

PROTOKOLL

zehnte ordentliche Sitzung des Mobilitätsrates in Form einer Mobilitätskonferenz

Sitzungstermin:	11.06.2024
Sitzungsbeginn:	17.00 Uhr
Sitzungsende:	19.45 Uhr
Veranstaltungsort:	Rathaus Zehlendorf, Kirchstraße; Bürgersaal
Sitzungsleitung:	BzStR Herr Aykal
Protokoll:	Frau Margraf (OrdUmNatSGA Ref)

Bezirksstadtrat Aykal begrüßt die Teilnehmenden an der zehnten Sitzung des Mobilitätsrates, die in Form einer Mobilitätskonferenz durchgeführt wird. Er stellt das Konzept der Konferenz vor. Es werden vier betreute Thementische eingerichtet zu folgenden Themen:

- Tisch 1: Fußverkehr, Barrierefreiheit, Querungshilfen
- Tisch 2: Verkehrsberuhigung und Schulwegsicherheit
- Tisch 3: Radverkehr in Haupt- und Nebenstraßen, Fahrradstraßen
- Tisch 4: ÖPNV

Es ist vorgesehen, dass die Teilnehmenden ca. 15 Minuten an einem Tisch diskutieren und dann zum nächsten Tisch weitergehen und dort diskutieren.

Anschließend stellen die Tischbetreuenden die Ergebnisse vor. Nach einer Abschlussdiskussion werden die wichtigsten Punkte priorisiert. Herr Aykal wird einen Ausblick geben.

Vorstellung der Ergebnisse

Tisch 1: Fußverkehr, Barrierefreiheit, Querungshilfen

Es wurde festgestellt, dass mit zwei gesunden Füßen die meisten Wege im Bezirk gut zurückgelegt werden können. Problematisch wird es aber, sobald Gehhilfen benötigt werden oder das Sehen eingeschränkt ist. Es kommt zu Zielkonflikten bei gemeinsamen Geh- und Radwegen, durch im Weg stehende Elektrokleinstfahrzeuge (eKF). Auch gibt es immer noch Ampeln im Bezirk, die über kein akustisches Signal verfügen. Ein besonderer Gefahrenpunkt sei die Kreuzung Albrechtstraße/Bismarckstraße in Steglitz, aber auch in Lichterfelde Ost vor der Bäckerei Walf gebe es Verbesserungsbedarf. Ebenso seien die Gehwege im Blumenviertel sehr uneben und mit Rollator oder Rollstuhl sehr schlecht befahrbar. Im Bereich Wannsee ist der Taxistand nicht barrierefrei zu erreichen. Die Querung über den Ahlener Weg sei nicht barrierefrei. Der bezirklichen Beauftragten für Menschen mit Behinderungen ist es wichtig, dass die Geldmittel, die der Senat für z.B. Bordabsenkungen jährlich zur Verfügung stellt, auch ausgegeben werden. Herr Aykal ergänzt, dass die Kreuzung Albrechtstraße/Bismarckstraße vom Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenverein Berlin e.V. (ABS e.V.) als die gefährlichste Kreuzung Berlins gekürt wurde und er eine entsprechende Urkunde erhalten habe. Er habe bereits den Verkehrsstaatssekretär angeschrieben, da diese Kreuzung in die Zuständigkeit der Senatsverwaltung falle und um einen Termin zur Verbesserung der Situation gebeten. Im Jahr 2024 stehen dem Bezirk Steglitz-Zehlendorf € 200.000 für Bordabsenkungen zur Verfügung. Diese Mittel sollen verbaut werden.

Tisch 2: Verkehrsberuhigung und Schulwegsicherheit

Bei den Schulwegplänen für die Grundschulen sollte zukünftig auch das Radwegenetz mitgedacht werden. Tempo 30 sollte überall in der Nähe von Schulen angeordnet werden. EKF sollten im Umfeld von Schulen verboten werden, da sie Gefahren darstellen. Die Einrichtung sogenannter „Kiss und Go-Zonen“ ist wünschenswert. Dabei müssten Bushaltestellen berücksichtigt werden. Das Amt solle hier versuchsweise tätig werden. Individuelle Maßnahmen pro Schule seien notwendig. In der Drakestraße befinden sich 7-8- Kitas und Schulen, so dass hier durchgehend Tempo 30 wünschenswert wäre. Ein weiterer Hotspot sei die Querungsstelle über den Dahlemer Weg in Höhe der Jähnickerstraße. Hier müsse eine Ampel eingerichtet werden. Ferner sollte die Brauerstraße zur Fahrradstraße werden. Herr Aykal führt aus, dass er gerne in der Drakestraße und Umgebung einen „Campus Lichterfelde West“ einrichten möchte. Zurzeit könne aber hier kein Verkehrskonzept beauftragt werden, da die Baumaßnahmen der Leitungsverwaltungen auf dem Hindenburgdamm noch immer andauern und somit keine belastbaren Verkehrszählungen möglich wären.

Tisch 3: Radverkehr in Haupt- und Nebenstraßen, Fahrradstraßen

Hier wird Verbesserungspotential im Bereich der Kreuzungen gesehen. Es sollten konsequent Aufstellflächen für Radfahrende vor den Autos eingerichtet werden. Im „5 m-Bereich“ der Kreuzungen könnten Radbügel eingebaut werden, um so die Sichtbeziehungen an den Kreuzungen zu verbessern. Auch an großen Knotenpunkten, wie z.B. den S-Bhf'n Rathaus Steglitz, Zehlendorf und Wannsee müssen die Radabstellmöglichkeiten ausgebaut werden. Kreuzungen sollten verstärkt Radbügel zum Abstellen von Fahrrädern eingebaut werden. Radfahren müsse bequemer werden, Radwege sollten konsequent von Laub, Grünschnitt und Schnee gereinigt werden. Die Ampelschaltungen im Radvorrangnetz sollten optimiert werden, das Ordnungsamt soll konsequenter gegen falsch parkende Autos vorgehen. Bei Baustellen im Straßenland müsse mehr auf Umfahrungen für Radfahrende oder auch Anrampungen zur Gehwegmitnutzung geachtet werden. Die bereits angeordnete Radverkehrsanlage an der Thielallee müsse schnell umgesetzt werden. Der Ausbau des Tietzenweges als Alternative zur Nutzung der Drakestraße müsse vorangetrieben werden. Der Straßenzug Sven-Hedin-straße –Schützallee könne als Fahrradstraße angeordnet werden. Katastrophal für Radfahrende sei die Situation in der Goerzallee und dem Hindenburgdamm.

Herr Aykal betont, dass die Maßnahme in der Thielallee aktuell von der Hausleitung der Senatsverkehrsverwaltung blockiert werde und er den neuen Staatssekretär zu diesem Thema bereits angeschrieben habe.

Tisch 4: ÖPNV

Im Bezirk gibt es Regionalbahnen, S- und U-Bahnen sowie Busse. Die einzelnen Verkehrsträger sind nicht immer gut aufeinander abgestimmt.

Was die S-Bahn betrifft, sei die Schaffung eines S-Bahnhofes „Kamenzer Damm“ ebenso wichtig wie der zweigleisige Ausbau des Teilstücks zwischen Lankwitz und Teltow Stadt. Es wäre wünschenswert, dass ein 10-Minuten-Takt bis 24 Uhr aufrechterhalten wird, in den Hauptverkehrszeiten sei ein 5-Minuten-Takt notwendig. In den neuen S-Bahnzügen sei zu wenig Platz für Fahrräder, Kinderwagen und Gepäck.

Es sei gut, dass die U3 nun von der Krumme Lanke bis zum Mexikoplatz verlängert werde, eine Verlängerung bis Düppel sei wünschenswert. Es sei schade, dass das Bauen so lange dauert. Die Baustellenkommunikation könne verbessert werden. Auch beim Busverkehr gebe es Verbesserungspotential. Bei Straßenbaumaßnahmen leide der Busverkehr besonders, häufig würden Bushaltestellen zugeparkt. Haltestellen müssten nach dem Berliner Mobilitätsgesetz barrierefrei umgebaut werden, oft stehe nicht genügend Platz dafür zur Verfügung. Die Busfahrer sollten nachgeschult werden, damit sie besser an den Haltestellen halten.

An manchen Örtlichkeiten müsse das Zusammenspiel von Radfahrenden mit aus- und einsteigenden Fahrgästen an Bushaltestellen optimiert werden. Es sollten immer wieder Kampagnen zu

rücksichtsvolleren Miteinander im Verkehr aufgelegt werden. Markierungen sollten aufgefrischt und zum Teil auch ergänzt werden. Der Einsatz von Klein- und Rufbusse solle das Busnetz ergänzen.

Zusammenfassung und Priorisierung

Herr Aykal bedankt sich für die angeregte Diskussion und besonders bei den moderierenden Personen für die Vorstellung der Ergebnisse.

Jede teilnehmende Person hat nun die Möglichkeit in jedem der einzelnen Themenfelder ein Thema mit Klebepunkte zu priorisieren:

Tisch 1: Fußverkehr, Barrierefreiheit, Querungshilfen

- Konsequentes Freihalten von Kreuzungen – Umsetzen durch Mitarbeitende des Ordnungsamtes
- Trennung von Rad- und Fußwegen - „ertastbar“; eKF-Parkplätze an definierten Orten
- Kreuzung Albrechtstraße/Bismarckstraße – schlechteste und gefährlichste Kreuzung von Berlin (zu enge Gehwege, Radweg gemeinsam mit Gehweg, kein Signal für Blinde, zu kurze Grünphase für zu Fuß Gehende)
- Querungshilfen

Tisch 2: Verkehrsberuhigung und Schulwegsicherheit

- Einfach mal ausprobieren – mehr temporäre Verkehrsversuche
- Verkehrssicherheitsmaßnahmen für die Drakestraße bis 2026
- Unmittelbares Radnetz in der Nähe von Schulen als Schulweg herrichten
- Verpflichtende (temporäre) Schulstraßen – BA muss begründen, wenn keine eingerichtet werden

Tisch 3: Radverkehr in Haupt- und Nebenstraßen, Fahrradstraßen

- Thielallee (Lückenschluss von B1 bis zur FU Berlin)
- Drakestraße (Verkehrssicherheit, ggf. Tempo 30)
- Kreuzungssicherheit (z.B. Fahrradbügel um Parken von Autos zu verhindern)
- Radwege frei räumen
- Einbahnstraßen vor Schulen und generell in schmalen Straßen einrichten

Tisch 4: ÖPNV

- Weiterer Ausbau von S- und U-Bahnen
- Verbesserung der Barrierefreiheit

Herr Aykal bedankt sich für die engagierte Mitarbeit aller Teilnehmenden. Die Richtung, in der die Mobilität verbessert werden soll, stehe fest. Nun müsse die Umsetzung erfolgen. Leider ließen sich die meisten Projekte nicht von heute auf morgen umsetzen. Aber bis zum Jahr 2026 werden Akzente sichtbar sein. Er wolle sich zuerst auf die Projekte konzentrieren, die durch die bezirkliche Verwaltung umgesetzt werden könnten. Für viele Projekte sei die Zusammenarbeit mit der Senatsverkehrsverwaltung zwingend notwendig. Gerne werde er einen Vertreter der Senatsverkehrsverwaltung zur nächsten Sitzung des Mobilitätsrates einladen.

Eine Vertreterin des Beirates für Menschen mit Behinderungen beklagt sich darüber, dass der „Raum für Beteiligung“ in der Potsdamer Straße in Zehlendorf aus Steglitz kommend nicht gut erreichbar sei. Hier fehle eine Ampel an der Haltestelle des M48. Es wird angeregt, mehr Verkehrsversuche durchzuführen. Auch sollten Kinder und Jugendliche, also jüngere Zielgruppen besser in die Planung mit eingebunden werden. E-Busse sollten verstärkt eingesetzt werden, da sie nicht nur emissionsarm sondern auch wesentlich leiser unterwegs sein als herkömmliche Busse. Es bestehen Bedenken, dass Autofahrende auf dem Königsweg in Zehlendorf, wenn dieser dann asphaltiert sein wird, Tempo 30 nicht einhalten werden. Es wird bedauert, dass es keine Stelle gibt, bei der Anträge für Ampeln eingereicht werden können. Es wird über die Änderungen in der StVO gesprochen, die nun in Teilen etwas flexibler und nicht mehr ganz so autozentriert sei. Man soll sich im öffentlichen Raum an den Kindern orientieren, das käme auch den Erwachsenen und den älteren Menschen zugute.

Die Grünphasen an den Ampeln sollten verlängert werden, und mehr Bordsteine an den Kreuzungen müssten abgesenkt werden. Die Auto gerechte Stadt sei kein Zukunftsmodell.

Es sollten kleine Maßnahmen umgesetzt werden wie z.B. Anrampungen. Die zu Fuß Gehenden seien nun mal die schwächste Gruppe unter den Verkehrsteilnehmenden. Sie müssten besonders geschützt werden.

Die Teilnehmenden bedanken sich bei Herrn Aykal für die Organisation dieser Konferenz.

Herr Aykal schließt die Konferenz. Er erläutert, dass im Bereich der Verkehrswende im Bezirk Steglitz-Zehlendorf vor seiner Amtszeit nicht sehr viel passiert sei, weswegen sich viele Maßnahmen angestaut hätten. Er verstehe die Ungeduld der Aktiven, aber einiges sei jetzt schon passiert. Er verweist auf die umgestalteten Plätze, die nun eine wesentliche höhere Aufenthaltsqualität aufwiesen.

Eine Herausforderung sei es nun, gut mit der Senatsverkehrsverwaltung zusammen zu arbeiten.

Die nächste Sitzung des Mobilitätsrates findet am Dienstag, 01.10.2024 im Raum C21 im Rathaus Zehlendorf statt. Die letzte Sitzung des Mobilitätsrates in diesem Jahr findet am 17.12.2024 statt.

Petra Margraf, 15.08.2024

Protokoll Tisch 4: ÖPNV

Strukturierung in: R-Bahn, S-Bahn, U-Bahn, Busse (Fähren), Weiteres wie Tram..

Strukturversuch in:

Kurzfristig – noch in dieser Legislaturperiode (Wahlperiode bis 2026)

Mittelfristig – vsl. erst in der nächsten Legislaturperiode (Wahlperiode bis 2031)

Zielkonzeptionen – jetzt angehen, diskutieren, entwickeln, zum zielgerichteten Umsetzen
wurde wegen Zeitknappheit und der Vielfalt der Themen nicht umfassend praktiziert ...

R-Bahn (RB RegionalBahn, RE RegionalExpress) (DB AG, DB Regio, ODEG, u.a.)

wurde wegen Zeitknappheit und anderer vielfältiger Themenschwerpunkte nicht behandelt ...

Stichworte wären: Stammbahntrasse/Wannseebahnbetrieb; Knoten Mexikoplatz; RB-Halt LiOst ...
(Infrastruktur: DB InfraGO; Betrieb: DB Regio Nordost, ODEG, u.a.; Besteller: Senat MVKU mit VBB)

S-Bahn (DB AG, S-Bahn Berlin GmbH)

wurde knapp thematisiert, weil autarkes DB-Bln-System ohne wesentliche ‚äußere‘ Stör-Einflüsse
(Infrastruktur: DB InfraGO; Betrieb: DB-S-Bahn Berlin; Besteller: Senat MVKU mit VBB)

S2 Bf Kamenzer Damm durchsetzen! und zeitnah umsetzen!

S25 Zweigleisigkeit Lankwitz durchsetzen! (Zuverlässigkeit & Pünktlichkeit sicherstellen!)

S1 Taktverdichtung bis Wannsee: 10‘ bis 24 Uhr ausweiten, 5‘ in den Spitzen stabilisieren!

Neue S-Bahn-Züge toll! Aber: **zu wenig Freiräume** für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen

Barrierefreiheit zu/von S-Bahnsteigen an/in allen S-Bf‘en rund um die Uhr sicherstellen!

S-Bahn-Baustellenkommunikation verbessern! Warum, wieso, so lange, wieder später?

S1 Bf Zehlendorf 2. Zugang Postplatz/Machnower Straße durchsetzen! Und zeitnah bauen!

S25 Verlängerung Teltow Stadt/ Stahnsdorf nützlich für Steglitz-Zehlendorf/ Kleinmachnow

... ..

U-Bahn (BVG AöR, Senat von Berlin)

wurde knapp thematisiert, weil autarkes BVG-Bln-System ohne wesentliche ‚äußere‘ Stör-Einflüsse
(Infrastruktur: BVG mit Senat MVKU und BA Bezirksämtern; Betrieb: BVG; Besteller: Senat)

U3 Verlängerung mit Lückenschluss S1 Mexikoplatz offenbar Baustelle 2025-2029/2030

Lage U-Bhf Mexikoplatz richtig südlich Bahnbrücke in der nachfolgenden Lindenthaler Allee

Einstimmiger BVV-Beschluss erfolgt für BA-Zielplanung für U3 nach Düppel/ Kleinmachnow

U9-Verlängerung nach Lankwitz und Hindenburgdamm Klinikum Benjamin Franklin fordern!

BVG-Baustellenkommunikation verbessern! Warum, wieso, (nicht) so lange, wieder später?

Barrierefreiheit zu/von U-Bahnsteigen an/in allen U-Bhf‘en rund um die Uhr sicherstellen!

Neues BVG-Kundenzentrum im U-Bhf Rathaus Steglitz gut, aber **personell unterbesetzt** ...

... ..

BUS (StadtBusse, X ExpressLinien, F Fähren) (BVG, Senat von Berlin)

wurde umfangreich thematisiert, weil äußerst konfliktreich in den öffentlichen Verkehrsräumen
(Infrastruktur: BVG mit Senat MVKU und BA Bezirksämtern; Betrieb: BVG; Besteller: Senat)

Unzureichende Bus-Fahrplan-Stabilität aufgrund vieler Störfaktoren im Verkehrsgeschehen, insbesondere **aufgrund fehlender Busfahrstreifen** u/o **mangelhafter LSA-Bevorrechtungen**
Keine klare Bus-Haltestellenordnung (Mast, Haltepunkte, Türen-Haltepunkte, Nachrücken), oft katastrophale Lage vor Ort (Baumscheibe, Gehwegpoller, Niedrigbord vor Ausstiegstür) ...
Forderung an BVG (& BA) nach Neuordnung aller BUS-Haltestellen mit Barrierenbeseitigung und Nachschulung des Fahrpersonals zu besserem barrierefreiem Halten an Bushaltestellen
Oft konfliktreiche Haltestellenlagen für aussteigende/einsteigende/umsteigende/wartende Fahrgäste auf engen Haltestellenflächen mit durchlaufenden Gehweg- und Radfahrstreifen
Standardlösungen vor Ort an die jeweiligen Bedingungen und Gegebenheiten anpassen, insbesondere Warteflächen & Radwegführungen durch oder an Haltestellen neu markieren
Forderung an BVG & BA, immer wieder Kampagnen zu „Rücksichtnahme & Miteinander an Bushaltestellen und im Öffentlichen Verkehrsraum“ aufzulegen und intensiv zu promoten ...
Viel mehr Mut zu Auffrischungen u/o Ergänzungen der Markierungen im öff. Verkehrsraum (Haltelinien, Schutzzonen, Schraffierungen, Fahrstreifenbegrenzungen, ...)
Forderung an BA & Polizei nach noch konsequenterer Durchsetzung der Verkehrsordnung rund um die Uhr, auch in dichter Abfolge (inkl. Überprüfung der Verkehrsanordnungen)
Baustellenbedingte Haltestellen-Verschiebungen besser durchdenken/anordnen/sichern ... (oft nicht zumutbare, nicht barrierefreie Überbrückungswege, nicht erkennbar/hindernisfrei z.B. Hindenburgdamm) -> vgl. u.a. Dokumentation Blinden- & Sehbehinderten-Verband <-
... ..

Großflächige Stadtraum-Wohngebiete OHNE Bus-Verkehrsangebote (erste/letzte Meilen): dafür BVG-Angebote entwickeln (RufBus, Taxi-Kooperationen, **JELBI-Stationen vermehren!**) Pilot-Projekte „Autonomes Busfahren“ nach Steglitz-Zehlendorf holen (à la Alt-Tegel-Hafen)
Bevorrechtungen für Linienbusse im Verkehrsraum ausweiten (LSA & Sonderfahrstreifen): nicht nur Bus-Häufigkeit, sondern auch Fahrrad-Frequentierung in Begründung einbeziehen!
LSA-Schaltungen an Kreuzungen separieren: rechtsabbiegende BusV- & geradeauslaufende FußV+RadV-Ströme trennen zur gegenseitigen Erhöhung der Verkehrssicherheit & -zügigkeit
Forderung an BVG & BA: BUS-Sonderfahrstreifen auf Schulbusstrecken prüfen/durchsetzen! Bus-Einsatz (Gefäßgröße, Taktichte, ...) auf Unterrichtsenden & Pulkaukommen ausrichten!
Dichte Fahrplan-Angebote tags für HinWege auf RückWege abends übertragen (inkl am WE)

Genannte Einzelbeispiele:

BUS X10 ist super, aber oft zu voll/unregelmäßig (Stau Teltow & Knesebeckbrücke auflösen!)
BUS 285 ganztägig durchbinden (nicht zeitweise Andreezeile enden lassen)
BUS Angebot Lankwitz <> Steglitz ausweiten! (Baustelle Kreisel-Schlossstraße minimieren!)
BUS M48 nicht am Rathaus Steglitz enden lassen
BUS X11 fällt zu oft aus oder zu voll/unregelmäßig

Weiteres (z.B. Tram Straßenbahn ...) (BVG, Senat, BA SZ, RegioBus, u.a.)

wurde aufgrund Zeitknappheit und Vielfalt anderer wichtiger Stichworte nicht mehr thematisiert