

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Dr. Martin Sattelkau (CDU)

vom 13. Oktober 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Oktober 2025)

zum Thema:

Wendenschloß: Sicherstellung der Einhaltung der Tempo 30 Vorgaben und Verkehrskonzept

und **Antwort** vom 30. Oktober 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. November 2025)

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. 19/24108
vom 13. Oktober 2025

über Wendenschloß: Sicherstellung der Einhaltung der Tempo 30 Vorgaben und
Verkehrskonzept

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Wie beurteilt der Senat die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 in Wendenschloß? Bitte nach Haupt- und Nebenstraßen differenzieren.

Antwort zu 1:

Der Bereich „Wendenschloß“ stellt lediglich einen Planungsraum im Bezirk Treptow-Köpenick dar und ist im Regionalen Bezugssystem nicht als Ortsbegriff hinterlegt. Aus diesem Grund wurde durch die Polizei Berlin eine eigene Flächenbetrachtung zur Definition des Bereichs „Wendenschloß“ vorgenommen, um eine automatisierte Recherche von Daten zur Beantwortung der gegenständlichen Schriftlichen Anfrage zu ermöglichen. Demnach umfasst der Bereich „Wendenschloß“ den Falkendamm mit der westlichen Begrenzung Dahme und der östlichen Begrenzung Stadtforst und verläuft in südlicher Richtung bis zur Dahme. In Ermangelung einer dauerhaften Geschwindigkeitsüberwachung ist keine belastbare Aussage möglich. Stadtweite Maßnahmen zur Bemessung der Einhaltung von

Geschwindigkeitsbeschränkungen legen jedoch nahe, dass im Bereich „Wendenschloß“ entsprechende Überschreitungsquoten vorliegen dürften.

Frage 2:

Welche laufenden Maßnahmen ergreifen die „Polizei Berlin“ und das „Ordnungsamt Treptow-Köpenick“ zur Überwachung der Tempo-30-Anordnungen in Wendenschloß (z. B. mobile Messungen, Schwerpunktkontrollen)?

Antwort zu 2:

Mit Verweis auf die Antwort zu Frage 6 bewertet die Polizei Berlin die Verkehrssituation im Bereich „Wendenschloß“ im stadtweiten Kontext als unauffällig.

Eine verstärkte Überwachung wird vor diesem Hintergrund derzeit als nicht erforderlich angesehen. Die Polizei Berlin wird den Bereich „Wendenschloß“ dennoch weiterhin betrachten und lageangepasste Verkehrssicherheitsmaßnahmen initiieren.

Das Ordnungsamt führt schon in Ermangelung einer gesetzlichen Zuständigkeit keine Geschwindigkeitskontrollen durch.

Frage 3:

Welche zusätzlichen Maßnahmen plant der Senat – über die laufende Überwachung hinaus – zur Verbesserung der Einhaltung (z. B. Beschilderung, Fahrbahnpiktogramme, bauliche Anpassungen, Öffentlichkeitsarbeit)?

Antwort zu 3:

Verkehrsbehördliche Maßnahmen im Nebenstraßennetz der Ortslage Wendenschloß werden durch die bezirkliche Straßenverkehrsbehörde angeordnet. Die Regelung der Tempo-30-Zonen erfolgte nach der StVO. Weitere Maßnahmen wie Beschilderung oder Piktogramme sind insofern nicht weiter umzusetzen.

Durch den Bezirk als Straßenbaulastträger sind derzeit keine baulichen Maßnahmen im öffentlichen Straßenland der Ortslage Wendenschloß vorgesehen.

Das Verkehrssicherheitsprogramm 2030, welches am 11.02.2025 vom Senat beschlossen wurde, beinhaltet die geplanten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und ist online verfügbar unter: <https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrspolitik/verkehrssicherheit/verkehrssicherheitsprogramm/>.

Gemäß des Verkehrssicherheitsprogramms 2030 sind unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Mittel zur Verbesserung der Regeleinhaltung fortlaufende Öffentlichkeitskampagnen und zur Erweiterung der Verkehrsüberwachung, neben dem Ausbau der stationären und mobilen Verkehrsüberwachung, auch die Prüfung des Funktionsumfangs von Dialogdisplays als Maßnahmen geplant. Zur Vermittlung von verkehrssicheren Verhaltensweisen gewährt der

Senat jedes Jahr zudem Zuwendungen für gemeinnützige Maßnahmen mit Angeboten aus dem Bereich der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung und dies für verschiedene Zielgruppen und Verkehrsteilnehmende. Die Fortführung und der Ausbau des Zuwendungsprogramms sind ebenfalls Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2030.

Frage 4:

Wie bewertet der Senat die Wirksamkeit folgender Maßnahmen in vergleichbaren Lagen: Temposchwellen, Dialog-Displays, Fahrbahn-“30“-Markierungen, Gehwegvorstreckungen/Bordausziehungen? Bitte mit Verweis auf Evaluierungen/Praxiserfahrungen.

Antwort zu 4:

Grundsätzlich handelt es sich bei derartigen Maßnahmen immer um Einzelfallentscheidungen, daher können Vergleiche mit anderen Örtlichkeiten schwer hergestellt werden. Die genannten Maßnahmen können an geeigneten Standorten und unter bestimmten Voraussetzungen zu einer bedeutsamen Verhaltensänderung der Fahrzeugführenden führen. Nach den vorliegenden Erkenntnissen können z.B. durch den Einsatz von Dialog-Displays bei relevanten Geschwindigkeitsparametern Reduktionen um etwa 2 bis 6 km/h erreicht werden. Weiterhin kann sich der Anteil der Kraftfahrzeuge, welche die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit überschreiten, signifikant reduzieren. Im Rahmen der laufenden Prüfung des Funktionsumfangs von Dialog-Displays gemäß Verkehrssicherheitsprogramm 2030 werden u. a. auch weitere Möglichkeiten der Datenauswertung- und Nutzung betrachtet.

Frage 5:

Wie häufig fanden im Jahr 2024 Geschwindigkeitskontrollen statt – getrennt nach Polizei und Ordnungsamt, mit Angabe von Ort/Abschnitt, Anzahl Messungen, Anzahl/Quote Überschreitungen und abgeleiteten Maßnahmen?

Antwort zu 5:

Seitens der Polizei Berlin erfolgten im Jahr 2024 keine Maßnahmen im Sinne der Fragestellung. Das Ordnungsamt führt keine Geschwindigkeitskontrollen durch.

Frage 6:

Welche Verkehrszählungen (Kfz, Rad, Fuß) und Unfallstatistiken für „Wendenschloß“ liegen dem Senat seit 2020 vor? Bitte jahresweise aufführen, nach Straßenabschnitten und bei Unfällen nach Schwere/Typ differenzieren. Welche Schlussfolgerungen werden aus diesen Daten gezogen?

Antwort zu 6:

Folgende Ergebnisse von Verkehrszählungen des Kfz- und Radverkehrs liegen vor:

Verkehrszählung	Querschnitt	Kfz/12h	Radf/12h
vom 01.12.2020 (7-19 Uhr) am Knotenpunkt Müggelheimer Damm / Straße zum Müggelturm	Müggelheimer Damm (W)	8.831	201
	Straße zum Müggelturm (S)	253	52
	Müggelheimer Damm (O)	8.656	163
vom 28.09.2023 (7-19 Uhr) am Knotenpunkt Salvador-Allende-Straße / Wendenschloßstraße	Salvador-Allende-Straße (N)	17.712	2.642
	Wendenschloßstraße (W)	8.894	741
	Salvador-Allende-Straße (S)	9.966	1.937
vom 28.09.2023 (7-19 Uhr) am Knotenpunkt Müggelheimer Straße / Wendenschloßstraße	Müggelheimer Straße (NW)	22.982	3.405
	Wendenschloßstraße (S)	7.746	1.300
	Müggelheimer Straße (SO)	12.543	2.375
	Wendenschloßstraße (NO)	9.303	878
vom 28.09.2023 (7-19 Uhr) am Knotenpunkt Müggelheimer Damm / Salvador-Allende-Straße – Mayschweg	Müggelheimer Damm (NW)	7.111	794
	Mayschweg (SW)	2.856	1.061
	Müggelheimer Damm (SO)	9.160	1.061
	Salvador-Allende-Straße (NO)	6.213	1.106

(Quelle: SenMVKU)

Die angegebenen Daten zu den Verkehrsunfällen wurden der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangsstatistik (sog. Verlaufsstatistik) Datawarehouse Verkehrslagebild (DWH VklB) entnommen. Da DWH VklB stets den tagesaktuellen Stand der im Quellsystem erfassten Daten widerspiegelt, unterliegt der Datenbestand einer fortlaufenden Änderung. Dadurch können unterschiedliche Abfragezeitpunkte zu voneinander abweichenden Ergebnissen führen. Die Anzahl der im Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis zum 31. August 2025 im Flächenbereich Wendenschloß polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) ist nach VU-Kategorie, VU-Typ und VU-Ort der folgenden Tabelle zu entnehmen.

VU-Kategorie/VU-Typ/VU-Ort	Jahr/Anzahl					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (bis 31.08.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	2	0	0	0	0	1
Fahrunfall	2	0	0	0	0	1
Müggelbergallee/ Wendenschloßstraße	0	0	0	0	0	1
Wendenschloßstraße	2	0	0	0	0	0

VU-Kategorie/VU-Typ/VU-Ort	Jahr/Anzahl					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (bis 31.08.)
VU mit Leichtverletzten	1	1	2	4	1	0
Fahrunfall	1	1	1	1	0	0
Möllhausenufer	0	0	0	1	0	0
Müggelbergallee	0	1	0	0	0	0
Wendenschloßstraße	1	0	1	0	0	0
Abbiegen	0	0	0	1	0	0
Ekhofstraße/ Wendenschloßstraße	0	0	0	1	0	0
Einbiegen/Kreuzen	0	0	1	0	0	0
Wendenschloßstraße	0	0	1	0	0	0
Unfall im Längsverkehr	0	0	0	0	1	0
Müggelbergallee	0	0	0	0	1	0
sonstiger Unfall	0	0	0	2	0	0
Ekhofstraße/ Wendenschloßstraße	0	0	0	1	0	0
Wendenschloßstraße	0	0	0	1	0	0
sonstiger Sachschadensunfall	20	20	27	17	23	20
Fahrunfall	0	1	0	0	0	0
Ekhofplatz	0	1	0	0	0	0
Abbiegen	0	1	0	0	0	1
Hugo-Wolf-Steig/ Niebergallstraße	0	0	0	0	0	1
Müggelbergallee/ Wendenschloßstraße	0	1	0	0	0	0
Einbiegen/Kreuzen	1	0	0	2	1	1
Ekhofstraße/Zum Langen See	0	0	0	1	0	0
Müggelbergallee/ Zum Langen See	1	0	0	0	1	0
Wendenschloßstraße	0	0	0	1	0	0
Zum Langen See	0	0	0	0	0	1
Unfall durch ruhenden Verkehr	13	5	13	8	12	12
Ekhofplatz	1	0	0	0	0	0
Ekhofplatz/Ekhofstraße	0	0	0	0	0	1
Ekhofplatz/Ostendorfstraße	1	0	0	0	0	0
Ekhofstraße	1	0	1	1	1	0
Ekhofstraße/Niebergallstraße	1	0	0	0	0	0

VU-Kategorie/VU-Typ/VU-Ort	Jahr/Anzahl					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (bis 31.08.)
Hugo-Wolf-Steig	1	0	1	0	0	0
Hugo-Wolf-Steig/ Niebergallstraße	0	1	0	0	0	0
Möllhausenufer	1	0	3	0	2	1
Möllhausenufer/ Ostendorfstraße	0	0	0	0	1	0
Möllhausenufer/Slevogtweg	1	0	1	0	0	0
Möllhausenufer/Zum Langen See	0	1	0	0	1	0
Müggelbergallee	1	1	1	1	2	3
Müggelbergallee/ Niebergallstraße	1	0	0	0	0	0
Müggelbergallee/ Wendenschloßstraße	0	1	2	1	1	0
Müggelbergallee/ Zum Langen See	0	1	1	0	0	0
Niebergallstraße	0	0	0	0	1	1
Ostendorfstraße	1	0	1	0	0	1
Slevogtweg	0	0	0	0	0	1
Wendenschloßstraße	2	0	1	5	2	3
Zum Langen See	1	0	1	0	1	1
Unfall im Längsverkehr	1	0	1	1	0	1
Ekhofstraße/ Wendenschloßstraße	0	0	1	0	0	0
Möllhausenufer	0	0	0	0	0	1
Ostendorfstraße	1	0	0	0	0	0
Wendenschloßstraße	0	0	0	1	0	0
sonstiger Unfall	5	13	13	6	10	5
Bendigstraße/Falkendamm	0	1	0	0	0	0
Ekhofplatz	0	0	1	0	0	0
Ekhofplatz/Ostendorfstraße	0	0	0	0	1	0
Ekhofstraße	0	1	0	0	0	0
Ekhofstraße/ Wendenschloßstraße	0	0	1	0	1	1
Ekhofstraße/Zum Langen See	0	0	0	0	0	1
Hugo-Wolf-Steig	0	1	0	0	0	1
Logauweg	0	0	0	0	1	0
Logauweg /Zum Langen See	0	0	1	0	0	0

VU-Kategorie/VU-Typ/VU-Ort	Jahr/Anzahl					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (bis 31.08.)
Möllhausenufer	1	3	0	0	3	0
Möllhausenufer/Ostendorfstraße	1	0	0	0	0	0
Müggelbergallee	2	3	3	2	0	1
Müggelbergallee/ Wendenschloßstraße	0	1	0	0	0	0
Müggelbergplatz	0	0	1	0	0	0
Niebergallstraße	0	0	1	1	0	1
Ostendorfstraße	0	2	2	0	0	0
Peter-Gast-Weg	1	0	0	0	0	0
Slevogtweg	0	0	0	1	0	0
Wendenschloßstraße	0	0	0	0	2	0
Wendenschloßstraße/ Wendenschloßstraße	0	0	1	0	0	0
Zum Langen See	0	1	2	2	2	0
Unfall unter dem Einfluss berauschender Mittel	2	1	0	0	0	1
Unfall durch ruhenden Verkehr	1	1	0	0	0	1
Müggelbergallee/ Niebergallstraße	0	1	0	0	0	0
Müggelbergplatz	0	0	0	0	0	1
Zum Langen See	1	0	0	0	0	0
sonstiger Unfall	1	0	0	0	0	0
Ekhofstraße	1	0	0	0	0	0

(Quelle: DWH VklB, Stand: 16. Oktober 2025)

Die Verkehrsunfalllage im Bereich Wendenschloß ist grundsätzlich als unauffällig zu bewerten. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Frage 7:

Welche Haushaltsmittel/Programme stehen in 2024/2025, bzw. 2026/2027 für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (einschließlich Sicherung von Tempo-30-Anordnungen) zur Verfügung? Bitte nach Jahr, Titel/Programm, Ansatz, Mittelabfluss und Verteilmechanismus an die Bezirke darstellen.

Antwort zu 7:

Die Umsetzung von Anordnungen obliegt den Straßenbaulastträgern, in der Regel den Bezirken. Der Senat verfügt über keine entsprechenden Programme und Haushaltsansätze im Sinne der Fragestellung.

Frage 8:

Welche Maßnahmen sehen gesamtstädtischen Planwerke und bezirkliche zur Bewältigung des steigenden Verkehrsaufkommens in „Wendenschloß“ (insbesondere infolge von über 3.000 zusätzlichen Wohneinheiten) vor? Bitte den dem Senat bekannten Wohnungsbau-Zuwachs im Ortsteil (Stand, Zahl, Zeitplan) benennen und die verkehrlichen Folgemaßnahmen darstellen.

Antwort zu 8:

Seitens der Senatsverwaltung wird unter Berücksichtigung der haushalterischen Lage die Erstellung einer „Verkehrsbetrachtung Süd-Ost-Raum“ angestrebt. Darüber hinaus existieren gesamtstädtische Planwerke im Rahmen des Nahverkehrsplans sowie des Radvorrangnetzes. Im angefragten Bereich gibt es von 2014 bis 2030 ein Potenzial von ca. 4.000 WE. Davon sind bereits etwa ein Drittel realisiert. Die Schwerpunkte zur weiteren Realisierung liegen für die kommenden Jahre auf den Bebauungsplanvorhaben „Marienhain“ und „Funkwerk“.

Marienhain: in Realisierung, ca. 1.200 WE, Fertigstellung für 2025 / 2026 geplant
Funkwerk – Süd: in Realisierung, ca. 440 WE, Fertigstellung für 2026 geplant
Funkwerk – Nord: ca. 260 WE, Fertigstellung in 2027 geplant
Funkwerk – Mitte: ca. 150 WE, Fertigstellung in 2031 geplant

Die Maßnahme „Einführung des 10-Minuten-Takts an Samstagen auf der Straßenbahnlinie 62 zwischen Bahnhof Köpenick und Wendenschloß“ des Nahverkehrsplans 2019-2023 wurde umgesetzt. Die derzeitige bauzeitliche Zweigleisigkeit der Straßenbahn in der Müggelheimerstraße muss nach dem Ende der Bauarbeiten zurückgebaut werden. Das zweite Gleis soll perspektivisch wieder aufgebaut werden. Deshalb wird es Bestandteil im gemeinsamen Planfeststellungsverfahren zur Langen Brücke mit der BVG. In Planung ist weiter die Optimierung der Kreuzung Wendenschloßstraße/ Müggelheimer Straße.

Frage 9:

Wie ist der Stand des Mobilitätskonzepts „Kietzer Feld/Wendenschloß“ (Beauftragung, Arbeitsstand, Meilensteine) und aus welchen Gründen kam es zu Verzögerungen? Wann sind Entwurf, Beteiligung und Veröffentlichung geplant? Bitte die jeweiligen Termine benennen?

Antwort zu 9:

Ein klassisches Mobilitätskonzept im gefragten Sinne wurde nicht beauftragt. Verschiedene Maßnahmen im ÖPNV und im Knotenpunkt Müggelheimer Damm/ Wendenschloßstraße sind in der Prüfung bzw. Bearbeitung.

Frage 10:

Welche konkreten Maßnahmen zur Verbesserung von Verkehrsführung, ÖPNV und Radinfrastruktur in „Wendenschloß“ sind geplant, in Planung, beauftragt, im Bau oder bereits umgesetzt? Bitte mit Abschnitt, Verantwortlichen, Finanzierungsquelle und Zeitplan aufführen.

Antwort zu 10:

Maßnahmen für die Verbesserung des ÖPNV in Wendenschloß wurden bereits in der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/19599 (Verkehrskonzept für Wendenschloß und Tram-Linie 62, Frage 10) dargestellt. Die Finanzierung von zusätzlichen Leistungen der BVG erfolgt über den Verkehrsvertrag. Es gibt derzeit keinen konkreten Zeitplan für die Umsetzung von Maßnahmen. Die Schaffung von infrastrukturellen Voraussetzungen für den Busverkehr liegt in der Verantwortung des Bezirkes (siehe dazu auch Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/17838 - Aktueller Stand der Umsetzung der Kiezbushlinie entlang der Straße „Grünen Trift“ in 12557 Berlin).

Als konkrete Maßnahme befindet sich die Einrichtung einer Kiezbushlinie in Abstimmung zwischen den bezirklichen Fachämtern, dem ÖPNV-Aufgabenträger sowie der BVG. Ein konkreter Umsetzungshorizont kann hier nicht benannt werden.

Berlin, den 30.10.2025

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt