

Prozesssteuerung bei der Konzeption eines Verkehrsversuchs am Tempelhofer Damm

Öffentliche Informationsveranstaltung

04. November 2020, 18-20 Uhr, Online-Videokonferenz

AUFTRAGGEBER



Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin
Straßen- und Grünflächenamt

Dienstsitz:

Rathaus Tempelhof
Tempelhofer Damm 165
12099 Berlin

Postanschrift:

John-F.-Kennedy-Platz
10820 Berlin

Ansprechpartner:

Herr Schack
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, Inga Voswinkel, Jana Degenkolb
E-Mail: tempelhoferdamm@die-raumplaner.de

Berlin, den 07.12.2020

INHALT

1	Hintergrund des Projekts	4
2	Beteiligungsverfahren.....	4
3	Vorgezogene Maßnahmen zur Umsetzung des Verkehrsversuchs.....	6
3.1	Fachinput	6
3.2	Rückfragen aus dem Publikum	6
4	Parkraumbewirtschaftung	8
4.1	Fachinput	8
4.2	Rückfragen.....	8
5	Micro-Hub.....	9
5.1	Fachinput.....	9
5.2	Rückfragen.....	10
6	Abschluss	10
7	Rückfragen aus der Online-Beteiligung bei mein.Berlin	11

1 HINTERGRUND DES PROJEKTS

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

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

Aufgrund dieses Beschlusses wurde das Büro slapa & die raumplaner gmbh beauftragt, das Projekt „Verkehrsversuch einer Radverkehrsanlage am Tempelhofer Damm“ zu begleiten und die Beteiligung zu steuern, d.h. zu organisieren und durchzuführen. Die fachliche Planung des Projektes hat das Verkehrsplanungsbüro IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme übernommen. Beide Büros arbeiten eng zusammen.

2 BETEILIGUNGSVERFAHREN

Im Jahr 2018 wurden mit verschiedenen Akteuren Gespräche geführt, in einer öffentlichen Auftaktveranstaltung erste Ideen der Bürger_innen gesammelt und mit einem Gremium aus Bürger_innen Leitlinien entwickelt. Des Weiteren fanden Werkstattgespräche in Form einer Begehung mit mobilitätseingeschränkten Personen sowie eines Workshops mit Kindern und Jugendlichen statt. Parallel zu diesen Beteiligungsschritten hat das Verkehrsplanungsbüro Bestandsaufnahmen und Analysen durchgeführt. Bei einer Ideenwerkstatt am 09. März 2019 wurden Varianten eines neuen Querschnitts für eine vierspurige und eine zweispurige Straße gemeinsam mit der breiten Öffentlichkeit erarbeitet. Diese wurden durch das Verkehrsplanungsbüro IVAS aufbereitet und die Entwürfe durch das Leitlinien-Gremium erörtert und anhand der Leitlinien bewertet. Bei einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 16. August 2019 wurde der aktuelle Planungsstand durch das für die Verkehrsplanung beauftragte Büro IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme sowie das Freiraumplanungsbüro Evergreen Landschaftsarchitekten und das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes vorgestellt. Besonders Bezug genommen wurde auf die sogenannten vorgezogenen Maßnahmen. Diese werden bereits frühzeitig umgesetzt, um den Forderungen nach einer geschützten Radverkehrsanlage nachzukommen, bevor der Tempelhofer Damm komplett umgestaltet wird.

Im weiteren Verlauf wurden die Planungen der vorgezogenen Maßnahmen mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) diskutiert und entsprechend der Anforderungen

angepasst. Aufgrund der Corona-Pandemie und verwaltungsinterner 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.

Die Informationsveranstaltung hatte folgenden Ablauf:

Teil I: Begrüßung und Einführung
Begrüßung durch das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg <i>Stadträtin Christiane Heiß (Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg)</i>
Informationen zum Ablauf der Präsentation und zum Projektverlauf <i>Sabine Slapa (die raumplaner)</i>
Teil II: Informationsvorträge
Präsentation der Pläne zum Verkehrsversuch <i>Dirk Ohm & Georg Cyriax (IVAS)</i>
Zeitplan Verkehrsversuch <i>Stadträtin Christiane Heiß (Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg)</i>
Konzept zur Parkraumbewirtschaftung <i>Dirk Ohm (IVAS)</i>
Parkhausnutzung <i>Dominik Haferburg (GOLDBECK Parking Services GmbH)</i>
Micro-Hub <i>Jan Kruska (DB Station&Service AG)</i>
Teil II: Abschluss
weiteres Vorgehen <i>Stadträtin Christiane Heiß (Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg) & Sabine Slapa (die raumplaner)</i>

Im Nachgang an die Fachinputs bestand für die Teilnehmenden die Möglichkeit, über einen Textchat Rückfragen zu stellen. Diese wurden gesammelt und beantwortet. Im Folgenden findet sich eine Zusammenfassung. Die konkreten Inhalte der Fachinputs finden sich zudem in den Präsentationsfolien im Anhang.

3 VORGEZOGENE MAßNAHMEN ZUR UMSETZUNG DES VERKEHRSVERSUCHS

3.1 Fachinput

Die Inhalte zum Planungsstand der vorgezogenen Maßnahmen, präsentiert durch Herrn Ohm und Herrn Cyriax vom Büro IVAS sind auf den Präsentationsfolien im Anhang zu finden.

Im Zuge der Umsetzung wird die dritte Fahrspur, aktuell für den ruhenden Verkehr genutzt, für die Integration der geschützten Radverkehrsanlage freigeräumt. Der Schutz erfolgt, wo umsetzbar, durch Schutzstreifen und entweder Sperrpfosten oder Leitboys. Zudem werden Fußgängerfurten und Mittelinseln verarbeitet und Lichtsignalanlagen (LSA) baulich angepasst. Es erfolgt an Knotenpunkten der Einbau taktile Bodenelemente und akustischer Signale an den LSA. An bestimmten Punkten (siehe Präsentation) ist das Führen der Radverkehrsanlage auf Gehwegniveau notwendig oder der Verzicht auf Protektionen aufgrund der Bushaltestellen.

Der von Bezirksstadträtin Christiane heiß vorgestellte Zeitplan ist den Präsentationsfolien zu entnehmen.

3.2 Rückfragen aus dem Publikum

Sollen die Fahrbahnschwellen längs zur Fahrbahn angeordnet sein?

Herr Cyriax (IVAS): Ja, die Fahrbahnschwellen im Lieferbereich werden parallel zur Fahrbahn angeordnet.

Werden die Protektionselemente bis an die Knoten herangeführt?

Herr Cyriax (IVAS): Ja, es sollen überall dort, wo es platztechnisch möglich ist, Sperrpfosten genutzt werden und ansonsten Leitboys zur Sicherung des Radverkehrs, auch an den Knoten, Anwendung finden.

Sind die vorgezogenen Haltlinien für Radfahrer nur um 1,50 Meter vorgezogen, obwohl die ERA¹ 3 Meter fordert?

Herr Cyriax (IVAS): Ja, von der ERA werden 3 Meter empfohlen, jedoch sind im Falle dieses Projekts nicht die Vorgaben der ERA sondern die eingeführten Regelpläne der SenUVK verbindlich, welche nicht deckungsgleich mit der ERA sind.

Warum wurde nicht bereits kurzfristig einen Pop-Up-Radweg eingerichtet?

Frau Heiß (Bezirksstadträtin): Dies war eine Überlegung und wurde intensiv mit der SenUVK diskutiert. Nach einiger Diskussion und Abwägung wurde sich dagegen entschieden. Die Sicherheit wird durch einen Pop-Up-Radweg ohne zeitgleichen Umbau der Kreuzungen nicht die gleiche sein, wie durch eine korrekt geplante geschützte Radverkehrsanlage. Dies ist am Tempelhofer Damm jedoch besonders wichtig, da hier laut Verkehrszählungen ca. 46.000 Fahrzeuge täglich entlang fahren. Aus diesem Grund wurde sich gemeinsam mit den Vertreter_innen der Leitlinien-Gruppe frühzeitig gegen einen Pop-Up-Radweg entschieden, der nur Teilstücke ohne die besonders unsicheren Abbiegesituationen betrifft. Die

¹ ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen; ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (<https://www.fgsv-verlag.de/era>)

Ungeduld der Bevölkerung, die durch einen längeren Zeitaufwand bei der Planung herbeigeführt wird, ist verständlich. Das Ziel ist es aber, eine langfristige Lösung zu entwickeln.

Warum beträgt die Ausführungsfrist 8 Monate und nicht weniger?

Frau Heiß (Bezirksstadträtin): Insgesamt sind sechs Kreuzungen umzubauen und anzupassen. Unter anderem müssen Bordsteine verlegt, LSA umgebaut werden und ähnliches. Aus dem Chat ergänzt Herr Schack, Leiter des Fachbereichs Straßen, dass das Bezirksamt keinen Einfluss auf den Generalübernehmer-Vertrag für die LSA im Land Berlin hat, da Vertragspartner ist die SenUVK ist. Es gilt eine Vertragsfrist von 9 Monaten für die baulichen LSA-Anpassungen.

Ist bei Erfolg eine Weiterführung bis Alt-Mariendorf denkbar? Wie wird die Erneuerung der Radverkehrsanlage zwischen Alt-Tempelhof und dem S- und U-Bahnhof eingeschätzt?

Frau Heiß (Bezirksstadträtin): Mittelfristig ist denkbar und auch sinnvoll, die Radverkehrsanlagen weiterzuführen und über den aktuellen Planungsraum hinaus zu realisieren. Aktuell wird jedoch nur der Betrachtungsraum zwischen Alt-Tempelhof und Ullsteinstraße berücksichtigt. Hier ist der Bezirk abhängig von der SenUVK.

Mit welchen Kriterien wird der Verkehrsversuch ausgewertet? Werden im Nachgang z. B. Verkehrszählungen, Luftqualitätsmessungen, Lärmmessungen etc. durchgeführt?

Frau Heiß (Bezirksstadträtin): Der Tempelhofer Damm ist schon jetzt die am meisten beobachtete Hauptverkehrsstraße im Bezirk. Insgesamt ist die Stickstoffbelastung sehr hoch und wird daher regelmäßig überprüft. Außerdem werden regelmäßige Verkehrszählungen durchgeführt. Im Zuge der Einrichtung der Tempozone 30 werden aktuell Schadstoffmessungen in regelmäßigen Abständen durchgeführt und in dem Zusammenhang in Zukunft mit Sicherheit auch beobachtet und bewertet, wie sich der Radverkehr auf den modal Split auswirkt. Gleichzeitig soll auch durch Umfragen beobachtet werden wie sich der „Fußgängerverkehr“ verändert. Insgesamt wird der ganze Verkehrsversuch inklusive aller Maßnahmen evaluiert werden, um für andere Geschäftszentren und Hauptverkehrsstraßen daraus zu lernen.

Warum kann an der Ecke zur Albrechtstrasse nicht auf die Linksabbiegerspur verzichtet werden? Das würde die Versetzung des Bordsteines vermeiden.

Herr Cyriax (IVAS): Auf diese Linksabbiegerspur kann aus verschiedenen Gründen nicht verzichtet werden: Unter anderem, da sich dort das Wenckebach Klinikum befindet. Das Wenckebach Klinikum ist an dieser Stelle ein erheblicher Verkehrserzeuger, also ein viel angefahrenes Ziel. Würde man den Linksabbieger wegnehmen, würde sich der Verkehr auf einen Knoten vorher verlagern, den Knoten an der Götzstraße. An der Götzstraße ist die Linksabbiegerspur allerdings sehr kurz und der Aufstellbereich wäre daher schnell überlastet. Außerdem könnte es passieren, dass sich der Verkehr auf die Kaiserin-Augusta-Straße verlagert und dort gibt es gar keine Linksabbiegerspur. Dies würde dazu führen, dass der Tempelhofer Damm auch hier sehr schnell überlastet wäre. [Anm. im Nachgang: Auch trotz Umzug des Wenckebach-Klinikums ist mit einer Nachnutzung und einem damit verbundenen Verkehrsaufkommen zu rechnen, daher ist der Erhalt der Linksabbiegerspur unerlässlich.]

Wir [Anm.: das Leitlinien-Gremium] hatten Verkehrsversuch nicht gefordert wegen der geplanten Leitungserneuerungen der Wasserbetriebe und der damit einhergehenden Gelegenheit eines Straßenumbaus, sondern damit schnell eine geschützte Radverkehrsanlage umgesetzt wird.

Frau Heiß (Bezirksstadträtin): Aufgrund einiger Verzögerungen bei einigen Schritten ging die Planung zwischenzeitlich etwas langsamer voran als laut Zeitplan vorgesehen. Dem Projekt steht nichts mehr im Wege, da die Bauplanungsunterlage (BPU) zur Prüfung eingereicht und die Mittel gesichert sind.

Warum wird der Radweg hinter der Bushaltestelle geführt, nur bei der Nachbushaltestelle nicht?

Herr Cyriax (IVAS): Nein, der Radverkehr wird nach dem aktuellen Stand nicht hinter die Bushaltestellen geleitet, sondern immer auf der Fahrbahn geführt. Dies ist in der Ideenwerkstatt zwar anders diskutiert

worden, jedoch leider im Verlauf weiterer Abstimmungen mit der SenUVK nicht berücksichtigt worden, da festgelegt wurde, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn zu verbleiben hat.

Frau Heiß (Bezirksstadträtin): Diese Entscheidung fiel, um den Prozess insgesamt zu beschleunigen. An dieser Stelle musste abgewogen werden, welche Maßnahmen prioritär sind, um sich vorrangig auf die Radverkehrsanlage und deren Umsetzung zu konzentrieren. Die Möglichkeit, nach der Umsetzung an entsprechenden Stellen nachzubessern und zu ergänzen, besteht jedoch.

4 PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG

4.1 Fachinput

Die Inhalte zum Parkraumbewirtschaftungskonzept, präsentiert durch Herrn Ohm vom Büro IVAS sind auf den Präsentationsfolien im Anhang zu finden.

Insgesamt sind der Tempelhofer Damm und die direkt angrenzenden Straßen werktags zu allen Tageszeiten weitestgehend ausgelastet. Das Auffinden freier Plätze ist mit einem erhöhten Parksuchverkehr verbunden. Viele Stellplätze werden von Bewohnern und von Beschäftigten der Gewerbe im Untersuchungsgebiet als Dauerparker belegt.

Durch die wegfallenden Parkplätze am Tempelhofer Damm im Zuge der Umsetzung der Radverkehrsanlage wird ein effizientes Konzept zum Umgang mit dem Thema Parken in den Seitenstraßen und damit eine Parkraumbewirtschaftung notwendig. Ziel ist es, den Parksuchverkehr zu minimieren und Kurzzeitparken für Besucher_innen der Geschäftsstraße zu ermöglichen sowie die Situation für Anwohnende als Dauerparker durch Bewohnerparken zu verbessern. Hierfür ist eine Zonierung mit Gebührenstaffelung notwendig. Durch eine Parkraumbewirtschaftung wird das Parken effizienter gestaltet und die Qualität für die Stadt und die Umwelt verbessert. Zusätzlich werden Behindertenstellplätze und Ladezonen konkret ausgewiesen. Langfristig ist die Umsetzung eines Parkleitsystems, auch unter Einbezug verfügbarer Mietstellplätze in Parkhäusern, zu empfehlen. Mögliche Entwicklungen und Kooperationen mit Parkhausbetreibern sind für die Goldbeck Parking GmbH den Präsentationsfolien zu entnehmen.

4.2 Rückfragen

Welcher Durchmesser wurde für den kreisförmigen Park-Einzugsbereich für die Parkhäuser/Parkplätze festgesetzt bzw. welche wörtlich gemeinte „Laufzeit“?

Herr Ohm (IVAS): Es wurden 300 Meter festgelegt, dies ist auch die Entfernung, die Nutzer_innen des ÖPNV bis zur nächsten Station zugemutet wird. Dies ist eine Entfernung, die durchschnittlich zu Fuß folgendermaßen zurückgelegt werden kann: 300 Meter in 4,5 Minuten (4 km/h) bzw. in 3 Minuten (6 km/h) Laufzeit.

Kommt die Bewirtschaftung bereits während der Baumaßnahmen oder erst nach Fertigstellung?

Frau Heiß (Bezirksstadträtin): Sobald durch IVAS eine klare Empfehlung formuliert wurde, wird der Entwurf zu Parkraumbewirtschaftung noch dieses Jahr der SenUVK vorgelegt und in der BVV vorgestellt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit muss 4 Monate vor der Umsetzung stattfinden. Hiermit ist bereits ein erster Schritt in diese Richtung getan und nächste Schritte werden folgen. Zeitlich wird angestrebt, die Parkraumbewirtschaftung zügig, noch 2021 durchzuführen, da in diesem Fall die Sachausgaben durch die SenUVK subventioniert werden würden.

Parkraummanagement klingt nach einer sehr umfangreichen Aufgabe. Würde dadurch die Verwaltung personell stark belastet?

Frau Heiß (Bezirksstadträtin): Insgesamt ist klar, dass dies ein sehr großes Projekt ist, das viele Mitarbeiter_innen benötigt. Neben neuen Mitarbeiter_innen werden auch Räume für das zusätzliche Personal benötigt. Nichtsdestotrotz wird eine Umsetzung in den nächsten 12 Monaten angestrebt. Die konkrete Planung dieses neuen Fachbereiches läuft bereits an.

Wo sind Abstellanlagen für Fahrräder und Lastenräder vorgesehen? Diese könnten an den Kreuzungen der Nebenstraßen auf der Fahrbahn angebracht werden.

Frau Heiß (Bezirksstadträtin): Es handelt sich hier um ein Parkraumbewirtschaftungskonzept für den KfZ-Verkehr. Dabei ist die Herausarbeitung von Abstellanlagen für Fahrräder und Lastenräder nicht die primäre Aufgabe. Dies muss in folgenden Schritten noch herausgearbeitet werden und ist aktuell noch nicht zu Ende erarbeitet.

Zieht Karstadt (250 Parkplätze) mit einem 24/7-Service nach?

Herr Haferkamp (Goldbeck Parking GmbH): Dazu lässt sich aktuell keine konkrete Aussage festhalten, da das Karstadt Parkhaus von einem anderen Betreiber und nicht der Goldbeck Parking GmbH betrieben wird. Deutlich wurde jedoch in Vorgesprächen, dass sich der Betreiber dies vorstellen könnte. Hier wäre die Gründung einer Arbeitsgruppe eine hilfreiche und zukunftsfähige Herangehensweise. In dieser könnte sich mit allen Beteiligten über diese Themen ausgetauscht und dazu einheitlich abgestimmte Regelungen getroffen werden.

Karstadt am Hermannplatz ist bereits eine Kooperation mit Anwohnerparken eingegangen. Sind Sie da involviert oder kann aus dortigen Erfahrungen profitiert werden?

Herr Haferkamp (Goldbeck Parking GmbH): Die Goldbeck Parking GmbH ist dort nicht involviert, hat jedoch Kenntnis davon. Das eigene Vorgehen würde mit dem Betreiber der Karstadt-Parkhäuser abgestimmt und durch Zusammenarbeit gemeinschaftliche Vorgaben erarbeitet werden.

Anmerkungen aus dem Publikum

Es gibt einen BVV-Antrag der GRÜNEN, der aktuell beraten wird und 10 % der Fläche ruhenden Verkehr für neue Mobilitätsangebote vorsieht. Noch gibt es jedoch keine politische Mehrheit dazu.

Die Forderung des ADFC Tempelhof nach Radabstellanlagen sind hier zur Information zu finden: <https://adfc-berlin.de/radverkehr/aus-den-bezirken/tempelhof/123-fahrrat-tempelhof-schoeneberg/523-radbuegel-fuer-einkaufsstraesen.html>

5 MICRO-HUB

5.1 Fachinput

Die Details zum Micro-Hub, vorgetragen durch Herrn Kruska von der DB Station&Service sind den Präsentationsfolien zu entnehmen.

Der Micro-Hub wurde im August 2020 eingeweiht. Es handelt sich um umfunktionierte Schiffscontainer. Diese befinden sich auf dem P+R-Parkplatz am S-Bahnhof Tempelhof und dienen als Umschlagplatz für Liefergüter vom Kfz (Transporter, LKW) auf das Lastenrad. Ziel ist es, die sogenannte „Letzte Meile“ auf umweltfreundlichen und platzsparenden Lastenrädern zu bewältigen, sowohl für private Lieferungen als auch langfristig für die Belieferung der Gewerbe in der Geschäftsstraße.

5.2 Rückfragen

Es gibt noch Gewerbetreibende am Tempelhofer Damm denen der Micro-Hub nicht bekannt ist. Wie wird um Nutzer_innen der Micro-Hub-Infrastruktur geworben bzw. das Konzept aktiv bekanntgemacht?

Herr Kruska (DB Station&Service): Aktuell ist die Unternehmerinitiative Tempelhofer Damm, ein Zusammenschluss von 60 Händler_innen und Büros, ein Partner des Micro-Hubs. Außerdem ist die Wirtschaftsförderung des Bezirks ein wichtiger Partner. Insgesamt versteht sich die DB-Smartcity mit dem Micro-Hub auch als Networker, um Unternehmen, Gewerbetreibende und Anwohner_innen zusammenzubringen und dabei klimaneutral bzw. mit Rücksicht auf die Umwelt zu wirtschaften.

Wieviel Prozent der Radspurstrecke auf dem Tempelhofer Damm werden durch Lastenräder in etwa eingenommen, bei einem nutzbaren Maß von 2,00 Metern?

Herr Kruska (DB Station&Service): Die Fahrzeuge, die für die Belieferung des Micro-Hub genutzt werden, sind meistens nicht über 1 Meter breit. Ziel ist auch für die Lastenräder, möglichst flexibel einsetzbar zu sein. Daher ist ein Radstreifen von 2 Metern Breite auch für diese Fahrzeuge sehr gut handelbar und ausreichend.

Die Radspuren werden nicht durchgehend 2,00 Meter breit sein. Welcher Anteil der Radspuren liegt unter 2,00 Metern?

Herr Cyriax (IVAS): Bis auf einen Abschnitt von 35 Metern, wo der BVG-Aufzug liegt, ist die gesamte Radverkehrsanlage 2 Meter breit.

Funktioniert das Prinzip des Micro-Hub schon irgendwo - es hört sich sehr illusorisch an?

Herr Kruska (DB Station&Service): Ein Beispiel für ein kleineres jedoch ähnliches Projekt ist die Biokiste am Südkreuz (Kühlkiste), die seit 2 Jahren sehr gut funktioniert und eine steigende Nachfrage hat. Insgesamt ist es wichtig festzuhalten, dass es immer Hotspots gibt, wo sich schnell eine Eigendynamik entwickelt und es Orte gibt, an denen dies länger dauert. Man kann also nicht davon ausgehen, dass es automatisch funktioniert. Wichtig ist auch ein Berlinweiter Austausch mit anderen ähnlichen Projekten, um voneinander zu lernen. Insgesamt ist diese Entwicklung jedoch sehr positiv und beinhaltet viele Potenziale, besonders für die Belieferung auf der „letzten Meile“.

6 ABSCHLUSS

Frau Heiß versichert, dass geplant ist, ab nächstem Jahr zu bauen. Einiges bedarf noch einer Nachbesserung der bisherigen Planung. Auch der Projektansatz behandelt immer mehr wichtige Themen und wird zu einem integrierten ganzheitlichen Ansatz. Der Tempelhofer Damm kann zu einer Modellstraße und einem zukunftsfähigen Geschäftszentrum werden.

7 RÜCKFRAGEN AUS DER ONLINE-BETEILIGUNG BEI MEIN.BERLIN

Im Nachgang an die Informationsveranstaltung konnten vom 04.11. bis 15.11.2020 auf der Online-Beteiligungsplattform mein.Berlin.de die Videoaufzeichnung und die Präsentationsfolien eingesehen werden. Des Weiteren gab es die Möglichkeit Rückfragen zu stellen. Die Antworten darauf lieferte das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Tempelhof-Schöneberg:

Warum enthalten die bisherigen Planungen vorgezogene Haltelinien für Fahrräder, die sich weniger als 3 Meter vor den Haltelinien des Kraftfahrzeugverkehrs befinden und damit nicht ERA-konform sind?

Die Detailplanung erfolgt erst in der Ausführungsplanung der Lichtsignalanlagen durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung VI B bzw. den durch diese beauftragten Generalübernehmer.

Wieso zieht man nicht die Fahrradspur zwischen Albrechtstraße und Parkstraße bzw. Luise-Henriette-Straße auf den sehr breiten und wenig frequentierten Gehweg und erhält zumindest in diesem Bereich ca. 20 Parkplätze?

Ein Verschwenk der Radspur auf den Gehweg wäre aus Gründen der Barrierefreiheit und der Anliegen der Fußgänger_innen nicht vertretbar. Hinzu kommt, dass sich unter dem Gehweg unterirdische Bauwerke und Leitungen befinden, deren Umverlegung die Planung und Umsetzung erheblich verzögern würden.

Warum wird nicht z.B. den unterschiedlichen Aspekten der Mobilitätsangebote für ältere Menschen mehr Gewicht eingeräumt wie etwa Buslinien, Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum, Gehwegsanierung, Verfügbarkeit öffentlicher Toiletten oder verstärkte Beleuchtung im öffentlichen Raum?

Die Umgestaltung des Tempelhofer Damms soll in mehreren Stufen erfolgen. In der ersten Stufe, soll als vorgezogene Maßnahmen für den Verkehrsversuch zunächst die geschützte Radverkehrsanlage errichtet werden. Weitere Umgestaltungen sollen ggf. in späteren Ausbaustufen erfolgen.

Warum wird an den Nachtbushaltestellen kein vom Radverkehr überfahrbares Haltestellenkap eingebaut, um Falschparken an den Nachtbushaltestellen zu verhindern? Wurde dies nicht ursprünglich in der Planung berücksichtigt?

Vom Radverkehr überfahrbare Haltestellenkaps werden im Bezirksamt und von den Interessenverbänden der Blinden, Sehbehinderten und des Fußverkehrs, insbesondere unter dem Aspekt der Barrierefreiheit, kritisch gesehen, und stellen deshalb keine Vorzugslösung dar. Weiterhin, sind in der ersten Ausbaustufe Maßnahmen zur Umgestaltung von Haltestellen noch nicht vorgesehen. Deren Planung soll späteren Ausbaustufen vorbehalten bleiben. Siehe auch Antwort zur dritten Frage.

Wieso wird nach Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes bei Neubau kein generell ausreichend breiter Radwege zum sicheren Überholen, insbesondere von Lastenrädern, realisiert, sondern nur ein 2 Meter breiter Radweg angelegt?

Beim Verkehrsversuch handelt es sich in der ersten Ausbaustufe nicht um einen „Neubau“ des öffentlichen Straßenlandes, sondern um die Errichtung einer geschützten Radverkehrsanlage im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten innerhalb der Bordsteinkanten. Größere Umbauten bzw. Umgestaltungen sollen späteren Ausbaustufen vorbehalten bleiben.

Wie soll die nicht verpflichtende Nutzung des geschützten Radfahrstreifens statt der Tempo30-Kfz-Spur kontrolliert bzw. sichergestellt werden?

Eine geschützte Radverkehrsanlage ist für Radfahrende ein deutlich attraktiveres Angebot, als die Fahrbahnen für den MIV. Insofern wird eine Nutzung der Kfz-Spuren durch Radfahrende kaum zu Problemen führen. Ob eine Benutzungspflicht für den Radverkehr angeordnet wird, ist noch mit der Oberen Straßenverkehrsbehörde, angesiedelt bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zu klären.

Könnte das Linksabbiegen durch aufgeweitete Radaufstellstreifen im Kreuzungsbereich Kaiserin-Augusta sicherer gestaltet werden?

Die Anregung wird in der Ausführungsplanung der Lichtsignalanlage geprüft und ggf. berücksichtigt.

Ab welchem Zeitpunkt kann das Anwohnerparken beantragt werden?

Die Parkraumbewirtschaftung wird rechtzeitig vor Inkrafttreten angekündigt und eine Möglichkeit zur Beantragung der Ausnahmegenehmigung für Anwohnerparken eröffnet. Dies ist in der Regel ca. 3 Monate vor Einführung der Fall.