

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Johannes Werner (CDU)**

vom 01. April 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. April 2021)

zum Thema:

Umbau des Tempelhofer Damms

und **Antwort** vom 22. April 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. April 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Johannes Werner (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27240
vom 1. April 2021
über Umbau des Tempelhofer Damms

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft ausschließlich Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Ich nehme in der Anfrage stets auf die vom Bezirksamt der Öffentlichkeit bereitgestellten Foliensätze zu den Infoveranstaltungen Bezug: https://www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/aktuelles/#headline_1_5.

Frage 1:

Welche Pläne verfolgen Senat und Bezirksamt beim Umbau des Tempelhofer Damms? Was soll sich ändern, was bleibt gleich und in welchem Zeitraum werden welche Umbauschritte unternommen?

Antwort zu 1:

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg hat hierzu wie folgt geantwortet:

„Auf dem Tempelhofer Damm soll auf dem Abschnitt Alt-Tempelhof bis Ullsteinstraße eine geschützte Radverkehrsanlage gem. Berliner Mobilitätsgesetz entstehen. Dafür wird in beiden Richtungen jeweils die 3. Fahrbahnspur – derzeit noch als Spur für den ruhenden Verkehr genutzt – als geschützte Radspur eingerichtet. Um den Anwohnenden und dem anliegenden Gewerbe eine größtmögliche Kompensation für die entfallenden Parkplätze bieten zu können, soll im angrenzenden Gebiet Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden. Für den Lieferverkehr werden Lieferzonen auf der jeweils rechten Fahrspur – vormittags stadtauswärts, nachmittags stadteinwärts – ausgewiesen. Zusätzlich besteht seit 2020 ein Mikro-Hub mit einem Angebot für die „letzte Meile“ durch Cargo-Bikes für die Geschäfte.“

Frage 2:

Welches Konzept verfolgen Senat und Bezirk beim Umbau des Tempelhofer Damms zwischen A100 und Ullsteinstraße? Wie viele Fahrspuren sollen zukünftig in beide Richtungen vorhanden sein? (Bitte mit Begründung und Zeitrahmen).

Antwort zu 2:

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg hat hierzu wie folgt geantwortet:

„Es sollen keine Änderungen in der Straßenbreite oder den Bordsteinlagen erfolgen. Einzelne Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit sind vorgesehen.

Es wird eine neue, geschützte Fahrspur für den Radverkehr entstehen.

In beiden Richtungen bleiben wie bisher zwei Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erhalten. Derzeit ist geplant, mit der Einrichtung der geschützten Radspur im Herbst 2021, nach Abschluss der Sanierungsarbeiten der BVG an der Linie U6 zu beginnen.“

Frage 3:

Ist die Verkehrsrechtliche Anordnung für die geplante Entfernung der Parkspuren entlang des Tempelhofer Damms zwischen A100 und Ullsteinstraße für die Gesamtstrecke oder für Teilabschnitte bereits vom Bezirk bei der Senatsverwaltung beantragt?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg hat hierzu wie folgt geantwortet:

„Ja, für den Abschnitt zwischen Alt-Tempelhof und Ullsteinstraße.“

Frage 4:

Ist die Verkehrsrechtliche Anordnung für die geplante Entfernung der Parkspuren entlang des Tempelhofer Damms zwischen A100 und Ullsteinstraße für die Gesamtstrecke oder für Teilabschnitte bereits von der Senatsverwaltung erteilt?

Antwort zu 4:

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg hat hierzu wie folgt geantwortet:

„Ja, für den Abschnitt zwischen Alt-Tempelhof und Ullsteinstraße für die „Strecke“. (Die Anordnung für die Kreuzungen mit Lichtsignalanlage erfolgt zusammen mit den verkehrstechnischen Unterlagen der Lichtsignalanlagen).“

Frage 5:

Wie breit sollen neu angelegte Fahrradwege sein? (Bitte mit Begründung).

Frage 6:

Wie viele Fahrspuren werden zukünftig an welchen Abschnitten des Tempelhofer Damms zur Verfügung stehen? (Bitte mit Begründung).

Antwort zu 5 und 6:

Das Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) setzt neue Maßstäbe für die Stärkung des Radverkehrs. Dabei sollen Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen mit einem erschütterungsarmen, gut befahrbaren Belag in sicherem Abstand zu Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite, die ein Überholen im Radverkehr ermöglichen, errichtet werden. Der im MobGe BE vorgesehene und im Entwurf befindliche Radverkehrsplan dient der Konkretisierung der erforderlichen Ausbaustandards für die einzelnen Radverkehrsanlagen.

Danach werden Radverkehrsanlagen für den Einrichtungsverkehr als Radwege bzw. geschützte Radfahrstreifen mit folgenden Breitenstandards kategorisiert:

Radschnellverbindungen	→ 3,00 m
Vorrangnetz für den Radverkehr	→ 2,50 m
Basisnetz für den Radverkehr	→ Regelmaß 2,30 m
	Mindestmaß 2,00 m

Frage 7:

Welche Auswirkungen erwartet der Senat

a) für die anliegenden Gewerbetreibenden und

b) für die Anwohner für den Fall, dass die vom Bezirksamt favorisierte Planung (siehe Infomaterial zur Veranstaltung am 04.11.2020, insbesondere Planungsprämissen auf Folie 11) umgesetzt wird und damit dann alle ca. 300 Parkplätze entlang des Tempelhofer Damms im Abschnitt zwischen A100 und Ullsteinstraße wegfallen sollen?

Antwort zu 7:

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg hat aufgrund der Zuständigkeit für den ruhenden Verkehr hierzu wie folgt geantwortet:

„Am Tempelhofer Damm stehen in drei Parkhäusern hinreichend Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Da parallel zur Einrichtung der Radverkehrsanlage im Gebiet Parkraumbewirtschaftung eingeführt wird, erhöht sich der Fahrzeugumschlag im Bereich des ruhenden Verkehrs und die Auffindbarkeit von Parkraum für potentielle Kunden und Kundinnen. Nach allen Erfahrungen und den vorliegenden Evaluierungen aus anderen Städten profitiert der Einzelhandel von der sicheren Erreichbarkeit mit Fahrrädern messbar.

Die Mehrheit der Anwohnenden besitzt keinen privaten PKW. Diese Mehrheit profitiert von den sicheren Radspuren, der besseren Erreichbarkeit des öffentlichen Personennahverkehrs und den besseren Querungsangeboten für den Fußverkehr. Die Errichtung einer Parkraumbewirtschaftungszone rund um das betroffene Gebiet bevorzugt auch die Anwohnenden mit eigenem PKW über die Anwohnergarnitur. Sie sind damit gegenüber dem großen Anteil der gebietsfremden Dauerparker bevorteilt. Diese Parkraumbewirtschaftungszone befindet sich derzeit in der Abstimmung der Gremien und soll begleitend eingeführt werden.

Zur Belieferung der Geschäfte, siehe auch Antwort zu Frage Nr. 1“

Frage 8:

Wieso hat der Senat bei Beantwortung von Frage 4 der Anfrage Drs. 18/20435 (bezogen auf die Führung des Verkehrs am Tempelhofer Damm und Mariendorfer Damm nach der Sanierung) geantwortet, dass in

Abstimmung mit dem Bezirk je eine Parkspur je Richtung erhalten bleibt, obwohl die Planungsprämisse des Bezirks lt. Folie 11 des Infomaterials für die Veranstaltung vom 04.11.2020 und auch die Entwurfsplanung lt. Erörterungstermin vom 03.07.2019 (dort Seite 4) vorsieht, dass durchgängig der ruhende Verkehr im rechten Fahrbahnstreifen entfernt wird?

Antwort zu 8:

Die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20435 bezieht sich ausschließlich auf die Baumaßnahmen im nördlichen Teil des Tempelhofer Damms zwischen Platz der Luftbrücke und Borussiastraße. In diesem Abschnitt werden in den nächsten Jahren die Berliner Wasserbetriebe sowie alle weiteren Leitungsträger sowie die BVG umfangreiche Baumaßnahmen an ihren Anlagen vornehmen. Hierzu laufen derzeit die koordinierenden Planungen u.a. auch zur Straßenplanung nach der Wiederherstellung der Straßenflächen. Nach dem gegenwärtigen Planungsstand werden in dem o.g. nördlichen Abschnitt Parkflächen im Straßenraum für den Erschließungs- sowie Liefer- und Versorgungsverkehr vorgesehen.

Hier liegt seitens der Fragestellung eine Verwechslung zwischen den beiden Bauvorhaben Tempelhofer Damm Nord und Süd vor.

Frage 9:

Was wurde in den Jahren 2019 bis 2021 unternommen, um die Bürger in die Planungen mit einzubeziehen? Welche Impulse wurden dabei gesetzt und in die Planungen aufgenommen? An welcher Stelle regte sich Protest?

Antwort zu 9:

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg hat hierzu wie folgt geantwortet:
„In den Jahren 2019 bis 2021 gab es für den Abschnitt zwischen Alt-Tempelhof und Ullsteinstraße einen umfangreichen Beteiligungsprozess, der angefangen mit einer öffentlichen Auftaktveranstaltung, diversen Planungswerkstätten mit einzelnen Interessengruppen (Handel, Kinder- und Jugendliche, Menschen mit körperlichen Einschränkungen) einem mehrmals tagenden ehrenamtlichen Leitliniengremium, welches die Planungsschritte begleitete bis hin zu weiteren öffentlichen Informationsveranstaltungen mündete. Alle Veranstaltungen wurden dokumentiert und sind auf der Website des Bezirksamtes unter https://www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenam/aktuelles/#headline_1_5 abrufbar. Darüber hinaus wurde der zuständige Ausschuss Straßen, Verkehr, Grün und Umwelt der der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Tempelhof-Schöneberg ebenso wie der bezirkliche FahrRat über den Fortgang der Planungsarbeiten informiert.“

Berlin, den 22.04.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz