



Rahmenplan KTV

Rundgang zum Thema Barrieren in der KTV

03. September 2019, 16.00 Uhr

Treffpunkt: Am Brink, bei den Spielgeräten

Auf dem Rundgang soll der öffentliche Raum auf Barrieren und Hindernisse untersucht werden.

Der Aufruf richtet sich vor allem an Senioren und Seniorinnen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Elternteile oder Betreuungspersonen von Kindern.

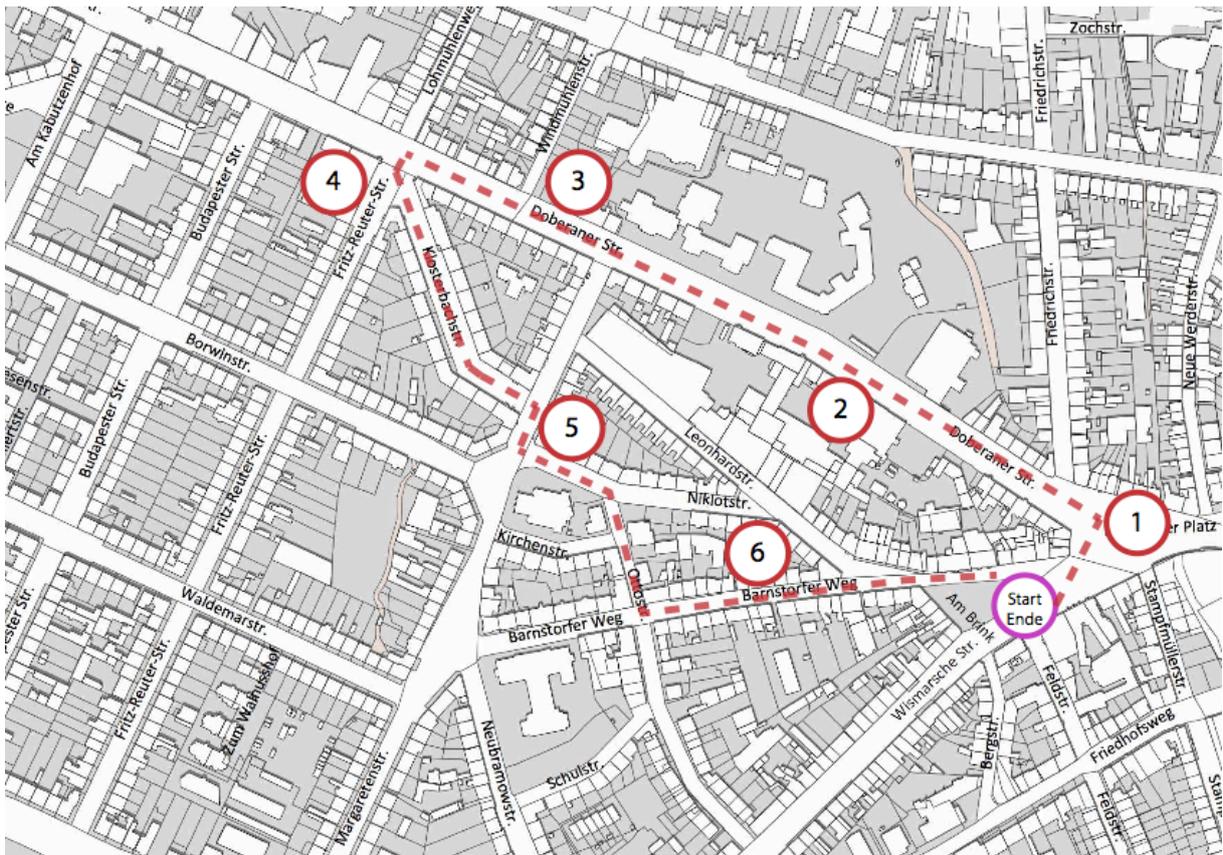
Bitte melden Sie sich an unter:
ktv@ck-stadtplanung.de oder
Tel.: 0152 5398 3683



Begrüßung zum Rundgang Barrierenabbau in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (KTV)

Maxi Boden, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft begrüßt die sechs Teilnehmenden des Rundgangs zum Barrierenabbau am 3. September 2019 und erläutert, dass der Rundgang im Rahmen der Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans für die KTV stattfindet. Beate Hafemann und Carolin Appel von TOLLERORT entwickeln & beteiligen begrüßen die Teilnehmenden ebenfalls. Ziel des Rundgangs ist es, Barrieren in der KTV zu identifizieren. Die Ergebnisse werden dokumentiert und fließen in die Problem- und Potenzialanalyse ein, die vom Büro cappel + kranzhoff durchgeführt wird. Dieses Büro ist beauftragt, den städtebaulichen Rahmenplan für die KTV fortzuschreiben. Sie tragen alle fachlichen Belange der Stadtteilentwicklung zusammen, damit eine ganzheitliche und nachhaltige Strategie für die Zukunft des Stadtteils entwickelt werden kann.

Carolin Appel, erklärt die Vorgehensweise des barrierefreien Rundgangs. Die Teilnehmenden gehen gemeinsam eine festgelegte Route durch die KTV und schauen dabei genau, ob das Gebiet für alle Menschen zugänglich und nutzbar ist. An mehreren Stationen (s. Abb. 1) findet ein Austausch über die auf dem Weg entdeckten Stolpersteine und mögliche Lösungsansätze statt. Die Teilnehmenden können dabei sowohl aus eigenen Erfahrungen berichten als auch sich in die Lage Anderer versetzen. Sie stellt die Route vor und weist darauf hin, dass während des Rundgangs Fotos gemacht werden, die im Rahmen der Dokumentation veröffentlicht werden.



1 Route und Stationen des Rundgangs zum Barrierenabbau

Start: Am Brink

Die Teilnehmenden tauschen sich vor dem Start des Rundgangs über die gegenwärtige Situation am Brink aus.

Wegequalität:

Fehlende visuelle Kontraste: Um vom Gehweg der Wismarscher Straße auf den Platz Am Brink mit den Spielgeräten zu gelangen, müssen drei Stufen überwunden werden. Vermisst werden hier visuelle Kontraste, die die ungleich langen Stufen markieren. Eine Markierung würde die Nutzung für Menschen mit beeinträchtigtem Sehvermögen erleichtern.



Querungen:

Viele NutzerInnen auf einem Raum:

2 TeilnehmerInnen des Rundgangs Barrierenabbau

Ein Teilnehmer nimmt Nutzungskonkurrenzen zwischen Radfahrer- und FußgängerInnen auf dem Barnstorfer Weg wahr. Ihm ist nicht deutlich genug gekennzeichnet, welche Verkehrsart auf dem Weg Vorrang hat.

Aufenthaltsqualität:

Grundsätzlich empfindet die Gruppe die Aufenthaltsqualität des Platzes als angenehm. Eine Teilnehmerin ergänzt, dass sie sich mehr Ideen aus dem Themenfeld beispielbare Stadt – Spielorte für Kinder entlang alltäglicher Wege für die gesamte KTV wünscht.

Station 1: Doberaner Platz

Vom Startpunkt Am Brink queren die Teilnehmenden gemeinsam die Doberaner Straße. Auf dem Doberaner Platz wird über die folgenden Barrieren gesprochen:

Wegequalitäten:

Ebene Oberfläche: Die Oberfläche des Doberaner Platzes ist aus Sicht der Teilnehmenden eben und auch ansprechend gestaltet.

Selbsterklärende Orientierung: Orientierung fehlt den Teilnehmenden für Radfahrende. Die Radfahrenden bleiben oft mit einem ihrer Reifen im Gleisbett der Straßenbahn hängen.

Querungen:

Unübersichtliche Querung: Die Überquerbarkeit der Doberaner Straße in Höhe Barnstorfer Weg wird von den Teilnehmenden als sehr schwierig eingestuft. Die weite Kurve der Straße erschwert die Einsehbarkeit. FußgängerInnen queren an verschiedenen Stellen. Eine eindeutige, vorrangige Quermöglichkeit wird gewünscht. Demgegenüber wird von einer Teilnehmerin die Idee eines shared space eingebracht. Hierbei würden alle VerkehrsteilnehmerInnen gleichberechtigt den Straßenraum nutzen – eine Vorrangsituation/ eindeutig gekennzeichnete Quermöglichkeit für FußgängerInnen wäre dann jedoch nicht gegeben.

Weite Wege über den Platz: Um die Haltestelle der gegenüberliegenden Straßenbahn barrierefrei über Bordabsenkungen und/ oder die visuellen und taktilen Leitsysteme zu erreichen, müssen weite Wege über den Doberaner Platz zurückgelegt werden. Die Wegstrecken werden von den Teilnehmenden als unproblematisch wahrgenommen.

Mangelnde Einsehbarkeit durch parkende Autos: Schwierig und unübersichtlich wird von allen Gruppenmitgliedern die Querung der Stampfmüller Straße eingestuft. Hier parken unberechtigt Autos auf dem Radweg und erschweren die Einsehbarkeit der Straße.

Nutzungskonkurrenzen auf engem Straßenraum: Die Teilnehmenden berichten von häufigen Konflikten zwischen NutzerInnen verschiedener Verkehrsarten auf der Stampfmüllerstraße und der Kreuzung zum Doberaner Platz. Es werde immer eng zwischen Autos, die die Stampfmüllerstraße befahren, FußgängerInnen, die an dieser Stelle in alle Richtungen queren und RadfahrerInnen, die die Straße offiziell nach Süden befahren dürfen. Die Straße sei für RadfahrerInnen und Autos zu schmal.

Station 2: Kreuzung Doberaner Straße/ Windmühlenstraße

Die zweite Etappe führt weiter entlang des südlichen Gehwegs der Doberaner Straße mit einer Querung an der Ampelanlage an der Kreuzung zur Margaretenstraße bis zum Vorplatz des Volkstheaters in der Windmühlenstraße.

Wegequalitäten:

Gefälle: Das Längsgefälle auf dem südlichen Gehweg der Doberaner Straßen nehmen die Teilnehmenden weder mit Kinderwagen noch mit Elektrorollstuhl als nicht störend wahr.

Dimension: Ein temporär parkendes Auto auf dem Gehweg erschwert das Begegnen mit anderen FußgängerInnen, die entgegenkommen.

Dauerhafte, schlecht sichtbare Hindernisse: Die Treppenstufen, die sich zum Teil vor den Häusern befinden, stellen ein Hindernis dar, da kein Kontrast zum umgebenden Bodenbelag vorhanden ist. Die Stufen sollten den Teilnehmenden zufolge visuell gekennzeichnet werden.

Querungen:

Zu kurze Grünphasen: Die Querung der Doberaner Straße erfolgt über die Ampelanlage in Höhe der Margaretenstraße. Die Teilnehmenden nehmen wahr, dass die grüne Ampelphase für sie nicht ausreicht, um den gegenüberliegenden Gehweg zu erreichen. Das subjektive Sicherheitsempfinden auf der Straße ist dadurch eingeschränkt.

Verblasste Markierungen: Die Teilnehmenden weisen darauf hin, dass die rot/weiße Markierung zwischen Straßenbahnhaltestelle und Fahrbahn verblasst ist und erneuert werden sollte. Als Gefahr werden an dieser Stelle ortsunkundige Autofahrer empfunden, die den Höhenunterschied im Straßenbelag nicht wahrnehmen.

Aufenthaltsqualität:

Ausstattung mit Bänken: Zahlreiche Bänke auf dem Vorplatz des Theaters fallen den Teilnehmenden positiv auf. Sie erhöhen aus ihrer Sicht die Aufenthaltsqualität des Platzes.

Erreichbarkeit:

Erreichbarkeit Peter-Weiss-Haus: Die Fahrradabstellanlagen vor dem Peter-Weiss-Haus werden von den Teilnehmenden positiv hervorgehoben. Ein Teilnehmer wünscht sich weitere Abstellanlagen auf der Westseite des Hauses.

Zugänglichkeit Peter-Weiss-Haus: Die Teilnehmenden geben an, dass das Peter-Weiss-Haus nicht stufen- und schwellenlos zugänglich ist. Die Veranstaltungen können von Menschen, die z.B. auf die Nutzung eines Rollstuhls oder Rollators angewiesen sind nicht ohne fremde Hilfe besucht werden.

Erreichbarkeit des Theaters: Es wird berichtet, dass im Volkstheater ein barrierefreier Zugang durch den Hintereingang möglich ist. Hier müssen TheaterbesucherInnen, die z.B. auf

die Nutzung eines Rollstuhls oder Rollators angewiesen sind, klingeln und auf Mitarbeitende des Theaters warten, die die Tür aufschließen. Die Tür wird nach Angabe eines Teilnehmers jedoch nicht immer geöffnet. Der barrierefreie Eingang ist ausgeschildert. Zu den Veranstaltungszeiten sollten Mitarbeitende die Klingel im Blick haben.



3 Verblässende Markierung Gleisbett



4 Verblässende Markierung Radfahrstreifen

Station 3: Entlang der Nordseite der Doberaner Straße bis zur Querung Lohmühlenweg

Auf diesem Wegabschnitt werden die Teilnehmenden eingeladen einen Selbstversuch zu machen. Frau Appel und Frau Hafemann stellen dafür Brillen zur Verfügung, die die Sehbeeinträchtigung „Grauer Star“ simulieren. Außerdem teilen sie Langstöcke an Interessierte aus. Diese legen damit einen Teil der Strecke zur nächsten Station zurück und berichten im Anschluss von ihren Erfahrungen.

Orientierung auf dem Gehweg Doberaner Straße (nördliche Straßenseite): Die Teilnehmenden, die den Selbstversuch Sehbeeinträchtigung Grauer Star durchführen, berichten, dass die Orientierung auf dem Gehweg aufgrund des einfarbigen Bodenbelages sehr schwierig ist. Ferner ist es ihnen nicht möglich die Straßenschilder und Poller zu erkennen, da diese nur wenig Kontrast zur Umgebung aufweisen. Für die Orientierung mit dem Langstock im Bereich des Gehwegs ist eine taktile Leitlinie entscheidend. Der Teilnehmende, der dies im Selbstversuch erprobt, empfindet die Orientierung als sehr schwierig. Er weist jedoch darauf hin, dass er keine Übung in der Handhabung eines Langstocks hat und daher nur schwer beurteilen kann, inwiefern der Unterschied zwischen den unterschiedlichen Pflastersteinen mit mehr Erfahrung ertastet werden kann.



5 Selbstversuch mit dem Langstock



6 Selbstversuch mit Brille und Langstock

Wegequalitäten:

Temporäre Barrieren durch Auslagen der Gewerbebetriebe: Auf der nördlichen Seite der Doberaner Straße sind Fahrräder als Auslage des Fahrradladens abgestellt. Für Menschen mit einer Beeinträchtigung des Sehvermögens können solche Auslagen ein Hindernis und eine Herausforderung bei der Orientierung darstellen. Die Auslage befindet sich inmitten des Gehweges, sodass sie eine Barriere bildet.

Querungen:

Fehlende Querungsstelle: Für die Teilnehmenden ist die Querung der Doberaner Straße in der Höhe Fritz-Reuter-Straße eine große Herausforderung. Das subjektive Sicherheitsempfinden der Teilnehmenden ist zum Teil beeinträchtigt, da die Verkehrssituation aufgrund des Zweirichtungsverkehrs unübersichtlich ist. Darüber hinaus verkehrt hier die Straßenbahn. Der Weg über die Straße wird von den Teilnehmenden zudem als zu lang empfunden. Oft blieben Personen inmitten der Fahrbahn stehen, da sie nicht mit einem Querungsversuch die andere Straßenseite erreichen. Auch sei keine gesicherte Querungsstelle, wie z.B. eine Ampel in unmittelbarer Nähe erreichbar. Eine Teilnehmerin berichtet, dass die Kreuzung als Unfallschwerpunkt gelte. Aufgrund der ansässigen Büros und Geschäfte in den umliegenden Häusern kreuzten sehr viele Personen die unübersichtliche Straße. Die Teilnehmenden formulieren den Bedarf nach einer zusätzlichen gesicherten Querungsstelle.

Unzureichende Bordsteinabsenkungen: Die Bordsteinabsenkungen auf der Doberaner Straße werden von dem teilnehmenden Rollstuhlnutzer als zu hoch empfunden. Andererseits sollte die Abgrenzung zwischen Gehweg und Fahrbahn für Menschen mit einem beeinträchtigten Sehvermögen mit dem Langstock ertastbar sein, um eine entsprechende Sicherheit zu gewährleisten. Die Teilnehmenden schlagen vor, die Bordsteine auf eine Höhe von 3 cm abzusenken und die Querungsstelle farblich zu markieren. Für Menschen mit einer Beeinträchtigung des Sehvermögens sehen sie die Einrichtung eines taktilen Leitsystems im Bereich der Querungsstelle vor. Die Bodenindikatoren zeigen u.a. die Querungsrichtung an und verbessern hierdurch die Orientierung.

Aufenthaltsqualität:

Poller als Schutz und Hindernis: An der Einmündung der Fritz-Reuter-Straße in die Klosterbachstraße diskutieren die Teilnehmenden über die aufgestellten Poller. Diese stellen v.a. an den Bordsteinabsenkungen Barrieren für Menschen mit einer Beeinträchtigung des Sehvermögens dar. Andererseits verhindern sie, dass Autos auf dem Gehweg parken.



7 Treppenstufen als Hindernisse im Bereich des Gehweges



8 Auslagen der Gewerbebetriebe als Hindernisse

Station 4: über Klosterbachstraße, Margaretenstraße, Niklotstraße zur Kirche

Die dritte Etappe führt die Gruppe entlang der Klosterbachstraße über die Margaretenstraße bis hin zum Eingang der Kirche in der Niklotstraße.

Wegequalitäten:

Ausreichende Dimensionierung: Für die Teilnehmenden ist der Gehweg der Klosterbachstraße breit genug für die Begegnung mit anderen NutzerInnen. Radfahrende nutzen den Gehweg der Klosterbachstraße als Radweg, da die Fahrbahn mit Kopfsteinpflaster belegt ist. Aufgrund der geringen Nutzerzahlen, sei der Gehweg aus Sicht der Gruppe für eine konfliktfreie Nutzung von Radfahrer- und FußgängerInnen geeignet. In der Margareten- und Niklotstraße gibt es hingegen Nutzungskonflikte im Bereich der Gehwege. Viele Autos parken auch auf den Gehwegen. Die Gruppe weist auf die Besonderheit der alten Bäume in der Niklotstraße hin. Diese verschmälern jedoch auch den Gehweg.

Temporäre Hindernisse durch Sperrmüll: Ein Hindernis für alle Personen ist Sperrmüll, der auf dem Gehweg gesammelt wird. Der Gehweg auf der südlichen Seite der Klosterbachstraße wird hierdurch verschmälert.

Unebener Bodenbelag: Eine Erneuerung der Gehwegplatten in der Klosterbachstraße wird angeregt. Die derzeit uneben verlegten Steine erschweren Menschen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, das Fortkommen. Ein Teilnehmer unterstreicht, dass mit einer Erneuerung der Gehwege nicht immer eine Asphaltierung gewünscht sei. Es wäre wichtig, dass der Bodenbelag zur Atmosphäre der KTV passe.

Querungen:

Zugeparkte Querungsstelle: Um die Margaretenstraße zur Niklotstraße zu überqueren sucht die Gruppe zunächst die Querungsstelle. Die Bordsteinabsenkung ist im Kurvenzentrum und in der Regel nicht nutzbar, da hier Autos parken. Eine Markierung der Querungsstelle und die Einrichtung bzw. Durchsetzung eines Halteverbots im Bereich der Querungsstelle wird von den Teilnehmenden als notwendig erachtet.

Erreichbarkeit:

Schlechte Erreichbarkeit der Behindertenparkplätze: In der Klosterbachstraße bemerken die Teilnehmenden einen Behindertenparkplatz. Dieser ist allerdings aufgrund fehlender Bordsteinabsenkungen vom Gehweg aus nicht barrierefrei erreichbar.

Eingang zur Kirche: Der Eingang zur Kirche ist mit einer Rampe barrierefrei erreichbar. Teilnehmende berichten allerdings von der schweren Kirchentür, die für Eltern mit Kinderwagen einhändig nicht zu öffnen sei. Eine Automatik, die die Türen öffnet, wäre für NutzerInnen, die in Ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, eine Erleichterung.



9 Poller als Barrieren und Schutz



10 Temporäre Barriere Sperrmüll

Station 4: Über Ottostraße, Barnstorfer Weg zur Leonhardstraße

Zur vierten Station geht die Gruppe entlang der westlichen Seite der Ottostraße über die nördliche Seite des Barnstorfer Weges bis Kreuzung Leonhardstraße. Der Rundgang endet an dieser Station.

Wegequalitäten:

Bodenbelag Gehweg Barnstorfer Weg: Der Bodenbelag auf dem nördlichen Gehweg des Barnstorfer Weges wird als komfortabler als der Bodenbelag auf bisherigen Gehwegen empfunden. Der gelbe Gehstreifen kann, von Menschen mit einer Beeinträchtigung des Sehvermögens, als Leitlinie für die Orientierung mit einem Langstock genutzt werden. Die Teilnehmenden erklären, dass – aufgrund der Kontraste von gelben Gehstreifen und grauem Randstreifen – die Orientierung (u.a. auch mit den Brillen, die die Sehbeeinträchtigung Grauer Star simulieren) leichter fällt.

Temporäre Hindernisse durch Mülltonnen/ Aufsteller/ Außengastronomie: Der Barnstorfer Weg zählt zu den belebteren Straßen des Viertels. Neben Mülltonnen der AnwohnerInnen, nutzt auch das Café Käthe den Fußweg für Außentische und Werbetafeln mit Angeboten. Auch das Café Central nutzt die Gehwegflächen für Außengastronomie. Der Gehweg wird durch diese Hindernisse verschmälert.

Querungen:

Selbsterklärende Straßenräume: Die Querungsstelle der Fahrbahn Barnstorfer Weg vor dem Kino Metropol wird von den Teilnehmenden als gut gelungen bewertet. Die Aufpflasterung der Fahrbahn signalisiere den AutofahrerInnen, dass sie langsam fahren müssen. Die klare farbliche Trennung zwischen Gehweg (gelb) und Fahrbahn (grau) vermittele ein sicheres Gefühl und helfe Menschen mit einer Beeinträchtigung des Sehvermögens sich zu orientieren.

Aufenthaltsqualität:

Intensive Nutzung des Kinovorplatzes: Teilnehmende berichten, dass mit Beginn und Ende der Kinovorstellungen im Kino Metropol viele Personen den Kinovorplatz nutzen. Hier wird

sich getroffen, das Fahrrad abgestellt, noch an der Kasse angestanden. Die intensive Nutzung des Kinovorplatzes führt zu Nutzungskonflikten mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen.

Erreichbarkeit:

Gute Erreichbarkeit durch ebenerdige Türen: Eine Teilnehmerin weist beispielhaft auf das Uhren und Schmuckgeschäft Liebetreu hin, welches über ebenerdige Türen gut erreichbar sei.



11 Behindertenparkplatz ohne abgesenkten Bordstein



12 Schlecht erkennbare, häufig zugeparkte Querungsstelle in der Margaretenstraße

Weitere Hinweise abseits der Route

Breite der Gehwege in der KTV: Es wird angesprochen, dass Gehwege innerhalb der KTV breiter sein könnten, um mehr Platz für Menschen die z.B. auf eine Nutzung von Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind und die Begegnung unterschiedlicher NutzerInnen zu bieten.

Grundsätzlich berichten die Teilnehmenden von einem hohen Parkdruck in der KTV. Der Bedarf nach Stellplätzen nehme viel Raum im ohnehin engen Straßenraum ein und führe zu Konflikten mit Radfahrer- und FußgängerInnen, die ebenfalls den Straßenraum nutzen wollen.



13 Schmalen Gehweg mit temporären Hindernissen



14 Visuell und taktil erkennbare Trennung von Gehweg und Fahrbahn

Verabschiedung

Frau Appel fasst zusammen, dass deutlich geworden ist, dass es ganz unterschiedliche Ansprüche an den Straßenraum gibt. Diese stehen auch in Konflikt miteinander. Eine komplett barrierefreie Stadt für alle ist nicht möglich. Das Ziel ist aber, die Orte alltagstauglich und gut nutzbar für möglichst viele Menschen zu gestalten.

Die nächste Veranstaltung im Rahmen der Fortschreibung des Rahmenplans findet am Samstag, den 16. November 2019 statt. Eine Einladung dazu erfolgt gesondert. Bei dieser öffentlichen Planungswerkstatt werden die Ergebnisse des Rundgangs vorgestellt.

Maxi Boden bedankt sich bei den Teilnehmenden dafür, dass sie ihre Zeit in dieses gemeinsame Vorhaben investieren. Frau Hafemann und Frau Appel danken den Teilnehmenden ihrerseits herzlich für ihre Teilnahme und die vielen Hinweise und wünschen einen guten Nachhauseweg.

Impressum

Veranstalterin / Ansprechpartnerin:

Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und
Wirtschaft Maxi Boden
Neuer Markt 3
18055 Rostock

Telefon: 0381/3816121
E-Mail: Maxi.Boden@rostock.de

Moderation und Dokumentation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen
mone böcker & anette quast gbr
Carolin Appel, Beate Hafemann
Palmaille 96
22767 Hamburg
Telefon: 040 3861 5595
E-Mail: ktv@ck-stadtplanung.de www.tollerort-hamburg.de www.tollerort-hamburg.de

cappel + kranzhoff
stadtentwicklung und planung gmbh Charlotte Koch
Palmaille 96
22767 Hamburg
Telefon 040 380 375 675
E-Mail: ktv@ck-stadtplanung.de www.ck-stadtplanung.de

Fotos: TOLLERORT entwickeln & beteiligen