

Protokoll der AG Mobilität

Am 08. Dezember 2025 um 16:00 Uhr

Rathaus Köpenick

Alt-Köpenick 21, 12555 Berlin

Moderation: Dr. Claudia Leistner

Protokollführung: Philip Schmitz, Referent der Bezirksstadträtin Dr. Leistner

Top 1: Begrüßung und Feststellung der Tagesordnung

Frau Bezirksstadträtin Dr. Leistner begrüßt die anwesenden Gäste der AG Mobilität. Die Tagesordnung wird ohne Änderungen bestätigt.

Top 2: Bericht des Bezirksamts

Frau Dr. Leistner berichtet, dass in der Bouchéstraße der erste Bauabschnitt der künftigen Fahrradstraße zwischen Karl-Kunger-Straße und Heidelberger Straße fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben wurde. Am Donnerstag, dem 11. Dezember, findet dort um 16:00 Uhr ein offizielles Anradeln statt. Zudem lädt der Bezirk zum symbolischen Anradeln des neuen Radfahrstreifens an der B 96a (Köpenicker Landstraße) am 10. Dezember 2025 um 11:30 Uhr ein. Treffpunkt ist an der Ecke Ludwig-Richter-Straße.

Weiter informiert das Bezirksamt, dass in der Sonnenallee die Markierungsarbeiten für den neuen geschützten Radfahrstreifen abgeschlossen sind und die Aufstellung der Poller im nächsten Schritt erfolgt. Auch die Maßnahmen in der Hermann-Dorner-Allee sind im Wesentlichen fertiggestellt; zwei dort vorgesehene Fußgänger*innenüberwege befinden sich in den letzten Zügen der Umsetzung.

Außerdem berichtet Frau Leistner kurz über das Ortsteilgespräch in Friedrichshagen zur Bölschestraße. Beim Gespräch, einem Termin des Arbeitskreises Mobilität Friedrichshagen (AMF), nahm auch Herr Staatssekretär Herz teil. Ein zentrales Thema war die Situation in der Bölschestraße. Herr Herz erklärte, dass er sich vor Ort bislang noch kein eigenes Bild gemacht habe. Er werde das Thema intern beraten, zu einem weiteren Austausch einladen und anschließend entscheiden, wie es in dieser Frage weitergehen soll.

Aus der Runde wird die Funktionsfähigkeit der Dialog-Display angesprochen. Positiv hervorgehoben werden die neuen Anlagen; zugleich wird nach dem Umgang mit nicht mehr funktionierenden Displays gefragt. Konkret wird das Display am Müggelheimer Damm / Ecke Ludwigshöheweg genannt. Das bezirkliche Straßen- und Grünflächenamt wird die Funktionsfähigkeit der Dialog-Displays prüfen. Darüber hinaus wird von Teilnehmenden angeregt,

die Wirkung der Dialog-Displays zu evaluieren und – sofern eine Datenerfassung erfolgt – die vorliegenden Daten auszuwerten.

Abschließend wird die Situation der E-Scooter am Bahnhof Schöneweide thematisiert. Seitens des Bezirksamtes wird erläutert, dass die Scooter zuvor direkt vor den Bahnaufgängen abgestellt wurden. In Abstimmung mit der zuständigen Senatsverwaltung ist an diesen Stellen eine Parkverbotszone für E-Scooter eingerichtet worden, um die Zugänge zum Bahnhof freizuhalten.

Top 3: Themen des FUSS e.V.

Folgende Fragen wurden im Vorfeld vom FUSS e.V. eingereicht und von Frau Dr. Leistner in der Sitzung beantwortet:

1. Wie ist der aktuelle Stand der Gehweginstandsetzung in der Späthstraße, von der Kreuzung Baumschulenstr./Königsheideweg/Späthstr. zur Bushaltestelle Richtung Autobahn bzw. wann ist die Instandsetzung geplant?

Aufgrund des vorhandenen Baumbestands ist eine Befestigung des Gehwegs ohne Eingriffe in den Baumbestand nicht möglich. Der betreffende Abschnitt dient zudem der Entwässerung und wird aktuell als Gehweg mitbenutzt.

FUSS e.V. regt an, zu prüfen, ob eine Aufschüttung mit nicht trinkwassergefährdendem Material möglich wäre. Herr Pein erklärt, dass diese Variante unter Berücksichtigung des Baumbestands erneut geprüft wird.

1.1. Welche Gehweginstandsetzungen/Neubauten/grundhafte Erneuerungen sind im Jahr 2026 geplant?

Die Maßnahmenplanung für 2026 wird voraussichtlich erst zum Jahresende feststehen. In Abhängigkeit von der Mittelzuweisung der SenMVKU können Anfang 2026 konkrete Aussagen getroffen werden.

2. In der letzten Sitzung soll über die Mitbenutzung der Wege im Treptower Park durch Radfahrer*innen gesprochen/beantragt worden sein. Welche Absprachen/Entscheidungen sind dazu getroffen worden?

Die entsprechende Zuarbeit ist bei den zuständigen Stellen angefordert, liegt aber noch nicht vor. Die Thematik wird in einer der nächsten Sitzungen erneut auf die Tagesordnung gesetzt.

Aus der Runde wird der Weg zwischen der Straße Am Treptower Park und dem S-Bahnhof Treptower Park angesprochen, der derzeit saniert wird. Auf Nachfrage zur Beleuchtung wird seitens des Bezirksamtes mitgeteilt, dass davon ausgegangen wird, dass der Weg nach Abschluss der Baumaßnahme wieder beleuchtet sein wird. Die derzeitige Situation steht vermutlich im Zusammenhang mit der laufenden Baumaßnahme.

3. Beabsichtigt das Bezirksamt, die neuen Möglichkeiten, die die überarbeitete Verwaltungsvorschriften der StVO bietet, proaktiv zu nutzen? Wenn ja, in welcher Form bzw. welche Maßnahmen sind geplant?

Die überarbeitete Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) ist eine notwendige Folge der StVO-Novelle von Oktober 2024 und wurde im Frühjahr 2025 (April

2025) in Kraft gesetzt, um Kommunen mehr Spielraum bei der Verkehrsgestaltung zu geben, insbesondere für mehr Tempo 30 und Radverkehr, und dient der Rechtssicherheit bei der Umsetzung neuer Regeln wie Vision Zero.

Insbesondere stellt die VwV-StVO in Verbindung mit § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO eine wichtige Grundlage dar die es ermöglicht, Verkehrsregelungen (wie Tempo 30, Radfahrstreifen, Fußgängerüberwege) ohne Nachweis einer „besonderen Gefahrenlage“ anzuordnen, wenn dies zur Erreichung der neuen Ziele der StVO (z.B. Schutz von Fuß- und Radverkehr, Förderung der Sicherheit und des Umwelt- und Klimaschutz) erforderlich ist, insbesondere als Lückenschluss oder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Es wird seitens des Bezirksamtes darauf hingewiesen, dass die verkehrsregelnde Kompetenz für das Hauptstraßennetz bei der SenMVKU liegt. Gegenüber der Senatsverwaltung setzt sich das Bezirksamt für weitergehende Tempo-30-Anordnungen und auch für die Einrichtung von Fußgänger*innenüberwegen im Hauptstraßennetz ein.

Für das Nebenstraßennetz liegt die Zuständigkeit beim Bezirksamt. Hier liegen überwiegend ohnehin Tempo 30 Regelungen vor. Besondere Gefahrenlagen sind daher so nicht wie im Hauptstraßennetz vorhanden.

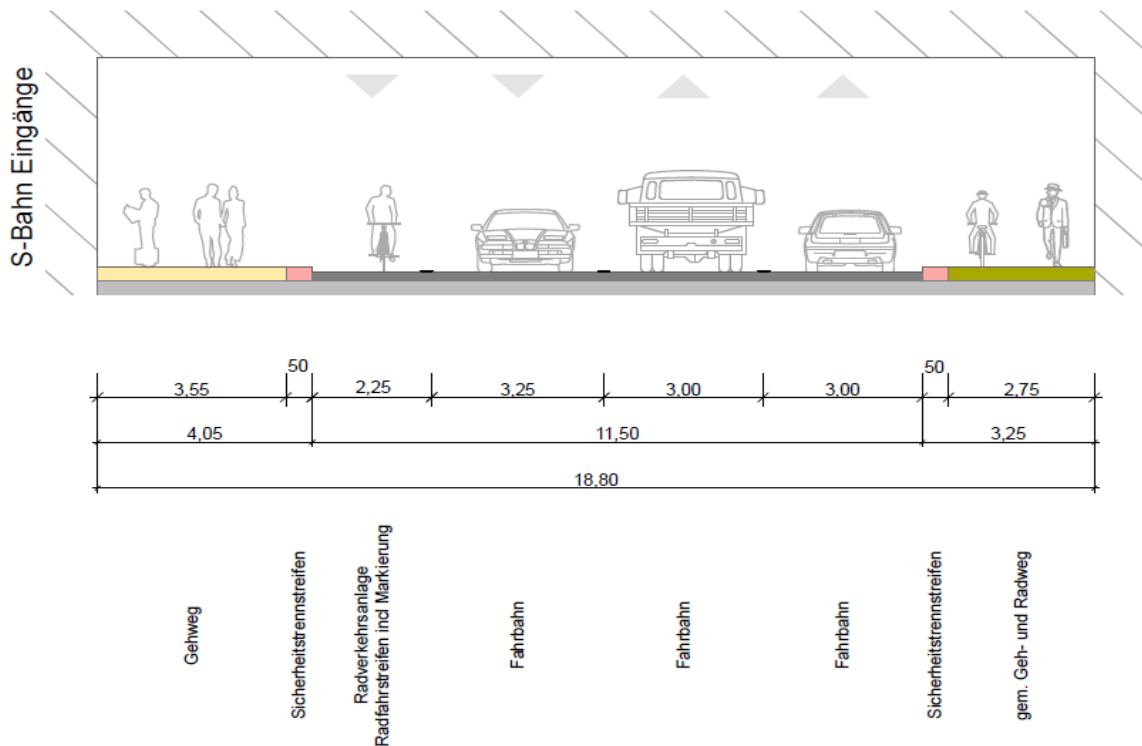
4. Wann wird der Gehweg inklusive Zu- und Abführung (Richtung Michael-Brückner-Straße) unter den Bahnbrücken im Sterndamm hergestellt?

Das Bezirksamt stellt fest, dass der derzeitige Ausbauzustand zwischen der Michael-Brückner-Straße und der Gleisschleife Johannisthal nur temporär ist. Insofern wird es auch keine Veränderungen des auf der südöstlichen Seite befindlichen Gehweges geben. Es handelt sich hier auch nur um einen Dienstgehweg. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit musste zum Verhindern einer regelmäßigen Benutzung Absperrelemente angeordnet werden.

Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) erläutert, dass im Rahmen der großen Gesamtmaßnahme „Umbau Bahnhofsvorplatz Schöneweide“ auch der Sterndamm neu geordnet werden soll. Dabei sind die Vorgaben des Mobilitätsgesetzes zu berücksichtigen. Das Bezirksamt hat der SenMVKU zwei Lösungsvorschläge unterbreitet. Die SenMVKU hat bereits die auch vom Bezirksamt favorisierte Lösung bestätigt (siehe Skizze).

Für die Führung des Rad- und Fußverkehrs, d.h. die Verkehrsführung in Richtung Johannisthal wird ein Fahrstreifen für den Individualverkehr und den Bus- und Wirtschaftsverkehr sowie ein Radverkehrstreifen angeordnet. Dieser ist insofern vom baulich angeordneten Gehwegbereich getrennt. In Richtung Michael-Brückner-Straße werden zwei Fahrspuren vorgesehen, die sich nach der Engstelle Brücke weiter auffächern. Es wird zudem einen gemeinsam zu nutzenden baulich angelegten Ge-/Radweg geben.

EÜ Sterndamm



4.1. Wann wird der Zugang zum Bahnhof Schöneweide vom Bahnhofsvorplatz in ausreichenden und sicheren Zustand hergerichtet? Der jetzige Zugang über die Straßenbahnhaltestelle dürfte weder ausreichend verkehrssicher noch von seiner Dimension ausreichend sein.

Eine Verbesserung des Bahnsteigzugangs vom Bahnhofsvorplatz/Cajamarcaplatz wird erst mit der Fertigstellung des durch die DB InfraGO AG geplanten Neubaus eines Zugangsgebäudes sowie der Sanierung des historischen Empfangsgebäudes erfolgen. Es ist vorgesehen, künftig sowohl aus Richtung Osten als auch Westen über das neue Zugangsgebäude zu den Bahnsteigen zu gelangen. Darüber hinaus soll auch der Zugang durch das historische Empfangsgebäude wieder möglich sein.

Bei alledem wurde für den Haltstellenbereich durch das Land Berlin bei der DB AG erreicht, dass das Gebäude an dieser bestehenden Engstelle mit einer Arkadierung umgebaut wird. Die Denkmalschutzbehörde hat dazu auch das grundsätzliche Einvernehmen mitgeteilt.

Für das Jahr 2026 wird darauf hingewiesen, dass es durch den Rückbau des Fußgänger*innentunnels (FGT) und den Bau des Fahrradparkhauses (FPH) zu weiteren Einschränkungen für den Fußverkehr kommen wird. Ein Verkehrskonzept zum Rückbau des FGT unter Berücksichtigung der zeitgleich laufenden Baumaßnahme FPH wurde von SenMVKU V erarbeitet und unter Beteiligung des SGA mit den zuständigen Stellen beim Senat (SenMVKU VI A) abgestimmt.

5. Ist es möglich für den Ortsteil Plänterwald eine Verkehrsuntersuchung/-konzept mit Mitteln des ISEK - Baumschulenweg - Köpenicker Landstraße zu beauftragen?

Im Rahmen des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) wird die Baumschulenstraße als prioritäre Maßnahme betrachtet. Ergänzend sind Maßnahmen im Umfeld, unter anderem in Plänterwald (z. B. Lakegrund, Rodelbergweg, Bereich Britzer Zweigkanal), dargestellt. Eine Verkehrsuntersuchung für die Baumschulenstraße und angrenzende Bereiche ist über das ISEK abgedeckt.

Ein eigenständiges Verkehrskonzept ausschließlich für den Ortsteil Plänterwald kann über die ISEK-Mittel jedoch nicht finanziert werden. Frau Dr. Leistner weist darauf hin, dass verkehrliche Fragestellungen in Plänterwald in einem größeren Zusammenhang betrachtet werden sollten, etwa im Rahmen eines übergeordneten Verkehrskonzepts zur A100.

Top 4: Themen des ADFC

1. Gibt einen Maßnahmenkatalog oder Richtlinien oder Kontrollen über die Maßnahmen zur Sicherung der schwächeren Verkehrsteilnehmer im Bereich Müggelheimer Damm? Gibt es konkrete laufende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung oder anderen geeigneten Maßnahmen?

Verkehrsmaßnahmen für den fließenden Verkehr am Müggelheimer Damm fallen in die Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU). Aufgrund der Länge der Straße ist die Frage in dieser Allgemeinheit nicht abschließend zu beantworten.

Vor dem Hintergrund eines dortigen Unfalls wird die konkrete Kreuzungssituation im Bereich Müggelheimer Damm / Straße zum Müggelhort betrachtet. Das SGA erläutert, dass bereits eine rot eingefärbte Radverkehrsführung mit Piktogrammen zur Kreuzung der Einmündung Straße zum Müggelhort umgesetzt wurde und sich die BVV mit diesem Abschnitt befasst hat. Darüber hinaus soll durch die SenMVKU geprüft werden, ob ein Stoppschild als weitere Maßnahme angeordnet werden kann. Das Bezirksamt wird dies entsprechend an die Senatsverwaltung herantragen. Die Thematik wird zudem in der Unfallkommission eingebracht.

Auf Nachfrage zur Odernheimer Straße informiert Frau Dr. Leistner, dass eine Vermessung bereits stattgefunden hat. Die Anlage eines Radwegs sei dort mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden. Eine Finanzierung wird seitens der SenMVKU kaum in Aussicht gestellt, da sich die Straße weder im Haupt- noch im Ergänzungsnetz befindet.

Seitens des SGA wird zur laufenden Planung an der Grundschule an der Odernheimer Straße berichtet. Es soll hier eine sichere Querung ermöglicht werden - zusätzlich werden barrierefreie Bushaltestellen vorgesehen. Teilweise werden Gehwegbereiche erneuert bzw. neu angelegt.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass es im Verlauf des Müggelheimer Damm nur eine gesicherte Querungsstelle im Bereich Rübezahl gibt.

Eine weitere Querungsstelle wird derzeit vorbereitet. Diese soll sich auf Höhe des sog. Chausseehauses befinden. In diesem Bereich befindet sich die Einmündung der Straße zum Müggelturm. Den aktuellen Stand zu den Maßnahmen der SenMVKU zu Querungsstellen ist hier

einsehbar: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/infrastruktur/bau-von-querungshilfen/>

2. Wie ist die Radwegesituation ringsum den Treptower Park - unser Hauptaugenmerk liegt diesmal bei der Wegeführung stadteinwärts. Diese Frage versteht sich im Zusammenhang mit anderen aktuellen Themen wie Verkehrschaos durch die Autobahneröffnung, Radwegeführung R1 u.a.

In der Sitzung wird hierzu eine Präsentation des ADFC vorgestellt (siehe Anlage).

Das Bezirksamt berichtet hierzu wie folgt:

Auf der Straße Am Treptower Park ist ebenso die Einrichtung eines neuen Radfahrstreifens geplant. Technische Rahmenbedingungen, insbesondere die Lage von Lichtmasten, sind mit Stromnetz Berlin abzustimmen. Frau Dr. Leistner verweist darauf, dass die vorgesehenen Maßnahmen in einer Pressemitteilung des Bezirksamtes bereits dargestellt wurden und perspektivisch eine zusammenhängende Radverkehrsanlage geschaffen werden soll.

Die Hinweise zur Nebenfahrbahn Straße am Treptower Park werden berücksichtigt. Eine Planung der Nutzung als Radverkehrsanlage wurde zunächst zurückgestellt, da die Anbindemöglichkeiten im Bereich der Querung Bulgarische Straße unklar sind (Anordnungsfähigkeit)

Derzeit befindet sich das Bezirksamt in Abstimmung mit der SenMVKU und der InfraVelo zur Umsetzung der sicheren Radverkehrsführung auf der Elsenstraße in Richtung Neukölln.

Die Radverkehrsführung zwischen der Elsenstraße und Bouchéstraße soll weiter umgesetzt werden. Ursprünglich war vorgesehen, das Projekt 2025 zu beginnen. Eine entsprechende Förderzusage wurde jedoch nicht erteilt. Parallel planen die Berliner Wasserbetriebe Maßnahmen im Untergrundbereich, in dem sehr alte, bruchgefährdete Leitungen liegen, sodass bereits geringe Erschütterungen problematisch sein können. Vor diesem Hintergrund erscheint ein Planungshorizont bis 2028 realistisch.

3. Schrotträder: die Beseitigung ist ein formaler Vorgang (Warnaufkleber, Frist, Beseitigung, ...). Gibt es sinnvolle Impulse die wir geben können? Beispielsweise lokale Schwerpunkte vorschlagen oder ...

Laut Beratung mit dem SGA und dem Ordnungsamt (OA) am 20.11.2025 bleibt das bisherige Verfahren zur Beseitigung von Schrotträdern grundsätzlich bestehen (Kennzeichnung, Fristsetzung, Entfernung). Geplant sind bezirkswide Aktionstage zur Schrottradbeseitigung. Einzelheiten dazu werden noch abgestimmt. Außerdem soll die Thematik in der Amtsleiter*innenrunde mit den anderen Bezirken besprochen werden, um sich über dortige Vorgehensweisen auszutauschen.

Der ADFC bietet an, Schrotträder vorab zu markieren und damit zu unterstützen. Frau Dr. Leistner erklärt, dass dieses Angebot berücksichtigt wird.

4. Radwegeberäumung: Momentan die Laubberäumung - in einigen Wochen die Schneebeseitigung. Welche Verbesserungen gegenüber dem Vorjahr sind geplant? Was für weitere Möglichkeiten (abgesehen ...)

Frau Dr. Leistner weist darauf hin, dass allgemeine Informationen zu Zuständigkeiten und Standards der Laub- und Schneeräumung auf der [Internetseite](#) der Senatsverwaltung abrufbar

sind. Hinweise auf nicht oder unzureichend geräumte Radwege können zudem über die Ordnungsamt-App gemeldet oder direkt an die BSR weitergegeben werden.

Generell wird darauf hingewiesen, dass die SenMVKU Anfang 2025 das sog. Winterdienstkonzept Radverkehr veröffentlicht hat: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/weitere-radinfrastruktur/winterdienstkonzept-radverkehr/>

Berlins Winterdienstkonzept für den Radverkehr sieht vor, das Radvorrangnetz und Fahrradstraßen prioritär zu behandeln (Einsatzstufe R1), parallel zum regulären Winterdienst, aber mit eigenen Standards und ohne Streusalz, da dieses für Radwege verboten ist. Es geht um eine verbesserte Verkehrssicherheit bei Schnee und Eis durch technische Lösungen und einen gestuften Einsatzplan (R1, R2), um Radfahrende besser zu schützen.

Im Kern sieht das Konzept vor, die Einsatzstufen R1 und R2 für den Winterdienst auf Radverkehrsanlagen neu zu schaffen und parallel zum bereits existenten Streuplan aufzubauen. Die Maßnahmen auf Radverkehrsanlagen der Einsatzstufe R1 sind hierbei vorrangig und zuerst durchzuführen. R1-Maßnahmen sind beispielsweise die Strecken des Radvorrangnetzes und Fahrradstraßen. Wenn die Maßnahmen auf Anlagen der Einsatzstufe R1 beendet sind, erfolgen die Maßnahmen der Einsatzstufe R2. In dieser sind zum Beispiel die Strecken des Ergänzungsnetzes enthalten.

Top 5: Sonstiges

Aus der Runde wird auf die Verkehrsuntersuchung im LZQ Baumschulenweg verwiesen und gefragt, warum in der Neuen Krugallee zwischen Dammweg und Straße Am Plänterwald eine erhöhte Lärmbelastung ausgewiesen ist (Abbildung 2-37 (Seite 49) der „verkehrlichen Untersuchung Baumschulenstraße und angrenzende Bereiche“). Hier ist im Bereich des nördlichen Abschnitts ein erhöhter Lärmeintrag festzustellen. Grundsätzlich wurden in der verkehrlichen Untersuchung keine Lärmberechnungen vorgenommen, sondern ist die Karte als Teil der Bestandserfassung dem Umweltatlas entnommen.

Der hier dargestellte höhere Lärmeintrag hängt nach Einschätzung des Stadtentwicklungsamts mit der hier beidseitigen Bebauung in diesem Bereich zusammen. Durch die Schallreflexion der Gebäude ergibt sich hier wahrscheinlich dieser höhere Lärmeintrag.

Bezüglich der Verkehrsuntersuchung Baumschulenstraße wird erläutert, dass nur sehr begrenzte Mittel zur Verfügung stehen und Maßnahmen priorisiert werden müssen. Grundsätzlich steht für sogenannte „kleinteilige Tiefbaumaßnahmen“ nur ein mittlerer 5-stelliger Betrag jedes Jahr zur Verfügung. Unter kleinteilige Tiefbaumaßnahmen fallen beispielsweise die Errichtung von Gehwegvorstreckungen, Platzaufwertungen oder auch weniger aufwendige Radverkehrsmaßnahmen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass dieses Geld auch nicht exklusiv für Verkehrsmaßnahmen zur Verfügung steht, sondern auch für Maßnahmen aus anderen Konzeptionen (im vergangenen Jahr wurde bspw. eine Maßnahme aus dem Freiraumkonzept umgesetzt).

In diesem Jahr wurde die Maßnahme zur Radverkehrsanlage Sonnenallee sowie eine Gehwegvorstreckung / Platzgestaltung im Bereich Heidekampweg / Schraderstraße umgesetzt.

Hierzu mussten die Mittel allerdings deutlich aufgestockt werden, da die Umsetzung beider Maßnahmen die oben genannte Summe deutlich überschritten haben.

Die Anregung zur Einrichtung einer Einbahnstraße in der Galileistraße und weiteren Straßen soll in ein künftiges Verkehrskonzept für Plänterwald einfließen.

Für den Abschnitt zwischen Rodelbergweg und Minna-Todenhagen-Brücke wird nach der Umsetzung von Radverkehrsanlagen auf beiden Seiten gefragt. Das Bezirksamt erklärt, dass man sich dies grundsätzlich vorstellen könne, eine kurzfristige Umsetzung jedoch nicht möglich sei, da hierfür voraussichtlich unter anderem Bushaltestellen verlegt werden müssten. Das SGA erklärt, dass eine verkehrsrechtliche Anordnung (VRAO) für den Rodelbergweg vorbereitet wird und der Bereich in diesem Zusammenhang mitbetrachtet wird.

Zu BVV-Beschlüssen zu Fußgängerüberwegen in der [Bergastraße](#) und am [Lakegrund](#) informiert das SGA, dass es für die Knotenpunkte Neue Krugallee 174 sowie Neue Krugallee/Willi-Sänger-Straße Einzelvereinbarungen gibt und diese Standorte sich in der Vorplanung der SenMVKU befinden. Siehe hierzu auch <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/infrastruktur/bau-von-querungshilfen/>

Zum Bahnhof Johannisthal teilt Frau Dr. Leistner mit, dass der Bau des Aufzugs Anfang des nächsten Jahres beginnen soll und die Inbetriebnahme zum Ende des 2. Quartals vorgesehen ist.

Für Müggelheim wird aus der Runde auf den hohen Anteil älterer Menschen, viele zu Fuß Gehende und zahlreiche marode Gehwege hingewiesen. Es wird auf einen etwa drei Jahre alten [BVV-Beschluss](#) zur Sanierung des Dorfgangers Müggelheim einschließlich Gehwege verwiesen. Frau Dr. Leistner erläutert, dass für den Dorfganger Bohnsdorf Bundesmittel eingeworben wurden, die nun zunächst in die Umsetzung gebracht werden müssen. Für den Dorfganger Müggelheim werde sich der Bezirk ebenfalls um Fördermittel bemühen, wenn personelle Kapazitäten vorhanden sind.

Bezirk Treptow-Köpenick

AG Mobilität am 8. Dezember 2025

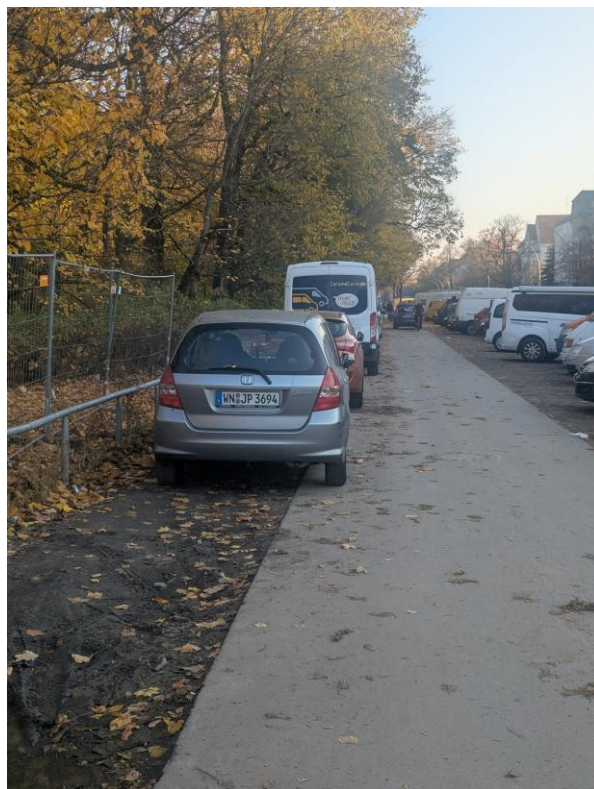
TOP: Rad- und Fußwegesituation Am Treptower Park Westseite

1. Seitenweg Treptower Park
2. Hochbordradweg Am Treptower Park, Richtung Süden
3. Wegezustand zw. Elsen- und Bouchéstr., Richtung Norden (ggü. BKA)

Seitenweg Treptower Park


- Begleitweg wird von parkenden Autos verschmälert
- Autofahrende ignorieren Einfahrtsverbot und fahren in entgegengesetzter Richtung
- Unklare Wegeführung
- Halteverbot im nördlichen Bereich wird ignoriert, Ordnungsamt toleriert
- Vermüllung, Schrottmopeds
- Gehwegbreite sorgt für Konflikte und schränkt Fuß- und Radverkehr ein
- Gefährliche Einfahrt hinter S-Bahn-Brücke
- Baustellentätigkeit noch bis Frühjahr 26

Begleitweg: Am Treptower Park Westseite




Begleitweg: Am Treptower Park Westseite





Hochbordradweg Am Treptower Park Richtung Süden

- Benutzungspflicht seit Mai 25
 - Unklare Wegetrennung Rad – u. Gehweg
 - Benutzung seit Jahrzehnten unzumutbar
 - Ausweichen auf Straße gefährlich
 - Kaputte Laternenpfähle wurden seit Herbst 2023 nicht beseitigt
 - Fußverkehr durch Beschilderung unklar
- 

Benutzungspflichtiger Hochbordradweg: Am Treptower Park Richtung Süden



Wegezustand zw. Elsen- und Bouchéstr.

- Neubau aufgeschoben wg. Erneuerung der Rohrleitungen bis 2028?
- Rad – u. Gehweg Richtung Kreuzberg, Bouchéschule und Kita
- Benutzung unzumutbar Untergrund, gefährliche Poller, Stolpergefahr
- Ausweichen auf Straße oder falsche Richtung am Park
- **Provisorische Befahrbarkeit herstellen?**
(z.B. durch bessere Schotterbeläge, Glättung und Beseitigung der Gefahrstellen)

Wegezustand zw. Elsen- und Bouchéstr.

