

Prozesssteuerung bei der Konzeption eines Verkehrsversuchs am Tempelhofer Damm

Dokumentation der Informationsveranstaltung zum
Planungsstand

16. August 2019

18 bis 21 Uhr

ufa-Fabrik

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:
Frank 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, Jana Degenkolb, Thora Haubold
E-Mail: tempelhoferdamm@die-raumplaner.de

Berlin, den 19.08.2019

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 vergangenen Jahr 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 der 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. Ein Vertreter des Leitliniengremiums erläuterte diesbezüglich die Bewertung der Varianten anhand der Leitlinien, die während der Erörterung durchgeführt wurde. Dem voran ging eine Präsentation zum Projektkontext, dem bisherigen Verlauf der Beteiligung und dem darauf aufbauenden Planungsprozess durch das mit der Prozesssteuerung beauftragte Büro slapa & die raumplaner gmbh. In diesem Zusammenhang wurden auch die parallel durchgeführten Projekte des Stadtumbaugebietes „Neue Mitte Tempelhof“ rund um das Rathaus

Tempelhof und das BENE-Projekt zur Ertüchtigung des Grünzuges vom Bose- bis zum Franckepark erläutert.

Die Informationsveranstaltung hatte folgenden Ablauf:

Teil I: Begrüßung und Einführung
Begrüßung durch das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg <i>Bezirksstadträtin Christiane Heiß (Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg)</i>
Informationen zum Ablauf der Veranstaltung, zur Einbettung und dem Verlauf des Projekts <i>Sabine Slapa (die raumplaner)</i>
Teil II: Präsentation des aktuellen Planungsstands
Präsentation des Verkehrs- und Gestaltungskonzepts <i>Dirk Ohm & Hendrik Arnold (IVAS), Henning Seidler (Evergreen)</i>
Entwicklung und Anwendung der Leitlinien <i>Sabine Slapa (die raumplaner) im Gespräch mit Leitlinien-Vertreter Jens Steckel</i>
Pause
Informationen zum Verkehrsversuch und dem weiteren Projektverlauf <i>Christiane Heiß & Frank Schack (Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg), Dirk Ohm & Hendrik Arnold (IVAS), Jens Steckel (Leitlinien-Vertreter) im Podiumsgespräch, moderiert von Sabine Slapa (die raumplaner)</i>
Verabschiedung ca. 21 Uhr

3 PLANUNGSSTAND DES VERKEHRS- UND GESTALTUNGSKONZEPTS

Parallel zum Beteiligungsverfahren wurden die Planungen unter Berücksichtigung planungsrechtlicher Vorgaben und Rahmenbedingungen durch das Verkehrsplanungsbüro erarbeitet und entsprechend der Beteiligungsergebnisse und anschließender Abwägung stetig weiterentwickelt. Die in diesem Verfahren entstandenen Planungen für die Umgestaltung wurden begleitend durch die Leitlinien-Vertreter_innen anhand einer Matrix der Themenfeldziele auf deren Erreichungsgrad überprüft. Die letzte Prüfung fand im Rahmen der Erörterung am 03.07.2019 für die zwei- und vierspurigen Variantenentwürfe statt.

Im Nachgang an die Erörterung wurde eine Simulation zur Ermittlung der Verkehrsleistungsfähigkeit durchgeführt. Grundlage der Simulation bei gleichbleibender Programmierung der Lichtsignalanlagen (LSA) und punktuell angepasster Abbiegebeziehungen sind die aktuellen Kfz-Zahlen von 42.000 Kfz/Tag, also 1.300 Kfz/Spitzenstunde, sowie die Annahme, dass bei einem Umbau statt aktuell 30 zukünftig mindestens 150 oder 300 Radfahrende/Spitzenstunde den Tempelhofer Damm nutzen würden. Die Leistungsfähigkeit wird nach differenzierten Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs bewertet. Ziel der Simulation ist es zu ermitteln, inwiefern das Verkehrsaufkommen bewältigt werden kann, ohne dass mehr Rückstau verursacht wird als Durchflussverkehr vorhanden ist und ob eine maximale Anzahl an Umlaufintervallen, d.h. Wartephasen an LSA, unterschritten wird.

Varianten des Verkehrsplanungs- und Gestaltungskonzepts

Die vierspurige Variante sieht neben vier durchgehenden Kfz-Fahrspuren, die als Ergebnis der Simulation 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-Fahrstreifens eingerichtet werden. Weitere Lieferzonen sind in den Seitenstraßen vorgesehen. Konflikte zwischen Rad- und Lieferverkehr werden in dieser Variante minimiert, Konflikte zwischen Rad- und Ladeverkehr können jedoch nicht vermieden werden. 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, insbesondere des Berliner Mobilitätsgesetzes, können, bis auf wenige Ausnahmen, immer eingehalten werden. An Bushaltestellen wird der Radverkehr hinter den Warteflächen im Gehwegbereich vorbeigeführt. Busse halten am Fahrbahnrand der rechten Kfz-Fahrspur.



Abbildung 1: Visualisierung einer möglichen Gestaltung der vierspurigen Variante (Quelle: Evergreen Landschaftsarchitekten/IVAS Ingenieure, 2019)

In der zweispurigen Variante entstehen beidseitig durchgängige und geschützte Radverkehrsanlagen mit 2,85 Meter Breite analog zur vierspurigen Variante. Weiterhin wird den Seitenräumen zusätzlicher Platz zur Freiraumgestaltung zugeschlagen. 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 können jedoch nicht vermieden werden. Ruhender Verkehr findet hier, wie in der vierspurigen Variante, keinen Platz. Auch bei der zweispurigen Variante werden in den Knotenpunktzufahrten die geschützten Radfahrstreifen bis unmittelbar an die Haltelinie herangeführt. An Bushaltestellen wird der Radverkehr hinter dem Wartebereich vorbeigeführt, Busse halten in einer Busbucht.

Allgemein wird die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr laut Ergebnis der durchgeführten Simulation erheblich verringert. Sofern eine Reduzierung des MIV um 30 Prozent erreicht werden kann, wäre jedoch auch eine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben.



Abbildung 2: Visualisierung einer möglichen Gestaltung der zweispurigen Variante (Quelle: Evergreen Landschaftsarchitekten/IVAS Ingenieure, 2019)

Zielsetzung ist, die vierspurige Variante schnellstmöglich mit einem geringen baulichen Aufwand umzusetzen und somit durchgehende geschützte Radverkehrsanlagen zu realisieren. Der Zeithorizont ist aufgrund von Umprogrammierungen der LSA, Änderungen in den Fahrbahnmarkierungen, der Abräumung des kompletten ruhenden Verkehrs und eines parallel erarbeiteten Parkraumkonzepts auf ca. ein Jahr ausgelegt. Die zweispurige Variante wurde als „Vision“ geplant. Ursprünglich sollte diese als Zielsetzung für einen die Bauarbeiten der Berliner Wasserbetriebe (BWB) begleitenden Umbau des Tempelhofer Damms dienen. Aktuell gibt es hier seitens der BWB keine konkreten Zielsetzungen mehr, wann die Bauarbeiten in diesem Abschnitt begonnen und abgeschlossen werden. Daher ist die Umsetzung der zweispurigen Variante in den nächsten 10 Jahren nicht zu erwarten.

Rückfragen seitens der Öffentlichkeit

Im Plenum kam die Frage auf, wie bei einer Verringerung auf zwei Spuren die Freihaltung von Straßenland für Rettungs- und Einsatzfahrzeuge für das benachbarte Wenckebach-Klinikum, die Feuerwehr und die Polizei zur Verfügung stehen soll.

Laut Verkehrsplanung und Bezirksamt ist diese Untersuchung nicht Planungsbestandteil gewesen. Eine Überfahrbarkeit des Mittelstreifens ist punktuell jedoch aus diesem Grunde vorgesehen.

Der Parkraumverlust wird teilweise kritisch hinterfragt, von anderen jedoch als Gewinn von öffentlichem Raum oder an einer Hauptverkehrsstraße sogar generell als notwendiger Standard

angesehen, da ein- und ausparkende Kfz im fließenden zu Konflikten führen.

Der Parkraum wird laut Verkehrsplanung in den Seitenstraßen und den vorhandenen Parkhäusern möglich sein, direkt auf dem Tempelhofer Damm nicht. Durch eine Parkraumbewirtschaftung und ein Parkleitsystem wird die Parkplatzsuche gesteuert. Kontrollen werden laut Bezirksamt verstärkt und durch neu eingestelltes Personal des Ordnungsamtes übernommen. Dies gilt auch für die Nutzungskontrolle der geplanten Lieferzonen.

Die Pflege des in der Planung erhöhten Anteils an Bäumen und Begrünung wird laut Bezirksamt durch die finanzielle Aufstockung von Mitteln für Bepflanzung und Anwuchspflege realisiert, die allgemein seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) angekündigt ist.

Das Plangebiet erstreckt sich auf den Abschnitt des Tempelhofer Damms zwischen Alt-Tempelhof und Ullsteinstraße. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, zahlreicher Unfälle und Benachteiligungen der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmenden wird der Fokus vorerst auf diesen Straßenabschnitt gelegt. Auch die Untersuchung der Luftschadstoffe in dem Bereich unterstützt dies. Sofern erste Umsetzungen als Verkehrsversuch erfolgreich sind, kann laut Bezirksamt eine Erweiterung des Planungsgebietes nach Süden auf den Mariendorfer Damm zur Diskussion gebracht werden, welche seitens des Plenums gewünscht wird, da auch hier keine Radverkehrsanlage vorhanden ist.

Die Anmerkung eines Teilnehmenden, den aktuellen Zustand des Tempelhofer Damms aufgrund der Verfügbarkeit vorhandener Alternativrouten wie der Albrecht- und Manteuffelstraße beizubehalten, wurde von anderen Personen des Planums nicht befürwortet. Als Gegenargument wurde angeführt, dass mit einem Umbau bezweckt würde, neben den Kfz auch andere Verkehrsmittel attraktiver zu machen und den Anteil von Nutzenden dafür zu erhöhen. Das ist maßgeblich, um langfristig auch eine Reduktion des Kfz-Verkehrs zu ermöglichen und die zweispurige Variante mit gleichbleibender Leistungsfähigkeit umzusetzen.

Engstellen, insbesondere in Bereichen von Aufzügen zu U-Bahnhöfen, sind den Planern bekannt. Hier wird in der vierspurigen Variante mit Hinweisbeschilderungen gearbeitet werden. Demnach können noch immer zwei Pkw, aber keine zwei Lkw aneinander vorbeifahren. In der zweispurigen Varianten ist das Problem nicht vorhanden.

Zum Verständnis wurde von den Verkehrsplanern noch einmal darauf hingewiesen, dass das Linksabbiegen am Tempelhofer Damm noch an ausgewählten Knotenpunkten, die wichtige Verbindungen zu anderen Verkehrsachsen darstellen, weiterhin möglich sein wird. Größtenteils soll dies jedoch zum Erhalt der Leistungsfähigkeit nicht mehr möglich sein. Details sind jedoch noch variabel.

4 UMSETZUNG DES VERKEHRSVERSUCHS

Die Bewertung der Leitlinien durch das Vertreter_innengremium hat eine höhere Deckung mit den Zielen für die zweispurige Variante ermittelt als für die vierspurige. Um jedoch eine schnelle Verfügbarkeit von durchgehend geschützten Radverkehrsanlagen zu ermöglichen, wurde sich seitens der Bürger_innenschaft und den Leitlinien-Vertreter_innen für einen temporären Versuch der

Radverkehrsanlage in der bestehenden vierspurigen Variante ausgesprochen. Hier lag der Fokus jedoch wiederum auf der Sicherheit der Radverkehrsanlagen und nicht auf der kurzfristigen Umsetzung. Daher soll der Versuch ein in einem Gesamtpaket umgesetzt werden und nicht nur abschnittsweise auf der freien Strecke, ohne die Knotenpunkte einzubeziehen, für die aufgrund der Umprogrammierung der LSA Vorplanungen notwendig sind. Der Zeithorizont zur Umsetzung des Versuchs beträgt etwa ein Jahr. Ausschlaggebend sind die Zeiträume für die Verhandlungen mit der SenUVK, der Verkehrslenkung Berlin und der Oberen Straßenverkehrsbehörde des Landes Berlin. Auch soll der öffentliche Raum insgesamt gerechter an alle Nutzer_innen verteilt werden und an Aufenthaltsqualität gewinnen.

Die nächsten Schritte, um von der Konzept- in die Planungsphase überzugehen, beinhalten die Verhandlungen mit den relevanten Behörden, die Entwicklung eines konkreten Zeitplans und die Klärung der Finanzierung. Letztere ist noch offen, wird seitens der SenUVK aber zugesichert. Es wird angestrebt, ein weiteres externes Büro mit der Projektsteuerung zu beauftragen.

Die Möglichkeit, einen Verkehrsversuch durchzuführen, wird von den Planern als positiv betrachtet. Von normalerweise einzuhaltenden Regularien kann im Versuch zu Untersuchungszwecken abgesehen werden, weshalb die Chance besteht, durch die Untersuchung und Bewertung der Umsetzung neue Regelungen zu entwickeln. Dies beinhaltet auch den Versuch, neue und innovative Belieferungsmethoden auszutesten. Auch die Einbindung der Bürger_innenschaft, die nicht den klaren Planungsstrukturen folgt, war für die Entwicklung von neuartigen und abstrakteren Ideen sehr vorteilhaft.

Auf Nachfrage des Plenums, wie der „gute und ebene Belag“ auf einer stark abgenutzten Parkspur gewährleistet wird, sicherte das Straßen- und Grünflächenamt zu, dass die Parkspur auch im Rahmen eines Versuchs einer Vorprüfung unterzogen und ggf. ertüchtigt werden wird.

Den Abschluss der Veranstaltung bildeten die Worte der Vertreter_innen des Bezirksamts, des Verkehrsplanungsbüros und der Leitlinien-Gruppe, die übereinstimmend eine zügige Umsetzung des Verkehrsversuchs anstreben und weiterhin gemeinsam bei der Umsetzung mitwirken werden.