



## PROTOKOLL

### AG Mobilität Treptow-Köpenick

Datum **24.03.2025** / 16.00 - 18.00 Uhr  
Ort Rathaus Treptow, Neue Krugallee 2-6, 12435 Berlin

---

Moderation & Protokoll Johannes Hipp von der Anlaufstelle BB TK

Teilnehmende BA	BzStR Dr. Claudia Leistner Dr. Leistner - Bezirksamt Treptow-Köpenick M. Glüsenkamp - Bezirksamt Treptow-Köpenick T. Walzel - Bezirksamt Treptow-Köpenick C. Körting - Bezirksamt Treptow-Köpenick D. Lange - Bezirksamt Treptow-Köpenick K. Schaar - Bezirksamt Treptow-Köpenick David Slania - Bezirksamt Treptow-Köpenick
Politische Vertretende	C. Krüger - AFD Treptow-Köpenick A. Schubert - Die Linke Treptow-Köpenick R. Korbus - CDU Treptow-Köpenick H. Meyer - SPD Treptow-Köpenick D. Niesler-Klass - Referent des Abgeordneten Sattelkau Y. Lakkis - Praktikantin des Abgeordneten Düsterhöft
Initiativen	W. Plantholt - VCD-Nordost H. Moritz - Fuss e.V. R. Schwedler - Fuss e.V. M. Behrisch - ADFC Treptow-Köpenick A. Sauerteig R. Schipper - Changing Citys e.V. K. Lösch - BI-Plänterwald
infraVelo	Kathleen Thurm
Protokollführung:	Johannes Hipp - Anlaufstelle für Bürger/-innenbeteiligung

Ergebnisprotokoll

Themen	Verantwortlich
<p><b>Begrüßung</b> BzStR Claudia Leistner begrüßt die Teilnehmenden und kontextualisiert die heutige AG Mobilität. Dies ist die zehnte AG Sitzung. Gemeinsam mit Johannes Hipp (Anlaufstelle für Bürgerbeteiligung) moderiert sie die Sitzung. Herr Hipp erwähnt das die heutigen TOP's 2 und 3 getauscht werden.</p>	<p>Claudia Leistner &amp; Johannes Hipp</p>
<p><b>Vorstellung des Berliner Fußverkehrsplans</b></p>	
<p><b>TOP 1: Grundsätzliche Bewertung des Berliner Fußverkehrsplans aus Sicht des Bezirksamtes</b></p> <p>Frau Körting stellt die wesentlichen Inhalte des Fußverkehrsplans vor. Ein Vertreter des FB Stadtplanung eröffnete die inhaltliche Diskussion mit einer differenzierten und kritisch-reflektierenden Analyse des Fußverkehrsplans. Er erläuterte, dass der Plan zwar viele richtige Zielsetzungen enthalte - etwa zur Förderung der Barrierefreiheit, zur Schaffung sicherer Querungen oder zur Reduktion von Konflikten auf Gehwegen -, jedoch in wesentlichen Punkten die Realitäten der bezirklichen Praxis nicht abbilde.</p> <p>Besonderes Augenmerk legte der Sprecher auf das Konzept der sogenannten „Rollgeschwindigkeit“, also der durchschnittlichen Fortbewegungsgeschwindigkeit, die für die Planung von Signalzeiten und Querungslängen herangezogen wird. Laut geltender Richtlinie werde im Falle einer erhöhten Präsenz älterer oder mobilitätseingeschränkter Personen eine Geschwindigkeit von 1,9 Metern pro Sekunde angenommen. Dies sei jedoch aus fachlicher Sicht unrealistisch. Die tatsächlich beobachteten Geschwindigkeiten lägen insbesondere bei älteren Menschen, Kindern und weiteren vulnerablen Gruppen deutlich darunter. Die Stadt sei mit einer alternden Bevölkerung konfrontiert, was eine Absenkung der Planungsparameter auf mindestens 1,3 Meter pro Sekunde rechtfertige und notwendig mache.</p> <p>Weiterhin wurde kritisch angemerkt, dass der Fußverkehrsplan zwar umfangreiche Anforderungen an die Bezirke formuliere - wie beispielsweise die Herstellung von Querungshilfen im 200-Meter-Abstand oder die Einrichtung von Sitzbänken alle 300 Meter -, jedoch keinerlei Aussagen darüber treffe, wie diese Vorgaben finanziert oder personell umgesetzt werden sollen. Insbesondere sei problematisch, dass der Plan Maßnahmen wie die Beseitigung von Sichtbarrieren oder die Entfernung unzulässig abgestellter Fahrzeuge auf Gehwegen als Aufgabe der Bezirke auffasse, ohne jedoch die entsprechenden Instrumente oder Zuständigkeiten konkret zuzuweisen.</p> <p>Abschließend äußerte der Sprecher die grundsätzliche Einschätzung, dass viele der Inhalte des Plans auf bereits geltendem Recht basierten, ohne inhaltliche Weiterentwicklung oder konkrete Umsetzungsstrategie. Der Plan bliebe damit ein Werk ohne Verbindlichkeit und ohne Wirkung, sofern keine grundlegende Stärkung der Bezirke erfolge.</p>	<p>StaPl/SGA</p>

<p>Die Amtsleitung des Straßen- und Grünflächenamts Treptow-Köpenick stellte im Namen der bezirklichen Verwaltung klar, dass seitens des Bezirksamtes zum Fußverkehrsplan eine eigene Stellungnahme abgegeben wird. Die AG Mobilität kann eine eigene Stellungnahme abgeben, die an die SenMVKU übermittelt wird durch das BA.</p> <p>Es wurde der Vorschlag unterbreitet, alle geäußerten Hinweise - unabhängig davon, ob ein Konsens bestand - in einer wertungsfreien Liste zu erfassen und als „Hinweise aus der AG Mobilität“ dem Bezirksamt zur Verfügung zu stellen. Als technische Lösung wurde beschlossen, eine digitale Möglichkeit zu nutzen, auf der Mitglieder der AG bis Donnerstagabend ihre Hinweise eintragen können. Diese Hinweise sollen gesammelt, unkommentiert weitergegeben und nicht redaktionell bearbeitet werden.</p>	
<p><b>TOP 2: Stellungnahme der Anwesenden Interessensvertreter</b></p> <p>Im Anschluss stellte ein Vertreter des Fußgängerverbands Fuß e.V., die bereits an die Senatsverwaltung übermittelte Stellungnahme seines Verbandes vor und erläuterte zentrale Kritikpunkte. Zu Beginn seiner Ausführungen wies er darauf hin, dass es begrüßenswert sei, dass der Plan das sogenannte Vorrangnetz zwar benenne, dieses jedoch nicht als Rechtsverordnung festschreibe. In dicht bebauten Innenstadtquartieren sei eine Priorisierung einzelner Netzsegmente ohnehin kaum möglich, da nahezu alle Straßen als vorrangig für den Fußverkehr ausgewiesen seien.</p> <p>Er betonte, dass der Fußverkehrsplan dringend um klimapolitische Aspekte ergänzt werden müsse. Angesichts des voranschreitenden Klimawandels sei es notwendig, Gehwege ganzjährig attraktiv und nutzbar zu gestalten - auch bei hohen Temperaturen. Dafür seien unter anderem schattenspendende Begrünungen, Trinkwasserstellen, Ruheflächen und öffentlich zugängliche, kühlere Innenräume erforderlich. Diese Aspekte müssten stärker berücksichtigt und als verbindliche Planungsziele verankert werden.</p> <p>Ein wesentlicher Kritikpunkt betraf die häufige Zweckentfremdung von Gehwegen durch Sondernutzungen. Gastronomische Außenbestuhlung, abgestellte E-Scooter oder Fahrräder, Lieferverkehr und technische Infrastruktur seien erhebliche Barrieren für den Fußverkehr. Herr Moritz verwies darauf, dass bei Genehmigungen von Sondernutzungen künftig deutlich stärker geprüft werden müsse, ob die freie Bewegung für alle Nutzer/-innen - insbesondere Menschen mit Einschränkungen - weiterhin gewährleistet sei.</p> <p>Darüber hinaus forderte Herr Moritz, dass der Fußverkehrsplan mit messbaren Zielen hinterlegt werde. So könne etwa pro Bezirk jährlich eine bestimmte Anzahl an instandgesetzten Metern Gehweg, neu geschaffenen Querungen oder installierten Sitzbänken definiert werden. Nur so könne eine tatsächliche Steuerung und Erfolgskontrolle erfolgen. Derzeit sei nicht nachvollziehbar, ob Maßnahmen Wirkung entfalten oder lediglich auf dem Papier bestünden.</p> <p>Abschließend plädierte der Verband dafür, vorhandene digitale Planungs- und Geodaten zu nutzen, um Bedarfe sichtbar zu machen. Berlin verfüge bereits über zahlreiche Datensätze zu Einwohnerdichte, Nutzungskonflikten, Versiegelung, Erreichbarkeit etc. Diese müssten künftig systematisch miteinander verknüpft und für die Maßnahmenplanung herangezogen werden.</p>	<p>Fuss e.V./ADFC/ VCD</p>
<p><b>TOP 4: Bericht der Verwaltung zu laufenden und geplanten Maßnahmen</b></p> <p>Im Rahmen des vierten Tagesordnungspunktes berichteten Vertreter/-innen und Vertreter der bezirklichen Verwaltung ausführlich überlaufende sowie geplante</p>	<p>SGA</p>

Maßnahmen im Bereich der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur. Die Präsentation der Projekte erfolgte durch das zuständige Straßen- und Grünflächenamt, das sowohl abgeschlossene, laufende als auch projektierte Maßnahmen darstellte und dabei auch auf Herausforderungen im Bereich der Finanzierung, Koordinierung mit Dritten und Planungsressourcen einging.

Treptower Park - Geh- und Radweg zwischen Elsenstraße und Puschkinallee

Zunächst wurde das Projekt am Treptower Park thematisiert. Hier war ein baulich getrennter Geh- und Radweg entlang der Platanenreihe geplant. Die Maßnahme konnte bislang nicht umgesetzt werden, da unter dem vorgesehenen Korridor eine bruchgefährdete Hauptwasserleitung der Berliner Wasserbetriebe verläuft. Diese Leitung kann laut Aussage der Wasserbetriebe nicht überbaut werden, solange keine redundante Versorgung durch eine parallele Leitung gewährleistet ist. Das Bezirksamt zeigte sich von dieser Information überrascht, da sie erst im späten Planungsstadium übermittelt wurde. Die Maßnahme muss vorerst ausgesetzt werden, obwohl bereits planerische und politische Vorleistungen erbracht wurden.

Rummelsburger Landstraße - Machbarkeitsstudie und Zuständigkeitsklärung

Rummelsburger Landstraße im Abschnitt zwischen der Treskowallee und der Bezirksgrenze zu Lichtenberg

Dort wurde eine Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt mit dem Ziel, eine vollständige Radverkehrsanlage zu schaffen. Die Übergabe der Planungsunterlagen an die Senatsverwaltung ist erfolgt. Es wird geprüft, ob die Zuständigkeit für die Umsetzung auf die Landesebene übertragen werden kann. Die Finanzierung ist derzeit ungeklärt. Zudem ist die Art der Anlage (baulich getrennt oder markierter Radfahrstreifen) noch offen. Eine Entscheidung wird im weiteren Verlauf erwartet.

Treskowallee - Baulich angelegter Lückenschluss

An der Treskowallee konnte ein baulich angelegter Radweg auf einer Länge von ca. 230 Metern realisiert werden. Die Finanzierung erfolgte vollständig über bezirkliche Unterhaltungsmittel. Die Arbeiten befinden sich derzeit in der finalen Ausführungsphase. Ziel war hier die Schließung einer bestehenden Lücke im Radverkehrsnetz.

Köpenicker Landstraße - Radfahrstreifen stadtauswärts

Im Abschnitt der Köpenicker Landstraße zwischen Baumschulenstraße und Bulgarischer Straße ist ein Radfahrstreifen in stadtauswärtiger Richtung geplant. Die Pläne für die verkehrsrechtliche Anordnung werden erarbeitet.

Weitere Infrastrukturmaßnahmen in Planung oder Umsetzung:

- Wernsdorfer Straße: Hier ist ein fahrradfreundlicher Belag (Asphalt) geplant, der das bestehende Pflaster ersetzt. Die Finanzierung ist derzeit nicht gesichert. Die Planung soll 2025 erfolgen, mit Umsetzung ab 2026.
- Radickestraße: Geplant ist eine vier Meter breite Fahrradstraße. Die Umsetzung hängt von den laufenden Tiefbaumaßnahmen der Berliner Wasserbetriebe und des Stromnetzes ab. Die Fertigstellung ist ab 2026 denkbar.
- Grünauer Weg: Im Abschnitt zwischen Waldstraße und dem Alten Badeländer Weg wird ein asphaltierter vier Meter breiter Radweg gebaut. Es handelt sich um ein gefördertes Projekt im Rahmen der interkommunalen

<p>Kooperation mit Eichwalde, unterstützt durch den Regionalentwicklungsfonds. Die Umsetzung erfolgt voraussichtlich ab 2026.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sonnenallee: Zwischen Baumschulenstraße und der Bezirksgrenze zu Neukölln wird der bestehende Lückenschluss durch einen geschützten Radfahrstreifen mit Sperrfläche und Schutzpfosten ergänzt. Die Planung ist weit fortgeschritten, die Finanzierung noch nicht gesichert.</li> <li>• Schulwegsicherung Hermann-Dorner-Allee Besonders hervorgehoben wurde das Projekt an der Hermann-Dorner-Allee. Infolge des Neubaus einer Gemeinschaftsschule mit über 1.300 Schüler/-innen wird die Verkehrsführung vollständig überarbeitet. Der bestehende untermaßige Radweg wird entfernt und ein sicherer Radfahrstreifen entlang der Fahrbahn angelegt. Zudem werden zwei neue Fußgängerüberwege eingerichtet. Die Finanzierung erfolgt anteilig über Mittel zur Schulwegsicherung und bezirkliche Haushaltsmittel. Die bauliche Umsetzung soll noch im laufenden Jahr erfolgen. Die Verwaltung wies jedoch auf erhebliche finanzielle Belastungen hin, da viele Kosten nicht durch das Schulbauprogramm getragen werden.</li> <li>• Bölschestraße - Stillstand bei Leuchtturmprojekt Das Projekt Bölschestraße, das ursprünglich als bezirkliches Leuchtturmprojekt zum Fußverkehr angemeldet wurde, kommt derzeit nicht voran. Die Senatsverwaltung verlangt eine vorgeschaltete Machbarkeitsuntersuchung zur Parkraumbewirtschaftung, bevor eine Finanzierung geprüft wird. Der Bezirk zeigt sich enttäuscht über die Verzögerung, da bereits erheblicher Planungsaufwand investiert wurde. Eine Umsetzung ist kurzfristig nicht absehbar.</li> <li>• Fahrradabstellanlagen 2024 Im gesamten Bezirk wurden 2024 145 neue Fahrradabstellbügel errichtet, darunter auch spezielle Bügel für Lastenräder. Die Auswahl der Standorte erfolgte sowohl über eine Beteiligung der Bevölkerung (z.B. über mein.berlin.de) als auch durch eigene Erhebungen des Straßen- und Grünflächenamts.</li> </ul> <p><u>Fazit und Herausforderungen</u> Abschließend wurde betont, dass zahlreiche Projekte derzeit durch externe Faktoren verzögert werden. Dazu zählen insbesondere kurzfristig anberaumte Tiefbaumaßnahmen der Berliner Wasserbetriebe, Telekommunikationsfirmen und Versorgungsunternehmen, aber auch eine insgesamt angespannte Haushaltssituation. Zudem ist der Personalmangel in der bezirklichen Verwaltung weiterhin ein zentrales Hindernis für die zügige Umsetzung der geplanten Vorhaben. Dennoch wurde seitens der Verwaltung betont, dass das Ziel, die Sichtbarkeit und Qualität des Umweltverbunds im Straßenraum zu stärken, weiterhin aktiv verfolgt werde.</p>	
<p><b>TOP 5: Hinweise aus dem Plenum</b> Es wurden zahlreiche Hinweise und Nachfragen eingebracht, darunter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein wiederholt geäußerter Kritikpunkt betraf die mangelnde oder unzureichend ausgerichtete Beleuchtung von Gehwegen. Insbesondere in Nebenstraßen sei es häufig der Fall, dass die vorhandenen Laternen ausschließlich die Fahrbahn ausleuchten, während die angrenzenden Gehwege weitgehend im Dunkeln liegen.</li> </ul>	

Hierbei liegt die Zuständigkeit bei der SenMVKU. Ein Teilnehmer führte ein Beispiel an, in welcher infolge des Rückbaus von Gehweg-Laternen die Fußwege seitdem vollständig unbeleuchtet seien. Die Anwesenden forderten, dass künftig bei der Planung von Straßenbeleuchtung explizit die Bedürfnisse von Fußgänger/-innen berücksichtigt werden.

- Ein weiteres Thema war die Querungssituation an der Hilde-Archenhold-Brücke. Es wurde darauf hingewiesen, dass Radfahrende, die aus Richtung der Brücke auf das Adlergestell wechseln möchten, mit erheblichen Schwierigkeiten konfrontiert seien. Derzeit existiere keine durchgängige, sichere Führung für Radfahrende an diesem Knotenpunkt. Es sei notwendig, die Querung mit einer gesicherten Ampelanlage oder mindestens mit klarer Markierung und Absenkung zu versehen, um insbesondere Kindern, älteren Menschen und mobilitätseingeschränkten Personen ein sicheres Queren zu ermöglichen.
- Von Anwohnerseite wurde auch die Verkehrssituation am 8. und 9. Mai rund um das sowjetische Ehrenmal im Treptower Park thematisiert. Aufgrund des hohen Besucheraufkommens anlässlich des Gedenkens zum Tag der Befreiung komme es regelmäßig zu Parksuchverkehr, Falschparken und teilweise sogar zu Befahrungen der Grünflächen. Der Vorschlag wurde geäußert, im Umfeld temporäre Verkehrslenkungsmaßnahmen wie Einbahnstraßenregelungen oder Zufahrtsbeschränkungen nur für Anlieger zu prüfen und das Ordnungsamt frühzeitig zu sensibilisieren.
- Ein Teilnehmer brachte die Problematik nicht nachvollziehbarer baulicher Veränderungen entlang der Straße am Treptower Park zur Sprache. Dort seien in den vergangenen Monaten mehrfach bauliche Anpassungen erfolgt, unter anderem das Setzen von neuen Ampeln, Bordsteinabsenkungen und Umgestaltungen von Parkständen. Es wurde angeregt, öffentlich Einsicht in die zugehörigen Planungsunterlagen zu ermöglichen, damit Anwohner und Interessierte Transparenz über die Maßnahmen erhalten.
- Schließlich wurde die fehlende Möglichkeit zur sicheren fußläufigen Anbindung an eine Bushaltestelle in der Nähe einer Gemeinschaftsunterkunft in der Späthstraße kritisiert. Der Gehweg sei dort baulich in einem derart schlechten Zustand, dass insbesondere Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen auf dem Weg zur Bushaltestelle gefährdet seien. Auch hier sei bislang aufgrund fehlender Planungskapazitäten keine Verbesserung in Sicht. Die Verwaltung bestätigte die Sachlage, betonte jedoch erneut die aktuelle personelle Unterbesetzung.
- Zusätzlich wurde auf die mangelhafte Kommunikation der BVG bei Großveranstaltungen wie dem Berlin-Triathlon hingewiesen. Dort komme es regelmäßig zu Straßensperrungen und Umleitungen, die an den Haltestellen nicht klar ausgeschildert seien. Die AG bat um verbesserte Koordination mit der BVG im Vorfeld solcher Ereignisse.
- Abschließend wurde der Wunsch geäußert, bei zukünftigen Vorhaben frühzeitiger über Planungen informiert zu werden und Einsicht in Dokumente über die vorgesehenen Maßnahmen zu erhalten.



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

<b>Offene Punkte und Aufgaben</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Prüfung von Maßnahmen zur Verkehrslenkung rund um den Treptower Park am 8./9. Mai</li><li>• Aufklärung zur Gehwegbeleuchtung und späterem Rückbau alter Laternen</li><li>• Die Förderfähigkeit von Bordsteinabsenkungen und Gehwegmaßnahmen ist gesichert</li><li>• Weiterverfolgung des Projekts Bölschestraße mit Senat</li><li>• Einsicht in Planungsunterlagen Treptower Park klären</li></ul>	
<b>TOP 6 Ausblick und Abschluss</b> <p>Die nächste AG Mobilität findet im Juni mit dem Fahrrad in der Altstadt Köpenick statt (02.06.2025).</p>	ADFC

### 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