

PROTOKOLL

15. ordentliche Sitzung des Mobilitätsrates

Sitzungstermin:	30.09.2025
Sitzungsbeginn:	17:00 Uhr
Sitzungsende:	18:45 Uhr
Veranstaltungsort:	Rathaus Zehlendorf, Kirchstraße; Raum C 21
Sitzungsleitung:	BzStR Herr Aykal
SGA	Frau Kleeberg, Mobilitätsmanagerin
Protokoll:	Frau Margraf (OrdUmNatSGA Ref1)

Bezirksstadtrat Aykal begrüßt die Teilnehmenden der 15. Sitzung des Mobilitätsrates.

TOP 1 Auswertung der Radtour zu den schlimmsten Kreuzungen in Steglitz - weiteres Vorgehen

Herr BzStR Aykal führt ein und bedankt sich noch einmal für die Zusendungen zu den gefährlichen Kreuzungen. Das Ziel sei, in der heutigen Sitzung des Mobilitätsrats diese auszuwerten und den weiteren Verlauf zu besprechen. Mitglieder des Mobilitätsrats verständigen sich darauf, infolge dieser Sitzung einen Brief an den Senat zu senden. Herr Aykal erklärt sich bereit, über sein Büro einen Entwurf mit den entsprechenden Verbesserungsvorschlägen für die nächste Sitzung vorzubereiten und diesen mit der Einladung zur nächsten Sitzung zu verschicken. Dieses Schreiben solle dann in der nächsten Sitzung des Mobilitätsrates am 16.12.2025 beschlossen werden. Im nächsten Jahr könne eine ähnliche Radtour durch den Altbezirk Zehlendorf organisiert werden.

Gefährliche Kreuzungen

1) Steglitzer Damm/Bismarckstraße

Ein großes Problem an dieser Kreuzung stellen die engen Fußwege vor allem an der südwestlichen Seite der Kreuzung aufgrund des markierten Radweges auf dem Gehweg dar. Auch die Mittelinseln sind viel zu klein. Ein weiteres Problem ist die Schaltung der Ampel, so bekommt der Rechtsabbiegeverkehr vom Steglitzer Damm in Richtung Bismarckstraße immer gleichzeitig mit den zu Fuß gehenden Grün, dass eine Gefahrensituation entsteht. Optionen wie Kreisverkehr, Kreuzung ohne extra Rechtsabbieger werden diskutiert.

Die Hauptgefahrenstelle besteht an dieser Kreuzung für den Fuß- und Radverkehr an der südwestlichen Ecke. Die Mittelinseln müssen vergrößert werden, vielleicht könnte eine überbreite Busspur eingerichtet werden, die vom Radverkehr mit genutzt werden kann.

2) Albrechtstraße/Klingsorstraße

Hier wird der plötzlich endende Radverkehrsanlage auf der Albrechtstraße als Gefahrenstelle wahrgenommen. Des Weiteren gibt es aktuell keine durchgehende Nord-Süd-Radverbindung von der Filandastraße in die Klingsorstraße hinein. Auch kommt es zu Gefahrensituation mit dem Busverkehr.

Eine mögliche Lösung wäre auf der Klingsorstraße Tempo 30 einzuführen. Das Bezirksamt plant im nächsten Jahr in der Neuen Filandastraße den Straßenbelag zu sanieren, so dass im Straßenzug Filandastraße - sofern die verkehrsrechtliche Anordnung der Senatsverkehrsverwaltung weiterhin vorliegt - eine Radverkehrsanlage eingerichtet werden kann.

3) Hermann-Ehlers-Platz

Hier wird die Radführung als problematisch angesehen. Es gibt bisher keine Radverkehrsanlage auf der Albrechtstraße im Abschnitt zwischen der S-Bahn/Autobahnbrücke und der Schloßstraße. So kommt es zu einer erhöhten Gefahrenlage auf der Fahrbahn, insbesondere zwischen Bus- und KFZ-verkehr sowie auf dem Herrmann-Ehlers-Platz zu Konflikten mit dem Fußverkehr

Im Rahmen der Umgestaltung des Hermann-Ehlers-Platz ist es vorgesehen auf der nördlichen Seite der Albrechtstraße eine gemeinsame Bus- und Radspur zu schaffen. Dabei wird der Taxistand in die Düppelstraße verlegt, so dass die Busse in der aktuellen Haltebucht der Taxen halten können. Die Haltebucht wird für die Busse verlängert. Der Taxistand an der Düppelstraße direkt am Herrmann-Ehlers-Platz bleibt weiterhin erhalten und kann ggf. verlängert werden.

4) Wolfensteindamm/A103/Schloßstraße

Die Autobahnausfahrt von der A10 in Richtung Schloßstraße erfolgt mit Tempo 50. Als Radfahrender muss man, wenn man von der Schloßstraße aus Zehlendorf kommt und links in die weiterführende Schloßstraße abbiegen möchte, mehrere Ampelphasen passieren, die aktuellen Hochbordradwege sind viel zu schmal. Wenn man wiederum von der Schloßstraße rechts in Unter den Eichen einbiegt, wird man von der Rad-/Busspur auf einen Hochbordradweg geleitet.

Es wird vorgeschlagen, die Radspur mit Busfreigabe in Richtung Zehlendorf, die erst ab Am Fichteberg existiert, bereits ab der großen Kreuzung beginnen zu lassen. Auch könnte an der Autobahnabfahrt Tempo 30 angeordnet werden.

5) Wolfensteindamm/Hindenburgdamm

Der Radweg auf dem Hindenburgdamm ist zu schmal, es besteht Konfliktpotential mit dem Fußverkehr.

Es wird überlegt, auf dem Hindenburgdamm eine Fahrspur für Bus- und Radverkehr zu nutzen. Dann könnte am Hindenburgdamm an der Mündung des „Kleinen Hindenburgdamms“ eine Querung für den Radverkehr geplant werden, so dass Radfahrende vom Hindenburgdamm aus Süden kommend den Hindenburgdamm queren und dann weiter über den „Kleinen Hindenburgdamm“ in Richtung Schloßstraße fahren könnten. Diese Mittelinsel könnte für den Kfz-Verkehr geschlossen

6) Tietzenweg/ Margaretenstraße/Veilchenstraße und 7) Tietzenweg/Lucas-Cranach -Straße

Der Straßenquerschnitt des Tietzenweges ist gering, Rad- und Fußverkehr wird durch Parken im Kreuzungsbereich erschwert. Eine Rotmarkierung der Kreuzungsbereiche wird angeregt.

Das Bezirksamt setzt in Zusammenarbeit mit der Senatsverkehrsverwaltung und der infraVelo im Tietzenweg eine Fahrradstraße um. Die Umsetzung erfolgt in drei Abschnitten. Noch in diesem Jahr wird der erste Abschnitt von Unter den Eichen bis zum Gardeschützenweg fertiggestellt. Im nächsten Jahr soll der Abschnitt bis zur Augustastraße folgen. Es ist vorgesehen in diesem zweiten Abschnitt des Tietzenweges das Kopfsteinpflaster im Fahrbahnbereich zu fräsen, um so komfortables Radfahren zu ermöglichen.

8) Habelschwerdter Allee/ Altensteinstraße

Diese Kreuzung ist für zu Fuß Gehende sehr gefährlich, da man aufgrund der Ampelschaltung nie komplett die Habelschwerdter Allee überqueren kann. Autos, die rechts von Unter den Eichen einbiegen, haben gleichzeitig wie die zu Fuß Gehenden grün. Eine weitere Gefahrenstelle für zu Fuß gehende ist die Querung der Altensteinstraße, hier kommt es zu Konflikten mit Autos, die rechts aus der Habelschwerdter Allee in die Altensteinstraße einbiegen. Für Radfahrende wiederum fehlt eine Fortsetzung der markierten Radspur bis zu Unter den Eichen.

Auf der südlichen Seite könnte zwischen Ladenbergstraße und Unter den Eichen eine Radspur angeordnet werden bei Abordnung der Parkspur.

TOP 2 Hochfrequentierte Schulwege (Änderung der StVO, dass auf Straßen des überörtlichen Verkehrs im unmittelbaren Bereich vor Schulen usw. Tempo 30 angeordnet werden kann) - auf Anregung von Melanie Hartung, - Bezirkselternausschuss

Die Vertreterin des Bezirkselternausschusses führt aus, dass die Bezirke aufgefordert seien hochfrequentierte Schulwege zu benennen, da hier aufgrund der kürzlichen Änderung der StVO Tempo 30 angeordnet werden könnte. Die Vertreterin des VCD interessiert sich dafür, was hochfrequentiert in diesem Fall bedeutet. Herr Aykal führt aus, dass nicht nur der Schuleingangsbereich, sondern das gesamte Karree logischerweise hochfrequentiert sei, weil die Schülerinnen und Schüler aus dem gesamten Nahbereich in die Schule gehen. Die Albrechtstraße ist in diesem Kontext ein sehr gutes Beispiel, weil sie im Nahbereich mehrerer Schulen liegt und folglich hunderte Schülerinnen und Schüler diese Straße queren. Die Senatsverkehrsverwaltung möchte aktuell die Tempo 30 Anordnung, die im westlichen Bereich der Albrechtstraße aufgrund von Luftverschmutzung getroffen wurde, auf den Zeitraum 22 - 6 Uhr einschränken. Herr Aykal habe aber mit dem Verkehrsstaatssekretär gesprochen und betont, dass es sich in diesem Abschnitt sehr wohl um einen hochfrequentierten Schulweg handelt und daher Tempo 30 rund um die Uhr erhalten bleiben müsse.

Das Netzwerk Schulwegsicherheit sammelt Unterschriften für den Erhalt von Tempo 30 in der Albrechtstraße. Diese Unterschriften könnte er dann dem StS Verkehr übergeben, wenn dieser demnächst zu seinem Antrittsbesuch nach Steglitz-Zehlendorf kommt.

Es wird nach Schulwegplänen im Bezirk Steglitz-Zehlendorf gefragt. Herr Aykal führt aus, dass er diesbezüglich schon im Austausch mit dem Schulamt gewesen ist. Es wäre aus seiner Sicht sehr

sinnvoll, wenn der Senat die digitale Lösung, die im Bezirk Lichtenberg und inzwischen in zwei oder drei weiteren Bezirken im Einsatz ist, für ganz Berlin kaufen würde.

Herr Aykal ergänzt, dass in diesem Zusammenhang auch betrachtet werden müsse, an welchen Örtlichkeiten Kinder sich nach der Schule aufhielten.

TOP 3 Verschiedenes

Es wird darauf hingewiesen, dass noch immer kein Stoppschild am Landoltweg an der Einmündung in die Thielallee steht. Ein weiterer offener Punkt ist der aktuelle Sachstand zur Öffnung der Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr. Es wird außerdem darauf hingewiesen, dass es im Franz-Grothe-Weg gefährliche Fahbahnschäden bzw. Wellen in der Fahrbahn gebe.

Es wird berichtet, dass an der letzten „Kiddical Mass“, die von Wannsee bis Zehlendorf gefahren ist, ca. 50 Personen teilgenommen haben, ebenso bei der „Kiddical Mass“ in Steglitz. Diese Veranstaltungen werden von changing cities organisiert. Es wird vorgeschlagen, diese Veranstaltungen besser zu bewerben.

Es wird gefragt, ob bekannt sei, dass das Projekt „flotte Berlin - freie Lastenräder für Berlin kommunal“ aufgrund fehlender finanzieller Mittel der Senatsverkehrsverwaltung im nächsten Jahr eingestellt werden muss.

Herr Bezirksstadtrat Aykal schließt die Sitzung.

Die letzte Sitzung des Mobilitätsrates im Jahr 2025 findet am **Dienstag, 16.12.2025 von 17:00 - 18:30 Uhr** statt.

Protokoll Petra Margraf, 25.11.25