

# Protokoll der AG Mobilität

Am 02. März 2026 um 16:00 Uhr

Rathaus Köpenick

Alt-Köpenick 21, 12555 Berlin

Moderation: Dr. Claudia Leistner

Protokollführung: Johannes Hipp, AG URBAN

## Top 1: Begrüßung und Feststellung der Tagesordnung

Frau Dr. Leistner eröffnet die Sitzung und Begrüßt alle Teilnehmenden.

Zu Beginn der Sitzung wurde angemerkt, dass das Protokoll der letzten AG Mobilität als qualitativ sehr hochwertig und schnell bereitgestellt gelobt wurde. Als direkte Reaktion auf die Wünsche der Teilnehmenden wurde beschlossen, ab sofort eine feste Teilnehmer\*innenliste einzuführen, um die Präsenz und Verbindlichkeit der AG zu dokumentieren.

## Top 2: Bericht des Bezirksamts

Im Bericht des Bezirksamts wurden folgende aktuelle Entwicklungen dargelegt:

- **Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Puderkiez:** Der Antrag auf Beteiligung war erfolgreich. Derzeit befindet sich das Bezirksamt im Austausch. Der Raum für Beteiligung Treptow-Köpenick übernimmt die Gespräche und entwickelt kooperativ ein Verfahren.
- **Baumaßnahmen und A100:** Aus der Zivilgesellschaft gibt es weiterhin Bedenken und Schwierigkeiten bezüglich der Situation rund um die Anschlussstelle Treptower Park der A100. Die Arbeiten an der Eisenbrücke sollen voraussichtlich Ende Juni beendet sein.
- **ÖPNV-Priorisierung:** Die Einrichtung von Bussonderstreifen ist ein zentrales Anliegen. Im Zusammenhang mit der Baustellensituation an der Eisenbrücke besteht dabei weiterhin Optimierungsbedarf. Anfragen aus dem Abgeordnetenhaus lassen hier auf bestehende Probleme schließen. Herr Moritz regt an, den Bussonderstreifen zunächst zu beobachten, bevor weitere Änderungen vorgenommen werden. Eine Abschaffung des Bussonderstreifens wird abgelehnt.

## TOP 3: Parkraumbewirtschaftung in Alt-Treptow und Plänterwald

Herr Lange stellte die Ergebnisse der Untersuchung vor, die auf dem BVV-Antrag - [Einrichtung von Parkzonen bzw. Parkraumbewirtschaftungszonen im Rahmen der kommunalen Nachhaltigkeitsstrategie](#) (Beschlussnr. 0095/08/22; Drucksache IX/0127) - basiert.

## Grundlagen und Methodik:

- Ziel war die Erstellung einer Machbarkeitsuntersuchung als fachliche Grundlage; über den Zeitpunkt und den genauen Ort einer Einführung muss später politisch entschieden werden. Die Zuständigkeit für die konkrete Einführung obliegt dem SGA.
- Der Bezirk kann nur Untersuchungen auf den eigenen bezirklichen Flächen durchführen. Eine Ausweitung auf den Harzer Kiez (Bezirk Neukölln) war daher nicht möglich.
- Orientiert wird sich bei der Untersuchung am Leitfaden für Parkraumbewirtschaftung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (heute SenMVKU). Alt-Treptow ist von bestehenden Parkzonen der Bezirke Neukölln und Friedrichshain-Kreuzberg umgeben. Die Parkzonen aus der unmittelbaren Umgebung dienen als Referenzen zu bewährten Praktiken und können an die Rahmenbedingungen von den betrachteten Zonen angepasst werden.
- Die Datenerhebung erfolgte DSGVO-konform mittels mit Kameras ausgestatteten Fahrzeugen, die über 24 Stunden in einem 2-Stunden-Rhythmus das Parkangebot sowie die Auslastung des Gebiets erfassten. Die Bestimmung der Nutzergruppen erfolgte bei der Auswertung des erhobenen Videomaterials.
- Eine Bewirtschaftung ist sinnvoll, wenn ein hoher Parkdruck sowie verschiedene vorhandene Nutzergruppen (z.B. Anwohner\*innen und Besucher\*innen) die um begrenzte Parkmöglichkeiten konkurrieren.

## Ergebnisse der Gebiete:

- **Alt-Treptow:** Eine flächendeckende Einführung lohnt sich. Die weitere Umsetzung wird durch das SGA erfolgen.
- **Treptower Park:** Aufgrund der nur sehr kleinteiligen Überlagerung einer ausreichenden Parkraumauslastung mit einem erhöhten Anteil gebietsfremder Langzeitparkender sowie des insgesamt noch vorhandenen Stellplatzangebots entlang der Straße Am Treptower Park lässt sich keine räumlich sinnvoll abgrenzbare Bewirtschaftungszone definieren. Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung wird hier nicht als sinnvoll erachtet.
- **Plänterwald:** Das Gebiet wurde in Nord und Süd unterteilt, um eine statistische Verfälschung der Daten zu vermeiden. Mit einer Auslastung von 73 % und wenigen Konkurrenzsituationen wird eine Einführung hier derzeit als nicht sinnvoll erachtet.
- **Plänterwald mit Prognose zum Spreepark:** Hier wird mit einem signifikanten Besucher\*innenanstieg (insbesondere am Wochenende) gerechnet. Eine Einführung wäre hier zwar sinnvoll, allerdings nur am Wochenende. Für eine Parkraumbewirtschaftung nur am Wochenende gibt es in Berlin keine Beispiele und ist daher als unüblich zu betrachten. Durch das Gutachterbüro wird bei Einführung eine Evaluation angeraten.

Generell wird für alle Zonen durch das Gutachterbüro bei Einführung eine Evaluation angeraten. Dabei können notwendige Anpassungen und etwaige Verdrängungseffekte geprüft werden.

## Diskussion und Kritik:

Herr Moritz kritisiert die Gebietsabgrenzung, insbesondere mit Blick auf den Bereich nördlich des Bahndamms bis zur Spree im Umfeld der Martin-Hoffmann-Straße, da dort ebenfalls ein erheblicher Parkdruck gesehen wird. Der betreffende Bereich ist jedoch nicht

überwiegend durch Wohnnutzung geprägt, sondern vor allem durch gewerbliche Nutzungen, soziale Infrastruktur sowie das Gelände des BKA. Vor diesem Hintergrund erscheint eine positive Bewertung im Hinblick auf die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung eher unwahrscheinlich. Eine Prüfung des Bereichs erfolgt im Rahmen der vorgesehenen Evaluation, die auch mögliche Verdrängungseffekte einbeziehen soll. In diesem Zusammenhang wurden zudem mögliche Verlagerungseffekte aus Neukölln angesprochen. Zu den aktuellen Planungen der Parkraumbewirtschaftung findet ein regelmäßiger Austausch zwischen den Bezirken statt. Herr Lange fügt hinzu, dass man trotz Fördermitteln bei der Wahl für die Gebiete für die Untersuchung wirtschaftlich mit den Geldern umgehen müsse.

Ergänzende Einordnung: Parkraumbewirtschaftungszonen sollten nacheinander eingeführt, bzw. untersucht werden, damit die jeweiligen Verdrängungseffekte aus bereits umgesetzten Zonen in die Berechnungen für nachfolgende Zonen einfließen können. Eine sehr große Zone auf einmal zu betrachten wäre nicht zielführend, da sich die Verlagerungseffekte nicht realistisch abbilden lassen.

Als Ansatz für Verdrängungseffekte kann der als zumutbar angenommene Radius von 300 m für die fußläufige Erreichbarkeit öffentlicher Stellplätze (ca. 5 Minuten Fußweg bei einer Gehgeschwindigkeit von 1 m/s) herangezogen werden. Es handelt sich hierbei um in der deutschen Stadtplanung und in vielen kommunalen Stellplatzsatzungen verankerten Richtwert. Dies ersetzt jedoch keine Evaluation um die tatsächlichen Verdrängungseffekte zu ermitteln.

- Frau Dr. Leistner verwies auf den Bürgerentscheid von 2010 und den nun erfolgten BVV-Beschluss.
- Herr Schipper und Herr Huber warnen vor einer Verdrängung des Parkverkehrs aus Alt-Treptow in den Plänterwald. Mit Verweis auf die Entfernung zwischen beiden Gebieten, zieht Herr Lange dies in Zweifel. Nichtsdestotrotz wird eine Evaluation auch in der Machbarkeitsuntersuchung angeregt. Der Einführung einer ersten Parkraumbewirtschaftungszone steht einer Evaluation und Ausweitung der Bewirtschaftung nicht entgegen.
- Zur Wirtschaftlichkeit gibt es Nachfragen von Herrn Niesler-Klass. Herr Lange kann ad hoc keine genauen Zahlen nennen, gibt aber an, dass die Kosten für die Überwachung sowie zusätzlicher Personalbedarf in die Berechnung einfließen. Frau Dr. Leistner ergänzt, dass dies in der Investitionsplanung (I-Planung) vorgesehen sei und gemeinsam im Amt besprochen werde. Der Bericht mit der ausführlichen Herleitung und Berechnung der Wirtschaftlichkeit wird noch veröffentlicht.
- Bei manchen Bereichen des Untersuchungsgebiets wurde die Richtigkeit der Aussagen des Gutachters in Frage gestellt. Es wird erläutert, dass Parkraummanagement keine Parkplätze schafft, sondern lediglich Fremdarker\*innen verdrängt, wenn Nutzungsüberlagerungen zwischen Fremdarker\*innen und Anwohnenden in signifikantem Maßstab vorhanden sind.

## TOP 4: Themen des FUSS e.V.

### Bauliche Maßnahmen:

- **Späthstraße:** Eine provisorische Gehwegaufschüttung an der Kreuzung Königsheideweg ist laut Untersuchung baulich möglich. Die Klärung mit den Eigentümer\*innen läuft, die Finanzierung ist jedoch noch unklar, da keine Mittel im Haushalt eingestellt sind.
- **Lohmühlenstraße / Karl-Kunger-Straße** Herr Glüsenkamp berichtet über angemeldete Maßnahmen zur Gehwegverbreiterung und Querungshilfen. Ein Belagwechsel des Kopfsteinpflasters ist in der Kieholzstraße nicht geplant. Herr Moritz kritisiert, dass die Lohmühlenstraße vor 10 Jahren technisch falsch saniert wurde und Kopfsteinpflaster den Radverkehr auf den Gehweg verdränge.

### Finanzielle Krise und Fördermittel:

- Herr Glüsenkamp und Frau Dr. Leistner erläuterten die Mittelkürzungen der Senatsverwaltung. Von angemeldeten ca. 300.000 € für Barrierefreiheit wurden nur 130.000 € bewilligt.
- Im Bereich Radverkehrsinfrastruktur wurden die Mittel von 14 Mio. € auf ca. 3 Mio. € für ganz Berlin zusammengestrichen. Dadurch bleibt kaum Geld für neue Maßnahmen, da Alt-Verpflichtungen bedient werden müssen. Der Bezirk muss die Beseitigung von Schlaglöchern und planmäßige Unterhaltung zunehmend aus eigenen Mitteln finanzieren.

### Poller und Sicherheit:

- Herr Pein erklärt, dass Poller, wie z.B. am Königsheideweg auf künftige Hinweise aus der Bürger\*innenschaft und dem Ordnungsamt hin geprüft werden.  
**Winterdienst:** Es gab erhebliche Probleme bei der Winterberäumung, da viele Anwohnende ihrer Pflicht nicht nachkamen. Das Ordnungsamt und das SGA leisteten Amtshilfe. Herr Glüsenkamp berichtet, dass das SGA sogar an Schulen und Sportstätten unterstützte, obwohl es rechtlich nicht zuständig war.

### Bahnhof Schöneweide:

- An der Bahnanlage Schöneweide/Straßenbahnhaltestelle verliefen Gespräche unbefriedigend. Herr Moritz schlägt pragmatische Lösungen vor, wie das Versetzen eines Zauns um zwei Meter, um den Haltestellenbereich zu verbreitern.
- Herr Glüsenkamp erläutert, dass das Bahnhofsgebäude langfristig als Arkadengang geöffnet werden soll. Die Detailplanung für den Vorplatz soll im 3. Quartal 2026 europaweit ausgeschrieben werden. Herr Moritz kritisiert den aktuellen Zustand der Aufzüge und die Führung des Radverkehrs scharf.

## TOP 5: Themen des ADFC

- **Winterberäumung:** Es wurde nach Unfallzahlen durch unzureichende Räumung gefragt.
- **Schulwegsicherheit:** Das Bezirksamt arbeitet an schulischen Mobilitätskonzepten. Frau Dr. Leistner betont, dass Lösungen pro Schule individuell erarbeitet werden müssen.

## TOP 6: Themen von Changing Cities

- **Transparenz:** Die Forderung nach einer Online-Bereitstellung der Protokolle (analog zu Neukölln) wurde von Frau Dr. Leistner aufgenommen.
- **Kiefholzstraße:** Diskussion über durchgehendes Tempo 30. Das Bezirksamt hat dies so bereits an den Senat gemeldet.
- **Beleuchtung Am Treptower Park:** Der Rückbau defekter Laternen ist durch die Stromnetz Berlin vorbereitet. Das Bezirksamt plant dort Umbaumaßnahmen. Der bestehende Radweg soll abgeordnet und auf die Fahrbahn verlegt werden.
- **Durchsetzung der Beräumung von Schroträdern:** Hier wird der Wunsch geäußert, die Meldungen in der Ordnungsamt-App durchzusetzen. Seitens des Bezirksamtes wird der Punkt aufgenommen und dem Ordnungsamt gemeldet. Dieses Problem besteht jedoch Berlinweit.

## TOP 7: Sonstiges

Zum Abschluss wird über einen gemeinsamen Rad- und Fußweg an der Spree im Treptower Park diskutiert:

- **Vorschlag Seniorenvertretung:** Herr Berger schlägt eine räumliche Trennung vor (Wasserseite Fußgänger\*innen / Landseite Radfahrer\*innen). So dass dort Radfahrende und Zufußgehende nicht in Konflikt geraten.
- **Widerspruch FUSS e.V. und Hr. Schaul:** Eine Trennung oder Mischflächen werden abgelehnt. Parks sollten reine Schutzräume für Fußgänger\*innen sein. Trennungen durch Striche würden lediglich zu höheren Geschwindigkeiten bei Radfahrer\*innen führen. Umlaufgitter führen zu Unfällen. Der Schutzraum für Zufußgehende wiegt hier höher.
- **Position Bezirksamt:** Herr Glüsenkamp rät von Umlaufgittern ab. Er betont, dass es im Park keine offizielle Radroute gibt; Radfahrer\*innen sollen die Puschkinallee oder Alt-Treptow nutzen. Das Ordnungsamt kontrolliert punktuell, kann angesichts der hohen Zahl an Radfahrenden jedoch keine flächendeckende Überwachung gewährleisten.

Die nächste Sitzung der AG Mobilität ist für den 8. Juni 2026 ab 16:00 Uhr vorgesehen. Eine gesonderte Einladung wird rechtzeitig übersandt.