

Barrierefreiheit im Fußverkehr – aber wie?

Diesem Vortrag liegen Teile der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur unter FE-Nr. 77.0500/2010 durchgeführten Forschungsarbeit zugrunde. Die Verantwortung für den Inhalt liegt allein beim Autor.

Dr.-Ing. Dirk Boenke
STUVA e. V.

*1. Deutscher Fußverkehrskongress
Wuppertal, 15. September 2014*

Man ist nicht behindert, man wird behindert...

Bordstein behindert Altenheim

Menschen im Rolli oder mit Rollator müssen Umweg zur Parkplatzebene nehmen

Von Klaus Görzel

Herdecke. Bordsteine sind Barrieren für Menschen im Rollstuhl oder mit Gehbehinderungen. Im Quartier Ruhraue war immer ein Seniorenheim geplant, und der GVS hat auch eins gebaut. Trotzdem verläuft genau vor dem Haupteingang ein Bordstein, der Umwege nötig macht, um beispielsweise zu einem Auto zu kommen, das gleich vor dem Altenheim auf dem Parkplatz steht.

„Es gibt hier ein Defizit, es sollte Abhilfe geschaffen werden.“

Ewa Kohnert,
Geschäftsführerin des GVS
in Herdecke

Vor ein paar Monaten wurde das Seniorenheim am Ufer der Ruhr bezogen. Seitdem wird der ein oder andere Bewohner auch mal ausgefahren, von freundlichen Helfern hinter dem Rollstuhl, die dann auch schon mal eine Autofahrt mit ihren Schützlingen unternehmen wollen. Dann wird allerdings ein Umweg nötig.

Auf der Suche nach Lösungen



Vor der Seniorenresidenz des GVS im Quartier Ruhraue gibt es keine abgesenkten Bordstein. Für manchen Bewohner ist das eine Barriere auf dem Weg zur Ebene der parkenden Autos.

FOTO: KLAUS GÖRZEL

machen können, hat die Schwierigkeit aber wohl auch nicht gesehen, obwohl ein Altenheim der er-

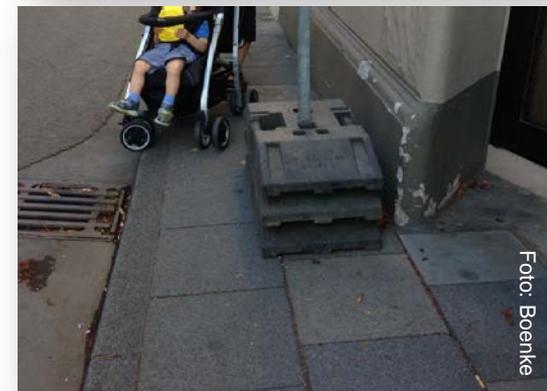
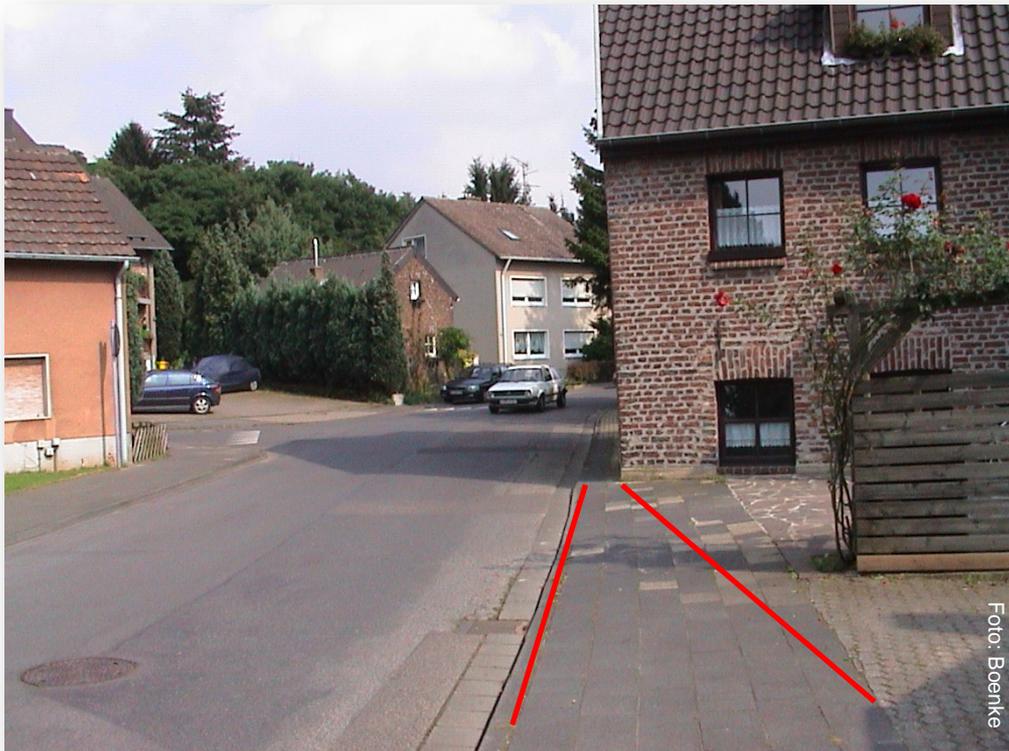
gend“, sagt Lars Heismann aus der Leitung des Gemeinnützigen Vereins für Sozialeinrichtungen, kurz

Schließlich macht ein abgesenkter Bordstein nur Sinn, wenn der Weg über ihn nicht vor einer Stoßstange

Quelle: Westfalenpost, 14.8.2014

Einführung

Man ist nicht behindert, man wird behindert...



Einführung

Man ist nicht behindert, man wird behindert...



Einführung

Man ist nicht behindert, man wird behindert...



Foto: Sandra Kallmeyer

Entfernung 320 m

Geschwindigkeit 0,6 m/s

=

Zeitbedarf ca. 9 min

Einführung

Man ist nicht behindert, man wird behindert...



Einführung

Man ist nicht behindert, man wird behindert...



Einführung

Man ist nicht behindert, man wird behindert...



Einführung

Man ist nicht behindert, man wird behindert...



Foto: Boenke

Blinde landen mitten auf der Kreuzung

Am Ebertplatz haben Baufirmen die Bodenbeläge für Sehbehinderte falsch verlegt

Der Mobilitätsbeauftragte des Blindenvereins hält das für lebensgefährlich. Die Stadt räumt Fehler ein.

VON MAXI SARWAS

Norbert Herbig steht an der Straßenkreuzung zwischen der Riehler Straße und dem Ebertplatz, genau dort, wo seit Monaten an den neuen Aufzügen für die U-Bahn-Station gebaut wird. Mit seinem Blindenstock tastet der 67-Jährige den Boden ab. Die Beläge mit Noppen und Rillen, gerade frisch verlegt, sollen dem Mobilitätsbeauftragten des Blinden- und Sehbehindertenvereins ein gefahrloses Überqueren der Straße ermöglichen. Die Ampel springt auf Grün, die Ampel verliert sich, aber Herbig merkt gar nichts. Er ist mitten in die Kreuzung hineingelaufen, die noch ein wenig Sekunde hat, holt ihn zurück auf den Gehweg. „Ich habe gar nicht bemerkt, dass ich in die falsche Richtung gelaufen bin“, sagt Herbig während. „Wenn ich mit meinem Stock über die Rillenstruktur fahre und dann dieser gedächelten Linie folge, sollte ich eigentlich auf der andere Straßenseite landen.“ Am Ebertplatz ist das nicht der Fall, weil die Baufirma die Beläge falsch verlegt hat, sagt das Amt für Brücken und Stadtbahnbau. Taktile Bodenbeläge – so der Fachbegriff – sind prinzipiell sehr hilfreich. „Sie helfen mir, mich im Straßenverkehr zurecht zu finden“, sagt Herbig. Der Noppen-Belag zeige, dass sich die Verkehrssituation verändere. „Er führt mich entweder an eine gesicherte Kreuzung oder an eine Hauswand, von der aus ich mich weiter orientieren kann. Die Rippenstruktur leitet mich dann in die richtige Richtung.“

Das kann tödlich enden

NORBERT HERBIG

Anders als seine Begleiterin Marie-Thérèse Meuser ist Herbig völlig erblindet und merkt nicht, dass er auf die Kreuzung tritt.

BILDER: GRÖNKERT

Derart grobe Patzer wie am Ebertplatz sind belächelt kein Einzelfall. Herbig weiß von anderen Stellen in der Stadt, an denen die Baufirmen schlampig gearbeitet haben: an der unübersichtlichen Kreuzung Aachener Straße/Gürtel und am Chlodwigplatz zum Beispiel.

Für Gerd Neweling, Chef des Stadtbahnbauamts, ist das auch ein Ärgernis, aber: „Die Stadtplaner können nicht den ganzen Tag vor Ort sein. Da können solche Fehler der Baufirmen schon mal passieren. Wir haben die Arbeiten am Ebertplatz bereits beanstandet.“ Herbig macht diese Aussage fassungslos. „Das kann tödlich enden.“

Ähnliche Probleme gibt es auch am Chlodwigplatz. Hier ließen die Kölner Verkehrs-Betriebe und die Stadt im Dezember 2008 im Zusammenhang mit dem Bau der Nord-Süd-Stadtbahn großflächig Bodenindikatoren verlegen. Zwei Monate später werden diese Platten schon wieder ausgetauscht. Die Kosten dafür trägt die Stadt. Bei der Planung hatte die KVB übersehen, dass es inzwischen eine neue DIN-Norm für diese Spezialbeläge gibt. Das habe durchaus einen Sinn, so die Stadt betont, sie sei rechtlich zwar nicht dazu verpflichtet, neue Platten zu verlegen. Damit sich Blinde am Chlodwigplatz besser orientieren können, habe man sich aber dazu entschlossen.

Beim Amt für Straßen und Verkehrstechnik räumt man ein, dass sich die KVB und die Stadt nicht ausreichend über die Bodenbeläge für Sehbehinderte ausgetauscht hätten. Amtseleiter Klaus Harzendorf bedauert, dass „die veraltete Norm noch rechtsgültig ist“ und es keine bundesweit einheitliche Regelung gibt. Harzendorf: „Wir sind bemüht, jede geplante Baumaßnahme mit dem Blindenverein abzusprechen.“ Bei allen künftigen Bauarbeiten werde man die neue Norm berücksichtigen. Alte Behindererbeläge werden aber nur bei Straßensanierungen erneuert. Der Bau der Nord-Süd-Bahn sei für die Sehbehinderten eine Chance, sich in der Stadt besser zurecht zu finden, sagt Herbig. Jede Kreuzung und jeder Überweg, der deshalb umgebaut werde, sei am Ende für Sehbehinderte technisch auf dem neuesten Stand.

Norbert Herbig testet den neuen Noppenbelag am Ebertplatz.

Quelle: Kölner Stadtanzeiger 17.02.2009

Einführung

Man ist nicht behindert, man wird behindert...



Einführung

Man ist nicht behindert, man wird behindert...



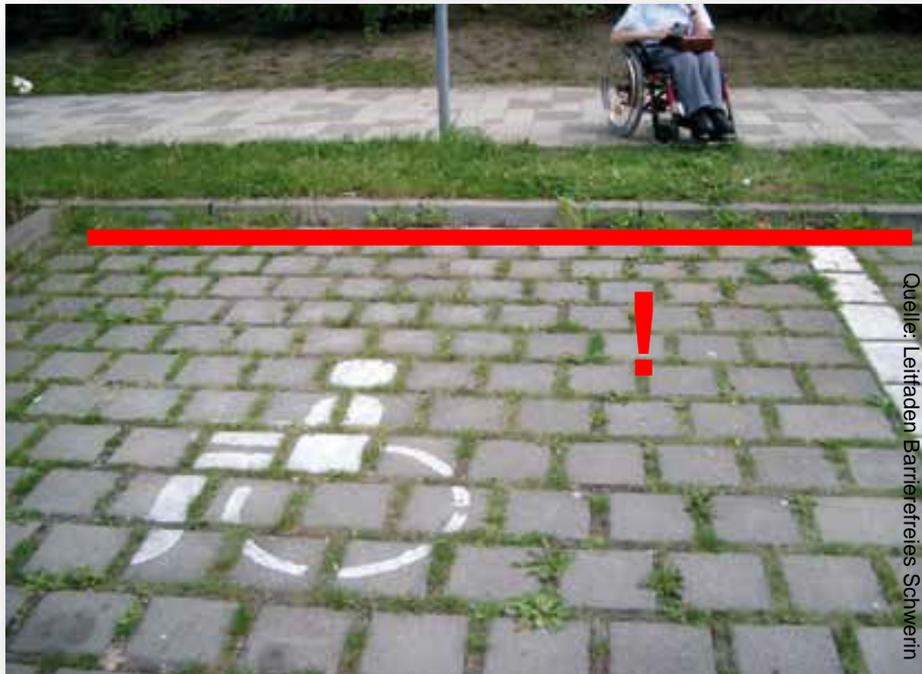
Quelle: www.express.de



Foto: Boenke

Einführung

Man ist nicht behindert, man wird behindert...



Einführung

Man ist nicht behindert, man wird behindert...



Einführung

Man ist nicht behindert, man wird behindert...



Barrierefrei...

...aber wie?

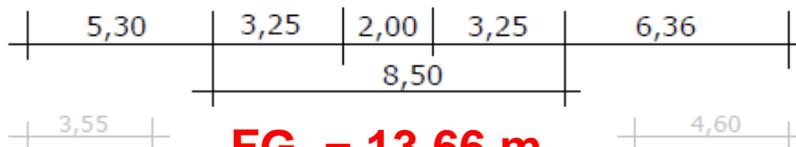
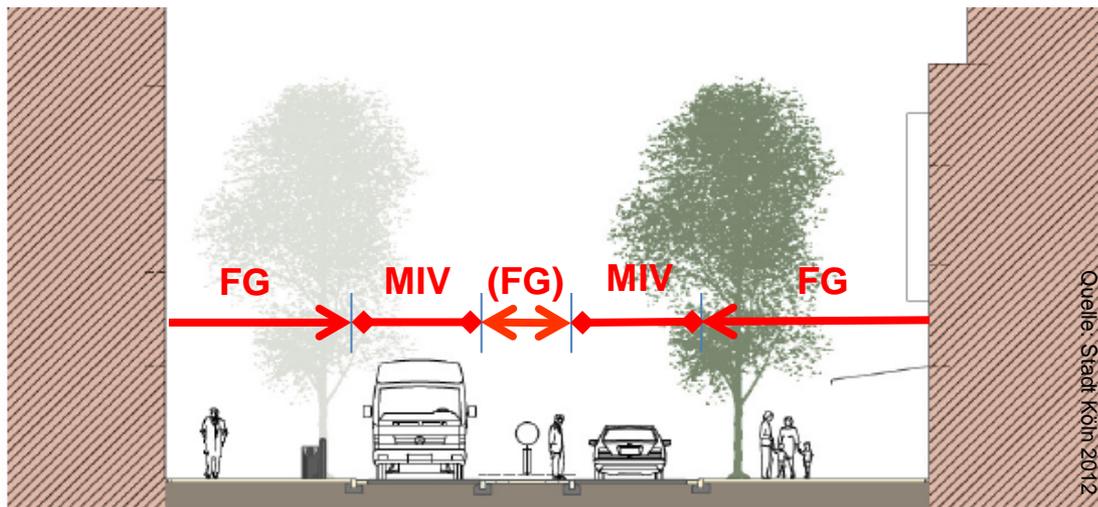


- ⇒ Räume und Wege schaffen für eine barrierefreie Nahmobilität
- sicher,
 - für Alle nutzbar,
 - komfortabel,
 - vernetzt,
 - selbsterklärend.

Lösungen und Gestaltungsansätze

Prioritäten in der Planung verschieben!

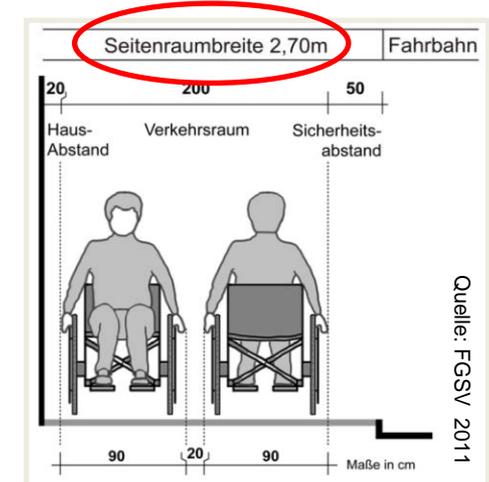
von außen → nach innen ← von außen



FG = 13,66 m

>>

MIV = 6,50 m



Lösungen und Gestaltungsansätze

Zonierung und Linierung

- Die selbsterklärende „Straße“ – auch für den Fußverkehr!



Lösungen und Gestaltungsansätze

Zonierung und Linierung



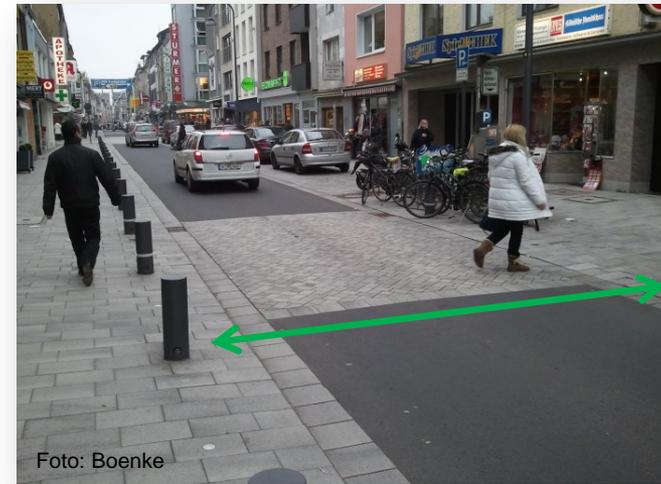
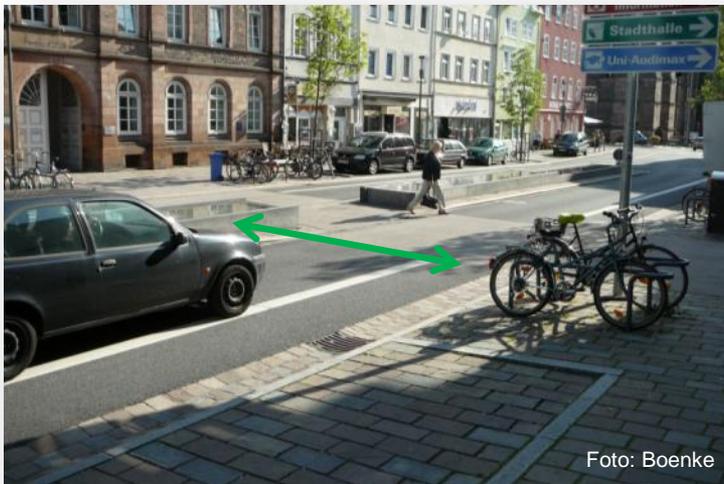
Foto: Boenke



Foto: Boenke

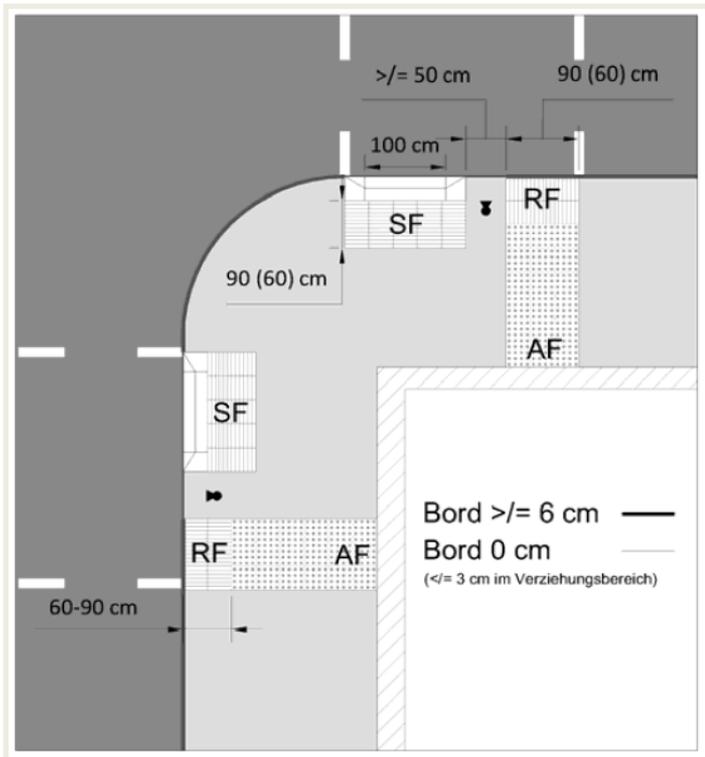
Lösungen und Gestaltungsansätze

Überquerungsstellen



Lösungen und Gestaltungsansätze

Überquerungsstellen – Differenzierte Bordhöhe

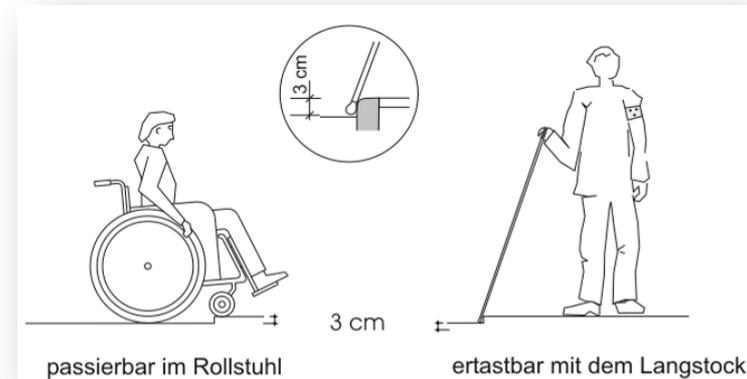


- Lösung für Hauptverkehrsstraßen (funktionaler Ansatz)
- für gesicherte und ungesicherte Überquerungsstelle möglich
- ABER: nicht überall umzusetzen!

Lösungen und Gestaltungsansätze

Überquerungsstellen – 3 cm Bordkante

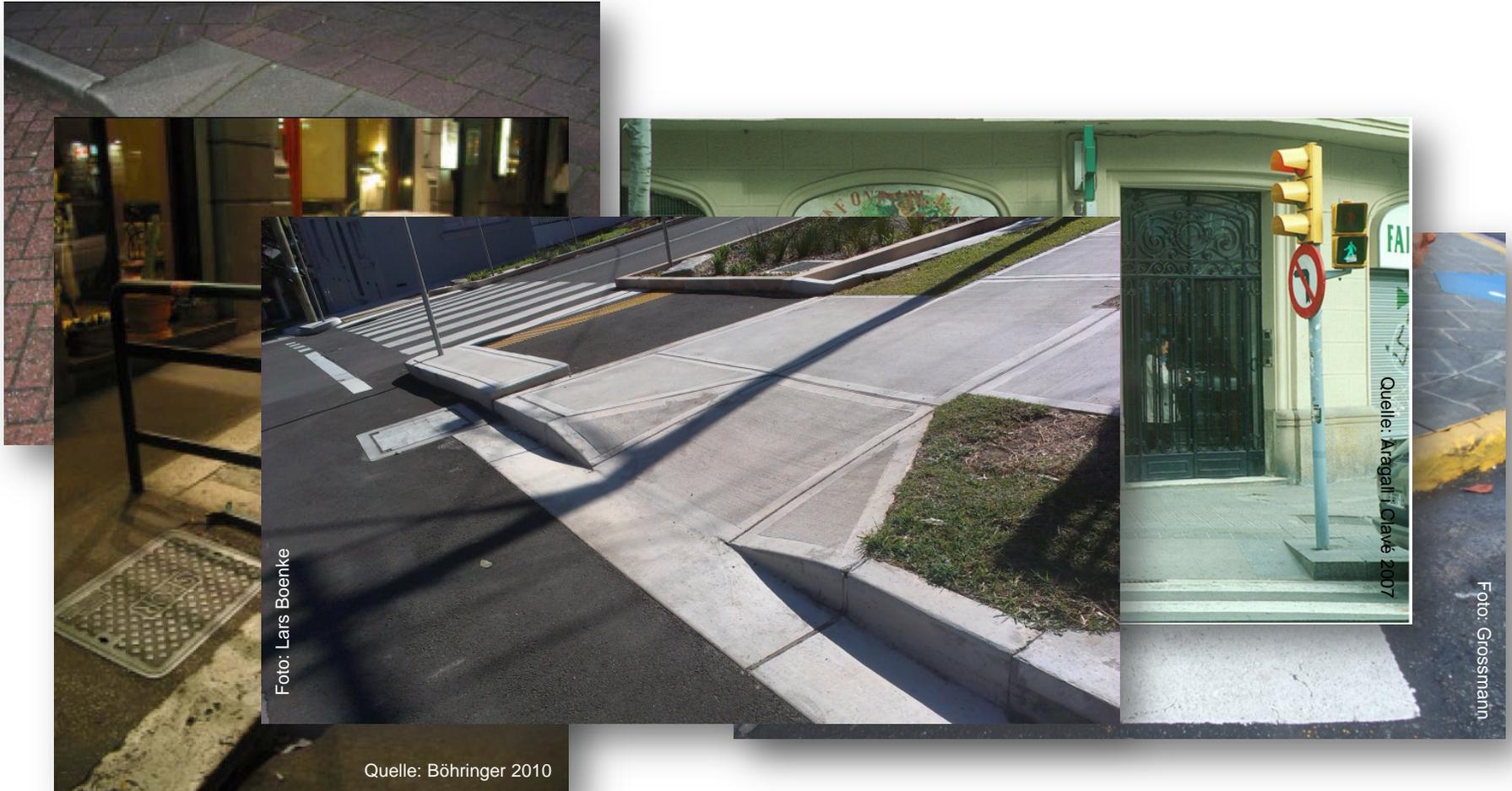
- Immer umzusetzen: 3 cm Bordsteinkante als geeignete Kompromisslösung
- Optimierung: **r = 20 mm** (FE77.0500/2010)
- An Hauptverkehrsstraßen: Absicherung mit Richtungsfeld (Rippenplatten), um Überlaufen zu vermeiden
- An Nebenstraßen ggf. mit Auffindestreifen, i. d. R. ohne Bodenindikatoren
- Fertigteile verbessern höhenstabile Einbaulage



Quelle: Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung 2006

Lösungen und Gestaltungsansätze

Überquerungsstellen – weiteres Potenzial?



Lösungen und Gestaltungsansätze

Barrierefreie Wegeketten – Kontraste sind lebenswichtig



Quelle: Krauß, SSB AG

Lösungen und Gestaltungsansätze

Barrierefreie Wegeketten – Angsträume vermeiden



Foto: Boenke



Foto: Boenke

Lösungen und Gestaltungsansätze

Barrierefreie Wegeketten – Sitz- und Verweilplätze



Lösungen und Gestaltungsansätze

Barrierefreie Wegeketten – Sanitäre Anlagen

Wohin, wenn man mal muss?

GESUNDHEITSAUSSCHUSS In ... gibt es zu wenige öffentliche Toiletten – Empörung über Konzept der Verwaltung



ca. 150 Städte (2014)

Quelle: KStA, 19.10.2011

Fazit

Barrierefreiheit – aber wie?

■ Strategische Fußwegeplanung

- kurze Wege,
- komfortabel,
- vernetzt,
- sicher.

■ Barrierefreie Ausgestaltung =

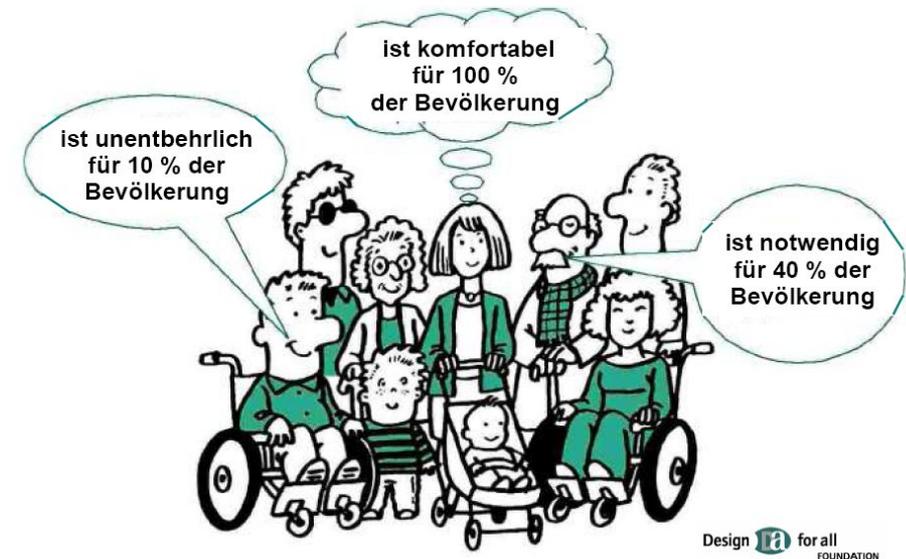
Design für Alle = Qualität in der Planung für den Fußverkehr

■ Schulung aller Beteiligten

- Planer,
- Bauausführende usw.

■ Qualitätssicherung:

Barrierefreiheit als Bestandteil des Sicherheitsaudits



Quellen

- Boenke, D.; Grossmann, H.; Piazzolla, A.; Rebstock, M.; Herrnsdorf, G.; Pfeil, M. (2014): Bordsteinkanten mit einheitlicher Bordhöhe und Bodenindikatoren an Überquerungsstellen; Bericht zum Forschungsprojekt FE77.0500/2010 Barrierefreie Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen – Ausgestaltung von Bordsteinabsenkungen und Bodenindikatoren im Detail; BASt - Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.); Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen; Verkehrssicherheit (Heft V242); Bergisch Gladbach.
- FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Hinweise für barrierefreie Straßenräume m(H BVA). Ausgabe 2011. FGSV 212. Köln: FGSV-Verlag.
- Asher, L.; Aresu, M.; Falaschetti, E.; Mindell, J. (2012): Most older pedestrians are unable to cross the road in time: a cross-sectional study. In: Age and Ageing. Heft 41, S. 690-694.
- Alrutz, D. ; Bachmann, C. ; Rudert, J. ; Angenendt, W. ; Blase, A. ; Fohlmeister, F. ; Häckelmann, P. (2012): Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Verkehrstechnik (Heft V217). Bergisch Gladbach.
- Stadt Köln, Amt für Straßen- und Verkehrstechnik (2012): MÜLHEIM 2020 – Flaniermeile Frankfurter Straße Vorstellung der Entwurfsplanung; Präsentation
- Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (2006): Unbehinderte Mobilität. Leitfaden. Heft 54.
- Görzel, Klaus (2014): Bordstein behindert Altenheim. In: Westfalenpost vom 14. August 2014.
- Sarwas, Maxi (2009): Blinde landen mitten auf der Kreuzung. In: Kölner Stadt-Anzeiger vom 12. Februar 2009.
- Reinheimer Bürgergemeinschaft für Behinderte e. V. Online verfügbar unter <http://www.4ahl.homepage.t-online.de>.
- Aragall I Clavé, F. (2007): Von der barrierefreien Gestaltung zur „Stadt für Alle“ in Barcelona: Vorbild und Vorreiter im Design für Alle.- In: Leidner, R./Neumann, P./ Rebstock, M. [Hrsg.]: Von Barrierefreiheit zum Design für Alle - Erfahrungen aus Forschung und Praxis.- [Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie Münster e. V.] Nr.38, S. 99-107, Münster.
- Böhringer, D. (2010): Getrennte Querungsstellen / Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe nach E-DIN 32984.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Fragen? Gerne!

Dr.-Ing. Dirk Boenke

STUVA e. V., Köln

d.boenke@stuva.de

0221/5 97 95-0