

**19. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Dr. Martin Sattelkau (CDU)**

vom 11. November 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. November 2024)

zum Thema:

**Verkehrssituation rund um die Altstadt Köpenick (Abschnitt Müggelheimer Straße / Wendenschloßstraße bis Lange Brücke) im Zusammenhang mit den aktuellen Baumaßnahmen in der Altstadt Köpenick**

und **Antwort** vom 25. November 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Nov. 2024)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Dr. Martin Sattelkau (CDU)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

## **A n t w o r t**

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20870**

**vom 11.11.2024**

**über Verkehrssituation rund um die Altstadt Köpenick (Abschnitt Müggelheimer Straße /  
Wendenschloßstraße bis Lange Brücke) im Zusammenhang mit den aktuellen  
Baumaßnahmen in der Altstadt Köpenick**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Bezirksamt Treptow-Köpenick und Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Hat der Senat Kenntnis davon, dass es aktuell in den Zeiten mit erhöhtem Verkehrsaufkommen (Berufsverkehr), zu langen Staus in dem Abschnitt zwischen der Müggelheimer Straße / Wendenschloßstraße bis zur Langen Brücke kommt?

Antwort zu 1:

Es ist dem Senat bekannt, dass die bereits im Bestand angespannte Verkehrssituation mit zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung sich nun mit den Verkehrseinschränkungen aufgrund von

unabweisbaren Arbeitsstellen weiter verschlechtert hat.

Frage 2:

Wie viele Beschwerden sind diesbezüglich bisher beim Senat, dem Bezirk Treptow-Köpenick und der BVG eingegangen? Bitte nach Anzahl und jeweiligem Beschwerdeempfänger aufschlüsseln.

Antwort zu 2:

Die BVG teilt mit:

„Vom 01.01.2024 bis zum 30.09.2024 hat die BVG für den Abschnitt Müggelheimer Straße / Wendenschloßstraße bis Lange Brücke 2 Beschwerden erhalten.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt mit:

„Dem konkreten Abschnitt zwischen der Müggelheimer Straße / Wendenschloßstraße bis zur Langen Brücke lassen sich seit dem 18. September vierzehn Beschwerden zuordnen. Zudem wurde eine Eingabe eingereicht (DrsNr. E IX/129 „Zu hohe Belastung durch zu viele Baustellen“). Telefonische Beschwerden werden nicht erfasst.“

An die Zentrale Straßenverkehrsbehörde wurden sieben Anliegen aus der Bevölkerung gerichtet bzw. weitergeleitet, die der Maßnahme in der Müggelheimer Straße zugeordnet werden konnten.

Frage 3:

Inwiefern hat der Senat eine Optimierung der Ampelschaltung (z. B. „grüne Welle“, adaptive Ampeln oder andere Maßnahmen) in dem Bereich (Müggelheimer Straße / Wendenschloßstraße bis zur Langen Brücke) geprüft?

Frage 4:

Welche Pläne existieren, um die Verkehrsbehinderungen, während der aktuell laufenden Bauarbeiten in der Altstadt Köpenick zu reduzieren? Falls vorhanden, wann werden diese umgesetzt?

Antwort zu 3 und 4:

Eine Optimierung der Schaltung zugunsten des Kfz-Verkehrs auf der Müggelheimer Straße wurde im Vorfeld durch ein von der Baufirma beauftragtes Ingenieurbüro geprüft. Im Ergebnis bleibt die verkehrsabhängige Steuerung, welche eine umfangreiche Priorisierung des ÖPNV beinhaltet, entlang der Müggelheimer Straße in Dauergrün, sollte keine Anforderung durch querenden Fußverkehr oder durch eine Straßenbahn oder einen Linienbus vorliegen. Die Freigabezeiten für den Kfz-Verkehr sind entsprechend variabel. Eine Anpassung der Steuerung, um die Leistungsfähigkeit entlang der Müggelheimer Straße zu erhöhen, würde zwangsläufig zu

höheren Wartezeiten für den Fußverkehr und längeren Verlustzeiten für den einbiegenden und abbiegenden öffentlichen Personennahverkehr führen. Die Freigabedauer der Fußverkehrssignalgruppen ist in den Festzeitplänen bereits auf ein Minimum reduziert, sodass auch keine Umverteilung von Freigabezeiten möglich ist. In Anbetracht der hohen Taktung an ÖPNV-Fahrzeugen und des erhöhten Aufkommens an Fußverkehr wurde eine weitere Erhöhung der bereits hohen Umlaufzeiten zur Steigerung der Leistungsfähigkeit als ungeeignet bewertet. Eine Koordinierung der Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) ist bereits im Bestand vorhanden.

Im zweiten Bauabschnitt wird die stationäre Lichtsignalanlage (LSA) am Schloßplatz durch ein Provisorium ersetzt. Die Steuerung berücksichtigt die dann nicht mehr verkehrende Straßenbahn und geht flexibler auf die verbleibenden Verkehre ein.

Im dritten Bauabschnitt soll nach gegenwärtigem Stand wieder die stationäre LSA in Betrieb gehen. Aufgrund der Einschränkung der Furten über die Müggelheimer Straße soll ergänzend eine provisorische LSA für den Fußverkehr eingerichtet werden. Weitere Überlegungen zur Verbesserung der Verkehrssituation wurden geprüft, mussten jedoch aufgrund des begrenzten Verkehrsraumes verworfen werden.

Frage 5:

Welche Pläne gibt es, die Baustellen in einem engen Gebiet wie Treptow-Köpenick zukünftig besser zu optimieren, um die Bauzeiten und Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren?

Antwort zu 5:

Nach Auskunft des Bezirksamts Treptow-Köpenick wird eine Abstimmung anstehender Baumaßnahmen zwischen den Beteiligten grundsätzlich angestrebt und durchgeführt. Im Rahmen dieser Abstimmungen erfolgen teils auch Überlegungen zur Durchführung von bezirklichen Maßnahmen im Kontext größerer Infrastrukturmaßnahmen der beteiligten Baulastträger. Eine Koordinationsverpflichtung ergibt sich sinngemäß für den Fall, dass gem. § 12 Berliner Straßengesetz durch Änderung oder Verlegung der öffentlichen Straße oder durch Unterhaltungsmaßnahmen an ihr, Änderungen von Versorgungsanlagen erforderlich werden. Treffen derartige Baumaßnahmen an gleicher Stelle oder im räumlich-verkehrlichen Wirkungszusammenhang zeitlich zusammen, so kann die Straßenbaubehörde verlangen, dass ein gemeinsamer Bauentwurf und Bauablaufplan erstellt wird, die Bauvergabe auf Grund gemeinsamer Ausschreibung der Bauleistung vorgenommen und eine gemeinsame Bauleitung eingerichtet wird. In der Regel besteht für die meisten Bauvorhaben vor dem Hintergrund der Gewährleistung der Verkehrssicherheit eine erhöhte Dringlichkeit und somit ein geringer zeitlicher Spielraum für die Umsetzung.

Im Übrigen wird auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20712 vom 24. Oktober 2024 zum Thema „Geplantes Chaos – Köpenick in Not“ verwiesen.

Frage 6:

Welche langfristigen Pläne zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Treptow-Köpenick gibt es für die nächsten 10 Jahre? Bitte die einzelnen Maßnahmen mit den jeweiligen Jahreszahlen und konkreten Orten aufschlüsseln.

Antwort zu 6:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt mit:

„Es wird auf die Beantwortung zur Drucksache 19/20712 Schriftliche Anfrage der Abgeordneten Dunja Wolff (SPD) vom 24. Oktober 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Oktober 2024) zum Thema: „Geplantes Chaos – Köpenick in Not“ hingewiesen.

Maßnahmen der erforderlichen Straßenunterhaltung für die Jahre 2025 und 2026, die auch teilweise größeren Umfangs sein können, ergeben sich vorrangig unter dem Gesichtspunkt der Sicherstellung der Verkehrssicherheitsanforderungen.

Straßenbaumaßnahmen größeren Umfangs, welche sich aus einem grundsätzlichen Umbaubedarf des öffentlichen Straßenlandes ergeben, sind grundsätzlich im Investitionsprogramm des Landes Berlin (aktuell 2021-2025) enthalten. Eine konkrete Planung zu Maßnahmen des SGA für 2025 liegt abschließend noch nicht vor.

Angesichts knapper personeller Ressourcen (Ingenieur\*innenmangel) sowie auch fehlender finanzieller Ressourcen sind die Mehrzahl der Vorhaben allerdings in diesem Umfang nicht umsetzbar.

Eine Planung für einen Zeitraum von zehn Jahren erfolgt nicht.

Nach Kenntnisstand des Bezirksamts sind darüber hinaus folgende Maßnahmen geplant:

- Kiezbuss Grüne Trift: Umsetzung nach Instandsetzung der Straßen, um Befahrbarkeit durch Busse zu gewährleisten. Die Zuständigkeit liegt beim SGA und der BVG.
- Schließung des „Tangentenvierecks“ durch Realisierung der West- und Ostumfahrung Bahnhofstraße. Der Zeithorizont für die Realisierung ist nicht gesichert. Der Baubeginn der Westumfahrung wird nicht vor dem Jahr 2025 stattfinden. Der Baubeginn Westumfahrung ist nicht terminiert. Die Zuständigkeit liegt bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt.
- Ersatzneubau Lange Brücke: aktueller Verfahrensstand in Lph. 3. Der Baubeginn ist nicht vor 2028 terminiert.
- Ausbau Bahnhof Köpenick zum Regionalbahnhof mit dann planmäßigem Halt des RE 1. Die Inbetriebnahme wird voraussichtlich im Jahr 2027 erfolgen. Die Zuständigkeit liegt bei der Deutsche Bahn AG.“

Seitens des Senats sind die Westumfahrung Bahnhofstraße als neue Straßenverbindung zwischen Bahnhofstraße/Mahlsdorfer Straße und An der Wuhlheide zur Entlastung der Bahnhofstraße sowie die Tangentiale Verbindung Ost als Lückenschluss zwischen der B1/B5 (bzw. der Märkischen Allee) im Bezirk Marzahn-Hellersdorf im Norden und der Straße An der Wuhlheide (bzw. Spindlersfelder Straße) im Bezirk Treptow-Köpenick aktuell im Planfeststellungsverfahren. Zudem laufen Planungen zur Ostumfahrung Bahnhofstraße im Rahmen des städtebaulichen Projektes Güterbahnhof Köpenick. Im Zuge der Müggelheimer

Straße laufen die Planungen für den Ersatzneubau Lange Brücke. Die verschiedenen Zeitpläne hängen vom weiteren Planungsverlauf und der Finanzierung ab.

Durch die BVG werden verschiedene Maßnahmen zur Qualifizierung des Straßenbahnnetzes geplant.

Die noch nicht barrierefrei ausgebauten Straßenbahnhaltestellen werden in den nächsten Jahren sukzessive baulich angepasst.

Für den Bereich der Dörfeldstraße ist ein zweigleisiger Ausbau der Straßenbahnanlagen geplant. Der weitere Zeitplan ist vom aktuell laufenden Planfeststellungsverfahren abhängig. Die Straßenbahnanlage in der Müggelheimer Straße soll zwischen Kietzer Straße und Alt-Köpenick ebenfalls zweigleisig ausgebaut werden. Der weitere Zeitplan ist u.a. vom Ersatzneubau der Langen Brücke abhängig.

Langfristig ist darüber hinaus mittels der Neubaustrecken Schöneweide - Potsdamer Platz und Schöneweide - Gropiusstadt eine Netzerweiterung geplant.

Im Zusammenhang mit der Ausbaustrecke Berlin - Frankfurt/Oder - Grenze D/PL wird derzeit der Bahnhof Berlin-Köpenick ausgebaut. Das Ausbauvorhaben betrifft dabei sowohl Maßnahmen am bestehenden S-Bahnhof als auch den Neubau eines Regionalbahnhofs parallel zum S-Bahnhof.

Zu den wesentlichen Maßnahmen zählen

- der Neubau der Eisenbahnüberführung Bahnhofstraße,
- der Bau eines 220 m langen Regionalbahnsteigs mit Bahnsteigdach,
- die Errichtung eines zusätzlichen Zugangs zum S- und Regionalbahnsteig von der Westseite der Bahnhofstraße und
- der Bau einer neuen Personenunterführung an der Ostseite des Bahnhofs Köpenick mit barrierefreien Aufgängen zum S- und Regionalbahnsteig.

Mit der Inbetriebnahme des Regionalbahnhofs Köpenick sollen dort alle Züge der Linie RE1 (Magdeburg - Berlin - Frankfurt/Oder) halten. Das Vorhaben befindet sich derzeit im Bau; die Inbetriebnahme ist für Ende 2027 geplant.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass auch Verbesserungen für die Verkehrsinfrastruktur zunächst erst gebaut werden müssen, so wie es aktuell in der Müggelheimer Straße der Fall ist.

Berlin, den 25.11.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt