

Mobilitätsprobleme in der Stadt

Kleine Barrieren - große Hürden

Viele Städte bieten ihren Bewohnern attraktive Fußgängerzonen und Fuß- und Radwege. Doch davon möchten nicht nur junge gesunde Bürger profitieren, auch Senioren und Gehbehinderte haben ein Anrecht darauf, die Wege gefahrlos zu Fuß und auch mit Mobilitätshilfen benützen zu können, gleiches gilt für Eltern mit Kinderwagen. Doch die Realität sieht leider ganz anders aus, wie folgende Reportage zeigt.



Hindernisse wie nicht abgesenkte Bordsteine, fehlende oder zu steile Rampen, zu enge Kurven, zu schräge Grundstücksauffahrten, zu enge Wege, Umlaufbügel, Sperrpfosten und grobes Kopfsteinpflaster, hervorstehende Installationschächte oder Gehwegplatten schränken die Mobilität älterer, auf Gehhilfen angewiesener Fußgänger ein und können sogar zu Unfällen führen.

Dieser Artikel zeigt am Beispiel einer an sich sehr senioren- und behindertenfreundlichen Kleinstadt einige typische Barrieren und er-

klärt, warum welche Barrieren welche Nutzergruppen behindern. Für Stadtplaner hat freundlicherweise Jürgen Kerkow vom örtlichen Baubetriebshof exemplarisch die Kosten für Verbesserungsmöglichkeiten geschätzt.

Mehr Mobilität durch Gehhilfen

Senioren und Behinderte erleichtern oder ermöglichen sich mobile Lebensqualität mit Gehhilfen (Stock, Rollator), Rollstühlen, Zweirädern, Dreirädern, Elektromobilen und elektrischen Leichtfahrzeugen. Deren Besonderheiten sind Stadtplanern selten durch eigene Erfahrungen vertraut. Vielleicht wäre es für manchen Städteplaner sinnvoll, sich ein paar Stunden mit Geh- und Mobilitätshilfen durch die Heimatstadt zu bewegen, um die baulichen Hürden selbst zu erfahren.

Senioren ohne Hilfsmittel sind durch Stürze besonders gefährdet. Gehstöcke sind oft das erste Hilfsmittel, wenn das Laufen schwerer fällt. Mehr Halt gibt ein Rollator, auf den man sich mit beiden Armen stützen und zum Ausruhen auch setzen kann. Ein Rollator hat jedoch meist nur zehn oder zwölf Zoll



An einem nicht abgesenkten Bordstein scheitert auch der Elektrorollstuhl. Foto: Kretschmer

Wer ist betroffen?

Eine Schätzung der Anzahl der Betroffenen durch Mitarbeiter der Kommune, sozialer Einrichtungen und des Sanitätsfachhandels, wie hier für eine niedersächsische Kleinstadt mit 32.500 Einwohnern, dürfte auch auf andere Kommunen übertragbare Prozentwerte ergeben:

	insgesamt	Prozent
Senioren über 60	8.400	26
Senioren über 70	4.220	13
Kleinkinder unter 9	2.900	9
Behinderte insgesamt	14.000	43
Gehbehinderte	8.000	25
Nutzer von Gehstock	3.500	11
Rollator	2.500	8
Rollstuhl	3.500	11
Reha-Dreirad	100	0,3
Tiefeinstieg-Fahrrad	600	2
Elektromobil	60	0,2



Gefährlicher Untergrund für jede Art von Reifen.



Auf Kopfsteinpflaster stellen sich die kleinen Reifen des Rollators gerne einmal quer. Foto: Kretschmer



Ein Meter breite Rampe mit 18,2 Prozent Steigung direkt am Altenheim. Foto: Kretschmer



Nicht abgesenkter Bordstein vor dem Eingang zu einem „Bürgerpark“. Foto: Kretschmer

große Räder. Die werden auf Kopfsteinpflaster, bei Bordsteinen und anderen Hürden zum Problem.

Auf Rädern in der Stadt unterwegs

Mit einem Rollstuhl kann man, mit oder ohne fremde Hilfe, kürzere Strecken zurücklegen. Rollstühle haben zumeist große Hinterräder und kleine Vorderräder. Wegen der kleinen Vorderräder

kommen sie auf unebenem Gelände schwer voran, egal ob sie geschoben oder von den Benutzern mit eigener Kraft per Handantrieb, mit Hebelantrieb, Handpedalen oder mit einem Elektromotor bewegt werden. Kopfsteinpflaster, Steigungen und seitlich geneigte Wege und Einfahrten sind für Rollstühle gefährlich. Nicht abgesenkte Bordsteine zwingen sie auf den von Autos befahrenen Verkehrsraum.

In der Innenstadt sind Fahrräder das wichtigste Verkehrsmittel. Kinder müssen nach der StVO mit ihren Fahrrädern bis zum achten Lebensjahr den Bürgersteig benutzen. Nicht abgesenkte Bordsteine sind für sie ähnlich hinderlich wie für Senioren und Eltern mit Kinderwagen.

Um das Risiko von Stürzen beim Auf- und Absteigen zu mindern, nutzen Fahrrad fahrende Senioren Tiefeinsteiger oder besser Dreiräder. Dreiräder haben es jedoch auf seitlich geneigten Straßen und Einfahrten besonders schwer. Absperrungen wie Umlaufbügel und Schranken sind für sie kaum überwindbare Hindernisse.

Drei- und vierrädrige Elektromobile erlauben Gehbehinderten, ohne besondere Zulassung bis 6 km/h oder mit Zulassung als Krankenfahrrad bis zu 15 km/h schnell in jedem Verkehrs-

raum voranzukommen. Damit man sie auch in Wohnungen nutzen kann, sind sie sehr kompakt gebaut. Ihre meist zierlichen Räder von zehn oder zwölf Zoll Durchmesser sind nicht für das Überwinden hoher Bordsteine oder das Befahren von Kopfsteinpflaster geeignet. Die hohe Sitzposition gefährdet die Benutzer bei stark seitlich geneigter Fahrbahn.

Kopfsteinpflaster wird zur Barriere

Manche Städte pflastern aus Nostalgie ihre Straßen und Fußgängerzonen mit riesigen Pflastersteinen aus der Postkutschenzeit. Für die Postkutschen mit ihren großen gefederten Räder von mehr als zwei Meter Durchmesser kein Problem, sehr wohl aber



Der nicht abgesenkte Bordstein vor dem Kindergarten ist für Mütter mit Kinderwagen und Kinder auf Dreirädern ein Hindernis. Foto: Kretschmer

Was kostet die Minderung von Steigungen?

	Mess-Distanz (m)	Höhen-Unterschied (m)	Steigung/Neigung %	Kosten fürs Mindern der Steigung/Neigung
Meerbachweg gegenüber DRK-Altenheim	3,4	0,62	18,2	1.000 Euro
Weserweg EG Leader III am Ruderhaus	7,4	1,17	14,8	2.500 Euro
Schikane Weserweg Süd EG Leader III	3,4	0,42	12,4	500 Euro/pro Seite
Auffahrt Berliner Ring am Meerbachweg	11,9	1,49	12,6	2.500 Euro
Zuweg vom Industriegebiet zum				
Weser-Fernradweg Nord	13,4	1,69	12,6	Ausschreibung erforderlich
T-Kreuzung Weserweg Nord gen Süden	7,8	0,82	10,5	Ausschreibung erforderlich
T-Kreuzung Weserweg Nord gen Norden	7,0	0,83	11,9	Ausschreibung erforderlich
T-Kreuzung Weserweg seitliche Neigung	3,3	0,54	16,4	Ausschreibung erforderlich

für Rollator, Rollstuhl, Elektromobil und Kinderrad.

Hervorstehende Installationschächte und Gehwegplatten sind für Senioren mit oder ohne Gehstock und für Radfahrer mit Zweirädern ebenfalls gefährlich. Solche Schächte findet man besonders oft an Wegen mit Kopfsteinpflaster. Fußgänger bleiben mit dem Schuh daran hängen und Radfahrer werden am Rand wie in einer Schiene zwangsgeführt und kommen so leicht zu Fall. Dabei kostet das Anböscheln von Installationsschächten nur etwa 100 bis 200 Euro.

Alle Mobilitätshilfen schei-



Laternenpfahl und Litfass-Säule engen den Fuß- und Radweg ein. Wird es gar zu schmal, muss auf die stark befahrene Bundesstraße ausgewichen werden.
Foto: Kretschmer



Seitliche Neigung eines innerstädtischen Radwegs bei einer Grundstückseinfahrt.

Foto: Kretschmer

tern an nicht abgesenkten Bordsteinen. In der Nähe von Altenheimen, Kindergärten und Parks behindern solche Hürden besonders viele Betroffene. Das Absenken von Bordsteinen kostet zirka 500 Euro pro Maßnahme. An Bushaltestellen wünschen sich

Gehbehinderte dagegen ausreichend hohe Rampen, damit sie mit Mobilitätshilfen ohne Schwelle in den Busrollen können.

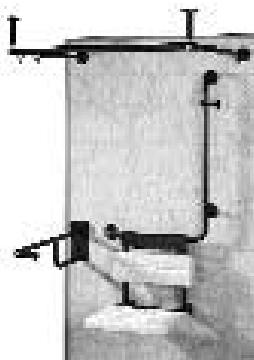
Treppen ohne Rampen auf wunderschönen autofreien Rad- und Spazierwegen sind für junge Radtouristen viel-

417 f

Bei **AMS** ist alles möglich

Ob als stabile Stütze oder als funktionelles Zubehör – AMS BRILLIANT, BLANCO-GRIP und AMS COLOR bieten bedarfsgerechte Lösungen rund um den täglichen Bewegungsablauf an. Problemlos zu installieren, geben sie Menschen Hilfe zur Selbsthilfe. Wir haben sie die kleinen Helfer mit der großen Wirkung. Und zwar in vielen Formen, Farben und

Abmessungen, mit den verschiedensten Funktionen und auch als Sonderanfertigungen. So können wir den Bedarf für komplette, barrierefreie Badeinrichtungen decken. Rund um das Waschbecken, die Toilette, die Badewanne sowie Dusche bietet unser Programm eine Menge Hilfestellungen.



Haben Sie Fragen ??
Unsere Mitarbeiter beraten Sie gern.

AMS

AMS Sanitär- und Reha-technik GmbH
Industriestr.43 74193 Schwaigern
Tel. 0 71 38/9 41 11-36/40/41 Fax 0 71 38/9 41 11-26

Internet: www.ams-reha.de E-Mail: uinfo@ams-reha.de

leicht noch zu überwinden; nicht aber für Senioren und Gehbehinderte mit Mobilitätshilfen.

Steile Rampen sind ein Hindernis

Rampen helfen gehbehinderten Menschen, Höhenunterschiede zu überwinden. Dazu sollten sie nicht zu steil sein. Werden nur schmale Rampen direkt neben Trep-

pen gesetzt und haben sie über lange Strecken Steigungen von weit über drei Prozent (drei Zentimeter pro Meter), sind sie weder für Angehörige und Pfleger, die einen Rollstuhl schieben, noch für selbst fahrende Senioren und Behinderte nutzbar.

Die für Barrierefrei vom Vermessungs-Büro Spindler & Kaupmann exemplarisch auf innerstädtischen Fuß- und Fern-Radwegen gemessene Steigungen von zwölf bis 18,2 Prozent sind für diese Nutzergruppe de facto unüberwindliche Hindernisse. Unsere Tabelle listet eine Auswahl von Mess-Ergebnissen, wie sie in vielen Städten zu finden sein dürften.

Vorsicht bei starker Neigung

Noch gefährlicher als Steigungen sind seitlich geneigte Wege. Addiert sich zum Beispiel eine Steigung von zwölf Prozent mit einer Seitenneigung von 16 Prozent, können Rollstühle, Dreiräder und Elektromobile durch die bauartbedingte hohe Sitzposition leicht umkippen, selbst wenn die Benutzer ihren Oberkörper in die Gegenrichtung beugen.

Manche Wege sind für Rollstühle, Dreiräder und Elektromobile einfach zu schmal, besonders dann, wenn Schaltkästen oder Masten einen ohnehin schmalen Fußweg zusätzlich einschränken.

Mit Sperren auf Wegen wollen Straßenbauämter Autos aussperren und Rad- und Kradfahrer zum Absteigen zwingen. Wenigstens in Bayern bremst die Oberste Baubehörde ihre nachgeordneten Behörden wenn es um den Bau von Schranken geht. Das zeigt das Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom



Treppe an einer innerstädtischen Straßenbrücke am Radfernweg (www.weser-radweg.de).

Foto: Kretschmer

04. März 2002 an seine Straßenbaubehörden: „Der Verkehrsraum von Radwegen und von häufig von Radfahrern und Inline-Skatern befahrenen Gehwegen soll nach Möglichkeit von Schranken, Umlaufbügeln, Sperrpfosten oder Pollern freigehalten werden.“ Dies sollte umso mehr im Interesse von Menschen mit eingeschränkter Mobilität gelten.

Schranken behindern Rollstuhlfahrer

Es reicht nicht, wenn man einen schmalen Rollstuhl gerade noch zwischen zwei Eisenbügeln hindurchschieben kann. Schließlich dürfen Krankenfahrstühle 1,10 Meter breit und beliebig lang sein und Reha-Dreiräder sind viel länger, breiter und sperriger als Zweiräder.

Unpassierbare Schikanen können sogar den Nutzen liebevoll angelegter Behindertenparkplätze vereiteln: So hindert eine enge Schikane



Höhenmessung am unteren Ende einer Rampe.

Foto: Kretschmer



Messung der Neigung des Weser-Fernradwegs an einer T-Kreuzung.

Foto: Kretschmer



Diese Schikane blockiert Dreirad und Rollstühle am Ost-Eingang des Bahnhofs. Foto: Kretschmer

ohne die Möglichkeit, seitlich auszuholen, Nutzer von Reha-Dreirädern und größeren Krankenfahrstühlen, vom gesondert ausgelegten Rollstuhl- wie-



Diese Informationen sind für Rollstuhlfahrer nicht erreichbar.

senen Behinderten-Parkplatz direkt an der Ostseite in den Bahnhof zu gelangen. Sie müssen stattdessen einen langen Umweg um den Bahnhof herum zu einem schikanenfreien Eingang mit Fahrstuhl in Kauf nehmen.

Recht auf Information

Dabei ließen sich die Barrieren bereits für zirka 100 Euro entfernen oder notfalls für etwa 200 Euro so umsetzen, dass sie Reha-Dreirädern und bis zu 1,10 Meter breiten Krankenfahrstühlen den

Durchgang nicht mehr versperren.

Zur Mobilität gehört auch der Zugang zu Informationen über die Innenstadt. Werden neue Stadtpläne so hoch in Info-Säulen angebracht, dass nur große Menschen sie im Stehen sehen können und zudem so verkleinert, dass schon Normalsichtige eine Lupe brauchen, schließt dies Rollstuhlfahrer und Sehbehinderte aus.

Verbände in Planung einbeziehen

Unser Beitrag hat exemplarisch typische Barrieren und ihre Wirkungen aufgezeigt. Mit relativ bescheidenem Aufwand pro Maßnahmen könnten Kommunen auch in Zeiten schmaler Kassen einige der kleinen Hürden in Innenstädten entfernen, um

den in ihrer Mobilität eingeschränkten Mitbürgern ein gefahrloses Vorankommen in der Innenstadt zu ermöglichen. Dabei spart das Einbeziehen von Behinderten-Organisationen in das Planungsverfahren später teure Umbaumaßnahmen.

Barrierefrei dankt Heike Boße vom örtlichen Straßenbauamt, Dieter Eichenberg vom Sanitätshaus König, Thomas Hesse vom Stadtkontor, Annette Hillmann-Hartung vom Paritätischen Wohlfahrtsverband, Jürgen Kerkow vom Baubetriebshof und Herrn Gerald Spindler vom Vermessungsbüro Spindler & Kaupmann für die freundliche Unterstützung der Recherche.

(Dipl.-Phil. Viktoria Kretschmer, viktoria.kretschmer@laposte.net)

Fertigbäder für Modernisierung und Neubau.



Ob Modernisierung oder Neubau, Pflegeinstitution oder Hotel – DEBA Fertigbäder sind die kostengünstige Alternative zur konventionellen Bauweise. Basierend auf einem einzigartigen Produktkonzept werden unsere Bäder ganz nach Kundenwunsch vorgefertigt und vollständig ausgestattet. „Just in time“ geliefert und zur sofortigen Benutzung abgeschlossen. Eben alles aus einer Hand.