

Barrierefreies Glückstadt Untersuchung im Rahmen des „Zukunftskonzepts Daseinsvorsorge“

Bericht



Im Auftrag der
Stadt Glückstadt
Fachbereich Technik und Stadtentwicklung
Am Markt 4, 25348 Glückstadt an der Elbe

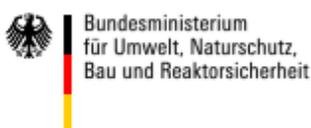
Stand: 29.10.2013



Inhalt

1. Einführung.....	3
2. Handlungsbedarf in Glückstadt – Barrierefreiheit als Standortfaktor	3
3. Rechtliche Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Barrierefreiheit in Glückstadt	4
4. Straßenraum/ Bauelemente	5
4.1 Empfehlungen	6
4.2 Gute Beispiele	8
5. Ausstattungen	10
5.1 Empfehlungen	12
5.2 Gute Beispiele	14
6. Temporäre Barrieren	16
6.1 Empfehlungen	16
6.2 Gute Beispiele	17
7. Wegenetz/ -system.....	17
7.1 Erreichbarkeit Nahversorgung und andere Infrastruktur.....	17
7.2 Schnittstellen zum ÖPNV.....	18
7.3 Wichtige Wegeverbindungen – konkrete Handlungsansätze.....	19
8. Maßnahmekonzept Infrastruktureinrichtungen.....	27
8.1 Maßnahmekonzept Infrastruktureinrichtungen – Allgemeiner Teil.....	27
8.2 Maßnahmekonzept – Infrastruktureinrichtungen – Projektvorschläge	30
9. Empfehlungen für die barrierearme (Stadt-)Planung	47
10. Anhang	48

Förderhinweis: Dieses Mobilitätsgutachten „Barrierefreies Glückstadt – Untersuchung im Rahmen des Zukunftskonzeptes Daseinsvorsorge“ erfolgte durch Mittel des Bundes, des Landes Schleswig-Holstein und der Stadt Glückstadt im Rahmen des Städtebauförderungsprogrammes „Kleinere Städte und Gemeinden-überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“.





1. Einführung

Die Stadt Glückstadt und das Umland lassen seit 2012 ein „Zukunftskonzept Daseinsvorsorge“ erarbeiten. Ziel ist es, die Folgen des demographischen Wandels in einem verbindlich abgestimmten überörtlichen Entwicklungskonzept besser bewältigen zu können. Im Zusammenhang mit dem „Zukunftskonzept Daseinsvorsorge“ wird mit einem „Mobilitätsgutachten“ ein besonderer Fokus auf die Mobilität älterer Menschen und damit auf die „barrierearme Stadtgestaltung“ sowie die „Zugänglichkeit von Infrastruktureinrichtungen“ gelegt. Die beiden Büros „raum + prozess“, Hamburg sowie „Büro für integrierte Planung Berlin“ bearbeiten seit April 2013 dieses „Mobilitätsgutachten“ im Auftrag der Stadt Glückstadt. Das Gutachten besteht im Wesentlichen aus drei Arbeitsbausteinen:

a) Der Bestandsanalyse und Untersuchung

- von Barrieren im öffentlichen Straßenraum (Innenstadt, Glückstadt Nord),
- der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit ausgewählter Infrastruktureinrichtungen (20 Einrichtungen).

b) Der Entwicklung beispielhafter Lösungen

- im öffentlichen Raum sowie
- für fünf ausgewählte Infrastruktureinrichtungen (inkl. Kostenschätzung)

c) Der Ableitung von Empfehlungen

- für die barrierearme (Stadt-)Planung unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sind in einem gesonderten Bericht dokumentiert. Die folgenden Ausführungen fassen die Empfehlungen für die Stadt Glückstadt zusammen.

2. Handlungsbedarf in Glückstadt – Barrierefreiheit als Standortfaktor

Angesichts des demografischen Wandels und der damit verbundenen Alterung der Bevölkerung stehen viele Kommunen vor der Aufgabe, den öffentlichen Raum und die Zugänglichkeit öffentlicher Einrichtungen möglichst barrierefrei anzupassen. Dies hat in Glückstadt eine besondere Relevanz:

- Die Alterung verläuft in der Kernstadt wie aber auch in den Umlandgemeinden besonders dynamisch. Derzeit sind in Glückstadt rund 22% der Bevölkerung über 65% Jahre alt. Ihr Anteil steigt bis 2025 auf 29% an (Basisszenario/Zukunftskonzept Daseinsvorsorge). Rund ein Viertel dieser Bevölkerungsgruppe ist nach einer Repräsentativerhebung von Seniorenhaushalten in ihrer Motorik eingeschränkt und nutzt einen Stock, Rollator und/oder Rollstuhl (BMVBS 2011). Ältere Menschen sind besonders auf ihr Wohnumfeld angewiesen. Fast die Hälfte ihrer Wege bewältigen sie zu Fuß (38%) oder mit dem Fahrrad (7%) (Mobilität in Deutschland 2008).
- Mit den Glückstädter Werkstätten ist eine für die Region bedeutsame Einrichtung in der Stadt angesiedelt, die als Wohn- und Arbeitsstätte für viele Menschen mit gesundheitlichen Einrichtungen ein wichtiger Lebensmittelpunkt dargestellt. Der Anteil an Personen, die als registrierte Schwerbehinderte ganz besonders auf ein barrierefreies Umfeld angewiesen sind, dürfte deshalb in Glückstadt überdurchschnittlich hoch sein. Im Bundesdurchschnitt sind rund 6% der Bevölkerung als Schwerbehinderte registriert.

Aber auch Menschen, die nur zeitweise in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, wie Schwangere, Eltern mit Kinderwagen, Kleinkinder, Kranke oder Reisende mit Gepäck profitieren von einem barrieregeduzierten Umfeld. Nicht unrealistisch sind deshalb die Schätzungen der EU-Kommission aus dem Jahr 1999, die den Anteil der mobilitätseingeschränkten Personen in der europäischen Bevölkerung auf immerhin ein Drittel bezifferten – Tendenz steigend (Hafner/ Wölfle 2010).

Ein möglichst barrierefreies Lebensumfeld hat für Kommunen und Landkreise weiterhin eine ökonomische Komponente:

- Im Tourismus sind Senioren eine zahlungskräftige und wachsende Zielgruppe. Davon profitiert auch die Stadt Glückstadt, die wachsende Übernachtungszahlen insbesondere in der Personengruppe 50+ verbu-



chen kann. Barrierefreie Angebote in der Stadt nützen nicht nur den Besuchern, sondern könnten auch helfen, Glückstadt als attraktiven Wohnstandort für großstadtmüde Seniorenhaushalte zu profilieren.

- Alte Menschen möchten so lange wie möglich in ihrem gewohnten Wohnumfeld leben, sich selbstständig versorgen und ohne fremde Hilfe zurechtkommen. Im Ergebnis schafft dies nicht nur Lebensqualität, sondern entlastet gleichzeitig die Pflege- und Sozialkassen der Kommunen und Landkreise.
- Das Kriterium der Barrierefreiheit gewinnt bei der Einwerbung öffentlicher Fördermittel (z. B. EU-EFRE, Städtebauförderung) immer mehr Bedeutung. Kommunen, die mit konkreten Konzepten und Maßnahmen den Bedarf nachweisen können, werden in der Konkurrenz um diese Mittel im Vorteil sein.

Barrierefreiheit ist damit kein Nischenthema mehr, sondern wird für Kommunen zu einem wichtigen Standortfaktor und für viele Bevölkerungsgruppen zu einem Komfortmerkmal.

3. Rechtliche Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Barrierefreiheit in Glückstadt

Der Gedanke der Barrierefreiheit ist bereits in Art. 3 Abs. 3 des Grundgesetzes verankert und hält fest, dass „niemand [...] wegen seiner Behinderung benachteiligt werden [darf]“. Mit der Verabschiedung des deutschen Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) 2002 ist politisch verankert, dass Gleichstellung und Barrierefreiheit im öffentlichen und rechtlichen Bereich sicherzustellen sind, um so eine selbständige Lebensführung in allen Bereichen der Gesellschaft zu ermöglichen und sämtliche Lebensbereiche für alle Menschen ohne fremde Hilfe zugänglich zu machen. Dabei ist im BGG der Begriff „weitreichend barrierefrei“ als Ziel formuliert.

Einen neuen inhaltlichen Schwerpunkt setzt die UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Für Deutschland ist die Konvention seit der Unterzeichnung am 26.3.2009¹ völkerrechtlich verbindlich und geltendes Recht. Die Lebenssituation von Menschen mit Behinderungen wird hier nicht mehr unter dem Aspekt der öffentlichen Fürsorge, sondern aus dem Blickwinkel allgemeingültiger Menschenrechte betrachtet („Von der Integration zur Inklusion“). Der Begriff der Barriere ist nicht auf „rollstuhlgerecht“ begrenzt. Barrieren für hör- oder sehbehinderte Menschen gehören ebenso dazu, wie sprachliche Barrieren für Menschen mit kognitiven Einschränkungen.

In § 8 BGG ist davon die Rede, dass Bauten „entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik“ barrierefrei zu gestalten sind. Zu diesen Regeln und Regelwerken zählen in erster Linie die DIN-Normen. Diese sind nur dann rechtsverbindlich, wenn in den Landesbauordnungen auf sie verwiesen wurde. Dies ist in Schleswig-Holstein der Fall. In den Technischen Baubestimmungen² der Landesbauordnung (LBO)³ wurden recht weitreichende Regelungen getroffen. Danach sind die DIN 18024-1 für Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze, die DIN 18040-1 für öffentliche Gebäude und die DIN 18040-2 für Wohnungen verbindlich anzuwenden.

In den vergangenen Jahren gab es bezüglich der DIN-Normen einige Veränderungen und Neuerungen. Die noch gültige DIN Norm für den öffentlichen Verkehrs- und Freiraum (DIN 18024-1) soll von der aktuell in der Abstimmung befindlichen DIN 18040-3 abgelöst werden. Die neue Norm formuliert Grundregeln wie Maße für benötigte Verkehrsräume mobilitätsbehinderter Menschen, Grundanforderungen zur Information und Orientierung wie das Zwei-Sinne-Prinzip, Anforderungen an Oberflächen, Mobiliar im Außenraum oder Wegeketten. Eine Zusammenfassung geltender Regelwerke sowie nützliche Beispiele für die Umsetzung in der Praxis bietet auch die aktuelle Veröffentlichung der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehr (FGSV) „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ aus dem Jahr 2011.

Das Kriterium der Barrierefreiheit erhält im Rahmen der Städtebauförderung eine immer wichtigere Bedeutung. Bund und Länder sind bestrebt, öffentliches Geld möglichst nur zu bewilligen, wenn Barrieren abge-

¹ Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13.12.2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen sowie zu dem Fakultativprotokoll vom 13.12.2006 zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vom 21.12.2008 BGBl. II S. 1419

² LTB-Schleswig-Holstein in der Fassung vom 29. Juni 2012

³ in der Fassung vom 22. Januar 2009 (GVBl. 2009, 6)



baut bzw. zumindest keine alten konserviert werden oder neue Barrieren entstehen. Es muss damit davon ausgegangen werden, dass bei der Abwägung die Zulassung von Abweichungen gem. § 52, Abs. 5 Landesbauordnung (LBO) immer restriktiver gehandhabt werden.

4. Straßenraum/ Bauelemente

Für Neubau und Umbau des öffentlichen Straßenraumes wie Rad- und Gehwege, Plätze und Grünlagen sind folgende Normen und Vorschriften zu berücksichtigen:

- DIN 18024 Teil 1, zukünftig DIN 18040-3
- DIN 32975 – neu: Ausgabe 12/2009

Weitere Empfehlungen liefern die Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen für Fußgängeranlagen (EFA 2002) und Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (2011). Interessante Anregungen für die kommunale Praxis findet man auch auf den Internetplattformen <http://nullbarriere.de> sowie <http://www.barrierefrei-mobilitaet.de>

Oberflächengestaltung

Es ist auf eine sichere und hindernisfreie Gehfläche zu achten, die für alle Nutzerinnen und Nutzer einfach zu erkennen und der leicht zu folgen ist. Anforderungen sind im Einzelnen:

- ebene und rutschfeste Oberfläche
- geringer Fugenabstand, flach ausgebildete Fugen $\geq 8\text{mm}$
- taktile Bodenelemente und gut erkennbare Kontraste
- guter Wasserablauf

Dimensionierung

Barrierefrei nutzbare Wege müssen so dimensioniert sein, dass sie von Rollstuhlfahrern ohne Hilfe bewältigt werden können (Längsgefälle $\leq 3\%$, Seitengefälle $\leq 2\%$) und sich zwei Passanten auch mit Kinderwagen oder Rollatoren bequem begegnen können (Wegebreite $\geq 1,80\text{m}$). Begegnungsflächen erfordern in Abhängigkeit vom Nutzeraufkommen bis zu 2,50m Breite.

Zugänge

Zugänge in Gebäude sind ausreichend dimensioniert und möglichst ebenerdig zu gestalten. Ist ein Höhenunterschied zu überwinden, sollten neben Stufen als Alternative Rampen bzw. Lifte angeboten werden. Im Bestand stellt häufig der nachträgliche Einbau einer Rampe oder eines Lifts ein Problem dar. Insbesondere in historischen Altstädten ist der Höhenunterschied zu groß, so dass eine Rampe mit maximal 6% Steigung zu lang werden würde. Bei geringerem Höhenunterschied, können mobile Rampen eine gute Alternative darstellen. Steht diese Möglichkeit nicht zur Verfügung, sollte mindestens eine vom Rollstuhl aus erreichbare Klingel angeboten werden, über die eine Ansprechperson gerufen werden kann.

Treppenstufen sollten auf ganzer Länge der Stufenvorderkanten mit haltbaren Kontraststreifen versehen sein.



4.1 Empfehlungen

Bewertung Situation Glückstadt

	Oberfläche		Kontrast		Dimension	Sonstiges
	eben	rutschfest	taktil	optisch		
Hauptwege						
Große Kremper Straße	✓	⊘	✓	✓	✓	Konflikte mit temporären Nutzungen
Am Fleth	✓	✓	✓	✓	✓	Konflikte mit Radverkehr
Große Deichstraße	✓	⊘	✓	✓	✓	
Stadtstraße	✓	✓	✓	✓	✓	Konflikte mit Radverkehr Gefährliche Fußwegequerung Stadtstraße/ Nordmarkstraße
Marktplatz Umfahrt	✓	⊘	✓	✓	✓	
Marktplatz Innenfläche	⊘	⊘	✓	✓	✓	fehlende Aufenthaltsqualität
Nebenwege						
Große Nübelstraße		✓	✓	✓	✓	
Schenckstraße	✓	⊘	⊘	⊘	✓	

Hauptwege

Zumindest auf den Hauptrouten sind einheitliche Gestaltungsprinzipien in der baulichen Anlage und der technischen Ausstattung von Straßenräumen anzustreben. Denn grundsätzlich gilt: Ein Überfluss an Materialvielfalt in einer Stadt kann Verwirrung erzeugen und die Orientierung erschweren. Weniger ist mehr! Der in Glückstadt verfolgte Ansatz, einer einheitlichen Gestaltung der Hauptwege mit rotem Kleinpflaster, hellen Bordsteinkanten und historischem Kopfsteinpflaster ist positiv zu bewerten und fortzuführen (s. Foto Große Deichstraße/ Großer Schwibbogen). Dabei ist jedoch zu beachten, dass das rote Kleinpflaster bei Nässe nicht rutschfest ist. Bei zukünftigen Umgestaltungen sollte ein rutschfesteres Kleinpflaster ausgewählt werden.

Das Kopfsteinpflaster führt in stark frequentierten Straßen wie der Großen Kremper Straße oder der Marktplatzumfahrt zu Konflikten mit den Fahrradfahrern, die tlw. auf die Gehwege ausweichen sowie den Rollstuhlfahrern, für die das Wechseln der Straßenseite sehr unbequem ist. Prinzipiell bieten sich folgende Lösungen an:

- das historische Pflaster durch gesägte Steine ersetzen,
- das Abschleifen des Kopfsteinpflasters an ausgewählten Stellen oder
- das Füllen der Fugen.

Weiterhin könnten längs der Bordsteinkanten und an ausgewählten Querungen geteerte oder mit glattem Belag geplasterte Fahrfurten für Radfahrer eingerichtet werden.

Auf den frequentierten Hauptwegen in Glückstadt wie z.B. Am Fleth oder in der Stadtstraße Richtung Süden führt die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr zu zahlreichen Konflikten, die insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen verunsichert und belastet. Zur Minimierung des Konfliktpotenzials durch schnell fahrende Radfahrer ist es grundsätzlich anzustreben, den Radverkehr nicht im Seitenraum, sondern



auf der Fahrbahn zu führen (bspw. auf Radfahrstreifen oder Schutzstreifen). Da sich Radfahrer durch den Schwerlastverkehr gefährdet sehen, sind eindeutige und komfortable Angebote für Radfahrer wichtig. In Straßen mit Kopfsteinpflaster sollten die Radfahrstreifen mit glattem Pflaster belegt sein, sonst ist ein Ausweichen der Radler auf den Gehweg zu befürchten.

Einige Seitenstraßen der historischen Innenstadt sind aus verschiedenen Gründen nicht barrierefrei nutzbar (schmale Gehwege, unebener Belag, hohe Bordsteinkanten). Bei einer Sanierung sollten einheitliche Gestaltungselemente der Haupt- oder Nebenwege aufgegriffen werden. In Straßen wie z.B. der Namenlosen Straße, in denen die Gehwege zu schmal sind, sollte die Aufteilung des Straßenraumes überprüft werden. Eine Lösung wäre, eine Gehwegseite zu verbreitern und das Parken auf eine Fahrbahnseite zu beschränken.

Nebenwege

In Glückstadt werden Nebenstraßen teilweise so gestaltet, dass sich Fußgänger und Autofahrer gleichberechtigt begegnen. Hier sollte sich die Stadt für eine Gestaltungsvariante entscheiden:

- Die durchgängige Gestaltung mit rotem Kleinpflaster (wie in der Schenckstraße) ist weitgehend barrierefrei nutzbar, sollte aber durch seitlich angeordnete taktil und optisch wahrnehmbare Kontraststreifen ergänzt werden. Eine helle Muldenrinne könnte eine solche Funktion erfüllen, führt bei Regen allerdings Wasser.
- Die Ausstattung mit Gehwegen in den Seitenräumen, niedrigen Granitbordsteinen und gepflasterten Fahrstreifen wie in der Großen Nübelstraße hat den Vorteil, die historische Straßenraumgestaltung aufzugreifen und gleichzeitig eine weitgehend barrierefreie Nutzung anbieten zu können.

In beiden Fällen ist an einigen Stellen die barrierefreie Wegekette unterbrochen und sollte an wichtigen Querungen hergestellt werden.

Marktplatz (Innenfläche)

Die Oberflächengestaltung von Plätzen beeinflusst ihre Nutzbarkeit. Die weitere Gestaltung des Marktplatzes als zentralem Treffpunkt in Glückstadt ist in Zusammenhang mit einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität zu sehen (Bänke!). Die Tatsache, dass die Bodenbeschaffenheit Nutzerinnen und Nutzer bewusst oder unbewusst in verschiedene Richtungen lenkt, sollte genutzt werden, um einen attraktiven Aufenthaltsraum zu schaffen. Eine gezielte Anwendung und Kombination von Materialien und Steinformaten könnte den Status des Platzes verbessern. Folgende Maßnahmen sind zu empfehlen und sollten mit der Unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmt werden:

- Die kostensparendste Variante wäre es, flächendeckend die Fugen zwischen dem Kopfsteinpflaster mit einem widerstandsfähigen Material zu füllen.
- Das historische Pflaster könnte flächendeckend durch gesägte Steine ersetzt werden.
- Der Platz könnte mit einem radialen System von barrierefreien Gehwegen ausgestattet werden (Abschleifen des Kopfsteinpflasters, gesägtes Pflaster). In diesem Zusammenhang könnten Bänke und Informationen gut sichtbar angeordnet werden (Beispiel: Berliner Broschüre S. 16/17).

Querungen

Querungen sollten möglichst einheitlich barrierefrei gestaltet werden. Nachahmenswert ist die Gestaltung der Querung an der Großen Deichstraße/ Am Fleth. Während für Rollstuhlfahrer und Menschen mit Rollatoren möglichst ebenerdige Übergänge wichtig sind, sind Sehbehinderte und Blinde insbesondere an Gefahrenstellen darauf angewiesen, Grenzen auch tasten bzw. durch gute Kontraste noch wahrnehmen zu können. Ein kleiner Niveauunterschied von 3cm zwischen Gehweg und Straße ist der Kompromiss, der beiden Anliegen entgegenkommt. Zwischenzeitlich wird vermehrt die Kombination von Nullabsenkung mit einem höheren Bordstein nebeneinander vorgeschlagen (siehe in Abstimmung befindliche DIN 18040-3).

Mobilitätseingeschränkte Menschen sind sehr wartezeit- und umwegempfindlich. An Hauptverkehrsstraßen sollten in geringem Abstand ausreichend gesicherte Überquerungen angeboten werden. Lichtsignalanlagen



für Fußgänger sollten mit taktilen (Vibration) und akustischen Signalen ausgestattet sein. Wartezeiten von über 40 Sekunden sollten vermieden werden, da der Anteil der Rotläufer ab dieser Sperrzeit deutlich zunimmt und damit auch die Unfallgefahr steigt. Bezüglich des Überquerungsvorganges ist eine Gehgeschwindigkeit von 1,0m/s nicht zu überschreiten, im Hinblick auf den zunehmenden Anteil an Senioren wird eine Reduzierung der Gehgeschwindigkeit auf 0,8m/s diskutiert.

Zugänge in Geschäfte und Gastronomie

Am Markt und in der Großen Krempferstraße sind viele Ladengeschäfte und die Gastronomie nur über Eingänge mit Stufen zu erreichen. In Einzelfällen lässt die bauliche Situation im Bestand keine Lösung zu, die einen selbständigen Zugang unabhängig von Beeinträchtigungen erlaubt. Insbesondere bei den Geschäften in der Großen Krempferstraße ist überwiegend nur eine Stufe zu überwinden. Hier können mobile Rampen eine Hilfe sein.

In der Regel bekunden die Betreiber, dass sie Menschen mit Bedarf an Unterstützung in das Geschäft hineinhelpen bzw. bei Bedarf auch an der Tür bedienen. In diesen Fällen sollte aber das Angebot der Unterstützung auch z.B. im Internet nach außen kommuniziert werden. Außerdem sollte eine erreichbare Klingel am Eingang es ermöglichen, Unterstützung anzufordern.

4.2 Gute Beispiele

Kyritz/ Brandenburg

Die Stadt Kyritz hat es sich zur Querschnittsaufgabe gemacht, in ihrem Verwaltungshandeln und insbesondere bei der Umsetzung von baulichen Vorhaben die Schaffung von Barrierefreiheit als Gebot zu berücksichtigen und umzusetzen. Im besonderen Fokus steht der öffentliche Raum. Bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes ist unter Beachtung der denkmalrechtlichen Forderungen auch auf eine barrierefreie und gehkomfortable Ausführung der Gehwege geachtet worden. Neben den Unter- und Oberstreifen in Naturstein erhielten die Gehwege Gehlinien, die mit diagonal verlegten Gehwegplatten und Bischofsmützen eine plane Oberfläche bieten.



Stadt Kyritz



Stadt Kyritz



Münster

In Münster wird der Fahrradverkehr als Alternative zum Auto gefördert. Es gibt attraktive Fahrradrouten, wobei der Fahrradverkehr - wo möglich - auf der Straße geführt wird. In diesem Beispiel wird den Radfahrern in einer Straße mit Kopfsteinpflaster ein Streifen mit deutlich glatterem Pflaster angeboten.



Münster (Fotos: Norbert Rudolph)

Hamburg-Bergedorf

In der Alten Holstenstraße in Bergedorf, die als Fußgängerzone ausgewiesen ist und teilweise durch Lieferverkehr genutzt wird, steht für Radfahrer ein asphaltierter Fahrradstreifen zur Verfügung.



Hamburg Bergedorf



Ribe/ Dänemark

Eine einfache Lösung sind schmale Streifen mit glatten Steinen, die im Beispiel aus dem historischen Ribe in Dänemark sowohl auf dem Fahrstreifen als auch auf dem Gehweg zu finden sind. Diese Lösung ist jedoch Fußgänger mit Rollator nicht komfortabel.



Ribe, Dänemark

Tausendundeine Rampe Gemeinsam mit der Crowdfunding-Plattform Bergfürst wurde am 3. Dezember 2012 das Spendenprojekt "Tausendundeine Rampe" gestartet. Ziel des Projektes war es, Spenden zu sammeln, um klappbare Rampen für Cafés, Restaurants und andere Geschäfte kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Spendensammlung, die unter anderem durch Christoph Metzelder und Udo Walz prominente Unterstützung fand, erzielte bis zum 18. Januar 2013 Mittel für 200 Rampen. Über die Verteilung der Rampen entscheiden die Sozialhelden unter allen Vorschlägen, die jeder Nutzer einbringen kann.

<http://de.bergfuerst.com/news/details/105/200-rampen-fuer-raul-und-die-sozialhelden>

5. Ausstattungen

Ausstattungen unterstützen die Funktion öffentlicher Räume und Gebäude. Dafür müssen sie Ansprüchen verschiedener Menschen entsprechen, sollten vielseitig nutzbar und einladend sein. Generell muss bei der Ausstattung öffentlicher Räume immer abgewogen werden zwischen ausreichenden Angeboten auf der einen Seite und minimalen Festlegungen für größtmögliche Freiheit auf der anderen Seite. Ausstattungen wie z.B. Anlagen der Orientierung und Information, Sitzgelegenheiten, öffentliche Sanitäranlagen sollen grundsätzlich für alle erreichbar, nutzbar und kontrastreich zum Umfeld gestaltet sein. Die geltenden Normen sind anzuwenden:

- DIN 18024 Teil 1, zukünftig DIN 18040-3
- DIN 32975
- DIN 1450

Orientierung und Information

Im öffentlichen Freiraum sollte primär auf eine intuitive Orientierung abgezielt werden, die durch akzentuierte Orientierungspunkte wie z.B. durch Individualität eines Platzes oder einer Architektur erreicht werden kann. Informationssysteme und Orientierungshilfen sollen einfach und leicht zu verstehen sein. Anforderungen sind:

- Wahrnehmbarkeit aus der Entfernung (angemessene Sichthöhe ca. 1,30m bis 1,60m in Abhängigkeit vom jeweiligen Standort, Lesbarkeit durch angemessene Schriftgröße und Kontraste),
- funktionsgerechte Platzierung (erkennbar und nutzbar),



- geschlossene Informationskette (z.B. bei Wegweiser),
- Informationsinhalt (Bezeichnung des Zielobjekts, Richtung, Distanzen),
- Verständlichkeit der Information (Verbindlichkeit der Information, Lesbarkeit, einheitliches Design im Stadtgebiet, klare standardisierte Bildzeichen wie Piktogramme).

Visuelle Informationen dürfen durch Blendung, Spiegelung und Schattenbildung nicht beeinträchtigt werden. Das kann durch die Wahl geeigneter Materialien (entspiegeltes Glas) und Oberflächen (matt) und die Art der Anordnung (geneigt) erreicht werden.

Aufenthalt / Sitzgelegenheiten/ Toiletten/ Beleuchtung

Attraktive und vielseitig nutzbare öffentliche Aufenthaltsorte sind ein wesentliches Element einer barrierefreien Stadt. Inwieweit öffentliche Räume attraktiv und vielseitig nutzbar sind, lässt sich schwer allgemeingültig definieren, vieles hängt von den Örtlichkeiten, dem Umfeld und den regionalen Gewohnheiten ab. Qualitätskriterien sollten daher vor Ort entwickelt werden.

Ein ausreichendes Angebot an **Sitzgelegenheiten** erhöht die Aufenthaltsqualität von Plätzen, belebt den öffentlichen Raum und erleichtert mobilitätseingeschränkten Menschen die Bewältigung alltäglicher Wege. So können Sitzgelegenheiten längs wichtiger Wegeverbindungen zu „Sitzrouten“ ausgebaut werden und damit in regelmäßigen Abständen zum Ausruhen einladen. Wichtig ist die passende Auswahl der Sitzgelegenheiten, die möglichst längerfristig den Wünschen der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Touristen entgegenkommen sollte. Dabei sind die Anforderungen an Wartung und Unterhaltung zu berücksichtigen. Ältere bevorzugen andere Sitzgelegenheiten als Jüngere. Die Standardausführung ist nicht für alle Menschen gleichermaßen passend und vernachlässigt unterschiedliche Körpergrößen und Beweglichkeit. Die Sitzhöhen und -tiefen sowie die Stellung der Lehne sind wichtige Merkmale für den Komfort eines Sitzmöbels. Eine kommunikative Anordnung von Bänken, z.B. gegenüber stehend, unterstützt Gespräche.

Insbesondere ältere Menschen fühlen sich durch den Mangel an **öffentlichen Toiletten** in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt. Auch für Touristen sind öffentliche Toiletten ein wichtiges Komfortmerkmal. Allerdings belasten Einrichtung und Unterhalt von Toiletten die kommunalen Haushalte. Gerade in kleinen Städten, in denen sich kommerziell betriebene öffentliche Toiletten nicht rechnen, sind kooperative Lösungen zu suchen.

Eine ausreichende **Beleuchtung** erhöht das Sicherheitsgefühl in zweierlei Hinsicht. Zum einen werden Angsträume, die durch eine schlechte Beleuchtung z.B. entlang der Itzehoer Straße im Bereich des Stadtparks entstehen, entschärft werden. Eine ausreichende Beleuchtung erhöht in diesem Fall das subjektive Sicherheitsempfinden. Ein gutes Beispiel ist der Stadtpark Dessau. Hier wurde im Rahmen eines Sicherheitskonzeptes u.a. eine interaktive Beleuchtung installiert. Belebte und frequentierte Flächen werden mit Hilfe von Bewegungssensoren stärker ausgeleuchtet und so sichtbar gemacht. Ein weiterer Aspekt neben der Beseitigung von Angsträumen ist, dass auch Stolperfallen durch eine ausreichende Beleuchtung besser sichtbar werden. Beleuchtung kann aber nicht nur das Sicherheitsgefühl steigern, sondern, z.B. durch das Einlassen von Leuchtkörpern in den Fußboden auch als Wegeleitung dienen. Die LED-Technologie eröffnet kostengünstige Lösungen. Viele Städte rüsten im Rahmen der regelmäßigen Wartung der Straßen- und Wegebeleuchtung nach und nach auf LED um. Unterschiedliche Einzellösungen sollten vermieden und stattdessen ein städtisches Beleuchtungskonzept entwickelt werden, im Rahmen dessen einzelne Bausteine sukzessive umgesetzt werden.



5.1 Empfehlungen

Bewertung Situation Glückstadt – Information und Orientierung

Information	Wahrnehmbarkeit	Informationsinhalt	Verständlichkeit
Orientierung für Fußgänger und Radfahrer	⊗	✓	⊗
Internet	⊗	⊗	⊗
Informationen an öffentlichen Einrichtungen	⊗	✓	⊗

Leitsystem für Fußgänger und Fahrradfahrer

Trotz der vielen (Tages-)Touristen, die Glückstadt besuchen, fehlt ein Übersicht gebendes Leitsystem für Fußgänger und Fahrradfahrer. Die vorhandene Beschilderung ist häufig nur auf den zweiten Blick erkennbar (Infotafeln am Bahnhof und Haltestelle am Marktplatz, touristische Ausschilderung). Ein einheitliches Leitsystem für Fußgänger- und Radfahrer könnte Personen ohne nähere Ortskenntnis den Weg zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten in Glückstadt weisen. Eine gute Wegweisung ist einheitlich gestaltet, gut wahrnehmbar, lesbar und beschränkt sich auf die wesentlichen Ziele im Fußgänger- und Fahrradverkehr. Mit der Abbildung eines Innenstadtplanes inklusive der Darstellung von wichtigen öffentlichen Einrichtungen, Haltestellen, (Bus-) Parkplätzen, Taxiständen und öffentlichen Toiletten kann das Leitsystem zudem Orientierung – auch für Bürgerinnen und Bürger von Glückstadt bieten. Zu empfehlen sind gut sichtbare Informationsstelen an den zentralen Verknüpfungspunkten mit dem öffentlichen Verkehr (Bahnhof, Marktplatz) wie aber auch an Ausgangspunkten des Fußgängerverkehrs (Hafen, Docke), die mit richtungsweisenden Schildern mit Angabe der Entfernungen ergänzt werden können.

Weitere Infos: http://www.srl.de/dateien/dokumente/de/fu_g_ngerleitsysteme_-_warum_man_sie_braucht_und_was_zu_beachten_ist_.pdf

Informationen im Internet verbessern

Mobilitätseingeschränkte Personen gehen in der Regel nicht uninformiert los. Ob eine Einrichtung barrierefrei zu nutzen ist, könnte man heutzutage problemlos im Internet recherchieren, wenn diese Informationen angeboten würden. In Glückstadt sollte die Stadtverwaltung auf ihren Internet-Seiten mit gutem Beispiel voran gehen (Gute Beispiele bieten Bernau in Brandenburg und die Insel Wangeroge). Weiterhin sind detaillierte Informationen auf der Touristen-Informationseite der Glückstadt Destination Management GmbH wichtig. Grundsätzlich wäre zu prüfen, ob das Informationssystem von wheelmap.org in Glückstadt stärker bekannt gemacht und mit Informationen gefüllt wird.

Informationen über öffentlich zugängliche Einrichtungen verbessern

Neben grundsätzlichen Informationen zu den Öffnungszeiten einer Einrichtung, die gut sichtbar am Eingang zu installieren sind, sind für umfassendere Informationen zur barrierefreien Nutzung der Museen, des Einzelhandels, Gastronomie- und Dienstleistungseinrichtungen sowie weiterer Gewerbetreibenden sinnvoll. Hierzu haben sich in vielen Städten einheitliche Signets (Stralsund, Berlin, Bernau) bewährt. Die damit verbundenen Zertifizierungen von öffentlichen wie auch privaten Einrichtungen haben den Vorteil, dass sie leicht verständlich sind, zur Nachahmung anregen und gleichzeitig Bewusstsein über barrierefreie Angebote schaffen.



Bewertung Situation Glückstadt – Aufenthalt

Aufenthalt	Anzahl	Nutzbarkeit
Sitzgelegenheiten	Zahlreiche Sitzgelegenheiten am Hafen	Für ältere Menschen nur eingeschränkt nutzbar
Öffentliche Toiletten	2	✓

Im Dialog mit Anliegern mehr Sitzgelegenheiten schaffen

In Glückstadt lässt sich die Ausstattung mit Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum mit „zu wenig“ und nur „einseitig nutzbar“ beschreiben. Insbesondere im Zentrum rund um den Markt finden sich bis auf den Platz vor der Kirche keine Sitzgelegenheiten, die ohne Verzehrzwang nutzbar wären. Die öffentlichen Seitenräume sind bei gutem Wetter von der Gastronomie belegt. Häufig zu beobachten sind Touristengruppen, die nach der Ankunft nach einem bequemen Platz Ausschau halten, an dem man erst einmal ankommen kann, ohne gleich konsumieren zu müssen. Weiterhin sind in Glückstadt die Wege von den Wohngebieten zu Lebensmittelmärkten oder in das Stadtzentrum relativ lang.

Hier sollte im Dialog mit den Betroffenen (Glückstädter Werkstätten, Seniorenwohnheime) und der Gastronomie sowie den Einzelhändlern nach Lösungen gesucht werden:

- Wo können Sitzmöbel Wege bequemer machen und zu einer Rast einladen? Wo finden sich geeignete Standorte, an denen zusätzliche Sitzmöbel im öffentlichen Raum aufgestellt werden können?
- Wie kann das Aufstellen der Gastronomiemöbel im öffentlichen Raum besser organisiert werden, so dass weniger Barrieren auf Wegen rund um den Markt entstehen?
- Besteht ggf. die Möglichkeit, dass die Gastronomie Sitzgelegenheiten anbietet, die ohne Verzehrzwang genutzt werden können? Solche Ansätze gibt es anderenorts bereits.

Neben dem Marktplatz sollte ein Augenmerk auf die „grüne Oase“ Am Fleth gerichtet werden. Hier besteht ein untergenutztes Entwicklungspotenzial. Die Zugänglichkeit über die Straße ist teilweise schwierig, es gibt keine attraktiven Sitzmöglichkeiten. Nichtsdestotrotz werden die vorhandenen Möglichkeiten genutzt! Der Weg am Wasser könnte in eine barrierefreie Wegeverbindung eingebettet werden. Weitere wichtige Orte mit zu verbessernder Aufenthaltsqualität sind der Platz am Hafenkopf sowie die Hafenpromenade (s. auch Wegenetz Kapitel 7).

Öffentliche Toiletten gemeinsam mit der Gastronomie betreiben

Die öffentliche Toilette hinter dem Rathaus sollte barrierefrei umgebaut werden (s. Kapitel Infrastruktureinrichtungen). Da viele benachbarte Gastronomiebetriebe keine barrierefrei nutzbaren Toiletten anbieten können, sollte geprüft werden, inwieweit der Zugang zu dieser Toilette für Gäste der umliegenden Restaurants am Marktplatz über verlängerte Öffnungszeiten verbessert werden kann. Im Gegenzug könnten sie sich an den Unterhaltungs- und Bewirtschaftungskosten der Einrichtung beteiligen. Eine gutes Beispiel bieten die sich in zahlreichen Städten etablierten „Netten Toiletten“ (z.B. in Kaltenkirchen).



5.2 Gute Beispiele

Leitsysteme



Leitsystem Dresden



Leitsystem Wiesbaden

Informationen an öffentlichen Einrichtungen

Barrierefreie Angebote der Bernauer Einzelhändler, der Inhaber von Gastronomie- und Dienstleistungseinrichtungen sowie der städtischen Gesellschaften und weiterer Gewerbetreibenden werden mit dem Signet „Bernau bei Berlin barrierefrei“ zertifiziert.

<http://www.bernau-barrierefrei.de>



Internet

Wheelmap ist ein Online-Dienst, mit dessen Hilfe Rollstuhlfahrer gezielt behindertengerechte Orte markieren können und so den Alltag für andere Nutzer erleichtern. Die Teilnahme an der Plattform ist ohne Anmeldung möglich, mit Hilfe einer iPhone-App lässt sich die Datenbank auch unterwegs bequem abfragen. Der Sinn des Portals erschließt sich sehr schnell: Wheelmap.org präsentiert eine Karte, auf der Nutzer behindertengerechte Restaurants, Einzelhändler, Bahnhöfe oder andere öffentliche Orte markiert haben. Dabei gibt es vier Bewertungsstufen: Ein Platz kann zu 100 Prozent rollstuhlgerecht sein - nämlich wenn alle Räume, Eingänge und Toiletten stufenlos sind. Teilweise rollstuhlgerecht sind Orte, deren Eingangsstufe (nicht mehr als eine einzige) sieben Zentimeter hoch oder niedriger ist und deren allerwichtigste Räume kein Problem darstellen - das WC ist dabei egal. Alle Orte, die nicht in die ersten beiden Kategorien passen und daher weder mit einem grünen noch gelben Symbol versehen wurden, sind standardmäßig grau markiert. Sollte der Nutzer merken, dass diese nicht für Rollstuhlfahrer geeignet sind, kann er sie entsprechend markieren - sie erhalten dann ein rotes Warnschild.

<http://wheelmap.org>



Hamburg

Der Bezirk Hamburg-Nord beschloss im Jahr 2013 das 30 altersgerechte Bänke aufgestellt werden. Darüber hinaus sollen bei zukünftigen Ersatzbeschaffungen nur noch seniorengerechte Sitzgelegenheiten aufgestellt werden. Die Vorbeugung von Vandalismusschäden ist durch die Materialwahl zu berücksichtigen. In Kinderaugen ist auch ein freier Platz mit glattem Boden und klarer Raumeinfassung einladend zum Laufen und Toben. Im einen Fall ist weniger mehr, im anderen vielleicht nicht.



Bankmodell Luise

Sitzrouten Frankfurt/M

Im Rahmen des Projektes „Vernetzte Spiel- und Begegnungsräume“ wurde das Konzept der Sitzrouten im Frankfurter Stadtteil Nordend, einem Gründerzeitviertel, entwickelt und umgesetzt. Das Konzept der Sitzrouten sieht eine Ausstattung mit verschiedenen Sitzgelegenheiten in kurzen Abständen zueinander vor. Somit werden Alltagswege oder längere Spazierwege zu Fuß erleichtert. An unterschiedlichen Standorten vor Geschäften, auf Plätzen und Gehwegen laden über 40 Sitzmöglichkeiten zum Verweilen ein. Sie sind unterschiedlich gestaltet und sollen ein breites Spektrum an Personen ansprechen: So ist die „Frankfurter Bank“ eine feste Holzbank. Die „Verrückten Stühle“ können hingegen beliebig verschoben werden. Die Sitzwürfel haben eine doppelte Funktion: Sie dienen als Sitzmöglichkeit und halten gleichzeitig die Gehwege von parkenden Autos frei. Die „Generationenbänke“ kennzeichnen sich durch drei verschiedene Sitzhöhen.



Frankfurt am Main



Frankfurt am Main

Nette Toilette, Aalen und ca. 150 andere Städte in Deutschland

Auf Initiative eines City Managers hin entwickelte die Stadt Aalen 2001 das Konzept „Nette Toilette“. Das Prinzip des Konzepts ist einfach: Lokale Gastronomiebetriebe mit einer mindestens achtstündigen täglichen Öffnungszeit erhalten einen monatlichen Zuschuss für die Reinigung und gegebenenfalls auch Zuschüsse zur Verbesserung der barrierefreien Ausstattung ihrer Toiletten. Im Gegenzug verpflichten sie sich, während



der Öffnungszeiten einen kostenlosen, unbeschränkten Zugang zu den Toiletten zu gewähren. Die beteiligten Gastronomiebetriebe sind mit einem lizenzierten Logo – dem stilisierten Gesicht, dessen Augen zwei Nullen darstellen - im Eingangsbereich sichtbar gekennzeichnet. Inzwischen haben bundesweit mehr als 150 Städte und Gemeinden den Ansatz aufgegriffen. Das Beispiel zeigt, wie durch eine Kooperation zwischen kommunaler Verwaltung und Privatwirtschaft eine öffentliche Aufgabe nicht nur kostengünstiger, sondern auch attraktiver gestaltet werden kann. Aufwandsentschädigungen für die beteiligten Betriebe werden betriebsbezogen auf Grundlage von Besucherfrequenz, Öffnungszeiten, Ausstattung und Lage ermittelt und betragen zwischen 40 und 150 Euro pro Monat. Im Vergleich zum konventionellen Betrieb öffentlicher Toiletten ergab sich für die Stadt Aalen nach fünf Jahren eine Kostenersparnis von 250.000 Euro.

www.die-nette-toilette.de



Signet



Kosten Nette Toilette in Aalen

6. Temporäre Barrieren

Barrieren sind kein Zustand, sondern ein befristetes Ereignis. Diese „temporären Barrieren“ können z.B. Folge von Unachtsamkeit, Störungen oder aber auch Ergebnis von Wittereinflüssen sein. Hauseigentümer, die ihre Mülltonnen auf den Gehweg stellen, Autofahrer, die gedankenlos Gehwegquerungen zaparken, Hundehaufen auf dem Gehweg, Werbeaufsteller, Außengastronomie und ungesicherte oder schlecht gesicherte Baustellen,... – die Liste der temporären Barrieren ist im Alltag unendlich. Viele dieser Ereignisse sind nicht gänzlich zu verhindern, manche Barrieren entstehen jedoch aus Gedankenlosigkeit, fehlender Sensibilität und Rücksichtnahme und könnten vielfach vermieden werden.

Deutlich machen diese Beispiele, dass „Barrierefreiheit“ kein Zustand ist, der mit Verwaltungshandeln allein hergestellt werden kann, sondern dass Barrierefreiheit in den Köpfen vieler beginnt und als „Alltagsaufgabe“ aller begriffen werden muss. Ein großer Teil der beschriebenen Barrieren sollte durch die Verkehrssicherungspflicht des BGB geregelt sein. Im Straßenraum sind Bund, Land, Landkreise, Kommunen und private Eigentümer verkehrssicherungspflichtig. Die zeitnahe Beseitigung von Störungen im öffentlichen Straßenraum ist jedoch gerade für öffentliche Verwaltungen angesichts begrenzter personeller Ressourcen und eingeschränkter Erreichbarkeit durch Öffnungszeiten, verschiedenen Zuständigkeiten ein zunehmendes Problem.

6.1 Empfehlungen

Bewertung Situation Glückstadt

Besonders in den stark frequentierten Bereichen in Glückstadt – der Großen Kremper Straße und rund um den Marktplatz – versperren temporäre Barrieren wie Kundenstopper, Warenauslagen und Außengastronomie häufig die Gehwege.



Sondernutzungssatzungen

Die Nutzung öffentlichen Straßenraumes wie bei der Außengastronomie oder bei Kundenstoppeln wird in vielen Kommunen – wie auch in Glückstadt - mit „Sondernutzungssatzungen“ geregelt. Hier sollte die Stadt prüfen, inwieweit die Parameter für eine Genehmigung den Anforderungen für eine barrierefreie Nutzung der Großen Krempen Straße noch gerecht werden. Alternativen zu Kundenstopper könnten z.B. Bodenwerbungen bilden. Hierbei besteht die Möglichkeit, die Werbung fest auf dem Boden aufzubringen oder temporäre Maßnahmen, wie das Ausrollen von Werbeteppechen, zu installieren. Eine weitere Möglichkeit bilden Werbeprojektoren. Mit ihnen können bestimmte Aufnahmen auf ganz unterschiedliche Untergründe projiziert werden. Außerdem besteht die Möglichkeit Bodenaufkleber anzubringen. Die Preise für sogenannte Bodenaufkleber sind abhängig von der Größe des Motivs und ihrem Farbanteil. Für einen 1m² großen Bodenaufkleber muss mit ca. 100 Euro gerechnet werden. Einfache Logoprojektoren können bereits ab ca. 100 Euro erworben werden.

Dialog mit den Einzelhändlern und Gastronomen suchen

In einer kleinen Stadt wie Glückstadt werden vermutlich ordnungsrechtliche Maßnahmen nicht die geeigneten Instrumente sein. Die Stadt sollte hier eher den Dialog mit Einzelhändlern und Gastronomen suchen, Bewusstsein schaffen und gemeinsam nach möglichen Lösungen suchen.

6.2 Gute Beispiele

Beschwerdemanagement im Internet „Märker Brandenburg“ oder Bonn

Ob Müll, defekte Straßenlaternen, ein klappernder Kanaldeckel oder unüberwindbare Barrieren für Rollstuhlfahrer: Die Bearbeitung von Anliegen im öffentlichen Raum ist wegen verschiedener Zuständigkeiten für alle Beteiligten eine besondere Herausforderung. Meldungen engagierter Bürgerinnen und Bürger erfolgen oft mehrfach und meist über Telefon. Nachfragen zu gleichen Anliegen sind in der kommunalen Verwaltungspraxis an der Tagesordnung, eine systematische und transparente Bearbeitung und ein bürgernahes Feedback über die erfolgreiche Behebung durch die Verwaltung sind nicht immer möglich. Vor dem Hintergrund des Trends zur kontrollierten Öffnung der Verwaltungen in Richtung Bürger (Open Government, Web 2.0) ist es konsequent, dass sich immer mehr Behörden mit der Modernisierung (sprich: Digitalisierung) ihres Anliegen- und Beschwerdemanagements beschäftigen.

<http://maerker.brandenburg.de/brandenburg> und <http://anliegen.bonn.de>

7. Wegenetz/ -system

Das Wohnumfeld ist für Personen, die einen eingeschränkten Bewegungsradius haben, von großer Bedeutung. Nahversorgungseinrichtungen, Schulen, Kitas, Freiräume, Treffpunkte wie Gemeinschaftseinrichtungen sollten möglichst barrierefrei erreichbar sein. Einzelne barrierefrei nutzbare Gebäude helfen den Betroffenen jedoch nur bedingt. Anzustreben sind Lösungen, die die ganze Wegeketten quasi „vom Bad bis zum Bahnhof“ berücksichtigen. Neben der Gestaltung öffentlicher Wege ist jedoch in erster Linie die Erreichbarkeit zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu prüfen.

7.1 Erreichbarkeit Nahversorgung und andere Infrastruktur

Wichtige Versorgungseinrichtungen wie Post, Banken und Apotheken, kulturelle und medizinische Angebote sind in Glückstadt in der Innenstadt lokalisiert und mit dem Bus oder zu Fuß gut erreichbar. Konzentrationsprozesse im Einzelhandel haben jedoch in den vergangenen Jahren die Wege zu den Lebensmittelläden immer weiter werden lassen. In Glückstadt liegen die Entfernung von wichtigen Wohngebieten (Seniorenzentrum Schenckstraße, Glückstädter Werkstätten, Glückstadt Nord) zu den Einkaufszentren der Stadt an den Ausfallstraßen (Fritz-Lau-Platz, Stadtstraße/ Nordmarkstraße, Christian-IV-Straße) deutlich über der Schwelle (400 m), die für den Einkauf zu Fuß toleriert wird (Bauer et al. 2011, S.22). Je nach Wohnstandort



sind mehr als 500 m und häufig über einen Kilometer zurückzulegen. Handlungsmöglichkeiten ergeben sich für die Stadt Glückstadt über:

- Die Attraktivitätssteigerung von Wegen in die Innenstadt und zu den Einkaufszentren für Personen mit Hilfsmitteln (Rollator/ Elektrorollstuhl) (Dimensionierung der Wege, Oberflächengestaltung, Querungen, Sitzrouten, Schnittstellen zum ÖPNV barrierefrei gestalten (siehe Kapitel 7.3)
- Die Stärkung von Kleinflächenkonzepten des Einzelhandels wie z.B. Nah-Kauf oder City-Märkte in der Innenstadt. Keine weitere Ausweisung zusätzlicher Einzelhandelsstandorte an den Ausfallstraßen.

7.2 Schnittstellen zum ÖPNV

Neben einer schrittweisen barrierefreien Umgestaltung des Stadtbusverkehrs (Einführung von Niederflur-Technik, schwellenloser Einstieg über sogenannte Hochborde) sollten wichtige und frequentierte Haltestellen mit einem Wetterschutz, Sitzgelegenheiten sowie mit lesbaren Fahrplaninformationen ausgestattet sein. Dies gilt insbesondere für frequentierte Haltestellen wie z.B. Glückstadt Nord/ Flensburger Straße, Stolpmünder Straße, Fritz-Lau-Platz, Lidl-Markt, Glückstädter Werkstätten, Aldi-Markt.



7.3 Wichtige Wegeverbindungen – konkrete Handlungsansätze

Im Folgenden werden konkrete Maßnahmen auf insgesamt vier wichtigen Wegebeziehungen in Glückstadt beschrieben. Ziel ist die Schaffung eines barrierefreien und möglichst umwegfreien Gehwegenetzes, das wichtige Quellen und Ziele für mobilitätseingeschränkte Personen verbindet. Maßnahmen zur barrierefreien Umgestaltung in Glückstadt sollten prioritär auf diesen Wegeverbindungen umgesetzt werden.

Wegeverbindung 1: Marktplatz/ Große Kremper Straße

Diese Wegeverbindung kann als eine der wichtigsten der Stadt Glückstadt bezeichnet werden, da sie den Bahnhof über die zentrale Geschäftsstraße mit dem Marktplatz verbindet und sowohl von vielen Touristen, Bewohnern der Umlandgemeinden wie auch von den Glückstädtern selbst stark frequentiert wird.

Mängel	Lösung
Zeitweise zugestellte Gehwege (Große Kremper Straße)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Satzung (Ordnungsamt) ▪ Vereinbarungen mit den Einzelhändlern und Gastronomen ▪ Barrierefreier Streifen längs der Bordsteinkanten (Straßenseite)
Erschwerter Seitenwechsel durch Kopfsteinpflaster (Große Kremper Straße)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Barrierefreier Streifen regelmäßig zur Querung
Außengastronomie versperrt z.T. Durchgänge in den Seitenräumen (Marktplatz)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Satzung (Ordnungsamt) ▪ Vereinbarungen mit den Einzelhändlern und Gastronomen
holpriges Kopfsteinpflaster (Marktplatz)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flächenhaft geschnittenes Pflaster ▪ das Abschleifen des Kopfsteinpflasters oder geschnittenes Pflaster nur an ausgewählten Gehfurten ▪ die Fugen füllen
Querung von den Seitenräumen zum Marktplatz nicht barrierefrei	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Oberflächengestaltung verändern (geschnittenes Pflaster oder Kleinpflaster) ▪ Bordsteine absenken
Gastronomie am Marktplatz nicht barrierefrei zugänglich	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mobile Rampen (Ratskeller) ▪ Klingel, um Hilfe anzufordern ▪ Toilettennutzung am Rathaus
Unzureichende Beleuchtung der Itzehoer Straße im Bereich des Stadtparks	<ul style="list-style-type: none"> ▪ bessere Ausleuchtung ▪ Bepflanzung regelmäßig zurückschneiden ▪ ggf. Einrichtung von Bewegungsmeldern, um Beleuchtung bei Bedarf zu verstärken (Bsp. Stadtpark Dessau)
Nur wenige nicht-kommerzielle Sitzgelegenheiten am Marktplatz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bänke mit Armstützen und Lehne an der Laterne zentral auf dem Platz sowie um den Platz herum ▪ kommunikative Anordnung der Bänke

Mobilitätsgutachten Glückstadt Bewertung und Lösungsvorschläge

Wegeverbindung 1: Marktplatz/ Große Krempfer Straße

-  gut nutzbar
-  eingeschränkt nutzbar
-  stark eingeschränkt bzw. nicht nutzbar

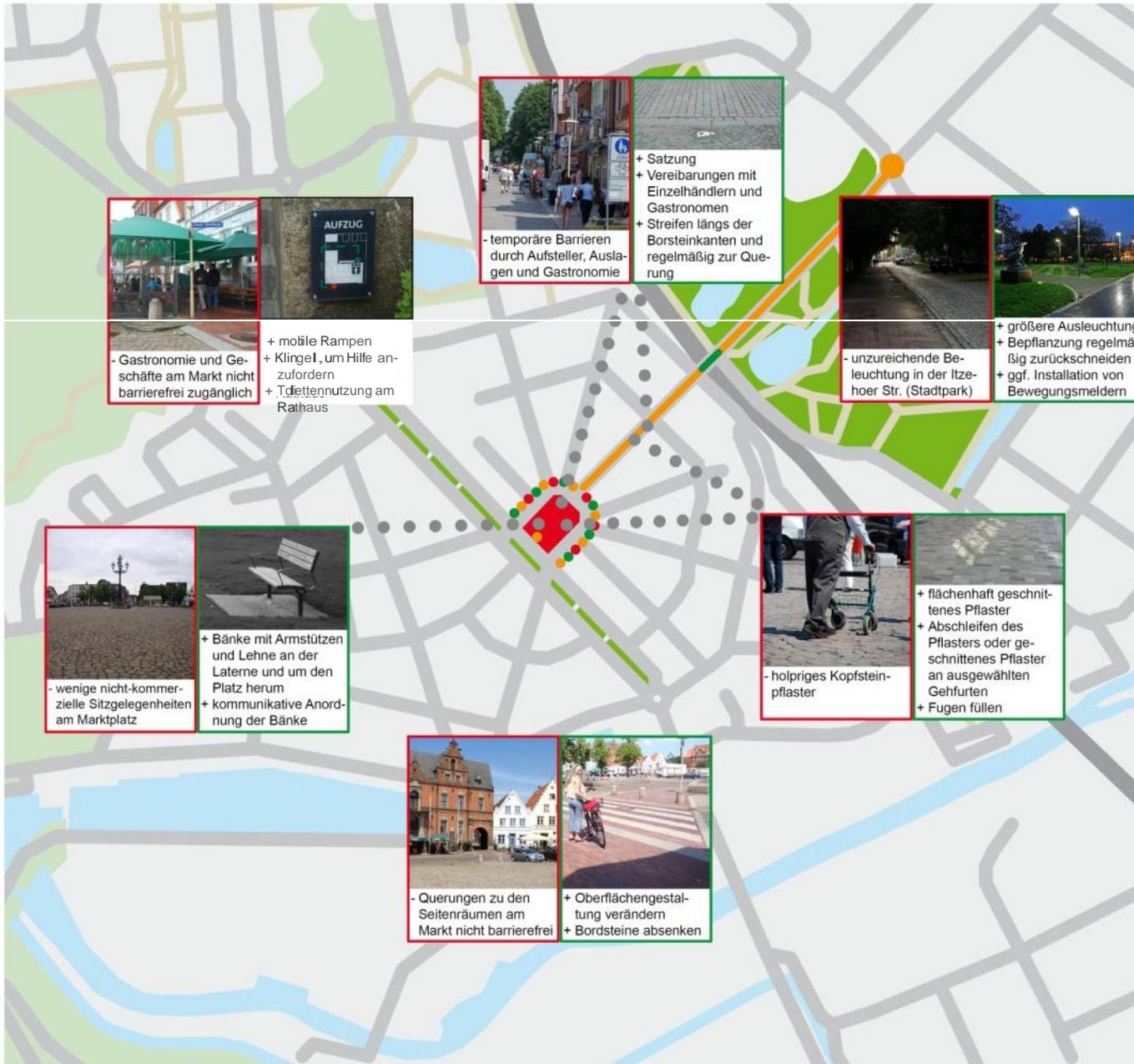


Foto geschliffenes Pflaster: Wolfgang Haller, Hannover
 Foto Rollstuhlquerung: Norbert Rudolph, MONster
 Weitere Fotos: BiP Berlin/ raum + prozess



Stand: 23.10.2013

raum + prozess
 kooperative ph1nung t, nd-StiltdentwiC.klung





Wegeverbindung 2: Schenckstraße/ Groß Neuwerk/ Schlachterstraße

In der Schenckstraße betreibt das Deutsche Rote Kreuz eine Sozialstation mit vielen seniorengerechten Wohnungen. Eine für diese älteren Menschen wichtige Wegebeziehung führt über die Schenckstraße (durchgehend Kleinpflaster), Am Jungfernstieg (Ketten und Kopfsteinpflaster), Groß Neuwerk auf den Marktplatz.

Mängel	Lösung
Schenckstraße ohne taktile und optische Orientierungshilfen	<ul style="list-style-type: none">▪ zwei helle Kontraststreifen entlang der Seiten in Laufrichtung pflastern
Querung Am Jungfernstieg durch Ketten und Kopfsteinpflaster erschwert	<ul style="list-style-type: none">▪ Gestaltung mit Kleinpflaster und Kontraststreifen weiterführen
Gehwege in Groß Neuwerk zu schmal	<ul style="list-style-type: none">▪ Straßenraum Groß Neuwerk neu ordnen analog Beispiel Schenckstraße oder Große Deichstraße
Fehlende Sitzmöglichkeiten entlang längerer Wege	<ul style="list-style-type: none">▪ Sitzbänke schaffen

Mobilitätsgutachten Glückstadt Bewertung und Lösungsvorschläge

Wegeverbindung 2: Schenckstraße/ Groß Neuwerk/ Schlachterstraße

- gut nutzbar
- eingeschränkt nutzbar
- stark eingeschränkt bzw. nicht nutzbar



- fehlende taktile Elemente im Spielstraßenbereich
+ helle Kontraststreifen in Laufrichtung pflastern



- zu schmale Gehwege in der Straße Groß Neuwerk
+ Straßenraum neu ordnen (z.B. wie Große Deichstraße)



- direkter Weg durch Ketten und Kopfsteinpflaster unterbrochen
+ Gestaltung mit Kleinpflaster und Kontraststreifen weiterführen



- unbequeme lange Wege
+ Sitzgelegenheiten aufstellen

Foto Sitzgelegenheiten: Anja Schiamann
Weitere Foto: BiP Be in/ raum + prozess

200m



Stand: 22. 10. 2013

raum + prozess
kooper*Uve JH+ruf/ll und Itadt.ntwtck1ung





Wegeverbindung 3: Am Neuendeich/ Am Fleth/ Stadtstraße

Die Wegeverbindung von Am Neuendeich/ Am Fleth zur Stadtstraße stadtauswärts Richtung Süden hat in zweierlei Hinsicht eine wichtige Funktion. Zum einen ist Am Fleth eine Geschäftsstraße, zum anderen verbindet er nördlich und südlich gelegenen Stadtteile. Darüber hinaus befinden sich viele Wohneinrichtungen und Einrichtungen der Glückstädter Werkstätten an der Stadtstraße, so dass viele gesundheitlich eingeschränkte Bewohner wie aber auch Tagesgäste und Beschäftigte diese Wegeverbindung nutzen. Richtung Norden (Am Neuendeich) befindet sich ein stark frequentierter Einkaufsstandort am Fritz-Lau-Platz.

Mängel	Lösung
Konflikte zwischen Fußgängern und Rad fahrenden in der gesamten Länge von Am Fleth und Stadtstraße	<ul style="list-style-type: none">▪ Radverkehr auf gesonderten Fahrradstreifen auf die Fahrbahn▪ Gestaltung der Gehwege Am Fleth einheitlich analog der Gestaltung im nördlichen Bereich
Unübersichtliche Fußwegequerung Stadtstraße/ Nordmarkstraße	<ul style="list-style-type: none">▪ Die Querung nicht verschwenken und mit einer deutlich sichtbaren Mittelinsel ausstatten.
Fehlende barrierefreie Querung Am Fleth zum Hafen (direkt nördlich des Kreisels)	<ul style="list-style-type: none">▪ Querungsmöglichkeit schaffen
Querung Flethbrücken nicht barrierefrei	<ul style="list-style-type: none">▪ Bordsteine gegenüber den Fleetbrücken absenken▪ Belag der Flethbrücken austauschen
Relativ weite Wege für Bewohner und Gäste der Glückstädter Werkstätten	<ul style="list-style-type: none">▪ Sitzrouten ausweisen
Fußweg entlang des Fleths unattraktiv	<ul style="list-style-type: none">▪ Aufwertung des Bereichs beidseitig entlang des Ufers

Mobilitätsgutachten Glückstadt Bewertung und Lösungsvorschläge

Wegeverbindung 3: Am Neuen- deicht Am Fleth/ Stadtstraße

 gut nutzbar

D eingeschränkt nutzbar

 stark eingeschränkt bzw. nicht nutzbar



Foto Fahrradstreifen: Norbert Rudolph, Münster
Abb. Sitzroute: Planersocietat
Weitere Fotos: BiP Bein/ raum + prozess

200m



Stand: 25.10.2013

raum+prozess
kooperative planung und stadtentwicklung

BiP 4nit
Berlin ...



Wegeverbindung 4: Hafen

Die Wegeverbindung rund um den Hafen hat einen hohen Freizeitwert und ist insbesondere für Touristen aber auch für Einheimische für die Naherholung bedeutsam. Der Binnenhafen Glückstadt bietet einen attraktiven Freiraum und lädt mit seiner neu gestalteten Promenade zum Flanieren und Verweilen ein. Die Gestaltung wurde im Rahmen der Verleihung des Otto-Borst-Preises für Stadterneuerung 2012 mit einer besonderen Anerkennungsurkunde ausgezeichnet.

Mängel	Lösung
Lücken in der barrierefreien Wegeführung der Promenade am Hafen	<ul style="list-style-type: none">▪ optischer und taktiler Wechsel im Bodenbelag (z.B. Aufkantung oder Entwässerungsrinne) an der Wasserkante ergänzen▪ Unebenen Belag beseitigen▪ Verlängerung der Promenade Richtung Docke▪ Bordsteine an den Übergängen absenken
Suboptimale Aufenthaltsqualität für ältere Menschen	<ul style="list-style-type: none">▪ Die Bänke am Rand des Platzes kommunikativer aufstellen▪ Bänke entlang der Hafepromenade möglichst um altengerechte Modelle ergänzen: steile Rücklehne, mit Armstützen, Sitzhöhe von 45-47cm
Schlecht sichtbare Treppen und Steinpoller	<ul style="list-style-type: none">▪ an der Treppe Kontraststreifen anbringen▪ Steinpoller farbig (z.B. weiß) hervorheben
Fehlende Information zu Treppen an der Schleuse	<ul style="list-style-type: none">▪ Information am Hafen über den „nicht durchgängig“ barrierefreien Rundgang
Unübersichtliche Querung von der Großen Deichstraße zum Hafen	<ul style="list-style-type: none">▪ klare Wegeführung z.B. durch farbiges Pflaster▪ konsequentes Durchsetzen des Halteverbots im Kreuzungsbereich
Lücken in der barrierefreien Wegeführung der Gehwege entlang der Straße Am Hafen	<ul style="list-style-type: none">▪ Bordsteine an den Übergängen absenken▪ Gehwege verbreitern▪ Parken nur einseitig in bestimmten Bereichen zulassen

Mobilitätsgutachten Glückstadt Bewertung und Lösungsvorschläge

Wegeverbindung 4:Hafen

-  gut nutzbar
- D** eingeschränkt nutzbar
-  stark eingeschränkt bzw. nicht nutzbar



Luftbild: Landesvermessungsamt Sc11 eswig-Holstein
Weitere Fotos: BiP Berlin/ raum + prozess

raum + prozess
kooperative Planung fofnd ;t; ;.dt.nw;c.klung



8. Maßnahmekonzept Infrastruktureinrichtungen

Das Maßnahmekonzept Infrastruktureinrichtungen enthält allgemeine Empfehlungen für den Abbau von Barrieren in Infrastruktureinrichtungen sowie im zweiten Teil Vorschläge über bauliche Maßnahmen in ausgewählten vorhandenen öffentlichen Einrichtungen der Stadt Glückstadt. Die Vorschläge basieren auf Ergebnissen der in einem extra Kapitel vorgestellten Bestandserhebung.

Die Vorschläge für die Infrastruktureinrichtungen sind textliche Beschreibungen von überwiegend baulichen und gestalterischen Maßnahmen sowie ihre Verortung in Grundrissen. Eine planerische Ausarbeitung der Maßnahmen einschließlich detaillierter Kostenschätzung ist nicht Bestandteil des Konzepts und müsste durch Architekten erfolgen.

8.1 Maßnahmekonzept Infrastruktureinrichtungen – Allgemeiner Teil

Besondere Zielorte auf Alltagswegen sind Infrastruktureinrichtungen in verschiedenen Bereichen: Nahversorgung (Einzelhandel), Dienstleistungen (u.a. medizinische Einrichtungen), kulturelle Einrichtungen und Begegnungsorte/ soziale Treffpunkte. Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit von Infrastruktureinrichtungen können in folgenden Bereichen ansetzen:

Erreichbarkeit/ Zugänglichkeit, d.h.

- Informationen (Internetauftritt, Öffnungszeiten, Erreichbarkeit, Angebote)
- Zufahrten und Zuwege (Beschaffenheit, Dimensionierung und Ausstattung)
- Eingangsbereiche und Türen (Beschaffenheit, Dimensionierung und Ausstattung)

Nutzbarkeit, d.h.

- Innere Erschließung (Verfügbarkeit und Beschaffenheit, Dimensionierung, Gestaltung sowie Ausstattung von Treppen, Aufzügen, Fluren, Rettungswege)
- Funktionen im Gebäude (Raumangebot und Raumnutzungen, barrierefreie Toilette)

Umfassende Baustandards sind in der DIN 18040-1 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude dokumentiert.

Information

Immer mehr Menschen, insbesondere Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen, nutzen das Internet (am Computer oder Smartphone), um sich über Orte, die sie aufsuchen möchten, zu informieren. Ein gutes und übersichtliches Angebot mit Informationen über Öffnungszeiten, Zugänglichkeit, Ansprechpartner und die jeweiligen Angebote kann so entscheidend zum Abbau von Barrieren beitragen.

Eine barrierefreie Gestaltung von Internetseiten, d.h. lesbar mit Leseprogrammen, ist heute noch eine große Ausnahme und in der Programmierung mit größerem Aufwand verbunden. Eine große Zahl von Menschen mit Sehbehinderungen kann aber bereits erreicht werden, wenn die Seiten übersichtlich und kontrastreich gestaltet werden und wenn bei der Programmierung auf die mobile Nutzung geachtet wird.

Zufahrten und Zuwege

Eine klare und von weitem erkennbare Wegeführung zum Eingang einer Infrastruktureinrichtung dient der besseren Erreichbarkeit. Die konkreten Anforderungen hängen auch vom Umfeld ab, das mehr oder weniger übersichtlich sein kann. Ein Problem ist beispielsweise sehr häufig die Wegeführung für Fußgänger über einen Parkplatz zum Eingang eines Supermarktes. Häufig fehlt hier jegliche Wegeführung, die Nutzer müssen sich zwischen ein- und ausparkenden Autos einen Weg bahnen. Besser ist eine klare Lenkung und Wegeführung, die auch für Pkw-Fahrer erkennbar ist. An die Beschaffenheit, Dimensionierung und Ausstattung der Wege werden entsprechend der Ausführungen zum öffentlichen Raum die gleichen Anforderungen gestellt. Wichtig sind insbesondere:

- Stufenlose, ausreichend breite Wege bzw. Rampen mit gut befahrbaren, rutschfesten Oberflächen
- Kontrastreiche und tastbare Wegekanten (z.B. auch eine Hauswand)
- Markierungen an Stufen bzw. Stufenmarkierungen & materielle Erkennbarkeit der Stufenkanten
- Gute Außenbeleuchtung auf dem Weg zum Eingang

Neben gut erreichbaren Stellplätzen, darunter auch Behindertenparkplätzen ist eine gute Anbindung an den ÖPNV eine wichtige Voraussetzung für die Erreichbarkeit der Einrichtung.

Eingangsbereiche und Türen (Beschaffenheit, Dimensionierung und Ausstattung)

Eine große Bedeutung haben die Gestaltung und Beschaffenheit des Eingangsbereichs.

Zunächst einmal sollte der Eingangsbereich als solcher klar erkennbar sein. Er sollte sich optisch vom Gebäude absetzen und möglichst großzügig gestaltet sein. Glastüren haben den Vorteil, dass sie einen transparenten Übergang zwischen außen und innen schaffen, der die Besucher in das Gebäude einlädt und leitet.

Auch hier ist eine gute Information und Orientierung wesentlich. Dazu gehören:

- gut auffindbare und lesbare, verständliche Informationen im Eingangsbereich über die Öffnungszeiten, Nutzungen/Angebote sowie den Kontakt zu einem Ansprechpartner,
- je nach Größe der Einrichtung kann eine Übersicht über die Räumlichkeiten und Wege wichtig sein. Der Fluchtwege- und Rettungsplan ist nicht für alle Menschen nachvollziehbar.

Eine Klingel sollte nicht nur gut auffindbar, sondern auch von einem Rollstuhl aus zu erreichen sein. Die Tür sollte unabhängig von Mobilitätseinschränkungen selbständig und leicht zu öffnen sein. Im Idealfall gibt es einen personell besetzten Empfang, so dass bei Bedarf im direkten Kontakt Fragen geklärt werden können. Die Empfangsfunktion kann auch darüber hergestellt werden, indem ein Büro, z.B. das Sekretariat, im Bereich des Eingangs untergebracht wird.

Innere Erschließung

Eine übersichtliche Erschließung und klare Wegeführung ist sehr wichtig, um sich barrierefrei im Gebäude zurechtfinden zu können. Natürlich sind die baulichen Gegebenheiten wie z.B. ausreichend dimensionierte und gut befahrbare Flure ohne Stolperfallen grundlegend, um ein Gebäude unabhängig von Mobilitätsbeschränkungen nutzen zu können. Doch eine lenkende Wegeführung zu den relevanten Funktionsräumen kann auch gestalterisch unterstützt werden. Kontraste zwischen Fußböden und Wänden und eine ausreichende Beleuchtung sind insbesondere wichtig, damit Menschen mit Sehbehinderungen sich gut zurechtfinden können.

Sind mehrere Stockwerke zu nutzen, bedingt die barrierefreie Erschließung die Nutzung eines ausreichend dimensionierten Fahrstuhls, der außerdem nach dem Zwei-Sinne-Prinzip funktionieren sollte, dass zusätzlich akustische Signale bzw. Ansagen den Nutzer lenken.

Zu prüfen ist insbesondere, dass Rettungswege und Notausgänge unabhängig von Mobilitätseinschränkungen problemlos auffindbar sind. Außerdem können ggf. brandgesicherte Wartebereiche/ Brandabschnitte eingerichtet werden, aus denen im Notfall Wartende gerettet werden. Unverzichtbar sind Regelungen/ Verabredungen mit der Feuerwehr zur Rettung von Personen mit Rollstuhl. Im Notfall sollten Informationen auch akustisch durchgegeben werden können.

Funktionsräume im Gebäude

Die Anforderungen an die Funktionsräume hängen stark von der jeweiligen Nutzung ab, die angeboten wird. Wichtig sind insbesondere:

- ausreichende Bewegungsfläche im Raum,
- geeignete und je nach Nutzungsansprüchen variable bzw. vielfältige Möblierung, z.B. abgesenkte Thekenelemente, unterfahrbare Tische

Eine große Bedeutung kommt in öffentlichen Gebäuden dem barrierefreien WC zu. Mindestens eines sollte vorhanden sein. Häufig kann in vorhandenen Räumlichkeiten durch den Umbau der WCs eine barrierefreie Ausstattung angeboten werden. Dabei ist zu prüfen, wie viele WCs insgesamt eingerichtet sein müssen. In einem großzügig ausgestatteten WC-Raum kann ergänzend für Väter und Mütter mit Kleinkindern ein Wickeltisch angeboten werden. Ein Problem sind häufig temporäre Barrieren in Toilettenräumen. Es wird gelagert, große Papierkörbe stehen unter dem Waschbecken, so dass es nicht mehr unterfahrbar ist. Hier gilt es, stets darauf zu achten, dass das WC nutzbar bleibt.

Es gibt einschlägige Listen (s.a. Checkliste im Anhang), die über Standards für die barrierefreie Ausstattung von WCs informieren. Im Bestand kann von manchem Standard abgewichen werden. So ist beispielsweise eine einseitige Umsteigefläche am WC-Becken im baulichen Bestand bei eher geringer Nutzungsfrequenz oder im denkmalgeschützten Bestand möglich.

8.2 Maßnahmekonzept – Infrastruktureinrichtungen – Projektvorschläge

Barrierefreie Erschließung und Ausstattung Rathaus/ Bürgerbüro



Am Markt 4, 25348 Glückstadt

Tel.: 04124 / 930-300, Fax: 04124 / 930-66 300

Email: buergerbuero@glueckstadt.de

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 8.30-12.30 Uhr, Mo. zusätzl. 14-16 Uhr, Do. zusätzl. 14-19 Uhr sowie nach Vereinbarung

Barrierefreie Erschließung

Das Rathaus ist bis auf die Räume unmittelbar am Eingang am Großen Schwibbogen nicht barrierefrei erschlossen. Für Rollstuhlfahrer sind die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit stark eingeschränkt, da Treppen überwunden werden müssen. Der vorhandene Fahrstuhl startet nicht auf der Ebene des Eingangs. Er ist zudem für die Benutzung mit dem Rollstuhl zu klein.

Das Rathaus ist die zentrale Anlaufstelle für die Bürgerinnen und Bürger im Kontakt mit Politik und öffentlicher Verwaltung. Neben der fehlenden barrierefreien Erschließung wird insbesondere die Gestaltung des eigentlichen Haupteingangs am Großen Schwibbogen dieser Funktion nicht gerecht.

Vorschlag: Verbesserung der Erschließung mit dem Fahrstuhl

Die Gutachter schlagen die Vergrößerung des vorhandenen Fahrstuhlschachts und den Einbau eines größeren Fahrstuhls als Durchlader, der zu zwei Seiten hin öffnet, vor. Durch diese Maßnahme wird erreicht, dass sämtliche neun Ebenen des Anbaus erreicht werden können. In Ergänzung mit einer weiteren Maßnahme (s. Treppenlift) werden dann auch Ratssaal und Trauzimmer für Menschen mit Rollstuhl selbständig erreichbar. Theoretisch ist damit auch eine barrierefreie Erschließung der Räumlichkeiten im Erdgeschoss des Altbaus möglich. Allerdings ist der Durchgang im Erdgeschoss zwischen Altbau und Neubau zurzeit verschlossen.

Im Zuge der Maßnahmen sollten selbstverständlich weitere Anforderungen von Menschen mit unterschiedlichen körperlichen Einschränkungen nach Möglichkeit berücksichtigt werden (s. weitere Maßnahmevorschläge).

Maßnahmen und Kostenschätzung

1. Rückbau alter Fahrstuhl
2. Vergrößerung des Fahrstuhlschachts, Unterfahrt im Keller ggf. vertiefen
3. Verlegung von Elektroleitungen sowie weiteren Versorgungsleitungen (Wasser/ angrenzende WCs)
4. Einbau eines neuen Fahrstuhls als Durchlader mit Größe 1x2m/ 9 Fahrstuhl Türen, Maschinenraum im Dachgeschoss, Bedienelemente/ Zwei-Sinne-Prinzip
5. Umbau aller an den Fahrstuhlschacht angrenzenden WCs bzw. der Teeküche im 2. Obergeschoss. In Abhängigkeit vom Platzbedarf des neuen Fahrstuhlschachts steht hier deutlich weniger Platz für die WC's zur Verfügung. Ein barrierefreies WC sollte daher in den vorhandenen größeren Räumlichkeiten mit WC im 1. Obergeschoss beim Raum 47 eingerichtet werden.
6. Malerarbeiten

Größenordnung: 200.000 € bis 300.000 €

Vorschlag: Barrierefreier Übergang zum Ratssaal/ Trauzimmer

Der Übergang vom Neubau des Rathauses in den Altbau im 1. Obergeschoss zum Ratssaal und Trauzimmer ist nicht barrierefrei. Es sind vier Stufen zu überwinden. Eine Rampe kann im Übergang nicht eingebaut werden, da sie mehr als 9m lang sein müsste. Vorgeschlagen wird der Einbau eines einklappbaren Treppenlifts an den Treppenstufen im Übergang zum Rathausaltbau, der selbständig aus einem Rollstuhl heraus bedient werden kann.

Maßnahmen und Kostenschätzung

1. Verlegung von Leitungen (Strom)
2. ggf. erforderliche Umbauten an der Treppe
3. Einbau eines Klapplifts

Größenordnung:

Die Kosten eines Plattformlifts sind abhängig von der zu überwindenden Höhe und den Kosten der Umbaumaßnahmen. Die Liftpreise beginnen bei ca. 7.000 € zzgl. Installationskosten.

Beispiel <http://www.graedler-treppenlift.de/>

Vorschlag: Barrierefreies WC

Innerhalb des Rathauses steht weder für Besucher noch für Mitarbeiter ein barrierefreies WC zur Verfügung. Die Gutachter schlagen den Einbau eines bzw. zwei barrierefreier WCs im 1. Obergeschoss in den vorhandenen größeren Räumlichkeiten für WCs vor. Aufgrund der Größe der vorhandenen Räumlichkeiten wäre sowohl im Bereich des vorhandenen Herren-WCs als auch im Bereich des vorhandenen Damen-WCs eine barrierefreie Ausstattung möglich. Dadurch würde die Zahl der WCs in diesem Bereich um eines reduziert. Dies ist mit der Arbeitsstättenverordnung abstimmen.

Maßnahmen und Kostenschätzung

1. Abbau der vorhandenen sanitären Anlagen und tlw. der Kabinenwände/ -türen
2. Verlegung der Rohre und Leitungen
3. Einbau neuer sanitärer Anlagen (hohe WCs, unterfahrbare Waschtische mit Einhebelmischer, Haltegriffen)
4. Fliesen- und Malerarbeiten

Größenordnung: 5.000 € - 10.000 €

Weitere Maßnahmevorschläge im Bereich des Rathauses

- Gestaltung: Attraktive und einladende Gestaltung des Eingangsbereichs. Der Haupteingang des Rathauses im Großen Schwibbogen ist als solcher kaum wahrzunehmen. Insbesondere für Sehbehinderte fehlen wegweisende und Kontrast gebende Gestaltungselemente. Hier können gestalterische Maßnahmen (z.B. eine helle Farbgebung im Bereich des Eingangs sowohl der Wände als auch des Bodenbelags im Kontrast zum vorhandenen Rot der Wände und des vorhandenen Pflasters) in Kombination mit einer Verbesserung der Beleuchtung (z.B. auch in Form eines beleuchteten Hinweisschildes) eine deutliche Aufwertung bieten.
- Information: Im Zuge eines neuen Informationssystems im Innenstadtbereich sollte auch das Rathaus besser auffindbar gemacht werden. Am Markt könnte eine Info-Steile auf das Rathaus und direkt auf den Haupteingang an der Seite hinweisen.

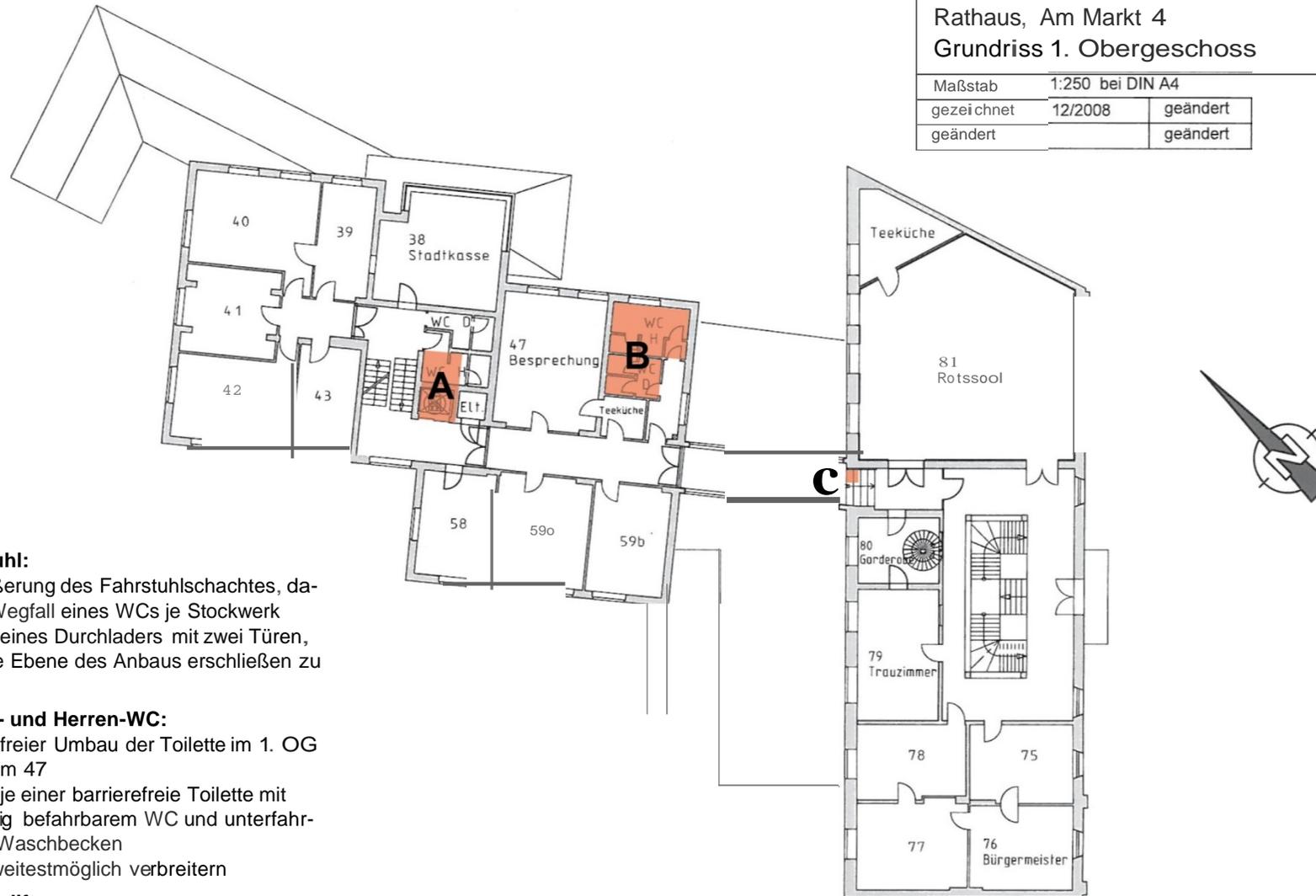
Stadt Glückstadt

Rathaus, Am Markt 4
Grundriss 1. Obergeschoss

Maßstab 1:250 bei DIN A4

gezeichnet 12/2008 geändert

geändert geändert



A Fahrstuhl:

- Vergrößerung des Fahrstuhlschachtes, dadurch Wegfall eines WCs je Stockwerk
- Einbau eines Durchladers mit zwei Türen, um jede Ebene des Anbaus erschließen zu können

8 Damen- und Herren-WC:

- barrierefreier Umbau der Toilette im 1. OG bei Raum 47
- Einbau je einer barrierefreie Toilette mit beidseitig befahrbarem WC und unterfahrbarem Waschbecken
- Türen weitestmöglich verbreitern

C Treppenlift:

- Einbau eines Rollstuhli-Treppenlifts, um das 1. OG des Rathaus-Altbaus zu erschließen

Barrierefreie Erschließung und Ausstattung Jugendzentrum



Am Kirchplatz 6, 25348 Glückstadt

Tel. 04124 / 93 76 31

Öffnungszeiten: Mo. 17-21 Uhr, Di.-Sa. 14-20 Uhr

Barrierefreie Erschließung

Das Gebäude des Jugendzentrums ist ein sog. einfaches Kulturdenkmal gemäß §1 Abs. 2 DSchG.

Das Jugendzentrum, das auch mit einem Raum im 1. Obergeschoss als Kino genutzt werden kann, ist nicht barrierefrei erschlossen. Am Haupteingang sind drei Stufen in Kombination mit einer doppelflügeligen Tür zu überwinden. Eine Aufstellfläche fehlt in diesem Bereich. Am hinteren Eingang ist ebenfalls eine Stufe zu überwinden. Das 1. Obergeschoss ist nur über eine Treppe zu erreichen. Innerhalb des Gebäudes erschweren Schwellen im Bereich der Türen die Durchfahrt mit einem Rollstuhl.

Es gibt Überlegungen, die Funktion des Jugendzentrums zu einer Begegnungsstätte zu erweitern. Dann wäre eine barrierefreie Erschließung unabdingbar.

Am Vordereingang ist eine barrierefreie Erschließung aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht ohne weiteres machbar. Dagegen steht am Hintereingang ausreichend Platz zur Verfügung. Denkbar sind hier mehrere Einzelmaßnahmen (Rampe und Außenfahrstuhl) wie nachfolgend vorgeschlagen. In Kombination mit weiteren vorgeschlagenen Maßnahmen für die Einrichtung der AWO im angrenzenden Gebäudeteil wäre allerdings eine Gesamtbetrachtung des gesamten hinteren Gebäudeteils mit allen denkbaren Maßnahmen erforderlich. Statt des heutigen Hintereingangs sollte hier ein neuer Haupteingang für das Gebäude gestaltet werden. Zu berücksichtigen sind dabei auch die Nutzungen im Außenbereich, der bei gutem Wetter zum Aufenthalt und Spiel genutzt werden kann. Es geht darum, einen einladenden Eingang und attraktiven Begegnungsraum zu gestalten, der weiteren denkbaren künftigen Nutzungen des Gebäudes gerecht werden kann. In diesem Zusammenhang ist auch die vorhandene Nottreppe aus dem Kino in die Betrachtung einzubeziehen.

Für die barrierefreie Erschließung des Gebäudeteils der AWO wird außerdem eine Rampe entlang des Gebäudes einschließlich Außenterrasse im Bereich des Aufenthaltsraums angeregt.

Vorschlag: Rampe

Einbau einer Rampe am rückwärtigen Eingang des Jugendzentrums.

Maßnahmen und Kostenschätzung

1. Ausbau des vorhandenen Bodenbelags im Bereich des Eingangs
2. Einbau einer Rampe mit sehr großzügiger Aufstellfläche im Bereich des Eingangs, Kontrast gebende Bodengestaltung
3. bei Bedarf Umbauten an der Tür für eine leichte Bedienbarkeit/ Türöffner
4. Ausreichende Beleuchtung einrichten

Größenordnung: 5.000 €

Vorschlag: Fahrstuhl

Die Gutachter schlagen den Einbau eines Fahrstuhls möglichst innerhalb des Hauses vor. Im Grundriss werden zwei mögliche Standorte vorgeschlagen: in der Werkstatt bzw. in der Teestube mit Ausgang in den Flur im 1. OG (d.h. in diesem Fall mit zwei Türen über Eck). Alternativ wäre ein Außenfahrstuhl südlich des Hintereingangs mit Zugang in die jetzige Werkstatt denkbar. Die Auswahl hängt von verschiedenen Faktoren ab, die im Weiteren zu untersuchen sind: z.B. Statik, Brandschutz, Sicherheit/ Vandalismusgefahr.

Maßnahmen und Kostenschätzung

1. Durchbrüche/ Maurerarbeiten/ Bodenarbeiten (außen)
 2. Verlegung von Elektroleitungen für den Fahrstuhl und Beleuchtung
 3. Einbau eines barrierefreien Fahrstuhls (Zwei-Sinne-Prinzip) außen oder innen, Größe 1,50x1,50m, der vom Erdgeschoss in das 1. Obergeschoss führt
 6. Abschließende Elektro-, Maurer- und Malerarbeiten
- Größenordnung: 50.000 € - 100.000 €

Vorschlag: Barrierefreies WC

Im Jugendzentrum steht kein barrierefreies WC zur Verfügung. Vorgeschlagen wird der Einbau von zwei barrierefreien WCs in den vorhandenen WC-Räumen, sowohl im jetzigen Damen-WC als auch im Herren-WC durch den Umbau von Kabinen im hinteren Bereich. Es sollte jeweils eine große Kabine entstehen, in der auch ein unterfahrbares Waschbecken untergebracht werden kann. Die jetzt vorhandenen Waschbecken befinden sich unmittelbar an den Eingängen, so dass ein Rollstuhl hier den Eingang versperren würde.

Maßnahmen – Kostenschätzung

1. teilweise Abbau vorhandener sanitärer Anlagen und der Kabinenwände/ -türen
 2. Ggf. Verlegung des WC-Anschlusses
 3. Einbau neuer sanitärer Anlagen (beidseitig anfahrbares hohes WC, unterfahrbare Waschtisch mit Einhebelmischer, verstellbare Haltegriffe) sowie Kabinenwände mit Schiebetür
 4. Elektroarbeiten, Licht mit Bewegungsauslöser
 5. Fliesen- und Malerarbeiten
- Größenordnung: 5.000 € - 7.000 €

Weitere Maßnahmevorschläge:

- Beseitigung von Schwellen innerhalb des Gebäudes.
- Information: Im Zuge eines neuen Informationssystems im Innenstadtbereich sollte auch das Jugendzentrum/ Kino besser auffindbar gemacht werden. An der Ecke des Gebäudes könnte eine Info-Stehle mit Hinweis auf den rückwärtigen Haupteingang aufgestellt werden.
- Verbindung zum Gebäudeteil der AWO: Eine Verbindungstür zwischen beiden Gebäudeteilen ist vorhanden, wird aber nicht genutzt. Hier sind drei Stufen zu überwinden. Mit Blick auf mögliche zukünftige Veränderungen von Nutzungen des Gebäudes sollte eine barrierefreie Verbindung zwischen beiden Gebäudeteilen mit bedacht werden. Eine Rampe im Inneren des Gebäudes zur besseren Verbindung der beiden Gebäudeteile wäre zu lang. Vorstellbar wäre hier der Einbau eines Treppenlifts, wenn die Türöffnung etwas vergrößert werden könnte. Alternativ wird ein barrierefreier Zugang des Bereichs der AWO vom rückwärtigen Gebäudeteil vorgeschlagen.

Barrierefreie Erschließung und Ausstattung der Begegnungsstätte der AWO am Jugendzentrum



Am Kirchplatz 6, 25348 Glückstadt

AWO-IntegrationsCenter

Ansprechpartner: Ahmet-R. Orhan

Tel.: 04821 / 779 60 10, Fax: 04821 / 779 60 15

Email: ahmet.orhan@awo-sh.de

Öffnungszeiten: Di. 9-12 Uhr, Mi. 14-17 Uhr (Kurskoordination), Do. 9-13

AWO-Begegnungsstätte und Kleiderkammer

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 14-17 Uhr

Barrierefreie Erschließung

Die Einrichtung der AWO im Erdgeschoss des Gebäudes neben dem Jugendzentrum ist nicht barrierefrei erschlossen. Am Eingang vorne sind drei Stufen in Kombination mit einer doppelflügeligen Tür zu überwinden. Eine Aufstellfläche fehlt in diesem Bereich völlig, so dass der Zugang auch für Menschen ohne Rollstuhl, die körperliche Beeinträchtigungen mitbringen, schwierig ist.

Ein Notausgang am hinteren Gebäude besteht in Form einer Treppe aus Holz, so dass auch hier kein barrierefreier Zugang zur Verfügung steht.

Im Inneren der Einrichtung sind wiederum drei Stufen zu überwinden, um von vorne in den hinteren Gebäudereich mit Aufenthaltsraum, Kleiderkammer, Küche und WC zu gelangen.

Am Vordereingang ist eine barrierefreie Erschließung aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht ohne weiteres machbar. Dagegen stünde am Hintereingang ausreichend Platz zur Verfügung. Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen (im Wesentlichen eine Rampe und Außenterrasse) sind zusammen mit den vorgeschlagenen Maßnahmen für das Jugendzentrum zu betrachten und zu planen und sollten denkbare spätere Entwicklungen der Nutzungen im Gebäude bedenken.

Die Verbindung beider Einrichtungen innerhalb des Gebäudes könnte perspektivisch durch den Einbau eines Treppenlifts mit einer größeren Türöffnung nachgerüstet werden. Eine solche Maßnahme kann nachträglich durchgeführt werden.

Vorschlag: Rampe und Außenterrasse

Eine barrierefreie Erschließung kann auf der rückwärtigen Gebäudeseite durch den Einbau einer Rampe entlang des Gebäudes, die auf eine größere Außenterrasse führt, realisiert werden. Damit wären alle Räume, die derzeit durch die Begegnungsstätte der AWO genutzt werden, barrierefrei zugänglich. Damit wäre auch eine bessere Lösung für den Rettungsweg geschaffen, als momentan mit der rückwärtigen Holztreppe. Die Einrichtung würde durch eine Außenterrasse zudem deutlich attraktiver.

Alternativ könnte eine barrierefreie Erschließung über die Räumlichkeiten des Jugendzentrums durch den Einbau eines Treppenlifts im Übergang zwischen Jugendzentrum und Begegnungsstätte hergestellt werden. Allerdings wäre die Flexibilität der verschiedenen Nutzungen eingeschränkt. Der Zugang müsste zu unterschiedlichen Nutzungszeiten beider Einrichtungen sichergestellt werden.

Maßnahmen und Kostenschätzung

1. Ausbau des vorhandenen Bodenbelags im Bereich der künftigen Rampe, Bodenarbeiten im Bereich der Außenterrasse
 2. Einbau einer Rampe mit rutschfestem Bodenbelag, Geländer
 3. Einbau einer Außenterrasse, ggf. Metallkonstruktion, mit Aufenthaltsfläche
 4. Einbau einer neuen Tür, für einen selbständigen Zugang von außen mit leichter Bedienbarkeit/ Türöffner
 5. Beleuchtung entlang der Rampe sowie im Bereich der Außenterrasse
- Größenordnung: ca. 20.000 € bis ... (je nach Materialeinsatz sind andere Größenordnungen denkbar)

Vorschlag: Barrierefreies WC

Innerhalb der Einrichtung steht kein barrierefreies WC zur Verfügung. Vorgeschlagen wird der Einbau eines barrierefreien WCs in den vorhandenen WC-Räumen. Der Umbau des vorhandenen Herren-WCs in ein barrierefreies WC sollte mit geringem Mitteleinsatz möglich sein. Hierfür müsste der Zugang in die Kabine verändert werden und der Standort des WCs versetzt werden, damit auf beiden Seiten des WCs ausreichend Platz zum Anfahren wäre. Der unterfahrbare Waschtisch befindet sich dann innerhalb der Kabine.

Maßnahmen – Kostenschätzung

1. teilweise Abbau vorhandener sanitärer Anlagen und der Kabinenwände/ -türen
 2. Ggf. Verlegung des WC-Anschlusses
 3. Einbau neuer sanitärer Anlagen (beidseitig anfahrbares hohes WC, unterfahrbare Waschtisch mit Einhebelmischer, verstellbare Haltegriffe) sowie Kabinenwände, ggf. mit Schiebetür
 4. Elektroarbeiten, Licht mit Bewegungsauslöser
 5. Fliesen- und Malerarbeiten
- Größenordnung: 3.000 € - 5.000 €

Weitere Maßnahmevorschläge:

- Am vorderen Eingang sollte die Klingel versetzt werden, so dass sie aus dem Rollstuhl von der Straße aus zu erreichen ist.
- Information: Im Zuge eines neuen Informationssystems im Innenstadtbereich sollte gemeinsam mit dem Jugendzentrum/ Kino auch auf die Begegnungsstätte der AWO hingewiesen werden.

A Eingang:

- Umgestaltung als Haupteingang
- Einbau einer Rampe zum Eingang

B Fahrstuhl

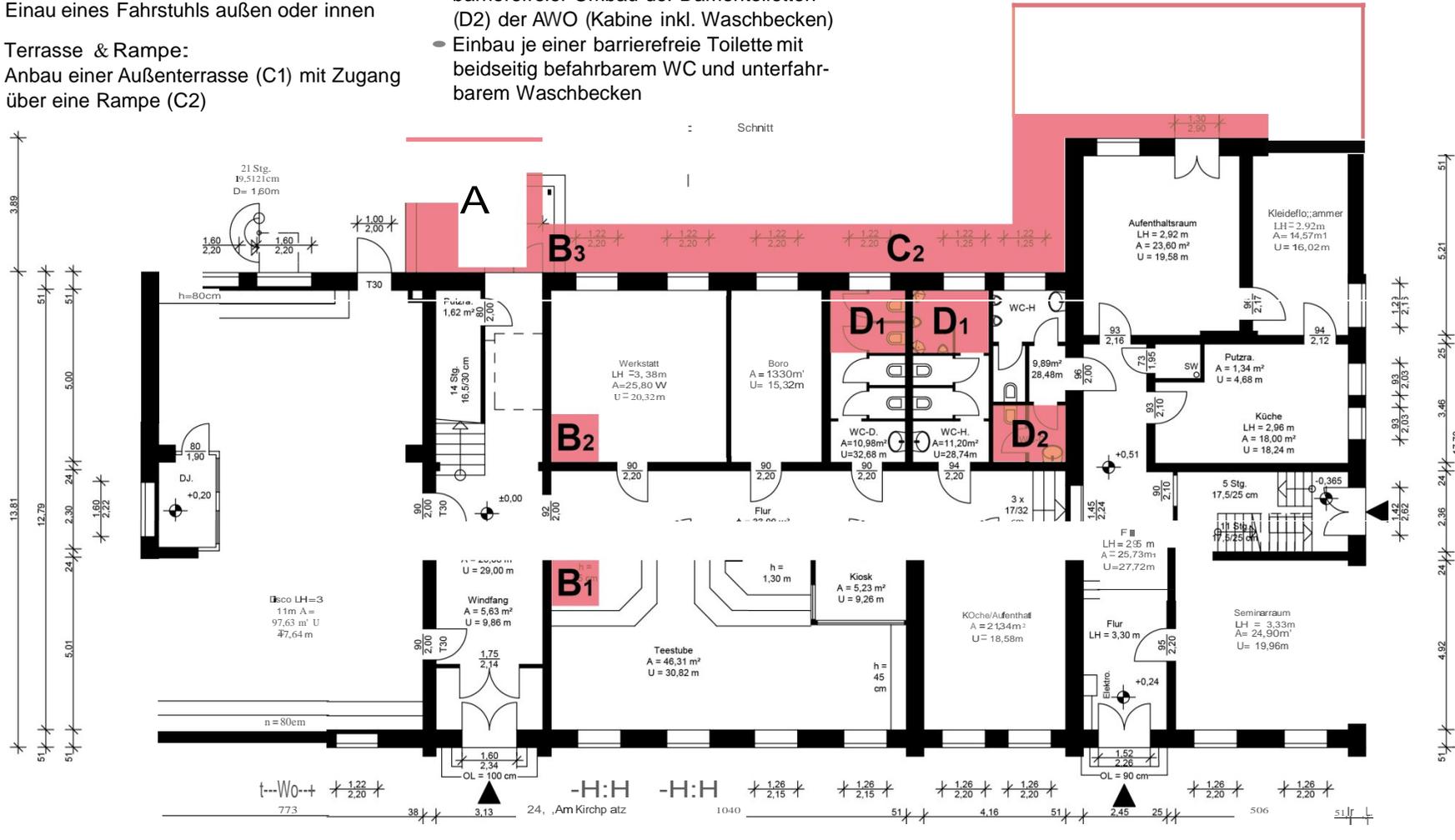
- Einbau eines Fahrstuhls außen oder innen

C Terrasse & Rampe:

- Anbau einer Außenterrasse (C1) mit Zugang über eine Rampe (C2)

D barrierefreie WCs:

- barrierefreier Umbau der Damen- und Herrentoiletten (D1) des Jugendzentrums (Kabine inkl. Waschbecken)
- barrierefreier Umbau der Damentoiletten (D2) der AWO (Kabine inkl. Waschbecken)
- Einbau je einer barrierefreie Toilette mit beidseitig befahrbarem WC und unterfahrbarem Waschbecken



WC am Rathaus



Am Markt 4, 25348 Glückstadt

Öffnungszeiten: Tägl. 6.30-18.30 Uhr

Barrierefreies öffentliches WC

Das WC ist insgesamt nicht ansprechend ausgestattet. Die Benutzung des WCs ist angesichts der Verschmutzung, schwacher Beleuchtung und tlw. starkem Geruch nicht angenehm. Zudem sind die Eingangsbereiche zu eng. Ein Rollstuhl vor dem Waschbecken würde den gesamten Eingangsbereich blockieren.

Wenn dieses WC als Angebot bei Tagestouristen und Gästen der Gastronomie einen guten Eindruck hinterlassen soll, ist eine komplett barrierefreie, moderne, robuste sowie pflegeleichte Ausstattung vorzusehen. Mit Blick auf die Gastronomie am Markt, die überwiegend keine barrierefreien WCs anbieten kann, sollte geprüft werden, ob eine finanzielle Beteiligung der Gastronomen möglich ist, um eine bessere Ausstattung, Reinigung und Verlängerung der Öffnungszeiten anbieten zu können (Beispiel: www.nette-toilette.de.)

Vorschlag: Umbau oder Neubau

Vorgeschlagen wird ein kompletter Umbau des WCs (Fläche ca. 20m²).

Die Gutachter empfehlen, das barrierefreie WC als ein direkt von außen zugänglicher großer Raum mit entsprechender Ausstattung und Wickeltisch einzurichten. Hierfür wäre ein zusätzlicher Eingang erforderlich. Die beiden vorhandenen Zugänge erschließen dann wie bisher das Damen-WC (mit 3 Kabinen) sowie Herren-WC (mit einer Kabine, Pissoirs sowie Putzmittelraum). Dies hat den Vorteil, dass Rollstuhlfahrer nicht mühsam mehrere Türen überwinden müssten. Der Raum stünde Frauen und Männern sowie Eltern mit Kleinkindern zur Verfügung. Das WC wird häufig von Eltern mit kleineren Kindern aufgesucht wird, z.B. an Markttagen.

Die Ausstattung der WCs sollte im Zuge des Umbaus insgesamt robust und attraktiv, in Edelstahlqualität, ausgeführt werden.

Maßnahmen – Kostenschätzung

1. Abbau der vorhandenen sanitären Anlagen und der Kabinenwände/ -türen, Fliesen
2. Ggf. neue Verlegung der Anschlüsse (barrierefreie Einrichtung/ ausreichende Bewegungsflächen)
3. Einbau neuer sanitärer Anlagen (beidseitig anfahrbares hohes WC, unterfahrbare Waschtische mit Einhebelmischer, verstellbare Haltegriffe, fester Mülleimer, Wickeltisch im barrierefreien WC) sowie Kabinenwände, ggf. mit Schiebetüren, Mülleimer, die nicht den Weg versperren
4. neue Eingangstüren/ leichte Bedienbarkeit/ Türöffner, prüfen, ob Notruf angeboten werden kann
5. Elektroarbeiten, Licht mit Bewegungsauslöser
6. Fliesen- und Malerarbeiten

Größenordnung: bis zu 30.000 € (ca. 1.500 €/m²)

Weitere Maßnahmevorschläge:

- Eine Umgestaltung des Außenbereichs mit einer verbesserten Wegeführung ist zu empfehlen. Eine Verlagerung der vorhandenen Fahrradbügel im überdachten Bereich sollte geprüft werden. Auf jeden Fall

müssen die Fahrradbügel, die in dieser vermeintlichen Wegebeziehung verbleiben, besser erkennbar gestaltet werden.

- Sinnvoll wäre, eine Bank für Wartende (Begleitung) anzubieten.
- Information: Im Zuge eines neuen Informationssystems im Innenstadtbereich sollte auch das öffentliche WC besser auffindbar werden. Im Zusammenhang mit der Information zum Rathaus könnte auch auf das öffentliche WC hingewiesen werden.

Barrierefreie Erschließung der VHS und Musikschule im Wasmer-Palais



Königstraße 36, 25348 Glückstadt

Musikschule Glückstadt

Musikschulleitung und Verwaltung: Conny Scholz

Telefon: 04124 / 60 44 10

Email: c.scholz@musikschuleglueckstadt.de

Bürozeiten: Di., Do. 9.30-11.30 Uhr

VHS im Wasmer-Palais

Tel.: 04124 / 810 79

E-Mail: vhs-glueckstadt@gmx.de

Bürozeiten: Di. 9-11 Uhr, Fr. 9-11 Uhr

Barrierefreie Erschließung

Die Räumlichkeiten im denkmalgeschützten Wasmer-Palais sind nicht barrierefrei zugänglich.

Am Haupteingang im Hof des Wasmer-Palais zu den Räumlichkeiten im Mitteltrakt und im Ostflügel ist eine Stufe zu überwinden. Am Seiteneingang zur Musikschule im Westflügel befinden sich zwei Stufen.

Im Inneren führt jeweils eine Treppe in das Obergeschoss des Gebäudes.

Insbesondere für Rollstuhlfahrer sind die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit stark eingeschränkt. Doch auch die Zuwegung über den Platz zum Eingang ist durch das grobe Kopfsteinpflaster für Menschen mit unterschiedlichen Anforderungen schwer zu bewältigen. Eine Wegeföhrung mit taktilen oder gestalterischen Mitteln fehlt.

Die Gutachter empfehlen, den Haupteingang des Wasmer-Palais an der Königstraße als solchen aufzuwerten und barrierefrei zu gestalten. Der Eingang sollte stärker einladen und auch bereits informieren. Ein so viel genutztes öffentliches Haus sollte im Eingangsbereich (draußen und drinnen) außerdem einen Begegnungsraum anbieten, in dem auch ein kleines Gespräch möglich sein kann.

Gut wäre es außerdem, wenn in der Nähe des Eingangsbereichs eine Ansprechperson zu finden wäre. Aufgrund der kurzen Bürozeiten ist dies durch die Verlagerung des Büros nicht möglich. Umso wichtiger sind Information und klare Orientierung durch entsprechende Beschilderungen im Eingangsbereich. Auch hier schlagen wir einen gut sichtbaren Hinweis (Info-Steile) auf das Gebäude im Eingangsbereich des Hofes vor.

Ein weitgehend barrierefreier Zugang in das Erdgeschoss bzw. ein Notausgang wird am Hintereingang durch die Anhebung des Gehwegs eingerichtet.

In der Planung und Umsetzung sämtlicher Maßnahmen ist eine intensive Abstimmung mit dem Denkmalschutz erforderlich.

Vorschlag: Barrierefreie Erschließung des Haupteingangs

Die Gutachter schlagen vor, den Haupteingang im Hof des Wasmer-Palais durch eine mit glattem Naturstein oder Klinker belegte und zum Eingangsbereich hin angehobene Zuwegung barrierefrei zu gestalten. Die Zuwegung kann seitlich an den weiteren Eingängen vorbeigeföhrt oder auch mittig angelegt werden.

Zu prüfen ist, ob die mittige Haupteingangstür oder die linke Tür des Mitteltraktes als Zugang für Rollstuhlfahrer genutzt werden sollte. Dies hängt von der Wahl des Standorts eines Fahrstuhls im Inneren ab. Die Bedienung der doppelflügeligen Tür sollte auch aus dem Rollstuhl heraus selbständig möglich sein. Unmittelbar hinter dem Haupteingang ist eine Stufe zu überwinden, wofür wahlweise eine Rampe eingebaut werden müsste bzw. alternativ ein neuer Fahrstuhl zur Erschließung des 1. OG „mitgenutzt“ werden könnte.

Eine barrierefreie Gestaltung des Eingangs zum Westflügel würde den Anbau einer Rampe erforderlich machen, da hier mehr Stufen zu überwinden sind. Da dies aus Gründen des Denkmalschutzes voraussichtlich nicht gebilligt werden kann, wäre der Einsatz einer mobilen Rampe zu prüfen. Um diese nutzen zu können, müsste gewährleistet sein, dass eine Klingel am Eingang erreichbar ist und eine Ansprechperson beim

Anlegen der Rampe unterstützen könnte.

Der Hof könnte durch Sitzgelegenheiten als Begegnungsraum aufgewertet werden.

Maßnahmen und Kostenschätzung

1. Austausch Pflaster im Hof im ausgewählten Bereichen für eine ansteigend verlaufende Zuwegung zum Haupteingang sowie links und rechts zu den Aufenthaltsflächen.
2. Bauliche Anpassung der Tür (ggf. Türöffner)
3. Anschaffung und Einbau zweier altersgerechter Bänke links und rechts vom Eingang
4. Anschaffung einer mobilen Rampe für den Eingang zur Musikschule
5. Einbau einer vom Rollstuhl aus erreichbarer Klingeln an den Eingängen, so dass bei Bedarf Hilfe angefordert werden kann.
6. Ggf. Anpassung der Beleuchtung im Hofbereich

Größenordnung:

Geschnittenes Granitpflaster (als Beispiel)

1m² Granitpflaster Steingröße ca. 65 € - 150 € je nach Schnitt

Die Pässe-Verlegung ist geringfügig preiswerter als die Reihen- oder Diagonalverlegung.

Fugenverguss bei Neuverlegung kostet ca.: 10 €/m² mit Bitumen, 50-60 €/m² mit Zementmörtel, 70-80 €/m² mit Epoxydharz, nachträgliches Verfugen ist etwas teurer, da die Fugen erst ausgeblasen und gereinigt werden müssen.

Vorschlag: Fahrstuhl

Einbau eines Fahrstuhls im Inneren des Gebäudes.

Alternative 1: Umnutzung des jetzigen Lagerraums unmittelbar hinter dem linken Eingang des Hauptgebäudes. Einbau eines Fahrstuhls als Durchlader, so dass die erste Stufe im Erdgeschoss durch den Fahrstuhl überwunden werden kann. Der Ausgang im 1. OG erfolgt dann oben im Flur wieder in Richtung der Eingangstür des Fahrstuhls.

Alternative 2: Einbau eines Fahrstuhls im Westflügel angrenzend an das Treppenhaus zur Erschließung des 1. Obergeschosses (südlich des Hintereingangs). Ggf. muss die Türöffnung zum Treppenhaus verbreitert werden.

Ergänzend wäre im 1. OG ein Durchgang zu den Räumlichkeiten des Westflügels sinnvoll.

Maßnahmen und Kostenschätzung

1. Durchbrüche/ Maurerarbeiten
2. Verlegung von Elektroleitungen/ Anschlüssen für den Fahrstuhl und Beleuchtung
3. Einbau eines barrierefreien Fahrstuhls (Zwei-Sinne-Prinzip) vom Erdgeschoss in das 1. Obergeschoss
6. Abschließende Elektro-, Maurer- und Malerarbeiten

Größenordnung: 50.000 € - 100.000 €

Barrierefreies WC

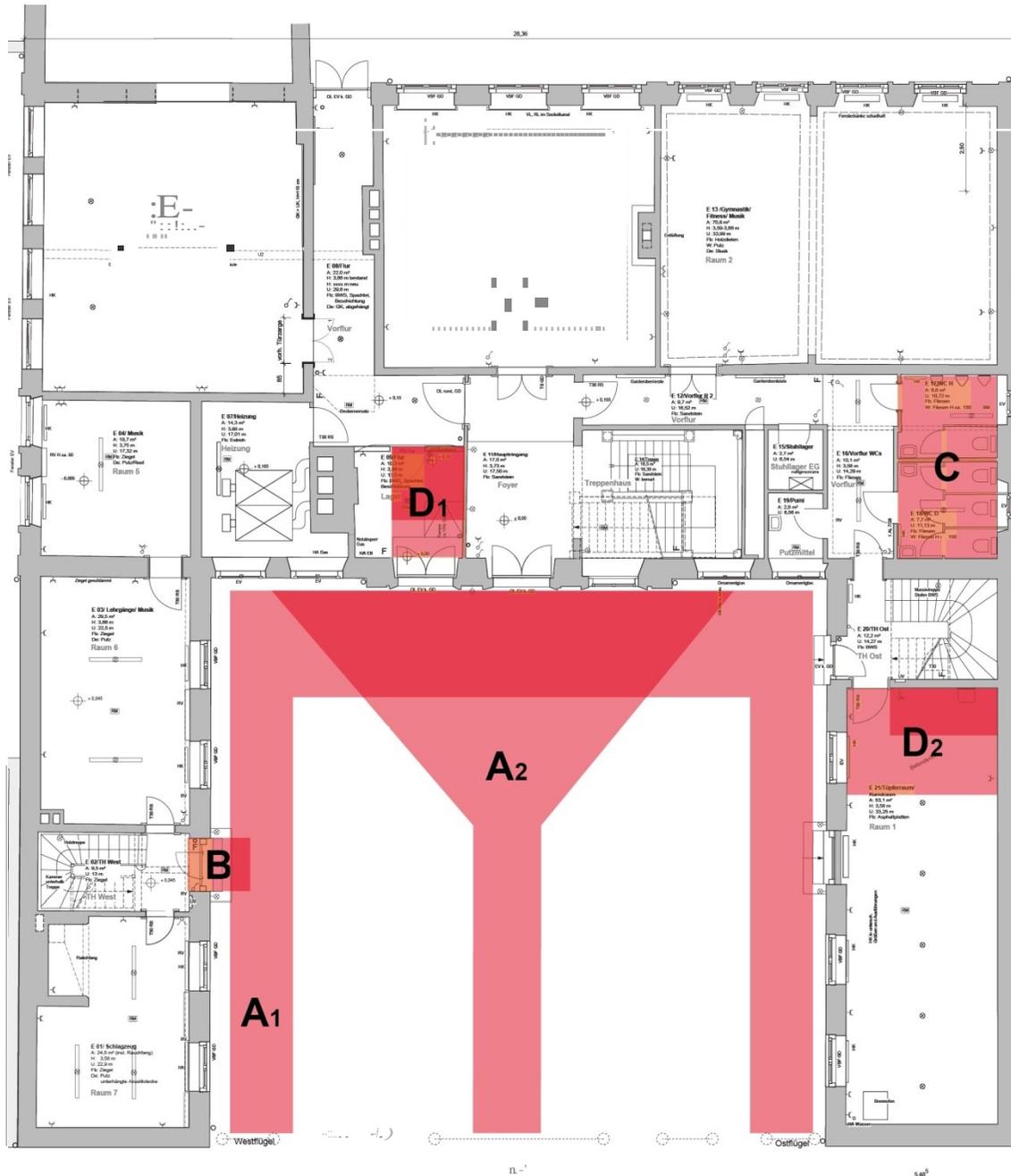
Innerhalb des Wasmer-Palais steht weder für Besucher noch für Mitarbeiter ein barrierefreies WC zur Verfügung.

Vorschlag

Einbau eines barrierefreien WCs (m/ w) im Erdgeschoss im Bereich der vorhandenen WCs.

Maßnahmen und Kostenschätzung

1. Abbau der vorhandenen sanitären Anlagen und tlw. der Kabinenwände/-türen
 2. ggf. Umbau Anschlüsse, Verlegung der Rohre und Leitungen
 3. Einbau neuer sanitärer Anlagen (hohes WC, unterfahrbare Waschtisch mit Einhebelmischer, Haltegriffen)
 4. Fliesen- und Malerarbeiten
- Größenordnung: 5.000 € - 10.000 €



A Vorplatz:

- Vorplatz teilweise mit einem neuen Pflaster versehen (dunkler Klinkerbelag oder glatter Naturstein)
- Pflasterung zum Haupteingang hin anheben, um einen schwellenlosen Eingang zu schaffen
 - A1: Platz eher im ganzen anheben oder
 - A2: Platz über die Mitte kegelförmig anheben
- Aufenthaltsmöglichkeit durch Aufstellen von Bänken verbessern
- Info-Stele aufstellen

B Eingangsbereich:

- Anschaffung einer mobilen Rampe
- Erreichbarkeit durch Einbau einer Klingel sicherstellen

C barrierefreie wes:

- barrierefreier Umbau der Damen- und Herrentoilette

D Fahrstuhl:

- Einbau eines Fahrstuhls als Durchlader, Schaffung eines Fahrstuhlvorraums durch Verkleinerung des Lagers (D1)
- alternativ prüfen: Einbau eines Fahrstuhls, Schaffung eines Fahrstuhl-Vorraums durch Verkleinerung des VHS-Raums (D2)

1. OG:

- Öffnung eines Durchgangs zu den Räumlichkeiten des Westflügels im 1. OG

Detlefsen-Museum im Brockdorff-Palais



Am Fleth 43, 25348 Glückstadt

Museumsleitung: Dr. Catharina Berents

Tel.: 0 41 24 / 93 05 20

Email: museum@glueckstadt.de

Öffnungszeiten: Mi. 14-17 Uhr, (Juni-August 14-18 Uhr), Do.-

Sa. 14-18 Uhr, So. 14-17 Uhr

Barrierefreie Erschließung – Fahrstuhl

Das Detlefsen-Museum im denkmalgeschützten Brockdorff-Palais ist nicht barrierefrei erschlossen. Am Eingang sind eine niedrige Stufe und zwei doppelflügelige Türen zu überwinden.

Während die Erschließung der Räume im Erdgeschoss rollstuhlgerecht ist, fehlt ein Aufzug in das Obergeschoss.

Bei allen vorgeschlagenen Maßnahmen ist eine intensive Abstimmung mit dem Denkmalschutz erforderlich.

Vorschlag: Mobile Rampe am Eingang mit Klingel

Mit einer mobilen Rampe kann der Eingang zum Detlefsen-Museum auch für Rollstuhlfahrer zugänglich werden. Dafür ist die vorhandene Klingel für Rollstuhlfahrer erreichbar entsprechend tiefer anzubringen. Hilfestellung für Rollstuhlfahrer ist auch beim Durchfahren der doppelflügeligen Türen erforderlich.

Größenordnung: ca. 2.000 €

Vorschlag: Einbau eines Fahrstuhls zur barrierefreien Erschließung des 1. OG

Alternative 1: Fahrstuhl innen

Einbau eines Fahrstuhls neben der Treppe, hinter der linken Flügeltür, wahlweise als Durchlader mit Zugang durch die Flügeltür oder mit einfachem Zugang (von hinten erreichbar). An diesem Standort ist ausreichend Platz für einen Fahrstuhl. Die Erschließung mit dem Fahrstuhl unmittelbar an der Treppe ist schlüssig.

Alternative 2: Außenfahrstuhl

Einbau eines Fahrstuhls als Außenfahrstuhl (mit Zugang ins Treppenhaus) an der rückwärtigen Gebäudeseite. Die Auswahl hängt von verschiedenen Faktoren ab, die im Weiteren zu untersuchen wären: Denkmalschutz, Statik, Brandschutz, Sicherheit/ Vandalismusgefahr.

Ein Außenfahrstuhl verändert die Gestaltung der rückwärtigen Fassade erheblich. Dies wird aus Sicht des Denkmalschutzes kritisch gesehen.

Alternative 3: Senkrecht-Hublift

Einbau eines Senkrecht-Hublifts zwischen rückwärtiger Wand und Treppe. Senkrechtlifte sind möglich mit Breiten ab 81cm bis 140,5 cm/ Tiefe ab 83 cm bis 248 cm. In Schleswig-Holstein gibt die Landesbauordnung vor, dass Fahrkörbe zur Aufnahme eines Rollstuhls eine nutzbare Grundfläche von mindestens 1,10 m x 1,40 m haben müssen. Zur genaueren Bemaßung der zur Verfügung stehenden Fläche und Angebots-erstellung wäre eine Ortsbegehung nötig.

Maßnahmen und Kostenschätzung

1. Durchbrüche/ Maurerarbeiten bzw. auch Bodenarbeiten (außen)
 2. Verlegung von Elektroleitungen/ Anschlüsse für den Fahrstuhl/ Hublift und Beleuchtung
 3. Einbau eines barrierefreien Fahrstuhls/ Hublifts (Zwei-Sinne-Prinzip) außen oder innen
 6. Abschließende Elektro-, Maurer- und Malerarbeiten
- Größenordnung: 40.000 € - 100.000 €

Barrierefreies WC

Innerhalb des Detlefsen-Museums steht weder für Besucher noch für Mitarbeiter ein barrierefreies WC zur Verfügung.

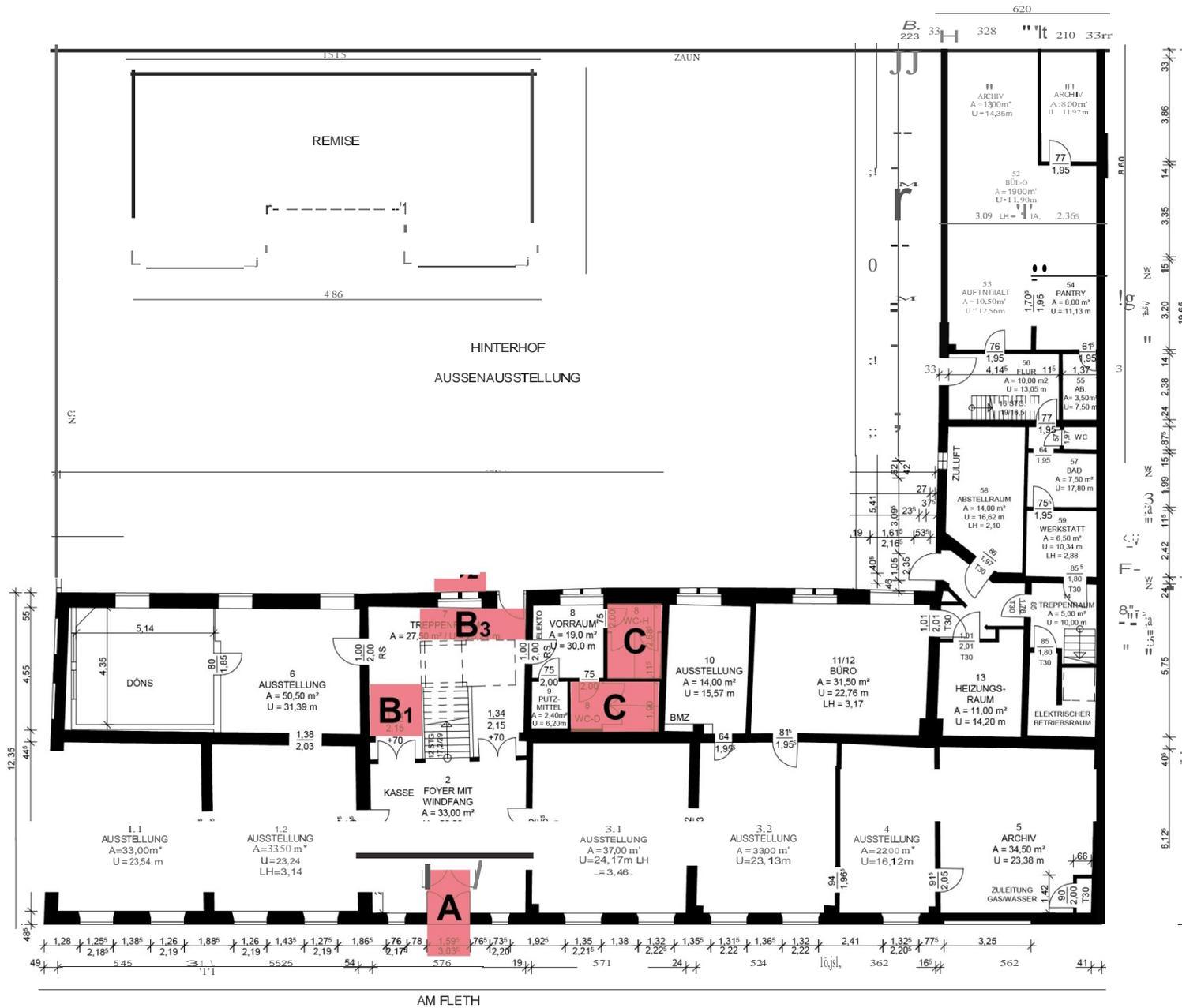
Vorschlag

Einbau eines barrierefreien WCs (m/ w) im Erdgeschoss im Bereich der vorhandenen WCs.

Maßnahmen und Kostenschätzung

1. Abbau der vorhandenen sanitären Anlagen und tlw. der Kabinenwände/ -türen
 2. ggf. Umbau Anschlüsse, Verlegung der Rohre und Leitungen
 3. Einbau neuer sanitärer Anlagen (hohes WC, unterfahrbare Waschtisch mit Einhebelmischer, Haltegriffen)
 4. Fliesen- und Malerarbeiten
- Größenordnung: 5.000 € - 10.000 €

Information: Im Zuge eines neuen Informationssystems im Innenstadtbereich sollte ebenfalls das Detlefsen-Museum einen gut sichtbaren Hinweis erhalten, an dem auch die Öffnungszeiten zu finden sein sollten.



A Eingangsbereich:

- Anschaffung einer mobilen Rampe
- Erreichbarkeiddurch tiefer setzen der Klingel sicherstellen

B Fahrstuhl:

- Einbau eines Fahrstuhls innen (81)
- alternativ prüfen: Einbau eines Fahrstuhls außen (82)
- alternativ prüfen: Einbau eines Senkrechtlifts (1,10m) (83)

C barrierefreie wes:

- barrierefreier Umbau der Damen- und Herrentoilette

Stadt Gückstadt	
Brockdorff-Palais, Am Fleth 43 Grundriss Erdgeschoss im Bestand	
Maßstab	: 200
Entworfen	Gezeichnet 0212008
Bearbeitet	Geändert

9. Empfehlungen für die barrierearme (Stadt-)Planung

Mit dem Mobilitätsgutachten liegen wichtige Arbeitsgrundlagen für den Barriereabbau vor, die im Planungsalltag eingesetzt und weiterentwickelt werden sollten. Zur dauerhaften Integration der Aufgabe in den Bau- und Planungsalltag der Stadt Glückstadt schlagen die Gutachterinnen vor:

a) Sensibilisierung für das Thema Barrierefreiheit in den vorhandenen Arbeitsstrukturen und in der Öffentlichkeit

- Diskussion der Ergebnisse des Gutachtens innerhalb der Verwaltung, mit Betroffenen (Seniorenvertretung, Glückstädter Werkstätten, Wohlfahrtsverbände), der Kommunalpolitik (Fraktionen) und den Bürgerinnen und Bürgern
- Sensibilisierung von verantwortlichen Bauherren, Bauträgern, planenden Büros und Bauausführenden
- Wiedervorlage des Themas in internen und öffentlichen Diskussionen anlässlich konkreter Planungen und Projekte
- Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern bei der systematischen Umsetzung von Barrierefreiheit in Glückstadt z.B. in einem Arbeitskreis „Barrierefreies Glückstadt“ (s.a. Bsp. Arbeitskreis „Barrierefreie Stadt Neuruppin“)

b) Arbeitsstrukturen für den Barriereabbau klären

- Verankerung des Abbaus von Barrieren als Querschnittsaufgabe in der Verwaltung: Abläufe, Arbeitsstrukturen und Kommunikationskanäle zwischen den verantwortlichen Stellen vereinbaren, Federführung und Verantwortlichkeiten festlegen
- Aufbau von Dialogstrukturen und Partnerschaften mit Akteuren außerhalb der Verwaltung. Abstimmung mit Einzelhändlern und Gastronomen hinsichtlich der gewerblichen Nutzung des Straßenraumes, der Realisierung von Sitzrouten, der Nutzung und des Betriebes der öffentlichen Toilette hinter dem Rathaus

c) Bestandsaufnahme fortsetzen und verstetigen

- Im Vorfeld von größeren Planungen und Projekten gezielt Bestandsaufnahme aktualisieren und ergänzen,
- Sammlung laufender Hinweise in einer erweiterten Bestandsaufnahme, bei Bedarf: Gemeinsame/öffentliche Erkundungen durchführen

d) Weiterentwicklung und Umsetzung des Konzepts für den Barriereabbau

- Vereinbarung verbindlicher Standards für die Straßenraumgestaltung (Hauptwege, Nebenwege, Marktplatz, Querungen) in Abstimmung mit anderen Fachämtern und der Unteren Denkmalschutzbehörde
- Prioritäre Umsetzung von Maßnahmen entlang der wichtigen Wegebeziehungen
- Schrittweise Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen des Gutachtens bei allen anstehenden Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen (Infrastruktureinrichtungen und öffentlicher Raum)
- Evaluierung von Maßnahmen, Dokumentation guter Lösungen im Planungsalltag und Ergebnisse in das Maßnahmekonzept zurückspielen

10. Anhang

Literatur

Bauer, Uta; Liepe, Susann; Scheiner, Joachim (2011): Ohne Auto einkaufen. Hrsg.: BMVBS. Werkstatt:Praxis, Heft 76.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (2011): Wohnen im Alter - Marktprozesse und wohnungspolitischer Handlungsbedarf. Forschungen, Heft 147.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (2012): Barrieren in Stadtquartieren überwinden. Bearbeitung: Uta Bauer, Mone Böcker, Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (2013): Altersgerecht umbauen – Mehr Lebensqualität durch weniger Barrieren. Bearbeitung: BiP Berlin, plan-werkStadt, Weeber+Partner, Analyse & Konzepte.

Hafner, Thomas; Wölfle, Gunther (2010): Hoher Handlungsdruck – Die barrierefreie Stadt wird zu einer immer vordringlicheren Bauaufgabe der Städte und Kommunen. In: Deutsches IngenieurBlatt, Nr. 5 / 2010 (2010), S. 16-20.

Senatsverwaltung für Berlin (Hrsg.) (2012): Berlin - Design for all. Öffentlich zugängliche Gebäude. Berlin.

Senatsverwaltung für Berlin (Hrsg.) (2012): Berlin - Design for all. Öffentlicher Freiraum. Berlin.

Checkliste für Erhebungen im öffentlichen Raum

Kategorie	Beschreibung	
Wege		
HÖHENUNTERSCHIEDE		
Seitengefälle nicht zu stark (max. 2%) Längssteigungen sind zu bewältigen (max. 6%)		
Keine Treppen und Stufen auf den Wegen		
(alternativ) mit Rampe ausgeführt		
Handlauf an Treppen (ausreichend lang)		
Stufenmarkierungen & materielle Erkennbarkeit der Stufenkanten		
DIMENSIONIERUNG		
Wegebreite mind. 1,50 in Wendebereichen 1,50x1,50 Keine Barrieren im Gehweg (z.B. Verkehrsschilder, Trafokästen, Kundenstopper)		
Ausweichmöglichkeiten an Engpässen		
OBERFLÄCHENBESCHAFFENHEIT		
gut befahrbar tastbare Kanten rutschfest		
SONSTIGES		
Lenkende, kontrastreiche Gestaltung mit wiederkehrenden Gestaltungselementen		
Aufenthalt & Begegnung: Sitzmöglichkeiten entlang längerer Wege		
Sicherheit: Ausreichende Beleuchtung		
Information: Klare Wegeführung & -beschilderung		



Kategorie	Beschreibung	
Wege – Weitere Beobachtungen:		
Querungen		
HÖHENUNTERSCHIEDE		
Bordsteinabsenkung in Kreuzungsbereichen Bordsteinabsenkung zur Querung auf längeren Wegstrecken ohne Kreuzung		
Keine Querneigungen im Bereich von Bordsteinabsenkungen		
DIMENSIONIERUNG		
Breite Querung für Begegnungsfälle Breite Aufstellflächen an Kreuzungen zusätzlich zum Gehweg		
Zusätzliche Querungshilfen an breiten Straßen (z.B. Mittelinsel, Nase)		
OBERFLÄCHENBESCHAFFENHEIT		
gut befahrbar tastbare Kanten rutschfest		
AUSSTATTUNG – TECHNIK (LSA)		
Ampelphasen ohne zu lange Wartezeit und mit ausreichender Querungszeit		
LSA-Bedarfsampelschaltung vom Rollstuhl aus erreichbar LSA-Schaltung mit Signal für Sehbehinderte		
SONSTIGES		
Lenkende, kontrastreiche Gestaltung mit wiederkehrenden Gestaltungselementen		
Sicherheit: Ausreichende Beleuchtung		



Kategorie	Beschreibung	
Querungen – Weitere Beobachtungen:		
Plätze, Parks und Zugänge		
DIMENSIONIERUNG		
Ausreichend Platz für Aufenthalt mehrerer Personen, breiter Zugang für Begegnungsfälle		
Breiter Zugang für Begegnungsfälle		
OBERFLÄCHENBESCHAFFENHEIT		
gut befahrbar		
tastbare Kanten rutschfest		
AUFENTHALT & BEGEGNUNG		
Sitzmöglichkeiten für verschiedene Bedürfnisse Öffentliche WCs		
SONSTIGES		
Einladende Gestaltung		
Sicherheit: Ausreichende Beleuchtung		
Informationen am Eingang		
Plätze, Parks und Zugänge – Weitere Beobachtungen:		



Kategorie	Beschreibung	
Übergänge in private Räume		
HÖHENUNTERSCHIEDE		
Keine Stufen an Eingängen		
Stufenmarkierungen an Treppen und Stufen		
Handläufe an Treppen und Stufen		
Übergänge in private Räume – Weitere Beobachtungen:		



Checkliste für Erhebungen in Infrastruktureinrichtungen

Einrichtung: _____

Bereich	Beschreibung	
Erschließung außen		
Eingang von weitem erkennbar		
Wegeführung zum Eingang klar erkennbar im besten Fall tastbar, d.h. Kanten oder taktile Elemente an den Wegerändern		
Weg zum Eingang stufenlos (alternativ) mit Rampe ausgeführt Handlauf an Treppen (ausreichend lang) Stufenmarkierungen & materielle Erkennbarkeit der Stufenkanten		
Wegebreite mind. 1,20 in Wendebereichen 1,50x1,50		
Oberflächenbeschaffenheit gut befahrbar tastbare Kanten rutschfest		
Gute Außenbeleuchtung auf dem Weg zum Eingang im Eingangsbereich selbst		
direkte Anbindung an den ÖPNV (alternativ) barrierefreie Wege zu den Haltestellen		
Anbindung an den MIV: direkte Wegebeziehung Parkplatz-Haupteingang		
Stellplätze in Tiefgaragen oder Parkhäusern in unmittelbarer Nähe zu barrierefreien Ein- und Ausgängen		
Eingang		
Information & Orientierung: Gut auffindbare & gut lesbare Information im Eingangsbereich (außen oder innen) über die Nutzungen/ Angebote über Räume & Wege im Gebäude als Übersicht im besten Fall mit Blindenschrift, bzw. tastbarem Grundriss		



Bereich	Beschreibung	
Bei Bedarf Wartebereich mit ausreichender Aufenthaltsfläche, Sitzgelegenheiten		
Platz für Rollator & Rollstuhl		
Ansprechbarkeit durch Klingel mit Sprechanlage und/ oder besetzter Empfang/ Informationsschalter im Foyer mit Personal		
Leicht zu öffnende Tür elektrischer Türöffner		
Ausreichende Türbreite , d.h. min. 0,90		
Erschließung innen		
Kennzeichnung/ Wegweiser für barrierefreie Wege zu den relevanten Funktionsräumen		
Wegeführung lenkend kontrastreiche Gestaltung mit wiederkehrenden Gestaltungselementen mit Handlauf einschließlich tastbarer Elemente		
Wege zu den relevanten Funktionsbereichen stufenlos alternativ mit Rampen und/ oder Fahrstuhl Handläufe an Treppen Stufenmarkierungen		
Wegebreite zu den relevanten Funktionsbereichen ausreichend Hauptwege/ allgemeine Verkehrsflächen (Flure) 1,50 untergeordnete mind. 1,20		
im Bereich von Türen bis zu 1,80 (Öffnungsradius der Tür einkalkulieren) bzw. für den Begegnungsfall von Personen mit Rollstuhl oder Gehilfe		
Türen zu den Funktionsräumen ausreichend breit, mind. 0,90 (im Ausnahmefall 0,80) Aufstell-/ Bewegungsfläche vor der Tür durch ausreichende Flurbreite (s.o., min. 1,80)		



Bereich	Beschreibung	
Oberflächenbeschaffenheit gut befahrbar		
tastbare Kanten		
rutschfest		
Ausreichende Beleuchtung , optimal ist viel Tageslicht		
ergänzt um wegebegleitende elektrische Beleuchtung		
im besten Fall automatisch (Bewegungsmelder) oder gut auffindbar und erreichbar Schalter		
Sitzmöglichkeiten mit ausreichender Aufenthaltsfläche (d.h. ohne Einschränkung der Wege) entlang längerer Wege		
Rettungswege innen		
Rettungswege und Notausgänge auffindbar		
ausgeschildert		
barrierefrei		
Regelungen/ Verabredungen mit der Feuerwehr zur Rettung von Personen mit Rollstuhl		
Zwei unabhängige Rettungswege		
ggf. brandgesicherte Wartebereiche/ Brandabschnitte		
Informationen über die Rettungswege		
visuell		
taktil		
akustisch (im Bedarfsfall)		
Fahrstuhl		
Bewegungsfläche vor dem Fahrstuhl (1,50x1,50)		
nutzbare Grundfläche des Fahrstuhls (1,10x1,40)		
erreichbare und tastbare Bedienelemente (Bedienhöhe 0,85 bis max. 1,05)		
Sprachansage		
Ruftaster		



Bereich	Beschreibung	
Funktionsbereiche im Gebäude (abhängig von Nutzungen)		
Öffentliche Angebote sollen so räumlich platziert werden, dass sie barrierefrei erreichbar sind.		
Bewegungsfläche im Raum ausreichend vor Regalen und Tischen, Auslagen etc., 1,50x1,50, ggf. mind. 1,20		
Abgesenkte Thekenelemente, Glashaubenabdeckungen, Schauvitriolen etc.		
Türen und Wege ausreichend breit		
Bodenbelag stolperfrei		
Markierte Glasflächen		
Möblierung geeignet, z.B. unterfahrbar/ höhenverstellbar		
Zuordnung von Sanitärräumen (Erreichbarkeit und Wegweisung)		
Variable Bestuhlung (Gastronomie)		
Sanitärräume		
Mind. 1 barrierefreies WC (Raumkonzept prüfen: Damen + Herren oder gemischt) aus allen relevanten Gebäudeabschnitten zu erreichen Mindestgröße 2,20x1,70 (lichte Maße) Standard mit beidseitiger Umsteigefläche am WC-Becken, einseitig möglich im baulichen Bestand, Denkmalschutz bzw. bei geringer Nutzungsfrequenz		
Zugang mind. 90 cm Türaufschlag nach außen bzw. Schiebetüren		
Entriegelung von außen möglich		
WC-Becken, Tiefe 0,70, Höhe 0,46-0,48, Rückenstütze 0,55 m hinter Vorderkante WC-Becken		
Haltegriffe (bestimmte Position)		
Waschbecken bequem unterfahrbar (0,67-0,70) - Beinfreiheit		
Einhebelarmaturen		



Verschiedene Anbieter für Rampensysteme:

Der Rampenspezialist

Steinstraße 51, 51379 Leverkusen

Telefon: 02175 - 18 01 08, Telefax: 02175 - 18 05 37

E-Mail: info@rampenspezialist.de

<http://www.rampenspezialist.de/>

Altec GmbH

Rudolf Diesel Straße 7, 78224 Singen

Telefon 07731 - 8711-0, Telefax: 07731 - 8711-11

Email: info@altec.de

<http://www.altec.de/de/>

Lehmann Rollstuhlrampen & Hebelifte

Schützenplatz 5a, 28790 Schwanewede

Telefon: 0421 - 24 10 50, Telefax: 0421 - 24 10 515

Email: info@hebelifte.de

<http://www.hebelifte.de/index.php/de/> oder <http://www.rollstuhlrampen.de/index.php/de/>

Anbieter für Liftsysteme:

CAMA Treppenlift GmbH

Wallauer Weg 19, 65205 Wiesbaden

Telefon: 06122 – 76470, Telefax: 06122 - 764 97

Email: info@cama.de

<http://www.cama.de/>

Lift-Reith GmbH & Co. KG

Wasserkuppenstraße 11a, 36155 Ehrenberg

Telefon: 06681 – 9170295, Telefax: 06681 - 9170296

Email: info@lift-reith.de

<http://www.lift-reith.de/>

HIRO LIFT Hillenkötter + Ronsieck GmbH

Meller Straße 6, 33613 Bielefeld

(Postfach 10 14 71, 33514 Bielefeld)

Telefon: 0521 - 96 55 20, Telefax: 0521 - 96 55 240

Email: [info\(at\)hiro.de](mailto:info(at)hiro.de)

<http://www.hiro.de/>