

# Prozesssteuerung bei der Konzeption eines Verkehrsversuchs am Tempelhofer Damm

Informationsveranstaltung für Gewerbetreibende

06. Oktober 2021, 18.00 bis 20.00 Uhr

*Dokumentation*

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:

Frau Heiß  
E-Mail: tempelhoferdamm-stra@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

[Internetauftritt: www.die-raumplaner.de](http://www.die-raumplaner.de)

Bearbeiterinnen:

Sabine Slapa, Jana Degenkolb  
E-Mail: tempelhoferdamm@die-raumplaner.de

Berlin, den 10.11.2021

## 1 ANLASS UND ZIEL

Am Tempelhofer Damm und Mariendorfer Damm entstehen zukünftig geschützte Radspuren und Lieferzonen. Der ruhende Verkehr in den Straßen rund um den Tempelhofer Damm zwischen Alt-Tempelhof und Ullsteinstraße wird neu organisiert. Mit Hilfe von Parkraumbewirtschaftung finden mehr Geschäftskunden leichter einen Parkplatz. In den Seitenstraßen werden Anwohnende und Gewerbetreibende bevorzugt. In einer speziellen Veranstaltung für lokale Gewerbetreibende wurden zum einen die aktuelle Planung vorgestellt sowie das Thema Parkraumbewirtschaftung und Lieferverkehr erläutert. Zudem wurde der Stand zum Micro-Hub auf dem P&R-Parkplatz am S-Bahnhof präsentiert und gute Beispiele anderer Geschäftsstraßen mit ähnlicher Entwicklung diskutiert.

## 2 ABLAUF

<b>Teil I: Begrüßung</b>
Begrüßung durch das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg (Frau Heiß, Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg)
Informationen zum Ablauf der Veranstaltung
<b>Teil II: Fachinputs</b>
Ausführungsplanung der vorgezogenen Maßnahmen und Zeitplan (Herr Ohm, IVAS) <i>Zeit für Beantwortung von Rückfragen aus dem Publikum (Moderation: Frau Slapa)</i>
Parkraumbewirtschaftungskonzept mit Fokus auf Lieferzonen und alternative Stellplatzangebote (Herr Ohm, IVAS) <i>Zeit für Beantwortung von Rückfragen aus dem Publikum (Moderation: Frau Slapa)</i>
Micro-Hub am P+R-Parkplatz (Herr Kruska, DB Station&Service) <i>Zeit für Beantwortung von Rückfragen aus dem Publikum (Moderation: Frau Slapa)</i>
Herausforderungen und Perspektiven von Geschäftsstraßen mit ähnlichen Rahmenbedingungen (Herr Dr. Kaden, IHK) <i>Zeit für Beantwortung von Rückfragen aus dem Publikum (Moderation: Frau Slapa)</i>
<b>Teil III: Abschluss</b>
Ausblick und Verabschiedung

## 3 ZUSAMMENFASSUNG DER RÜCKFRAGEN UND ENTSPRECHENDER BEANTWORTUNGEN

- › Die Erreichbarkeit für Kunden ist durch Parkraumbewirtschaftung gegeben, da hierdurch in zumutbarer Entfernung Plätze verfügbar sind.
- › In Mariendorf wird es keine Parkraumbewirtschaftung geben.
- › Anwohnerparkausweise kosten berlinweit 10,20 Euro pro Jahr, Vignetten für Gewerbetreibende („Betriebsvignetten“) 120 Euro pro Jahr (nur für Fahrzeuge, die für das jeweilige Unternehmen benötigt werden; ab der 2. Vignette muss hierfür ein Nachweis erfolgen). Handwerker erhalten

eine spezielle Vignette mit erweiterten Berechtigungen zum Parken in allen Parkzonen mit geeignetem Werkstattwagen.

- › Es werden Gespräche mit den Parkhausbetreibern geführt, um eine Zugänglichkeit für potentielle Stellplatzanmietende rund um die Uhr zu ermöglichen. Hier sind teilweise bauliche Änderungen erforderlich, deren Finanzierung zu klären ist.
- › Ladezonen stehen in zumutbarer Nähe zu allen Geschäften zur Verfügung und sind markiert. Im Ordnungsamt wird das Personal aufgestockt, um Falschparkende in den Ladezonen sowie auf der Radspur zu kontrollieren.
- › Übergreifendes Ziel ist eine Erhöhung der Sicherheit für den nichtmotorisierten Verkehr (Rad, Fuß) laut Mobilitätsgesetz Berlin.
- › Bezüglich der Nachteile fehlender Parkplätze für ältere Menschen ist eine Datenerhebung notwendig, da auch davon auszugehen ist, dass diese kein Auto besitzen und keine Parkmöglichkeiten benötigen. Jede Ladezone ist auch eine Haltezone für normale Autofahrer\_innen, dementsprechend können ältere Zielgruppen vor Arztpraxen oder Geschäften abgesetzt und abgeholt werden.
- › Die Effekte der Parkraumbewirtschaftung werden sich insbesondere in den Tagstunden an einer besseren Verfügbarkeit von Stellplätzen zeigen. Nachts wird der Parkdruck gleichbleibend mit der aktuellen Situation bleiben.
- › Die aktuell geringe Nutzung der Tempelhofer Damms durch Radfahrende als Begründung für eine Umsetzung bzw. den Verzicht auf eine Radverkehrsanlage heranzuziehen wäre trotz Erhebung nicht repräsentativ, da aktuell viele Radfahrende Umwege statt des direkten Wegs nutzen. Ziel ist es, insgesamt die Sicherheit zu erhöhen. Der politische Wunsch der BVV-Mehrheit war es, dass es in Zukunft keine tödlichen Unfälle mehr auf dem Tempelhofer Damm geben darf.
- › Am Mariendorfer Damm besteht der Plan, die SEV-Busspur in eine Radverkehrsanlage – ähnlich wie am Tempelhofer Damm - zu überführen und Ladezonen auszuweisen.
- › Radabstellanlagen werden in einem nächsten Schritt betrachtet und in die Planung integriert. Diese sollen effizient und dezentral platziert werden.
- › Mit Berücksichtigung der Situation vor der BVG-Baumaßnahme, wurden im Zuge dieser die Behindertenparkplätze neu ausgewiesen.
- › Alle Querungshilfen werden im Zuge des Ausbaus der Radverkehrsanlage neu aufgewertet und barrierefrei gestaltet.
- › Die Finanzierung erfolgt über diverse Quellen wie Förderprogramme für Radverkehr, Barrierefreiheit und Fahrbahndeckensanierung (u.a. aus den Mauteinnahmen).