

r a d b a h n

Radbahn-Gespräche

25.10.2022, 18.00 - 20.00 Uhr

Barrierefreies Testfeld? Wie können wir das Reallabor Radbahn inklusiv planen und bauen?

Ort	Aquarium, Admiralstraße 1-2, 10999 Berlin
<u>Präsentation</u>	Jeanette Werner – Reallabor Radbahn gUG
<u>Präsentation in Textform</u>	Viola Hänsel – Reallabor Radbahn gUG
Moderation	Dr. Silke Domasch – Reallabor Radbahn gUG
Teilnehmende	ca. 20 Personen, u.a. mit Vertreterinnen und Vertretern des Berliner Blinden- und Sehbehindertensportvereins, der SOZIALHELDEN e.V., der Seniorenvertretung Friedrichshain-Kreuzberg, des Junge Menschen und Mobilität e.V. sowie der Kidical Mass

zusammenfassendes Ergebnisprotokoll

allgemeine Rückmeldungen zur Planung

- Interaktionsinsel wird als “zu viel” angesehen; i.S.v. zu viele Aktivitäten auf zu wenig Raum → Weniger ist Mehr (auch um keine Nutzungskonflikte an diesem Kreuzungspunkt zu provozieren; dort sammelt sich ja eh´ schon viel)
- “Mischnutzungen” werden generell als problematisch angesehen - r a d b a h n hat halt primär Radfahren im Namen, da wird es schwierig, andere, gleichberechtigte Nutzungen her- und sicherzustellen
- Stadtmobiliar multifunktional und barrierefrei denken (gezeigtes Bild: Tresen mit Barhockern maximal unglücklich) → z.B. Tische für Kinder und Rollstuhlfahrende = Sitzgelegenheiten für Andere
- Wie soll das an den Kreuzungen funktionieren? zusätzliche Ampeln verlängern für alle die Wartezeiten und Verkehr könnte ins Stocken geraten = Problem (auch in der Akzeptanz)

Anregungen und Kritik zu Aspekten der Barrierefreiheit

- **Frage nach der Geschwindigkeit** = wichtiger, immer wiederkehrender Punkt: Wie kann man das "Rasen" verhindern? (Beispiele aus Bergmann- und Friedrichstraße verweisen auf explizite Tempolimits!)
- **mgl. "Mischnutzungen"?** – wie sind die möglich, wenn dort schnell gefahren wird? Spielende Kinder achten nicht auf mgl. Abgrenzungen zur Fahrbahn; Freizeitaktivitäten auch aufgrund der Lautstärke tendenziell unattraktiv → "Kicker spielen und direkt daneben 30km/h fahrende Radfahrer - das passt nicht zusammen."
- es muss **nachts für eine Beleuchtung** gesorgt werden (Aspekte der Sicherheit)
- **keine neuen Barrieren** = notwendige Abgrenzung der Bereiche gegen die Autofahrbahn schaffen ggf. neue Barrieren → diese Abgrenzungen durchlässig gestalten, um mgl. Querungen zu ermöglichen und zu Fuß Gehenden keine Umwege aufzulasten (insbesondere für diejenigen, die sich schwer tun mit weiten Strecken)
- **Grünflächen**
 - Pflege / Schnitt gewährleisten; es darf nichts in die Fahrbahn rein ranken (z.B. auch für Blinde auf Tandemfahrrädern!)
 - keine neuen Barrieren und keine neuen Angsträume schaffen
- Darstellung / Kommunikation: **barrierefreie Bilder / Collagen** nutzen → kontrastreicher arbeiten (keine Grautöne)
- Aspekte der **Barrierefreiheit brauchen Platz** (den wir nicht vollumfänglich haben) → Tandems und Lastenräder brauchen z.B. mehr Platz in der Kurve, – im Rahmen der Möglichkeiten dennoch mitdenken
- außerdem: blinde Menschen haben andere Geschwindigkeiten
- eindeutige **optische und taktile Abgrenzung** von Rad- und Randbereichen, auch und v.a. im Kreuzungsbereich
- **mit deutlichen Kontrasten arbeiten** → unbedingt weiß anstatt von grün zur Markierung auf dem Boden
- rot-grün-Sehschwäche beachten!
- **klare Farbcodierungen** → eine Farbe = eine Bedeutung (Abgrenzung vs. Aufenthalt vs. Leitsysteme vs. ...) → mit mehreren, kontrastierenden Farben arbeiten
- **keine ebenerdigen Barrieren**, flüssige Übergänge schaffen bzw. mögliche Kanten rausnehmen (befahrbar Bordsteinkanten etc.)

allgemeine Fragen, die Radbahn betreffend

- Ist der Abstand zwischen den Stelen nicht zu wenig für zwei Richtungen?
- Und das alles soll nur 3,3 Mio kosten?
- Ist der Raum nicht nur interessant, wenn es regnet? Ist der Raum nicht unattraktiv wegen des Lärms, dem Feinstaub und dem Taubenkot? Was passiert mit den Tauben?
- Wie geht ihr mit den Obdachlosen unter dem Viadukt um?
- Wie regelt ihr das mit dem Zu- und Abfahren? Wie soll das an den U-Bahn-Stationen funktionieren?