

Neue Sorgen rund um die Südostallee

Längst sollte es hier einen Zebrastreifen geben



Für viele Menschen im Kiez waren sie mehr als nur zwei Baustellenampeln: Die Fußgängerampeln auf der Südostallee, in Höhe der Bushaltestelle „Breites Fenn“ sowie der Bushaltestelle „Südostallee / Königsheide“ sind ersatzlos abgebaut worden.

Aufgebaut wurden die Baustellenampeln aufgrund der Straßensperrung des Sterndamms unterhalb der Eisenbahnbrücken am Bahnhof Schöneweide und dem starken Verkehr auf der Umleitung über die Südostallee. Jetzt, wo die Straßensperrung weg ist, wird deutlich, dass mindestens eine Ampel sehr gut und wichtig war.

Denn auf Höhe der Bushaltestelle „Breites Fenn“ kreuzen sich viele Wege: Kinder, die zur Kita gebracht werden, Erzieherinnen und Eltern, Pflegebedürftige und ihre Angehörigen, mobilitätseingeschränkte Menschen und Fahrgäste, die an der Bushaltestelle ein- oder aussteigen. Dass ausgerechnet hier nun kei-

ne sichere Quermöglichkeit mehr vorhanden ist, sorgt für Unverständnis – und für berechtigte Sorgen.

Das Unverständnis ist besonders groß, weil bereits im Jahr 2018 genau dieser Bedarf festgestellt und ein Zebrastreifen angeordnet wurde. Doch offensichtlich ist die Umsetzung auch 7 Jahre später nicht in Sicht. Zuständig für die Umsetzung wäre das bezirkliche Tiefbauamt. Dass der Zebrastreifen nicht längst geschaffen oder zumindest jetzt angepackt wird, ist unverständlich und ärgerlich. Denn es geht nicht um irgendeine Ecke. Es geht um einen Ort, an dem Menschen besonders geschützt werden müssen. Eine Kita, ein Pflegeheim und eine Hauptverkehrsstraße auf engstem Raum – da braucht es eine schnelle Lösung.

Auch besorgte Eltern haben die Initiative ergriffen und eine Online-Petition gestartet, die ich gern unterstütze.



Zwei Rampen werden zum Denkmal

Die Brücke ist weg, doch wann folgen die Rampen?



Seit dem 5. Juni 2025 rollen die Fahrzeuge wieder über die Kreuzung, welche zuvor noch von der Brücke An der Wuhlheide überspannt wurde. Es brauchte gerade einmal 16 Tage, um die einsturzgefährdete Brücke zu beseitigen. Die Rampen der Brücken stehen jedoch noch immer.

In einer schriftlichen Anfrage habe ich deshalb wissen wollen, wann auch die Rampen endlich abgerissen werden und wie die weiteren Planungen für die Kreuzung sind. Die Antwort ist gewohnt schwammig: Innerhalb des ersten Halbjahres 2026 sollen auch die beiden Rampen abgetragen werden. Eine hierzu notwendige Ausschreibung ist bisher aber noch nicht einmal veröffentlicht.

Und auch die Planungen für die Kreuzung sind noch nicht viel weiter. Hiervon ist allerdings abhängig, ob und wie die Kreuzung umgebaut werden soll.

Eine Forderung aus dem Bezirksparlament von Treptow-Köpnick und mir hat es aber nicht bis zur Senatsverwaltung für Verkehr geschafft. Innerhalb der laufenden Untersuchungen wird die geforderte Straßenbahnverbindung zwischen den Straßenbahnhaltestellen FEZ und Blockdammweg nicht untersucht. Auf meine Frage, ob die geforderte Straßenbahnverbindung untersucht wird, war die Antwort nur „Nein“. Man kann diesen Vorschlag gut oder schlecht finden. Einen Beschluss des Bezirksparlamentes zu ignorieren ist aber undemokratisch.

So bin ich ansprechbar:

KIEZBÜRO „AnsprechBar“
Siemensstraße 15, 12459 Berlin
E-Mail: wahlkreisbuero@lars-duesterhoeft.de
Telefon: 030 / 40 74 22 73

ABGEORDNETENHAUS
Niederkirchnerstr. 5, 10117 Berlin
E-Mail: lars.duesterhoeft@spd.parlament-berlin.de
Telefon: 030 / 23 25 22 90

Montag 10-18 Uhr
Dienstag 10-15 Uhr
Mittwoch 10-15 Uhr
Donnerstag 10-15 Uhr

ODER DIREKT unter
0179 / 39 34 615
(auch per WhatsApp, Signal oder Telegram)



Zeitung von Lars Düsterhöft
AnsprechBar
für Sie im Abgeordnetenhaus Berlin

Ausgabe Oktober 2025

Produziert mit Co2-Ausgleich

Brauchen wir den 17. Bauabschnitt?

Entlastete Straßen und ein neuer Dauerstau

Am 27. August wurde der neue 16. Bauabschnitt der A100 feierlich eröffnet. Für 720 Millionen Euro wurde die 3,2 Kilometer lange Autobahnverlängerung gebaut. Somit endet die Autobahn nun am Treptower Park. Die Fahrzeuge stoßen dort auf die seit Jahren im Bau befindliche Elsenbrücke.

Positiv ist zweifelsohne, dass es rund um die neue Autobahn zu teils erheblichen Entlastungen gekommen ist. Selbst auf der Michael-Brückner-Straße spürt man eine gewisse Verlagerung des Verkehrs auf die neue Autobahn. Im Norden unseres Bezirkes spürt man die Entlastung noch deutlicher. Ob Puschkinallee, Buschkrugallee, Dammweg oder Straße Am Treptower Park, es ist deutlich ruhiger geworden. Zugleich ergießt sich eine gewaltige Blechlawine am Ende der Autobahn in den Treptower Norden. Die Verkehrsplanung - sofern es eine gab - wird trotz ergriffener Maßnahmen ad absurdum geführt.

Noch am Eröffnungstag wurde der Ruf nach der erneuten Verlängerung der A100 bis zur Storkower Straße laut. Mit

Blick auf die Planungs- und Bauzeiten eine fragwürdige Forderung. Denn selbst wenn man die A100 erneut verlängern wollen würde, könnten wohl erst in 30 Jahren die ersten Fahrzeuge rollen.

Ich halte gar nichts von einem weiteren Ausbau der A100. Und das aus verschiedenen Gründen. Schon jetzt war der 16. Bauabschnitt der teuerste Autobahnbau in der deutschen Geschichte. Beim 17. Bauabschnitt sollen es jetzt schon über 1 Milliarde Euro werden. Auch wird es keinen „guten Abschluss“ der A100 geben. Solange die Autobahn inmitten der Stadt endet, kann es keinen „guten Abschluss“ geben. Diesen Abschluss kann man also auch jetzt planen und umsetzen. Die größte Herausforderung die uns in den nächsten Jahrzehnten erwartet, ist und bleibt der schnelle und massive Klimawandel. Gerade wir als Metropole müssen uns anpassen. Zusätzliche Betonpisten und mehr Straßen werden nicht dafür sorgen, dass wir unsere Stadt heute so planen und bauen, dass sie morgen noch lebenswert ist.

Ihr Lars Düsterhöft

Ein neues Quartier für Johannisthal

Spatenstich für 1.800 Wohnungen erfolgt



Am Segelfliegerdamm wurde der symbolische 1. Spatenstich gesetzt – damit beginnt offiziell die Entwicklung des neuen Wohnquartiers. In den kommenden Jahren sollen hier auf einer Fläche von 21 Hektar rund 1.800 Wohnungen entstehen, ergänzt um Grünflächen, Kitas und weitere Angebote für den Alltag und alle Menschen in Johannisthal und dem westlichen Adlershof.

Das Projekt soll nicht nur neuen Wohnraum schaffen, sondern auch das Umfeld stärken. Geplant sind Flächen für Nahversorgung, soziale Einrichtungen und Begegnung. Damit wird sichergestellt, dass das Quartier mehr ist als nur eine Ansammlung von Häusern.

Die 1.800 neuen Wohnungen verteilen sich auf Eigentumswohnungen, freifinanzierte Mietwohnungen mit marktüblichen Mieten und 450 geförderte Wohnungen mit stark subventionierten Mieten. Ziel ist die Berliner Mischung zu er-

reichen, in der Menschen mit hohem Einkommen im selben Haus und im selben Quartier wohnen wie Menschen mit niedrigem Einkommen und die Kinder die selben Kitas und Schulen besuchen.

Aus sozialdemokratischer Sicht braucht es eine gute Mischung: bezahlbare Mieten, soziale Einrichtungen, Gewerbe und besonders Grünflächen. Nur wenn all das zusammenkommt, entsteht ein lebendiges Quartier. Es ist gut, dass auf 10 Prozent der zuvor zubetonierten Fläche neue öffentliche Parks und Spielplätze entstehen werden. Auch ist die Pflanzung von 483 neuen Bäumen vorgesehen. Neben Wohnungen entstehen auch wichtige zusätzliche Gewerbeflächen für das WISTA-Gelände. 35 Prozent der Fläche werden die Voraussetzungen für zusätzliche Unternehmen und neue Arbeitsplätze geschaffen.

Auch die Voraussetzungen für eine sehr gute Verkehrsanbindung sind gegeben.

Der S-Bahnhof Johannisthal bekommt endlich seinen Fahrstuhl und die Straßenbahntangente über den Groß-Berliner-Damm bindet das neue Quartier gut an. Fragen gibt es noch bei der zukünftigen Busanbindung des Quartiers. Ich setze mich dafür ein, dass die bestehenden Linien in einem engeren Takt fahren und so auf Johannisthal grundsätzlich besser anbinden.

Weitere offene Fragen bleiben, zum Beispiel beim motorisierten Individualverkehr. Zwar soll neben mehreren Tiefgaragen unter den Gebäuden eine zentrale Quartiersgarage mit integrierter Mobilitätsstation für ein flexibles Stellplatzangebot entstehen, doch fraglich bleibt, ob das ausreichen wird. Das neue Quartier sollte nicht dazu führen, dass der ohnehin vorhandene Parkdruck nicht noch größer wird. Denn eine gute Stadtentwicklung gelingt nur mit den Menschen vor Ort. Hier hat der Senat zugesagt, besonders die Anliegen aus dem Kiez ernst zu nehmen.

Sprechstunde von Rechtsanwalt Voigt

Jetzt anmelden für die Rechtsberatung am 12. November 2025

Alle zwei Monate berät Sie bei Bedarf Rechtsanwalt Stefan Voigt im Rahmen einer kostenlosen Erstberatung. Melden Sie sich jetzt für die Rechtsberatung am 12. November 2025, 17-18:30 Uhr an.

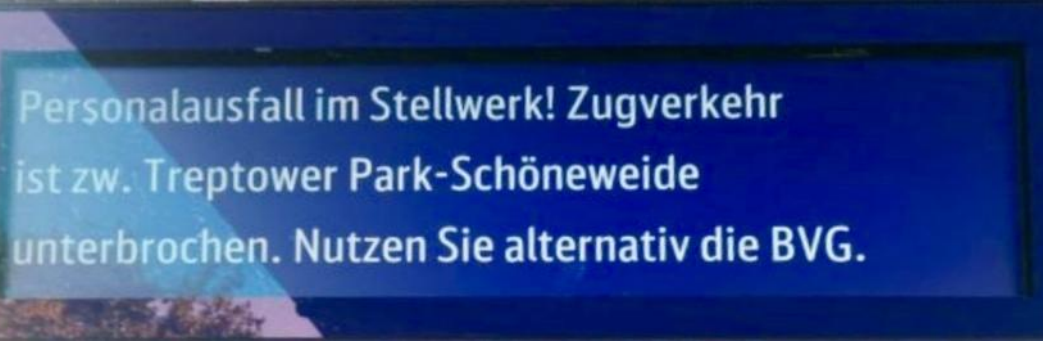
Stefan Voigt ist auf das Sozialrecht spezialisiert, hilft aber auch bei allen anderen Rechtsfragen gern weiter. Bei Bedarf vermittelt er an spezialisierte Kolleginnen und Kollegen.

Wirklich los geht es in wenigen Monaten. Nachdem die Vorbereitungen der Baustelle abgeschlossen sind, soll es Anfang 2026 so richtig losgehen. Dann werden sich die ersten Kräne drehen. Zunächst sollen die Gebäude hin zum Segelfliegerdamm gebaut werden, sodass die weitere Baustelle ein Stück vom Wohngebiet abgeschottet ist und es weniger Lärm für die Anwohnenden gibt. Zwischen 2028 und 2030 sollen alle 9 Baufelder fertig sein. Die ersten Straßen sollen ab Mitte 2026 gebaut werden.

Der Spatenstich am Segelfliegerdamm ist mehr als nur ein Startsignal für Bauarbeiten. Er steht für die Chance, ein neues Stück Stadt so zu gestalten, dass es zum Bezirk passt – mit Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Begegnung an einem Ort. Mir ist es wichtig, Sie beim Bau dieses neuen Quartiers mitzunehmen, beständig zu informieren und Ihre Fragen zu beantworten und Ihre möglichen Sorgen ernst zu nehmen. Gern können Sie sich mit Ihren Anliegen bei mir melden.

Wenn das Personal im Stellwerk fehlt

Warum der S-Bahnverkehr so unzuverlässig ist



Treptow-Köpenick ist abhängig von den beiden S-Bahntangenten. Wenn am Bahnhof Schöneweide nichts mehr geht, sind tausende Menschen aufgeschmissen. Die Zuverlässigkeit der S-Bahn ist seit Jahren ein Problem, im Juli fuhr sogar tagelang kein Zug.

Eine schriftliche Anfrage von mir konnte immerhin etwas Klarheit bringen – und die Erkenntnis, dass der Grund ganz banal, aber gleichzeitig alarmierend ist: Es fehlte Personal im Stellwerk Schöneweide. Krankheitsbedingt, kurzfristig, und es gab keinen Ersatz. Stellwerke sind hochspezialisierte Arbeitsplätze, und nicht jede Fachkraft darf spontan einspringen.

Bei konventioneller Technik wie der in Schöneweide reicht es eben nicht, „irgendwen“ aus dem Team zu rufen. Dass das Stellwerk technisch veraltet ist, wird von der Deutschen Bahn zwar eingeräumt – aber als Hauptursache für die Ausfälle wird das nicht gesehen. Am Ende standen die Fahrgäste still, während auf dem Papier genau 111 Züge komplett und 301 weitere teilweise ausfielen. Die Folge: ein Chaos auf der Strecke – und

ein finanzielles Nachspiel für die S-Bahn Berlin. Allein am 19. Juli 2025 belief sich der Abzug von den Leistungsvergütungen auf rund 60.000 Euro. Und die Tendenz der letzten Jahre ist eindeutig: 2022 musste die S-Bahn nur rund 3.700 Euro wegen Nicht-Erbringung der Leistung an das Land Berlin zurückzahlen. 2023 waren es bereits über 18.800 Euro und 2024 waren es fast 79.000 Euro. Die Probleme summieren sich – mit jeder unbesetzten Schicht und jeder veralteten Technik.

Es gibt aber auch Bewegung: Die Deutsche Bahn stellt alle Stellwerke in Berlin auf elektronische Stellwerke um. Im September ging das elektronische Stellwerk S8 Nord in Betrieb. Das freiwerdende Personal wird dafür sorgen, dass bei uns die Personaldecke dicker wird.

Dazu kommen mehr Bereitschaftsvereinbarungen, breitere Schulungen und Quereinsteigerprogramme, damit solche Ausfälle künftig besser abgefedert werden können. Bis das alles wirkt, heißt es wohl weiterhin: Wir bitten Sie um Verständnis.