

**Vorschläge zur Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum;
hier: Kreuzung Osterstrasse / Heußweg und Anbindung des ÖPNV (U-Bahnhof und Buslinie
4)**

Inhaltsverzeichnis

Barrieren an der Kreuzung Osterstraße / Heußweg und zum ÖPNV 2

 Zu niedrige Bordkanten an den Ampeln 2

 Vorschlag: 2

Aufmerksamkeitsfelder um Fahrradstellplätze und Bushaltestellen 3

 Vorschlag 3

Übergang der Fahrbahnmarkierung zum taktilen Leitsystem..... 4

 Vorschlag: 4

Taktile Hinweisgeber an den Ampeln ggf. zu leise 4

 Vorschlag: 5

Die Bodenindikatoren an den Bushaltestellen entsprechen nicht mehr den Vorgaben 5

 Vorschlag: 5

Aufzüge ohne taktilen Leitsystem..... 6

 Vorschlag: 7

Visuelle Markierung auf Glasflächen an Aufzügen..... 7

 Vorschlag 9

Visuelle Markierung auf Glasflächen an Bushaltestellenhäusern 9

 Vorschlag 10

Fehlende Beleuchtung und visuelle Orientierung..... 11

 Vorschlag: 11

Treppen am Fanny-Mendelssohn-Platz..... 12

 Vorschlag 13

Beleuchtung und Orientierung der Richtungsschilder für die U-Bahn..... 13

 Vorschlag 14

Ziel: Eine Vorzeige-Kreuzung hinsichtlich der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum zu entwickeln. Damit könnte der Bezirk werben und mit gutem Beispiel in Hamburg voran gehen.

Barrieren an der Kreuzung Osterstraße / Heußweg und zum ÖPNV

Zu niedrige Bordkanten an den Ampeln

Sachverhalt: Die zu niedrigen Bordkanten stellen eine echte Gefahr dar, da sie Menschen mit einem Langstock nicht sicher wahrnehmen können und unter Umständen versehentlich auf die Fahrbahn geraten.

Deutschlandweit gilt eine Bordabsenkung mit 3 cm hohem Auftritt als Kompromiss zwischen den Ansprüchen blinder und sehbehinderter Menschen, die eine Querungsstelle eindeutig erkennen müssen und den Bedürfnissen von Rollstuhl- bzw. Rollatornutzern, für die hohe Borde die Querung erschweren bzw. verhindern.



Abbildung 1 - Graue abgerundete Bordkante

Vorschlag:

Die Bordkanten (insgesamt 8) an den Ampelanlagen auf 3cm anheben. Das entspricht den derzeitigen Regeln und ist auch für Rollstuhlfahrende sowie Personen mit Kinderwagen oder Rollator unproblematisch.

Hinweise: Die [Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen](#) (ReStra) sind ein Manteldokument, das verschiedene Richtlinien für den Straßenbau enthält, darunter auch die "Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen", die damit als verbindliche Planungsgrundlagen eingeführt werden.

Die Richtlinien selbst werden von der [Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswege e.V.](#) (FGSV) veröffentlicht und sind leider nicht frei erhältlich. Bei den Kolleginnen und Kollegen im Bezirksamt liegen diese aber vor.

Aufmerksamkeitsfelder um Fahrradstellplätze und Bushaltestellen

Sachverhalt: Für Sehbehinderte und Blinde stellen die Fahrradstellplätze und die Bushaltestellenhäuser um die Kreuzung Osterstraße / Heußweg eine große Gefahr dar, um sicher die Ampeln, Auf- und Abgänge der U-Bahn und der Fahrstühle zu erreichen. Besonders in der Dunkelheit wegen der fehlenden Beleuchtung heben sich Fahrradstellplätze und Wartehäuschen kaum von den umliegenden Gehwegflächen ab. Visuell beeinträchtigte Personen mit Gesichtsfeldeinschränkungen haben dann auch Schwierigkeiten sich visuell zu orientieren.



Abbildung 2 - Fahrradstellplätze um den U-Bahn-Eingang



Abbildung 3 - Bushaltestellen-Wartehäuser

Vorschlag

Alle Fahrradstellplätze und Haltestellenhäuser an den Haltestellen an und um die Kreuzung Osterstraße / Heußweg sollten mit Aufmerksamkeitsfeldern ausgestattet werden.

Übergang der Fahrbahnmarkierung zum taktilen Leitsystem

Sachverhalt: Hier sind abgesenkte Bordkanten nicht mit Bodenindikatoren versehen. Dies ist insofern regelrecht, als dass diese Bereiche nicht mehr zu Querungsstelle zählen, dies aber nicht erkennbar wird, weil die Fahrbahnmarkierung rechts (auf Karstadt-Seite zum Iduna-Hochhaus) nicht korrekt angepasst wurde. Das ist insofern für Sehbehinderte mit eingeschränktem Gesichtsfeld und / oder bei Dunkelheit (keine Beleuchtung) auf Karstadt-Seite eine Gefahr.



Abbildung 4 - Ampelquerung Karstadt in Richtung Iduna-Hochhaus



Abbildung 5 - Fahrbahnmarkierung

Vorschlag:

Hier hilft nur eine Anpassung der Fahrbahnmarkierungen.

Taktile Hinweisgeber an den Ampeln ggf. zu leise

Sachverhalt: Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, sowohl durch Kfz-Verkehr als auch Fuß- und Radverkehr, ist eine akustische Orientierung hier schwierig. Ebenso spielt eine Rolle, dass durch die baulichen Gegebenheiten der U-Bahn-Haltestelle ein unterirdisches Verteilergeschoss fehlt. Dadurch muss die Straße wesentlich häufiger oberirdisch gequert

werden, als bei anderen Haltestellen, um bestimmte Ziele von der U-Bahn aus zu erreichen. Die akustischen Hinweisgeber sind ggf. zu leise.

Vorschlag:

Die Akustik müsste einmal nachgemessen werden. Zuständig ist hier nicht der Bezirk, sondern die [Hamburger Verkehrsanlagen](#) (HHVA).

Die [Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen](#) (ReStra) sind ein Manteldokument, das verschiedene Richtlinien für den Straßenbau enthält, darunter auch die "Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen", die damit als verbindliche Planungsgrundlagen eingeführt werden.

Die Richtlinien selbst werden von der [Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswege e.V.](#) (FGSV) veröffentlicht und sind leider nicht frei erhältlich. Bei den Kolleginnen und Kollegen im Bezirksamt liegen diese aber vor.

Die Bodenindikatoren an den Bushaltestellen entsprechen nicht mehr den Vorgaben

Sachverhalt: Die Auffindestreifen sind mit Noppen- statt Rippenplatten versehen. Aufgrund der Nähe zu ebenfalls (und richtigerweise) mit Noppenplatten versehenen Auffindestreifen zu den Querungen und der eher komplexen Orientierungssituation an der Kreuzung ist es für Blinde sehr erschwerend sich hier zurecht zu finden.



Abbildung 6 - Bodenindikatoren für Blinde

Vorschlag:

Die Noppenplatten sollten gegen Rippenplatten ausgetauscht werden. Das gilt für die Bushaltestellen der Linie 4 in Richtung Innenstadt als auch in Richtung Eidelstedt. Aus Sicht von Herrn Becker des [Kompetenzzentrums für ein barrierefreies Hamburg](#) ist der Tausch eher problemlos, da die Platten formatgleich und keine aufwendigen Schneidearbeiten erforderlich sind.

Aufzüge ohne taktilen Leitsystem

Sachverhalt: Der Eingang der Aufzüge am Fanny-Mendelssohn-Platz und am Heußweg / Osterstraße (HASPA-Bank) sind für Blinde und Sehbehinderte schwer auffindbar, da von den Ampelanlagen der Eingang zum Aufzug sich auf der rückwärtigen Seite befindet.



Abbildung 7 - Fahrstuhlzugang Fanny-Mendelssohn-Platz



Abbildung 8 - Bodenindikatoren von der Ampelanlage



Abbildung 9 - Fahrstuhleingang Heußweg (Haspa)

Vorschlag:

Verlängerung der Bodenindikatoren von den Ampelanlagen bis zum Eingang der Aufzüge.

Visuelle Markierung auf Glasflächen an Aufzügen

Sachverhalt: Großflächige Glaswände können fälschlicherweise für Durchgänge oder wie in diesen Fällen für den Eingang gehalten werden. Sehbehinderte können dagegen laufen. Sehbehinderte Menschen können von stark reflektierendem Glas geblendet werden. Deshalb ist auf Glasflächen, ein visueller Kontrast zwischen den aneinander angrenzenden Oberflächen und deren Hintergrund gefordert. Um eine versehentliche Kollision zu verhindern, müssen verglaste Elemente deutlich und dauerhaft durch visuelle Markierungen

gekennzeichnet sein. Auch die anthrazitfarbenen Querverstreibungen haben keinen ausreichenden Kontrast zu den Glasflächen.



Abbildung 10 - Rückseite des Fahrstuhls Heußweg (Haspa)



Abbildung 11 - Rückseite des Fahrstuhls am Fanny-Mendelssohn-Platz

Vorschlag

Die Glasflächen auf den Rückseiten der Fahrtstühle sollten mittels Streifen von mindestens 75 mm Höhe, mit einem visuellen Kontrast $CM \Delta 60 \%$ zum Hintergrund und LRV 50 Punkte (LRV 60 Punkte) quer über die Glasfläche in Höhe von 900 mm bis 1.000 mm und 1.500 mm bis 1.600 mm über dem Fußboden. Eine zusätzliche optische Anzeige in einer Höhe von 100 mm bis 300 mm wird empfohlen. Stark reflektierendes Glas sollte vermieden werden.

Hinweise: Grundlage ist die DIN EN 17210 Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umgebung - Funktionale Anforderungen. In den [Richtlinien "Planung und Bestimmung visueller Kontraste"](#) sind Mindestkontrastwerte für unterschiedliche bauliche Elemente festgelegt.

Visuelle Markierung auf Glasflächen an Bushaltestellenhäusern

Sachverhalt: Großflächige Glaswände können fälschlicherweise für Durchgänge gehalten werden. Sehbehinderte können dagegen laufen. Sehbehinderte Menschen können von stark reflektierendem Glas geblendet werden. Deshalb ist auf Glasflächen, ein visueller Kontrast zwischen den aneinander angrenzenden Oberflächen und deren Hintergrund gefordert. Um eine versehentliche Kollision zu verhindern, müssen verglaste Elemente deutlich und dauerhaft durch visuelle Markierungen gekennzeichnet sein.

Die roten Punkte auf der Seitenscheibe von Abbildung 12 und die weiße Aufschrift HVV auf der Rückseite des Wartehäuschens bei Abbildung 13 erfüllen nicht die Kontrastwerte, sind zu klein, zu niedrig angebracht oder die Umgebung spiegelt sich in der Glasfläche.



Abbildung 12 - Bushaltestellenhäuschen mit Natur



Abbildung 13 - Haltestellenhaus ohne Natur



Abbildung 14 - Haltestellenhaus ohne Natur

Vorschlag

Für die Barrierefreiheit der Haltestellenhäuser ist nicht der Bezirk, sondern der [Hamburger Verkehrsverbund](#) (HVV) verantwortlich.

Die Glasflächen auf den Rückseiten der Fahrtstühle sollten mittels Streifen von mindestens 75 mm Höhe, mit einem visuellen Kontrast $CM \Delta 60 \%$ zum Hintergrund und LRV 50 Punkte (LRV 60 Punkte) quer über die Glasfläche in Höhe von 900 mm bis 1.000 mm und 1.500 mm bis 1.600 mm über dem Fußboden. Eine zusätzliche optische Anzeige in einer Höhe von 100 mm bis 300 mm wird empfohlen. Stark reflektierendes Glas sollte vermieden werden.

Hinweise: Grundlage ist die DIN EN 17210 Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umgebung - Funktionale Anforderungen. In den [Richtlinien "Planung und Bestimmung visueller Kontraste"](#) sind Mindestkontrastwerte für unterschiedliche bauliche Elemente festgelegt.

Fehlende Beleuchtung und visuelle Orientierung

Sachverhalt: Visuell beeinträchtigte Menschen (Sehbehinderte und Menschen mit Altersfehsichtigkeit) haben große Schwierigkeiten sich an der Kreuzung zurecht zu finden und die Ampelquerungen bei Dunkelheit zu benutzen. Das Thema Beleuchtung für Fußgänger ist völlig vernachlässigt worden. Die Straßenlaternen wechseln von Straßenseite zu Straßenseite und sind für den Autoverkehr gedacht. Für Fußgänger fehlt eine Beleuchtung an allen Seiten. Besonders gefährlich ist die Seite von Karstadt, und zwar an der Ampelanlage zum Fanny-Mendelssohn-Platz als auch zur Haspa-Filiale sowie von Edeka Niemerszein zum Fanny-Mendelssohn-Platz und von Edeka-Niemerszein zur Haspa Filiale. Auch Kfz-Halterinnen und Halter haben bei Dunkelheit Schwierigkeiten Personen beim Überqueren der Straße zu erkennen, wenn eine Beleuchtung fehlt.



Abbildung 15 - Karstadt Gebäude Osterstraße / Heußweg

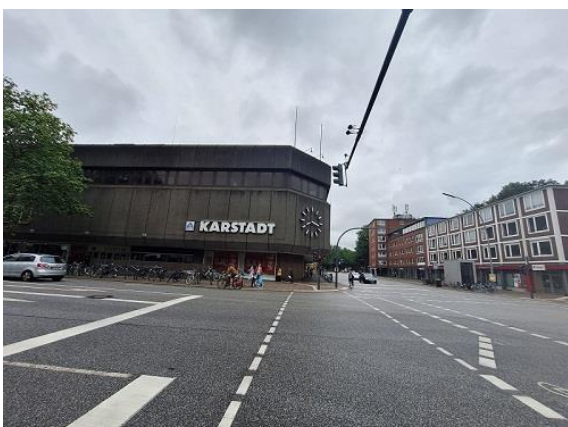


Abbildung 16 - Karstadt-Gebäude vom Fanny-Mendelssohn-Platz

Vorschlag:

Erarbeitung eines Beleuchtungskonzepts für die Kreuzung Osterstraße / Heußweg.

Hinweis: Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt hat ein [Lichtkonzept](#) entwickelt.

Treppen am Fanny-Mendelssohn-Platz

Sachverhalt: Am Fanny-Mendelssohn-Platz haben Treppen oder Treppenanlagen keine Stufenmarkierungen. Für Sehbehinderte oder altersfehltsichtige Personen besteht eine erhebliche Gefahr (und nicht nur wegen der mangelnden Beleuchtung) um beispielsweise das Iduna-Hochhaus von der U-Bahnstation oder der Bushaltestelle der Linie 4 zu erreichen bzw. zu verlassen. Eine kontrastreiche Markierung an den Tritt- und Setzstufen fehlt. Die hier gezeigten Beispiele sind nur in den Grautönen unterschiedlich, was aber nicht der Norm entspricht. Die Kontrastwerte der Stufenmarkierungen ist auch gegenüber Podesten und dem Boden einzuhalten.



Abbildung 17 - Treppenanlage am Fanny-Mendelssohn-Platz



Abbildung 18 - Treppe zum Fanny-Mendelssohn-Platz

An der Treppe fehlt beim Aufsteigen ein Aufmerksamkeitsfeld für Blinde. Zusätzlich ist hier problematisch, wie das Müllbehältnis aufgestellt ist. Für Blinde und Sehbehinderte besteht eine Gefahr der Kollision, wenn das Treppengeländer beim Aufstieg verwendet werden soll. Das Treppengeländer in Grau hebt sich vom Boden und den Treppenstufen nicht kontrastreich ab. Für Sehbehinderte besteht eine Gefahr durch Kollision.



Abbildung 19 - Treppe am Fanny-Mendelssohn-Platz

Vorschlag

- A) Die Treppenstufen am Fanny-Mendelssohn-Platz sollten gemäß der Norm DIN 18040, Teil 3 markiert werden.
- B) Das Treppengeländer kontrastreich zum Boden und zu den Treppenstufen abheben
- C) Aufmerksamkeitsfeld vor der Treppe in den Bodenbelag integrieren
- D) Das Müllbehältnis an anderer Stelle aufstellen. Für die das Aufstellen der Müllbehältnisse ist nicht der Bezirk, sondern die [Stadtreinigung Hamburg](#) verantwortlich.

Beleuchtung und Orientierung der Richtungsschilder für die U-Bahn

Sachverhalt: An den Eingängen zur U-Bahnhaltestelle Osterstraße befinden sich grundsätzlich Schilder für die U-Bahn, der Name der Haltestelle, die Angabe der Linie und die Richtung, in der die U-Bahn fährt. Das ist insofern richtig, damit sich insbesondere Sehbehinderte oder altersfehl-sichtige Personen und allgemein ortsfremde Personen orientieren können.

Am Eingang zur U-Bahnstation an der Karstadt Seite fehlen die U-Bahn- und Richtungsschilder komplett.

Der Schildermast am Eingang zur U-Bahnstation am Edeka Niemerszei, Seite Heußweg ist der einzige Eingang an der gesamten Kreuzung, der alle Punkte zur Orientierung erfüllt:



Abbildung 20 - Schildermast der U-Bahn am Heußweg

An den anderen Eingängen zur U-Bahnstation fehlt an den Richtungsschildern die Angabe, dass sich die Gegenrichtung auf der anderen Straßenseite befindet:



Abbildung 21 - Schildermast der U-Bahn am Fanny-Mendelssohn-Platz

Damit sich Sehbehinderte, altersfehlichtige Personen oder kurzzeitig visuell beeinträchtigte Personen und ortsfremde Personen auch im Dunkeln an der U-Bahn-Station orientieren können, ist es wichtig, dass die Schilder beleuchtet sind. Dabei spielt auch eine Rolle, dass durch die baulichen Gegebenheiten der U-Bahn-Haltestelle ein unterirdisches Verteilergeschoss fehlt. Wenn die entsprechenden Angaben im öffentlichen Raum fehlen, werden Fußgängerinnen und Fußgänger fälschlicherweise auf die falsche U-Bahnseite geführt.

Vorschlag

- A) Auf der Karstadt Seite sollte ein Schildermast der U-Bahn und Richtungsschilder angebracht werden.
- B) Die Richtungsangabe der U-Bahn-Schilder an den anderen Eingängen sollte überprüft und ggf. angepasst werden.
- C) Die Beleuchtung aller Schilder der U-Bahn am Schildermast sollte überprüft werden.

Hinweis: Für die Barrierefreiheit der Schildermasten U-Bahnstation ist nicht der Bezirk, sondern entweder der [Hamburger Verkehrsverbund](#) (HVV) oder die [Hamburger Hochbahn](#) verantwortlich.

Joachim Jacobs