



## PROTOKOLL

### AG Mobilität Treptow-Köpenick /

IX. Veranstaltung

Datum **24.06.2024** / 16.00 - 18 Uhr

Ort Rathaus Treptow, Neue Krugallee 2-6, 12435 Berlin

---

Moderation & Protokoll Johannes Hipp & Jakob Gründler von der Anlaufstelle TK

Teilnehmende BA  
BzStR Dr. Claudia Leistner  
H. Gede von der QPK  
M. Glüsenkamp vom SGA  
M. Funda Stadtplanung  
J. Ruthe Stadtplanung  
T. Walzel SGA

Politische Vertretende  
Hilke Meyer Vertretende Person der SPD  
Jonas Geue Vertretende Person der CDU  
André Schubert Vertretende Person der Linken

Initiativen  
Olaf Germelmann vom ADFC  
Wolfgang Plantholt vom VCD-Nordost  
Ralf Schipper vom ADFC / Changing Cities  
Wolfgang Berger von der Seniorenvertretung  
Cordula Beyer von der Kungerkiez Initiative  
Harald Moritz vom FUSS e.V.

infraVelo  
Kathleen Thurm

Tagesordnung

**TOP 1 Begrüßung der Anwesenden**

**TOP 2 Vorstellung der App „park your Bike“ durch InfraVelo**

**TOP 3 Radverkehr Radickestraße**

**TOP 4 Sachstand Kiezblock KungerKiez**

**TOP 5 Vorbereitung „rollende Mob-AG“ durch den ADFC**

**TOP 6 Nachbereitung Bürgermeistertour in Grünau (ADFC)**

**TOP 7 weitere Themen des ADFC:** Fahrradstraßen, Gefahrenquellen für Rad und Fußverkehr im Bereich S-Bahnhof Treptower Park, Verkehrsaufkommen im Umfeld Treptower Park/Schlesischer Busch, Situation Mauerradweg Heidelberger Str. zw. Elsenstraße und Treptower Str. (Bezirksgrenze) Drängelgitter

**TOP 8 Sonstiges**

**TOP 9 Ausblick & Abschluss**

Ergebnisprotokoll

Themen		Verantwortlich
1	<p><b>Begrüßung</b> BzStR Claudia Leistner begrüßt die Teilnehmenden und kontextualisiert die heutige AG Mobilität. Dies ist die neunte AG Sitzung. Gemeinsam mit Johannes Hipp (Anlaufstelle für Bürgerbeteiligung) moderiert sie die Sitzung. Danke an infraVelo zur Vorstellung von „ParkYourBike“ und für die Organisation der „Rollenden Mob-AG“ im September. Der nächste Termin der AG Mobilität ist im September 2024 mit dem Fahrrad und startet in der Altstadt Köpenick. Herr Hipp erwähnt das die heutigen TOPs 2 und 3 getauscht werden.</p>	Claudia Leistner & Johannes Hipp
2	<p><b>TOP 3 Radverkehr Radickestraße</b></p> <p>Frau Jennifer Ruthe vom Stadtplanungsamt stellt den aktuellen Stand der Planung zum Projekt Fahrradstraße Radickestraße anhand einer zuvor bereitgestellten Präsentation vor. Die Präsentation ist diesem Protokoll angehängt.</p> <p><u>Sachstand:</u> Die aktuelle Situation der Radickestraße wurde ausführlich dargestellt. Die Straße verläuft östlich der Dörpfeldstraße, zwischen dem Adlergestell und der Zinsgutstraße. Im Rahmen der Förderkulisse „Lebendige Zentren und Quartiere“ wurde eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung des Radverkehrs beauftragt und bereits durchgeführt.</p> <p><u>Dörpfeldstraße:</u> Die Dörpfeldstraße wird zu einer zweigleisigen Straßenbahntrasse ausgebaut, dies erfolgt in Zusammenarbeit mit der BVG. Aufgrund des geringen Querschnitts der Dörpfeldstraße kann dort nur ein 1,5 Meter breiter Schutzstreifen für Radfahrer eingerichtet werden. Daher wird die</p>	StaPl

Radickestraße als mögliche Alternative für den Radverkehr geprüft, um den Radfahrern eine sicherere Route zu bieten.

Nutzung der Radickestraße:

Die Radickestraße muss verschiedenen Anforderungen gerecht werden, da sie von mehreren Verkehrsträgern genutzt wird. Zwei Buslinien verlaufen durch diese Straße, die im Abschnitt zwischen Adlergestell und Nipkowstraße Teil des ÖPNV-Vorrangnetzes ist. Sie eignet sich aufgrund der durchgängigen Asphaltierung auch als Ersatzstrecke für die Trambahn. Zusätzlich ist die Radickestraße im Bereich zwischen Anna-Seghers-Straße und Nipkowstraße als Ergänzungsstraße des übergeordneten Straßennetzes klassifiziert. Auf Höhe Nipkowstraße gibt es eine abbiegende Vorfahrtsstraße, die in der Planung berücksichtigt werden musste. Dazu kommt eine Einbahnstraßenregelung auf der Nipkowstraße zwischen Dörpfeldstraße und Radickestraße. Die Einbahnstraße mündet ausgehend von der Dörpfeldstraße in der Radickestraße und ist derzeit in Gegenrichtung nicht für den Radverkehr freigegeben. Trotz dieser Herausforderungen ist die Radickestraße Bestandteil des Ergänzungsnetzes des Berliner Radverkehrsnetzes.

Planungsabschnitte und Empfehlungen aus der Machbarkeitsstudie:

Die Radickestraße wurde in vier Planungsabschnitte unterteilt, um die unterschiedlichen Anforderungen der Verkehrsträger zu berücksichtigen. Die Analyse ergab, dass eine Kombination aus Mischverkehr und Fahrradstraße die beste Lösung darstellt. Im Abschnitt zwischen Adlergestell und Nipkowstraße wird die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr vorgesehen, während von der Nipkowstraße bis zur Zinsgutstraße die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen wird. Die bestehende Einbahnstraßenregelung in der Nipkowstraße soll für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Die abknickende Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt Nipkowstraße bleibt nach Absprachen mit der BVG bestehen.

Weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Verkehrssicherheit umfassen:

- Wechselseitige Parkordnung (Erwirkung einer leichten Fahrbahnverschwenkung)
- Markierung der Parkplätze, um eindeutige Parkordnung zu schaffen
- Einrichtung einer Lieferzone gegenüber der Schule.
- Markierte Gehwegvorstreckungen an Straßeneinmündungen für Fußgänger\*innen, um bessere Sichtbeziehungen und eine erhöhte Verkehrssicherheit zu gewährleisten.
- Sicherheitstrennstreifen zwischen dem Parkstreifen und dem Radverkehr
- Gehwegaufweitung mit Fahrradbügeln zum Abstellen von Fahrrädern auf Höhe der Schule.
- Markierungen in Knotenpunktbereichen zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung der Radfahrenden, grüne Markierungen und Fahrradpiktogramme für die Fahrradstraße.

Die Fahrradstraße soll für Anwohner mit Autos sowie Lieferverkehr frei befahrbar sein. Ein anordnungsfähiger Verkehrszeichenplan wird von dem beauftragten Ingenieurbüro erstellt und kann anschließend durch die bezirkliche Straßenverkehrsbehörde und die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt angeordnet werden.

**Diskussionspunkte und Rückfragen:**

Geschwindigkeitsbegrenzungen im Mischverkehr:

*Wird der Mischverkehr durchgehend Tempo 30 sein?*

Antwort: Nein, der erste Abschnitt ist nur im Bereich der Schule auf Tempo 30 begrenzt.

Konzept für die Dörfeldstraße und Ladezonen:

*Wurde das Konzept für die Dörfeldstraße mit Ladezonen in den Nebenstraßen bedacht?*

Antwort: Ja, der Lieferverkehr darf über die Fahrradstraße fahren, ebenso wie die Anlieger.

Ableitung des MIV:

*Kann der motorisierte Individualverkehr (MIV) nicht wie der Bus durch die abbiegende Straße abgeleitet werden?*

Antwort: Nein, es besteht keine Möglichkeit, den gesamten motorisierten Individualverkehr abzuleiten. Allerdings können durch den Beginn der Fahrradstraße am Knotenpunkt Nipkowstraße nur Anlieger sowie Lieferverkehr weiter geradeaus passieren. Der übrige Verkehr muss an dieser Stelle rechts abbiegen.

Lieferverkehr für Norma:

*Ecke Wassermannstraße befindet sich ein Norma, der beliefert werden muss. Der Lkw steht immer an der Ecke der Wassermannstraße. Wird der Lkw weiter auf die Dörfeldstraße fahren?*

Antwort: Ja, da der Lieferverkehr frei innerhalb der Radickestraße weiterfahren darf.

Alternative zur Dörfeldstraße:

*Die Radickestraße soll eine Alternative zur Dörfeldstraße sein. Wie ist die Verbindung von der Dörfeldstraße hin zur Radickestraße geplant? Wie ist die Sicherheit für den Radverkehr da gewährleistet?*

Antwort: Die Anknüpfung im Westen wird voraussichtlich von der Radickestraße über das Adlergestell aus erfolgen. Dieser Streckenverlauf ist auch im Radverkehrsnetz Berlin vorgesehen. Jedoch gibt es am Knotenpunkt Adlergestell/ Radickestraße bisher keine Quermöglichkeit. Ein alternativer Verlauf wäre die Führung des Radverkehrs entlang der Anna-Seghers-Straße und der Weerthstraße zum Adlergestell. Hier ist eine Fußgängerampel vorhanden. Nachteilig wird der ungeeignete Fahrbahnbelag sowie das mehrfache Abbiegen eingestuft. Die Verknüpfung der Radickestraße über das Adlergestell zur Dörfeldstraße hin zu verbessern wäre Teil einer gesonderten Betrachtung.

Parken in der Zinsgutstraße:

*Die Zinsgutstraße ist gut zugesparkt. Man muss auf den Gegenverkehr achten. Wenn die Radickestraße umgeplant wird, wird nicht viel Verlagerung aus der Dörpfeldstraße in die Radickestraße kommen, weil der Weg dahin schlecht ist.*

Antwort: Die Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass die Zinsgutstraße aufgrund der relativ geringen Fahrbahnbreite und des unebenen Belags als Verbindung nicht optimal ist. Allerdings verfügt die Wassermannstraße über eine breitere Fahrbahn sowie ebenen asphaltierten Belag. Zudem ist diese auch im Radverkehrsnetz Berlin enthalten.

Vorteile der Radickestraße:

*Wo ist der klar erkennbare Vorteil? Es ist ein Umweg von Adlershof nach Köpenick über die Radickestraße. Warum soll ich die Straße nutzen? Ist die Radickestraße schneller, weil es dann theoretisch eine Vorfahrtsstraße wäre?*

Antwort: Ja, im zweiten Abschnitt der Straße zwischen Nipkowstraße und Zinsgutstraße ist eine Fahrradstraße geplant, in dieser hat der Radverkehr Vorfahrt.

Vergleich mit der Dörpfeldstraße:

*Okay, aber warum soll ich das machen? Bei der Dörpfeldstraße habe ich doch durchgehend Vorfahrt und bin deutlich schneller.*

Antwort: Es gibt Radfahrer, die den schnellsten Weg suchen, und diejenigen, die eine sicherere Variante bevorzugen. Die Radickestraße stellt eine nutzbare Alternative dar. Die Dörpfeldstraße wird durch den zweigleisigen Ausbau der Tram noch enger. Dieses Projekt wird höchstwahrscheinlich zeitlich vorgelagert sein, da die BVG voraussichtlich 2028/29 ihren Ausbau beginnen und anschließend erst das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes. Die Umsetzung der Planungen in der Dörpfeldstraße wird also noch länger dauern und die Radickestraße früher fertig sein. Der Umbau der Radickestraße soll nicht als verpflichtende Alternative zur Dörpfeldstraße gesehen werden, sondern als Angebot.

Verbot des MIV im ersten Teil der Straße:

*Den MIV aus dem ersten Teil der Straße zu verbannen, ist das keine Lösung? Also komplett den MIV raus aus der Straße zu nehmen?*

Antwort: Nein, das ist nicht möglich, da die Straße an umliegende Straßennetze anschließt und als Ergänzungsstraße im übergeordneten Straßennetz klassifiziert ist.

Verfügbarkeit der Machbarkeitsstudie:

*Ist die Machbarkeitsstudie einsehbar?*

Antwort: Nein, die Machbarkeitsstudie ist nicht einsehbar. Sie stellt lediglich einen verwaltungsinternen Arbeitsstand zur Entscheidungsfindung und keine endgültige Planung dar.

<p>3</p>	<p><b>TOP 2 Vorstellung der App „park your Bike“ durch infraVelo</b></p> <p>Dr. Karsten Schulze von der Infravelo stellt die Projekte und Handhabungen zu Fahrradparkhäusern anhand einer zuvor bereitgestellten Präsentation vor. Die Präsentation ist diesem Protokoll angehängt.</p> <p><u>Präsentation:</u> Dr. Karsten Schulze stellte das Projekt „ParkYourBike“ der AG Mobilität vor. Derzeit befindet sich eine Fahrradabstellmöglichkeit in Treptow-Köpenick am S-Bahnhof Schöneeweide, die aktuell beschädigt ist.</p> <p>„ParkYourBike“ bietet ein Zugangs- und Abrechnungssystem für gesichertes Fahrradparken an. Die Motivation hinter dem Projekt besteht darin, ein einheitliches und leicht zu bedienendes System für Berlin zu schaffen. Alle Abstellanlagen, ob mit PIN-Code oder anderen Funktionen, sollen einheitlich bedienbar sein. infraVelo hat ein solches System für Einzelboxen, Sammelschließanlagen und bald auch für Fahrradparkhäuser und automatisierte Fahrradparkhäuser entwickelt. Die Nutzenden können eine App verwenden, die verschiedene Funktionen bietet, einschließlich der Möglichkeit, Parkplätze vorab zu reservieren. An der Anlage gibt es ein Terminal zur Anmeldung.</p> <p>Ein Callcenter ist rund um die Uhr verfügbar, um Unterstützung zu bieten. Es gibt verschiedene Zahlungsmöglichkeiten wie PayPal, Visa und Mastercard. Die App ermöglicht eine einfache Registrierung, und auch die Jahreskarte der BVG kann zur Registrierung genutzt werden. Speziell ist, dass man kein Abonnement für eine Box dauerhaft für ein Jahr abschließen kann, wodurch kein Platz ungenutzt bleibt. Das Callcenter und die Datenanalyse werden intern betrieben, was den Vorteil bietet, dass keine Drittanbieter involviert sind und Rohdaten schnell einsehbar sind.</p> <p><u>Aktuelle Standorte und Kosten:</u> Seit 2022 ist „ParkYourBike“ aktiv, beginnend mit der ersten Einzelbox am Rathaus Schöneberg. Der Bezirk hat vier Container bestellt. Die Monatskarte kostet 7 EUR, die Jahreskarte 70 EUR. Derzeit gibt es diese Boxen in Friedrichsfelde Ost, Schöneeweide und Alt-Mariendorf seit April 2024. Weitere Standorte sind für dieses Jahr geplant. Die ersten 24 Stunden Nutzung sind kostenlos, danach kostet es 70 Cent pro 24 Stunden. Im Vergleich zu anderen Anbietern, die durchschnittlich 1,20 EUR pro 24 Stunden verlangen, ist infraVelos Modell deutlich günstiger. Es gibt 640 registrierte Nutzende, über 2000 Nutzungen, eine durchschnittliche Parkdauer von 17 Stunden und über 100 verkaufte Monats- und Jahreskarten. Der Container in der Wutzkyallee wird in den nächsten Wochen in Betrieb genommen, und drei weitere Anlagen folgen bis Ende des Jahres. Im folgenden Jahr wird das Projekt voraussichtlich auch auf Brandenburg ausgeweitet, möglicherweise mit zusätzlichen Containeranlagen.</p>	<p>Dr. Karsten Schulze Projektleiter bei infraVelo GmbH</p>
----------	--	---

**Diskussionspunkte und Rückfragen:**

Auslastung und Werbung in Schöneweide:

*Wie ist die Auslastung in Schöneweide und wie machen Sie Werbung? Es gibt anscheinend nur zwei Nutzende.*

Antwort: Wir haben 24 Plätze und durchschnittlich sind sieben bis zehn Plätze belegt. Da in die Boxen nicht eingesehen werden können, kann auch kein Rückschluss von außen auf die Kapazität hergestellt werden. Es braucht Zeit zur Akzeptanz und zum Ausprobieren. Manchmal wissen die Leute nicht, dass die ersten 24 Stunden kostenlos sind und sind daher unsicher. Wir planen jetzt Plakate an den Boxen, um darauf hinzuweisen, dass die Nutzung anfangs gratis ist. Leider erkennen nicht alle, dass es sich um Fahrradständer handelt. Schöneweide wird jedoch am besten genutzt. Kritik kann direkt in die Weiterentwicklung einfließen.

Kooperationen mit der Deutschen Bahn (DB):

*Wird es eine Kooperation mit der DB geben, insbesondere für Dienstreisende? Gibt es auch PayPal als Zahlungsmöglichkeit?*

Antwort: PayPal ist verfügbar. Mit der DB sind wir im regelmäßigen Austausch. Es gab bereits Treffen zwischen infraVelo, der DB und der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenMVKU). Wir überlegen, Standorte wie Ostkreuz und Südkreuz zu nutzen. Physische Standorte sind jedoch erforderlich.

Integration in die Jelbi-App und Datenschutz:

*Haben Sie an die Integration in die Jelbi-App gedacht und wie gehen Sie mit Daten um?*

Antwort: Öffentliche Daten, wie Standorte der Parkplätze können abgerufen werden. Wir sind im Austausch mit Jelbi, haben jedoch entschieden, zunächst unsere eigenen Standorte zu testen. Eine spätere Integration in Jelbi ist möglich. Unsere aktuelle App hat eine begrenzte Lebensdauer von 5-10 Jahren. Langfristig streben wir eine umfassende Mobilitäts-App an. Jelbi bietet derzeit keine Funktionen für Fahrräder, sondern nur für den ÖPNV und den motorisierten Individualverkehr.

Kooperationen mit Wohnbaugesellschaften:

*Gibt es Kooperationen mit Wohnbaugesellschaften?*

Antwort: Nein, derzeit nicht.

Bezug zu Brandenburg und Mehrfachnutzung der App:

*Der Bezug zu Brandenburg in Köpenick ist hoch. Ist es möglich, zwei Fahrräder mit einer App an verschiedenen Standorten abzustellen, also ein Rad in Brandenburg und eins in Berlin?*

Antwort: Ja, das ist möglich. Brandenburg akzeptiert derzeit nur Tickets, die für ein Jahr gebucht werden. Daher benötigen wir ein anderes Buchungssystem und größere Anlagen, da dort mehr Platz erforderlich ist.

	<p>Die infraVelo ist bemüht, ein effizientes und nutzerfreundliches Fahrradpark-System zu etablieren, das auf die Bedürfnisse der Stadt und ihrer Bewohner eingeht. Der Prozess zeigt auch, wie wichtig Flexibilität und die Anpassung an verschiedene Nutzungsszenarien sind, um eine breite Akzeptanz und Nutzung zu gewährleisten. In der Zukunft wird die Integration von Mobilitätsdiensten und die Erweiterung der Infrastruktur entscheidend sein, um den wachsenden Anforderungen gerecht zu werden.</p>	
4	<p><b>TOP 4 Sachstand Kiezblock KungerKiez</b></p> <p>Herr Funda vom Stadtplanungsamt stellt den aktuellen Stand der Planung zum Projekt Kiezblock Kungerkiez, anhand einer zuvor bereitgestellten Präsentation vor. Die Präsentation ist diesem Protokoll angehängt.</p> <p><u>Einführung:</u> Mitte Mai wurde das Kiezblockkonzept für den Kungerkiez ausgeschrieben. Der Kungerkiez ist der einzige Kiez in Treptow-Köpenick innerhalb des S-Bahn-Rings und besitzt somit eine sehr zentrale Lage. Der Kiez ist stark vom Durchgangsverkehr betroffen, was exemplarisch an der Wildenbruchstraße sichtbar wird. Eine Initiative brachte es bis zum Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) im Jahr 2022, und nun geht es um die Umsetzung dieses Beschlusses.</p> <p><u>Planung und Durchführung:</u> Es gibt einen inneren und einen äußeren Betrachtungsraum, da ein Teil des Gebiets auch zu Neukölln gehört. Das Projekt wird von einer Arbeitsgemeinschaft bestehend aus den Büros „Stadtraum“ und „Fair Spaces“ durchgeführt. Geplant sind u. a. eine Bestands- und Umfeldanalyse sowie Verkehrszählungen.</p> <p><u>Beteiligung der Öffentlichkeit:</u> Die Beteiligung der Anwohnerschaft wird durch verschiedene Maßnahmen gefördert, darunter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Drei öffentliche Veranstaltungen</li> <li>- Digitale Beteiligung über Mein.Berlin (verschiedene Beteiligungsmöglichkeiten)</li> <li>- Kurzinterviews mit Akteuren und der Anwohnerschaft</li> <li>- Bodenplan-Mapping mit Kindern und Jugendlichen</li> </ul> <p>Derzeit befinden sich die Vorbereitungen für die Beteiligungsmaßnahmen in vollem Gange. Der Ort für die öffentliche Veranstaltung muss jedoch noch genehmigt werden.</p> <p><b>Diskussionspunkte und Rückfragen:</b></p> <p><u>Auftaktveranstaltung:</u> <i>Wird es eine Auftaktveranstaltung geben und haben Sie dafür bereits Daten?</i></p>	StaPl

	<p>Antwort: Ja, es wird eine Veranstaltung in Präsenz geben. Der 10. Juli ist als Termin angedacht, jedoch noch nicht sicher, da noch eine Genehmigung aussteht. Sobald diese vorliegt, wird über die Veranstaltung informiert.</p>	
5	<p><b>TOP 5: Vorbereitung „rollende Mob-AG“ durch den ADFC</b></p> <p><u>Vorbereitung der AG Mobilität im September:</u> Die AG Mobilität im September wird mit dem Fahrrad durchgeführt. Die geplante Route beträgt 2,5 km und dauert etwa eine Stunde. Die Strecke führt rund um die Lange Brücke in der Altstadt Köpenick bis zur Alexander-von-Humboldt-Schule in Spindlersfeld. Nach Abschluss der Route findet eine Diskussion in der Freiheit 15 statt.</p> <p>Treffpunkt: Ecke Müggelheimer Str. bei den Parkplätzen an der Kietzer Str. Strecke: <a href="#">UMAP</a></p> <p><b>Rückfragen:</b></p> <p><i>Wird es Platz für andere Themen geben?</i> Andere Themen können gerne im Voraus angemeldet werden. Die Route dauert etwa eine Stunde, daher steht nur eine Stunde zur Verfügung. Bei den Themen sollte beachtet werden, dass kein Beamer zur Verfügung steht.</p>	ADFC
6	<p><b>TOP 6 Nachbereitung Bürgermeistertour in Grünau</b></p> <p>Der ADFC stellt anhand einer Bildergalerie die Bürgermeistertour vor. Die Tour fand Anfang Juni statt und wurde von Herrn Igel, Frau Dr. Leistner und weiteren Personen begleitet. Der Fokus lag auf der Schulwegsituation. Die Strecke startete am S-Bahnhof Grünau, da viele Schüler von dort zur Schule müssen. Dies gilt auch für Schüler von außerhalb Grünaus. Privatschüler werden in Schulweg-Statistiken oft nicht berücksichtigt.</p> <p>Der ADFC hat Problemstellen in Grünau anhand von Bildern aufgezeigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Wassersportallee:</b> Hier ist eine weitere Querung der Straße notwendig. Unter dem S-Bahnhof ist das Fahrradfahren sehr schwierig und fast unmöglich. Eine Lösung wäre hier dringend erforderlich. Derzeit ist Fahrradfahren nur auf einer Seite des Gehwegs erlaubt.</li> <li>- <b>Kreuzung S-Bahnhof - Wassersportallee:</b> Laut ADFC ist diese Kreuzung unsicher für Radfahrer. Die Regattastraße und Wassermannstraße sind ebenfalls unsicher für Radfahrer und Fußgänger.</li> <li>- <b>Regattastraße:</b> Ein Radweg fehlt, das Fahrradfahren ist nur auf dem Gehweg möglich, jedoch sind die Einfahrten unsicher, was das Fahren erschwert. Die Querstraße (Walchenseestraße) ist eng und bietet keinen Platz für Radfahrer. Die TH Wildau hatte geplant, daraus eine Fahrradstraße zu machen.</li> </ul>	ADFC

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Vor der Schule in Grünau:</b> Hier gibt es keinen Fahrradweg. Für die Grundschule gibt es etwa 150 Fahrradabstellplätze, die jedoch immer voll sind. Radfahrer können nicht an den parkenden Autos vorbei zum Gehweg vor der Schule gelangen. Der Wald gegenüber ist der Schulspielplatz aber schwer zu erreichen.</li> <li>- <b>Bruno-Taut-Straße:</b> Diese Straße hat einen grünen Radstreifen, der jedoch plötzlich endet, wodurch es an einer Mittelinsel sehr schmal wird.</li> <li>- <b>Richterstraße:</b> Auch hier endet der Radweg, sobald die Straße schmaler wird.</li> <li>- <b>Bohnsdorfer Straße zur Buntzelbergschule:</b> Dieser Abschnitt ist ein weiterer Gefahrenpunkt. Es fehlt eine Ampel sowie Querungsmöglichkeiten für Radfahrer.</li> </ul>	
7	<p><b>Top 7: weitere angemeldete Themen des ADFC</b></p> <p><b>Präsentation zur Situation am Treptower Park</b></p> <p>Ralf Schipper vom ADFC stellt eine Gefahrenstellenanalyse rund um den S-Bahnhof Treptower Park vor. Die Präsentation ist dem Protokoll angehängt:</p> <p>Darstellung von Problemstellen rund um den S-Bahnhof Treptower Park:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kreuzung Puschkinallee / Elsenstraße</li> <li>- Zu viele Personen</li> <li>- Off Fußgänger und Autos auf Radwegen</li> <li>- Viele Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr</li> <li>- Vier Gefahrenstellen</li> <li>- Unübersichtliche Bahnunterführung</li> <li>- An der Ampel vor den „Treptowers“ öffnen Taxis und Privatpersonen die Türen ihrer Autos, um Personen am Bahnhof rauszulassen (eng und riskant); Lieferverkehr der Imbisse am S-Bahnhof hält auf Radspuren</li> <li>- Autos stehen oft auf Fußgängerüberwegen, wodurch Fahrradfahrende langsam und achtsam fahren müssen</li> </ul> <p>Die restlichen Gefahrenstellen, die der ADFC nennen wollte, werden unter TOP 7 in der nächsten AG Mobilität besprochen.</p>	ADFC
8	<p><b>TOP 8 Sonstiges</b></p> <p>Wird beim nächsten Mal auf Grund der Zeit thematisiert.</p>	Moderation
9	<p><b>TOP 9 Ausblick und Abschluss</b></p> <p>Johannes Hipp erläutert, dass aufgrund der Zeit nicht alle Themen aus Top 7 besprochen werden konnten und in die nächste AG-Mobilität vertagt werden. Diese Themen sind:</p>	Moderation



## Anlaufstelle für Bürger/-innenbeteiligung im Bezirk Treptow-Köpenick

	<ul style="list-style-type: none"><li>- Fahrradstraßen</li><li>- Verkehrsaufkommen im Umfeld Treptower Park/Schlesischer Busch</li><li>- Situation Mauerradweg Heidelberger Str. zwischen Elsenstraße und Treptower Str. (Bezirksgrenze)</li><li>- Drängelgitter</li></ul> <p>Die zehnte AG Mobilität findet im September mit dem Fahrrad in der Altstadt Köpenick statt (09.09.2024). Es muss rechtzeitig verbindlich zu- oder abgesagt werden, wegen der Reservierung in der Freiheit 15.</p> <p><b>Vielen Dank für die rege Beteiligung heute.</b></p> <p><b>Strecke am 09.09.2024:</b> <a href="https://umap.openstreetmap.fr/de/map/rollende-mobag-am-9924_1063346#17/52.44508/13.57270">https://umap.openstreetmap.fr/de/map/rollende-mobag-am-9924_1063346#17/52.44508/13.57270</a></p>	
--	--	--

### Themenspeicher:

- Fahrradstraßen,
- Verkehrsaufkommen im Umfeld Treptower Park/Schlesischer Busch,
- Situation Mauerradweg Heidelberger Str. zw. Elsenstraße und Treptower Str. (Bezirksgrenze)
- Drängelgitter

gez. Hipp / Anlaufstelle für Bürger/-innenbeteiligung