

Prozesssteuerung bei der Konzeption eines Verkehrsversuchs am Tempelhofer Damm in Berlin Tempelhof-Schöneberg

RAUMBUCH

Finaler Stand

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

INHALT

1	Das Raumbuch	5
1.1	Ziel und Zweck.....	5
1.2	Ausgangssituation	5
2	Zielgruppenanalyse und Beteiligungskonzept.....	7
3	Beteiligungsformate.....	8
3.1	Aktivtalk	8
3.2	Auftaktveranstaltung am 22. August 2018.....	9
3.3	Leitlinienentwicklung am 10.09.2018, 12.10.2018 und 03.12.2018.....	9
3.4	Werkstattgespräche am 18.01.2019 und 04.04.2019	9
3.5	Ideenwerkstatt am 09.03.2019	10
3.6	Erörterung der Varianten am 22.05.2019 und 03.07.2019	11
3.7	Informationsveranstaltung am 16.08.2019	11
3.8	Sachstandspräsentation für das Leitlinien-Gremium am 13.11.2019.....	12
4	Ergebnisse	12
4.1	Sicherheit.....	13
4.1.1	Anmerkungen zum Bestand zum Thema „Sicherheit“	13
4.1.2	Wünsche für die Umgestaltung zum Thema „Sicherheit“	14
4.2	Aufenthaltsqualität	16
4.2.1	Anmerkungen zum Bestand zum Thema „Aufenthaltsqualität“	17
4.2.2	Wünsche für die Umgestaltung zum Thema „Aufenthaltsqualität“	18
4.3	Radverkehr	19
4.3.1	Anmerkungen zum Bestand zum Thema „Radverkehr“	21
4.3.2	Wünsche für die Umgestaltung zum Thema „Radverkehr“	21
4.4	Fußverkehr	24
4.4.1	Anmerkungen zum Bestand zum Thema „Fußverkehr“	26
4.4.2	Wünsche für die Umgestaltung zum Thema „Fußverkehr“	28
4.5	Lieverkehr	30
4.5.1	Anmerkungen zum Bestand zum Thema „Lieverkehr“	31
4.5.2	Wünsche für die Umgestaltung zum Thema „Lieverkehr“	31
4.6	Parkraumsituation.....	33
4.6.1	Anmerkungen zum Bestand zum Thema „Parkraumsituation“	34
4.6.2	Wünsche für die Umgestaltung zum Thema „Parkraumsituation“	35
4.7	ÖPNV.....	36

4.7.1	Anmerkungen zum Bestand zum Thema „ÖPNV“	37
4.7.2	Wünsche für die Umgestaltung zum Thema „ÖPNV“	38
4.8	MIV	40
4.8.1	Anmerkungen zum Bestand zum Thema „MIV“	41
4.8.2	Wünsche für die Umgestaltung zum Thema „MIV“	42
5	LeitlinienInhalte.....	43
6	LeitlinienCheck	45
7	Einbindung nach Abschluss der öffentlichen Beteiligung.....	54
7.1	Werkstattgespräch mit Menschen mit motorischen und Sinneseinschränkungen am 19.08.2020.....	54
7.2	Sachstandspräsentation mit dem Leitlinien-Gremium am 09.09.2020 und Planeinsicht am 05.10.2020	54
7.3	Öffentliche digitale Informationsveranstaltung am 04.11.2020 und anschließende Online-Beteiligung bis 15.11.2020	55

1 DAS RAUMBUCH

1.1 Ziel und Zweck

Im Raumbuch werden die Anmerkungen aller Beteiligungsveranstaltungen sowie des Online-Dialogs dokumentiert. In Form von barrierefrei lesbaren Tabellen wird festgehalten, aus welchem der durchgeführten Formate die Anmerkung stammt, um eine transparente und nachvollziehbare Übersicht zu den Aussagen vorzulegen. Gegliedert ist das Raumbuch nach Themenschwerpunkten, die während der Beteiligungsveranstaltungen bezogen auf den Tempelhofer Damm diskutiert wurden. Oberstes Credo ist, dass keine Anmerkung aus den Partizipationsformaten untergehen sollte.

Folgende Beteiligungsformate wurden bereits bzw. werden in Kürze durchgeführt:

- › Aktivtalks (Gespräche mit lokalen Interessengruppen)
- › Auftaktveranstaltung am 22.08.2018
- › Leitlinienentwicklung am 10.09.2018, 12.10.2018 und 03.12.2018
- › Werkstattgespräche
 - Menschen mit Mobilitäts- und Sinneseinschränkungen am 18.01.2019
 - Kinder und Jugendliche am 04.04.2019
- › Ideenwerkstatt am 09.03.2019
- › Erörterung der Varianten am 22.05.2019 und am 03.07.2019
- › Informationsveranstaltung zum Planungsstand am 16.08.2019
- › Sachstandspräsentation für das Leitlinien-Gremium am 13.11.2019

1.2 Ausgangssituation

Der Tempelhofer Damm erstreckt sich in Nord-Süd-Ausrichtung durch die Bezirksregion Tempelhof vom Platz der Luftbrücke bis zum U-Bahnhof Ullsteinstraße. Im Norden geht der Tempelhofer Damm in den Mehringdamm des Bezirks Kreuzberg über, im Süden in den Mariendorfer Damm der Bezirksregion Mariendorf. Als Bundesstraße (B96) kategorisiert ist der Tempelhofer Damm eine der Hauptverkehrsachsen der Stadt Berlin und bildet einen Teil der Verbindung zwischen dem Stadtzentrum mit dem südlichen Berliner Umland sowie dem GVZ Süd Großbeeren. Des Weiteren bietet der Tempelhofer Damm einen Anschluss an die Autobahn (A100). Diese beiden Gegebenheiten führen zu einem hohen Aufkommen an MIV. Die wichtigsten ÖPNV-Verbindungen sind die aus Norden (Alt-Tegel) über Berlin-Mitte und -Kreuzberg bis nach Mariendorf verlaufende U-Bahnlinie U6 sowie der südliche Abschnitt der Ringbahn (S-Bahn), welche den Tempelhofer Damm und die U-Bahnlinie quert. Zusätzlich fahren entlang des Tempelhofer Damms verschiedene Buslinien im Tag- und Nachtbetrieb bzw. kreuzen diesen.

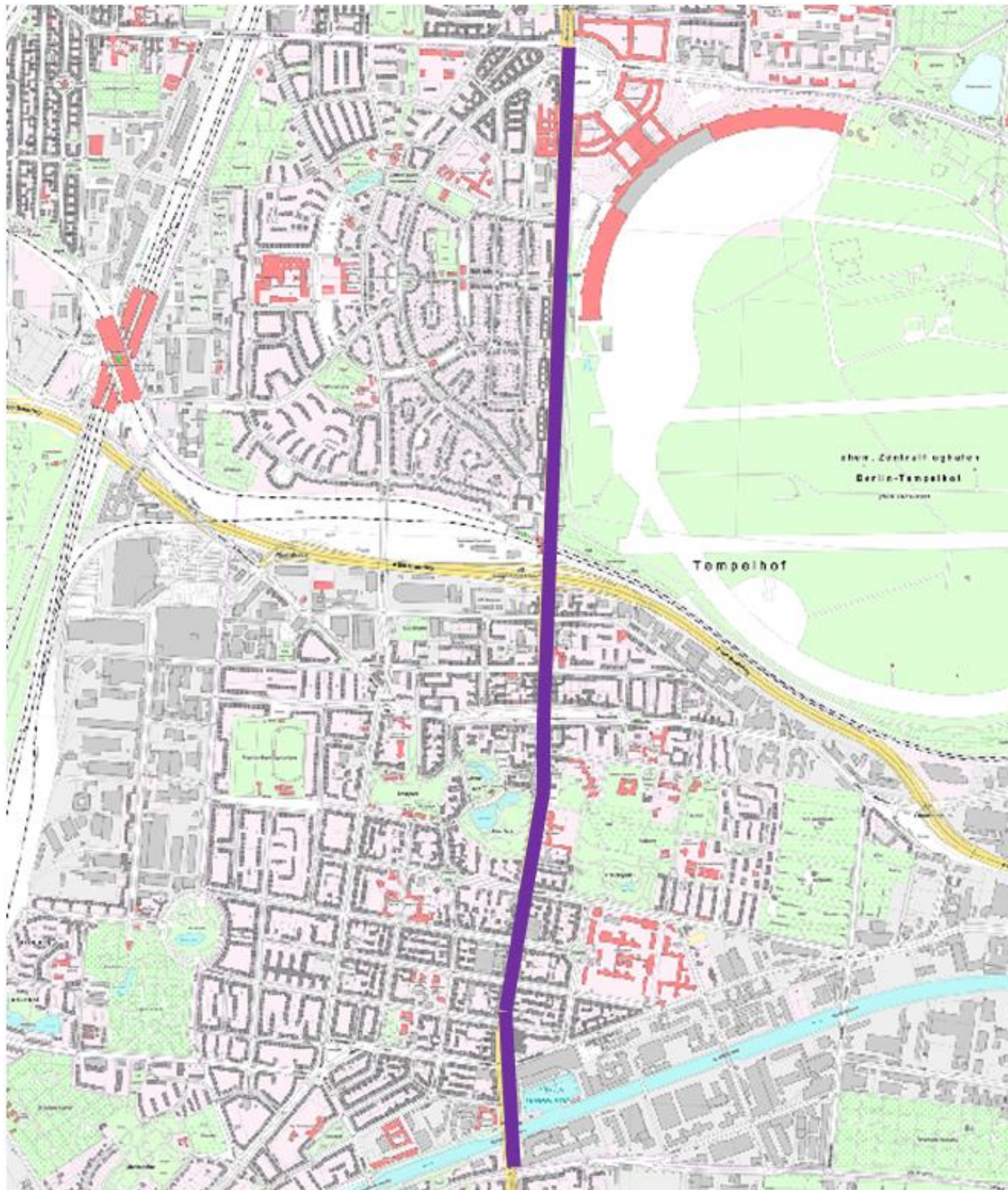


Abbildung 1: Räumliche Einordnung des Tempelhofer Damms (Quelle: FIS Broker, Karte von Berlin 1:5.000; Datengrundlage Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem (ALKIS))

Defizite bestehen jedoch in einer sicheren Ausstattung für den Radverkehr. Insbesondere für den Abschnitt zwischen den Knotenpunkten Alt-Tempelhof bis Ullsteinstraße besteht akuter Handlungsbedarf. Hier sind Radfahrende gezwungen die Fahrbahn zu nutzen, was aufgrund des hohen Aufkommens an fließendem und ruhendem Kfz-Verkehr bereits zu Unfällen mit Radfahrer_innen geführt hat.

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 der differenzierten Belange dieser Interessengruppen wird ein umfassendes Beteiligungsverfahren durchgeführt. Damit sollen gleichwertige Zielstellungen erarbeitet und Konflikte abgebaut werden. Die Prozesssteuerung übernimmt die Durchführung und Moderation dieses Beteiligungsverfahrens und koordiniert die Zusammenarbeit relevanter Akteur_innengruppen. Für die Errichtung der Radverkehrsanlage wird durch ein Verkehrsplanungsbüro eine Machbarkeitsstudie erstellt, welche Spurführungen, Abbiegemöglichkeiten, Ampelphasen wie auch die Nutzung der begrünten Mittelstreifen in die Planung einbezieht. Dieses Büro wird die Beteiligung inhaltlich unterstützen und die Ergebnisse in der Konzeption berücksichtigen.

2 ZIELGRUPPENANALYSE UND BETEILIGUNGSKONZEPT

Im Rahmen der Zielgruppenanalyse wurde über die Auswertung raumbezogener Daten und Konzepte sowie die Erläuterung der infrastrukturellen Situation ermittelt, welche Akteur_innen einzubeziehen sind. Hier wurde geprüft, welche Initiativen oder Institutionen stellvertretend für alle Personen dieser Interessengruppen als Ansprechpartner_innen im Beteiligungsverfahren dienen könnten. Über die Recherchen sind bereits erste Anhaltspunkte zu Zielen und Forderungen und damit einhergehender Konfliktpotentiale bezüglich der Entwicklung einer Radverkehrsanlage hervorgetreten, was in Abbildung 2 dargestellt ist. Die Grafik zeigt erstens die Themen Verkehrssicherheit, Verkehrsbelastung, Fuß- und Radverkehr, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Park&Ride-Anlagen in peripheren Lagen, Radabstellanlagen sowie die Problematik der Ein- und Ausstiege, Verkehrsführung und Verkehrsfluss, Sichtbarkeit und Erreichbarkeit von Geschäften für Kund_innen wie Mitarbeiter_innen, ein Pilotprojekt zum Lieferverkehr sowie die Parkraumsituation. Zweitens werden die zu beteiligenden Zielgruppen dargestellt und gemäß ihrem Interesse und ihren Forderungen den Themenfeldern zugeordnet. Beispielsweise ist für Anwohner_innen und Fußgänger_innen von Belang, wie sicher der Verkehr ist, wie hoch die Belastung durch ihn ist, wie sich Fuß- und Radverkehr organisieren lassen, welche Aufenthaltsqualität der öffentliche Raum bietet und ob man sich barrierefrei bewegen kann.

Stellvertretend für Kinder und Jugendliche sowie deren Wege zu Kita und Schule oder Freizeiteinrichtungen wurde ein Gespräch mit Beteiligten des BUND an den Projekten „Zu Fuß zur Schule“ und „Zu Fuß zur Kita“ geführt. Des Weiteren fand ein Gespräch mit Vertreter_innen des Netzwerks fahrradfreundliches Tempelhof-Schöneberg, der Wirtschaftsförderung des Bezirks sowie dem Verein FUSS e.V. statt.

3.2 Auftaktveranstaltung am 22. August 2018

Am 22.08.2018 lud das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg zum offiziellen Auftakt des Projekts zu einer Informationsveranstaltung für Bürger_innen ein, um die breite Öffentlichkeit in diesem frühen Stadium über das Projekt zu informieren und erste Ideen, Anregungen und Bedarfe zu sammeln. Es waren ca. 120 Interessierte anwesend. Zur Diskussion wurden die folgenden sechs verschiedenen Thementische vorbereitet: Radverkehr, Fußverkehr, Parkraumsituation, Barrierefreiheit, Sicherheit im fließenden Verkehr sowie Geschäftszentrum Tempelhofer Damm.

Ein weiteres wichtiges Ziel der Veranstaltung war es, Vertreter_innen der Bürgerschaft aus den verschiedenen Zielgruppen zu finden, die den weiteren Prozess intensiv und aktiv begleiten wollen. Mit diesen Vertreter_innen wurden als nächster Schritt in einem mehrstufigen Prozess Leitlinien erarbeitet, welche den Rahmen für die Konzeptentwicklung gaben.

3.3 Leitlinienentwicklung am 10.09.2018, 12.10.2018 und 03.12.2018

Auf der Auftaktveranstaltung haben sich 21 Bürger_innen für die Leitlinienentwicklung gemeldet, 12 davon als Hauptvertreter_innen für ihre jeweilige Interessengruppe und neun als deren Stellvertreter_innen. Für die Interessengruppen „Autoverkehr“ und „Gewerbetreibende/Lieferverkehr“ gibt es jeweils nur eine_n Hauptvertreter_in, für letztere konnte im Nachhinein noch ein Stellvertreter gefunden werden. An der ersten Sitzung des Workshops nahmen elf Vertreter_innen teil. Anhand der strukturierten Ergebnisse aus der Auftaktveranstaltung wurden Themenfeldziele erarbeitet. In zwei Folgeveranstaltungen wurden die Themenfeldziele nochmal diskutiert und die Leitlinien konkretisiert.

3.4 Werkstattgespräche am 18.01.2019 und 04.04.2019

Für zwei Interessengruppen wurden aufgrund ihrer besonderen Bedürfnisse und Ansprüche an den Verkehrsraum gesonderte Werkstatttermine durchgeführt.

Am 18.01.2019 fand eine Begehung eines Teilabschnittes des Tempelhofer Damms – vom Rathaus Tempelhof bis zum Knotenpunkt Tempelhofer Damm / Ordensmeisterstraße – mit Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen statt. Mit insgesamt 14 Teilnehmer_innen wurden problematische und gefährliche Punkte identifiziert und in einer anschließenden Diskussionsrunde Lösungsvorschläge gesammelt. Vorab wurden durch eine Mitarbeiterin der Prozesssteuerung Gefahrenpunkte und Probleme identifiziert.

Am 04.04.2019 wurden anhand interaktiver Arbeit an einer Karte des Tempelhofer Damms sowie der Umgebung die Probleme, Gefahrenpunkte und Bedürfnisse von fünf Kindern und Jugendlichen im Alter zwischen 10 bis 15 Jahren erfasst und Wünsche der jungen Zielgruppe zusammengetragen.



Abbildung 3: Ideensammlung mit Kindern und Jugendlichen (Quelle: die raumplaner 2019)

Des Weiteren fanden Gespräche mit der Unternehmer-Initiative Tempelhofer Damm statt. Da diese sich übergreifend mit dem Projekt eines Microhubs zur Umsetzung innovativer Belieferungsmethoden beschäftigten, wurden diese nicht im Charakter eines Werkstattgesprächs, sondern als interne Planbesprechung unter der Leitung durch die Bezirksstadträtin Frau Heiß durchgeführt.

3.5 Ideenwerkstatt am 09.03.2019

Ziel der Ideenwerkstatt, die am 09.03.2019 durchgeführt wurde, war, gemeinsam mit interessierten Bürger_innen anhand von thematisch differenzierten Funktionsquerschnitten des Tempelhofer Damms Ideen zur Umgestaltung zu entwickeln. An drei Tischen wurden Lösungen zu den Teilabschnitten eines Regelquerschnitt der „freien“ Strecke zwischen den Knotenpunkten, einer Knotenpunktzufahrt sowie eines Querschnitts an der Bushaltestelle vor dem Rathaus Tempelhof sowie an Nachtbushaltestellen entwickelt. Dies erfolgte jeweils für eine zwei- und eine vierspurige Variante. Die Ergebnisse wurden auf ihre Erfüllbarkeit der Leitlinien überprüft. An der Ideenwerkstatt nahmen 40 Bürger_innen teil. Im Vorhinein sei betont, dass die intensive Beteiligung der Bürger_innenschaft zur Entwicklung von neuartigen und abstrakten Ideen ein großer Gewinn war.



Abbildung 4: Entwicklung von Varianten der Haltestellenbereiche bei der Ideenwerkstatt (Quelle: die raumplaner 2019)

3.6 Erörterung der Varianten am 22.05.2019 und 03.07.2019

Den Leitlinienvertreter_innen wurden bei den Erörterungsterminen die Lagepläne für eine zwei- und eine vierspurige Variante, die auf den Ergebnissen aller Beteiligungsformate fußen, vor- und zur Diskussion gestellt. Des Weiteren wurden Maßnahmen zur Umsetzung des Verkehrsversuchs sowie der Umgestaltung des Straßenabschnitts vorgestellt. Auch hier war zentral, zu prüfen, inwieweit der Planungsstand mit den entwickelten Leitlinien vereinbar sind.

3.7 Informationsveranstaltung am 16.08.2019

Eine öffentliche Informationsveranstaltung fand am 16.08.2019 statt, zu der circa 120 interessierte Bürger_innen erschienen. Es wurden das bisherige Beteiligungsverfahren durch das mit der Prozesssteuerung und der Partizipation beauftragten Büro für Stadt- und Regionalentwicklung, die Entwicklung der Leitlinien von einem der Leitlinien-Vertreter_innen und das aktualisierte Verkehrsentwicklungs- und Gestaltungskonzept durch die Verkehrsplaner vorgestellt. Im Anschluss erhielten das Publikum Gelegenheit, Rückfragen zu stellen und Anregungen zu geben. Die Verkehrsplaner, Vertreter_innen des Straßen- und Grünflächenamtes sowie die Bezirksstadträtin Frau Heiß standen hierzu Rede und Antwort.



Abbildung 5: Zahlreiche Interessierte kamen zur Informationsveranstaltung am 16.08.2019 in die ufa-Fabrik (Quelle: die raumplaner 2019)

3.8 Sachstandspräsentation für das Leitlinien-Gremium am 13.11.2019

Am 13.11.2019 fand eine Präsentation der aktuellen Planungsstände vor dem Gremium der Leitlinienvertreter_innen statt. Ziel war es, diese zu diskutieren und zur weiteren Abstimmung beizutragen.

Zunächst beantwortete Frau Heiß Fragen einzelner Vertreter_innen des Leitliniengremiums und stellte den aktuellen Stand der Absprachen mit der SenUVK und der VLB vor. Im Anschluss daran präsentierte das Verkehrsplanungsbüro IVAS den aktuellen Planungsstand der vorgezogenen Maßnahmen. Identifizierte Konfliktstellen wurden im Plenum erörtert und es wurden gemeinsam die Lösungsansätze erarbeitet. Das Verkehrsplanungsbüro IVAS präsentierte zudem die Untersuchungsergebnisse zur Realisierung eines Micro-Hub auf dem P+R-Parkplatz nahe des S-Bahnhofs Tempelhof. Abschließend wurde zusammengefasst, welche Umsetzungsmaßnahmen und Themen beim Termin mit der SenUVK und der VLB besonders herausgestellt werden müssen.

4 ERGEBNISSE

Folgende Anregungen, Ideen und Meinungsbilder wurden bezüglich verschiedener Themen gesammelt. Die konkreten Inhalte können anhand der jeweiligen Listen, die sich zum einen Anmerkungen zur bestehenden Situation und zum anderen Anregungen bzw. Wünschen einer zukünftigen Gestaltung widmen, allen durchgeführten Beteiligungsveranstaltungen zugeordnet werden.

4.1 Sicherheit

Übersichtlichere Organisation des gesamten Straßenraums

Allgemein sollte der Tempelhofer Damm für alle Verkehrsteilnehmer_innen nicht nur punktuell, sondern im gesamten Streckenverlauf sicherer werden. Hierzu ist eine übersichtliche Organisation des gesamten Raumes notwendig. Insbesondere die Kreuzungsbereiche wurden im gesamten Beteiligungs- und fortschreitenden Entwurfszeitraum immer wieder als unsicher bewertet. Das Einfädeln in den fließenden Verkehr ist gefährlich. Eine übersichtlichere Anordnung von Kreuzungsbereichen sowie ein dortiges Abbiege- und Parkverbot wurden vorgeschlagen. Auch in den Seitenstraßen sollten bauliche Maßnahmen, insbesondere in den Knotenpunktzufahrten, zur Förderung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer_innen umgesetzt werden. Angemerkt wurde aber auch, dass trotz Abbiegeverbots und nur einer Fahrspur je Fahrtrichtung immer ein konfliktfreies Fahren für Feuerwehr, Rettungsfahrzeuge und Polizeiwagen gewährleistet sein muss.

Die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Umweltverbunds muss das Ziel sein sowie gegenseitige Rücksichtnahme und Respekt unter allen Verkehrsteilnehmenden.

Kontrolle

Im gleichen Zuge erfolgte die Nennung, dass Ampelschaltungen verbessert werden müssen. Auch bauliche Anpassungen gegen Raser sowie eine aktive Kontrolle des Tempolimits und des Park- bzw. Halteverbots sollten umgesetzt werden.

Querungsmöglichkeiten

Der Bereich um die Ordensmeister- und Friedrich-Karl-Straße und die Brücke über den Teltowkanal sind stark befahren und sehr unübersichtlich. Hier befinden sich zwei Schulen in unmittelbarer Nähe. Bei Kindern und Jugendlichen ist das Unfallrisiko auf dem Weg zu Freizeiteinrichtungen noch höher als auf dem Weg zur Schule oder Kita. Freizeiteinrichtungen befinden sich beispielsweise an der Bose-, Götz- und Viktoriastraße. Die Querung des Tempelhofer Damms wird von Kindern und Jugendlichen als unsicher und schwierig empfunden. Sie waren bereits selbst in Unfälle verwickelt bzw. mussten diese miterleben.

Durchgängiger Schutz

Es besteht der Konsens, dass die Umsetzung einer durchgängig geschützten Radverkehrsanlage der schnellen Umsetzung einer in Abschnitten realisierten Radverkehrsanlage vorzuziehen ist. Der Zeithorizont sollte sich jedoch auch hier nicht über mehr als ein Jahr erstrecken. Um die Sicherheit an Hauptgefahrenstellen vor dem eigentlichen Straßenumbau zu erhöhen, wurde sich trotz der Kenntnis darüber, dass der gesamte Tempelhofer Damm gefährlich ist, für eine Umsetzung punktueller Maßnahmen ausgesprochen sofern diese die komplette Umsetzung nicht verzögern.

4.1.1 Anmerkungen zum Bestand zum Thema „Sicherheit“

Aktivtalk

- › Einfädeln in fließenden Verkehr gefährlich

- › Bereich um Ordensmeisterstraße / Friedrich-Karl-Straße stark befahren und unübersichtlich
- › Brücke über den Teltowkanal stark befahren und unübersichtlich
- › Unfallrisiko für Kinder und Jugendliche auf Weg zu Freizeiteinrichtungen besonders hoch (z.B. an Bose-, Götz- und Viktoriastraße)

Auftaktveranstaltung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Leitlinienentwicklung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Werkstattgespräch I: Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen

- › Keine weiteren Anmerkungen

Werkstattgespräch II: Kinder und Jugendliche

- › Querung des Tempelhofer Damms schwierig und unsicher
- › Kinder bereits Unfälle miterlebt bzw. selbst verwickelt gewesen

Ideenwerkstatt

- › Keine weiteren Anmerkungen

Erörterung der Varianten

- › Nicht nur punktuell, sondern gesamter Tempelhofer Damm gefährlich
- › zum Entwurfsstand: noch immer erhebliche Sicherheitsdefizite in Kreuzungsbereichen

Informationsveranstaltung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Sachstandspräsentation

- › Keine weiteren Anmerkungen

4.1.2 Wünsche für die Umgestaltung zum Thema „Sicherheit“

Aktivtalk

- › Keine weiteren Anmerkungen

Auftaktveranstaltung

- › Übersichtlichere Anordnung der Kreuzungsbereiche
- › Park- und Abbiegeverbot an Kreuzungsbereichen

- › Verbesserung der Ampelschaltungen
- › Bauliche Anpassungen gegen Raser
- › Aktive Kontrolle des Tempolimits
- › Bauliche Maßnahmen in Einbiegungen in den Seitenstraßen

Leitlinienentwicklung

- › Aktive Kontrolle des Park- und Halteverbots
- › Übersichtliche Organisation des gesamten Straßenraums
- › Übersichtlichere Anordnung der Kreuzungsbereiche
- › Übersichtliche Organisation des gesamten Straßenraums
- › Aktive Kontrolle des Park- und Halteverbots sowie der Fahrgeschwindigkeiten

Werkstattgespräch I: Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen

- › Keine weiteren Anmerkungen

Werkstattgespräch II: Kinder und Jugendliche

- › Keine weiteren Anmerkungen

Ideenwerkstatt

- › Keine weiteren Anmerkungen

Erörterung der Varianten

- › Umsetzung punktueller Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit an Hauptgefahrenstellen vor eigentlichem Bau
- › Prüfung, wo Hauptgefahrenpunkte liegen
- › sichere Sicherheit und durchgängiger Schutz hat Vorrang gegenüber einer schnell und abschnittsweise realisierten Radverkehrsanlage

Informationsveranstaltung

- › Gewährleistung, dass Fahrspuren für Feuerwehr, Rettungsfahrzeuge und die Polizei freigehalten oder mindestens Mittelstreifen überfahrbar werden

Sachstandspräsentation

- › Mittelstreifen abschnittsweise entfernen, Bestand jedoch weitestgehend erhalten
- › Fahrstuhl des U-Bahn-Eingangs Kaiserin-Augusta-Straße auf ungenaue Abmessungen überprüfen

4.2 Aufenthaltsqualität

Von der Transitstrecke zur Flaniermeile

Aktuell wird die Aufenthaltsqualität des Tempelhofer Damms – bis auf das neu gestaltete Areal am Tempelhofer Hafen – als mangelhaft bewertet. Die Straße wird lediglich als wichtige Verbindung unterschiedlicher Einrichtungen mit einem gut ausgebauten öffentlichen Personennahverkehr angesehen, nicht etwa als Einkaufsstraße, die zum Flanieren einlädt. Langfristig sollte die Steigerung der Aufenthaltsqualität durch die Überführung einer Fahrspur in einen breiteren Bürgersteig, der zum Flanieren einlädt und Außengastronomie ermöglicht, angedacht werden. Momentan sind sowohl der Oberstreifen für Sondernutzungen als auch der Unterstreifen für Baumpflanzungen zu schmal, weshalb es oft zu Einengungen der Gehbahnen durch Geschäftsauslagen und Außengastronomie kommt. Aus diesem Grund wünscht sich die alle Akteur_innen eine grundsätzlich gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums unter allen Nutzer_innen.

Die beteiligten Bürger_innen wünschen sich allgemein Orte der Begegnung, Kommunikation und Erholung auf dem Tempelhofer Damm. Der Tempelhofer Damm sollte wieder Zentrum werden. Aktuell ist der Leerstand am Tempelhofer Damm zwar rückläufig, der Einzelhandel jedoch vor Probleme gestellt. Der Besatz des Einzelhandels ist inkonsistent und teilweise nicht passend zur Nachfrage durch die Anwohner_innenschaft. Es existiert eine Unternehmer-Initiative, welcher jedoch nur ein Teil der Gewerbetreibenden angehört.

Lärm und Angsträume

Lärm, aber auch Angsträume, etwa auf der Platzsituation vor den Hausnummern 215 bis 219, spielen diesbezüglich eine tragende Rolle. Die Lärmbelastung ist allgemein auf dem Tempelhofer Damm tagsüber und nachts sehr hoch. Hier wurden insbesondere der Schwerlastverkehr und nächtliche Autorennen genannt. Vor allem auf der Brücke über den Teltowkanal hallt der Lärm stark nach. Dadurch ist auch das Stresslevel vieler Verkehrsteilnehmenden erhöht. In den Abendstunden ist der Tempelhofer Damm wesentlich leerer und wird daher als angenehmer empfunden.

Auf dem gesamten Abschnitt zwischen Alt-Tempelhof und Ullsteinstraße besteht grundsätzlich ein starker Entwicklungsbedarf. Eine Maßnahme gegen die durch ein hohes Verkehrsaufkommen induzierten Lärmemissionen könnte der Einsatz von Flüsterasphalt sein. Angsträume und U-Bahnhofeingänge sollten ausgeleuchtet werden. Die breiteren Gehwege sollten ebenso ausgeleuchtet werden wie die Fahrbahn.

Straßenraum aufwerten

Eine attraktive Begrünung der Seitenbereiche wie des Mittelstreifens könnte als Abgrenzung zur Fahrbahn dienen und den Tempelhofer Damm aufwerten. Vorgeschlagen wurde hier auch die Einbindung der Außengastronomie und der Vorgärten, welche eine optische Verbesserung mit sich bringen würden. Sofern das Flanieren und Verweilen im öffentlichen Raum wieder attraktiv werden soll, sollten auch öffentliche Toiletten und Trinkbrunnen nachgerüstet werden. Des Weiteren sollten genügend Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Angeregt wurde, dass Platz für diese

Sitzgelegenheiten z.B. an Knotenpunktbereichen sowie am Eingang des U-Bahnhofs Kaiserin-Augusta-Straße bestehe.

4.2.1 Anmerkungen zum Bestand zum Thema „Aufenthaltsqualität“

Aktivtalk

- › Auf Brücke über den Teltowkanal Lärm stark nachhallend
- › Inkonsistenter, teilweise nicht zur Nachfrage passender Einzelhandel
- › Geringe Aufenthaltsqualität aufgrund von Lärm und Immissionen
- › Starker Entwicklungsbedarf zwischen Alt-Tempelhof und Ullsteinstraße

Auftaktveranstaltung

- › Lärm durch Schwerlastverkehr
- › Lärm durch nächtliche Autorennen

Leitlinienentwicklung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Werkstattgespräch I: Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen

- › Am Tempelhofer Damm aktuell mangelhafte Aufenthaltsqualität, insbesondere aufgrund der Lautstärke
- › Oberstreifen für Sondernutzungen zu schmal
- › Unterstreifen für Baumscheiben zu schmal
- › Platzsituation vor Hausnummern 215 bis 219 stellt „Angsträum“ dar

Werkstattgespräch II: Kinder und Jugendliche

- › Tempelhofer Damm aktuell mit wenig Aufenthaltsqualität (bis auf Tempelhofer Hafen)
- › Tempelhofer Damm in Abendstunden wesentlich leerer und angenehmer, jedoch nur als zügige Verbindung genutzt
- › Tempelhofer Damm nicht unattraktiv, sondern praktisch (gut ausgebauter ÖPNV und Verbindung wichtiger Einrichtungen)
- › Hohe Lautstärke durch hohes Verkehrsaufkommen
- › Hohes Stresslevel aller Verkehrsteilnehmenden durch hohes Verkehrsaufkommen

Ideenwerkstatt

- › Keine weiteren Anmerkungen

Erörterung der Varianten

- › Keine weiteren Anmerkungen

Informationsveranstaltung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Sachstandspräsentation

- › Keine weiteren Anmerkungen

4.2.2 Wünsche für die Umgestaltung zum Thema „Aufenthaltsqualität“

Aktivtalk

- › beidseitige Reduktion um eine Kfz-Fahrspur zur Verbeiterung der Seitenbereiche für Außengastronomie und zum Flanieren

Auftaktveranstaltung

- › Einsatz von Flüsterasphalt gegen Lärm
- › Attraktive Begrünung zur Abgrenzung der Fahrbahnen
- › Attraktive Begrünung als Lärmbarriere
- › Attraktivere Außengastronomie
- › Attraktivere Vorgärten
- › Installation öffentlicher Toiletten
- › Installation von Trinkbrunnen

Leitlinienentwicklung

- › Erhöhung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums
- › Schaffung von Orten der Begegnung, Kommunikation und Erholung
- › Attraktive Begrünung des Straßenraums

Werkstattgespräch I: Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen

- › Ausleuchtung der Platzsituation vor Hausnummer 215 bis 219
- › Prüfung der Beleuchtung insbesondere an U-Bahnhofeingängen
- › Beleuchtung der Gehwege, nicht nur der Fahrbahn
- › Unterbindung von Gehbahneinengungen durch Außengastronomie und Geschäftsauslagen
- › Schaffung von Sitzgelegenheiten, Platz dafür auf Gehwegen an Kreuzungsbereichen (U-Bahnhofeingang Kaiserin-Augusta-Straße oder Platzsituation vor Hausnummern 215 bis 219)
- › Begrünung der Mittelinseln

Werkstattgespräch II: Kinder und Jugendliche

- › Verbreiterung der Gehwege zur Entwicklung des Tempelhofer Damms zur Flaniermeile und für mehr Außengastronomie

Ideenwerkstatt

- › Keine weiteren Anmerkungen

Erörterung der Varianten

- › Keine weiteren Anmerkungen

Informationsveranstaltung

- › Gerechtere Aufteilung des öffentlichen Raums unter allen Nutzer_innen

Sachstandspräsentation

- › Nutzungsoffene Restflächen der Straßenquerschnitte dem Umweltverbund zuordnen
- › Finale Entscheidung über die Gestaltung durch das Leitlinien-Gremium

4.3 Radverkehr

Umsetzung des Mobilitätsgesetzes

Beim Themenfeldziel Radverkehr soll das Mobilitätsgesetz umgesetzt werden. Angestrebt wird, mit der Planung über die im Mobilitätsgesetz festgesetzten Standards hinauszugehen. Radfahrende sollten perspektivisch Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr erhalten.

Durchgehend geschützte Radverkehrsanlagen

Gefordert werden durchgehende, sichere, geschützte Radverkehrsanlagen auf beiden Straßenseiten oder ggf. für zwei Richtungen auf einer Fahrbahnseite, eventuell unter Wegnahme einer Spur für den fahrenden oder ruhenden Verkehr. Zielstellung sei ein baulich von der Fahrbahn abgetrennter Radstreifen, der nicht von Kfz befahren werden darf und sich in einem sicheren Abstand zu parkenden Kfz befindet. Wichtig sei, die geschützte Radspur nicht punktuell, sondern sofort durchgängig auszubauen, um ein gefährliches Wechseln zwischen sicherem und unsicherem Fahren, z.B. durch sich temporär in den fließenden Verkehr einfädeln – insbesondere für Kinder und Jugendliche – zu verhindern. Der Radstreifen sollte zudem über eine angemessene Breite sowie erschütterungsarme, gut befahrbare Beläge verfügen. Die mit den Teilnehmer_innen der Ideenwerkstatt erarbeiteten Varianten sehen so genannte „Protected Bike Lanes“ mit Abpollerungen aus flexiblem Material bzw. mindestens Leitschwellen vor. Hier reiche es nicht aus, Bordsteine als Fahrbahnabgrenzung einzusetzen, weil so die Gefahr auf dem Gehweg parkender Kfz bzw. Lieferfahrzeuge bestünde. Die Abpollerungen sollten bis zur Kreuzungsmitte verlaufen, damit illegales Rechtsabbiegen durch Kfz verhindert werden kann und kein abruptes Ende des Schutzes entsteht. Diesbezüglich wird besonders auf eine notwendige durchgängige Sicherheit an der Kreuzung Ordensmeisterstraße in Richtung stadteinwärts vor dem Tempelhofer Hafen-Center hingewiesen. Stadtauswärts sollte bei Einfahrt in

den Knotenpunkt der Radweg als Hochbordradweg gebaut werden, um Sicherheit für Radfahrende zu gewährleisten. Auch der bisher ungeschützte Radfahrstreifen vor dem Karstadt-Warenhaus muss zukünftig gesichert sein. Um einen vollständigen Schutz realisieren zu können, sprachen sich die Leitlinienvertreter_innen für eine möglicherweise notwendige Unterschreitung der zwei Meter breiten Radfahrstreifen aus.

Markierungen und Beschilderung

Um vor den Bauarbeiten einen Schutz zu erwirken, könnten Baustellenmarkierungen oder mindestens Schilder, mit denen auf den Radverkehr hingewiesen wird, aufgestellt werden.

Optimierte Lichtsignalanlagen

Im Knotenbereich sollten Abstellflächen für Radfahrende an Lichtsignalanlagen eingerichtet werden. Zudem sollte Radfahrer_innen ein zeitversetztes Signal der Lichtsignalanlagen (LSA) zugesichert werden.

Keine Alternativstrecken

Aufgrund fehlenden Sicherheitsgefühls fahren Kinder und Jugendliche, sofern sie überhaupt das Rad nutzen, auf dem Gehweg statt der Fahrspur. Auch ruhige Nebenstraßen werden häufig von Radfahrenden als Alternative genutzt. Diese Strecke ist aufgrund des Kopfsteinpflasters und des langen Umwegs zur Unterführung der Autobahn A100 am Tempelhofer Damm jedoch für den Radverkehr nicht geeignet. Daher ist die Radverkehrslenkung über den Tempelhofer Damm zu führen.

Querungsmöglichkeiten für Radfahrende

Gute Querungsmöglichkeiten sollen entlang der Strecke in ausreichender Anzahl vorhanden sein.

Sichtbeziehungen fördern

Auch gute Sichtbeziehungen zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr werden gefordert. Dazu würde u.a. gehören, Hindernisse und Einbauten zu entfernen, die die Sicht der Radfahrenden stört.

Dezentrale Radabstellanlagen einrichten

Nicht nur die derzeit geringe Anzahl an Radabstellanlagen ist problematisch, sondern auch die daraus resultierende Situation, dass Fahrräder z.B. an Verkehrsschildern auf dem Gehweg geparkt werden und insbesondere für Menschen mit Mobilitäts- und Seheinschränkungen sowie für Blinde im Weg stehen. Daher müssen sichere Radabstellanlagen dezentral sowie an Sozial-, Kultur- und Bildungseinrichtungen und Haltestellen des Nahverkehrs zur Verfügung gestellt werden. Vorschläge zur Umsetzung sind hier Fahrradparkhäuser und -stationen sowie die Verbreiterung des Seitenraums für mehr Abstellflächen.

In der Variante eines zweispurigen Regelquerschnitts werden die Fahrbahnen des MIV verschwenkt, um die Seitenräume vergrößern und damit Platz für Radabstellflächen schaffen zu können.

4.3.1 Anmerkungen zum Bestand zum Thema „Radverkehr“

Aktivtalk

- › Keine weiteren Anmerkungen

Auftaktveranstaltung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Leitlinienentwicklung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Werkstattgespräch I: Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen

- › Keine weiteren Anmerkungen

Werkstattgespräch II: Kinder und Jugendliche

- › Radfahren auf dem Gehweg statt auf der Fahrspur, weil Sicherheitsgefühl fehlt

Ideenwerkstatt

- › Keine weiteren Anmerkungen

Erörterung der Varianten

- › zum Entwurfsstand: Einordnung der Radfahrenden in fließenden Verkehr vor Knotenpunkt Kaiserin-Augusta-Straße problematisch

Informationsveranstaltung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Sachstandspräsentation

- › Keine „legale“ Linksabbiegemöglichkeit in die Parkstraße für aus Süden kommende Radfahrende

4.3.2 Wünsche für die Umgestaltung zum Thema „Radverkehr“

Aktivtalk

- › Baulich von der Fahrbahn abgetrennter, nicht von Kfz befahrbarer Radstreifen

Auftaktveranstaltung

- › Variante 1: Geschützte Radverkehrsanlagen auf beiden Straßenseiten
- › Variante 2: Geschützte Radverkehrsanlagen auf einer Straßenseite (eventuell unter Wegnahme einer Fahr- oder Parkspur der Kfz)

- › Geschützte Radverkehrsspur in angemessener Breite
- › Geschützte Radverkehrsspur mit fahrradfreundlichem Bodenbelag
- › Radverkehrslenkung über den Tempelhofer Damm
- › Bereitstellung genügend sicherer Radabstellanlagen

Leitlinienentwicklung

- › Umsetzung des Mobilitätsgesetzes
- › Einrichtung geschützter Radverkehrsanlagen auf beiden Seiten auf der gesamten Strecke
- › Radverkehrsanlage mit angemessener Breite für gefahrloses Überholen
- › Bau von mehr und guten Querungsmöglichkeiten für Radfahrende
- › Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr
- › Genügend dezentrale, gesicherte Radabstellanlagen an Haltestellen des Nahverkehrs, sozialen, kulturellen und Bildungseinrichtungen, Einzelhandelsgeschäften
- › Realisierung von Fahrradparkhäusern und -stationen
- › Schnelle und prioritäre Umsetzung von sicheren Radverkehrsanlagen
- › Vorrang vor dem MIV
- › Umbau gefährlicher Knotenbereiche
- › Keine Einschränkung der Sicht der Radfahrenden durch Hindernisse und Einbauten
- › Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag
- › Radverkehrsanlagen mit sicherem Abstand zu parkenden Kfz

Werkstattgespräch I: Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen

- › Einrichtung von mehr Radabstellflächen, um derzeit im Weg stehende Fahrräder richtig abstellen zu können

Werkstattgespräch II: Kinder und Jugendliche

- › Einrichtung von Radwegen zur Motivation der Verkehrsteilnehmenden, Rad zu fahren

Ideenwerkstatt

- › Generell: Schaffung einer durchgängigen, geschützten Radverkehrsanlage
- › Vierspurig: Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens bis weit in Knotenbereich hinein
- › Vierspurig: Einrichtung von Aufstellflächen für Radfahrende an Knotenpunkten
- › Vierspurig: Radwegbreite von 2,50 m am im Knotenbereich
- › Zweispurig: Radwegbreite von 2,85 m im Knotenbereich

- › Zwei- und vierspurig: Vorziehen der Schutzbegrenzungen der Radwege bis Kreuzungsmitte zur Verhinderung illegalen Rechtsabbiegens
- › Zwei- und vierspurig: zeitversetztes LSA-Signal
- › Regelquerschnitte: Installation einer „Protected Bike Lane“
- › „Protected Bike Lane“ mit Abpollerungen aus flexiblem Material
- › Zweispuriger Regelquerschnitt: mehr Radabstellflächen durch Verbreiterung des Seitenraums
- › Zweispuriger Regelquerschnitt: Nutzung der durch Fahrbahnverschwenkung entstehenden breiteren Seitenräume (einseitig 3,25 m) für mehr Fahrradabstellanlagen
- › Zweispuriger Regelquerschnitt ohne Lieferzonen: Installation einer „Protected Bike Lane“, die einseitig 3,25 m breit

Erörterung der Varianten

- › Keine Bordsteine, sondern „Protected Bike Lane“ bzw. Leitschwellen zur Vermeidung parkender Kfz oder Lieferfahrzeuge
- › Sofortige Umsetzung der durchgängigen, geschützten Radverkehrsanlage, um gefährliches Wechseln zwischen geschütztem und ungeschütztem Radfahren zu verhindern
- › Priorität: durchgängige, keine abschnittsweise sichere Radverkehrsanlage realisieren
- › Kein abruptes Ende des Schutzes in Knotenpunkten
- › Vermeidung des abrupten Schutzes: Kreuzung Ordensmeisterstraße stadteinwärts vor Tempelhofer Hafen-Center geschützte Radverkehrsanlage mindestens mit Leitschwellen
- › Vermeidung des abrupten Schutzes: Kreuzung Ordensmeisterstraße stadtauswärts Führung der Radspur auf Gehweg als Hochbordradweg
- › Vermeidung des abrupten Schutzes: bisher ungeschützter Radfahrstreifen vor Karstadt-Warenhaus muss geschützt werden
- › Unterschreitung der Radspurbreite von 2,0 m für sichere Radverkehrsspuren vertretbar
- › zum Entwurfsstand: für Abgrenzung des Rad- vom Kfz-Verkehr aufstellen von Hinweisschildern „Achtung Radverkehr“ oder temporären Baustellenmarkierungen

Informationsveranstaltung

- › Ausdehnung des Planungsgebietes auf den Mariendorfer Damm

Sachstandspräsentation

- › Anbringung von Protektionen bei einer Radstreifenbreite unter 2,0 Metern
- › Freigabe des Gehwegs auf Höhe der Parkstraße als gemeinsamen Geh- und Radweg und Schaffung einer klaren Radführung mit geplanter Querung auf der gegenüberliegenden Seite
- › Prüfung einer möglichen Zuordnung der Links- und Rechtsabbiegerspuren auf dem alten Dorfanger Alt-Tempelhof als Flächen für den Umweltverbund
- › Prüfung der Schaffung von Hoch- statt Tiefbordradwegen an Stellen ohne Erdgeschossnutzung

4.4 Fußverkehr

Umsetzung des Mobilitätsgesetzes

Wie beim Radverkehr soll auch hinsichtlich des Fußverkehrs das Mobilitätsgesetz umgesetzt und möglichst über dessen Standards hinausgegangen werden.

Die Anforderungen an den Fußverkehr, d.h. die gesetzlichen Vorgaben oder mindestens die Empfehlungen, sind zu beachten. Das bedeutet, dass alle 150 Meter Querungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen sollten, dass die Gehwege so breit sein sollten, dass zwei sich entgegenkommende Rollstuhlfahrer_innen problemlos aneinander vorbeikommen, dass die Bordsteine abgesenkt, die Wege kurz und sicher sind und dass es Gehwegvorstreckungen oder Mittelinseln gibt.

Defizite von Querungsstellen

Neben uneinsichtigen Kreuzungsbereichen und schwierigen Ampelschaltungen besteht insbesondere in der Anzahl und der Größe vorhandener Querungshilfen und Mittelinseln ein Defizit. Querungshilfen sollten an strategisch wichtigen Stellen verortet werden. Eine dieser Stellen ist auf Höhe der Viktoriastraße, wo viele Kinder von der ufa-Fabrik kommend momentan aus Mangel an Möglichkeiten die Unterführung durch den U-Bahnhof Ullsteinstraße nutzen, um den Tempelhofer Damm zu passieren. Ohne Querungsmöglichkeiten passieren die Kinder und Jugendlichen den Tempelhofer Damm auch im Bereich zwischen Parkstraße und Götzstraße. Fehlende Überwege führen dazu, dass z.B. die junge Zielgruppe den Tempelhofer Damm nicht nur mittels gesicherter Überwege, Mittelinseln und Lichtsignalanlagen, sondern auch unter Nutzung der Mittelstreifen mit Übersteigen des Zauns überquert.

Für die Fußgänger_innen, vor allem für ältere oder körperlich beeinträchtigte Menschen, stellen die langen Querungswege und die kurzen Ampelphasen ein Problem dar. Hier sollten neben einer perspektivischen Erhöhung der Anzahl an Querungen an entsprechender Stelle Sitzgelegenheiten zum kurzen Ausruhen vorhanden sein. Beim Neubau von Querungen sollte für sehingeschränkte und blinde Personen jedoch berücksichtigt werden, dass eine Querung nur dann gänzlich barrierefrei ist, wenn eine Lichtsignalanlage installiert ist. Kann die Barrierefreiheit an neuen Querungen nicht gewährleistet werden, muss von taktilen Bodenindikatoren abgesehen werden, um

seheingeschränkten Personen an diesen Stellen nicht fälschlicherweise ein sicheres Queren zu suggerieren.

Auch breitere Mittelinseln, damit sich die Wartenden besser verteilen können, taktile Elemente, längere Ampelphasen sowie lautere Akustiksignale der LSA würden die Querung des Tempelhofer Damms sicherer gestalten. Bisher sind lediglich an der Kreuzung der Ordensmeisterstraße Auffindeton und Freigabesignale der LSA für Seheingeschränkte laut genug wahrnehmbar. Außerdem sollten die Ampelschalter einheitlich gestaltet sein. Es wurde auch angeregt, die Lichtsignalanlagen generell zu überprüfen. Bezüglich einer sicheren barrierefreien Überquerung für sowohl Mobilitäts- als auch Seheingeschränkte werden zudem barrierefreie Doppelquerungen gewünscht. Dies bedeutet, dass Querungsstellen mit differenzierten Bordhöhen realisiert werden sollten.

Die Barrieren auf dem Mittelstreifen sollten minimiert werden. Es gibt zudem nicht genügend sichere und markierte Überwege mit Auffindestreifen für seheingeschränkte Personen. Teilweise sind die Markierungen auch unklar, so an der Querung Burgemeisterstraße. Des Weiteren ist diese Querung, genau wie die an der Theodor-Francke-Straße vor der Post, nicht abgesenkt und ungesichert.

Barrierefreiheit der Gehwegbereiche

Eine allgemeine Verbesserung der Organisation der Gehwegbereiche sowie eine barrierefreie Gestaltung werden als erforderlich angesehen. Derzeit sind die ohnehin zu schmalen Gehwege vielfach durch Sondernutzungen, d.h. Außengastronomie, Geschäftsauslagen und Aufsteller von Gewerbetreibenden, sowie falsch parkende Lieferfahrzeuge eingeengt, insbesondere zwischen Ordensmeister- und Burgemeisterstraße in Richtung Süden. Hinzu kommen häufige Baumaßnahmen, die die Gehwege schmälern und so die hohe Anzahl an Fußgänger_innen, z.T. mit Kinderwägen, zusätzlich einschränken. Es wurde sich demnach nicht nur zugunsten der Aufenthaltsqualität, sondern auch für einen behinderungs- und störungsfreien Fußverkehr geschlossen für eine Verbreiterung der Seitenräume ausgesprochen.

Als Problem für Menschen mit Seheinschränkungen und Blinde gilt zudem, dass die Sondernutzungen taktil nicht abgegrenzt sind. Dieselbe Situation eröffnet sich vor den Hausnummern 215 bis 219, wo die Fahrradabstellanlagen sowie die Litfaßsäule taktil unvollständig bzw. gänzlich nicht auffindbar sind. Hier werden entsprechende Änderungen gewünscht.



Abbildung 6: Durch haltende Lieferfahrzeuge und Außengastronomie eingegengter Gehweg (Quelle: die raumplaner 2019)

Zustand der Bodenbeläge

Des Weiteren gestaltet sich für Mobilitäts- und Seheingeschränkte schwierig, dass die Bodenbeläge, d.h. die Platten, der Asphalt und die Pflastersteine teils Instandhaltungsprobleme aufweisen. Insbesondere auf Höhe der Kaiserin-Augusta-Straße ist dieses Problem zu verzeichnen. An Einfahrten gestalten sich die ausgewaschenen Fugen der Bodenpflasterungen für Rollstuhlfahrende und Langstocknutzende als Barrieren, am Knotenbereich der Ordensmeisterstraße bereiten die breiten Rillen der taktilen Platten an Lichtsignalanlagen Probleme für Rollstuhlfahrende und Rollatornutzende.

Fehlende Sichtbeziehungen

Die Nähe vom Fußweg zur stark genutzten Fahrbahn sehen viele Beteiligte als gefährlich an, daher werden Sicherheitsbereiche oder -puffer gefordert. Zwischen Fußgänger_innen, Radfahrenden und Kfz fehlen die Sichtbeziehungen. Beim Überqueren des Tempelhofer Damms stellt das eine Gefahr dar. Vor allem an der Kreuzung Alt-Tempelhof, aber auch an allen Stellen, wo Kfz parken, sind die Sichtbeziehungen mangelhaft. Insbesondere Kinder und Jugendliche äußerten sich, dass sie über die parkenden Kfz nicht hinwegblicken können und Kfz-Fahrer_innen sie dadurch nicht sehen können. Es werden daher Gehwegvorstreckungen an Querungen gefordert.

4.4.1 Anmerkungen zum Bestand zum Thema „Fußverkehr“

Aktivtalk

- › Keine weiteren Anmerkungen

Auftaktveranstaltung

- › Uneinsichtige Kreuzungsbereiche

- › Zu kurze Ampelschaltungen (insbesondere für ältere Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen)
- › Anzahl und Größe von Querungshilfen und Mittelinseln zu gering
- › Nicht genug sichere und markierte Überwege vorhanden
- › Querungswege für ältere Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen zu lang

Leitlinienentwicklung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Werkstattgespräch I: Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen

- › Gehweg und Gehbahn grundsätzlich breit genug
- › Gehwege durch Außengastronomie und Aufsteller von Gewerbetreibenden teils eingengt, insbesondere zwischen Ordensmeister- und Burgemeisterstraße
- › Keine taktile Eingrenzung der Sondernutzungen
- › Fahrradstellplätze vor Hausnummern 215 bis 219 taktil nicht auffindbar
- › Aufmerksamkeitsmarkierung um Litfaßsäule vor Hausnummern 215 bis 219 unvollständig
- › Einengung des Gehwegs durch falsch parkende Lieferfahrzeuge
- › Zustand der Platten, des Asphalts und der Pflastersteine teilweise mangelhaft, insbesondere auf Höhe Kaiserin-Augusta-Straße
- › Bodenpflasterungen an Einfahrten für Rollstuhlfahrende und Langstocknutzende aufgrund ausgewaschener breiter Fugen zwischen Steinen teilweise problematisch
- › Rillen der taktilen Platten an LSA für Rollstuhlfahrende und Rollatornutzende bei Schrägfahrt zu breit, insbesondere an Knotenbereich Ordensmeisterstraße
- › Bei Fahrbahnüberquerungen fehlen Auffindestreifen
- › Unklare Markierungen an der Querungsstelle Burgemeisterstraße
- › Bordsteinhöhe zur Fahrbahnseite und an Mittelinseln oft niedriger als 3 cm (für Blinde und Sehbehinderte problematisch, für Rollstuhlfahrende vorteilhaft)
- › Querungshilfen an Theodor-Francke-Straße (Post) und an Burgemeisterstraße nicht barrierefrei, d.h. nicht abgesenkt, nicht gesichert, Mittelinsel zu schmal (schmäler als 2,0 m)
- › Fußgängerfurten entsprechen im Wesentlichen den Anforderungen der Fußgänger_innen
- › Zu kurze Ampelphasen
- › Bis auf Ordensmeisterstraße keine barrierefreie LSA, da Auffindeton während Sperrzeit (Klacken) und Freigabesignal (Piepen) bei Grünphase zu leise
- › Freigabesignal des Ziels am gegenüberliegenden Ampelmast besonders leise

Werkstattgespräch II: Kinder und Jugendliche

- › Querung des Tempelhofer Damms größtenteils an Kreuzung Ordensmeisterstraße, dort primär jedoch durch die Unterführung des U-Bahnhofs Ullsteinstraße, auf Höhe Albrechtstraße und Alt-Tempelhof, vor Bushaltestelle am Rathaus
- › Fehlende Querung an Viktoriastraße, daher Umweg durch die Unterführung des U-Bahnhofs Ullsteinstraße zwischen ufa-Fabrik und Tempelhofer Hafen
- › Keine Querungsmöglichkeiten zwischen Götzstraße und Rathaus
- › Querung des Tempelhofer Damms über LSA, Mittelstreifen und Mittelinseln ohne LSA oder Übergänge
- › Zu kurze Ampelphasen, insbesondere an Kreuzung Alt-Tempelhof
- › Mittelinseln zu schmal
- › Mangelhafte Sichtbeziehungen, vor allem an Kreuzung Alt-Tempelhof
- › Schlechte Sicht aufgrund parkender Kfz für Kinder, die nicht über Kfz hinwegsehen können und für Kfz-Fahrer_innen, die Kinder nicht sehen können
- › Gehwege zu schmal
- › Schmale Gehwege durch Baumaßnahmen, hohe Anzahl an Fußgänger_innen mit Kinderwägen, Aufsteller der Geschäfte und Lieferfahrzeuge

Ideenwerkstatt

- › Keine weiteren Anmerkungen

Erörterung der Varianten

- › Keine weiteren Anmerkungen

Informationsveranstaltung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Sachstandspräsentation

- › Keine weiteren Anmerkungen

4.4.2 Wünsche für die Umgestaltung zum Thema „Fußverkehr“

Aktivtalk

- › Bau von Querungshilfen an strategisch wichtigen Stellen
- › Minimierung der Barrieren auf Mittelstreifen
- › Alle 150 m Querungsmöglichkeiten
- › Breite der Gehwege für zwei entgegenkommende Rollstuhlfahrende gewährleisten
- › Einrichtung abgesenkter Bordsteine

- › Einrichtung von Gehwegvorstreckungen oder Mittelinseln

Auftaktveranstaltung

- › Einrichtung von Sicherheitsbereichen oder -puffern bei Überwegen
- › Einrichtung von Sitzgelegenheiten
- › Installation taktiler Elemente und akustischer Signale zur Sicherung der Querungswege

Leitlinienentwicklung

- › Allgemeine Verbesserung der Organisation der Gehwegbereiche
- › Barrierefreie Gestaltung der Gehwegbereiche
- › Bau von mehr und guten Querungsmöglichkeiten
- › Schaffung einer übersichtlicheren Organisation der Gehwegbereiche
- › Schaffung behinderungs- und störungsfreier Gehwege
- › Anpassung der Ampelanlagen an Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen
- › Allgemeine Verbesserung der Organisation der Gehwegbereiche

Werkstattgespräch I: Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen

- › Bau von mehr Querungshilfen
- › Ausbau der bisher nur markierten Gehwegvorstreckung zur Besserung der Sichtbeziehungen und der Querung
- › Komplette Barrierefreiheit von Querungsmöglichkeiten nur durch LSA gewährleistet
- › An Querungsstellen ohne Barrierefreiheit keine Bodenindikatoren, um nicht fälschlicherweise Barrierefreiheit und Sicherheit für Menschen mit Behinderung zu suggerieren
- › Verbreiterung der stark frequentierten Querungsstellen für ein besseres Aufstellen der wartenden Fußgänger_innen
- › Einrichtung von barrierefreien Doppelquerungen, d.h. Querungsstellen mit differenzierten Bordhöhen, damit sowohl Rollstuhlfahrende als auch Sehbehinderte passieren können
- › Vereinheitlichung der Ampelschalter
- › Generelle Überprüfung der LSA
- › Taktile Abgrenzung von Sondernutzungen

Werkstattgespräch II: Kinder und Jugendliche

- › Schaffung von Fußgängerüberwegen an Mittelinseln ohne LSA

Ideenwerkstatt

- › Zweispuriger Regelquerschnitt: Vergrößerung des Seitenraums

- › Zweispuriger Regelquerschnitt: vergrößerter Seitenraum für Gehwegvorstreckungen oder Baumpflanzungen
- › Zweispuriger Regelquerschnitt ohne Lieferzonen: Vergrößerung des Seitenraums
- › Haltestellenbereich Rathaus: Fußgängerüberweg über Radweg für eine sichere Überquerung des Radwegs zu Fuß

Erörterung der Varianten

- › Bau von mehr Querungsmöglichkeiten als geplant

Informationsveranstaltung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Sachstandspräsentation

- › Keine weiteren Anmerkungen

4.5 Lieferverkehr

Der Lieferverkehr, insbesondere durch in zweiter Reihe haltende Fahrzeuge, stellt im Verkehrsfluss ein Problem dar und sollte optimiert werden.

Konfliktfreie Organisation

Ziel sollte es sein, den Lieferverkehr entsprechend dem Umweltverbund konfliktfrei zu organisieren. Insgesamt sollte er weniger Platz und Zeit in Anspruch nehmen. Demnach wurde angeregt, eine Spur zeitlich für den Lieferverkehr zu sperren sowie Liefer- und Ladezonen einzurichten, die bestenfalls in den frühen Morgenstunden vor der Hauptverkehrszeit beliefert werden sollten. Die temporäre Lieferzone sollte auf einer dem Gehweg näher gelegenen Fahrspur unter Berücksichtigung des Flutrichtungsverkehrs ausgewiesen werden. Vorgeschlagen wurde im Rahmen der Ideenwerkstatt auch, die Fahrbahnen zu verschwenken und in den entstehenden „Hohlräumen“ Lieferzonen einzuführen. Eine weitere Möglichkeit bestünde darin, die Lieferzonen gänzlich in die Seitenstraßen zu verlagern.

Moderne Lieferkonzepte

Der Lieferverkehr soll zudem auch per Lastenfahrrad, mindestens aber mit alternativen Lieferkonzepten, abgewickelt werden können. Daher sind hier ebenso gesonderte Ladezonen notwendig. In Betracht gezogen wurde aber ebenfalls, die Lastenräder zur einen auf dem Radweg, zur anderen Hälfte auf dem Unterstreifen des Gehwegs parken zu lassen.

Aktuell wird ein Pilotprojekt für moderne Logistikformen zur Etablierung von Microhubs im Abschnitt von Alt-Tempelhof bis zum Tempelhofer Hafen vom Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg geplant. So soll u.a. der Schwerlastverkehr auf dem Tempelhofer Damm minimiert werden. Der Microhub könnte auf einem Park&Ride-Parkplatz in der Nähe des S- und U-Bahnhofs Tempelhof positioniert werden. Das Konzept befindet sich derzeit in der Abstimmung.

4.5.1 Anmerkungen zum Bestand zum Thema „Lieferverkehr“

Aktivtalk

- › Pilotprojekt zur Etablierung eines Microhubs zwischen Alt-Tempelhof bis Tempelhofer Hafen

Auftaktveranstaltung

- › Lieferverkehr für Verkehrsfluss ein Problem, insbesondere bei Parken in zweiter Reihe

Leitlinienentwicklung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Werkstattgespräch I: Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen

- › Keine weiteren Anmerkungen

Werkstattgespräch II: Kinder und Jugendliche

- › Keine weiteren Anmerkungen

Ideenwerkstatt

- › Keine weiteren Anmerkungen

Erörterung der Varianten

- › Keine weiteren Anmerkungen

Informationsveranstaltung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Sachstandspräsentation

- › Keine weiteren Anmerkungen

4.5.2 Wünsche für die Umgestaltung zum Thema „Lieferverkehr“

Aktivtalk

- › Keine weiteren Anmerkungen

Auftaktveranstaltung

- › Regulierung des Lieferverkehrs
- › Zeitliche Sperrung einer Spur für Lieferverkehr
- › Einrichtung von Ladezonen
- › Lieferungen mittels Lastenrad realisieren (auch dafür gesonderte Ladezonen)

Leitlinienentwicklung

- › Optimierung des Lieferverkehrs (weniger Platz, weniger Ladevorgänge)
- › Realisierung einer für den Umweltverbund konfliktfreien Organisation des Lieferverkehrs
- › Reduzierung und konfliktfreie Abwicklung des Lieferverkehrs
- › Gewährleistung von Liefer- und Ladezonen für den Handel
- › Bzw. Sicherstellung alternativer Lieferkonzepte

Werkstattgespräch I: Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen

- › Keine weiteren Anmerkungen

Werkstattgespräch II: Kinder und Jugendliche

- › Schnellere Anlieferung zur Verkürzung der Parkdauer von Lieferfahrzeugen
- › Anlieferung in frühen Morgenstunden zur Umgehung der Rushhour
- › Einführung von Lieferzonen

Ideenwerkstatt

- › Zwei- und vierspurig: Verlegen von Ladezonen für den Lieferverkehr in die Seitenstraßen
- › Vierspuriger Regelquerschnitt: Ausweisung temporärer Lieferzonen auf einer dem Gehweg näher gelegenen Fahrspur
- › Vierspuriger Regelquerschnitt: temporäre Lieferverkehrszonen bzw. teils Radweg, teils Unterstreifen des Fußwegs als Abstellflächen für Lastenräder ausweisen
- › Zweispuriger Regelquerschnitt: Nutzung der durch Verschwenkung entstehenden Hohlräume als Lieferzonen
- › Haltestellenbereich Nachtbusse: angehobene Radfahrbahn zur Vermeidung parkenden Lieferverkehrs

Erörterung der Varianten

- › Keine weiteren Anmerkungen

Informationsveranstaltung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Sachstandspräsentation

- › Mögliche Staugefahr bei Nutzung der Lieferzonen außerhalb der vorgeschriebenen Zeiten (Sanktionierung solcher Fälle)
- › Abstimmung der Lieferant_innen der Geschäfte über sinnvolle Lieferzeiten

4.6 Parkraumsituation

Nutzung von Parkhäusern

Laut einer Erhebung des „Netzwerks fahrradfreundliches Tempelhof-Schöneberg“ aus dem Jahr 2017 würden bei einer Umgestaltung ca. 200 Parkplätze wegfallen. Vorhandene Parkhäuser seien laut der Erhebung des Netzwerks teilweise nicht ausgelastet. Daher wird eine Kooperation zwischen den Betreiber_innen und dem Bezirksamt vorgeschlagen. So könnte das Bezirksamt zum Beispiel die Nutzung durch Anwohner_innen finanziell fördern. Parkhäuser befinden sich im Einkaufscenter Tempelhofer Hafen, im Karstadt-Kaufhaus an der Kaiserin-Augusta-Straße sowie im T-Damm 200 Center in der Friedrich-Wilhelm-Straße. Von einigen Beteiligten werden Parkhäuser jedoch als Angsträume angesehen und gemieden.

Parken in Seitenstraßen und auf dem Mittelstreifen

Ein weiterer Vorschlag ist das Schaffen von Parkplätzen in den Seitenräumen des Tempelhofer Damms oder auf einem ausgebauten Mittelstreifen. An dieser Stelle bedürfte es dann eines Parkleitsystems zur Regulierung des Parksuchverkehrs.

Kostenpflichtige Parkplätze

Zu prüfen wäre auch, ob Parkplätze kostenpflichtig werden könnten, sei es durch private Anmietung oder durch Parkraumbewirtschaftung mit entsprechender Kontrolle. Im weiteren Verlauf der Beteiligungsrunden wurde sich dafür ausgesprochen, eine Parkraumbewirtschaftung oder Anmietungen so schnell wie möglich einzurichten. Bestenfalls würde das Parken u.a. zugunsten einer schnelleren Umsetzung der geschützten, durchgängigen Radverkehrsanlage komplett verboten werden. Ein Konzept wird erarbeitet. Aus der Bürger_innenschaft wird der Verlust der Parkplätze teils kritisch gesehen, andere Stimmen befürworten jedoch den dadurch gewonnen öffentlichen Raum. Teilweise besteht sogar die Meinung, dass das Blockieren einer gesamten Fahrspur zugunsten der Parkplätze an Hauptverkehrsstraßen generell unangemessen ist, da aus- und einparkende Fahrzeuge den Verkehrsfluss blockieren und damit Staus und Unfälle erzeugen würden.

Mangel an behindertengerechten Parkplätzen

Ausgenommen von der Räumung aller Parkplätze davon sind selbstverständlich Behindertenparkplätze, von denen es im Moment lediglich einen auf dem betrachteten Abschnitt des Tempelhofer Damms gibt. Hier werden deutlich mehr Parkplätze sowie eine gesonderte Betrachtung dieser Parksituation gefordert. Zukünftig sollte es Behindertenparkplätze vor der Post, vor dem Karstadt-Gebäude, vor dem Einkaufszentrum am Tempelhofer Hafen und vor dem Rathaus geben. Geprüft werden sollte zudem, ob für die entsprechende Zielgruppe auch die Parkplatzsituation vor dem Ärztezentrum im Ullsteinhaus optimiert werden kann. Des Weiteren sollten Verbote wie Parken in zweiter Reihe oder im absoluten Halteverbot durchgesetzt werden.

Vermeidung von Parken an Nachtbushaltestellen

Um parkenden Verkehr auf den Nachtbushaltestellen auszuschließen, sollten diese barrierefrei, d.h. mit einem entsprechend hohen Bordstein, ertüchtigt werden.

Schaffung dezentraler Park&Ride-Parkplätze

Im Zuge eines gewünschten Ausbaus und der Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs sollten in dezentralen Bereichen Park&Ride-Parkplätze geschaffen werden, um den Kfz-Pendelverkehr zu minimieren.

4.6.1 Anmerkungen zum Bestand zum Thema „Parkraumsituation“

Aktivtalk

- › laut Erhebung des Netzwerks fahrradfreundliches Tempelhof-Schöneberg von 2017: Parkhäuser nicht ausgelastet

Auftaktveranstaltung

- › Parkhäuser sind Angsträume, die gemieden werden

Leitlinienentwicklung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Werkstattgespräch I: Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen

- › Lediglich ein Behindertenparkplatz auf dem betrachteten Abschnitt des Tempelhofer Damms

Werkstattgespräch II: Kinder und Jugendliche

- › Keine weiteren Anmerkungen

Ideenwerkstatt

- › Keine weiteren Anmerkungen

Erörterung der Varianten

- › Keine weiteren Anmerkungen

Informationsveranstaltung

- › Zum Entwurfsstand: kritische Meinung zur Räumung sämtlicher Parkplätze
- › Zum Entwurfsstand: Räumung sämtlicher Parkplätze als Gewinn für den öffentlichen Raum
- › Blockierte Fahrspur für Parkplätze an Hauptverkehrsstraßen generell konfliktfördernd durch Ein-/Ausparken

Sachstandspräsentation

- › Keine weiteren Anmerkungen

4.6.2 Wünsche für die Umgestaltung zum Thema „Parkraumsituation“

Aktivtalk

- › laut Erhebung des Netzwerks fahrradfreundliches Tempelhof-Schöneberg von 2017: Minimierung der Parkplätze um 200 bei Umgestaltung
- › laut Erhebung des Netzwerks fahrradfreundliches Tempelhof-Schöneberg von 2017: Kooperation zwischen Parkhausbetreibenden und Bezirksamt (z.B. finanzielle Förderung seitens BA zur Nutzung durch Anwohner_innen)
- › Kein kostenfreies Parken auf Tempelhofer Damm gewähren
- › Verbote bei Parken in zweiter Reihe oder im absoluten Halteverbot

Auftaktveranstaltung

- › Schaffung neuer Parkplätze im Seitenraum oder auf Mittelstreifen des Tempelhofer Damms
- › Etablierung eines Parkleitsystems zur Regulierung des Parksuchverkehrs
- › Prüfung der Kostenpflichtigkeit von Parkplätzen (z.B. durch private Anmietung oder Parkraumbewirtschaftung mit Kontrolle)
- › Idealfall: Parkverbot auf Tempelhofer Damm
- › Etablierung dezentral gelegener Park&Ride-Parkplätze

Leitlinienentwicklung

- › Etablierung eines Parkleitsystems zur Regulierung des Parksuchverkehrs
- › Untersuchung der Möglichkeit einer Parkraumbewirtschaftung
- › Verstärkte Anmietung privater Stellplätze statt Nutzung öffentlicher Räume

Werkstattgespräch I: Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen

- › Einrichtung von Behindertenparkplätzen:
 - Vor der Post
 - Vor Karstadt
 - Vor dem Einkaufscenter am Hafen
 - Vor dem Rathaus
 - Zu prüfen: vor dem Ärztezentrum im Ullsteinhaus

Werkstattgespräch II: Kinder und Jugendliche

- › Wegnahme der Parkspur zugunsten eines Radfahrstreifens und besserer Sichtbeziehungen

Ideenwerkstatt

- › Regelquerschnitt: Gesonderte Betrachtung des Themas Behindertenparkplätze
- › Haltestellenbereich Nachtbusse: angehobene Radfahrbahn zur Vermeidung parkender Kfz

Erörterung der Varianten

- › Wegnahme von noch mehr Parkplätzen als im Entwurf vorgesehen, um schnell durchgängige, geschützte Radverkehrsanlage zu realisieren
- › Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftung so schnell wie möglich

Informationsveranstaltung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Sachstandspräsentation

- › Prüfung einer Umwandlung der schräg angeordneten Parkplätze auf der Brücke über den Teltowkanal (Stubenrauchbrücke) in Längsparkplätze, um Radwege dort entlangzuführen

4.7 ÖPNV

Der ÖPNV sollte Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr erhalten. Haltestellen und U-Bahnhöfe sollten barrierefrei zugänglich, sicher gestaltet und beleuchtet sein.

Barrierefreie Haltestellen

Zur Barrierefreiheit gehört, mehr Aufzüge zu den U-Bahnhofeingängen einzurichten, um lange Umwege zu nächsten Aufzügen nicht mehr in Kauf nehmen zu müssen, und die Aufzüge ordnungsgemäß auszuschildern, ehe mobilitätseingeschränkte Personen und solche mit Kinderwägen unwissentlich die Treppen nehmen. Des Weiteren sollten die taktilen Elemente, die zu den Aufzügen führen, durchgängig vorhanden sein. Am Aufzug des U-Bahnhofeingangs Kaiserin-Augusta-Straße fehlen momentan z.B. diese Elemente auf den gegenüberliegenden Straßenseiten, was die Wegführung für blinde Personen unklar macht.

Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden

An Bushaltestellen sollten zudem die Kollisionsgefahren zwischen mehreren Verkehrsteilnehmer_innen behoben werden. Momentan kommt es regelmäßig zu Gefahrensituationen zwischen Bussen und Radfahrenden bzw. zwischen Radfahrenden und ein- und aussteigenden Fahrgästen. Des Weiteren ist das Einfädeln der Busse in den fließenden Verkehr nach Aufnahme der Fahrgäste problematisch.

Konflikte mit ruhendem Verkehr

Weitere Probleme ergeben sich aufgrund parkender Kfz an Bushaltestellen. Zum einen wird beobachtet, dass Busse wegen haltender oder parkender Kfz oftmals nicht richtig an die Bushaltestellen heranfahren können und die Fahrgäste daher weit im Straßenraum aus dem Bus ein- und aussteigen müssen. Zum anderen werden Kinder und Jugendliche aufgrund ihrer Körpergröße hinter parkenden Kfz zudem vom Busfahrenden häufig übersehen. Für alle Fahrgäste ergibt sich das Problem, nicht gesehen zu werden, an der Bushaltestelle stadteinwärts vor dem Rathaus, da das Wartehäuschen dort weit entfernt vom Einstiegsbereich ist.

Konfliktfreie Organisation von Haltestellen

Gefordert wird eine konfliktfreie Organisation von Haltestellen, die alle Verkehrsteilnehmer_innen berücksichtigt. Dafür wurden in der Ideenwerkstatt mehrere Möglichkeiten ausgearbeitet. Erstens wird gefordert, die Radfahrspuren hinter den Haltestellenbereichen, entlangzuführen. Die Nutzungsbereiche Geh- und Radweg sowie der Wartebereich sollten optisch und taktil voneinander getrennt werden. Vorgeschlagen wurde, dafür z.B. Geländer zwischen Rad- und Wartebereichen einzusetzen und den Radstreifen mit einem Fußgängerüberweg auszustatten, damit Personen, die sich im Wartebereich aufstellen möchten, den Radweg sicher passieren können. Auch Asphaltkeile, Bordabsenkungen bzw. temporäre Baustellenmarkierungen wurden als Abgrenzungsmöglichkeiten vorgeschlagen. Zweitens sollten Nachtbushaltestellen, die ggf. auch als Haltestellen für Ersatzverkehre fungieren können, erhöht werden, an Hochborden angelegt werden, um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg in die Busse zu gewährleisten und gleichzeitig durch Verhinderung von parkenden Kfz die Radfahrbahnen fahrradfreundlicher zu gestalten.

Radfahrende und Fußgänger_innen wünschen sich transparente Seitenwände der Wartehäuschen, um Sichteinschränkungen zu vermeiden.

Radabstellanlagen an Haltestellen

An Haltestellen sollten sich mehr und gute Radabstellanlagen befinden.

4.7.1 Anmerkungen zum Bestand zum Thema „ÖPNV“

Aktivtalk

- › Keine weiteren Anmerkungen

Auftaktveranstaltung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Leitlinienentwicklung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Werkstattgespräch I: Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen

- › Taktile Elemente zum Aufzug U-Bahnhof Kaiserin-Augusta-Straße vorhanden, Gegenstücke auf anderen Straßenseiten aber nicht
- › Keine Weeginformationen an Eingängen U-Bahnhof Kaiserin-Augusta-Straße zum Aufzug, daher nehmen Mobilitätseingeschränkte und Personen mit Kinderwägen unwissentlich Treppen
- › Inkaufnahme von Umwegen aufgrund fehlender Aufzüge an U-Bahnhofeingängen

Werkstattgespräch II: Kinder und Jugendliche

- › Parken für Bus aufgrund haltender Kfz schwer
- › Kinder gelangen aufgrund parkender Kfz weit in Straßenraum hinein beim Ein- und Ausstieg in und aus dem Bus
- › Kinder werden aufgrund von parkenden Kfz oft von Busfahrenden übersehen
- › Busfahrgäste an Bushaltestelle am Rathaus übersehen, weil Wartehäuschen zu weit entfernt vom Einstiegsbereich
- › Busverspätungen aufgrund hohen Verkehrsaufkommens
- › Behinderungen zwischen Radfahrenden und Busfahrgästen beim Ein- und Ausstieg
- › Busse durch langsame Radfahrende gestört
- › Bushaltestelle Alt-Tempelhof gefährlich aufgrund von Konflikten zwischen Bussen und übrigen Kfz

Ideenwerkstatt

- › Keine weiteren Anmerkungen

Erörterung der Varianten

- › Keine weiteren Anmerkungen

Informationsveranstaltung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Sachstandspräsentation

- › Keine weiteren Anmerkungen

4.7.2 Wünsche für die Umgestaltung zum Thema „ÖPNV“

Aktivtalk

- › Keine weiteren Anmerkungen

Auftaktveranstaltung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Leitlinienentwicklung

- › Konfliktfreie Organisation von Haltestellen mit Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer_innen
- › Barrierefreie Zugänge zu Haltestellen und U-Bahnhöfen
- › Barrierefreie, sichere, gut beleuchtete Haltestellen
- › Sichere und gut ausgeleuchtete Haltestellen an U-Bahnhoefingängen
- › Schaffung von mehr und guten Radabstellanlagen an Haltestellen und U-Bahnhöfen
- › Vorrang vor dem MIV
- › Genügend Radabstellanlagen an Haltestellen des Nahverkehrs

Werkstattgespräch I: Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen

- › Ertüchtigung der Haltestellen anhand der Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan Berlin, d.h. Erhöhung der Bordsteine auf 22 cm

Werkstattgespräch II: Kinder und Jugendliche

- › Keine weiteren Anmerkungen

Ideenwerkstatt

- › Führung der Radfahrbahn hinter den Bushaltestellen
- › Vierspuriger Haltestellenbereich Rathaus: Halt der Busse auf äußerer Fahrspur im fließenden Verkehr
- › Vierspuriger Haltestellenbereich Rathaus: taktile und optische Trennung der Nutzungsbereiche Geh-, Radweg und Wartebereich (z.B. durch Geländer)
- › Vierspuriger Haltestellenbereich Rathaus: Erhöhung der Bordsteinkante für barrierefreien Ein- und Ausstieg in den Bus
- › Transparente Seitenwände der Wartehäuschen zur Vermeidung von Sichteinschränkungen
- › Haltestellenbereich Nachtbusse: angehobene Radfahrbahn für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg in den Bus und zur Verhinderung von ruhendem Verkehr am Busthalt

Erörterung der Varianten

- › zum Entwurfsstand: Prüfung einer verschwenkten Radfahrbahn hinter Haltestellenhäuschen vor Rathaus
- › zum Entwurfsstand: verschwenkte Radspur z.B. durch Asphaltkeile, Bordabsenkungen oder Baustellenmarkierungen markieren

Informationsveranstaltung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Sachstandspräsentation

- › Vorschlag IVAS: Führung der Radwege auf Straßenniveau der Busse anstatt auf erhöhtem Bord

4.8 MIV

Momentan ist der Tempelhofer Damm von einem hohen Verkehrsaufkommen, welches Staus induziert, geprägt. Mehrheitlich wird sich seitens der beteiligten und informierten Bürger_innen daher gegen ein Fortbestehen des momentanen Zustands, sondern für bauliche Änderungen ausgesprochen.

Funktionstrennung erforderlich

Hier muss eine Funktionstrennung erfolgen, damit sich die Verkehrsteilnehmer_innen nicht mehr gegenseitig behindern. Als großes Problem werden abbiegende Kfz genannt, die Fußgänger_innen und Radfahrende übersehen. Besonders bemerkbar macht sich diese Situation regelmäßig an den Knotenpunkten Alt-Tempelhof, Friedrich-Karl- sowie Ordensmeisterstraße bzw. an jenen Querungen, die nicht mit einer LSA ausgestattet sind. Daher wurde sich in einer Beteiligungsrunde für ein teilweises Rechtsabbiegeverbot von MIV in Kreuzungsbereichen ausgesprochen.

Stadtverträgliche Gestaltung des MIV

Der fließende und ruhende motorisierte Verkehr sollte so wenig Platz wie möglich in Anspruch nehmen, um die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen, Rad- und Fußverkehr zu ermöglichen und Orte zur Begegnung und Kommunikation etablieren zu können. Es wären z.B. die drei Spuren auf Höhe der Kaiserin-Augusta-Straße aufzuheben, indem die Linksabbiegerspur in die geradeaus führende Spur integriert wird. Vorgeschlagen wurde dafür, Fahrbahnmarkierungen zu ändern, was keinen Eingriff in die Programmierung der LSA bedeuten würde. Durch eine übersichtliche und sichere Organisation des Straßenraumes soll der MIV stadtverträglich gestaltet werden.

Verkehrsversuch

Für den Verkehrsversuch wurde sich geschlossen für eine vierspurige Lösung entschieden, der komplexe Umbau sollte jedoch die zweisepurige Lösung zum Ziel haben. Für die vierspurige Variante wurde eine Reduzierung der Fahrbahnbreiten des MIV in Knotenbereichen vorgeschlagen. Zudem sollen hier die Haltelinien für den MIV hinter denen der Radfahrenden versetzt markiert werden. Im zweisepurigen Verlauf wurde ein Vorschlag für eine verschwenkte Fahrbahn in Kreuzungsbereichen erarbeitet. Für Haltestellenbereiche in der vierspurigen Lösung hingegen wurde in der Ideenwerkstatt angemerkt, dass die Fahrspuren des MIV verbreitert werden müssten, um ein bequemes Überholen der haltenden Busse zu ermöglichen.

Tempolimits

Gefordert wird zudem von mehreren Interessengruppen, die zulässige Fahrgeschwindigkeit nicht nur dauerhaft auf 30km/h zu reduzieren, sondern die Zone mit dieser Geschwindigkeitsbegrenzung möglichst noch auszuweiten. In diesem Zusammenhang müssen auch die Kontrollen des Tempolimits verstärkt werden, z.B. durch die Installation fester Radarkontrollen.

Lärm und Luftschadstoffe reduzieren

Zielsetzung soll zudem die Einhaltung von Immissionsgrenzwerten für Lärm und Luftschadstoffe sein.

4.8.1 Anmerkungen zum Bestand zum Thema „MIV“

Aktivtalk

- › Keine weiteren Anmerkungen

Auftaktveranstaltung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Leitlinienentwicklung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Werkstattgespräch I: Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen

- › Keine weiteren Anmerkungen

Werkstattgespräch II: Kinder und Jugendliche

- › Generell sehr hohes Verkehrsaufkommen (Staus)
- › Großes Problem: abbiegende Kfz (Übersehen entweder der Kfz oder der Fußgänger_innen)
- › Problem abbiegender Kfz besonders an Knotenpunkten Alt-Tempelhof und Ordensmeisterstraße/Friedrich-Karl-Straße bzw. an Stellen ohne LSA
- › Kfz durch langsame Radfahrende gestört

Ideenwerkstatt

- › Keine weiteren Anmerkungen

Erörterung der Varianten

- › zum Entwurfsstand: noch immer Konflikte zwischen Radfahrenden und rechtsabbiegender MIV
- › zum Entwurfsstand: vor Knotenpunkt Kaiserin-Augusta-Straße drei Spuren für MIV sind zu viel

- › drei Spuren vor Kaiserin-Augusta-Straße mit separater Linksabbiegerspur erzeugt viel Verkehr, zudem Belieferung des T-Damm-Centers auf dieser Spur

Informationsveranstaltung

- › MIV erhält zu viel Raum

Sachstandspräsentation

- › Keine weiteren Anmerkungen

4.8.2 Wünsche für die Umgestaltung zum Thema „MIV“

Aktivtalk

- › Keine weiteren Anmerkungen

Auftaktveranstaltung

- › Keine weiteren Anmerkungen

Leitlinienentwicklung

- › Übersichtliche und sichere Organisation des Straßenraums
- › Stadtverträgliche Organisation des MIV
- › Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Lärm und Luftschadstoffe
- › Möglichst geringe Inanspruchnahme von Raum für fließenden und ruhenden MIV
- › Dauerhafte Reduktion der zulässigen Fahrgeschwindigkeit

Werkstattgespräch I: Menschen mit Sinnes- und Mobilitätseinschränkungen

- › Keine weiteren Anmerkungen

Werkstattgespräch II: Kinder und Jugendliche

- › Stärkere Kontrolle des Tempolimits (Installation fester Radarkontrollen)
- › Ausweitung der Zone mit Geschwindigkeit von 30 km/h

Ideenwerkstatt

- › Vierspurig: Zurückversetzen der Haltelinie für MIV an Knotenpunkten
- › Vierspurig: Minimierung der Fahrbahnbreite des MIV auf 2,75 m im Knotenbereich
- › Vierspuriger Regelquerschnitt: Fahrbahnbreite des MIV bei 3,0 m und 3,25 m
- › Zwei- und vierspurig: Rechtsabbiegeverbot für MIV an einigen Knotenbereichen
- › Generell: Beibehalten des Tempolimits bei 30 km/h
- › Zweispuriger Regelquerschnitt: Verschwenkung der MIV-Fahrbahnen von einem zum anderen Kreuzungsbereich (mit Fahrbahnbreite von 3,25 m)

- › Vierspuriger Haltestellenquerschnitt Rathaus: Verbreiterung der Fahrbahnen für übersichtlicheres Überholen haltender Busse

Erörterung der Varianten

- › Umsetzung der vierspurigen Lösung für Verkehrsversuch, für komplexen Umbau zweispurige Lösung
- › Reduktion der Spuren an der Knotenpunktzufahrt der Kaiserin-Auguste-Straße
- › zum Entwurfsstand: Kaiserin-Augusta-Straße: Wegnahme der Linksabbiegerspur z.B. durch Anpassung der Fahrbahnmarkierung
- › zum Entwurfsstand: Prüfung der Fahrbahnbreiten auf Höhe der Aufzüge an U-Bahnhöfen
- › Prüfung des Einbezugs der dritten Fahrspur für Zuwegung Aufzug am U-Bahnhof Kaiserin-Augusta-Straße vor T-Damm-Center
- › Belange des Kfz nicht vollständig aus Diskussion ausschließen

Informationsveranstaltung

- › Verlagerung von Verkehr auf Rad und ÖPNV zugunsten einer Reduktion des MIV auf 70 %, um Umsetzung einer leistungsfähigen zweispurigen Variante zu ermöglichen

Sachstandspräsentation

- › Prüfung der Kürzung der Rechtsabbiegerspur in die Friedrich-Karl-Straße von Norden kommend zur Vermeidung einer Verengung auf dem Gehweg

5 LEITLINIENINHALTE

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 Schadstoffemissionen 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 Anlagen ist zu berücksichtigen. Das Angebot an Querungsmöglichkeiten für Radfahrende und Fußgänger_innen 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-Bahnhofeingänge 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.

6 LEITLINIENCHECK

Während des Beteiligungsverfahrens wurden durch die Verkehrsplanung verschiedene Varianten eines Zielzustandes sowie unterschiedlich typisierter Straßenquerschnitte erarbeitet. Diese aus den Beteiligungsschritten entstandenen Varianten wurden begleitend durch die Vertreter_innen der Leitlinien-Gruppe anhand einer Matrix der Themenfeldziele auf deren Erreichungsgrad überprüft. Die letzte Prüfung fand im Rahmen der Erörterung am 03.07.2019 statt. Grundlage waren die im Nachgang an die Ideenwerkstatt erarbeiteten Variantenvorschläge einer zwei- und einer vierspurigen Straße.

Die vierspurige Variante sieht neben vier durchgehenden Kfz-Fahrspuren, die im Vergleich zum jetzigen Zustand eine annähernd gleichbleibende Leistungsfähigkeit gewährleisten, beidseitig geschützte Radverkehrsanlagen mit 2,85 Meter Breite vor. Der Schutz kann dabei als „Protected Bike Lane“ mit Pollern oder mit Leitschwellen bzw. sogenannten Leitboys erfolgen. Zur Integration der Radverkehrsanlage müssen sämtliche derzeitige Nutzungen auf der dritten Spur komplett weichen. Die Möglichkeiten der Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Seitenstraßen bzw. ggf. in vorhandene Parkhäuser werden derzeit noch im Rahmen eines Parkraumkonzeptes untersucht. Die Belieferung soll dabei über Liefer- bzw. Ladezonen erfolgen, die innerhalb des rechten Kfz-Fahrestreifens eingerichtet werden. Weitere Lieferzonen sind in den Seitenstraßen vorgesehen. Konflikte zwischen Rad- und Lieferverkehr werden in dieser Variante minimiert, Konflikte zwischen Rad- und Ladeverkehr bleiben jedoch erhalten. Die Breite des Seitenraumes und damit die Lage der Straßenborde bleibt weitgehend unverändert zum derzeitigen Zustand. An den Knotenpunktzufahrten werden die geschützten Radfahrstreifen bis unmittelbar an die Haltelinie – ggf. auch in einer weniger komfortablen Breite – herangeführt. Die Mindestbreiten der aktuellen Regelwerke können jedoch immer eingehalten werden. Ein Schutz der Radfahrenden über eine getrennte Signalisierung kann damit bei Bedarf ermöglicht werden. An Bushaltestellen wird der Radverkehr hinter den Warteflächen im Gehwegbereich vorbeigeführt. Busse halten am Fahrbahnrand der rechten Kfz-Fahrspur.

In der zweispurigen Variante entstehen beidseitig durchgängige und geschützte Radverkehrsanlagen mit 2,85 Meter Breite in einer geschützten Form analog zur vierspurigen Variante. Weiterhin wird zusätzlicher Platz in den Seitenräumen zur Freiraumgestaltung genutzt. Der Mittelstreifen entfällt in einigen Abschnitten bzw. wird für Rettungsfahrzeuge überfahrbar ausgebildet. In beiden Fahrtrichtungen sind beidseitig abwechselnd Flächen für Lieferverkehr bzw. andere Sondernutzungen vorgesehen. Auch hier werden, wie in der vierspurigen Variante, Konflikte zwischen Rad- und Lieferverkehr minimiert, Konflikte zwischen Rad- und Ladeverkehr bleiben jedoch erhalten. Ruhender Verkehr findet hier, wie in der vierspurigen Variante, keinen Platz. Auch hier werden in den Knotenpunktzufahrten die geschützten Radfahrstreifen bis unmittelbar an die Haltelinie herangeführt, so dass ein Schutz der Radfahrenden über eine getrennte Signalisierung (theoretisch) ermöglicht werden kann. An Bushaltestellen wird der Radverkehr hinter dem Wartebereich vorbeigeführt, Busse halten in einer Busbucht. Allgemein wird die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr erheblich verringert.

Der Leitliniencheck zeigte, dass die gesetzten Ziele mit der zweispurigen Variante eher erreicht werden können als mit der vierspurigen Variante. Insbesondere die Kriterien in den Themenbereichen

Rad- und motorisierter Individualverkehr können mit dieser Variante fast vollständig erfüllt werden. Fünf Zielsetzungen sind in dieser Planung nur teilweise erreicht worden, darunter u.a. die Gewährleistung der Barrierefreiheit. In der aktuellen Planungsphase gibt es zudem Kriterien, die noch nicht bewertbar und daher in Klammern gesetzt worden sind. Weitere Kriterien wie die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte können beispielsweise erst durch konkrete Messungen eindeutig bewertet werden.

Mit der vierspurigen Planungsvariante konnten bereits 13 von 23 Kriterien als teilweise oder gänzlich erfüllt eingestuft werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Kriterien als „nicht erfüllt“ eingestuft wurden, wenn sie momentan noch nicht bewertet werden können.

Im Folgenden ist der Leitliniencheck tabellarisch für beide Varianten aufgeführt.

4-spurige Variante			
Themenfeld	Kriterium	Bewertung	Bemerkung
Fahrradverkehr	... dass das Mobilitätsgesetz umgesetzt wird	teilweise erreicht/erfüllt	durchgängige Radverkehrsanlage, aber teilweise Reduzierung der Breiten der Radwege erforderlich; an Knotenpunkten Problematik der Abbieger noch nicht gelöst
	... geschützte Radverkehrsanlagen auf beiden Seiten auf der gesamten Strecke	erreicht/erfüllt	Prüfung der Breite der Mittelinsel (insbesondere an U-Eingängen) erbeten
	... eine angemessene Breite der Radverkehrsanlage, die ein gefahrloses Überholen gewährleistet	teilweise erreicht/erfüllt	je nach Fahrradbreite Überholen nicht problemlos möglich
	... mehr und gute Querungsmöglichkeiten für Radfahrer	teilweise erreicht/erfüllt	Höhe Brücke am Teltowkanal weitere Querung prüfen
	... gute Sichtbeziehungen	erreicht/erfüllt	in Bereichen des abbiegenden Verkehrs sollten Sichtbeziehungen verbessert werden
	... dezentrale Radabstellanlagen in angemessener Anzahl	noch nicht erreicht/erfüllt	kann zunächst nicht bewertet werden
Fußverkehr	... mehr und gute Querungsmöglichkeiten	teilweise erreicht/erfüllt	Wie im Bestand zwei zusätzliche Querungen an den Knotenpunkten vorhanden: Höhe Post und Lidl; Höhe Brücke am Teltowkanal weitere Querung prüfen

4-spurige Variante			
Themenfeld	Kriterium	Bewertung	Bemerkung
	... eine übersichtliche Organisation der Gehwegbereiche	noch nicht erreicht/erfüllt	kann zunächst nicht bewertet werden
	... dass Ampelschaltungen angepasst werden an die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen	noch nicht erreicht/erfüllt	kann zunächst nicht bewertet werden
	... dass die Barrierefreiheit gewährleistet wird	teilweise erreicht/erfüllt	wird lt. Gesetzeslage realisiert, Probleme in der Längsgerichtung bezüglich Straßenmöbel und Außengastronomie müssen noch gelöst werden
	... breitere Seitenräume	nicht erreicht/erfüllt	Keine Bemerkung
	... eine angemessene Anzahl an Sitzgelegenheiten	noch nicht erreicht/erfüllt	kann zunächst nicht bewertet werden
Parkraum	... dass die Möglichkeiten einer Parkraumbewirtschaftung untersucht werden	erreicht/erfüllt	Keine Bemerkung
	... mit Hilfe eines Parkleitsystems den Parkraum optimieren	noch nicht erreicht/erfüllt	kann zunächst nicht bewertet werden

4-spurige Variante			
Themenfeld	Kriterium	Bewertung	Bemerkung
ÖPNV	... eine konfliktfreie Organisation von Haltestellen	teilweise erreicht/erfüllt	Konflikt Radverkehr und Fußgänger besteht (Fußgänger sollten Vorrang haben), Busverkehr und Radfahrer nahezu konfliktfrei; Nachtbushaltestelle (angehobene Radfahrbahn) sollte bzgl. der Konflikte Radverkehr/Fahrgäste beobachtet werden
	... barrierefreie Zugänge zu Haltestellen und U-Bahnhöfen	erreicht/erfüllt	Zuwegung zu den Haltestellen und U-Bahnhöfen wird in Planung barrierefrei gestaltet; Barrierefreiheit der Bahnhöfe selbst einschl. der Zugänge liegt in Verantwortung der BVG
	... Sichere und gut ausgeleuchtete Haltestellen und U-Bahneingänge	noch nicht erreicht/erfüllt	liegt in Verantwortung der BVG
	... mehr und gute Radabstellanlagen an Haltestellen und U-Bahnhöfen	noch nicht erreicht/erfüllt	kann zunächst nicht bewertet werden
Lieferverkehr	... den Lieferverkehr optimieren (weniger Platz, weniger Liefervorgänge)	noch nicht erreicht/erfüllt	kann zunächst nicht bewertet werden
	... eine für den Umweltverbund konfliktfreie Organisation des Lieferverkehrs	erreicht/erfüllt	(Bewertung wird nicht von allen mitgetragen), Einrichtung von Ladezonen löst Konflikt der räumlichen Nutzung, bei Be- und Entladevorgängen ergeben sich Konflikte durch den Ladeverkehr; über die geplante „verkehrsarme Zeit“ für zur Nutzung der Ladezonen besteht keine Einigkeit

4-spurige Variante			
Themenfeld	Kriterium	Bewertung	Bemerkung
MIV	... eine stadtverträgliche Organisation des MIV	teilweise erreicht/erfüllt	stadtverträglich heißt Reduzierung von Lärm, Luftverschmutzung und Flächeninanspruchnahme; erzielte Umverteilung der Flächen zugunsten aller Verkehrsteilnehmer durch bspw. Entfall von parkendem Verkehr; daher zwischen gelb und rot
	... dass die Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe und Lärm eingehalten werden	noch nicht erreicht/erfüllt	Im Rahmen der Planungen nicht nachprüfbar
	... eine übersichtliche und sichere Organisation des Straßenraumes	teils ganz, teils fast erreicht/erfüllt	sicherer ja, übersichtlicher nur bedingt

2-spurige Variante			
Themenfeld	Kriterium	Bewertung	Bemerkung
Fahrradverkehr	... dass das Mobilitätsgesetz umgesetzt wird	erreicht/erfüllt	in weiterer Planung sind Kreuzungsbereiche zu präzisieren
	... geschützte Radverkehrsanlagen auf beiden Seiten auf der gesamten Strecke	erreicht/erfüllt	Keine Bemerkung

2-spurige Variante			
Themenfeld	Kriterium	Bewertung	Bemerkung
	... eine angemessene Breite der Radverkehrsanlage, die ein gefahrloses Überholen gewährleistet	erreicht/erfüllt	Keine Bemerkung
	... mehr und gute Querungsmöglichkeiten für Radfahrer	erreicht/erfüllt	durch den passierbaren Mittelstreifen möglich
	... gute Sichtbeziehungen	erreicht/erfüllt	Konflikt im Abbiegeverkehr an Kreuzungsbereichen muss in weiterer Planung gelöst werden
	... dezentrale Radabstellanlagen in angemessener Anzahl	noch nicht erreicht/erfüllt	kann zunächst nicht bewertet werden, es entstehen aber Potenzialflächen, die dies vorsehen
Fußverkehr	... mehr und gute Querungsmöglichkeiten	teils ganz, teils fast erreicht/erfüllt	die neben den Knotenpunkten zusätzlichen Querungsmöglichkeiten ohne Signalisierung sind für Blinde nicht barrierefrei querbar
	... eine übersichtliche Organisation der Gehwegbereiche	noch nicht erreicht/erfüllt	kann zunächst nicht bewertet werden, die Voraussetzungen sind aber gegeben
	... dass Ampelschaltungen angepasst werden an die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen	noch nicht erreicht/erfüllt	kann zunächst nicht bewertet werden

2-spurige Variante			
Themenfeld	Kriterium	Bewertung	Bemerkung
	... dass die Barrierefreiheit gewährleistet wird	teilweise erreicht/erfüllt	Keine Bemerkung
	... breitere Seitenräume	erreicht/erfüllt	Keine Bemerkung
	... eine angemessene Anzahl an Sitzgelegenheiten	noch nicht erreicht/erfüllt	kann zunächst nicht bewertet werden
Parkraum	... dass die Möglichkeiten einer Parkraumbewirtschaftung untersucht werden	erreicht/erfüllt	Keine Bemerkung
	... mit Hilfe eines Parkleitsystems den Parkraum optimieren	noch nicht erreicht/erfüllt	kann zunächst nicht bewertet werden
ÖPNV	... eine konfliktfreie Organisation von Haltestellen	teilweise erreicht/erfüllt	Nachtbushaltestelle sollte hinsichtlich der Konflikte Radverkehr/Fahrgäste beobachtet werden
	... barrierefreie Zugänge zu Haltestellen und U-Bahnhöfen	erreicht/erfüllt	Keine Bemerkung
	... Sichere und gut ausgeleuchtete Haltestellen und U-Bahneingänge	noch nicht erreicht/erfüllt	liegt in Verantwortung der BVG
	... mehr und gute Radabstellanlagen an Haltestellen und U-Bahnhöfen	noch nicht erreicht/erfüllt	kann zunächst nicht bewertet werden

2-spurige Variante			
Themenfeld	Kriterium	Bewertung	Bemerkung
Lieferverkehr	... den Lieferverkehr optimieren (weniger Platz, weniger Liefervorgänge)	noch nicht erreicht/erfüllt	kann zunächst nicht bewertet werden
	... eine für den Umweltverbund konfliktfreie Organisation des Lieferverkehrs	erreicht/erfüllt	Keine Bemerkung
MIV	... eine stadtverträgliche Organisation des MIV	teils ganz, teils fast erreicht/erfüllt	(Bewertung wird nicht von allen mitgetragen), stadtverträglich heißt Reduzierung von Lärm, Luftverschmutzung und Flächeninanspruchnahme; Diskussion darüber, ob sich Anzahl an Kfz verringern wird oder nicht
	... dass die Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe und Lärm eingehalten werden	teilweise erreicht/erfüllt	Interpretationsspielraum, kann zunächst nicht bewertet werden, erfordert konkrete Messungen
	... eine übersichtliche und sichere Organisation des Straßenraumes	erreicht/erfüllt	Keine Bemerkung

7 EINBINDUNG NACH ABSCHLUSS DER ÖFFENTLICHEN BETEILIGUNG

Im Nachgang an die öffentliche Beteiligung bei der Erstellung der Planungen für den Tempelhofer Damm sind stetige Information sowie Klärung von Rückfragen und Konflikten das Ziel. Hierzu sind verschiedene Gruppen weiterhin einzubinden. Allen voran das Leitlinien-Gremium, aber auch die Zielgruppen, die bereits in den Werkstattgesprächen involviert waren: Menschen mit motorischen und Sinneseinschränkungen, Gewerbetreibende sowie Kinder und Jugendliche.

7.1 Werkstattgespräch mit Menschen mit motorischen und Sinneseinschränkungen am 19.08.2020

In der Sitzung des Beirates von und für Menschen mit Behinderung wurde durch das SGA, IVAS und die raumplaner zum Thema barrierefreie Umsetzung Bericht erstattet.

Zu diesem Tagesordnungspunkt waren als Gäste Vertreter_innen der Senior_innenvertretung, des Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenvereins (ABSV) und des Leitliniengremiums eingeladen. Ein Arbeitspapier zum aktuellen Sachstand wurde allen Beiratsmitgliedern und geladenen Gästen im Vorfeld in barrierefreier Form zugestellt. Das Papier beinhaltet die Anregungen und Forderungen aus der Begehung vom 18.10.2019 und entsprechend zu den einzelnen Punkten den Planungsstand für den finalen Komplettumbau der Straße und für die vorgezogenen Maßnahmen. Die Inhalte werden in der Beiratssitzung präsentiert und diskutiert.

Die Bezirksbürgermeisterin Frau Schöttler bittet um Erläuterung zur Anordnung von Behindertenparkplätzen und zum geplanten Lieferverkehrskonzept. Hierzu wird seitens des SGA geantwortet, dass im Rahmen der Anwohnerparkraumbewirtschaftungen auch Behindertenparkplätze ausgewiesen werden können. Es sind – ggf. auch in den Seitenstraßen – markierte Haltezonen für den Lieferverkehr vorgesehen, um Lieferverkehr zu festgelegten Zeiten zu ermöglichen. Von den Beiratsmitgliedern, den geladenen Gästen und der Beauftragten für Menschen mit Behinderung wird bemängelt, dass die im Rahmen der Begehung zusammengetragenen Empfehlungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit nur unzureichend aufgegriffen worden seien, z.B. die Verlängerung der Grünphasen für Fußgänger_innen, die Ausstattung und die Anzahl der Behindertenparkplätze, die standard- und DIN-gemäße Gestaltung von Querungen und Bushaltestellen oder die wirksame Maßnahmen gegen unzulässige Gehwegverengungen durch Sondernutzungen von Geschäften und Außengastronomie.

7.2 Sachstandspräsentation mit dem Leitlinien-Gremium am 09.09.2020 und Planeinsicht am 05.10.2020

Während der Sachstandspräsentation wurden die einzelnen Planungsabschnitte der vorgezogenen Maßnahmen durch Herrn Cyriax, Verkehrsplanungsbüro IVAS, vorgestellt und bei Bedarf mit dem Leitlinien-Gremium diskutiert. Es wurde der Planungsstand von 2019 mit dem aktuellen Planungsstand, der sich aus den Änderungsbedarfen der SenUVK ergeben hat, verglichen.

Frau Heiß machte noch einmal deutlich, dass es sich in diesem Schritt um vorgezogene Maßnahmen mit Fokus auf den Radverkehr handelt; das Thema Barrierefreiheit wird in der nächsten Stufe umgesetzt. Sofern allerdings eine im ersten Schritt erforderliche Veränderung an den Lichtsignalanlagen erfolgt, wird der Ausbau behindertengerecht und barrierefrei erfolgen.

Zum aktuellen Zeitpunkt läuft Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung - BPU). Die Firma Alliander nimmt für die Lichtsignalanlagen eine Punktbewertung vor, welche anschließend durch die SenUVK einer Prüfung unterzogen wird. Beide Teile sind erforderliche Unterlagen für die bauvorbereitenden Planungsunterlage (BPU), die ebenfalls geprüft wird. Parallel zur Prüfung der BPU wird die Ausführungsplanung vorbereitet (Leistungsphase 5), die nach Freigabe der BPU abgeschlossen wird. Die Prüfung der BPU benötigt ca. 2 Monate. Die geprüfte BPU stellt somit die Haushaltsunterlage dar. Anschließend erfolgen die Ausschreibungen für die ausführenden Firmen mit Leistungsphase 6 (Vorbereitung der Vergabe), so dass mit der Bauausführung ab April 2021 bis Oktober 2021 gerechnet wird.

Am 05. Oktober fand des Weiteren ein Treffen zur Einsicht der Pläne statt. Thematisiert wurden insbesondere die Abweichungen bezüglich der Abmessungen und möglicher Toleranzen. Außerdem wird auf eine erneute Prüfung bzgl. der Spurbreiten zugunsten der Radspur von angestrebten 2,30 Metern Mindestbreite hingewiesen. Auch die Anordnung der Verkehrszeichen bzgl. der Höchstgeschwindigkeiten ist nachzuprüfen.

7.3 Öffentliche digitale Informationsveranstaltung am 04.11.2020 und anschließende Online-Beteiligung bis 15.11.2020

Im weiteren Verlauf wurden die Planungen der vorgezogenen Maßnahmen mit der SenUVK diskutiert und entsprechend der Anforderungen angepasst. Aufgrund der Corona-Pandemie und verwaltungsinthener Abläufe kam es zu Verzögerungen in der weiteren Bearbeitung. Die umzusetzenden Sofortmaßnahmen werden nun aufgrund der unklaren Zeitschiene der Berliner Wasserbetriebe bzgl. der geplanten Leitungserneuerung für 10 Jahre realisiert und sind daher nicht mehr nur ein Verkehrsversuch. Neben der Umsetzung einer geschützten Radverkehrsanlage sind auch die Umsetzung der Barrierefreiheit, einer Parkraumbewirtschaftung und eines effektiven Lieferverkehrs auf der letzten Meile Begleitprojekte, die in ein ganzheitliches Konzept münden. In der Informationsveranstaltung wurden die aktuellen Stände präsentiert und der Öffentlichkeit die Gelegenheit zum Stellen von Rückfragen gegeben. Im Nachgang konnten die Inputs online als Video und Präsentation abgerufen und über mein-Berlin.de weitere Rückfragen gestellt werden.

Rückfragen bezogen sich insbesondere auf die Spurbreiten und den Zeitplan. Es wurde betont, dass die Breite der Radspur ausreichend sein muss, um sicher überholen zu können und auch Lastenrädern eine sichere und konfliktfreie Fahrt zu ermöglichen. Bezüglich des Zeitplan wurde kritisiert, dass die Umsetzung bereits mehrfach verschoben wurde. Bezüglich der Rückfrage nach Umsetzung eines Pop-up-Radweges wurde seitens der Verwaltung daran erinnert, dass sich seitens der Vertreter_innen der Leitlinien für eine sichere Umsetzung im Gegensatz zu einer schnellen Umsetzung ausgesprochen wurde. Da die Effekte des Verkehrsversuchs evaluiert und als Modellvorhaben bestenfalls auf andere Räume übertragen werden sollen, wurde darum gebeten einen Ausbau der Radinfrastruktur südlich

des aktuellen Betrachtungsraumes bis Alt-Mariendorf zu prüfen. Dass in der Ideenwerkstatt genannte Aspekte, wie die Führung der Radspur hinter der Bushaltestelle, aufgrund der Anforderungen seitens der SenUVK nicht berücksichtigt wurden, wurde bemängelt.

7.4 Sachstandspräsentation mit dem Leitlinien-Gremium am 12.03.2021

In einer letzten Sitzung mit dem Leitlinien-Gremium wurden die aktuellen Planungsstände zur Radverkehrsanlage besprochen. Insbesondere der Verzug des Zeitplanes, welcher sich auf diversen Nachforderungen begründet, die durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz gestellt wurden, ergibt.

Des Weiteren wurde zur Problematik der BVG-Baumaßnahme folgender Lösungsvorschlag des Leitlinien-Gremiums geäußert: Die Lücke im Planungsverlauf, die durch die verspätete BPU-Freigabe entstanden ist, sollte für die BVG-Baumaßnahme genutzt werden. Hierbei sollte die Parkspur für den SEV freigeräumt werden. Damit kann bereits die Abräumung des ruhenden Verkehrs für die spätere Radverkehrsanlage genutzt werden. Es empfiehlt sich zudem, die Erkenntnisse aus der Planung der Radverkehrsanlage bei der Einrichtung der SEV-Busspur einfließen zu lassen und die Busspur als Sonderfahrstreifen umzusetzen, um auch Radverkehr zu erlauben.

Dieser Vorschlag der Leitlinien-Gruppe über die Nutzung der Parkspur für den SEV in die Abstimmung mit SenUVK wird mitgenommen.

Zum Thema Parkraumbewirtschaftung wird vor allem die konkrete Ausdehnung der Zone besprochen, da hier aufgrund politischer Debatten noch keine abschließende Festlegung stattgefunden hat.

7.5 Digitale Informationsveranstaltung zur Parkraumbewirtschaftung am Tempelhofer Damm am 06. Juni 2021 um 18.00 Uhr

Hauptinhalt der digitalen öffentlichen Informationsveranstaltung war die Vorstellung der Konzeption und des Zeitplans für die vorgesehene Parkraumbewirtschaftung rund um den Tempelhofer Damm. Die Teilnehmenden konnten in einem Textchat Rückfragen stellen, die während der Veranstaltung von der Moderation gesammelt und von den Fachleuten beantwortet wurden. Nachgereichte oder offen gebliebene Fragen wurden im Nachgang beantwortet und in die Dokumentation aufgenommen.

In einem einleitenden Experteninput erläuterte Frau Uta Bauer vom difu (Deutsches Institut für Urbanistik) Beispiele aus ganz Europa und bewertete deren Auswirkungen auf städtische Lebensqualität und die Geschäfte in den umgestalteten Straßen.

Zudem wurde ein Einblick über die Modelle und Kosten verschiedener Länder bezüglich der dortigen Parkraumbewirtschaftung gegeben und Berlin darin eingeordnet. Im Ergebnis gab es zwei klare Erkenntnisse: erstens profitieren Geschäfte durchgängig von der Parkraumbewirtschaftung und zweitens ist die bessere Aufenthaltsqualität durch Verkehrsreduzierung für Kund_innen und Besucher_innen ein wesentlicher Standortfaktor, der die Geschäftsstraße insgesamt aufwertet.

Wesentliche Anmerkungen aus der Diskussion waren:

- › Kontrolle der Parkraumbewirtschaftung und der Falschparker_innen → hierfür wird das Personal im Ordnungsamt verstärkt
- › Nutzung der privaten Parkhäuser zur Anmietung von Stelleplätzen → hierfür ist das Bezirksamt mit den Betreiber_innen im Gespräch, Probleme stellen bauliche Anpassungen bei Karstadt dar
- › Einführung eines Parkleitsystems → kein zeitgemäßes Vorgehen mehr, es wird die Nutzung der Parkopedia-App empfohlen
- › Detaillierte Informationen zu Kosten und Beantragung der Bewohnerparkausweise → es wird eine Vignettenstelle im Rathaus Tempelhof eingerichtet, nähere Informationen werden per Hauswurfsendung zugestellt, die Vignette kostet 10,20 Euro pro Jahr und Kfz/Motorrad, Gästevignetten können im Einzelfall gesondert beantragt werden
- › Öffnung des Parkplatzes am Rathaus Tempelhof → dieser dient bereits tagsüber als kostenpflichtiger Kurzzeitparkplatz, nachts als öffentlicher und kostenfreier Langzeitparkplatz
- › Entfernung kennzeichenloser Kfz → das Ordnungsamt handelt hier bereits, Bürger_innen können dies durch Onlinemeldung der Standorte unterstützen
- › Prüfung von Ausweichrouten für Radverkehr in Nebenstraßen → laut § 43 MobG Berlin ist eine geschützte Radspur auf allen Hauptverkehrsstraßen einzurichten, Nebenstraßen sind daher keine Option
- › Informationen zur Tempo30-Zone → wird als Maßnahme zur Luftreinhaltung vsl. noch 5 Jahre bestehen bleiben
- › Informationen zum Erhalt der SEV-Busspur → keine dauerhafte Nutzung durch Busse vorgesehen, sondern eine geschützte Radspur entsprechend den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes Berlin.; zudem erfolgt eine barrierefreie Ertüchtigung von sechs Knotenpunkten, drei davon baulich, drei bzgl. einer Umprogrammierung der Lichtsignalanlage; Lieferzonenkonzept ist derzeit in Arbeit

7.6 Informationsveranstaltung für Gewerbetreibende 06. Oktober 2021

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.

Wesentliche Anmerkungen aus der Diskussion waren:

- › Die Erreichbarkeit für Kunden ist durch Parkraumbewirtschaftung gegeben, da hierdurch in zumutbarer Entfernung zu Geschäften, Praxen etc. Plätze verfügbar sind.

- › 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.
- › Jede Ladezone ist auch eine Haltezone für normale Autofahrer_innen, dementsprechend können ältere Zielgruppen, Mitfahrende etc. vor Arztpraxen oder Geschäften abgesetzt und abgeholt werden.
- › In Mariendorf wird es keine Parkraumbewirtschaftung geben.
- › Vignetten für Gewerbetreibende („Betriebsvignetten“) kosten 120 Euro pro Jahr und Fahrzeug und gelten nur für Fahrzeuge, die für das jeweilige Unternehmen benötigt werden; ab der 2. Vignette muss hierfür ein Nachweis erbracht werden. Handwerker erhalten eine spezielle Vignette mit erweiterten Berechtigungen zum Parken in allen Parkzonen mit geeignetem Werkstattwagen.
- › 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).