

# Die seniorenrechtliche Stadt

Lebensqualität und die Gestaltung von Lebensräumen in der Stadt

- Ratsbeschluss vom 21.06.2006 -



---

Seniorenbeirat der Stadt Moers  
Leben in der Grafschaft

# ***Inhalt***

---

<b>1.</b>	<b>Allgemeine Standards</b>	<b>1</b>
1.1	Öffentliche und öffentlich zugängliche Gebäude	1
1.2	Straßenbeleuchtung	1
1.3	Beschilderung	1
1.4	Parkplätze	2
1.5	Öffentliche Toiletten	2
1.6	Öffentlicher Personennahverkehr	2
1.7	Sicherheit für Senioren	3
<b>2.</b>	<b>Soziokulturelle Angebote</b>	<b>4</b>
2.1	Seniorengeeignete Veranstaltungsorte und -zeiten	4
2.2	Gute Erreichbarkeit der Veranstaltungsorte	4
<b>3.</b>	<b>Infrastruktur</b>	<b>5</b>
3.1	Einkaufsmöglichkeiten	5
3.2	Dienstleistungen	5
3.3	Beratungsangebote	5
3.4	Pflege	5
3.5	Komplementäre Dienstleistungen	5
3.6	Soziokulturelle Einrichtungen	5
3.7	Sportstätten	5
3.8	Selbsthilfegruppen	5
3.9	Familienentlastende Dienste	6
3.10	Begegnungsorte / Nachbarschaftszentren	6
3.11	Öffentliche Toiletten	6
3.12	Grünanlagen / Friedhöfe	6
<b>4.</b>	<b>Wohnumfeld</b>	<b>7</b>
4.1	Barrierefreier Zugang zum öffentlichen Verkehrsraum	7
4.1.1	Haltestellen, Bussteige	7
4.1.2	Ruhebänke	8
4.1.3	Gehwege, Haupt- und Nebenwege, Fußgängerbereiche	9
4.1.4	Fußgängerquerungen	9
4.1.5	Lichtsignalanlagen für Fußgänger	10
4.2	Infrastruktur im näheren Wohnumfeld	11
4.2.1	Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten des Grundbedarfes	11
4.2.2	Dienstleistungen	12
4.2.3	Teilnahme am gesellschaftlichen Leben	12

## **Vorwort**

---

Eine seniorenrechtliche Stadt ist eine menschengerechte Stadt und damit eine Stadt für alle Generationen.

Die Zahl alter Menschen und deren Anteil an der Gesamtbevölkerung nimmt zu. Die bisherige Gesellschaftsstruktur wird es künftig nicht mehr geben. Auf diese veränderten Gegebenheiten muss reagiert werden.

Ein wichtiger Aspekt ist in dieser Hinsicht der Wunsch der älteren Menschen nach möglichst langer Selbständigkeit und Autonomie. Diese kann nur gewährleistet werden, wenn in den Kommunen geeignete Lebensverhältnisse existieren, die eine selbständige Lebensführung fördern und möglich machen. Wenn in Zukunft immer mehr Menschen bis zu ihrem Lebensende in der eigenen Wohnung bleiben könnten, würde gleichzeitig der Bedarf an Alten- und Pflegeheimplätzen begrenzt. Damit würde zum einen dem Wunsch älterer Menschen, möglichst lange in ihrer Wohnung und in ihrem gewohnten Wohnumfeld zu bleiben, als auch der gesellschaftspolitischen Zielsetzung "ambulant vor stationär" entsprochen.

Was sind für Senioren geeignete Lebensverhältnisse?

Was zeichnet eine seniorenrechtliche Stadt aus?

Bisher gibt es dazu wenige Vorgaben, auf die man zurückgreifen kann. Es bestehen Richtlinien, Empfehlungen, DIN-Vorschriften, die behindertengerechtes und barrierefreies Bauen beschreiben und definieren. Vieles davon kann als seniorenrechtlich übernommen werden. Aber das allein macht die "Seniorenrechtlichkeit" einer Stadt noch nicht aus.

Wer kann aber nun selbst am ehesten beschreiben, was "seniorenrechtlich" ist?

Die Senioren selbst!

Der Seniorenbeirat der Stadt Moers hat ein Konzept erarbeitet, wie nach seinen Vorstellungen und Lebenserfahrungen eine seniorenrechtliche Stadt - die auch allen anderen Altersgruppen gerecht wird - aussehen sollte.

Dabei darf eine seniorenrechtliche Stadtentwicklung nicht auf Teilbereiche - wie die Innenstadt - begrenzt sein, sondern sie muss die Gesamtstadt mit ihren Stadtteilen und Nebenzentren betrachten.

Zu Hilfe genommen wurden insbesondere: vom Seniorenbeirat der Stadt Dortmund die Ausarbeitung "Wohnen und Leben im Alter" <sup>1)</sup>, die Broschüre des Seniorenbeirates der Stadt Rheine über die "Gestaltung von Lebensräumen in der Stadt".<sup>2)</sup> Das BAGSO-Positionspapier "Anpassung des Wohnumfeldes an die Bedürfnisse Älterer" <sup>3)</sup> und die Ergebnisse der Untersuchung im Auftrag der Landes seniorenvertretung NRW: "Altengerechte Stadt" <sup>4)</sup> dienten als weitere Orientierungshilfe für die Arbeit.

Tatsache ist, dass viele Maßnahmen zur Anpassung des Wohnumfeldes nicht kostenlos zu haben sind.

Diese Investition der Gemeinschaft lohnt sich aber:

Zum einen profitieren alle davon, zum anderen fördert sie speziell die Selbständigkeit älterer und behinderter Menschen und das spart Mittel, die andernfalls für deren Versorgung und Betreuung aufgebracht werden müssten.

Die Anpassung des Wohnumfeldes an die Bedürfnisse Älterer ist daher nicht nur gesellschaftspolitisch sondern auch ökonomisch sinnvoll.

Das Konzept ist nicht gedacht als abgeschlossenes Werk, sondern als "Baustelle" - denn Stadtentwicklung ist ein fortwährender Prozess.

Der Seniorenbeirat erwartet, dass Rat und Verwaltung eine ständige Begleitung und Teilhabe des Seniorenbeirates an diesem Prozess gewährleisten.

- 1) Seniorenbeirat der Stadt Dortmund, Arbeitskreis "Wohnen und Leben im Alter": Forderungen der älteren Menschen an die Verantwortlichen in Politik und Gesellschaft zum "Wohnen im Alter", Dortmund, im Juli 2004
- 2) Seniorenbeirat Rheine: Die seniorengerechte Stadt - Lebensqualität und die Gestaltung von Lebensräumen in der Stadt, Hrsg.: Stadt Rheine, Fachbereich Jugend, Familie und Soziales, o.D.
- 3) Bundesarbeitsgemeinschaft der Seniorenorganisationen e.V. (BAGSO), Bonn (Hrsg.): Positionspapier: Anpassung des Wohnumfeldes an die Bedürfnisse Älterer, aus: BAGSO Nachrichten 4 / 2004, 13. Jg., ISSN 1430-6204
- 4) Altengerechte Stadt - Das Handbuch. Partizipation älterer Menschen als Chance für die Städte, Hrsg.: Landesessenorenvertretung NRW, Wuppertal, Nov. 2005, ISBN-Nr. 3-98 10606-0-1

# 1. **Allgemeine Standards**

in der Stadt

---

## 1.1 **Öffentliche und öffentlich zugängliche Gebäude**

Hierzu zählen u.a. Behörden, Bildungseinrichtungen, Wahllokale, kulturelle und medizinische Einrichtungen, Kirchen, Einkaufsstätten, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Gaststätten, Veranstaltungsstätten.

Alle Bereiche öffentlichen Lebens sind so zu gestalten, dass sie auch für mobilitätsbehinderte Menschen zugänglich sind. Sie müssen über einen stufenlosen Zugang barrierefrei zu betreten sein.

Zu den nachfolgenden Punkten gibt ein Informations- und Wegeleitsystem Hinweise und Auskünfte:

- Serviceleistungen
- Ein- und Ausgänge
- Informationsschalter
- Toiletten
- Besondere Einrichtungen für Behinderte

Für Sehbehinderte ist ein Orientierungs- und Leitsystem, das kontrastreiches Hervorheben von Stufen, Treppen und Hindernissen beinhaltet, vorzusehen.

Flure, Gänge, Türen, Treppen, Aufzüge, Gebäudeeingänge und -ausgänge, Toilettenanlagen, Kassenbereiche, sowie Rezeptionen / Informationen sind nach den geltenden DIN - Vorschriften 18024 - 1 und DIN 18024 - 2 zu gestalten und müssen hell und blendfrei ausgeleuchtet sein.

## 1.2 **Straßenbeleuchtung**

Um sicheres Gehen und Fahren zu gewährleisten, sind Straßen, Fuß- und Radwege mit einer ausreichend hellen Beleuchtung auszustatten.

## 1.3 **Beschilderung**

Alle Informationstafeln und Hinweisschilder im Stadtgebiet sind gut lesbar zu gestalten und gut sichtbar und übersichtlich anzubringen. Auf Schriftgröße und Kontrast ist zu achten.

Falls Gegebenheiten, wie z.B. topografische Bedingungen, das Erreichen von bestimmten Zielen verhindern, ist durch ein Wegeleitsystem darauf hinzuweisen, wie das angestrebte Ziel barrierefrei zu erreichen ist.

## 1.4 **Parkplätze**

PKW-Stellplätze müssen ausreichend breit sein, damit das Öffnen der Türen und das Ein- und Aussteigen nicht zum Problem werden. Die Bewegungsfläche neben einer Längsseite des Fahrzeuges sollte bei PKW-Stellplätzen für Behinderte nicht kleiner als 1,50 m sein.

- Die Lage der Parkplätze soll so nah wie möglich an den jeweiligen Ziel-einrichtungen sein.
- Der Weg vom Stellplatz bis zum Ziel ist stufen- und hindernisfrei zu gestalten.
- Parkplätze sind mit einer ausreichend hellen und blendfreien Beleuchtung auszustatten.
- Eine ausreichende Anzahl an Behindertenparkplätzen ist einzurichten.

## 1.5 **Öffentliche Toiletten**

Im Innenstadtbereich und in den Stadtteilzentren müssen ausreichend öffentlich zugängliche bzw. öffentliche Toiletten (entsprechend DIN 18025) vorhanden sein, die auch von Rollstuhlfahrern benutzt werden können.

Die Wege zu den Toiletten müssen deutlich ausgeschildert sein.

## 1.6 **Öffentlicher Personennahverkehr**

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) erlangt mit zunehmendem Anteil und Alter der Senioren für deren "Beweglichkeit" in der Stadt eine immer größere Bedeutung.

Um sich die Senioren möglichst lange als Kunden zu erhalten, muss der ÖPNV hinsichtlich seiner Ausgestaltung künftig besondere Anforderungen erfüllen.

Busse und Haltestellen sind so auszugestalten, dass mobilitätseingeschränkte Menschen mit Gehhilfen, Rollatoren und Rollstühlen - Mütter mit Kinderwagen werden das ebenfalls zu schätzen wissen - barrierefrei ein- und aussteigen können. Die Beförderung von Elektrorollstühlen muss grundsätzlich möglich sein.

Die Ausschilderung in und an den Bussen sowie an den Haltestellen - insbesondere Fahrpläne und Tarifinformationen - muss auch für sehgeschwache Menschen und auch bei Dunkelheit lesbar sein.

Fahrkartenautomaten müssen barrierefrei bedienbar sein.

Zur besseren Orientierung sollten in den Bussen Haltestellenansagen und/oder digitale Anzeigen vorhanden sein. Hierbei ist auf deutliche Hör- und Lesbarkeit zu achten.

Signalknöpfe (z.B. für Bushalt) müssen auch von den Sitzplätzen aus im Sitzen zu erreichen sein. Halteschlaufen, Haltegriffe und -stangen müssen ausreichend vorhanden sein, um sich auch im Stehen sicheren Halt verschaffen zu können.

Das Fahrplanangebot der Busse sollte auch an Sonn- und Feiertagen ausreichend und flächendeckend vernetzt sein. Ziele, die bevorzugt von Senioren stärker frequentiert werden, wie z.B. Friedhöfe, Parks, Naherholungsgebiete etc. sollten direkt angefahren werden.

Die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen sollen bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen berücksichtigt werden.

Für Menschen mit gravierenden Handicaps wird es trotz Umsetzung aller Maßnahmen weiterhin nicht möglich sein, den ÖPNV zu nutzen. Anzustreben ist daher zusätzlich eine Ausweitung des Angebotes an "Service-Taxen", die neben dem Transport vom Ausgangs- zum Zielort weitere Dienstleistungen anbieten, z.B. Rollstuhltransport bzw. Beförderung im Rollstuhl, Begleitung mit Gepäck vom Start- zum Zielort, Hilfe beim Ein- und Aussteigen.

## 1.7 **Sicherheit für Senioren**

Unsicherheit und Ängste nehmen im Alter oft zu. Daher ist es gerade für die ältere Generation von großer Bedeutung, das Leben möglichst angstfrei und sicher gestalten zu können.

Eine ausreichend helle Beleuchtung von Wegen, Straßen, Plätzen und Grünanlagen trägt dazu bei, Angsträume zu vermeiden.

Die konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs - z.B. gegen zugeparkte Geh- und Radwege - führt zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls Älterer im öffentlichen Raum.

Die regelmäßige Präsenz von Ordnungskräften vermittelt Älteren das Gefühl, sich sicher und frei an allen Orten bewegen zu können.

Ergänzt werden sollten die Maßnahmen durch eine Ausweitung der Sicherheitsberatung für Senioren zu allen Themen und Fragen der persönlichen Sicherheit.

## **2. Soziokulturelle Angebote**

in der Stadt

---

### **2.1 Seniorengerechte Veranstaltungsorte und -zeiten**

Veranstaltungsorte für soziale und kulturelle Angebote sollten grundsätzlich barrierefrei sein.

Bei der Wahl der Veranstaltungszeiten, insbesondere bei Veranstaltungen, die vorrangig von Älteren besucht werden, sollte auf deren Bedürfnisse - u.a. die Scheu vor einem Veranstaltungsbesuch bei Dunkelheit - Rücksicht genommen werden.

### **2.2 Gute Erreichbarkeit der Veranstaltungsorte**

Die ausgewählten Veranstaltungsorte sollten auch für mobilitätseingeschränkte Menschen problemlos erreichbar sein. Dazu gehören die direkte Anfahbarkeit der Veranstaltungsorte und ausreichende Behindertenparkplätze vor Ort, ebenso eine direkte Anbindung an das Netz des ÖPNV.



### **3. Infrastruktur**

in den Stadt- und Ortsteilen

---

#### **3.1 Einkaufsmöglichkeiten**

- Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs
- Bekleidung
- Haushaltswaren

#### **3.2 Dienstleistungen**

- Handwerker
- Fußpflege, Frisör u.a.
- Hol- und Bringdienste
- Hausdienste

#### **3.3 Beratungsangebote**

- Wohnberatung
- Seniorenberatung der Kranken- und Pflegekassen
- Informations- und Beratungsangebote verschiedener Einrichtungen und Gruppen

#### **3.4 Pflege**

- Sozialstationen / Pflegedienste
- Tagespflege
- Kurzzeitpflege
- Altenpflegeheim
- Alternative Wohnformen:
  - Hausgemeinschaften
  - Wohngemeinschaften
  - Generationsübergreifendes Wohnen
- Betreutes Wohnen

#### **3.5 Komplementäre Dienstleistungen**

- Hauswirtschaftliche Hilfen
- Begleitung
- Betreuung

#### **3.6 Soziokulturelle Einrichtungen**

- Bildungsstätten
- Bibliothek
- Theater
- Kino

#### **3.7 Sportstätten**

#### **3.8 Selbsthilfegruppen**

- Selbsthilfegruppen von Senioren
- Selbsthilfegruppen pflegender Angehöriger

### 3.9 **Familienentlastende Dienste**

- Professionelle Dienste
- Ehrenamtliche Dienste

### 3.10 **Begegnungsstätten / Nachbarschaftszentren mit erweiterten Angeboten**

### 3.11 **Öffentliche Toiletten**

Im Innenstadtbereich und in den Stadtteilen sollten ausreichend öffentliche bzw. öffentlich zugängliche Toiletten vorhanden sein, die auch von Rollstuhlfahrern genutzt werden können.

Die Wege zu den Toilettenanlagen müssen deutlich ausgeschildert sein.

### 3.12 **Grünanlagen / Friedhöfe**

Im Innenstadtbereich und in den Stadtteilen sollen wohnplatznahe Grünflächen/Grünanlagen vorhanden sein.

Wege und Plätze innerhalb von Grünanlagen und Friedhöfen sind barrierefrei zu gestalten. Der Belag von Wegen und Plätzen muss plan, eben und rutschsicher sein.

Grünanlagen, Friedhöfe - und auch Spielplätze - sind mit einer ausreichenden Anzahl an Ruhebänken auszustatten, die den Anforderungen gem. Ziff. 4.1.2 entsprechen.

## 4. **Wohnumfeld**

in den Stadt- und Ortsteilen

---

### **Fragen an die baulichen und infrastrukturellen Bedingungen im Wohnumfeld:**

- Kann ich mich ungehindert und ohne größere Schwierigkeiten in meinem Wohngebiet bewegen?
- Finde ich in meinem Wohngebiet alles vor, was ich zum Leben brauche?
- Gibt es darüber hinaus Einrichtungen und Angebote, die das Leben in meinem Wohngebiet angenehm und attraktiv machen?

### 4.1 **Barrierefreier Zugang zum öffentlichen Verkehrsraum**

Bauliche Anlagen und Zugänge zu öffentlichen Verkehrsmitteln sowie zu Straßen, Plätzen, Wegen, öffentlichen Verkehrs- und Grünanlagen müssen auch für Menschen mit altersbedingten Funktionseinschränkungen barrierefrei und von fremder Hilfe weitestgehend unabhängig nutzbar sein.

Niemand darf aufgrund einer Mobilitätseinschränkung vom öffentlichen Verkehrsraum ausgeschlossen sein.

#### 4.1.1 **Haltestellen, Bussteige**

Die Erreichbarkeit, die Zuwegung und die Gestaltung der Haltestellen im öffentlichen Personennahverkehr entscheiden über die Nutzbarkeit durch Senioren, die mobilitätseingeschränkt sind. Die Haltestellendichte sollte in der Regel im städtischen Bereich 300 m Luftlinie betragen. In den Außenbereichen kann eine geringere Haltestellendichte in Kauf genommen werden.

### **Maße und Bewegungsflächen der Haltestellen**

- Breite nicht < als 2,50 m
- Breite an Engstellen nicht < als 1,20 m
- Länge entsprechend der Fahrzeuglänge:  
mind. 4,00 m \*

### **Ausführung**

- Erhöhte Wartefläche: Reststufenhöhe und Restspalte zum Einstieg nicht < als 5 cm, bei Niedrigflurfahrzeugen soll die notwendige Warteflächenhöhe im Bereich des Einstiegs etwa 0,20 m - 0,23 m betragen
- Länge der Wartefläche > 4,00 m
- Oberfläche: eben, stufenfrei, rutschhemmend
- Leitstreifen: taktiler Streifen parallel zum Haltestellenbord
- Gestaltung: eindeutig erkennbar, kontrastreich
- Witterungsschutz: stufenfrei erreichbar, Zugangsbreite nicht < als 0,90 m mit Sitzgelegenheiten
- Fahrgastinformationen: deutlich lesbarer Fahrplan - auch bei Dunkelheit -, Liniennetzplan, Tarifinformation
- Beleuchtung: helle und schattenfreie Ausleuchtung der Warteflächen und des Witterungsschutzes
- Witterungsschutz aus Glas: die Flächen müssen deutlich markiert sein. \*

#### **4.1.2 Ruhebänke**

Ruhebänke dienen zum Verweilen und vor allem älteren Menschen zum Ausruhen. Sie sollten aus diesem Grunde in angemessenen Abständen (Innenstadtbereich / Stadtteilzentren: etwa 100 m) und in ausreichender Anzahl im bebauten Stadtgebiet und an Orten mit Aufenthaltsfunktion aufgestellt sein.

### **Ausführung**

- Bewegungsfläche: davor und daneben nicht < als 1,50 m x 1,50 m
- Sitzfläche: waagerechte bzw. ergonomisch geformte Sitzfläche in 0,48 m - 0,50 m Höhe
- Sitztiefe: 0,42 m
- Rückenlehne: sollte max. 5 - 10 Grad nach hinten geneigt sein
- Armstützen: in ca. 0,60 m Höhe über Fußboden
- angrenzende Tische: unterfahrbar, Höhe 0,80 m \*

#### 4.1.3 Gehwege, sowie Haupt- und Nebenwege, Fußgängerbereiche

Fußgängerverkehrsflächen sollen entsprechend dem vorhandenen Fußgängeraufkommen bzw. nach Ausprägung ihrer Funktion dimensioniert werden. Grundsätzlich müssen diese Verkehrsflächen von allen Menschen mit ihren unterschiedlichsten Beeinträchtigungen nutzbar sein.

##### **Maße und Bewegungsflächen**

- Breite: allgemein nicht < als 1,50 m
- Breite an Engstellen: nicht < als 1,20 m bis max. 6,00 m
- Länge
- Bewegungsflächen: nicht < als 2,00 m x 2,50 m
- Querneigung: nicht mehr als 2 %
- Längsneigung: nicht > 6 % mit Abschnitten geringerer Neigung alle 10,00 m \*

##### **Ausführung**

- Abgrenzung zur Fahrbahn an Hauptverkehrsstraßen: Hochbord 0,10 m - 0,15 m; Schutzstreifen nicht < als 0,75 m
- Wege in Parks o.ä. sollen eine 3 cm hohe tastbare Kante als seitliche Begrenzung aufweisen. In Fußgängerzonen sind Muldenrinnen oder Pflasterstreifen als Orientierungshilfe für Blinde geeignet.
- Abgrenzung zu Radwegen: ertastbarer Begrenzungstreifen nicht < als 0,50 m
- Oberfläche: leicht und erschütterungsarm, befahrbar, stufenfrei, rutschhemmend
- Sitzgelegenheiten im Abstand von 100 m in Parkanlagen
- Beleuchtung: hell; blend- und schattenfreie Ausleuchtung \*

#### 4.1.4 Fußgängerquerungen

Fußgängerübergänge ermöglichen das Kreuzen von Verkehrswegen. Entsprechend dem Verkehrsaufkommen sind "Zebrastreifen" bzw. Lichtsignalanlagen oder Mittelinseln / Querungshilfen anzulegen. Sie sind an allen Knotenpunkten und zusätzlich vor Einrichtungen mit hohem Publikumsverkehr, z.B. Haltestellen der Busse, vorzusehen. Es ist zu beachten, dass durch die Querungen keine größeren Umwege entstehen dürfen.

### **Maße und Bewegungsflächen**

- Aufstellfläche: nicht < als 4,00 m x 2,50 m
- Breite der Furt: nicht < als 4,00 m an Hauptverkehrsstraßen; nicht < als 3,00 m an Erschließungsstraßen
- Tiefe von Schutzinseln: nicht < als 2,00 m
- Bordsteinabsenkungen: Sie müssen an Zuwegungen, Fußgängerüberwegen und Furten, z.B. Überquerungen, Schutzinseln, Gehwegüberfahrten, Kraftfahrzeugparkflächen und Taxistellplätzen in ganzer Breite auf eine Höhe von 3 cm abgesenkt sein. Abgesenkte Borde sollen taktil und optisch kontrastreich wahrnehmbar sein.
- Aufmerksamkeitsfeld: nicht < als 0,90 m x Breite der Furt
- Beleuchtung: helle Ausleuchtung
- Verkehrssicherheit: Parkende Fahrzeuge dürfen die Sicht nicht einschränken und den Überweg nicht verstellen. Umgebendes Grün darf nicht höher als 0,50 m sein.
- Abdeckungen von Entwässerungs- und Revisionschächten o.ä. dürfen nicht im Überquerungsbereich liegen. \*

#### **4.1.5 Lichtsignalanlagen für Fußgänger**

Die Lichtsignalsteuerungen / Ampeln müssen vorrangig dem Sicherheitsbedürfnis der Fußgänger und vor allem der mobilitätseingeschränkten Fußgänger entsprechen.

Die Wartezeit für Fußgänger soll nicht länger als 60 Sekunden sein. Einschränkungen sind möglich je nach

- Bedeutung und Funktion des Knotenpunktes bzw. seiner Länge und der Flächennutzung im Umfeld
- Stärke des Fahrzeug- und Fußgängerverkehrs und
- der Zusammensetzung des Fußgängerverkehrs.

### **Freigabezeit**

Für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen gilt die Formel: Fußgängergeschwindigkeit = 1m/Sek.. Die Freigabezeit muss entsprechend berechnet werden. Die behindertengerechte Fußgängergeschwindigkeit liegt bei 0,8 m/Sek. und sollte deshalb berücksichtigt werden. \*

### **Anordnung**

- Anordnung der Signalgeber in der Mittelachse der Furt, bei schmalen Furten links, bei unterschiedlichen Furten dazwischen
- Abstand benachbarter Signalgeber: nicht weiter als 5 m bei akustischen Signalgebern. \*

### **Hilfseinrichtungen für Blinde und Sehbeeinträchtigte**

- akustisches Ortungssignal - Taktgeräusch bis 4,50 m wahrnehmbar
- akustisches bzw. taktilen Freigabesignal; getaktetes Sinussignal bis 8,00 m wahrnehmbar oder Vibrations-taster
- Richtungspfeil mit unterschiedlicher Hindernisanzeige und Größe für Schutzinsel bzw. Sonderspuren. \*

### **Anforderungstaste**

- Anbringungshöhe: 0,85 m
- Anbringung auf der der Furt abgewandten Seite
- Anforderungsknopf für Blinde und Sehbehinderte an der Unterseite \*

## **4.2 Infrastruktur im näheren Wohnumfeld**

Das Risiko der sozialen Ausgrenzung im Alter ist für eine wachsende Gruppe von Menschen hoch, denn mit zunehmender Mobilitätseinschränkung verbringen sie vornehmlich ihre Zeit in der eigenen Wohnung. Deshalb müssen das nähere Umfeld und die Infrastruktur dort so geschaffen sein, dass Erledigungen des täglichen Bedarfs und die Gestaltung des Lebens in unmittelbarer Nähe verwirklicht werden können.

Vereinsamung und Ausgrenzung sind die Folgen, wenn dieses nicht gegeben ist.

### **4.2.1 Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten des Grundbedarfes**

- Lebensmittel
- Bäcker
- Metzger
- Drogerie
- Schreibwaren / Zeitungen
- Apotheke

#### 4.2.2 Dienstleistungen

- Arztpraxen unterschiedlicher Fachrichtungen
- Friseur
- Post / Briefkasten
- Bank / Sparkasse
- stationärer Mittagstisch
- Bushaltestelle ÖPNV

#### 4.2.3 Teilnahme am gesellschaftlichen Leben

- Begegnungsstätte / Gemeindehaus
- Grünzonen und Plätze zum Verweilen
- religiöse Angebote / Einrichtungen.

\* Die Angaben sind entnommen: Checklisten Barriere Listen System (BALIST), Version 2.5.1, Technische Universität Dresden, o.D., (Anlage zur Broschüre "Die seniorenrechtliche Stadt ... ", Seniorenbeirat der Stadt Rheine, a.a.O.)