Design für Alle
in der nachhaltigen Stadtentwicklung



Fachbeitrag für die Entwicklung eines inklusiven
15-Minuten-Stadtteils mit Handlungsempfehlungen
für das Bahnhofs.Quartier Biebrich in Wiesbaden

udp entwerfen & stadtplanung
Büro grauwert
WIESBADEN
EXPERIMENTIER RÄUME NACHHALTIGER STADTENTWICKLUNG



Gert-Uwe Mende
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt Wiesbaden

Abbildung 1: Gert-Uwe Mende. Bild: LHW

Liebe Wiesbadener:innen,

es ist mir eine große Freude, am Beginn eines neuen, zukunftsweisenden Abschnitts unserer Wiesbadener Stadtentwicklung zu stehen. Mit dem „Bahnhofs.Quartier Biebrich“ als Experimentierraum nachhaltiger Stadtentwicklung setzen wir neue Standards für eine offene und vielfältige Stadt- und Quartiersentwicklung.

Ziel ist es, ein urbanes Umfeld zu schaffen, in dem alle Menschen, unabhängig von ihren Fähigkeiten, Bedarfen oder Hintergründen, gleichberechtigt und selbstbestimmt leben und dieses mitgestalten können. Dazu wollen wir gemeinsam experimentieren, neue Formen des Miteinanders ausprobieren und den Weg zu einer Stadt ebnen, die für alle da ist.

Dabei geht es nicht nur um die Umsetzung eines sozial geprägten Leitbildes einer inklusiven Stadtentwicklung. Vor allem geht es darum, das grundliegende Menschenrecht auf Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für alle Menschen aktiv zu leben und zu achten, welches sowohl in der UN-Behindertenrechtskonvention als auch dem deutschen Grundgesetz fest verankert ist.

Bis heute erleben wir es dennoch nahezu täglich, dass nicht alle Menschen in gleichem Maße am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Sei es aufgrund fehlender Barrierefreiheit in unserer gebauten Umwelt oder sozialer Ausgrenzung basierend auf Vorurteilen gegenüber bestimmten Personengruppen. Dabei bereichert gelebte Inklusion den Alltag aller Menschen, stärkt den sozialen Zusammenhalt und macht unsere Gesellschaft resilienter gegenüber den zahlreichen Herausforderungen unserer Zeit. Umso wichtiger ist es für unsere Stadtgesellschaft, vergangene Handlungen und Entscheidungen zu reflektieren und neue Wege anzustreben.

Das „Bahnhofs.Quartier Biebrich“ ist somit weit mehr als ein städtisches Planungsprojekt. Es ist eine Vision für unsere Stadt, in der jede Bürger:in nicht nur Zugang zu öffentlichen Räumen, Bildung, Kultur und Freizeit hat, sondern in der Vielfalt aktiv gefördert und erlebt wird. Es ist ein Ort, an dem wir gemeinsam lernen und Barrieren abbauen können – sei es in der Architektur, in der Infrastruktur oder in unseren Köpfen. Es geht darum, den Mut zu haben, Dinge neu zu denken und dabei immer den Menschen mit seinen individuellen Bedürfnissen in den Mittelpunkt zu stellen und gleichberechtigte Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen.

Der inklusive Experimentierraum wird somit nicht nur ein Ort des Lernens und Ausprobierens sein, sondern auch ein Symbol für den Weg, den wir als Stadt gemeinsam gehen wollen – hin zu einer inklusiven, barrierefreien und zukunftsfähigen Gesellschaft.

Ich lade Sie herzlich ein, diesen spannenden Prozess mitzugestalten und gemeinsam mit uns die Vision einer Stadt zu realisieren, die für alle Menschen da ist – offen, barrierefrei und lebenswert.

Mit freundlichen Grüßen,



Gert-Uwe Mende
Oberbürgermeister und Stadtentwicklungsdezernat der Landeshauptstadt Wiesbaden



Camillo Huber-Braun
Leiter des Stadtplanungsamtes der Landeshauptstadt Wiesbaden

Abbildung 2: Camillo Huber-Braun. Bild: Peter Kiefer Fotografie

Liebe Wiesbadener:innen,

als Leiter des Stadtplanungsamtes der Landeshauptstadt Wiesbaden sehe ich in der Stadt- und Quartiersentwicklung große Chancen, den vielfältigen Herausforderungen unserer Zeit begegnen zu können. Eine zukunftsfähige Entwicklung der Landeshauptstadt Wiesbaden darf dabei jedoch nicht nur an die ökologischen und wirtschaftlichen Aspekte der Nachhaltigkeit denken. Vielmehr zeigt sich auf der sozialen Ebene das Potential einer lebendigen Stadt und die Widerstandsfähigkeit einer Stadtgesellschaft.

Dementsprechend bemüht sich das Stadtplanungsamt im Rahmen der Stadt- und Quartiersentwicklung stets darum, die Belange und Interessen aller Wiesbadener Bevölkerungsgruppen gleichermaßen zu berücksichtigen. Aktuell ist dies noch nicht für alle Akteure in der Stadt- und Quartiersentwicklung selbstverständlich. Die zunehmende Mobilität der Bevölkerung, der demografische Wandel, aber auch die Zuwanderung neuer Bevölkerungsgruppen mit neuen Anforderungsprofilen oder bislang wenig beachtete Nutzergruppen brauchen jedoch Infrastrukturen und städtische Räume, deren Nutzung ohne individuelle Anpassung oder besondere Assistenz möglich ist.

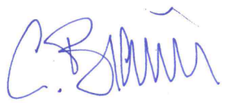
Mit dem vorliegenden Fachbeitrag zur inklusiven Stadtentwicklung freue ich mich über eine anschauliche Übersicht darüber, welchen Mehrwert es für eine Stadtgesellschaft hat, wenn eine Stadt- oder Quartiersentwicklung inklusiv, also für alle Menschen gleichermaßen, gestaltet wird. Inklusion bedeutet dabei, dass sich Menschen nicht mehr an vorhandene (gebaute) Strukturen anpassen, sondern vielmehr wir als Stadtgesellschaft dazu aufgerufen sind, eine Umwelt zu schaffen, die es jedem Menschen, unabhängig der persönlichen Fähigkeiten und Hintergründe ermöglicht, von Anfang an Teil der Gesellschaft zu sein.

Am Beispiel des Experimentierraums nachhaltiger Stadtentwicklung, dem „Bahnhofs. Quartier Biebrich“, stellen wir uns der Frage, inwieweit bisherige Planungsansätze hierfür ausreichend waren und welche neuen Wege unsere Stadt im Rahmen der Quartiersplanung gehen muss, um eine gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen und aktiv zu fördern.

Der Fachbeitrag stellt dabei einen ersten Schritt in einem noch langen, gesamtstädtischen Prozess dar, in dem die Stadt Wiesbaden sich der Frage stellen muss wie, für wen und mit wem sich die Stadt zukunftsfähig weiterentwickeln soll.

Wir laden Sie ein, diesen neuen Weg der inklusiven Stadtentwicklung in der Landeshauptstadt Wiesbaden gemeinsam mit uns zu beginnen.

Mit freundlichen Grüßen



Camillo Huber-Braun
Leiter des Stadtplanungsamtes der Landeshauptstadt Wiesbaden

Inhalt

Vorworte 2

1. **Einführung** 8

2. **Design für Alle** 14
Vielfalt 16
Dimensionen 17
Teilhabe 20
Inklusion 20
Von Barrieren zu Möglichkeiten im *Design für Alle* 21
Nachhaltige Stadtentwicklung 26

3. **Beispiele** 32
Ellener Hof 35
Neue Mitte Altona 39
Lincoln-Siedlung 40

4. **Impulse aus guter Praxis** 42
#Begegnung 45
#Mobilität 63
#Wohnen 83
#Versorgung 91
#Bildung & Beschäftigung 92
#Beteiligung 93

5. **Handlungsempfehlungen** 96
Experimentierraum in Biebrich, Wiesbaden 102

6. **Fazit** 118

1

Einführung



Abbildung 3: Luftbild Biebrich, Wiesbaden. Bild: Tiefbau- u. Vermessungsamt Wiesbaden

Einführung

Ein Fachbeitrag zum *Design für Alle*

In allen Städten und Gemeinden sollen alle Menschen ganz selbstverständlich am gesellschaftlichen Leben teilnehmen. Egal, wie alt sie sind, welcher Religion sie angehören, ob sie in Deutschland oder in einem anderen Land geboren sind, ob sie eine Behinderung haben oder nicht. Die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) stellt eine wichtige gesetzliche Grundlage zur Barrierefreiheit und Nicht-Diskriminierung dar. In Artikel 9 spezifiziert sie das Recht auf Zugänglichkeit, damit Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen möglich gemacht wird. Auf nationaler Ebene findet sich die Umsetzung des Benachteiligungsverbotes in Artikel 3 Absatz 3 des deutschen Grundgesetzes wieder, das besagt: „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden." In Bezug auf Stadtentwicklung ist Inklusion im 11. Ziel für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen („Nachhaltige Städte und Gemeinden") verankert. Es formuliert die Notwendigkeit, Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig zu gestalten. Mit diesen Grundlagen und Normen müssen die Bedingungen für gesellschaftliche Teilhabe für Zielgruppen wie Senior:innen, Menschen mit Behinderung oder Jugendliche in unterschiedlichen Lebensbereichen wie Freizeit, Wohnen, Arbeit oder Gesundheit stetig weiter verbessert werden, sodass man von einer inklusiven Stadt sprechen kann.

Die Herausforderungen, die mit der Umsetzung von Inklusion in der Stadt- und Quartiersentwicklung einhergehen, sind beispielsweise eine ungleichmäßige Umsetzung von Maßnahmen, die die Inklusion fördern sollen. Während in einem Stadtviertel konsequent auf Barrierefreiheit und Zugänglichkeit in der Gestaltung von Infrastruktur geachtet wurde, ist es im Nachbarviertel oft nicht mehr der Fall. Außerdem kann die Einführung barrierefreier und inklusiver Infrastruktur kostspielig sein, wird von privaten und öffentlichen Entscheidungsträger:innen nicht priorisiert und somit oft nicht umgesetzt.

Besonders wichtig ist die Partizipation. Trotz formeller Beteiligungsmöglichkeiten bleiben benachteiligte Gruppen oft von wichtigen Entscheidungen ausgeschlossen. Dies kann an hohen Zugangsbarrieren zu Informationen, Ressourcen und Netzwerken liegen, die notwendig sind, um sich effektiv an städtischen Planungsprozessen zu beteiligen, oder an der Komplexität eines Beteiligungsverfahrens, die für Menschen ohne Erfahrung oder Unterstützung schwer zu navigieren sein können. Ökonomische Nachteile können es für einige Gruppen schwierig machen, Zeit und Energie in Beteiligungsprozesse zu investieren. Kulturelle Unterschiede und Sprachbarrieren können ebenfalls eine Rolle spielen, wenn es darum geht, wer an den Diskussionen teilnimmt und wer gehört wird.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden geht diese Herausforderungen an, indem sie für die Stadtplanung „Spielregeln für eine nachhaltige Quartiersentwicklung" erarbeitet hat und deren Umsetzung erstmals in speziellen Experimentierräumen erprobt. Für die Themenbereiche lebendige Stadt, nachhaltige Mobilität, klimaoptimiertes Stadtgrün, erneuerbare Energien und sensibles Wassermanagement wurden entsprechend zahlreiche quantitative und qualitative Kriterien für eine nachhaltige Stadtentwicklung auf Quartiersebene definiert.

Einer dieser Experimentierräume befindet sich mit dem „Bahnhofs.Quartier" im Wiesbadener Stadtteil Biebrich. In direktem Umfeld eines Regionalbahnhofs soll auf einer heute von auto-affinem Einzelhandel geprägten, durch zahlreiche planungsrechtliche Mängel und räumliche Barrieren definierten Fläche ein urbanes Wohn- und Arbeitsquartier im Sinne der Nachhaltigkeit entstehen. Aufgrund der Vielfältigkeit des Stadtraums sowie der vorhandenen diversen Bevölkerungsstrukturen in Biebrich soll ein inklusiver Stadtteil entstehen, in dem alle Ziele des täglichen Bedarfs innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind.

Als Querschnittsthema zu den „Spielregeln nachhaltiger Stadtentwicklung" erhält das Thema „Inklusion" dabei einen neuen, hohen Stellenwert in den Bereichen Stadtplanung und -entwicklung und Städtebau in Wiesbaden.

Im Experimentierraum „Bahnhofs.Quartier Biebrich" soll das Thema „Inklusion" durch Konzepte und Maßnahmen so verankert werden, dass Barrieren abgebaut, die Zugänglichkeit erhöht und das Bewusstsein für die Einzigartigkeit des Stadtteils bei den Bewohner:innen geschärft wird. Außerdem soll dadurch die lokale Identifikation und der soziale Zusammenhalt gefördert werden.

Der vorliegende Fachbeitrag ist eine begleitende Expertise zur Erarbeitung eines integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzepts (IEHK) für diesen Experimentierraum und behandelt das Thema „*Design für Alle* in der nachhaltigen Stadtentwicklung". Der Fachbeitrag gibt dabei wichtige Impulse und Handlungsempfehlungen für den Experimentierraum „Bahnhofs.Quartier Biebrich" aus der Perspektive der Inklusion.

Die Ziele des Fachbeitrags lauten entsprechend:

1. Die Prinzipien des *Designs für Alle* (DfA) zu definieren

2. Gute Beispiele inklusiver Stadtentwicklung auf Quartiersebene vorzustellen

3. Aufzuzeigen, wie das Thema Inklusion im Planungs- und Umsetzungsprozess als ergänzendes Konzept und Maßnahme in der Stadtentwicklung verankert werden kann

4. Die Konzeption des städtebaulichen Entwurfs zur Flächenkonversion im Stadtteil Biebrich nach den Gesichtspunkten des *Designs für Alle* zu bewerten und das Stadtplanungsamt sowie die Erarbeitung des IEHK im Hinblick auf eine diesbezügliche Optimierung mit Handlungsempfehlungen zu unterstützen

5. Hinweise und Prinzipien zur inklusiven Stadtentwicklung allgemeingültig aufzuzeigen und eine Übertragbarkeit auf Stadtentwicklungsprojekte allgemein herzustellen

Das einführende Kapitel zeigt auf, welche gesellschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen – wie die UN-Behindertenrechtskonvention oder das Grundgesetz – die Grundlage für Inklusion bilden und, dass es ein Querschnittsthema nachhalti-

ger Stadtentwicklung ist. Die Chancen und Herausforderungen werden anhand des Wiesbadener „Bahnhofs.Quartiers Biebrich“ skizziert, das als Experimentierraum für eine inklusive Quartiersentwicklung dient.

Kap. 2 führt den Ansatz „Design für Alle“ als Leitprinzip einer inklusiven und nachhaltigen Stadtentwicklung ein. Es erläutert zentrale Begriffe wie Vielfalt, Teilhabe und Inklusion und beschreibt, wie die Dimensionen menschlicher Vielfalt als Grundlage für Planung und Gestaltung dienen können. Es zeigt aktuelle Bezüge zu bestehenden Aktivitäten der Landeshauptstadt Wiesbaden und zielt darauf ab, den Fokus von defizitorientierten Sonderlösungen hin zu mehrwertorientierten, für alle nutzbaren Ansätzen zu verlagern. Dabei wird betont, Vielfalt und Inklusion in allen Phasen der Quartiersentwicklung von Beginn an mitzudenken, um möglichst vielen Bevölkerungsgruppen einen Mehrwert zu bieten.

In Kap. 3 werden ausgewählte Best-Practice-Projekte vorgestellt, die Inklusion, Barrierefreiheit und soziale Vielfalt in die Stadt- und Quartiersentwicklung integrieren. Anhand der Beispiele wird gezeigt, wie partizipative Planungsprozesse, vielfältige Wohnangebote, barrierefreie Freiräume und integrative Mobilitätskonzepte Inklusion und einen Mehrwert für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen in Quartieren schaffen können.

Konzepte und Maßnahmen zur inklusiven Stadtentwicklung sind in Form eines Impulskatalogs in Kap. 4 beschrieben. Er ist als Werkzeugkasten zu verstehen und in Handlungsfelder unterteilt. Jeder Impuls ist mit einem Hashtag # versehen und kann an Stellen, wo eine tiefere Auseinandersetzung zu empfehlen ist, um die Wirksamkeit der Maßnahme zu erhöhen, Unterpunkte enthalten.

In Kap. 5 werden Handlungsempfehlungen für die städtebauliche Entwicklung des *Bahnhofs.Quartier Biebrich* im *Design für Alle* dargestellt. Die Empfehlungen in diesem Kapitel sind auf den Ort zugeschnitten und gliedern sich in eine thematische Unterteilung (Handlungsfelder) auf.

Im anschließenden Fazit in Kap. 6 werden die allgemeinen Handlungsempfehlungen für inklusive Stadtentwicklungsprojekte zusammengefasst. Außerdem hebt es die spezifischen Erkenntnisse aus dem bisherigen Prozess im Bahnhofs.Quartier-Prozess hervor und zeigt auf, wo Wiesbaden gut aufgestellt ist sowie wo weitere Potentiale bestehen.



Unsichere Querung vom Schlosspark zur Gibber Str. über die Äppelallee



Die Äppelallee stellt eine große Barriere im Stadtteil dar



Großflächige Handels- und Gewerbeflächen - Sicht vom Parkdeck des Adlercenters



Große versiegelte Flächen im Inneren des Gewerbegebiets - Vorderseite des Adlercenters



Warten auf das Öffnen der Bahnschranke in der Gibber Str./Äppelallee



Parkplätze vor dem Regionalbahnhof Wiesbaden-Biebrich



Brache - ehemalige Güterhalle an den Gleisen



Rückseite des Adlercenters

Abbildung 4: Impressionen aus dem Bahnhofs.Quartier Biebrich. Bilder: Gregor Schuster, LHW

Design für Alle

Vielfalt

Dimensionen

Teilhabe

Inklusion

Von Barrieren zu Möglichkeiten im *Design für Alle*

Nachhaltige Stadtentwicklung



Abbildung 5: Vielfalt trifft auf standardisierte Lösungen. Bild: Volker Doose / EDAD – Design für Alle Deutschland e.V.

Design für Alle

Vielfalt

Menschen zeichnen sich durch ihre Vielfalt aus – sie haben zum Teil sehr verschiedene körperliche, sinnliche und kognitive Eigenschaften und verfügen über unterschiedliches Wissen und Erfahrungen. Diese Merkmale müssen im Sinne einer gleichberechtigten, gesellschaftlichen Teilhabe aller zu den Anforderungen der gestalteten Umwelt passen. Freiraum, Verkehr, Architektur und alltägliche Produkte erweisen sich oft als unzugänglich oder nicht nutzbar – in diesem Fall liegt entsprechend der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) eine Behinderung vor. Solche Behinderungen halten Menschen davon ab, auf gleicher Augenhöhe am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben, wie jene ohne Einschränkungen[1]. Dazu gehören Wohnen, Gesundheitsversorgung, Arbeiten und Bildung, aber auch Kultur und Erholung. Als klassischer Lösungsansatz werden Einschränkungen der Nutzer:innen durch die Schaffung von Barrierefreiheit kompensiert. Oft geschieht dies im Nachhinein, was enorme Kosten verursacht. Dieser defizitorientierte Ansatz führt häufig zu aufwendigen, unattraktiven Speziallösungen, die nur von wenigen genutzt werden.

Demgegenüber bietet der Ansatz *Design für Alle* eine mehrwertorientierte Herangehensweise. Hier werden in der Planung von Anfang an Vorteile für verschiedene Nutzungssituationen und Nutzer:innen-Gruppen integriert. Auf diese Weise profitieren möglichst viele Menschen aus unterschiedlichsten Gründen, selbst wenn sie keine oder nur teilweise Einschränkungen haben. So wird Menschen mit Behinderung Zugang ermöglicht, aber es werden auch Gruppen erreicht, die beispielsweise alters-, migrations- oder genderbedingt weniger starke Einschränkungen bzw. spezifische Anforderungen haben.

In diesem Fachbeitrag wird der Versuch unternommen, diesen in der Produktentwicklung etablierten Ansatz auf die Ziele der nachhaltigen Stadtentwicklung zu übertragen. Die Beteiligten versprechen sich hiervon eine immense Wirkung auf die Gestaltung der gebauten Umwelt.

[1] *Knigge, Auf dem Prüfstand der Senioren, 2003.*

Menschen sind in vielerlei Hinsicht unterschiedlich. Die Facetten zeigen sich in Bezug auf die Bandbreite der Fähigkeiten, körperlichen und kognitiven Beschaffenheit, Sinneswahrnehmungen, Alter, persönlichen Lebenserfahrungen sowie dem individuellen Wissensschatz und kulturellem Hintergrund.

Die menschliche Vielfalt ist so umfassend, dass es nahezu unmöglich ist, eine allgemeingültige Standardlösung bei der Konzeption von Straßen, Wohnungen, Dienstleistungen, alltäglichen Produkten, etc. zu finden, die für einige Personen gleichermaßen funktioniert. Das führt dazu, dass einige die jeweiligen Angebote, Infrastrukturen oder ähnliches nicht effektiv nutzen können. Diese Probleme in der Nutzung werden im Kontext der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) als Barrieren bezeichnet.

Von einer Behinderung spricht man, wenn eine langfristige und erhebliche Einschränkung der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Teilhabe einer Person vorliegt. Diese entsteht durch das Zusammenspiel ungünstiger sozialer oder anderer Umweltfaktoren (Barrieren) und individuellen Merkmalen, die das Überwinden dieser Barrieren erschweren oder verhindern. Behinderung wird nicht als Krankheit angesehen. Sie entsteht durch Barrieren in der Umwelt, wie Alltagsgegenstände und Einrichtungen oder deren Fehlen (physikalische Faktoren) sowie durch die Einstellungen und Haltungen anderer Menschen (soziale Faktoren). Diese Barrieren sind oft behindernd, weil universelles Design, das die Bedürfnisse vieler Bevölkerungsgruppen berücksichtigt, nicht ausreichend verbreitet ist.[2]

Um diese Barrieren zu vermeiden und neue Lösungen zu finden, die für alle Menschen gut nutzbar sind, ist eine umfängliche und weniger stereotype Betrachtung des Menschen (mit und ohne Behinderung) nötig. Dies wird mit den Dimensionen menschlicher Vielfalt im nächsten Kapitel konkretisiert und vertieft.[3]

Dimensionen

Dimensionen durch Einschränkungen – als Teil von menschlicher Vielfalt
Die Art und Weise, wie Menschen mit Behinderungen kategorisiert werden (beispielsweise „die Blinde" oder „der Rollstuhlfahrer", „die Migrantin" oder „der Jugendliche"), führt oft zu stereotypen Bildern mit entsprechenden defizitorientierten Annahmen bezüglich der Lebenswirklichkeit und Einstellungen dieser Personen. Es hat sich daher bewährt, Behinderung nicht ausschließlich als die Zuschreibung einer bestimmten Einschränkung – sei sie körperlich, sinnlich oder kognitiv – zu begreifen. So wird es möglich, Menschen facettenreicher zu betrachten als ausschließlich in ihrer individuellen Einschränkung. Dafür haben sich folgende Dimensionen für die Abbildung menschlicher Vielfalt bewährt: Mobilität, Sehen, Hören, Gebärden und Verstehen.[4]

Bandbreite der Dimensionen
Die Vielfalt der Dimensionen zeichnet sich insbesondere durch ihre Nuancen und Graustufen aus. Verschiedene Faktoren, wie der Umfang, der Zeitpunkt und die Dauer der Einschränkungen sowie der persönliche Umgang und Erfahrungen, beeinflussen, wie das Bild jedes Einzelnen gezeichnet wird. Jede Person hat ihre eigenen Hilfsmittel und Strategien, ihre Fähigkeiten und Potentiale voll auszuschöpfen. Dies bedeutet, dass selbst innerhalb derselben Dimension erhebliche Unterschiede möglich sind. Das Spektrum der Vielfalt innerhalb der einzelnen Dimensionen stellt dieses Kapitel dar.



Abbildung 6: Dimensionen. Bild: Mathias Knigge, Büro grauwert

[2] *Definition laut dt. Sozialrecht. Wikipedia: Behinderung.*

[3] *Knigge, Neumann, Handlungsleitende Kriterien des Design für Alle, 2014.*

[4] *Knigge, Produktentwicklung für Jung und Alt, 2013.*

Mobilität
Die Dimension der Mobilität umfasst Menschen, die zu Fuß gehen, solche, die Gepäck transportieren müssen oder Lieferungen ausführen, ebenso wie Menschen, die einen Einkaufs- oder Kinderwagen benutzen. Diese Dimension reicht von Menschen, die beim Treppensteigen schnell ermüden, über diejenigen, die unsicher auf den Beinen sind oder mit Schwindel zu kämpfen haben, bis hin zu Personen, die verschiedene Körperdimensionen und Größen haben oder in ihrer Bewegung eingeschränkt sind. Um die Mobilität zu verbessern, werden zum Teil Hilfsmittel wie Gehhilfen, Stöcke, Regenschirme, Rollatoren oder Rollstühle genutzt. Diese reichen von Modellen zur aktiven Nutzung, über motorisierte Varianten (zum Teil mit großem Wendekreis) bis hin zu Schieberollstühlen, die von Dritten bewegt werden.



Abbildung 7: Mobilität. Bild: EDAD - Design für Alle Deutschland e.V.

Sehen
Die Dimension des Sehens beginnt mit Menschen, die kurz- und weitsichtig sind, aber keine Sehhilfe nutzen oder diese gerade nicht zur Hand haben. Weiter gibt es Menschen, deren Sichtfeld oder Blickfeld erheblich eingeschränkt ist, sei es durch Krankheiten wie Makuladegeneration, Grauen Star oder Grünen Star. Die Vielfalt der Dimension beschreibt ebenso Personen, die Störungen der Farbwahrnehmung und des Differenzierungsvermögens erleben, sowie solche mit geringer Sehschärfe und Menschen, die gesetzlich als blind eingestuft sind. Um die Sehfähigkeit zu verbessern, werden Sehhilfen und Vergrößerungsgeräte verwendet. Für Menschen ohne Sehfähigkeit oder mit sehr geringer Sehfähigkeit sind gängige Hilfsmittel zur Orientierung Langstöcke oder Führhunde.



Abbildung 8: Sehen. Bild: EDAD - Design für Alle Deutschland e.V.



Abbildung 9: Hören. Bild: EDAD - Design für Alle Deutschland e.V.

Hören
Die Dimension des Hörens umfasst Menschen, die Kopfhörer tragen, um ihre Hörumgebung gezielt zu steuern, sowie solche, deren Hörerlebnis durch störende Nebengeräusche oder Verkehrslärm beeinträchtigt wird. Weiter bezieht sich die Dimension auf Personen, die aufgrund leichter Schwerhörigkeit ein beeinträchtigtes Sprachverständnis haben, solche mit erheblicher Schwerhörigkeit, die ohne Hörgerät nur begrenzt hören können und jene, die aufgrund vollständiger Ertaubung ein Cochlea-Implantat nutzen. Die Vielfalt umfasst Personen, die auf Induktion und Untertitel angewiesen sind und die, die Räume mit guter Akustik oder guter Beleuchtung zum Lippenlesen besonders schätzen.

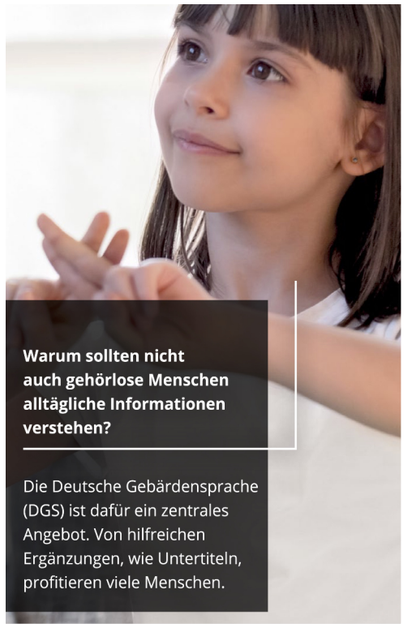


Abbildung 10: Gebärden. Bild: EDAD - Design für Alle Deutschland e.V.

Gebärden
Die Dimension des Gebärdens umfasst Menschen, die von Geburt an taub sind und mit der Deutschen Gebärdensprache (DGS) aufgewachsen sind, ebenso wie Menschen, die später im Leben durch die Ertaubung DGS gelernt haben. Hier inbegriffen sind auch Angehörige, die Gebärden nutzen, um zu kommunizieren

Verstehen
Die Dimension des Verstehens umfasst Menschen, die dementielle Erkrankungen haben, solche, die eine Lerneinschränkung haben, Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen, Menschen mit psychischen Beeinträchtigungen und Menschen, die Deutsch als Zweit- oder Drittsprache sprechen. Die Vielfalt erstreckt sich auf Menschen mit Neurodiversität, in Form von Autismus, Aufmerksamkeitsdefizit-Hyperaktivitätsstörung (ADHS) oder Dyslexie und anderen neurologischen Unterschieden. Als Hilfestellung werden einfache und leichte Sprache, Bilder und Kommunikationshilfen genutzt.

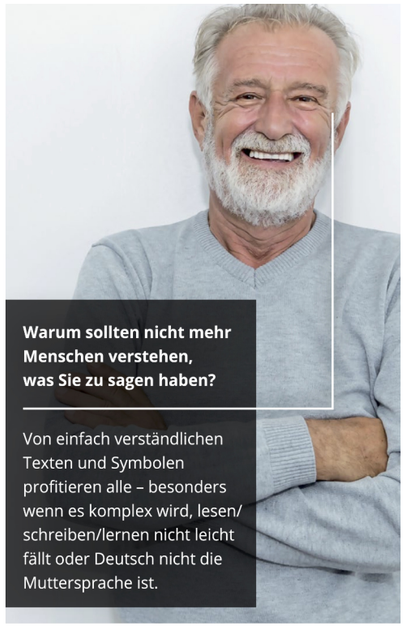


Abbildung 11: Verstehen / EDAD – Design für Alle Deutschland e.V.

Teilhabe

Eingeschränkte Teilhabe durch Behinderung
Für Menschen mit Behinderung sind Barrieren oft unüberwindliche Hindernisse, die ihrer gleichberechtigten Teilhabe im Wege stehen, während sie für Menschen ohne Behinderung oft nur Unannehmlichkeiten darstellen. An dieser Stelle wird die *Internationale Klassifikation der Funktionsfähigkeit, Behinderung und Gesundheit* (ICF) der Weltgesundheitsorganisation (WHO) besonders deutlich: hier wird Behinderung als Wechselwirkung zwischen den individuellen Beeinträchtigungen und den Umweltfaktoren erkannt, die die volle Teilhabe am gesellschaftlichen Leben beeinflussen.

Laut der bundesweiten Befragung der *Aktion Mensch* von 2021 nehmen 39 % der Menschen mit Behinderung häufig oder sehr häufig Barrieren in ihrem Alltag wahr. Dabei werden bauliche Hindernisse, wie Treppen oder Stufen, von 30 % der Menschen mit Behinderung als besonders störend empfunden. Diese Herausforderung wird durch Hochrechnungen aus dem Mikrozensus 2018 unterstrichen, die zeigen, dass nur etwa 1,5 % der Wohnungen in Deutschland einen barrierefreien Zugang ermöglichen. Zudem sind nach Angaben der Kassenärztlichen Bundesvereinigung nur 26 % der Arztpraxen barrierefrei.

Barrieren im Alltag reichen jedoch häufig über bauliche Hürden wie Treppen, Stufen und historische Gebäude (die auf Grund des Denkmalschutzes nur unter erschwerten Bedingungen nachgerüstet werden können) hinaus. So können auch schwierige Formulare von beispielsweise Behörden und Versicherungen Barrieren darstellen, was 21 % der Befragten als Hindernis angeben. Eine unübersichtliche Internetseite geben 12 % der Befragten als Barriere an.

Inklusion

Unterschied von Inklusion, Integration und Exklusion
Exklusion, Integration und Inklusion sind Konzepte, die die Teilhabe von Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten und Hintergründen in der Gesellschaft beschreiben.

Exklusion bezieht sich auf die soziale Ausgrenzung und Isolation von Personen aufgrund von Unterschieden oder Beeinträchtigungen. Sie beruht auf Vorurteilen, Diskriminierung und mangelndem Zugang zu Ressourcen, Dienstleistungen und Bildungseinrichtungen.

Integration zielt darauf ab, Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten in existierende Strukturen und Einrichtungen zu integrieren. Dies kann bedeuten, dass Menschen mit Beeinträchtigungen in bestehenden Schulen, Arbeitsplätzen oder anderen gesellschaftlichen Institutionen willkommen sind, oft jedoch unter bestimmten Bedingungen oder Anpassungen. Integration impliziert eine gewisse Anpassung der Person an die vorhandenen Strukturen.

Inklusion hingegen ist ein umfassenderes Konzept, das darauf abzielt, eine Gesellschaft zu schaffen, in der jeder Mensch, unabhängig von individuellen Fähigkeiten, Beeinträchtigungen oder Hintergründen uneingeschränkt am gesellschaftlichen Leben teilhaben kann. Inklusion geht über die bloße Integration hinaus und erfordert eine Veränderung der Umgebung und der gesellschaftlichen Einstellungen, um Barrieren für die volle Teilhabe abzubauen. Dieses Konzept betont die Vielfalt, Wertschätzung und Akzeptanz aller Menschen. Der Ansatz *Design für Alle* setzt an diesem Punkt an. Hier werden in der Planung und Gestaltung von Anfang an Vorteile für verschiedene Nutzungssituationen und Nutzer:innen-Gruppen integriert. Auf diese Weise profitieren möglichst viele Menschen aus unterschiedlichsten Gründen, selbst wenn sie keine oder nur teilweise Einschränkungen haben.

Integration und Exklusion hingegen sind Ansätze, die sich auf die Anpassung von Menschen mit Behinderungen, Kindern, Senior:innen, Migrant:innen an bestehende Strukturen konzentrieren, ohne notwendigerweise die Umgebung und die gesellschaftlichen Normen zu verändern. Der Ansatz *Design für Alle* wird nicht sämtliche Herausforderungen dieser erweiterten Gruppen lösen, aber diese profitieren im großen Ausmaß von den Lösungen im *Design für Alle*.

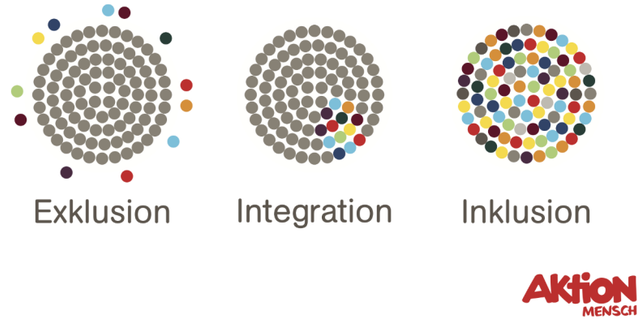


Abbildung 12: Illustration der Prinzipien Exklusion, Integration und Inklusion. Bild: Aktion Mensch

Von Barrieren zu Möglichkeiten im *Design für Alle*

Kompensation durch defizitorientierte Lösungen
Als klassischer Lösungsansatz werden Einschränkungen der Nutzer:innen durch die Schaffung von Barrierefreiheit kompensiert. In der Praxis ist es häufig der Fall, dass Barrierefreiheit nicht von Beginn an mitgedacht, sondern als nachträgliche Ergänzung betrachtet wird. In dieser Weise fungiert Barrierefreiheit eher als schmückendes Detail und führt dazu, dass bestehende Strukturen punktuell, auf bestimmte Einschränkungen hin angepasst werden. Diese Herangehensweise produziert defizitorientierte Speziallösungen ohne Barrieren, auch bekannt als „Insellösungen". Es werden so jedoch oft neue Beschränkungen geschaffen, anstatt zu einer vielfältigen Nutzung einzuladen. Ein Beispiel bringt hier Klarheit: die Bezeichnung „Toiletten für Behinderte", suggeriert spezifische Nutzungsattribute, die jedoch abgesehen von ihrer möglicherweise unange-



Abbildung 13: Beschriftung „Toiletten für Behinderte" Hamburg Laeiszhalle. Bild: Mathias Knigge, Büro grauwert

messen Zuschreibung, mehr Beschränkung schaffen. Denn diese raumbietenden Toiletten können auch für Väter oder Mütter mit Kinderwagen nützlich sein oder für Personen, die großes Gepäck mit sich tragen. Mit der expliziten Benennung wird der Nutzen/Mehrwert außer Acht gelassen. Auch mag sich eine gehörlose Person fragen, was genau eine „Toilette für Behinderte" mit den typischen Klappstützgriffen für sie bietet – so wird diese Bezeichnung wieder unkonkret.

Die Möglichkeiten der Nutzung werden häufig nicht berücksichtigt, wenn sich nur auf die Defizite konzentriert wird, anstatt Lösungen zu schaffen, die für mehr Menschen hilfreich sind. Zusätzlich sind Speziallösungen häufig teuer und werden seltener genutzt. Hier stellt sich die Frage der wirtschaftlichen Nutzenrechnung, die aus moralischen Gründen oft vermieden wird, aber mit einer anderen Betrachtungsweise durchaus Berechtigung findet. Es sollte anstatt der Frage „Lohnt sich das?", die Frage gestellt werden, wie mehr Menschen zum Nutzen einer Lösung eingeladen und befähigt werden können. Es braucht einen gesamtheitlichen Kulturwandel weg von defizitorientierten Speziallösungen hin zu einer mehrwertorientierten Haltung.



Abbildung 14: Barrierefreiheit als Speziallösung – Rollstuhlschaukel. Bild: HH58, Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0

Integration von Normen in die Gestaltungspraxis

Es gibt eine Fülle von Informationen in Form von Normen und Standards, die als DIN- oder EN- Vorgaben festgehalten oder in Form von Checklisten und Handreichungen vorliegen. Für viele Planer:innen und Gestalter:innen wirken diese zahl- und detailreichen Vorgaben oftmals entmutigend. Als Wegweiser können DIN-Vorgaben jedoch bereits eine Vielzahl von Informationen liefern, auf die sich im Planungsprozess berufen werden kann, ohne sie von Grund auf neu diskutieren zu müssen. Es muss beispielsweise nicht darüber debattiert werden, wie hoch eine Stufe sein sollte oder wie steil eine Rampe sein darf. Dennoch ist es wichtig zu verstehen, dass Normen und Standards keine allgemeinen Gestaltungsanweisungen darstellen. Vielmehr kommt es darauf an, diesen Regeln ein lebendiges Bild und eine ansprechende Gestaltung zu verleihen, die das klassische „entweder-oder"- Szenario zwischen DIN-gerechter Barrierefreiheit und ästhetischem Design überwindet. Dabei ist es hilfreich, konkrete Ziele festzulegen und Messbarkeit zu gewährleisten. Vage Begriffe wie „behindertenfreundlich", „barrierearm" oder „behindertengerecht" ohne klare Definition sind ungenau und wenig hilfreich. Effektiv sind dagegen Ausschreibungen, die klare Anforderungen und Messkriterien für Barrierefreiheit enthalten und den Wunsch nach guter Gestaltung klar zum Ausdruck bringen. Ein sorgfältig formulierter Ausschreibungstext kann, selbst bei begrenzten finanziellen Mitteln, signifikante Fortschritte in der Barrierefreiheit bewirken. Dabei sollte Barrierefreiheit nicht isoliert betrachtet werden, sondern als integraler Bestandteil von Design und Planung. Es erfordert ein umfassendes Verständnis der Normen, eine aktive Einbindung aller Beteiligten von Anfang an und Klarheit über Verantwortlichkeiten, um eine inklusive und ästhetisch ansprechende Gestaltung zu realisieren.

Design für Alle – komfortabel, attraktiv, hilfreich und barrierefrei

Inklusion als gesellschaftliches Ziel muss von Beginn an mitgedacht werden. Bei dem Ansatz *Design für Alle* geht es um komfortable, attraktive, hilfreiche und barrierefreie Lösungsansätze. Die Umstellung von defizitorientierten und exklusiven Ansätzen auf einen inklusiven Ansatz, der die Förderung von Mehrwerten betont, erfordert eine Verlagerung von der abgrenzend wirkenden Frage „Für wen ist das?" hin zu praktischen und vielseitig nutzbaren Lösungen. Das Konzept *Design für Alle* zielt darauf ab, Infrastrukturen, Dienstleistungen und Produkte, so zu gestalten, dass sie von allen ohne individuelle Anpassungen oder besondere Unterstützung genutzt werden können. Dabei ist es von zentraler Bedeutung, dass die *Design für Alle*-Lösungen von den Verbraucher:innen als angenehm und ansprechend wahrgenommen werden. Menschen, die aus verschiedenen Gründen auf Barrierefreiheit angewiesen sind, sollten die Benutzerfreundlichkeit und Funktionalität sofort erleben können.

Design für Alle reagiert nicht nur auf die Herausforderungen einer sich wandelnden Gesellschaft, sondern strebt danach, bisher wenig beachtete Nutzer:innengruppen in den Fokus der Inklusion zu rücken. Der Ansatz geht über offensichtliche Elemente wie Rampen, barrierefreie Fahrstühle, rollstuhlgerechte Toiletten und Blindenleitsysteme hinaus. Eine 360°-Betrachtung, die möglichst viele Aspekte des täglichen Lebens einschließt, zeigen die Beispiele auf den folgenden Seiten.

Bodengleiche Dusche mit Sitzgelegenheit
Ob im Hotel oder in den eigenen vier Wänden – die bodengleiche Dusche schafft einen barrierefreien Zugang für alle. Der Vorsprung kann gleichermaßen als Sitz oder Ablage für Seife und Shampoo genutzt werden. Ihre leicht zugängliche Struktur ermöglicht nicht nur eine barrierefreie Nutzung, sondern erleichtert auch die Reinigung und verleiht dem Badezimmer eine optische Großzügigkeit.



Abbildung 15: Bodengleiche Dusche. Bild: Fa. Schlüter

Salatschleuder
Mit nur einer Hand und einem einfachen Druck von oben lassen sich Salat oder Kräuter mühelos trockenschleudern. Der rutschfeste Boden gewährleistet dabei einen stabilen Stand und ermöglicht eine unkomplizierte Bedienung.



Abbildung 16: OXO Salatschleuder im Gebrauch. Bild: Mathias Knigge, Büro grauwert

Treppenstufen mit Markierung
Ein Material und Farbkontrast an der ersten und letzten Stufe der Treppe ermöglicht mit attraktiver Gestaltung, die von der DIN geforderten Eigenschaften.



Abbildung 17: Treppenstufe in Seeloge Eutin. Bild: Mathias Knigge, Büro grauwert



Abbildung 18: Stecker Bild: Fa. Schulte

Stecker
Durch den beweglichen Kopf lässt sich der Stecker mühelos und ohne großen Kraftaufwand aus der Wand ziehen. Der flache Aufbau ermöglicht zudem eine platzsparende Positionierung von Möbeln direkt vor der Steckdose.



Abbildung 19: VoiceOver fähiges iPhone. Bild: Fa. Apple

Voiceover am iPhone
Das Standard-Betriebssystem von Apple ermöglicht eine umfassende Anpassung der Benutzeroberflächen, so dass die Geräte ohne Einschränkungen von blinden und sehbehinderten Personen genutzt werden können. Die Bedienhilfen funktionieren intuitiv, durch einfaches Wischen und Tippen auf dem dunklen Bildschirm können sämtliche Inhalte erreicht werden. Voraussetzung bleibt, dass die entsprechenden Webseiten und Inhalte ebenfalls barrierefrei gestaltet sind.

Design für Alle in der nachhaltigen Stadtentwicklung

Unter dem Begriff der „Nachhaltigen Stadtentwicklung" versteht man integrierte Planungen und differenzierte Strategien mit dem Ziel, Städte auch in Zukunft vielfältig, gerecht und lebenswert zu gestalten. Dabei gilt es ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den drei Grundfaktoren der Nachhaltigkeit – Ökologie, Ökonomie und Soziales – herzustellen.[5]

Die steigende Verstädterung sowie Suburbanisierung bringen enorme Umweltbelastungen bei einem weltweit rasant steigenden Flächenverbrauch der Städte und Stadtregionen, aber auch sozial-ökonomische Herausforderungen, wie zunehmende Segregation, Vereinsamung und Altern der Bevölkerung, mit sich. Die Leitlinien der nachhaltigen Stadtentwicklung wurden dementsprechend in der *Neuen Leipzig Charta* von 2020 durch die konsequente Ausrichtung auf das Gemeinwohl und die Verantwortung der Stadtentwicklung im Klimaschutz und in der Umweltgerechtigkeit gestärkt.[6]

Die Landeshauptstadt Wiesbaden begegnet diesen Herausforderungen unter anderem, indem sie für die Bereiche Stadtplanung, Städtebau und Stadtentwicklung sogenannte „Spielregeln für eine nachhaltige Quartiersentwicklung" aufgestellt hat und diese anhand von Experimentierräumen erstmalig in die Umsetzung bringt.[7] In zwei der fünf Themenbereiche der Spiegelregeln – *Lebendige Stadt* und *Neue Mobilität* – gibt es bereits Anknüpfungspunkte an die oben vorgestellten Ansätze des *Designs für Alle*. Der Slogan für die Lebendige Stadt: „Hier lebst Du in einer bunten und urbanen Vielfalt" macht dies explizit und wird beispielsweise mit einem Maßnahmen-Paket „Mischung" untermauert, indem konkret die Sicherung der Nahversorgung mit fußläufiger Erreichbarkeit, die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum oder die Etablierung von Baugemeinschaften vorgeschlagen werden. Als ein daraus folgendes Qualitätsziel wird zum Beispiel die Vorhaltung von Baufeldern für integratives Wohnen benannt. In den weiteren Themenbereichen der „Spielregeln" – *Klimaangepasstes Stadtgrün*, *Sensibles Wassermanagement* und *Erneuerbare Energie* – sind die Schnittstellen zum *Design für Alle* vorhanden, aber nicht explizit im Text benannt.[8] Insgesamt bieten die Spielregeln damit einen brauchbaren und in der Praxis in der Landeshauptstadt Wiesbaden bereits gelebten Rahmen für den Ansatz des *Designs für Alle* in der nachhaltigen Stadtentwicklung auf Quartiersebene.

In der Praxis ist die Landeshauptstadt Wiesbaden bereits an den folgenden Stellen aktiv:

Politischer Beschluss in Wiesbaden: Inklusion als Aufgabe der Stadtgestaltung auffassen
Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat sich 2021 zum Ziel gesetzt eine zentrale gemeinsame Strategie zu erarbeiten, die das Thema „Inklusive Stadtgesellschaft" (Beschluss Nr. 0022) als Querschnittsaufgabe in der Stadtverwaltung etabliert und weiter vorantreibt. Ziel ist es, in den unterschiedlichen Fachämtern das Bewusstsein für die Belange und die Teilhabe von Menschen mit Beeinträchtigungen zu stärken und so letztendlich die Vision einer inklusiven Stadtgesellschaft weiter zu verstetigen. 2023 konnte durch die Einführung einer kommunalen Inklusionsbeauftragten ein wichtiger Schritt gemacht werden, um den Inklusionsgedanken auch nachhaltig in der Wiesbadener Stadtgesellschaft zu verankern.



Abbildung 20: Musterwohnung Belle Wi in Wiesbaden
Bild: wiesbaden.de / Amt für Soziale Arbeit

Alle finden Platz: Belle Wi - Musterwohnung für besseres barrierefreies Wohnen und Leben
Eine der insgesamt drei Musterwohnungen für altersgerechtes Wohnen in Hessen wurde 2016 in Wiesbaden umgesetzt. Die Wiesbadener Dauerausstellung des Amtes für Soziale Arbeit „Belle Wi" präsentiert im Zentrum Sauerland auf 220 Quadratmetern Lösungen zum barrierefreien Wohnen und hilfreiche Technik in Form einer vollständig eingerichteten Wohnung. Alle am Thema Interessierten können die Wohnung kostenfrei und ohne Anmeldung besuchen und sich beraten lassen. Die Musterwohnung zeigt auf, wie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen von der Haustür über das Wohn- und Schlafzimmer, die Küche und das Badezimmer ihre eigenen vier Wände so gestalten können, dass Sie selbstständig, sicher und komfortabel darin leben können. In der Ausstellung stehen zudem eine Reihe von hilfreicher Technik zum Ausprobieren zur Verfügung, zum Beispiel elektrische Schlüsselfinder, Tablets mit spezieller Software, Hausnotrufsysteme sowie die Steuerung von Heizung und Licht.

Lebendige Stadt durch Sport und Kultur: Host Town Programm der Special Olympics Games in Wiesbaden
Das Host Town Programm ist Teil eines internationalen Projekts im Vorfeld der Special Olympics World Games, bei dem Gastgeberstädte Delegationen von Athlet:innen aus verschiedenen Ländern empfangen. Ziel dieses Programms ist es, den Teilnehmer:innen, die an den Weltspielen für Menschen mit geistiger und mehrfacher Behinderung teilnehmen, die Möglichkeit zu geben, sich auf die Wettkämpfe vorzubereiten, sich kulturell auszutauschen und sich in Deutschland willkommen zu fühlen. In Wiesbaden umfasste das Programm 2023 verschiedene Aktivitäten und band die lokale Bevölkerung aktiv ein. Etwa durch kulturelle Veranstaltungen, Besichtigungen oder Sportevents in Wiesbaden, die das Bewusstsein für Inklusion und den gegenseitigen Austausch fördern. In diesem Rahmen fand 2023 zum Beispiel der Special-Olympics-Inklusionslauf statt. Der olympische Fackellauf durch die Stadt endete mit dem Inklusionsfest auf dem Schlossplatz. Durch solche Begegnungen soll die Inklusion von Menschen mit Behinderung in die Stadtgesellschaft in Wiesbaden gestärkt werden. Außerdem wurde in diesem Zuge ein Expertenrat aus Menschen mit kognitiven und körperlichen Beeinträchtigungen aus Wiesbaden gebildet, der zu den einzelnen Vorhaben, die Menschen mit Behinderungen betreffen, berät.



Abbildung 21: „Für ein inklusives Wiesbaden!" Wiesbadener Olympics-Inklusionslauf. Bild: wiesbaden.de. Foto: Anton Trexler

Orientierung zu Fuß am RMCC: Drei Tast-Stadtmodelle, um Wiesbaden zu Fühlen, Sehen und zu Begreifen
Vor dem RheinMain CongressCenter (RMCC) wurde im Winter 2024 ein Blindentast-Stadtmodell aus Bronze aufgestellt um die Zugänglichkeit für Sehbehinderte in der Stadt zu erweitern. Zwei weitere Tast-Modelle befinden sich bereits an der Kreuzung Langgasse/Kirchgasse/Marktstraße und hinter den Kurhaus-Kolonnaden. Damit wird Menschen mit Sehbeeinträchtigungen nicht nur die Möglichkeit gegeben, die Innenstadt zu erfahren, sondern die Stadtentwicklung in ihrer Heimat nachzuvollziehen. So ist das neueste Modell aus Bronze vor dem RMCC als Ergänzung zu den anderen beiden Tast-Modellen gedacht und umfasst Areale, in denen in den vorangegangenen Jahren viel Neues entstanden ist, zum Beispiel eben das RMCC oder das Museum Reinhard-Ernst. Das Bronze-Modell steht auf einem etwa 75 Zentimeter hohen Sockel und ist unterfahrbar damit auch Personen im Rollstuhl möglichst nah an das Modell heranfahren können. Durch den ausgewählten Aufstellort ergänzt es das ohnehin barrierefreie RMCC, welches zudem die Kennzeichnung „Reisen für Alle" trägt. Dieses Kennzeichnungssystem gewährleistet Barrierefreiheit als Komfort- und Qualitätsmerkmal für insgesamt sieben Personengruppen mit unterschiedlichen Beeinträch-

[5] *Reicher, Städtebauliches Entwerfen, 2017.*

[6] *BMWSB, Neue Leipzig Charta, 2020.*

[7] *Landeshauptstadt Wiesbaden: Experimentierräume nachhaltiger Stadtentwicklung.*

[8] *ebd.*



Abbildung 22: Bereich des Modells. Bild: wiesbaden.de

tigungen. Dies stellt einen weiteren wichtigen Baustein für eine inklusive Stadtgesellschaft dar.

Versorgung: Wiesbadener #Quartiershäuser

Das Sozialleistungs- und Jobcenter des Amtes für Soziale Arbeit der Landeshauptstadt Wiesbaden setzt sich mit diesem Konzept dafür ein, dass Personen, die Hilfe benötigen oder pflegebedürftig werden, ein möglichst langer Verbleib im eigenen Wohnraum ermöglicht werden kann. Es möchte dafür integrierende Strukturen (etwa durch die Anwendung des Bielefelder Modells), Begegnungsorte und aktive Nachbarschaft schaffen. Das Modell der Wiesbadener #Quartiershäuser soll dabei helfen Versorgungssicherheit bei Hilfe- und Pflegebedürftigen im Quartier sicher zu stellen und bald in Pilotprojekten erprobt und evaluiert werden.



Abbildung 23: Publikation Wiesbadener #Quartiershäuser. Bild: GoodStudio/shutterstock.com, Quelle: Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden. Sozialleistungs- und Jobcenter und Amt für Soziale Arbeit, 2024

Bereits diese kurze Übersicht in die bestehenden Rahmendokumente und Initiativen bietet Anknüpfungsstellen, verdeutlicht aber auch die grundsätzliche Fragestellung dieses Fachbeitrages: **Wie lässt sich der Ansatz *Design für Alle* am besten in den bestehenden Planungsgrundlagen verankern?**

- Empfiehlt sich die Strategie des Querschnittsthemas, das an geeigneten Stellen möglichst sichtbar „aufpoppt“? Oder empfiehlt es sich einen eigenen Themenbereich zu etablieren, der an einer Stelle das Wissen sammelt und Querverbindungen aufzeigt?
- Was sind die Verbindungslinien zwischen den bestehenden Aktivitäten und wie lassen sich Synergien nutzbar machen?
- Wie lässt sich Inklusion möglichst umfassend und von Anfang an in die Entscheidungsprozesse der Stadt- und Quartiersentwicklung verankern?

Zur Eingrenzung dieser Fragestellung lohnt sich ein Blick auf die Erfahrungen in anderen Städten, die in den letzten Jahren veröffentlicht worden sind. Die Stadt München hat im Jahr 2018 eine viel beachtete Publikation zur Entwicklung des neuen „inklusiven Stadtteils“ Freiham für mehr als 20.000 Menschen veröffentlicht. Als Leitgedanke gilt es die Verschiedenartigkeit seiner Bewohner:innen als Potential für eine bunte und vielfältige Gesellschaft zu begreifen. Wie im Ansatz des *Designs für Alle* beschrieben wird auch in der Ausgestaltung eines inklusiven Quartieres betont, dass die Maßnahmen nicht nur für Menschen mit Behinderungen hilfreich sind, sondern dass barrierefreie Räume auch für alle anderen leichter zu nutzen und Grundlage für eine gute Wohn- und Lebensqualität sind. Die in München erarbeiteten Prinzipien für eine „inklusive Stadtentwicklung“ bestehen aus Anforderungen wie Begegnung und Vernetzung, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit, Flexibilität und Anpassungsfähigkeit, sowie Verschiedenheit und Vielfalt. Die Anwendungen finden in den Handlungsfeldern Urbanes Leben, Mobilität, Wohnen, Gemeinschaft, Gesundheit und soziales Netz, lebenslanges Lernen, Arbeiten sowie Freizeit und Grünraum ihren Platz.[9] Freiham bildet einen hervorragenden Ausgangspunkt für den vorliegenden Fachbeitrag. Anstelle der Zielqualität „Inklusion“ soll der Gestaltungsansatz *Design für Alle* in den Mittelpunkt einer nachhaltigen Stadtentwicklung gestellt werden.

[9] *Landeshauptstadt München, Freiham, 2018.*

»Design für Alle« in der nachhaltigen Stadtentwicklung

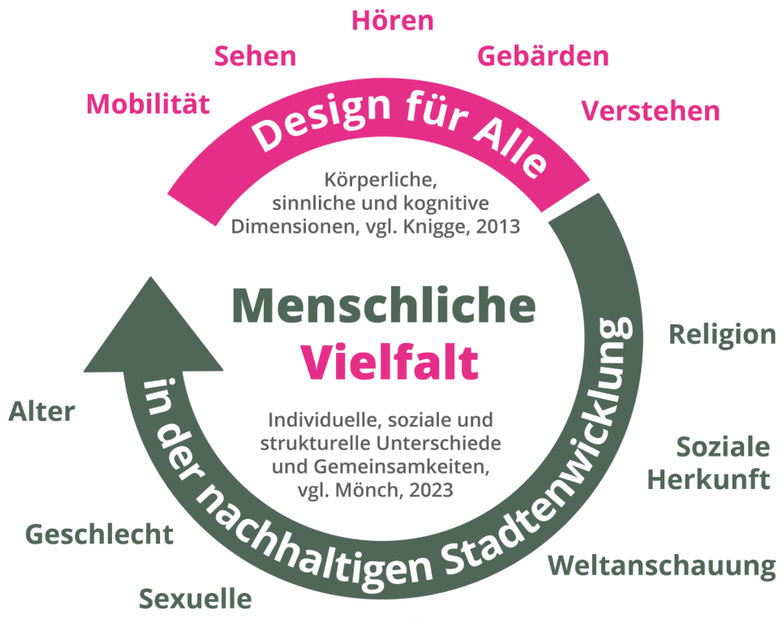


Abbildung 24: Grafik: Martin Knöll, Mathias Knigge, basierend auf folgenden Quellen: Mathias Knigge 2013: Produktentwicklung für Jung und Alt in: M. Freytag Verbrauchervielfalt, Frankfurter Allgemeine Buch; Liliane Mönch 2023: Was ist Diversität? in Aktion Mensch, Dimensionen von Diversität

Die Arbeitshypothese ist, dass das Konzept *Design für Alle* das Potential hat, eine bedeutende Wirkung auf die nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung zu haben. Dies kann erreicht werden, indem nicht nur die Zielqualitäten wie Komfort, Attraktivität, Nützlichkeit und Barrierefreiheit verbessert werden, sondern auch die zugrunde liegenden Planungsprozesse. Dazu gehört das Arbeiten mit den Dimensionen der menschlichen Vielfalt als Ausgangspunkt für die nachhaltige Stadtentwicklung in verschiedenen Betrachtungsebenen und das Fördern von Perspektivwechseln zwischen Nutzenden und an der Planung Beteiligten. Im Folgenden werden Leitlinien für das *Design für Alle in der nachhaltigen Stadtentwicklung* genannt, die sich aus dem bisherigen Wissenstand ableiten lassen.

1. Nachhaltige Stadtentwicklung und Quartiersplanung sollte nicht von der einen (alternden) Gesellschaft, sondern von alternden Gesellschaften ausgehen. Die Heterogenität von unterschiedlichen Lebensformen und Ansprüchen müssen in der Stadt von morgen Berücksichtigung finden.[10] Anstelle eines defizitorientierten Ansatzes mit aufwendigen, unattraktiven Speziallösungen, die nur von wenigen genutzt werden, bietet *Design für Alle* Mehrwerte für möglichst viele. Durch die Integration von Vorteilen für verschiedene Nutzungssituationen und Nutzer:innengruppen in der Planung profitieren Menschen aus unterschiedlichsten Gründen, selbst wenn sie keine oder nur teilweise Einschränkungen haben. So wird Menschen mit Behinderung Zugang ermöglicht, aber

[10] *Baumgart und Rüdiger, Gesundheit in der Stadtplanung, 2022.*

es werden auch Gruppen erreicht, die beispielsweise alters-, gender- oder migrationsbedingt weniger starke Einschränkungen bzw. spezifische Anforderungen haben (siehe Abbildung 24).

2. Der Ansatz *Design für Alle* in der Stadtentwicklung bedeutet auch, dass durch sorgfältige Planung und Berücksichtigung der Bedürfnisse aller potenziellen Nutzer:innen quartiersweit eine erhöhte Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gebauten Umwelt erreicht werden kann. Das fördert einen unabhängigen Lebensstil von Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen. Der Ansatz des *Designs für Alle* steigert Potentiale länger und selbstbestimmt in dem gewohnten Wohnumfeld und Quartier bleiben zu können, auch wenn durch einen Unfall oder durch das Älterwerden Einschränkungen dazukommen. Gleichzeitig verbessert eine solche Planung die Alltagstauglichkeit von Stadträumen für alle, z.B. für Personen mit Gepäck, Eltern mit Kinderwagen oder Menschen, die die Sprache des Landes nicht sprechen.

3. Der Ansatz fordert interdisziplinäre Kooperation. Verantwortliche aus den Bereichen Architektur, Planung, Sozialwissenschaften, Ingenieurwesen und Design sollten mit Experten für Barrierefreiheit und Nutzergruppen zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass relevante Aspekte berücksichtigt werden.

- Öffentliche Verkehrsmittel: Gestaltung von Haltestellen, Fahrzeugen und Informationssystemen, die für Menschen mit unterschiedlichen Mobilitäts- und Wahrnehmungsfähigkeiten zugänglich sind.
- Bürgersteige und Straßenübergänge: Absenkungen an Bordsteinen, taktile Markierungen und akustische Signale für Menschen mit Seh- oder Hörbehinderungen.
- Öffentliche Gebäude und Einrichtungen: Barrierefreier Zugang zu Gebäuden, funktionierende Aufzüge, Rampen und automatische Türen.
- Parks und öffentliche Räume: Gestaltung von Spielplätzen, Sitzgelegenheiten und Wegen, die für alle Altersgruppen und Fähigkeiten nutzbar sind.
- Orientierung im Stadtraum: Klare, leicht verständliche und gut sichtbare Informationen, die in mehreren Sprachen und durch Symbole vermittelt werden.
- Wohnraumgestaltung: Anpassbare Wohnräume, die sowohl für junge Familien als auch für ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen geeignet sind.
- Beteiligungsförderung: Die Verbesserung und Umgestaltung von Entscheidungsprozessen mit dem Ziel, eine breite und vielfältige Bevölkerung zu adressieren und zu nachhaltigen Ergebnissen zu kommen.

4. Am „Umsetzungsproblem“ ansetzen: Viele dieser Aspekte sind bereits bekannt und durch verbindliche Normen in den Landesbauordnungen oder zuletzt in der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes mit der Forderung nach der Herstellung von barrierefreien ÖPNV Haltestellen in Deutschland geregelt. Interessensverbände betonen im Hinblick auf die Ziele der Inklusion in der nachhaltigen Stadtentwicklung daher weniger das Fehlen von Regulierungen, sondern die Herausforderungen und Notwendigkeit diese in der Praxis umzusetzen.[11] Hier kann das *Design für Alle* die oben skizzierten Ansätze, d.h. Mehrwerte und Möglichkeiten aufzeigen, die Beteiligte anhand von konkreten räumlichen Situationen und guten Beispielen zum Austausch anregen, besonders gut einbringen und positiv auf die Umsetzung in der Stadt- und Quartiersentwicklung einzahlen.

5. Das Ziel des *Designs für Alle* in der Planung ist es auch, den Komfort in Stadtteilen und damit die Lebensqualität aller Bürger:innen zu verbessern, indem eine inklusive, zugängliche und nachhaltige Umgebung geschaffen wird. Es geht darum, die Stadt- und Quartiersentwicklung so zu lenken, dass sie die Bedürfnisse aller Menschen berücksichtigt, unabhängig von Alter, Geschlecht, Herkunft oder Behinderung und eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht. Die im *Design für Alle* etablierten Dimensionen der menschlichen Vielfalt - Mobilität, Sehen, Hören, Gebärden und Verstehen - bieten für die nachhaltige Stadtentwicklung mit dem Ziel der breit angelegten Inklusion einen besonders fruchtbaren Ausgangspunkt. Der Fokus auf körperliche, sinnliche oder kognitive Einschränkungen ermöglicht es spezifische Anforderungen für die Stadtentwicklung abzuleiten, die für alle an der Planung Beteiligten greifbar und sich daher in Lösungsansätze überführen lassen. Dieser Ansatz hat sich bewährt um alle Nutzer:innengruppen zu inkludieren, Stereotypen wie „die Migrant:innen“ oder Stigmata zu vermeiden.

[11] *Disability Inclusive and Accessible Urban Development Network, The Inclusion Imperative, 2021.*

Zusammenfassung

In diesem Kapitel wurden Grundbegriffe wie Vielfalt, Inklusion, Teilhabe, Barrierefreiheit und *Design für Alle* eingeführt und anhand von Beispielen aus der Architektur, Gestaltung und Dienstleistung vorgestellt. Es wurden Querbezüge zu bestehenden Aktivitäten der Landeshauptstadt Wiesbaden in den „Spielregeln nachhaltiger Stadtentwicklung“ oder den vielfältigen Aktivitäten rund um das barrierefreie Planen hergestellt. Dabei wird ein breites Spektrum an rahmenden Ansätzen, gelebter Praxis und intensivem Engagement durch eine Vielzahl von Beteiligten mit unterschiedlichen Hintergründen sichtbar. Es fehlen übergeordnete Konzepte, welche die Verbindungen zwischen den einzelnen Ansätzen offenlegen, strukturieren und nutzbar machen. *Design für Alle* in der nachhaltigen Stadtentwicklung zielt darauf ab, die Ziel-Qualitäten Vielfalt und Inklusion von Anfang an und möglichst breit in allen Handlungsfeldern und Phasen der Quartiersplanung mitzudenken, als eine ergänzende Herangehensweise, die nicht defizitorientiert, sondern durch Lösungen mit einem Mehrwert an Nutzbarkeit, Zugänglichkeit, Komfort und Ästhetik für möglichst viele Bevölkerungsgruppen überzeugt.

3.

Beispiele inklusiver Stadtquartiere

Ellener Hof

Neue Mitte Altona

Lincoln-Siedlung



Abbildung 25: Verkehrsberuhigte und barrierearme Gestaltung der Exhibition Road in London. Bild: Sören Jungclaus basierend auf Marston (Holdings) Limited. Quelle: Exhibition Road

Beispiele inklusiver Stadtquartiere

Inklusive Stadtquartiere

Fortschritte in der Stadt- und Quartiersentwicklung resultieren stark aus dem Austausch von Erfahrungen. Angesichts des demografischen Wandels und der globalen klimatischen Veränderungen steigen die Herausforderungen im urbanen Neu- und Umbau. Best-Practice-Beispiele bieten da eine zeitgemäße und greifbare Grundlage für praxisrelevantes Wissen.

Ein großer Teil der in diesem Dokument vorgestellten Maßnahmen und Empfehlungen konnte aus der Untersuchung von Fallbeispielen und dem direkten Austausch mit den jeweiligen Akteur:innen in den Projekten abgeleitet werden.

Es wurden wegweisende Projekte aus der jüngeren Vergangenheit gewählt, die allesamt Entwicklungen im Bestand hin zu gemischten Wohnquartieren beinhalten. Die Bestandsgrundstücke umfassen das Gelände einer ehemaligen Zulaufstrecke der Bahn, die Konversion eines Militärgeländes sowie das einer sozialen Einrichtung. Alle Quartiere sind zentral gelegen, mit guter Anbindung an den ÖPNV, bzw. mit guten Voraussetzungen dafür. In diesem Kapitel ist eine Auswahl ebendieser mit Kurzbeschreibungen zu finden. Im Bericht selbst wurden zusätzlich verschiedene größere und kleinere Quartiers- und Wohnprojekte berücksichtigt, die sich durch spezielle Themenschwerpunkte wie zum Beispiel Inklusion, die Aufwertung von Freiräumen oder die Schaffung von barrierefreiem Wohnraum auszeichnen. Diese sind in den entsprechenden Textstellen mit Verweisen markiert.



Ellener Hof

Ein sozial-ökologisches Quartier
Die Bremer Heimstiftung hat 2015 begonnen das Quartier zu entwickeln und hat sich von Beginn an dafür entschieden die beiden Themen „sozial“ und „ökologisch“ großflächig aufzugreifen. Sie nennt es „sozial-ökologisches Modellquartier“. Auf dem zehn Hektar großen Gelände wurden bestehende Gebäude umgebaut und es sind 500 neue Wohneinheiten für Familien, Senior:innen, Studierende, Singles sowie Menschen mit Behinderung geplant.

Das Quartier Ellener Hof in Bremen Osterholz ist ein gutes Beispiel für ein inklusives Quartier. Zunächst einmal ist das als sozial-ökologisch konzipierte Stadtquartier stark durchgrünt und durchweg nahezu barrierefrei begehbar. Denn der Anspruch bei der Planung war nicht nur Gebäude, sondern auch das Quartier auf die Bedürfnisse behinderter Menschen hin zu gestalten. Dazu war es notwendig, zahlreiche Interessengruppen an der Planung zu beteiligen. Außerdem setzt es, neben der Einhaltung von Richtlinien, die viele Kommunen hinsichtlich barrierefreier Gestaltung öffentlicher Räume haben, auf die Nutzung gestalterischer Spielräume, um allen Menschen die Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen. Dies ist ein essentielles Prinzip des *Designs für Alle*.

Das Quartier Ellener Hof ist ein gemischtes Wohnquartier im Stadtteil Bremen Osterholz, ca. acht Kilometer vom Bremer Hauptbahnhof entfernt gelegen. Das Quartier ist durch eine Straßenbahn sowie mit Bussen an den ÖPNV angebunden. Das gut zehn Hektar große, durchgrünte Gelände ist von einer ehemaligen Jugendhilfeeinrichtung der Bremer Heimstiftung zur sozialen Weiternutzung übertragen worden. Die direkte Umgebung ist durch den Bremer Stadtfriedhof im Westen, ein Shopping-Center im Norden, Etagen Wohnungsbau als Zeilen und Punkt-Hochhäuser im Osten sowie niedrige Reihen und Einfamilien-Häuser im Süden geprägt.

Abbildung 26: Ellener Hof in Bremen: Das als sozial-ökologisch konzipierte Stadtquartier ist stark durchgrünt und durchweg nahezu barrierefrei begehbar. Bild: © De Zwarte Hond



Abbildung 27: Luftbild Ellener Hof. Bild: PR-PARTNER…, Rainer Geue, Martin Rospek



Abbildung 28: Bewohner:in in Wohnanlage für Senior:innen im Stiftungsdorf Ellener Hof. Bild: Stadtleben Ellener Hof, Fotograf: Rainer Geue



Abbildung 29: Hauseingang im Ellener Hof mit taktilem und optischem Kontrast. Bild: © Bremer Heimstiftung / p+t planung



Abbildung 30: Begrünter Innenhof der Wohnanlage für Senior:innen im Ellener Hof. Bild: Stadtleben Ellener Hof, Fotograf: Rainer Geue

Das Konzept des „urbanen Dorfes“ geht aus einem städtebaulichen Wettbewerb hervor, den das Architekturbüro De Zwarte Hond und RMO Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten 2016 gewonnen haben. Es besteht aus rund 500 größtenteils öffentlich geförderten Wohnungen für alle Zielgruppen, Kitas sowie Gemeinschafts- und Pflegeeinrichtungen. Um die vorhandenen, bereits von der Heimstiftung und anderen sozialen Trägern umgenutzten Gebäude, entsteht auf 15 Baufeldern ein überwiegend dreigeschossiges und locker bebautes Quartier. Die Grundstücke wurden in Erbpacht vergeben. Ein Teil wird noch von Baugemeinschaften beplant. Diese setzen verschiedene Schwerpunkte vom generationenübergreifendem bis zum klimaschonenden Wohnen, was sich in einem architektonischen Abwechslungsreichtum äußert. Dies sollte nicht mit Unordnung verwechselt, sondern vielmehr als Zeugnis von großgeschriebener Partizipation verstanden werden.

Die weiteren Akteur:innen sind soziale Einrichtungen und Vereine, die ein breites Spektrum an Wohnungen und Wohnformen anbieten. Im inklusiven Wohnprojekt des Trägers Martinsclub Bremen e.V. wird zum Beispiel ein Wohnangebot für Menschen mit hohem Betreuungsbedarf geschaffen. Es handelt sich dabei nicht um Wohnheime, sondern um Wohnungen und WGs, die die Bewohner:innen selber einrichten und gestalten können. Sie sind nah am Zentrum des Stiftungsdorfes angesiedelt und bieten ein ambulantes Betreuungsangebot und Pflege. Es gibt ein Gestaltungshandbuch, das mindestens 70% Holzbau vorsieht, Gebäudetypologien vorgibt und weitere Qualitäten beschreibt. Typologisch gibt es vom schmalen „Neuen Bremer Haus“[12] in Form von Reihenhäusern, Zeilen mit Laubengängen bis hin zu einem siebengeschossigen Wohnheim für Studierende ein breites Spektrum. Ein Großteil der Wohnungen ist barrierefrei, und auch in der Gestaltung des öffentlichen Raumes wurde darauf geachtet, die fortschrittlichen Bremer:innen sowie nationalen Standards umzusetzen. Es gibt das integrative Gästehaus „Maribondo“, in dem die Gäste von Menschen mit Behinderung versorgt werden. Das autoarme Mobilitätskonzept sieht eine Ringerschließung und Stichstraßen mit dezentralem Parken vor. Der Stellplatzschlüssel ist mit 0,6 im öffentlichen Raum entsprechend niedrig angesetzt. Die Freiräume sind durchlässig ausgeführt. Wenn möglich ohne Zäune und mit „informellen“ Durchwegungen. 80 % des Baumbestandes wurde erhalten und trotzdem entsteht der Eindruck eines „relativ dichten Gebiets“.[13]

Alle Übergänge vom öffentlichen zum privaten Raum sind durch verschiedenfarbige Kleinpflaster hervorgehoben. Das dient der Orientierung und der Auffindbarkeit von Eingängen. Die Straßenräume sind zugänglich in Beton-Kleinpflaster mit taktilen, rauen Randstreifen ausgeführt. Die Querungen nach Möglichkeit DIN-konform einmal niveaugleich für Rollstuhlfahrende und einmal mit einem 3 cm hohen Bordstein ausgeführt. Die LED-Beleuchtung im Quartier ist WLAN gesteuert und reagiert kaum merklich, wenn sich Passant:innen nähern. Im Gemeinschaftshaus und in Gemeinschaftsgärten gibt es Treffpunkte, die barrierefrei gestaltet sind. Zum Beispiel sollen hier unterfahrbare Hochbeete entstehen. Die Freiräume sind bisher nur in Teilen umgesetzt.

Bereits realisiert wurde beispielsweise ein innovatives Holz-Gebäudeensemble für soziales Wohnen und Kita. Es handelt sich um ein fünf- und ein zweigeschossiges Gebäude in reiner Holzbauweise. Das große Gebäude hat zwei Etagen Kita-Nutzung (im EG und 1.OG) mit einem Multifunktionsraum. Darüber sind drei Etagen Wohnnutzung mit sieben größtenteils barrierefreien und zwei rollstuhlgerechten Wohnungen unterschiedlicher Größe angeordnet. Bei den Wohnungen wurden bedarfsgerechte Wohnungszuschnitte bei gleichzeitig reduzierter Wohnungsgröße geplant. Das bedeutet, es ist ein Mix aus großen Wohnungen zum Beispiel für WGs oder Großfamilien, aber auch kleinere für Singles mit klar gegliederten Grundrissen entstanden. Die Konstruktion in Skelettbauweise ermöglicht zudem ein hohes Maß an Flexibilität für zukünftige Umnutzungen. In dem kleineren Gebäude befinden sich Kita-Räume, Frühförderung und ein Elterncafé.

[12] *Bremer Heimstiftung, Das neue Bremer Haus vereint Barrierefreiheit und Energieeffizienz, 2019.*

[13] *Kasparek, Holistisches Dorf, Die Architekt, 2019.*

Im Bereich Gesundheit konnte das Projekt Ellener Hof durch seine soziale Ausrichtung Praxen in bestehende Gebäude unterbringen, die umgebaut wurden, wie zum Beispiel neu eröffnete Praxen für Ergotherapie, Physiotherapie und Logopädie. Für Kultur und Begegnung sorgt nun die modernisierte Kultur-Aula, die Initiativen, Vereinen und Bürger:innen einen Ort für ihre Aktivitäten bietet. Weitere Umgestaltungen von Bestandsgebäuden gaben einem Kindergarten des „Familienbündnis e. V.“ und einer Schule für Pflegeberufe ein neues Zuhause. In einem geplanten Neubau soll eine Tagespflegeeinrichtung, eine Pflege-Wohngemeinschaft und acht Einheiten für Wohnen mit Service entstehen. Zusätzlich den zu den eben erwähnten realisierten Projekten, sind künftig rund 500 Wohnungen im Ellener Hof geplant. Das Quartier befindet sich in der Umsetzung und ca. 250 von den 500 Wohnungen sind bereits fertiggestellt. Der Ellener Hof ist ein gutes Beispiel, wie durch sozial durchmischte Bewohnerschaft, integrative Wohnprojekte für alle Generationen, Treffpunkte für Jung und Alt aus verschiedenen Kulturkreisen und eine zugängliche Freiraumgestaltung eine lebendige Nachbarschaft und Engagement im Sinne der Inklusion gefördert werden kann.



Abbildung 31: Barrierefreiheit ist die Voraussetzung für die Teilhabe behinderter Menschen. So können zum Beispiel auch Hochbeete unterfahrbar sein. © rollibeet.de. Unterfahrbares Hochbeet

Weitere Informationen zu dem Ellener Hof in Bremen sind unter folgender Internetadresse zu finden: stadtleben-ellenerhof.de

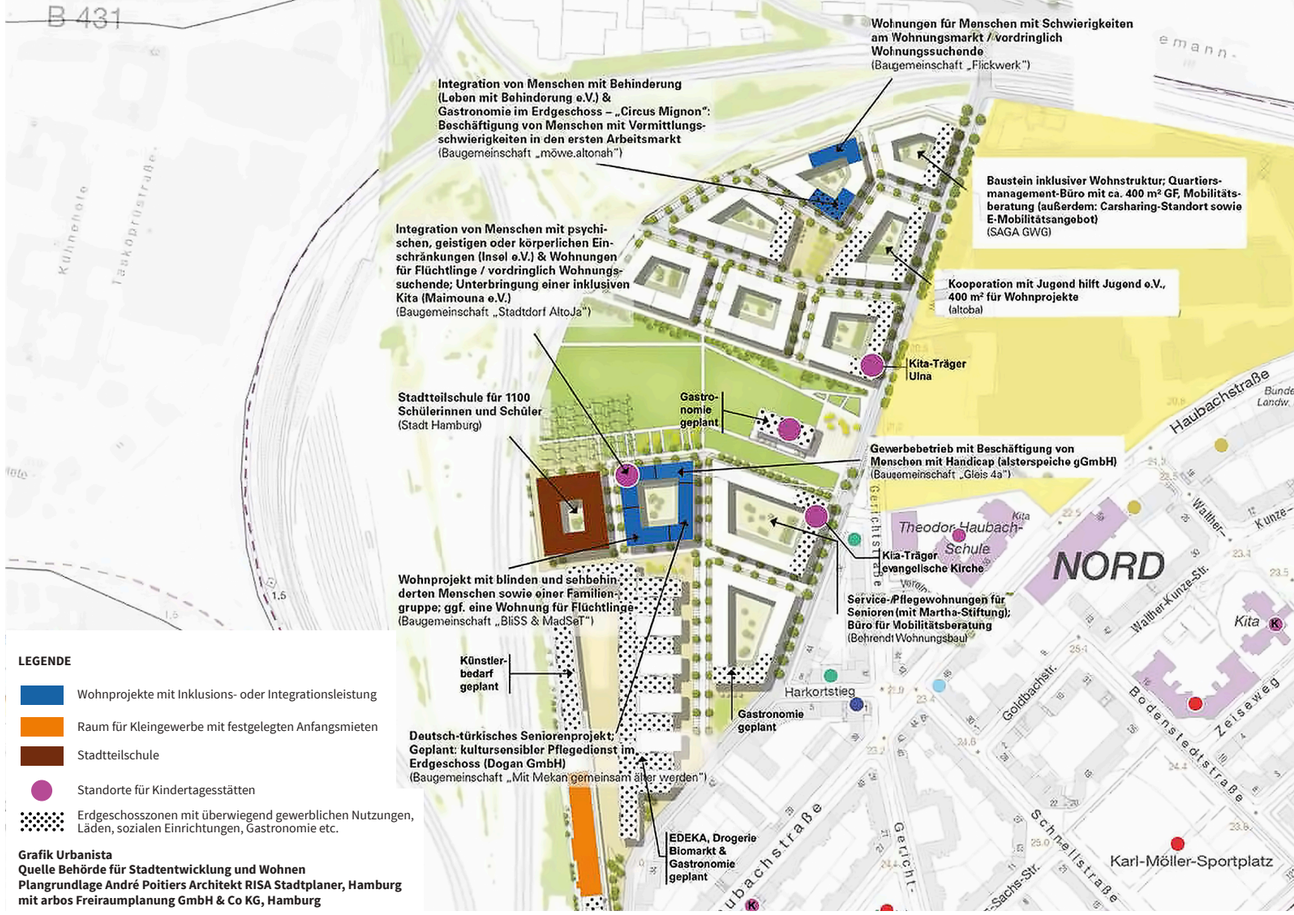


Abbildung 32: Neue Mitte Altona setzt bei Inklusionsprojekten auf Baugemeinschaften. Bild: Q8 Altona & Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen. Basierend auf Urbanista © urbanista GmbH & Co KG

Neue Mitte Altona

Ein inklusives Stadtentwicklungsprojekt
Das Projekt dient als gutes Beispiel, weil unter den Bewohner:innen des Quartiers eine Kultur der Unterstützung entstanden ist, Inklusion als ein Teil der Identität des Viertels wahrgenommen wird und das Quartier zu einem Raum für Begegnungen geworden ist. Ein Teil des Grundgerüsts dafür sind sicherlich die Versorgungsstrukturen, die aufgebaut wurden, um allen Menschen zu helfen, selbstständig in diesem Stadtteil zu leben. Ein weiterer Grund für die positive Entwicklung der Neuen Mitte Altona liegt in der Entstehungsphase. Es wurde von Anfang an fachübergreifend nach guten Lösungen, im Sinne der Inklusion, vor Ort gesucht. Dafür wurden Allianzen zwischen öffentlicher Hand, Wohnungsunternehmen, sozialen Trägern, Stiftungen, der Kirche, Bürger:innen-Initiativen und dem lokalen Gewerbe eingegangen, die von Beginn an von einem eigens dafür installierten Quartiersmanagement koordiniert werden. Die Akteur:innen bildeten das Forum „Eine Mitte für Alle“, das sich einmischt, regelmäßige Sitzungen abhält, Arbeitstreffen und Hintergrundgespräche führt sowie Politik und Verwaltung einlädt, um an konkreten Stellen Einfluss zu nehmen und zusammen zu arbeiten. Die Idee eines solchen inklusiven, bürgerbeteiligenden Quartiersmanagements wurde von der UN bei der internationalen Habitat III – Konferenz als Best-Practice-Projekt für Barrierefreiheit und inklusive Stadtentwicklung gewürdigt. Nicht nur auf Grund des partizipativen Ansatzes, sondern auch, weil das Vorgehen zugleich innovativ, wirkungsvoll und skalierbar ist.

Die Neue Mitte in Hamburg-Altona ist ein Beispiel für ein innerstädtisches Wohn-Quartier mit überwiegend Wohnnutzung in dem der Ansatz einer inklusiven Stadtentwicklung auf vielen Ebenen wirksam wird. In Hamburg gilt bei Neubau der „Drittelmix” aus einem Drittel Wohneigentum, ein Drittel Mietwohnungen für den freien Markt und ein Drittel geförderter Wohnungsbau. In dem Projekt Neue Mitte Altona wurden 20 % der Flächen für Baugemeinschaften



Abbildung 33: Neue Mitte Altona. Bild: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, dl-de/by-2-0

vergeben. Das Areal ist Teil des ehemaligen Güterbahnhofs und der Zulaufgleise zum Bahnhof Altona und befand sich zu Beginn im Besitz drei verschiedener privater Eigentümer.

Es wurde ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen, in dem Forderungen der Bürger:innen mit Hilfe des Quartiersmanagementes in einem sehr hohen Maß eingeflossen sind. Unter anderem konnte in dem Vertrag die Schaffung von preiswertem Wohnraum festgehalten werden. Durch den hohen Grad an Partizipationsmöglichkeiten, die das Quartiersmanagement in Form eines Forums während der Planung und der Realisierung des Projekts für die Bewohner:innen bot, konnte, unter anderem die Mitgestaltung im Masterplan und im städtebaulichen Vertrag zusammen mit Träger:innen, Einrichtungen, Verwaltung und Politik erzielt werden.

Durch einen städtebaulichen Wettbewerb entwickelte sich ein Rahmenplan, der 11 Wohnblöcke nördlich und südlich eines Quartiersparks vorsieht, ergänzt durch Gewerbe, Nahversorgung und einer Schule, die in einem langen Riegel der ehemaligen Werkstätten der Bahn untergebracht sind.

Des Weiteren ist Wohnen in sogenannten Kranhäusern im Westen des Quartiers untergebracht.

Die Grundstücke wurden zum großen Teil durch Konzeptvergabe vergeben, in denen sich jeweils zwei Partner:innen bei der Stadt mit Wohnkonzepten bewerben konnten. In den Ausschreibungen der Stadtentwicklungsbehörde sind bei der Vergabe inklusive Konzepte gefordert gewesen. Es wurde das hohe Potential von Baugemeinschaften als Motor inklusiver nachbarschaftlicher Strukturen genutzt. Durch weitere intensive Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden und betroffenen Personen aus dem Quartier wurden insbesondere die DIN-Vorgaben zur Barrierefreiheit für den lokalen Kontext präzisiert, z.B. um bestimmte Farben und Materialien einheitlich zu verwenden. Neben der Barrierefreiheit in Gebäuden und im öffentlichen Raum entstanden Grundkonzepte des Miteinanders und der Versorgung, die allen Menschen zugutekommen – auch Menschen mit Unterstützungsbedarf.

Weitere Informationen zur Neuen Mitte Altona sind unter folgender Internetadresse zu finden: *q-acht.net*

Lincoln-Siedlung

Ein verkehrsberuhigtes Wohnquartier

Die Lincoln-Siedlung in Darmstadt ist ein Wohnquartier mit einem integrierten, autoreduzierten Mobilitätskonzept, in dem Maßnahmen wie das verkehrsberuhigte Quartierszentrum, guter Zugang zu ÖPNV, stark reduzierter ruhender Verkehr und breite Fuß- und Radwege mit einer aktiven und vielseitigen Nutzung des öffentlichen Raumes, zum Beispiel durch Kinder im Grundschulalter, einhergehen.

Die Lincoln-Siedlung ist eine seit 2014 in der Umsetzung befindliche Konversion eines ehemaligen Militärgeländes mit Zeilenbauten hin zu einem gemischten Wohnquartier für bis zu 5.000 Menschen. Das Mobilitätskonzept besteht aus den Bausteinen Infrastruktur, Stellplatzmanagement, Mobilitätsmanagement, Finanzierung und Beteiligung. Die Maßnahmen umfassen unter anderem den Neubau einer barrierefreien Tram-Haltestelle zur Stärkung des ÖPNV sowie neue Fahrrad- und Fußwegeverbindungen in das Stadtzentrum. Außerdem gibt es im Quartier einen hohen Anteil an Spielstraßen (ca. 80 %) sowie eine großzügige zentrale Zone mit Quartierspark, Grundschule und Quartiersplatz, die für den motorisierten Verkehr gesperrt ist. Der Stellplatzschlüssel ist mit 0,65 pro Wohneinheit deutlich reduziert. Er unterscheidet in 0,5 Stellplätze pro Wohneinheit in privaten Sammelgaragen sowie 0,15 wohnungsnahen Stellplätze pro Wohneiheit, die vorrangig an Menschen mit Mobilitätseinschränkungen vergeben werden. Stellplätze im öffentlichen Raum sind ebenfalls stark reduziert und kostenpflichtig.



Abbildung 34: Mobilitätslageplan. Bild: Lincoln-Mobil. Quelle: lincoln-darmstadt.de

Die Straßenräume zeichnen sich durch breite Gehwege (zwischen zwei und drei Metern) sowie durchgängige und getrennte Radwege aus. Zudem machen sich die Vorteile der deutlich reduzierten Stellplatzflächen und ihre Anordnung bemerkbar, unter anderem durch bessere Sichtbarkeit für Kinder (und Menschen mit einer Augenhöhe um die 90 Zentimetern) für die sicheres Queren möglich ist. In den Spielstraßen gibt es überdachte Abstellplätze für Räder und Cargo-Bikes.

Weitere Informationen zur Lincoln-Siedlung in Darmstadt sind unter folgender Internetadresse zu finden: *quartiermobil-darmstadt.de*

Es gibt ein Quartiersbüro, in dem Bewohner:innen sich über Alternativen zum eigenen Auto informieren und kostenlos Lastenräder ausleihen können. In den ersten Jahren haben Anwohner:innen ein Freiguthaben von 64 Euro pro Monat und Haushalt zur Nutzung von Car-Sharing-Angeboten erhalten. Die Maßnahmen werden durch die Einnahmen in der Parkraumbewirtschaftung und durch eine Anschubfinanzierung der Kommune finanziert.



Abbildung 35: Lincoln-Siedlung, 2021. Bild: Gladys Vásquez Fauggier

Impulse aus guter Praxis

#Begegnung

#Mobilität

#Wohnen

#Versorgung

#Bildung & Beschäftigung

#Beteiligung

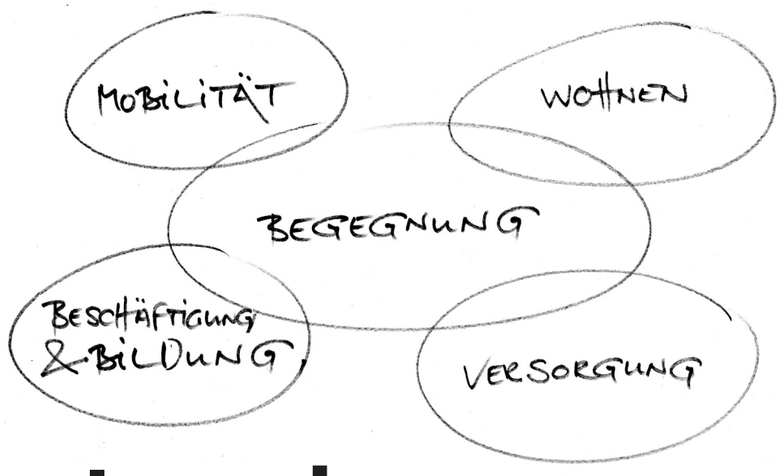


Abbildung 36: Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Impulse aus guter Praxis

Einführung in die Handlungsfelder

Der vorliegende Fachbeitrag verfolgt das Ziel, den Ansatz des *Designs für Alle* möglichst umfassend in die bestehenden Abläufe und Planungsinstrumente sowie den gebräuchlichen Flughöhen der Stadt- und Quartiersentwicklung zu verankern. Im Sinne der intersektoralen Zusammenarbeit ergeben sich daraus sechs Handlungsfelder, die im Folgenden skizziert werden:

Begegnung auf Augenhöhe findet in qualitätsvollen, klimaangepassten, öffentlich zugänglichen oder gemeinschaftlich genutzten Freiräumen und Innenräumen statt. Begegnung wird ermöglicht durch vielfältige, niederschwellige und konsumfreie Nutzungen wie Kultur und Spielmöglichkeiten sowie eine sichere Mobilität für verschiedene Geschwindigkeiten.

Mobilität ermöglicht das einfache und sichere Hinkommen, Ankommen und Reinkommen im Quartier für Menschen mit und ohne Einschränkungen.

Wohnen zeichnet sich durch ein robustes und vielfältiges Angebot aus, das flexibel auf dynamische Veränderungen des Einzelnen wie Krankheit oder Unfall reagieren kann und den übergeordneten Trend des demografischen Wandels berücksichtigt.

Versorgung ermöglicht den Zugang zu Produkten und Services des alltäglichen Bedarfes durch Handel, Nahversorger und Lieferservices, medizinische Dienstleistungen und Pflegedienstleistungen.

Beschäftigung und Bildung beinhaltet den Zugang zu Kinderbetreuung, Grundschule, Erwerbstätigkeit, Grund- und Weiterbildungsangebote, Care-Arbeit oder das Engagement im Ehrenamt. Gerahmt werden diese fünf Handlungsfelder durch das sechste Feld: Beteiligung.

Beteiligung von Bürger:innen, Interessenvertretungen, Initiativen, Verwaltung, Politik, Eigentümer:innen und Unternehmen an der Planung und Gestaltung des Stadtteils erhöht die Transparenz und das aktive Engagement sowie Teilhabe und das Zugehörigkeitsgefühl. Gemeinsam zu Ergebnissen zu kommen und Entscheidungen zu treffen stärkt den Zusammenhalt nachhaltig.

#BEGEGNUNG

BEG #1 – Begegnung durch Aufenthaltsqualität und Zugänglichkeit für Alle sicherstellen

Bei der Entwicklung eines Quartiers sollte besonders Wert auf Angebote für Freizeitaktivitäten und Erholung sowie für spontane Begegnungen und allgemeine Teilhabe im Alltag gelegt werden. Im Sinne der Inklusion sollte dies für alle Bewohner:innen und Besucher:innen des Quartiers möglich sein. Die UN-Behindertenrechtskonvention spezifiziert in Artikel 9 das Recht auf „Zugänglichkeit", damit Menschen mit Behinderungen, eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen möglich gemacht wird. Mit dem *Design für Alle* erreichen wir mehr Menschen und können der Vereinsamung und einem Auseinanderdriften der Gemeinschaft im Quartier entgegenwirken, um so den Zusammenhalt zu fördern. Ein Mangel an Möglichkeiten zur Begegnung und sozialem Austausch kann im hohen Alter und bei Menschen mit Behinderung Teilhabe am gesellschaftlichen Leben stark einschränken.

Da der öffentliche Raum die grundlegendste und einfachste Möglichkeit der Begegnung von Menschen im Stadtraum bietet, müssen seine Aufenthaltsqualitäten optimiert werden. Über ein gesamtes Quartier verteilt können verstärkt Bereiche zum Sitzen, Spielen und Verweilen entstehen, um Begegnung im öffentlichen Raum zunächst einmal zu ermöglichen. Dabei wird auf die Schaffung von mehr unversiegelten und begrünten Flächen Wert gelegt, die auch für Schatten und Abkühlung sorgen. Die Gestaltung dieser Bereiche soll ansprechend sein und die Anforderungen aller Bevölkerungsgruppen erfüllen. Um den Bedürfnissen verschiedener Personengruppen, wie Personen mit Geh- und Sehbehinderungen, Kindern und älteren Menschen gerecht zu werden, muss die Barrierefreiheit ein zentraler Aspekt in allen Planungen sein.

Ein Gestaltungsbeispiel aus Stuttgart zeigt worauf es ankommt (siehe Abbildung 37). Stadtgrün in Form von Baumreihen bieten Schatten und erhöhen die Aufenthaltsqualität. Sonnenschirme der Außengastronomie bieten ebenfalls Sitzmöglichkeiten im Schatten. Die Sitzplätze bieten eine direkte Sichtbeziehung zu einem kleinen Spielbereich für Kinder. Der farbliche Unterschied im Belag macht die Hauptwegeverbindung im Vordergrund und die Nebenwegeverbindung an der Baumreihe entlang deutlich. Eine attraktive Sichtachse an den Baumreihen vorbei lädt zum Verweilen ein. Unterschiedliche Aktivitäten sind möglich: Joggen, Einkäufe zu Fuß nach Hause tragen sind auf Grund kurzer Wege gut machbar, das Pflaster ist berollbar und für Rollstuhlfahrer:innen geeignet. Das zentrale Quartiershaus beinhaltet Angebote wie ein Kulturcafé, eine Fahrradwerkstatt, eine Paket-Station sowie ein öffentliches WC. Die EG-Zone ist verglast und macht die Nutzungsangebote schnell für alle erkennbar. Durch eine attraktive und grüne Fassadengestaltung erhöht sich die Aufenthaltsqualität und es wird zur Verbesserung der Umgebungstemperatur beigetragen.



Abbildung 37: Hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert. Adaptiert von Rahmenplan Stuttgart Rosenstein, asp Architekten und Koeber Landschaftsarchitektur. S.314



Abbildung 38: Quartiersplatz als Treffpunkt mit Brunnen und Sitzelementen in München. Bild: Landeshauptstadt München, Michael Nagy. Quelle: „Freiham – Ein inklusiver Stadtteil“, 2018



Abbildung 39: Lola-Rogge-Platz, Baakenhafen, HafenCity, Hamburg. Bild: UDP

forsa-Umfrage zur Bedeutung von Angebot und Zustand spezieller Aspekte des öffentlichen Raums: 86 % der Befragten geben an, dass ihnen Gestaltung von Gebäuden, Straßen und Plätzen wichtig und oder sehr wichtig ist.[14]

Eine Grundvoraussetzung für Inklusion ist, dass der öffentliche Raum viele attraktive Möglichkeiten zur Begegnung schafft. Auch Orte für zufällige Treffen müssen gut gestaltet sein.

[14] *Bundesstiftung Baukultur (BSBK), Nagel, Baukultur Bericht: Öffentliche Räume, 2020 S.158.*

Barrierefreien Platz als zentralen Begegnungsort etablieren

Ein zentraler Platz in einem Quartier spielt eine wichtige Rolle für die Inklusion, weil er als gemeinschaftlicher Treffpunkt fungiert, der Menschen unterschiedlicher Hintergründe, Altersgruppen und Fähigkeiten zusammenbringen kann. Solche Plätze können sich als das Herzstück eines Quartiers herausbilden, wo Veranstaltungen, Märkte und andere soziale Aktivitäten stattfinden, die zur Vitalität und zum Zusammenhalt der Gemeinschaft beitragen. Durch die bewusste Gestaltung dieser Räume mit barrierefreien Zugängen und Einrichtungen wird sichergestellt, dass niemand ausgeschlossen wird. Sitzmöglichkeiten müssen ausreichend und barrierearm vorhanden sein, und die Pflasterung einfach mit Rollstühlen und Rollatoren befahrbar sein. Diverse Einkaufsmöglichkeiten, Cafés, Restaurants oder andere Dienstleistungsangebote im angrenzenden Erdgeschoss erhöhen die Besucherfrequenz und beleben den Platz zusätzlich. Dabei ist darauf zu achten, dass der Platz auch Bereiche ohne Konsumzwang anbietet. Barrierefreie Eingangsbereiche sind idealerweise auf die Platzmitte hin auszurichten, sodass die Verweilenden nicht auf Gebäuderückseiten schauen.

Abbildung 39 zeigt ein Negativbeispiel, in welchem ein Supermarkt nahezu die vollständige Seite eines Quartiersplatzes einnimmt und die Aufenthaltsqualität durch verdunkelte Fenster und einen Mangel an Sitzmöglichkeiten im Außenbereich abwertet.

Umfragen zeigen, dass Begegnungsorte im öffentlichen Raum, um soziale Kontakte zu pflegen, für ältere Menschen (60+) besonders wichtig sind. Fehlen sie, verlieren sie den Zugang zur Gemeinschaft. Ihnen sind Begegnungsorte im öffentlichen Raum, laut einer repräsentativen Umfrage von forsa Politik- und Sozialforschung GmbH von 2019, sogar noch wichtiger als allen anderen Altersklassen. 83 % der Älteren geben an, dass sich dafür gastronomische Angebote im öffentlichen Raum am besten eignen. Senioren sind also mit zunehmendem Alter auf eine altersgerechte Gestaltung von öffentlichen zentralen Begegnungsorten angewiesen. Quartiersplätze sind aber nicht nur für Ältere wichtig. Diese Orte müssen für Junge und Alte, Familien, Personen mit Migrationshintergrund, lokale Händler:innen, Künstler:innen und Gruppen (z.B. Schach- oder Boulespielende Gruppen) funktionieren.

Weitere Eigenschaften, die ein Quartiersplatz im Sinne der Aufenthaltsqualität für Alle haben sollte, sind:

- Ausreichend öffentliche WCs – Eine gute Initiative ist die „Nette Toilette“. Gastronomiebetriebe und Kaufhäuser, die mindestens acht Stunden täglich geöffnet haben, erhalten monatliche Zuschüsse für die Reinigung ihrer Toiletten und gegebenenfalls zur Verbesserung der Barrierefreiheit. Im Gegenzug verpflichten sie sich, während der Öffnungszeiten einen uneingeschränkten, kostenlosen Zugang zu den Toiletten anzubieten. Eine Plakette an der Eingangstür weist auf das Angebot hin (siehe Abbildung 40).
- Ausreichend verfügbare Sitzplätze im Schatten.
- Trinkstationen – Angesichts steigender Temperaturen werden Wasserspender im öffentlichen Raum immer wichtiger.



Abbildung 40: Logo der Aktion „Nette Toilette“ in Heidelberg © Nette Toilette, STUDIOO GmbH, Konzept- und Werbeagentur, Aalen

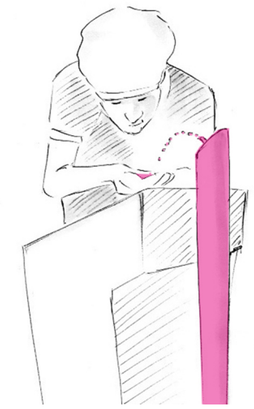


Abbildung 41: Trinkstation. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Wetterschutz – Es wird auf Grund des Klimawandels und den damit einhergehenden Temperatursteigerungen und Starkniederschlägen in Städten in Zukunft notwendig sein, weitere Regen- und Hitzeschutzmaßnahmen auf zentralen Begegnungsorten zu ergreifen.



Abbildung 42: Stadtzentrum Gent mit Markthalle, Robbrecht en Daem Architecten und Marie-José van Hee Architecten, 2012, Bild: Bert Callens, Robbrecht en Daem architecten



Abbildung 43: Markplatz/Parkplatz. Bild: ©Joosten für Büro Topotek 1, Berlin

- Beschattung von gemeinsam genutzten Flächen – Vor allem im Sommer, wenn Aktionen der Bürgerschaft und Spielfeste in zentralen Begegnungsorten anstehen, sollten große verschattete Flächen weiterhin vorhanden sein, sodass zum Beispiel auch Großeltern mit ihren Enkeln teilhaben können. In Gent schützt man sich beispielsweise mit einer großen, leicht lichtdurchlässigen Holzdachkonstruktion (siehe Abbildung 41). Durch das Anbringen von Glasschindeln außen am Dach hat man zusätzlich noch einen Schutz vor der Witterung geschaffen.
- Stadtgrün – Bäume spenden ebenfalls Schatten, kühlen ab und steigern die Attraktivität von Quartiersplätzen.

Differenzierte Begegnungsorte schaffen und vernetzen

Öffentliche Räume sollen multifunktional sein. Sie können sich in der Programmatik unterscheiden, bzw. sich als Netzwerk von öffentlichen Räumen unterschiedliche Profile und Themen geben, die beispielsweise unterschiedliche Altersgruppen ansprechen. Dabei gilt es ein Mindestmaß an Erreichbarkeit und Nutzbarkeit herzustellen. Multifunktionale Freiräume können folgende Funktionen aufweisen, die je nach Wochentag oder Jahreszeit variieren können, aber grundsätzlich immer möglich sind:

- Flächen für kleinere Veranstaltungen oder kleinere Stände
- Verweilen auf Bänken oder auf experimentellen Sitzmöglichkeiten
- Parken in Teilzonen, aber z.B. nur wochentags
- Sport- und Spielangebote, die inklusiv sind, da ein gleichwertiges Angebot für Kinder mit und ohne Behinderung geboten wird.
- Stufen, Mauern oder Absätze in der Nähe der Sport- und Spielangebote, die für Eltern oder Freunde als „Tribüne“ genutzt werden können.

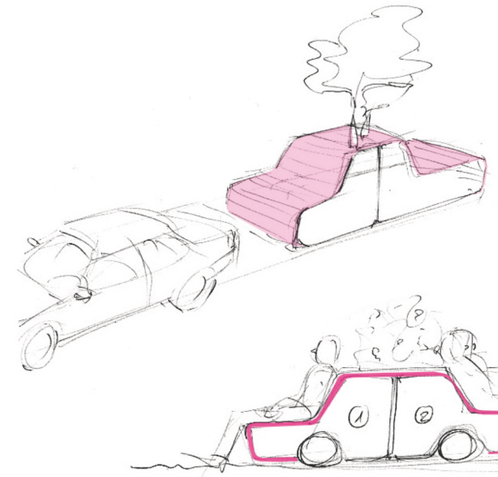


Abbildung 44: Experimentelle Sitzmöglichkeiten. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

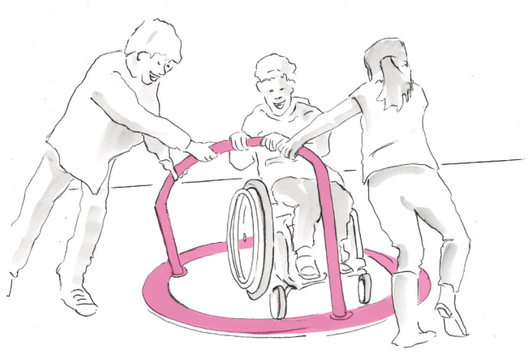


Abbildung 45: Karussel für Alle. Bietet gemeinsame Erlebnisse für alle Kinder. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Selbstverständlich lassen sich nicht immer alle gewünschten Funktionen an einem Ort platzieren. Ein gutes Beispiel aus Köln Chorweiler zeigt, wie durch die Aufteilung des öffentlichen Raums in unterschiedliche Bereiche eine funktionale Trennung erfolgen kann, ohne isoliert voneinander stattfinden zu müssen.

Teilbereich A ist für Sport und Spiel vorgesehen (siehe Abbildung 45). Auf der Rückseite eines Kaufhauses ist eine Boulderwand mit Spielfläche und unter anderem eine Calisthenics-Anlage zu finden (siehe Abbildung 46). Die ebenerdige Anordnung der Spiel- und Kletterflächen macht es Menschen mit Rollstühlen möglich teilzuhaben, selbst wenn Einschränkungen es nicht erlauben, selbst zu klettern. Auf dem Skatepark skaten schließlich auch nicht alle, trotzdem ist es ein wichtiger Begegnungsort.

Teilbereich B fungiert als Wohnzimmer oder „Gute Stube“ und übernimmt die Funktion des kommunikativen Zentrums des Stadtteils (siehe Abbildung 47). Es liegt direkt am Gemeindezentrum und bietet Wasserspiel, Schatten spendende Bäume sowie verschiedene Sitzgelegenheiten und Tische. Der in seiner Gestaltung an einen Wohnzimmerteppich angelehnte Bodenbelag unterstreicht das Profil des Ortes. Wichtig für den Aufenthalt ist, dass hier kein Konsumzwang herrscht, der Besuch einer Außengastronomie ist aber möglich.

Teilbereich C (siehe Abbildung 48) ist ein großer ehemaliger Parkplatz, der zu einem multifunktionalen Platz umgestaltet wurde. So ein Platz bietet die idealen baulichen Voraussetzungen, um große und kleine Veranstaltungen stattfinden zu lassen und hat weitere sportliche Angebote im Randbereich.

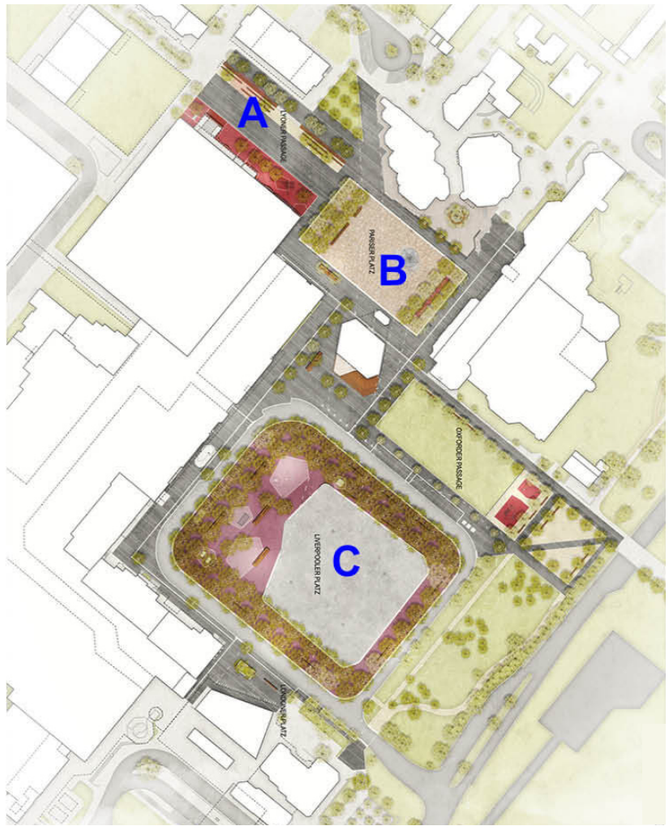


Abbildung 46: Lyoner Passage (A), Pariser Platz (B), Liverpooler Platz (C), Köln Chorweiler. Bild: arge chorweiler/lad+

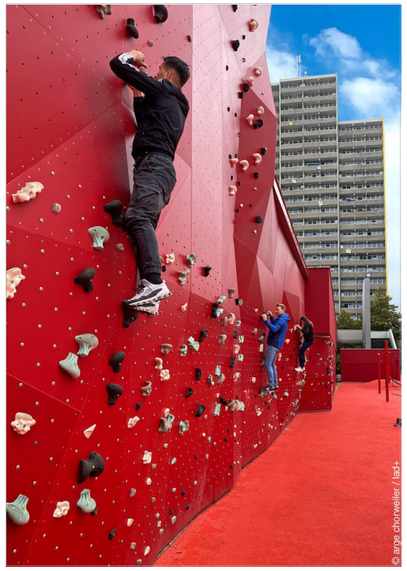


Abbildung 47: Rückseite Shoppingcenter mit Kletterwand. Köln Chorweiler. Bild: arge chorweiler/lad+



Abbildung 48: Treffpunkt mit Wasserspiel, Schatten u. Bäumen, Köln Chorweiler. Bild: arge chorweiler/lad+



Abbildung 49: Von Parkplatz zu Stadtplatz, Köln Chorweiler. Bild: © VIOLA EPLER Fotografie

Welche konkreten Nutzungen und Funktionen für den Stadtteil wichtig waren, wurde in einem mehrstufigen partizipativen Prozess mit den Bürger:innen vor Ort ermittelt. Zu betonen ist aber auch, dass zu Beginn dieses Prozesses neben den Wünschen auch Nutzungskonkurrenzen zum Vorschein kamen. Denn die Ansprüche von Menschen in einem kompakten und nutzungsgemischten Quartier sind vielfältig (Kinderspiel, Hundeauslauf, Jugendtreff, Sport und Erholung). Es sollte also darauf geachtet werden, dass einseitige Belegungen, die andere ausgrenzen, möglichst vermieden werden.

Öffentlichen Raum aufwerten und Impulse setzen

Begegnung im öffentlichen Raum kann auf einer sehr simplen Ebene, wie das gemeinsame Erleben einer bestimmten Aktivität, stattfinden. Impulse dafür können Kulturveranstaltungen in einem Quartier oder gemeinsame Aktivitäten, wie das Kümmern um Nistkästen oder Insektenhotels sein. Auch einfache Sinneserlebnisse beim Spazieren oder Verweilen, wie Wassergeplätscher im Hintergrund oder der Duft von Blumen und Kräutern in einem Hochbeet neben einer Sitzecke, machen Begegnung im öffentlichen Raum attraktiver.

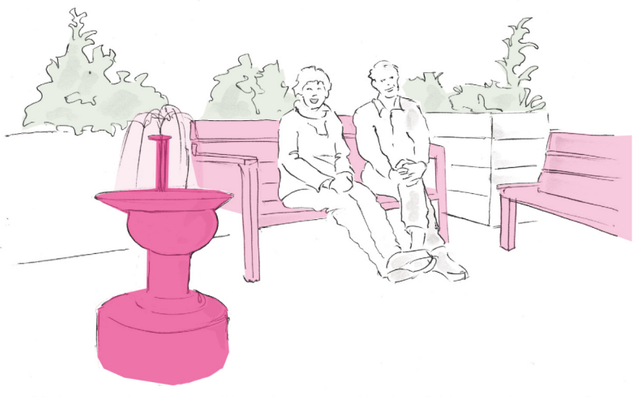


Abbildung 50: Orte zum Verweilen mit Wasserbrunnen und Hecken. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert



Abbildung 51: Kümmern um Nistkästen als gemeinsame Aktivität im öffentlichen Raum. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Unabhängig davon, welche Präferenzen die Menschen haben, sollte der öffentliche Raum die baulichen Voraussetzungen, sozusagen die Hardware, dafür liefern, dass Begegnung auf dieser niedrigschwelligen Ebene möglich wird und dabei immer darauf achten, dass sie für alle zugänglich ist. Hat die schöne Sitzecke Armlehnen für ältere Menschen? Ist der Tisch für das Picknick mit Freund:innen oder das bereitgestellte Hochbeet für das gemeinsame Gärtnern unterfahrbar?

Auch temporäre Kultur im öffentlichen Raum sollte grundsätzlich möglich sein. Eine kleine Bühne oder ein Pavillon kann gelegentlichem Musizieren einen Raum geben.

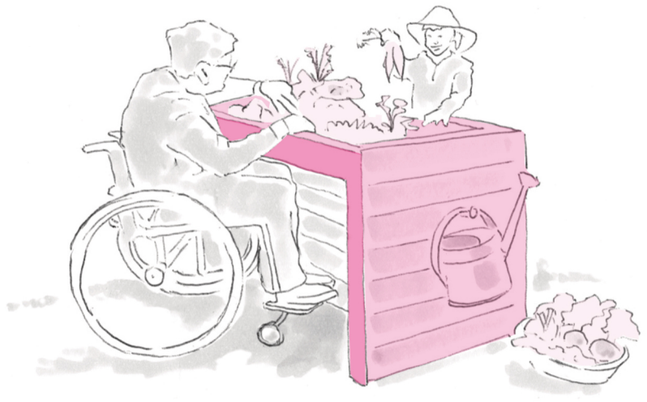


Abbildung 52: Unterfahrbares Hochbeet für einfachere Gartenarbeit. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Weitere Objekte, die Begegnung fördern, können große schattenspendende Bäume, Kunstwerke oder Skulpturen sein. Sie bilden einen Fokus, der die Menschen zur unterschwelligen Teilnahme am öffentlichen Leben einlädt.

Brunnen sind beliebte und spontan genutzte Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum für alle Altersgruppen. Eine Sitzgelegenheit direkt am Becken, die nicht zu hoch und anfahrbar ist, erhöht die Zugänglichkeit für alle und gewährleistet Blickbeziehungen zwischen den Menschen oder mit der Umgebung. Zu hohe Brunnenwände oder vorgelagerte Stufen können für Menschen im Rollstuhl den Ausschluss vom erlebbaren öffentlichen Raum bedeuten. Ein Mehrwert im Sinne des *Designs für Alle* ist, dass die Wassergeräusche bei Brunnen und Wasserspielen (in den warmen Monaten) als Orientierungshilfe für Menschen mit Seheinschränkungen dienen können. Ist der Zugang barrierefrei gestaltet, hat man einen gesundheitsfördernden und sozial gerechten Begegnungsort geschaffen, der allen offen steht.

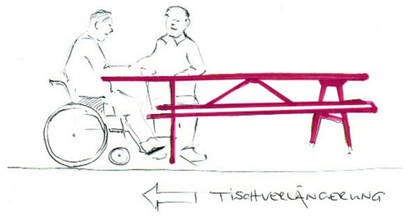


Abbildung 53: Tisch mit barrierefreier Tischverlängerung. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert



Abbildung 54: Der Lipschitzbrunnen lädt zum Verweilen ein, dient aber auch als Treffpunkt für Kinderaktionen und Nachbarn. Gropiusstadt Berlin. Bild: BA Neukölln/U. Ungethüm



Abbildung 55: Der Winkelriedplatz in Basel ist als „Spielraum" ein markanter Ort in einem innerstädtisch dichten Quartier. © Franz Reschke Landschaftsarchitektur GmbH, Fotografie: Christian Roeder, Marc Leppin

Markante Orte mit hohem Wiedererkennungswert helfen den Menschen, sich im öffentlichen Raum zu orientieren.

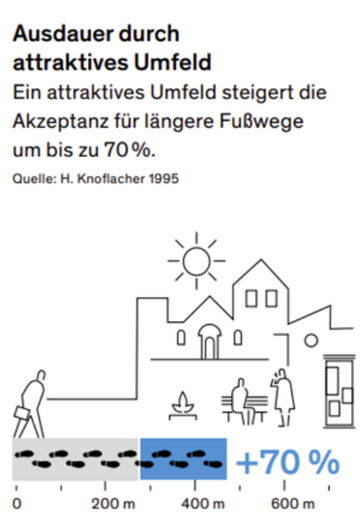


Abbildung 56: Umfrage zu Attraktivität i. öffentl. Raum. Quelle: : H. Knoflacher 1995 in: Bundesstiftung Baukultur, „Öffentliche Räume", 2020, S. 37. © Bundesstiftung Baukultur

Im öffentlichen Raum können verschiedene Maßnahmen dazu beitragen Begegnungen zu fördern. Neben Sitzgelegenheiten und Ruhezonen können auch Anreize für Bewegung geschaffen werden, wie zum Beispiel für längere Spaziergänge. Einsatz von Kunst und lebendigen Farben bietet großes Potential, um diese Bereiche ansprechender zu gestalten. Fassaden, Mauern und Zäune bieten ideale Flächen für kreative Farbgestaltungen und Bemalungen. Um vernachlässigte oder vandalisierte Bereiche in lebendige Begegnungsorte zu verwandeln, können sogenannte „Beautification"-Projekte umgesetzt werden. Diese Projekte zielen darauf ab, öffentliche Plätze und Grünanlagen attraktiver und einladender zu gestalten. Diese Maßnahme kann langfristig den öffentlichen Raum prägen oder als vorübergehende Aneignung nach dem Prinzip des taktischen Urbanismus implementiert werden.

Taktischer Urbanismus ermöglicht es, durch temporäre, kostengünstige und reversible Maßnahmen öffentlichen Raum umzugestalten, um eine Belebung im jeweiligen Stadtteil herbeizuführen oder ein anderes dem Gemeinwohl dienendes Ziel umzusetzen. Die lokale Bevölkerung wird bei der Maßnahme eingebunden.



Abbildung 57: Street Art im Park. Neuer Stadtteil in Aspern, Wien, Österreich mit hohem Anteil an barrierefreien öffentlichen Raum (50%). © Wien 3420 aspern Development AG, Fotografin: Luiza Puiu



Abbildung 58: Trotz Baustelle ein schöner Anblick: das Projekt „Beautification“ in Aspern, Wien, Österreich. © Wien 3420 aspern Development AG, Fotograf: Daniel Hawelka



Abbildung 59: Unterführung am Biebricher Bahnhof. Bild: UDP

Sicherheitsgefühl stärken und Vorbehalten sowie Ängsten wenig Raum geben
Aktive, sichere und angenehme öffentliche Räume ziehen Menschen an. Menschenleere Abendstunden und allgemein verwaiste Flächen stellen bezüglich des Sicherheitsgefühls eine Herausforderung dar. Wenn Flächen durch Vandalismus und Verschmutzung verwahrlosen, meiden viele Menschen diese Orte. Die daraus resultierende geringe Besucherfrequenz verstärkt ein Unsicherheitsgefühl. Vor allem bei der Fortbewegung in Schrittgeschwindigkeit, bei Dunkelheit oder bei vulnerablen Gruppen spielt das subjektive Sicherheitsempfinden eine wichtige Rolle. Kennzeichnend für Angsträume sind schwer einsehbare, unübersichtliche Bereiche wie verwinkelte Eingänge, Hecken und Nischen. Ebenso problematisch sind Orte ohne klare Sichtverbindungen, wie Unterführungen. Die Gestaltung kann einen bereits existierenden Angstraum verändern oder ihn gar nicht erst entstehen lassen. Hierfür bietet es sich unter anderem an mit Farbe zu arbeiten, wobei sich helle Farbtöne empfehlen.

Unterführungen mit einem integrierten Lichtband, das bis nach außen weitergeführt wird, erhöhen die Sichtbarkeit in und außerhalb der Unterführung. Ein sich weit öffnender Zutrittsbereich der Unterführung schafft mehr Übersichtlichkeit. Fuß- und Radverkehr sind getrennt, um die Kollisionsgefahr zu verringern (siehe Abbildung 59).

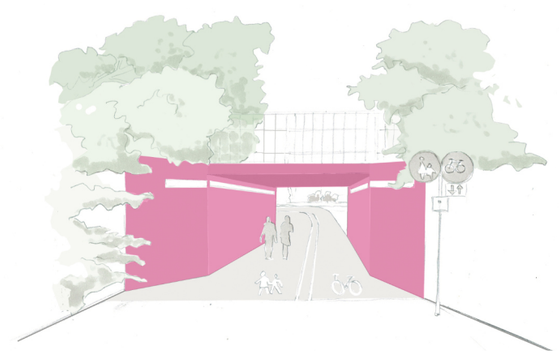


Abbildung 60: Unterführung im Design für Alle. Bild Sören Jungclaus, Büro grauwert

BEG #2 – Begegnung durch unterschiedliche Nutzungsangebote ermöglichen
Die Schaffung inklusiver Stadtteile durch eine durchdachte Mischung verschiedener niederschwelliger Angebote ist essentiell, um Vielfalt, Begegnung und Teilhabe im urbanen Raum zu erhöhen. Der Dritte Ort, an dem Menschen sich freiwillig aufhalten, Zeit verbringen und interagieren, liegt außerhalb ihres Wohnhauses und ihrer Arbeitsstelle. Er fördert die soziale Interaktion und dient als wichtiger Treffpunkt für die Gemeinschaft. Angebotsvielfalt hilft dabei, lebendige öffentliche Räume zu erzeugen, fördert Aufgeschlossenheit und unterstützt die Integration verschiedener Bevölkerungsgruppen.[15] Diese Angebote können traditionell sein, wie etwa Kirchen, Sportvereine oder Jugendeinrichtungen, die als klassische soziale Treffpunkte dienen, aber mit eingetragenen Mitgliedschaften einher gehen können, die wiederum exklusiv wirken können. Eine Erweiterung der Nutzungsangebote um barrierefreie Nachbarschaftstreffs für alle oder Gemeinschaftsräume und Wohnhöfe in Wohnhäusern für Bewohner:innen können durch ihre Niedrigschwelligkeit Begegnung fördern, auch wenn ihr Einzugsbereich natürlich ein ganz anderer ist als der von den oben genannten traditionellen Einrichtungen. Bedarfsspezifische Angebote sollte es ebenfalls geben, wie zum Beispiel inklusive Kitas oder Servicepunkte für Menschen mit Behinderung und ältere Menschen. Hier wird die Gruppe der Besucher sicherlich homogener sein, macht sie aber nicht weniger unerlässlich, da hier Begegnung von Menschen mit ähnlichen Lebens- und Problemlagen gefördert wird. Gleiches gilt für Angebote für Gruppen mit Migrationshintergrund, wie etwa Kulturvereine, um Diversität und kulturelle Entfaltung, aber auch Austausch zu fördern. Im Bereich Sport sind Nutzungsangebote, die ohne Vereinszugehörigkeit zugänglich sind gut, um niedrigschwellige Begegnungsmöglichkeiten zu schaffen. Bildungs- und Kultureinrichtungen wie Ausstellungsräume, Musikräume für Jugendliche, kleine Bibliotheken und Bühnen fördern die kulturelle Teilhabe und Bildung. Märkte und Flohmärkte, die als Treffpunkte für den Austausch und Plausch dienen werden von allen Altersklassen besucht.



Abbildung 61: Austausch in Alltagssituationen. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Es muss eine durchdachte Mischung dieser unterschiedlichen Nutzungsangebote und für eine ausgewogene Verteilung der Angebote in einem Stadtteil gesorgt werden, um allen Bewohner:innen Zugang zu ermöglichen und niemanden außen vor zu lassen, zum Beispiel durch die Bereitstellung von Begegnungsräumen (im Erdgeschoss) in einem Drittel aller Wohnblöcke[16]. Das schließt nicht die Schaffung von reinen Wohnbereichen aus, um ruhigere Rück-

[15] *Baumann, Betz, Steffen, Integration und Nutzungsvielfalt im Stadtquartier, 2004.*

[16] *Ableitung aus Fallbeispiel 2 - Mitte Altona, s. Kap. 3*

zugsorte zu bieten. Zum Beispiel für Menschen, die aufgrund einer chronischen Erkrankung einen ruhigen oder einen Schutzort benötigen, der eben nicht auf Begegnung ausgerichtet ist.

Es sollte die Entwicklung von Innen- und Außenräumen unterstützt werden, die flexibel für die verschiedenen oben genannten Angebote und Zielgruppen genutzt werden können. Bei der Verwaltung und Buchung von Innenräumen in einem Quartier kann auf digitale Tools zurückgegriffen werden oder idealerweise von einer der vor Ort ansässigen Initiative selbst übernommen werden. Nur in wenigen Fällen hat ein Quartiersmanagement Kapazitäten, um diese Aufgaben mit zu übernehmen.[17]

Das Konzept Dritter Ort kann hier gut zum Einsatz kommen, bei dem eine niedrigschwellige regelmäßige Nutzung von Orten für zwanglose Treffen ermöglicht wird. Beispiele für Dritte Orte drinnen und draußen sind: Cafés, Kneipen, Parks, öffentliche Flächen, Bibliotheken oder Gemeindezentren.

Für die angesprochenen Begegnungsräume und die dazugehörigen Nutzungsangebote sollte im Bereich der Kommunikation ebenfalls auf Barrierefreiheit geachtet werden. Es sollten Möglichkeiten für öffentliche Treffpunkte im Quartier geschaffen werden (z.B. für Partizipationsveranstaltungen), die eine barrierefreie Kommunikation durch den Einsatz verschiedener Sprachen und Kommunikationswege ermöglichen. Dazu gehören auch Übersetzungen für seh- und hörbeeinträchtigte Personen sowie für Bürger:innen, die nicht Deutsch sprechen. Diese Impulse zielen darauf ab, auf der Basis einer Nutzungsmischung innerhalb der Bauleitplanung, zusätzliche inklusive Angebote zu fördern, um lebendige, diverse und inklusive Stadtquartiere zu schaffen, die den sozialen Zusammenhalt und die Lebensqualität aller Bewohner verbessern.

[17] *Beispiel für einfaches, barrierefreies Raummanagement: mitte-altona.info.*



Abbildung 62: Dritter Ort. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert



Abbildung 63: Repair-Café. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

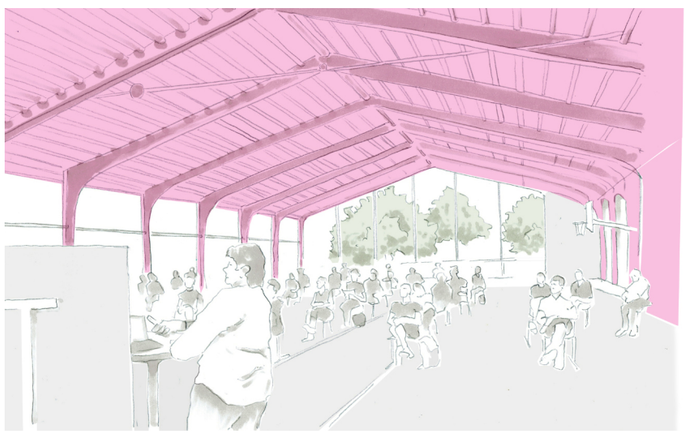


Abbildung 64: Überdachte Flächen im öffentlichen Raum, die von allen genutzt werden können. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert



Abbildung 65: Multifunktionales Zentrum. Bild: Heike Otto, Otto & Zehner Planungs-GmbH



Abbildung 66: Multifunktionales Zentrum Wolkenrasen. Bild: Stadtverwaltung Sonneberg



Abbildung 67: Amphitheater -eins von drei Nutzungsbereichen der Wolke 14. Bild: Stadtverwaltung Sonneberg, sonneberg.de

Beispiel für einen multifunktionalen Raum im Thüringer Quartier Wolkenrasen

Ort: Wolkenrasen, Sonneberg, Thüringen

Projekt: Multifunktionales Zentrum

Name: Wolke 14

Zielsetzung: Förderung des Zusammenlebens von Jung und Alt, generationenübergreifendes Angebot schaffen, städtebauliche Aufwertung durch Nachnutzung einer zentral im Stadtteil gelegenen Brachfläche

Leitlinie: Soziale Stadt in Sonneberg

Kooperationspartner: Stadt Sonneberg, Evangelische Kirchengemeinde Sonneberg, BBSR Forschungsprogramm Experimenteller Wohnungs- und Städtebau: „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere“

Nutzungsbereiche: Begegnungszentrum, multifunktionale Halle, kirchliches Gemeindezentrum mit Pfarrwohnung

Besonderheiten:

- Multifunktionale Halle für Sport, Kultur, Gottesdienste und kirchliche Veranstaltungen
- Einsatz von erneuerbaren und umweltfreundlichen Energiequellen
- Moderne Gebäudeautomation zur Identifizierung von Einsparpotentialen

Kernaspekte:
Das multifunktionale Zentrum im Stadtteil Wolkenrasen stellt ein zukunftsweisendes Beispiel für Nutzungsmischung im Quartier dar. Durch die Realisierung eines innovativen Nutzungskonzepts trägt das Projekt zur sozialen Inklusion und städtebaulichen Erneuerung bei. Die Kombination aus Begegnungszentrum, multifunktionaler Halle und kirchlichem Gemeindezentrum bietet Raum für ein breites Spektrum an Aktivitäten, das alle Generationen anspricht und den sozialen Zusammenhalt im Quartier stärkt. Die Einbindung erneuerbarer Energien und moderner Technologien unterstreicht zudem das Engagement für Nachhaltigkeit und Umweltschutz.[18]

[18] *BBSR, Stadtquartiere für Jung und Alt – eine Zukunftsaufgabe, 2010.*

Grundlegende Nutzungsangebote für den täglichen Bedarf und die Gesundheit
Im Zuge der Quartiersentwicklung ist es von entscheidender Bedeutung, eine Vielzahl grundlegender Nutzungen zu berücksichtigen, die wohnortnah, für alle zugänglich und nutzbar sind. Diese Nutzungen tragen maßgeblich zur Lebensqualität der Bewohner:innen bei und fördern die Schaffung lebendiger, inklusiver und selbstbestimmter Gemeinschaften. Im Folgenden werden zentrale Nutzungsangebote und ihre Bedeutung für eine Quartiersgestaltung hervorgehoben:

- Angebote für den täglichen Bedarf: Die Bereitstellung von Geschäften des täglichen Bedarfs ist essentiell, um den Bewohner:innen den Zugang zu Lebensmitteln und Gütern des täglichen Gebrauchs zu ermöglichen. Dies schließt Supermärkte, Bäckereien, Apotheken und Drogerien ein.
- Pflege-Points: Eine gut erreichbare kleine Pflegestation unterstützt die Versorgung und Unterstützung älterer und pflegebedürftiger Personen direkt in einem Quartier und fördert somit deren Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.
- Kleinere Nahversorgungseinrichtungen: Diese Einrichtungen, wie z.B. Tante-Emma-Läden, Kioske, Spätis, bieten eine ergänzende Versorgung und tragen zur Vielfalt der Einkaufsmöglichkeiten bei.
- Einzelhandelsangebote: Ein vielfältiges Angebot an Einzelhandelsgeschäften unterstützt nicht nur die lokale Wirtschaft, sondern auch die soziale Interaktion im Quartier.



Abbildung 69: Kleinere Nahversorgungseinrichtungen. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

- Ärztliche und therapeutische Versorgung: Die Verfügbarkeit von Gesundheitsdienstleistungen, einschließlich Arzt-/Therapiepraxen und Angebote der Jugendhilfe sind entscheidend für die gesundheitliche Versorgung der Bewohner:innen
- Alltagsnahe Dienstleistungen: Dienstleistungen wie Reinigungen, Schneidereien oder Friseursalons erhöhen den Komfort im Quartier und fördern die lokale Ökonomie.

„Hast du daran gedacht, junge Menschen (z.B. durch Medienkompetenz, Drogenprävention und Gewaltschutz) in ihrer Entwicklung zu unterstützen?“



Abbildung 68: Pflege-Points, eine Anlaufstelle für Fragen rund um Pflege im Quartier. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert



Abbildung 70: Beratungsmöglichkeiten im Bereich Gesundheit. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert



Abbildung 71: Erdgeschosszonen mit öffentlich zugänglichen Nutzungen.
Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Angebote im Quartier so verorten, dass sie Begegnung fördern

Die Gestaltung der Erdgeschosszonen spielt eine tragende Rolle bei der Aktivierung des Straßenraums. Durch die Ansiedlung von öffentlich zugänglichen Nutzungen in den Erdgeschosszonen werden nicht nur die Straßen oder der Platz belebt, sondern auch die Interaktion und der soziale Austausch in einem Quartier gefördert.

Aus Sicht der Inklusion ist es zudem wichtig, dass die Nutzungsangebote im Quartier überschaubar angeordnet werden. Eine klare und verständliche Strukturierung des Raums trägt dazu bei, Vertrautheit bei den Bewohner:innen zu schaffen und die Orientierung zu erleichtern. Dies ist besonders für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, ältere Personen und Kinder von Bedeutung.

Einschränkungen für Arkaden: Bei der Planung von Arkaden sollte deren Einfluss auf die Sichtbarkeit der Erdgeschossnutzungen bedacht werden. Es sollte überlegt werden, Arkaden so zu gestalten, dass sie die Sichtbarkeit nicht wesentlich beeinträchtigen, zum Beispiel durch ausreichende Beleuchtung und gezielte Öffnungen.

Die Integration der grundlegenden Angebote bildet das Fundament für ein lebenswertes, inklusives und dynamisches Quartier. Es ermöglicht den Bewohner:innen, ihre täglichen Bedürfnisse innerhalb eines geringen Bewegungsradius zu bedienen. Im Sinne der *Stadt der kurzen Wege* fördert dies die Möglichkeiten, das eigene Leben selbstständig zu organisieren. Innerstädtische Viertel, etwa mit Blockbebauung und der notwendigen Dichte, lassen häufig gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss zu, sodass hier auf die Schaffung der genannten Angebote eingegangen werden kann. Dennoch wird es nicht immer möglich sein, alle Angebote herzustellen, sodass die Anbindung an benachbarte Viertel von hoher Bedeutung sein kann. Idealerweise sind die notwendigen Nutzungsangebote innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder durch eine gute ÖPNV-Anbindung zu erreichen.

Orte, an denen sich unterschiedliche Angebote konzentrieren, ermöglichen Begegnung, wenn dort ausreichend Sitzmöglichkeiten, kleinere Gastronomien und die entsprechenden Haltestellen des ÖPNVs angesiedelt sind. Gerade für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist dies wichtig, um zum Beispiel keine weiten Strecken zwischen einem Arztbesuch, dem Supermarkt und der Bushaltestelle zurücklegen zu müssen und auch einmal eine Pause zwischen den Erledigungen einlegen zu können. Cafés mit Außensitzbereichen in der gleichen Straße, in der die Dienstleistungsangebote angesiedelt sind, können idealerweise in Sichtweite von Haltestellen liegen.

Ein weiteres Beispiel für die Bedeutung einer geeigneten Verortung von unterschiedlichen Angeboten im Quartier, ist das Ermöglichen von Feierabendkultur. Sie soll spontane Begegnungen der Menschen, die im Quartier leben und/oder arbeiten, ermöglichen. Menschen, die nach Feierabend mit Arbeitskolleg:innen in Ruhe ein Getränk zu sich nehmen können, ohne danach noch weite Strecken zur nächsten ÖPNV-Haltestelle auf sich nehmen zu müssen, sind eher dazu geneigt, an sozialen Aktivitäten teilzunehmen.



Abbildung 72: Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, Außensitzbereiche und Haltestelle: alles in Sichtweite! Haidhausen, München. Bild: STADT RAUM PLANUNG. Quelle: Landeshauptstadt München, „Freiham – Ein inklusiver Stadtteil", 2018



Abbildung 73: Kulturdonnerstag im Yella Yella. Bild: Luiza Puiu
Quelle: Neuer Stadtteil, Aspern, Österreich

BEG #3 – Begegnung durch lokale Akteur:innen
Lokale Akteur:innen wie Vereine, Wohlfahrtsverbände, private Einrichtungen, Initiativen und andere Engagierte spielen bei der Schaffung von Begegnungsmöglichkeiten eine tragende Rolle in einem Quartier. Sie kommen aus dem sozialen Bereich, der Kunst und Kultur, gehören zu spirituellen und religiösen Gemeinschaften, organisieren sich sportlich oder kochen. Lokale Akteur:innen kümmern sich um das soziale Miteinander, unterstützen Menschen in besonderen Lebenslagen und repräsentieren eine heterogene Bevölkerung. Sie sind es, die Bedarfe sammeln und Nachfragen bündeln. Für sie und ihre wichtige Arbeit müssen Treffpunkte in Form von leicht anmietbaren Räumen, die barrierefrei sind, mitgeplant werden. Denn diese zu finden stellt für lokale Akteur:innen oft eine große Herausforderung dar. Umso wichtiger ist es, dass bei der Planung eines neuen Quartiers solche Räumlichkeiten von Anfang an berücksichtigt und an strategisch günstigen Standorten eingerichtet werden.

Kunst und Kultur findet im Quartier statt!
Wer sind die lokalen Akteur:innen und was sind Beispiele für barrierefreie Räumlichkeiten, die in Frage kommen:

- Nachbarschaftshäuser/-cafés als Raum für Engagement und Vernetzung.
- Kirchengemeinschaften und Angehörige diverser Religionen.
- Kleinere Sportgemeinschaften informeller Art, die eine Möglichkeit zur Raumnutzung benötigen.
- Vereine, die gezielte Kulturangebote für Alle anbieten möchten, brauchen durchgängig barrierefreie Veranstaltungsräume.
- Für größere Kulturräume kann „durchgängig barrierefrei“ durchaus bedeuten, dass auch der Bereich „hinter den Kulissen“, Garderobe, WCs, Duschen und der Bühnenzugang barrierefrei ausgebildet sein soll.
- In größeren Sälen, z.B. religiösen Orten oder Theatern können Induktionsschleifen, die Audiosignale wie Musik oder Redebeiträge für schwerhörige Personen zugänglich machen, verlegt werden.
- Für kleinere Säle können mobile Induktionsanlagen zum Einsatz kommen.
- Lokale Akteur:innen können bei Ihren Veranstaltungen Unterstützung durch Gebärdensprachdolmetscher:innen oder leichte Sprache sowie mehrsprachige Medien in der Öffentlichkeitsarbeit anbieten.
- Bibliotheksräume sollten so ausgebaut sein, dass sie von Menschen mit verschiedenen Arten von Einschränkungen möglichst eigenständig nutzbar sind. Zum Beispiel sind die Ausleihflächen so gestaltet, dass auch Rollstuhlfahrer:innen die Regale gut erreichen und in den Fluren wenden können.



Abbildung 74: Künstlerisches partizipatorisches Pilotprojekt in München. Künstler:innen mit und ohne Behinderung erarbeiten und präsentieren Werke aus den Bereichen Bildende Kunst, Musik, Tanz und Theater, Bild: Landeshauptstadt München, Michael Nagy. Quelle: Landeshauptstadt München, „Freiham – Ein inklusiver Stadtteil”. Projekt: „Was geht? Kunst und Inklusion“

#MOBILITÄT

MOB #1 – Mobilität für Alle durch barrierefreien Verkehrsraum
Maßnahmen, die eine Mobilität für Alle gewährleisten, kommen zahlreichen Personengruppen zugute, darunter Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, Menschen mit Kinderwägen und Rollstühlen, älteren Menschen, Kindern sowie Personen mit Seheinschränkungen. So dient beispielsweise eine visuelle Markierung von Fußwegen der Erleichterung der Orientierung besagter Nutzer:innengruppen und macht sie zudem erkennbarer für den motorisierten Verkehr. Dies fördert nicht nur die Übersichtlichkeit von Straßenräumen, sondern schafft auch eine sicherere Umgebung für Fußgänger:innen und alle anderen eben genannten Nutzergruppen. Die Gestaltung der urbanen Straßenräume ist essentiell für die Mobilität von Menschen mit Behinderungen, erfordert Rücksichtnahme und eine klare Trennung der Verkehrsflächen. Sehbehinderte sind zum Beispiel auf Begrenzungen, taktile Elemente, Kontraste und durchgängige Leit- und Orientierungssysteme angewiesen.

Wichtige Maßnahmen umfassen ausreichend gekennzeichnete Querungsstellen, Lichtsignalanlagen mit akustischen Signalen und die visuelle Priorisierung von Fußgänger:innen, um Sicherheit und Zugänglichkeit zu verbessern. Denn für Menschen mit Sehbehinderungen, kognitiven Einschränkungen oder Hörbehinderungen bedeuten ungesicherte Querungen oft ein Gefühl der Unsicherheit und stellen eine Gefahr dar.

Klare Trennung der Verkehrsflächen durch taktile und visuelle Kontraste im Bodenbelag
Es wird angestrebt, durch klar strukturierte Verkehrsflächen die Sicherheit für alle Menschen, die zu Fuß in einem Quartier unterwegs sind, zu gewährleisten.
Abbildung 75 zeigt einen asphaltierten Streifen, der die geschotterten Wege im zentralen Quartierspark in Mitte Altona ergänzt. Für Kinderwagen, Rollstühle und Rollatoren wird die Fortbewegung stark vereinfacht. Nach einer Testphase wurde beschlossen, die Breite des Streifens zu erhöhen, um sie für mehr Verkehrsmittel nutzbar zu machen (z.B. dreirädrige Lastenräder) und die Querung aufeinandertreffender Verkehrsteilnehmer:innen zu vereinfachen.

Die Trennung von Verkehrsflächen kann zunächst einmal auf unterschiedliche Art und Weise erfolgen. Zum Beispiel durch die Wegeführung, durch bauliche Elemente, aber auch durch Absperrungen, Zäune, hohe Kanten oder Hecken und eben durch visuelle und haptische Zeichen. Letzteres muss auch dort zum Einsatz kommen, wo der Platz knapp ist oder unterschiedliche Verkehrsteilnehmer: innen sich den Raum teilen.

Eine eindeutige Einteilung von Verkehrsflächen kann mittels Farben und Kontrasten eine sichere Orientierung ermöglichen. Dies umfasst unter anderem eine klare Unterscheidung zwischen Fahr- und Gehwegen, die für verschiedene Wahrnehmungen erkennbar ist, sowie eine gut sichtbare Kennzeichnung von Straßenübergängen.



Abbildung 75: Asphaltierte Streifen im Quartierspark Neue Mitte Altona. Bild: UDP

Wie sich die Trennung von Verkehrsflächen barrierefrei gestalten lässt, machen verschiedene Städte anschaulich vor. Die Stadt Warburg wendet das Prinzip der sogenannten Laufbänder an und gewährt so Menschen mit Bewegungseinschränkungen ungehinderten Zugang zum öffentlichen Raum und Menschen mit einer Seheinschränkung eine zuverlässige Orientierung. Die 1,20 Meter breiten, hell gepflasterten Wege bilden einen Kontrast und sind frei von Hindernissen. Autos dürfen darauf nicht parken, Stühle und Werbeschilder sind ebenfalls nicht zugelassen. Verkehrsflächen werden eindeutig strukturiert, Höhenunterschiede und Bodenunebenheiten eliminiert. Ergänzt werden die Laufbänder durch taktile Leitsysteme an Kreuzungen und Übergängen.

In Hamburg wurden zusätzlich zu hellen Gehbahnen und dem dunklen Gehwegbereich, dreifarbige Platzflächen entworfen, die signalisieren, dass hier ein Aufenthaltsbereich oder ein kleiner Quartiersplatz ist. Auf einer eigens dafür angelegten Probefläche wurde mitten im zukünftigen inklusiven Quartier „Neue Mitte Altona“ mit blinden und sehbehinderten sowie in der Mobilität eingeschränkten Menschen das Leitsystem live getestet (siehe Abbildung 77).

Hilfreiche Farbkontraste für Menschen mit Seheinschränkung werden in der Literatur z.T. mit konkreten Farbkombinationen vorgeschlagen.[19] Um Projektabläufe und Planungen einfach zu gestalten hat sich die Vereinbarung von Mindestkontrastwerten und die Nutzung von Tools wie *leserlich.info* als hilfreich erwiesen, da so die gestalterische Freiheit gegeben bleibt und nur Lösungen präsentiert werden, die ein Mindestmaß an barrierefreien Kontrast bieten.[20]

Auf Flächen, auf denen keine klare Trennung möglich ist bzw. notwendig erscheint, müssen Fußwegebreiten auf die jeweiligen Geschwindigkeiten und Vielfalt der Nutzer:innen eingehen. Auf diesen Wegen finden sich Menschen mit unterschiedlichen motorischen Fähigkeiten und Mobilitätshilfen, die mit variierenden Geschwindigkeiten unterwegs sind. Zu den Verkehrsteilnehmer:innen zählen nicht nur Fußgänger:innen, sondern auch Personen mit schnelleren Fortbewegungsmitteln wie Elektrorollstühlen, Elektroscootern, Scootern und Inline-Skates. Engere Gehwege können bei schnellem Überholen Unsicherheit bei Personen mit eingeschränkter Mobilität hervorrufen. Breitere Gehwege ermöglichen es, sicheren Abstand zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen zu wahren.

[19] *Global Universal Design Commission, Projects, 2024.*

[20] *Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V., leserlich.info*



Abbildung 76: Helle Laufbänder in Warburg müssen immer frei von Hindernissen sein. Quelle. Warburg, NRW – Barrierefreie Stadtplanung: Auf dem Laufband durch die City



Abbildung 77: Kontrastreiche, taktile Leitelemente, Neue Mitte Altona Bild: arbos Freiraumplanung/Masuch + Olbrisch



Abbildung 78: Eine Mitte für Alle – Inklusive Stadtentwicklung in Hamburg-Altona. Bild: Q8 / Sozialraumentwicklung



Abbildung 79: Gleichmäßig gepflasterte Fußgängerzone in Hamburg-Altona mit kontrastierender Pflasterreihe als Orientierungshilfe. Bild: Mathias Knigge, Büro grauwert



Abbildung 80: Inklusives Quartier „Neue Mitte Altona“. Bild: UDP

Gleichmäßige Pflasterung und wenig Kanten

Die Pflasterung und der Umgang mit Kanten spielen eine entscheidende Rolle für die Zugänglichkeit und Sicherheit von Menschen mit Behinderungen. Deutliche und fühlbare Kanten helfen Menschen mit Sehbehinderungen sich zu orientieren und Gefahrenstellen, wie Bordsteine oder Treppen, rechtzeitig zu erkennen. Auf der anderen Seite sind für Personen, die Rollstühle, Gehstöcke, Krücken oder andere Gehhilfen nutzen, stabile, ebene und gleichmäßige Wege wichtig, um ein sicheres und einfaches Gehen zu gewährleisten.

Gut nutzbar für beide Personengruppen sind Straßen und Wege, die vollständig zugänglich mit sehr niedrigen Bordsteinkanten gestaltet werden. Ein 3 Zentimeter hoher Bordstein kann von Rollstuhlfahrer:innen und Personen mit Gehhilfen noch überwunden und von sehbehinderten Menschen noch mit dem Langstock ertastet werden.[21] Wohnstraßen eignen sich gut für eine „stufenlose“ Gestaltung. Für die Oberflächengestaltung sind Betonpflaster und Asphalt in einem grauen Farbspektrum kombiniert mit hellen Platten und Elementen für das Blindenleitsystem ein guter Ausgangspunkt bei der Planung.

Eine Gestaltung, die auf die Bedürfnisse von Senior:innen oder Menschen mit Behinderungen ausgerichtet ist, kommt in der Regel allen zugute. Häufig ziehen auch andere Gruppen Nutzen aus gleichmäßigen Oberflächen. Denn sie erleichtern nicht nur die Fortbewegung mit Rollstühlen, sondern auch das Schieben von Kinderwagen oder das Radfahren.

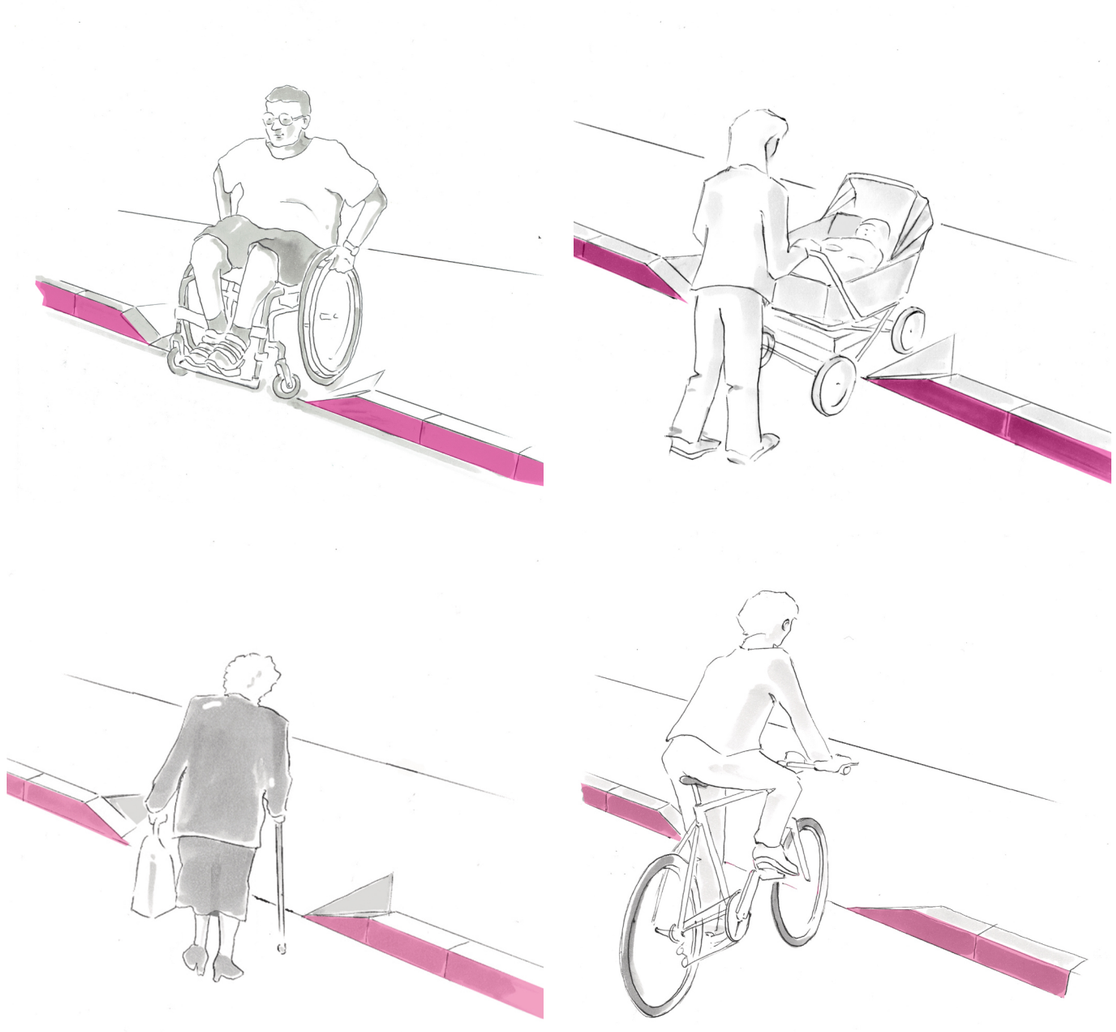


Abbildung 81: Oberflächengestaltung, die vielen Gruppen zugutekommt. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

[21] *Bay. Architektenkammer, Degenhart, Hofmann, Schober, Spilsbury, Barrierefreies Bauen 03 - Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Leitfaden zur DIN 18040 Teil 3, 2018*

Ein weiteres gutes Beispiel für eine inklusive Gestaltung von Verkehrsräumen ist die Exhibition Road in London. Vor dem barrierefreien Umbau und der teilweisen Entnahme des Autoverkehrs war die Straße für Fußgänger:innen schwierig zu überqueren. Es gab mehrere sehr dichte Parkreihen, breite Straßen für Autos und nur schmale Gehwege für Fußgänger:innen. Durch den Umbau wurde ein vollständig barrierefreier öffentlicher Raum ohne Bordsteine geschaffen. Entlang der Straßen wurden schwarze gusseiserne Abdeckungen für die Entwässerungsrinnen angebracht, welche zusätzlich sichere Bereiche für Fußgänger:innen kennzeichnen. Autofahrer:innen wird durch diese Oberflächengestaltung deutlich gemacht, dass mit Fußgänger:innen zu rechnen ist und sie fahren vorsichtiger und langsamer. Entlang der Entwässerungsrinne wurde ein breites taktiles Leitsystem in die Pflasterung gelegt. Zusammen mit den dunklen Abdeckungen ist dies ein klares Signal für blinde, sehbehinderte Menschen und auch Kinder, dass diese Bereiche von Fußgänger:innen genutzt werden können.



Abbildung 82: Exhibition Road vorher (2009). © Txlxt TxlxT, CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons



Abbildung 83: Exhibition Road nachher (2018). © Malc McDonald, CC BY-SA 2.0, via Wikimedia Commons



Abbildung 84: London. Exhibition Road löst mit einer ebenen Pflasterung viele wichtige Aspekte einer inklusiven Straßenraumgestaltung im Design für Alle. Bild:Sören Jungclaus, Büro grauwert basierend auf Marston (Holdings) Limited. Quelle: Exhibition Road



Abbildung 85: Umgang mit historischen Pflaster. Bild: © Neumann Consult



Abbildung 86: Erschütterungsarm befahrbarer Weg. Bild: Mathias Knigge, Büro grauwert

Ausreichend gekennzeichnete und gesicherte Querungsstellen

Sicherheit im Straßenverkehr wird durch deutlich markierte und gesicherte Querungsstellen verbessert. Diese sind besonders wichtig für Menschen mit Behinderungen wie Blinde oder Personen mit kognitiven oder Hörbeeinträchtigungen, da ungeregelte Überwege Unsicherheit und Gefahren bergen. Querungsstellen sollten frei von parkenden Fahrzeugen sein, um die Sicht für Rollstuhlfahrer:innen und Kinder, die eine niedrigere Blickhöhe haben, nicht zu beeinträchtigen. Eine gute Sicht etwa auf den weißen Blindenstock einer querenden blinden Person muss stets gegeben sein. Lichtsignalanlagen müssen akustische und taktile Signale für Blinde und Sehbehinderte bieten, wobei akustische Signale auch optional per Knopfdruck aktivierbar sein können. Flankierende Maßnahmen sollten eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit des Autoverkehrs – zumindest an den Querungsstellen – vorsehen, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen, insbesondere für Personen mit eingeschränkter Mobilität, zu erhöhen. Sie sind auf die erhöhte Rücksichtnahme der Autofahrer:innen angewiesen, insbesondere in Wohngebieten, in der Nähe von Schulen, Kindergärten und Kitas, den Schulwegen und den Wegen zur Arbeit. Zu kurze Ampelphasen machen bei einem geringen Gehtempo die Überquerung großer Kreuzungen unsicher.



Abbildung 87: „Easycross“ der Firma Klostermann. Bild: © Klostermann GmbH & Co. KG

Pflasterungen, wie etwa denkmalgeschützte Kopfsteinpflaster, die nicht für alle Menschen zugänglich sind, können in sogenannten Pflasterplänen kenntlich gemacht und auf städtischen Webseiten zur Verfügung gestellt werden. Ein gutes Beispiel liefert die Stadt Regensburg, die Pflasterpläne im Ampelsystem nach Zugänglichkeit kategorisiert.[22]

Im unteren Bild zu sehen ist eine Querungsstelle, die mit Nutzer:innen und Mobilitätstrainer:innen gemeinsam entwickelt wurde. „Easycross“ aus Mitte Altona verbindet eine taktil zu ertastende Querungsstelle und ein spezielles Rollboard mit gesicherter Absenkung. Es erzeugt Barrierefreiheit und Sicherheit für Blinde und Sehbehinderte, wie auch für Menschen, die auf Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind. Integrierte Glasreflektoren auf der linken und rechten Seite des Rollbords machen das Leitsystem bei Dunkelheit für den Straßenverkehr besser erkennbar.

Die Möglichkeiten einer Querung im Shared-Space-Prinzip werden im Impuls MOB #4 gesondert betrachtet.

[22] *Stadt Regensburg, Beirat für Menschen mit Behinderung, Barrierefrei durch Regensburg, 2019.*

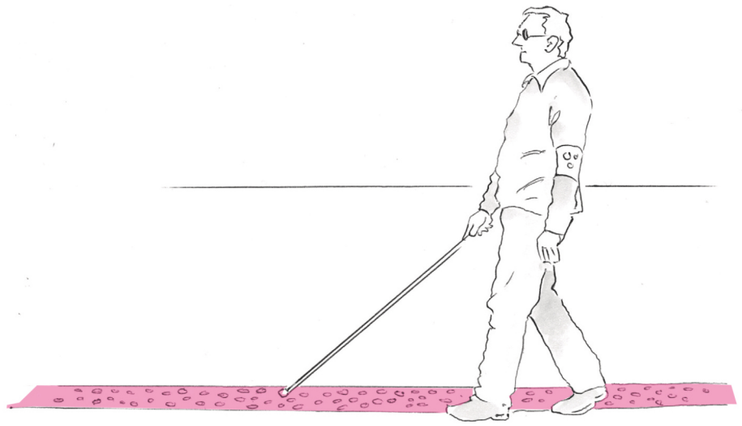


Abbildung 88: Taktile Leitsysteme, wie Bodenindikatoren helfen sehbehinderten Menschen, sich in öffentlichen Räumen unabhängig zu bewegen. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Leit- und Orientierungssysteme weiterdenken

Leitsysteme fördern die Inklusion, indem sie Orientierung erleichtern, Unabhängigkeit und Sicherheit erhöhen und dazu beitragen, Barrieren abzubauen. Taktile Leitsysteme, wie Bodenindikatoren und taktile Karten (siehe Abbildung 91), helfen blinden und sehbehinderten Menschen, sich in öffentlichen Räumen sicher und unabhängig zu bewegen. Damit Quartiere mit besonderen Leitsystemen keine barrierefreien Inseln bleiben, sollten diese an sinnvollen Stellen, wie an Überquerungen von stark frequentierten Straßen, weitergeführt werden.

Das Projekt „Straßenschilder für Sehbehinderte“ in Wedel beispielweise bietet taktile Auszeichnung als Ergänzung von Straßenschildern auf ca. 90 Zentimetern Höhe. Der Ursprung war, dass sehbehinderte Menschen berichteten, dass sie die konventionellen Straßenschilder auf 2,5 Metern Höhe nicht mehr erkennen können. Weitere Städte folgten dem Beispiel.



Abbildung 89: Taktile Auszeichnung. Bild: © Stadt Wedel/Kamin. Quelle: wedel.de

Klare, verständliche barrierefreie Beschilderungen in leichter Sprache mit Piktogrammen und ausreichend großen visuellen Hinweisen helfen Menschen mit kognitiven Beeinträchtigungen, sich besser zurechtzufinden und ihre Ziele sicher zu erreichen. Außerdem werden Unfälle vermieden, indem Schilder und Leitsysteme sicher durch komplexe und möglicherweise gefährliche Umgebungen führen, wie Bahnhöfe, Plätze und Straßenkreuzungen. Durch die Bereitstellung von klaren und verlässlichen Informationen können Menschen mit Behinderung ihre Wege selbständig planen, was ihre Unabhängigkeit stärkt.



Abbildung 90: Leicht verständliche Beschilderung: Piktogramm mit Klartext in Leichter Sprache – hoher Kontrast und große Schrift erleichtern die Orientierung. Bild: Lizenzfrei

Ergänzende Konzepte können ästhetisch ansprechende, einheitliche Beschilderungssysteme in leicht verständlicher Sprache sein, die beispielsweise mit universell erkennbaren Piktogrammen arbeiten. Bei der Auswahl der Piktogramme sollte besonders auf einen hohen Kontrast in der Farbgestaltung geachtet werden. Bei konsistenten Beschilderungen über ein gesamtes Quartier hinweg ist es wichtig, die Hauptanlaufstellen deutlich von den anderen hervorzuheben.

Grundsätzlich besteht aber eine Notwendigkeit, Straßen und Wege durch ihre individuelle Gestaltung, wie markante Silhouetten oder Vegetation, deutlich erkennbar zu machen. Identische und einheitliche Straßenbilder helfen nicht bei der Orientierung in einem Quartier.

Landmarks können als Orientierungssystem dienen. Durch Blickachsen, die auf markante Punkte oder erkennbare Plätze (etwa mit Skulpturen, Brunnen oder Türmen) ausgerichtet sind, können Wegstrecken und Raumabfolgen leichter verständlich gemacht werden.

Vegetation kann ebenfalls als Bestandteil eines Leit- und Orientierungskonzepts genutzt werden. Mit einem entsprechenden Pflanzenkonzept können unterschiedliche Farben und Gerüche entlang einer bestimmten Wegeverbindung oder an Kreuzungspunkten eingesetzt werden. Eine Kreuzung kann mit Lavendel violett, die nächste mit Sonnenröschen zu weiß-gelben Orientierungspunkten gemacht werden. Die unterschiedlichen Tages- und Jahreszeiten müssen natürlich gesondert berücksichtigt werden und gegebenenfalls durch entsprechende Beleuchtungen ergänzt werden.

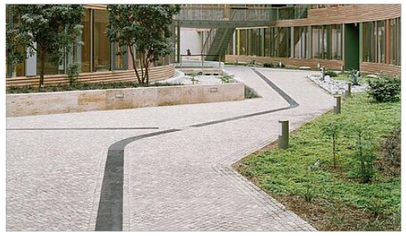


Abbildung 91: Kontraste im Bodenbelag als Leitsystem. Umweltbundesamt Dessau
Quelle: BMWSB – Leitfaden Barrierefreies Bauen, ©Marcus Bredt

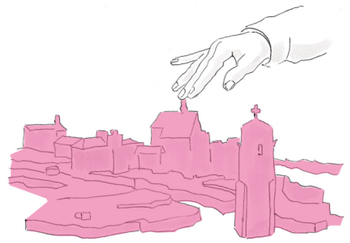


Abbildung 92: Tastmodelle machen Gebäude für alle erkennbar. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert



Abbildung 93: Taktile Leitsysteme helfen dabei durch komplexe Umgebungen zu führen, etwa innerhalb von Gebäuden. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

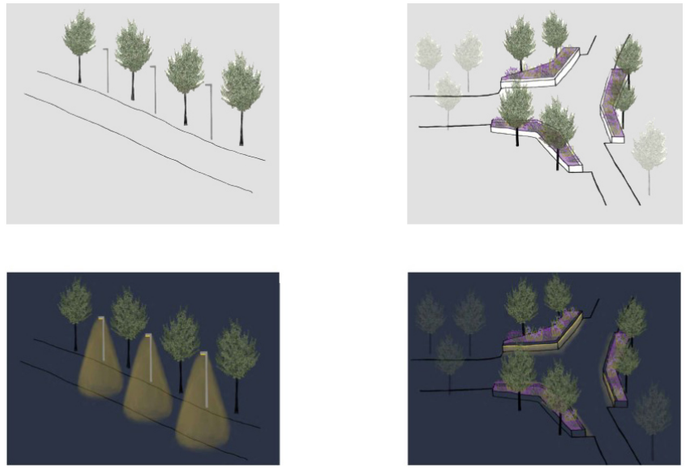


Abbildung 94: Vegetation als Orientierung.
Quelle: Studentischer Entwurf „Biebrich blüht auf“ Bild: UDP, Krug, Pinkepank, Weckert

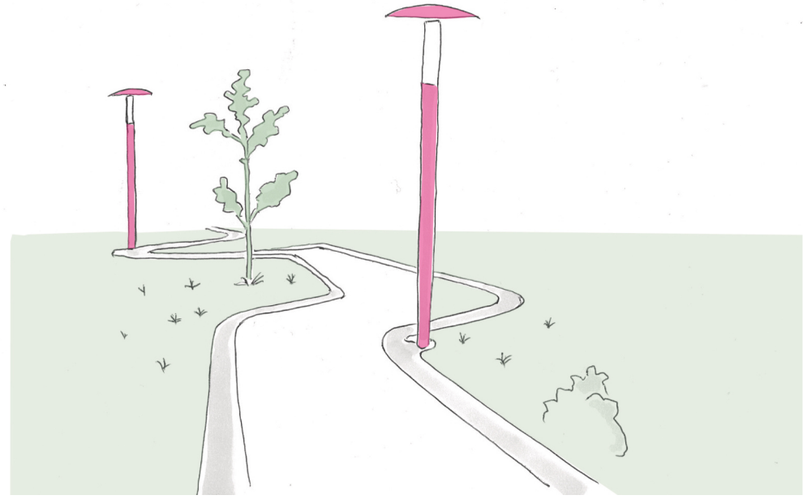


Abbildung 95: Durchgängige Beleuchtung. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Beleuchtung
Für eine gute Beleuchtung in einem inklusiven Quartier sind folgende Aspekte wichtig.

- Durchgängige Beleuchtung: Eine gleichmäßige und durchgängige Beleuchtung der Wege, Plätze und öffentlichen Bereiche ist entscheidend, um eine sichere und angenehme Umgebung für alle Nutzer:innen zu schaffen. Dies kann durchaus bedeuten, gleichmäßig weniger Licht einzusetzen, damit es dort, wo es gebraucht wird, auch hell und deutlich zur Wirkung kommt.

- Vermeidung von Blendeffekten durch durchgängige Lichtdichte: Die eingesetzten Leuchten sollten entblendet sein, um Blendeffekte zu vermeiden. Starke Veränderungen zwischen hellen und dunklen Bereichen können insbesondere für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen problematisch sein.

- Leuchtstärke und Kontraste: Die Wahl der Lichtstärke hängt von der Reflektionsfähigkeit der beleuchteten Elemente ab. Helle, glatte Flächen reflektieren mehr Licht als dunkle oder vegetationsbedeckte Bereiche.

- Adaptionsfähigkeit: Die Fähigkeit des Auges zur Adaption an unterschiedliche Lichtverhältnisse nimmt im Alter ab. Deshalb sollten Übergänge von heller zu dunkler Beleuchtung ohne abrupte Hell-Dunkel-Kontraste gestaltet werden.

- Moderne Lichttechnik kann die Lichtstärke entsprechend den Veränderungen der Umgebung automatisch anpassen.

- Spezifische Beleuchtung für Orientierung: Um die Orientierung in einem Quartier zu erleichtern, sollten markante Objekte im Stadtraum durch Licht hervorgehoben werden. Dies hilft dabei, gewohnte Routen auch bei Dunkelheit gut wiedererkennen zu können.[23]

Ein gutes Beispiel für die Beleuchtung des Außenraums bietet der Lichtmasterplan der ETH Zürich (Campus Hönggerberg. Siehe Abbildung 96). Lichtmasterpläne eignen sich zudem sehr gut für Kooperationen mit Künstler:innen, um neben Orientierungs- und Sicherheitsaspekten auch identitätsstiftende Orte gut in Szene zu setzen und so die Aufenthaltsqualität für viele Nutzer:innengruppen zu steigern.

[23] *Landeshauptstadt München Baureferat, Masterplan Beleuchtungskonzept, 2016.*

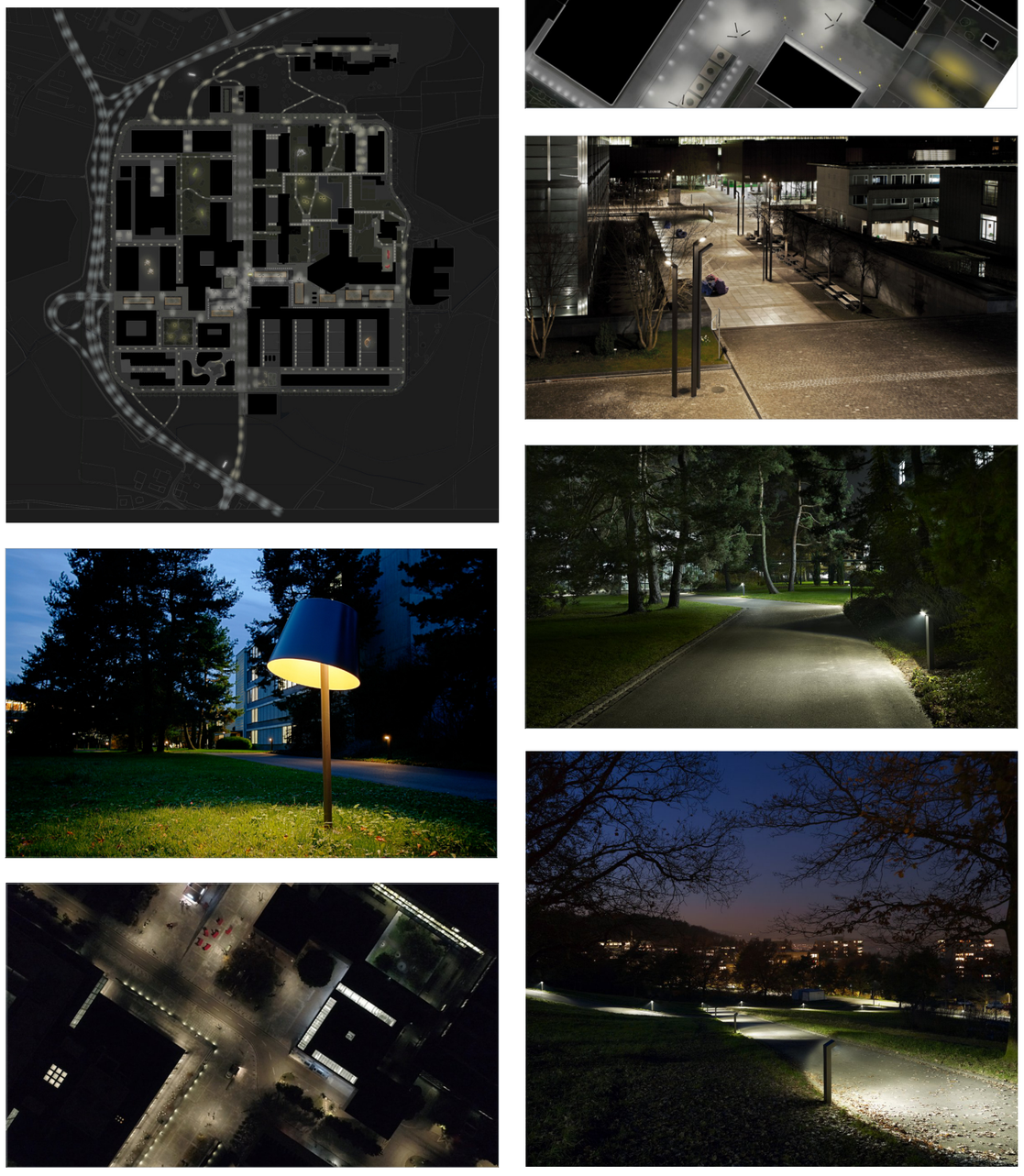


Abbildung 96: Projekt Lumiere. Bilder: Reto Marty, nachtaktiv GmbH, BURRI

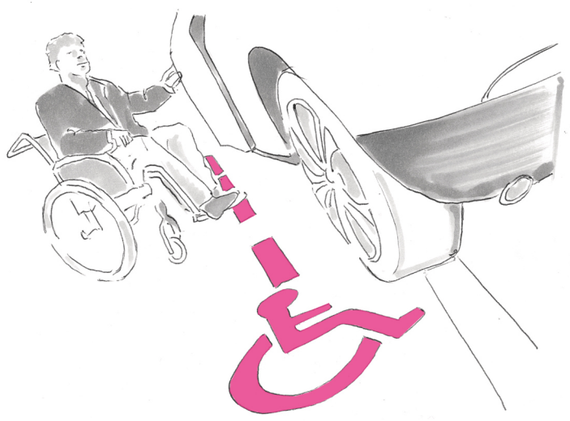


Abbildung 97: Rollstuhlgerechte Parkplätze mit ausreichend Platz zum Ein- und Aussteigen in Bürgersteignähe. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Parken

Platzmangel und Behinderungen des Sichtfeldes im öffentlichen Raum durch ruhenden Verkehr (parkende Autos) ist eine Barriere, die von der autogerechten Stadt hervorgebracht wurde. Sie ist so alltäglich, dass sie von vielen Menschen nicht als Barriere wahrgenommen wird. In einem Quartier sollten Stellplätze für Pkws trotzdem zur Verfügung gestellt werden, diese sollten aber an strategischen Punkten platziert werden. Gerade bei rollstuhlgerechten Parkplätzen sollte darauf geachtet werden, dass diese gut an das restliche Verkehrsnetz angebunden sind, genug Platz zum Öffnen der Türen bieten, kein Bordstein den Weg zum Bürgersteig blockiert und ein ebener und gut berollbarer Weg weiterführt. Bei Behindertenparkplätzen erleichtert eine Überdachung bei Regen das zeitaufwendige Ein- und Ausladen des Rollstuhls erheblich.

Auch beim eher unspektakulär daherkommenden Thema Parken kann mit starken Farben und Kontrasten experimentiert werden. Das Berliner Büro Topotek 1, u.a. bekannt durch den markanten roten Superkilen Urban Park in Kopenhagen, setzt auf überdeutliche Piktogramme in knalligen Farben und ist barrierefrei. Um die Parkbucht herum befinden sich keine störenden Kanten.

Ein Negativbeispiel aus Neu Zippendorf in Schwerin zeigt Mängel in der baulichen Ausführung von Behindertenparkplätzen, die in dieser Form sehr oft vorkommen. Um dem steigenden Bedarf an rollstuhlgerechten Parkplätzen und der Unterstützung für vulnerable Gruppen gerecht zu werden, ohne zu viele Flächen zu blockieren, ist eine Steigerung von Ein- und Aussteigeflächen in Form von Parkverboten oder Kurzzeitparken direkt vor Arztpraxen oder kleineren Pflegestationen analog zu Kiss&Ride gut denkbar.

Des Weiteren schaffen parkende Fahrzeuge eine physische Barriere im Straßenraum. Aufgrund ihrer niedrigen Höhe werden Kinder und Rollstuhlfahrende oft von parkenden Autos verdeckt. Parkreihen zwischen Fahrbahn und Gehweg schränken die Sicht von Autofahrern auf den Gehweg ein. Um die Übersichtlichkeit des Straßenraums zu verbessern, ist es essentiell, in regelmäßigen Abständen breite Zonen zur Durchsicht zwischen den Parkflächen freizuhalten. Solche Sichtfelder sind besonders an Stellen notwendig, wo häufig genutzte Wege die Straße kreuzen.



Abbildung 98: Farbgestaltung Behindertenparkplatz. Quelle: BMWSB – Leitfaden Barrierefreies Bauen, Büro Topotek 1, Berlin; Foto: Haans Joosten



Abbildung 99: Negativbeispiel Neu Zippendorf. Quelle: BMWSB – Barrieren in Stadtquartieren überwinden. Bild: Landeshauptstadt Schwerin

MOB #2 – Vielfältige Mobilität im Quartier – Alternativen zum eigenen Auto Raum geben

Das Ziel eines autoarmen Quartiers kann erreicht werden, wenn Fuß- und Radverkehr gestärkt werden. Das bedeutet in einem ersten Schritt, dass ihnen genügend Raum zur Verfügung gestellt wird. Dies kann und soll sich auf die Gesamtfläche, die der ruhende und fließende Autoverkehr einnimmt, auswirken. Diese Auswirkungen sollten für Menschen, die mit eigenem Auto leben möchten, zumutbar sein. Den Menschen, die es bevorzugen, ohne eigenes Auto zu leben, sollte dieser Lebensstil auch ermöglicht werden. Fußgänger:innen, Rollstuhlfahrer:innen und Fahrradfahrer:innen sollte allerdings Vorrang im Quartier eingeräumt werden.

Alternativen in Hubs ordnen und in Zukunft stärken

Des Weiteren muss es darum gehen, neue zukunftsweisende Mobilitätsangebote, wie umfassende Sharing-Konzepte (E-Auto, Fahrrad, E-Lastenrad, Transporter u.a.), die den Umweltverbund ergänzen, zu schaffen und sie für alle zugänglich zu machen.

Wie schließlich die konventionellen und innovativen Mobilitätsformen zugleich räumlich organisiert werden können, zeigen zum Beispiel Mobility-Hubs. Sie haben das Ziel, den ruhenden Verkehr neu zu ordnen, sodass der öffentliche Straßenraum und andere wertvolle Flächen nicht durch parkende Fahrzeuge verloren gehen.

Sie haben eine zentrale Lage in einem Quartier und sind im Idealfall nicht weiter als 250 m von der eigenen Haustür entfernt. Hubs sind aber mehr als reine Pkw-Parkhäuser. Sie sollen Begegnungsorte für Nachbarschaftsbildung sein, in denen neue Mobilitätsformen angeboten werden, und zusätzliche Nutzungen wie Gastronomie, oder Co-Working-Spaces und Supermärkte im EG vorhanden sind. Außerdem sind sie Orte des „Umsteigens“. Anwohner:innen und deren Gäste parken ihre Pkws in den oberen Geschossen der Mobility Hubs und können dann auf alternative Verkehrsmittel wie Fahrräder, Leih- und E-Lastenfahrräder oder On-Demand-Shuttles für den Weg bis zur Haustür umsteigen.

Eine Unterstützung des barrierefreien Wechsels zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sollte im Sinne der Inklusion mitgeplant werden. Die Dächer können Funktionen wie Gärten, Spiel-, Sport- und Freizeitflächen übernehmen oder für Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas genutzt werden.

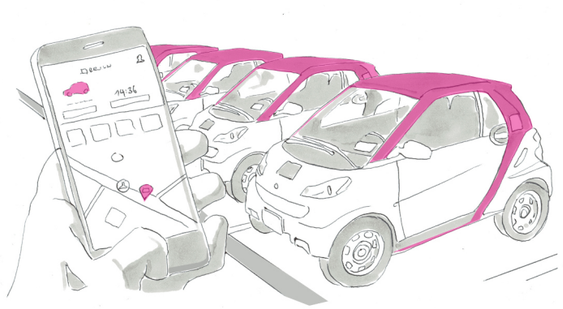


Abbildung 100: App-gesteuertes Car-Sharing. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

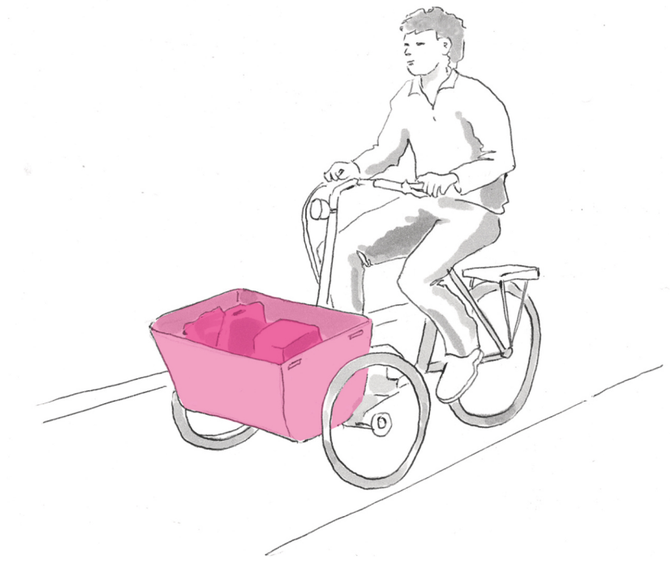


Abbildung 101: E-Lastenradverleih. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

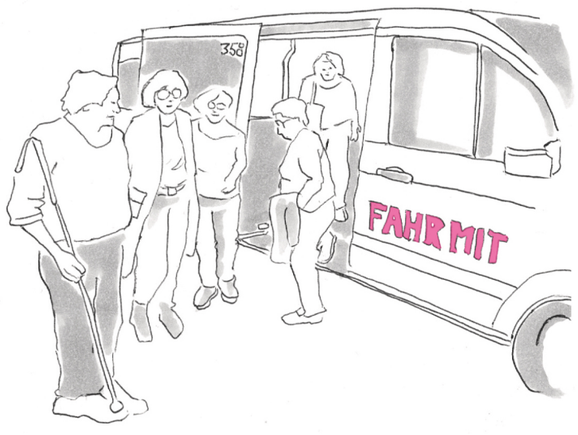


Abbildung 102: On-Demand-Shuttle. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Wie man am besten wirtschaftlich und sozial tragfähige Konzepte für Mobility Hubs entwickelt, ist noch nicht ausreichend wissenschaftlich untersucht, sodass sich die Einrichtung wissenschaftlicher Begleitprojekte in Pionierquartieren und die Bewerbung bei entsprechenden Förderprogrammen empfehlen. Die angesprochenen Eigenschaften haben aber das Potential einen klimafreundlichen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten.

Fußverkehr im Quartier stärken

Die Schwerpunkte beim Fußverkehr liegen auf Barrierefreiheit, Orientierung und guter Nutzbarkeit. Wie die Straßenraumgestaltung hierfür aussehen kann ist in MOB #1 erläutert. Es sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die den Bewegungsraum für verschiedene Personengruppen deutlich erweitern – etwa für Fußgänger:innen mit und ohne Behinderungen, Menschen mit Kinderwagen und Rollstühlen, ältere Menschen mit geringerer Gehgeschwindigkeit und höherem Pausenbedarf sowie Kinder. Die Maßnahmen sollen das Gehen zu Fuß generell attraktiver machen.

Dazu gehören:

- Verkehrssicherheit in Form von verbesserten oder neuen Querungsmöglichkeiten von Fahrbahnen z.b. durch lichtsignalgeregelte Querungen mit akustischem Signal und Gehweginseln
- Formelle und informelle Sitz- und Ruhemöglichkeiten, wie Bänke oder Sitzflächen auf Mauern und Einfassungen
- Erhöhte Aufenthaltsqualität durch Verkehrsberuhigung
- Großzügig dimensionierte Gehwege, die es ermöglichen, dass Personen mit Gepäck, im Rollstuhl oder mit Kinderwagen problemlos aneinander vorbeigehen können.
- Barrierefreie Haltestellen
- Geh- und rollfreundliche Beläge
- Fußverkehrsflächen sollen soziale Sicherheit bieten, das heißt sie sind ausreichend beleuchtet, gut einsehbar sowie belebt und frequentiert.

Die Anforderungen, die ein attraktiver und barrierefreier Fußverkehr an die Gestaltung im Außenraum stellt, sind also hoch. All dies muss anschließend in einem schlüssigen Wegenetz aus zugänglichen und barrierefrei nutzbaren Gehwegrouten eingebettet sein. Für das Wegenetz bedeutet dies:

- Wege durch Grünanlagen für attraktive Verbindungen abseits von Hauptstraßen und Verbindungen in die umgebenden Stadtteile sollen gegeben sein.
- Es muss sichergestellt sein, dass man sich barrierefrei von der Haustür zur Haltestelle, zum Park, zum Spielplatz und zum Lebensmittelgeschäft fortbewegen kann.
- Die Wegebeziehungen sind konsistent (Lückenschluss)
- Angrenzende Straßen und Plätze sind niveaufrei an das Fußwegenetz angebunden.
- Die Wege haben gut sichtbare und einladende Zugänge zu den umliegenden Gebäuden, vor allem bei Einzelhandel, Arztpraxen und Gastronomie.
- Orientierungspunkte im gesamten Wegenetz und gut ablesbare Wegeführung.

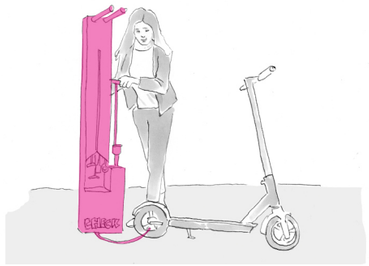


Abbildung 103: Fahrradstationen ausgestattet mit einem praktischen Satz an Werkzeugen zur Reparatur, sind nicht nur für Fahrräder attraktiv. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Das Beispiel fLotte SoziaL – Bike-Sharing für alle nutzbar machen
Das Berliner Angebot fLotte SoziaL erleichtert mobilitätseingeschränkten Menschen mehr Teilhabe am öffentlichen Leben durch ein besonderes Mobilitätsangebot. Es verleiht zusätzliche zu E-Cargobikes auch noch Dreiräder, Rollstuhllastenräder und Rikschas kostenfrei und nach Bedarf mit Fahrer:in. So werden Einkäufe, Spazierfahrten und Arztbesuche ermöglicht.

Radverkehr komfortabel gestalten

Der Radverkehr ist ein zentrales Glied in der Mobilitätskette der Bewohner:innen eines autoarmen Quartiers. Attraktive und wohnortnahe Fahrradparkmöglichkeiten sowie optimale Anbindungen an ÖPNV-Haltestellen sind von großer Bedeutung. Gerade für Berufstätige sind auch Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen täglich relevant (Bike&Ride Nutzung). Gerade im Sinne der Inklusion, geht es hier nicht um das ob, sondern auch um das wie. Fahrradbügel, die keine Schäden am Rad verursachen und verschiedene Schlösser in unterschiedlichen Höhen, die ein Abschließen ermöglichen, seien hier genannt. Ansprechende Abstellmöglichkeiten, die auch für hochwertige Fahrräder, E-Bikes und -Lastenräder geeignet sind, sollten ebenfalls bedacht werden. Fahrradstationen mit Pumpe und Werkzeugen machen die Nutzung weiterer Arten des Zweiradverkehrs erheblich leichter.

Zum Verhaltensmuster der Bike&Ride-Nutzer:innen gehört es auch, dass wenig Umwege in Kauf genommen werden. Befinden sich Fahrradabstellanlagen nicht in unmittelbarer Nähe zu den Bahnsteigzugängen, neigt man dazu, Fahrräder verstreut in der Umgebung abzustellen. Der Ort ist neben der ausreichenden Anzahl der Fahrradabstellplätze ein dringend zu beachtender Punkt.

Besondere Angebote, die das Thema Inklusion und Radverkehr vereinen, sollten bei geplanten Bikesharing-Konzepten unbedingt bedacht werden. Lastenräder sind zwar Teil der Lösung auf dem Weg zur Verkehrswende, aber nicht von allen nutzbar. Menschen im Rollstuhl, Menschen, die das Radfahren nie gelernt haben, Senior:innen, die sich nicht an die großen Lastenräder herantrauen und Menschen, die mit den unterschiedlichen neuen Mobilitätsangeboten überfordert sind, müssen eingebunden werden.



Abbildung 104: fLotte SoziaL. Bild: Radeln ohne Alter Deutschland e.V. Quelle: fLotte SoziaL.; Radeln ohne Alter Deutschland e.V.

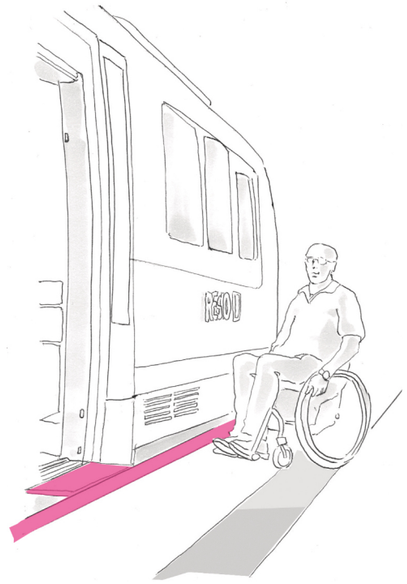


Abbildung 105: Barrierefreiheit im ÖPNV und an Bahnhöfen. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

ÖPNV als wichtiges Angebot stärken und erweitern

Busse und Bahnen müssen für alle Menschen gut nutzbar sein. Daher müssen Bahnhöfe, Bushaltestellen und Fahrgastinformationen vollständig barrierefrei gestaltet werden. Denn der öffentliche Nahverkehr stellt eine der größten Barrieren im öffentlichen Leben von Menschen mit Behinderung dar. Die zentralen Herausforderungen bei der Nutzung des ÖPNVs sind unklare Orientierungshilfen, undeutliche Anzeigen und Durchsagen sowie eine verbesserungswürdige Erreichbarkeit auf Grund mangelnder Aufzüge und nicht optimalen Wegeführungen. Außerdem wird das Zwei-Sinne-Prinzip noch nicht konsequent umgesetzt. Schwierigkeiten bei der Nutzung von Fahrkartenautomaten machen es insbesondere älteren Menschen schwer, den öffentlichen Verkehr zu nutzen.

Der ÖPNV hat großes Potential in einem inklusiven Stadtteil barrierefreie Zugänglichkeit herzustellen. Leider ist der ÖPNV, aber häufig Ursache für Barrieren, die an vielen Stellen vermieden werden können, indem folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- Mobilitätsanbieter wie Verkehrsbetriebe / Verkehrsverbünde können bei der Planung von Haltestellen und Bahnhöfen Barrierefreiheit mitplanen (baulich).
- Stadtplanungsämter können Einfluss auf die Dichte und das barrierefreie Umfeld der Haltestellen nehmen, damit der Zugang und der Standort keine neuen Barrieren erzeugen.
- Mobilitätsanbieter:innen wie Verkehrsbetriebe/Verkehrsverbünde können barrierefreie Verkehrsmittel einsetzen (Bus, Zug, Taxi)
- Eine Reisekettenanalyse kann online vorab durch die Nutzer:innen durchgeführt werden. Diese zeigt die Routenplanung, den Bedarf an Unterstützung, begleitende Störungsinformationen (wie defekte Aufzüge), mögliche Hilfe durch ÖPNV-Personal und den barrierefreien Wechsels zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln an.

Ergänzende Maßnahmen können sein:

- Haltestellen mit Ansage der Linie und Station
- Digitale Begleitung für Menschen mit kognitiven oder Sinneseinschränkung, sodass während der gesamten Reisekette die richtigen Informationen zum richtigen Zeitpunkt auf das Smartphone angezeigt werden.

Gerade für Rollstuhlfahrende sind wichtige Taxi- und Shuttlefahrten problematisch, denn sie sind gezwungen, barrierefreie Taxen weit im Voraus zu festen Zeiten zu buchen. Die Anzahl solcher Taxen ist gering und spontane Fahrten sind oft nur mit teuren Transferangeboten möglich. Eine Förderung von inklusiven Taxen oder Ridepooling-Optionen ist sinnvoll, um das ÖPNV-Angebot zu erweitern.

Gute Beispiele für Erweiterungen des ÖPNVs sind MOIA in Hamburg und die Rufbusse des städtischen Nahverkehrsunternehmens BVG in Berlin. Zu- und Einstiege sind an Haltestellen, aber auch an frei wählbaren Wunschorten möglich.



Abbildung 106: Der MOIA Shuttle Bus als Ergänzung zum ÖPNV. Bild: MOIA GmbH, Hamburg



Abbildung 107: Fahrgäste im Rollstuhl finden in den MOIA-Shuttles Platz. Bild: MOIA GmbH, Hamburg

Die Anbieter bieten eine alternative barrierefreie Beförderung per App oder Anruf und folgen dem Prinzip des „Ride-Sharing“. Ein Shuttlebus befördert mehrere Fahrgäste gleichzeitig. Er ergänzt den ÖPNV insbesondere dort, wo Lücken bestehen, etwa bei nicht barrierefreien Haltestellen, bei vorübergehend außer Betrieb befindlichen Aufzügen oder in Quartieren mit geringer Taktung. Die Busse sind nicht ausschließlich für Fahrgäste im Rollstuhl, sondern sie sind für alle. Fahrscheine sind in den Apps der örtlichen Verkehrsverbünde erhältlich oder mit ihnen verknüpfbar, sodass beispielsweise ein Monatsabo des RMVs oder das Deutschlandticket zu Rabatten in der Shuttlebus-App führen. Weitere Vorteile sind Sicherheit und Ausstiegsmöglichkeiten in der Nähe der eigenen Haustür. Zudem kommen Shuttles in Straßen, die Linienbusse aufgrund von Platzmangel nicht anfahren können. Das ist gerade für Menschen, die mobilitätseingeschränkt sind, eine große Hilfe. Es geht aber nicht nur um physische Zugänglichkeit, sondern auch um das Sicherheitsempfinden bei der Nutzung von ÖPNV. Türnahe Ein- und Ausstiege und kurze Fußwege erhöhen die subjektive Sicherheit beispielsweise für Frauen, Kinder und Jugendliche sowie Senior:innen. Gerade in den Abend- und Nachtstunden geben planbare, in der App nachvollziehbare Fahrten und der Ausstieg nah am Wohnort ein besseres Gefühl. Ein weiteres wichtiges Potential hat das Konzept für die Einbeziehung von Umlandgemeinden, die schlecht an das ÖPNV-Netz angebunden sind.

MOB #3 – Barrierefreie Mobilität auf Grünflächen

Es gibt eine zunehmende Nachfrage nach klimaneutralen und nachhaltigen Quartieren. Dazu gehört zum Beispiel das Ziel den Versiegelungsgrad zu senken. Im Sinne der Inklusion muss bei den entstehenden Grünflächen gleichzeitig die Zugänglichkeit gewährleistet sein. Das heißt, die Freiräume müssen trotzdem mit Rollator, Rollstuhl, Gehstock oder als blinder Mensch gut befahrbar bzw. tastbar sein. Eine wassergebundene Decke (spezieller Wegbelag) ist im Sinne des *Designs für Alle* eine Form ökologische und inklusive Ziele zusammenzubringen.

Wassergebundene Wege und Flächen sind pflegeleicht, ökologisch wertvoll und zählen in den meisten Gemeinden nicht als versiegelte Flächen, da sie wasserdurchlässig sind. Der Belag heizt sich im Sommer nicht so stark auf wie Asphalt, weil er Sonneneinstrahlung reflektiert statt absorbiert.

Des Weiteren sollten Grünflächen ausreichend Sitzgelegenheiten bieten und Sinneserlebnisse wie Riechen und Hören zulassen. Spezielle Gerüche der umliegenden Pflanzen oder das Zwitschern der heimischen Vogelarten erhöhen die Erlebnisqualität. Dies kann auf natürliche Art und Weise in die Grünflächengestaltung einbezogen werden oder gezielt durch entsprechende Installationen angeboten werden.

MOB #4 – Shared Space als besondere Querungsform prüfen

Sichere Querungsmöglichkeiten in Form von Shared Spaces von stark befahrenen Hauptstraßen, die starke Barrierewirkungen haben, sollten geprüft werden, um eine verbesserte Verknüpfung und Kohäsion zwischen den umliegenden Gebieten zu erreichen. Gleichzeitig können Querungen nach dem Shared Spaces-Prinzip Attraktivität angrenzender Plätze steigern. Im Folgenden sind einige Merkmale und Vorteile genannt:

- Einsatz von schwellenfreiem Pflaster und Einführung eines Bodenleitsystems für sehbehinderte und blinde Menschen, um die Zugänglichkeit und Sicherheit zu gewährleisten.
- Fußgänger:innen, Radfahrer:innen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, ÖPNV und Autofahrer:innen teilen sich den Raum
- Begleitende Verkehrsberuhigungsmaßnahme, um eine sichere und attraktive Querungsmöglichkeit zu schaffen.
- Teilweiser Verzicht auf verkehrstrennende Bereiche.
- Regeln: Rechts vor Links, gegenseitige Rücksichtnahme, angemessene Geschwindigkeit.[24]
- Erschaffung eines attraktiven Begegnungsraumes, der eine willkommene Alternative zu dem bisher stark frequentierten, lärm- und emissionsbelasteten Straßenraum bietet.
- Anreize für Geschäftsansiedlungen durch die erhöhte Verweildauer der Kunden aufgrund der ansprechenden Platzgestaltung
- Integration der bestehenden Bäume in das Gesamtkonzept zur Aufwertung des Ortes ist möglich.
- Die Platzierung von barrierefreien Sitzgelegenheiten kann ebenfalls eine Rolle in der Lenkung des Verkehrsflusses übernehmen.[25]
- Sollte die Realisierung eines vollumfänglichen Shared Spaces nicht realisierbar sein, empfiehlt sich die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 oder 30 km/h, bei der eine klare Trennung zwischen Fahrbahn und Gehwegen in Teilen aufgehoben wird.

[24] *Bundesstiftung Baukultur (BSBK), Nagel, Baukultur Bericht: Öffentliche Räume, 2020.*

[25] *Shared Space, Schönebeck Markplatz, 2021.*



Abbildung 108: Wassergebundene Decke mit guter Rollbarkeit. Bild: GEM mbH / mags Mönchengladbacher Abfall-, Grün- und Straßenbetriebe AöR



Abbildung 109: Gefühlsdusche. Tore mit Vorhängen aus verschiedenen Materialien, die zum Empfinden und Entdecken einladen. Bild: ESF Emsland Spiel- und Freizeitgeräte GmbH & Co. KG

Beispiel – Emanuel-Merck-Platz: von der Durchgangsstraße hin zum Shared Space
Der Emanuel-Merck-Platz in Darmstadt zeigt, wie eine stark befahrene Durchgangsstraße hin zum Shared Space für Fußgänger:innen, Fahradfahrer:innen, Kraftfahrzeuge, Tram und Busse umgebaut werden kann. Der Platz bietet vielfältige Möglichkeiten zur Querung und zum Aufenthalt für Fußgänger:innen und verbindet zwei bisher voneinander getrennte Teile eines großen Merck -Firmensitzes.

Es wurden Verkehrszählungen für die Frankfurter Straße als wichtige Nord-Süd-Verbindung im Norden Darmstadts in Auftrag gegeben, die 19.000 KFZ /Tag mit großem Anteil an Durchgangsverkehr feststellte. Es handelte sich um eine vierspurige Hauptverkehrsstraße (keine Bundes- oder Landesstrasse), deren angrenzende Freiflächen sich im Privatbesitz der Firma Merck befinden. Die Berechnungen der Verkehrsplaner:innen konnten aufzeigen, dass trotz Fahrbahnverjüngung auf zwei Spuren und gleichzeitiger Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 auf 30 km/h keine Dauerstaus zu befürchten seien, wie durch Initiativen der Bürgerschaft befürchtet.

Hintergrund: Bei geringerer Geschwindigkeit können KFZ mit geringerem Abstand zueinander fahren. Auf einer kleinen Fläche können auf Straßen mit Tempo 30 vergleichsweise mehr Fahrzeuge sicher und flüssig durchfahren.

Es wurden keine Maßnahmen wie Umleitung oder Ausbau von benachbarten Straßen notwendig.

Es wurde die Reduzierung von vier auf zwei Fahrbahnen und die Einführung von Tempo 30 umgesetzt. Der Emanuel-Merck-Platz spannt sich zwischen dem Firmensitz auf der westlichen Seite und dem neuen, von der Straße zurückspringenden, Innovations-Center auf. Zum Konzept gehört, dass es keine gekennzeichneten Rad- oder Fußgängerwege entlang der Frankfurter Straße gibt, dafür aber Querungsmöglichkeiten durch gepflasterte Mittelstreifen auf einer Länge von 170 Metern. Zur besseren Sicht wurde die Tram-Haltestelle an den Rand des Shared-Space-Platzes verlegt. Es gibt drei breite Furten, an denen die Schienen überquert werden können. Wenn die Bahnen einfahren, warnen Signale. Ansonsten gibt es keine Ampeln. Ein Jahr nach Fertigstellung waren keine Unfälle mit Radfahrern oder Fußgängern bekannt und der Stadt lagen „keine Meldungen über besondere Verkehrssituationen“ vor. Der Verkehr laufe flüssiger als zuvor.

Der Platz ist bis auf den Straßenraum in Privatbesitz und wurde von der Firma Merck bezahlt. Er präsentiert sich als öffentlicher Raum, der aber vorwiegend von Mitarbeiter:innen genutzt wird und für den die Firma Hausrecht hat.[26]



Abbildung 110: Emanuel-Merck-Platz, Darmstadt, Bild: Martin Knöll

[26] *Bundesstiftung Baukultur (BSBK), Nagel, Baukultur Bericht: Öffentliche Räume, 2020.*

#WOHNEN

WOHN #1 – Wohnen für Alle durch angepasste Ausschreibung / Konzeptvergabe
Um sicherzustellen, dass barrierefreie Gebäude mit Integrationsprojekten, die einen Beitrag für eine inklusive Gestaltung eines Quartiers leisten, geschaffen werden, ist es wichtig, Bauherren und soziale Träger frühzeitig einzubeziehen und klare Vorgaben zu machen. Dies kann in einer Konzeptvergabe erfolgen. Durch gezielte Ansprache und Vergabe kann eine ausgewogene soziale Mischung – Menschen aller Altersgruppen, unterschiedlicher kultureller Herkunft, mit und ohne Unterstützungsbedarf – erreicht werden. Dabei geht es nicht nur darum, wie die Gebäude am Ende aussehen, sondern darum, den Prozess von Anfang an zu steuern.

Anstatt das höchste Gebot als entscheidenden Faktor zu betrachten, werden bei der Konzeptvergabe von Bauland und der Entwicklung selbst ausgewählte Schwerpunkte, wie Nachhaltigkeit oder Inklusion einbezogen. Die Jury bewertet die Bewerbungen primär nach selbst gewählten Qualitätskriterien, wobei das Preisgebot (wenn kein Festpreis veröffentlicht wurde) nur einen kleinen Teil der Bewertung ausmacht. So können Konzeptverfahren eingesetzt werden, bei denen die Gewichtung zum Beispiel 70 % für Konzept und 30 % für wirtschaftliche Faktoren vorsieht.

Wohnprojekte, wie genossenschaftliche Baugemeinschaften, bei denen der Fokus auf dem Nutzen liegt, statt auf der Gewinnbeteiligung durch Wertsteigerung der Immobilie, können von diesem Verfahren profitieren.

Folgende Rahmenbedingungen und Vorgaben helfen dabei dies zu erreichen:
- Etwa ein Fünftel der gesamten Wohnfläche (Geschossfläche) kann für Baugruppen reserviert werden. Die Baugruppen müssen beim Kauf und der Entwicklung der Grundstücke auf inklusive Bausteine, die in der Grundstücksausschreibung verankert sind, achten.
- Um die Einhaltung städtischer Vergabeverfahren zu gewährleisten, erwirbt die Stadt zunächst die Flächen von den Grundeigentümern und vergibt sie anschließend an Baugemeinschaften.
- Es kann festgesetzt werden, dass ein höherer Anteil der verfügbaren Flächen nur an öffentlich geförderte, genossenschaftliche Baugemeinschaften vergeben wird und ein niedrigerer Anteil an Baugemeinschaften im Eigentum (z.B. zwei Drittel / ein Drittel).
- Außerdem können weitere rechtliche und planerische Grundlagen zwischen Grundeigentümern und Stadt geschaffen werden, um den Verkauf von Flächen direkt vom Eigentümer an Baugemeinschaften voranzutreiben (z.B. städtebaulicher Vertrag, Masterplan, Bebauungsplan).

Inklusive Bausteine in der Grundstücksausschreibung können sein:
- Es wird vorgegeben, dass auf dem Grundstück zwingend ein Inklusionsprojekt einzuplanen ist. Das kann bedeuten, dass mehrere Wohnungen mit Personen z.B. mit behinderungs- oder krankheitsbedingten Anforderungen in Kooperation mit entsprechenden Trägern zu belegen sind. Beispiele sind Wohngemeinschaften (WGs) mit Menschen, die an Demenz erkrankt sind oder betreute Jugend-WGs, etc.
- Bewerbungen, die keine Zusammenarbeit mit einer Träger:in eines Inklusionsprojekts vorweisen können, werden nicht zugelassen.
- Eigentümer:innen könnten im Kaufvertrag die Vorgabe erhalten, dass ein bestimmter Prozentsatz der Bruttogeschossfläche für inklusive Wohnprojekte genutzt werden muss. Bei Forderungen anderer inklusiver Quartiersprojekte wird 10 Prozent als wünschenswerte Kennzahl genannt.

- Ein Gemeinschaftsraum ist für Bauprojekte ab einer Größe von 20 Wohnungen zu empfehlen.
- Bewerber:innen könnten beispielsweise 40 Prozent der Wohnfläche für geförderte Mietwohnungen, 30 Prozent für frei finanzierte Mietwohnungen und 30 Prozent für Eigentumswohnungen anbieten, um dem Ziel ein sozial durchmischtes Quartier umzusetzen, näher zu kommen.
- Die Errichtung von Kindertagesstätten mit fester Anzahl an Betreuungsplätzen können ebenfalls in den Vorgaben einem Baufeld zugeteilt werden. Dazu sollten lange Bindungszeiten der Nutzung der Einrichtungen sozialer Infrastruktur (etwa 30 Jahre) verpflichtend sein. Um den Prozess zu vereinfachen, empfiehlt es sich, dass die Träger:in der Einrichtungen sozialer Infrastruktur frühzeitig in den Prozess und den Kontakt mit den Baugemeinschaften mit einbezogen werden.
- Barrierefreie Gebäude- und (Innen-)Hofzugänge sowie die barrierefreie Erreichbarkeit aller Wohnungen muss gewährleistet sein. Außerdem sollen möglichst viele Wohnungen barrierearm oder barrierefrei ausgestattet sein.

Eine entschiedenere Art und Weise barrierefreies Wohnen umzusetzen, wäre es, in der Ausschreibung festzusetzen, dass alle Wohneinheiten so zu bauen sind, dass sie den Anforderungen in puncto Barrierefreiheit den örtlichen Förderrichtlinien des Mietwohnungsneubaus entsprechen – und zwar auch dann, wenn sie nicht gefördert werden. Da sich die Anforderungen von Ort zu Ort unterscheiden, müsste im Vorfeld sorgfältig geprüft werden, dass sich die Anforderungen mit den selbst gesetzten Planungszielen decken. Ein gutes Beispiel sind die Förderrichtlinien für Mietwohnungen in Mehrfamilienhäusern in Hamburg.[27] Ist dies nicht möglich, muss in der Ausschreibung klar definiert werden, wie viele Wohnungen in welchem Standard ausgeführt werden. Dabei muss klar zwischen barrierefrei, barrierefrei für Rollstühle und dem oft verwendeten „barrierearm“ unterschieden werden. Dies ist der Bereich, in dem Begriffe wie „barrierearm”, „barrierereduziert”, etc. genutzt werden. Es muss allen Beteiligten klar sein, dass diese im Vergleich zu „barrierefrei“ nicht durch Normen und Gesetze definiert sind. Es ist dann wichtig für die Beteiligten im Projekt klar zu benennen, was sie darunter verstehen und sich darauf zu einigen. Im Sinne des *Designs für Alle* sollte hier eine Kategorie besonders im Fokus stehen, nämlich „anpassbar“. Es stellt sich die Frage, wie viele Wohnungen durch bestimmte Maßnahmen mit überschaubarem Aufwand zu rollstuhlgerechten Wohnungen umgebaut werden können.

[27] *Hamburgische Investitions- und Förderbank, Neubau von Mietwohnungen 1. Förderweg*

WOHN #2 – Wohnen im *Design für Alle* durch klare Definitionen

Wohnen demografiefest gestalten zu können, bedarf klarer Definitionen. Zu oft führen Nebensätze wie „es muss in Teilen der DIN 18040-2 (Barrierefreies Bauen für Wohnungen) entsprechen“ dazu, dass echte Barrierefreiheit ausbleibt. Dies kann auch negative Auswirkungen darauf haben, in welchem Maß Wohnungen nachträglich anpassbar sind. Anpassungen, um etwa eine Wohnung zu einer rollstuhlgerechten Wohnung nachzurüsten, würden dann nur unter hohem Aufwand und Kosten durchführbar sein. Im *Design für Alle* sollen hier in erster Linie die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass mit wenig Aufwand Nachrüstungen erfolgen können und auf die zukünftig wachsenden Bedarfe reagiert werden kann. Ziel ist es nicht, dass Bauherr:innen / Investor:innen von vornherein einen übermäßig hohen Anteil an rollstuhlgerechten Wohnungen finanzieren, die dann unter Umständen auf Grund des hohen Preises schwer zu verkaufen sind. Sondern es sollte sich aus Sicht der Bauherr:innen lohnen mit wenig Investition „rollstuhlfähige“ Wohnungen zu finanzieren. Aus Sicht der Mieter:innen ergibt sich der Vorteil, dass sie im Fall von alters- oder krankheitsbedingten Mobilitätseinschränkungen im hohen Alter, die Wohnung nicht verlassen müssen. Außerdem profitieren auch andere Nutzer:innengruppen, wie etwa Familien mit Kinderwagen von einer sehr guten Zugänglichkeit des Gebäudes und der Wohnung, wenn diese im Sinne des *Designs für Alle* gestaltet ist.

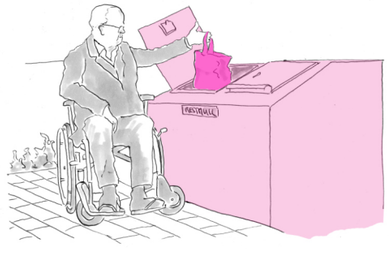


Abbildung 111: Geneigte Mülltonne, mit einer Hand bedienbar. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

[28] *Laut untersuchter Dokumente der Hamburger Initiative Q8 Eine Mitte für Alle. Inklusive Wohnprojekte und barrierefreier Wohnungsbau.*

Beispiel: Um ein grundlegendes Maß an Barrierefreiheit sicherzustellen und zukunftsfähig zu sein, wird laut der Initiative Q8 der Evangelischen Stiftung Alsterdorf, die bereits mehrere inklusive Quartiere begleitet haben, empfohlen, mindestens die folgenden Maßnahmen zu berücksichtigen:

- Das Badezimmer ist barrierefrei ausgebaut. Dies bedeutet, dass die Duschwanne bodengleich eingebaut ist. Die Wand, an der die Toilette steht, ist verstärkt, sodass ein Haltegriff auch nachträglich problemlos angebracht werden kann.
- Die Wohnungen müssen barrierefrei erreichbar sein (Zuwegung, Eingangstür und Aufzug).
- Alle Räume innerhalb der Wohnung sowie die zugehörigen Nebenräume wie Keller, Müllplatz, Stellplätze etc. müssen barrierefrei erreichbar sein.
- Lichte Breite von Haus- und Wohnungsfluren mind. 120 cm.
- Lichte Durchgangsbreite von Wohnungseingangs- und Hauseingangstüren mind. 90 cm.
- Lichte Durchgangsbreite von Innentüren mind. 80 cm (für Gäste-WC und Abstellraum muss dies nicht gelten).
- Türschwellen zum Balkon bis zu 2 cm.
- Sicherungskasten ist an einer gut erreichbaren Stelle und Höhe angebracht.
- Bedienelemente (Klingeln, Lichtschalter, Steckdosen, Briefkästen) sind an gut erreichbaren Stellen und in erreichbarer Höhe angebracht.
- Im Treppenhaus sind zwei Handläufe angebracht. Idealerweise mit taktiler Beschriftung in jedem Stockwerk an mindestens einem Handlauf.
- Kontrastreiche Umsetzung von Bedienelementen, Stufen, Schwellen, etc.
- Kabelschächte sind an Türen und Fenstern vorhanden, um eine einfache Nachrüstung von elektrischen Öffnern zu gewährleisten.
- Aufzüge sind mit Ansage, taktilen Bedienelementen und idealerweise mit einer Videosprechanlage für den Notfall ausgestattet.
- Innenhöfe und Dachterrassen sind barrierefrei zugänglich.
- Türschließer (die Eingangstüren automatisch schließen) dürfen nicht zu schwerfällig sein.
- Es gibt Abstell- und Lademöglichkeiten für Rollstühle, E-Rollis und Scooter.“[28]

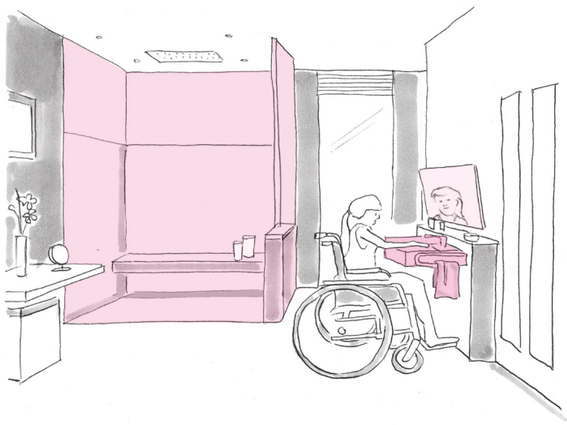


Abbildung 112: Bad mit ausreichend Rangierfläche. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert



Abbildung 113: Unterfahrbare Küche. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

WOHN #3 – Wohnen im Wandel durch flexible Grundrisse und Features

Bei der Entwicklung eines inklusiven Quartiers sollten vielfältige Wohnformen geschaffen werden, um den Bedürfnissen verschiedener Bevölkerungsgruppen in unterschiedlichen Lebensabschnitten gerecht zu werden. Dazu gehört es auch, Wohnungen anzubieten, deren Grundrisse über traditionelle Ausführungen hinausgehen. Dazu gehören beispielsweise:

- Kleinere Wohnungen für alleinstehende Menschen, Menschen in Ausbildung, Senior:innen in Grundsicherung
- Wohngemeinschaften für Menschen in Ausbildung und Senior:innen-WGs, Wohnungen für Großfamilien

Es muss dabei sichergestellt werden, dass die Wohnungen flexibel gestaltet sind, sodass sie von Personen mit unterschiedlichen Bedürfnissen bewohnt werden können. Ein wichtiges Beispiel dafür sind umrüstbare Badezimmer und Flure. Für Menschen im Rollstuhl und mit Rollator, stellen eine nicht ausreichende Rangierfläche im Bad und schlichtweg zu schmale Flure in der Wohnung kaum überwindbare Hürden dar.

Beispiele im *Design für Alle*

Umrüstbares Bad mit kompaktem Grundriss

- Durch die Überlagerung von Bewegungsflächen kann auf etwa sechs Quadratmetern Badezimmerfläche die Barrierefreiheit vollständig gewährleistet werden. Ein Bad, das mit einer Waschmaschine und einem Trockner hinter einer Trennwand ausgestattet ist, wird nach wenigen Stunden Umbauarbeit zu einem ausreichend großen barrierefreien Bad. Die Trennwand wird entfernt, die Nische freigemacht und man erhält den Quadratmeter mehr, den man für die richtige Wendefläche benötigt.

Wohnungsflur mit flexibler Flächennutzung durch rückbaubare Elemente

- Ein barrierefrei normgerechter Flur ist mind. 120 cm breit und weist im Falle einer rollstuhlgerechten Wohnung eine Rangierfläche von 150x150 cm auf. Ohne Rollstuhl ist dies viel Fläche, für die Miete bezahlt werden muss, ohne einen Nutzen aufzuweisen. Konzepte im *Design für Alle* weisen hier attraktive Mehrwerte für alle auf: ein rückbaubarer Wandschrank oder Nischen mit entfernbaren Regalen oder entfernbaren Schiebetüren können im Bedarfsfall die nötigen Flächen bieten. Der Vorteil dieser Ansätze: auch ohne Rollstuhl werden sie als Komfortmerkmal wahrgenommen, weil Lagerflächen in Keller oder auf Dachböden immer häufiger begrenzt sind und ein breiter Wohnungsflur für mehrere Generationen Vorteile bietet – in der Familienphase als Spielbereich für Kinder und im Alter als notwendiger Bewegungsraum für Gehhilfen. Weitere Lösungen ergeben sich durch die Integration von Erschließungsflächen in den Wohnbereich.

Das Ziel ist es, durch intelligente Grundrissgestaltung weder einen hohen zusätzlichen Flächenbedarf (siehe Abbildung 113) noch höhere Kosten zu verursachen. Stattdessen sollen verbindliche Standards eingesetzt werden, die wirtschaftlich tragbar sind und gleichzeitig einen hohen gesellschaftlichen Nutzen bieten.

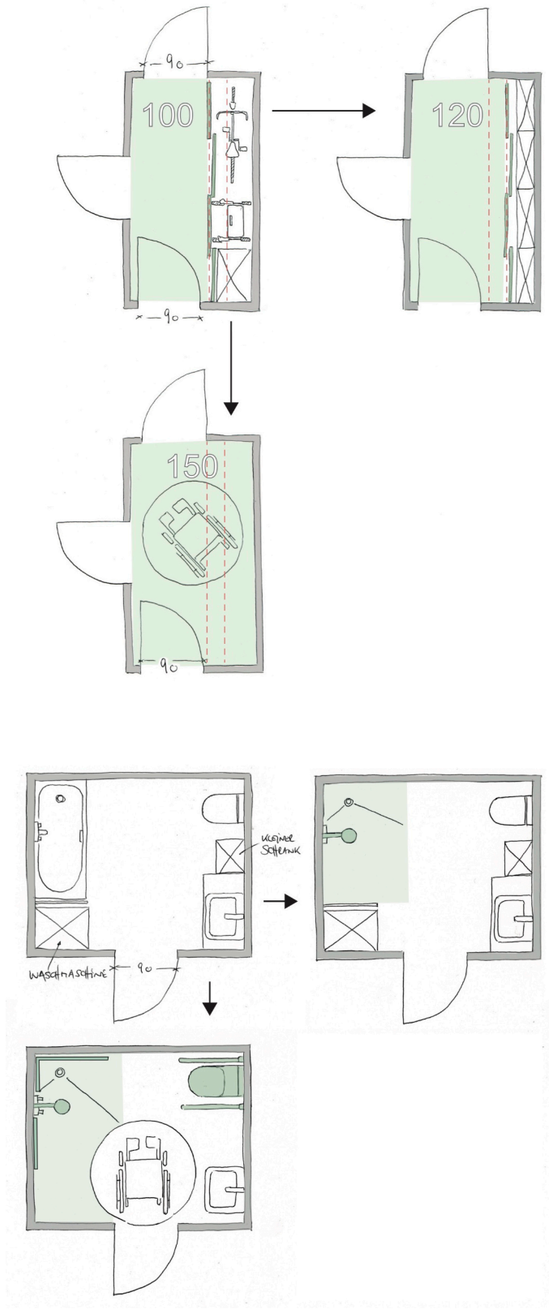


Abbildung 114: Wohnungsflur und Bad mit flexiblerer Flächennutzung. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

WOHN #4 – Wohnen für Alle durch angepasste Wohnformen
Das Ziel vom Angebot angepasster Wohnformen ist es, Menschen vielfältige Lebensformen zu ermöglichen, die an ihren Bedürfnissen ausgerichtet sind. Außerdem sollen Menschen, die eine Betreuung benötigen, sei es auf Grund von Alter, einer Einschränkung oder einer speziellen Lebenssituation, beim Leben in der eigenen Wohnung so lange wie möglich unterstützt werden, bevor ein Wechsel zu einer größeren Einrichtung notwendig ist. Angepasste Wohnkonzepte, die auf Netzwerke, Gemeinschaft, professionelle Betreuung, aber auch gegenseitige Hilfe setzen, können diese Unterstützung leisten.

Zum Beispiel:
- altersgerechtes Wohnen
- WGs im Alter
- Wohnprojekte für Menschen mit besonderen Zugangshürden zum Wohnungsmarkt, sowie für Menschen mit Behinderungen oder psychischen Erkrankungen
- Wohnprojekte von Menschen mit und ohne Behinderung
- Wohnprojekte mit Studierenden und Menschen mit Beeinträchtigungen
- Pflegewohngemeinschaften (mit ambulanter Versorgung)
- Wohngruppen mit Assistenz

Es können Wohngemeinschaften mit einem hohen Grad an sozialer Interaktion und einem hohen Anteil an gemeinsam genutzten Flächen sein oder Baugemeinschaften mit vielen Einzelwohnungen und einem einzigen Gemeinschaftsraum im Erdgeschoss. Das große Wohnungsangebot vielfältiger Wohnformen (gefördert und frei finanziert) sollte sich in den einzelnen Wohngebäuden widerspiegeln, wobei die Hausgemeinschaften in ihrer Größe überschaubar bleiben sollten, um ein gutes nachbarschaftliches Wohnen zu gewährleisten (~5 Geschosse werden als überschaubar betrachtet.) Außerdem ist es im Sinne der Förderung des sozialen Zusammenhalts wichtig, wenn Menschen aus verschiedenen sozialen, wirtschaftlichen oder kulturellen Hintergründen in demselben Viertel oder Gebäude leben. Denn die soziale Durchmischung fördert die Interaktion zwischen unterschiedlichen Gruppen. So kann ein Gefühl der Gemeinschaft entstehen, was zu mehr Verständnis, Toleranz und Inklusion führt.

„Wusstest du, dass ein Großteil der Bevölkerung den Wunsch hat, möglichst lange selbstbestimmt in ihrem eigenen Zuhause oder in einer gemeinschaftlichen Wohnform zu leben und dabei soziale Kontakte zu pflegen?“



Abbildung 115: Bild: GoodStudio/shutterstock.com
Quelle: Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden. Sozialleistungs- und Jobcenter und Amt für Soziale Arbeit, 2024

Beispiel: Wiesbadener #Quartiershäuser
Das Konzept arbeitet dafür, dass Personen, die Hilfe benötigen oder pflegebedürftig werden, ein möglichst langer Verbleib im eigenen Wohnraum ermöglicht werden kann. Es möchte dafür integrierende Strukturen (etwa durch die Anwendung des Bielefelder Modells), Begegnungsorte und aktive Nachbarschaft schaffen.


Abbildung 116: WG Connewitz in Leipzig. Bild: Aktion Mensch e.V.

Beispiel: Wohngemeinschaft Connewitz in Leipzig (Ambulant betreutes Wohnprojekt)
Motto: als junger Mensch mit hohem Assistenz- und Pflegebedarf von zu Hause ausziehen und in der eigenen Wohnung einen neuen Lebensabschnitt beginnen. Das besondere an dem Projekt ist, dass es keine klassische Wohneinrichtung ist, sondern eine WG. Dort leben acht Menschen im Alter von 23 bis 33 Jahren, die sich dem Stadtteil Connewitz zugehörig fühlen und den Kontakt zu Einrichtungen und Akteuren vor Ort suchen. Zusammen überlegen sie als Gruppe, wie man, gemeinschaftliche Aktivitäten von Menschen mit und ohne Behinderung im Stadtteil fördern kann.


Abbildung 117: Wohnprojekt BliSS für Blinde, Sehbehinderte und Sehende. Bild: Wohnprojekt BliSS

Beispiel: Wohnprojekt BliSS für blinde, sehbehinderte und sehende Menschen in Hamburg (Selbsthilfeprojekt)
Bewohner:innen beteiligten sich aktiv bei der Entwicklung des Leitsystems in ihrem Quartier. Sie testeten die kontraststarke und taktile Gestaltung der öffentlichen Bereiche und Beschilderungen in Braille- und Normalschrift.

Beispiel: Mit Mekan gemeinsam älter werden – Interkulturelle Baugemeinschaft von Senior:innen deutscher und türkischer Abstammung in Hamburg
Die Baugemeinschaft, bestehend aus einem deutschen und einem türkischen Senior:innentreff, wurde vom örtlichen Quartiersmanagement zusammengebracht, weil es erkannte, dass sie gemeinsam beste Chancen bei dem Wettbewerbsverfahren für das Grundstück hatten. Das Konzeptverfahren hatte „innovative inklusive Strukturen“ als Bestandteil der Bewertungskriterien aufgeführt.



Abbildung 118: Inklusives Quartier „Neue Mitte Altona“. Bild: UDP

Beispiel: Sargfabrik Wohn- und Kulturprojekt in Wien
Die Sargfabrik, mit ihren kulturellen und sozialen Räumen, ist ein Begegnungsort für Menschen jeden Alters und verschiedener Herkunft. Der Verein für integrative Lebensgestaltung gründete sich, um einen Wohnverband zu schaffen, der gemeinschaftlich verschiedene Lebensmodelle und kulturelle Angebote vereint. Ihre Vision eines offenen und selbstbestimmten Zusammenlebens wurde Wirklichkeit.



Abbildung 119: Selbstverwaltetes Wohn- und Kulturprojekt. Bild: © Sargfabrik – Verein für integrative Lebensgestaltung

#VERSORGUNG

VERS #1 – Ausreichende gesundheitliche Versorgung sicherstellen
Eine Grundvoraussetzung, um eine möglichst lange selbstständige und selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen, ist eine gute gesundheitliche Versorgung. Durch den demografischen Wandel wird das Thema der selbstbestimmten Lebensführung immer wichtiger. Der steigende Anteil älterer Menschen in der Gesellschaft führt zu einer Zunahme der Pflegebedürftigkeit und damit zu einem wachsenden Bedarf an quartiersbezogenen, leicht zugänglichen Versorgungsangeboten und barrierefreiem Wohnraum.

Ältere Menschen und Menschen mit Behinderung benötigen verschiedene Pflege- und Unterstützungsangebote, die ihren individuellen Bedürfnissen gerecht werden. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass diese Angebote so gut es geht in vertrauter Umgebung geschaffen werden. Das bedeutet zum Beispiel, dass man durch die Stärkung der ambulanten Versorgung versucht, älteren Menschen zu ermöglichen, länger in ihren Wohnungen leben zu bleiben.
Ein Beispiel wie man gesundheitliche Versorgung in einem Quartier sicherstellen kann, ist das Bielefelder Modell.[29] Es bietet ein quartiersbezogenes Konzept, dass den Bedürfnissen der genannten Personengruppen dienen soll.

Der quartiersbezogene Ansatz besteht darin, dass die Integration und Vernetzung von Pflege- und Unterstützungsangeboten im Stadtteil/Quartier gefördert werden sollen. Ergänzt wird dies durch die Aktivierung lokaler Ressourcen und Nachbarschaftshilfen, um eine umfassende Unterstützung zu gewährleisten. Des Weiteren ist die ambulante Versorgung in einem Maß gestärkt, dass es älteren Menschen ermöglicht, länger in ihren eigenen Wohnungen zu bleiben. Das heißt, mobile Pflegedienste und hauswirtschaftliche Hilfen unterstützen im Alltag. Für diejenigen, die nicht mehr allein wohnen können, bietet das Modell alternative Wohnformen, wie betreute Wohngruppen. Diese Wohngemeinschaften bieten eine familiäre Atmosphäre und fördern soziale Kontakte.

Weiterer Baustein ist die Schaffung von Begegnungs- und Kommunikationsorten für die gesamte Nachbarschaft im Quartier. Das ist ein Wohncafé, das als Herzstück eines Quartiers fungieren kann und ein oder mehrere kleine Quartiers- und Pflegebüros, die Beratungsfunktionen für die umfassenden Hilfs- und Betreuungsangebote einnehmen. Eine Beratung im Pflegebüro lohnt sich für die Mieter der Wohnungen schon deshalb, weil nur die Leistungen bezahlt werden, die in Anspruch genommen werden und nicht über Servicepauschalen abgerechnet wird. Dies funktioniert, weil die unterschiedlichen Teams (Pflegekräfte, Sozialarbeiter:innen, Therapeut:innen und Hauswirtschaftskräfte) gut vernetzt sind und eng zusammen arbeiten, um eine ganzheitliche Betreuung sicherzustellen.

Die #Quartiershäuser Wiesbaden[30] greifen den Ansatz des Bielefelder Modells ebenfalls auf und sehen einen großen Bedarf für eine ganzheitliche Betreuung auf Quartiersebene.

[29] Wingenfeld, Reimer, Tacke-Weitkamp, Voigt (Uni Bielefeld), Empfehlungen zum Aufbau quartiersorientierter Hilfe- und Versorgungsstrukturen nach dem Bielefelder Modell, 2020.

[30] Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden/Sozialleistungs- und Jobcenter/Amt für Soziale Arbeit, Ältere Menschen in Wiesbaden 2020, 2021.

#BILDUNG & BESCHÄFTIGUNG

BB #1 – Bildung und Beschäftigung für Alle

Es ist wichtig im Sinne der Inklusion Insellösungen und defizitorientierte Angebote als eine mögliche, aber nicht die einzige Option zu begreifen. Krippe, Kindertagesstätte, Grund- und weiterführende Schulen, sowie Ausbildungs- und Beschäftigungsangebote sind viel zu häufig nicht offen für Menschen mit Behinderung. Entsprechend zeichnen sich Wege vor, die an einer überproportional hohen Arbeitslosigkeit bei Menschen mit Behinderung sichtbar werden. Entsprechend sollen in einem Quartier errichtete Bildungs- und Beschäftigungseinrichtungen mindestens alle baulichen Aspekte bereithalten, um auch von Menschen mit Behinderung im Bedarfsfall genutzt werden zu können.

Arbeitsplätze müssen nicht nur als Werkstätten von Träger:innen gedacht sein, sondern moderne Konzepte bieten und Angebote auf Augenhöhe bereitstellen. Beispiele hierfür finden sich in Betrieben wie Brownies for Downies in den Niederlanden, Hotel Seeloge in Eutin, Restaurant Osterkuss in Hamburg, Café Spindel in Bad Segeberg. Träger wie die Lebenshilfe oder andere rechtlich und wirtschaftlich selbständige Unternehmen mit gemeinnützigen Zielen (gGmbH) können durch bessere Verträge und Konditionen bevorzugt werden. Idealerweise lassen sich die in Deutschland niedrigen (auch von der UN kritisierten) Beschäftigungsquoten von Menschen mit Behinderung durch gezielte Konzeptvergaben steigern, indem Unternehmen den Zuschlag erhalten, die einen nachweislich relevanten Anteil Beschäftigter mit Behinderung ausweisen.



Abbildung 120: Moderne Arbeitsplatzkonzepte für Menschen mit Behinderung oder Distanz zum Arbeitsmarkt. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

#BETEILIGUNG

In einem inklusiven Stadtquartier hat Beteiligung selbstverständlich eine besondere Rolle inne. Denn hier sollen alle die Möglichkeit bekommen, gehört zu werden und mitgestalten zu können. Es müssen Anstrengungen unternommen werden, um Personengruppen mit individuellen Bedürfnissen, solchen, die sich unterrepräsentiert fühlen, oder aufgrund von Einschränkungen keine Partizipationsveranstaltungen besuchen können, eine Teilnahme möglich zu machen.

BET #1 – Beteiligung durch bessere Formate optimieren

Beteiligungsveranstaltungen, die die Entwicklung eines Quartiers als Ganzes thematisieren und gleichzeitig einen bewusst weit gefassten Inklusionsbegriff in den Vordergrund rücken, sollten zum Einsatz kommen. Ein Beispiel hierfür wäre ein Ideenwettbewerb für mehr Inklusion im Quartier.

Zusätzlich sollten Formate genutzt werden, die Bereiche aus einem spezifischen Handlungsfeld aufnehmen, wie zum Beispiel die Scheu davor, neue Mobilitätsangebote zu nutzen. Aktionstage mit Mobilitätstouren, die Mobilitätsalternativen erlebbar und erfahrbar macht, können der Bewohnerschaft helfen Zugang zu finden.[31]

Zielgruppenspezifische Beteiligungsformate, die sich auf die Erlebbarkeit und Befähigung zur Nutzung konzentrieren, können die Qualität der Ergebnisse verbessern. Besonders geeignet ist dieses Format zum Beispiel beim Planungsprozess von Quartiersplätzen und Quartiersparks, weil an diesen Orten sich einmal alle Bewohner:innen gut fühlen sollen und wahrscheinlich unterschiedliche Nutzungsangebote angesiedelt sein werden. Die Herausforderung ist dabei aber, dass jede Gruppe unterschiedliche Vorstellungen und körperliche Fähigkeiten mit sich bringt (zum Beispiel Senior:innen, Menschen mit Migrationshintergrund, Kinder, Eltern, Anwohner:innen, Menschen mit Behinderungen).

Beteiligung bei der Erarbeitung von Master- oder Bebauungsplänen: Hier empfiehlt es sich partizipative Verfahren zu nutzen, die spezifische Aspekte von Menschen mit Einschränkungen und Unterstützungsbedarf einbeziehen, wie etwa die Methode der Wegekettenanalyse. Diese betrachtet die gesamte Route, die eine Person von Start- bis Zielpunkt durchläuft und identifiziert dabei alle möglichen Hindernisse und Barrieren.

Die Organisation niedrigschwelliger Nachbarschaftsrunden bei denen aktuelle Informationen zum Beispiel zum Thema Pflege oder Wohnen mitgeteilt und ausgetauscht werden, sind ebenfalls wertvolle Beteiligungsformen. Sie sollten regelmäßig in kurzen Abständen (2-4 Wochen) sein und keinem Zwang zu einer Vereinsmitgliedschaft unterliegen.

Für Bürger:innen, die aktiv an den Zielen eines inklusiven Quartiers mitarbeiten möchten, sollten Arbeitskreise eingerichtet werden. Hier sind Treffen von 3-4 mal im Jahr realistische Zeitabstände.

Beteiligung durch Austausch und das Teilen von Erfahrungen: Pionierprojekte, die gute Erfahrungen mit Inklusion und *Design für Alle* gemacht haben, bieten die Möglichkeit viele Interessierte und die Öffentlichkeit, wie auch Architekt:innen für die Möglichkeiten des *Designs für Alle* in der nachhaltigen Stadtentwicklung zu sensibilisieren. In Ergänzung zur Kommunikation durch Veranstaltungen und Materialien, wie diesem Bericht, ermöglichen Anschauungsobjekte, wie inklusive Baugemeinschaften, das Erleben in der Umsetzung und bieten dazu häufig Raum zum Austausch mit Ansprechpartner:innen vor Ort.

[31] *Mobilitätsmanagement auf Lincoln, Mobitour, Darmstadt, 2021.*

BET #2 – Beteiligung zugänglich gestalten
Wie muss Beteiligung gestaltet sein, damit sie für alle zugänglich ist?

Beteiligungsformate sind im gesamten Entwicklungsprozess eines Quartiers barrierefrei zu gestalten. Das betrifft auf der einen Seite den Ort, der bei Veranstaltungen sowohl für mobilitäts- wie seheingeschränkte Menschen barrierefrei erreichbar und nutzbar (R-WC) sein sollte.

Aber auch die Kommunikation in Form von les- und erkennbaren Präsentationen und guter Hörbarkeit von Vorträgen ist für die Zugänglichkeit entscheidend. Bei Bedarf sind Angebote in Gebärdensprache (DGS) vorzusehen.

Neben der barrierefreien Gestaltung von Printunterlagen, Einladungen und Informationen im Internet (Webseiten und PDFs) können auch weitere Kommunikationswege genutzt werden (z.B. E-Partizipation / E-Government) um alternative Wege der Zugänglichkeit zu ermöglichen.

Die Kommunikation in der Öffentlichkeit sollte offen, transparent und barrierefrei sein, sowohl online als auch im öffentlichen Raum. Zudem sollte eine besonders einfache und klare Sprache verwendet werden. Eine Basisinformation in *Leichter Sprache* gibt auch Menschen mit entsprechendem Bedarf einen guten Überblick. Diese muss zwar noch zertifiziert werden, aber sie kann durch den zusätzlichen Einsatz von Piktogrammen für ein stärkeres Verständnis sorgen.

Einfache Sprache dagegen kann flexibel und mit weniger Aufwand erstellt werden. Sie senkt Hürden für viele Zielgruppen, ist inklusiver und lässt sich auch kurzfristig (z. B. mit Tools) abbilden.

Die mit einem Nachhaltigkeits-Preis ausgezeichnete KI-basierte Anwendung „Klartext“ des Fußballvereins St.Pauli kann innerhalb von Sekunden schwierige Texte in einfache Sprache umwandeln und steht allen zur Verfügung.[32] Sie trägt damit zur Inklusion in der Kommunikation bei.

Beteiligung sollte kultursensibel gestaltet sein. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, sollten die lokalen Stellen für Diversität und Integration hinzugezogen werden.

Bürger:innen-Initiativen, die sich langfristig während des Stadtentwicklungsprozesses engagieren, sollten eine:n Planer:in zur Seite gestellt bekommen. Diese Person sollte ihre Belange und formulierten Forderungen in die Sprache der Stadtplanung übersetzen und gegebenenfalls in örtlichen Gremien mit vertreten.

EINFACHE SPRACHE

Alltagssprache:

Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung soll hier nun ein inklusiv gestaltetes und durch Nutzungsvielfalt geprägtes urbanes Quartier mit attraktiven Grünflächen entstehen. Innerhalb von 15 Minuten sollen alle Ziele des Alltags (Arbeiten, Erholung, Soziales, etc.) zu Fuß oder mit dem Rad von der eigenen Wohnung aus erreichbar sein.

Einfache Sprache:

Wir wollen einen neuen Stadtteil bauen.
Dieser Stadtteil soll für alle Menschen gut sein.
Und er soll gut für die Natur sein.
Das nennt man nachhaltige Entwicklung.

In diesem Stadtteil soll es viele verschiedene Dinge geben.
Zum Beispiel Wohnungen, Geschäfte und Grünflächen.
Grünflächen sind Orte mit vielen Pflanzen und Bäumen.
Sie sind schön anzusehen.
Und sie sind gut zum Ausruhen und Spielen.

Wir wollen, dass die Menschen alles Wichtige schnell erreichen können.
Zum Beispiel ihre Arbeit, Geschäfte oder Freunde.
Sie sollen dafür nicht länger als 15 Minuten brauchen.
Und sie sollen zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren können.

Abbildung 121: KI-Lösung zur kostenfreien Übersetzung von Texten in einfache Sprache. Bereitgestellt durch FC St. Pauli, einfachesprache.xyz

[32] *FC St. Pauli, Einfache Sprache Übersetzer, einfachesprache.xyz .*

Handlungs-empfehlungen im *Design für Alle*

Experimentierraum in Biebrich, Wiesbaden

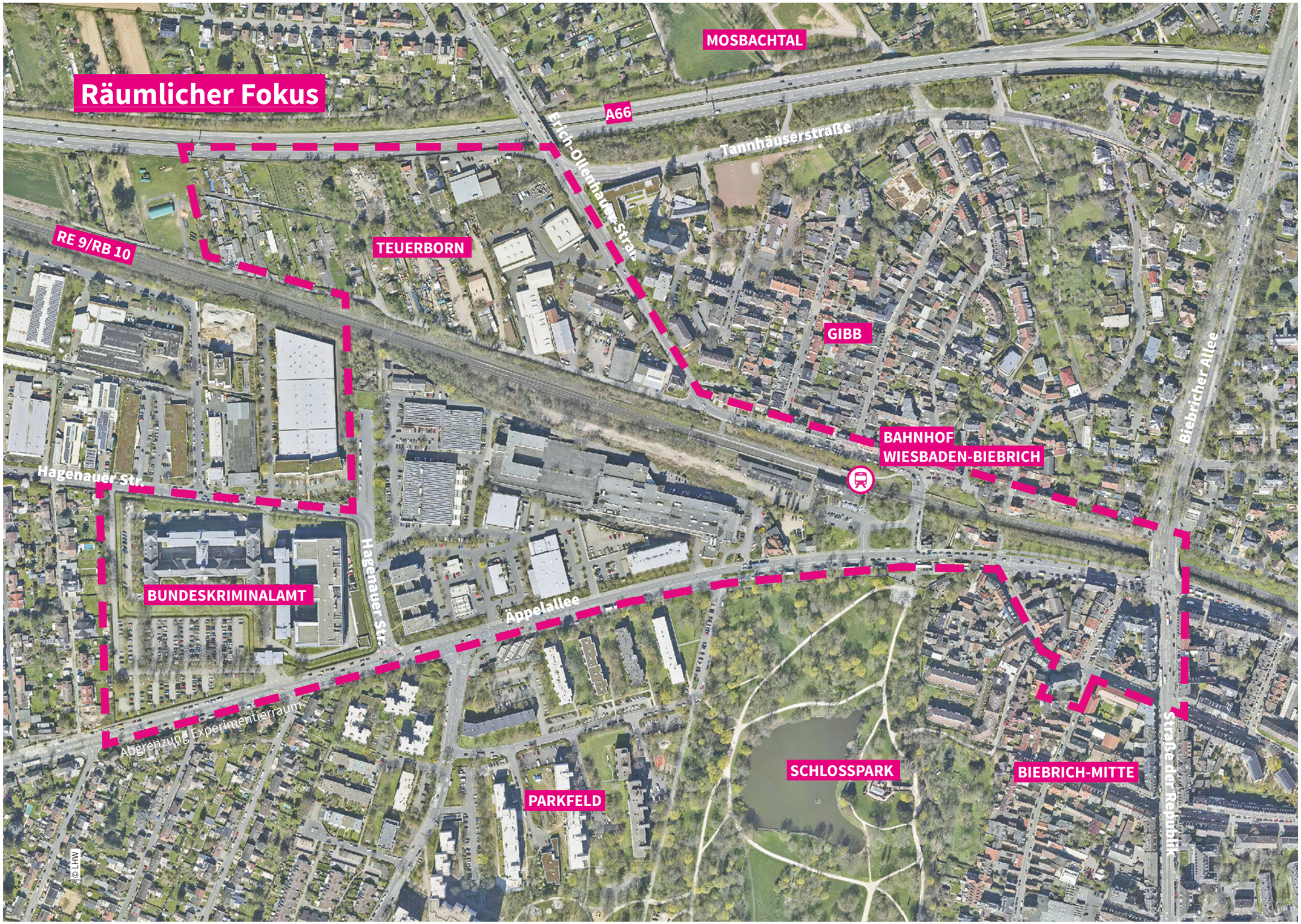


Abbildung 122: Räumlicher Fokus des Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzepts (IEHK) für den Experimentierraum Bahnhofs.Quartier Biebrich.
Bild: LHW, hartlockstädtebau, Raumposition



Abbildung 123: Städtebaulicher Entwurf im Rahmen des IEHK. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition



Abbildung 124: Bahnhofs.Quartier Biebrich. Bild: Gregor Schuster, LHW

Handlungsempfehlungen im *Design für Alle*

Experimentierraum in Biebrich, Wiesbaden

In der Landeshauptstadt Wiesbaden (LHW) gibt es ein sichtbares Engagement in der Frage wie Stadtgestaltung inklusiv umgesetzt werden kann (Kapitel 2). Anhand des Experimentierraums „Bahnhofs.Quartier Biebrich“ soll diese Frage erstmalig integriert und auf Ebene der Quartiersentwicklung untersucht werden. Als Basis dafür dient das von der LHW beauftragte Integrierte Entwicklungs- und Handlungskonzept (IEHK) sowie der ergänzende Fachbeitrag aus der Perspektive des *Design für Alle.* Im folgenden Kapitel werden die wichtigsten Handlungsempfehlungen des Fachbeitrags für das IEHK und die kommenden Planungsschritte für das Bahnhofs.Quartier Biebrich zusammengefasst. Räumlicher Bezugspunkt ist das Gebiet des Experimentierraums *Bahnhofs.Quartier Biebrich – der inklusive 15-Minuten-Stadtteil,* das mit etwa 30 Hektar im direkten Umfeld des Regionalbahnhofs Wiesbaden-Biebrich gelegen ist (siehe Abbildung 122). Hier befinden sich zentrale und gesamtstädtisch-relevante Funktionen, wie der Regionalbahnhof Wiesbaden-Biebrich, der Ortskern der Gibb oder auch der Zugang zum Schlosspark, als eines der zentralen Erholungsgebiete der Landeshauptstadt.
Heute stellt das Gebiet einen „weißen Fleck“ auf der mentalen Landkarte vieler Wiesbadener:innen dar. Es steht einer Reihe zukünftiger Herausforderungen gegenüber: ein hoher Grad an Flächenversiegelung, Gebäudeleerstand, wie etwa großflächige Handelsketten oder die Liegenschaft des künftig leerfallenden Bundeskriminalamtes, die Lage zwischen Bahntrasse und Bundesautobahn im Norden und einer städtischen Hauptverkehrsstraße im Süden sowie eingeschränkte und nicht ausreichende Mobilitätsangebote prägen das Gebiet. Eine komplexe planungsrechtliche Situation sowie intensive Boden- und Immobilienspekulationen der letzten Jahrzehnte erhöhen zusätzlich die Notwendigkeit, eine positive, zukunftsorientierte und integrierte Entwicklung für den Stadtteil anzustoßen.[33]

Übergeordnete Ziele des von der LHW beauftragten Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzepts (IEHK) sind die Aktivierung und Umnutzung von Brach- oder untergenutzten Flächen einerseits sowie die städtebauliche Neuordnung zu einem kompakten durchmischten Stadtquartier andererseits (siehe Abbildung 125). Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung soll das Gebiet zu einem inklusiv gestalteten und durch Nutzungsvielfalt geprägten urbanen Stadtquartier mit attraktiven Grünflächen weiterentwickelt werden. Mit dem Modell eines *inklusiven 15-Minuten-Stadtteils* ist die grundlegende Ausrichtung der Quartiersentwicklung gesetzt. Innerhalb von 15 Minuten sollen alle Ziele des Alltags (Beschäftigung, Versorgung, Erholung, etc.) zu Fuß oder mit dem Rad von der eigenen Wohnung aus erreichbar sein. Dadurch soll das neue Quartier zu einem attraktiven und lebenswerten Wohn- und Arbeitsort für rund 1.000 Bewohner:innen werden. Zudem soll das *Bahnhofs.Quartier Biebrich* die Schnittstelle zwischen Biebrich-Mitte, der Gibb, den Wohnsiedlungen Rosen- und Parkfeld, dem Schlosspark sowie dem Gewerbegebiet entlang der Hagenauer Straße bilden.[34]

Das Attribut des *inklusiven* 15-Minuten-Stadtteils zielt darauf ab, dass alle Menschen unabhängig von ihren individuellen Fähigkeiten, Hintergründen oder Lebensumständen gleichermaßen am städtischen Leben teilhaben können. Ziel ist es, insbesondere auch Menschen mit geringen und mittleren Einkommen mit qualitätvollem Wohnraum zu versorgen.[35]

Design für Alle in der nachhaltigen Stadtentwicklung zielt darauf ab die Qualitäten Vielfalt und Inklusion von Anfang an und möglichst breit in allen Handlungsfeldern und Phasen der Quartiersplanung mitzudenken, als eine ergänzende Herangehensweise, die nicht defizit-orientiert, sondern durch Lösungen mit einem Mehrwert an Nutzbarkeit, Zugänglichkeit, Komfort und Ästhetik für möglichst viele Bevölkerungsgruppen überzeugt.

Demografische Facetten
Wiesbaden Biebrich zeichnet sich schon jetzt durch eine demografisch und kulturell diverse und sozial engagierte Stadtgesellschaft aus. Im Jahr 2023 lebten 296.001 Menschen in Wiesbaden, 38.897 davon im Ortsbezirk Biebrich. Das macht ihn zum bevölkerungsstärksten Wiesbadener Stadtteil. 51,5 Prozent der Biebricher:innen sind Frauen, 71,5% besitzen die deutsche Staatsbürgerschaft und 45,5% sind Personen mit Migrationshintergrund. Das sind rund 5 % mehr als in der Gesamtstadt.[36]
17,2 Prozent der Biebricher:innen sind Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren, welche sich auf 20,2% der Haushalte verteilen. 20,4% sind 65 Jahre oder älter.
Damit liegt Biebrich sehr nah an den jeweiligen gesamtstädtischen Anteilen. Gerade was den älteren Teil der Bevölkerung angeht, gibt es bei gesamtstädtischer Betrachtung im Hinblick auf die Gruppe der über 65-Jährigen besondere Entwicklungen. Sie ist äußerst heterogen und weist sehr viele Menschen mit gebrochenen Erwerbsbiografien und niedrigen Renten auf, gleichzeitig gibt es in dieser Altersgruppe so viele Akademiker:innen wie nie zu vor. Gleiches gilt für Menschen mit Migrationshintergrund in der Gruppe der über 65-Jährigen.[37] Über 80 % der Pflegebedürftigen in Wiesbaden werden zuhause versorgt. Die Anzahl der Pflegebedürftigen hat sich dabei in den letzten 20 Jahren verdoppelt, während die Anzahl der Heimplätze weiterhin stabil bei etwa 2.300 liegt. Die Dichte an sozialen Einrichtungen in Wiesbaden spiegelt den angesprochenen Zuwachs schon eher wider. Die Anzahl der ambulanten Pflegedienste ist von unter 10 im Jahr 2000 auf über 82 im Jahr 2023 gestiegen.[38]

Erst durch den Vergleich und die Einbettung in die gesamtstädtische Entwicklung wird deutlich, wie der Stadtteil Biebrich sowohl von stadtweiten Trends beeinflusst wird als auch diese mitgestaltet. Die soziale Infrastruktur in Biebrich ist vielfältig und umfasst zahlreiche Angebote für unterschiedliche Altersgruppen – darunter Jugendhäuser wie das Kinder- und Jugendzentrum Biebrich, der „Laden“ im Quartier Parkfeld oder die KinderKunstWerkstatt sowie Treffpunkte und Initiativen für ältere

[33] *Landeshauptstadt Wiesbaden, Stadtplanungsamt (Hrsg.) Bahnhofs.Quartier Biebrich. Der inklusive 15-Minuten Stadtteil - Ein integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept für die Entwicklung eines inklusiven 15-Minuten-Stadtteils in Wiesbaden-Biebrich, 2024. S. 9-12.*

[34] *ebenda.*

[35] *ebenda, S.54.*

[36] *Amt für Statistik und Stadtforschung, „Stadtteilprofile 2023 - Ortsbezirk Biebrich“.*

[37] *Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden/Sozialleistungs- und Jobcenter/Amt für Soziale Arbeit, Ältere Menschen in Wiesbaden 2020, 2021.*

[38] *Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden/Sozialleistungs- und Jobcenter/Amt für Soziale Arbeit, #Quartiershäuser Wiesbaden, 2024.*



Abbildung 125: Vorgeschlagene Städtebauliche Struktur der Neuordnung aus dem IEHK. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition

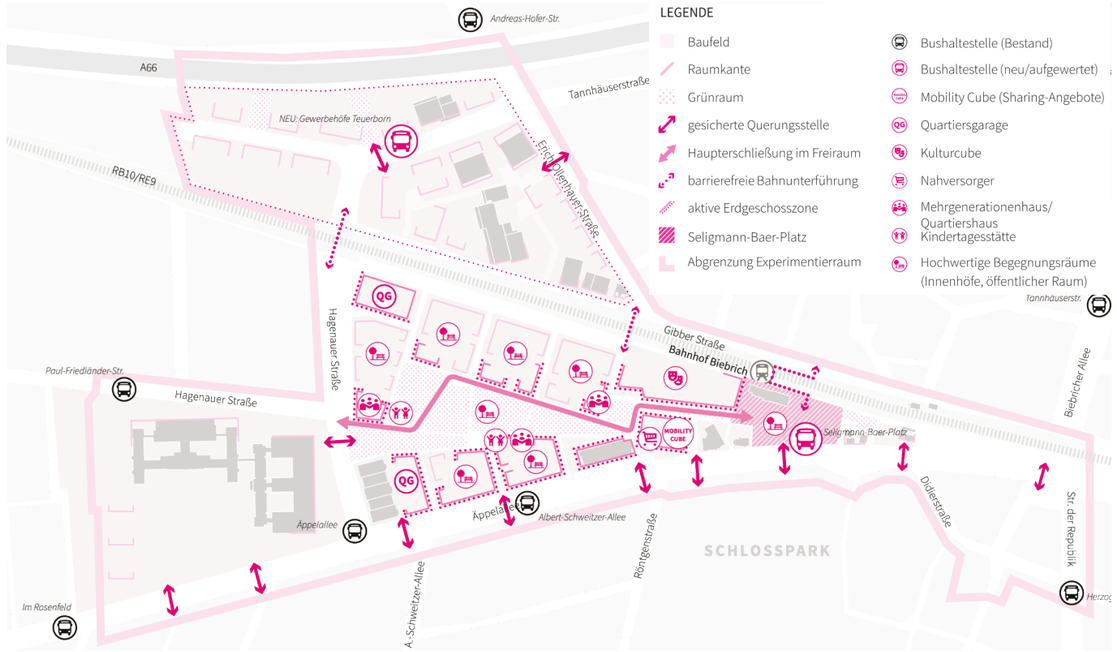


Abbildung 126: Übersicht der im städtebaulichen Entwurf vorgeschlagenen Maßnahmen zum Themenfeld Inklusion. IEHK, 2024. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition

Menschen, etwa der Seniorentreff im Nachbarschaftshaus, der AWO-Seniorentreffpunkt oder der Treffpunkt Aktiv im Martin-Hörner-Zentrum. Zudem gibt es Beratungsstellen wie das Büro für selbständiges Leben im Alter, KinderElternZentren (KiEZ) und Stadtteilbüros, wie etwa der BauHof, der dem multinationalen Charakter Biebrichs gerecht wird und als interkultureller Treffpunkt dient, wo Menschen verschiedener Herkunft zusammenkommen und sich austauschen können.

In Biebrich gibt es ein großes Angebot an regelmäßigen sozialen Aktivitäten und viele Initiativen die Freude am gemeinsamen, bürgerschaftlich organisierten Wirken haben. Der Stadtteil ist der ideale Experimentierraum um Inklusion zur zentralen Qualitätsanforderung der Stadtentwicklung zu machen.

Bahnhofs.Quartier Biebrich

Der im Rahmen des IEHK vorgeschlagene städtebauliche Entwurf von den Büros Raumposition und Hartlock Städtebau (siehe Abbildung 122) ist geprägt von einem zentralen Freiraum, der sich über das gesamte Quartier hinweg in Ost-West-Richtung entwickelt. Auftakt ist der neu zu gestaltende Seligmann-Baer-Platz am Bahnhof, gefolgt von dem öffentlichen Raum um die übergeordneten Nutzungen des *Kultur Cube* und *Mobility Cube* an zentraler Stelle sowie der *Grünen Mitte*. Die vorherrschende Blockrandbebauung mit etwa 500 Wohneinheiten ist zur Bahntrasse und Äppelallee hin geschlossen und öffnet sich zu dem etwa 1,2 Hektar großen Begegnungs- und Erholungsraum *Grüne Mitte*. Das Quartier ist weitgehend autofrei geplant und verfügt über drei Quartiersgaragen an den Rändern. *Gewerbeband Teuerborn* und *Gewerbehöfe Teuerborn* im Norden sind als Brückenschlag zwischen dem Wohngebiet Gibb und dem bestehenden Gewerbegebiet im Westen inklusive des neuen *Innovationszentrums* vorgesehen (siehe Abbildung 125).

Das IEHK und der vorliegende Fachbeitrag wurden zeitgleich von der LHW in Auftrag gegeben und sind in engem Austausch zwischen allen Beteiligten entstanden. Die folgenden übergeordneten städtebaulichen Maßnahmen und Zielsetzungen im *Design für Alle* konnten im IEHK integriert werden (siehe Abbildung 125):

1. Seligmann-Baer-Platz als „zentraler Raum für Begegnung“ aufwerten
2. Grünraum als verbindende Achse
3. Lebendige Erdgeschosszone (Promenade)
4. Masterplan „Orientierung im Quartier“
5. Qualifizierung des Gewerbestandorts als inklusiver Betriebs- und Arbeitsstandort
6. Aufwertung und Herstellung der Barrierefreiheit am Bahnhof Wiesbaden-Biebrich

Die folgenden Handlungsempfehlungen verdeutlichen die bestehenden Herausforderungen und Potentiale des aktuellen Planungsstands im Sinne des *Design für Alle* in der nachhaltigen Stadtentwicklung. Aus dieser Perspektive wird ergänzt, worauf bei der vertiefenden Bauleitplanung ein besonderes Augenmerk gelegt werden sollte.

Die Handlungsempfehlungen sind vom großen Ganzen hin zur kleineren Betrachtungsebene und entlang der Lesarten *Hinkommen, Ankommen* und *Reinkommen* organisiert.[39] Die Empfehlungen basieren auf ausgesuchten Handlungsfeldern und Impulsen aus den vorangegangenen Kapiteln, die im Text verlinkt sind, um eine vertiefende Lektüre zu ermöglichen.

*Übergeordnete Strukturen schaffen, die das **Hinkommen** zum Bahnhofs.Quartier erleichtern*

Es empfiehlt sich die Erreichbarkeit des Bahnhofs.Quartiers Biebrich für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen über die Bahntrasse und die Äppelallee umfassend zu optimieren. Es droht sonst eine Insellage, die den Zielen des inklusiven 15-Minuten-Stadtteils entgegenwirkt.

[39] *Knöll, Hopp, Halblaub Miranda, Stadtgestaltung für eine inklusive Stadtmitte Darmstadt, 2018.*

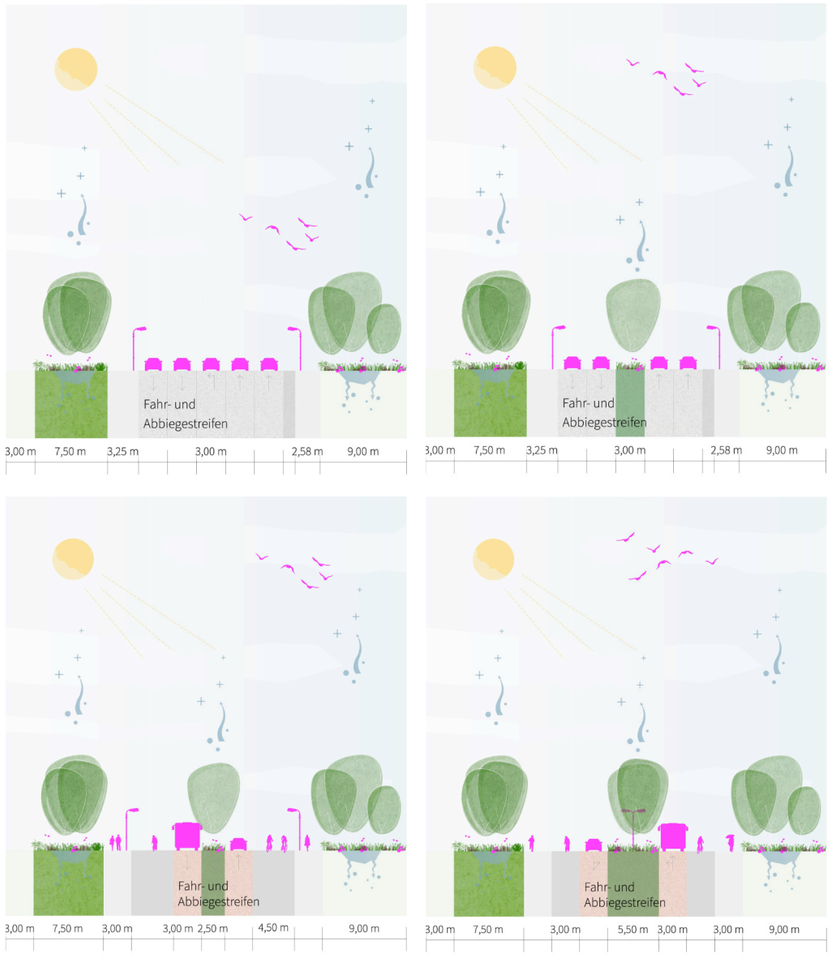


Abbildung 127: Profile der Äppelallee im Bestand und verschiedene Varianten zur Optimierung für den Fuß- und Radverkehr (von links nach rechts). IEHK, 2024. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition

Äppelallee mobilitätsgerecht umgestalten

Aktuell wirkt die Äppelallee als eine Barriere für den Fuß- und Radverkehr. Es gibt zu wenige und unzureichend ausgestaltete Querungsmöglichkeiten und es gibt keine durchgängigen Fahrradwege entlang der innerstädtischen Landesstraße. Es ist zu begrüßen, dass der städtebauliche Entwurf konkrete Optimierungsvorschläge des Straßenquerschnitts vorsieht (siehe Abbildung 127). Aus dem Konzept des „vernetzten Quartiers der kurzen Wege“ leitet sich folgerichtig die Notwendigkeit für engmaschige Querungsmöglichkeiten und eine platzartige Gestaltung des Übergangs zwischen Seligmann-Baer-Platz und dem Schlosspark ab (siehe Abbildung 128). Diese Vorschläge bilden eine gute Grundlage, um die Belange von Radfahrer:innen und Fußgänger:innen stärker zu berücksichtigen und gegenüber dem motorisierten Verkehr angemessen zu priorisieren.

Im Rahmen des zu erarbeitenden Mobilitätskonzeptes sollten die unterschiedlichen Bedarfe und Geschwindigkeiten (E-Bike, Kleinkind auf dem Rad, Eltern mit Kinderwagen, etc.), sowie die unterschiedlichen Bewegungsrichtungen (entlang oder quer der Äppelallee) stärker differenziert werden. Zur sicheren Querung können beispielsweise mehrere (kleinere) Streifen zur Orientierung und zum Ausruhen vorteilhaft gegenüber der Variante mit einem großen Mittelstreifen sein (siehe Abbildung 126). Insgesamt ist zu bezweifeln, dass der vorgesehene Ansatz ohne gleichzeitige Geschwindigkeitsbegrenzung für den motorisierten Verkehr die erhofften Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten erzielen kann. Es ist daher zu empfehlen, ein integriertes Mobilitäts-Konzept zu entwickeln, das neben der grundlegenden Umgestaltung der Äppelallee auch eine veränderte Wegeführung und Reduzierung der Geschwindigkeit für den motorisierten Verkehr im Experimentierraum berücksichtigt.

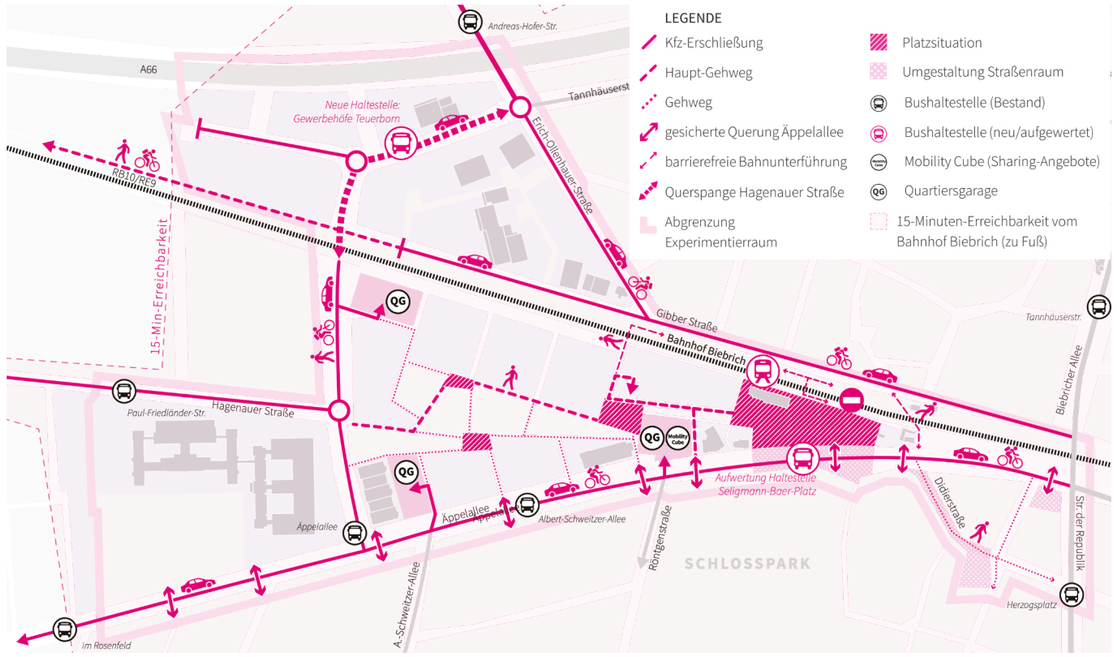


Abbildung 128: Vernetztes Quartier der kurzen Wege, IEHK, 2024. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition

Von Shared Space-Konzepten lernen

Für die mobilitätsgerechte Umgestaltung der Äppelallee, insbesondere im Bereich des Seligmann-Baer-Platzes, können Beispiele zur Umsetzung in anderen Kommunen als Vorlage dienen. Somit bietet das Beispiel des Emanuel-Merck-Platzes in Darmstadt wichtige Hinweise. Hier ist es gelungen, eine stark befahrene Durchgangsstraße mit 19.000 Kraftfahrzeugen auf einem Abschnitt von 170 Metern hin zum Shared Space für Fußverkehr, Fahrräder, Kraftfahrzeuge, Tram und Busse umzubauen. Der Platz bietet vielfältige Möglichkeiten zur Querung und zum Aufenthalt für Fußgänger:innen und verbindet zwei bisher voneinander getrennte Teile eines großen Merck-Firmensitzes (siehe Abbildung 128). Vorbereitend wurden hier Verkehrszählungen und Berechnungen in Auftrag gegeben, die aufzeigen konnten, dass trotz Fahrbahnverjüngung auf zwei Spuren und gleichzeitiger Geschwindigkeitsbegrenzung



Abbildung 129: Emanuel-Merck-Platz, Darmstadt, Bild: Martin Knöll

[40] *Thüringer Ministerium für Soziales, Familie und Gesundheit, Barrierefreie Gestaltung von höhengleichen Reisendenübergängen in Bahnhöfen: BeGIN - Behinderten Gleichstellung im Nahverkehr, 2006.*

[41] *Landeshauptstadt Wiesbaden, Stadtplanungsamt (Hrsg.) Bahnhofs.Quartier Biebrich. Der inklusive 15-Minuten Stadtteil - Ein integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept für die Entwicklung eines inklusiven 15-Minuten-Stadtteils in Wiesbaden–Biebrich, 2024. S. 33.*

von 50 km/h auf 30 km/h keine Dauerstaus zu befürchten seien. Tatsächlich sind nach Fertigstellung keine Unfälle mit Radfahrer:innen oder Fußgänger:innen bekannt geworden und es gibt keine Meldungen über besondere Verkehrssituationen. Der motorisierte Verkehr verläuft in der allgemeinen Wahrnehmung flüssiger als zuvor (siehe Beispiel Emanuel-Merck-Platz in *MOB #4*). Es ist zu empfehlen eine vergleichbare Prüfung auch für die Äppelallee, insbesondere im Bereich des Seligmann-Baer-Platzes, als Grundlage in Auftrag zu geben.

Barrierefreie und ebenerdige Querung der Bahntrassen prüfen

Derzeit ist es nur eingeschränkt möglich, die Bahntrassen im Norden des Quartiers barrierefrei zu queren. Der schienengleiche Bahnübergang in der Gibb ist zum Beispiel

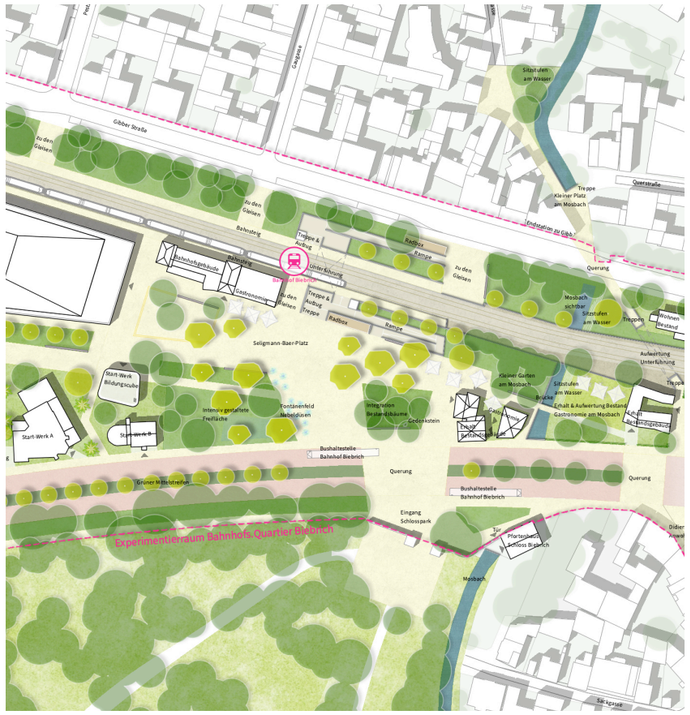


Abbildung 130: Der Seligmann-Baer-Platz wird zum „zentralen Raum für Begegnung“ aufgewertet und verbindet angrenzende Stadtteile mit dem neuen Bahnhofs.Quartier. IEHK, 2024. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition

für die Querung mit dem Rollstuhl nur eingeschränkt nutzbar und sollte diesbezüglich ertüchtigt werden (siehe *MOB #1*). Es ist zu empfehlen den bestehenden Bahnübergang in der Gibb auf die barrierefreie Nutzung hin zu überprüfen und zu optimieren. In diesem Zusammenhang sollte ebenfalls die barrierefreie Nutzung des Regionalbahnhofs Biebrich geprüft werden.

Fußgänger:innen und Radfahrer:innen bevorzugen schienengleiche Querungen im Vergleich zu Personenunter- oder -überführungen, da sie ohne zusätzliche Kraftanstrengung und ohne zusätzliche Wegezeit genutzt werden können. Es besteht weiterhin weniger Gefahr durch Vandalismus und Verschleiß und ein geringeres Potential für Angsträume. Auf der anderen Seite müssen bei schienengleichen Bahnübergängen je nach Frequenz und Länge der vorbeifahrenden Züge Wartezeiten hingenommen werden. Zu beachten sind bei stark frequentierten Strecken wie der vorliegenden in Biebrich ebenfalls erhöhte Anforderungen an die Sicherheit für Menschen mit und ohne Behinderung. Generell bieten schienengleiche Querungen in Bezug auf die barrierefreie Nutzung Vor- und Nachteile, die es gilt im Einzelfall zu prüfen und abzuwiegen.[40]

Der bestehende schienengleiche Bahnübergang in der Gibb soll im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2030 beseitigt werden.[41] Der städtebauliche Entwurf im IEHK greift dies auf (siehe Abbildung 130). An dessen Stelle soll eine neue Unterführung entstehen, die eine kontinuierliche Überwindung der Bahntrasse für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen ermöglicht. Der Kfz-Verkehr wird über eine neue Straße westlich des Regionalbahnhofs über die Hagenauer Straße und Erich/Ollenhauer-Straße/Tannhäuser Straße umgeleitet.

Im Sinne des *Design für Alle* ist eine Verkehrsberuhigung des Seligmann-Baer-Platzes als Bahnhofsvorplatz grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings ist die Schließung des schienengleichen Bahnübergangs für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen und die im IEHK definierte alternative Unterführung als einzige Querungsmöglichkeit kritisch zu hinterfragen. Der Wegfall der schienengleichen und damit ebenerdigen Querungsmöglichkeit für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen könnte die barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnhofs.Quartiers einschränken, z.B. wenn der im IEHK vorgesehene, zu errichtende Aufzug ausfällt und damit die Nutzung der geplanten Unterführung zeitweise nur über die Rampen und damit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit erheblichen Kraftaufwand verbunden ist. Generell stellt ein schienengleicher Bahnübergang eine komfortable Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr dar, weil hier kein Höhenunterschied überwunden werden muss. Grund hierfür ist, dass Radfahrer:innen für die Nutzung von Unterführungen absteigen müssen und barrierefreie Zugänge mit Fahrstuhlkonstruktionen, wie im Entwurf dargestellt, oft aufgrund technischer Ausfälle unzureichend sind. Auch werden Unterführungen von vulnerablen Personengruppen oftmals als unsicher wahrgenommen.

Im Rahmen eines zu erstellenden Mobilitätskonzeptes sollte die Entscheidung gegen einen schienengleichen Bahnübergang für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen in der Gibb aus Sicht der barrierefreien Zugänglichkeit hinterfragt werden bzw. in der weiteren Planung eine besondere Beachtung finden. Es sollte geprüft werden, in welcher Form es möglich wäre stärker zu differenzieren. Zum Beispiel in dem der bestehende, schienengleiche Bahnübergang für den KFZ-Verkehr geschlossen, aber für Fuß- und Radverkehr offen bleibt, und im Hinblick auf die barrierefreie Querung (z.B. Rollbarkeit des Bodenbelags) ertüchtigt werden kann. Sollte dies nicht möglich sein, sollte geprüft werden, in wieweit Maßnahmen wie die geplanten neuen Unterführungen der Bahntrassen sowie die Umgestaltung der Äppelallee den Verlust des schienengleichen Bahnübergangs vollumfänglich kompensieren können. Insgesamt sollte ein Mehrwert im Sinne der komfortablen und barrierefreien Erreichbarkeit des neuen Quartiers erreicht werden, um der Insellage des Gebietes im Bestand entgegenzuwirken.

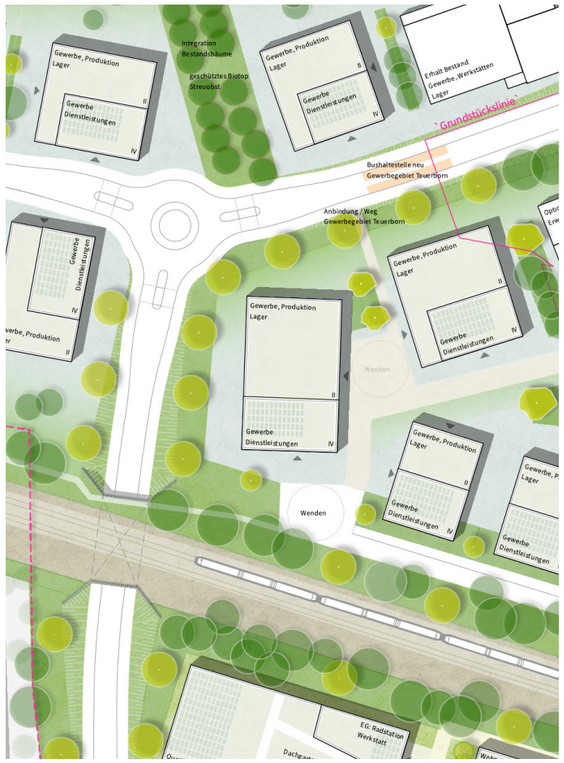


Abbildung 131: Barrierefreie Unterführungen, wie diese in Verlängerung der Hagenauer Straße, verbinden den südlichen und den nördlichen Teil des Bahnhofs.Quartiers Biebrich. IEHK, 2024. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition



Abbildung 132: Der Tunnel für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen am Bahnhof in Amsterdam zeigt ein gelungenes Beispiel für die funktionale Trennung von Verkehrsteilnehmenden mit verschiedenen Geschwindigkeiten sowie die wertige Gestaltung durch Beleuchtung und Oberflächenmaterialien, um Angsträume zu vermeiden. Bild: © Jannes Linders (Fotograf), Benthem Crouwel Architects

Vernetzung des Quartiers im Norden stärken

Im Sinne der barrierefreien Erreichbarkeit und Vernetzung des Quartiers ist es zu begrüßen, dass im städtebaulichen Entwurf neben der Aufwertung der bestehenden Personenunterführung östlich des Seligmann-Baer-Platzes zwei weitere Unterführungen am Bahnsteig geplant werden (siehe Abbildung 130). Bei der Aufwertung sollte auf bessere Beleuchtung, Farbgebung und stärkere Hell-Dunkel-Kontraste der Treppenstufen geachtet werden, als eine Möglichkeit den aktuell hier bestehenden Angstraum zu beseitigen (siehe *BEG #1*).

Die im städtebaulichen Entwurf gezeigte neue Unterführung auf Höhe des Bahnsteigs ist grundsätzlich begrüßenswert. Es ist zu empfehlen, die Rampen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen an dieser zentralen Stelle barrierefrei, möglichst großzügig und hochwertig auszuführen, um Angsträume zu vermeiden (siehe *BEG #1*). Personenunterführungen bergen durch die notwendigen Aufzüge jedoch auch Herausforderungen in Bezug auf die Instandhaltung und Wartung. Bei einem möglichen Ausfall potenzieller Aufzüge entsteht eine unüberwindbare Barriere. Es ist daher zu empfehlen, die neue Unterführung in Ergänzung zum Erhalt und Ertüchtigung des bestehenden schienengleichen Bahnübergang in der Gibb zu prüfen.

Ein weiteres Potential zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten über die Bahntrasse bildet die im städtebaulichen Entwurf dargestellte Fortsetzung der Hagenauer Straße / Erich-Ollenhauer Straße (siehe Abbildung 131). Diese aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2030 der LHW übernommene Maßnahme stellt perspektivisch eine weitere schwellenfreie Querung der Bahnschienen dar, die ohne Aufzug auskommt. Der derzeitige Entwurf zeigt eine vom Tiefbau- und Vermessungsamt geprüfte Straßenführung , inklusive vom Straßenverkehr getrennten Fuß-/Radwegen mit entsprechend barrierefreier Rampensteigung. Diese Maßnahme würde die schwellenfreie Erreichbarkeit der im städtebaulichen Entwurf vorgesehenen *Gewerbeband Teuerborn* und *Gewerbehöfe Teuerborn* für Arbeitnehmer:innen, Bewohner:innen und Besucher:innen aus dem Bahnhofsquartier sowie dem geplanten *Innovationszentrum* gewährleisten.

*Die Grüne Mitte nutzen um das **Ankommen** im Quartier zu einem positiven Erlebnis zu machen.*

Der zentrale Freiraum soll zu einem lebenswerten Mittelpunkt für Bewohner:innen und deren Gäste werden. Durch Lage, gute Vernetzung und abwechslungsreiche Form birgt er enormes Potential zur räumlichen Orientierung und barrierefreien Zugänglichkeit für Fußgänger:innen im gesamten Quartier.

Erstellung vertiefender Lärmgutachten

Die Standortqualität ist durch seine Lage zwischen Bundesautobahn, Bahntrassen und Äppelallee durch Lärmverschmutzung geprägt.[42] Es ist zu begrüßen, dass der städtebauliche Entwurf darauf durch seine bauliche Struktur (geschlossene Blockrandbebauung zu den lauten Rändern, offenere Strukturen hin zur ruhigeren, *Grünen Mitte* hin) reagiert. Zudem ist zu unterstreichen, dass in der weiteren Planung aktiver und passiver Lärmschutz sowie intelligente Grundrisse entwickelt werden sollen, um auch unter Lärmbelastung hochwertiges Wohnen zu ermöglichen. Auf die Bedeutung der Einhaltung der Lärmimmissionswerte für die Gesundheit ist im Bericht der Bundesstiftung Baukultur prominent hingewiesen worden. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt die durchschnittliche Lärmbelastung durch Straßenverkehr auf höchstens 53 dB (A) am Tag zu reduzieren. Während der Nacht soll der Wert unter 45 dB (A) liegen. Neben der Lautstärke spielt der Charakter einer Lärmquelle, also zum Beispiel Straßen-, Gewerbe- oder Nachbarschaftslärm, aber auch der Kontext, Dauer, die persönliche Kontrolle darüber und die Frage, ob der Lärm bei der Arbeit oder im Privaten auftritt eine wesentliche Rolle in der Wahrnehmung von Lärm.[43] Darüber hinaus sind Räume mit guter Akustik essentiell für die Teilhabe von Menschen mit eingeschränktem Hör- oder Sehsinn in ihren unterschiedlichen Dimensionen (siehe *Kapitel 2*). Der Mehrwert einer qualitätsvollen und abwechslungsreichen Akustik im öffentlichen Raum sollte in der weiteren und vertiefenden Planung berücksichtigt werden. Es ist zu begrüßen, dass im IEHK ein Lärmgutachten gefordert wird, das eine notwendige Grundlage für Lärmschutz und barrierefrei nutzbare Freiräume schaffen kann.

[42] *ebenda.*

[43] *Bundesstiftung Baukultur (BSBK), Nagel, Baukultur Bericht: Öffentliche Räume, 2020.*

Umsetzung von Konzeptvergaben

Das Liegenschaftsamt der LHW führt Grundstücksverkäufe oder Verpachtungen im Rahmen von Konzeptverfahren durch und nutzt diese als Planungs- und Umsetzungsansatz. Es ist zu empfehlen mit dem Einsatz von diesen Verfahren gezielt Wohnprojekte zu unterstützen, die Impulse für eine ausgewogene soziale Mischung, soziales Miteinander und barrierefreies Wohnen im Quartier setzen (siehe *WOHN #1*). Dies sollte, wie im Beispiel der Neuen Mitte Altona, für mindestens 20 % der zu vergebenden Flächen angewendet werden. Konzeptverfahren zur Vergabe von Grundstücken bieten die Möglichkeit Pionier-Projekte mit Vorbildcharakter im Sinne des *Designs für Alle* entstehen zu lassen, die das Zusammenleben von Generationen und Kulturen fördern und auf die Gestaltung im Quartier sowie darüber hinaus in die Stadt als Anschauungsobjekte wirken.



Abbildung 133: Lincoln-Siedlung, 2021. Bild: Gladys Vásquez Fauggier



Abbildung 134: Mobilitätslageplan. Bild: Lincoln-Mobil. Quelle: lincoln-darmstadt.de

Umsteigeorte mit Mehrwert schaffen

Der städtebauliche Entwurf sieht in Ergänzung zu den zwei Quartiersgaragen die Einrichtung eines *Mobility Cube* an der Äppelallee an zentraler Stelle gegenüber des *Kultur Cube* vor. Der *Mobility Cube* hat das Potential als ein attraktiver Umsteigeort für unterschiedliche Nutzer:innen zu funktionieren. Es ist zu begrüßen, dass die notwendigen Infrastrukturen für Leihfahrzeuge und -räder vorgesehen sind, und dass hier Kiss & Ride sowie die Anfahrt für Taxis möglich sein soll.

Die im *Mobility Cube* vorgesehenen Angebote wie Nahversorger oder Paketstation sind essentiell, um sozial barrierefreie und niedrigschwellige Treffpunkte zu schaffen (siehe *BEG #2*). Analog dazu sollte geprüft werden, inwieweit der Regionalbahnhof Biebrich und der angrenzende Seligmann-Baer-Platz barrierefrei ertüchtigt werden müssen (siehe *MOB #2*).

Das private Auto verzichtbar machen

Die Entscheidung ohne privates Auto im Haushalt leben zu wollen kann erleichtert werden, wenn für die Bewohner:innen vergünstigte Konditionen für Carsharing angeboten werden. Dies ist insbesondere für Bewohner:innen wichtig, die z.B. im Schichtdienst tätig sind und hierfür regelmäßig auf ein Auto angewiesen sind. Es ist zu empfehlen in der weiteren Ausarbeitung des Mobilitätskonzeptes über entsprechende Finanzierungsmodelle zu sprechen, die Investitionen in vergünstigte Nutzung von Carsharing durch Einnahmen aus den Stellplätzen querfinanzieren (siehe Beispiel Lincoln-Siedlung in *Kapitel 3*). Für alle Mobilitätspunkte – Bahnhof, Quartiersgaragen, *Mobility Cube* und Bushaltestelle – sollten ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten eingerichtet werden.

Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte mitdenken

Es ist zu begrüßen, dass das Bahnhofs. Quartier Biebrich als weitgehend autofreies Quartier angelegt werden soll (siehe *MOB #2*). Hierdurch entstehen viele Potentiale für die Förderung der sicheren Nahmobilität und für die Begegnung im öffentlichen Raum. Es sollte möglich sein, zum Ein- und Ausladen wohnungsnah mit dem Auto halten zu können. Hierfür sollten entsprechende Haltemöglichkeiten im öffentlichen Raum vorgehalten werden. Empfohlen wird, bei Bedarf einen Anteil dieser Haltemöglichkeiten in wohnungsnahe Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen umzuwandeln. Dieses optionale Angebot sollte bekannt gemacht werden und auf Antrag nach transparenten Kriterien vergeben werden können (siehe *Beispiel Lincoln-Siedlung*).



Abbildung 135: Wohnumfeld Grüne Mitte. IEHK, 2024. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition

Versorgung und Pflege sichtbar machen

Der städtebauliche Entwurf sieht vor übergeordnete Einrichtungen wie Nahversorger, Mitmach-Häuser, Kita und kleinere Werkstätten, entlang des zentralen Freiraums der *Grünen Mitte* anzuordnen (siehe Abbildung 135). Es ist zu empfehlen, hier auch darüber nachzudenken, wie ein Pflegedienst nach dem Bielefelder Modell an einer möglichst zentralen Lage untergebracht werden kann. Eine Möglichkeit wäre es, auch hier im Rahmen der Konzeptvergabe, entsprechende Räume in den Erdgeschosszonen vorzusehen (siehe *VERS #1*). Alle übergeordneten Nutzungen sollten von der Grünen Mitte aus zugänglich sein, eine Adresse ausbilden und möglichst „transparente" Fassaden im Erdgeschoss ausbilden, um die Lesbarkeit der Zugänge und Nutzungen zu erhöhen und die Orientierung im Quartier zu erleichtern.

Klare Zonierungen für verschiedene Geschwindigkeiten

Vom Seligmann-Baer-Platz kommend ergeben sich abwechslungsreiche Bewegungsformen in Ost-West-Richtung die durch Vor- und Rücksprünge der Raumkanten an der Nord- und Südseite der *Grünen Mitte* umgelenkt werden (siehe Abbildung 136). Zusammen mit der Rahmung durch aktive Erdgeschosszonen entstehen so attraktive Bewegungs- und Begegnungsräume für die langsamen Geschwindigkeiten von Fußgänger:innen. Im Rahmen eines integrierten Mobilitätskonzepts sollte geprüft werden, wie die Schnittstellen zu den Fahrradfahrer:innen gestaltet werden können, die im Vergleich zu Fußgänger:innen schneller unterwegs sind und direkte Wege- und Blickbeziehungen bevorzugen. Es ist zu empfehlen, klare Zonierungen für die unterschiedlichen Geschwindigkeiten zu definieren, um Konflikte zu vermeiden. Es sollte außerdem geklärt werden, wo und in welcher Form der motorisierte Verkehr Zugang hat.

Erarbeitung eines Masterplans Orientierung

Es sollte ein besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, wie die räumliche Orientierung in der *Grünen Mitte* erleichtert werden kann. Hier sollte der Einsatz von direkten Sichtbeziehungen, die klare Lesbarkeit von Knotenpunkten, Haupt- und Nebenverbindungen und die Möglichkeiten der Querung in Nord-Süd-Richtung geprüft werden. Rollbarkeit von Oberflächen sowie die Anforderungen für blinde und seheingeschränkte Menschen und der gezielte Einsatz von taktilen Leitsystemen sollten berücksichtigt werden. Es empfiehlt sich die Maßnahmen durchgängig und in enger Abstimmung mit dem Mobilitätskonzept zu entwickeln, zum Beispiel durch die weitere Ausarbeitung eines Masterplans Orientierung.



Abbildung 136: Grüner Platz. IEHK, 2024. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition



Abbildung 137: Blick in die Grüne Mitte von Westen. IEHK, 2024. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition

Grüner Platz als verbindendes Gelenk gestalten

Der „Grüne Platz“ nimmt die Funktion eines Gelenks ein, das im städtebaulichen Entwurf bereits deutlich durch Position und Form den Übergang vom öffentlichkeitswirksamen Teilquartier Kulturcube hin zum Wohnumfeld markiert. In der weiteren Ausarbeitung empfiehlt es sich, die Orientierung und Durchwegung in dieser wichtigen Weggabelung am Grünen Platz zu optimieren.

Interaktion mit der Natur

Das Bekenntnis zur Grünen Mitte (siehe Abbildung 137) als zentraler, zusammenhängender Freiraum hat viele Potentiale zur Förderung der Biodiversität, Klimaanpassung und Lebensqualität im Quartier. Hier bietet die Gestaltung des öffentlichen Raums im Sinne des *Designs für Alle* die Möglichkeit viele Synergien zu den Zielen der Inklusion herzustellen. Hier ist darauf zu achten, die direkte Interaktion mit der Natur zu ermöglichen, zum Beispiel durch unterfahrbare Sitz- und Pflanzmöbel (siehe Abbildung 138), aber auch durch die barrierefreie Gestaltung von Retentionsbecken und Zugang zum Mosbach. Dabei sollte beachtet werden, dass eventuelle Trampelfade/ Querungen durch das Grün trotzdem mit dem Rollstuhl oder dem Rollator nutzbar sein sollten, wenn diese einen „informellen“ aber faktischen Hauptweg darstellen.

*Mit Liebe zum Detail das **Reinkommen** in Gebäude und Stadträume ermöglichen.*

Das „Reinkommen“ in einen öffentlichen Raum, etwa in dem man mit jemandem ins Gespräch kommt, kann durch Verschattung und gut gestaltete Stadtmöbel erleichtert werden. Das Reinkommen in ein Gebäude kann durch die gute Auffindbarkeit von Eingängen durch Beleuchtung oder farbliche Hervorhebung erleichtert werden.



Abbildung 138: Bequem unterfahrbar. Unterfahrbares Hochbeet. Copyright rollibeet.de

Öffentliche Räume vielfältig gestalten

Es ist zu empfehlen, in den einzelnen Abschnitten der *Grünen Mitte,* unterschiedliche programmatische Schwerpunkte zu setzen. Credo sollte sein, dass die Grüne Mitte als Gesamtheit spürbar wird und möglichst viele und vielfältige Angebote machen kann, die barrierefrei nutzbar und erreichbar sind.

Themen wie transparente, durchlässige Fassaden und attraktive Erdgeschosszonen sowie niedrigschwellige, auch konsumfreie Nutzungen im öffentlichen Raum sind hier wichtig. Es empfiehlt sich zu prüfen, wie eine öffentliche Toilette, gegebenenfalls auch in Zusammenarbeit mit der Gastronomie als „Nette Toilette”, umgesetzt werden kann. Es empfiehlt sich, Verschattung und Schutz vor Regen mitzudenken, ebenso wie Wasserspender und Sitzmöglichkeiten in ausreichender Anzahl.

Gelungene Beispiele für überdachte öffentliche Räume, die Verschattung und Schutz vor der Witterung bieten und damit zu wichtigen Treffpunkten werden, sind sowohl in der Umnutzung (siehe Abbildung 139) als auch in der Neuentwicklung von Konstruktionen zu finden (siehe Abbildung 140). So könnte der Seligmann-Baer-Platz einen überdachten Bereich bekommen, in dem Platz für viele Funktionen wie Flohmarkt, aber auch Sport und Spiel ermöglicht werden (siehe *BEG #1* und *BEG #2*).



Abbildung 139: Jugendliche spielen Basketball in der ehemaligen Panzerhalle in Tübingen. Bild: Dktue. Quelle: tuepedia.de



Abbildung 140: Stadtzentrum Gent mit Markthalle, Robbrecht en Daem Architecten und Marie-José van Hee Architecten, 2012, Bild: Bert Callens, Robbrecht en Daem architecten

Angebote für Jugendliche stärken

Gerade die Vielfalt der Abschnitte ermöglicht es, zusätzlich Nischen mit Angeboten für bestimmte Gruppen wie Jugendliche zu schaffen, die häufig in der Stadtplanung wenig Beachtung finden. Das Beispiel „Sit’n’Skate”[33] führt uns im Sinne des *Designs für Alle* vor Augen, wie ein Skateplatz von jugendlichen Skater:innen mit und ohne Rollstuhl genutzt werden kann (siehe Abbildung 141). Wir empfehlen, ein solches aktivierendes Element der Sport- und Freizeitgestaltung an möglichst prominenter Stelle im grünen Band zu etablieren.

Inklusives Gewerbe fördern

Das Entschiedene „sowohl als auch“ von Gewerbe und Wohnen innerhalb des *inklusiven 15-Minuten-Stadtteils* birgt viele Potentiale für Inklusion. Alleinerziehende Mütter in der Familienphase beispielsweise sind von geringem monatlichem Nettoeinkommen und geringer sozialer Teilhabe betroffen und im weiteren Lebenszyklus von Altersarmut bedroht. Wohnungsnahe, gut erreichbare Arbeitsplätze in Verbindung mit Angeboten der Kinderbetreuung bieten eine Möglichkeit in Teilzeit einer Beschäftigung nachzugehen. Es ist daher zu begrüßen, dass im urbanen Quartier südlich der Bahntrassen auch gewerbliche Nutzung möglich sein soll. Dies kann durch die Festsetzung der Kategorie Urbanes Gebiet (MU) erreicht werden. Hier sollte geprüft werden, wie die Anforderungen des Lärmschutzes trotzdem erreicht und die Ergebnisse der



Abbildung 141: Unter dem Motto Sit`n`skate wird der Rollstuhl als Hilfsmittel und cooles Sportgerät vorgestellt. Quelle: sitnskate.de © Nature-Guides gGmbH, Fotograf: Pascal Lieleg

vertiefenden Lärmgutachten berücksichtigt werden können. Darüber hinaus können besonders bei Co-Working-Spaces Anforderungen der Barrierefreiheit für neue Formen der selbstständigen Beschäftigung und Berufstätigkeit sorgen. Das Thema „Inklusives Gewerbe“ ist bisher wenig behandelt und kann Vorbildcharakter bekommen. Barrierefreie Räume im neuen *Gewerbeband Teuerborn* und *Gewerbehof Teuerborn* als auch im *Innovationszentrum* sollten proaktiv thematisiert werden.

Den Perspektivwechsel wagen

Das vorangegangene Kapitel stellt die Potentiale und Herausforderungen des *Designs für Alle in der nachhaltigen Stadtentwicklung* beispielhaft anhand des Experimentierraums *Bahnhofs.Quartier Biebrich* vor. Die dabei eingesetzten Impulse und Handlungsfelder aus den vorangegangenen Kapiteln dienen als Grundlage und können zur vertiefenden Lektüre herangezogen werden.

Zusammenfassung

Es lässt sich festhalten, dass im vorliegenden städtebaulichen Entwurf mit dem prägenden Element der *Grünen Mitte* ein geeignetes Grundgerüst vorliegt, um Inklusion auf verschiedenen Betrachtungsebenen und in der Breite der notwendigen Handlungsfelder der nachhaltigen Stadtentwicklung zu verankern. Im Sinne des *Designs für Alle* **sollten folgende Punkte** in der weiteren Planung und städtebaulichen Vertiefung vorrangig adressiert werden:

Das *Bahnhofs.Quartier Biebrich* ist derzeit trotz seiner zentralen Lage und guten Anbindung an den ÖPNV durch die Verkehrsinfrastrukturen im Norden und Süden stark isoliert. Die fußläufigen Verbindungen in die umliegenden Nachbarschaften sind zu stärken. Es ist zu empfehlen, eine entschiedene Neuordnung und abschnittsweise Umgestaltung der Äppelallee im Süden voranzutreiben, die verbesserte Bewegungsqualitäten in Längsrichtung sowie Querungsmöglichkeiten inkludiert. Begleitend dazu sollte geprüft werden, wie die Geschwindigkeit für den motorisierten Verkehr reduziert werden kann. Gleichzeitig ist es im Sinne der barrierefreien Zugänglichkeit zu empfehlen schwellenfreie und möglichst eine schienengleiche Querung der Bahntrasse im Norden hin zur Gibb und den geplanten *Gewerbehöfe Teuerborn* auszubilden bzw. dessen Erhalt zu prüfen.

Die städtebauliche Struktur mit einem zentralen Freiraum um die grüne Mitte bietet ein starkes Rückgrat im neuen Quartier. Die Potentiale für Aufenthalts- und Bewegungsqualitäten sind deutlich erkennbar. In der weiteren städtebaulichen Vertiefung sollten Möglichkeiten des Natur-Erlebens in der *Grünen Mitte* gestärkt werden und die sozialen Infrastrukturen wie ein Pflegedienst Platz finden. Es sollte in enger Abstimmung mit dem zu erarbeitenden Mobilitätskonzept Maßnahmen der Stadtgestaltung geprüft werden, welche die räumliche Orientierung für Menschen mit und ohne Behinderung im Quartier ermöglichen. Hierbei sollte der gezielte Einsatz von taktilen Bodenleitsystemen und weiterer alternativer Systeme in Form kontrastreich gestalteten und rollbaren Bodenbelägen als Unterstützung im *Design für Alle* berücksichtigt werden.

Weiterhin ist zu empfehlen sichtbare Impulse im Sinne des *Designs für Alle* zu setzen. Besonderes Augenmerk sollte auf vielfältige Angebote im Stadtraum z.B. durch einen inklusiven Skateplatz für Jugendliche an möglichst prominenter Stelle wie dem Seligmann-Baer-Platz, sowie auf das Experimentieren im barrierefreien Wohnen mit Mehrwert für Alle gelegt werden.

6.

Fazit



Abbildung 142: Viel Platz zum Experimentieren. Handels- und Gewerbeflächen im Bahnhofs.Quartier Biebrich 2024. Bild: Gregor Schuster, Architekturfotografie

Fazit

Kernaussagen des Fachbeitrags

Der Fachbeitrag stellt die Grundbegriffe Inklusion, Dimensionen der menschlichen Vielfalt, Barrierefreiheit und *Design für Alle* vor und verdeutlicht diese anhand von aktuellen Beispielen aus der Stadtentwicklung, Gestaltung, Dienstleistung sowie Kommunikation. In Erweiterung zu Ansätzen für eine „Inklusive Stadtentwicklung", die Inklusion und Vielfalt als eine zentrale Zielqualität in der Stadt- und Quartiersentwicklung verankern, wird hier die Herangehensweise *Design für Alle* betont.

Perspektivwechsel wagen

Design für Alle in der nachhaltigen Stadtentwicklung zielt darauf ab, neben den Zielqualitäten Vielfalt und Inklusion auch die notwendige Herangehensweise von Anfang an und möglichst breit in allen Handlungsfeldern und Phasen der Quartiersplanung zu verankern. Der Ansatz *Design für Alle* stellt den Perspektivwechsel, das Arbeiten mit guten Beispielen und auf verschiedenen Betrachtungs- und Gestaltungsebenen der Stadt- und Quartiersentwicklung in den Mittelpunkt. Entstehen sollen dabei Ansätze, die nicht defizit-orientiert, sondern durch einen Mehrwert an Nutzbarkeit, Zugänglichkeit, Komfort und Ästhetik für möglichst viele Bevölkerungsgruppen überzeugen (siehe *Kapitel 2*).

Bei der Suche nach guten Beispielen aus den letzten 10 Jahren sind ein gutes Dutzend von Veröffentlichungen zu verzeichnen, die Quartiersentwicklungen mit den Zielqualitäten „Inklusion" verbinden, bzw. unter den Stichworten „Inklusives Quartier" oder „Inklusiver Stadtteil" zu finden sind. Die Präsenz des Themas in der Stadt- und Quartiersentwicklung ist sichtbar und begrüßenswert. Dies begründet sich zum einen in der andauernden demografischen Entwicklung in Deutschland, als auch in gesetzlichen Rahmen, von den „Zielen der nachhaltigen Entwicklung" der Vereinten Nationen (insbesondere Ziel 11 – „Nachhaltige Städte und Gemeinden")[44], über die im Grundgesetz verankerte Gleichstellung von Menschen mit Behinderung[45] bis hin zur Gemeinwohlorientierung in der nachhaltigen Stadtentwicklung, festgeschrieben in der neuen Leipzig Charta (siehe *Kapitel 1*, *2*). Es ist davon auszugehen, dass durch diese gesellschaftlichen und politischen Treiber:innen der Bedarf und die Nachfrage für inklusive Quartiersentwicklung in Zukunft noch zunehmen werden. Der vorliegende Fachbeitrag zielt darauf ab, einen wichtigen Grundstein für die Beschäftigung mit diesem Thema in der Landeshauptstadt Wiesbaden und weiteren Großstädten zu legen.

Gute Beispiele nutzen

Es werden eine Auswahl von drei Beispielen aus Hamburg, Bremen und Darmstadt vorgestellt. Darin wird die Sorgfalt und das Engagement deutlich, mit der sich die Beteiligten schon möglichst früh und fächerübergreifend mit Themen der inklusiven Quartiersentwicklung beschäftigen. Dies spiegelt sich auch in einem erhöhten Aufwand für die Kommunen wider, etwa in der Aneignung und Vertiefung der wichtigsten Grundlagen durch die Planenden, der Abwägung mit anderen Zielen in der Stadt- und Quartiersentwicklung in der vorbereitenden Planung, der Kommunikation nach innen und außen sowie dem Aufwand für eine zugängliche Beteiligung. Es ist notwendig diesen erhöhten Aufwand transparent zu machen, um die dafür notwendigen Ressourcen auch in Zukunft bereitstellen zu können.

In diesem Zusammenhang ist es zu empfehlen, gewissermaßen im selben Atemzug, die Mehrwerte der gemeinsamen Anstrengungen konkret zu benennen. In den guten Beispielen werden diese deutlich, zum Beispiel in dem durch Beteiligung von Interessensgruppen in Baugemeinschaften und in der Stadtgestaltung die Vielfalt im Quartier in der *Neuen Mitte Altona* auch gut zehn Jahre nach Fertigstellung noch im Alltag sichtbar wird (siehe *Kapitel 3*). Der vorliegende Fachbeitrag sammelt die wichtigsten Informationen und lädt dazu ein, im Sinne des *Designs für Alle in der nachhaltigen Stadtentwicklung,* sprechfähig zu werden.

Neue Impulse und Werkzeuge

Der Fachbeitrag stellt sechs Handlungsfelder des Designs für Alle in der nachhaltigen Stadt- und Quartiersentwicklung vor: Begegnung, Mobilität, Wohnen, Versorgung, Bildung & Beschäftigung sowie Beteiligung. Ziel ist es, den Ansatz *Design für Alle* möglichst umfassend in die Abläufe und Instrumente der Stadt- und Quartiersentwicklung abzubilden. Die Begriffe sind bewusst breiter gefasst als klassische Sektorennamen, um zum fächerübergreifenden Dialog einzuladen.

Auf die Frage, wie sich *Design für Alle* am besten in die bestehenden Rahmenwerke integrieren lässt, wird in dem Fachbeitrag ein Werkzeugkasten entworfen, der nach Handlungsfeldern und Impulsen geordnet ist. Dieser steht den „Spielregeln der nachhaltigen Stadtentwicklung" ergänzend zur Seite (siehe *Kapitel 4*).

Empfehlungen für städtebaulichen Entwurf

Der Fachbeitrag schließt mit einer Bewertung eines konkreten städtebaulichen Entwurfs zum Experimentierraum Bahnhofs.Quartier Biebrich aus Sicht der Inklusion. Es wird die gute Grundstruktur des Grünen Bandes hervorgehoben, das den öffentlichen Raum angemessen strukturiert, und im Quartier eine gute fußläufige Durchwegung in Ost-West-Richtung und Durchlässigkeit in Nord-Süd-Richtung gewährleistet. Es wird die Notwendigkeit hervorgehoben, in der vertiefenden Bearbeitung insbesondere die Schnittstellen des neuen Quartiers in den Stadtteil zu verbessern, z.B. durch schwellenfreie Querungen der stark frequentierten Bahntrasse und Äppelallee. Zudem sollte im Grünen Band die Möglichkeit des barrierefreien, wohnortnahen Natur-Erlebnisses gestärkt werden, als auch an die Vielfalt der Angebote im öffentlichen Raum und der Erdgeschosszonen entlang des Grünen Bandes gedacht werden, z.B. in dem ein Pflegeservice Platz findet oder ein inklusiver Skateplatz prominent platziert wird.

[44] *Vereinte Nationen: 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs), unric.org.*

[45] *Deutscher Bundestag - Grundgesetz.*

Übertragbare Handlungs-empfehlungen für Stadtentwicklungs-projekte

Jedes Quartier ist anders. Im Fachbeitrag lag der Fokus auf Quartieren in zentraler Lage, mit guter Anbindung an den ÖPNV und Erreichbarkeit von Stadtteilzentrum und Naherholung mit dem Rad und zu Fuß. Das Bahnhofs.Quartier Biebrich als einer der Experimentierräume war hier maßgeblich. Der Fokus war zu dem auf einer weitgehenden Neuentwicklung unter Berücksichtigung des Bestandes. Die folgenden Erkenntnisse sind auf vergleichbare Lagen und Herangehensweisen übertragbar.

1. Begegnung auf Augenhöhe findet in klimaangepassten, barrierefrei zugänglichen und vielfältig nutzbaren Räumen statt.

- **BEG#1:** Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit und barrierefreier Zugang der öffentlichen, wie gemeinschaftlich genutzten Räume sind essentiell, um eine hohe Dichte von **Begegnungen im Alltag** zu ermöglichen.

- **BEG#2:** Vielfältige, konsumfreie und **niederschwellige Nutzungen** wie Kultur, Sport- und Spielangebote ermöglichen Begegnungen mit sozialer Interaktion.

- **BEG#3: Lokale Akteur:innen** wie Vereine, Wohlfahrtsverbände, private Einrichtungen und Engagierte spielen bei der Schaffung von Begegnungsmöglichkeiten eine tragende Rolle.

2. Mobilität ermöglicht das einfache und sichere Hinkommen, Ankommen und Reinkommen im Quartier für Menschen mit und ohne Einschränkungen.

- **MOB#1:** Stadträume ermöglichen eine **sichere Mobilität für verschiedene Geschwindigkeiten** durch klare Trennung der Verkehrsflächen, deutlich gekennzeichnete und sichere Querungsstellen und der Reduktion des ruhenden motorisierten Verkehrs. Das Weiterdenken von Leit- und Orientierungssystemen integriert u.a. Vegetation, Häuser- und Bodenkanten und Beleuchtung.

- **MOB#2:** Mit dem Ziel von autoarmen Quartieren können **die Alternativen zum eigenen Auto** gestärkt werden, z.B. in dem Angebote wie Lastenräder oder Carsharing dezentral geordnet werden, die Fuß- und Radinfrastruktur priorisiert und der ÖPNV gestärkt wird.

- **MOB#3:** Im Zuge der notwendigen Klimaadaption von Stadträumen sollte neben Entsiegelung und Qualifizierung der Vegetation auch die **Zugänglichkeit von Grünflächen** und vielfältige Sinneserlebnisse in der Interaktion mit Natur gestärkt werden.

- **MOB#4: Shared Space** ermöglicht die Querung und in besonderem Maße die städtebauliche Verknüpfung von Quartieren und angrenzenden Plätzen an stark befahrenen Straßen. Es lohnt sich zu prüfen, wie Shared Space in Kombination mit Geschwindigkeitsbegrenzungen umgesetzt werden kann.

3. Wohnen zeichnet sich durch ein robustes und vielfältiges Angebot aus, das flexibel auf dynamische Veränderungen des Einzelnen wie Krankheit oder Unfall reagieren kann und dem übergeordneten Trend des demografischen Wandels berücksichtigt.

- **WOHN#1:** Bauherr:innen, Investor:innen und Träger:innen sollen frühzeitig eingebunden werden und durch eindeutige Vorgaben in der **Konzeptvergabe** und in Ausschreibungen auf dem Weg zu barrierefreien Gebäuden mit integrativen Wohnprojekten unterstützt werden.

- **WOHN#2:** Erfahrungswerte aus guten Beispielen für ein grundlegendes Maß an Barrierefreiheit im Wohnen liefern, neben den gesetzlichen Rahmen und Normen, gut verständliche Handreichungen und **klare Definitionen** von Maßnahmen und Anforderungen.

- **WOHN#3:** Demografiefestes und zukunftssicheres Wohnen zeigt sich in unterschiedlichen Wohnungsgrößen und **Flexibilität in den Grundrissen**, etwa durch ein umrüstbares Bad oder rückbaubare Elemente in den Fluren.

- **WOHN#4:** Durch **angepasste Wohnkonzepte**, die auf Netzwerke, Gemeinschaft, professionelle Betreuung, aber auch gegenseitige Hilfe setzen, wird es Menschen in vielfältigen Lebensformen ermöglicht möglichst lange in der eigenen Wohnung zu leben.

4. Versorgung ermöglicht den Zugang zu Produkten und Services des alltäglichen Bedarfes durch Handel, Nahversorger und Lieferservices, medizinische und Pflegedienstleistungen.

- **VERS#1:** Ausreichende gesundheitliche Versorgung sicherstellen, durch einen quartiersbezogenen Ansatz, in dem **Pflege- und Unterstützungsangebote** integriert und vernetzt werden und durch Treffpunkte ergänzt werden, in denen Kommunikation und Beratung Platz finden.

5. Bildung und **Beschäftigung** beinhaltet den Zugang zu Kinderbetreuung, Grundschule, Erwerbstätigkeit, Care-Arbeit oder das Engagement im Ehrenamt.

- **BB#1:** Kitas, Schulen, Ausbildungs- und Beschäftigungsstätten müssen alle baulichen Aspekte berücksichtigen und es sollten bevorzugt Träger und Unternehmen zum Zug kommen, die **Konzepte auf Augenhöhe** anbieten und selbst einen ausreichenden Arbeitnehmeranteil von Menschen mit Behinderung haben.

6. Beteiligung von Bürger:innen, Interessenvertretungen, Initiativen, Verwaltung, Politik, Eigentümer:innen und Unternehmen an der Planung und Gestaltung des Stadtteils erhöht die Transparenz und das aktive Engagement sowie Teilhabe und das Zugehörigkeitsgefühl. Gemeinsam zu Ergebnissen und Entscheidungen zukommen, stärkt den Zusammenhalt nachhaltig.

- **BET#1:** Beteiligungsveranstaltungen sollten die Entwicklung des Quartiers als Ganzes thematisieren und dabei einen bewusst weit gefassten Inklusionsbegriff anwenden. Ergänzend sollten **spezifische Handlungsfelder und Gruppen** angesprochen werden.

- **BET#2:** Beteiligungsformate sollten im gesamten Entwicklungsprozess, vom Veranstaltungsort über die verwandten Informationsmaterialien und **Kommunikationswege** barrierefrei gestaltet werden.

Schlussfolgerung und Ausblick

Gut aufgestellt
Die Landeshauptstadt Wiesbaden ist bezüglich des Ziels Inklusion und Vielfalt in der Stadt- und Quartiersentwicklung zu verankern gut aufgestellt. In der Zusammenarbeit sind viele Initiativen und beteiligte Akteur:innen in Wiesbaden sichtbar geworden, die bereits jetzt fächerübergeifend, wenn auch verteilt auf dieses gemeinsame Ziel hin arbeiten.

Mit den Spielregeln der nachhaltigen Stadtentwicklung hat sich die LHW ein gutes und in den Experimentierräumen sichtbar gelebtes theoretisches Rahmenwerk gegeben.

Viele der im vorliegenden Fachbeitrag genannten Empfehlungen können an konkrete Anknüpfungspunkte in der gelebten Planungspraxis der LHW verweisen. Um nur ein Beispiel zu nennen, gibt es bereits jetzt eine Stelle im Stadtplanungsamt, die Bauherr:innen und Investor:innen bei der Konzeptvergabe berät und unterstützt. Hier könnte in Zukunft noch stärker durch eindeutige Vorgaben in der Konzeptvergabe und in Ausschreibungen auf dem Weg zu barrierefreien Gebäuden mit integrativen Wohnprojekten unterstützt werden.

Lücken und Verbesserungsbedarf
Die vorliegende Untersuchung nahm ausgehend vom Experimentierraum Bahnhofs. Quartier Biebrich Fokus auf eine zentral gelegene, gut durch den ÖPNV erschlossene Entwicklung im Bestand. Im Rahmen dieses Projektes konnte nicht für die gesamte Bandbreite der Siedlungstypen, in verschiedenen Lagen, mit verschiedenen vorhandenen gebauten Strukturen und Kontexten eingegangen werden. Das Stadtgebiet Wiesbaden besteht auch aus Siedlungen in Lagen, die ländlich geprägt sind, mit geringerer Bevölkerungsdichte und wenig starkem Zugang zum ÖPNV, aber unter anderem mit direktem Zugang zu Grün- und Landschaftsräumen. Auch wenn einige der Impulse auch für diese weniger zentral gelegenen Quartiere anwendbar sein dürften, sollte diese Anwendbarkeit in den nächsten Schritten erweitert werden.
Die neue Leipzig-Charta betont die Notwendigkeit die Maßnahmen zur Klimaadaption und Energiewende mit Themen sozialer Nachhaltigkeit integriert zu betrachten. Die vielfältigen Verbindungen zwischen Inklusion und Klimaschutz wurden im Rahmen der Bearbeitung erkennbar und wurden in wenigen Impulsen wie MOB#4 adressiert, z.B. in der Frage wie man Entsiegelung von Grünflächen mit der Rollbarkeit von Wegen und Zugänglichkeit in Einklang bringen kann.

Führt man sich die Veränderungen wie zunehmende Starkregenereignisse vor Augen, werden eine Fülle von weiteren Herausforderungen in der Nutzbarkeit von Stadträumen für Menschen mit und ohne Einschränkungen sichtbar. Dieser Gedanke lässt sich auch auf die Folgen der hohen Energiepreise gerade für Menschen mit geringem Einkommen ausweiten und es wird deutlich, dass Themenfelder der Spielregeln wie „Klimaangepasstes Stadtgrün“, „Sensibles Wassermanagement“ und „Erneuerbare Energie“ Schnittstellen zum Ziel der Inklusion und ungehobene Potentiale für den Ansatz *Design für Alle* aufweisen. Diese konnten im Fachbeitrag nur am Rande betrachtet werden und sind auch sonst in der Forschung noch wenig bearbeitet.

Kooperation stützen
Im Fachbeitrag ist eine Auswahl von Pionierprojekten in der Landeshauptstadt Wiesbaden, der Rhein-Main Region und in ganz Deutschland versammelt. Es konnte nicht näher untersucht werden, welche Qualität der Austausch zwischen den Akteur:innen in den jeweiligen Kommunen bzw. zu weiteren wichtigen Beteiligten in der Planung und Politik derzeit hat. Wie sind beispielsweise die Anknüpfungspunkte zur Architekten- und Stadtplanerkammer in Hessen, die Weiterbildungsmaßnahmen anbietet und wo können Kooperationen mit Initiativen in den Landesministerien ausgebaut werden, die u.a zweijährlich den vielbeachteten Hessischen Staatspreis für Universelles Design auslobt? In Gesprächen mit Beteiligten wurde deutlich, dass die Kommunikation zu dem Themenfeldern *Design für Alle* in der nachhaltigen Stadtentwicklung verbessert werden sollte. Hier wurde der Wunsch geäußert verstärkt von realisierten Fallbeispielen in anderen Kommunen lernen zu wollen, zum Beispiel durch Exkursionen oder gemeinsame Workshops. Es fehlt derzeit eine Plattform für das *Design für Alle*, welche die vielen guten Initiativen in der Landeshauptstadt Wiesbaden und auf Landesebene vernetzt und sichtbar macht. Der Fachbeitrag kann hierfür nur ein Ausgangspunkt sein.

Abschließend ist festzuhalten, dass sich die Landeshauptstadt Wiesbaden sichtbar auf den Weg gemacht hat, die Vision einer inklusiven Stadtgesellschaft ganzheitlich anzugehen und bei langem Atem schrittweise umzusetzen. Besonders hervorzuheben ist das deutlich erkennbare und weiterhin wachsende Interesse in Deutschland an integrierten Ansätzen, die zu dem gesamt-gesellschaftlichen Ziel der Inklusion aus der Stadtentwicklung und -planung heraus beitragen können. Die LHW arbeitet in diesem Feld bereits mit konkreten Instrumenten wie den Spielregeln der nachhaltigen Stadtentwicklung und den Experimentierräumen. Der Fachbeitrag stellt hierzu einen weiteren Baustein zur Verstetigung von Entscheidungs- und Handlungsgrundlagen im Sinne der Inklusion dar und sollte weiter definiert und gefestigt werden.

Literaturverzeichnis

ADHS-Info - Wichtige Zahlen und Fakten: in: ADHS-Info, o. D., [online] https://www.adhs.info/fuer-erwachsene/wichtige-zahlen-und-fakten/ (letzter Zugriff: 13.05.2024).

Baumgart, Sabine; Rüdiger, Andrea: Gesundheit in der Stadtplanung, Instrumente, Verfahren, Methoden, in: oekom verlag eBooks, 2022, [online] doi:https://doi.org/10.14512/9783962388416 (letzter Zugriff: 13.05.2024).

Baumann, Dorothee; Betz, Fabian; Steffen, Gabriele: Integration und Nutzungsvielfalt im Stadtquartier: EVALO, Eröffnung von Anpassungsfähigkeit für lebendige Orte; Verbundprojekt im Forschungsprogramm „Bauen und Wohnen im 21. Jahrhundert" des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF), Weeber + Partner, Institut für Stadtplanung und Sozialforschung (Hrsg.), Norderstedt: BoD – Books on Demand, 2004.

Bocksch, René: Über 70.000 Deutsche sind blind, in: Statista Daily Data, 2022, [online] https://de.statista.com/infografik/26541/ (letzter Zugriff: 13.05.2024).

Böttges, Norbert; Kampf, Linde; Schauffler, Irmgard: Hörschädigung - Was kann ich für mich tun?, Für Menschen mit Hörminderungen und ihre Angehörigen, Deutscher Schwerhörigenbund e.V. (Hrsg.), Aufl. 2017, Berlin: Deutscher Schwerhörigenbund e.V., 2019.

Bremer Heimstiftung: Das „neue" Bremer Haus: Ihr Reihenhaus im grünen Bremer Osten, 2019, [online] https://www.bremer-heimstiftung.de/fileadmin/uploads/Infos-eigene/Broschuere_Reihenhaeuser-Ellener-Hof_web.pdf (letzter Zugriff: 21.02.2024).

Bundesministerium für Bildung und Forschung: Zahlen und Fakten, in: Bundesministerium für Bildung und Forschung - BMBF, Lesen & Schreiben - Mein Schlüssel Zur Welt, o. D., [online] https://www.bundesfachstelle-barrierefreiheit.de/DE/Fachwissen/Information-und-Kommunikation/Gebaerdensprache/gebaerdensprache_node (letzter Zugriff: 21.02.2024).

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BBSR): Stadtquartiere für Jung und Alt – eine Zukunftsaufgabe: Ergebnisse aus dem ExWoSt-Forschungsfeld „Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere". Bearb.: Klaus Habermann-Nieße; Manfred Fuhrich, Bonn: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Werkstatt: Praxis Heft 71, 2010, [online] https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/ministerien/bmvbs/wp/2010/H71.html (letzter Zugriff: 13.05.2024).

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) (Hrsg.): Neue Leipzig-Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl, Berlin 2020, [online] https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/wohnen/neue-leipzig-charta-2020.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (letzter Zugriff: 20. Mai 2024).

Bundesstiftung Baukultur (BSBK), Reiner Nagel: Baukultur Bericht: Öffentliche Räume: 2020/21, 3. Aufl., Berlin: Bundesstiftung Baukultur, 12.2020, [online] https://www.bundesstiftung-baukultur.de/fileadmin/files/medien/8349/downloads/bsbk_bkb-20-21.pdf (letzter Zugriff: 13.05.2024).

Bundesverband zur Förderung von Menschen mit Lernbehinderungen e.V., Karl-Heinz Eser: Statistik zur Lernbehinderung: Wie viele Menschen können in Deutschland zum Personenkreis der Menschen mit Lernbehinderung gerechnet werden?, 2020, [online] https://lernen-foerdern.de/wp-content/uploads/2023/02/LERNEN-FOeRDERN_Eser_Statistik-zur-Lernbehinderung_12.12.2020.pdf (letzter Zugriff: 21.02.2024).

Degenhart, Christine; Hofmann,Wilhelm; Schober, Petra; Spilsbury, Jennifer: Barrierefreies Bauen 03 - Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, in: Leitfaden für Architekten, Innenarchitekten, Landschaftsarchitekten, Stadtplaner, Ingenieure, Städte und Gemeinden, öffentliche Verkehrsträger und Interessierte zur DIN 18040, Bayerische Architektenkammer/Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr/Bayerisches Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales (Hrsg.), München: P´d, G. Peschke, Parsdorf, 2018.

Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V.: leserlich: Schritte zu einem inklusiven Kommunikationsdesign, o. D., [online] https://leserlich.info/ (letzter Zugriff: 21.02.2024).

Deutscher Bundestag - Grundgesetz: in: Deutscher Bundestag, o. D., [online] https://www.bundestag.de/gg (letzter Zugriff: 16.03.2025).

Deutscher Gehörlosen-Bund e.V. (DGB), in: Deutscher Gehörlosen-Bund e.V., 2024, [online] https://gehoerlosenbund.de/ (letzter Zugriff: 21.02.2024).

Disability Inclusive and Accessible Urban Development (DIAUD)/World Enabled: The Inclusion Imperative: Towards Disability-inclusive and Accessible Urban Development: Key Recommendations for an Inclusive Urban Agenda, CBM Christian Blind Mission (Hrsg.), 2021, [online] https://www.susana.org/_resources/documents/default/3-4190-7-1617280868.pdf (letzter Zugriff: 16.05.2024).

Global Universal Design Commission: Projects - GUDC, in: GUDC, 10.09.2024, [online] https://globaluniversaldesign.org/certification/projects/ (letzter Zugriff: 16.03.2025).

Gruber, Karin, Hofmann, Jan, Knigge, Mathias: Auf dem Prüfstand der Senioren, Heft 278, Deutsche Bank Research, 2003, [online] https://www.grauwert.info/media/archive1/news_pdf/grauwert_aktuell_08.pdf.

Hamburgische Investitions- und Förderbank: Neubau von Mietwohnungen 1. Förderweg: Förderrichtlinie für Mietwohnungen in Mehrfamilienhäusern in Hamburg, in: Hamburgische Investitions- und Förderbank, o. D., [online] https://www.ifbhh.de/api/services/document/760 (letzter Zugriff: 13.12.2024).

Kasparek, David: Holistisches Dorf. Stiftungsdorf „Neuer Ellener Hof", Bremen, in: BDA | Die Architekt | BDA 05.08.2019, [online] http://derarchitektbda.de/holistisches-dorf/ (letzter Zugriff: 21.02.2024).

Knigge, Mathias; NeumannConsult: Entwicklung handlungsleitender Kriterien für KMU zur Berücksichtigung des Konzepts Design für Alle in der Unternehmenspraxis. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (Projekt Nr. 56/12). Kurzfassung des Schlussberichts. Münster, 2014.

Knigge, Mathias: Produktentwicklung für Alt und Jung, in: Michael Freytag (Hrsg.), Verbrauchervielfalt - Chancen des demografischen Wandels für Konsum und Finanzen, Frankfurt am Main: Frankfurter Allgemeine Buch, 2013.

Knigge, Mathias: Bewegung im öffentlichen Raum: Gerade niederschwellige Angebote für ältere Menschen sind nötig, in: Free-Lounge Freizeit und Spiel, Nr. 4/2010.

Knigge, Mathias, Schmidt-Ruhland, Karin: Integration of the Elderly into the Design Process, in: The Silver Market Phenomenon, Springer eBooks, 14.09.2010.

Knigge, Mathias: Auf dem Prüfstand der Senioren, Deutsche Bank Research, 2003.

Knöll, Martin; Hopp, Sabine; Halblaub Miranda, Marianne, Hrsg.: Kühn, Friedhelm; Lück, Wolfgang; Rahe, Jochen; Werkbundakademie e.V., agenda21 TG Stadtgestalt (2018): Stadtgestaltung für eine inklusive Stadtmitte Darmstadt.

In: Kulturelle Mitte Darmstadt – Ein kritischer Stadtführer, jovis: Berlin, 2018, [online] https://tuprints.ulb.tu-darmstadt.de/8333/ (letzter Zugriff: 16.03.2024).

Landeshauptstadt München Baureferat: Masterplan Beleuchtungskonzept Freiham Nord: Erster Realisierungsabschnitt, 29.06.2016, [online] https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:cbcf3481-3aa3-4915-8512-58af392eaf58/anlage%209%20masterplan%20licht.pdf (letzter Zugriff: 13.05.2024).

Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Freiham – Ein inklusiver Stadtteil. Ziele und Maßnahmen zur inklusiven Ausgestaltung, München: Aldi-Verlag GmbH, 2018, [online] https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:83441f1e-489a-4c36-88ac-f6b921c673fc/Freiham%20%E2%80%93%20Ein%20inklusiver%20Stadtteil_barrierefrei.pdf (letzter Zugriff: 16.05.2024).

Landeshauptstadt Wiesbaden Stadtplanungsamt: Bahnhofs.Quartier Biebrich – Der Inklusive 15-Minuten Stadtteil: 2. Zukunftsforum & Online Dialog Ergebnisdokumentation, Wien/Wiesbaden, 05.07.2024, [online] https://www.wiesbaden.de/medien/downloads/leben-in-wiesbaden/amt-61/staedtebau/Dokumentation-Zukunftswerkstatt-2_Stadtplanungsamt-Wiesbaden.pdf (letzter Zugriff: 16.03.2025).

Landeshauptstadt Wiesbaden: Experimentierräume nachhaltiger Stadtentwicklung, [online] https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/wohnen-bauen/staedtebauliche-projekte/experimentierraeume (letzter Zugriff: 12.03.2025).

Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden/Sozialleistungs- und Jobcenter/Amt für Soziale Arbeit: Ältere Menschen in Wiesbaden 2020: Entwicklungen, Bedarfe und Angebote, 05.2021, [online] https://www.wiesbaden.de/medien/downloads/leben-in-wiesbaden/gesellschaft-soziales/sozialplanung/Bericht.Aeltere-Menschen-in-Wiesbaden-2020-Endfassung.pdf (letzter Zugriff: 16.03.2025).

Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden/Sozialleistungs- und Jobcenter/Amt für Soziale Arbeit (Hrsg.): #Quartiershäuser Wiesbaden – Handreichung, 02.2024, [online] https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/gesellschaft-soziales/sozialplanung/quartiershaeuser (letzter Zugriff: 27.02.2024).

Mobilitätsmanagement auf Lincoln: Mobitour auf Lincoln [Broschüre], Darmstadt: 2021 https://www.quartiermobil-darmstadt.de/wp-content/uploads/2021/10/2021-09-29_Einladung_MobiTour-Lincoln.pdf (letzter Zugriff: 27.02.2024).

Mönch, Liliane (2023): Diversität – Was bedeutet das? Aktion Mensch, 2023, [online] https://www.aktion-mensch.de/dafuer-stehen-wir/was-ist-inklusion/diversitaet-diversity (letzter Zugriff: 12.02.2025).

Nagel, Geraldine: Taubheit, Gehörlosigkeit, Onmeda-Redaktion (Hrsg.), 19.01.2022, [online] https://www.onmeda.de/krankheiten/taubheit-id200379/ (letzter Zugriff: 27.02.2024).

Nullbarriere.de: Bedarf an barrierefreien Wohnungen in Deutschland, o. D., [online] https://nullbarriere.de/bedarf-barrierefreie-wohnung.html (letzter Zugriff: 27.02.2024).

Radtke, Rainer: Anzahl der Demenzkranken in Deutschland nach Alter und Geschlecht im Jahr 2023, in Statista, [online] https://de.statista.com/statistik/daten/studie/246028/umfrage/anzahl-der-demenzkranken-in-deutschland-nach-alter-und-geschlecht/ (letzter Zugriff: 27.02.2024).

REHADAT : Ich hör' wohl nicht richtig?! Wie sich die berufliche Teilhabe von Menschen mit Hörbehinderung gestalten lässt, Ausgabe 09, Köln: 2020 [online] https://www.rehadat-wissen.de/ausgaben/09-hoerbehinderung/ (letzter Zugriff: 27.02.2024).

REHADAT: Statistik der schwerbehinderten Menschen, in: REHADAT, Juli 2024, [online] https://www.rehadat-statistik.de/statistiken/behinderung/schwerbehindertenstatistik/ (letzter Zugriff: 27.02.2024).

Reicher, Christa: Städtebauliches Entwerfen, 5. Aufl., Wiesbaden: Springer-Verlag, 2017, [online] doi:https://doi.org/10.1007/978-3-658-19873-2 (letzter Zugriff: 12.03.025).

Schönebeck Markplatz — TGP, in: TGP, 29.11.2021, [online] https://tgp-la.de/projekte/schoenebeck-marktplatz (letzter Zugriff: 16.03.2025).

Stadt Regensburg Geschäftsstelle des Beirats für Menschen mit Behinderung: Barrierefrei durch Regensburg: Ratgeber Regensburg Barrierefrei, in: Stadt Regensburg, Bonn: Luxx Medien GmbH, 2019, [online] https://www.regensburg.de/fm/121/ratgeber-regensburg-barrierefrei-2019.pdf (letzter Zugriff: 13.05.2024).

Statistisches Bundesamt: Behinderte Menschen, in: Statistisches Bundesamt, 19. Juli 2024, [online] https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Gesundheit/Behinderte-Menschen/_inhalt.html#_5ct3dy52q (letzter Zugriff: 27.02.2024).

Statistisches Bundesamt (Destatis): Lebenslagen der behinderten Menschen, Ergebnis des Mikrozensus 2019, in: Statistisches Bundesamt, report, 2021, [online] https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Gesundheit/Behinderte-Menschen/Publikationen/Downloads-Behinderte-Menschen/lebenslagen-behinderter-menschen-5122123199004.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (letzter Zugriff: 27.02.2024).

Stöppler, Reinhilde: Menschen mit (Mobilitäts-) Behinderung : Teilhabe und Verkehrssicherheit : Handbuch für Fachkräfte zur Förderung der Mobilitätskompetenzen von Menschen mit Behinderungen, in: DVR Schriftenreihe Verkehrssicherheit, Nr. 18, Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., 2015, S. 6.

Thüringer Ministerium für Soziales, Familie und Gesundheit: Der Beauftragte für Menschen mit Behinderungen beim Thüringer Ministerium für Soziales, Familie und Gesundheit: Barrierefreie Gestaltung von höhengleichen Reisendenübergängen in Bahnhöfen: BeGIN - BehindertenGleichstellung im Nahverkehr, 1. Aufl., Erfurt, 08.2006, [online] https://www.tlmb-thueringen.de/fileadmin/user_upload/redaktion_tlmb/service/downloads/barrierefrei_internet_1.pdf (letzter Zugriff: 16..03.2025).

Vereinte Nationen: 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs), in: UNRIC - Regionales Informationszentrum der Vereinten Nationen UN, o. D., [online] https://unric.org/de/17-ziele/ (letzter Zugriff: 16.03.2025).

Wikipedia: Behinderung, in: Wikipedia - Die freie Enzyklopädie, [online] https://de.wikipedia.org/wiki/Behinderung (letzter Zugriff: 20.12.2024).

Wingenfeld, Klaus; Reimer, Annelen; Tacke-Weitkamp, Linda; Voigt, Christian: Empfehlungen zum Aufbau quartiersorientierter Hilfe- und Versorgungsstrukturen nach dem Bielefelder Modell - eine Handreichung für Kommunen, Wohnungsunternehmen, ambulante Dienste und andere Interessierte, in: Institut für Pflegewissenschaft An der Universität Bielefeld (IPW), 2020, [online] https://www.bgw-bielefeld.de/wp-content/uploads/2025/03/bielefelder-modell-handreichung.pdf (letzter Zugriff: 27.02.2024).

Abbildungsverzeichnis

Titel- und Rückseite.
© 3:0 Landschaftsarchitektur, Überarbeitung: Raumposition und grauwert

Abbildung 1: Gert-Uwe Mende. Bild: LHW

Abbildung 2: Camillo Huber-Braun. Bild: Peter Kiefer Fotografie

Abbildung 3: Luftbild Biebrich, Wiesbaden. Bild: Tiefbau- u. Vermessungsamt Wiesbaden

Abbildung 4: Impressionen aus dem Bahnhofs.Quartier Biebrich. Bilder: Gregor Schuster, LHW

Abbildung 5: Vielfalt trifft auf standardisierte Lösungen. Bild: Volker Doose / EDAD – Design für Alle Deutschland e.V.

Abbildung 6: Dimensionen. Bild: Mathias Knigge, Büro grauwert

Abbildung 7: Mobilität. Bild: EDAD - Design für Alle Deutschland e.V.

Abbildung 8: Sehen. Bild: EDAD - Design für Alle Deutschland e.V.

Abbildung 9: Hören. Bild: EDAD - Design für Alle Deutschland e.V.

Abbildung 10: Gebärden. Bild: EDAD - Design für Alle Deutschland e.V.

Abbildung 11: Verstehen / EDAD – Design für Alle Deutschland e.V.

Abbildung 12: Illustration der Prinzipien Exklusion, Integration und Inklusion. Bild: Aktion Mensch

Abbildung 13: Beschriftung „Toiletten für Behinderte“ Hamburg Laeiszhalle. Bild: Mathias Knigge, Büro grauwert

Abbildung 14: Barrierefreiheit als Speziallösung – Rollstuhlschaukel. Bild: HH58, Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0

Abbildung 15: Bodengleiche Dusche. Bild: Fa. Schlüter

Abbildung 16: OXO Salatschleuder im Gebrauch. Bild: Mathias Knigge, Büro grauwert

Abbildung 17: Treppenstufe in Seeloge Eutin. Bild: Mathias Knigge, Büro grauwert

Abbildung 18: Stecker Bild: Fa. Schulte

Abbildung 19: VoiceOver fähiges iPhone. Bild: Fa. Apple

Abbildung 20: Musterwohnung Belle Wi in Wiesbaden Bild: wiesbaden.de / Amt für Soziale Arbeit

Abbildung 21: „Für ein inklusives Wiesbaden!“ Wiesbadener Olympics-Inklusionslauf. Bild: wiesbaden.de. Foto: Anton Trexler

Abbildung 22: Bereich des Modells. Bild: wiesbaden.de

Abbildung 23: Publikation Wiesbadener #Quartiershäuser. Bild: GoodStudio/shutterstock.com, Quelle: Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden. Sozialleistungs- und Jobcenter und Amt für Soziale Arbeit, 2024

Abbildung 24: Grafik: Martin Knöll, Mathias Knigge, basierend auf folgenden Quellen: Mathias Knigge 2013: Produktentwicklung für Jung und Alt in: M. Freytag Verbrauchervielfalt, Frankfurter Allgemeine Buch; Liliane Mönch 2023: Was ist Diversität? in Aktion Mensch, Dimensionen von Diversität

Abbildung 25: Verkehrsberuhigte und barrierarme Gestaltung der Exhibition Road in London. Bild: Sören Jungclaus basierend auf Marston (Holdings) Limited. Quelle: Exhibition Road

Abbildung 26: Ellener Hof in Bremen: Das als sozial-ökologisch konzipierte Stadtquartier ist stark durchgrünt und durchweg nahezu barrierefrei begehbar. Bild: © De Zwarte Hond

Abbildung 27: Luftbild Ellener Hof. Bild: PR-PARTNER…, Rainer Geue, Martin Rospek

Abbildung 28: Bewohner:in in Wohnanlage für Senior:innen im Stiftungsdorf Ellener Hof. Bild: Stadtleben Ellener Hof, Fotograf: Rainer Geue

Abbildung 29: Hauseingang im Ellener Hof mit taktilem und optischem Kontrast. Bild: © Bremer Heimstiftung / p+t planung

Abbildung 30: Begrünter Innenhof der Wohnanlage für Senior:innen im Ellener Hof. Bild: Stadtleben Ellener Hof, Fotograf: Rainer Geue

Abbildung 31: Barrierefreiheit ist die Voraussetzung für die Teilhabe behinderter Menschen. So können zum Beispiel auch Hochbeete unterfahrbar sein. © rollibeet.de. Unterfahrbares Hochbeet

Abbildung 32: Neue Mitte Altona setzt bei Inklusionsprojekten auf Baugemeinschaften. Bild: Q8 Altona & Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen. Basierend auf Urbanista © urbanista GmbH & Co KG

Abbildung 33: Neue Mitte Altona. Bild: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, dl-de/by-2-0

Abbildung 34: Mobilitätslageplan. Bild: Lincoln-Mobil. Quelle: lincoln-darmstadt.de

Abbildung 35: Lincoln-Siedlung, 2021. Bild: Gladys Vásquez Fauggier

Abbildung 36: Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 37: Hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert. Adaptiert von Rahmenplan Stuttgart Rosenstein, asp Architekten und Koeber Landschaftsarchitektur. S.314

Abbildung 38: Quartiersplatz als Treffpunkt mit Brunnen und Sitzelementen in München. Bild: Landeshauptstadt München, Michael Nagy. Quelle: „Freiham – Ein inklusiver Stadtteil“, 2018

Abbildung 39: Lola-Rogge-Platz, Baakenhafen, HafenCity, Hamburg. Bild: UDP

Abbildung 40: Logo der Aktion „Nette Toilette“ in Heidelberg © Nette Toilette, STUDIOO GmbH, Konzept- und Werbeagentur, Aalen

Abbildung 41: Trinkstation. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 42: Stadtzentrum Gent mit Markthalle, Robbrecht en Daem Architecten und Marie-José van Hee Architecten, 2012, Bild: Bert Callens, Robbrecht en Daem architecten

Abbildung 43: Markplatz/Parkplatz. Bild: ©Joosten für Büro Topotek 1, Berlin

Abbildung 44: Experimentelle Sitzmöglichkeiten. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 45: Karussel für Alle. Bietet gemeinsame Erlebnisse für alle Kinder. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 46: Lyoner Passage (A), Pariser Platz (B), Liverpooler Platz (C), Köln Chorweiler. Bild: arge chorweiler/lad+

Abbildung 47: Rückseite Shoppingcenter mit Kletterwand. Köln Chorweiler. Bild: arge chorweiler/lad+

Abbildung 48: Treffpunkt mit Wasserspiel, Schatten u. Bäumen, Köln Chorweiler. Bild: arge chorweiler/lad+

Abbildung 49: Von Parkplatz zu Stadtplatz, Köln Chorweiler. Bild: © VIOLA EPLER Fotografie

Abbildung 50: Orte zum Verweilen mit Wasserbrunnen und Hecken. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 51: Kümmern um Nistkästen als gemeinsame Aktivität im öffentlichen Raum. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 52: Unterfahrbares Hochbeet für einfachere Gartenarbeit. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 53: Tisch mit barrierefreier Tischverlängerung. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 54: Der Lipschitzbrunnen lädt zum Verweilen ein, dient aber auch als Treffpunkt für Kinderaktionen und Nachbarn. Gropiusstadt Berlin. Bild: BA Neukölln/U.Ungethüm

Abbildung 55: Der Winkelriedplatz in Basel ist als ,,Spielraum" ein markanter Ort in einem innerstädtisch dichten Quartier. © Franz Reschke Landschaftsarchitektur GmbH, Fotografie: Christian Roeder, Marc Leppin

Abbildung 56: Umfrage zu Attraktivität i. öffentl. Raum. Quelle: : H. Knoflacher 1995 in: Bundesstiftung Baukultur, „Öffentliche Räume”, 2020, S. 37. © Bundesstiftung Baukultur

Abbildung 57: Street Art im Park. Neuer Stadtteil in Aspern, Wien, Österreich mit hohem Anteil an barrierefreien öffentlichen Raum (50%). © Wien 3420 aspern Development AG, Fotografin: Luiza Puiu

Abbildung 58: Trotz Baustelle ein schöner Anblick: das Projekt „Beautification“ in Aspern, Wien, Österreich. © Wien 3420 aspern Development AG, Fotograf: Daniel Hawelka

Abbildung 59: Unterführung am Biebricher Bahnhof. Bild: UDP

Abbildung 60: Unterführung im Design für Alle. Bild Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 61: Austausch in Alltagssituationen. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 62: Dritter Ort. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 63: Repair-Café. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 64: Überdachte Flächen im öffentlichen Raum, die von allen genutzt werden können. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 65: Multifunktionales Zentrum. Bild: Heike Otto, Otto & Zehner Planungs-GmbH

Abbildung 66: Multifunktionales Zentrum Wolkenrasen. Bild: Stadtverwaltung Sonneberg

Abbildung 67: Amphitheater -eins von drei Nutzungsbereichen der Wolke 14. Bild: Stadtverwaltung Sonneberg, sonneberg.de

Abbildung 68: Pflege-Points, eine Anlaufstelle für Fragen rund um Pflege im Quartier. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 69: Kleinere Nahversorgungseinrichtungen. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 70: Beratungsmöglichkeiten im Bereich Gesundheit. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 71: Erdgeschosszonen mit öffentlich zugänglichen Nutzungen. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 72: Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, Außensitzbereiche und Haltestelle: alles in Sichtweite! Haidhausen, München. Bild: STADT RAUM PLANUNG. Quelle: Landeshauptstadt München, „Freiham – Ein inklusiver Stadtteil“, 2018

Abbildung 73: Kulturdonnerstag im Yella Yella. Bild: Luiza Puiu Quelle: Neuer Stadtteil, Aspern, Österreich

Abbildung 74: Künstlerisches partizipatorisches Pilotprojekt in München. Künstler:in-

nen mit und ohne Behinderung erarbeiten und präsentieren Werke aus den Bereichen Bildende Kunst, Musik, Tanz und Theater, Bild: Landeshauptstadt München, Michael Nagy. Quelle: Landeshauptstadt München, „Freiham – Ein inklusiver Stadtteil". Projekt: „Was geht? Kunst und Inklusion"

Abbildung 75: Asphaltierte Streifen im Quartierspark Neue Mitte Altona. Bild: UDP

Abbildung 76: Helle Laufbänder in Warburg müssen immer frei von Hindernissen sein. Quelle. Warburg, NRW – Barrierefreie Stadtplanung: Auf dem Laufband durch die City

Abbildung 77: Kontrastreiche, taktile Leitelemente, Neue Mitte Altona Bild: arbos Freiraumplanung/Masuch + Olbrisch

Abbildung 78: Eine Mitte für Alle – Inklusive Stadtentwicklung in Hamburg-Altona. Bild: Q8 / Sozialraumentwicklung

Abbildung 79: Gleichmäßig gepflasterte Fußgängerzone in Hamburg-Altona mit kontrastierender Pflasterreihe als Orientierungshilfe. Bild: Mathias Knigge, Büro grauwert

Abbildung 80: Inklusives Quartier „Neue Mitte Altona". Bild: UDP

Abbildung 81: Oberflächengestaltung, die vielen Gruppen zugutekommt. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 82: Exhibition Road vorher (2009). © Txlxt TxlxT, CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons

Abbildung 83: Exhibition Road nachher (2018). © Malc McDonald, CC BY-SA 2.0, via Wikimedia Commons

Abbildung 84: London. Exhibition Road löst mit einer ebenen Pflasterung viele wichtige Aspekte einer inklusiven Straßenraumgestaltung im Design für Alle. Bild:Sören Jungclaus, Büro grauwert basierend auf Marston (Holdings) Limited. Quelle: Exhibition Road

Abbildung 85: Umgang mit historischen Pflaster. Bild: © Neumann Consult

Abbildung 86: Erschütterungsarm befahrbarer Weg. Bild: Mathias Knigge, Büro grauwert

Abbildung 87: „Easycross" der Firma Klostermann. Bild: © Klostermann GmbH & Co. KG

Abbildung 88: Taktile Leitsysteme, wie Bodenindikatoren helfen sehbehinderten Menschen, sich in öffentlichen Räumen unabhängig zu bewegen. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 89: Taktile Auszeichnung. Bild: © Stadt Wedel/Kamin. Quelle: wedel.de

Abbildung 90: Leicht verständliche Beschilderung: Piktogramm mit Klartext in Leichter Sprache – hoher Kontrast und große Schrift erleichtern die Orientierung. Bild: Lizenzfrei

Abbildung 91: Kontraste im Bodenbelag als Leitsystem. Umweltbundesamt Dessau Quelle: BMWSB – Leitfaden Barrierefreies Bauen, ©Marcus Bredt

Abbildung 92: Tastmodelle machen Gebäude für alle erkennbar. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 93: Taktile Leitsysteme helfen dabei durch komplexe Umgebungen zu führen, etwa innerhalb von Gebäuden. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 94: Vegetation als Orientierung. Quelle: Studentischer Entwurf „Biebrich blüht auf" Bild: UDP, Krug, Pinkepank, Weckert

Abbildung 95: Durchgängige Beleuchtung. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 96: Projekt Lumiere. Bilder: Reto Marty, nachtaktiv GmbH, BURRI

Abbildung 97: Rollstuhlgerechte Parkplätze mit ausreichend Platz zum Ein- und Aussteigen in Bürgersteignähe. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 98: Farbgestaltung Behindertenparkplatz. Quelle: BMWSB – Leitfaden Barrierefreies Bauen, Büro Topotek 1, Berlin; Foto: Haans Joosten

Abbildung 99: Negativbeispiel Neu Zippendorf. Quelle: BMWSB – Barrieren in Stadtquartieren überwinden. Bild: Landeshauptstadt Schwerin

Abbildung 100: App-gesteuertes Car-Sharing. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 101: E-Lastenradverleih. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 102: On-Demand-Shuttle. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 103: Fahrradstationen ausgestattet mit einem praktischen Satz an Werkzeugen zur Reparatur, sind nicht nur für Fahrräder attraktiv. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 104: fLotte SoziaL. Bild: Radeln ohne Alter Deutschland e.V. Quelle: fLotte SoziaL.; Radeln ohne Alter Deutschland e.V.

Abbildung 105: Barrierefreiheit im ÖPNV und an Bahnhöfen. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 106: Der MOIA Shuttle Bus als Ergänzung zum ÖPNV. Bild: MOIA GmbH, Hamburg

Abbildung 107: Fahrgäste im Rollstuhl finden in den MOIA-Shuttles Platz. Bild: MOIA GmbH, Hamburg

Abbildung 108: Wassergebundene Decke mit guter Rollbarkeit. Bild: GEM mbH / mags Mönchengladbacher Abfall-, Grün- und Straßenbetriebe AöR

Abbildung 109: Gefühlsdusche. Tore mit Vorhängen aus verschiedenen Materialien, die zum Empfinden und Entdecken einladen. Bild: ESF Emsland Spiel- und Freizeitgeräte GmbH & Co. KG

Abbildung 110: Emanuel-Merck-Platz, Darmstadt, Bild: Martin Knöll

Abbildung 111: Geneigte Mülltonne, mit einer Hand bedienbar. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 112: Bad mit ausreichend Rangierfläche. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 113: Unterfahrbare Küche. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 114: Wohnungsflur und Bad mit flexiblerer Flächennutzung. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 115: Bild: GoodStudio/shutterstock.com Quelle: Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden. Sozialleistungs- und Jobcenter und Amt für Soziale Arbeit, 2024

Abbildung 116: WG Connewitz in Leipzig. Bild: Aktion Mensch e.V.

Abbildung 117: Wohnprojekt BliSS für Blinde, Sehbehinderte und Sehende. Bild: Wohnprojekt BliSS

Abbildung 118: Inklusives Quartier „Neue Mitte Altona". Bild: UDP

Abbildung 119: Selbstverwaltetes Wohn- und Kulturprojekt. Bild: © Sargfabrik – Verein für integrative Lebensgestaltung

Abbildung 120: Moderne Arbeitsplatzkonzepte für Menschen mit Behinderung oder Distanz zum Arbeitsmarkt. Bild: Sören Jungclaus, Büro grauwert

Abbildung 121: KI-Lösung zur kostenfreien Übersetzung von Texten in einfache Sprache. Bereitgestellt durch FC St. Pauli, einfachesprache.xyz

Abbildung 122: Räumlicher Fokus des Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzepts (IEHK) für den Experimentierraum Bahnhofs.Quartier Biebrich. Bild: LHW, hartlockstädtebau, Raumposition

Abbildung 123: Städtebaulicher Entwurf im Rahmen des IEHK. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition

Abbildung 124: Bahnhofs.Quartier Biebrich. Bild: Gregor Schuster, LHW

Abbildung 125: Vorgeschlagene Städtebauliche Struktur der Neuordnung aus dem IEHK. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition

Abbildung 126: Übersicht der im städtebaulichen Entwurf vorgeschlagenen Maßnahmen zum Themenfeld Inklusion. IEHK, 2024. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition

Abbildung 127: Profile der Äppelallee im Bestand und verschiedene Varianten zur Optimierung für den Fuß- und Radverkehr (von links nach rechts). IEHK, 2024. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition

Abbildung 128: Vernetztes Quartier der kurzen Wege, IEHK, 2024. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition

Abbildung 129: Emanuel-Merck-Platz, Darmstadt, Bild: Martin Knöll

Abbildung 130: Der Seligmann-Baer-Platz wird zum „zentralen Raum für Begegnung" aufgewertet und verbindet angrenzende Stadtteile mit dem neuen Bahnhofs.Quartier. IEHK, 2024. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition

Abbildung 131: Barrierefreie Unterführungen, wie diese in Verlängerung der Hagenauer Straße, verbinden den südlichen und den nördlichen Teil des Bahnhofs.Quartiers Biebrich. IEHK, 2024. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition

Abbildung 132: Der Tunnel für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen am Bahnhof in Amsterdam zeigt ein gelungenes Beispiel für die funktionale Trennung von Verkehrsteilnehmenden mit verschiedenen Geschwindigkeiten sowie die wertige Gestaltung durch Beleuchtung und Oberflächenmaterialien, um Angsträume zu vermeiden. Bild: © Jannes Linders (Fotograf), Benthem Crouwel Architects

Abbildung 133: Lincoln-Siedlung, 2021. Bild: Gladys Vásquez Fauggier

Abbildung 134: Mobilitätslageplan. Bild: Lincoln-Mobil. Quelle: lincoln-darmstadt.de

Abbildung 135: Wohnumfeld Grüne Mitte. IEHK, 2024. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition

Abbildung 136: Grüner Platz. IEHK, 2024. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition

Abbildung 137: Blick in die Grüne Mitte von Westen. IEHK, 2024. Bild: hartlockstädtebau, Raumposition

Abbildung 138: Bequem unterfahrbar. Unterfahrbares Hochbeet. Copyright rollibeet.de

Abbildung 139: Jugendliche spielen Basketball in der ehemaligen Panzerhalle in Tübingen. Bild: Dktue. Quelle: tuepedia.de

Abbildung 140: Stadtzentrum Gent mit Markthalle, Robbrecht en Daem Architecten und Marie-José van Hee Architecten, 2012, Bild: Bert Callens, Robbrecht en Daem architecten

Abbildung 141: Unter dem Motto Sit`n`skate wird der Rollstuhl als Hilfsmittel und cooles Sportgerät vorgestellt. Quelle: sitnskate.de © Nature-Guides gGmbH, Fotograf: Pascal Lieleg

Abbildung 142: Viel Platz zum Experimentieren. Handels- und Gewerbeflächen im Bahnhofs.Quartier Biebrich 2024. Bild: Gregor Schuster, Architekturfotografie

Impressum

Auftraggeberin
Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt
Wiesbaden
Gustav-Stresemann-Ring 15
65189 Wiesbaden

Projektleitung und Kontakt
Marvin Burmester, Tobias Nava, Marcus
Vaupel, Melanie Göbel

E-Mail: statdtentwicklung@wiesbaden.de
bzw. staedtebauliche-sonderprojek-
te@wiesbaden.de

Auftragnehmerinnen
Technische Universität Darmstadt
Fachbereich Architektur
Fachgebiet Entwerfen und Stadtplanung
Prof. Dr.-Ing. Martin Knöll
El-Lissitzky-Straße 1
64287 Darmstadt

Grauwert
Büro für Inklusion & demografiefeste
Lösungen
Mathias Knigge
Eulenstraße 91
22763 Hamburg

Autoren (in alphabetischer Reihenfolge)
Sören Jungclaus
Mathias Knigge
Martin Knöll
Camilo Pfeffer
Madlen von Wulffen (Mitarbeit)

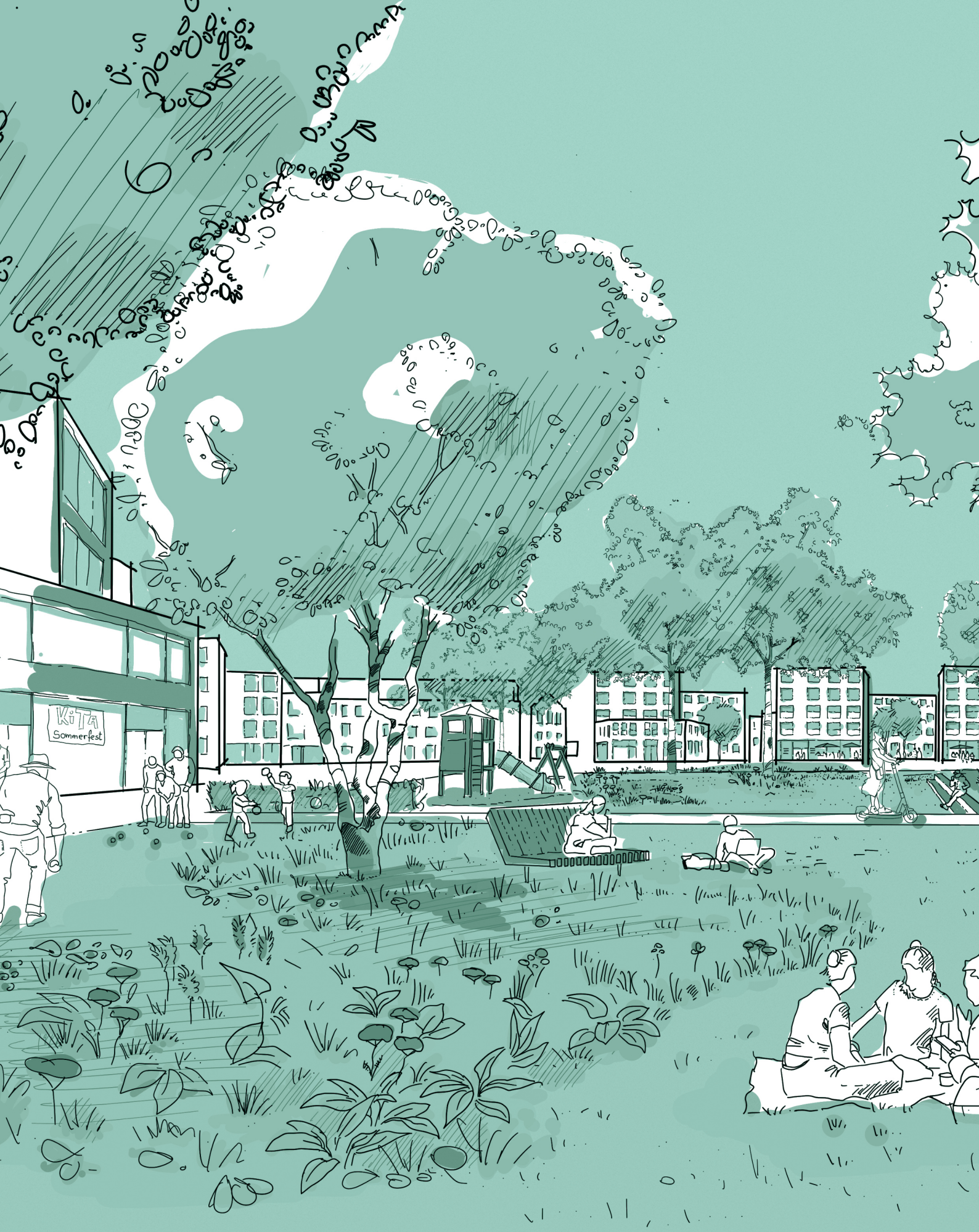
Satz und Gestaltung
Estelle-Marie Büschel
Slávka Fratričová
Mathias Knigge

Weitere Informationen

wiesbaden.de/bahnhofsquartier-biebrich

Zitiervorschlag

Jungclaus, S.; Knigge, M.; Knöll, M.; Pfeffer, C.: „Design für Alle in der nachhaltigen Stadtentwicklung“, Fachbeitrag für die Entwicklung eines inklusiven 15-Minuten-Stadtteils mit Handlungsempfehlungen für das Bahnhofs.Quartier Biebrich in Wiesbaden, Auftraggeberin: Stadtplanungsamt Landeshauptstadt Wiesbaden, Herausgeberin: Technische Universität Darmstadt, Fachgebiet Entwerfen und Stadtplanung, 2025


KiTa
Sommerfest