# Konzept für eine geschützte Radspur auf dem Tempelhofer Damm

# zwischen Alt-Tempelhof und Ullsteinstraße



# Inhalt:

Begründung	Seite 2
Konzept	Seite 4
Vorteile	Seite 5
Streckenführung im Detail	Seite 6
Wirtschaftsverkehr	Seite 8
Parkplätze	Seite 10
Einzelhandel	Seite 13
Temporärer Verkehrsversuch	Seite 15
Zusammenfassung	Seite 16

#### Begründung

Auf der B96 besteht zwischen Alt-Mariendorf und Alt-Tempelhof seit jeher eine ca. 3 km lange Lücke im Radwegenetz. Trotz verschiedener Vorschläge seitens zivilgesellschaftlicher Akteure, Fahrrad-Verbänden und -Initiativen und diverser Anträge in der BVV (¹) ist seit dem schrecklichen Unfalltod des 14jährigen, radfahrenden Mädchens auf dem Tempelhofer Damm im März 2008 von der Verwaltung nichts unternommen worden, um diese Lücke zu schließen.

Erschwerend kommt hinzu, dass es in Tempelhof-Mariendorf keine sichere, durchgängige und legale Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr gibt.

Angesichts der Tatsache, dass weniger als die Hälfte der Berliner Haushalte ein Auto besitzen, andererseits aber ein Großteil des Raums am Tempelhofer Damm dem motorisierten Individualverkehr zur Verfügung steht und Lärm- und Abgasgrenzwerte häufig überschritten werden, ist es dringend geboten hier endlich Abhilfe zu schaffen.

Das Ziel "Radwege an allen Berliner Hauptverkehrsstraßen" ist sowohl in

- 1. der Berliner Radverkehrsstrategie (2013),
- 2. der bezirklichen Radverkehrsstrategie Tempelhof-Schöneberg (2016),
- 3. dem Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 sowie
- 4. im RRG-Koalitionsvertrag festgeschrieben.

Im Berliner MobilitätsGesetz zum Radverkehr, das derzeit erarbeitet wird, werden Radwege an allen Berliner Hauptstraßen gesetzlich verpflichtend.

Geschützte Radstreifen oder -wege sorgen für ein sicheres Fahrgefühl auch für Kinder und Senioren. Der Tempelhofer Damm als Einkaufsstraße, bezirkliches Zentrum (öffentliche Einrichtungen wie Rathaus, Bibliothek und Schwimmbad Götzstr., Woolworth, Karstadt, Tedamm Center, Hafencenter und zahlreichen Einzelhandelsgeschäften) und als Magistrale, die für viele Pendler eine direkte Verbindung in Richtung mit dem Berliner Zentrum bietet, muss hier vorrangig

<sup>1</sup> April 2008: Graue Panther, Grüne und SPD fordern ein Verkehrskonzept für den Tempelhofer Damm und die B96 (Drs 0627/XVIII, Drs 0628/XVIII und Drs 0633/XVIII)

Mai 2008: KiJuPa fordert einen Radweg am Tempelhofer Damm (Drs 0762/XVIII)

Sept. 2010: die SPD fordert "Perspektiven für die Tempelhofer Nord-Süd-Achsen!" (Drs 1565/XVIII) mit dem "Leitbild: Vitale Einkaufsstraße"

März 2011: TEMA fordert die Einhaltung von Feinstaub- und Lärmgrenzwerten

Febr. 2014: FahrRat empfiehlt der BVV das Fahrrad-Nebenrouten-Konzept [beschlossen und in Planung]

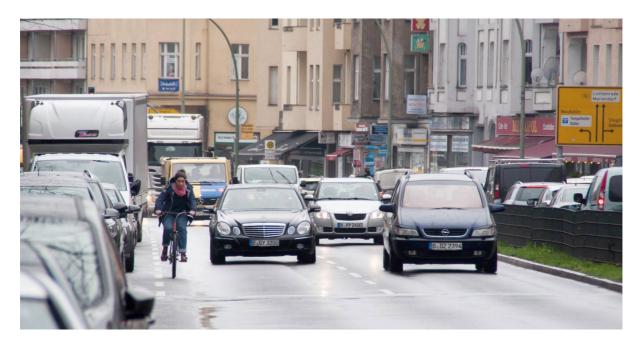
Okt. 2014: 1. SenBVV fordert Radverkehrswege zwischen Alt-Mariendorf und Alt-Tempelhof März 2015: KiJuPa fordert Radwegverbindung zwischen Alt-Tempelhof und Alt-Mariendorf (Drs 1445/XIX)

April 2016: 2. SenBV fordert Radverkehrswege zwischen Alt-Mariendorf und Alt-Tempelhof Mai 2016: die Initiative von ADFC und BUND fordert 'Alternativen für den Radverkehr zur B96' Juli 2016: SPD beantragt Machbarkeitsstudie für Radweg-Durchstiche in Mariendorf (Drs 1970/XIX)

behandelt werden. Bereits unter den jetzigen, sehr gefährlichen Bedingungen, wird der Tempelhofer Damm von Radfahrenden viel genutzt.

Die fehlende Radinfrastruktur in Parallelstraßen (Kopfsteinpflaster, Parkanlagen) trägt zusätzlich zu mehr Radverkehr auf dem Tempelhofer Damm bei. Leider sehen sich viele Radfahrende (besonders ältere) – wegen des starken motorisierten Verkehrs auf der Straße – gezwungen den Gehweg zu benutzen, was aktuell wiederum zu Konflikten mit Fußgängern führt.

Dass gleichzeitig eine Spur pro Richtung zum Parken für Privatfahrzeuge genutzt werden kann, ist vor diesem Hintergrund unverständlich. Hier wird einmal mehr deutlich, dass die Abwägung zu Gunsten von parkenden Kfz und zu Ungunsten der Sicherheit von Radfahrenden getroffen wurde.



Radfahrerin auf dem Tempelhofer Damm

Aufgrund der leichten Umsetzbarkeit der Maßnahme eignet sich der Abschnitt des Tempelhofer Damms zwischen Alt-Tempelhof und Friedrich-Karl-/ Ordensmeisterstraße sehr gut um einen neuen Ansatz zu pilotieren und aufbauend auf den gewonnenen Erfahrungen zu einem späteren Zeitpunkt den nach Süden weiterführenden Umbau bis Alt-Mariendorf zu gestalten.

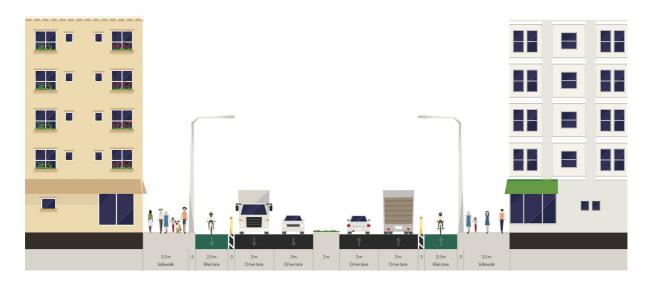
Zudem kann wissenschaftlich untersucht werden, wie sich der Tausch von Parkplätzen im öffentlichen Raum zu Gunsten von Radverkehrsanlagen auf die Umsätze der an der mangelnden Attraktivität der Straße leidenden Händler auswirkt (Prof. Dr. Schwedes, TU Berlin). Studien aus den USA und Frankreich belegen, dass mit Umsatzsteigerungen des Einzelhandels zu rechnen ist.

### Konzept

Wir haben ein Konzept erarbeitet, das

- x im Bereich zwischen Alt-Tempelhof und Friedrich-Karl/Ordensmeisterstraße eine sichere Fahrt für Radfahrer auf einem geschützten Radweg ("protected bike lane") bietet;
- × im Bereich zwischen Friedrich-Karl-/Ordensmeisterstraße und Ullsteinstraße eine teilweise Wegführung auf dem jetzigen Bürgersteig ermöglicht;
- den motorisierten Verkehr verstetigt, da Radfahrer nun nicht mehr die mittlere Fahrspur verwenden müssen und den Autoverkehr dadurch ausbremsen;
- x aktuell auftretende Stress-Situationen und Konflikte im motorisierten Verkehr massiv reduziert, da Ein- und Ausparkvorgänge an der Bundesstraße eliminiert werden;
- den Radverkehr beschleunigt, da Radfahrer nun nicht mehr durch den sich häufig stauenden Autoverkehr behindert werden;
- x mit nur geringen baulichen Massnahmen und damit schnell und kostengünstig umsetzbar ist:
- x mit dem Erhalt von 97,5 % der PKW-Stellplätze im Einzugsbereich umgesetzt werden kann.

Die momentan als Parkspur genutzte rechte Spur müsste hierfür lediglich zu einer Fahrradspur umgewidmet werden.



Nach der Umsetzung des Konzepts: eine geschützte Fahrradspur und zwei Kfz-Fahrspuren

#### Vorteile

- Durch die leichte Umsetzbarkeit der Maßnahme kann die Praxistauglichkeit von qualitativ hochwertigen und sicheren Radspuren belegt werden.
- x Der Tempelhofer Damm kann sich als Fahrradfreundliche Einkaufsstraße positionieren.
- x Die Erreichbarkeit zentraler Orte wie Rathaus und verschiedener Einkaufszentren wird erheblich verbessert.
- x Belebung des Tempelhofer Damms durch Attraktivität als Magistrale für den Radverkehr.
- × Die Geschäfte werden durch Kundschaft per Rad erheblich profitieren (zum Beispiel auch aus Mariendorf).
- v Unsichere RadlerInnen und Familien mit Kindern werden motiviert, das Rad zu benutzen, da der geschützte Radweg ausreichend Sicherheit gegenüber dem fahrenden motorisierten Verkehr bietet.
- Ausreichend Platz und komfortabel nutzbar für Lastenräder, die gerade in einer Einkaufsstraße von entscheidender Bedeutung für eine nachhaltige Mobilität sind (und auch jetzt schon genutzt werden).
- x Der motorisierte Verkehr wird nicht mehr durch Radfahrer behindert, ebenso entfallen Behinderungen durch Ein- und Ausparkmanöver.
- × Behinderungen durch verkehrswidrig auf dem Gehweg fahrende Radfahrer entfallen, da eine sichere und attraktive Infrastruktur angeboten wird.





Aktuelle Problematik

Zukünftige geschützte Radspur

#### Streckenführung im Detail

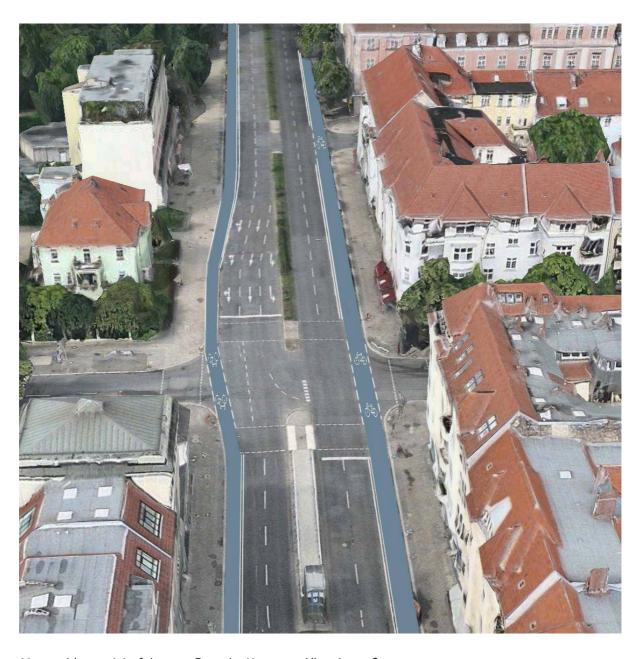
Der besondere Vorteil der Situation in diesem Bereich ist, dass die Einrichtung eines geschützten Fahrradstreifens im wesentlichen ohne Bauarbeiten möglich ist. Auf dem nahezu kompletten Straßenzug sind lediglich Straßenmarkierungsarbeiten notwendig.

Lediglich folgende bauliche Eingriffe sind nötig:

- Die Taxihalteplätze und die e-Tanksäule werden in die Nebenstraßen verlegt.
- x An der Einmündung Götzstraße müssen zwei Gehwegvorstreckungen umgebaut sowie ein Ampelmast (Fußgängerampel) versetzt werden.
- \* Auf der Brücke über den Teltowkanal in Fahrtrichtung Süden kann wegen der ausreichenden Breite ein Radweg auf dem Bürgersteig angelegt werden. So können die dortigen Pkw-Stellplätze vollständig erhalten bleiben.
- × Auf der Brücke über den Teltowkanal in Fahrtrichtung Norden sind momentan drei Fahrstreifen vorhanden. Eine teilweise Reduzierung auf zwei Fahrstreifen (wie im restlichen Straßenzug) ist hier möglich. Die momentan auf dem Gehweg befindlichen Pkw-Stellplätze können auf die Fahrbahn verlagert werden, so dass auf dem breiten Gehweg Platz für einen Radweg entsteht. Im Bereich der U-Bahn-Eingänge kann der Radweg auf die Fahrbahn verschwenkt werden, um Konflikte mit U-Bahn-Fahrgästen zu vermeiden.

An den Anfängen der Nebenstraßen sollen durch entsprechende Fahrbahnmarkierungen reservierte Areale für den Lieferverkehr geschaffen werden.

Zur Erhöhung der Sicherheit erfolgt die Abtrennung des Radweges von der Kfz-Fahrbahn idealerweise mit reversiblen Trennungselementen, z. B. Kunststoffpollern.



Vorgeschlagene Wegführung z.B. an der Kreuzung Albrechtstraße

#### Betrachtung des Wirtschaftsverkehrs

Die Verkehrsleistung des Tempelhofer Damms ist aufgrund seiner ausgeprägten Relevanz für den Wirtschaftsverkehr für den Wirtschaftsstandort Berlin von hoher Bedeutung.

Der hochverdichtete und verkehrlich komplexe Straßenabschnitt hat durch seine Eigenschaft als Hauptverkehrsachse und Bundesstraße (B96) eine überörtliche Bedeutung und stellt mit 41.600 Verkehrsbewegungen täglich (Stand 2014) eine wichtige Ein- und Ausfallstraße dar (vgl. VLB, 2014²). Der Untersuchungsraum im Bereich zwischen Ullsteinstraße und Alt-Tempelhof ist Wohngebiet ebenso wie Geschäftsstraße mit vorrangig kleineren Geschäften (Ladengeschäfte). Viele größere anliegende Geschäfte und Kaufhäuser (Karstadt, Einkaufszentren und Nahversorger) verfügen bereits über eigene Lieferhöfe, so dass deren Belieferung nicht von Haltemöglichkeiten oder Ladezonen im Bereich Tempelhofer Damm abhängig ist.

Aufgrund der stadträumlich übergeordneten Rolle des Tempelhofer Damms als Ein- und Ausfallstraße muss zwischen den Wirtschaftsverkehren, die den Untersuchungsraum als Ziel haben (Zielverkehre), und den Durchgangsverkehren unterschieden werden.

Die Durchgangsverkehre schließen sämtliche straßengebundenene Wirtschaftsverkehre (Güterverkehr inkl. Schwerverkehr, Dienstleistungsverkehre, Personenwirtschaftsverkehre) ein (vgl. TU Dresden, 2012³). Der Tempelhofer Damm ist eine der Hauptverbindungsachsen zwischen großen Logistikstandorten südlich Berlins und der Berliner Innenstadt. Hervorzuheben ist insbesondere das Güterverkehrszentrum (GVZ) Berlin Süd Großbeeren. Es ist das leistungsstärkste Güterverkehrszentrum in Ostdeutschland und rangiert unter den zehn leistungsstärksten GVZ in Europa. Mit Eröffnung des Flughafens BER werden die Güterströme via GVZ Großbeeren weiter zunehmen – eine Erweiterung der GVZ-Flächen um 65 ha ist derzeit auch aufgrund der (evtl.) Eröffnung des BER im Gange⁴, wodurch sich absehbar die Stärke des Güterdurchgangsverkehr auf dem Tempelhofer Damm weiter erhöhen wird.

Die Zielverkehre in den Untersuchungsraum schließen ebenfalls sämtliche (Güter-)Zustell- und Lieferverkehre sowie Dienstleistungsverkehre und Personenwirtschaftsverkehre ein.

Hinzu kommt der seit Jahren andauernde allgemeine Wachstumstrend im Güterverkehr. Dieser wird sich auch ohne die zusätzlichen Verkehre durch den Flughafen BER künftig im Bereich des Tempelhofer Damms fortsetzen (vgl. VCD, 2006<sup>5</sup>).

Die anhaltenden Wachstumsraten des Güter- aber auch des Personenverkehrs haben dazu geführt, dass die Belastungsgrenzen auch im Bereich des Tempelhofer Damms erreicht sind. Hierzu tragen neben der Fahrzeugmenge der Durchgangsverkehre zu Stoßzeiten insbesondere Zielverkehre wie

<sup>2</sup>http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/lenkung/vlb/download/verkehrsmengen\_2014.pdf 3https://tu-

dresden.de/bu/verkehr/ivs/ressourcen/dateien/vip/lehre/ss/verkehrs\_und\_infrastrukturplanung\_ss201 2/wiv\_2012.pdf?lang=de

<sup>4</sup>http://www.gvz-berlin.de/3-standorte/berlin-sued.html

<sup>5</sup>https://www.vcd.org/fileadmin/user\_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Gueterverkehr/VCD\_Leitfaden\_Staedtischer\_Gueterverkehr\_2006.pdf

Liefer- und Zustellverkehre, aber auch Dienstleistungsverkehre (Handwerker, Servicefahrzeuge) bei, die sehr häufig regelwidrig in der "zweiten Reihe" (auf dem rechten Richtungsfahrstreifen) halten. Die KFZ-Verkehrsleistung des Tempelhofer Damms wird hierdurch in der bestehenden Situation werktags signifikant reduziert.

Aufgrund der vorhandenen Situation ohne Radwege findet hierdurch eine starke und kontinuierliche Gefährdung des Radverkehrs statt, da Radfahrende gezwungen sind, sich in den sehr dichten, mit 50 km/h fließenden Verkehr einzuordnen und durch Zweite-Reihe-Haltende auch auf den linken Richtungsfahrstreifen ausweichen müssen.

Diese gefährdende Situation ist aus der Perspektive Radfahrender nicht hinnehmbar. Die bauliche Ausgestaltung des Tempelhofer Damms widerspricht in ihrer derzeitigen Form den gängigen Richtlinien (vgl. RASt 2006 <sup>6</sup>).

In der Gesamtbetrachtung ergibt sich durch die genannten Aspekte eine komplexe Lage, die es durch unterschiedliche Maßnahmen zu verbessern gilt.

Eine Umgestaltung des Untersuchungsraums soll hinsichtlich der Wirtschaftsverkehre unter der Prämisse erfolgen, dass nach Möglichkeit alle Akteure eine verbesserte Situation vorfinden.

# Veränderungen und Maßnahmen:

- x Leistungsfähige Infrastruktur für alle Wirtschaftsverkehre
- Schaffung adäquater, geschützter Radverkehrsinfrastruktur zur Verbesserung der Situation von Durchgangs- und Anlieferverkehren auf Lastenfahrrädern (Radwegebreite mindestens 2m)
- x Bevorzugung klimafreundlicher Zustellalternativen (Lastenfahrräder, Gebündelte Zustellungen, emmisionsfreie Zustellfahrzeuge, Packstationslösungen)
- x Schaffung adäquater Infrastruktur für den straßengebundenen Wirtschaftsverkehr:
  - Nach Möglichkeit Einrichtung von Ladezonen und Ladebuchten in den Randbereichen des Tempelhofer Damms für den KFZ/LKW-Liefer- und Zustellverkehr
  - x Zusätzlich dazu Einrichtung von Ladezonen in den mündungsnahen Bereichen der Ouerstraßen
  - Zusätzlich dazu Einrichtung von Kurzparkzonen in den mündungsnahen Bereichen der Querstraßen
- × Erhöhung des Kontrolldrucks auf Falschparkende:
  - x Bußgelder auch für falschparkende Liefer- und Zustellfahrzeuge
  - Umsetzung falschparkender Fahrzeuge als Regelfall, insbesondere in den Ladezonen, insbesondere werktags 7-18h
  - x "Null-Toleranz-Politik" ist alternativlos, um nachhaltige Veränderungen herbeizuführen
- Verbesserung des Angebots an Packstationen und anderen Paket-Abhol-Alternativen zur Haustürzustellung, inkl. Gratifikationsmodell
- Bereitstellung von Flächen durch den Bezirk für Logistiker im näheren Umfeld für Micro-Hubs

<sup>6</sup> Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RASt 2006, Übersicht siehe http://www.fgsv-verlag.de/catalog/\_pdf-files/200.i.pdf

Wünschenswert wäre, wenn die Bezirksverwaltung Tempelhof-Schöneberg als Anrainerin darauf hinwirkte, eine stadtweites Leuchtturmprojekt "CityLog B96" zu schaffen: Entlang der gesamten B96 sollten in Berlin State-of-the-Art Infrastrukturen zur emmisionsfreien Stadtlogisitik geschaffen werden. Hierzu gehören neben baulich getrennten Radwegen sichere Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder, Micro-Hubs / Mikrokonsolidierungspunkte und BentoBox/Packstationssysteme.

#### Wie viele Parkplätze im öffentlichen Raum werden umgewidmet?

Durch die Einrichtung eines geschützten Fahrradstreifens würden Pkw-Stellplätze auf dem Tempelhofer Damm umgewidmet. Um zu ermitteln, wie schwerwiegend der Verlust der Stellplätze ist, haben wir untersucht, welchen Anteil diese Stellplätze im Vergleich zum Gesamtangebot im Einzugsbereich haben. Dabei haben wir zunächst den Bereich zwischen Alt-Tempelhof und Tempelhofer Hafen betrachtet.

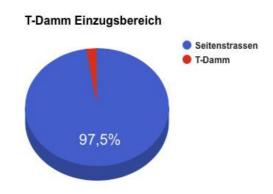
In dem gesamten Einzugsbereich sind momentan 8.327 Stellplätze vorhanden. Die Versorgung des Areals mit Parkraum liegt damit deutlich über dem Berliner Durchschnitt.

Das untersuchte Einzugsgebiet bildet dabei der Umkreis von 500 Metern um die umzuwidmenden Stellplätze. Dies resultiert aus den Verwaltungsvorschriften zu § 45 StV0. Darin wird die Größe von Bewohnerparkbereichen erläutert und erklärt, dass diese 1.000 m Fußweg nicht überschreiten sollen. Aus dieser Vorschrift wird abgeleitet, dass einem Parkplatzsuchenden diese Strecke zugemutet werden kann<sup>7</sup>. Autofahrern ist also zuzumuten, einen Fußweg von bis zu 1.000 m vom Pkw-Stellplatz bis zum Ziel zurück zu legen.

In der folgenden Aufstellung haben wir lediglich einen Umkreis von 500 Metern angenommen. Würde der rechtlich noch zulässige Umkreis von 1000 Metern zugrunde gelegt, wäre die Anzahl der verfügbaren Stellplätze um ein Mehrfaches grösser.

Pkw-Stellplätze auf öffentlichen Straßen:	4.343
Pkw-Stellplätze auf Parkplätzen für Mieter, Kunden u. Mitarbeiter:	3.984
Gesamtanzahl der Pkw-Stellplätze:	8.327
Anzahl der Stellplätze auf dem Tempelhofer Damm	209
Anteil am Gesamtangebot im 500m-Radius:	2,5 %

In dem betroffenen Bereich entfallen lediglich 209 Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum, die nur 2,5 % der Gesamtzahl der Pkw-Stellplätze im Einzugsgebiet darstellen.

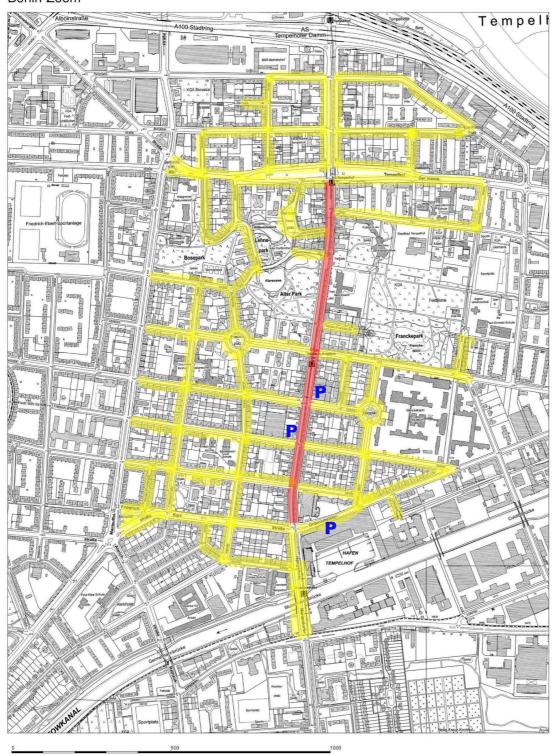


Darstellung der Mengenverteilung der Parkplätze im 500m-Umkreis

11

<sup>7</sup> http://www.bocholt.de/probuerger/public/index.php?l=6&mr=100&p=237

# Berlin-Zoom



Umzuwidmende Parkplätze auf dem Tempelhofer Damm (rot) ermitteltes Parkplatzangebot 500m-Umkreis (gelb)

In Anbetracht des geringen Anteils der umzuwidmenden Parkplätze im Vergleich zum Gesamtangebot ist der Wegfall durchaus vertretbar, zumal in den vorhandenen Parkhäusern (Karstadt 250 Plätze, Tedamm Center 80 Plätze, Hafencenter 600 Plätze) permanent erheblicher Leerstand zu verzeichnen ist. Nach unseren Beobachtungen liegt der Nutzungsgrad in diesen Parkhäusern sogar in der Haupteinkaufszeit am Freitagnachmittag unter 50%.



Parkhäuser Karstadt und Tempelhofer Hafen, Freitagnachmittag

Des weiteren besteht am Tempelhofer Damm ein sehr gutes Angebot an Pkw-Stellplätzen in Höfen und Tiefgaragen, die momentan zu vermieten sind:



#### Die Situation des Einzelhandels

Am Tempelhofer Damm befinden sich neben den Einkaufszentren und Supermärkten (die meist eigene Parkmöglichkeiten anbieten) auch zahlreiche Einzelhandelsgeschäfte. Im Vorfeld kamen Bedenken auf, ob nicht der Wegfall von Pkw-Stellplätzen auf öffentlichem Straßenland zu Umsatzeinbußen bei kleineren Geschäften führen würden.

Diesem Thema wurde daher besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Unsere Detail-Untersuchung im Januar 2017 ergab, dass die für die Kunden vorgesehenen Kurzzeitstellplätze auf dem Tempelhofer Damm vorrangig mit Dauerparkern belegt waren. Bei einer Vielzahl von parkenden Pkw war trotz Parkscheibenpflicht diese entweder nicht vorhanden oder lange abgelaufen. Dies legt den Schluss nahe, dass diese Parkplätze nicht von Kunden benutzt werden.

Im Februar 2017 haben wir zudem eine Befragung der Einzelhändler am Tempelhofer Damm durchgeführt. Diese ergab, dass nach Einschätzung der befragten Händler und Beschäftigten insbesondere dem Fußverkehr für den Kundenzugang eine dominierende Bedeutung zukommt. Jedes dritte Geschäft schätzt darüber hinaus bereits unter den aktuellen Bedingungen Radfahrende als eine wichtige Kundengruppe für sich ein. Viele Einzelhändler würden die Einrichtung einer Radverkehrsanlage begrüßen, u.a. um der Gefährdung von Fußgängern durch Radler auf dem Gehweg entgegenzuwirken.

Diverse Studien in anderen Städten haben ergeben, dass nach einer Verbesserung der Fahrradinfrastruktur eine Steigerung der Umsätze des Einzelhandels zu verzeichnen ist. So erfolgte nach einer Untersuchung in Seattle nach dem Umbau einer Parkspur zu einer Fahrradspur eine signifikante Steigerung der Einzelhandelsumsätze<sup>8</sup>. Auch eine Studie der European Cyclists Federation stellt fest, dass Radfahrer öfter dort einkaufen und insgesamt sogar mehr Geld als Autofahrer ausgeben<sup>9</sup>.

Vor diesem Hintergrund erweisen sich vereinzelte Bedenken von Einzelhändlern als unbegründet, die befürchten, die Anlage einer Fahrradspur würde zu Umsatzeinbußen führen. Sehr wahrscheinlich ist hingegen ein Umsatzplus.

<sup>8</sup> https://www.seattletransitblog.com/2013/08/06/seattle-case-study-economic-impacts-of-bike-facilities/

<sup>9</sup> https://ecf.com/groups/shopping-bike-best-friend-your-city-centre

#### Radspur als temporärer Verkehrsversuch bis 2022

Ab dem Jahr 2022 ist im Zuge der Sanierung der Wasserleitungen eine komplette Neugestaltung des Tempelhofer und Mariendorfer Damms geplant. Dabei ist vorgesehen, auch das Tempelhofer Stadteilzentrum neu zu gestalten.

Es bietet sich hier nun die einmalige Chance, vorübergehend bis zur kompletten Neugestaltung einen Verkehrsversuch durchzuführen, um Erkenntnisse für einen stadtverträglichen und verkehrssicheren Umbau zu gewinnen.

Wir schlagen deshalb vor, dass der Bezirk sich gegenüber dem Land dafür einsetzt, das vorstehende Konzept als temporäre Maßnahme durchzuführen.

Dabei können verschiedene Modelle und Aspekte erprobt und untersucht werden. Beispielsweise können die Auswirkungen des stärkeren Radverkehrs auf den Einzelhandel ermittelt werden, ebenso die Akzeptanz der Verlagerung von Parkraum für Privatfahrzeuge. Ein weiterer Untersuchungsgegenstand kann die Steigerung der subjektiven und objektiven Sicherheit für Radfahrer auf einer geschützten Radspur sein. Auch kann erprobt werden, ob es sinnvoll ist, auf der mittleren Fahrspur zu richtungsbezogenen Schwachlastzeiten Lieferverkehr und Kurzzeitparken zu ermöglichen, womit sich die Einrichtung von Lieferzonen in den Querstrassen erübrigen würde. Entsprechende Zonen könnten vormittags stadtauswärts und nachmittags stadteinwärts eingerichtet werden.

Sinnvoll wäre auch die Erprobung eines Parkleitsystems, um parkplatzsuchenden Autofahrern den besten Weg zu einer Abstellmöglichkeit zu gewährleisten.

Wir sind davon überzeugt, dass durch diese minimalinvasive temporäre Maßnahme wertvolle Erkenntnisse für die Neugestaltung des Tempelhofer Dammes gewonnen werden können. Denn letztlich ist es im Interesse aller Bürger, das Tempelhofer Stadtteilzentrum zurückzugewinnen, den Einzelhandel zu stärken, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die Erreichbarkeit – auch durch eine sichere Radverkehrsführung – zu gewährleisten.

#### **Zusammenfassung:**

- Die Errichtung einer baulich geschützten Radspur auf dem Tempelhofer Damm ist dringend notwendig und wird voraussichtlich ab Herbst 2017 gesetzlich vorgeschrieben sein; empfohlen wird sie bereits jetzt.
- 2. Durch die jahrelange Untätigkeit der Verwaltung besteht ein hoher Erwartungsdruck.
- 3. Die Sicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer wird deutlich erhöht und der Autoverkehr weniger behindert.
- 4. Die umzuwidmenden Parkplätze im öffentlichen Raum werden durch das vorhandene, überdurchschnittliche Angebot an Stellflächen aufgefangen.
- 5. Die Situation der Einzelhändler wird dadurch voraussichtlich verbessert.
- 6. Die Situation für den Wirtschaftsverkehr wird durch die Schaffung adäquater Infrastruktur (Ladezonen) verbessert, der Verkehrsfluss auf den Fahrstreifen erhöht.
- 7. Der Tempelhofer Damm als lebenswerter Kiez und attraktive Einkaufsstraße wird deutlich aufgewertet.
- 8. Konzeption als temporärer Verkehrsversuch bietet optimale Erprobungsmöglichkeiten.







Dr. phil. Stefan Gammelien, Dipl. Geogr. Benjamin Georg, Stefan Meißner, Norbert Michalke, Dr. Beate Mücke u.a.

(Stand 23.5.2017)