

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Dunja Wolff (SPD)

vom 24. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. April 2026)

zum Thema:

Vergessen, hingehalten oder vertröstet? Mobilitätsprobleme im Südosten

und **Antwort** vom 13. Mai 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Mai 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Dunja Wolff (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25923
vom 24. April 2026
über Vergessen, hingehalten oder vertröstet? Mobilitätsprobleme im Südosten

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 die Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Dunkelheit entlang der Fürstenwalder Allee

Frage 1:

Welche Maßnahmen gegen die politische Vernachlässigung der Verkehrsbelange entlang der Fürstenwalder Allee wird der Senat noch in dieser Legislaturperiode auf den Weg bringen?

Frage 2:

Warum ist die Errichtung von Beleuchtungsanlagen entlang der Fürstenwalder Allee (zumindest für Radfahrende) seitens des Senats weiterhin nicht vorgesehen, wenn gemäß § 7 Abs. 5 Berliner Straßengesetz im hier vorliegenden Fall das begründete Ausnahme-Interesse des Verkehrs und der Sicherheit dies erforderlich machen, da insbesondere durch die Neubauquartiere sowie die schlechte Anbindung an den Bus viele Schülerinnen und Schüler sowie Arbeitnehmende diese Strecke auch bei Dämmerung nutzen müssen?

Frage 3:

Wie kann die Genehmigungsfähigkeit hergestellt werden, um die Mobilität dort spürbar aufzuwerten?

Antwort zu 1 bis 3:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 bis 3 gemeinsam beantwortet. Die Errichtung von Beleuchtungsanlagen an der Fürstenwalder Allee ist seitens des Senats derzeit nicht vorgesehen.

Es handelt sich in diesen Bereichen um eine anliegerfreie Straße außerhalb der geschlossenen Ortschaft. Gemäß § 7 Abs. 5 Berliner Straßengesetz sind öffentliche Straßen in ihrer Gesamtheit zu beleuchten, soweit es im Interesse des Verkehrs und der Sicherheit erforderlich ist. Außerhalb der geschlossenen Ortslage ist eine Beleuchtung der öffentlichen Straßen in der Regel nicht erforderlich. Geschlossene Ortslage ist das Gebiet, das in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist.

Vorliegend kommt hinzu, dass für den betreffenden Bereich beidseitig Beleuchtungsanlagen zu errichten wären und auf beiden Straßenseiten ein Netzausbau erforderlich wäre. Die Genehmigungsfähigkeit eines derartigen Eingriffs (Wasserschutz, Naturschutz) ist zu bezweifeln. Die erforderlichen überschlägig in 2024 ermittelten Kosten würden sich auf 600 – 800 T € belaufen. Finanzielle Mittel hierfür sind derzeit und absehbar nicht vorhanden.

Hegemeisterweg (zwischen S Rahnsdorf und Rahnsdorf)

Frage 4:

Welche Lösung schwebt dem Senat vor, einen sicheren Weg zwischen S Rahnsdorf und Rahnsdorf zu ermöglichen?

Antwort zu 4:

Die Straßen- und Grünflächenämter der Bezirke überwachen regelmäßig den baulichen Zustand der öffentlich gewidmeten Wege und Straßen gemäß § 7 des Berliner Straßengesetzes (BerlStrG). Die Wegesicherheit an konkreten Örtlichkeiten liegt insofern in Zuständigkeit des jeweiligen Bezirks. Sofern der Bezirk Handlungsbedarf sieht, können im Rahmen der bestehenden Förderprogramme für die Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs Gelder beim Senat (SenMVKU) beantragt werden.

Frage 5:

Wie steht der Senat dazu, für einen sicheren Weg für alle Fußgänger und Radfahrenden im Wald zwischen S Rahnsdorf und Rahnsdorf den dortigen Betriebsweg zu nutzen, den Berliner Forsten dafür freigeben würde?

Antwort zu 5:

Der Senat befürwortet das Vorhaben des Bezirksamts Treptow-Köpenick, welches die Umsetzung einer Radverkehrsanlage abseits der Ingeborg-Hunziger-Straße plant. Für eine bessere, wetterunabhängig nutzbare Anbindung des Ortsteils Rahnsdorf an den S-Bahnhof

Rahnsdorf soll der durch den Wald, der als Flora-Fauna-Habitat-Gebiet ausgewiesen ist, führende Gehweg „Hegemeisterweg“ um einen separaten Asphaltweg ergänzt werden. Die Trasse verläuft auf gesamter Länge von 730 m im Naturschutzgebiet. Die Trasse führt auf ca. 60 m Länge durch das FFH-Gebiet und ist als Sandweg bereits vorhanden, eine separate Brücke über das Fredersdorfer Mühlenfließ ist ebenfalls bereits seit langer Zeit vorhanden. Bisher konnte jedoch die erforderliche Zustimmung der Naturschutzbehörden nicht eingeholt werden.

Aktuell liegen keine weiteren Informationen über Gespräche mit den Berliner Forsten vor.

Übervolle Bus-Linie 161

Frage 6:

Welche Erkenntnisse haben Senat und BVG zur dortigen Situation und aus welcher Quelle? Was wird daraus abgeleitet? Wie kommunizieren die Bildungs- und die Verkehrsverwaltung diesbezüglich?

Frage 7:

Welchen Effekt haben die zum Fahrplanwechsel geänderte Abfahrtszeiten für das erhebliche Problem?

Frage 8:

Was ist die Botschaft an die sich sorgende Elternschaft und die Anwohnenden vor Ort?

Frage 9:

Wird der zu Stoßzeiten häufig übervolle Bus der Linie 161 im neuen Nahverkehrsplan endlich (zumindest im Winterhalbjahr) auf einen 10-Minuten-Takt während der Stoßzeiten ausgeweitet, damit Schülerinnen und Schüler nicht mehr stehen bleiben müssen?

Frage 10:

Welche weiteren bzw. anderen Maßnahmen sind für eine Verbesserung angedacht, in Planung oder denkbar?

Antwort zu 6 bis 10:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 6 bis 10 gemeinsam beantwortet. Aktuell sind Angebotsausweitungen nur sehr eingeschränkt möglich. Um der BVG den Weg zurück zur stabilen Erbringung des bestellten Fahrplans zu ermöglichen, wurde die BVG-Strategie „Stabilität vor Wachstum“ mit der Revision des Verkehrsvertrages Ende 2025 vertraglich verankert. Das bedeutet praktisch, dass es eine Angebotsmehrung vertraglich gesichert erst wieder ab 2030 gibt. Somit können neue Angebote nur durch Verlagerungen ermöglicht werden.

Diese Neujustierung ist eine der herausfordernden Aufgaben der nächsten Jahre, da die höchste Priorität in den kommenden Jahren vordringlich auf der Erschließung bisher unerschlossener neuer Stadtquartiere liegt.

Gleichzeitig soll in den kommenden Jahren das Angebotsniveau im ÖPNV weitgehend aufrechterhalten und damit für Verlässlichkeit, Planbarkeit und Stabilität im täglichen Betrieb gesorgt werden. Sollte an einer Stelle im Netz ein höherer Leistungsbedarf entstehen, müsste dieser an anderer Stelle ausgeglichen werden. Es wird sich daher auf die notwendigen Anbindungen von neuen Wohngebieten, Siedlungsbereichen mit hohem Anteil an nachfragerrelevanten Wohnbaunachverdichtungen sowie Schulstandorten fokussiert.

Zwischen dem Aufgabenträger und der BVG finden regelmäßig Abstimmungen zur Beurteilung des Angebots statt. Im Rahmen dieser Abstimmungen erfolgt die Analyse und bei Bedarf die Überarbeitung des Angebots.

Aufgrund der Anpassung der Abfahrtszeiten stehen den Schülerinnen/Schüler mittlerweile zwei Fahrten zur Verfügung, die auf die Öffnungszeiten des Schulgeländes abgestimmt sind. Dadurch kann die Spitzennachfrage wirksam reduziert werden.

Vorgesehen ist zudem die Einrichtung von zwei zusätzlichen Schulfahrten. Diese führen jeweils zwischen S Rahnsdorf und S Erkner sowie in Gegenrichtung von S Erkner nach S Rahnsdorf.

Voraussetzung für die Umsetzung ist die Durchführung notwendiger infrastruktureller Anpassungen an der künftigen Wendestelle in der Straße nach Fichtenau.

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die BVG stützt ihre Einschätzung zur Situation auf der Buslinie 161 auf mehrere Erkenntnisquellen. Dazu zählen insbesondere fortlaufende Rückmeldungen des Fahrpersonals sowie eigene Beobachtungen und Erhebungen sowie betriebliche Auswertungen. Auf dieser Grundlage wurden bereits Fahrplananpassungen durchgeführt.

Die Auswirkungen der geänderten Abfahrtszeiten auf die Auslastung der Busse der Linie 161 werden derzeit beobachtet und ausgewertet. “

Bushaltestelle Mausohrweg

Frage 11:

Gibt es Planungen für Sitzplätze, Wartehalle und vor allem Beleuchtung der Bushaltestelle Mausohrweg?

Frage 12:

Ist es vorgesehen, im Rahmen des kommenden Wartehallen-Vertrages dort eine beleuchtete Wartehalle zu errichten?

Frage 14:

Welche Gründe gibt es, dass trotz der Neubauprojekte und der bisherigen Zusagen der Aufwertung der Haltestelle – auch gegenüber Bürgerinnen und Bürgern – noch keine Beleuchtung eingerichtet ist?

Antwort zu 11, 12 und 14:

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 11, 12 und 14 gemeinsam beantwortet.

Die BVG teilt hierzu mit:

„In beiden Fahrtrichtungen befindet sich je eine Wartehalle mit Sitzgelegenheiten. Die Wartehallen wurden am 24.10.2024 für die Nutzung freigegeben. Seit 04.04.2026 verfügen die Wartehallen über eine Stromversorgung für die Beleuchtung. Es kam zu Verzögerungen aufgrund länger andauernder Abstimmung mit den zuständigen Versorgungs- und Genehmigungsstellen, da bis Ende März 2026 an der Haltestelle kein Stromanschluss bestand.“

Frage 13:

Wie wird kurzfristig die Sicherheit an der Haltestelle verbessert, an der sich bereits ein Unfall mit Kfz-Beteiligung ereignete?

Antwort zu 13:

Dem Senat ist kein Sicherheitsdefizit an der Haltestelle bekannt, welches ein kurzfristiges Handeln durch weitere straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen erfordert. An der Örtlichkeit ist eine Mittelinsel vorhanden und es besteht bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.

Spreetunnel

Frage 15:

Was plant der Senat für die dringend benötigte barrierefreie Spreequerung am Spreetunnel?

Frage 16:

Welche Optionen sind konkret diskutiert und geprüft worden?

Antwort zu 15 und 16:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 15 und 16 gemeinsam beantwortet. Es wird auf die Antworten in der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/15964 verwiesen. Danach ist die Einrichtung von Fähranlegern für einen barrierefreien Schiffsbetrieb geprüft worden. Die möglichen Standortlösungen für den Bau eines Fähranlegers auf der Friedrichshagener Seite scheiterten an der fehlenden Zustimmung der Grundstückseigner.

Außerdem wird auf die Antworten in der Schriftlichen Anfrage Nr. 18/27768 verwiesen. Danach wurde im Vorfeld des Umbaus des Spreetunnels überprüft, ob der Einbau von Rampen oder Aufzügen eine barrierefreie Spreequerung ermöglicht. Das war im Bestandsbauwerk bautechnisch nicht möglich und wurde daher verworfen.

Berlin, den 13.05.2026

In Vertretung

Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt