

Verkehrsversuch einer Radverkehrsanlage am Tempelhofer Damm

Werkstattgespräch – Begehung eines Teilabschnitts des Tempelhofer Damms mit Menschen mit Mobilitäts- und Sinneseinschränkungen am 18.01.2019

Im Rahmen der Bestandsaufnahme zu o.g. Projekt wurde eine Begehung durchgeführt, die sich explizit an Mobilitäts- und Sinneseingeschränkte Personen richtete. Durch die Begehung mit betroffenen Menschen sollten Schwachpunkte des derzeitigen Zustands des Tempelhofer Damms und daraus abgeleitet Hinweise für eine Neukonzeption gesammelt werden. An der Begehung haben 14 Personen teilgenommen, fachlich begleitet wurde sie von Herrn Arnold (IVAS) und Herrn Schack (BA Tempelhof-Schöneberg, SGA, Fachbereich Straßen) sowie organisatorisch von Frau Voswinkel und Frau Haubold (die raumplaner). Die Begehung erstreckte sich über den Abschnitt vom Rathaus Tempelhof im Norden bis zur Ordensmeisterstraße im Süden.

Die Ergebnisse sind im Folgenden zusammengefasst, als Gliederung dienen die Leitfragen, die der Begehung zugrunde lagen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Beobachtungen bei der Begehung teilweise nur Momentaufnahmen darstellen und auch nicht der gesamte Abschnitt des Verkehrsversuchs begangen werden konnte. Die gewonnen Ergebnisse werden, soweit möglich, auf andere Abschnitte übertragen und allgemeingültige Aussagen abgeleitet (Eventuelle Nacherhebungen sind dadurch nicht ausgeschlossen).

Leitfragen:

Ist der Gehweg breit genug?

(Ergänzender Hinweis ABSV: DIN 18040-3: 2,70 m; Begegnungsfall Rolli min. 1,80 für nutzbare Gehwegbreite zuzüglich beidseitig Sicherheitsräumen, i.d.R. 20 cm zur Bebauung und 50 cm zur Fahrbahn nach und FGSV-Richtlinien)

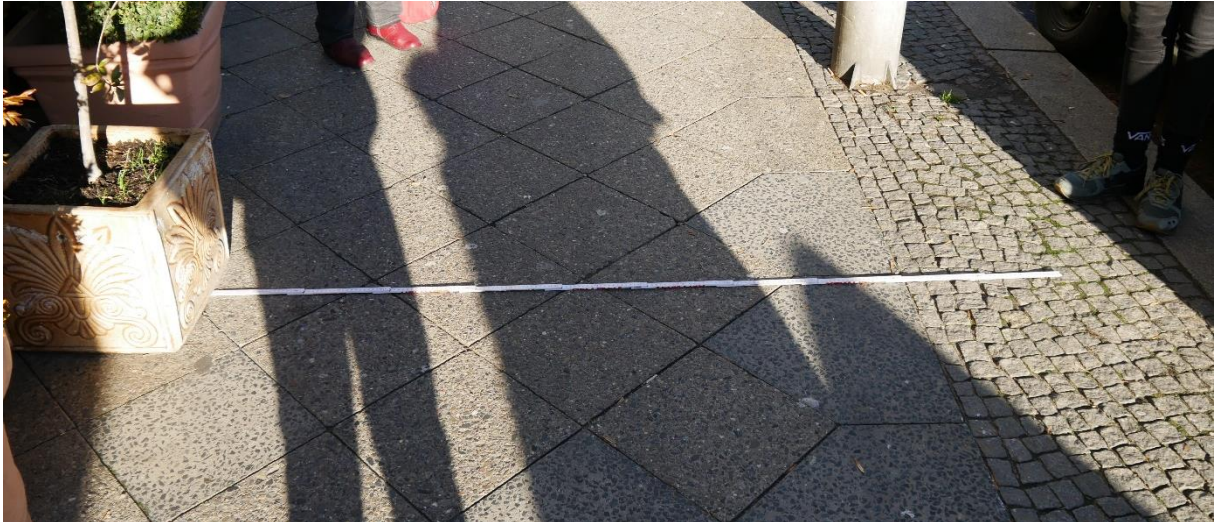
- Ja, die Gehbahn ist grundsätzlich breit genug
- Ja, der Gehweg ist grundsätzlich breit genug
- aber Oberstreifen für Sondernutzungen zu schmal
- aber Unterstreifen für Baumscheiben zu schmal

Ist der Gehbereich frei von Hindernissen und Einbauten?

- Oberstreifen für Sondernutzungen zu schmal
- Unterstreifen für Baumscheiben zu schmal
- Gehwege durch Außengastronomie und Schilder von Gewerbetreibenden eingeengt
- besonders problematisch zwischen Ordensmeisterstraße und Burgemeisterstraße (Gehweg auf 1.60m eingeengt, s. **Abbildung 1**)
- keine taktile Eingrenzung von Sondernutzungen
- falsch parkende Lieferfahrzeuge engen Gehweg ein (s. **Abbildung 2**)

- Fahrradstellplätze vor Hausnummer 215-219 taktil nicht aufspürbar
- Aufmerksamkeitsmarkierung um Litfasssäule vor Hausnummer 215-219 unvollständig (s. Abbildung 3)

Abbildung 1: Einengung der Gehbahn durch Außennutzung der Gastronomie (gemessene Breite 1,60 m)



Quelle: die raumplaner, Aufnahmedatum 18.01.2019

Abbildung 2: Einengung der Gehbahn durch falschparkende Lieferfahrzeuge



Quelle: die raumplaner, Aufnahmedatum 18.01.2019

Abbildung 3: Fehlende bzw. unvollständige Aufmerksamkeitsmarkierung



Quelle: die raumplaner, Aufnahmedatum 18.01.2019

Sind die Bodenbeläge auf den Gehwegen geeignet?

- Zustand der Platten, des Asphalts und der Pflastersteine teilweise mangelhaft
 - besonders problematisch auf Höhe Kaiserin-Augusta-Straße
(Instandhaltungsproblem)
- Bodenpflasterungen an Einfahrten für Rollstuhlfahrende und Langstocknutzende aufgrund ausgewaschener breiter Fugen zwischen Steinen teilweise problematisch
(Instandhaltungsproblem)
- Taktile Platten an Lichtzeichenanlagen (LSA) (aktuelle Standardlösung im Land Berlin):
Rillen werden teilweise durch Rollstuhlfahrende und Rollatornutzende als zu breit wahrgenommen (bei Schrägfahrt)
 - Kreuzung Ordensmeisterstraße/Tempelhofer Damm

Sind die Fahrbahnüberquerungen auffindbar, optisch und taktil wahrnehmbar?

- Es fehlen Auffindestreifen
- Problem der Bordsteinhöhe (oft < 3 cm)
- Unklare Markierungen an der Querungsstelle an Burgemeisterstraße (s. Abbildung 4)

Sind weitere Querungshilfen erforderlich?

- Mehr Querungshilfen wären wünschenswert
- Querungsmöglichkeiten an Theodor-Francke-Straße/Post und an Burgemeisterstraße jedoch bisher nicht barrierefrei

- nicht abgesenkt
- nicht gesichert
- Mittelinsel mit < 2,0 m zu schmal
- Vorschlag die bislang nur markierte Gehwegvorstreckung baulich auszubilden. Damit können Sichtbeziehungen nachhaltig verbessert werden und der Komfort für querende Fußgänger wird verbessert
- *An dieser Stelle besteht ein Dissens, auf den ein besonderer Augenmerk bei der Entwicklung von Lösungen gelegt werden soll: es sollen so viele Querungsmöglichkeiten wie möglich geschaffen werden, aber diese sollen möglichst für alle gesichert gestaltet werden. Was geschieht, wenn eine Querungsmöglichkeit nicht für alle gestaltet werden kann, soll sie dann für alle entfallen?*
- *Es sollen so viele Querungsstellen wie möglich barrierefrei ausgebildet werden. Vollständige Barrierefreiheit kann bei dieser Verkehrsstärke nur durch eine barrierefreie LSA-Querung hergestellt werden.*
- Querungsstellen, bei denen die Barrierefreiheit nicht vollständig hergestellt werden kann (z.B. weil eine LSA nicht einzuordnen ist), sollen aus Gründen der Verkehrssicherheit für Menschen mit Behinderung nicht mit Bodenindikatoren ausgerüstet werden, um Falschinformation zu vermeiden.

Abbildung 4: Ungesicherte Querungshilfe an Kreuzung Tempelhofer Damm/der Theodor-Francke Straße: Markierungen insb. für sehbehinderte Menschen schwer/nicht erkennbar, Poller nicht kontrastreich markiert, Übergang zugeparkt



Quelle: die raumplaner, Aufnahmedatum 18.01.2019

Entspricht die Lage der Fußgängerfurten den Wunschwegen des Fußgängerverkehrs?

- Im Wesentlichen ja

Ist der gegenseitige Sichtkontakt zwischen Fußgängern und Kraftfahrern gewährleistet?

Werden Sichtlinien, insbesondere in Kreuzungsbereichen, zeitweise behindert (z.B. durch geparkte Fahrzeuge)?

- An Kreuzungsbereichen ist Sichtkontakt teilweise durch parkende Fahrzeuge behindert
- Bei Übergängen teilweise nicht
- Behinderungen in der Laufrichtung durch Falschparker (s. Abb. 2 und 4)
- Besonders wichtig ist hier die Sicht auf den ankommenden Verkehr
- Wunsch nach stärkerer Kontrolle durch das Ordnungsamt

Sind die Aufstellflächen für wartende Fußgänger ausreichend?

Sind vorhandene Mittelinseln tief (2,50 m) und breit genug?

- Mittelinseln im Tempelhofer Damm teilweise mit 2,0 m zu schmal
- Mittelinsel in Ordensmeisterstraße auf Höhe des Einkaufszentrums östlich des LSA-Mastes nur 2,40 m breit

- stark frequentierte Querungsstellen sollten breiter als bislang sein, damit sich Fußgänger besser aufstellen und verteilen können

Sind die Bordsteine an Überquerungsstellen abgesenkt?

- oftmals < 3 cm → Gefährdungsrisiko für sehbehinderte und blinde Menschen
- für Rollstuhl- und Rollatornutzer_innen sind 3 cm oft zu hoch.
Zusätzlicher Hinweis zu möglicher Lösung: barrierefreie Doppelquerungen mit differenzierter Bordhöhe (Hälfte 0 cm, Hälfte ca. 6-8 cm, gemäß DIN 32984, Punkt 5.3.3 „Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe“).
Hinweis FB Straßen: Lösung ist im Land Berlin bisher nicht eingeführt.
- oft zur Fahrbahnseite nicht vorschriftsmäßig in der Auftrittshöhe ausgeführt und damit für sehbehinderte und blinde Menschen nicht in gewünschtem Maße verkehrssicher.
- Auch an Mittelinseln häufig < 3 cm

Sind die Grünphasen an Lichtzeichenanlagen ausreichend?

- Grünphasen wurden als zu kurz wahrgenommen um beide Richtungsfahrbahnen in einem Zug queren zu können.
- bis auf Ordensmeisterstraße keine barrierefreie LSA (mit Akustik)
- Auffindeton während der Sperrzeit (klackendes Geräusch) teilweise zu leise
- Freigabesignal (Piepen) während der Grünphase teilweise zu leise. Vor allem der Ton des Ziels (gegenüberliegender Ampelmast) kann nur schwer wahrgenommen werden.
- unterschiedliche Modelle der Ampelschalter an verschiedenen LSA ist verwirrend → Wunsch nach Vereinheitlichung
- LSA sollen generell überprüft werden

Ist die sichere und barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen für Fußgänger gegeben?

- auf Mittelinsel zum Aufzug U Kaiserin-Augusta-Straße sind taktile Elemente vorhanden, nicht aber die Gegenstücke auf der jeweils anderen Straßenseite.
- keine Weeginformationen an Eingängen der U Kaiserin-Augusta-Straße Richtung Aufzug → Personen mit Kinderwägen oder mit Mobilitätseinschränkungen nehmen dann unwissend die Treppe
- Bushaltestellen des Nachtbusses sowie Bushaltestelle vor dem Rathaus nicht barrierefrei
- Zukünftig mögliche Konflikte zwischen Fahrgästen an Bushaltestellen und Radfahrenden bei Lösungsvorschlägen beachten

- Ertüchtigung der Haltestellen anhand der Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan Berlin (Bordhöhe 22 cm)

Wo sollten Behindertenparkplätze eingerichtet werden?

- vor der Post
- vor Karstadt (da im Parkhaus von Karstadt nicht kostenfrei)
- vor dem Einkaufscenter am Hafen
- vor dem Rathaus
- zu prüfen: vor dem Ärztezentrum im Ullsteinhaus

Ist die Beleuchtung zu ändern, sodass kreuzende Fußgänger beim Überqueren gut sichtbar sind?

- Beleuchtung, insbesondere an U-Bahn-Eingängen, soll überprüft werden
- Platzsituation vor Hausnummer 215-219 ausleuchten („Angstraum“)
- Beleuchtung der Gehwege, nicht nur der Fahrbahn

Welche (Um-)Wege müssen zur Erreichung von Zielen zurückgelegt werden?

(Ergänzender Hinweis ABSV: 200 m Umweg zu einer Ampelquerung nicht zumutbar (OLG Hamburg) / Umwege von mehr als 20-30% der Wegstrecke werden nicht akzeptiert)

- Umwege aufgrund von nicht nutzbaren Querungsstellen
- Umwege aufgrund fehlender Aufzüge zu U-Bahn-Eingängen

An welchen Stellen besteht vorrangiger Verbesserungsbedarf für kurze und sichere Wege?

- Gehbahneinengungen durch teilweise unzulässige Sondernutzung durch Gastronomie und Geschäftsauslagen sollen unterbunden werden.
Hinweis FB Straßen: Überwachungsprobleme.
- Ziel beim Umbau: Zulässige Sondernutzungsbereiche sollen taktil abgegrenzt werden.

Wie ist das subjektive (Sicherheits-)Empfinden während eines Aufenthalts am Tempelhofer Damm?

- Aufenthaltsqualität mangelhaft (insb. zu laut)
- Wunsch nach Sitzgelegenheiten
- Insbesondere auf den Gehwegen an den Kreuzungsbereichen wäre dafür Platz vorhanden

- z.B. an U-Eingängen Kaiserin-Augusta-Straße (Albrechtsraße) und an Platzsituation vor Hausnummer 215-219
- Wunsch nach mehr Fahrradstellplätzen, da abgestellte Fahrräder (z.B. an Laternen) derzeit im Weg stehen, den Gehweg einengen und Hindernisse darstellen
- Wunsch nach Mittelinselbegrünung

Grundsätzliches:

Wunsch nach **differenzierten Querungen** zur Realisierung einer sicheren, barrierefreien Straßenüberquerung für alle mobilitätseingeschränkten Menschen (mit Sehbehinderung und mit radgebundenen Hilfsmitteln: Rollator und Rollstuhl), siehe DIN 32984 – Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, Abschnitt 5.3.3.