
Themenfeldziele und Leitlinien für den Verkehrsversuch einer Radverkehrsanlage am Tempelhofer Damm

Endgültige Fassung nach dem 3. Workshop am 03.12.2018

AUFTRAGGEBER



Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin
Straßen- und Grünflächenamt

Dienstsitz:
Rathaus Tempelhof
Tempelhofer Damm 165
12099 Berlin

Postanschrift:
John-F.-Kennedy-Platz
10820 Berlin

Ansprechpartner:
Herr Schack: schack@ba-ts.berlin.de

AUFTRAGNEHMER

dieraumplaner

slapa & die raumplaner gmbh
Geschäftsführerin Sabine Slapa

Kaiser-Friedrich-Straße 90
10585 Berlin
Tel 030 666 2971-0
Fax 030 666 2971-1
www.die-raumplaner.de

Bearbeiterinnen:
Sabine Slapa, Nadine Ranft,
Inga Voswinkel, Jana Degenkolb

Berlin, den 12.12.2018

1 Anlass und Ziel

Im Juni 2017 hat die Bezirksverordnetenversammlung des Bezirkes Tempelhof-Schöneberg beschlossen, den Tempelhofer Damm als urbane Achse neu zu gestalten (Drucksache 0261/XX):

„Die BVV ersucht das Bezirksamt, sich gegenüber den zuständigen Stellen des Landes dafür einzusetzen, dass zur Radverkehrsanlage auf dem Tempelhofer Damm im Bereich des Einzelhandelsstandortes eine differenzierte Planung erfolgt, die allen städtischen Funktionen der Straße Rechnung trägt: Vernünftige Bedingungen für Aufenthalt und Einzelhandel, für den Radverkehr und den sonstigen Straßenverkehr. Im Fokus eines Umbaus der Straße muss das Interesse stehen, die urbane Achse neu zu gestalten und als Stadtteilzentrum zurück zu gewinnen. Ein wichtiger Aspekt sind auch die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung hinsichtlich Barrierefreiheit.

Es soll ein strukturierter und transparenter Planungsprozess zur Neugestaltung erfolgen. Alle örtlichen Interessengruppen sind in den Planungsprozess einzubinden: Anwohner, Einzelhändler, Kunden, Verkehrsteilnehmer etc.“

Aufgrund dieses Beschlusses wurde das Büro die raumplaner beauftragt, das Projekt „Verkehrsversuch einer Radverkehrsanlage am Tempelhofer Damm“ zu begleiten und die Beteiligung zu organisieren und durchzuführen. Die fachliche Planung des Projektes hat das Verkehrsplanungsbüro IVAS übernommen, beide Büros arbeiten eng zusammen. Das Konzept für den Verkehrsversuch soll im Juni 2019 abgeschlossen sein.

Am 22.08.2018 lud das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg als offiziellen Auftakt für das Projekt zu einer Informationsveranstaltung ein um die breite Öffentlichkeit in diesem frühen Stadium über das Projekt zu informieren und erste Ideen, Anregungen und Bedarfe zu sammeln.

Auf dieser Auftaktveranstaltung wurden Bürger_innenvertreter der verschiedenen Zielgruppen gefunden, die den weiteren Prozess intensiv und aktiv begleiten wollen. Mit diesen Vertreter_innen wurden insgesamt drei Workshops zur Erstellung von Leitlinien und Themenfeldzielen durchgeführt. Neben den Vertretern aus der Bürgerschaft war auch das Straßen- und Grünflächenamt sowie das beauftragte Verkehrsplanungsbüro Teilnehmer der Workshops. Das Ergebnis dieser drei Workshops, die unter allen Teilnehmenden abgestimmten Leitlinien und Themenfeldziele, sind im Folgenden aufgelistet. Die Leitlinien dienen dazu, der Planung einen Rahmen zu geben, mithilfe der Themenfeldziele kann die Planung bewertet werden.

2 Themenfeldziele

Themenfeld Fahrradverkehr

Wir wollen

- dass das Mobilitätsgesetz umgesetzt wird
- geschützte Radverkehrsanlagen auf beiden Seiten auf der gesamten Strecke
- eine angemessene Breite der Radverkehrsanlage, die ein gefahrloses Überholen gewährleistet
- mehr und gute Querungsmöglichkeiten für Radfahrer
- gute Sichtbeziehungen
- dezentrale Radabstellanlagen in angemessener Anzahl.

Themenfeld Fußverkehr

Wir wollen

- mehr und gute Querungsmöglichkeiten
- eine übersichtliche Organisation der Gehwegbereiche
- dass Ampelschaltungen angepasst werden an die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen
- dass die Barrierefreiheit gewährleistet wird
- breitere Seitenräume
- eine angemessene Anzahl an Sitzgelegenheiten

Themenfeld Parkraum

Wir wollen

- dass die Möglichkeiten einer Parkraumbewirtschaftung untersucht werden
- mit Hilfe eines Parkleitsystems den Parkraum optimieren

Themenfeld ÖPNV

Wir wollen

- Eine konfliktfreie Organisation von Haltestellen
- barrierefreie Zugänge zu Haltestellen und U-Bahnhöfen
- Sichere und gut ausgeleuchtete Haltestellen und U-Bahneingänge
- mehr und gute Radabstellanlagen an Haltestellen und U-Bahnhöfen

Themenfeld Lieferverkehr

Wir wollen

- den Lieferverkehr optimieren (weniger Platz, weniger Liefervorgänge)
- eine für den Umweltverbund konfliktfreie Organisation des Lieferverkehrs

Themenfeld MIV

- eine stadtverträgliche Organisation des MIV
- dass die Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe und Lärm eingehalten werden
- eine übersichtliche und sichere Organisation des Straßenraumes

Über die Themenfelder hinaus wurden **allgemeine Ziele**, welche alle Zielgruppen betreffen identifiziert:

Wir wollen

- eine bessere Aufenthaltsqualität
- eine attraktive Begrünung
- eine übersichtliche Organisation des gesamten Raumes
- dass der Verkehr für alle Verkehrsteilnehmer (insbesondere in Kreuzungsbereichen) sicherer wird
- mehr Kontrollmaßnahmen für die umgesetzten Maßnahmen (Parken, Geschwindigkeit)

eine schnelle und prioritäre Umsetzung von sicheren Radverkehrsanlagen

3 LEITLINIEN

Grundlage des Verkehrsversuchs ist die Einhaltung aller rechtlichen Anforderungen, insbesondere des Mobilitätsgesetzes, mit dem Ziel, im Bereich Rad- und Fußverkehr über diese Standards hinauszugehen. Prioritäres Ziel ist es, möglichst schnell durchgehende, sichere und geschützte Radverkehrsanlagen umzusetzen.

Im Mittelpunkt des Verkehrsversuchs am Tempelhofer Damm steht eine stadtverträgliche Organisation des Verkehrs, insb. die Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Dabei geht es um eine abgestimmte Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur unter möglichst geringer Inanspruchnahme von Raum für den fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr, um den öffentlichen Raum in seiner Qualität zu erhöhen, Rad- und Fußverkehr zu ermöglichen und hier Orte zur Begegnung und Kommunikation zu schaffen. Dazu gehören eine übersichtliche Organisation und ansprechende Gestaltung des gesamten öffentlichen Raumes sowie eine attraktive Begrünung.

Die Erhöhung der Sicherheit soll als Ziel der Planung gewährleistet und gegenseitige Rücksichtnahme und Respekt gefördert werden. Dazu soll der gesamte Straßenraum übersichtlich und sicher organisiert werden.

Die Grenzwerte für Lärm- und Schadstoffimmissionen sind einzuhalten und zu kontrollieren.

Im Fokus steht die qualitative und quantitative Verbesserung des Umweltverbundes. Der Radverkehr bekommt mehr Platz auf dem Tempelhofer Damm. Fuß- und Radverkehr werden dementsprechend in der Planung vorrangig behandelt.

Auf dem Tempelhofer Damm entstehen durchgehend geschützte Radverkehrsanlagen mit einer angemessenen Breite auf beiden Seiten der Straße. Gegenseitiges Überholen von Radfahrenden wird möglich sein. Die Sicht auf die Radfahrenden darf nicht durch Einbauten oder andere Hindernisse eingeschränkt sein. Gefährliche Kreuzungen werden entsprechend umgebaut. Ziel ist die Herstellung von Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen.

Im öffentlichen Raum und an den Stationen und Haltestellen des Nahverkehrs, sollen Fahrradabstellanlagen in angemessener Anzahl dezentral angeboten werden.

Insgesamt werden sichere und barrierefreie Fuß- und Radverkehrsanlagen hergestellt. Eine konfliktfreie Nutzung beider ist zu berücksichtigen. Das Angebot an Querungsmöglichkeiten für Radfahrende sowie zu Fuß gehende wird erhöht und verbessert.

Die Ampelanlagen werden den Bedürfnissen des Fußverkehrs, insbesondere den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen, angepasst.

Die Gehwegbereiche sollen übersichtlich organisiert und die Seitenräume verbreitert werden.

Eine angemessene Anzahl von Sitzgelegenheiten soll geschaffen werden.

Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs sind für den Umweltverbund konfliktfrei zu organisieren und, gemäß gesetzlichen Anforderungen, barrierefrei auszubauen. Zudem sollen die Haltestellen und U-Bahneingänge gut ausgeleuchtet werden.

Die Belieferung der Geschäfte soll sichergestellt werden, alternative, optimierte Lieferkonzepte können dazu beitragen. Dabei ist eine für den Umweltverbund konfliktfreie Organisation umzusetzen.

Mit Hilfe eines Parkleitsystems sollen die vorhandenen Parkmöglichkeiten besser genutzt werden, Parksuchverkehr soll minimiert werden. Die Umsetzung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung wird angestrebt. Ein Angebot an behindertengerechten Parkmöglichkeiten soll berücksichtigt werden.

Im Rahmen des Verkehrsversuchs werden die einzelnen Maßnahmen in einem Stufenkonzept umgesetzt. In der ersten Stufe entstehen durchgehende, geschützte Radverkehrsanlagen.