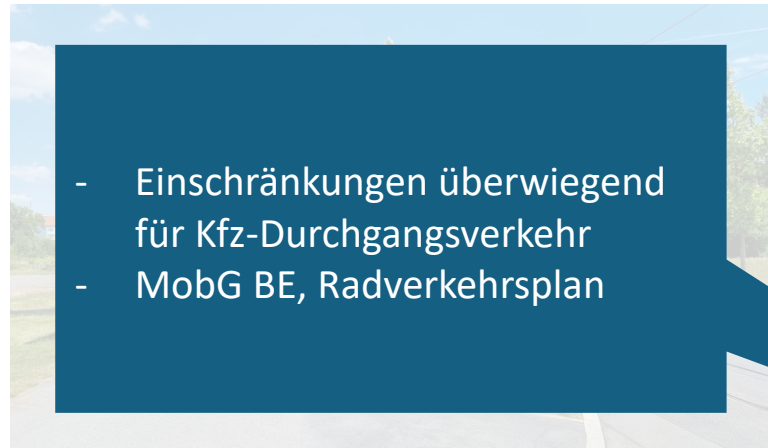
Möglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr:

- Reduktion von Kfz-Verkehr, z. B. durch Modalfilter
- geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, z. B. Fahrbahn-Verschwenkung durch Änderung der Parkstandsanzordnung

Mischverkehr ohne RVA



(geschützter) Radfahrstreifen



- Einschränkungen überwiegend für Kfz-Durchgangsverkehr
- MobG BE, Radverkehrsplan

(Zweirichtungs-)Radweg



Fahrradstraße

- rechtliche Grundlage:
Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO
- Benutzung einer Fahrradstraße durch „anderen Fahrzeugverkehr als Radverkehr“ nur durch Erlaubnis per Zusatzzeichen
- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
- „Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden.“
- Nebeneinanderfahren von Radfahrenden gestattet
- „Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.“



Hintergrund Fahrradstraßen

Markierung der
KP-Bereiche
(flächenhafte
Roteinfärbung)

min. 4 m
Fahrgassenbreite



Bevorrechtigung ggü.
Nebenstraßen

min. 0,75 m
breiter
Sicherheits-
trennstreifen

Piktogramm auf der
Fahrbahn,
ergänzend zu
Z 244.1 (Beginn
Fahrradstraße)

Gestaltung nach Vorgaben des Berliner Leitfadens für Fahrradstraßen

© HL / reve

- Anordnung kann erfolgen:
 - aus Gründen der Verkehrssicherheit oder Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO)
 - zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO)
 - zur Bereitstellung **angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr** „zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird“ (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 b) StVO)
- für Anordnungen nach Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 entfällt § 45 Abs. 9 StVO („zwingend erforderlich“)
- Konkretisierung zu § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 b) StVO in der VwV-StVO:
 - Fahrradstraßen zählen als „angemessene Flächen“ für den Radverkehr
 - Maßnahmen sollen sich auf ein **verkehrsplanerisches Gesamtkonzept** stützen, dessen perspektivische Umsetzung hinreichende Effekte erwarten lässt
 - mögliche Effekte: z. B. Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund, aber auch Gesundheitsschutz im Sinne der Förderung aktiver Mobilität



- keine qualifizierte Gefahrenlage notwendig (§ 45 Abs. 9 Nr. 3 StVO)
- Anordnungsvoraussetzung laut VwV-StVO:
 - hohe oder zu erwartende hohe RadverkehrsdichteODER
 - hohe Netzbedeutung für den RadverkehrODER
 - Straße mit lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr



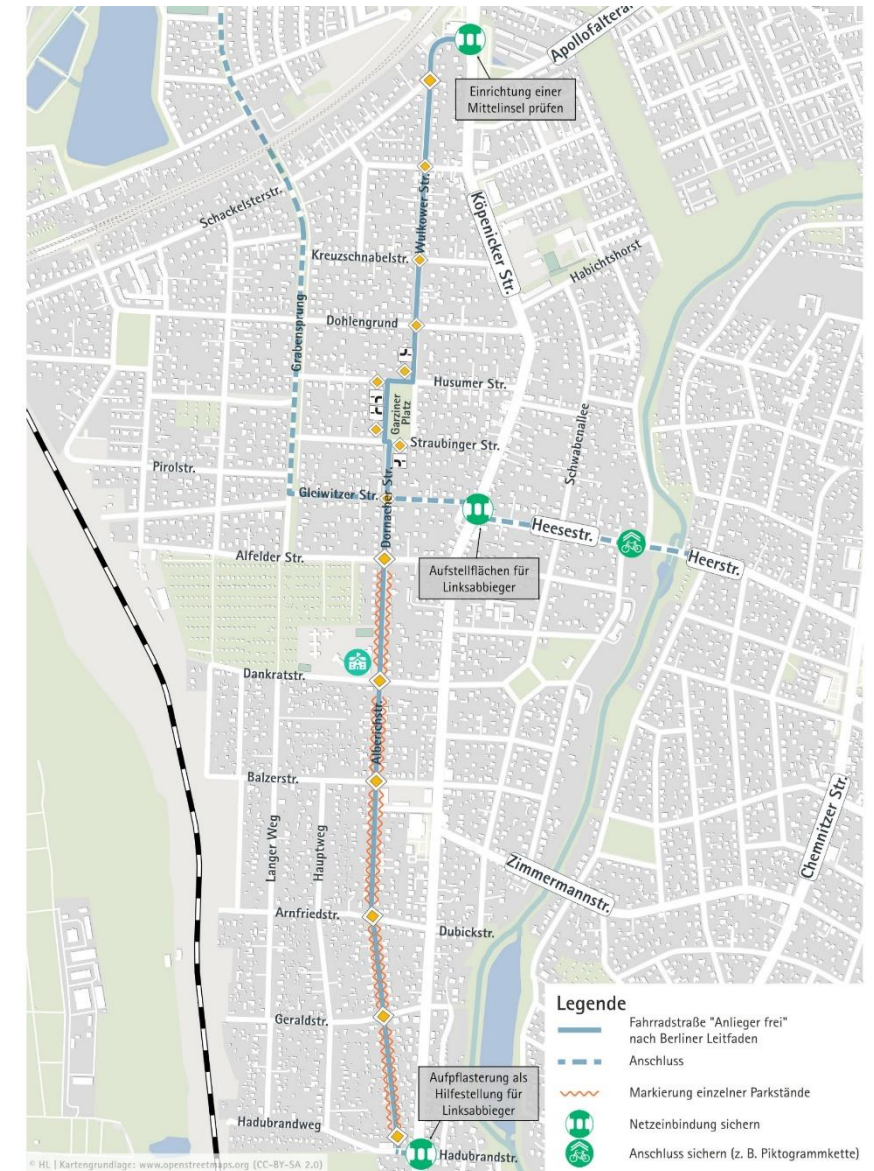
wenn Teil des Radverkehrsnetzes

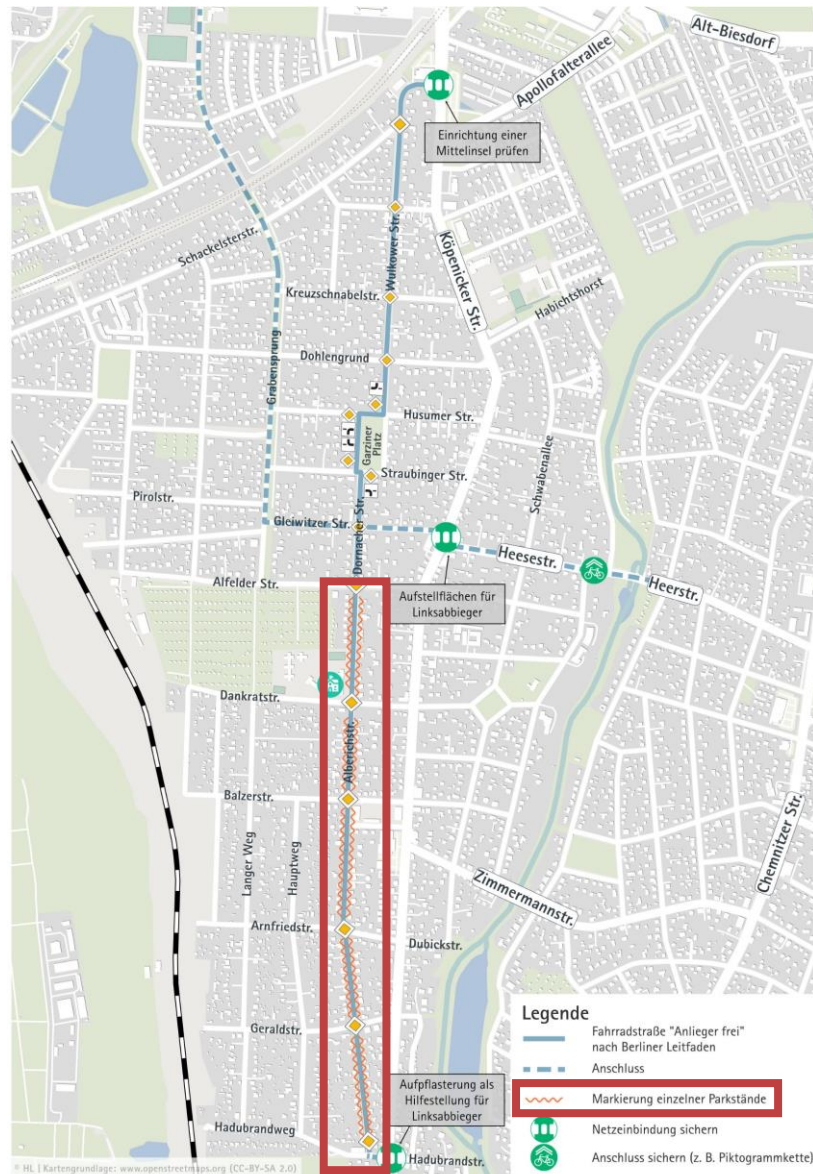


im Ermessen der SVB
(Kriterium: Kfz-Verkehrsstärke)

Maßnahmenkonzept

- Qualifizierung der Fahrradstraße in der Alberichstraße nach aktuellen Standards
- Verlängerung der Fahrradstraße über die Wulkower Straße, Garziner Platz (W) und Dornacher Straße
- Vorfahrt für die Fahrradstraße an den Knotenpunkten
- Fahrbahnparken im Teilabschnitt Alberichstraße nur noch auf markierten Flächen
- Sichern der Anschlüsse an das Vorrangnetz bzw. die übergeordneten Straßen



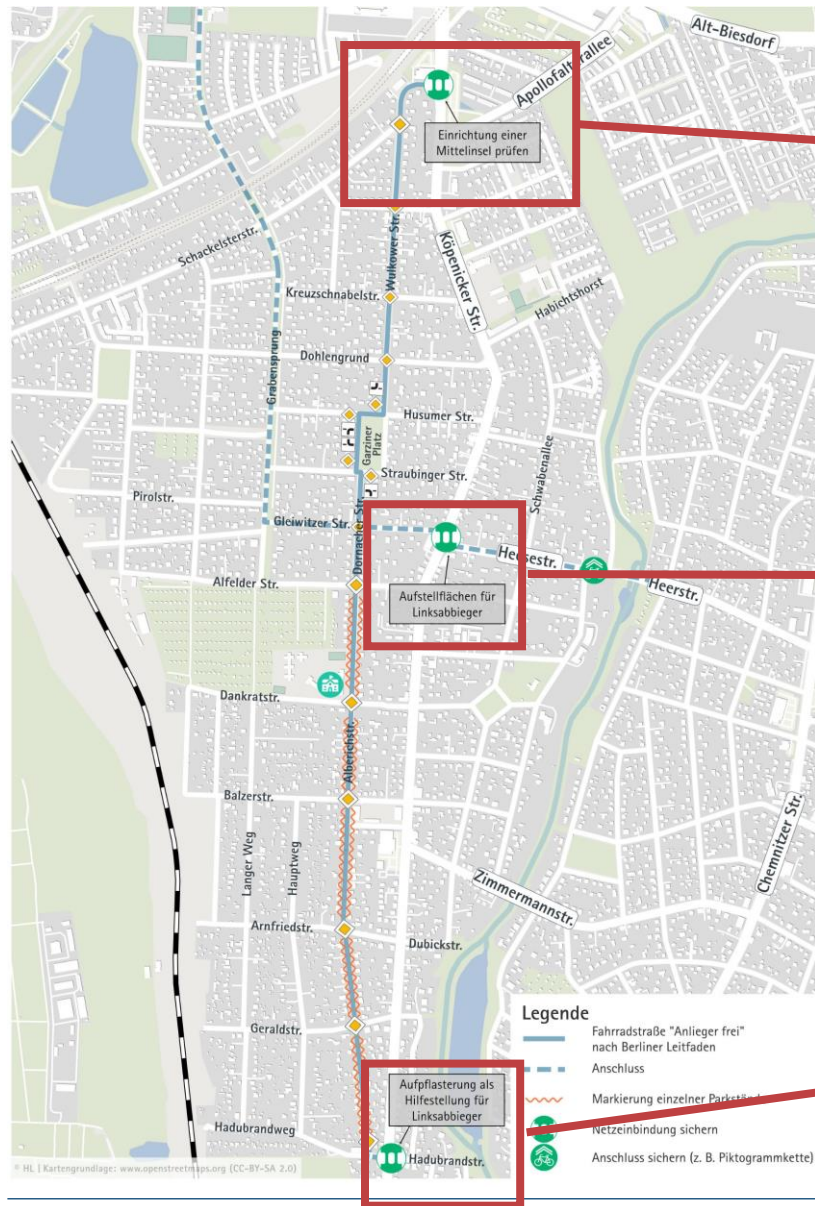


Straße	Alberichstraße
Abschnittslänge	1.460 m
Breitendifferenz aktuelle Fahrgassenbreite vs. Breite Fahrradstraße	stellenweise - 1,35 m
Parkstandsanzordnung	Längsparken (wechselseitig)
Anzahl parkender Kfz (Luftbild 2024 / Ortsbegehung)	43

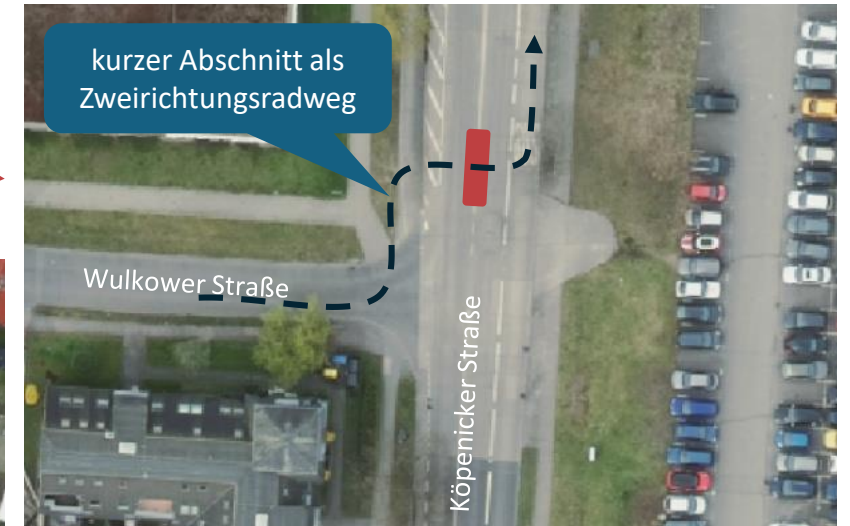


© Geoportal Berlin

Maßnahmenkonzept – Anschlüsse



Korridor 1 – Köpenicker Straße



Mittelinsel auf Köpenicker Straße als Querungshilfe



Aufstellbereiche und Entfernen des Gitters



geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme für Kfz (Aufpflasterung) als Hilfestellung für Radfahrende

Korridor 2 – Umfahrung Hultschiner Damm

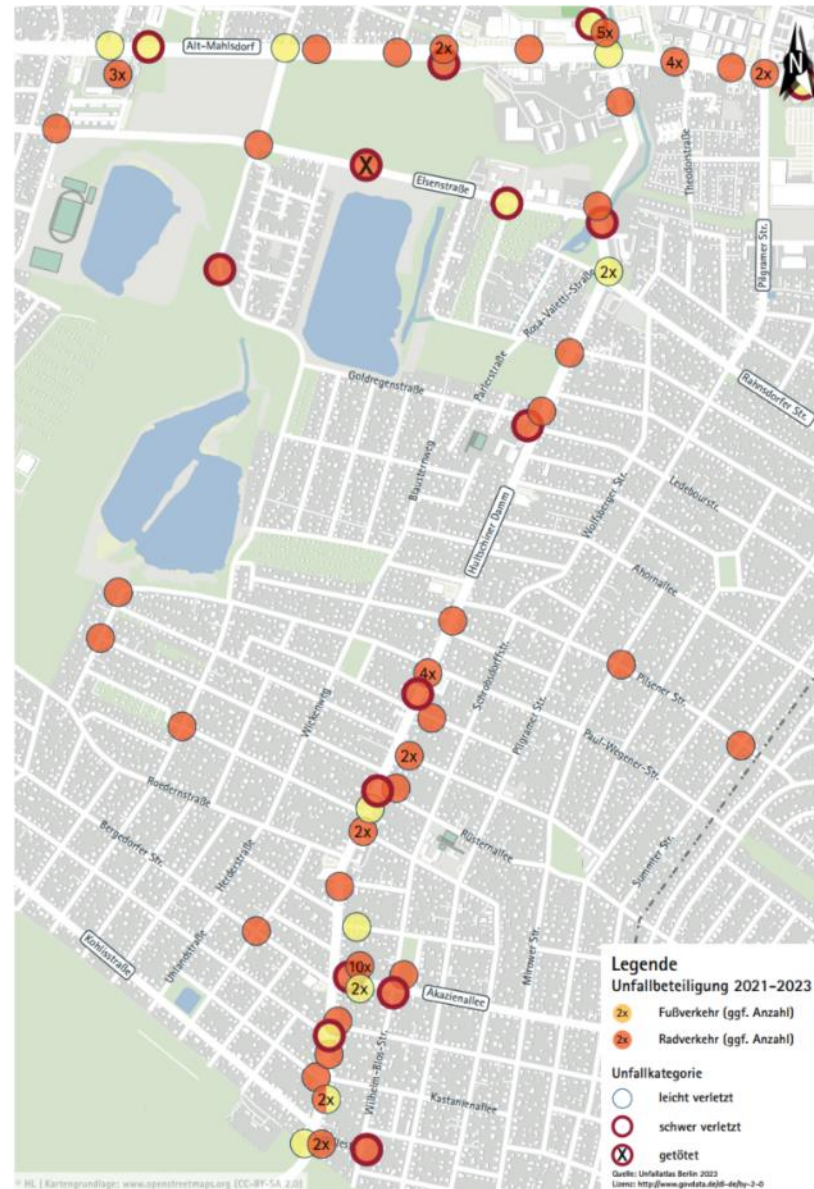
- Handlungsbedarf
- Bestandsaufnahme
- Maßnahmenkonzept

- wichtige Radroute in Nord-Süd-Richtung
Anbindung an wichtige Ziele wie den S-Bahnhof Mahlsdorf und dem Gewerbegebiet an der B5 im Norden sowie die Mittelheide und Köpenick im Süden
- nicht-regelkonforme Radverkehrsinfrastruktur auf dem Hultschiner Damm
- zahlreiche Unfälle mit Radverkehrs-Beteiligung, insbesondere an den Knotenpunkten im 3-Jahres-Verlauf (2021-2023)
- Aufkommensschwerpunkt: Grundschulstandort Pilgramer Straße mit besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden



unterdimensionierter Zweirichtungsradweg auf dem Hultschiner Damm

© HL



- Identifizierung möglicher Varianten zur Umfahrung des Hultschiner Damms
- Untersuchung folgender Faktoren:
 - Zielorte
 - Fahrbahnbeläge
 - Fahrbahnbreiten
 - Radverkehrsanlagen
 - Radverkehrsnetz
 - Parkstandsanzordnung
 - Gehwege
 - Verkehrsunfälle
 - ...





	Variante 1 – Wickenweg	Variante 2 – Schrobsdorfstr.	Variante 3 – Pilgramer Str.
Länge der Variante <small>* jeweils zwischen Rahnsdorfer Str. und Willestr.</small>	3.450 m	3.200 m	3.450 m
Kfz-/Radverkehrsaufkommen [in 12 h]	Kfz: 380 Fahrrad: 163	Kfz: 273 Fahrrad: 101	Kfz: 391 Fahrrad: 84
Radverkehrsnetz	Ergänzungsnetz	-	überwiegend Radvorrangnetz
Art und Qualität der Fahrbahnoberfläche	Asphalt / Beton / Pflaster, guter Zustand	Asphalt / Beton, guter Zustand	Asphalt / Beton/Kopfsteinpflaster, z. T. Fahrbahnschäden
aktuelle Fahrgassenbreite	3,50 – 5,80 m	3,60 – 6,80 m	3,60 – 5,90 m
Sonstiges	gefährliche Anschlussstellen am Hultschiner Damm		Kopfsteinpflaster auf 1,2 km Länge

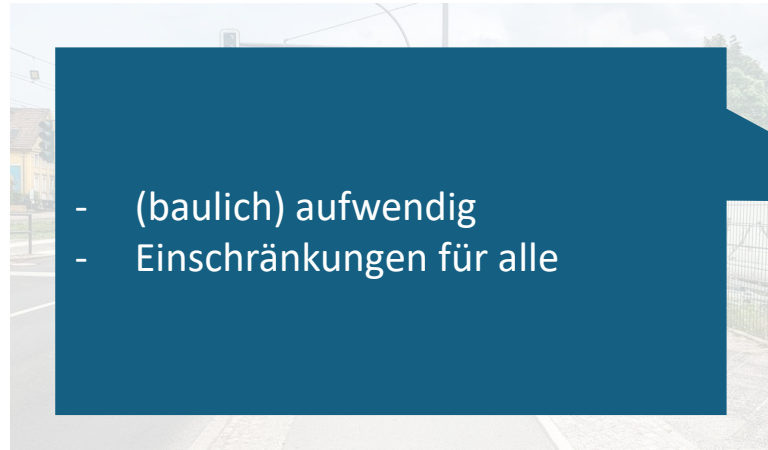


Maßnahmenkonzept

Möglichkeiten der Radverkehrsführung

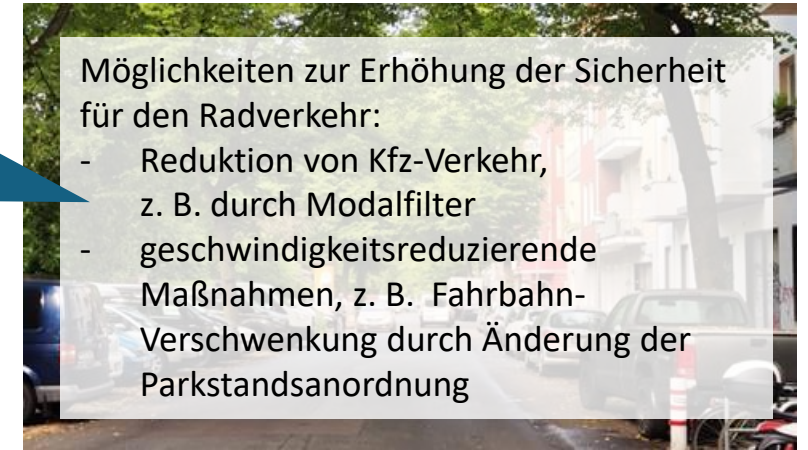


Schutzstreifen



- (baulich) aufwendig
- Einschränkungen für alle

(Hochbord-)Radweg



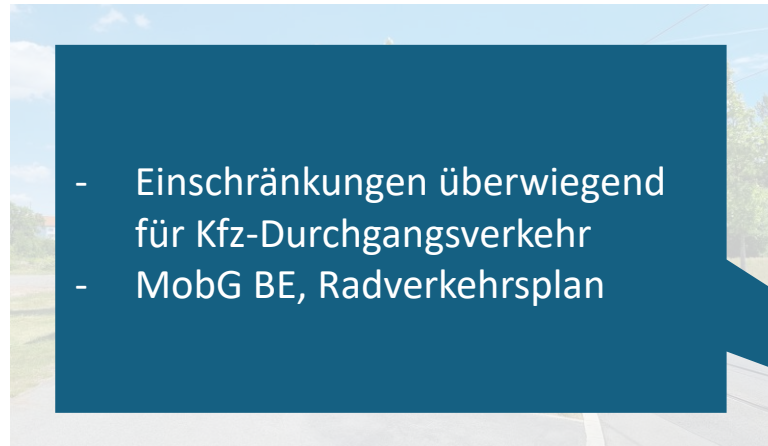
Möglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr:

- Reduktion von Kfz-Verkehr, z. B. durch Modalfilter
- geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, z. B. Fahrbahn-Verschwenkung durch Änderung der Parkstandsanzordnung

Mischverkehr ohne RVA



(geschützter) Radfahrstreifen



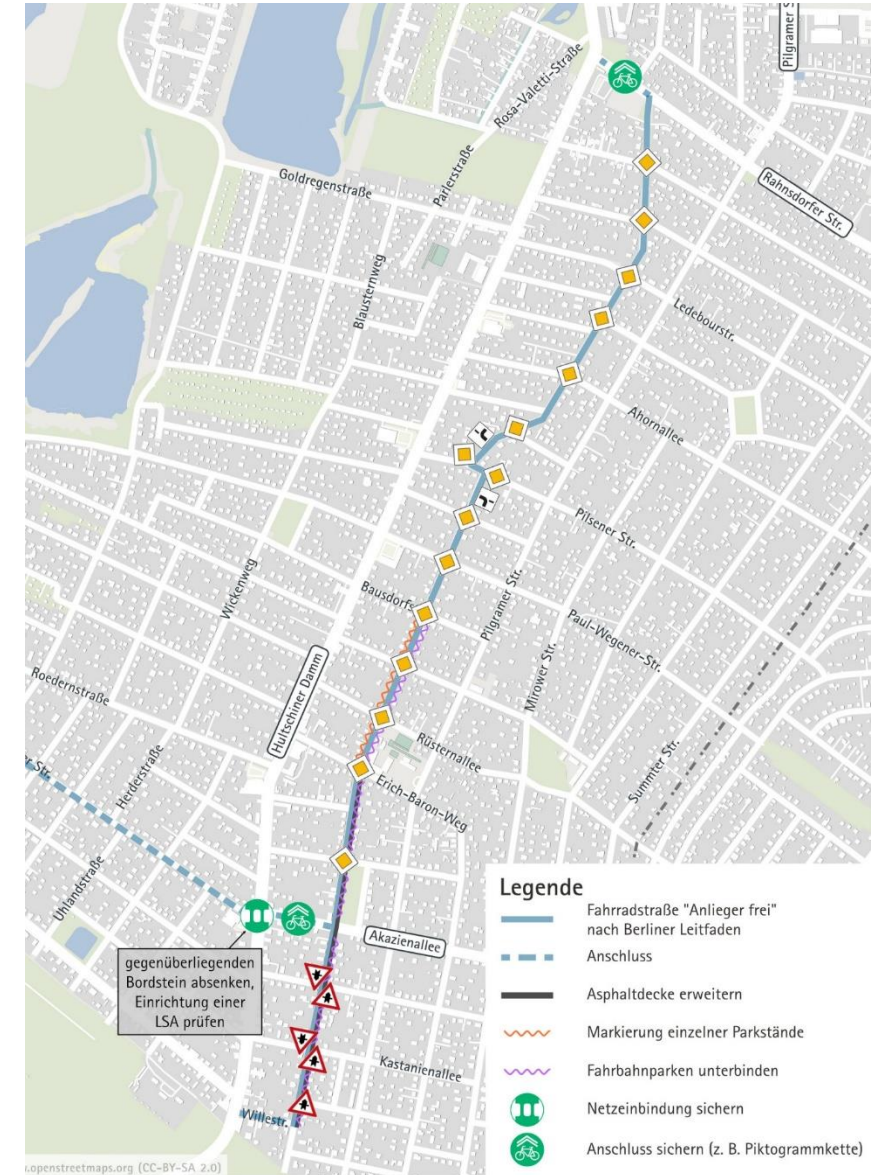
- Einschränkungen überwiegend für Kfz-Durchgangsverkehr
- MobG BE, Radverkehrsplan

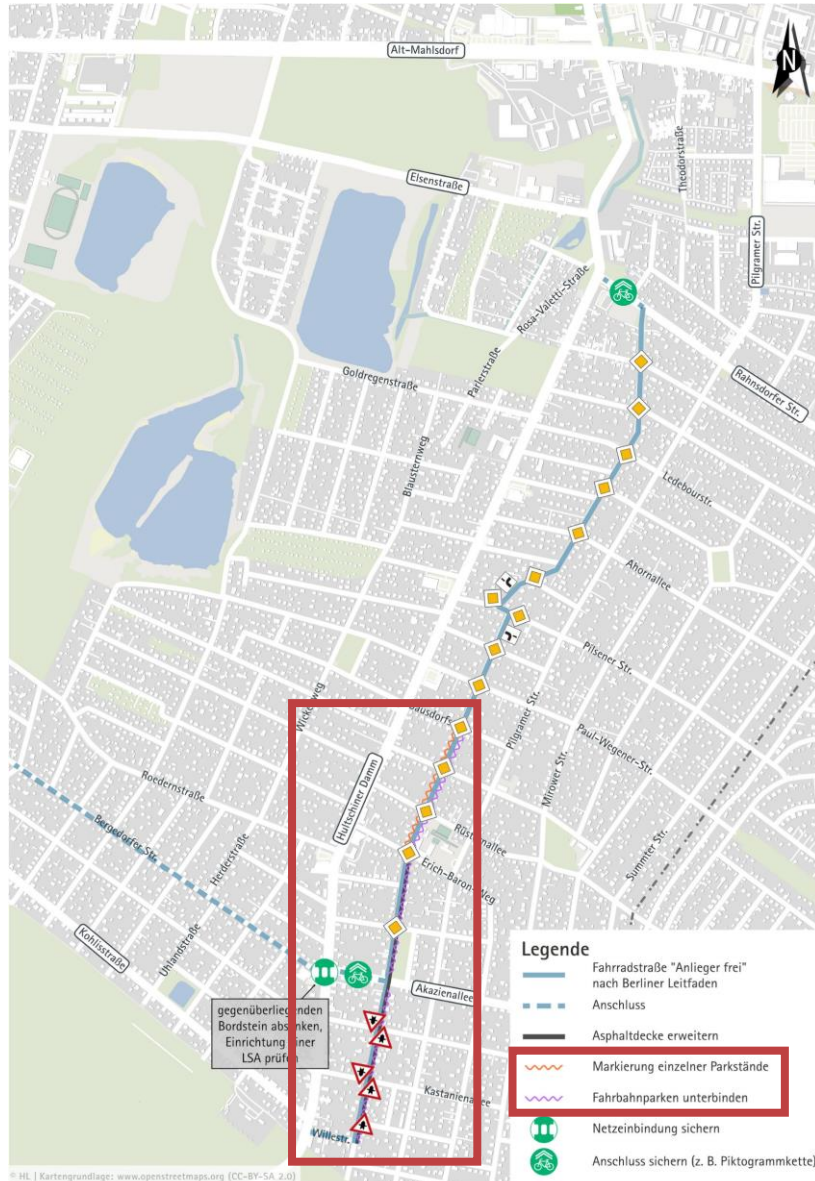
(Zweirichtungs-)Radweg



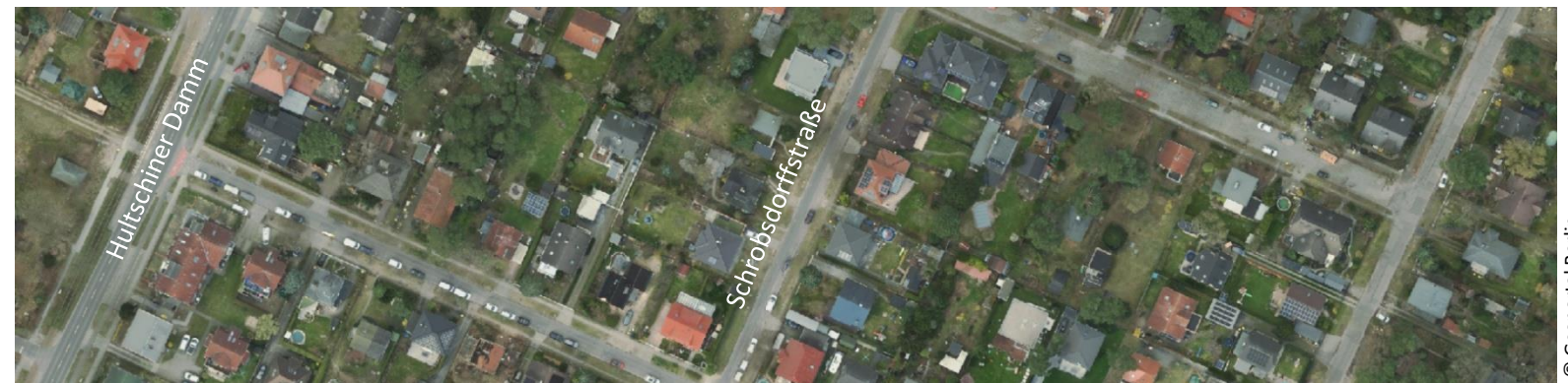
Fahrradstraße

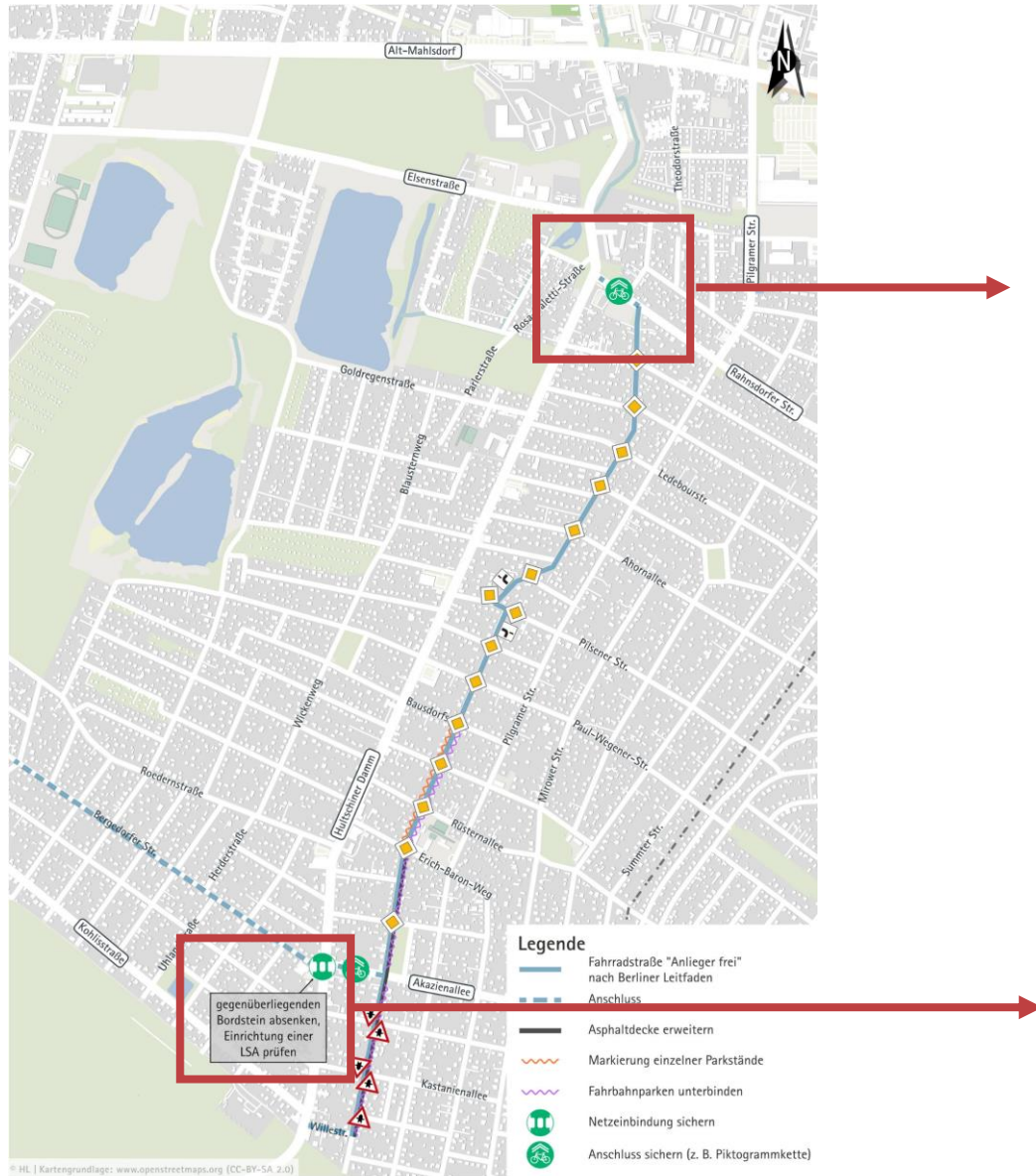
- Einrichtung einer Fahrradstraße nach aktuellen Standards auf der Trasse Wolfsberger Straße – Schrobsdorffstraße – Wilhelm-Blos-Straße
- Vorfahrt für die Fahrradstraße an den Knotenpunkten
- Fahrbahnparken in einem Teilabschnitt Schrobsdorffstraße nur noch auf markierten Flächen sowie in der Wilhelm-Blos-Straße einseitig
- langfristig ggf. Erweiterung der Asphaltdecke in der Wilhelm-Blos-Straße auf min. 4 m
- Sichern der Anschlüsse an das Vorrangnetz bzw. die übergeordneten Straßen





Straße	Schrobbsdorff-straße	Wilhelm-Blos-Straße (W)	Wilhelm-Blos-Straße (O)
Abschnitt	Bausdorfstraße – Erich-Baron-Weg	Erich-Baron-Weg - Willestraße	Erich-Baron-Weg - Willestraße
Abschnittslänge	420 m	910 m	910 m
aktuelle Parkstands-anordnung	Längsparken (wechelseitig)	Längsparken (beidseitig)	Längsparken (beidseitig)
Breitendifferenz aktuelle Fahrgassenbreite vs. Breite Fahrradstraße	-0,65 m	stellenweise bis zu -1,90m	
Anzahl parkender Kfz (Luftbild 2024 / Ortsbegehung)	17	25	16

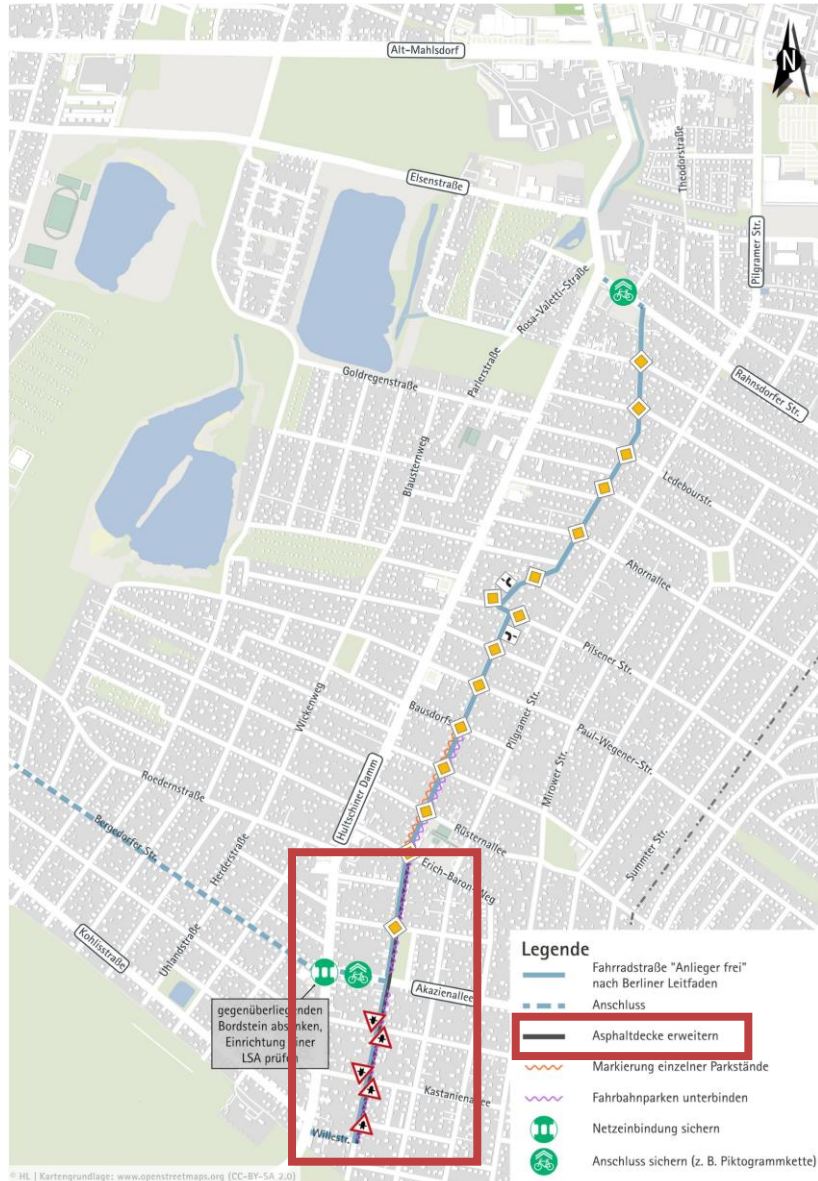




© Carlo Müller-Hopp



© HL

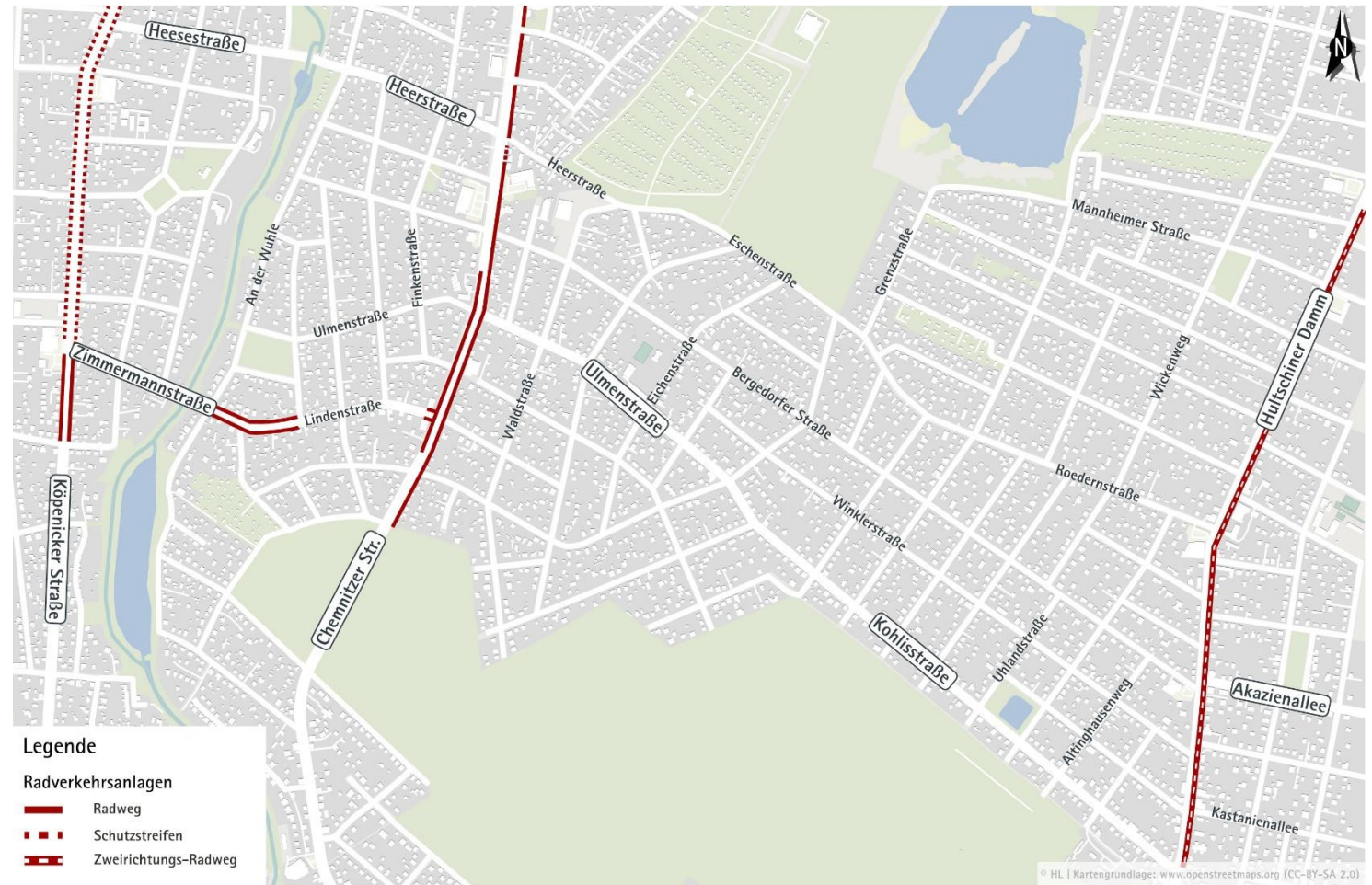


Wilhelm-Blos-Straße (derzeit auf 3,50 m asphaltiert)

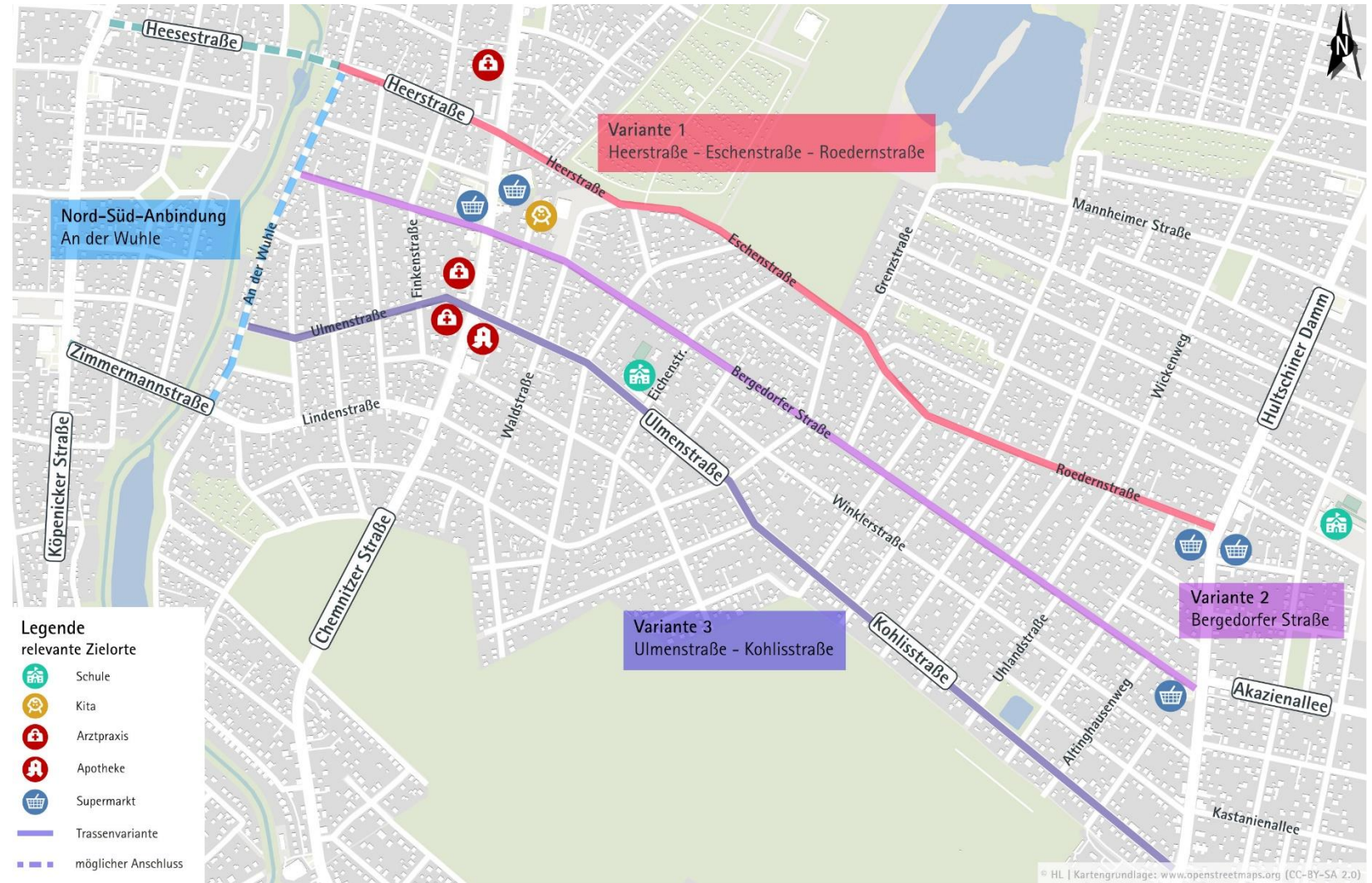
Korridor 3 – Verbindung

- Handlungsbedarf
- Bestandsaufnahme
- Maßnahmenkonzept

- wichtige Radroute in Ost-West-Richtung zur Verbindung der Siedlungsgebiete von Mahlsdorf, Kaulsdorf und Biesdorf südlich der B1
- keine Radverkehrsinfrastruktur
- Netzlücke im Radverkehrsnetz
- Aufkommensschwerpunkt: Grundschulstandort in der Ulmenstraße mit besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmenden



- Identifizierung möglicher Varianten zur Schaffung einer Ost-West-Verbindung
- Untersuchung folgender Faktoren:
 - Zielorte
 - Fahrbahnbeläge
 - Fahrbahnbreiten
 - Radverkehrsanlagen
 - Radverkehrsnetz
 - Parkstandsanzordnung
 - Gehwege
 - Verkehrsunfälle
 - ...





Länge der Variante <small>*zwischen An der Wuhle und Hultschiner Damm</small>
Kfz-/Radverkehrsaufkommen [in 12 h]
Radverkehrsnetz
Art und Qualität der Fahrbahnoberfläche
aktuelle Fahrgassenbreite
Sonstiges

Variante 1 – Roedernstraße

2.430 m
Kfz: 1.042 Fahrrad: 151
z. T. Ergänzungsnetz
Asphalt / Beton, guter Zustand
3,70 – 7,70 m
Heerstraße z. T. übergeordnete Straße, Fahrbahnverengungen, Bremsschwellen



Variante 2 – Bergedorfer Straße

2.520 m
Kfz: 990 Fahrrad: 191
Ergänzungsnetz
Asphalt, guter Zustand
5,50 – 6,30 m



Variante 3 – Kohlisstraße

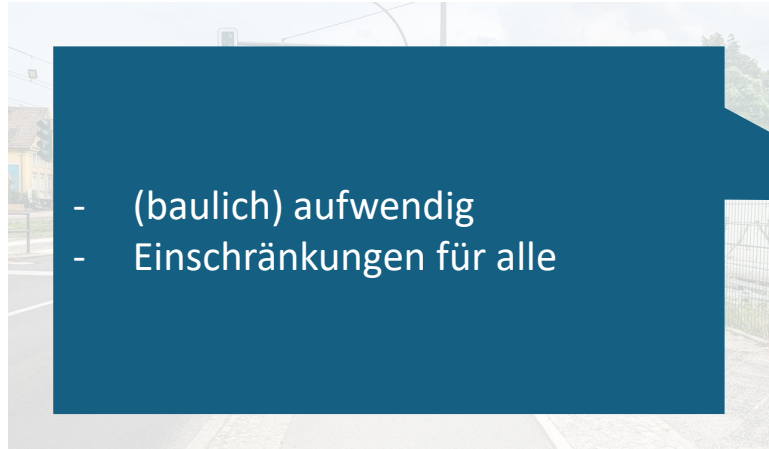
2.770 m
Kfz: 2.566 Fahrrad: 62
-
Asphalt
4,00 – 8,00 m
übergeordnete Straße, Linienbusverkehr

Maßnahmenkonzept

Möglichkeiten der Radverkehrsführung

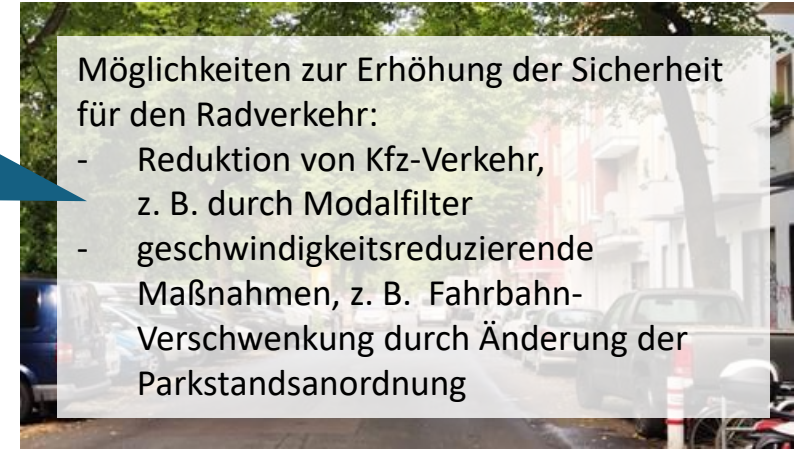


Schutzstreifen



- (baulich) aufwendig
- Einschränkungen für alle

(Hochbord-)Radweg



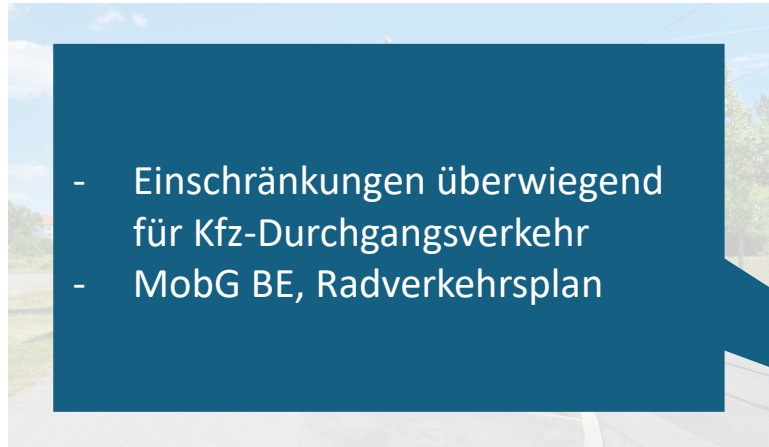
Möglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr:

- Reduktion von Kfz-Verkehr, z. B. durch Modalfilter
- geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, z. B. Fahrbahn-Verschwenkung durch Änderung der Parkstandsanzordnung

Mischverkehr ohne RVA



(geschützter) Radfahrstreifen



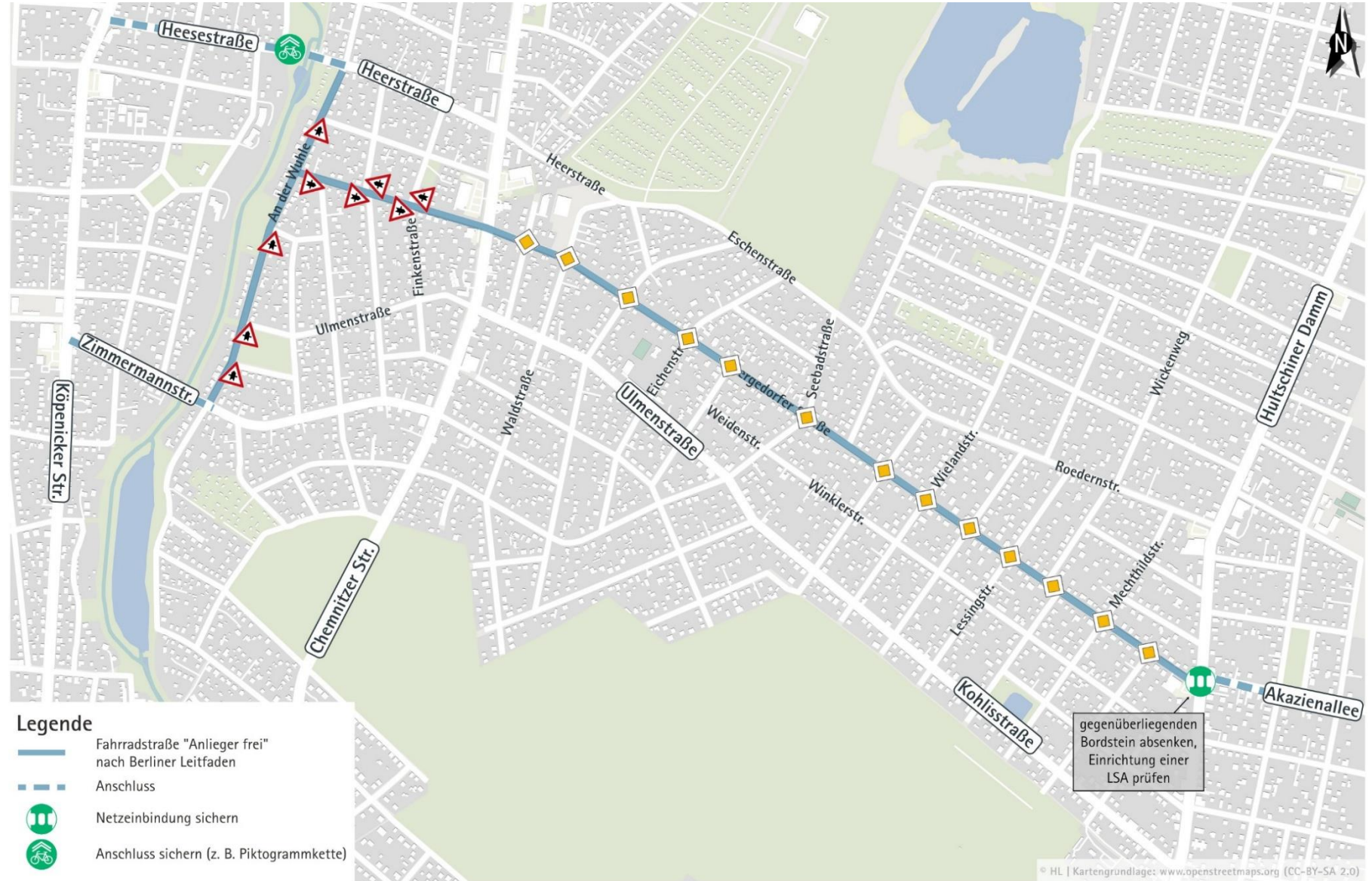
- Einschränkungen überwiegend für Kfz-Durchgangsverkehr
- MobG BE, Radverkehrsplan

(Zweirichtungs-)Radweg



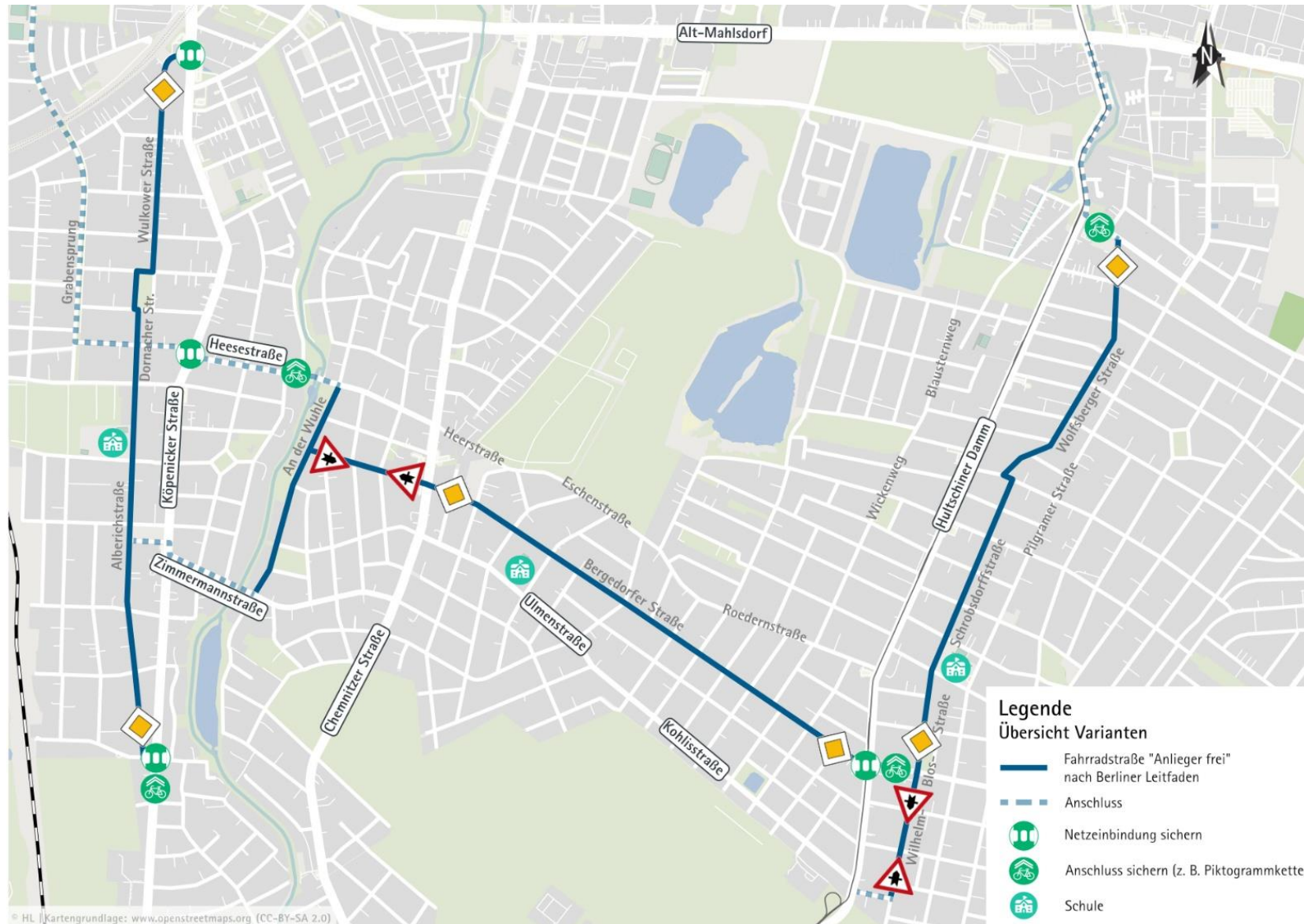
Fahrradstraße

- Einrichtung einer Fahrradstraße nach aktuellen Standards auf der Bergedorfer Straße
- Vorfahrt für die Fahrradstraße an den Knotenpunkten (+ ggf. geschwindigkeits-reduzierende Maßnahmen)
- Fahrbahnparken nur auf markierten Flächen
- Sichern der Anschlüsse an das Vorrangnetz bzw. die übergeordneten Straßen



Abwägung und Priorisierung

Übersicht möglicher Varianten

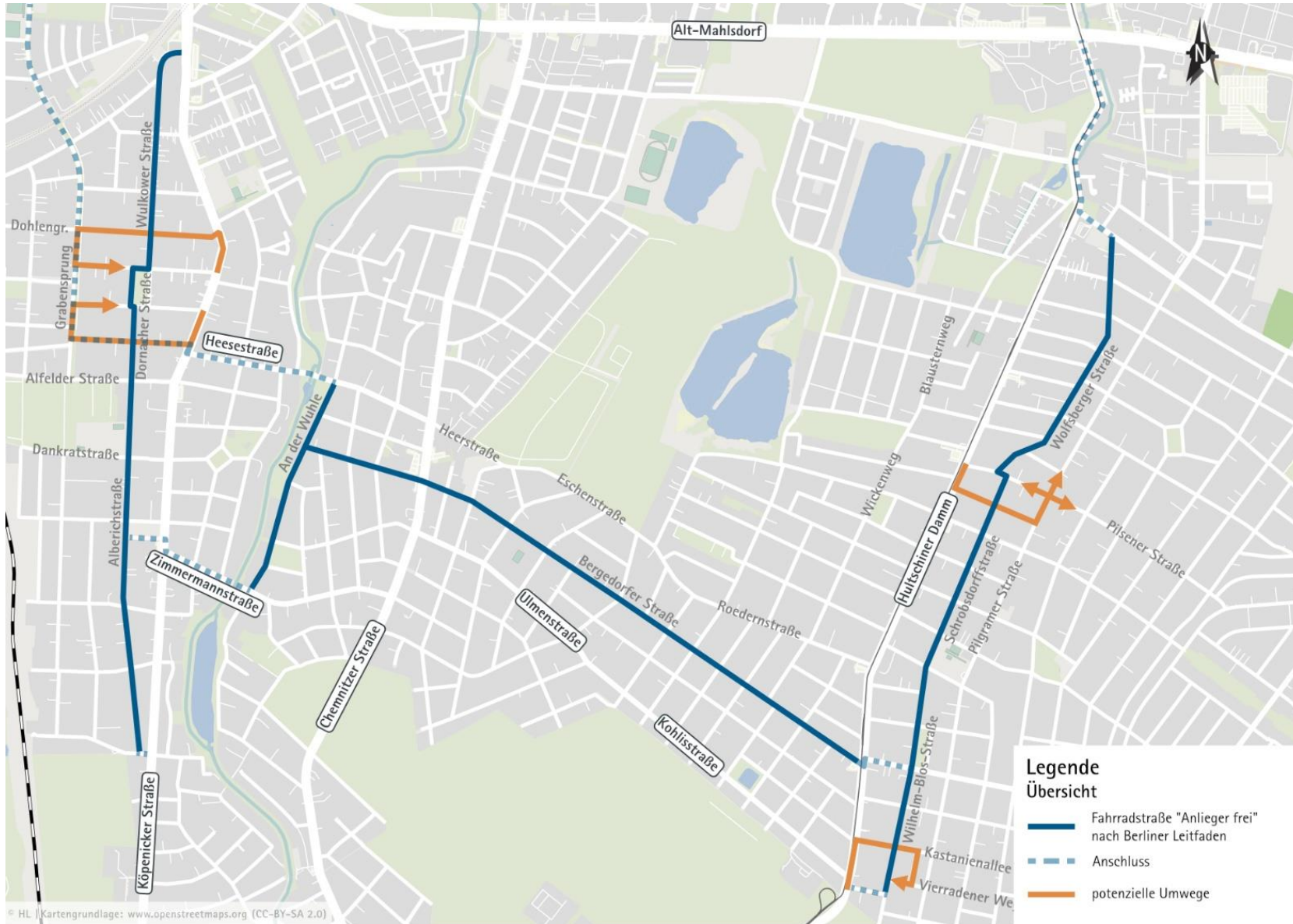


- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere in Hinblick auf Schulwegsicherheit
 - Beitrag zur Schaffung eines kohärenten und durchgehenden Radverkehrsnetzes
 - Stärkung der Leichtigkeit des Radverkehrs aufgrund der durchgehenden Vorfahrt
 - Zeit- und Komfortgewinn
 - Förderung aktiver Mobilität
- erwartbare Zunahme des Radverkehrsaufkommens in allen drei Korridoren durch Verlagerung von Kfz-Fahrten auf das Fahrrad und Bündelung des umliegenden Radverkehrsaufkommens

- keine erheblichen Änderungen erwartbar
- ausreichend Zeitlücken zum Queren
- mögliche Zusatzmaßnahme: Einrichtung neuer bzw. Befestigung bestehender Gehwege (Finanzierung offen)

- keine Änderungen erwartbar

Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr



- geringfügige Einschränkung der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs durch Beschränkung der Nutzung der Fahrradstraße auf Anlieger (geringfügige Umwege)
 - Fahrradstraße „Anlieger frei“ gewährleistet Erreichbarkeit aller Grundstücke mit Kfz, daher lediglich ortsfremder Kfz-Verkehr ohne Anliegen betroffen
 - Fahrradstraßen können ohne Einschränkungen durch Kfz gequert werden
 - bisher keine weiteren Maßnahmen zur Einschränkung des Kfz-Verkehrs vorgesehen
 - wo Fahrbahn zu eng für flächiges Fahrbahnparken, Markierung einzelner Parkstände möglich
 - geringfügige Verlagerung von ruhendem und fließendem Kfz-Verkehr in die umliegenden Straßen und in das übergeordnete Netz möglich, aufgrund der geringen Verkehrsstärken und des niedrigen Parkdrucks verträglich
- in Abwägung der Verbesserung hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Leichtigkeit des Radverkehrs werden die Einschränkungen für den Kfz-Verkehr als zumutbar bewertet

Priorisierung

	Korridor 1 – Köpenicker Straße	Korridor 2 – Hultschiner Damm	Korridor 3 – Verbindung
Vorteile / Nutzen	<ul style="list-style-type: none">– Verlängerung bestehender Fahrradstraße– derzeit keine durchgehende Infrastruktur auf der Köpenicker Straße > Schaffen einer Alternative– Schulwegsicherheit	<ul style="list-style-type: none">– Entschärfung der hohen Unfallzahlen entlang des Hultschiner Damms– Schaffen einer Alternative zur unterdimensionierten RVA auf dem Hultschiner Damm– Schulwegsicherheit	<ul style="list-style-type: none">– derzeit keinerlei Radinfrastruktur in West-Ost-Richtung– Schulwegsicherheit
Nachteile / Kosten		<ul style="list-style-type: none">– ggf. Änderung des Radverkehrsnetzes– Zweirichtungsradweg auf dem Hultschiner Damm gut frequentiert– Engstelle auf der Wilhelm-Blos-Straße → Kosten für Asphaltierung	<ul style="list-style-type: none">– Bergedorfer Straße bereits heute vergleichsweise attraktiv und sicher > Handlungsbedarf weniger hoch als in Korridor 1 und 2

Diskussion: Priorisierung

Priorisierung nach...	Korridor 1 – Köpenicker Straße	Korridor 2 – Hultschiner Damm	Korridor 3 – Verbindung
größtem Nutzen	2.	1.	3.
geringstem Aufwand in der Umsetzung	1.	3.	2.
niedrigsten Kosten	2.	3.	1.
höchster zu erwartenden Akzeptanz	1.	2.	3.

- Stimmungsbild / Beschluss FahrRat 11/2025
- Schlussbericht HL 11/2025
- Beantragung der Finanzierung bei der SenMVKU für die Umsetzung 12/2025-01/2026

- weitere Schritte (noch nicht terminiert)
 - Beauftragung Leistungsstufe 2: anordnungsfähiger Verkehrszeichenpläne
 - Beteiligung Öffentlichkeit / Anlieger?
 - Beteiligung BVV?
 - Ausschreibung und Vergabe der Leistungen zur Umsetzung