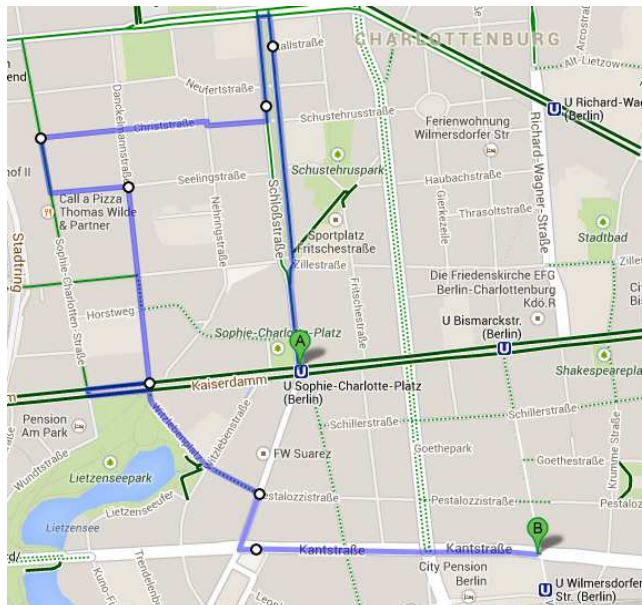


Mit dem Fahrrad sicher unterwegs im Klausenerplatz Kiez

Bericht der Fahrradexkursion am 17.10.2013

Auch dieses Jahr fand wieder eine Exkursion im Vorfeld des Fachforums „Sicher mobil im Alter“ statt. Welche Anforderungen muss die Straße als Verkehrsträger erfüllen, damit SeniorInnen ihre Mobilitätsbedürfnisse erfüllen können? Mit welchen Gefahren und Hindernissen müssen sich SeniorInnen dabei auseinandersetzen? Inwieweit kann man dem mit infrastrukturellen Maßnahmen entgegenwirken? Diese und weitere Fragen waren Ausgangssituation der diesjährigen Tour durch den Klausenerplatz Kiez. In knapp 3 Stunden wurden mehrere Punkte zwischen dem U-Bahnhöfen Sophie-Charlotte-Platz und Wilmersdorfer Straße innerhalb des Kiezes angefahren und Beispiele aufgezeigt, was die Politik und andere Institutionen hier in den letzten Jahren bereits umgesetzt haben oder wo noch Handlungsspielraum besteht.



Im Vorfeld des **Fachforums „Sicher mobil im Alter“** fand am Donnerstag, den 17.10.2013 eine **Fahradexkursion** rund um den **Klausenerplatz Kiez** statt. Bei relativ milden Temperaturen fanden sich sieben Teilnehmende um 16 Uhr am U-Bahnhof Sophie-Charlotte-



Platz ein, um den Kiez mit dem Rad zu erkunden. Dabei ließ sich am Treffpunkt bereits die erste Herausforderung für SeniorInnen feststellen. Der **U-Bahnhof Sophie-Charlotte-Platz** ist nicht **barrierefrei**, das heißt er besitzt keinen Aufzug, Rolltreppen oder Rampen, die eine Umgehung von Treppen ermöglichen würden. Laut Aussagen der BVG sollen bis zum Jahr 2020 alle Stationen in Berlin barrierefrei gemacht werden. Momentan sind rund 100 von

173 Berliner U-Bahnhöfen über eine Rampe oder über Aufzüge zu erreichen.¹

Außerdem ließen sich sehr **kurze Ampelphasen** an der Kreuzung Schloßstraße Ecke Kaiserdamm beobachten. Selbst die jüngere Generation schafft es gerade eben auf die Mittelinsel, bevor das rote Ampelmännchen wieder erscheint. Sicherlich handelt es sich bei dem Kaiserdamm um eine vier bis fünf spurige Bundesstraße mit hohem Verkehrsaufkommen. Gerade bei den Querungen sollte, durch die Anpassung von Ampelschaltungen, aber Rücksicht auf die Teilnehmenden des Fußverkehrs genommen werden. Erschwerend kommt hinzu, dass

¹ <http://www.bvg.de/index.php/de/3883/name/Barrierefrei+durch+Berlin.html>

Exkursionsbericht 2013: Sicher mobil im Alter

zu gewissen Tageszeiten die Ampeln unterschiedlich geschaltet sind. Laut Aussagen eines in der kieznahen Verkehrswerkstatt engagierten Teilnehmers wechselt der Ampelumlauf, also die Zeit die eine Ampel benötigt um von grün über rot wieder grün zu werden, stetig von 40 auf 80 Sekunden, so dass sich für zwei Umläufe insgesamt 120 Sekunden ergeben. Dabei werden zwei grüne Wellen (eine mit fahrzeugarmer Phase) von der Bismarckstraße aufgenommen. Durch die lange Wartezeit auf der Mittelinsel an der Kreuzung Kaiserdamm Ecke Schlosstraße gehen FußgängerInnen öfter bei Rot über die Ampel oder queren die Ampel von den parkenden Autos in der Mitte der Straße aus. Hier herrscht gerade für SeniorInnen ein erhöhtes Risiko.

Das **SeniorInnenwohnhaus** in der Schlosstraße befindet sich nur unweit des U-Bahnhofes. Der auf dem zum U-Bahnhof führenden Gehweg angedachte Platz für RollstuhlfahrerInnen wird oft von **parkenden Autos** belegt. Auf der anderen Seite des relativ breiten Gehwegs befinden sich immer wieder **Stufen**, die für viele SeniorInnen ein Hindernis darstellen. In reger Diskussion wurde von unseren Teilnehmenden erörtert, wie die verkehrliche Erschließung geschickter hätte gelöst werden können.



Der nächste Halt der Tour war in der Schlosstraße auf Höhe des Otto-Grünberg-Wegs. Hier gibt es eine **Querung** für Fuß- und Radverkehr. Die Bordsteine sind hier bisher nicht



abgesenkt. Es gibt auf Höhe der Wulfsheinstraße lediglich eine Querung mit gut beleuchtetem Zebrastreifen. Da dieser für die meisten Teilnehmenden des Fußverkehrs aber nur über weite Umwege in Kauf genommen werden kann, queren die meisten FußgängerInnen die Straße entweder über die zu hohen Bordsteine oder mittendrin und steigen dann über die kleine Absperrung zur Grünfläche auf der Mittelinsel. Durch die dichte Bepflanzung mit Bäumen

werden FußgängerInnen erst spät von den AutofahrerInnen gesehen. Von 7 bis 17 Uhr gilt hier zwar auf Grund von erhöhtem Lärmpegel Tempo 30, was aber die Gefahrensituation keineswegs entschärft.

An Sehenswürdigkeiten mangelte es der diesjährigen Tour nicht. Vor dem Schloss Charlottenburg wurde ein erneuter Zwischenstopp eingelegt. An der Einmündung der Schlosstraße in den Spandauer Damm wurde vor kurzem eine **Fahrradampel** eingerichtet. Immer öfter werden diese in Berlin eingesetzt, um die Querung für RadfahrerInnen sicherer zu machen. Außerdem gibt es für den motorisierten Individualverkehr eine **Induktionsschleife**, welche die Ampel regelt. Dies alles kommt der Beschleunigung des Spandauer Damms zu Gute, der große Verkehrsaufkommen von der nahegelegenen Autobahnabfahrt in Richtung Zentrum befördert.



Exkursionsbericht 2013: Sicher mobil im Alter

Ein Problem stellen hier die **Touristenbusse** dar, welche direkt neben dem Radfahrstreifen parken. War früher direkt vor dem Schloss die Gefahrenstelle, so wurde sie nun ein paar Meter verlegt, um die Sehenswürdigkeit nicht zu verdecken. Immer wieder kommt es vor, dass Busreisende unachtsam aus dem Bus steigen und dann direkt auf den Radweg treten. Auch viele RadfahrerInnen fahren an dieser Stelle nicht mit der notwendigen Vorsicht. So entsteht eine für FußgängerInnen und RadfahrerInnen gefährliche Situation. Es muss also jeder Zeit damit gerechnet werden, dass beim Passieren der Reisebusse jemand unachtsam handelt und es so zu einem Unfall kommen könnte. Die Lösung wäre hier entweder ein größerer Abstand zwischen Busparkplatz und Radfahrstreifen oder die Verlegung des Radfahrstreifens auf die rechte Fahrbahn des Spandauer Dammes. Seit Aufhebung der Radwegnutzungspflicht trauen sich einige Wenige mit ihren Fahrrädern auf die Straße und kommen so nicht in diese gefährliche Situation.

Aufgrund der **Heterogenität des Radverkehrs** wäre hier außerdem eine breitere Radspur nötig. Es gibt eine große Streuung der Geschwindigkeit mit der die RadfahrerInnen auf den Straßen Berlins unterwegs sind. Gerade bei sehr engen Radfahrstreifen kommt es zu gefährlichen Situationen beim gegenseitigen Überholen. Diese Verbreiterung könnte auf dem Spandauer Damm zum Beispiel durch das Reinziehen der Parkplätze geschaffen werden. Die „critical mass“, die sich monatlich zu einer Tour auf Berlins Straßen per Fahrrad aufmacht, geht sogar noch weiter mit den Forderungen. Sie will eine Spur der Straße generell nur für den Radverkehr nutzen. So würde der Konflikt zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen entschärft werden. Nur für die jüngsten Verkehrsteilnehmenden soll der Gehstreifen noch als Radspur befahrbar sein. Für eine sichere Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel ist die bewusste Wahrnehmung des Verkehrs essentiell. Eine Radspur, welche sich direkt auf der Straße befindet, würde für die meisten Kinder ein viel zu großes Risiko darstellen.



Die Gruppe steuerte anschließend den **ältesten verkehrsberuhigten Bereich**

ganz Deutschlands an. Das Gebiet rund um die **Danckelmannstraße** trägt diesen Status bereits seit etwa 30 Jahren. Hier gilt generell **Schrittgeschwindigkeit**, das heißt maximal sieben Kilometer pro Stunde. Durch ein Schild „Schrittgeschwindigkeit fahren“, welches mit einer



digitalen Anzeige „Danke“ oder „zu schnell“ unterstützt wird, wird der Auto- aber auch der Radverkehr auf das Einhalten der Geschwindigkeit hingewiesen. Viele weitere Baumaßnahmen haben die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit begünstigt. So wurden in vielen Straßen **Verwinkelungen** eingeführt, welche die AutofahrerInnen zwingen, vom Gas zu gehen. In bestimmten Abständen sind außerdem Unebenheiten und in der Christstraße

sogenannte **Fahrrad-Schwellen** in die Fahrbahn eingebaut. Aktuell wird durch eine **Datenerfassung** ermittelt, wie viele Fahrzeuge mit welcher Geschwindigkeit zu bestimmten

Exkursionsbericht 2013: Sicher mobil im Alter

Tageszeiten das Gebiet rund um die Danckelmannstraße durchfahren. Dabei soll auch getestet werden, wie weit die Schwellen auf der Fahrbahn auseinander gesetzt werden können. Um den FußgängerInnen sicherere Querungsmöglichkeiten zu bieten, werden viele **Querungen farblich** hervorgehoben. In der Danckelmannstraße zwischen Horstweg und Knobelsdorffstraße gibt es beispielsweise eine solche Querung in den Farben rot und grün. Zusätzlich gesichert wird die Querung durch **Poller**, welche sich auf der Fahrbahn befinden und weit in sie hineinführen. Leider nutzen viele MotorradfahrerInnen dies als Möglichkeit, ihre Zweiräder dort abzustellen.

Aufgrund des langen Bestehens des verkehrsberuhigten Bereiches im Klausenerplatz Kiez weist dieser aber auch einige Schwächen auf. An einigen Stellen ist die Umsetzung nicht mehr ganz zeitgemäß und barrierefrei, um allen Mobilitätsbedürfnissen zu entsprechen. In der Christstraße gibt es beispielsweise eine **Querung**, die von der Straße gut eingesehen werden kann, die aber auf einer der beiden Seiten einen Baum als Hindernis hat, was einen Überweg für RollstuhlfahrerInnen beispielsweise unmöglich macht. Auch viele **Fahrbahnmarkierungen** könnten überholt werden. So parken leider viele AutofahrerInnen auf die für RollstuhlfahrerInnen vorgesehenen ebenen Flächen auf den Gehwegen.



Begeistert waren die Teilnehmenden der Exkursion von der Arbeit des **Kiezbündnis Klausenerplatz**, sowie der **Werkstatt Verkehrskonzept Klausenerplatz Kiez**. Ein wunderbares Beispiel für eine einfache, praktische und für alle Verkehrsteilnehmenden optimale Lösung eines sicheren Überwegs lässt sich in der Sophie-Charlotte-Straße auf Höhe der Seelingstraße vor



einem Supermarkt finden. Um den hier vorhandenen, gut beleuchteten **Zebrastrreifen** für den Autoverkehr **sichtbarer** zu machen und deutlich hervorzuheben, wurde hier jeweils in Fahrtrichtung vor dem Zebrastrreifen eine **Abstellmöglichkeit für Fahrräder** eingerichtet, welche von den AnwohnerInnen auch gerne genutzt wird. Diese Abstellplätze sind zusätzlich noch etwas von den dort parkenden Autos in die Fahrbahn eingelassen, um es für die AutofahrerInnen noch

übersichtlicher zu machen. Laut Aussage eines Teilnehmers, der Mitglied in dem bereits erwähnten Kiezbündnis ist, gab es bisher durchweg nur positive Äußerungen zu dieser baulichen Verkehrsmaßnahme.

Anschließend verließ die Tour den verkehrsberuhigten Bereich in Richtung Süden. Dabei überquerten die Teilnehmenden den **Kaiserdamm** und stoppten unweit des Lietzensees, an welchem die diesjährige Tagung im Nachbarschaftshaus stattfand, um auf die weiteren

Exkursionsbericht 2013: Sicher mobil im Alter

Gefahren auf dem Kaiserdamm und auf der Bismarckstraße hinzuweisen. Eine große Gefahr droht den FahrradfahrerInnen vor allem von den **rechtsabbiegenden Autos** und ganz besonders von den Lkws. Die sehr schnell den Berg herunterfahrenden RadfahrerInnen, welche zusätzlich von einer parkenden Reihe Autos verdeckt werden, werden von den RechtsabbiegerInnen oft erst sehr spät gesehen. Die meisten Kreuzungen vom Theodor-Heuss-Platz bis hinunter zum Ernst-Reuter-Platz werden leider auch gerne von AutofahrerInnen regelrecht **zugeparkt** und bewirken damit eine zusätzliche Einschränkung der Einsicht in die Kreuzung.

An der Kreuzung Bismarckstraße / Friedrich-Wilhelm-Straße wurde beispielsweise in den letzten Jahren gehandelt und so eine Gefahrenstelle entschärft. Hier wurde der Radweg die letzten 20 Meter vor der Kreuzung, auf Kosten von geschätzten fünf Parkplätzen, auf die Bundesstraße hinausgeführt. Leider wurde hier erst (oder gerade deshalb) gehandelt, weil hier ein Kind im Jahre 2004 auf seinem Fahrrad von einem rechtsabbiegenden Lkw überfahren wurde. Ein **Mahnmal** erinnert an dieser Stelle an den kleinen Dersu Scheffler. An der gleichen Kreuzung sind die **Bordsteine** zum Teil zu hoch und für SeniorInnen mit Rollatoren hinderlich. Diese Gruppe wird gezwungen, beim Queren auf den viel befahrenen Radweg zu treten und stellt dadurch ein erhöhtes Risiko für sich selbst und die RadfahrerInnen da. Leider fehlt dem Tiefbauamt ein ausreichendes **Budget**, um die vielen Bordsteine, die in ganz Berlin dringend abgeseget werden müssten, zu erneuern oder abzuschleifen. Genauso ist das Budget für die Sanierung der Gehwege relativ gering. Gerade für SeniorInnen sind diese Stolperstellen sehr gefährlich. Stürze können sehr schnell zu Brüchen und weiteren schmerzhaften Verletzungen führen.

Nach der erfolgreichen **Klage einer Bürgerin** aus Pankow, wegen eines Sturzes im September 2009, setzen viele Bezirke sogenannte **StraßenbegeherInnen** ein. Übergeordnete Straßen der Kategorie 1 - das sind vor allem jene, an denen auch Buslinien halten –werden zweimal pro Monat abgelaufen. Straßen der Kategorie 2 werden alle zwei Monate begangen. Falls Gefahrenstellen mit mehr als 2cm Höhenunterschied oder Ausbrüche der Betonplatten entdeckt werden, notieren dies die StraßenbegeherInnen oder fotografieren diese Stelle. Leider kann das Tiefbauamt auf diese Eintragungen nicht immer zeitnah reagieren und die Gefahrenstelle sanieren; dafür fehlt wieder das Geld.

Eine weitere für den Radverkehr ungeeignete Straße wurde zum Abschluss der Exkursion angefahren. Es handelt sich hierbei um die **Neue Kantstraße**, die weiter stadteinwärts zur Kantstraße wird. Das große Problem stellen hier die tagsüber in **zweiter Reihe parkenden Pkws** dar; also das allseits bekannte Problem des **Anlieferverkehrs**. Diese zwingen die RadfahrerInnen auf die linke Spur, wo sie von den Autos geradezu angeschoben werden. Viele RadfahrerInnen trauen sich diese unangenehme Situation nicht zu und weichen stattdessen auf den Gehweg aus. Dort kommen sie deswegen des Öfteren in **Konflikt mit den FußgängerInnen**. Zum Teil ist der Gehweg in der Kantstraße relativ breit, trotzdem fühlen sich gerade die FußgängerInnen in Gefahr, wenn sie sich mit anderen Verkehrsteilnehmenden einen gemeinsamen Gehweg teilen müssen. Ein Beispiel, wie der Konflikt in der Kantstraße besser gelöst werden könnte, ist die Streckenführung in der **Budapester Straße**. Hier wurde der **Radweg auf die rechte Spur der Fahrbahn** verlegt. Für den motorisierten Individualverkehr spielte diese Änderung nur eine geringe Rolle, da hier in der Regel ein nicht so großes Verkehrsaufkommen auftritt, wie auf den stadtauswärts führenden Marginalen, wie der Bismarckstraße oder des Spandauer Dammes.

Exkursionsbericht 2013: Sicher mobil im Alter

„**Sich den Straßenraum zurück erobern**“ sieht einer der Teilnehmenden als Lösung für Straßenführungen, wie in der Kantstraße. Dies beinhaltet vor allem eine gute **Ausrüstung**, das heißt ein straßentaugliches Fahrrad, einen Fahrradhelm und ganz wichtig: Sichtbare Kleidung. Leuchtende Westen oder kleine Reflektorbänder sind eindeutig von Vorteil. Der Vertreter der Bürgerinitiative Klausenerplatz Kiez trägt generell eine neongelbe Jacke, um möglichst von allen Seiten und von allen Verkehrsteilnehmenden gesehen werden zu können. Beeindruckend war der eigens angebrachte Spiegel an der linken Seite des Lenkers, wie bei einem Motorrad. So konnte er stets erkennen, was hinter ihm vorgeht und schon früh den Verkehrsteilnehmenden im Rücken signalisieren, in welche Richtung er dem Straßenverlauf folgen wird. Sicherlich ist hierzu eine gehörige Portion Mut notwendig, jedoch kann dieser Teilnehmende ein Vorbild für künftige Radverkehrsteilnehmende darstellen: Ein selbstbewusst am Straßenverkehr teilnehmender Radler, der sich anders als die sogenannten „Fahrrad Rowdys“, stets an die geltenden Regeln hält.

Auch der **Öffentliche Personennahverkehr** spielte nochmals eine Rolle bei der diesjährigen Exkursion. An der **Bushaltestelle** Amtsgerichtsplatz wurden noch einmal die Vorzüge des sogenannten **Kneelings**, des **Kasseler Bords** und der bisher nur selten ausgebauten



Kaphaltestellen thematisiert. Dabei wird der ebenerdige Einstieg, insbesondere für RollstuhlfahrerInnen, Personen mit Kinderwagen, gehbehinderte Menschen, aber auch eine große Anzahl von SeniorInnen, ermöglicht. Die sogenannten Kaphaltestellen bieten zumindest bei wenig befahrenen Straßen große Vorteile für den seniorengerechten Verkehr. Der Fußweg wird durch den Bau der Haltestellen oft vergrößert und bietet so mehr Sicherheit für alle betroffenen Verkehrsteilnehmenden. Der Bus muss hierbei nicht einen Bogen fahren, um an die Haltestelle zu gelangen, sondern fährt gerade aus an die in die Fahrbahn reinversetzte Haltestelle. Durch den abgerundeten Bordstein, das sogenannte Kasseler Bord, kann der/die BusfahrerIn auch direkt an die Haltestelle heranfahren. Das Absenken des

Busses, das mit dem Begriff Kneeling bezeichnet wird, kann somit eingespart werden. Der Unterschied zwischen Straßen- und Busniveau, sowie der Abstand zwischen Straße und Bus bzw. Tram, sind minimal und stellen für den Einstieg mit einem Rollstuhl keinerlei Probleme dar. Solange diese Haltestellen jedoch die Ausnahme bleiben, soll das Kneeling auch zukünftig automatisch durchgeführt werden. So wurde im Sommer 2013 der Testversuch zum Bedarfskneeling beendet. Bis Ende des Jahres 2013 sind alle Busse auf das automatische Kneeling zurückzustellen, um eine selbstbestimmte Teilhabe von Menschen mit Behinderung, SeniorInnen oder Eltern mit Kindern am Öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten.

Rückblickend kann wieder von einer äußerst gelungenen Veranstaltung mit regem Austausch der Teilnehmenden aus den verschiedenen Institutionen gesprochen werden. Wir bedanken uns für den interessanten Austausch und sehen diese Erfahrung als Anreiz, auch in Zukunft ähnliche Veranstaltungen in Berlin anzubieten.