

Prozesssteuerung bei der Konzeption eines Verkehrsversuchs am Tempelhofer Damm

Sachstandspräsentation für das Leitlinien-Gremium

am 13.11.2019

Dokumentation

AUFTRAGGEBER



Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin
Straßen- und Grünflächenamt

Dienstsitz:

Rathaus Tempelhof
Tempelhofer Damm 165
12099 Berlin

Postanschrift:

John-F.-Kennedy-Platz
10820 Berlin

Ansprechpartner:

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)

Bearbeiter_innen:

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

Berlin, den 18.12.2019

1 INHALT, ANLASS UND ZIEL

Im Rahmen der Beteiligung zum Projekt „Prozesssteuerung bei der Konzeption eines Verkehrsversuchs am Tempelhofer Damm“ fand am 13.11.2019 eine Präsentation der aktuellen Planungsstände vor dem Gremium der Leitlinienvertreter_innen statt. Anschließend bestand die Möglichkeit, diese zu diskutieren sowie zu Lösungsvarianten der Planungsstände beizutragen.

Zunächst beantwortete Frau Heiß Fragen einzelner Vertreter_innen des Leitliniengremiums und stellte den aktuellen Stand der Planung und der Absprachen mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) und der Verkehrslenkung Berlin (VLB) vor. Im Anschluss daran präsentierte das Verkehrsplanungsbüro IVAS den aktuellen Planungsstand der vorgezogenen Maßnahmen. Identifizierte Konfliktstellen wurden im Plenum erörtert und gemeinsam die bevorzugten 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.

An dem Termin nahmen neun Leitlinienvertreter_innen und acht Mitglieder der Steuerungsrunde teil.

Ablauf:

Zeit	Programmpunkt
Teil I: Begrüßung	
17.00 – 17.10	Begrüßung und Erläuterung zum Ablauf der Veranstaltung und Vorstellung der eingegangenen Fragen; ggf. Beantwortung (oder im Verlauf der Veranstaltung)
17.10 – 17.15	Informationen zum Stand der Verhandlungen mit SenUVK/VLB
Teil II: Präsentation des aktuellen Planungsstandes	
17.15 – 17.45	Präsentation der Planung der vorgezogenen Maßnahmen <i>Zeit für Rückfragen (Moderation: Frau Slapa)</i>
17.45 – 18.45	Vorstellung und gemeinsame Diskussion der Problemstellen <i>Moderation: Frau Slapa</i>
Teil III: Abschluss	
18.45 – 18.55	Erläuterung zum weiteren Vorgehen
18.55 – 19.00	Verabschiedung

2 PRÄSENTATION UND DISKUSSION

2.1 Vorab gestellte Fragen der Leitlinienvertreter_innen

Ist die Einsicht in Lagepläne möglich, aus denen ersichtlich ist, dass die verkehrsplanerischen Änderungen für den Verkehrsversuch, wie wir sie im August 2019 besprochen haben, vollzogen wurden (insbesondere die geschützten Radverkehrsanlagen vor und nach Kreuzungen)?

- › Die Weiterleitung der Pläne zusätzlich zu den Präsentationen und Dokumentationen der Veranstaltungen an die Leitlinienvertreter_innen wird in der kommenden Steuerungsrunde geprüft.

Hat die VLB inzwischen Kenntnis von dieser verkehrsplanerischen Lösung für den Verkehrsversuch?
Hat die VLB dieser Lösung bereits zugestimmt?

- › Die VLB hat vom bisherigen Ergebnis des Verkehrsversuchs Kenntnis, jedoch noch nicht von den Planungsdetails. Für den 06.12.2019 ist der Termin mit der SenUVK, der VLB und Frau Heiß angesetzt, bei welchem die Planungsdetails aufgezeigt und diskutiert werden. Die Dringlichkeit des Verkehrsversuchs ist der Senatsverwaltung und der VLB durchaus bekannt. (Nachtrag: Der Termin fand nicht statt. Der SenUVK wurden die Rotpläne zur Prüfung und Weiterleitung an die VLB übergeben. Ein Gespräch ist nur bei Beanstandung der Planinhalte notwendig. Frau Heiß steht in ständigem Kontakt mit den Verantwortlichen der SenUVK.)

Ist die Bauplanungsunterlage für den Verkehrsversuch, die Frau Heiß beim FahrRat ankündigte, fertiggestellt und einsehbar? Wenn nein, wann ist sie fertig gestellt?

- › Die Bauplanungsunterlage (BPU) ist noch nicht fertig gestellt. Derzeit wird die Machbarkeitsstudie fertiggestellt, dazu gehört der „Rotplan“, der Grundlage für die Diskussion mit der VLB ist. Erst dann erfolgen die weiteren Planungsschritte wie die Erarbeitung der BPU. Hier bittet Frau Heiß um Geduld, die normalen aufeinander folgenden Leistungsphasen müssen auch hier eingehalten werden.

Welche Zwischen- und Endtermine für Planung, Ausschreibung, Vergabe und Ausführung des Verkehrsversuchs gelten jetzt?

- › Zwischen- und Endtermine für Planung, Ausschreibung, Vergabe und Ausführung des Verkehrsversuchs sind noch nicht konkret absehbar, da die Planungen noch nicht

abgeschlossen sind. Das fertige Planungsdokument „Verkehrsversuch“ terminiert IVAS jedoch auf Ende Januar.

2.2 Planungsstand und Diskussion zu den vorgezogenen Maßnahmen

Der Planungsstand der vorgezogenen Maßnahmen wurde vorgestellt. IVAS merkte kurz an, dass die Grünraumplanungen des Landschaftsarchitekturbüros Evergreen in die Verkehrsplanungen für den Endausbau noch integriert werden müssen. Im Zuge der Untersuchung der Parkraumbewirtschaftung – die zugunsten einer Fertigstellung des Rotplans des Verkehrsversuchs erst einmal hintenangestellt wurde, aber dennoch parallel durch IVAS bearbeitet wird – sind bereits heute wichtige Ergebnisse absehbar, so z. B. dass Kurzzeitparkzonen in Nebenstraßen eingerichtet werden sollten. Außerdem werden noch Gespräche mit Parkhausbetreibern für mögliche Kooperationen erfolgen. Auf Nachfrage eines Mitglieds des Leitliniengremiums erklärte Frau Heiß, dass für die Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung gesonderte Kräfte eingestellt werden sollen und nicht nur das Personal des Ordnungsamts zuständig ist.

Bezüglich der Planungen der vorgezogenen Maßnahmen erwiesen sich folgende Themen als besonders relevant:

Schutztypen der Radverkehrsanlage

Die Planung sieht zwei Arten von Schutztypen für die Radverkehrsanlage vor:

- › feste Sperrpfosten
- › klappbare, 0,5 Meter hohe Baken, in Lieferzonen mit Sicherheitsschwellen versehen.

Hier stellte ein Mitglied des Leitliniengremiums die Bedeutsamkeit von Protektionen auch bei Radstreifenbreiten unter 2,0 Metern heraus. Aus anderen Projekten sei bekannt, dass die VLB bei einer Radstreifenbreite unter 2,0 Metern Protektionen ablehnen würde. Hier ist darauf zu achten, dass dies keine Begründung gegen eine Protektion sein darf.

Temporäre Liefer- und Ladezonen

Das Angebot verteilter, temporärer Lieferzonen auf den rechten Fahrstreifen und die Anlieferung über Rad- und Gehweg wird vom Gremium befürwortet. Ein Mitglied wies jedoch auf eine mögliche Staugefahr hin, die aus der Benutzung der Lieferzonen zu nicht vorgeschriebenen Zeiten resultieren könnte. Frau Heiß betonte, dass solche Fälle entsprechend sanktioniert werden würden. In dem für Januar anberaumten Werkstattgespräch mit den Gewerbetreibenden sollen sinnvolle Lieferzeiten thematisiert werden. Hier ist erforderlich in enge Abstimmung mit den Lieferant_innen der Geschäfte zu treten.

Restflächen im Straßenquerschnitt

Bezüglich der Restflächen im Straßenquerschnitt, die bei Einhaltung der im Verkehrsversuch vereinbarten Breiten für Gehweg, Rad- und Kfz-Fahrspuren nutzungs offen bleiben, sprach sich das Leitliniengremium dafür aus, diese dem Umweltverbund zuzuordnen. Wie dies insbesondere im Endausbau im Einzelnen gestaltet werden soll, ist mit dem Gremium final abzustimmen.

Barrierefreiheit der Gehwege

Die Barrierefreiheit, bezogen auf die Absenkung der Bordsteinkanten, wird im Verkehrsversuch an allen Stellen, an denen die Bordsteine baulich angepasst werden müssen, gewährleistet, d.h. Bordsteine werden abgesenkt und mit taktilen Elementen ausgestattet. Um den Verkehrsversuch schnellstmöglich zu realisieren, soll jedoch überwiegend mit dem Bestand gearbeitet werden. Die Herstellung einer umfassenden Barrierefreiheit kann somit erst im Zuge des Endausbaus realisiert werden.

Verschmälerungen des Mittelstreifens

Bezüglich der geplanten Verschmälerungen des Mittelstreifens schlug ein_e Leitlinienvertreter_in vor, die Mittelstreifen streckenweise gänzlich wegzunehmen. Dies muss mit dem Fachbereich Grünflächen des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg geklärt werden. Für eine schnelle und kosteneffiziente Umsetzung der vorgezogenen Maßnahmen sollte jedoch weitestgehend der Bestand erhalten bleiben. Nur da, wo die Fahrbahnbreiten nicht ausreichen, muss der Mittelstreifen angefasst werden. Ob an diesen Stellen eine vollkommene Wegnahme unter Betrachtung des Mittelstreifens in seiner Gesamtheit sinnvoll ist, muss noch entschieden werden.

Verengungen des Straßenquerschnitts auf Höhe der Kaiserin-Augusta-Straße

Die Anmerkung eines Mitglieds des Leitliniengremiums während eines Erörterungstermins, dass mit ungenauen Abmessungen im Bereich um den Fahrstuhl des U-Bahneinganges Kaiserin-Augusta-Straße gearbeitet wurde, hat sich nach Beauftragung eines Vermessungsbüros. Die/ der Vertreter_in bittet abermals auch bei den aktuellen Messungen um eine erneute Prüfung, ob tatsächlich die engste Stelle für die Vermessungen herangezogen wurde.

Regelgerechte Radführung auf Höhe Parkstraße

Bisher können vom Süden kommende Radfahrende nicht legal links in die Parkstraße einbiegen. Sie nutzen den Fußgänger_innenüberweg. Hier muss geprüft werden, wie der Abbiegevorgang für Radfahrende verkehrsregelkonform gelöst werden kann. IVAS schlug im Zuge der vorgezogenen Maßnahmen vor, den Gehweg als gemeinsamen Geh- und Radweg an dieser Stelle freizugeben. Im Endausbau sei eine Querung vorgesehen. Wichtig ist bei einer Querung und Umlenkung der Radspur

auf die gegenüberliegende Seite, eine klare Radführung zu erkennen, um Gefahrensituationen zu vermeiden.

Radstreifen auf dem alten Dorfanger Alt-Tempelhof

Das Gremium spricht sich dafür aus, die geplante Führung des Radwegs auf den bestehenden Hochbordradweg auf Höhe Alt-Tempelhof zugunsten einer schnelleren Umsetzung der Maßnahmen zu belassen. Eine Schutzeinrichtung ist jedoch auch hier gegenüber der VLB anzuregen und umzusetzen. An dieser Stelle eine Fahrradweiche, durch welche der Rad- mit dem Kfz-Verkehr zusammenfließen würde, einzurichten wird als sehr gefährlich angesehen, weshalb mindestens für den Endausbau über eine andere Lösung nachgedacht werden muss. Zwei Vertreter_innen schlugen diesbezüglich vor, von der 3,90 Meter breiten Linksabbiege- bzw. der 3,10 Meter breiten Rechtsabbiegespur Flächen dem Umweltverbund zuzuschreiben. Dies lässt sich aufgrund der Schleppkurven des auf die Autobahn abbiegenden LKW-Verkehrs ggf. nicht realisieren. Auch die Kfz-Spurbreiten von 3,0 Metern müssen belassen werden. Eine Prüfung, ob die Abbiegespuren reduziert werden könnten, ist dennoch abschließend durchzuführen. Die Mitglieder der Steuerungsrunde merken hier jedoch an, dass dies erstens Detailarbeit und zweitens ein anderes Projekt wäre, da das Gebiet des Verkehrsversuchs nördlich der Kreuzung Tempelhofer Damm/Alt-Tempelhof endet.

Radführung an Bushaltestellen

Seitens einiger Vertreter_innen der Leitliniengruppe wurde angeregt, an den Bushaltestellen Vorstreckungen, sogenannte Kaps, einzurichten und den Radweg auf dem erhöhten Bord zu führen. Der Behindertenbeirat lehnte diese Variante im Vorfeld jedoch ab, da es hier zu Kollisionen zwischen Fahrgästen und Radfahrenden kommen könnte. Zugunsten der schnelleren Umsetzung der vorgezogenen Maßnahmen sollte daher dem Vorschlag von IVAS gefolgt werden, den Radweg auf Höhe der haltenden Busse zu führen.

Kürzung der Rechtsabbiegespur in die Friedrich-Karl-Straße

Ein_e Leitlinienvertreter_in regte an, die Rechtsabbiegespur in die Friedrich-Karl-Straße von Norden kommend zu kürzen, um eine Verengung auf dem Gehweg möglichst zu vermeiden. Dies soll geprüft werden.

Längsparken auf der Kanalbrücke (Stubenrauchbrücke)

Zu prüfen ist, ob die bisher schräg gelegenen Parkflächen auf der Kanalbrücke in Längsparkflächen umfunktioniert werden können, um den Radweg auf den Flächen schräg parkender Kfz entlangführen zu können.

Baulicher Versatz von LSA und Bordsteinen und LSA-Umprogrammierungen

Die bisherigen Planungen sehen sowohl bauliche Eingriffe in die Bordsteine und in LSA-Masten als auch Umprogrammierungen in den Lichtsignalanlagen vor. Sofern die Realisierung eines Tiefbordradwegs mit Protektion und entsprechenden Eingriffen in z.B. Bordsteine zu lange dauern würde, schlug ein Mitglied der Leitliniengruppe vor, vermehrt Hochbordradwege zu planen. Die Mitarbeiter von IVAS sowie Herr Schack wiesen diesbezüglich auf mögliche entstehende Nutzungskonflikte in den Gehwegbereichen hin. Es können nur dort Hochbordradwege in Betracht gezogen werden, wo keine Erdgeschossnutzung existiert, da ansonsten der Publikumsverkehr zu groß sei. Entsprechend mögliche Abschnitte für Hochbordradwege sind zu prüfen.

2.3 Ergebnisse der Untersuchung zum Micro-HUB

Laut der bisherigen Ergebnisse kann eine Umladestation für Micro-HUBS auf dem P+R-Parkplatz nahe des S-Bahnhofs Tempelhof mit geringfügiger Minimierung der Stellplatzzahl realisiert werden. Zu prüfen ist, ob die Lenkung der Lastkraftfahrzeuge auch ohne Rückwärtsfahren möglich ist und zweitens, wie die von Süden kommenden Lastenradfahrenden den Tempelhofer Damm zur Umladestation sicher und möglichst direkt queren können.

3 ZUSAMMENFASSUNG UND WEITERES VORGEHEN

Frau Heiß fasste zum Schluss zusammen, welche Themen dem Leitlinien-Gremium besonders wichtig sind und gegenüber der SenUVK und der VLB als Argumentation hervorgehoben werden müssen.

- › Restflächen sollen in der Planung dem Umweltverbund zugeschlagen werden.
- › Den Leitlinienvertreter_innen ist es wichtig, die vorgezogenen Maßnahmen möglichst schnell umzusetzen, auch wenn diese nur temporär gestaltet wird. Eine perfekte Planung ist für den Endausbau wichtig. Ausgeschlossen davon ist aber nach wie vor die durchgehend geschützte Radverkehrsanlage.
- › Der durchgehende Schutz muss unbedingt umgesetzt werden. Die schließt Engstellen mit Breiten unter 2,0 Metern ein.
- › Zugunsten einer schnelleren Umsetzung der vorgezogenen Maßnahmen kann auch die Umsetzung von Hochbordradwegen geprüft werden.
- › Generell sollten gravierende Umbauten sowie Eingriffe in den Mittelstreifen im Rahmen der vorgezogenen Maßnahmen so gering wie möglich gehalten werden, um eine schnelle Umsetzung zu ermöglichen.

Darüber hinaus zu lösen ist noch das Finden eines alternativen Standortes für den am Tempelhofer Damm südlich des Knotenpunkts Alt-Tempelhof entfallenden Taxistands. Allen ist durchaus bewusst, dass dies zu Interessenkonflikten mit der der Taxiinnung führen kann.

Mit den bereits in 2019 im Rahmen von Werkstattgesprächen beteiligten Menschen mit Mobilitäts- und Sinneseinschränkungen sowie Kindern und Jugendlichen soll eine Rückkopplung der fortgeschrittenen Planung im Januar 2020 erfolgen, ebenso mit den am Tempelhofer Damm ansässigen Gewerbetreibenden.

Das Leitliniengremium kommt sich im ersten Quartal 2020 wieder zusammen, um die ggf. erforderlichen Änderungen im Planungsstand, die aus der Planungsprüfung durch SenUVK und VLB resultieren, abzustimmen. Sollte bereits vorher ein Treffen aufgrund von Ergebnissen aus dem Termin erforderlich sein, wird dieser auch kurzfristig einberufen werden.

In Abhängigkeit der Rückmeldung der VLB soll umgehend die Ausführungsplanung ausgeschrieben werden. Ebenso sollten bauliche Teilabschnitte bereits in die Ausschreibung gehen. Oberste Prämisse ist hier jedoch, nur gänzlich unstrittige Teilabschnitte auszuschreiben, um kein Stückwerk aus geschützten und ungeschützten oder fehlenden Radwege-Abschnitten auf dem Tempelhofer Damm zu schaffen, sondern den festgelegten Leitlinien zu folgen und eine durchgängig geschützte Radverkehrsanlage zu realisieren.