Wege der Älteren in der Stadt

Empfehlungen zur Erleichterung der Mobilität älterer Menschen
im öffentlichen Raum – am Beispiel Bremen-Steintor

GEKaPLAN
STADT- UND REGIONALPLANUNG
Dipl. Ing. Angelika Schlansky

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland

Oktober 2005

Inhaltsverzeichnis

Wege der Älteren in der Stadt

Einleitung **3**

Das Haus im Viertel – Seniorenwohnanlage mitten in der Stadt **4**

Bedeutung täglicher Wege für ältere Menschen **4**

Die Verkehrssituation im Steintor **5**
- Kfz-Verkehr 5
- Parkverkehr 5
  - Reduzierung des Parkdrucks von 1995 bis 2004 5
  - Rückgang Pkw-Besatz im Steintor von 1995 bis 2004 6
  - Auswirkungen des Parkdrucks auf Kreuzungsbereiche und Gehwege 6
  - Bedeutung von CarSharing für die Reduzierung des Parkdrucks 7
- ÖPNV-Anschluss 8
- Radverkehr 8
  - Parkende Fahrräder 9
- Fußverkehr 9
  - Rollator/Rollstuhl 10
- Wegenetz für Fußgänger und Rollstuhlfahrer 10
  - Querungsanlagen 10

Sitzgelegenheiten und andere Annehmlichkeiten **12**
  - Sitzgelegenheiten 12
  - Öffentliche Toiletten 12

Welche Baumaßnahmen sind erforderlich? **12**
  - Erläuterungen 13

Verkehrsplanung in anderen Ländern **14**

Schlusswort **16**

Anhang **17**
- Weiterführende Literatur 17
- Periodika 17

Wege der Älteren in der Stadt

Wie mit einfachen Mitteln die Mobilität älterer Menschen erleichtert werden kann

Einleitung

Bis zum Jahr 2030 wird in Deutschland die Zahl der Menschen, die das 60. Lebensjahr überschritten haben, von derzeit 20 Millionen auf 30 Millionen ansteigen, bei Abnahme der Bevölkerungszahl insgesamt. Die Rentenzahlungen werden geringer ausfallen, die Anzahl der Menschen im erwerbsfähigen Alter sinkt. Für Senioren bedeutet dies, dass sie zunehmend darauf angewiesen sind, sich selbst zu versorgen, da die nächste Generation die Betreuung im gewohnten Umfang nicht mehr leisten kann.

Für die Selbstversorgung ist Mobilität eine Grundvoraussetzung. Senioren bewegen sich häufig nicht mehr mit Hilfe des Automobils oder des Fahrrades fort, sondern zu Fuß, wobei auch ein Rollator oder Stock als zusätzliches Hilfsmittel eingesetzt wird. Viele Senioren bewegen sich mit dem Rollstuhl fort. Für diese Art der Fortbewegung ist der öffentliche Raum in weiten Teilen nicht konzipiert.

Maßnahmen, die für ältere Menschen auf den Straßen und Plätzen ergriffen werden, nutzen auch Kindern, Müttern/Vätern mit Kinderwagen und allen Menschen, die dauerhaft oder vorübergehend mit einem handicap leben müssen. Diese Maßnahmen nutzen auch all jenen, die ihre Wege in der Stadt gerne zu Fuß erledigen. Auch sie begrüßen ausreichenden Bewegungsraum auf den Gehwegen und sind froh, wenn auf ihren Wegen die Überquerung von Hauptverkehrsstraßen schnell und sicher möglich ist.

Die Attraktivität einer Stadt hängt wesentlich davon ab, wie frei und ungestört man sich zu Fuß in ihr fortbewegen kann. Zürich (nebenstehendes Foto) ist ein gutes Beispiel dafür. Fußverkehr ist ein Indikator für Stadtqualität.

So gesehen, sind Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen des Fußgängerverkehrs nicht als reine Verkehrsmaßnahme zu sehen, sondern als eine Maßnahme, die die Qualität der Stadt steigert.

Diese Broschüre präsentiert Ihnen Ergebnisse einer kritischen Betrachtung der Wege auf Fußgängerfreundlichkeit in einem abgegrenzten innerstädtischen Gebiet in Bremen, im Steintor, in dessen Mittelpunkt sich die Senioren-Wohnanlage „Haus im Viertel“ befindet. Dabei werden teilweise Beispiele aus anderen europäischen Ländern herangezogen, um zu veranschaulichen, dass eine fußgänger-freundliche Verkehrsplanung Vorteile für die Stadt bringt.

Diese Broschüre soll dazu beitragen, dass Mängel hinsichtlich der Bewegungsfreiheit von Senioren zu Fuß und mit dem Rollstuhl besser erkannt und behoben werden können.

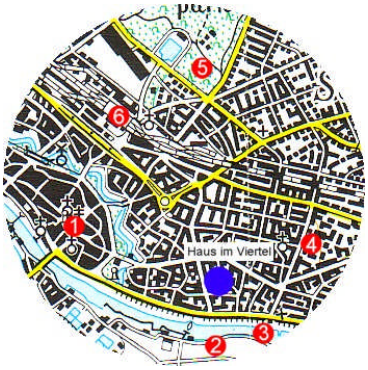
Das Haus im Viertel – Seniorenwohnanlage mitten in der Stadt

Gegenwärtig sind ältere Menschen auf der Suche nach neuen Wohnformen. Ein wichtiges Kriterium bei der Wohnungswahl ist die Umgebung. Gewachsene Stadtviertel, in denen es noch Geschäfte „um die Ecke“ gibt, sind begehrter als jene Bezirke, in denen man zum Einkaufen auf das Automobil bzw. fremde Hilfe angewiesen ist. Der Wunsch nach „Grün“ tritt gegenüber dem Wunsch, möglichst zentral zu wohnen, immer stärker in den Hintergrund. Die Seniorenwohnanlage „Haus im Viertel“ bietet beides: Grün und Zentralität.

Das Gebäude der Seniorenwohnanlage „Haus im Viertel“ ist auf einem ehemaligen innerstädtischen Gewerbegebiet errichtet worden. Es liegt im Blockinneren – umringt von zwei- bis dreigeschossigen Reihenhäusern mit Gärten. In dieser Seniorenwohnanlage leben 75 ältere Menschen und 10 behinderte Jugendliche.

In einem Neubau auf dem benachbarten Gelände des ehemaligen Fundamtes werden 11 weitere Wohnungen entstehen, es wird Raum für andere Einrichtungen geschaffen werden, u.a. für einen Kindergarten und eine Begegnungsstätte für Jung und Alt. Mit diesem generationsübergreifenden Konzept reagiert die Trägerin der Wohnanlage „Haus im Viertel“, die Bremer Heimstiftung, auf einen weiteren Trend: Ältere Menschen wollen sich ihrerseits aktiv am gesellschaftlichen Leben beteiligen, und nicht nur unter sich sein.

Attraktive Ziele sind von der Seniorenwohnanlage aus nicht weit entfernt. Der Weg zur Weser beträgt 350 m, zur Hauptgeschäftsstraße ebenfalls 350 m. Mit der Straßenbahn ist man in 5 Minuten in der Innenstadt, in 8 Minuten am Hauptbahnhof. Auch der Bürgerpark ist gut mit der Straßenbahn erreichbar. Das Bürgerhaus Weserterrassen, das auch kulturelle Veranstaltungen bietet und ein beliebter Aufenthaltsort ist, befindet sich in fußläufiger Entfernung. Ebenso der Anleger einer kleinen Fähre, die Ausflügler zur anderen Weserseite bringt, wo man sehr schön im Grünen spazieren gehen kann.



Ziele im Umkreis der Seniorenwohnanlage „Haus im Viertel“ von 500 bis 1.500 m Luftlinie

1 Innenstadt
2 anderes Weserufer
3 Bürgerhaus
4 Krankenhaus
5 Bürgerpark
6 Bahnhof

Bedeutung täglicher Wege für ältere Menschen

Für ältere Menschen ist es besonders wichtig, sich täglich im Freien zu bewegen. Das hat gesundheitliche und soziale Gründe. Die täglichen Besorgungen sind ein „legaler Anlass“, vor die Tür zu gehen. Für ältere Menschen ist es von hoher Bedeutung, dass ein Lebensmittelgeschäft, die Post, Bank, Apotheke, der Arzt und die Bibliothek gut zu Fuß zu erreichen sind und dass eine Haltestelle in der Nähe ist. Schließt eine Post oder eine Bankfiliale, trifft das ältere Menschen viel stärker als Menschen, die aus eigener Kraft bzw. mit Auto oder Fahrrad auch gut längere Wege bewältigen können.

Die täglichen Wege im Alter

- gliedern den Tag,
- nutzen der Gesundheit, heben die Stimmung,
- bieten Abwechslung durch Beobachtungen aller Art,
- helfen gegen Einsamkeit,
- stärken das Gefühl, Teil der Gesellschaft zu sein.

Die Verkehrssituation im Steintor

Je älter ein Mensch ist, desto stärker ist er auf gute Bürgersteige und bequeme, sichere Übergänge als Verkehrswege angewiesen.
Die Straßen rund um die Seniorenwohnanlage sind sehr schmal. Die meisten Bürgersteige haben eine Breite von 1,60 m, die Bordsteinkanten sind 5 bis 10 cm hoch. Die Fahrbahnen sind nicht breiter als 3,50 m, sie haben Kopfsteinpflaster.
Für Menschen zu Fuß gibt es in der Stadt kein durchgängiges Wegenetz außerhalb der Hauptverkehrsstraßen. Die Gehwege bzw. die benutzbare Gehwegbreite erlauben es selten, zu zweit nebeneinander zu gehen. Es gibt zu wenig Querungshilfen bzw. Querungserleichterungen.

Im Folgenden soll beschrieben werden, wie sich die Verkehrssituation im Bereich zwischen Vor dem Steintor, Lübecker Straße, Osterdeich und Sielwall aus der Sicht der älteren Menschen darstellt, was sich im Laufe der letzten 10 Jahre verbessert hat und welche weiteren Verbesserungen hinsichtlich der Seniorenmobilität zu empfehlen sind.

Kfz-Verkehr

Das gesamte Gebiet des Ortsteils Steintor ist verkehrsberuhigter Bereich – Kraftfahrzeuge dürfen hier nicht schneller als 30 km/h fahren. Ausnahmen bilden die Hauptverkehrsstraßen Sielwall und Osterdeich.

Das Gebiet der Wohnstrassen ist seit 1996 in „Verkehrszellen“ unterteilt, d.h. viele Straßen sind mittels Poller für den fließenden Kfz-Verkehr unterbrochen. Die Poller sind für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr umklappbar. Die Anwohner wissen, über welche Straßen sie ihre Wohnung/ihr Haus erreichen können. Durchgangs- und Schleichverkehr ist in den Wohnstraßen nicht mehr möglich; hier verkehren im Prinzip nur noch die Pkws der Anlieger, Taxis und die Müllabfuhr. Der fließende Autoverkehr im Wohnstraßenbereich ist für Fußgänger kein Problem, und auch nicht für Senioren, da in diesem Bereich sehr langsam gefahren wird.

Parkverkehr

Reduzierung des Parkdrucks von 1995 bis 2004

Brunnenstraße 1995

Brunnenstraße 2005

In den meisten Straßen wird heute einseitig auf der Fahrbahn geparkt, da beidseitiges Parken durch Poller unterbunden wurde (rechtes Foto). Vor 10 Jahren wurde in den meisten Straßen beidseitig geparkt (linkes Foto)[1].
Die Bürgersteige sind im Prinzip frei, wenn man von Mülltonnen an bestimmten Tagen und parkenden Fahrrädern einmal absieht.[2]

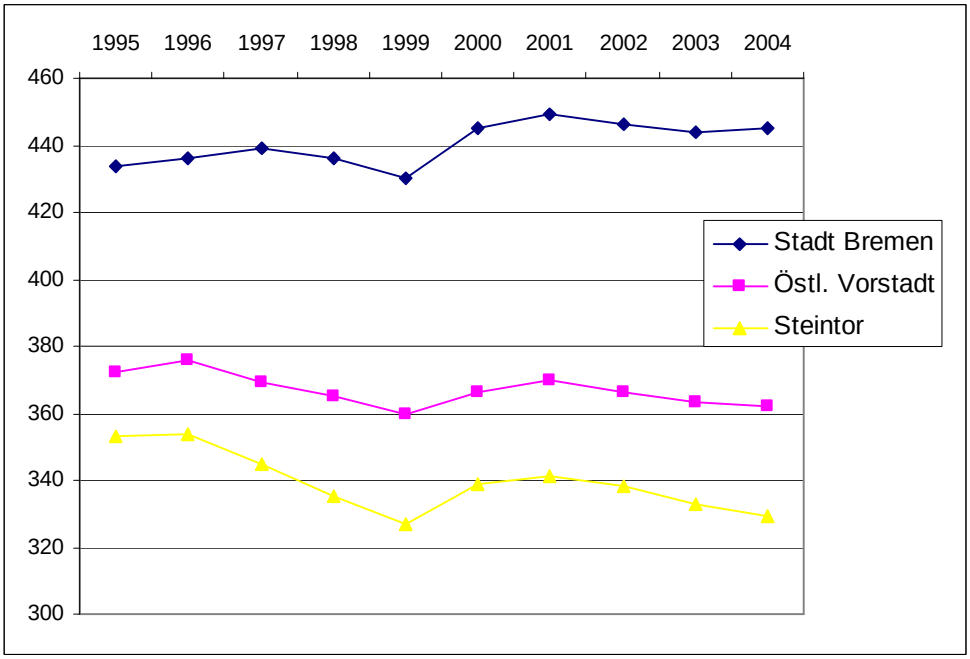
[1] Siehe auch: A. Schlansky: Zu Fuß im Stadtteil. Senator für Bau Verkehr und Stadtentwicklung, Bremen 1996

Der Kfz-Parkverkehr ist im Laufe der letzten 10 Jahre nahezu halbiert worden. Der Sicherheitsaspekt war ausschlaggebend für die Unterbindung des beidseitigen Parkens in diesen engen Straßen; Feuerwehr, Rettungsfahrzeuge, Polizei und auch Dienstleister (Müllabfuhr, Umzugswagen, Arzt, Handwerker) kommen nun besser durch die Straßen.

Wo sind die Pkws geblieben?

Zum einen sind im gesamten Steintor neue Stellplätze entstanden, so z.B. im Parkhaus Lübecker Straße und in der Mecklenburger Straße, wo ein Teil des Platzes dem Parkverkehr zur Verfügung gestellt wurde. Zum anderen hat die Anzahl der Pkws der Einwohner im Steintor abgenommen. Waren im Jahr 1995 noch 2.703 Pkws zugelassen, so sind es heute, im Jahr 2005 nur noch 2.414 Pkws[3], also knapp 300 weniger bzw. 11 Prozent, bei nahezu gleich bleibender Bevölkerungszahl.

Rückgang Pkw-Besatz im Steintor von 1995 bis 2004



Parkverkehr ist grundsätzlich eine variable Größe, da er von der individuellen Entscheidung der Menschen abhängt, sich ein Auto an- bzw. abzuschaffen. Der Pkw-Besatz pro Einwohner ist im Jahr 2004 im Steintor mit 329/ 1.000 E relativ gering.[4] Dennoch ist der Parkdruck im Steintor noch zu hoch.

Auswirkungen des Parkdrucks auf Kreuzungsbereiche und Gehwege

In den Wohnstraßen werden einige Pkws nach wie vor dort auf den Bürgersteigen geparkt, wo es möglich ist. Geparkt wird z.B. oft vor Garageneinfahrten, da hier die Pollerreihe unterbrochen ist. Da hat häufig zur Folge, dass auf der gegenüberliegenden Straßenseite ebenfalls aufgesetzt geparkt wird.

Geparkt wird auch in den Kreuzungsbereichen. Die StVO ist de facto außer Kraft gesetzt.[5] Rollstuhlfahrer, die an einer Kreuzung die Straße überqueren wollen, haben keine Sicht, die Abstände zwischen den parkenden Pkws sind darüber hinaus selten so groß, dass ein Rollstuhl durchpasst. Kindern wird die Sicht genommen, sie sind besonders gefährdet.

Empfehlung: Es ist sinnvoll, dem Parkdruck durch Pkws nicht nachzugeben, sondern die Alternativen zur Pkw-Benutzung zu stärken. Das Pkw-Parken sollte nur noch dort

---

[2] Das Problem mit parkenden Fahrrädern wird im Abschnitt „Fahrradverkehr“ weiter unten behandelt.
[3] Statistisches Landesamt Bremen, 2005
[4] Zum Vergleich: In der Stadt Bremen kommen 445 Pkw auf 1.000 Einwohner (Jahr 2004).
[5] StVO, § 12, Abs.3: Das Parken ist unzulässig vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten.

zugelassen werden, wo es andere Verkehrsarten und Nutzungen nicht wesentlich einschränkt oder stört. Stellen, an denen Fußgänger bevorzugt, die Straße überqueren wollen, z.B. auf Höhe der Einmündungen von Nebenstraßen, vor Supermärkten sollten gegen parkende Pkws geschützt werden; die neu ausgebaute Hamburger Straße im benachbarten Ortsteil Peterswerder bietet gute Beispiele dafür.

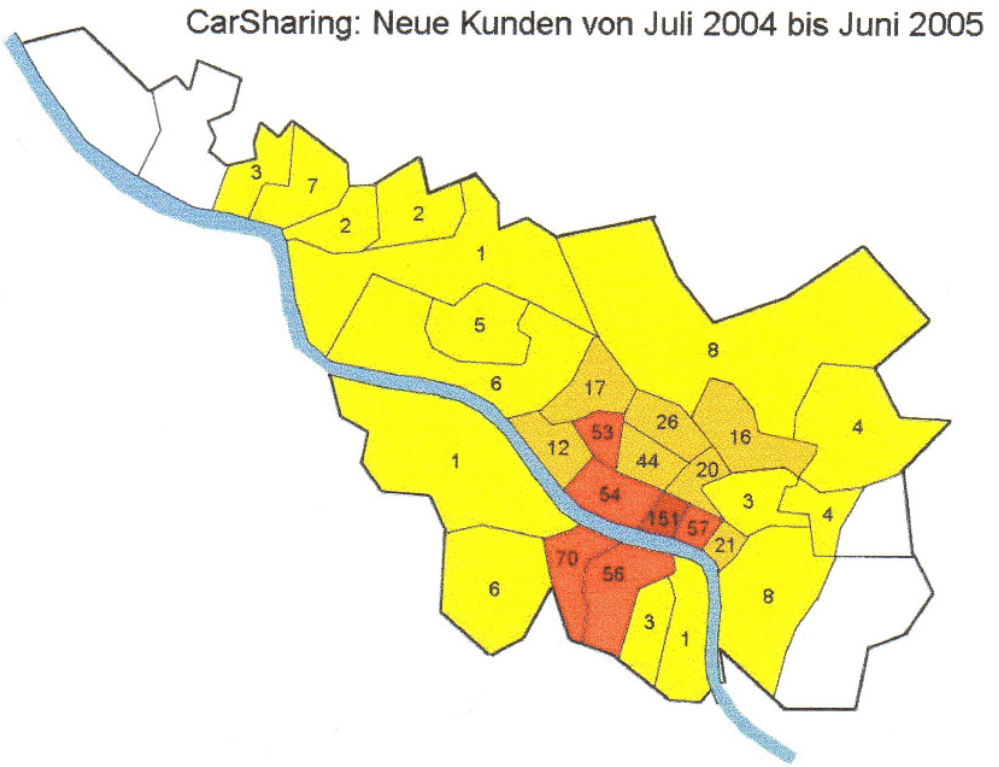
Bedeutung von CarSharing für die Reduzierung des Parkdrucks

Wer in der Stadt wohnt und arbeitet und weniger als 10.000 km im Jahr fährt, für den ist die Benutzung eines CarSharing-Fahrzeuges günstiger als die Haltung eines privaten Pkws. Als CarSharing-Kunde hat man immer einen reservierten Parkplatz am Wohnort – ein weiterer Vorteil.

CarSharing erfreut sich zunehmender Beliebtheit.[6] Wie die Grafik unten zeigt, ist insbesondere in den innenstadtnahen Stadtbereichen ein verstärkter Kundegewinn zu verzeichnen. Die meisten Kunden kommen aus dem Bereich Ostertor/Steintor/Fesenfeld; in der Zeit von Juli 2004 bis Juni 2005 kamen aus diesem Bereich 151 neue CarSharing-Kunden dazu. Aus dem Stadtzentrum kamen 54, aus dem Bereich Peterswerder/Hulsberg 57 neue Kunden innerhalb dieses Zeitraums dazu.

CarSharing trägt dazu bei, den Parkdruck im Viertel und anderen Stadtteilen zu verringern.

Die Abnahme des Parkplatzangebotes durch Poller hat nicht zu einem Verlust an Komfort und zu einer Verringerung der Attraktivität des Viertels geführt; die seit Jahren gleich bleibenden Bevölkerungszahlen und das geringe Durchschnittsalter der Bevölkerung im Steintor lassen diesen Rückschluss zu.



Quelle: Cambio Bremen, 2005

Grafik: GEKAPLAN

Empfehlung: Das Umsteigen auf andere Verkehrsmittel und die Teilnahme an CarSharing sind zu erleichtern. Von der Bereitstellung weiteren Parkraums für Pkws ist abzuraten, es sei denn, man verknüpft diese Bereitstellung mit einer konsequenten Ahndung illegalen Parkens im Viertel.

[6] CarSharing-Fahrzeuge stehen im gesamten Stadtgebiet bereit. Näheres dazu unter cambio, StadtAuto Bremen CarSharing GmbH

ÖPNV-Anschluss

In der Straße „Vor dem Steintor“ verlaufen 3 Straßenbahnlinien. Die hier verkehrenden Niederflurbahnen sind für Senioren sehr bequem. Im Steintor gibt es zwei Straßenbahnhaltestellen, „Sielwall“ und „Brunnenstraße“. Die Haltestelle „Sielwall“ bietet Überdachung und Sitzgelegenheit. Zu den Tageszeiten fährt alle 5 Minuten eine Straßenbahn Richtung Innenstadt, sonntags alle 10 Minuten. Das Steintor ist sehr gut mit ÖPNV versorgt.

Der kürzeste Weg vom „Haus im Viertel“ zur Haltestelle Brunnenstraße ist der Weg über die Eschenstraße/Brunnenstraße. Gerade die Eschenstraße ist jedoch eine der letzen Straßen, in denen noch beidseitig aufgesetzt geparkt wird.

Empfehlung: Die Zugänglichkeit der Haltestellen ist zu erleichtern. Auch in der Eschenstraße und im Kreuzungsbereich Eschenstraße/Brunnenstraße sollten auf einem Bürgersteig Poller installiert werden, damit der kürzeste Weg vom „Haus im Viertel“ zur nächsten Haltestelle frei ist.

Radverkehr

In Bremen ist das Fahrrad ein beliebtes Fortbewegungsmittel, so auch im Viertel. Die

Hauptverkehrsstraße Sielwall ist mit Fahrradwegen ausgestattet, ebenso ein Teilbereich der Straße Vor dem Steintor zwischen Sielwall und Ziegenmarkt. Es handelt sich dabei um sogenannte „Bordsteinradwege“ d.h. sie verlaufen auf gleicher Ebene wie der Fußverkehr. Das führt zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern. Im weiteren Verlauf der Straße Vor dem Steintor verläuft der Radverkehr auf der Fahrbahn, zwischen Gehweg und Straßenbahnschiene. Dieser Bereich ist mit Kleinpflaster belegt und gut befahrbar. An der Haltestelle Brunnenstraße müssen Radfahrer wegen des vorgezogenen Gehwegbereiches eine Strecke von ca. 70 m zwischen den Gleisen fahren, was für sie unangenehm ist. Zum einen haben sie das Gefühl, den Autoverkehr zu stören bzw. von ihm gefährdet zu werden, zum anderen ist der Gleisbereich mit Kopfsteinpflaster belegt. Autofahrer gewähren an der Übergangsstelle den Radfahrern Vorfahrt. Fahrradfahrer und Autofahrer haben sich an diese Regelung gewöhnt.

Die Fahrbahnen aller Wohnstraßen im Untersuchungsbereich haben Kopfsteinpflaster, dem die Radfahrer gerne ausweichen, wenn sich die Gelegenheit dazu bietet. Das Radfahren auf dem Gehweg ist immer noch weit verbreitet. Senioren sind durch Radfahrer auf den Gehwegen und auch durch die Bordsteinradwege besonders gefährdet. Sie fühlen sich ständig verunsichert und gestresst.

Empfehlung: Radverkehr gehört auf die Fahrbahn, die Bordsteinradwege sind langfristig aufzuheben. Der Fahrbahnbelag sollte so beschaffen sein, dass er sich zum Radfahren gut eignet. Auch Kopfsteinpflaster kann so verlegt werden, dass es für Radfahrer erträglich ist, wie in der Brunnenstraße. Besser geeignet ist jedoch Asphalt oder Kleinpflaster. Das Radfahren auf den Bürgersteigen ist zu ahnden. Kinder sollten dazu erzogen werden, auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen und auch einmal abzusteigen und zu schieben, wenn die Situation es erfordert.

Parkende Fahrräder

Parkende Fahrräder im Gehwegbereich sind vor allem für mobilitätsbehinderte Menschen und Sehbehinderte ein Problem. Blinde können sich mit dem Stock nicht am Zaun- oder Mauersockel orientieren. Der Blindenstock kann in den Speichen hängen bleiben.

Durch parkende Fahrräder auf den Gehwegen allgemein ist für Rollstuhlfahrer und Menschen mit Rollator häufig zu wenig Platz auf den Bürgersteigen.

In den letzten 10 Jahren sind für ein geordnetes Parken und aus Gründen des Schutzes gegen Diebstahl viele Fahrradbügel eingebaut worden, sie decken den Bedarf jedoch nicht.

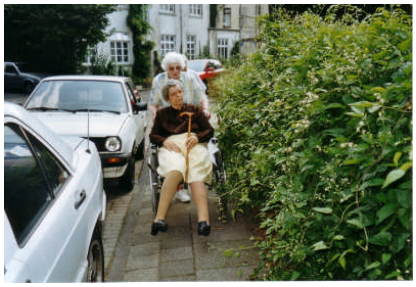
Empfehlung: Dem Parkdruck durch Fahrräder sollte durchaus nachgegeben werden, da es sich beim Fahrrad um ein platzsparendes und umweltfreundliches Verkehrsmittel handelt. Allerdings gibt es auch hier gewisse Grenzen, die Gestaltung und den Fußverkehr betreffend. Zur Freihaltung der Bürgersteige von parkenden Fahrrädern ist zu empfehlen, mehr Fahrradbügel im Bereich der Parkstreifen einzubauen, auch in den Wohnstraßen.

Fußverkehr

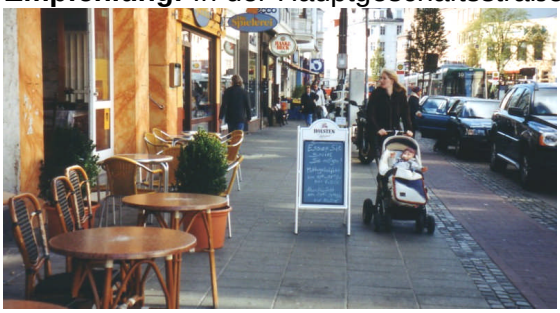
In Viertel sind viele Menschen zu Fuß unterwegs. Es gehört zur Tradition der Viertelbewohner, vor allem am Samstagvormittag, auf der Geschäftsstraße zu promenieren und auf den Märkten einzukaufen. Man sieht und wird gesehen, man bleibt stehen, um einen alten Bekannten zu begrüßen und ein paar Worte zu wechseln. Die vielen Cafés bieten Gelegenheit, eine längere Unterhaltung sitzend fortzuführen.

Die für Fußgänger benutzbare Verkehrsfläche in der Hauptgeschäftsstraße Vor dem Steintor ist in den letzten Jahren bedeutend erweitert worden; sie weist eine glatte, benutzerfreundliche Oberfläche auf. Diese Verkehrsfläche wird durch Tische und Stühle, Stelltafeln, Fahrradständer (auch als Werbeträger), Schaltkästen und Verkehrszeichen reduziert.

In den Nebenstraßen sind die Gehwege sehr schmal und uneben. Zerbrochene oder schief liegende Gehwegplatten, Vertiefungen, Bewuchs und Verschmutzung sind hier vorherrschend. Die Bordsteine sind zu hoch. Zu den Schaltkästen und Verkehrszeichen kommen vermeidbare Hindernisse wie parkende Fahrräder, üppig wachsendes Vorgartengrün und Beete entlang der Hauswände als Einengung dazu. Eine Ausnahme bildet die neu ausgebaute Brunnenstraße, bei der die Gehwege in vorbildlicher Weise eben gepflastert und von Bewuchs (noch nicht) betroffen sind.



Empfehlung: In der Hauptgeschäftsstraße ist darauf zu achten, Schautafeln durch attraktive Schaufenstergestaltung zu kompensieren. Schautafeln stehen im Weg. Tische und Stühle auf den Gehwegen sind eine Bereicherung hinsichtlich der Lebendigkeit des Viertels, und bisher wird dadurch der Fußverkehr nicht sonderlich behindert. Es ist darauf zu achten, dass das auch so bleibt.



Die Gehwegflächen der Nebenstraßen sind zu sanieren und von störendem Grün zu befreien.

Rollator/Rollstuhl

Viele ältere Menschen sind im Viertel mit einem Rollator oder Rollstuhl unterwegs.

Für diese Menschen sind Straßen, in denen häufig oder dauerhaft beidseitig geparkt wird, unbenutzbar, da der Platz zwischen Hauswand/Zaun und parkendem Auto zu eng für sie ist und sie nicht die Möglichkeit haben, zur Not auf die Fahrbahn auszuweichen. Auch einzelne aufgesetzt parkende Pkws können für Rollstuhlfahrer einen ganzen Straßenzug blockieren.

Die Bordsteine sind an manchen Kreuzungen noch nicht abgesenkt und für Rollstuhlfahrer ohne Hilfe unüberwindlich.

Das Kopfsteinpflaster auf der Fahrbahn ist für Menschen mit Rollator und Rollstuhl unbequem, die Überquerung der Straßen mühsam. Die kleinen Vorderräder bestimmter Rollstühle bleiben leicht in zu breiten Fugen hängen. Die hohen Bordsteinkanten sind auch für Menschen mit Rollator unbequem.

Empfehlung: In den letzten 10 Jahren sind viele Bordsteine in Kreuzungsbereichen abgesenkt worden; diese Maßnahme ist fortzusetzen.

Bordsteinabsenkungen sind darüber hinaus an der Hauptgeschäftsstraße Vor dem Steintor erforderlich und zwar jeweils zumindest gegenüber der einmündenden Nebenstraßen (siehe Grafik Seite 13). Eine Nachbesserung des Straßenbelages bzw. eine Neupflasterung an bestimmten Übergängen ist in Erwägung zu ziehen. Das illegale und behindernde Parken ist verstärkt zu ahnden.

Wegenetz für Fußgänger und Rollstuhlfahrer

Fußverkehr benötigt ein Wegenetz auch außerhalb der Hauptverkehrsstraßen. Die Straßen im Viertel sind gut vernetzt, nur die Hauptverkehrsstraßen sind für Fußgänger Barrieren, die schlecht oder gar nicht zu überqueren sind. Hier fehlen aus Querungsanlagen, zumindest von den Nebenstraßen aus.

Querungsanlagen

Querungsanlagen sind in Deutschland selten, seit den 60er Jahren sind sie nach und nach abgeschafft worden. Die Wiedereinführung wird durch eine neue Richtlinie erleichtert.

In dieser neueren Richtlinie (R-FGÜ 2001)[7] aus dem Jahr 2001 des Bundesministeriums für Verkehr werden Zebrastreifen zum Schutz der Fußgänger ausdrücklich empfohlen. Hier steht auch: „Die Sicherheit von FGÜ (Fußgängerüberwegen) kann durch ergänzende bauliche Maßnahmen oder verkehrsrechtliche Anordnungen verbessert werden. Derartige Kombinationen empfehlen sich insbesondere, wenn vorrangig Kinder oder ältere oder behinderte Menschen beim Überqueren einer Straße geschützt werden müssen“.[8]

Diese Richtlinie ist vom Land Bremen übernommen worden.

[7] Richtlinien für die Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn 2001

[8] R-FGÜ 2001, Punkt 1 Abs. 3

Rechtlich ist es möglich, überall dort einen Zebrastreifen anzulegen, wo es für notwendig erachtet wird. Dies gilt auch für Bundesstraßen und Straßen mit Schienenverkehr. Straßenbahnen sind gegenüber querungswilligen Fußgängern grundsätzlich bevorrechtigt, auch an Zebrastreifen.

Das Argument: „Fußgänger wiegen sich auf Zebrastreifen in trügerischer Sicherheit“ kann zur Abschaffung bzw. gegen die Einrichtung von Zebrastreifen nicht mehr herangezogen werden; es ist wissenschaftlich widerlegt, dass Zebrastreifen besonders unsicher sind. Bürgersteige und signalgesteuerte Fußgängerüberwege sind auch unsicher. Das wird beispielsweise durch eine Untersuchung des Rheinischen Gemeinde- Unfall-Versicherungsverbandes bestätigt.[9] Von 393 untersuchten Verkehrsunfällen haben sich 133 auf der Fahrbahn (auf freier Strecke), 33 auf den Bürgersteigen, 34 bei einer grünen Fußgängerampel und 18 auf dem Zebrastreifen ergeben. Es ist erwiesen, dass nicht die Art der Querungsanlagen, sondern die Menge ausschlaggebend dafür ist, wie sicher sie für die Fußgänger sind.[10] Entscheidend ist die Aufmerksamkeit der Autofahrer auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer, und diese kann u.a. durch die Menge der Querungshilfen erhöht werden; Autofahrer rechnen eher mit Fußgängern und fahren umsichtiger.

In Kopenhagen z.B. gibt es überall dort Zebrastreifen, wo sie gebraucht werden, nicht nur an

den Hauptkreuzungen, sondern auch vor Metrostationen, vor dem Bahnhof, an Straßeneinmündungen. Anders als in Deutschland, befinden sie sich auch an überbreiten Innenstadtstraßen mit mehreren Fahrbahnen pro Fahrtrichtung (siehe Fotos oben). Die Kombination von Fußgängerampeln und Zebrastreifen ist in anderen europäischen Ländern an Hauptverkehrsstraßen üblich. Fällt die Ampel aus, bietet der Zebrastreifen immer noch einen gewissen Schutz.

Zürich: Zebrastreifen über Gleisen

Zürich: Straßenbahn hat Vorfahrt

In Zürich gibt es Zebrastreifen auch in jenen Straßen, in denen die Straßenbahn fährt. Die Straßenbahn hat gegenüber Fußgängern Vorfahrt.

Empfehlung: Es sind überall dort Querungsanlagen bzw. Fußgängerüberwege einzurichten, wo sie gebraucht werden. Ein Wegenetz außerhalb der Hauptverkehrsstraßen ist zu fördern. Fußverkehr ist als eigenständige Verkehrsart zu betrachten, verkehrsplanerisch entsprechend zu berücksichtigen und gegenüber dem Kfz-Verkehr und auch gegenüber dem Fahrradverkehr nicht zu benachteiligen.

[9] GUV, Uta Koppen-Brauns: Verkehrsunfälle von Grundschülern auf dem Schulweg
[10] Apel, D; B. Kolleck; M. Lehmbrock: Stadtverkehrsplanung, Teil 4: Verkehrssicherheit im Städtevergleich. Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) Berlin, 1988

Sitzgelegenheiten und andere Annehmlichkeiten

Bremen: Vor dem Steintor

Sitzgelegenheiten
Bänke sind notwendige „Parkplätze“ für Fußgänger, die länger unterwegs sind. Ältere Menschen benötigen Sitzgelegenheiten auch schon auf kürzeren Strecken.

Im Steintor gibt es nur wenige Bänke bzw. sie sind nicht gleichmäßig genug verteilt. Manch einer ruht sich auf seinem Rollator aus, wie auf dem nebenstehenden Foto zu sehen ist.

Bänke werden nicht nur von ermüdeten und gehbehinderten Fußgängern benutzt, sondern auch von allen anderen Menschen, die das öffentliche Treiben beobachten oder/und mit einem Freund einer Freundin zusammen sitzen wollen. Bänke sind also an vielen Stellen der Stadt erforderlich und wünschenswert.

Zürich: Bahnhofstraße

Auch wenn Bänke im Verruf stehen, vermehrt von Jugendlichen und „Nicht-Sesshaften“ aufgesucht zu werden - Jugendliche und Obdachlose dürfen nicht aus der Gesellschaft ausgeschlossen werden. Je integrierter sie sich fühlen, desto eher werden sie bereit sein, auf nachbarschaftliche Belange Rücksicht zu nehmen. Je mehr Sitzgelegenheiten es gibt, desto besser verteilen sich diese Personengruppen, die möglichen „Störungen“ verringern sich insgesamt.

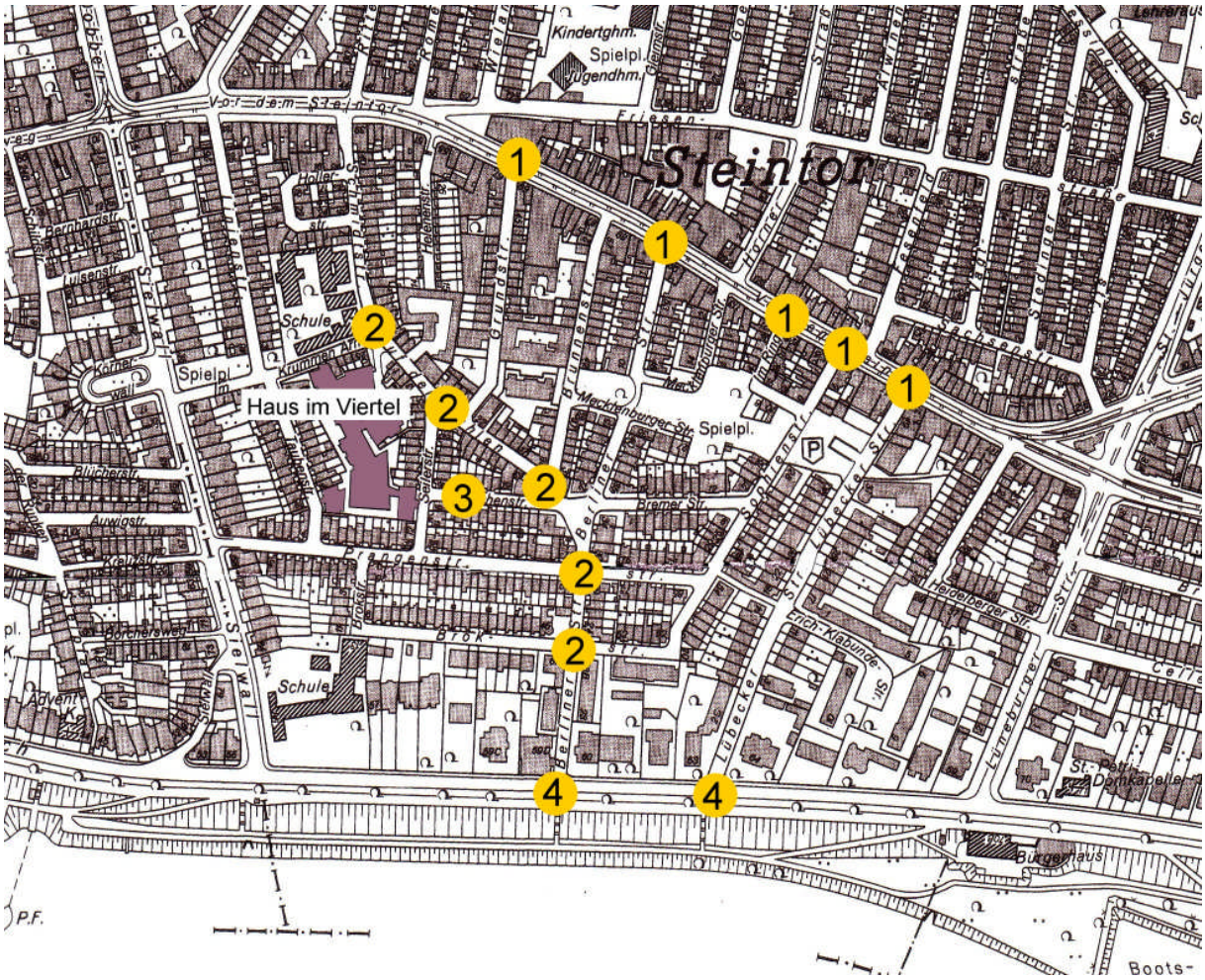
Empfehlung: Bänke sollten nicht nur in Grünanlagen aufgestellt werden, sondern überall dort in der Stadt, wo sich die räumliche Situation dafür eignet.

Öffentliche Toiletten
Zum Service für Fußgänger zählt auch, dass öffentliche Toiletten in ausreichender Menge vorhanden sein müssen. Sie fehlen im Steintor.
In Verden haben Stadt und Gastronomie eine für beide Seiten nützliche Vereinbarung getroffen: Einige gastronomische Betriebe stellen ihre Toiletten der Öffentlichkeit zu Verfügung, die Stadt bezahlt die Reinigung.

Empfehlung: Bremen könnte das „Verdener Modell“ übernehmen.

Welche Baumaßnahmen sind erforderlich?

Die Verkehrssituation im Steintor hat sich in den letzten 10 Jahren zugunsten der Fußgänger entspannt. Was jetzt noch fehlt, sind im Vergleich zu den bereits getätigten Maßnahmen Kleinigkeiten, die jedoch für ältere Menschen von hoher Bedeutung sind. Neben allen Maßnahmen, die zur Erleichterung des zu Fuß Gehens im vorherigen Kapitel beschrieben worden sind, werden im folgenden einige Baumaßnahmen vorgeschlagen, die dazu beitragen könnten, dass Senioren die Vorteile der zentralen Lage des „Hauses im Viertel“ noch besser nutzen können.



Nr.	Stelle	Mangel	erforderliche Maßnahme
1	Vor dem Steintor	Von den meisten Nebenstraßen aus kommen Rollstuhlfahrer nicht auf die andere Straßenseite.	Bordsteinabsenkungen oder Rampen.
2	Kreuzungsbereiche im Verlauf des Straßenzuges Auf der Kuhlen, Berliner Straße	Kopfsteinpflaster, hohe Bordsteine und Unübersichtlichkeit.	Glättung des Fahrbahnbelages, Absenkung der Bordsteine.
3	Eschenstraße	Aufgesetztes Parken auf beiden Bürgersteigen.	Poller auf einem Gehweg gegen aufgesetztes Parken.
4	Osterdeich	Keine Querungsmöglichkeit von den Nebenstraßen aus.	Querungshilfen durch Mittelstreifen, Fußgängerampel und Zebrastreifen.

Erläuterungen

zu 1: In der Hauptgeschäftsstraße sind am nördlichen Bürgersteig an fünf Stellen Rampen für Rollstuhlfahrer zu empfehlen.

zu 2: Die Umbauten in den Nebenstraßen könnten in Verbindung mit einer Kanalerneuerung kostenneutral hergestellt werden. Nach Auskunft der für Kanalerneuerungen zuständigen Gesellschaft ist in den nächsten 5 bis 10 Jahren damit jedoch in diesem Bereich nicht zu rechnen. Die Umbauten sollten dennoch in Angriff genommen werden, da die markierten Bereiche wichtige Querungsstellen für die Bewohner des Hauses im Viertel sind.

zu 3: In der Eschenstraße sind - wie in den anderen Straßen auch – Poller auf einem Gehweg anzubringen, um das aufgesetzte Parken zu verhindern.

zu 4: Ein markierter oder gebauter Mittelstreifen auf dem Osterdeich wäre für alle Viertelbewohner, die an der Weser spazieren gehen wollen, eine große Hilfe beim Überqueren der Fahrbahn.

Bremen:
Osterdeich/Berliner Straße
Keine Querungsmöglichkeit

Zürich:
Querungsanlage über eine Hauptverkehrsstraße
von einer Nebenstraße aus

Verkehrsplanung in anderen Ländern

Wie bereits des öfteren erwähnt, erweisen einige andere europäische Länder dem Fußverkehr größere Beachtung. Hierzu im Folgenden noch ergänzende Hinweise.

Die **Schweiz** ist gerade dabei, die Förderung der nichtmotorisierten Verkehrsarten zum politischen Programm zu erheben, nachdem alle anderen verkehrspolitischen Maßnahmen, eine nachhaltige Entwicklung zu erreichen, nicht den gewünschten Effekt hatten. [11] Es ist geplant, dem „Langsamverkehr“ (LV) die gleichen Chancen einzuräumen wie dem ÖV (Öffentlicher Verkehr) und dem MIV (motorisierter Individualverkehr). Der Langsamverkehr wird als „human powered mobility“ definiert und besteht aus Fußverkehr, Radverkehr und Inline-Skaten. Die Akteure werben um ein neues Grundverständnis für den Begriff „Personenverkehr“: Statt durch zwei Diagramm-Säulen des modal splits (MIV und ÖV) soll der Personenverkehr in Zukunft durch drei Säulen definiert werden. Alle drei Verkehrsarten sollen in Zukunft die gleiche Gewichtung bekommen.[12]

Dänemark hat sich schon relativ früh vom amerikanischen Traum der „grenzenlosen Automobilität“ verabschiedet.[13] Verstärkt wurde diese Tendenz durch den „Ölschock“ der 70er Jahre. Ziel der Regierung war, sich von der Energiequelle Öl unabhängiger zu machen und damit auch vom Kfz-Verkehr. Kopenhagen hat beispielsweise in den 60er Jahren beschlossen, den öffentlichen Raum für Menschen zurückzuerobern, damit die Menschen wieder häufiger zu Fuß gehen oder Fahrrad fahren.[14] Im Jahr 1962 wurde die ehemalige Hauptstraße, die Stroget für den Kfz-Verkehr gesperrt. Jahr für Jahr wurden seitdem zwei

[11] Nach vier Jahren Forschung im Umfang von gut 10 Millionen Franken zum Thema „Verkehr und Umwelt“ (Nationales Forschungsprogramm 41) wurde im Januar 2001 bilanziert, dass mit der bisher beschlossenen Verkehrspolitik keine nachhaltige Entwicklung erreicht wird. Miges Baumann, Bundesamt für Gesundheit, Bern. Zitiert aus Tagungsband, Symposion des FUSS e.V., Wittenberg, 2003

[12] Leitbild Langsamverkehr, Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, www.langsamverkehr.ch, Bern 2002

[13] Gehl, Jan, Lars Gemzoe: New city spaces, Kopenhagen, 2003

[14] Gehl, Jan, Lars Gemzoe: new city spaces, Kopenhagen, 2003

Prozent der Parkplätze umgewidmet, d.h. für andere Nutzungen umgestaltet. Gleichzeitig wurde generell der Fahrradverkehr, der Öffentliche Verkehr und der Fußverkehr gefördert, sodass Menschen sich eher für diese Arten der Fortbewegung als Alternative zum Pkw entscheiden können. In Kopenhagen kostet das illegale Parken 80 € - das wirkt ebenfalls verhaltensverändernd!

Kopenhagen: Mut zur freien Fläche

In Kopenhagen ist man darüberhinaus sehr darauf bedacht, die Innenstadt auch für das Wohnen zu attraktivieren, und alle Möglichkeiten der Qualitätssteigerung in der Innenstadt zu nutzen. So ist die City auch abends belebt und sicher. Dieser Prozess hält noch an.[15]

Fußgänger finden in Kopenhagen ideale Bedingungen vor. Die Bürgersteige und Plätze auch außerhalb des Zentrums sind frei von parkenden Autos, sodass es ein Vergnügen ist, auch längere Strecken durch die Stadt zu Fuß zu gehen.

Kopenhagen: Zentrum

Die Plätze und Straßen sind schön gestaltet. Auffallend ist der „Mut zur freien Fläche“. Die Plätze sind angenehm ruhig und unaufdringlich gepflastert. Und die Angebote, in der Stadt einzukaufen, Kaffee zu trinken, am Straßenleben teilzunehmen – kurz: hier seine Freizeit zu verbringen sind reichlich.

[15] siehe auch: www.copenhagen.dk

Schlusswort

Verkehrsgestaltung ist in erster Linie eine Frage der Politik und damit eine Frage des gesellschaftlichen Konsenses. Der Beirat Mitte/Östliche Vorstadt in Bremen hat in den letzten 10 Jahren viel für die Bewegungsfreiheit der Fußgänger getan. Dazu zählt das Verkehrszellenkonzept, die Unterstützung von CarSharing, die Befürwortung von Pollern gegen aufgesetzt parkende Autos, die Bemühung um Absenkung vieler Bordsteine und vor allem der Einsatz für eine Verbreiterung der Bürgersteige in der Hauptgeschäftsstraße. Das alles war mit vielen Auseinandersetzungen und Diskussionen verbunden, einem demokratischen Prozess der Willensbildung also.

Illegales Parken findet im Viertel nach wie vor statt, nur in geringerem Ausmaß. Eine stärkere Ahndung dieser Übertretungen würde dazu führen, dass im öffentlichen Raum mehr Platz ist für andere Nutzungen und die notwendigen Verkehre besser durchkommen.

Ältere Menschen sollen bis ins hohe Alter die Möglichkeit haben, sich selbst zu versorgen und am öffentlichen Leben teilzunehmen. Dafür müssen sie mobil sein können.

Es ist notwendig, den Wegen der Älteren in der Stadt größere Aufmerksamkeit zu widmen und das Verkehrsgeschehen in einer Weise zu gestalten, dass Menschen zu Fuß oder mit dem Rollstuhl gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern nicht benachteiligt werden.

Das Viertel hat gezeigt, dass die Reduzierung des privaten Pkw-Anteils und der Umstieg auf CarSharing durch bestimmte Maßnahmen und die Kommunikation darüber möglich sind. Diese Entwicklung hat die Sicherheit und Lebendigkeit des Viertels gesteigert.

Angesichts knapper öffentlicher Kassen ist es ratsam, den Fußverkehr zu fördern. Das begünstigt den Zuzug junger Familien in städtische Quartiere und trägt zur Verdichtung und damit zur besseren Auslastung der städtischen Infrastruktur bei.

Was jetzt im Untersuchungsgebiet zur Mobilitätsförderung älterer Menschen noch fehlt, sind im Vergleich zum bereits Erreichten kleine Maßnahmen mit großem Nutzen auch für all jene, die sich im Prinzip gerne in der Stadt zu Fuß fortbewegen, um etwas zu erleben, sich zu orten und bis ins hohe Alter fit zu halten.

Anhang

Weiterführende Literatur

Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung
Für die Praxis in Stadt und Region.
Herbert Wichmann-Verlag, Heidelberg, 1992/2004

Gehen bewegt die Stadt – Nutzen des Fußverkehrs für die urbane Entwicklung.
Angelika Schlansky, Roland Hasenstab, Bernd Herzog- Schlagk
FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland, Berlin 2004

Planungshilfe Fußverkehr
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen ILS (Hrsg.), Dortmund 2000

Die Langsamverkehrsstadt
Hans Bösch, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fußgänger ARF (Hrsg.), Zürich 1992

Straßen für alle
Planungshilfe Fußverkehr
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen ILS (Hrsg.), Dortmund 2001
Heiner Monheim, Rita Monheim-Dandorfer, Hamburg 1990

Periodika

fußnote

Schriftenreihe zu Fußgängerthemen.
www.fussverkehr.de/www.fuss-ev.de

Kritischer Literaturdienst Fußverkehr
FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland
www.fuss-ev.de

mobilogisch!
Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung.
Arbeitskreis Verkehr und Unwelt UMKEHR e.V. und FUSS e.V.
www.mobilogisch.de

Weitere Veröffentlichungen:

SENIOREN ZU FUSS
Aufsätze, Dokumente und Zwischenrufe,
FUSS e.V., Berlin 2000
Older people on foot – why we must act
Federation of European Pedestrian Associations FEPA, Brüssel, 1995

Weitere Veröffentlichungen unter: www.fuss-ev.de Button: Angebote

Impressum

Wege der Älteren in der Stadt

Wie mit einfachen Mitteln die Mobilität älterer Menschen
im öffentlichen Raum erleichtert werden kann – aufgezeigt am Beispiel Bremen-Steintor

Verfasserin:

GEKaPLAN, Stadt- und Regionalplanung
Dipl. Ing. Angelika Schlansky
Liebensteiner Straße 36
28205 Bremen
Tel/Fax: 0421/ 44 64 57
email:schlansky @gekaplan.net
www.gekaplan.net

Herausgeber:

FUSS e.V.
Fachverband Fussverkehr Deutschland
Exerzierstraße 20
13357 Berlin-Mitte
Tel.: 030/492 74 73
Fax: 030/492 79 72
email: info@fuss-ev.de
www.fuss-ev.de

Fotos: Angelika Schlansky

Die Veröffentlichung wurde aus Mitteln des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr sowie des Beirates Östliche Vorstadt gefördert.

Alle Rechte liegen bei der Verfasserin und dem Herausgeber FUSS e.V.

Oktober 2005