

An den
Vorsitzenden des Hauptausschusses

0009 C

über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Evaluationsbericht (Folgebericht)

Neu: Kapitel 0730, Titel 52122 (alt: Kapitel 1270, Titel 52122)
Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs
Modellprojekt 5 „Begegnungszonen“

2./12. Sitzung des Hauptausschusses vom 18. Januar /13. September 2017
Zwischenbericht SenUVK – IV B 1 – vom 07. Juni 2017, rote Nr. 0009 A
2. Zwischenbericht Sen UVK – IV B 1 – vom 23. August 2017, rote Nr. 0009 B

Neu: Kapitel 0730, Titel 52122 (alt: Kapitel 1270, Titel 52122)

Ansatz 2016:	1.750.000,00 €
Ansatz 2017:	1.750.000,00 €
Ist des abgelaufenen Haushaltsjahres	1.508.273,09 €
Verfügungsbeschränkungen:	0,00 €
Ist-Stand Stand 21.09.2017:	601.099,07 €

Der Hauptausschuss hat in seiner oben bezeichneten Sitzung Folgendes beschlossen:
„SenUVK wird gebeten, im Folgebericht auch zum weiteren Vorgehen und zu vorgesehenen Änderungen beim Modellprojekt, zu vorhandenen stadtpolitischen Ideen und Konzeptionen zur Gestaltung des Verkehrs- und Stadtraumes im Vergleich mit anderen Städten und zum Aspekt der Verlagerungen bei den Verkehren zu berichten. Weiter soll ein bezirkliches Konzept zur künftigen Entwicklung der Bergmannstrasse mit Umfeld vorgelegt sowie zur Mittelausschöpfung des Titels berichtet werden.“

Zusätzlich gilt weiterhin der Berichtsauftrag aus der 2. Sitzung vom 18. Januar 2017:
„Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wird gebeten, dem Hauptausschuss [...] einen umfassenden Evaluationsbericht aus der Perspektive aller Betroffenen (u. a. der Gewerbetreibenden) zu den Begegnungszonen vorzulegen. Dabei ist zu berichten, inwieweit es Leitlinien für die Beteiligungsverfahren in den Bezirken auch betreffend die Interessen und Belange von Menschen mit Behinderungen gibt.“

Hierzu wird berichtet:

Beschlussempfehlung

Es wird gebeten, den nachfolgenden **Folgebericht** zum [2.] Zwischenbericht zu den „sog. Begegnungszonen“ zur Kenntnis zu nehmen.

Vorgehen und vorgesehenen Änderungen

Für das Modellprojekt 5 „Begegnungszonen“ (BZ) wurden innerhalb der Fußverkehrsstrategie für Berlin folgende Ziele definiert (Senatsbeschluss vom Juli 2011):

- „Erarbeitung von Standards, Kriterien und Gestaltungsregeln für ‘Begegnungszonen’ unter besonderer Berücksichtigung der Menschen mit Behinderung; [...]“
- „[...] Auswahl und Umsetzung von drei Pilotvorhaben dazu in stadtstrukturell unterschiedlichen Situationen, darunter ein Bereich mit herausgehobener touristischer Bedeutung. [...]“

In einem ersten Schritt wurden daher die zu erreichenden Standards, Kriterien und Gestaltungsregeln einer „Begegnungszone“ definiert. Diese sollen dazu führen, dass u. a.

- die Aufenthaltsqualität gesteigert,
- das Miteinander der Verkehrsarten und die Verkehrssicherheit verbessert,
- die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs reduziert,
- die Querung der Fahrgasse erleichtert und dabei die Belieferung der anliegenden Gewerbebetriebe erhalten wird.
- Zudem soll die Leistungsfähigkeit der Verkehrsabwicklung bewahrt werden.

In einem zweiten Schritt wurden drei Standorte zur Umsetzung einer BZ ausgewählt. Deren Umsetzungsstand stellt sich wie folgt dar:

- Die BZ „Maaßenstraße“ (Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg) ist baulich umgesetzt und wurde zu Beginn des Jahres 2016 in Betrieb genommen.

Im Zusammenhang mit der bestehenden BZ „Bergmannstraße“ sieht das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg weiteren Handlungsbedarf, der sich teilweise aus den negativen Medienberichten, teilweise hitzig geführten Debatten mit einzelnen Gewerbetreibenden und Anwohnern, der unterschiedlichen Aufmerksamkeit aus dem politischen Raum aber auch aus den Ergebnissen der verkehrlichen Evaluierungen und der Evaluierung für Menschen mit Behinderung ergibt. Die Ergebnisse der Evaluation liegen mittlerweile vor (s. dort).

Unerwähnt bleiben darf hierbei aber auch nicht, dass es vielerlei positive Resonanz gibt, die allerdings leider in der öffentlichen Wahrnehmung und Diskussion häufig nicht oder nur unzureichend wahrgenommen wird.

Daher hat die Leitung der zuständigen Fachabteilung des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg zusammen mit der zuständigen Referatsleitung Sen UVK beschlossen, die vielfach kritisierte Gestaltung der BZ „Maaßenstraße“, zusätzlich zu den erfolgten Fachevaluierungen, im 1. HJ 2018 noch einmal einer dezidierten [Bürger]beteiligung zu unterwerfen und die daraus abgeleiteten Hinweise, zusammen mit den fachlichen Empfehlungen, zu einer Gesamtempfehlung zur Anpassung der Gestaltung der BZ „Maaßenstraße“ weiterzuentwickeln. Die konkreten Umplanungen und die bauliche Umgestaltung sollen – nach einer ersten Abstimmung zwischen Bezirk und Sen UVK – ab Sommer 2018 (Planung) bzw. im Jahr 2019 erfolgen (Umbau selbst).

- Bei der BZ „Bergmannstraße“ (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg) wurde auf Basis der ersten Erfahrungen in der BZ „Maaßenstraße“ in den Jahren 2015/16 eine weitaus intensivere, als ursprünglich geplante, Bürgerbeteiligung durchgeführt. Auf Basis der daraus resultierenden Ergebnisse wurde von Seiten der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) und des Bezirksamtes (BA) die Entscheidung getroffen, der eigentlichen Umgestaltung der Bergmannstraße in eine Begegnungszone, eine sogenannte Testphase mit reversiblen Elementen vorausgehen zu lassen.

Dieses Vorgehen wurde im Juni 2017 auch politisch durch die Bezirksverordnetenversammlung des Bezirks beschlossen und mit der Auflage verknüpft, „[...] die *Testphase für die Begegnungszone Bergmannstr. zeitgleich mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung* [...]“ stattfinden zu lassen. Hierzu wird ausgeführt: „Ist die *Einführung der Parkraumbewirtschaftung nicht bis Sommer 2017 realisierbar, so ist die Testphase entsprechend später zu beginnen*“ (DS/0260/V, UVKI). Von Seiten des BA wurde der jetzigen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Sen UVK) mitgeteilt, dass die Einführung der Parkraumbewirtschaftung voraussichtlich im 1. HJ 2018 erfolgen wird. Somit wird auch – beschlussgemäß - die Testphase erst zu diesem Zeitpunkt beginnen können. Sie wird 12 Monate dauern und während der Laufzeit umfangreich evaluiert werden. Auch eine intensive Beteiligung der Bürger und Menschen mit Behinderung ist vorgesehen.

Aufgrund des Verschiebens der Testphase nach 2018 soll die Chance genutzt werden, um die noch nicht vorhandenen Erfahrungen mit reversiblen, temporären Einbauten im Straßenraum schnell und kostengünstig zu erarbeiten. Hierzu ist geplant noch im Herbst 2017 einen „Probelauf“ zu starten, der mit der Aufstellung von zwei sogenannten Parklets (temporäre Module zur Erweiterung des Seitenraumes) die Funktionalität der Begegnungsmodule der Testphase simulieren wird.

Die Parklets werden am 18. Oktober 2017 aufgestellt und mit Beginn der Testphase wieder entfernt. Der Probelauf wird mit einer Bürgerbefragung und deren Auswertung begleitet. Zeitgleich hat das BA als Baulastträger die Vorbereitungen zur Planungen zur Testphase begonnen.

- Der Standort für die [geplante] dritte BZ „Checkpoint Charlie“ (BA Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg) wurde mittlerweile, aufgrund der sich deutlich veränderten Rahmenbedingungen bei der städtebaulichen Entwicklung am Standort, aufgegeben.

Daher wurden im Sommer 2017 die Bezirke hinsichtlich möglicher neuer Standorte befragt. Eine abschließende Festlegung wurde hier noch nicht getroffen, da sich hierzu noch nicht alle Bezirke geäußert haben.

Stadtpolitische Ideen/ Konzeptionen zur Gestaltung des Verkehrs-/ Stadtraumes im Vergleich mit anderen Städten; Aspekt der Verlagerungen bei den Verkehren

Berlin muss sich, wie im übrigen alle größeren europäischen Städte mit vergleichbaren Rand- und Rahmenbedingungen, Gedanken hinsichtlich der Erhöhung der Attraktivität zentraler oder innenstadtnaher Hauptgeschäftsbereiche für den Fußverkehr machen.

Gerade die jahrelange Konzentration von innenstadtnahen Verkehrsströmen auf immer weniger Hauptverkehrsstraßen hat zur Folge, dass sich stellenweise starke Fußverkehrsströme mit zum Teil starkem Kraftfahrzeugverkehr und neuerdings auch immer mehr Radverkehr durchsetzt. Ein hoher Querungsbedarf tritt aber in gleicher auch Weise auf, wenn stark belastete Straßen[abschnitte] als Hauptgeschäftsstraßen ein Stadtteilzentrum durchqueren. In solchen Fällen besteht in verstärktem Maß die Notwendigkeit, Fußgänger nicht nur ohne große Beeinträchtigungen sicher über Straßenbereiche zu führen, sondern ihnen darüber hinaus einen angenehmen Aufenthalt in dem gleichen Straßenraum zu ermöglichen.

Aus diesem Grund hat Berlin u. a. im Rahmen der Voruntersuchungen zur Konzeptionierung der Fußverkehrsstrategie viele Beispielprojekte im In- und Ausland untersuchen lassen und studiert. Im Fokus stand dabei immer auch die Analyse der dem Kfz-Verkehr zur Verfügung stehenden Fläche im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr). Als [herausragend] positive Beispiele sind hierbei auch immer Verkehrsraum[um]gestaltungen zu sehen, die sich am Leitbild der - in der Schweiz mittlerweile perfektionierten - Begegnungszonen orientieren.

In der Konsequenz dieser Erkenntnisse wurde in der Fußverkehrsstrategie für Berlin sowie auch im allgemeinen verkehrsplanerischen Herangehen, bei hoch überlastete Verkehrsräume, ein besonderer Fokus auf die Herstellung der sogenannten Flächengerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern und die Senkung der Kfz-Fahrgeschwindigkeit gelegt.

Bezirkliches Konzept zur künftigen Entwicklung der Bergmannstrasse mit Umfeld

Der Hauptverwaltung sind bisher lediglich folgende Aus- bzw. Zusagen des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg zur Entwicklung der Bergmannstraße mit Umfeld bekannt:

- Einführung einer Begegnungszone in der Bergmannstraße (Bereich Friesenstraße – Mehringdamm (s. Ausführungen hierzu in diesem Bericht)
- Lärmsanierung Friesenstraße (ab Herbst 2017)
- Einführung der Parkraumbewirtschaftung (ab 2019)
- Neugestaltung der Zossener Straße (BVV-Antrag)

Das BA Friedrichshain-Kreuzberg wurde daher zur Konkretisierung der o. g. Angaben sowie hinsichtlich etwaig weiterer vorliegender Konzepten für den besagten Verkehrsraum angefragt. Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung lagen noch keine Informationen und/ oder Angaben zu diesem Sachverhalt vor.

Entsprechend dem Beschlussprotokoll Haupt 18/12, S. 10, Pkt. 5 der TO, zu A ist aus o. g. Grund daher keine Beantwortung der Frage in diesem Bericht mehr möglich. Somit kann Sen UVK hierzu erst in einem abschließenden, um diesen Punkt ergänzten, Folgebericht zur 2. Lesung des Einzelplans 07 am 22.11.2017 antworten.

Mittelausschöpfung des Titels

Kapitel 0730, Titel 52122 (alt: Kapitel 1270, Titel 52122)
Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs

Ansatz, Doppelhaushalt 2016/2017:

Gesamt:	1.750.000,00 €
• davon Bordabsenkungsprogramm	1.380.000,00 €
• davon Fußverkehrsstrategie (Modell- und Sonderprojekte)	370.000,00 €

Die Ansätze zu den Maßnahmen bzgl. des Modellprojektes 5, Begegnungszonen gliedern sich im Einzelnen wie folgt:

• Umsetzung und Evaluierung Maaßenstraße	85.000 €
• Vorbereitung Testphase Bergmannstraße	60.000 €
• Umsetzung Parklet-Standorte (Probelauf)	80.000 €

Ist-Stand 21.09.2017:

• Bereits fest disponiert (Festlegung):	1.700.808,06 €
○ davon Bordabsenkungsprogramm	1.389.529,37 €
○ davon Fußverkehrsstrategie (Modell- und Sonderprojekte)	311.278,69 €
• Bereits abgerechnet (Ist):	601.099,07 €
○ davon Bordabsenkungsprogramm	546.058,76 €
○ davon Fußverkehrsstrategie (Modell- und Sonderprojekte)	55.040,31 €

Die Abflüsse sind baufortschritts- und saisonal bedingt z.Zt. noch mäßig, zum Jahresende ist mit einem vollen Mittelabfluss zu rechnen.

Evaluationsbericht zu den Begegnungszonen

Aufgrund der derzeitigen Arbeitsstände (s. o.) kann nur zur Evaluierung der BZ „Maaßenstraße“ berichtet werden.

Hinsichtlich der Verzögerungen in der Berichterstattung hierzu wird auf die bereits dargestellten Inhalte des Zwischenberichtes vom 07.06.2017 (rote Nr. 0009 A) und des 2. Zwischenberichtes vom 23.08.2017 (rote Nr. 0009 B) verwiesen.

Die Phase der fachlichen Evaluierung der Maßnahme steht kurz vor ihrem Abschluss. Hierzu wurden im Auftrag der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Stadtentwicklung (Sen UVK) als Träger der Fußverkehrsstrategie und der Modellprojekte zwei Untersuchungen zur Evaluierung der BZ Maaßenstraße beauftragt:

- Bericht, „*Begegnungszone Maaßenstraße Vorher-Nachher-Untersuchung*“ (LK Argus GmbH, liegt seit Mai 2017 vor)
- Endbericht, „*Bewertung des umgestalteten Straßenraums aus Sicht von Menschen mit Behinderungen*“ (BiP Berlin und TOLLERORT entwickeln & beteiligen, liegt seit 3. September 2017 vor)

Beide Berichte befinden sich derzeit in der Endabstimmung mit dem BA Tempelhof-Schöneberg. Die in diesen Berichten dargelegten grundständige Erkenntnisse und Empfehlungen werden nachfolgend überblicksartig dargestellt.

Vorher-Nachher-Untersuchung (Auszug aus dem Bericht)

„Die Begegnungszone soll die Verhältnisse in der Maaßenstraße vor allem für den Fußverkehr verbessern. Angestrebte Ziele sind eine höhere Aufenthaltsqualität mit einem rücksichtsvolleren Miteinander der Verkehrsarten, besseren Querungsmöglichkeiten für Z Fußgehende und geringeren Kfz-Geschwindigkeiten unter Beibehaltung einer leistungsfähigen Verkehrsabwicklung inklusive der Belieferung der Gewerbebetriebe.

Die Vorher-Nachher-Untersuchung zeigt, dass viele, aber nicht alle Ziele der Begegnungszone erreicht wurden. Die wesentlichen Ergebnisse sind:

Die Anzahl der Z Fußgehenden ist nach der Umgestaltung der Maaßenstraße um rund 30 % gestiegen. Die Z Fußgehenden nutzen häufiger den Gehweg als die neuen Aufenthaltsflächen

- *Das Queren der Fahrgasse ist für Z Fußgehende einfacher geworden. Die durchschnittlichen und maximalen Wartezeiten sind um 3 Sekunden bzw. 15 Sekunden gesunken. Insgesamt queren heute 6 % mehr Z Fußgehende die Maaßenstraße als vor dem Umbau.*
- *Die Kfz-Verkehrsmenge ist um rund ein Drittel gesunken.*
- *Bei den Kfz-Geschwindigkeiten ist zu unterscheiden nach der Fahrgeschwindigkeit an einem bestimmten Querschnitt und der Reisegeschwindigkeit im gesamten Streckenverlauf:*
 - *Die Kfz-Fahrgeschwindigkeiten sind gesunken: die mittlere Geschwindigkeit um 6 km/h und die V85 um 12 km/h. Der Anteil der Fahrzeuge, die schneller als 30 km/h fahren, ist von 47 % vor dem Umbau auf 9 % gesunken. Vor dem Umbau wurde in Fahrtrichtung Nord deutlich schneller gefahren als in südlicher Richtung. Durch den Umbau sind die Fahrgeschwindigkeiten nun in beiden Richtungen ähnlich (niedrig). Der bei der Öffentlichkeitsbeteiligung im Vordergrund stehende Wunsch nach niedrigeren Kfz-Geschwindigkeiten wurde somit erreicht.*

- *Die mittlere Kfz-Reisegeschwindigkeit und die Durchfahrzeit für den gesamten Straßenabschnitt sind durch den homogeneren Verkehrsfluss nahezu gleich geblieben, trotz einer niedrigeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Behinderungen durch ordnungswidrig parkende Fahr-zeuge.*
- *Die Anzahl der Liefervorgänge ist zurückgegangen, obwohl sich die Nutzungsstruktur in der Maaßenstraße nicht verändert hat. Dies kann an der Zusammenlegung einzelner Liefervorgänge liegen. Der Lieferverkehr wird häufig durch ordnungswidrig parkende Fahrzeuge behindert.*
- *Die Anzahl der Radfahrenden ist weitgehend konstant geblieben. Der weit überwiegende Teil der erfassten Radfahrenden nutzt die Fahrgasse anstelle der Gehwege, die gegenüber dem Vorher-Zustand deutlich entlastet wurden, vermutlich auch aufgrund des Rückbaus der Radwege. Auch die Aufenthaltsfläche wird zum Durchfahren genutzt, allerdings in geringerem Maße als die Fahrgasse. Konflikte zwischen Radfahrenden und Zuzußgehenden auf den neuen Flächen wurden nicht beobachtet. Dennoch steht eine Nutzung durch (schnelle) Radfahrende im Widerspruch zur angestrebten Aufenthaltsfunktion.*

Auch wenn viele Ziele erreicht wurden, verbleibt Handlungsbedarf vor allem zu folgenden Punkten:

- *Die Zuzußgehenden nutzen überwiegend den vorhandenen Gehweg und seltener die neuen Aufenthaltsflächen. Am Aktionstag „Kunst der Begegnung“ wurde die neue Aufenthaltsfläche zum Verweilen oder Durchgehen genutzt. Angesichts der Größe der Aufenthaltsflächen ist ihre Nutzung jedoch nicht so stark ausgeprägt wie es möglich wäre. Hier erscheint es ratsam, die Attraktivität der neuen Flächen für den Aufenthalt zu erhöhen. Dabei ist auch zu prüfen, welche Maßnahmen zur Unterbindung des (schnellen) Radverkehrs in diesen Bereichen möglich sind.*
- *Die bei den Vor-Ort-Beobachtungen ermittelten ordnungswidrigen Parkvorgänge beeinträchtigen alle Verkehrsarten. Hier sind verschiedene Maßnahmen denkbar:*
 - *Offenbar ist vielen Autofahrern die in Berlin noch nicht sehr weit verbreitete Haltverbotszone nicht bewusst. Ggf. können Markierungen das Haltverbot in Erinnerung rufen.*
 - *Obwohl der Bezirk die Überwachung des ruhenden Verkehrs nach eigenen Angaben verstärkt hat, erscheint eine stetig hohe Überwachungs-dichte mit 3 bis 4 Überwachungsvorgängen am Tag als alltäglicher Standard unverzichtbar.*
 - *Mit der von der Bezirksverordnetenversammlung bereits beschlossenen Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Winterfeldtkiez wäre dies gewährleistet. Aber auch vor Einführung der Parkraumbewirtschaftung sind häufigere und regelmäßige Kontrollen erforderlich.*
 - *Aspekte der Freiraumgestaltung und die Belange von Menschen mit Behinderungen werden gesondert untersucht und sind nicht Bestandteil der verkehrlichen Begleituntersuchung.“*

Das BA Tempelhof-Schöneberg hat mittlerweile SenUVK mitgeteilt, dass die Ausschreibung der Parkscheinautomaten für die Parkraumbewirtschaftung erfolgt ist. Daher ist mit einer Umsetzung bzw. Einführung der der Parkraumbewirtschaftung im Bereich der BZ „Maaßenstraße“ ab Frühjahr/Sommer des Jahres 2018 zu rechnen.

Bewertung des umgestalteten Straßenraums aus Sicht von Menschen mit Behinderungen (Auszug aus dem Endbericht)

„Gegenstand der Untersuchung ist eine Evaluierung der Nutzbarkeit des baulich veränderten Straßenraumes in der Maaßenstraße aus der Sicht von Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen im Rahmen von Befragungen und Vor-Ort-Erkundungen.

Der Auftrag umfasste folgende Arbeitspakete:

Arbeitspaket 1: Analyse der umgesetzten Gestaltungsgrundlagen für die Maaßenstraße [...]

Arbeitspaket 2: Konzeptionierung und Durchführung von qualitativen Befragungen [...]

Arbeitspaket 3: Konzeptionierung und Durchführung von qualitativen Vor-Ort-Beobachtungen [...]

Arbeitspaket 4: Vorstellung und Diskussion der Zwischenergebnisse (Kurzbericht)

Arbeitspaket 5: Erstellung eines barrierefreien Ergebnisberichts mit Maßnahmenempfehlungen und Kostenansätzen

[...]

Der Auftrag umfasste die Durchführung von 18 leitfadengestützten Interviews mit Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen sowie von bis zu neun Vor-Ort-Beobachtungen, also Begehungen mit Menschen mit Behinderungen im Bereich Maaßenstraße. Für die Befragungen wurde ein mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgestimmter Leitfaden entwickelt.

[...]

Mit dem vorliegenden Gutachten wurde untersucht, wie Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen die 'Begegnungszone' nutzen können. Dazu hat sich der Beirat für Menschen mit Behinderung des Bezirks Tempelhof-Schönefeld, die bezirkliche Behindertenbeauftragte sowie der ABSV in verschiedenen Stellungnahmen im Vorfeld geäußert. Ein besonderes Augenmerk richtete sich deshalb auf:

- die Orientierung von blinden und sehbeeinträchtigten Personengruppen,*
- den Rückbau des Zebrastreifens am Knotenpunkt Winterfeldt-/Maaßenstraße,*
- die taktile Abgrenzung zwischen Aufenthaltsflächen und Fahrgasse,*
- die Erfahrungen zu den neuen Auffindestreifen sowie*
- die Freihaltung der taktilen Leitstreifen durch Gastronomie.*

Die Idee der „Begegnungszone“ wird von den meisten Befragten grundsätzlich begrüßt. Die reduzierte Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs wird positiv bewertet. Das langsame Fahren verbessert grundsätzlich das Queren und steigert die Hörqualität der schwerhörigen Befragten. Die Aufenthaltsqualität ist in der Maaßenstraße aufgrund des belebten Straßenraumes, der vielfältigen gastronomischen Angebote, der 'schönen Kiez-Atmosphäre' hoch. Das Platzangebot zum Sitzen wird begrüßt. Die Gestaltung der Querungsstellen mit auf 3 cm abgesenkten Borsteinen sowie taktilen Leitelementen, die eine gute Orientierung geben und an sämtlichen Querungsstellen vorhanden sind, wird besonders von geh- und sehbeeinträchtigten Personen – konkrete Verbesserungsvorschläge einmal außen vor gelassen - überwiegend positiv wahrgenommen. Allerdings sind die zu den Querungen hinführenden Auffindestreifen mit Noppenstruktur in Berlin noch weitgehend unbekannt und damit ungewohnt. Noch löst die Tatsache, dass der Auffindestreifen unmittelbar vor der Querungsstelle unterbrochen ist, was auf eine ungesicherte Querung hinweisen soll, Irritationen aus.

Auch wenn damit im Grundsatz viele Ziele der 'Begegnungszone' erreicht werden, wird deutlicher Handlungsbedarf formuliert. Fast alle Befragten bemerken, dass die Idee weiterentwickelt, die konkrete Umsetzung verbessert werden sollte.

Über alle Behinderungen hinweg wird die Mobilität zu Fuß oder mit dem Rollstuhl durch Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln beeinträchtigt. Illegal haltende oder parkende Pkw und Lieferwagen verstellen an vielen Knotenpunkten und Querungen die Sicht und verunsichern Menschen mit körperlichen Einschränkungen. Zu häufig genannten Störungen zählen auch Radfahrende, die bei blockierter Fahrgasse die östliche Aufenthaltsfläche zum Durchfahren benutzen. Dies ist zwar zulässig, verunsichert aber besonders sehbehinderte und blinde Menschen ebenso wie Menschen mit stark eingeschränktem Hörvermögen, zumal die schnellen Radfahrenden nicht immer Rücksicht nehmen. Hier sind mehr Information, Aufklärung und Kontrollen gefragt.

Insbesondere blinde und stark sehbeeinträchtigte Menschen können den Straßen- und Aufenthaltsraum in der 'Begegnungszone' nicht gleichermaßen wie andere Personengruppen nutzen. Die Orientierung auf dem Gehweg fällt diesen Personen schwer, da der taktil wahrnehmbare Ober- und Unterstreifen aus Kleinsteinpflaster im Bereich des Oberstreifens durch Möblierungen der Außengastronomie verstellt, im Bereich des Unterstreifens u.a. durch Baumscheiben und Fahrradstellplätze unterbrochen ist. Empfohlen wird, den Unterstreifen durchgängig tastbar zu verbreitern."

Leitlinien Beteiligungsverfahren in den Bezirken [auch betreffend die Interessen und Belange von Menschen mit Behinderungen]

Da Sen UVK hierzu keine Angaben vorliegen, wurde die Beauftragte für Menschen mit Behinderung des BA Tempelhof-Schöneberg hierzu befragt. Nach entsprechender Auskunft – die durchaus auch auf die Handlungsweise und den Umgang der anderen Berliner Bezirke mit dem genannten Thema übertragbar ist – stellt sich die Sachlage wie folgt dar:

- Für die Beteiligungsverfahren in den Bezirken auch betreffend die Interessen und Belange von Menschen mit Behinderungen gibt es keine Leitlinien.
- Im Landesgleichberechtigungsgesetz (LGBG), in der Fassung vom 28. September 2006 heißt es in § 5 (3):

„Zur Wahrnehmung der Aufgaben nach Absatz 2 beteiligen die Senatsverwaltungen den Landesbeauftragten oder die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung bei allen Gesetzes-, Verordnungs- und sonstigen wichtigen Vorhaben, soweit sie Fragen der Integration der Menschen mit Behinderung behandeln oder berühren, rechtzeitig vor Beschlussfassung.“

Weiter werden die Aufgaben der Beauftragten in § 7 (2) wie folgt spezifiziert:

„Die Bezirksbeauftragten für Menschen mit Behinderung nehmen in engem Zusammenwirken mit den örtlichen Organisationen der Behindertenselbsthilfe insbesondere folgende Aufgaben wahr:

- 1. Sie geben Anregungen und unterbreiten Vorschläge zu Entwürfen von Anordnungen und Maßnahmen des Bezirks, soweit diese Auswirkungen auf die Verwirklichung der Gleichstellung behinderter Menschen haben.*
 - 2. Sie wachen darüber, dass bei allen Projekten, die der Bezirk plant oder realisiert, die Belange behinderter Menschen berücksichtigt werden.“*
- Demnach nehmen die Beauftragten der Bezirke für Menschen mit Behinderung bei der Gestaltung der Beteiligungsprozesse lediglich eine kontrollierende, überwachende und kommunizierende Stellung ein. Sie sind nicht zur Entwicklung bezirklicher Beteiligungskonzepte verpflichtet. Die Gestaltung des Beteiligungsprozesses innerhalb von Projekten, wie dem der Planung und Umsetzung der Modellprojekte der Fußverkehrsstrategie, obliegt demnach der federführenden Stelle, in diesem Fall SenUVK.

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz