

RAUM für ALLE  
 Marktchancen für kleine und mittlere  
 Unternehmen in der Stadtentwicklung



RAUM für ALLE

Marktchancen für kleine und mittlere  
Unternehmen in der Stadtentwicklung



Die vorliegende Broschüre wurde im Rahmen des Arbeitsschwerpunktes „DfA/Gesundheitswirtschaft“ des Projektes „Steigerung des Transfers des RKW Kompetenzzentrums“ erstellt.

Das Projekt wurde vom RKW Kompetenzzentrum durchgeführt.

Das Projekt wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages gefördert.

**Herausgeber**

RKW Kompetenzzentrum

**Für das Vorhaben zuständig / Fachredaktion**

Tanja Leis, Beate Schlink, Projektleitung

RKW Kompetenzzentrum

Düsseldorfer Straße 40A • 65760 Eschborn

T +49.6196.495.3525 / -3521

leis@rkw.de; schlink@rkw.de

**Schlussredaktion** Rabena Ahluwalia / Brigitte Millenat

**Gestaltung** Christopher Dürr

**Druck**

H. Reuffurth GmbH, Phillip-Reis-Straße 6, 63165 Mühlheim am Rhein

**Bildnachweis**

Bildrechte und Quellen sind im Bildverzeichnis (Seite 128-129) aufgeführt.

© 2012 Alle Rechte vorbehalten

Rationalisierungs- und Innovationszentrum

der Deutschen Wirtschaft e.V. • Sitz des RKW e.V.: Eschborn

Amtsgericht: Frankfurt am Main VR 4170

RAUM für ALLE

Marktchancen für kleine und mittlere  
Unternehmen in der Stadtentwicklung

# Inhaltsverzeichnis

## Raum für Alle – Marktchancen für kleine und mittlere Unternehmen in der Stadtentwicklung

### **Design für Alle – sozio-ökonomische Notwendigkeit und Marktpotenzial für kleine und mittlere Unternehmen**

Tanja Leis, Beate Schlink, RKW Kompetenzzentrum.....6

## Gestaltungskonzepte und praktische Lösungen für mehr Mobilität ..... 10

### **Strukturelle Orientierungssysteme (SOS) – Modell für ein barrierefreies Stadtentwicklungskonzept**

Nadine Metlitzky, Factus 2 Institut.....10

### **Köln – eine Stadt für Alle: Gestaltungshandbuch für die Innenstadt**

Caroline Wagner, Stadt Köln.....17

### **Urban Space – Kommunale Zugänglichkeitspläne**

Jörn Berding, FH Erfurt, Institut Verkehr und Raum..... 20

### **Die neuen Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen unter Berücksichtigung von Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf**

Dr. Markus Rebstock, FH Erfurt, Institut Verkehr und Raum ..... 27

### **Hardware für Alle! – Lösungen mit Betonstein**

Günter Laubinger, Rinn GmbH & Co. KG .....34

### **Mobilitätsangebote für Alle – Lösungsmöglichkeiten mit Produkten von PROFILBETON**

Wolfgang Hasch, PROFILBETON GmbH.....38

### **Mobile Information und Navigation – Zur Entwicklung barrierefreier Software- Anwendungen**

Ginger Claassen, Siemens AG .....42

## Möglichkeiten nachhaltiger Wohn- und Freiraumgestaltung ..... 46

### **Neue Wohn- und Quartierskonzepte – Beispiele aus dem Wettbewerb zum Deutschen Bauherrenpreis**

Dr. Bernd Hunger, GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen..... 46

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Partizipatives Gestalten – Beteiligung, Zusammenarbeit und Innovation als Geschäftsmodell</b>   |           |
| Jascha Rohr, Institut für Partizipatives Gestalten .....   | 54        |
| <b>Aufwertung städtischer Freiräume am Beispiel Hanau-Freigericht</b>  |           |
| Andreas Paul, Hochschule RheinMain .....   | 61        |
| <b>Gärten als Erholungs- und Therapieraum</b>  |           |
| Alexander Nix, Conturz .....   | 70        |
| <b>Finanzierung von Investitionen in die barrierefreie Freiraumgestaltung durch öffentliche Fördermittel</b>   |           |
| Manfred Häpp, concepts for communication .....   | 79        |
|  <b>Zugänglichkeit von Gesundheitsdienstleistungen und Kulturangeboten.....</b> | <b>92</b> |
| <b>Wege für Alle – Zugänglichkeit von Gesundheitsdienstleistungen</b>  |           |
| Eckhard Feddersen, feddersenarchitekten .....  | 92        |
| <b>„Barrierefrei“ ist mehr als „rolli-gerecht“ – Das Projekt „Barrierefreie Praxis“ in der Arztauskunft</b>  |           |
| Dr. Peter Müller, Stiftung Gesundheit.....   | 97        |
| <b>Kulturraum Stadt – Bedarfe und Marktchancen einer kulturorientierten Freizeit</b>   |           |
| Hilke Groenewold, Barrierefreiheit und Architektur, Dr. Petra Zadel-Sodtke, STADT.LAND.MENSCH.....   | 102       |
| <b>Wege zur Kultur für Alle – Barrierefreie Zugänge zu denkmalgeschützten Gebäuden</b>   |           |
| Ursula Fuss, c.f. Architekten BDA.....   | 110       |
| <br>   |           |
| Personen und Kontakte in alphabetischer Reihenfolge.....   | 116       |
| Literatur, nützliche Links .....   | 126       |
| Bildverzeichnis.....   | 128       |

# Einführung

Tanja Leis, Beate Schlink

## **D**esign für Alle – sozio-ökonomische Notwendigkeit und Marktpotenzial für mittelständische Unternehmen

Dem Konzept „Design für Alle“ liegt die Idee zugrunde, dass die Gestaltung der Umwelt am Menschen orientiert werden muss. Es geht darum, Ausgrenzungen zu vermeiden und die Vielfalt der Menschen zu berücksichtigen (verwandte Themen und Begriffe: Universal Design, Accessibility, Usability, Chancengleichheit, Barrierefreiheit). Insofern richtet sich das Design für Alle grundsätzlich nicht nur an ältere Menschen oder an Menschen mit Behinderung, sondern auch an junge Familien, Kinder oder Menschen, die auch nur zeitweise einen erschwerten Zugang zu Räumen, Produkten oder Dienstleistungen haben können. Sie sollen schon in der Planungsphase von Angeboten einbezogen werden. Neben dem steigenden Bedarf an Produkten und Dienstleistungen, die für alle nutzbar und zugänglich sind, entstehen auch Anforderungen an Arbeitsplätze, die den sich verändernden Belegschaftsstrukturen der Betriebe Rechnung tragen, aber auch an bedarfsgerechtem Wohn- und Lebensraum.

### Unterstützung von Vielfalt und Inklusion

Gerade die demografische Entwicklung und die damit einhergehende Alterung der Gesellschaft bieten Anlass, dass dem Konzept mehr Bedeutung beigemessen wird. Wobei neben dem sozialen Aspekt zunehmend auch eine ökonomische Orientierung erfolgt. So lassen sich im Bereich der Gesundheitswirtschaft erhebliche Kosten einsparen, weil Design für Alle unter anderem dafür sorgt, dass Menschen möglichst lange selbständig in ihrem Wohnumfeld verbleiben können. Ältere Menschen werden aber auch zu einer wichtigen Kunden- bzw. Zielgruppe für Unternehmen. Mit dem Wissen um die Bedürfnisse älterer Konsumenten, der Entwicklung und dem Angebot entsprechender Produkte und Dienstleistungen können sie erhebliche Wettbewerbsvorteile und Markterfolge erzielen.

Zurückgehende Geburtenraten sind u.a. ein Indiz dafür, dass unsere Umwelt alles andere als familienfreundlich ist. Es muss also auch darum gehen, die Lebensbedingungen für junge Familien entsprechend zu gestalten. Finanzielle Anreize spielen eine wichtige, aber nicht die wichtigste Rolle. Attraktive Arbeitgeber bieten flexible Arbeitszeitmodelle und unterstützen kinderfreundliche Infrastrukturen. Schließlich dürfen Kinder nicht nur als künftige Rentenzahler und Produktionsfaktor betrachtet werden, vielmehr als Erben einer Welt, die von uns, den Erwachsenen, gestaltet wird. Was läge also näher, als Kindern hier eine besondere Lobby zu geben?

Um dem Fachkräftemangel mittelfristig entgegenzuwirken, braucht das Land Migranten. Auch hier muss es darum gehen, sie in der Mitte unserer Gesellschaft willkommen zu heißen und ihr Leben durch gemeinsam gestaltete Angebote zu bereichern.

## Unser RKW-Projekt „Design für Alle – Marktchancen für kleine und mittlere Unternehmen“<sup>3</sup>

Um gesellschaftliche Teilhabe geht es schließlich auch in der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, die 2009 in Kraft trat. Die Bundesregierung hat einen Nationalen Aktionsplan zur Umsetzung ihrer Vorgaben erstellt, in dem das Konzept „Design für Alle“ verankert ist. Welche Marktpotenziale sich hier für Unternehmen erschließen, machen die folgenden Zitate deutlich:

„Die Bundesregierung setzt sich deshalb für ein „Design für Alle“ ein, das die Bandbreite menschlicher Fähigkeiten, Fertigkeiten, Bedürfnisse und Vorlieben berücksichtigt; außerdem sollen Assistenzsysteme entwickelt werden, die Menschen mit körperlichen Handicaps unterstützen. Hierfür werden Forschungsmittel zur Verfügung gestellt.“<sup>1</sup>

„Die Bundesregierung wird sich dafür einsetzen, dass seitens der Hersteller von Gebrauchsgegenständen des täglichen Bedarfs der Grundsatz des „Designs für Alle“ im Interesse älterer und behinderter Menschen stärkere Beachtung findet.“<sup>2</sup>

Auf der Grundlage des vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie im Mai 2009 veröffentlichten Gutachtens „Impulse für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung durch Orientierung von Unternehmen und Wirtschaftspolitik am Konzept Design für Alle“<sup>4</sup> wurden in den vergangenen vier Jahren eine Reihe von Fachveranstaltungen für die Hauptzielgruppe „kleine und mittelständische Unternehmen“ konzipiert und durchgeführt, mehrere RKW-Fachpublikationen unter Mitwirkung von Experten erarbeitet. Die Ziele unseres Projektes sind die Sensibilisierung und Information von kleinen und mittleren Unternehmen, insbesondere anhand praxisnaher Beispiele, sowie die Initiierung von Netzwerken/Kooperationen auf regionaler und Bundes-Ebene.

Neben dem Austausch von Informationen und Erfahrungen wurden aus unseren Veranstaltungen Themen für Anschlussaktivitäten generiert sowie Weiterbildungs- bzw. Forschungsbedarfe erhoben. Wir haben mit unseren Veranstaltungen ca. siebenhundert Teilnehmer erreicht und erfahren, wie groß das Interesse der Beteiligten an Erfahrungsaustausch und der Bedarf an Vernetzung ist. Gleich mehrere Tagungen befassten sich mit dem Thema Urbane Verkehrs- und Freiraumgestaltung. Wir haben daher beschlossen, den Vorträgen und Praxisbeispielen durch die Veröffentlichung des vorliegenden Readers mehr Nachhaltigkeit zu verschaffen.

<sup>1</sup> Bundesministerium für Arbeit und Soziales: Unser Weg in eine inklusive Gesellschaft, Berlin September 2011, S. 17 – <sup>2</sup> ebd., S. . 78

<sup>3</sup> RKW-Projektwebsite mit Veranstaltungsprogrammen, Partnern, Vorträgen, Publikationen zum Download, auch als

Hörfassung im Daisy-Format [www.rkw.de/dfa](http://www.rkw.de/dfa) <sup>4</sup> Malte Klein-Luyten, IDZ Designpartner Berlin GmbH, et al. Impulse für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung durch Orientierung von Unternehmen und Wirtschaftspolitik am Konzept Design für Alle - Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, Berlin, Essen 2009

# Einführung

## Lebensräume im Design für Alle

Was macht eine lebenswerte Stadt heute aus? Die Kriterien dürften genauso vielfältig sein, wie die Menschen, die hier leben. Bezahlbarer, attraktiver Wohnraum, ansprechende Architektur spielen eine Rolle. Eine gute Verkehrsinfrastruktur, Arbeitsplätze, Bildungs-, Pflege- und Betreuungseinrichtungen sind sehr wichtig, andererseits die Versorgung mit Ärzten und Krankenhäusern, aber auch gute Einkaufsmöglichkeiten sowie ein buntes Kultur-, Sport und Freizeitangebot. Tatsächlich scheint es wie in der Politik auch im Hinblick auf das urbane Leben ein steigendes Bedürfnis zu geben, sich als Bürger aktiv an der Gestaltung zu beteiligen. Menschen nehmen ihre Stadt im wahrsten Sinne des Wortes in Besitz und versuchen, sie nach ihren Vorstellungen zu gestalten. Sicher ist dies nicht nur auf ein wachsendes und absolut begrüßenswertes Demokratieverständnis zurückzuführen. Es ist auch das Bewusstsein, dass wir die auf uns zu kommenden Aufgaben nur gemeinsam und nur dann wirklich lösen können, wenn es uns gelingt, vielen, ja möglichst allen, gerecht zu werden. Da ist zunächst die demografische Entwicklung mit vielen älteren Bürgern, damit einhergehend mehr Menschen mit Behinderungen, aber auch viele Migranten bzw. Menschen mit unterschiedlich kulturellem Hintergrund. Da sind der Klimawandel, die knapper werdenden natürlichen Ressourcen und die Notwendigkeit zum Ausbau alternativer Energiequellen und die Frage, wie bleibt die Welt auch für unsere Kinder und deren Nachfahren lebenswert?

Innovative Stadt-, Verkehrs- und Wohnkonzepte rücken neben der Energetik auch die Option eines generationengerechten bzw. teilhabeorientierten Lebens ins Blickfeld: Wohn- und Freiräume, angepasst an die sich im Laufe eines Lebens ändernden Bedürfnisse, flankiert von unterstützenden Dienstleistungen, die für Junge wie Alte, Menschen mit und ohne Behinderung oder unterschiedlicher Herkunft ein gutes Zusammenleben gewährleisten. Dabei darf auch die nachhaltige Gestaltung ländlicher Wohn- und Lebensräume nicht vernachlässigt werden. Kommunen, die im Design für Alle planen, haben die Zeichen der Zeit erkannt. Sie beteiligen die Bürger soweit möglich schon im Vorfeld an Planungsprozessen und erreichen so größtmögliche Nutzerfreundlichkeit und Akzeptanz.

Der mittelständischen Wirtschaft kommt bei der Realisierung dieser Konzepte eine wichtige Rolle zu. Entwickler und Anbieter von Produkten und Dienstleistungen, die dem Design für Alle entsprechen, sind ihren Mitbewerbern einen wesentlichen Schritt voraus. Denn ihre Angebote gehen über pure Barrierefreiheit hinaus, sie verbinden Sicherheit und Komfort mit ästhetischer Gestaltung.



### **Liebe Leserin, lieber Leser,**

*der vorliegende Reader will Sie in die Welt des Design für Alle in der Stadtentwicklung einführen.*

*Zu Wort kommen neben Vertretern der Kommunen, Repräsentanten der Wissenschaft und Forschung sowie der Unternehmenspraxis. Neben unterschiedlichen Modellen und Lösungsansätzen werden Möglichkeiten der Finanzierung beleuchtet. Anschauliche Praxisbeispiele zeigen Marktchancen auf.*

*Die Publikation ist so angelegt, dass jeder Beitrag in sich geschlossen ist. Sie können also an jeder beliebigen Stelle mit der Lektüre beginnen. Wir hoffen, dass sie Ihnen für Ihr Unternehmen bzw. Ihre beruflichen Aktivitäten nicht nur gute Denkanstöße liefert, sondern auch Instrumente an die Hand gibt, das Konzept Design für Alle praktisch umzusetzen.*

*Die Arbeit im Projekt „Design für Alle“ hat uns viel Freude bereitet. Wir sind überzeugt, dass der Diskurs über die nachhaltige Gestaltung unserer Lebenswelt und sich daraus ergebende Chancen für Wirtschaft und Gesellschaft weitergehen wird, und wünschen uns, dass die vorliegende Veröffentlichung auch über das Ende der Projektlaufzeit hinaus einen Beitrag hierzu leistet.*



**RKW Kompetenzzentrum**  
Projektleitung „Design für Alle“  
Beate Schlink und Tanja Leis  
Eschborn, September 2012



# TEIL I Gestaltungskonzepte und praktische Lösungen für mehr Mobilität

Nadine Metlitzky

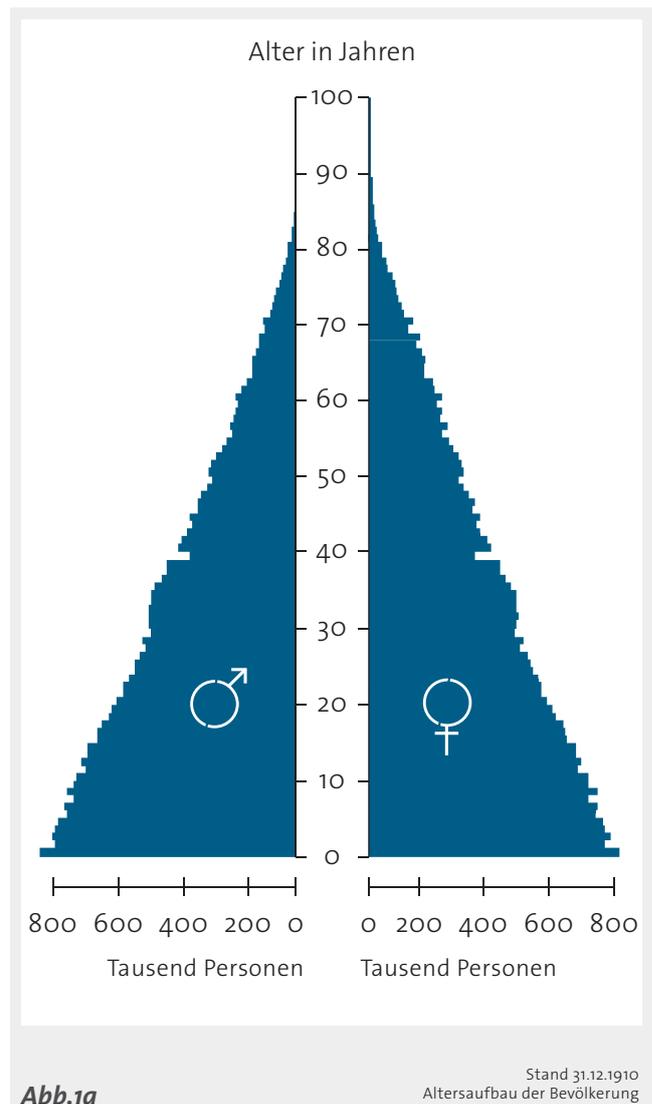
## Strukturelle Orientierungssysteme (SOS) – Modell für ein barrierefreies Stadtentwicklungskonzept

'Barrierefreies Bauen' ist kein Design-Trend, sondern eine städtebauliche Gesamtaufgabe.

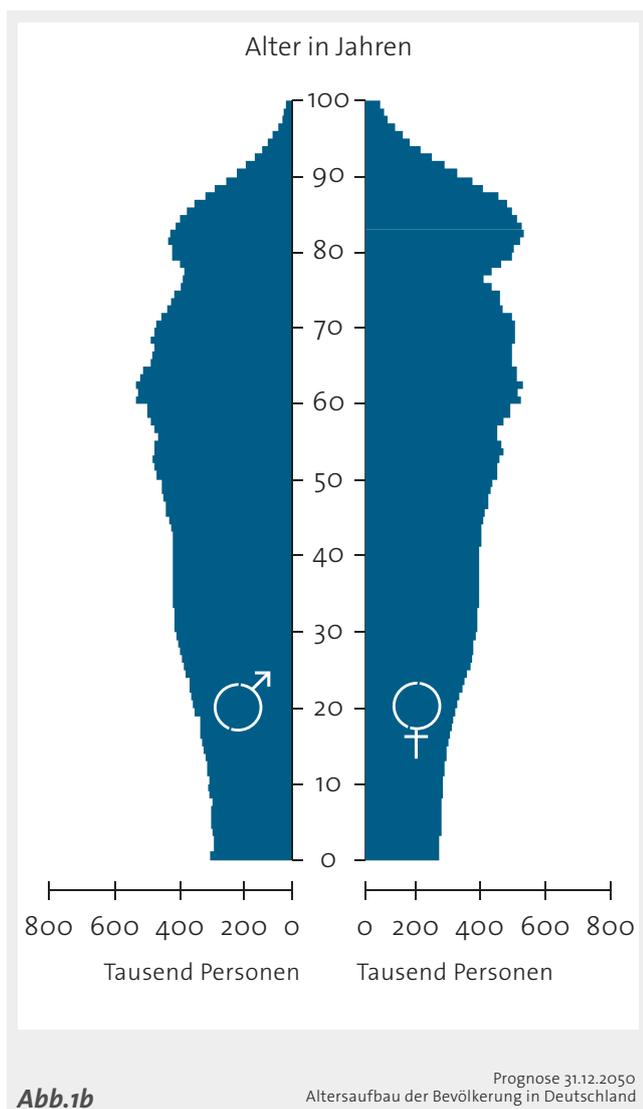
Städtebauliche Entwicklungen werden nahezu immer von gesellschaftspolitischen Veränderungen oder maßgeblichen Veränderungen des gesellschaftlichen Zusammenlebens initiiert. Ein Blick auf die bekannten Alterspyramiden und die daraus resultierenden Prognosen zeigt deutlich den Wandel unserer Bevölkerungsanteile. In der bereits beginnenden Zukunft werden der überwiegende Anteil unserer Bevölkerung ältere Menschen sein. Aufgrund dieser Tatsache wird sich das gesellschaftliche Zusammenleben grundsätzlich ändern. Der am stärksten vertretene Bevölkerungsanteil wird die Gestaltung unserer baulichen Umwelt und somit des urbanen Raums prägen und maßgeblich bestimmen.

Wir vom Factus 2 Institut® fragen uns: Wie müssen Städte gestaltet sein, in denen Menschen länger leben und älter werden als jemals zuvor?

Die Gestaltung des urbanen Raums war im vergangenen Jahrzehnt von einem Bauplanungsrecht dominiert, welches eine expandierende Bevölkerungsentwicklung zugrunde legt. Die Tatsache, dass die demografische Entwicklung einen anderen Verlauf nimmt, wurde bisher zu wenig oder gar nicht berücksichtigt.



Stadtplanungskonzepte sind häufig starr und so langfristig angelegt, dass die in der Realisierungsphase stattfindenden Veränderungen die Ziele der bisherigen Konzepte in Frage stellen und teilweise sogar negieren.



So stehen die immer kleiner werdenden Handlungsspielräume der Kommunen den wachsenden Bedürfnissen der sich wandelnden Bevölkerungsstruktur konträr entgegen. Die ausgedehnten Stadtperipherien mit ihren unwirtschaftlichen Flächenausdehnungen und den daraus resultierenden Aufwendungen für Infrastrukturen

werden wir uns in Zukunft kaum mehr leisten können. Künftig werden wir gezwungen sein, uns auf verdichtete Städte bzw. auf Kernstädte mit hoher Wohnqualität und verdichteten Bebauungen zu konzentrieren.

Die Vorteile einer Kernstadt sind die optimale Vernetzung der infrastrukturellen Schwerpunkte, der Fußläufigkeit und kurzen Wege (Erreichbarkeit), klare Orientierungen, Mischnutzungen (Wohnen und Arbeiten), kulturelle Höhepunkte (Museen, Theater) und die Mischung unterschiedlicher Generationen. Gleichzeitig kann durch die Verkernung die Attraktivität der Stadt und damit die Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Stadt gesteigert werden. Eine barrierefreie Gestaltung der Infrastruktur ist daher auch ein Mittel zur positiven Prägung des Charakters einer Stadt.

Bei unseren Überlegungen zu einem barrierefreien Stadtentwicklungskonzept stützten wir uns auf die Beobachtung, die wir bei der Analyse von stadträumlichen Entwicklungen machten. Wir erkannten, dass die vorhandenen starren, unbeweglichen Elemente (Gebäude, Plätze, Straßen) einer Stadt genauso in unsere Überlegungen mit einzubeziehen sind wie die beweglichen Elemente einer Stadt. (Als ‚bewegliche Elemente‘ werden insbesondere die Bewohner und deren Mobilität aufgrund der täglichen Verrichtungen wie Arbeiten, Konsumieren, Bewegen usw. betrachtet.) Die Grundlage eines barrierefreien Stadtmodells ist eine symbiotische Betrachtung der tatsächlich vorhandenen Stadt und des heutigen bzw. des zukünftigen (Stadt-)Bewohnerprofils.

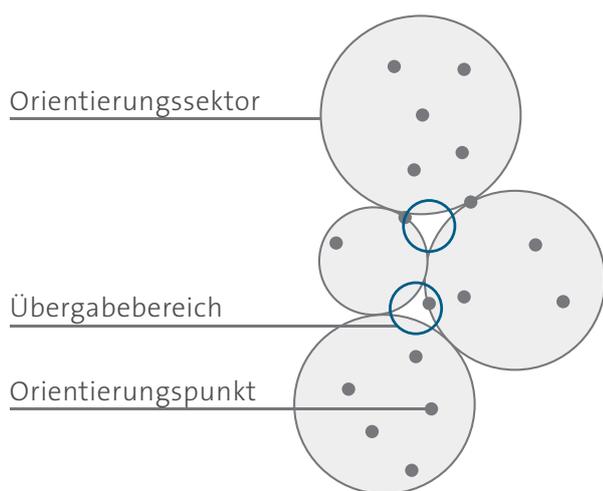
Aus diesen Vorüberlegungen entwickelten wir das Modell: ‚Strukturelle Orientierungssysteme‘. Dieses Modell sieht die Stadt nicht als starres, monolithisches Konstrukt, sondern versucht die Stadt aus dem Blickwinkel zu sehen, wie sie von ihren Einwohnern wahrgenommen wird.



**Abb.2** Mobilitätsradius

Die Schlussfolgerungen aus den bekannten Bevölkerungsprognosen zeigen, dass das Anforderungsprofil der Bevölkerungsmehrheit sich erstens auf die Erreichung wesentlicher (täglicher) Ziele (Wohnen, Arbeiten, medizinische Versorgung, Dienstleistung und Kultur) als Hauptanforderung konzentriert. Und zweitens, dass diese Ziele überwiegend fußläufig oder mit Gemeinschaftstransportmitteln – aber im Wesentlichen fußläufig – erreicht werden müssen. Die räumlichen Entfernungen zwischen einem Start- und einem Zielpunkt sind für die Bewohner ein wesentliches Kriterium für ihre persönliche Lebensqualität. Für diese individuelle Mobilität innerhalb des urbanen Raums ist die Kombination aus verschiedenen Fortbewegungs-/ Mobilitätsarten oder die reine fußläufige Erreichbarkeit notwendig. Für eine barrierefreie Stadtgestaltung

hingegen sind die Länge und die Beschaffenheit der fußläufigen Strecken primär entscheidend. Die Entfernung, welche mit einem Verkehrsmittel absolviert wird, ist für die städtebauliche Barrierefreiheit von nachrangiger Bedeutung, da hierbei lediglich das Ein- und Aussteigen Barrieren darstellen kann. Eine barrierefreie Stadtplanung hat daher die Optimierung der vorhandenen Wegebeziehungen wie auch der Orientierung im urbanen Raum zum Ziel. Vergleicht man die Stadt mit einem komplexen, geordneten System hängt die Funktionalität dieses Systems immer entscheidend davon ab, wie sich der Nutzer hier orientieren kann. Beim Prozess des ‚Sich-zurechtfindens‘ – des ‚Sich-orientierens‘ besteht das strategische Hilfsmittel in der Vorstellung von der Umgebung, welches sich der Nutzer von der äußeren Welt macht. Nur wenn ein deutliches Bild von der Umwelt (urbanem Raum) besteht, ist es dem Nutzer möglich, sich in dem System sicher, effektiv und schnell umherzubewegen. Unterstützend wirken hierbei Faktoren wie visuelle Aspekte (Farbe, Form und Licht von Objekten/Gebäuden), Aspekte wie Geräusche oder Gerüche, Wegweiser wie Beschilderung, Zeichen und andere Markierungen und nicht zuletzt die Anwesenheit anderer Menschen. Diese Betrachtungen ließen uns zu dem Schluss kommen, dass in einem neuen, barrierefreien Städtebaumodell das Wegesystem und die Orientierung innerhalb des Gefüges ‚Stadt‘ für den Nutzer optimiert werden muss. Dass dies die Anforderung an die Stadt- bzw. Architekturqualität ‚Bauliche Barrierefreiheit‘ mit einschließt, versteht sich von selbst.



**Abb.3** Modell „Strukturelle Orientierungssysteme“

Das Factus 2 Institut® hat vorhandene Stadtgrundrisse analysiert und festgestellt, dass sich aus Sicht des Bewohners jeder Stadtraum in Quartiere (Orientierungssektoren) gliedert. Innerhalb dieses Orientierungssektors dienen exponierte, prägnante Bauwerke als Orientierungshilfe (Orientierungspunkte). Eine solche Aufgliederung der urbanen Struktur in Orientierungseinheiten ist auf jeden vorhandenen urbanen Raum übertragbar, da sie alle charakteristischen Gegebenheiten der betrachteten Stadt mit einbezieht, wie z.B. topografische Gegebenheiten und Plätze, markante bauliche Anlagen, wie z.B. Brücken und Denkmäler.

Diese Orientierungssektoren gliedern das Stadtgebiet, den urbanen Raum, in (Orientierungs-)Einheiten – nicht unbedingt administrative Einheiten – auf. Die Orientierungssektoren können, wenn es die Flächenausdehnung erfordert, in kleinere Einheiten bis hin zu Stadtbausteinen unterteilt werden. Dies sind beispielsweise Stadtzentren und Stadtringe, Oberstädte und Unterstädte. Die Trennung der Orientierungssektoren erfolgt folgerichtig durch markante bauliche Strukturen wie Stadtmauern, Bahnlinien, Straßen, Wege, öffentliche Plätze sowie auch topografische Besonderheiten, wie Flüsse, Hügel oder Berge.

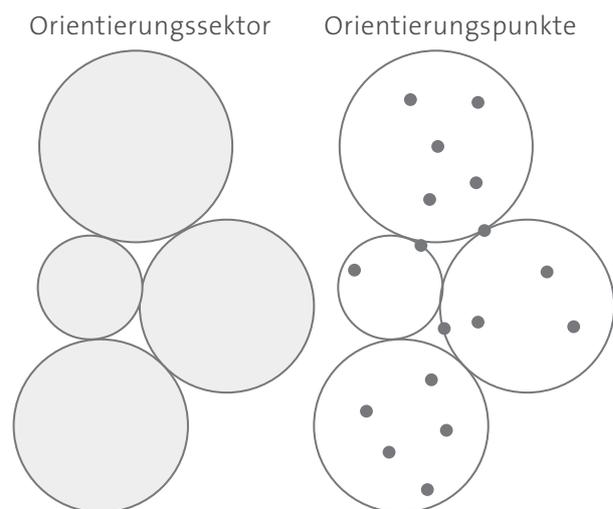
Innerhalb der Orientierungssektoren kennzeichnen zusätzlich Orientierungspunkte das ‚Strukturelle Orientierungssystem‘. Sogenannte Indikatoren (Orientierungspunkte) sind besondere Bauwerke, die sich von ihrer Umgebung wesentlich unterscheiden. Dies können öffentliche Gebäude, Kirchen, Türme, Schulen oder auch öffentliche Plätze sein.

Öffentlichen Plätzen kommt in diesem Zusammenhang eine besondere Bedeutung zu, da diese in beiden Orientierungsstrukturen zentrale Merkmale sein können. Orientierungspunkte sind alle baulichen Anlagen, die sich wesentlich von ihrer Umgebung in Art, Größe und Gestaltung unterscheiden. An den Angrenzungen der verschiedenen Orientierungssektoren entstehen Übergabebereiche, welche auch idealerweise durch Orientierungspunkte besonders gekennzeichnet sind. Ein Übergabebereich zeichnet sich zumeist durch das Aneinandergrenzen von mindestens drei Orientierungssektoren aus. An diesen Orten sind Entscheidungen zum Wechsel der Sektoren, Richtungsänderungen und Mobilitätsformen zu treffen. Die barrierefreie Ausbildung eines Übergabebereichs ist folglich entscheidend für die Nutzung des urbanen Raums. Das Fehlen oder ein schlecht ausgebauter Übergabebereich kann

die Orientierung in dem Orientierungssektor erschweren oder sogar verhindern. Dies hat zur Folge, dass diese Bereiche für die fußläufige Erschließung unbrauchbar sind. Die Entscheidungen zur Orientierung, zum Richtungswechsel und zur Wahl des Mobilitätsmittels, welche in Übergabebereichen vom Fußgänger getroffen werden müssen, basieren auf Sichtbeziehungen, Leitfunktion und Informationsvermittlung, die an diesem Ort im Besonderen vorhanden sein müssen. Innerhalb eines Orientierungspunktes müssen Wegebeziehungen erkennbar sein, die zum einen für das Auffinden des Ziels oder des Zwischenziels erforderlich sind und zum anderen erkennbar werden lassen, ob Richtungswechsel notwendig sind.

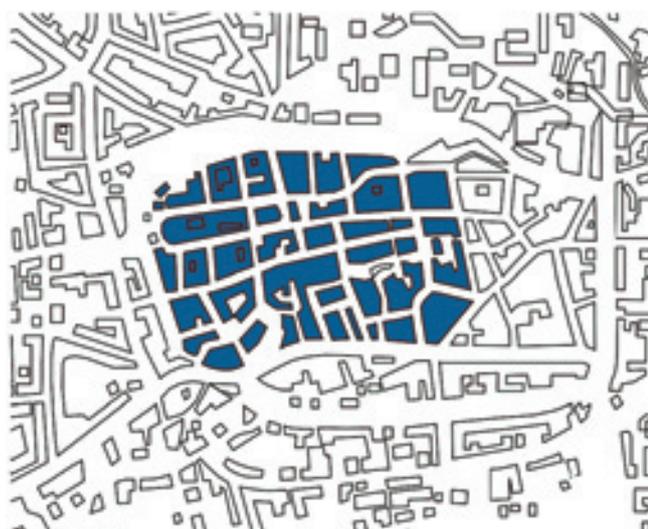
Als notwendige Leitfunktionen wird die Informationsvermittlung mittels Wegweiser, Straßenbeschilderungen, bodengebundenem Leitsystem o. ä. bezeichnet. Für die Stadtplanung bedeutet dies, dass in Übergabebereichen sektorenübergreifende, einheitliche bzw. sich ergänzende Leitsysteme installiert sein müssen. Zur Bündelung der Funktionen sind in Übergabebereichen die Anbindungen wie Bus- und Straßenbahnhaltstellen, Bahn- und U-Bahnzugänge, Taxisstände u. ä. angeordnet. Auch die Anbindung der Flächen des ruhenden Verkehrs ist zu berücksichtigen. Der Übergabebereich selbst zeichnet sich durch kurze Wege zwischen den unterschiedlichen Anbindungen des Verkehrs aus.

Die Orientierungssektoren, die Orientierungspunkte und die Übergabebereiche sind daher die drei wesentlichen Bestandteile des strukturellen Orientierungssystems. Innerhalb des Orientierungssektors kann das System noch weiter optimiert werden, indem in Querungstellen oder in Kreuzungspunkten Übergabepunkte definiert werden. In Übergabepunkten werden ebenfalls Entscheidungen zur Orientierung, zum Richtungswechsel und zur Mobilitätsart getroffen. Im Gegensatz



**Abb.4** Orientierungssektoren, Orientierungspunkte

zu den Übergabebereichen liegen Übergabepunkte auch innerhalb von Orientierungssektoren. Diese sind als Bindeglied zu den Kreuzungspunkten innerhalb der Orientierungssektoren zu verstehen. Das Anforderungsprofil an Übergabepunkte stellt das reduzierte Profil der Übergabebereiche dar. So kann die Veränderung eines Kreuzungsbereichs bereits mittels Bordabsenkung, bodengebundener Leitsysteme o. ä. die Kreuzung zu einem Übergabepunkt qualifizieren. Andere Übergabebereiche müssen mit weiteren Elementen wie beispielsweise Wegweisern, Ampeln mit Taktsignalgeber oder taktilen Informationen, Bodenindikatoren ausgestattet sein, da sie in direkter Beziehung zu ihren benachbarten Übergabebereichen und -punkten stehen. Die notwendigen Ausbaustufen eines Übergabepunktes sind im Kontext mit den Zielen des strukturellen Orientierungssystems abzuwägen.

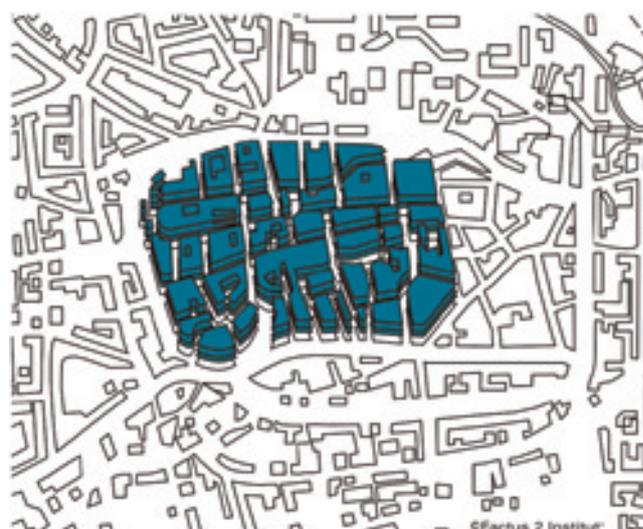


**Abb.5a** Stadtplanung

Nur die Übergabebereiche in Verbindung mit Übergabepunkten bilden ein funktionierendes Netzwerk für eine barrierefreie Mobilität.

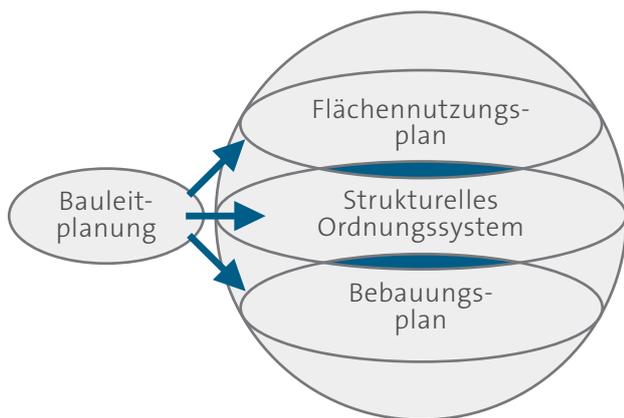
Das Prinzip jeder Stadtplanung ist die konzeptionelle Entwicklung des urbanen Raums, wobei die stadtteilbezogenen Nutzungen und die verkehrsräumliche Erschließung vorgegeben werden.

Im übertragenen Sinn ist Stadtplanung als Ordnungsprinzip für eine nachhaltige urbane Entwicklung im Makrobereich zu verstehen. Somit übernimmt die Stadtplanung die übergeordnete Stadtentwicklung und bestimmt so beispielsweise die Lage von Bebauungen, Wegen und Freiräumen, welche später im Mikrobereich im Detail ausgestaltet werden. Das heißt, Stadtplanung bezeichnet in der Regel eine zweidimensionale Umsetzung raumordnerischer Vorstellungen, um Flächen für unterschiedliche Nutzungen unter funktionalen Gesichtspunkten zueinander zu ordnen. Das Ergebnis



**Abb.5b** Städtebau

wird meist als Flächennutzungsplan dargestellt. Der Städtebau an sich ist bereits die dreidimensionale Umsetzung der raumordnerischen Vorstellungen der Stadtplanung. Die Berücksichtigung des zuvor definierten ‚Strukturellen Orientierungssystems‘ muss daher bereits ein fester Bestandteil der zukünftigen Bauleitplanung sein. Nur so kann der erforderliche Verkernungsprozess in Städten die barrierefreie Stadtentwicklung integrieren. Dies umfasst nicht nur Orientierungssysteme, welche durch Beschilderungen schon vielfach vorhanden sind, sondern auch Systeme, welche auf intuitive, das heißt durch die Bauwerke selbsterklärende Art, Zeichen setzen. Wie ein Flusslauf, eine Stadtmauer oder andere bauliche Strukturen, die bereichsbegrenzende Funktionen übernehmen können, muss innerhalb dieser Bereiche ein Orientierungssystem vorhanden sein.



**Abb.6** "Integration des „SOS“ in die Bauleitplanung

## Fazit

Das Modell ‚Strukturelle Orientierungssysteme‘ ist auf jede vorhandene urbane Struktur übertragbar. So können schnell und effizient stadträumliche Defizite und die damit verbundenen Entwicklungspotenziale herausgearbeitet werden. Die so gewonnenen Erkenntnisse über bestehende Orientierungssysteme liefern wertvolle Basisdaten, um eine geordnete barrierefreie, städtebauliche Entwicklung einzuleiten. Die einzelnen Elemente, aus denen sich das ‚Strukturelle Orientierungssystem‘ zusammensetzt, müssen nicht neu erfunden werden, sie sind im Wesentlichen in jeder Stadt vorhanden – sie müssen nur verknüpft und ergänzt werden.

‚Strukturelle Orientierungssysteme‘ bieten als Städtebaumodell für die Zukunft die Möglichkeit, für eine immer älter werdende Bevölkerung Städte zu strukturieren und ggf. neu zu ordnen, in denen jeder alt werden kann.



Nadine Metlizky, Lutz Engelhardt  
 Barrierefrei Städte Bauen  
 Fraunhofer IRB Verlag Stuttgart 2008  
 ISBN 978-3-8167-7653-6



Caroline Wagner

## Köln – eine Stadt für Alle: Gestaltungshandbuch für die Innenstadt

Anlass für diese Arbeit ist der Zustand des öffentlichen Raumes in der Stadt Köln. Im Bestand präsentiert sich die Innenstadt als Folge von Einzelgestaltungen, deren Datierung sich an Hand ihrer Einordnung in die Moden der Zeit feststellen lässt. Der verbleibende Raum wird durch eine einfache, an der Basis des Möglichen orientierte Gestaltung zusammen gehalten. Die Flächen sind insgesamt durch eine rege Bautätigkeit im Laufe der Jahre in einem restaurierten Zustand, so dass die Notwendigkeit, sich des öffentlichen Raumes anzunehmen, auf der Hand liegt. Die Stadt Köln möchte beginnen, im Rahmen einer qualitätvollen Weiterentwicklung auch die Flächen, die die hoch frequentierten, individuell gestalteten Räume, wie z. B. Fußgängerzonen und große Plätze, umgeben, sukzessive in ihrem Erscheinungsbild zu verbessern und weiterzuentwickeln.

Das Instrument dazu ist das Gestaltungshandbuch für die Innenstadt, das durch seine modulare Struktur sowohl stadträumlich als auch thematisch fortgeschrieben werden kann.

Seit Januar 2010 erarbeitet das Büro Rehwaldt Landschaftsarchitekten aus Dresden das Gestaltungshandbuch für die Kölner Innenstadt. Der Prozess wird von einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe unterstützt und durch das Stadtraummanagement begleitet. An erweiterten Arbeitskreissitzungen, die Akteure außerhalb der Verwaltung umfassen, nehmen unter anderem Vertreter der Behindertenverbände und die Behindertenbeauftragte der Stadt Köln teil.

Das Gestaltungshandbuch macht Aussagen zu Standardsituationen, deren Gestaltung in der Zuständigkeit der Stadt Köln liegt. Die Kontinuität während, greift das Gestaltungshandbuch den Bestand auf, verändert aber die Qualität der Materialien, strafft die Organisation und klärt wichtige Leitdetails. Eingriffe in besondere Räume, wie z. B. Fußgängerzonen aber auch Plätze, werden als Sondersituationen durch das Gestaltungshandbuch nicht erfasst.

Das Handbuch unterscheidet sechs unterschiedliche Raumtypen: Innenstadt allgemein, Innenstadt historisch, Innenstadt Kernbereich, Innenstadt Neustadt, Ringe und Rheinufer. Der städtebauliche Masterplan für die Kölner Innenstadt leistete bei der Raumbildung eine wichtige Hilfestellung. Die Karte des Aktionsraums für den Masterplan, auf der sich die Schnittmengen der Interventionsräume abbilden, zeigt wie ein Scherenschnitt, an welchen Orten höchste Sensibilität und damit eine besondere Gestaltung erforderlich ist und welche Flächen diese Räume einrahmen.

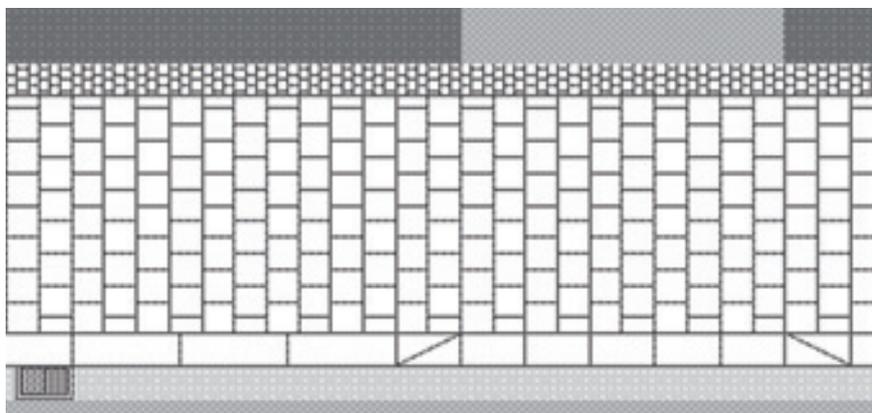


Abb.1 Raumtypen der Innenstadt

Das Gestaltungshandbuch definiert die Ausbildung dieser Räume. Mit ihrer sehr kleinteiligen baulichen und stadträumlichen Struktur, die auf dem mittelalterlichen Stadtgrundriss fußt, stellt die Altstadt andere Anforderungen an den öffentlichen Raum als beispielsweise der Kernbereich der Innenstadt. Dieser Bereich zeichnet sich durch eine sehr große Nutzerfrequenz aus und umfasst den Geschäftsbereich der Innenstadt. Demgegenüber stehen die Wohnquartiere der Altstadt und der gründerzeitlichen, auf dem Plan von Stübben basierenden Neustadt. Mit den Ringen und dem Rheinufer gibt es zwei weitere das Bild der Stadt prägende Räume, deren Gestaltung im gesonderten Verfahren erarbeitet wird. Eines davon ist die im Dezember abgeschlossene Planungswerkstatt Ringe, in deren Kontext die Planungsgrundsätze für die Kölner Ringstraße definiert wurden. Aus dem Bestand werden für jeden Raumtyp Gestaltungsleitlinien abgeleitet und in Varianten erarbeitet. Aufbauend auf die gewünschte städtebauliche Qualität werden dann die Details entwickelt. Ergänzend werden den Räumen Oberflächen, Beleuchtungs- und Ausstattungselemente zugeordnet. Dem Anwender eröffnet sich damit über die Definition des Raumtyps eine Auswahl an Gestaltungsmöglichkeiten, zu verwendenden Materialien und Ausstattungselementen.

Im Folgenden sollen einige wichtige Leitdetails erläutert werden. Im Raumtyp Innenstadt Allgemein können im Wesentlichen die auf die anderen Räume übertragbaren Gestaltungsgrundzüge erläutert werden. Von der Gebäudekante ausgehend, deren Vor- und Rücksprünge durch Mosaikpflaster aufgenommen werden, wird eine quadratische Betonplatte im Format 30 cm x 30 cm quer zur Laufrichtung verlegt. Dieser Plattenbelag soll in Anlehnung an den Belag der 50er Jahre wieder eine starke Basaltvorsatzschale bekommen und bildet dann mit einem breiten Betonbord den nötigen Kontrast zur asphaltierten Fahrbahn.

Eine wichtige Anforderung der Sehbehinderten und Blinden ist die taktile und optische Abtrennung des fußwegbegleitenden Radweges. Neben einer unterschiedlichen Farbgebung für die beiden Funktionen soll im Rahmen der Bemusterung ermittelt werden, ob der geplante zweireihige kontrastreiche Kleinpflasterstreifen aus Naturstein diese Funktion erfüllen kann.



**Abb.2** Überfahrten normale Verkehrslast

#### **Überfahrten:**

*Plattenbelag Betonstein 30/30, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung mit Seitenstreifen Mosaikpflaster Naturstein 10/10, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung Niveausgleich zur Fahrbahn mittels Rampenbord 30/60, Basaltvorsatz*



Im Gegensatz zu den Absenkungen an den Querungsstellen soll an den weniger stark frequentierten Grundstückszufahrten der Bord nicht abgesenkt werden, sondern der Niveauunterschied mit Hilfe eines Rampebordes überbrückt werden. Diese Lösung hat den Vorteil, dass auf ein starkes Quergefälle im gesamten Gehwegbereich verzichtet werden kann. Dieses stellt heute besonders für Rollstuhlfahrer und Rollatornutzer aber auch Kinderwagen ein Problem dar, da dieser Seitendrift immer ausgeglichen werden muss.

Bevor die Verwendung der neuen Materialien beschlossen wird, sollen diese vorab in Form einer Bemusterung beispielhaft im Stadtraum gezeigt werden. Die Bemusterung erfolgt auf der Basis des Entwurfs des Gestaltungshandbuchs für die Kölner Innenstadt. Neben den neuen Materialien sollen auch Möblierungs- und Ausstattungselemente wie Bänke, Abfallbehälter und Poller bemustert werden. Im Kontext der neuen Materialien werden zusätzlich die Beläge zur Barrierefreiheit modifiziert präsentiert und in ihrem Kontrast zu den vorgeschlagenen Materialien dargestellt. Die in den einzelnen Raumtypen angegebenen Lösungen zur Barrierefreiheit werden unter Einbeziehung der Behindertenbeauftragten und Vertretern der Behindertenorganisationen überprüft und abgestimmt.

Parallel wurden bereits im Herbst 2011 in Form einer gesonderten Bemusterung die Details der verwendeten Noppenplatten überarbeitet. Die nach einer Abstimmung mit den Behindertenverbänden seit dem Jahr 2008 verwendete Noppenplatte führte bei Gehbehinderten, Rollatornutzern und Rollstuhlfahrern wiederholt zu Kritik, so dass eine neue Platte zum Einsatz kommen soll. Zu diesem Zweck wurden Standardplatten, die sich innerhalb des durch die DIN 32984 gegebenen Korridors bewegen, bemustert und durch Bürger mit unterschiedlichsten Behinderungen getestet. Als Ergebnis hat sich eine Platte herauskristallisiert, die für alle Nutzergruppen einen guten Kompromiss darstellt.

Durch die Umsetzung der Vorgaben des Gestaltungshandbuchs im Rahmen des kontinuierlichen Bauens wird sich die Gestalt- und Nutzungsqualität in der Innenstadt in den kommenden Jahren für alle Nutzergruppen erheblich verbessern.

Jörn Berding

## Urban Space – Kommunale Zugänglichkeitspläne



**Abb.1** Restspalt- und Reststufenuntersuchung an Haltestellen des Erfurter Stadtbahnnetzes

### Zweck kommunaler Zugänglichkeitspläne

Städte bilden den Lebensraum eines Großteils der Bevölkerung. Barrierefrei zugängliche Verkehrs- und Mobilitätsangebote als Elemente nachhaltig geplanter und gebauter urbaner Infrastruktur sorgen für eine gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe möglichst vieler Einwohner und Besucher, „die das soziale Gefüge der Stadt bestimmen“ (Aragall 2006, S. 213). Dabei müssen sich vorhandene sowie neu geschaffene Angebote an den vielfältiger werdenden Ansprüchen einer sich - insbesondere in demografischer Hinsicht - wandelnden Gesellschaft orientieren. Diese wird zunehmend durch einen größeren Anteil altersbedingt mobilitätseingeschränkter Menschen geprägt.

Deshalb gilt es für Kommunen genauso wie für weitere lokale Akteure (Unternehmen und Dienstleister etc.), sich rechtzeitig, das heißt, schon heute auf den Wandel hinsichtlich einer Zugänglichkeit und Nutzbarkeit ihrer Angebote „für Alle“ einzustellen. Denn schließlich eröffnen sich durch die Gestaltung städtischer Angebote, den Prinzipien des Design für Alle folgend, erhebliche Möglichkeiten, die Lebens- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen: Design für Alle beteiligt die Nutzer schon im Entwicklungsprozess von Produkten und Dienstleistungen, vermeidet auf diese Weise „Sonderlösungen“ und integriert die Qualitätsmerkmale Zugänglichkeit, Ästhetik und Attraktivität für einen möglichst großen Nutzerkreis.

Vor diesem Hintergrund stellen kommunale Zugänglichkeitspläne strategische Ansätze bzw. Handlungsinstrumente dar - je nach Ausrichtung bzw. Schwerpunktlegung mit dem Ziel der Schaffung von Infrastrukturen, Verkehrs- und Mobilitätsangeboten, die die beschriebenen Attribute im Kontext einer nutzerorientierten Stadtgestaltung und -entwicklung besitzen.



## Handlungsprogramm für Zugänglichkeit

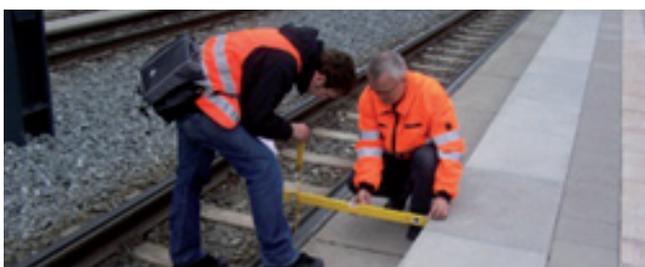
Bei der Erarbeitung von Zugänglichkeitsplänen werden die relevanten, für die Öffentlichkeit vorgehaltenen lokalen Gegebenheiten (bauliche Strukturen, öffentliche Einrichtungen, informative Angebote, Dienstleistungen etc.) zunächst im Hinblick auf ihre Zugänglichkeit systematisch erfasst und analysiert. Anschließend gilt es, konkrete Handlungsbedarfe für die Optimierungen zu identifizieren sowie prioritäre Ansatzpunkte für Anpassungen bzw. die Herstellung einer besseren Zugänglichkeit und barrierefreien Nutzbarkeit für möglichst viele Menschen abzuleiten. Auf dieser Grundlage sind schließlich geeignete, nachhaltig orientierte Um- bzw. Neugestaltungsmaßnahmen umzusetzen.

Die Arbeitsschritte sollten in ein allgemein als Handlungsprogramm zu bezeichnendes Konzept überführt werden. Um auch mit unvorhergesehenen Einflüssen und Entwicklungen umgehen zu können, die im Rahmen eines prozessbegleitenden Monitorings aufgedeckt werden, ist hierbei gegenüber einem allzu starren ein flexibles Konzept vorzuziehen (vgl. Berding 2009, S. 44). Dieses kann inhaltlich in Kooperation mit den Nutzern und Akteuren regelmäßig hinsichtlich der angestrebten Zielerreichung kritisch überprüft und angepasst bzw. fortgeschrieben werden und so als Leitkonzept für den weiteren Verlauf dienen. Ein verbindlicher Beschluss zur Aufstellung eines Zugänglichkeitsplans durch städtische Entscheidungsträger bzw. die Verwaltung legitimiert den gesamten Prozess und fördert dessen Durchsetzung auf den nachgeordneten Planungsebenen (vgl. ebd., S. 43ff., 80ff. und Aragall, Neumann und Sagramola 2008, S. 19ff.).

Grundsätzlich können auch in weiteren Bereichen der (Verkehrs-)Infrastrukturplanung existierende Instrumente an einem übergeordneten Zugänglichkeitsplan orientiert und in Richtung einer Integration von Kriterien des Design für Alle ausgerichtet werden. Auf diese Weise kann Sorge dafür getragen werden, dass künftige städtebauliche und verkehrsbezogene Maßnahmen einer Kommune querschnittsorientiert der Zielerfüllung eines allgemeinen Zugänglichkeitsplans dienen: „So könnte ein Zugänglichkeitsplan auch in Anlehnung an ein Instrument zur Regelung des öffentlichen Personennahverkehrs, dem so genannten Nahverkehrsplan, gesetzliche Voraussetzung für die Finanzierung von Um- und Neubaumaßnahmen der öffentlich zugänglichen Infrastruktur einer Stadt oder Gemeinde mit öffentlichen Geldern sein“ (Leidner, Neumann und Rebstock 2006, S. 206). Einen solchen Ansatz verfolgt beispielsweise die Stadt Offenbach mit dem Verkehrsmanagementplan, der einen Schwerpunkt auf das Handlungsfeld „Gestaltung barrierefreier Netze“ unter Einbeziehung öffentlicher Freiräume, des Stadtmobiliars sowie einer intensiven Nutzerbeteiligung legt (vgl. Bier-Kruse 2011). Ein weiteres Beispiel liefert der Freistaat Thüringen: Er sieht im Rahmen der landesweit geltenden Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Investitionsrichtlinie) ein checklistenbasiertes Verfahren zur Berücksichtigung und Gewährleistung der Barrierefreiheit als eine Grundlage für die finanzielle Förderung ÖPNV-bezogener Maßnahmen auf kommunaler Ebene vor (vgl. TMBLV 2011 und Rebstock 2009, S. 108ff.).

## Zugänglichkeitsplan Barcelona – Ansatz und Umsetzung

Generell enthält ein Handlungskonzept möglichst eine aus der Analyse der Ist-Situation abgeleitete Beschreibung der zu ergreifenden Maßnahmen mit ihrer jeweiligen zeitlichen Dimension, der zu beteiligenden/zuständigen Akteure (Verwaltungen, Interessensvertretungen/Stakeholder etc.) sowie der vorgesehenen Finanzierung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die spätere Maßnahmenevaluierung (auch hinsichtlich eventuell notwendiger Nachbesserungen) umso einfacher zu handhaben ist, je eindeutiger diese im Plan aufgeführt werden (vgl. FDST 2004, S. 27): „Das Vorhandensein eines derartigen Zugänglichkeitsplans hat für den Dialog mit den Einwohnern zudem insgesamt den Vorteil größerer Transparenz, da jeweils genau gesagt werden kann, für welche Nutzergruppen welche Maßnahmen vorgenommen wurden und welche noch geplant sind“ (Leidner, Neumann und Rebstock 2006, S. 206).



**Abb.2-3** Restspalt- und Reststufenuntersuchung an Haltestellen des Erfurter Stadtbahnnetzes

Die Stadt Barcelona nimmt im europäischen Kontext die Rolle eines Vorreiters bei der strategischen Entwicklung zur zugänglichen Stadt ein. Hier wurde 1995 die „Deklaration von Barcelona“ verabschiedet. Ihr haben sich bislang mehrere Hundert europäische Städte und Gemeinden angeschlossen, die auf diese Weise ihre „moralische und politische Verpflichtung“ (Berding 2009, S. 61) sowie ihr Bekenntnis zur gesellschaftlichen Inklusion durch die Schaffung von Barrierefreiheit im kommunalen Einflussbereich ausdrücken (vgl. ebd., S. 60).

Der Ursprung der Entwicklung Barcelonas zur Stadt für Alle geht auf das Streben der Bevölkerung nach gleichberechtigten und selbstbestimmten Nutzungs- und Bewegungsmöglichkeiten in der städtischen Umwelt zurück (vgl. Aragall 2006, S. 212ff.). Diese Forderungen wurden von Beginn an von städtischen Entscheidungsträgern und der Verwaltung unterstützt und aktiv im Rahmen von Bestandsaufnahmen zum aktuellen Stand der Barrierefreiheit öffentlicher und gewerblicher Einrichtungen und Angebote sowie auch durch die Suche übertragbarer Lösungen bei neuen städtebaulichen Projekten gefördert.

Einen deutlichen Schub für die Entwicklung zur Stadt für Alle, welche auch durch einen zunehmenden gesellschaftlichen Zuspruch zur Idee der Barrierefreiheit weiter fortgeführt werden konnte, brachten die Vorbereitungen auf die Olympischen und Paralympischen Spiele 1992: Städtische Infrastruktur, Mobilitäts- und Verkehrsangebote etc. sollten für Teilnehmer und Besucher beider Ereignisse in möglichst gleicher Weise offen und nutzbar sein. Auf diese Weise wurden bereits zu Beginn der 1990er Jahre die Grundlagen für die später erfolgte Aufstellung eines Konzeptes für die barrierefreie Gestaltung in Barcelona geschaffen (vgl. ebd., S. 212).



Ziel des schließlich im Jahr 1996 beschlossenen Zugänglichkeitsplans in Barcelona war es, die Stadt in fünf, jeweils zweijährigen Phasen bis 2006 gänzlich barrierefrei zu gestalten. Dazu galt es, das Engagement und die Beteiligung der vom Nutzen einer Stadt für Alle überzeugten Politiker, Fachleute, Vertretungen von Menschen mit Behinderungen, Anwohnervereinigungen sowie weiterer Bürger und privatwirtschaftlicher Akteure zu koordinieren und die vorgesehenen Maßnahmen mit den beabsichtigten Ergebnissen eindeutig zu umschreiben. Nach und nach fanden so folgende Handlungsbereiche Eingang in das Konzept: Öffentliche Verkehrsflächen, Gebäude, ÖPNV und Mobilitätsangebote, Grünanlagen und Strände sowie Informations- und Kommunikationsangebote (insbesondere für Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen). Diese wurden hinsichtlich der momentanen Ausstattung, Optimierungsmöglichkeiten und geplanten Investitionen sowie potenziellen zusätzlichen Finanzierungsoptionen analysiert, um nach Prioritäten geordnet an den einzelnen Ansatzpunkten in der Stadt Maßnahmen zur Herstellung oder Verbesserung von Zugänglichkeit und barrierefreier Nutzbarkeit durchzuführen (vgl. ebd.).

Selbstverständlich ist ein Zugänglichkeitsplan (auch zukünftig) Veränderungen und Anpassungen „unterworfen [...], insbesondere mit Blick auf die Prioritäten, die sich durch gesellschaftliche Gegebenheiten oder Initiativen anderer Handlungsträger in der Stadtentwicklung ergeben“ (ebd., S. 216). Dennoch konnte durch die nahezu vollständige Umsetzung der im Plan enthaltenen Maßnahmen nicht nur die Barrierefreiheit der städtischen Infrastrukturen und Angebote (öffentlich zugängliche Gebäude und Verkehrsflächen, Busse, Metro, Taxis, akustische Ampeln, Strände etc.) im Laufe des vorgesehenen (ersten) Zehnjahreshorizontes um ein Drittel erhöht werden (vgl. ebd., S. 215): Die Stadt erreichte auf diese Weise auch über Europa hinaus eine anhaltende internationale Ausstrahlung als Vorbild für andere Städte, eine strategische Herangehensweise zur Verbesserung der Barrierefreiheit wie Barcelona zu implementieren.



**Abb.4** Niveaugleichheit im Eingangsbereich eines Ladenlokals

## Erarbeitung eines Zugänglichkeitsplans für die Stadt Erfurt

Im Rahmen des Projektes „UrbSpace – enhancing the attractiveness and quality of the urban environment“ (Förderung durch die Europäische Union im Programm Central Europe) wurde im Jahr 2010 durch das Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt ein Zugänglichkeitsplan für die Stadt Erfurt entwickelt. Intention des Plans ist es, für einen mittelfristigen Zeithorizont von fünf bis zehn Jahren Erfordernisse und Möglichkeiten für die Fortführung der Entwicklung Erfurts zur barrierefreien Stadt für Alle mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität darzulegen.

Im Fokus des erstellten Erfurter Zugänglichkeitsplans stehen daher strategische Ansätze zur Schaffung barrierefreier Mobilitätsketten. Basis hierfür ist die Weiterentwicklung des barrierefreien Fußwegenetzes (ohne Unterbrechungen und für Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen) unter Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs als entscheidende Verbindung zwischen Stadtquartieren und Stadtzentrum, touristischen Routen sowie städtischen Frei- und Erholungsräumen. Dazu wurden folgende Bereiche in verschiedenen Teilprojekten erfasst, analysiert und die Ergebnisse als zusammenfassende Dokumentation im Sinne oben genannter Absicht in diesen Plan integriert:

- Regelbauweisen: Festlegung wesentlicher Planungsgrundlagen zur Herstellung barrierefreier Verkehrsanlagen in Erfurt nach dem aktuellen Stand von Forschung und Technik, insbesondere Abstimmung bislang in Erfurt umgesetzter Bauweisen mit Vorgaben aus den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA, vgl. auch Beitrag Rebstock in diesem Band): Anforderungen an Bodenindikatoren, visuelle Kontrastgestaltung, Oberflächengestaltung, Fußverkehrsanlagen (inkl. Querungsstellen, Straßenseitenräumen und Zugangsstellen zum ÖPNV)
- ÖPNV-Erschließung der Erfurter Innenstadt mit vertiefter Betrachtung der Problematik eines stufenlosen Einstiegs zu Stadtbahn und Bussen (s. Abb. 1-3)
- Zugänglichkeit und Nutzbarkeit innenstädtischer Einzelhandelseinrichtungen (s. Abb. 4)
- Entwicklung eines barrierefreien touristischen Rundweges in der Innenstadt (s. Abb. 5, 6): Identifizierung von Schwachstellen der touristischen Haupt- und Ergänzungsrouten, Verbesserungsoptionen unter Berücksichtigung der Umsetzbarkeit, denkmalpflegerischer, verkehrs- und baurechtlicher sowie finanzieller Aspekte.
- Zugänglichkeit zu Freiräumen in Erfurt (Stadtparks)
- Erreichbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit verschiedener Erfurter Freizeitanlagen



Im Sinne des zuvor skizzierten partizipatorischen Ansatzes zur Ermittlung der tatsächlichen Ansprüche der Nutzer bei der Erstellung von Zugänglichkeitsplänen erfolgte parallel zur Bearbeitung der Teilprojekte ein intensiver Austausch mit der Arbeitsgruppe Barrierefreies Erfurt des Beirates von Menschen mit Behinderungen der Stadt Erfurt. Durch Fachgespräche u. a. mit den zuständigen städtischen Ämtern (Grünflächen, Stadtplanung und Stadtentwicklung), der Erfurter Bäder GmbH sowie dem Bürgerbeauftragten der Stadt Erfurt wurden insbesondere diverse infrastrukturelle Vorhaben der Stadt während der UrbSpace-Projektlaufzeit begleitet und gemäß den Prinzipien des Design für Alle bereits in der Planungsphase positiv beeinflusst (vgl. Rebstock, Berding und Herfert u.a. 2010, S. 2).



**Abb.5-6** Kleinpflaster und Gehbahn an der Langen Brücke/Rampe am Brühler Garten

## Fazit

Die lokalspezifische Aufstellung eines Handlungsprogramms oder -plans durch kommunale Akteure kann diese bei der weiteren, prozessorientierten Maßnahmenplanung und -umsetzung für das Handlungsfeld Verbesserung der Zugänglichkeit innerhalb einer Stadt bzw. Gemeinde unterstützen. Dies bezieht sich insbesondere auf die in diesem Zusammenhang notwendige (z.B. ressortübergreifende) Koordination innerhalb der Stadt(verwaltung): Ein Zugänglichkeitsplan unterstützt dabei als kommunales Arbeitsinstrument die strategische Planung, auch um die auf der kommunalen Ebene jeweils vorhandenen materiellen, personellen sowie weiteren erforderlichen Ressourcen abzustimmen.

Die Stadt Barcelona belegt exemplarisch, dass sich durch eine auf diese Weise mit Hilfe eines Zugänglichkeitsplans organisierte Herangehensweise ein systematischer Abbau von Barrieren und damit verbunden eine Steigerung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der städtischen Angebote für eine Vielzahl potenzieller Nutzer realisieren lässt.

Das Beispiel des Zugänglichkeitsplanes für die Stadt Erfurt zeigt die Erarbeitung eines strategischen Dokumentes, welches mit den enthaltenen Festlegungen wesentlicher Planungsgrundlagen für barrierefreie Verkehrsanlagen, konkreten Hinweisen auf bestehende Defizite bzw. Handlungsbedarfe im Kontext einer barrierefreien Zugänglichkeit der städtischen gebauten Umwelt sowie der Mobilitäts- und Freizeitangebote in den kommenden Jahren als Orientierung dazu dienen kann, Erfurt barrierefrei weiterzuentwickeln.

## Quellen

Aragall, F. (2006): Von der barrierefreien Gestaltung zur „Stadt für Alle“ in Barcelona. Vorbild und Vorreiter im Design für Alle. In: Rat der Gemeinden und Regionen Europas (Hrsg.) (2006): Europa Kommunal. Europäische Zeitschrift für Rat, Verwaltung und Wirtschaft 6/2006. Köln, S. 212-216

Aragall, F., Neumann P. und Sagramola S. (2008): The European Concept for Accessibility for Administrations. Luxemburg

Berding, J. (2009): Design für Alle als Beitrag zur Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit von Städten - Analyse eines internationalen Marketinginstrumentes am Beispiel der „Flag of Towns and Cities for All“. Unveröffentlichte Diplomarbeit am Institut für Geographie - Fachbereich Geowissenschaften - der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, Münster

Bier-Kruse, H.-J. (2011): Barrierefreiheit in der kommunalen Gesamtverkehrsplanung. Vortrag im Rahmen der Fachtagung „Die Stadt als Mobilitätsraum für Alle. Zugänglichkeitspläne – Accessibility Plans“ am 28.06.2011 in der Fachhochschule Erfurt. Offenbach. Präsentation zum Vortrag online unter: [www.fh-erfurt.de](http://www.fh-erfurt.de)

FDST (Fürst Donnersmark-Stiftung zu Berlin) (Hrsg.) (2004): Deutsche Ausgabe Agenda 22. Umsetzung der UN-Standardregeln auf lokaler und regionaler Ebene. Behindertenpolitische Planungsrichtlinien für kommunale und regionale Behörden. Überarbeitete Version. Berlin. Online unter: [www.fdst.de](http://www.fdst.de)

Leidner, R., Neumann P. und Rebstock M. (2006): Bauen für Alle. In: Rat der Gemeinden und Regionen Europas (Hrsg.) (2006): Europa Kommunal. Europäische Zeitschrift für Rat, Verwaltung und Wirtschaft 6/2006. Köln, S. 206

Rebstock, M. (2009): Instrumente zur Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr. Fallstudie zur Anwendbarkeit in ländlich geprägten Tourismusregionen. Erfurt, Trier

Rebstock, M., Berding J., Herfert A. u.a.: (2010): Zugänglichkeitsplan für die Stadt Erfurt – Strategien zur mittelfristigen Optimierung der Barrierefreiheit unter besonderer Berücksichtigung städtischer Freiräume. Erfurt

TMBLV (Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr) (Hrsg.) (2011): Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (ÖPNV-Investitionsrichtlinie). Erfurt. Online unter: [www.thueringen.de](http://www.thueringen.de)



**Dr. Markus Rebstock**

## Die neuen Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen unter Berücksichtigung von Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf

Die Verabschiedung des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) im Jahr 2002 und die damit verbundene Festschreibung gesetzlicher Vorgaben zur Schaffung von Barrierefreiheit im Verkehrsbereich führen dazu, dass Planer und Ingenieure schon beim Planentwurf die Belange von Menschen mit Behinderungen beachten müssen. Das BGG schreibt diesbezüglich zwar die „weitgehend barrierefreie“ Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes vor, konkretisiert den unbestimmten Rechtsbegriff der „Barrierefreiheit“ aber nicht.

Zwar gibt es zu dieser Thematik bereits umfangreiches Material an Fachliteratur von privaten und öffentlichen Trägern, deutschlandweit verbindliche Vorgaben sind allerdings bis heute nur rudimentär festgeschrieben. Aufgrund dieser Regelungslücke haben Städte, Gemeinden und Straßenbulasträger in den vergangenen Jahren oftmals eigene Bauweisen entwickelt, die eine nicht mehr überschaubare Vielfalt an barrierefreien Lösungen zur Folge haben. Ebenso fehlen in den meisten Städten durchgängig nutzbare Wegenetze im Sinne barrierefreier Mobilitätsketten, die Maßnahmen sind nach wie vor geprägt von Einzellösungen. Die Festschreibung funktionaler Standards der Barrierefreiheit war daher überfällig.

In einem ersten Schritt hat der Arbeitskreis 2.5.3 „barrierefreie Verkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) alle derzeit konsensfähigen Standards sowie die nach aktuellem Stand von Wissenschaft und Technik für die Gestaltung einer weitgehend barrierefreien Umwelt notwendigen Anforderungen in den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA, vgl. Rebstock et al. 2011) zusammengeführt. Die H BVA gliedern sich in die fünf Kapitel Grundsatz, Prozess der barrierefreien Planung, Entwurf, Begriffsliste sowie Literaturverzeichnis und behandeln hierbei neben dem Entwurf auch den Prozess zur Planung barrierefreier Verkehrsanlagen.

## Grundsatz

Die H BVA gehen im Grundsatz davon aus, dass es sich bei der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums im Sinne eines „Design für Alle“ nicht um Maßnahmen für eine beschränkte Klientel handelt, sondern dass Barrierefreiheit beispielsweise auch Menschen mit temporären oder altersbedingten Beeinträchtigungen, schwangeren Frauen oder Menschen mit Kinderwagen, schwerem Gepäck oder Hunden eine eigenständige Mobilität ermöglicht bzw. diese zumindest erleichtert (vgl. Abbildung 1). So ist mittlerweile unbestritten, dass Design für Alle „für etwa 10 Prozent der Bevölkerung zwingend erforderlich, für etwa 30 bis 40 Prozent notwendig und für 100 Prozent komfortabel ist.“ (Neumann / Reuber 2004, S.13)

Um barrierefreie Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum sachgerecht umsetzen zu können, müssen dem Planer die Bedarfe von Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten im Sinne der menschlichen Vielfalt bekannt und im Planungsprozess bewusst sein. Gleichfalls sind Zielkonflikte zu anderen Belangen im öffentlichen Raum zu beachten und abzuwägen. Dies sind zum Beispiel stadtgestalterische Aspekte oder Ansprüche des Denkmalschutzes.

**Abb.1** Mobilitätsbehinderte Menschen im weiteren Sinne

| Mobilitätsbehinderte Menschen           |                           |  |                                  |
|---|---------------------------|--|----------------------------------|
| Reisebehinderte Menschen                | Altersbehinderte Menschen | Menschen mit Behinderungen im engeren Sinn             |                                  |
| Fahrgäste mit Gepäck                    | Kleinkinder               | Körperbehinderte Menschen                              | Gehbehinderte Menschen           |
| Fahrgäste mit Kinderwagen               | Ältere Menschen           |  | Rollstuhlnutzende Menschen       |
| Fahrgäste mit Fahrrädern                |                           |  | Arm und handbehinderte Menschen  |
| Fahrgäste mit Einkaufs-/Gepäckwagen     |                           |  | Klein- und Großwüchsige Menschen |
| Fahrgäste mit Hunden                    |                           | Sehbehinderte Menschen                                 | Sehschwache Menschen             |
| Werdende Mütter                         |                           |  | Blinde Menschen                  |
| Übergewichtige Menschen                 |                           | Hörbehinderte Menschen                                 | Schwerhörige Menschen            |
| Ortskundige Menschen                    |                           |  | Gehörlose Menschen               |
| Menschen mit temporären Einschränkungen |                           | Sprachbehinderte Menschen                              |                                  |
| Menschen mit Allergien                  |                           | Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen | Lernbehinderte Menschen          |
| Sprachunkundige Menschen                |                           |  | Geistig behinderte Menschen      |
|   |                           | Psychisch behinderte Menschen                          |                                  |



## Prozess

Barrierefreiheit ist ein Prozess, in welchem das planerische Expertenwissen mit dem Erfahrungswissen der Menschen mit Behinderungen vor Ort verzahnt werden muss (Bräuer 2007, S.128). Der Beteiligung der Endnutzer an allen Entwicklungsphasen und Planungsprozessen nach dem Grundsatz des Designs für Alle (vgl. IDZ DesignPartner Berlin GmbH et al. 2009, S.37) kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu. Daher müssen die Planer mit den bestehenden rechtlichen, planerischen und finanziellen Instrumenten zur Umsetzung von Barrierefreiheit im Verkehrsraum vertraut sein. Insbesondere sollten Strategien und Methoden einer zielgerichteten Planungsbeziehung von potenziellen Nutzern einer Verkehrsanlage bekannt sein. Dabei ist zu beachten, dass eine erfolgreiche Beteiligung einer rechtzeitigen und planmäßigen Durchführung bedarf. Diesbezüglich sind eindeutige Regelungen erforderlich, wann und wie die Beteiligung erfolgen soll. Ferner sollte die Beteiligung während des gesamten Entwicklungs- bzw. Planungsprozesses gewährleistet werden, beispielsweise indem zu Beginn des Prozesses Anregungen gesammelt, während des Lösungsfindungsprozesses die verschiedenen Lösungen beraten und nach der Fertigstellung kontrolliert werden (Wörmann 2007, S.35f.). Ziel dieser Beteiligungsverfahren ist, dass zum Beispiel Menschen mit Behinderungen ausgehend von ihren Erfahrungen wichtige Anregungen für die Planung geben können. Zudem ist ein rechtzeitiges „Miteinander reden“ im Sinne einer gemeinsamen Lösungsfindung immer besser als zum Beispiel nach der Umsetzung Fehler festzustellen, da Nachbesserungen in der Regel immer teurer sind und auch meist zu eher unästhetischen Lösungen (vgl. Rebstock 2007, S.69) führen.

Um auf städtischer Ebene eine Gesamtstrategie gewährleisten zu können, die in absehbarer Zeit von der Einzellösung hin zu barrierefreien Mobilitätsketten führt,

ist daher die Aufstellung eines „Masterplans Barrierefreiheit“ im Sinne von Zugänglichkeitsplänen (vgl. Leidner et al. 2006, S.206) unverzichtbar, da ansonsten eine baulastträgerübergreifende Sicht auf die Einzelentwürfe nur schwer möglich ist. Diese ist aber notwendig, um barrierefreie Mobilitätsketten zu gewährleisten, da eine barrierefreie Mobilitätskette immer nur so gut ist wie ihr schwächstes Glied (vgl. Europäische Kommission – Generaldirektion Verkehr 1999, S.217).

## Entwurf

Die Basis für einen Entwurf (Rebstock 2010) bilden die Ansprüche mobilitätseingeschränkter Menschen an die Abmessungen von Verkehrsräumen. So ist der Platzbedarf beispielsweise von Nutzern von Rollstühlen, Unterarmgehstützen oder eines Langstockes größer als bei Fußgängern im Regelfall angesetzt wird. Ebenso hängt die Nutzbarkeit von der Höhe der Längs- und Querneigungen ab. Die Wahrnehmbarkeit von Informationen ist für sinnesbehinderte Menschen nur möglich, wenn das Zwei-Sinne-Prinzip beachtet wird.

Um die Nutzbarkeit von Verkehrsräumen zu gewährleisten, müssen daneben die vier Grundfunktionen - Zonierung, Nivellierung, Linierung und Kontrastierung - erfüllt sein. Zonierung meint hierbei die Trennung der Gehbereiche von Sicherheits-, Verweil- und Wirtschaftsräumen. Die Nivellierung kann durch die Vermeidung von Kanten, Schwellen und Stufen über 3 cm Höhe erreicht werden. Eine durchgehende taktile Linienführung sichert die Linierung, während die Kontrastierung einer visuellen und taktilen Leit- und Warnfunktion entlang der Gehbereiche bedarf.

Barrierefreie Wegekettensysteme können meist nur dann erreicht werden, wenn auch im Einzelentwurf das jeweilige Umfeld der Maßnahme mitberücksichtigt wird. Hierbei ist besonders auf gegenüberliegende Überquerungsanlagen, die Existenz von anzuschließenden Bodenindikatoren oder Zugangsstellen zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und weitere potenzielle Ziele zu achten.

Um die Zonierung zu gewährleisten, sollte die Gliederung von Straßenseitenräumen, Mischverkehrsflächen und Plätzen bereits im Rahmen der Gestaltung berücksichtigt werden. Dadurch kann die Trennung öffentlicher Verkehrsflächen in Bereiche für Fortbewegung und Bereiche für Aufenthalt, Möblierung, Parken usw. sichergestellt werden (vgl. Abbildung 2).



**Abb.2** Zonierung eines Straßenseitenraumes in Georgental



**Abb.3** Pollermarkierung auf einem gemeinsamen Fuß-/Radweg in Emleben bei Erfurt

Die Linierung setzt eine durchgängige Erstattbarkeit des Wegeverlaufes für blinde Menschen voraus, dementsprechend müssen für die Orientierung geeignete Leitlinien im Straßenseitenraum sowie im Kreuzungsbereich und auf Plätzen vorhanden sein. Bei straßenbegleitenden Gehwegen wird die auf der fahrbahnabgewandten Seite liegende Leitlinie „innere Leitlinie“ genannt. Hergestellt wird diese in der Regel durch Gebäudekanten oder taktile erfassbare Elemente wie beispielsweise Rasenkantsteine. Die auf der Fahrbahnseite eines straßenbegleitenden Gehweges verlaufende Leitlinie wird als „äußere Leitlinie“ bezeichnet. Meist ist dies die Bordsteinkante. Daneben können diese Leitlinien auch durch einen Belagwechsel zwischen dem Gehbereich und den Sicherheits-, Verweil- und Wirtschaftsräumen sichergestellt werden (vgl. Abbildung 2). Falls weder eine innere noch eine äußere Leitlinie herstellbar ist, ist die Anordnung von Bodenindikatoren in Form von Leitstreifen in Betracht zu ziehen.

Eine visuelle Kontrastierung ist insbesondere in allen potenziellen Gefahrenbereichen für sehbehinderte Menschen zu gewährleisten, beispielsweise auf straßenbegleitenden Gehwegen, in Fußgängerzonen, verkehrsberuhigten Bereichen oder auf Plätzen. Dabei sind vertikale Einbauten und Ausstattungselemente wie Fahrradständer, Masten, Poller (vgl. Abbildung 3) oder Werbeträger, Bordabsenkungen an Überquerungsstellen sowie Bus- und Bahnsteig- sowie Treppenstufenkanten visuell kontrastierend zu gestalten. Ebenso müssen die visuelle Erkennbarkeit von Gehbereichen sowie die visuelle Abgrenzung derselben zu niveaugleichen Verkehrsflächen anderer Verkehrsarten gegeben sein.



## Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf

Die Oberflächen von Gehbereichen sollten fest, griffig, eben und fugenarm bzw. engfugig sein. Um eine visuelle und taktile Leit- und Warnfunktion sicherzustellen, sollten sich die Sicherheits-, Verweil- und Wirtschaftsräume taktile und visuell kontrastreich vom Gehbereich abheben.

Um Leit- und Warninformationen taktile, akustisch und visuell über spezielle Oberflächenstrukturen und Materialien zu übermitteln, werden in bestimmten Bereichen Bodenindikatoren eingesetzt. Diese dienen im Wesentlichen der Orientierung im öffentlichen Raum sowie der Warnung vor Gefahrenstellen. Bodenindikatoren sind sparsam zu verwenden, beispielsweise wenn keine alternative Führung über die innere oder äußere Leitlinie gewährleistet werden kann.

Neben den Belangen der Barrierefreiheit sind auch städtebauliche Anforderungen und stadtgestalterische Aspekte zu beachten. Dabei sollte die existierende, gewachsene Stadtgestaltung mit ihren historischen Materialien beachtet werden. Über definierte Gestaltungsgrundsätze können gemeinsam mit den Menschen mit Behinderungen vor Ort eindeutige Strukturen festgelegt werden. In denkmalgeschützten Bereichen ist eine barrierefreie Gestaltung allerdings oftmals besonders konfliktbehaftet. Um dennoch beide Belange gebührend zu berücksichtigen, sind in der Regel von beiden Seiten Kompromisse einzugehen. So können beispielsweise in einem denkmalgeschützten Altstadtbereich mit Kopfsteinpflasterflächen großflächige Plattenbeläge in ähnlicher Struktur und Farbe zu einer gestalterisch hochwertigen sowie gut berollbaren Lösung führen. Um einen visuellen Kontrast sicherzustellen, kann beispielsweise ein mitlaufender Schmuckstreifen dienen.

Straßenräume, die bisher in Anlehnung an das Shared-Space-Prinzip (Rebstock et al. 2011, S.75ff.) gestaltet wurden, haben gemeinsam, dass

- es sich meist um Hauptverkehrsstraßen im Bereich wichtiger Nahziele der Versorgung (Ortszentren) mit entsprechend hoher Belegung mit Kfz-Verkehr sowie hohem Überquerungsbedarf für Fußgänger handelt,
- der Straßenraum zumindest abschnittsweise höhengleich und die Oberflächen der Seitenräume und der Fahrbahn aufeinander abgestimmt gestaltet sind,
- für den ruhenden Verkehr keine gesonderten Flächen vorgesehen sind und dass
- auf den Einsatz von Lichtsignalanlagen, Markierungen und Beschilderung verzichtet wird.

Grundphilosophie dieser Räume ist, dass die Kommunikation zwischen Verkehrsteilnehmern über „Sehen- und Gesehen-werden“ funktioniert, meistens gilt in diesen Räumen neben einer allgemeinen straßenverkehrsrechtlichen Regelung zur Geschwindigkeitsbegrenzung (vgl. hierzu Baier 2011, S.25) nur §1 StVO sowie „Rechts-vor-Links“.

Aus der Grundphilosophie heraus muss festgestellt werden, dass blinde und stark sehbehinderte Menschen von vorneherein konzeptionell ausgeschlossen wurden, da eine Kommunikation über den Sehsinn nur sehr eingeschränkt bzw. gar nicht möglich ist. Aber auch für Kinder, Senioren und Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen kann die visuelle Kommunikation nicht grundsätzlich in der Weise vorausgesetzt werden, dass diese Verkehrsteilnehmer ihre Fortbewegungsbedürfnisse gegenüber dem motorisierten Individualverkehr auch tatsächlich

durchsetzen können (z.B. aufgrund geringer Körpergröße, verminderten Sehvermögens oder reduzierter Aufmerksamkeit, vgl. ADAC 2009, S.11). Gleichwohl sind fehlende Höhenunterschiede für bestimmte Teile von mobilitätseingeschränkten Menschen durchaus positiv zu bewerten, wie beispielsweise für Rollstuhl- und Rollator-Nutzer oder Menschen mit Kinderwagen und schwerem Gepäck.

Der unregelmäßige ruhende Verkehr kann sich negativ auf die Nutzbarkeit des gemeinsamen Raumes auswirken, beispielsweise wenn Anlagen zugeparkt werden, die für die Benutzung durch Menschen mit Behinderungen vorgesehen sind, wie etwa bodengebundene taktile Leiteinrichtungen.

In Bezug zum ÖPNV ist festzustellen, dass die Niveaugleichheit von Shared-Space-Bereichen in Opposition zu den Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von ÖPNV-Haltestellen steht, da beispielsweise ein stufenloser Zugang zu den Fahrzeugen elementar für eine ÖPNV-Nutzung für alle ist.

Um die oben genannten Anforderungen an die Barrierefreiheit sicherzustellen, sind folgende Faktoren bei der Planung zu beachten:

- Zur Gewährleistung einer selbstständigen Nutzbarkeit von Shared-Space-Bereichen durch blinde und sehbehinderte Menschen müssen taktil und visuell kontrastreiche Elemente vorhanden sein, die die Fortbewegung und Orientierung in Längsrichtung ermöglichen und ein unbeabsichtigtes Betreten der im Wesentlichen durch den motorisierten Individualverkehr genutzten Flächen weitgehend verhindern. Daneben müssen auffind- und nutzbare Überquerungsmöglichkeiten gewährleistet werden.
- Um auch Kindern sowie Menschen mit Gehbehinderungen und kognitiven Einschränkungen Überquerungschancen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen, ist die Einrichtung gesicherter Überquerungsstellen nicht von vorne herein auszuschließen.
- Der Umgang mit dem ruhenden Verkehr ist mit den Anforderungen von Menschen mit Behinderungen zu verknüpfen. Falls der ruhende Verkehr nicht straßenverkehrsrechtlich ausgeschlossen wird, muss über die Gestaltung sichergestellt werden, dass Verkehrsanlagen und Wegeverbindungen dauerhaft zugänglich und nutzbar sind.
- Um einen barrierefrei nutzbaren ÖPNV zu gewährleisten, ist die Anpassung der Haltestellenplattformhöhe an die Fahrzeugbodenhöhe unabdingbar. Ebenso muss der Spalt zwischen Fahrzeug und Haltestelle minimiert werden, dies bedingt eine entsprechende Flächenverfügbarkeit vor und hinter einer Haltestelle. Daneben ist ein sicherer Wartebereich inklusive Sitzmöglichkeiten und Wetterschutzeinrichtungen für Fahrgäste erforderlich.

## Fazit

Die HBVA sind das erste umfassende Regelwerk der FGSV zum Thema Barrierefreiheit. Die HBVA sind allerdings keine eigenständige Entwurfsrichtlinie, sondern vertiefen das vorhandene Regelwerk der FGSV zur Verkehrs- und Straßenraumgestaltung. Gleichwohl ist geplant, unter Einbezug u.a. von Ergebnissen aus derzeit in Bearbeitung befindlichen Forschungsvorhaben des aktuellen Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mittelfristig ein höherstufiges Regelwerk zu Planung, Bau und Betrieb barrierefreier Verkehrsanlagen (z.B. Merkblatt oder Empfehlungen) zu erstellen.



## Quellen

- ADAC - Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (2009): Shared Space - Mehr Sicherheit durch weniger Regeln im Verkehr?, München
- Baier, Reinhold et al. (2011): Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf. Anwendungsmöglichkeiten des "Shared Space"-Gedankens, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. [Hrsg.] FGSV 200/1, Köln
- BGG - Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen. Kurztitel (amtl.): Behindertengleichstellungsgesetz vom 27.4.2002, (BGBl. I S. 1467, 1468)1, (BGBl. III 860-9-2), zuletzt geändert durch Verwaltungsvereinfachungsgesetz vom 21.3.2005 (BGBl. I S. 818, 830)
- Bräuer, Dirk (2007): Barrierefreiheit - Eine Herausforderung an den Straßenentwurf. In: [Straßenverkehrstechnik - Zeitschrift für Verkehrsplanung, Verkehrsmanagement, Verkehrssicherheit, Verkehrstechnik] Heft 3, S.128-133, Bonn
- Europäische Kommission – Generaldirektion Verkehr (1999): COST 335 – Benutzerfreundliche Eisenbahnsysteme. Schlussbericht der COST Aktion, Luxemburg
- IDZ DesignPartner Berlin GmbH et al. (2009): Impulse für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung durch Orientierung von Unternehmen und Wirtschaftspolitik am Konzept Design für Alle, Berlin
- Leidner, Rüdiger / Neumann, Peter / Rebstock, Markus (2006): Design für Alle und Barrierefreiheit als Herausforderung für Kommunen: Leben ohne Barrieren.- In: [EUROPA kommunal] Heft 6, S.203-206, Köln
- Neumann, Peter / Reuber, Paul [Hrsg.] (2004): Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für Alle, Münster
- Rebstock, Markus et al. (2011): H BVA - Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. [Hrsg.] FGSV 212, Köln
- Rebstock, Markus (2007): Verkehrsraumgestaltung für Alle! Auch für Fußgänger?!. In: Leidner, Rüdiger / Neumann, Peter / Rebstock, Markus [Hrsg.]: Von Barrierefreiheit zum Design für Alle - Erfahrungen aus Forschung und Praxis. [Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie Münster e. V.] Nr.38, S.59-72, Münster
- Rebstock, Markus (2009): Instrumente zur Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr. Fallstudie zur Anwendbarkeit in ländlich geprägten Tourismusregionen, Erfurt, Trier
- Rebstock, Markus (2010): Barrierefreie Verkehrsanlagen. In: [Straßenverkehrstechnik – Zeitschrift für Verkehrsplanung, Verkehrsmanagement, Verkehrssicherheit, Verkehrstechnik] Heft 12, S.784-789, Bonn
- Wörmann, Geesken (2007): Mitwirkung an kommunalen Planungsprozessen aus Sicht der Behindertenverbände. In: Leidner, Rüdiger / Neumann, Peter / Rebstock, Markus [Hrsg.]: Von Barrierefreiheit zum Design für Alle - Erfahrungen aus Forschung und Praxis. [Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft Angewandte Geographie Münster e. V.] Nr.38, S.29-36, Münster

**Günter Laubinger**

## Freiräume für Alle! – Lösungen mit Betonstein

Die Rinn Beton- und Naturstein GmbH wurde vor über 100 Jahren als Familienunternehmen gegründet. Heute sind wir einer der führenden Hersteller von Steinelementen. In der mittlerweile vierten Generation fertigen wir an unseren Standorten in Hessen und Thüringen ein Produktprogramm, das in Auswahl und Qualität wegweisend ist.

Um den Ansprüchen unserer Kunden gerecht zu werden, entwickeln wir die neuesten Trends nach aktuellsten technischen Standards. Unser perfekt aufeinander abgestimmtes Sortiment garantiert eine Realisierung aller persönlichen Pläne und Wünsche.

Tausend und eine Idee für die Gartengestaltung findet sich in unseren Ideengärten in Hessen und Thüringen. Sie sind immer geöffnet; ein Reich voller kreativer Möglichkeiten.

Zum Tätigkeitsbereich unseres mittelständischen Unternehmens (400 Mitarbeiter) mit Stammsitz in Heuchelheim bei Gießen gehören hochwertige Steinprodukte für den Garten- und Landschaftsbau und für die Stadtgestaltung. Die Rinn-Kunden stammen insbesondere aus dem Bereich „Garten- und Landschaftsbau“ und sind vor allem Architekten, Planer und Behördenvertreter, aber auch Privatkunden.

Es ist seit vielen Jahrzehnten das große Ziel der Firma Rinn, alle Kunden zu unterstützen, wenn es um eine hochwertige Gestaltung ihres Wohn- und Lebensumfeldes geht. Das betrifft die Privatkunden mit ihren individuellen Hausgärten und Terrassen, Einfahrten oder Garagenzufahrten und ganz speziell den barrierefreien Zugang zu Wohngebäuden.



**Abb.1** RINN Platten für Terrassen und Hausgärten



**Abb.2** RINN Produkte im mediterranen Stil



**Abb.3** RINN Pflaster: Belastbarkeit vor der Garage



**Abb.4** RINN Pflaster kombiniert mit Naturstein



**Abb.6** Individuelle Rampenlösungen mit RINN Produkten



**Abb.5** Individuelle Rampenlösungen mit RINN Produkten



**Abb.7** Individuelle Rampenlösungen mit RINN Produkten

Schon seit Jahren wird uns immer wieder von den Bürgern und Anliegern der öffentlichen Flächen bewusst gemacht, wie wichtig es ist, bei der Auswahl der Bodenbeläge neben der Gestaltung auch auf die Nutzung und Pflege zu achten.

Eine schöne Natursteinpflasterung in einem historischen Ortskern, die aus denkmalpflegerischer Sicht unumgänglich schien, war in der Vergangenheit oft ein großes Handicap für Nutzer und Anwohner.

Berichte aus den regionalen Zeitungen zeigten immer wieder auf, welche Schwierigkeiten die Anwohner solcher Flächen haben.

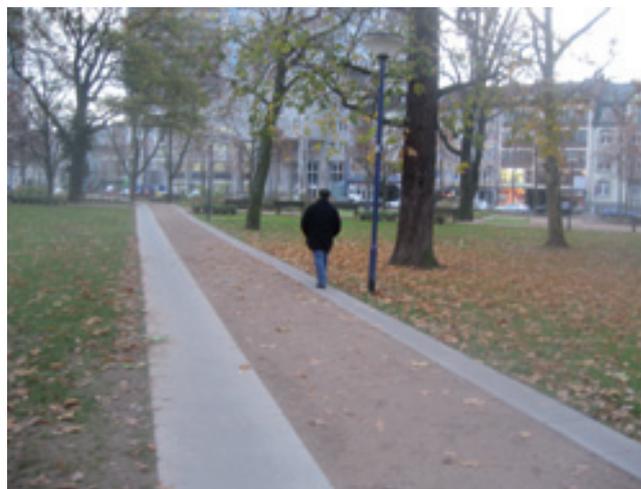
Durch die Kombination von historischem Naturstein mit moderneren Betonwerksteinen konnten sie barrierefrei umgestaltet und somit im Sinne des „Design für Alle“ verbessert werden.



**Abb.8-9** Die Lösung:  
RINN Magnum in historischen Innenstädten

Die Mobilität der Bevölkerung wird heute durch die Kenntnisse über die demografische Entwicklung immer mehr bei den Planungen berücksichtigt. Schon im Jahr 2000 vor dem Europäischen Jahr der Menschen mit Behinderung wurden bei Rinn gemeinsam mit Betroffenen und Experten aus dem Bereich der Mobilitätstrainer die Eignung der Produkte auf ihre Nutzung im Sinne der Barrierefreiheit überprüft. Eine erschütterungsfreie Begehbarkeit sowie eine gute taktile und optische Wahrnehmung standen dabei im Vordergrund. Aus dieser Zusammenarbeit entstand im gleichen Jahr mit der Rinn Broschüre „Bauen ohne Barrieren“ ein zu diesem Thema erstes Prospekt in unserer Branche.

Diese Broschüre wurde im Februar 2001 bei dem Rinn Planerforum unter dem Thema „Barrierefreiheit im öffentlichen Raum“ den Kunden präsentiert. Begleitet wurde die Veranstaltung durch Betroffene und ihre gebauten Beispiele. Vorgestellt wurde im gleichen Jahr von Rinn auch die „Bi Color Stufe“. Ein Produkt, das sich seither in seiner Format- und Oberflächenvielfalt am Markt etabliert hat.



**Abb.10** RINN Magnum im Park:  
Ergänzung zu wassergebundenen Wegen



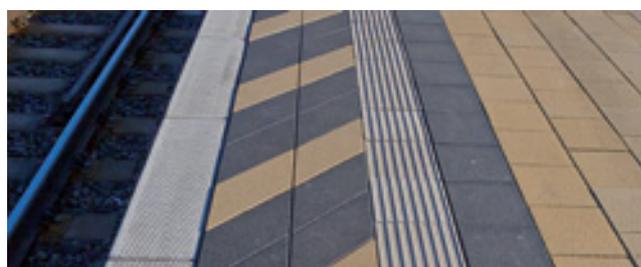
**Abb.11** Die Original RINN Bi Colorstufe im Schnitt



**Abb.13** RINN Rombo für die Sicherheit auf Bahnsteigen



**Abb.12** RINN Bi Color Stufen im öffentlichen Raum



**Abb.14** RINN Rombo für die Sicherheit auf Bahnsteigen



**Abb.15** RINN Bodenindikatoren

Durch die Zusammenarbeit mit den Behindertenbeauftragten vieler Städte haben wir bei Rinn ständig weiter in die Produktentwicklung investiert und sind aufgrund der Beratungskompetenz inzwischen auch Partner der Deutschen Bahn. Gemeinsam mit den Bau-Teams der Bahn AG wurde der Rombenstein entwickelt, der neben den Bodenindikatoren die Sicherheit an der Bahnsteigkante deutlich und dauerhaft verbessert. Der Teflon Oberflächenschutz, der bei hellen Oberflächen eingesetzt wird, ermöglicht ein einfaches und dauerhaftes Reinigen.

Im Prospekt „Rinn Bahnstufenplaner – Einstieg in die erste Klasse“ finden sich technische Informationen und praktische Beispiele, die der Sicherheit aller dienen.

**Wolfgang Hasch**

## Mobilitätsangebote für Alle – Lösungsmöglichkeiten mit Produkten von PROFILBETON

Die Firma PROFILBETON wurde am 01.08.1998 von mir und der August Oppermann GmbH gegründet. Die Geschäftstätigkeit bestand im Wesentlichen in der Produktion und dem Vertrieb eines patentierten Sonderbordsteines für Bus- und Straßenbahnhaltestellen. Diesen habe ich 1991 zusammen mit Mitarbeitern der Kasseler-Verkehrsgesellschaft erfunden. Anlass hierzu war der Neubau des ICE-Bahnhofes Kassel-Wilhelmshöhe mit mehreren Bus- und Straßenbahnhaltestellen. Inzwischen wurde das Lieferprogramm um Bodenindikatoren (Blindenleitplatten) sowie Elemente für barrierefreie Querungen erweitert, die ebenfalls patentrechtlich geschützt sind.

Die Produktpalette umfasst somit im Wesentlichen Bordsteine für Bus- und Straßenbahnhaltestellen (das sogenannte Kasseler Sonderbord®), Betonelemente für Querungsstellen (das sogenannte Kasseler Querungsbord®) und Bodenindikatoren (Blindenleitplatten). Darüber hinaus fertigen wir auch Sonderbauteile für den Verkehrswegebau.

Wegen der positiven Geschäftsentwicklung reichten unsere angemieteten Produktions- und Lagerflächen bereits nach drei Jahren nicht mehr aus. Um die weiter steigende Nachfrage aus dem In- und zunehmend aus dem Ausland (Lieferungen erfolgten bereits in die Niederlande und die Schweiz, nach Frankreich, Luxemburg, Belgien, Österreich und die Tschechische Republik) abdecken zu können, haben wir 2001 von der Firma Braas in Borken ein stillgelegtes Werk zur Herstellung von Betondachsteinen erworben. Nach umfangreichen Umbauten und Neuinstallationen von Fertigungseinrichtungen wurde die Produktion im März 2002 nach Borken verlegt.

An diesem Standort bestehen langfristig ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten sowohl zur Ausweitung des jetzigen Sortimentes als auch zur Aufnahme weiterer Produkte in das Lieferprogramm.



## Mobilität für Alle!

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Die Verbesserung der Mobilität aller Personen, einschließlich mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum, ist als bedeutsames gesellschaftspolitisches Ziel erkannt und anerkannt. Deshalb ist es uns wichtig, allen Menschen mehr persönliche Bewegungsfreiheit zu ermöglichen.

Nicht nur behinderte Menschen, sondern auch in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen wie zum Beispiel ältere Mitbürger, Eltern mit Kinderwagen und kleinen Kindern, Urlauber mit Koffern oder Menschen, die schwere Einkaufstüten mit sich führen, profitieren von barrierefreien Bus- und Straßenbahnhaltestellen. Gleiches gilt für Nutzer von Rollatoren an barrierefreien Querungen von Fahrbahnen zu Geh- und Radwegen.

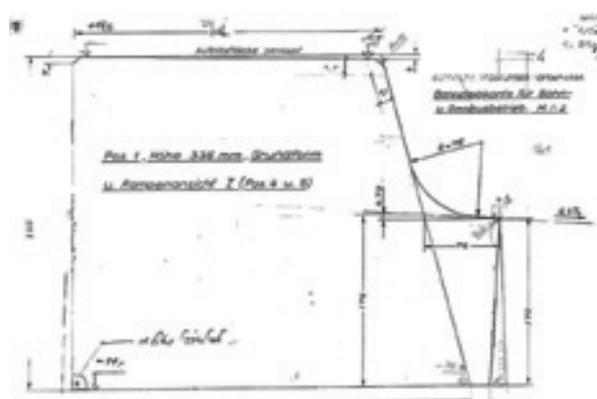
## Barrierefreiheit für Alle!

Barrierefreiheit bedeutet die gleichberechtigte, selbstbestimmte und gefahrlose Nutzung des Verkehrsraumes durch alle Menschen jeden Alters unter Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen Fähigkeiten, ob sie nun mobilitätseingeschränkt sind oder nicht.

Barrierefreiheit für Alle bedeutet Mobilität für Alle. Diesen Herausforderungen hat sich die Firma PROFIL-BETON angenommen. Der außergewöhnliche Buskapstein, unser Kasseler Sonderbord®, und das Kasseler Querungsbord®-System, sind europaweit und darüber hinaus unverzichtbare Bestandteile der barrierefreien Mobilitätskette.

## Das Kasseler Sonderbord®: innovativ – barrierefrei

Der erste Schritt war eine Idee...



**Abb.1** Entwurfszeichnung

Im Rahmen der Gestaltung von barrierefreien Haltestellen ist das Kasseler Sonderbord® in Verbindung mit Niederflurfahrzeugen ein anerkannt wichtiges Glied der Mobilitätskette. Als einziges europäisches Bordsteinsystem für Haltestellen ist das Kasseler Sonderbord durch DIN CERTCO als BARRIEREFREI zertifiziert worden. Haltestellen, die mit dem Kasseler Sonderbord ausgestattet sind, stellen barrierefreien und nutzerfreundlichen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nicht nur für mobilitätsbehinderte Menschen sicher. Eine Neuentwicklung ist das Kasseler Sonderbord plus, das höhere Einstiegshöhen ermöglicht.

Als Nutzen und Vorteile des Kasseler Sonderbordes® sind zu nennen: Zum einen ist der Profilstein verschiebesicher, selbst direktes Anfahren des Profilsteines kann ihn aus seiner Lage nicht verschieben. Denn bevor die Flankenkräfte wirken, steht der Bus auf dem Stein und belastet diesen. Zum anderen führt es dazu, dass kein Auffahren oder Hochklettern auf die Haltestellen beim tangentialen Anfahren möglich ist.

Das Kasseler Sonderbord® wird in vielen verschiedenen Weisen genutzt: beispielsweise an geraden Haltestellen.



...an Busbuchten...



...und an Busbahnhöfen.



**Abb.2-4** Nutzungsmöglichkeiten

Aufgrund langjähriger, internationaler Erfahrungen ist PROFILBETON ein kompetenter, bewährter und zuverlässiger Ansprechpartner von der Vorplanung bis hin zur Fertigstellung barrierefreier Haltestellen. Hierbei stellt das Kasseler Sonderbord einen unverzichtbaren Baustein bei der Ausstattung von barrierefreien Haltestellen dar.

Seit 1991 wurde das Kasseler Sonderbord® in 20 Ländern mehr als 1.2 Mio. mal eingebaut. Das bedeutet: 60.000 Bushaltestellen (produziert von PROFILBETON sowie Lizenznehmern in Großbritannien, Israel, Südafrika und den Niederlanden) sind bisher weltweit barrierefrei mit den Kasseler Sonderborden® gebaut worden.



**Abb.5**  
Querungsbord



## Kasseler Querungsbord®

Für Verkehrsteilnehmer, die sich rollend fortbewegen, stellen sich die Niveauunterschiede grundsätzlich als Hindernisse dar, die überwunden werden müssen. Das Kasseler Querungsbord® ermöglicht als „Nullabsenkung“ mit einer Gehweganschlusshöhe von drei cm einen leicht überrollbaren Höhenübergang. Zum Anschluss von getrennten Querungen für Blinde und Sehbehinderte, sowie von vorhandenen Bordsteinanlagen gibt es diverse Anschlussprofile.



**Abb.6** Querungsbord

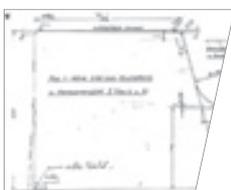
Ergänzt wird das Kasseler Querungsbord® durch die Kasseler Schuppenplatte mit asymmetrischer Profilierung. Diese gibt Blinden und Sehbehinderten beim Abtasten deutlich unterschiedliche taktile Signale in der Links-/Rechts-Pendelbewegung.

## Bodenindikatoren (Blindenleitplatten)

Durch langjährige Zusammenarbeit mit engagierten Betroffenen wurden optimierte Profile entwickelt, die Maßstab für die Vorgaben der neuen DIN 32984 geworden sind.



**Abb.7** Kasseler Schuppenplatten



## Ginger Claassen

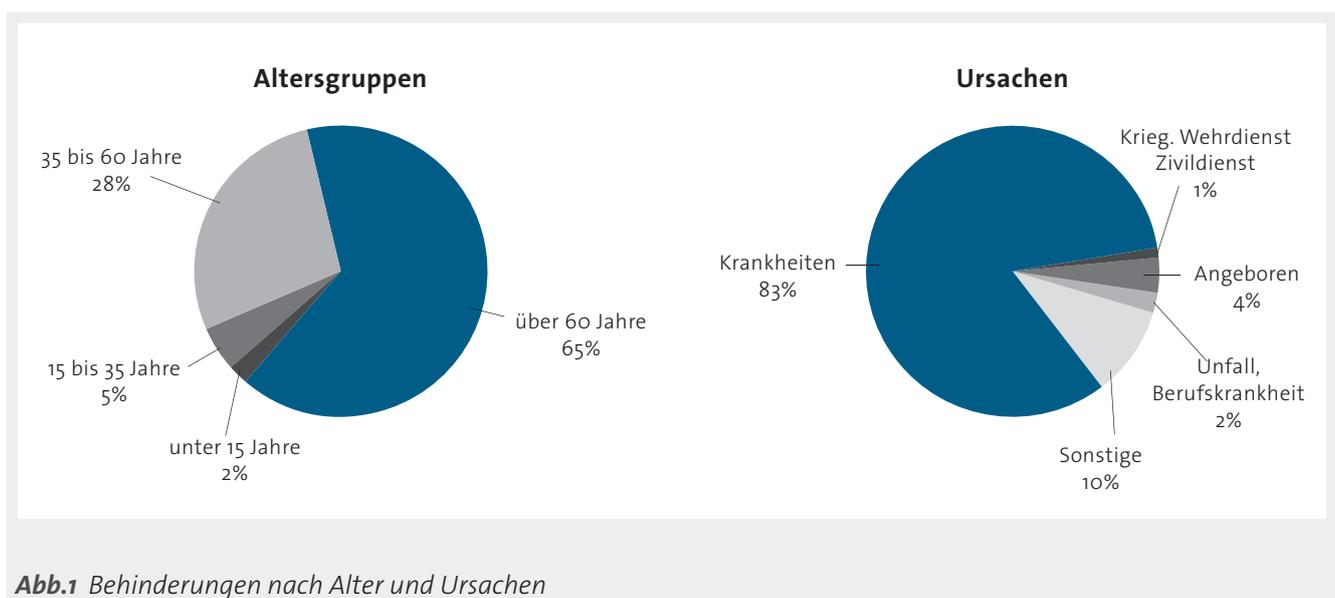
# Mobile Information und Navigation – Zur Entwicklung barrierefreier Software-Anwendungen

Unsere Gesellschaft wird älter und bekanntlich treten mit dem Alter zunehmend körperliche Beeinträchtigungen auf. Dies bedeutet, dass wir unseren Lebensalltag anpassen und neue Strategien entwickeln müssen. Damit ändern sich unsere Anforderungen an Produkte und Dienstleistungen, denn „die Alten von morgen sind nicht die Alten von heute“. Computer, Internet, mobile Endgeräte und Dienstleistungen werden eine Selbstverständlichkeit sein, die aus dem ganz normalen Alltag nicht mehr wegzudenken sind und die alle Menschen benutzen wollen und werden müssen.

Umso mehr ist es erstaunlich, dass im Zeitalter der mobilen Kommunikation die meisten mobilen Anwendungen nicht uneingeschränkt im "mobilen Kontext" genutzt werden können. Generell erfolgt bei heutigen mobilen Endgeräten die Ein- und Ausgabe über den (Touch-) Bildschirm und wird nur partiell durch Sprache unterstützt. Die Interaktion mit dem Bildschirm kann aber in einigen Situationen schwierig (Einhand-Bedienung) oder sogar gefährlich sein, zum Beispiel bei aktiver Teilnahme am Straßenverkehr.

Es gibt aber bereits einige wenige Beispiele, die zeigen, dass es auch anders geht – dass man mobile Anwendungen im mobilen Kontext nutzen kann, ohne sich oder andere zu gefährden.

Die alternde Gesellschaft sowie die mangelnde Berücksichtigung des mobilen Kontextes bieten besonders für kleine und mittlere Unternehmen Chancen. Dabei sind zwei alternative Strategien möglich:



**Abb.1** Behinderungen nach Alter und Ursachen



**Abb.2** Mobile Kommunikation

Bei Aufträgen oder Ausschreibungen, die mit Mitteln der öffentlichen Hand finanziert werden, ist Barrierefreiheit bereits ein fester Bestandteil, der Menschen mit Behinderungen zur gleichberechtigten Teilhabe verhilft aber auch allen anderen Nutzern zugutekommt.

Bei Aufträgen / Ausschreibungen aus der Privatwirtschaft / Industrie hat es sich als effektiv erwiesen, das Argument der „Enhanced User Experience“, das heißt, die Erweiterung der potenziellen Nutzer und Käufergruppe in den Vordergrund zu stellen. Dieses Konzept überzeugt Manager und kann strategisch im Produktmarketing als „neues Feature“ genutzt und verkauft werden.

An dieser Stelle mag man schnell – voreilig – zu dem Schluss kommen, dass das soweit alles recht gut klingt, aber von der technischen Seite her bestimmt nur mit großem Aufwand umsetzbar ist und viel Geld und Zeit kostet. Diese Annahme wird im Folgenden widerlegt und es wird eindeutig klar, dass hier mit äußerst geringem Mehraufwand Anwendungen entwickelt werden können, die Smartphone-Nutzern im Allgemeinen und Menschen mit Hör-, Seh- oder motorischen Einschränkungen im Besonderen zugutekommen.

Als momentan marktbeherrschende Betriebssysteme für Smartphones haben sich Apple's iOS sowie Google Android durchgesetzt.

Apple und Google bieten standardmäßig in das System integrierte Bedienungshilfen für Menschen mit Behinderungen an. Hierzu zählen die Screen Reader VoiceOver bzw. TalkBack, die es Blinden und Sehbehinderten ermöglichen, Eingaben via Touch Screen zu tätigen und die Ausgabe per synthetischer Sprache oder angeschlossener Braillezeile zu erfassen. Weiterhin bieten beide Hersteller entsprechende Design- und Entwicklungsdokumentationen zur Erstellung barrierefreier Anwendungen. Auch das Argument „Barrierefrei gleich unattraktives Design“ kann schnell widerlegt werden, wenn man Anwendungen wie zum Beispiel Navigon oder den DB Navigator betrachtet.

Die Verwendung von Navigationssoftware auf mobilen Endgeräten wird insbesondere von älteren und behinderten Menschen als hilfreich angesehen. Dabei stellt sich die Frage nach dem zu verwendenden Kartenmaterial. Hier fällt den meisten als erstes Google Maps ein. Allerdings sind die von Google zur Verfügung gestellten Karten kommerziell nicht frei einsetzbar und zweitens, weitaus wichtiger, liefert Google nur eine „fertige“ Karte. Das bedeutet, dass die Karten nicht durch eigene Informationen, wie zum Beispiel Sitzmöglichkeiten in einer Wanderanwendung für Ältere, angereichert oder in der Darstellung, wie zum Beispiel Änderung der Schriftgröße / des Kontrasts für Sehbehinderte, verändert werden können. Hierfür benötigt man Kartenmaterial in Form von „rohen“ Geodaten, dem sogenannten Vektorformat. OpenStreetMap (OSM) ist ein Projekt, welches sich zum Ziel gesetzt hat, eine freie Weltkarte zu erstellen. Es bietet diese Form von Geodaten lizenzkostenfrei unter der Creative Commons Attribution-Share Alike 2.0 Lizenz an. Die Verwendung der OSM Geodaten bietet mehrere entscheidende Vorteile:

- Lizenzkostenfreier kommerzieller Einsatz
- Für Deutschland bereits komplett verfügbar und sehr detailliert
- Ständige und vor allem schnelle Aktualisierung durch die freiwilligen OSM Unterstützer
- Bereitstellung als „fertige“ Karte oder Vektordaten
- Verfügbarkeit von Spezialinformationen, wie blindengerechte Ampeln, rollstuhlgerechte Gebäude, etc. wurden bereits von Nutzern erfasst und werden ständig erweitert

Das Verarbeiten und Manipulieren von Vektordaten erfordert ein erhebliches Maß an Spezialwissen, welches bei vielen kleineren und mittleren Unternehmen noch nicht im ausreichenden Maße vorhanden ist. An dieser Stelle kann das im Rahmen des EU geförderten Forschungsprojektes HaptiMap entwickelte Toolkit zum

Einsatz kommen. HaptiMap, Haptic, audio and visual interfaces for maps and location based services, hat es sich zum Ziel gesetzt, kartenbasierte Anwendungen barrierefreier zu gestalten und so die Zahl der Nutzer zu vergrößern, die gängige Anwendungen ohne spezielle Anpassungen verwenden können. Ein Schwerpunkt des Projektes lag auf der Entwicklung von Werkzeugen und Methoden, die es Entwicklern einfacher machen, alternative multimodale Benutzerschnittstellen in ihre Anwendungen zu integrieren. So bleibt den Entwicklern mehr Zeit, sich voll und ganz auf die Nutzbarkeit und Barrierefreiheit ihrer Anwendung zu konzentrieren.

Das HaptiMap Toolkit stellt eine einfache Programmierschnittstelle zur Verfügung, hinter der die Komplexität im Umgang mit Kartendaten und verschiedenen Ein- und Ausgabeformen versteckt wird.

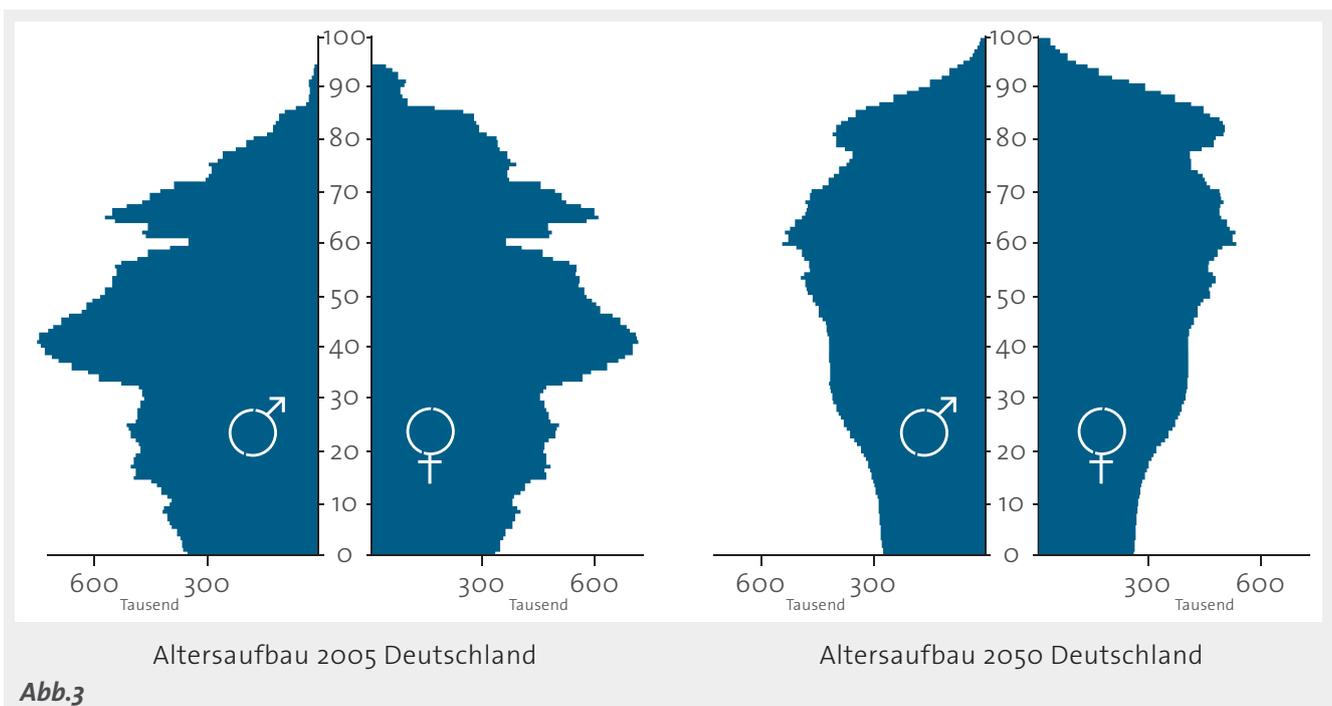


Abb.3



Das Toolkit kann vektorbasierte Kartendaten verarbeiten, was die Grundvoraussetzung für multimodale Nutzerinteraktion ist - im Gegensatz zu vorberechneten Kartenkacheln wie sie zum Beispiel von Google zur Verfügung gestellt werden. Dies hat weiterhin den Vorteil, dass weniger Daten übertragen werden müssen und ein größerer Kartenbereich auf dem mobilen Endgerät selbst gespeichert werden kann. Dadurch verringert sich auch die Antwortzeit bei der Darstellung von Kartenbereichen und bei der Berechnung von Routen.

Weiterhin existieren bereits mehrere Module um Kartendaten und POIs (Points of Interest) aus verschiedenen Quellen zu importieren und zusammenzufügen. Intern werden die Daten in einem integerbasierten Koordinatensystem gespeichert, was die Verarbeitung und beispielsweise die Berechnung von Entfernungen für Entwickler stark vereinfacht, da keine Kenntnisse im Bereich von Referenzmodellen vorausgesetzt werden.

Durch die Verwendung von Vektordaten und die daraus resultierende Berechnung der Kartendarstellung auf dem Endgerät bietet sich die Möglichkeit, mittels des Toolkits die Darstellung für spezielle Endnutzer und/oder Umgebungsbedingungen (helles Sonnenlicht) anzupassen, zum Beispiel indem der Kontrast erhöht wird, Bezeichnungen in größerer Schrift angezeigt werden oder bestimmte POIs hervorgehoben werden.

Das Toolkit beinhaltet bereits mehrere Mensch-Maschine-Interaktionsmodule (MMI), die auch einfach in bereits existierende Programme integriert werden können, um dem Nutzer alternative Ein-/Ausgabemöglichkeiten zur Verfügung zu stellen. Zu erwähnen wären hier der sogenannte Geigerzähler, der akustisch die Richtung eines Zieles vermittelt oder das sogenannte Baringmodul, welches mittels Vibration arbeitet.

Die Schnittstellen sowohl für die interne Geodatenbank als auch für die Abfrage von geräteinternen Sensoren und Ansteuerung von Aktuatoren sind ausreichend dokumentiert, so dass Entwickler ohne großen Aufwand eigene Module programmieren können, um weitere Datenquellen zu integrieren oder zusätzliche Hardware anzusprechen.

Das Toolkit wurde plattformübergreifend entwickelt und unterstützt Android, IOS, Symbian, Windows Mobile 6.x im mobilen und Windows, Linux und MacOS im stationären Bereich.

Da die Ansteuerung von externer Hardware via Bluetooth unter IOS nicht ohne weiteres möglich ist, wurde eine WLAN-Bluetooth-Bridge entwickelt, die diese Einschränkung zu Testzwecken umgeht. Falls die Nutzung selbstentwickelter, externer Hardware im kommerziellen Umfeld danach gewünscht wird, kann bei Apple eine Freigabe beantragt werden.

Das Toolkit kann unter [www.haptimap.org](http://www.haptimap.org) im Quellcode heruntergeladen werden. Es ist unter der LGPL Lizenz veröffentlicht und bietet daher die Möglichkeit, selbst entwickelte Module zu lizenzieren, falls dies notwendig oder gewünscht ist.

Weiterhin findet man auf der Webseite Tutorien, Dokumentationen, Beispiele und Links auf ein Forum und eine Mailingliste, wo man bei Problemen oder Fehlern Hilfe bekommt.

Durch die freie Verfügbarkeit des Toolkits sowie des Kartenmaterials steht der effektiven Entwicklung unterschiedlicher barrierefreier Anwendungen nichts mehr im Wege.

# Möglichkeiten nachhaltiger

## TEIL II Wohn- und Freiraumgestaltung

**Dr. Bernd Hunger**

### Neue Wohn- und Quartierskonzepte – Beispiele aus dem Wettbewerb zum Deutschen Bauherrenpreis

Eine anspruchsvolle Gemengelage, der sich zeitgemäßer Wohnungsbau stellen muss: Demografischer Wandel, Energiewende, Klimaschutz – und das alles zu tragbaren Kosten als Voraussetzung für bezahlbare Mieten. Es ist kein Geheimnis, dass ein beträchtlicher Teil der Haushalte in Deutschland auch zukünftig auf kostengünstigen Wohnungsbau angewiesen ist, um gut und sicher wohnen zu können.

Die Kennzeichen des demografischen Wandels sind bekannt: allgemeiner Bevölkerungsrückgang, Zunahme des Anteils Älterer. Die demografische Schere zwischen schrumpfenden und wachsenden Regionen öffnet sich immer weiter, wodurch die regionalen Teilmärkte immer heterogener werden und immer spezifischere Anforderungen an die Wohnungswirtschaft stellen.

Modernisierung, Abriss und Ersatzneubau, aber auch zusätzlicher, das Bestandsvolumen erweiternder Neubau an wachsenden Standorten werden in ganz unterschiedlicher Mischung das lokale Wohnungsbaugeschehen prägen.

Themen wie „Wohnen für ein langes Leben“, „Die Wohnung als Gesundheitsstandort“ oder „Generationsübergreifendes Wohnen“ rücken in den Mittelpunkt und ergänzen die Bemühungen der Bauherren und Planer um zielgruppenspezifische Wohnangebote, die unter anderem im Bereich des altersgerechten Wohnens schon weit fortgeschritten sind.

Selbst in schrumpfenden Märkten, in denen der Rückbau von Wohnungen das kennzeichnende Merkmal ist, wird Neubau in jenen Marktsegmenten erforderlich sein, die der Markt derzeit nicht anbietet - einige Projekte aus dem Wettbewerb zum Deutschen Bauherrenpreis, die hier vorgestellt werden, zeigen dafür übertragbare und zukunftsweisende Lösungen.

Gleichzeitig stellen sich Fragen der sozialen Balance im Wohnen: Wie kann nachbarschaftlicher Zusammenhalt unterstützt werden? Für wen kann und soll welche Qualität zu welchen Kosten erstellt werden?

Hinzu kommt: Der technische Fortschritt schreitet voran und prägt immer stärker auch das Wohnen und den Wohnungsbau. Vernetztes Wohnen, die Wohnung als Kommunikationszentrale und Arbeitsort – das sind nur einige Stichworte, denen sich der Wohnungsneubau zu stellen hat.



## Große Herausforderungen, schwierige Fragen

Der Wohnungsbau steht vor einem Qualitätssprung, der in seiner Dimension vergleichbar ist mit dem gravierenden Wandel der Wohnverhältnisse in den 1950er und 1960er Jahren, als die Reformideen des Mietwohnungsbaus der 1920er Jahre massenhaft aufgegriffen wurden: Die Wohnungsnot wurde beseitigt und der technische Standard der Wohnungen sprunghaft gesteigert (Innen-WC, Bad, jedem Haushalt eine Wohnung, wohnungsnaher Dienstleistungen neuen Typs und neuer Qualität entstanden usw.).

Deshalb muss die Diskussion über Qualitäten und Kosten im Wohnungsbau breiter als bisher geführt werden. Dafür ist der Wettbewerb um den Deutschen Bauherrenpreis ein geeignetes Instrument - als eine Form der Best-Practice-Sammlung, die in der Wohnungswirtschaft aufmerksam wahrgenommen wird.

Was kennzeichnet zeitgemäßen Wohnungsbau? Die Ergebnisse der von der AG KOOPERATION – einem Verbund von Deutschem Städtetag, Bund Deutscher Architekten und GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen – ausgelobten Wettbewerbe um den Deutschen Bauherrenpreis in den Kategorien Neubau und Modernisierung geben darauf interessante Antworten.

## Vom Einzelbau zum Quartiersbezug

In nahezu allen ausgezeichneten Vorhaben haben sich die Bauherren und ihre Planer von der Betrachtung des Einzelgebäudes gelöst und das Quartier als Ganzes in den Mittelpunkt gestellt. Und zwar als städtebauliches Gebilde, das im Dialog zum Bestand in seiner Umgebung zu gestalten ist.

### Berücksichtigung des Wohnumfeldes

Ergänzend zur städtebaulichen Einordnung wurde das Quartier von den Architekten und Bauherren als sozialer Raum aufgefasst, der Nutzungsmöglichkeiten für unterschiedlichste Bewohnergruppen und für die Nachbarschaft als Ganzes bieten soll. Deshalb wurde das Wohnumfeld im diesjährigen Wettbewerb in besonderer Weise begutachtet. Es war eine gute Idee, dass der Bund Deutscher Landschaftsarchitekten bdla erstmals als Partner und Mitauslober des Sonderpreises „Freiraumgestaltung im Wohnungsbau“ dabei war.

### Wohnungsneubau als Beitrag zur Innenentwicklung der Städte

Die Beispiele zeigen: Nicht nur die Modernisierung des Bestandes, sondern auch der Wohnungsneubau wird immer stärker zur Stadtreparatur an komplizierten innerstädtischen Standorten. Mehrere der ausgezeichneten Projekte tragen zur Lärminderung im vorhandenen Bestand bei - eine Anforderung, die angesichts der zunehmenden Sensibilität der Bevölkerung für Lärm immer wichtiger wird. Bauen auf grüner Wiese hat keine Chance auf Würdigung.

## Hohe energetische Standards

Die Quersicht durch die Wettbewerbsbeiträge zeigt: Der Wohnungsneubau in Deutschland hat hinsichtlich seiner energetischen Kennziffern ein international beispielhaftes Niveau erreicht. Mit gutem Recht kann man sagen: Bauherren und Planer leisten im Wohnungsbau ihren Beitrag zum Klimaschutz und zur Energiewende auf beispielhafte und vielfältige Weise.

## Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ressourcenschonenden Bauens

Mit seinem Leitbild „Hohe Qualität zu tragbaren Kosten“ steht der Wettbewerb zum Deutschen Bauherrenpreis wie kein anderer vergleichbarer Wettbewerb dafür, dass nachhaltiges Bauen auch kostengünstig sein muss, und zwar betrachtet über den gesamten Lebenszyklus eines Gebäudes bzw. einer ganzen Wohnsiedlung.

Für Bauherren mit nachhaltigen Geschäftsmodellen – und das sind nicht zuletzt die vom GdW vertretenen Unternehmen – ist das Spannungsfeld zwischen Anspruch und Bezahlbarkeit von größter Bedeutung, wenn anstelle einzelner Leuchttürme Breitenwirkung erzielt werden soll.

## Wohnungsbau in Partnerschaft

Schon der Ansatz des Wettbewerbs zum Deutschen Bauherrenpreis, nämlich Bauherren, Planer und Kommunalpolitiker zusammenzubringen, steht für eine Erfahrung, die auch der diesjährige Wettbewerb wieder bestätigt hat: Nachhaltiger Wohnungsbau geht nur in verlässlicher Partnerschaft.

Überall dort,

- wo Wohnungseigentümer und Kommunen bereits in frühen Phasen ihre Konzepte miteinander abstimmen,
- wo Architekten und Ingenieure von Anfang an und zu fairen Bedingungen ihre Ideen einbringen können,
- wo die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig einbezogen werden,

sind die Chancen groß, dass Vorhaben gelingen, auf die alle Beteiligten stolz sein können.



## Beispiele

### Wildau, Schwarzkopff-Siedlung: Modernisierung einer denkmalgeschützten Arbeitersiedlung – Deutscher Bauherrenpreis Modernisierung 2011

Die drittgrößte Lokomotivfabrik Deutschlands verlagerte 1897 ihren Standort von Berlin nach Wildau. Mit dem Ziel, Berliner Arbeiter, Ingenieure und Meister nach Wildau zu locken, entstand zwischen 1898 und 1924 die Arbeiterkolonie auf der „grünen Wiese“, in einer für die damalige Zeit hohen Qualität mit allen notwendigen Gemeinbedarfseinrichtungen.

Diese Siedlung lag nach der Wende lange wegen ungeklärter Eigentumsverhältnisse brach. Die kommunale Wohnungsgesellschaft, die neuer Eigentümer wurde, hat die Anlage unter strengen Auflagen der Denkmalbehörden grundlegend modernisiert - für eine heterogene Bewohnerschaft mit einer Mischung aus freifinanzierten und öffentlich geförderten Mietwohnungen.

Die bereits ursprünglich großzügig geschnittenen Grundrisse wurden mit moderner Haustechnik und neuen sanitären Anlagen versehen und in variabel nutzbare Wohnungen verwandelt. Mit Heizkosten von 20 Prozent unter EnEV 2009 wurden für freistehende Altbauten erstaunliche Werte erreicht. Der Denkmalanspruch wurde auch auf die Wiederherrichtung der verwilderten Mietergärten ausgedehnt. Die ursprüngliche Parzellenstruktur wurde bei der Neugestaltung berücksichtigt. Eine „Gestaltungsfibel“ soll die Bewohner ermutigen und anleiten, das ursprünglich einheitliche Bild zu erhalten. Die Jury würdigte das Engagement der kommunalen Wohnungsgesellschaft, die kulturgeschichtlich bedeutende Siedlung nicht nur denkmalpflegerisch, sondern auch energetisch beispielhaft zu sanieren und dabei den ganzheitlichen Zusammenhang von Wohngebäuden und Wohnumfeld zu wahren.



**Abb.1** Wildau, Schwarzkopff-Siedlung



**Abb.2** Wildau, Schwarzkopff-Siedlung, Gründerzeit trifft Moderne

### Ingolstadt, „Grüner Wohnen“ - Neue Adresse im Konradviertel - Deutscher Bauherrenpreis Modernisierung 2011

Wegen des einseitigen Wohnungsangebotes und wegen unzureichender Unterhaltsmaßnahmen an der Hochhausscheibe hatte sich die Mieterstruktur des Gebäudes in den letzten Jahren zusehends verschlechtert, verstärkter Vandalismus war zu verzeichnen. Die GWG Ingolstadt hat sich deshalb zu einer umfangreichen Modernisierung entschlossen. Das Bestandsgebäude, neungeschossig, verfügt über großzügig geschnittene 4-Zimmerwohnungen aus den frühen 1960er Jahren. Diese Gegebenheiten sowie die im Kern intakte Gebäudesubstanz waren Anlass, die Anlage ohne einschneidende Veränderung zu modernisieren. Andererseits sollte diese Modernisierung unter laufender Nutzung wesentliche Verbesserungen der Energieeffizienz und eine Qualitätsverbesserung der wohnungsbezogenen Freiflächen bringen.

Die Neuformulierung der Fassade hat die bisherige „Verschlossenheit“ und „Schwere“ des Gebäudes umgewandelt in eine offene, leicht wirkende transparente Struktur. Das Gebäude erreicht den Energieeffizienzstandard 70 (WDVS, kontrollierte Wohnraumlüftung mit Wärmerückgewinnung). Statt des bisherigen Garagenhofs werden die Freiflächen für die Mietergemeinschaft verfügbar.

Diese Modernisierung, unter intensiver Beratung und Betreuung der Mieter - das Gebäude war während der gesamten Modernisierungsphase bewohnt - ist ein gelungenes Beispiel des Umgangs mit einem wenig populären Bautyp der 1960er Jahre.



**Abb.3** Ingolstadt, Dörflerstr., "Grüner Wohnen"



**Abb.4** Ingolstadt, Dörflerstr., Südfassade, Baujahr 1962



### **Köln-Ostheim, Neue Qualitäten in einer Siedlung der 1950er-Jahre – Deutscher Bauherrenpreis Neubau 2012, Sonderpreis Wohnumfeldgestaltung**

Das von der GAG Immobilien errichtete neue Ensemble ist Teil einer Siedlung der 1950er Jahre, mit ihren Zeilenbauten und offenen Freiräumen typisch für den Nachkriegsstädtebau in Deutschland. Die Gebäude waren nach 50 Jahren in einem sehr schlechten Zustand. Daher war Gelegenheit, das städtebauliche Konzept zu überdenken mit dem Ziel, dichter und kostengünstig mit Blick auf niedrigere Einkommensgruppen zu bauen und dennoch freiräumliche Qualitäten zu erhalten sowie neue hochbauliche Qualitäten zu gewinnen.

Mit den geknickten Zeilen entstanden Frei-Räume, die beispielhaft gestaltet sind und unterschiedlich genutzt werden können. Die Dichte in der Siedlung konnte deutlich erhöht werden, ohne dass dies unangenehm auffallen würde.

Insgesamt wurden 434 Wohnungen in drei Bauabschnitten gebaut. Obwohl die günstigen Sozialmieten erhalten bleiben konnten, gibt es Tiefgaragen mit direktem Zugang zum Gebäude. Zum Wohnquartier gehören ein Mietercafé, Büronutzungen und eine Kindertagesstätte ebenso wie ein Wohnheim für Menschen mit Behinderung und eine Wohngruppe für Demenzkranke.

Der Entwurf für den Neubau der Siedlung beweist, dass die Vorteile des Zeilenbaus erhalten bleiben, und dennoch überzeugende Stadträume geschaffen werden können. Er beweist, dass die Lebensbedingungen in einem sozial schwierigen Stadtteil verbessert und der Nachkriegsstädtebau mit einfachen Mitteln um neue Qualitäten ergänzt werden kann.



**Abb.5** Köln-Ostheim, Buchheimer Weg/Grevenstraße



**Abb.6** Köln-Ostheim, Buchheimer Weg/Grevenstraße: Siedlung der 50er Jahre

### **Gera, Kurt-Keicher-Straße/Franz-Petrich-Straße – Vorteilswohnen in der Innenstadt – Wohnpark Petrich-Straße – Deutscher Bauherrenpreis Neubau 2012**

Die Wohnungsbaugenossenschaft „Aufbau“ hat sich auf einem schwierigen regionalen Wohnungsmarkt zur Wiederbebauung eines komplizierten Grundstücks entschlossen. Nach dem Abbruch nicht weiter nutzbarer Bausubstanz wurden in der Innenstadt 38 Wohnungen gebaut, davon acht behindertengerecht, inklusive Tiefgarage. Und zwar vor allem für Genossenschaftsmitglieder, die auf barrierefreies Wohnen angewiesen sind.

Hinsichtlich des Energiebedarfs wurde der KfW 40-Standard erreicht. Die Heizung und Warmwasseraufbereitung erfolgt über ein Block-Heiz-Kraftwerk inklusive Solarthermie-Unterstützung.

Die um den gemeinsamen Hof gruppierten Wohnungen sind lichtdurchflutet dank großer und zum Teil bodentiefer Fenster. Die großzügigen Balkone (bis zu 18 m<sup>2</sup> Grundfläche) sind zur West- bzw. Südseite hin orientiert.

Mit seiner zurückhaltenden, dem Umfeld sehr angemessenen Architektursprache ist es gelungen, ein nachgefragtes Wohnensemble zu bauen. Es unterstreicht, wie wichtig der Wohnungsneubau auch in den neuen Bundesländern hinsichtlich jener Marktsegmente ist, die selbst in Städten mit Wohnungsleerständen stark nachgefragt werden.



**Abb.7** Gera, Kurt-Keicher-Straße / Franz-Petrich-Straße



**Abb.8** Gera, "Wohnpark Petrich-Straße"



## Fazit

### Wohnungsbau braucht politische Unterstützung

Erforderlich ist allerdings die Unterstützung der Politik überall dort, wo im Wohnungsbau ein gesellschaftlicher Mehrwert entsteht, der die Grenzen der Rentierlichkeit aus unternehmerischer Sicht überschreitet.

Die Förderung der energetischen Modernisierung des Wohnungsbestandes aus dem Klimafonds hat deshalb große Relevanz für die Wohnungswirtschaft, ebenso wie das neue Programm „Energetische Stadtanierung – energieeffiziente Quartiersversorgung“, das den Quartiersbezug stärkt und die auf die Einzelgebäude orientierte Förderung ergänzt.

Entscheidend für die Zukunft der Stadtentwicklung und des Wohnungsbaus in Deutschland wird sein, dass die Städtebauförderung wieder mit einer den anstehenden Aufgaben gemäßen Finanzierung ausgestattet und die Wohnraumförderung in Verantwortung der Länder als wichtige politische Gestaltungsaufgabe fortgeführt wird.

### Die Abbildungen entstammen den Dokumentationen:

Deutscher Bauherrenpreis – Modernisierung 2011, Hrsg. Arbeitsgruppe KOOPERATION GdW-BDA-DST, Berlin 2011

Deutscher Bauherrenpreis – Neubau 2012, Hrsg. Arbeitsgruppe KOOPERATION GdW-BDA-DST, Berlin 2012

Jascha Rohr

## Partizipatives Gestalten: Beteiligung, Zusammenarbeit und Innovation als Geschäftsmodell

Das Institut für Partizipatives Gestalten (IPG) ist ein privatwirtschaftliches Institut, das seinen Schwerpunkt in die Verbindung zweier Zukunftsbereiche gelegt hat: Gestaltung und Partizipation.

Zum einen sind wir überzeugt, dass Gestaltungskompetenzen den derzeitigen Fokus auf Wissens- und Informationsmanagement ablösen. Es geht heute nicht nur darum Wissen zu sammeln und zu verwalten, sondern mit dem „Wissen der Vielen“ aktiv zu gestalten. Informationen sind im Überfluss vorhanden. Wichtig ist es nun, den Wert dieser Informationen zu schöpfen, um Lösungen für die vielfältigen Herausforderungen zu finden, vor denen wir stehen: ökonomisch, sozial und ökologisch. Gestalten kann je nach Aufgabe und Projekt heißen: planen, entwerfen, entwickeln, konzeptionieren. Ziel von Gestaltung ist es, nicht nur Bekanntes zu optimieren, sondern das Neue in die Welt zu bringen: neue Lösungen, Orte, Produkte, Dienstleistungen und Konzepte, die für alle funktionieren.

Zum anderen sehen wir uns einer immer schneller und komplexer werdenden Welt gegenüber, die sich stetig verändert. Aus einer einzelnen Perspektive sind die meisten Probleme kaum noch zu verstehen und schon gar nicht positiv zu gestalten. Darum verbinden wir Gestaltung immer mit Partizipation (Teilhabe) und Kollaboration (Zusammenarbeit). Unsere Erfahrung zeigt uns dabei, dass die Lösungen die besten sind, die die Perspektiven aller Nutzerinnen und Nutzer einbeziehen. Wichtig ist, dass sich nicht ein Einzelinteresse gegen andere Interessen durchsetzt, sondern die Erfahrungen und das Wissen vieler aufeinander aufbauen können, um im Sinne aller Interessen voran zu kommen.



## Freiraumgestaltung für Alle in der Praxis

Das IPG hat seinen Ursprung in der Stadtplanung, Landschaftsarchitektur und Bürgerbeteiligung. Wir bieten Städten, Kommunen und Initiativen an, mit ihren Bürgerinnen und Bürgern gemeinsam Konzepte und Entwürfe für die Gestaltung ihrer Orte zu entwickeln, die dann von uns professionell ausgearbeitet und zum großen Teil auch umgesetzt werden. Nicht selten helfen wir auch dabei, nötige Finanzierungskonzepte aufzustellen und die Fördermittel zu akquirieren. Auf diese Weise lassen wir es gar nicht erst zu Zuständen kommen, wie wir sie in Stuttgart beobachten konnten. Wenn „unsere“ Stadt- und Gemeinderäte Projekte beschließen, wissen sie ihre Bevölkerung schon hinter sich, sind die Projekte von den Bürgerinnen und Bürgern oft selbst entwickelt worden.



**Abb.1** Planungswerkstatt: Bürgerinnen und Bürger interessieren sich für die Belange ihrer Stadt. Wenn sie transparent informiert und zur Teilhabe eingeladen werden, zeigen sie sich als Mutbürger, die bereit sind, mit anzupacken.

Während es viele Beteiligungsverfahren gibt, in denen Bürger informiert oder befragt werden, in denen sie manchmal auch mitdiskutieren und bewerten dürfen, haben wir uns darauf spezialisiert, die Bürgerinnen und Bürger als Kollegen und Designer ihrer eigenen Lebensumwelten ernst zu nehmen. Mit methodischer Anleitung sind die meisten Menschen durchaus in der Lage auch komplexe Gestaltungsideen zu entwickeln und auszudrücken. Wir arbeiten daher in unseren Prozessen mit Bürgerinnen und Bürgern genauso, wie es professionelle Planer und Designer auch machen würden: Wir beginnen mit ausführlichen Beobachtungen, Recherchen, Analysen und inhaltlichen Auseinandersetzungen. Das gibt einer Gruppe die Möglichkeit, sich und die Aufgabe genau kennen zu lernen und ein gemeinsames Verständnis zu erzeugen: Wie funktioniert ein Ort, wie leben die Menschen hier, was sind die Möglichkeiten, wo liegen die Begrenzungen, welche Probleme und Perspektiven werden gesehen? In dieser Anfangsphase gibt es auch immer die Gelegenheit, erste Ideen loszuwerden, kreativ zu sein und Visionen zu entwickeln. Dies geschieht jedoch immer unter dem Vorbehalt, dass dies der Annäherung und dem Verständnis dient. Wichtig in dieser Phase ist es, dass Informationen transparent ausgetauscht werden und auf gleicher Augenhöhe kommuniziert wird. In einer Designwerkstatt sind alle Teilnehmenden ein wichtiger Teil des Planungsteams. Jede Perspektive wird geschätzt, jede Erfahrung zählt.



**Abb.2** Arbeiten im offenen Kreis fördert transparente Kommunikation und gleiche Augenhöhe aller Akteure

Meist führt die intensive Auseinandersetzung in einer zweiten Phase zu einem Informationsoverload: Für die einzelnen Teilnehmenden ist das ganze Bild nicht mehr abzubilden und zu verstehen. Der Gruppe als Ganzem kann das aber gelingen. Trotzdem führt die Verdichtung der Erfahrungen, ersten Ideen und Vorstellungen nicht selten zu einer Art „Nadelöhr“ im Prozess. Nun müssen Konflikte an- und ausgesprochen und mit ihnen gearbeitet werden. Diese Phase ist sicherlich die anstrengendste im Gestaltungsprozess jedoch essentiell wichtig, soll die Gestaltung nicht nur schönen Schein, sondern tatsächliche Lösungen bieten.



**Abb.3** Orte, Prozesse, Ideen und Menschen: In einer Werkstatt entsteht aus einem kreativen Chaos etwas Neues, das vorher niemand alleine sehen konnte.

Nur wenn man den Konflikten nicht aus dem Weg geht und mit den Widersprüchen kreativ umgeht, gewinnen die Gestaltungslösungen eine neue Qualität: eine emergente (auftauchende) neue Eigenschaft, die für alle gleichzeitig überraschend aber schlüssig und folgerichtig ist und die das Projekt in eine vorher nicht zu erwartende Richtung führt. Lösungen tauchen auf, die den Begriff „Design für Alle“ rechtfertigen, denn die vielfältigen Perspektiven und vormals widersprüchlichen Positionen werden produktiv in Beziehung gesetzt. Wir sprechen an diesem Punkt auch von der kollektiven Intelligenz einer Gruppe, die sich erst dann formen kann, wenn die gemeinsame Auseinandersetzung offen und transparent stattgefunden hat.



**Abb.4** Jeder ist Experte in eigenen Angelegenheiten.  
Eine Werkstatt mit 40 Menschen über drei Tage bringt  
120 Manntage Wissen und Erfahrung in den  
Gestaltungsprozess ein.

Mit dieser Arbeitsweise haben wir mit Bürgerinnen und Bürgern Entwürfe für Parks, Spielplätze und öffentliche Plätze entwickelt. Nach und nach hat sich aber gezeigt, dass wir mit unserer Arbeitsweise auch größere Kontexte in den Blick nehmen und so erfolgreiche Konzepte entwickeln können. So haben wir beispielsweise Bürgerinitiativen und Kommunen dabei unterstützt, ein Schwimmbad in Bürgerhand zu betreiben, eine Bürgerinnengenossenschaft zur Energiegewinnung aufzubauen, eine Schule für eine Kommune zu retten oder Mehrgenerationenprojekte zu gestalten. Mit den Mitarbeiterinnen und Bewohnerinnen eines Behindertenheims wollten wir ursprünglich nur die Gärten ihres Heims gestalten. Daraus ist ein umfassendes barrierefreies Tourismusprojekt entstanden, für das sechsstelligen Fördermittel der EU eingeworben werden konnten.

## Erfolgsfaktor Partizipation

Projekte, die Teilhabe, Zusammenarbeit und Inklusion von Anfang an im Prozess verankern, führen unserer Erfahrung nach nicht nur zu den besseren Lösungen, sondern generieren auch mehr Kraft in der Umsetzung und späteren Nutzung. Der geringe Mehraufwand, der während der Entwicklung entsteht, zahlt sich mehrfach wieder aus: in der geballten Erfahrung, die genutzt werden kann, in den innovativen Ergebnissen, in der Relevanz der gefundenen Lösung und in der Identifikation der späteren Nutzerinnen mit „ihrem“ Projekt. All diese Faktoren werden im Nachgang durchaus auch in finanzieller Hinsicht positiv sichtbar.

Der Erfolg dieser Arbeitsweise hat das IPG dazu geführt, sie in immer weiteren Arbeitsfeldern einzusetzen. So führen wir mittlerweile partizipative Gestaltungsprozesse auch in Unternehmen durch, um Geschäftsmodelle, Produkte und Dienstleistungen zu entwickeln. So haben wir beispielsweise mit der Charité zur Partizipation von Patienten gearbeitet und begleiten Nichtregierungsorganisationen bei der Erarbeitung von Konzepten und Strategien. Momentan erweitern wir unser Angebot, um moderne Kollaborations- und Innovationsstrukturen in Unternehmen selbst aufzubauen.

## Strukturen für Gestaltungsprozesse

Gestaltungsprozesse sind heute in jedem Bereich virulent. Sie entscheiden über unsere Innovations- und Veränderungsfähigkeit. Daher ist die professionelle Begleitung dieser Prozesse ein momentan noch kleiner und erklärungsbedürftiger, aber an Bedeutung wachsender Markt. Die Bereiche Stadt- und Regionalplanung, Architektur, Landschaftsarchitektur und Bau bieten sich an, um in dieses Feld einzusteigen, da in diesen Bereichen Beteiligungsverfahren vorgesehen und teilweise schon institutionell verankert sind. Die höchste Hürde, um in diesem Bereich erfolgreich aktiv sein zu können, ist die hohe Anforderung an die eigene Prozess Erfahrung und Methodenkompetenz. Beides muss man sich über einen längeren Zeitraum erarbeiten. Es macht daher Sinn, frühzeitig in diesem Bereich Erfahrungen zu sammeln und sich im Bereich von Verfahrens- und Methodenkompetenzen aus- und weiterzubilden.

Für uns im IPG heißt das auch, unsere eigene Arbeitsweise entsprechend zu strukturieren. Wir arbeiten in interdisziplinären, projektbezogenen Teams aus zum Beispiel Landschaftsarchitekten, Architekten, Soziologen, Ökologen, Künstlern, Webdesignern und Bauingenieuren. Unsere Werkstätten bauen wir häufig vor Ort auf. Die Zusammenarbeit untereinander bewältigen wir auch mit Hilfe moderner Kollaborationswerkzeuge im Internet. Das macht uns flexibel, schlank und effektiv in der eigenen Organisation, die wir in den persönlichen Austausch und das gemeinsame Lernen im Team investieren können. In unserem Backoffice laufen die Fäden zusammen. Hier wird die professionelle Ausführung der Projektkonzepte durchgeführt.

## Vermarktung und Kommunikation

Diese Arbeit erfordert neue Haltungen und Denkgewohnheiten. Daher ist es nicht immer leicht, unsere Angebote zu kommunizieren. Denn unsere Leistung ist die Organisation von Prozessen, die zudem noch ergebnisoffen sind. Auf die Frage: „Was kommt am Ende dabei heraus, wenn wir mit Ihnen arbeiten?“ können wir nur antworten: „Das wissen wir nicht, aber unsere Erfahrung lässt vermuten, dass es etwas besonders Gelingenes ist, das ihre Probleme lösen wird.“

Wenn wir gefragt werden: „Wie arbeiten Sie?“ können wir kein Ablaufschema an die Wand werfen, das wir Schritt für Schritt abarbeiten. Wir können jedoch Geschichten von anderen Prozessen erzählen und darauf hinweisen, dass jedes Projekt seine ganz eigene Dynamik entfaltet. Dabei arbeiten wir sehr strukturiert und methodisch. Erklären wir unsere Methoden, ist das Vielen jedoch zu abstrakt. Im Grunde gibt es nur eine Möglichkeit zu erfahren, was bei einem partizipativen Gestaltungsprozess passiert: Man nimmt daran teil. Denn alle, die einen solchen Prozess erlebt haben, verstehen nachher, wie er funktioniert und warum er funktioniert.

Aus diesem Grund legen wir sehr viel Wert darauf, möglichst vielen Menschen die Teilnahme an partizipativen Gestaltungsprozessen zu ermöglichen. Uns ist es wichtig, die entstandenen Ideen in konkret sichtbare Produkte und Ergebnisse umzusetzen, um zu zeigen, was mit partizipativem Gestalten machbar ist.



## Wirtschaftliche Perspektiven für kleine und mittlere Unternehmen



**Abb.5** Verantwortung, Bereitschaft und Engagement entsteht, wenn Menschen sich zuhören. Die Möglichkeit, eigene Ideen zu präsentieren, fördert die Selbstermächtigung.

Unsere stärkste Vermarktungsstrategie ist und bleibt daher der eigene Erfolg, unsere Authentizität und professionelles Querdenken. Das erzeugt Glaubwürdigkeit und wir freuen uns immer wieder, wenn insbesondere Behörden und ländliche Gemeinden bereit sind, mit uns zusammenzuarbeiten. Denn hier wird sehr viel Wert auf konkrete, umsetzbare Resultate gelegt, die wir selbstverständlich liefern. Für uns sind gerade diese Aufträge ein Beweis für die Stärke unseres Konzepts.

Beteiligungs- und Zusammenarbeitsprozesse spielen eine immer größere Rolle: nicht nur in der Stadtplanung und im öffentlichen Leben, sondern auch im wirtschaftlichen Wettbewerb. Unternehmen müssen heute flexibel und agil in komplexen Zusammenhängen agieren und das „Wissen der Vielen“ für das Ziel eines „Designs für Alle“ nutzen können. So können sie Innovation, Effizienz und Flexibilität erfolgreich vereinen. Reine Expertenentwicklung oder das reine Abfragen von Bürger- und Kundenwünschen zu Marketingzwecken bleibt eindimensional und ermöglicht nicht die Vielfalt der Perspektiven, die innovative Produkte und Dienstleistungen heute auszeichnen müssen. Für kleine und mittlere Unternehmen gibt es daher zwei Strategien sich in diesem Bereich zu positionieren:

### 1. Interne Beteiligungs- und Zusammenarbeitsprozesse

Partizipation und Kollaboration können als Teil der eigenen Unternehmenskultur die Mitarbeiteridentität mit dem eigenen Unternehmen stärken, Produkte und Dienstleistungen deutlich verbessern, Teamfähigkeit, Kreativität und Eigenverantwortung fördern und Kunden stärker an das eigene Unternehmen binden. Dazu müssen intern entsprechende Strukturen aufgebaut werden. Zum einen werden Mitarbeiter oder externe Kräfte benötigt, die die Initiierung, Organisation, Durchführung und Umsetzung von kollaborativen Innovationsprozessen professionell begleiten können. Entsprechende Prozesse müssen im Unternehmen etabliert und kultiviert werden. Auch räumliche Strukturen müssen dafür in den Fokus genommen werden: Co-working-Räume, Innovationslabore und Entwicklungswerkstätten sollten ebenso zum Standard eines

modernen Unternehmens gehören wie Sitzungs- und Besprechungszimmer. Solche internen Räume müssen bewusst gestaltet, eingerichtet und ausgestattet sein. Verfügen Unternehmen über diese Strukturen, werden sie optimal aufgestellt sein, insbesondere wenn sie in Bereichen arbeiten, in denen ein hoher Wandlungs- und Innovationsdruck herrscht.

## 2. Beteiligungs- und Zusammenarbeitsprozesse als Produkt oder Dienstleistung

In Bereichen, in denen Produkte und Dienstleistungen kundenspezifisch entwickelt werden - wie das besonders auch bei Architektur, Stadtentwicklung oder Verkehrsplanung der Fall ist - ist es sinnvoll, sich darüber Gedanken zu machen, wie Bürgerinnen und Bürger bzw. Kunden allgemein frühzeitig und intensiv in die Entwicklungsprozesse eingebunden werden können. Üblich sind heute immer noch Prozesse, in denen Kunden in einem ersten Gespräch oder Interview über ihre Wünsche und Bedürfnisse befragt werden, die Firma daraufhin einen Entwurf für ein Projekt, ein Produkt oder eine Dienstleistung ausarbeitet, dieses noch mal mit dem Kunden bespricht oder präsentiert und dann umsetzt. Je nach Größe des Projekts kann dies in mehreren Schleifen geschehen. Dieses Vorgehen findet man ebenso bei der Erstellung von Webseiten wie bei der Planung eines neuen Maschinenparks, dem Umbau eines öffentlichen Platzes oder der Umsetzung eines Veränderungsprozesses in einer Organisation. In unserem Institut verfahren wir dagegen anders: Wir holen unsere Kunden in unsere Werkstatt, zeigen Ihnen, wie sie unsere Werkzeuge und Methoden benutzen können und beginnen unmittelbar mit der gemeinsamen Arbeit oder wir bringen sie mit zu unseren Kunden und arbeiten bei ihnen vor Ort.



**Abb.6** Schülerinnen und Schüler der Europäischen Schule München entwickeln Konzepte für die Gestaltung und Nutzung ihrer eigenen Mensa.

Dadurch verzahnt sich der Entwicklungsprozess, wird multiperspektivisch und beachtet weit mehr Aspekte, als wir als Experten alleine sehen und beantworten könnten. Die Ergebnisse werden dadurch innovativ, relevant für die späteren Nutzer, konkret umsetzbar und effektiv. Eine solche Arbeitsweise für die eigenen Angebote zu entwickeln, benötigt einiges an Prozessplanung, Kommunikation und Wissen über entsprechende Methoden. Hier bietet sich aktuell eine große Chance: Denn momentan ist eine solche Arbeitsweise noch ein herausragendes Alleinstellungsmerkmal, das das eigene Unternehmen von klassisch arbeitenden Betrieben positiv absetzt und hervorhebt.



Andreas Paul

## Aufwertung städtischer Freiräume am Beispiel Hanau Freigericht

### Aktuelle Entwicklungen

Große Städte und Metropolregionen erleben seit geraumer Zeit, dass es viele Menschen wieder in die Stadt zurückzieht. Gründe sind vor allem die besseren beruflichen Möglichkeiten für junge Menschen, und hier speziell für Singles. Aus der Sicht älterer Mitbürger bietet die Stadt eine bessere Infrastruktur als ländliche Gegenden, nicht nur unter dem Aspekt der medizinischen Versorgung.

Der Zuzug von Menschen bedeutet eine Nachfrage an Wohnraum und diese kann überwiegend nur durch Neubauten oder Umnutzung beispielsweise von Konversionsflächen zu Wohnungsbauflächen befriedigt werden. Bedenkt man, dass 1991 die Wohnfläche je Haushaltsmitglied 46 m<sup>2</sup> (Westdeutschland), 32 m<sup>2</sup> (Ostdeutschland) und 2006, 15 Jahre später, 54 m<sup>2</sup> (Westdeutschland), 45 m<sup>2</sup> (Ostdeutschland) betrug, so wird dadurch deutlich, dass die Städte weiter wachsen oder verdichtet und damit versiegelt werden (BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG 2008). Je nach Stadt wird die Freiraumversorgung nicht im gleichen Maße wie die Wohnbebauung bzw. die Gewerbebebauung weiterentwickelt, so dass es Städte mit großem Freiraumdefizit gibt. Dazu gehört unter anderem die Stadt Mainz. Ein Quartier soll hier stellvertretend erwähnt werden: Die Neustadt der Stadt Mainz hat das größte Defizit an öffentlichen Freiflächen im Stadtgebiet. Im Villengebiet in der Oberstadt gibt es 35 m<sup>2</sup> öffentliches

Grün pro Einwohner; in der hier erwähnten Neustadt dagegen nur 2,5 m<sup>2</sup> öffentliches Grün pro Einwohner. Nun steht die Umnutzung des Zoll- und Binnenhafens an, der Teil der Neustadt ist (STADT MAINZ 1999). Man verschwendet hier keinen Gedanken, die Freiraumsituation dieses Gründerzeitquartiers zu verbessern (PAUL 1997), sondern plant eine Komplettbebauung des Hafenareals aus rein ökonomischen Interessen und dies in einer Zeit, in der die Städte sich durch die Klimaveränderung immer mehr erwärmen. Gegenüber der stadtumgebenden Landschaft sind die Innenstädte um 6 bis 7 Grad Celsius wärmer geworden (PAULEIT 2010). Tokio als extremes Beispiel mit über 30 Millionen Einwohnern ist mittlerweile 12 Grad Celsius wärmer (SCHÖNWIESE 2003). Das sind Warnsignale, die ernst genommen werden sollten.

Des Weiteren benötigt die moderne Stadtgesellschaft, die im Berufsalltag weniger körperlich aktiv ist, Freiräume für den körperlichen Ausgleich, natürlich auch alle anderen Bevölkerungsgruppen (PAUL 2012). Genügend Bewegungsraum für die Gesundheitsvorsorge zu finden, ist schon längst ein wichtiges Thema in einer „Wohlstandsgesellschaft“, in der fast 50 Prozent der Menschen übergewichtig sind (BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ 2008). Zugleich sind Freiräume wichtige soziale Begegnungsräume. Diese sind schon wegen des demografischen Wandels heute bedeutsam und in der Zukunft noch wichtiger. Die Städte müssen eine auf Langfristigkeit und Nachhaltigkeit angelegte Frei- und Grünflächenplanung für alle Bürgerinnen und Bürger auf den Weg bringen. Dies schafft man nur, wenn man vernetzte Gesamtkonzepte entwickelt und die anstehenden übergeordneten Themen und Zukunftsfragen der Stadt erkennt.

## Die Stadt Hanau setzt auf Grünflächen

Ganz andere Erfahrungen konnten die Studierenden der Hochschule RheinMain im Studiengang Landschaftsarchitektur in Hanau machen. Hanau Grünflächen-Eigenbetrieb der Stadt Hanau trat an die Hochschule mit der Frage heran, ob sich die Landschaftsarchitektur im Rahmen eines Vertiefungsprojektes Gedanken zu den Freiflächen des Stadtteils Freigericht machen will. Hanau baute gerade den Bürgerpark Hochgericht im Norden der Stadt und wollte weitere Stadtteile in ihrer Freiraumsituation verbessern. Das Quartier Freigericht ist ein typischer Stadtteil aus den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts mit den nachfolgenden Entwicklungen der Nachkriegszeit. Neben der Blockbebauung der 20er Jahre, die teilweise unter Denkmalschutz steht (LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE HESSEN 2006), gibt es Zeilenbauten der 50er und 60er Jahre (Abb. 1). Teile des Gebietes sind mit Ein- bis Drei-Familien-Häusern bebaut, wo die besser verdienenden Mitarbeiter des direkt angrenzenden Reifenwerks Dunlop wohnten oder wohnen. Eine Hochhausbebauung stadteinwärts aus den 70er Jahren steht städtebaulich im Widerspruch zur sonstigen Entwicklung des Gebietes. Heute handelt es sich bei dieser Bebauung um einen sozialen Brennpunkt, der mit in die Entwicklungsplanung einbezogen worden ist (Abb. 2 + 3).



**Abb.1** Typische Bebauung der 20er Jahre im Stadtteil Hanau Freigericht, Buchbergstraße



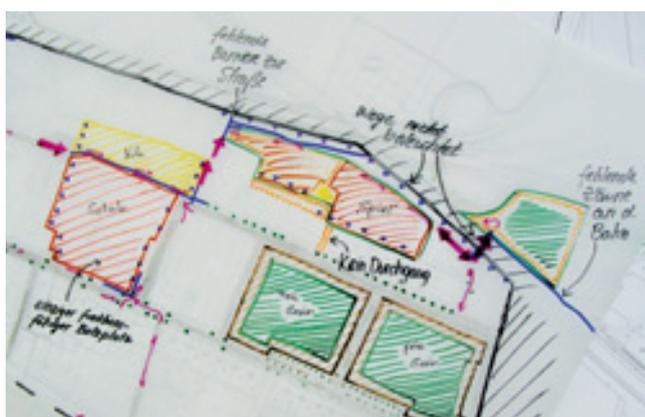
**Abb.2** Jugendliche am Hochhaus Freigerichtstraße – Bürgersteig als Fußballplatz



**Abb.3** Verwahrloster privater Parkplatz am Hochhaus – zerstörte Autos und Elektronikabfall



**Abb.4** Aufgrund fehlender Ballspielbereiche benutzen Kinder private Parkplätze als Fußballfläche



**Abb.5** Erste Skizzen zur Rahmenplanung des Stadtteils Hanau Freigericht



**Abb.6** Legende zu Abb. 5

## Die Rahmenplanung und der Bürgerpark

Der Studiengang Landschaftsarchitektur entwickelte mit der Stadt Hanau einen Studentenwettbewerb für den Bürgerpark. Ein Ziel des Projektes war die Untersuchung der Gesamtsituation in Bezug auf die Nutzungsmöglichkeiten und die Erreichbarkeit der öffentlichen und privaten Freiräume. Es ging darum, Defizite und Potenziale zu erfassen. Aus der Analyse sollten dann Vorschläge zur Verbesserung der Qualität abgeleitet und bei einer konkreten Anlage detaillierte Planungsvorschläge entwickelt werden (Abb. 4). Im Rahmen eines Workshops wurden auf der städtebaulichen Ebene die wichtigsten Ziele formuliert. Dazu gehörten unter anderem die öffentlichen und privaten Freiräume am Hochhaus für Klein-, Schulkinder und Jugendliche derart zu verbessern, dass auf den vorhandenen, aber nicht entsprechend gestalteten Flächen, die jeweiligen Nutzungsbedürfnisse befriedigt werden können (STADTPLANUNGSAMT HANAU 2001). Es fehlt hier nicht an Platz, sondern am Umsetzungswillen der privaten Betreiber der Wohnanlage. Der einzige und nur zeitlich begrenzt nutzbare Bolzplatz auf einem Schulgelände soll öffentlich zugänglicher gemacht werden, indem verantwortliche Jugendliche mit in das Konzept eingebunden werden. Da der Bolzplatz wegen der besonderen Lage auf dem Schulhof nur temporär genutzt werden kann, ist in der Rahmenplanung ein neuer Standort vorgeschlagen worden, der weit genug von der nächsten Wohnbebauung liegt, um einer baurechtlichen Überprüfung standzuhalten (Abb. 5 - 6). Der im Süden des Quartiers Freigericht liegende Hauptfriedhof wirkt wie ein Querriegel. Da der Friedhof nur zeitlich begrenzt geöffnet ist (je nach Jahreszeit ab 17 Uhr verschlossen), fehlt eine wichtige Hauptwegebeziehung zum Hauptbahnhof (Abb. 10). Die Bewohner müssen große Umwege zwischen Hauptbahnhof und Wohnquartier in Kauf nehmen. In der Rahmenplanung

wurden Umgestaltungsvorschläge für einen speziellen Querungsbereich innerhalb des Friedhofs gemacht. Eine weitere große Barriere stellen der nördlich liegende Bahndamm und eine vierspurige Hauptstraße dar. Eine nachhaltige Stadtentwicklung bedeutet auch, dass für Fußgänger und Radfahrer aller Altersgruppen ein Wohnquartier oder ein Stadtteil so gestaltet wird, dass man sich sicher und ohne Barrieren bewegen kann – ansonsten wird immer wieder auf die vermeintlich „einzige Alternative“ des Autos gesetzt, was städtebaulich nicht mehr zukunftsfähig ist. Es geht auch darum, das Fahrrad bei der zukünftigen Stadtentwicklung verstärkt einzuplanen (SCHOLZ 2011; SPEER 2009).

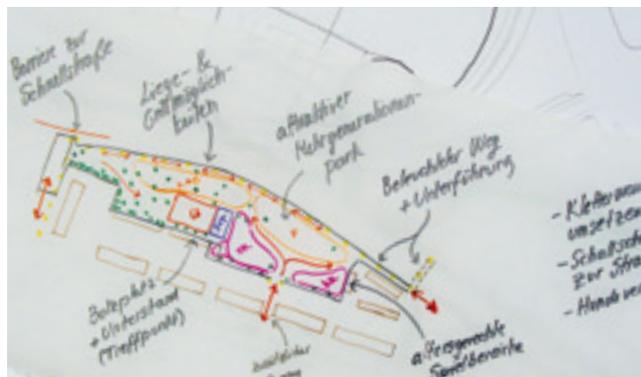
Für die Grünanlage im Norden des Gebietes wurden konkrete Ideen entwickelt (Abb. 7 - 9). Die sich heute in einem erbärmlichen Zustand befindende Fläche, die auch nur von bis zu 14-Jährigen als Spielraum genutzt werden darf, ist in den Planungen völlig neu aufgeteilt worden. Dabei sollen alle verschiedenen Altersgruppen der umgebenden Wohnbebauung und des Quartiers Raum für ihre Ansprüche finden. Es geht darum, einen Park für alle Bürger anzubieten. Durch die Anlage führt eine wichtige Fuß- und Radwegeverbindung und ist damit in ein Grünsystem eingebunden.



**Abb.7** Unebener Bolzplatz, der ständig unter Wasser steht, im Planungsgebiet des zukünftigen Bürgerparks



**Abb.8** Wenig phantasievoller Kleinkinderspielbereich, genutzt durch Jugendliche



**Abb.9** Skizze zu möglichen Nutzungsangeboten des zukünftigen Bürgerparks



## Die Ergebnisse der Planung

Das Ergebnis der Planung, wie oben schon beschrieben, sind auf Quartiersebene Vorschläge zur besseren Wegebeziehung (Abb. 10). Es geht um die Aufwertung und / oder grundsätzliche Verbesserung bestehender privater / öffentlicher Grünflächen. Ein weiterer Punkt ist die Sicherstellung der Zugänglichkeit. In dem Quartier gibt es zwei sehr große begrünte Innenhöfe, die von außen nicht zugänglich sind. Diese Flächen wären für Klein- und Schulkinder ideal als sicherer Spielort. Seitens der Planung wird empfohlen, diese zu bestimmten Zeiten am Tag zu öffnen (Abb. 11). Hier ist eine konstruktive Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure erforderlich. Bestehende Wegeanbindungen zur freien Landschaft sollten in ihrer Qualität verbessert werden. Dazu gehört eine ausreichende Beleuchtung und die Aufwertung einer bestehenden Bahnunterführung, wozu unter anderem eine ansprechende farbliche Gestaltung oder eine Sprayer-Aktion von Jugendlichen gehört, um zu mehr Identifikation beizutragen, da diese Unterführung nach der Planung zum zukünftigen Bolzplatz führt.

Für die bestehende und vollständig sanierungsbedürftige Grünanlage wurden unterschiedliche Planungsvorschläge entwickelt. Aufgrund verschiedener Altersgruppen bei den zukünftigen Nutzern ging es bei den Planungen um eine sinnvolle räumliche Aufteilung. Die Spielbereiche wurden so angeordnet, dass Kinder ungefährdet von dem durch das Gebiet verlaufenden Radweg spielen können. Verschiedene Spielbereiche für unterschiedliche Altersgruppen wurden vorgesehen. Die Bedürfnisse der Jugendlichen wurden unterschiedlich bei den Konzepten behandelt. Manche Planungen integrierten sie mit einer kleinen Streetballfläche in der Grünanlage, verbunden mit dem Risiko, dass Konflikte mit den direkten Anwohnern entstehen. Andere Planungen hatten den anschließenden Grünzug hinter dem Bahndamm mit einem attraktiven Ballspielfeld und anderen Angeboten ausgestattet, damit die Jugendlichen hier ohne Konflikte mit den Anwohnern ihren bewegungsintensiven Aktivitäten ungestört nachgehen können (Abb. 12 - 15).

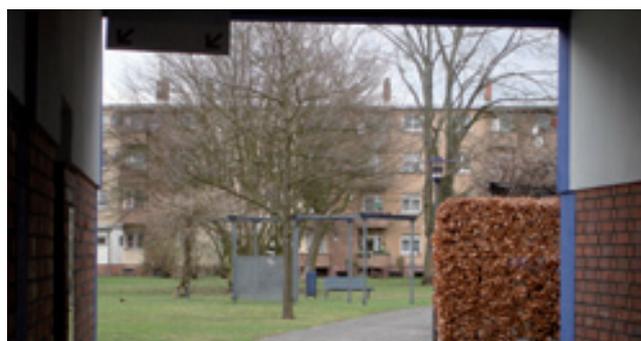


**Abb.10** Rahmenplanung Hanau Freigericht mit der Darstellung der Probleme und den Empfehlungen

Für Erwachsene wurden unterschiedliche Sitzbereiche vorgesehen, so dass man sich je nach Bedürfnissen in eher ruhigen Abschnitten aufhalten kann oder an Treffpunkten, wo man an den jeweiligen Aktivitäten teilhaben kann. Sichere Wege werden angeboten, um sich bewegen oder laufen zu können. Ein ganz wichtiger Punkt war der weitgehende Erhalt des alten Baumbestandes, der auch eine besondere Qualität dieser Anlage ausmacht. Zu der die Grünanlage tangierenden 4-spurigen Ausfallstraße sahen alle Planungen aufgrund der Untersuchungen im Rahmenkonzept für das Quartier eine Lärmschutzwand vor, die zugleich auch die bestehende Wohnbebauung vor den Emissionen schützt.

Im Rahmen einer öffentlichen Präsentation wurden die Planungen im Stadtteilzentrum vorgestellt. Vor allem Jugendliche mit Migrationshintergrund interessierten sich für die Pläne (Abb. 12).

In Hanau ist ein Prozess zusammen mit der Hochschule RheinMain angestoßen worden, der zu mehr nachhaltiger Lebensqualität in dem Quartier führen kann. Dabei geht es um soziale Aspekte, die gestalterische Verbesserung des Außenraums, die Vernetzung funktionaler Zusammenhänge und letztendlich um die Verbesserung der ökologischen und klimatischen Situation der Stadt. Es wird jetzt darauf ankommen, dass bei weiteren Beteiligungsprozessen zwischen den Bürgern und der Stadt Hanau die Verbesserungsvorschläge diskutiert und abgestimmt werden, damit eine Mehrheit der Bewohner die Veränderungen trägt.



**Abb.11** Ein verschlossener Innenhof – ein idealer Aufenthaltsort für Klein- und Schulkinder, Dunlopstraße 2



**Abb.12** Jugendliche aus dem Quartier diskutieren mit Studierenden der Hochschule RheinMain über die Planungen zum Bürgerpark.



**Abb.13** Entwurf Bürgerpark, 1. Preis von Tatjana Busch und Franziska Fertig



**Abb.14** Entwurf Bürgerpark, 2. Preis von Birte Heinrich und Dana Lehnhardt





## Literaturnachweis

BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ (2008): Menschen bewegen – Grünflächen entwickeln. Ein Handlungskonzept für das Management von Bewegungsräumen in der Stadt. Bonn - Bad Godesberg

BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG (2008): Datenreport 2008. Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland. Bonn. S. 229

LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE HESSEN (Hrsg.) (2006): Stadt Hanau. Denkmaltopographie der Bundesrepublik Deutschland. Wiesbaden. S. 100 - 104

PAUL, A. (1997): Freiräume der Mainzer Neustadt. Entwicklungschancen für das innere und äußere Grünsystem. In: BRÜCHERT, H. (Hrsg.): Die Neustadt gestern und heute. 125 Jahre Mainzer Stadterweiterung. Mainz. S. 139 - 151

PAUL, A.; Mitarbeit KAHL, C. (2012): Freiräume für Kinder und Jugendliche. Rechtliche Grundlagen für private und öffentliche Flächen. Stadt + Grün 61. Nr. 8, S. 50 - 57

PAULEIT, S. (2010): Kompakt und grün: die ideale Stadt im Klimawandel. Garten + Landschaft, 120. Jg. Nr. 4, S. 12 – 15

SCHÖNWIESE, C.-D. (2003): Klimatologie. Stuttgart. S. 330

SCHOLZ, R. (2011): Radverkehr in Ballungsräumen – Chancen für mehr Mobilität. Garten + Landschaft 121. Nr. 4, S. 17 – 19

SPEER, A. & PARTNER GMBH (2009): Frankfurt für alle. Handlungsperspektive für die internationale Bürgerschaft Frankfurt am Main. Frankfurt. S. 187 - 192

STADT MAINZ (1999): Flächennutzungsplan Mainz. S. 64

STADTPLANUNGSAMT HANAU (2001): Städtebaulicher Rahmenplan Hanau Freigericht. S. 60 – 68, 88 – 89, 97 - 99



Alexander Nix

## Gärten als Erholungs- und Therapieraum



**Abb.1** typische Kulturlandschaft im nördlichen Burgund, Frankreich

\*(griech.: Tiergarten, Park; lateinisch: Paradisus; aus dem Avesischen: umgrenzter Bereich)

### Vom Grünen Ursprung

„Hier ist es wie im Paradies“. Eine begeisterte Aussage, die man immer wieder hört, wenn es sich um einen schönen Garten, eine Aussicht in eine wunderbare Landschaft, einen Park oder um die Freude über eine gelungen arrangierte Pflanzung handelt.

Tatsächlich finden wir in vielen Kulturen das Paradies\* oder den Garten Eden als Ziel allen irdischen Daseins. „...Gott pflanzte einen Garten in Eden, im Osten, und setzte dahinein den Menschen, den er gebildet hatte. Und Gott ließ aus dem Erdboden allerlei Bäume hervordewachsen, lieblich anzusehen und gut zu essen...“ heißt es in der Bibel bei Genesis 2.8.<sup>3</sup>(Siehe Literaturverzeichnis)

Im Koran ist das Paradies „...von Bächen durchflossen, und ständig gibt es dort Früchte und Schatten. ...“<sup>14</sup> Das Paradies wird hier beschrieben und verstanden als üppige Landschaft, in der alles wächst und gedeiht, was der Mensch zum Leben benötigt. Aber woher kommt diese Vorstellung und Gewissheit, dass ein Garten, üppige Pflanzen oder paradiesische Landschaften der Raum allen menschlichen Strebens sein könnten? Hinweise hierzu kann uns vielleicht die gegenwärtige Kulturlandschaft geben. Blicken wir heute in schöne Landschaftsräume, so sind diese meist durch den Menschen überformt und zeigen in ihrer oft landwirtschaftlichen Nutzungsstruktur etwas von dem, was tief in uns verwurzelt Jahrtausende menschlicher Erfahrung beinhaltet, nämlich, dass wir als Menschen abhängig sind von der uns umgebenden Natur; wir leben von ihr; denn sie bietet uns neben der Nahrung, alle Rohstoffe für Kleidung und Baumaterialien sowie letztendlich Sauerstoff zum Atmen. Zusammenfassend kann man also konstatieren: Ohne die Existenz von Pflanzen gäbe es keine Menschen.



## Gesund durch Natur

Legt man für den Begriff Gesundheit die Definition der WHO zugrunde<sup>25</sup>, so wird dort unter Gesundheit nicht nur das Fehlen von Krankheit oder Gebrechen verstanden, sondern ein Zustand des vollkommenen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlbefindens.

Vor dem Hintergrund der o.g. Fakten verwundert es nicht, wenn der Aufenthalt in und die Beschäftigung mit der Natur beim Menschen Wohlbefinden und bei Krankheit eine schnellere Genesung hervorruft. Bereits

1984 wurden durch wissenschaftliche Untersuchungen von R. S. Ulrich<sup>23</sup> die positiven Auswirkungen von Natur auf Gesundheit und Genesung nachgewiesen und später durch weitere Forschungen von Kaplan & Kaplan<sup>11</sup> sowie R. Brämer<sup>4</sup> bestätigt.

Die Wirkungen eines grünen Umfeldes auf die Gesundheit im Sinne der WHO Definition sind nachfolgend tabellarisch zusammengestellt.<sup>13, 22</sup>

| Art der Grünanlage    | Vorwiegende Effekte  |
|-----------------------|--|
| Grünes Wohnumfeld     | <ul style="list-style-type: none"><li>○ Verbesserung des psychischen und physischen Wohlbefindens</li><li>○ Steigerung der Konzentrationsfähigkeit</li><li>○ Verminderung von Aggression und Ärger</li><li>○ Steigerung sozialer Kontakte</li><li>○ Stressabbau</li></ul>  |
| Parks                 | <ul style="list-style-type: none"><li>○ Verbesserung des psychischen und physischen Wohlbefindens</li><li>○ Verbesserung der sozialen Gesundheit</li><li>○ Stressabbau und Erholung</li><li>○ Motivation zur Bewegung</li></ul>  |
| Gemeinschaftsgärten   | <ul style="list-style-type: none"><li>○ Integration sozial und wirtschaftlich benachteiligter Menschen</li><li>○ partielle Selbstversorgung durch Gartenarbeit</li><li>○ Aufbau sozialer Kontakte und sozialer Integration</li><li>○ Schaffung sinnvoller befriedigender Beschäftigungen</li></ul>   |
| Therapeutische Gärten | <ul style="list-style-type: none"><li>○ Linderung von Stress, Angst und Schmerzen bei Patienten</li><li>○ Stressabbau beim Betreuungspersonal</li><li>○ Muskelentspannung durch Stressabbau und leichte, angemessene Tätigkeit</li><li>○ Verkürzung der Genesungszeit</li><li>○ Integration von Menschen, denen der Aufenthalt im Freien aus gesundheitlichen Gründen schwerfällt.</li></ul> |
| Wald                  | <ul style="list-style-type: none"><li>○ Stressabbau durch Bewegung und Anregung der verschiedenen Sinne</li><li>○ Stressabbau durch Ruhe und Frischluft</li><li>○ Vermittlung von Identität und Lebensbezug</li><li>○ Erholung durch Naturnähe nach Körner<sup>13</sup></li></ul>  |

## Erholung in der Natur

In der medizinischen Nomenklatur wird Erholung als Prozess der Genesung verstanden.

Gemeint ist damit die Rückgewinnung verbrauchter Kräfte nach Verletzung oder Krankheit, aber auch nach anstrengender Tätigkeit, Erschöpfung oder Ermüdung, zum Beispiel nach dem Arbeitsalltag.

Interessant und ein deutliches Indiz für die positive Wirkung von Natur auf die Erholung des Menschen sind in diesem Zusammenhang die Forschungsergebnisse von R. Brämer<sup>4</sup>, der bei Vergleichen feststellte, dass Ausdauerläufer, die jeweils zur Hälfte eine bestimmte Zeit auf dem Laufband und in der freien Natur absolviert hatten, psychisch erfrischter und mit deutlich geringerer Stresshormonkonzentration im Körper zurückkehrten, wenn sie in der freien Natur gelaufen waren, „während die Stimmungshormonbilanz der Bandläufer ins Negative kippte.“<sup>4</sup>

Vor dem Hintergrund dieser Fakten gewinnen öffentlich nutzbare intakte Natur- und Freiräume an sich schon erheblich an Bedeutung. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels – im Jahr 2030 ist jeder dritte Deutsche über 60 Jahre alt<sup>20</sup> – einem steigenden Gesundheitsbewusstsein und den damit einhergehenden Trends zu mehr Wellness, Entspannung und Fitness<sup>26</sup>, aber auch aufgrund der typischen Einschränkungen der Senioren generation (nachlassendes Seh- und Hörvermögen, Einschränkungen der Beweglichkeit, langsamere Reaktion oder Verminderung der Flexibilität und Sicherheit der Sensomotorik<sup>5</sup>), wird erkennbar, dass kurz bis mittelfristig noch erheblicher Entwicklungsbedarf hinsichtlich Ausstattung von Wohnquartieren mit adäquatem Freiraum besteht.

## Grün- und Freiflächenentwicklung vor dem Hintergrund des demografischen Wandels

Legen wir den Ansatz der Inklusion zugrunde, so müssten alle Planungen und Maßnahmen am schwächsten Glied einer Nutzerkette orientiert sein. Betrachtet man vor diesem Hintergrund die demografische Entwicklung, so ist eine Neuausrichtung bzw. Optimierung unserer Grün- und Freiräume unumgänglich. Dabei stellt sich zunächst die Frage, welche Grün- und Freiräume von der zukünftigen Senioren generation genutzt werden. Die hierzu von Frau Prof. Dr. G. Hottenträger 2008<sup>8</sup> durchgeführten Erhebungen sowie die Ergebnisse des Global Garden Report 2012<sup>10</sup> kommen hier zu interessanten Ergebnissen.



**Abb.2** Erholung im Garten



## Fitnessangebote

Wohnungsnaher Parkanlagen mit einem maximalen Erreichbarkeitsradius von 15-30 Minuten stehen an oberster Stelle der Beliebtheitskala, dicht gefolgt von Fußgängerzonen. Die freie Landschaft wird eher an den Wochenenden aufgesucht, jedoch mit zunehmendem Alter immer weniger. An letzter Stelle stehen Haus- und Kleingärten. Dies sicherlich auch vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die notwendigen Arbeiten mit zunehmendem Alter nicht mehr zu leisten sind. Auf welche Weise öffentliche Grün- und Freiräume zukünftig genutzt werden, wurde in den vorgenannten Studien ebenfalls ermittelt. Spazieren gehen liegt auf Rang eins gefolgt von Sport treiben, Ruhe genießen, Natur genießen und erholen.

Beide Erhebungen erfragten auch Wünsche und Anforderungen an Ausstattung und Qualität öffentlicher Freiräume. Ruhe ist hier eindeutig der wichtigste Anspruch mit deutlichem Vorsprung vor leichter und barrierefreier Erreichbarkeit. Forderungen nach Sauberkeit und Sicherheit sowie nach einer besseren Ausstattung mit sauberen und bequemen Bänken sowie öffentlichen Toiletten liegen unmittelbar dahinter, gefolgt vom Wunsch nach Fitnessangeboten.

Die Zuverlässigkeit der Erhebungsergebnisse wird bestätigt durch die Tatsache, dass die ausschließlich auf Auskünfte älterer Menschen (50 Jahre bis hochbetagt) gestützte Erhebung von G. Hottenträger zu annähernd den gleichen Ergebnissen kommt wie die querschnittsorientierte Studie des Global Garden Report 2012.

In einigen Städten und Gemeinden hat man bereits die Zeichen der Zeit erkannt und begonnen beispielsweise Bewegungs- und Fitnessgeräte, insbesondere für die Zielgruppe der über 50jährigen, aufzustellen. So konnten zwischenzeitlich erste Erfahrungen und Meinungen zu Art und Weise der Nutzung und Anordnung ermittelt werden<sup>8</sup>.



**Abb.3** Freiraum-Fitnessgeräte für die Zielgruppe 50+

Leicht erreichbar und gut eingebunden in die öffentlichen Grünanlagen sollten Fitnessangebote sein. Die Kombination von Fitness- und Kinderspielgeräten als Mehrgenerationenanlage hat sich an den meisten Standorten jedoch nicht bewährt. Die soziale Kontrolle der Standorte ist zwar eine wichtige Forderung, jedoch sind Zuschauer, die sich nicht selbst aktiv beteiligen, in der Regel unerwünscht. Bewährt hat sich die Anordnung mehrerer Geräte zu einer Trainingseinheit.

Wenn dann noch zu festen Zeiten eine Betreuung angeboten wird, ist die intensive Nutzung und Auslastung einer solchen Anlage sichergestellt.

## Therapie mit der Natur

Neben der Bedeutung für Freizeit und Erholung gewinnt Natur und Landschaft zunehmend auch an Bedeutung im Rahmen therapeutischer Nutzung. Mit dem Begriff Therapie (Pflege der Kranken) werden in der Regel Maßnahmen bezeichnet, die der Behandlung von Krankheiten und Verletzungen dienen. Ziel ist dabei die Heilung, die Beschleunigung der Heilung, die Beseitigung oder Linderung von Symptomen und die Wiederherstellung oder Verbesserung der körperlichen oder psychischen Funktionen.<sup>15, 18</sup> Anwendungsbereiche der Gartentherapie findet man in der Gerontologie, in der Rehabilitation, in der Psychiatrie und im Strafvollzug.<sup>15, 18</sup>

Bei der Gartentherapie werden drei verschiedene Therapieansätze unterschieden:

### 1 „Healing Garden School“<sup>21, 23</sup>

Der Ansatz der „Healing Garden School“ geht davon aus, dass natürliche Reize des Naturerlebens aufgrund der evolutionsgeschichtlichen Prägung des Menschen zu Entspannung und Stressabbau führen.

### 2. „Horticultural Therapy School“<sup>12, 21</sup>

Der Ansatz der „Horticultural Therapy School“ geht davon aus, dass die aktive, angenehm empfundene Beschäftigung mit Pflanzen (Gartenarbeit) zur Bewegung anregt. Bewegung und Aktivität heilt, da der Mensch von Natur aus ein aktives Lebewesen ist. Die Aktivität wird darüber hinaus belohnt mit üppigem Wachstum. Aktivität und Belohnung, gepaart mit der Erfahrung von Anspruch und Möglichkeit, vermittelt ein Gefühl von Wohlbefinden.

Dieser Therapieansatz ist ein geplanter, zielorientierter Ansatz. Er benötigt Anleitung durch qualifizierte Therapeuten.

### 3. „Cognitive School“<sup>7, 21</sup>

Der Ansatz der „Cognitive School“ basiert auf den Erkenntnissen der Wahrnehmungspsychologie. Hier wird davon ausgegangen, dass die therapeutische Wirkung abhängig ist von der individuellen Erfahrung und vom Charakter der Nutzer (Phytobiographie). Biografische Bezüge helfen dabei dem Nutzer, sich als sinnvollen und wichtigen Teil der ihn umgebenden Natur wahrzunehmen, in der es ihm möglich ist, sich zu entwickeln.

Ziel aller Gartentherapieansätze ist es, durch standardisierte Handlungsabläufe mit Pflanzen die Sinne zu stimulieren, soziale Kontakte zu ermöglichen, Fähigkeiten zu erhalten, Realitätsorientierung zu ermöglichen und Erfahrung zu sammeln.<sup>18</sup> Gartentherapie ist eine von der Deutschen Rentenversicherung anerkannte Therapieform.



**Abb.4** mit Pflanzen die Sinne stimulieren

Entsprechend der Klassifikation therapeutischer Leistungen (KTL) dient Gartentherapie der Beseitigung sensorischer und neuropsychologischer Defizite sowie der Beseitigung von Defiziten der Freizeitkompetenz.



## Anforderungen an Therapiegärten<sup>2, 15, 18</sup>

Die Gestaltung von Therapiegärten orientiert sich zunächst an zu therapierenden Krankheitsbild sowie an Art und Weise der durchzuführenden Therapie. Therapiegärten sind dabei grundsätzlich so gestaltet, dass sie gleichermaßen wertvoll für Patienten, Betreuungspersonal und Besucher sind. Dementsprechend müssen Therapiegärten barrierefrei sein und eine orientierungserleichternde Wegführung und Ausstattung besitzen. Sie sollten in therapiebezogene Module sowie geborgene und kommunikationsfördernde Gartenräume unterschiedlicher Ausstattung gegliedert werden. Eine attraktive, sinnanregende und biografieorientierte Pflanzung gehört zur Grundausstattung. Rückzugsmöglichkeiten und Orte mit Ausblick sind weitere wichtige Elemente. Wenn möglich werden Therapiegärten durch witterungsunabhängige Therapieräume, wie Gewächshäuser, ergänzt.

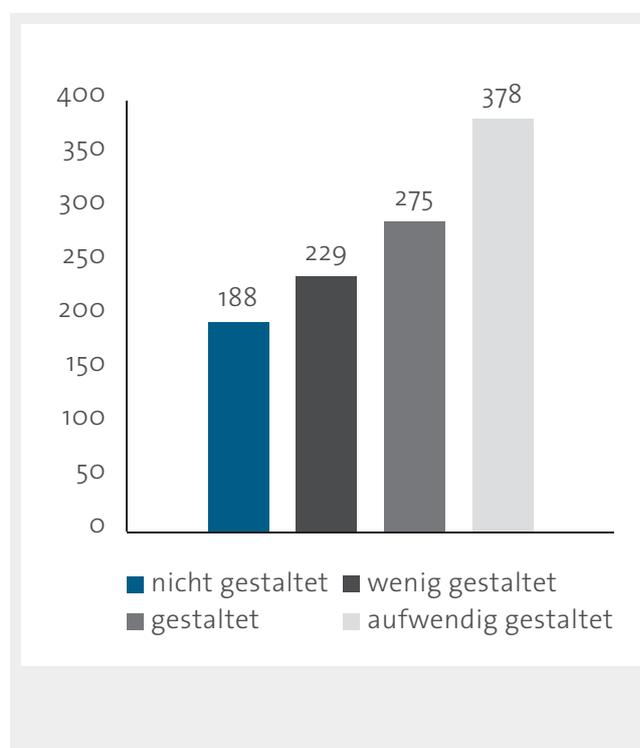
## Die Zukunft grüner Freiräume vor dem Hintergrund leerer Kassen

Der Landschaftsarchitekt Dieter Kienast hat einmal gesagt: „Der Garten ist der letzte Luxus unserer Tage, denn er fordert das, was in unserer Gesellschaft am kostbarsten geworden ist: Zeit, Zuwendung und Raum.“ Zweifellos könnte man hier noch „und ausreichende finanzielle Ressourcen“ ergänzen.

Vor dem Hintergrund leerer Kassen bei den Trägern der Sozialversicherungen und bei vielen Kommunen sind Investitionen in therapeutische Gärten oder wohnungsnaher Parks und Grünanlagen zunächst nur schwer vorstellbar, da der Einsatz von Finanzmitteln in der Regel lediglich dort erwogen wird, wo Gefahrensituationen beseitigt werden müssen, oder dort, wo Gewinne zu erwarten sind.

## Sind Parkanlagen und öffentliche Freiräume zukünftig noch finanzierbar?

Interessant sind in diesem Zusammenhang die Ergebnisse einer Studie der TU Dortmund<sup>6</sup> sowie die Ergebnisse des Global Garden Report 2011<sup>9</sup>, in dem die wertbestimmende Bedeutung von Frei- und Grünflächen auf Grundstücke und Immobilien untersucht wurde. Demnach sind Auswirkungen von Freiräumen auf den Grundstückswert nachweisbar und exakt quantifizierbar. Die Wirkung ist dabei abhängig von der städtebaulichen Situation, von der Freiraumfunktion und von der Ausstattung. Gestaltungs- und Pflegeintensität sowie die Aufenthaltsqualität in den Freiräumen sind weitere Faktoren, die im Umfeld dieser Anlagen die Entwicklung von Grundstückspreisen beeinflussen.



**Abb.5** Auswirkung der Gestaltungsintensität von Grünflächen auf die Bodenrichtwerte

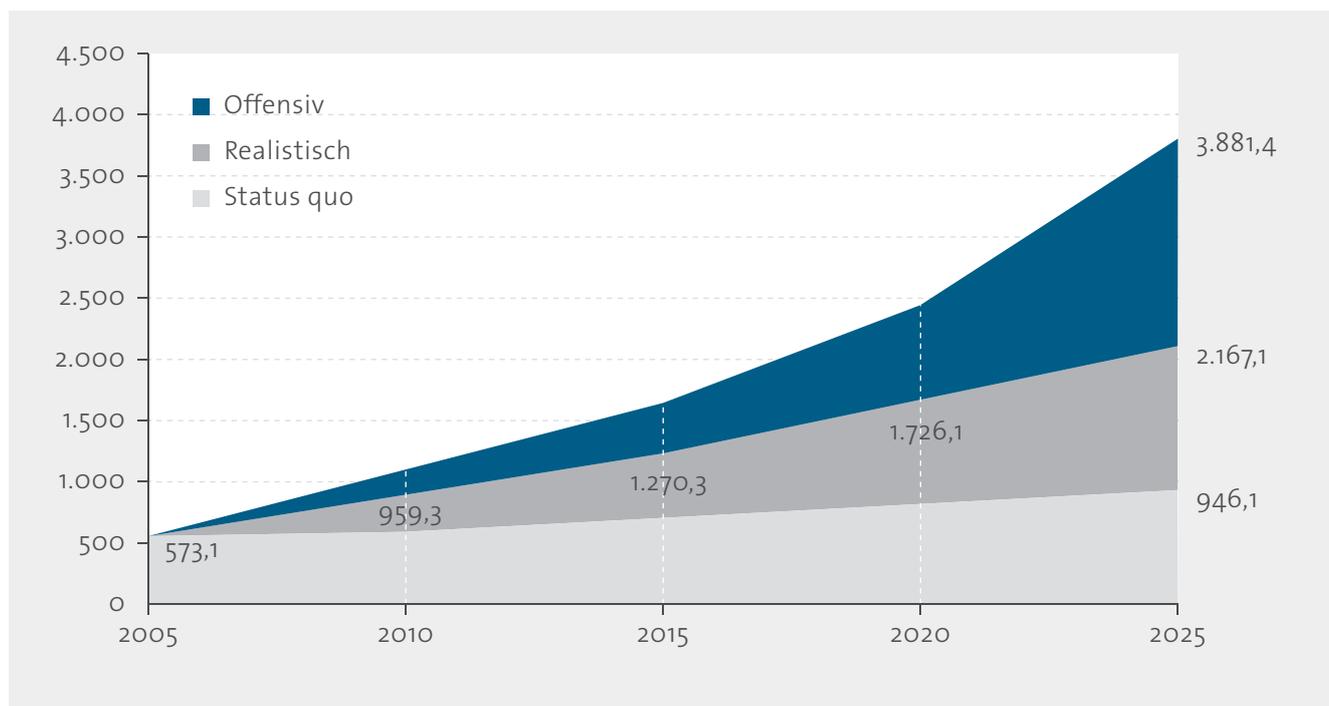
Resultierend könnten hieraus folgende Szenarien zukünftiger Entwicklung von Grünflächen angenommen werden:

1. Private Grundstückseigentümer investieren in öffentliche Grünflächen, um Wert und Ertrag ihrer Immobilie zu sichern.
2. Firmen investieren in öffentliche Grünflächen, um mit einem attraktiven Wohnumfeld Fachkräfte anzuwerben (Bis 2025 werden deutschlandweit 4 Mio. Fachkräfte fehlen).<sup>16</sup>
3. Kommunen investieren wieder in öffentliche Grünflächen, um mit einem attraktiven Wohnumfeld Firmen anzuwerben.

### Sind Therapiegärten unbezahlbarer Luxus?

Eine Studie der Prognos AG<sup>16</sup> hat vor dem Hintergrund der bis 2025 zunehmenden Diskrepanz zwischen Arbeitsangebot und Arbeitsnachfrage ermittelt, dass die Aufrechterhaltung der Erwerbsfähigkeit von 55-65 jährigen den Fachkräftemangel erheblich abfedern könnte. Durch Vermeidung eines frühzeitigen Renteneintritts entstünden dabei beträchtliche Entlastungen der Rentenkassen nach dem Motto „Reha vor Rente“.

Die Studie kommt dabei zu dem Ergebnis, dass der Reha-bedingte volkswirtschaftliche Nutzen, durch Rückgang der Arbeitsunfähigkeitstage, zuzüglich gewonnener Berufstätigkeitsjahre und einschließlich der zusätzlichen Lohnsteuereinnahmen sowie abzüglich der Ausfallzeiten während der Reha-Maßnahmen einen nicht unerheblichen Betrag in Höhe von 23,2 Mrd. Euro ergäbe.





Darüber hinaus ermittelte Prognos für die Reha-bedingten Einnahmen der Renten-, Kranken-, Pflege-, Unfall- und Arbeitslosenversicherung bei moderater Steigerung der Effizienz von Reha-Maßnahmen eine Summe von immerhin 4,3 Mrd. Euro. Bei Annahme eines innovativen Ansatzes für die Steigerung der Effizienz bei Reha-Maßnahmen wurden zusätzliche Einnahmen in Höhe von 7,75 Mrd. Euro (für 2025) ermittelt.

Um Gartentherapie im sich ständig weiterentwickeln- den Segment der Rehabilitation besser zu platzieren, ist es daher notwendig,

- die Wirksamkeit durch kontrollierte Studien objektiv nachzuweisen
- die Qualitätsentwicklung offensiv zu kommunizieren
- den Dialog zwischen allen Beteiligten zu intensivieren
- erfolgreiche Modelle in die Routine zu bringen sowie
- trägerübergreifende Netzwerkstrukturen zu entwickeln.

## Fazit

Grünflächen leisten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas, zur Gesundheit und zur Gesundheitsprophylaxe der Bevölkerung. Sie machen Städte lebenswerter.

Grünflächen müssen daher gepflegt und in einer dicht vernetzten Struktur innerhalb des Wohnumfeldes barrierefrei entwickelt werden.

Grünflächen erhöhen die Attraktivität des Wohnumfeldes und machen es damit für Eigentümer, Investoren und Arbeitgeber wirtschaftlich interessant, in diese zu investieren.

Therapeutische Gärten leisten einen wertvollen Beitrag im Rahmen der Rehabilitation und Pflege.

Therapeutische Gärten und die darin praktizierte Gartentherapie können helfen, die Gesundheitskosten zu senken. Die Wirksamkeit therapeutischer Gärten muss jedoch zukünftig noch offensiver dokumentiert und kommuniziert werden.

Im Rahmen eines ganzheitlichen Ansatzes sind therapeutische Gärten wichtiger Bestandteil eines vernetzten Grünsystems.

**Abb.6** REHA-bedingte Einnahmen der Sozialversicherungsträger

## Literatur

1. Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, §24, Resolution 217 A (III) der Generalversammlung vom 10. Dezember 1948
2. Bendlage u.a.: Gärten für Menschen mit Demenz – Ideen und Planungsempfehlungen, Stuttgart 2009
3. Bibel, AT, Genesis 2,8
4. Brämer, R.: Natur tut uns gut, Die Wald- und Wiesentherapie, in: Psychologie heute, 2003
5. Draeger, W. und Klöckner, D.: Ältere Menschen zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs, in: Flade u.a.(Hrsg.), Mobilität älterer Menschen, 2001
6. Gruehn, D. & Hoffmann, A.: Wertbestimmende Bedeutung von Frei- und Grünflächen für Grundstücke und Immobilien, TU Dortmund 2010
7. Havnesköld, L. & Risholm Montander, P., 1995
8. Hottenträger, Prof. Dr. Grit: Genderdifferenzierte Untersuchungen zur Freiflächennutzung älterer Menschen, 2008
9. Husquarna Group (Hrsg.), Global Garden Report 2011, Gardening - an investment that lasts
10. Husquarna Group (Hrsg.), Global Garden Report 2012, A closer look at urban green spaces around the globe
11. Kaplan, R., Kaplan, S. und Ryan, R.L.: With people in mind: Design and management of everyday nature, 1998
12. Kielhofner, G. : Conceptual foundations of occupational therapy, 1997
13. Körner, S. u.a.: Qualität und Vielfalt. Folgerungen und Ergebnisse aus einer Literaturstudie zum Zusammenhang von Grün und Gesundheit, in: Stadt und Grün 7/2009
14. Koran, Sure ar-Ra'd: 35
15. Niepel, A. und Emmerich, S.: Garten und Therapie – Wege zur Barrierefreiheit, Stuttgart 2005
16. Prognos AG, Studie: Die medizinische Rehabilitation Erwerbstätiger – Sicherung von Produktivität und Wachstum, Basel 2009
17. Relf, D.: Human issues in horticulture, 1992
18. Schneiter- Ulmann, R. (Hrsg.): Lehrbuch Gartentherapie, Bern 2010
19. Simson, S. und Strauß, M.C.: Horticulture as therapy: Principles and practise, New York 1998
20. Statistisches Bundesamt
21. Stiegsdotter, U. A. und Grahn, P.: What makes a garden a healing garden?, in: Journal of Therapeutic Horticulture, American Horticultural Therapy Association, 2002
22. Stiftung DIE GRÜNESTADT (Hrsg.): Gesundes Grün – Die Wirkung von Pflanzen auf unser Wohlbefinden, 2009
23. Ulrich R.S.: View through a window may influence recovery from surgery, in: Science 224, 1984
24. Vef-Georg, G.: Pflanzengestützte Gesundheits- und Krankenpflege in der Langzeit- und Spitexpflege Betagter, 2008, in: Schneiter- Ulmann, R. (Hrsg.): Lehrbuch Gartentherapie, Bern 2010
25. Verfassung der Weltgesundheitsorganisation, dt. Übersetzung, 2009
26. Vossen, Dr. und Partner (Hrsg.): Neue Senioren- Märkte 2006/ 2007- Special 1: Gesundheit- Wellness- Fitness – Das zukünftige Verhalten der Senioren, bbW Studie, 2007



**Manfred Häpp**

## Finanzierung von Investitionen in die barrierefreie Freiraumgestaltung durch öffentliche Fördermittel

Die Finanzierungsmöglichkeiten zur Freiraumgestaltung zeigen ein uneinheitliches Bild und sind aufgrund der föderalen Struktur als komplex einzustufen. Dies liegt zum einen an der Zuständigkeit der verschiedenen Träger, die Finanzierungsmöglichkeiten anbieten, und zum anderen an den Rahmenbedingungen, unter denen Investitionen vorgenommen werden können. Für den potenziellen Investor stehen zeitliche Gesichtspunkte und die Verfahrensfreundlichkeit der Mittelzuwendung als Wettbewerbs Gesichtspunkt an, so dass die Beantragung von öffentlichen Fördermitteln oft mit Vorbehalten in Erwägung gezogen wird. Der nachfolgende Beitrag soll eine Erstorientierung in der Förderlandschaft aufzeigen und kann nur als erste Arbeitshilfe verstanden werden. Schwerpunkte der Darstellungen bilden die Förderhilfen der KfW Finanzgruppe, der Förderbanken in Hessen und Baden-Württemberg sowie ausgewählte Sonderformen von Förderkonzepten. Die vorgestellten Finanzierungshilfen sind nicht abschließend dargestellt und geben den Stand 2010 – 2012 wieder. Auf Fragestellungen des Marktpotenzials wird zum Abschluss eingegangen. Gegenstand des letzten Gesichtspunktes werden das Investitionsverhalten von Kommunen, die Entwicklung der Bevölkerung und der Bautätigkeit sowie eine kurzer Abriss der Bedarfe seitens potenzieller Investoren sein.

Das Phänomen des Alterns kann man sowohl aus einer individuellen als auch aus einer kollektiven Sichtweise betrachten. Das individuelle Altern wird vom Beruf und der privaten Lebensführung sowie von außergewöhnlichen Ereignissen<sup>1</sup> beeinflusst. Das kollektive Altern kann unter Berücksichtigung einer statistischen Prognose aus dem Jahr 2005 derart abgebildet werden, dass zum Referenzjahr 2005 ca. 25 Prozent der Gesamtbevölkerung älter als 60 Jahre alt waren und 2050 der Anteil der über 60jährigen ca. 40 Prozent betragen wird. Der Anteil der Hochbetagten lag 2010 bei ca. 10.000 Personen; 2050 werden es ca. 118.000 Personen sein. Zudem ist der Trend erkennbar, dass immer mehr Menschen selbstbestimmt in ihrem vertrauten Wohnumfeld bis ins hohe Alter leben und versorgt sein wollen. Auch das Sicherheitsgefühl im Wohnumfeld wird an Bedeutung gewinnen und die Qualitätsansprüche an das Quartier werden steigen.

## Förderinstrumente des Bundes und der Länder Hessen und Baden-Württemberg

### Förderung der KfW-Finanzgruppe - Altersgerecht Umbauen, Programmnummer 159, Stand April 2012 – KfW-Hausprogramm

Ein beabsichtigtes Ziel ist der Barriereabbau im Wohnungsbestand. Als Förderinstrument wird ein zinsgünstiges Darlehen angeboten. Angesprochen sind alle Träger von Investitionsmaßnahmen an selbst genutzten oder vermieteten Wohngebäuden sowie Ersterwerbervon neu barrierereduzierten Wohngebäuden.<sup>2</sup> Die Interessenten können ein zinsvergünstigtes Darlehen erhalten. Gefördert werden barrierereduzierende Maßnahmen, die in sieben Förderbereichen näher beschrieben sind. Es handelt sich um Maßnahmen, die zur Herstellung von Barrierefreiheit nach DIN 18040-2 – Wohnungsbestand beschrieben werden.

Mit den Maßnahmen kann der Standard „Altersgerechte Wohnung“ oder „Altersgerechtes Haus“ erreicht werden. Sie müssen vollumfänglich den technischen Mindestanforderungen dieser Förderbestimmung entsprechen und von Fachunternehmen des Bauhandwerks als solche fachlich ausgeführt werden. Erfasst werden die Kosten für Beratungsleistungen zur Barrierereduzierung, die fachgerechte Maßnahmendurchführung, notwendige Vorbereitungsarbeiten, Nacharbeiten und Wiederherstellungsmaßnahmen. Die Förderbereiche, die nach beiden Standards eine Freiraumgestaltung erfassen, werden nachfolgend beschrieben.

### Darstellung der Förderbereiche

Betroffen sind Wege zu Gebäuden sowie Einrichtungen<sup>3</sup>, die regelmäßig genutzt werden. Zu den Wohnumfeldmaßnahmen gehören Spiel- und Sitzplätze bei Gebäuden ab drei bestehenden Wohneinheiten. Auch die Schaffung von altersgerechten PKW-Stellplätzen oder die Schaffung von überdachten Abstellplätzen für Rollatoren, Kinderwagen oder Rollstühlen können gefördert werden.

Dem zweiten Förderbereich werden der Eingangsbereich und der Wohnungszugang zugeordnet. Erfasst wird der Abbau von Barrieren im Hauseingangsbereich sowie bei Wohnungszugängen. Auch das Schaffen von Bewegungsflächen sowie Wetterschutzmaßnahmen sind berücksichtigungsfähig.

Zum dritten Förderbereich gehören das Überwinden von Niveauunterschieden und die vertikale Erschließung. Hiervon besonders betroffen ist die barrierereduzierende Umgestaltung von Treppenanlagen. Aber auch Maßnahmen, die Aufzugsanlagen im Außenbereich oder den Einbau von Rampen betreffen, können umgesetzt werden.



## Konditionen

Im sechsten Förderbaustein werden die Bedienelemente, Stütz- und Haltesysteme, Maßnahmen zur Orientierung und Kommunikation erfasst. Von der Maßnahme können die Modernisierung von Elementen und Systemen, einschließlich einer späteren Nachrüstung, Beleuchtung, Briefkastenanlagen, Markierungen, Sicherheits- und Notrufsysteme sowie die Nachrüstung mit automatischen Tür-, Fenster-, oder Torantriebssystemen betroffen sein.

Im siebten Fördermodul wird die Thematik Mehrgenerationenwohnen und Gemeinschaftsräume aufgegriffen. Der Fokus liegt dort auf der Umgestaltung von Bestandsflächen zu Gemeinschaftsräumen.

Die Standards „Altersgerechte Wohnung“ und „Altersgerechtes Haus“ verlangen, dass ein Sachverständiger hinzugezogen wird, der die Maßnahmen empfiehlt und umsetzen kann oder umsetzen lässt. Beim Standard „Altersgerechte Wohnung“ müssen unter Berücksichtigung der Freiraumgestaltung die Kriterien eines altersgerechten Zugangs sowie die Anforderungen an die Bedienelemente erfüllt sein.

Die Antragstellung erfolgt bei der Hausbank. Sie übernimmt die Haftung für die durchgeleiteten Kredite.

Mit dem Förderprogramm können bis zu 100 Prozent der förderfähigen Investitionskosten einschließlich der Planungs- und Beratungsleistungen finanziert werden. Bei der Antragstellung für den Ersterwerb gilt der Abschluss des Kaufvertrages als Vorhabensbeginn. Je Wohneinheit können bis zu 50.000 € beantragt werden. Bemessungsgrundlage ist die Zahl an Wohneinheiten vor Sanierungsbeginn. Beim Ersterwerb von neu barrieregeduzierten Wohngebäuden bildet die Bemessungsgrundlage die Summe der barrieregeduzierenden Investitionen, bezogen auf die Anzahl der zu erwerbenden Wohneinheiten gemäß Kaufvertrag.

Bei der Mindestlaufzeit von vier Jahren stehen verschiedene Varianten zur Verfügung: Die Laufzeit kann ab dem vierten Jahr bis zu acht, zehn, zwanzig oder dreißig Jahre betragen. Die Tilgungsfreijahre belaufen sich bei einer zehnjährigen Laufzeit auf ein bis zwei Jahre, bei doppelter Laufzeit auf bis zu drei Jahre Tilgungsfreiheit und bei dreißigjähriger Laufzeit auf eine Tilgungsfreiheit von bis zu fünf Jahren. Bei einer Laufzeit von acht Jahren erfolgt die vollständige Tilgung bis zum Ende der Laufzeit. Der Zinssatz wird wahlweise für die ersten fünf oder zehn Jahre der Kreditlaufzeit festgeschrieben. Für das achtjährige Darlehen sind die Zinsen fest vereinbart. Es sind bankübliche Sicherheiten einzubringen. Der Kredit wird ohne Abschläge als Komplet- oder Teilbetrag ausgezahlt. Die Abruffrist beträgt zwölf Monate nach Darlehenszusage, die auf bis zu vierundzwanzig Monate verlängert werden kann. Teilrückzahlungen sind ausgeschlossen. Während der tilgungsfreien Anlaufjahre und bei der endfälligen Darlehensvariante werden nur die Zinsen auf die abgerufenen Kreditbeträge gezahlt.

## **KfW-Programm - Sozial Investieren**

Es werden Investitionen in die soziale Infrastruktur gefördert. Diese müssen einem gemeinnützigen Zweck dienen. Hierzu gehören beispielhaft geplante Investitionsvorhaben in Krankenhäusern, Altenpflegeeinrichtungen, betreute Wohnkonzepte oder ambulante Pflegeeinrichtungen.<sup>4</sup> Der Höchstbetrag ist bis auf 25 Millionen € je Vorhaben begrenzt. Es besteht eine zwanzigjährige Zinsbindung und die Kreditlaufzeit beträgt wahlweise zwischen zehn und dreißig Jahre. Solange das Investitionsvorhaben noch nicht abgeschlossen ist, kann der Kreditbetrag aufgestockt werden.

### **Förderprogramm „Barrierearme Stadt IKU“, Programmnummer 234**

Am 1. September 2012 wird ein neues KfW-Förderprogramm mit der Bezeichnung „IKU Barrierearme Stadt“ angeboten. Betroffen ist die soziale Infrastruktur. Städten und Gemeinden soll die Möglichkeit gegeben werden, auf den demografischen Wandel reagieren zu können. Ziel ist die Barrierereduktion im öffentlichen Raum, kommunalen Verkehrsanlagen und Sportstätten sowie in Gebäuden der kommunalen und sozialen Infrastruktur. Förderinstrument ist ein zinsvergünstigtes Darlehen. Diese Förderung ergänzt thematisch das Förderprogramm „Altersgerecht Umbauen“, welches seit April dieses Jahres für privatrechtlich einzustufende Vermieter abrufbar ist. Auch kommunale Unternehmen der Wohnungswirtschaft und soziale Organisationen können das Programm „Altersgerecht Umbauen“ abrufen.

Das Programm Barrierearme Stadt IKU kann von kommunalen Tochtergesellschaften genutzt und das Programm IKK Barrierearme Stadt, Programmnummer 233, kann direkt von Kommunen abgefragt werden. Förderfähig sind in beiden Fällen Investitionen zur Umsetzung von barrierearmen baulichen Maßnahmen.<sup>5</sup> Hierunter fallen Wege zu Gebäuden und Gebäudezugängen sowie Stellplätze, die vertikale Gebäudeerschließung einschließlich der Überwindung von Niveauunterschieden, Gestaltung der Raumgeometrie, die Gestaltung von Sportstätten, Verkehrsanlagen und der öffentliche Raum. Die Kreditlaufzeit beträgt zehn oder zwanzig Jahre, die Zinsverbilligung erstreckt sich auf bis zu zehn Jahre.

Bei allen Angaben zur Antragsstellung, zum Verwendungszweck und Nachweis zur Einhaltung der Fördervoraussetzungen sind die Vorschriften gem. § 264 Strafgesetzbuch sowie § 2 des Subventionsgesetzes zu beachten. Der programmgemäße Einsatz der Fördermittel wird spätestens 24 Monate nach Vollauszahlung gegenüber der Hausbank nachgewiesen. Ebenso erfolgt die Bestätigung der Einhaltung von technischen Mindestanforderungen je nach Bauabschnitt bzw. nach Gesamtabschluss des Vorhabens, die zum Programm gehören. Die Bestätigung wird entweder durch einen Sachverständigen bzw. Bauvorlagenberechtigten oder durch einen Vertreter der Baubehörde erteilt.

Der Kredit wird in gleich hohen vierteljährlichen Raten zurückgezahlt. Während der Tilgungsfreijahre werden nur die Zinsen auf den erteilten Kredit gezahlt. Wird eine außerplanmäßige Tilgung beabsichtigt, so ist eine Vorfälligkeitsentschädigung zu zahlen. Der Kredit basiert auf bankübliche Sicherheiten wie Grundschulden, Sicherungsübereignung von Anlagevermögen des Unternehmens oder Bürgschaften.



## Gemeinschaftsfinanzierung „Soziale Stadt“

Das Bundesprogramm Soziale Stadt basierte auf Grundlage einer Bund-Länder-Gemeinschaftsinitiative aus dem Jahr 1996 und wurde von der 1998 gewählten Bundesregierung ein Jahr später umgesetzt. Ziel war es, die Lebensbedingungen in den Quartieren und die Lebenschancen der Stadtteilbewohner zu verbessern. Das Wohnumfeld sollte basierend auf den Gedanken einer Kooperation aller betroffenen Akteure in den Kommunen modernisiert und neu gestaltet werden. Bei diesem Konzept ging es um Gebiete / Quartiere mit einem besonderen Entwicklungsbedarf. Städte, Wohnungsbaunternehmen und Bewohner suchten gemeinsam nach Lösungen, um das Entstehen eines Problemquartiers zu vermeiden. Jedes beteiligte Bundesland verfügte über ein eigenes Landesprogramm. Die Mittel aus dem Landesprogramm Soziale Stadt stammen aus der Städtebauförderung des Bundes. So können sich zum Beispiel Wohnungsunternehmen zusammenschließen, um Investitionen in Wohnungen und im Wohnumfeld vorzunehmen. Ein Ziel ist die Vermeidung von Segregation in den Quartieren. Neben den baulichen Veränderungen werden auch Maßnahmen in Erwägung gezogen, die zu einer Stadtteilstabilisierung beitragen und dessen Image aufwerten können. Arbeitsgrundlage kann ein Kooperationsvertrag zwischen Vertretern der Wohnungswirtschaft und dem Stadtplanungs- und Bauordnungsamt sein. Dabei werden die Bewohner und Nachbarschaften in die Modernisierungs- und Entwicklungsprozesse einbezogen. Ausgangsbasis bildeten und bilden auch heute noch Projekte.<sup>6</sup> Die Finanzmittel stammen aus den Budgets der Wohnungswirtschaft und dem jeweiligen Landesprogramm Soziale Stadt. Die Projektideen werden in einem Wettbewerb „Preis Soziale Stadt“ des fortlaufenden Jahres vorgestellt und prämiert. Der Preis Soziale Stadt wird gemeinsam von

der Arbeiterwohlfahrt, dem Deutschen Städtetag, dem GdW Bundesverband Deutsche Wohnungs- und Immobilienunternehmen, Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung sowie der Schaderstiftung ausgelobt. Ziel ist es, das Interesse einer breiten Öffentlichkeit für soziale Probleme, vielfältigen Aktivitäten und Problemlösungen in den Quartieren zu wecken.<sup>7</sup> Der Preis Soziale Stadt ist eng mit dem Förderprogramm Soziale Stadt verknüpft. Zum Wettbewerb können auch Projekte eingereicht werden, die die gleichen Ziele wie das Programm Soziale Stadt verfolgen. Sie müssen aber nicht aus diesem Programm finanziert werden.

Mit Beschluss des amtierenden Bundestages für den Haushaltsplan 2011 wurden die Mittel für Modellvorhaben aus dem Programm Soziale Stadt gestrichen. Mit dem arbeitsmarktpolitischen ESF-Bundesprogramm BIWAQ<sup>8</sup> wird auf die Förderkulisse des Programms Soziale Stadt Bezug genommen. In der Praxis können aber noch Zuschüsse für lauffähige Landesprogramme gestellt werden. In einigen Bundesländern ist aus diesem Programm keine Förderung mehr möglich.

In Hessen werden noch 39 Stadtteile in 33 Kommunen aus dem Hessischen Landesprogramm Soziale Stadt gefördert. Es handelt sich aber auch hier um ein auslaufendes Programm. Im Auftrag des Hessischen Wirtschaftsministeriums wird die Programmumsetzung vor Ort gesteuert. Die Servicestelle HEGISS (Hessische Gemeinschaftsinitiative Soziale Stadt) berät die geförderten Kommunen bei der Programmumsetzung. In der Servicestelle sind die Landesarbeitsgemeinschaft Soziale Brennpunkte Hessen e. V., das Institut Wohnen und Umwelt GmbH sowie mehrere hessische Hochschulen als Kooperationspartner eingebunden.

## Sonderformen der Finanzierung

### Aktion Mensch – Finanzielle Förderungen für Investitionen für Menschen mit Behinderungen

Es gelten die Förderrichtlinien der Aktion Mensch sowie das Merkblatt Investitionen. Gefördert werden können Dienste und Einrichtungen der Behindertenhilfe und Menschen, die sich in besonderen Lebensverhältnissen befinden und besondere soziale Schwierigkeiten haben. Unter Freiraumgestaltungsgesichtspunkten erfasst das Förderspektrum Investitionen für ambulante Dienste und Einrichtungen, Wohneinrichtungen,<sup>9</sup> zu denen auch Einrichtungen wie Unfallrehabilitationseinrichtungen, Fachkliniken oder Übergangswohnheime zählen. Diese Einrichtungen dürfen aber keinen dauerhaften Lebensmittelpunkt darstellen. Auch teilstationäre Einrichtungen mit einer festen Platzanzahl können Investitionshilfen beantragen. Hierzu gehören beispielsweise integrative Schulen, Tages- und Förderstätten oder integrative Tageseinrichtungen. Aber auch Kur- und Rehabilitationseinrichtungen sowie Begegnungsstätten, Ferienheime, Gemeindezentren sind antragsberechtigt. Zu den förderfähigen Kosten zählen der Erwerb von Grundstücken, Gebäuden oder Teile von Gebäuden, Baumaßnahmen, Qualitätsverbesserungen, Konzepte zur Schaffung von Barrierefreiheit<sup>10</sup> sowie dessen besonderen Aufwand zur Umsetzung in Wohneinrichtungen.

Es erfolgt eine anteilige Finanzierung. Die Obergrenze des Zuschusses beträgt 250 000 €. Zusätzlich zu diesem Investitionskostenzuschuss kann ein Zuschuss für ein Kapitalmarktdarlehen gewährt werden. Dieser zweite Zuschuss muss bei der Stiftung Deutsche Behindertenhilfe beantragt werden.

### Fördervoraussetzungen

Die Immobilien müssen auf Mietverhältnissen basieren, die eine mindestens zehnjährige Vertragslaufzeit haben. Maßgeblich ist der Zeitpunkt der Antragstellung. Im Wohnbereich müssen mindestens 24 Plätze vorgehalten werden. Die Höchstplatzanzahl kann aber mit der Platzzahl eines angrenzenden Seniorenwohnheimes angerechnet werden. Bei der Schaffung neuer Wohnimmobilien muss Barrierefreiheit umgesetzt werden. Bei Mietobjekten kann auf eine dingliche Absicherung verzichtet werden.

### Finanzierung durch Immobilienleasing

Neben den vorgenannten Finanzierungshilfen gibt es auch die Möglichkeit, das Konzept des Immobilienleasings zu nutzen. Die grundlegenden Voraussetzungen werden in der nachstehenden Abbildung verkürzt wiedergegeben. Weitere Informationen sind beim Bundesverband Deutsche Leasingunternehmen erhältlich.

Beispielhaft kann auch ein Pflege- und Wohnheim für Menschen mit einer demenziellen Erkrankung mittels Immobilienleasing finanziert werden. Die bestehenden Kreditlinien bleiben unbelastet. Über einen vorab vereinbarten Ankaufspreis geht die Immobilie später in das Firmeneigentum über. Dies schließt die zielgruppenspezifische Freiraumgestaltung mit ein.



## Finanzierungsmöglichkeiten

Abb.1

### Immobilienleasing

Die gebräuchlichen Formen dieses Leasings schonen Bilanz und Eigenkapitalquote. Gleichzeitig können Leasingnehmer Gebäude und Grundstücke wie Eigentümer nutzen.

|   |   |  |
|---|---|--|
| Stille Reserven werden gehoben, Sofortbesteuerung wird vermieden. | Neubau ermöglicht Umsetzung Individueller Anforderungen.  | Leasinggesellschaft prüft die Wirtschaftlichkeit des Kaufs gegenüber einem potentiellen Neubau.        |
| Verbesserung der Eigenkapitalquote + Finanzierungsstruktur        | Kostenkalkulation und Zeitplanung sind zuverlässig; Leasingnehmer wird von der Projektabwicklung entlastet. | Leasinggesellschaft prüft die Wunschimobilie auf ihre Werthaltigkeit und erstellt ein Nutzungskonzept. |
| Aufwand bei Umbau oder Modernisierung wird linearisiert.          | Bau und Finanzierung kommen aus einer Hand.   | Kauf wird durch Leasinggesellschaft abgewickelt.   |

Bilanzneutralität  
Eigentümerähnliche Stellung des Leasingnehmers  
100 - prozentige Finanzierung  
Chance auf Wertsteigerung liegt beim Leasingnehmer

Der Träger bleibt Bauherr und die Fachbank übernimmt die Projektsteuerung. Der Vorteil für den Investor liegt in der Einhaltung der geplanten Kosten, der Zeitfenster und Qualitätsstandards. Dies gilt für Neu- und Umbauten, Revitalisierungen und Erweiterungen. Bei schlüsselfertigem Bauen tritt der Leasinggeber als Generalunternehmer und Bauherr auf. Grundlage ist ein abgeschlossener Leasingvertrag. Es werden ein Festpreis und die Finanzierung garantiert. Die Dienstleistung enthält Aufbau und Standortsicherung, Liquiditätssicherung und den Unternehmensverkauf. Der Investor hat nun die Möglichkeit, auch neue technologische Standards nutzen zu können.

Bei Neubau, Erweiterungen, Umbau mit Umnutzung oder Gebäudekauf kann man Immobilienleasing und/oder Baumanagement einsetzen. Bis auf den Neubau wird das Sale-and-Lease-back-Verfahren umgesetzt oder alternativ ein Baumanagementvertrag abgeschlossen. Beim Neubau der Betriebsimmobilie kauft die Leasingbank das Grundstück und bebaut es nach Vorgaben des Kunden. Alternativ kann sie die bestehende Immobilie übernehmen und der Leasinggeber finanziert die Erweiterung. Bei Neubauten oder Gebäudekauf wird ein Vertrag in Form von Neubauleasing oder ein Buy-and-Lease-Vertrag genutzt.

## Landesförderung Hessen

Anlaufstelle für die Beantragung von Fördermitteln ist die Wirtschafts- und Infrastrukturbank Hessen als rechtlich unselbstständige Anstalt in der Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale.

Zur Deckung eines verbleibenden Finanzierungsbedarfs der im Rahmen der Förderprogramme finanzierten Bau- und Modernisierungsvorhaben von Mietwohnungen können als ergänzende Fördermaßnahme zu jeweils aktuellen Marktkonditionen zinsgünstige Kapitalmarkt-mittel bereitgestellt werden. Antragsberechtigt ist grundsätzlich jeder, der in vermietete Wohnimmobilien zu investieren beabsichtigt.

Zur Zielgruppe zählen

- Wohnungsunternehmen
- Wohnungsgenossenschaften
- Gemeinden, Kreise, Gemeindeverbände
- sonstige Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts
- private Vermieter

Für die Vermieter ist bei der Fördermittelbeantragung der Bereich des Zugangs zur Mietwohneinheit maßgeblich.

Die Freiraumgestaltung in Hessen kann für gewerblich tätige Unternehmen über die Kommunen beantragt werden und die Fördermittel nach der Zusage seitens der Kommune an Dritte weitergegeben werden.

Die betreffende Kommune muss sich im Gebiet des Städtebauförderprogramms befinden. Stehen Investitionen zur Schaffung von barrierefreiem Mietwohnraum am Gebäude an und sollen auch barrierefreie Aspekte des Wohnumfeldes mit berücksichtigt werden, so ist eine Kombination der wohnungswirtschaftlichen und städtebaulichen Förderprogramme möglich.

Gefördert wird die Stadterneuerung in städtisch strukturierten Orten und ihren jeweiligen Ortsteilen. Es werden Wohngebiete in Groß- und Mittelstädten und Gebiete in Stadtkernen von Mittel- und Kleinstädten bevorzugt. Die Förderung begrenzt sich auf Gebiete, die städtebauliche Mängel oder einzelne städtebauliche Missstände aufweisen. Zur Verbesserung des Gebiets müssen hinsichtlich der Durchführung und des finanziellen Aufwandes die städtebaulichen Maßnahmen ausreichen. Für geplante Maßnahmen werden Zuschüsse als Anteilsfinanzierung gewährt. Die Förderquote richtet sich nach der finanziellen Leistungsfähigkeit der Gemeinde und ihrer Position im Finanz- und Lastenausgleich. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung von Zuschüssen besteht nicht.

Das Hessische Städtebauförderprogramm befindet sich in der Abwicklung, d.h. die noch bewilligten Zuschüsse werden ausgezahlt, erneute Antragsstellungen sind jedoch nicht mehr möglich. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Antragsteller aus dem Programm Soziale Stadt noch Bestandsschutz genießen, es aber keine weitere finanzielle Fortführung des Bundes mehr an die Länder aus dem Programm gibt.



## Landesförderung Baden-Württemberg

Für die Freiraumgestaltung in Baden-Württemberg greift das Infrastrukturprogramm Baden-Württemberg. Förderinstrument ist der Investitionskredit Kommune direkt. Es handelt sich um ein Darlehen, das die Kommunen als Investitionszuschuss an gemeinnützige Organisationen weitergeben können. Der Kredit wird durch die Landesförderbank L-Bank direkt vergeben. Auch hier gestaltet sich die Laufzeit in gestaffelten Zehnjahresschritten bis dreißig Jahre und der Sollzinssatz ist für jeweils zehn Jahre festgeschrieben. Der Darlehensbetrag kann bis zu 100 Prozent der förderungsfähigen Investitionskosten betragen, darf aber dann den Betrag von zwei Millionen Euro nicht überschreiten. Übersteigt der Betrag diese Grenze, reduziert sich der Darlehensbetrag auf bis zu 50 Prozent der Investitionskosten. Der Sollzinssatz orientiert sich am Kapitalmarkt und wird am Tag der Darlehenszusage festgesetzt. Er liegt unter dem Sollzinssatz des KfW-Investitionskredits Kommunen. Eine Kombination mit anderen Förderprogrammen ist möglich. Ausgeschlossen ist dagegen die Kombination mit dem KfW Investitionskredit Kommunen – flexibel. Die Anträge werden direkt bei der L-Bank gestellt.

## Entwicklungsprogramm „Ländlicher Raum Baden-Württemberg“

Die Federführung für die Mittelbewirtschaftung liegt beim Ministerium für ländlichen Raum und Verbraucherschutz. Zum Förderkreis gehören Kommunen, private Hausbesitzer und Unternehmen. Es geht um strukturverbessernde Projekte in ländlich geprägten Gemeindeorten. Die Gemeinde stellt ein Gesamtkonzept auf, welches verschiedene Einzelmaßnahmen beinhalten kann. Es werden vier Förderschwerpunkte des Programms abgedeckt. Hierzu gehören die Schwerpunkte Wohnen, Gemeinschaftseinrichtungen sowie die Sicherung der Grundversorgung mit Waren und Dienstleistungen.

In Anlehnung an die jeweilige Programmlinie können zusätzliche EU-Mittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung EFRE beantragt werden. Das Fachministerium entscheidet, welche Gemeinden in das Programm aufgenommen werden können und wie hoch der Förderanteil für das Vorhaben ist. Das Regierungspräsidium bewilligt die Mittel für die Kommunen. Von den zuwendungsfähigen Ausgaben werden für die Kommunen bis zu 40 Prozent und bei einer Aufstockung mit EU-Fördermitteln bis zu 50 Prozent gefördert. Die L-Bank zahlt die Mittel als Zuschuss aus und überprüft die Zweckbestimmung.

Förderfähig sind langfristige Investitionen in die kommunale Infrastruktur aus den themenbezogenen Maßnahmenswerpunkten Kindergärten, Schulen, Sporteinrichtungen, Altenpflege- und Behinderteneinrichtungen, Krankenhäuser und der Tourismus. Antragsberechtigt sind alle kommunalen Gebietskörperschaften des öffentlichen Rechts sowie deren rechtlich unselbstständige Eigenbetriebe. Auch kommunale Zweckverbände sind förderfähig.

## Marktpotenziale privater und öffentlicher Investoren

Die Umsätze der freien Wohlfahrtsverbände mit mehr als 100.000 Einrichtungen betragen geschätzt jährlich 40 Mrd. €. Zum Investitionspotenzial gehören Behindertenwerkstätten, Krankenhäuser, Altenpflegeeinrichtungen, ambulante Pflegedienste, Kindergärten und Schulen. 2011 vergab die KfW Kredite in Höhe von mehr als 700 Mio. € mit einem Investitionsvolumen von mehr als 1,5 Mrd. €.

Durch die kommunale Verschuldung werden viele Kommunen ihren Gemeinwohlauftrag nur unter erschwerten Bedingungen erfüllen können. Durch die Einführung der Schuldenbremse, das Auslaufen von Mitteln des Solidarpakts II, sich reduzierenden EU-Fördermitteln und Kosten des demografischen Wandels werden die Kommunen vor neue Herausforderungen gestellt. Im KfW Kommunalpanel 2011 werden Investitionsbedarf, Investitionstätigkeit sowie Finanzierungsmöglichkeiten der Kommunen dargestellt. Mit dem jährlich erscheinenden Panel werden auch die KfW-Förderprogramme weiterentwickelt. Das Panel erscheint im dritten Jahr und die Befragungen werden durch das Deutsche Institut für Urbanistik durchgeführt.

Die kommunalen Finanzen und Investitionen sind in den letzten drei Jahren weitestgehend unverändert geblieben. Die finanzielle Lage der Kommunen gibt ein sehr unterschiedliches Bild wieder. Die Kommunen schätzen ihre aktuelle und zukünftige Gesamtfinanzierungssituation sehr unterschiedlich ein und weiten ihre Kassenkreditbestände zunehmend aus. Kassenkredite<sup>11</sup> werden von den größeren Städten und den westlichen Kommunen stärker genutzt. Zudem haben finanzschwache Kommunen das Problem, ihre Eigenanteile für die Inanspruchnahme von Fördermitteln aufzubringen.

Der Städte- und Gemeindebund NRW ging in einer Fachausschusstellungnahme im NRW-Landtag beispielsweise davon aus, dass nur 10 Prozent der Kommunen in NRW ihren Haushalt ausgleichen können. Die meisten Kommunen rechnen mit einer drohenden oder einer chronischen Unterversorgung, was zur Folge hat, dass die Kommunen dann ihre Pflichtaufgaben nicht mehr wahrnehmen können. Die Investitionen in die öffentliche Infrastruktur bleiben dann aus.

Mittelfristig ist nach dem KfW-Panel 2011 auch nicht mit einem Abbau des Investitionsstaus zu rechnen. Die Finanzlage der Kommunen entspannt sich durch die augenblicklich gute konjunkturelle Lage nur langsam; die Strukturprobleme bleiben ungelöst. Die kommunalen Einnahmen sind im Vergleich zu 2009 wieder gestiegen. Gleiches gilt auch für die Haushaltsausgaben. 66 Prozent der größeren Städte schaffen laut vorliegendem Panel den Haushaltsausgleich nicht. Nur 2/3 der Kommunen konnten für 2010 und 2011 ihre Haushalte ausgleichen. Der kommunale Investitionsstau wird sich mittelfristig nicht abbauen.

Zu den wichtigsten Investitionsschwerpunkten der Kommunen gehören der Mittlereinsatz in Schulen, Kindergärten, Straßen- und Verkehrsinfrastruktur, so dass die Ausgaben circa 40 Prozent der Gesamtinvestitionen ausmachen. Da die Konjunkturpakete I und II ausgelaufen sind, sind die Investitionen in den vorgenannten Bereichen gegenüber 2010 leicht rückläufig. In den vier Bereichen ergibt sich ein Investitionsstau bei den Städten und Gemeinden von 87,4 Mrd. Euro und bei den Landkreisen von 12,5 Mrd. Euro. Dieser Zustand bleibt dem KfW-Panel 2011 zur Folge in den nächsten fünf Jahren unverändert. Die Kommunen planen umfangreiche



Investitionen im Rahmen der Energiewende. Für das Haushaltsjahr 2012 erwarten die Kommunen eine Ausweitung der Kommunalkredite. Hierdurch sollen fehlende Fördermittel und Zuweisungen ausgeglichen werden. 3 - 4 Prozent der laufenden Einnahmen halten die Kommunen für Investitionen zur Verfügung. Ein Drittel der Mittel- und Großstädte kann nicht für geplante Infrastrukturmaßnahmen auf Fördermittel zurückgreifen, da sie nur unzureichende Eigenmittel einsetzen können.

2011 betrug der Anteil der Landkreise an den kommunalen Investitionen weniger als 20 Prozent. Sie sind jedoch bedeutende Aufgabenträger bei den Schulen, Krankenhäusern oder dem straßengebundenen ÖPNV. Der Investitionsrückstand ist bei den Landkreisen geringer, da sie sich über Gebühren und Beiträge refinanzieren können. 42 Prozent der befragten Landkreise halten es für möglich, ihren Investitionsstau in den nächsten fünf Jahren abzubauen zu können.

Als Fazit hinsichtlich kommunaler Investitionen lässt sich festhalten, dass aufgrund der stetig angespannten Finanzsituation der Kommunen und Mittelkürzungen im Rahmen der Städtebauförderung des Bundes kein Investitionsanstieg in die öffentliche Infrastruktur zu erwarten ist. Gleichwohl bleibt der Investitionsbedarf aufgrund des demografischen Wandels bestehen.

So stellt eine Befragung von empirica/LBS Research aus 2009 fest, dass Menschen, die älter als 50 Jahre sind, aufgrund gestiegener Mieten in den Ballungszentren bereit sind, in die Vororte der Großstädte oder zumindest in kleinere Städte oder ins Dorf zu ziehen, sofern dort die soziale und räumliche Infrastruktur dies zulassen.<sup>12</sup>

| Aus...               | Richtung Stadt | un- verändert | Richtung Land |
|----------------------|----------------|---------------|---------------|
| Großstadt-Kern       | 0%             | 30%           | 70%           |
| ruhige Großstadtlage | 9%             | 48%           | 43%           |
| Stadtrand            | 8%             | 62%           | 30%           |
| Vorort               | 38%            | 39%           | 23%           |
| Kleinstadt           | 12%            | 76%           | 12%           |
| Dorf                 | 27%            | 73%           | 0%            |

Abb.2 Umzugsbereitschaft



Abb.3 Anzahl der Privathaushalte

Auch in den Metropolen wird bis 2020 die Anzahl der Privathaushalte ansteigen<sup>13</sup>. Die alternde und schrumpfende Bevölkerung sowie veränderte Lebensstile und Wertvorstellungen werden die Stadtentwicklung beeinflussen. Es werden neue Formen städtischen Lebens entstehen. So werden Wohnungen mehr von Ein- oder Zweipersonenhaushalten mit unterschiedlichen Laufzeiten gemietet werden. Freiflächen in den Stadtteilen oder in der Innenstadt werden anders genutzt werden.<sup>14</sup> Das städtische Erscheinungsbild wird sich teilweise dynamisch, teilweise schleichend verändern. Erwähnt sei hier auch das Problem der Gentrifikation<sup>15</sup>, welches insbesondere in den Großstädten wie Hamburg oder Berlin auftritt. Ungebrochen aktuell ist auch der Bedarf an innerstädtischen barrierearmen Wohnungsumbauten einschließlich anstehender Wohnumfeldmaßnahmen. Die Städte befinden sich auch in einem globalen Wettbewerb, so dass die Kommunalvertreter gezwungen sind, die urbanen Lebensräume noch attraktiver für wissensintensive Unternehmen und hochqualifizierte Arbeitskräfte zu gestalten. Dies zeigt umso mehr, dass es keine Alternative für investive Maßnahmen in die städtische Infrastruktur gibt.





1. Beispiel: Ein Schlaganfall aufgrund hoher beruflicher Belastung wie bei Rettungshelfern oder durch einen Autounfall mit einer anschließenden erheblichen körperlichen Beeinträchtigung, die eine dauerhafte Rollstuhlverwendung zur Folge hat.
2. Die weitere Zielgruppe der Wohnungseigentümer bleibt im Beitrag unberücksichtigt. Der Vermieter darf den Wohnraum nicht selbst nutzen.
3. PKW Stellplätze, Entsorgungseinrichtungen, Spielplätze oder Garagen
4. Die Aufzählung ist nicht abschließend, sondern auf den Fachbeitrag ausgerichtet.
5. 100 Prozent der förderfähigen Investitionskosten, maximal 50 Millionen Euro je bauliches Vorhaben.
6. So konnten Eltern und Kinder an der Spielplatzplanung beteiligt werden, Planung von Pflanzaktionen mit Bewohnern oder Bewohnerbefragungen zum Thema Wohnen durchgeführt oder seitens der Bewohner Arbeitsstunden eingebracht werden.
7. 178 Projekte wurden für den Preis 2010 eingereicht. Es wurden zehn Preise und elf Anerkennungen verliehen. In der Bremer Großwohnsiedlung Neue Vahr erfolgten ein Umbau und eine räumliche Zusammenfassung von Altgebäuden zu neuen Gebäuden mit gewonnenen neuen Freiflächen. Hierauf entstand auch ein Spielplatz der Generationen.
8. [www.biwaq.de](http://www.biwaq.de)
9. Wohnheime, Außenwohngruppen oder ambulant betreute Wohnkonzepte
10. Hiervon sind auch der Zugang sowie optische und akustische Anlagen betroffen.
11. Kassenkredit kann man auch als Liquiditätskredit bezeichnen. Der Begriff stammt aus dem Kommunalrecht und bezeichnet die Kreditaufnahme im kommunalen Verwaltungshaushalt oder von kommunalen Eigen- oder Regiebetrieben bzw. Körperschaften oder Anstalten des Öffentlichen Rechts wie Sparkassen oder kommunale Zweckverbände.
12. Vgl. Abb.3, die eine Erhebung des Statistischen Bundesamtes und der LBS-Research aus dem Jahr 2009 wiedergibt.
13. Man denke an Public Viewing im Rahmen von Großveranstaltungen oder Flächennutzung vor Mehrgenerationenhäusern.
14. Gemeint sind damit Umschichtungsprozesse, die im Gefolge des Stadtumbaus, aber auch neuer gesellschaftlicher Trends die Stadtbevölkerung von Grund auf verändern. Dabei kann es zur „Verdrängung“ von Teilen der eingesessenen Bevölkerung kommen.

# Zugänglichkeit von Gesundheitsdienstleistungen TEIL III und Kulturangeboten

Eckhard Feddersen

## Wege für Alle – Zugänglichkeit von Gesundheitsdienstleistungen

Im Zuge des demografischen Wandels kommt der einfachen Zugänglichkeit von Gesundheitsdienstleistungen eine immer größere Bedeutung zu. Der Anteil der mobilitätseingeschränkten Menschen an der Bevölkerung wird steigen. Gleichzeitig erleben wir eine stärkere räumliche Konzentration von Gesundheitsdiensten. Die Wege für Patientinnen und Patienten werden länger. In vielen strukturschwachen Räumen kann inzwischen von einer Unterversorgung gesprochen werden, insbesondere bei der fachärztlichen Versorgung.

Die Zugänglichkeit von Gesundheitsdienstleistungen entscheidet sich auf drei räumlichen Ebenen. Die erste Ebene ist die der Lage: Welche Qualitäten zeichnen einen guten Standort aus? Weiter geht es um die bauliche Einbindung in das unmittelbare Umfeld und die Erreichbarkeit. Innerhalb der Gebäude entscheiden Eingangssituationen, Foyers und Lösungen für die interne Erschließung über eine gute Zugänglichkeit. Diese Aspekte werden an zwei Beispielen erläutert. Im städtischen Kontext wird dies das Tilly-Center des Kompetenzzentrums für Menschen mit Demenz in Nürnberg sein. Anhand des Medizinischen Versorgungszentrums in Rothenburg in der Oberlausitz wird ein Beispiel aus dem ländlichen Raum vorgestellt.

## Tilly-Center des Kompetenzzentrums für Menschen mit Demenz in Nürnberg

Integriert in das neue Wohngebiet Tillypark im Südwesten von Nürnberg bietet die Diakonie Neuendettelsau eine Kette vorbeugender, medizinischer, therapeutischer sowie pflegerischer Versorgung und Beratung an. Das Ziel des Projekts ist eine wohnortnahe Versorgungskette „unter einem Dach“. Das Tilly-Center bildet als fünfgeschossiger Kopfbau zur Straße ein prägnantes städtebauliches Zeichen. Hier befinden sich Facharztpraxen mit dem Schwerpunkt Altersmedizin. Die Alzheimer Gesellschaft und die Angehörigenberatung e.V., die bereits an unterschiedlichen Orten in Nürnberg Unterstützung für an Demenz erkrankte Menschen anbieten, arbeiten hier vernetzt und nutzen Synergien. Räume für Gedächtnistraining und öffentliche Veranstaltungen fördern Prävention und Information der Öffentlichkeit.

Das Tilly-Center liegt 160 Meter von der nächsten U-Bahn-Station entfernt und ist damit ideal an den öffentlichen Nahverkehr Nürnbergs angebunden. Rampen erschließen das Gebäude barrierefrei. Eine Apotheke und eine Bäckerei im Erdgeschoss des Gebäudes bieten einen Mehrwert für das Quartier. Das einladend transparente Foyer öffnet das Haus in den umgebenden Stadtraum. Ein Empfangstresen und eine Übersichtstafel geben Besuchern Orientierung und unterstreichen den niedrigschwelligen Charakter des Centers. Rollstuhlgerechte Fahrstühle übernehmen die vertikale Erschließung der Etagen.



**Abb.1** Klare Orientierung in den umgebenden Stadt-  
raum: Das Tilly-Center in Nürnberg.



**Abb.3** Barrierefreie Erschließung des Tilly-Centers  
in Nürnberg.



**Abb.2** Der Empfangsbereich des Tilly-Centers  
in Nürnberg.



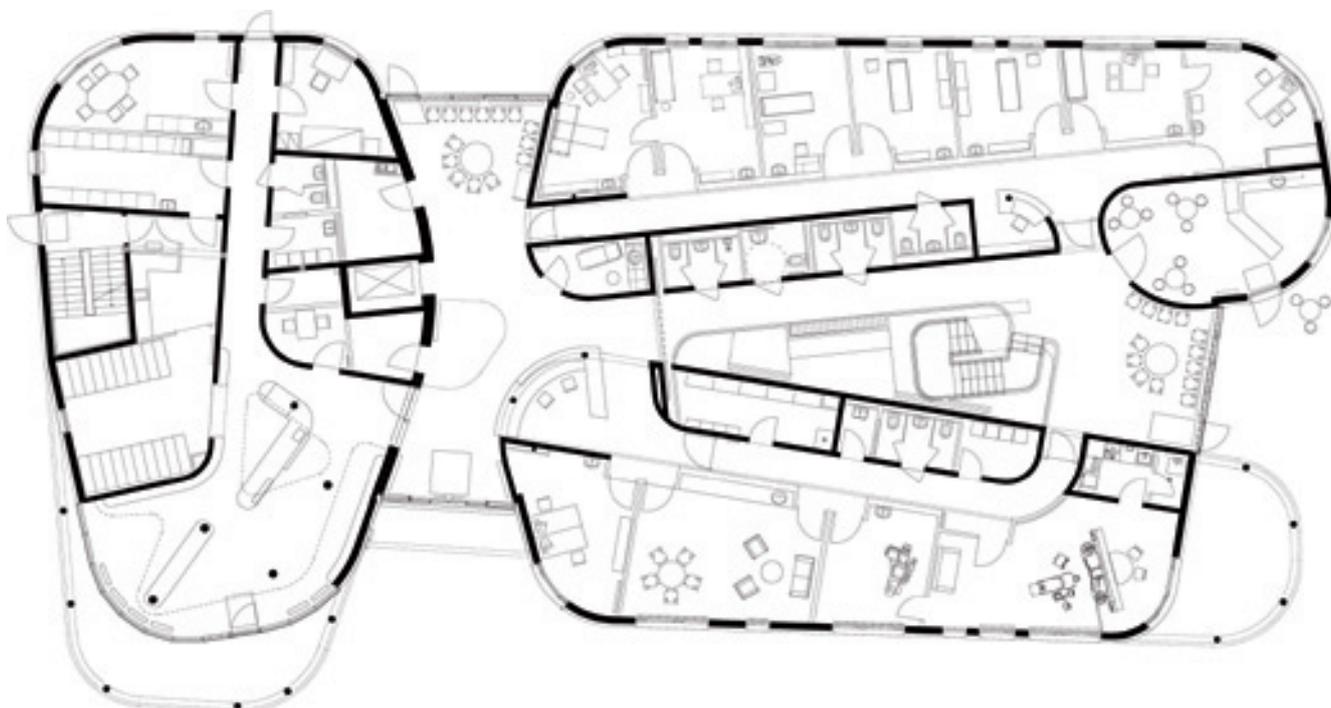
**Abb.4** Grund-  
riss Erdgeschoss  
des Tilly-Centers  
in Nürnberg.

## Medizinisches Versorgungszentrum (MVZ) in Rothenburg

Die Notwendigkeit für das neue MVZ in Rothenburg in der Oberlausitz ergab sich aus der Situation der medizinischen Versorgung in der Region. Viele Ärzte haben die Pensionsgrenze erreicht und finden nur schwer Nachfolger für ihre Praxen.

Der Bau besteht aus drei runden Raumkörpern, die auf zwei Geschossen die Praxisräume umgeben. Dazwischen liegt als transparenter, fließender Raum eine Verweilzone. Im Innern hat der Besucher, während er durch das Gebäude geht, die Wahl zwischen unterschiedlichen räumlichen Atmosphären: Entspannung in der Lounge, Information an Terminals, Anregung im Sinnesgarten und Spielen im

Kindergarten. Im Gegensatz zur Offenheit des Foyers bieten die umschlossenen Praxisräume einen intimen und geschützten Bereich für das Gespräch zwischen Arzt und Patient. Die funktionalen Abläufe geben eine klare Anordnung der Praxisräume vor: Sichtachsen zwischen den Raumvolumen binden sie zu einem Gebäude zusammen, kurze Wege sorgen für eine gute Orientierung.



**Abb.5** Drei Raumkörper formen das MVZ.



Ärzte verschiedener Fachrichtungen und eine Apotheke bieten ein breites Angebot. Neben der allgemeinärztlichen Praxis sind eine Dermatologin, ein Gynäkologe und eine HNO-Ärztin am Standort tätig. Auch ein Zahnarzt hat sich in dem Gebäude niedergelassen. Das macht direkte Konsultationen zwischen den behandelnden Medizinern und interdisziplinäre Behandlungen der Patienten möglich. Das MVZ erspart lange Wege, Wartezeiten und unnötige Wiederholungen von Anamnesen, in denen die Vorgeschichte einer Erkrankung erhoben werden. Für angestellte Ärzte ist das MVZ ein attraktiver Arbeitsplatz. Ohne sich an den Investitionen zu beteiligen, profitieren sie von der Entlastung des Verwaltungsaufwandes durch die Administration des Trägers. Auch Krankenkassen können durch die zentrale Aufnahme und Labordienstleistungen Kosten senken.



**Abb.6** Straßenansicht des MVZ in Rothenburg.

Das Medizinische Versorgungszentrum liegt am Rand des Ortskerns von Rothenburg und wird direkt von den regionalen Buslinien angefahren. Es ist damit auch für Patienten aus den umliegenden Gemeinden gut zu erreichen. Parkplätze sind in ausreichender Zahl in unmittelbarer Nähe vorhanden. In nur 400 Metern ist der Marktplatz zu erreichen. Diese Distanz ist auch für viele ältere Menschen noch zu überwinden. So kann der Besuch des MVZ mit Erledigungen in der Ortsmitte verbunden werden. Direkt gegenüber dem Zentrum befinden sich die Anlagen des Martinshof Rothenburg Diakoniewerks, das hier an seinem Hauptstandort ein breites Wohn- und Beschäftigungsangebot für Menschen mit Behinderungen, Pflegebedürftige und Jugendliche vorhält. Der Standort des MVZ knüpft damit an eine soziale Tradition in Rothenburg an.



**Abb.7** Eine klare Eingangssituation erleichtert die Orientierung.

Das MVZ selbst ist ebenerdig und damit barrierefrei zu erreichen. Eine Stele mit Hinweistafeln informiert den Besucher vor der Einrichtung über die Arztpraxen innerhalb des Gebäudes. Im Innern sorgen die drei Raumkörper für eine klare Orientierung. Auf jeder Etage entspricht ein Körper einer Praxis. Die unterschiedliche Farbgebung unterstützt die Orientierung. Die Erschließung des Obergeschosses wird durch einen rollstuhlgerechten Aufzug gewährleistet.



**Abb.8** Farbliche Gestaltung erleichtert die Orientierung.

## Ausblick

Beide Einrichtungen entsprechen in ihrer Lage und ihren baulichen Strukturen den Anforderungen des jeweiligen Standorts und den Bedürfnissen ihrer Nutzer. Bei Neubauten ist dies oft auch mit überschaubarem Aufwand möglich. Die großen Herausforderungen liegen in bereits bestehenden Gebäuden. Maßnahmen zur barrierefreien oder auch nur barrierearmen Erschließung sind meist mit hohen Kosten verbunden, die von den Leistungserbringern im Gesundheitswesen oft nicht übernommen werden. Hier steht eine gesellschaftlich dringend notwendige Lösung noch aus.

Wir benötigen bezahlbare Lösungen, die Menschen mit Einschränkungen ein Höchstmaß an Mobilität und damit Selbstbestimmung und gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen. Design für Alle bietet diesen umfassenden Ansatz. Die selbstbestimmte Lebensführung eines Menschen steht dabei im Vordergrund, unabhängig von Alter, Bildungs- und Wohlstand. Design für Alle propagiert eine Formgebung von Alltagsgegenständen und der gebauten Umwelt, die für jedermann nutzbar ist, und zwar im Kleinen wie im Großen, von der Türklinke bis zum Wohnumfeld. Die flexible und vielseitige Nutzung des öffentlichen Raumes ist eines der wesentlichen Grundprinzipien. Design für Alle orientiert sich nicht an festen Normen, es handelt sich eher um eine generelle Entwurfshaltung. Diese Flexibilität macht es für die generationengerechte Gestaltung unserer gebauten Umwelt unverzichtbar.



**Dr. Peter Müller**

## „Barrierefrei“ ist mehr als „rolli-gerecht“ - Das Projekt „Barrierefreie Praxis“ in der Arzt-Auskunft

Ebenerdige Zugänge, Lautsprecheransagen in Fahrstühlen oder höhenverstellbare Untersuchungsmöbel – diese und andere Vorkehrungen sorgen dafür, dass Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Seh- oder Hörbehinderung ohne fremde Hilfe zurechtkommen. Um das Bewusstsein über die Erfordernisse der Barrierefreiheit zu stärken, hat die Stiftung Gesundheit das Projekt „Barrierefreie Praxis“ ins Leben gerufen.



**Abb.1** Rolli-Fahrer vor Treppenstufen

Unsere Erfahrung hat gezeigt: Bewusstsein und Wissen um die Erfordernisse der Barrierefreiheit in der ärztlichen Versorgung sind oft noch unzureichend – sowohl bei den Ärzten als auch den Praxismanagern. Rückmeldungen von Patienten sowie Gespräche mit

Verbänden und Institutionen haben ergeben, dass die bisherige Abbildung der Informationen zur Barrierefreiheit drastisch unzureichend ist: unvollständig, nur regional bezogen und vor allem nicht differenziert. Es gab kein qualifiziertes Informationsangebot, das im Sinne der Inklusion allen Menschen einen gleichberechtigten Zugang zur ärztlichen Versorgung erlaubt. Dabei sind die gesetzlichen Krankenversicherungen qua Gesetz dazu verpflichtet, den barrierefreien Zugang zu Arztpraxen zu ermöglichen und auch ein entsprechendes Informationssystem vorzuhalten.

Im Jahr 1997 startete die Stiftung Gesundheit die Arzt-Auskunft. Die Arzt-Auskunft ist das detaillierte Verzeichnis aller niedergelassenen Ärzte, Zahnärzte, Psychologischen Psychotherapeuten, Kliniken, Notfalleinrichtungen und leitenden Klinikärzten in ganz Deutschland. Hier ist eine Suche anhand von über 1.000 Therapieschwerpunkten und Indikationen sowie vieler weiterer Tiefendetails möglich. Somit bildet die Arzt-Auskunft eine flächendeckende und bundesweit einheitliche Versorgungslandschaft ab.



**Abb.2** Blinder Mensch auf taktiler Fläche

Das Projekt „Barrierefreie Praxis“ ist das erste Projekt, das sich mit der Barrierefreiheit deutscher Arztpraxen auseinandersetzt. Es erweitert die Arzt-Auskunft um die detaillierten Informationen zu den einzelnen Komponenten der Barrierefreiheit bei allen niedergelassenen Ärzten, Zahnärzten und Psychologischen Psychotherapeuten. Gemeinsam mit den (ideellen) Projektpartnern – dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS), dem Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit (BKB) sowie der Ärzte-Zeitung – haben wir im Jahr 2009 einen Katalog der Grade der Barrierefreiheit – von „ebenerdig oder Aufzug vorhanden“ bis hin zu „höhenverstellbare Untersuchungsmöbel“ – definiert. Darin sind auch die Vorkehrungen etwa zur Orientierung für Menschen mit Sehbehinderung sowie Gebärdensprache für Gehörlose berücksichtigt. 2010 haben wir bundesweit alle niedergelassenen Ärzte, Zahnärzte und Psychologischen Psychotherapeuten angeschrieben, sie informiert und ihnen die Relevanz sowie die Fakten erläutert. Anschließend haben wir die tatsächliche Lage, die vorhandenen Einrichtungen und die Grade der Barrierefreiheit in den einzelnen Praxen in der gesamten ambulanten ärztlichen Versorgung in Deutschland erhoben.

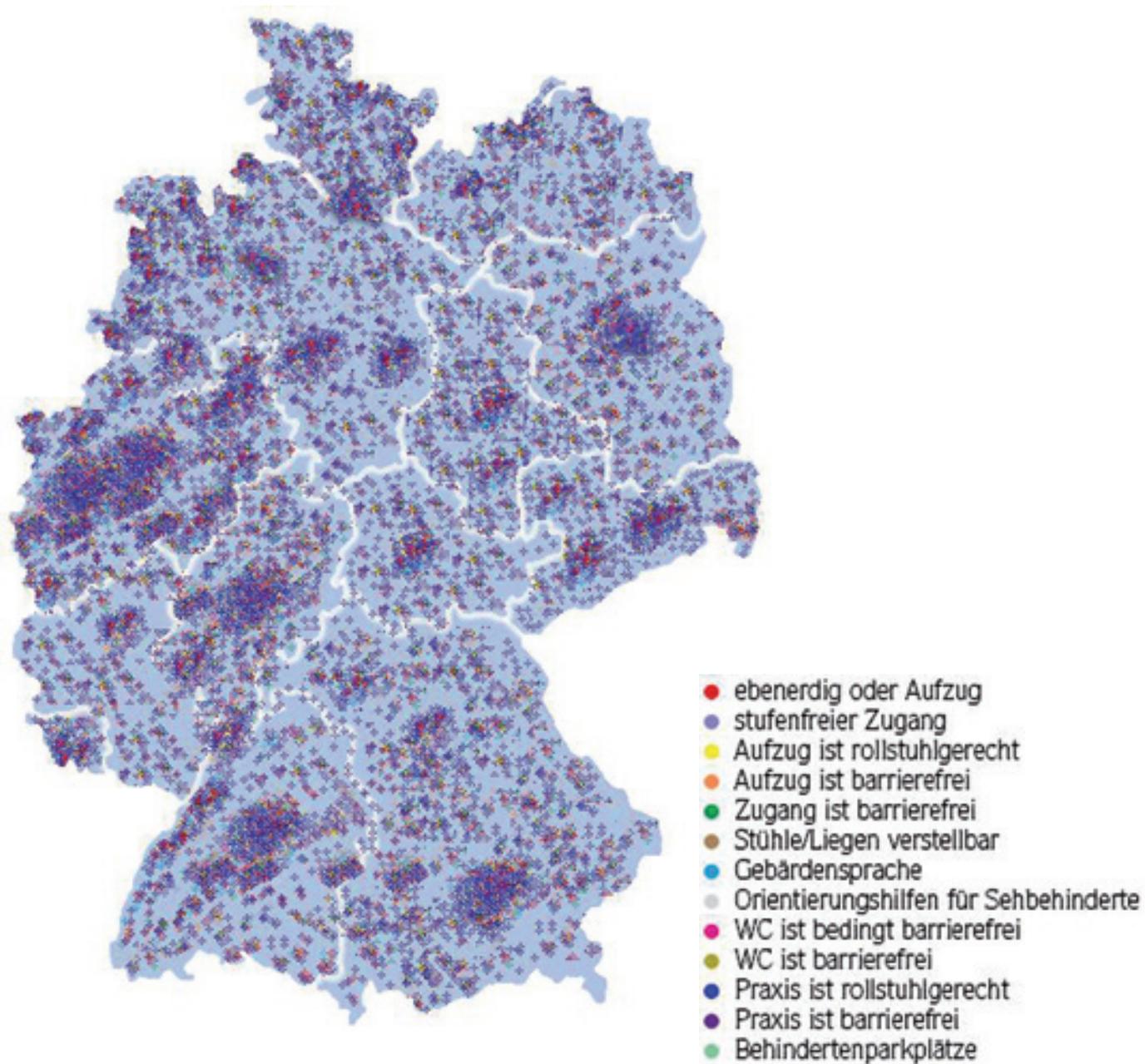
## 68.000 Ärzte haben Vorkehrungen getroffen

Das Ergebnis: Von allen 220.000 niedergelassenen Ärzten, Zahnärzten und Psychologischen Psychotherapeuten deutschlandweit bieten 68.000 in ihren Praxen eine oder mehrere Komponenten der Barrierefreiheit an. Viele zehntausend Ärzte wiesen darauf hin, dass keine Vorkehrungen zur Barrierefreiheit bestehen – auch das ist eine relevante Information. Häufigste Hürden sind bauliche Beschränkungen bis hin zum Denkmalschutz sowie die Kosten eines Ausbaus.

Alle diese Ärzte sind nicht nur anhand ihrer medizinischen Spezialisierungen oder den Sprechzeiten in der Arzt-Auskunft selektierbar, sondern nun auch auf Basis der dort vorhandenen Vorkehrungen zur Barrierefreiheit. (s. Abb. 3)

Diese Angaben finden sich in der Arzt-Auskunft und stehen seit März 2010 allen Menschen zur Verfügung – via kostenfreier Telefon-Rufnummer als akustisches Medium sowie im Internet unter [www.arzt-auskunft.de](http://www.arzt-auskunft.de) als visuelle Zugangsmöglichkeit. Ebenso kooperiert die Stiftung Gesundheit unter anderem mit dem Internetportal des BMAS, [www.einfach-teilhaben.de](http://www.einfach-teilhaben.de). Dort sowie auf zahlreichen anderen Portalen ist die Arzt-Auskunft integriert. So können sowohl Menschen ohne Behinderung als auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Seh- und Hörbehinderung und deren Angehörige diesen Service jederzeit nutzen. Denn „barrierefrei“ ist mehr als „rolli-gerecht“: Auch Eltern mit Kinderwagen, ältere Menschen mit Gehhilfen oder Menschen, die zum Beispiel durch einen Sportunfall kurzfristig in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind auf barrierefreie Angebote angewiesen.

In der Arzt-Auskunft können Behinderte und Nicht-Behinderte gleichermaßen nach den gewünschten Fachärzten suchen und genau angeben, welche Komponenten der Barrierefreiheit sie benötigen.



**Abb.3** Barrierefreiheit in der ambulanten Versorgung in Deutschland

## Nachhaltige Strategien zur Validierung sind nötig

Die Evaluation des Projekts hat bisher gezeigt, dass sowohl die Informationsdichte als auch die Validität der Angaben zur Barrierefreiheit erheblich verbessert werden konnten. Dadurch ist die eigentliche Lage der Barrierefreiheit in der ärztlichen Versorgung zwar noch nicht optimiert, aber die vorhandenen Möglichkeiten können identifiziert und genutzt werden.

Durch regelmäßige Abfragen bei Ärzten, Zahnärzten und Psychologischen Psychotherapeuten arbeiten wir ständig daran, Fehlerquoten zu minimieren und den Kenntnisstand sowie das Bewusstsein bezüglich Barrierefreiheit bei Ärzten und Praxispersonal in der Gesamtheit zu stärken. Zusätzlich sehen wir die Notwendigkeit, nachhaltige Strategien zur verbesserten Validierung der Informationen zur Barrierefreiheit zu entwickeln sowie Weiterbildungsangebote in den Bereichen Barrierefreiheit und Ambient Assisted Living (AAL) zu fördern. Menschen mit Behinderungen sollten an diesen Prozessen teilhaben.

## Das Expertensystem „Praxis-Tool Barrierefreiheit“

In welcher Höhe ein Klingelknopf angebracht wird, spielt zunächst keine Rolle – die Kosten sind gleich. Für die Frage der Barrierefreiheit ist der Höhenunterschied jedoch enorm. Wenn Ärzte beginnen, sich mit den Vorschriften und Fördermöglichkeiten in Sachen Barrierefreiheit für ihre Praxis zu beschäftigen, ist die Lage alles andere als übersichtlich.

Pro Jahr werden in Deutschland im Rahmen der ambulanten ärztlichen Versorgung rund 10.000 neue Arztpraxen eröffnet, etwa 8.000 verlegen ihren Standort, weitere werden renoviert. Das entspricht neun Prozent der gesamten Ärzteschaft im ambulanten Sektor.

Zu diesem Zeitpunkt sind vom Arzt viele Entscheidungen über Zugangsmöglichkeiten, Beleuchtung Ausstattung etc. zu treffen. Die Barrierefreiheit einer Arztpraxis kann jetzt wirtschaftlicher als an jeder anderen Stelle verbessert werden.



**Abb.4** Praxis-Tool Barrierefreiheit



Hier setzt die Stiftung Gesundheit an und entwickelt mit Unterstützung durch das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) das Praxis-Tool Barrierefreiheit für Ärzte und Klinikleiter, um bereits in der Planungsphase von Neu-Niederlassungen, Praxisverlegungen oder auch bei Umbau-Arbeiten möglichst einfach viele Vorkehrungen zur Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Als interaktives Expertensystem erfragt das Praxis-Tool Barrierefreiheit individuelle Parameter, wie Region, medizinische Fachgruppe oder bauliche Voraussetzungen. Auf dieser Basis ermittelt das Expertensystem dann die relevanten Eckpunkte und liefert wertvolle Informationen, Ansprechpartner sowie Fördermöglichkeiten und Dienstleister. Es differenziert zum Beispiel verschiedene Optionen von „einfach umzusetzen“, wie Schilder oder Markierungen für Menschen mit Sehbehinderung, über „mittel“, wie ein abgesenkter Tresen, bis „aufwendig“, wie beispielsweise ein barrierefreies WC. So wird Ärzten die Entscheidung zugunsten von Vorkehrungen der Barrierefreiheit erleichtert und im Ergebnis gesellschaftliche Teilhabe und Inklusion verbessert.

Ausdrücklich vorgesehen ist die qualifizierte Zusammenarbeit mit all den Gewerken, die bei Planung und Ausbau von Praxisräumen mitarbeiten: Deren Knowhow wird in das Projekt einfließen. So können durch eine kompetente und frühzeitige Beratung die Ausgaben für barrierefreie Vorkehrungen von vornherein gering gehalten oder sogar kostenneutral realisiert werden.

## Internetangebote

Die Arzt-Auskunft der Stiftung Gesundheit:  
<http://www.arzt-auskunft.de>

Das Projekt „Barrierefreie Praxis“ in der Arzt-Auskunft:  
<http://www.stiftung-gesundheit-foerdergemeinschaft.de/projekte-und-vorhaben/projekt-barrierefreie-praxis/>

Kriterien zur Kennzeichnung barrierefreier Praxen:  
<http://www.arzt-auskunft.de/arzt-service/barrierefreie-Praxis/kriterien.htm>

Das Projekt „Praxis-Tool Barrierefreiheit“:  
<http://www.stiftung-gesundheit-foerdergemeinschaft.de/projekte-und-vorhaben/praxis-bau-planer/>

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS):  
einfach teilhaben – Das Webportal für Menschen mit Behinderungen, ihre Angehörigen, Verwaltungen und Unternehmen:  
<http://www.einfach-teilhaben.de>

Hilke Groenewold, Dr. Petra Zadel-Sodtke

## Kulturraum Stadt – Bedarfe und Marktchancen einer kulturorientierten Freizeit

Um den komplexen Belangen und Marktchancen einer kulturorientierten Freizeit gut begreifen zu können, nähern wir uns dem Thema zunächst theoretisch über die Begriffe Freizeit, Stadtraum und Kultur. Daraus entwickelt, betrachten wir die Marktchancen des Designs für Alle in Zusammenhang mit der Erlebbarkeit von Kultur im städtischen Freiraum.

### Freizeit

Im Hinblick auf die Freizeit, in der die kulturellen Angebote wahrgenommen werden sollen, kann unterschieden werden nach der Art und/oder Dauer der freien Zeit, das heißt nach den Zeitfenstern der potenziellen Kunden bzw. Adressaten. Dies sind Ferien, Urlaub, Reisezeit, Sonntag und Wochenende; branchenbezogene Ruhetage; tägliche Feierabende, Abendstunden; Mußezeiten; Arbeitspausen bzw. Arbeitsruhe und Mittagspausen; kurze Ruhepausen, Rast und Verschnaufpausen.

### Stadtraum und Kultur

Den Kulturort Städtischer Freiraum betrachten wir nicht in seiner räumlichen Ausdehnung, sondern als Netz von Funktionen, die im Kontext der gesellschaftlichen Situation und Entwicklung stehen. Der städtische Kulturfreiraum befindet sich mitten in der Gemeinde. Es ist ein Gesellschaftsraum von Bewohnern, Besuchern und Touristen. Es sind nicht nur kulturelle Institutionen, Kommunen und Akteure, sondern auch die Bürger selbst, die Kultur schaffen. Der städtische Kultur-Außenraum ist zudem auch Image, das je nach Personengruppe verschieden wahrgenommen wird und deshalb auch emotional verschieden wirkt. Je ansprechender das Image des städtischen Kulturaußenraumes für alle ist, umso positiver ist die Identifizierung mit der Stadt für die Bewohner und Besucher, gleich ob Bürger oder Tourist. Ziel von Konzept und Ausgestaltung der Kulturfreiräume sollte es sein, einen respektvollen Umgang mit der menschlichen Verschiedenheit zu fördern, wobei die Würde aller gleichermaßen geschützt und gewahrt wird. Gleichzeitig sollte die kulturell interaktive Nutzung angeregt werden. Und das ebenso erstrebenswerte dritte Ziel besteht darin, die Grundbedürfnisse des Menschen bezüglich Sicherheit, Zugehörigkeit, Wertschätzung und Selbstverwirklichung zu bedienen.

Der Stadtraum hat als Raum für kulturorientierte Freizeit viel zu bieten: Straßen, Wege und Plätze; Stadtgrundriss, Fassaden und Oberflächen; Baustile, Konstruktionen und Materialien; Parks, Grünflächen und Straßenbäume; Flüsse, Kanäle und Bäche; Industrie, Schienen und Brücken. Vor allem aber hat der Stadtraum eines zu bieten: Aufenthaltsqualität für Menschen. Und als städtischer Kulturraum beinhaltet er Zeugnisse des Zeitwandels und ist reell begehbare, erlebbare Exponate!



Der Stadtraum für kulturorientierte Freizeit für alle kann beispielsweise betrachtet werden als:

- a. erlebbares Kulturmuseum,
- b. durchschreitbares Denkmal der Stadtgeschichte.  
Wobei die Geschichte nicht nur als abgeschlossene Vergangenheit zu verstehen ist, sondern auch als Ressource für die Gestaltung der Gegenwart und Zukunft.
- c. beispielbare Bühnen, für die interessante, leere oder nichtssagende Stadträume genutzt werden können,
- d. verbindende Infrastruktur einer Ausstellung mit identitätsstiftenden Gestaltungsleitlinien im Corporate Design der jeweiligen Stadt oder Kommune,
- e. Ort für Angebote und Dienstleistungen für dauerhafte Nutzungen, Zwischennutzungen und temporäre Aktionen.

## Marktchancen

Die Basis der Marktchancen für kulturelle Produkte und Dienstleistungen im städtischen Außenraum bilden mehrere Aspekte, die zunächst nicht gerade ökonomisch förderlich erscheinen. Sie erfordern jedoch ein Umdenken. Und unter einer positiven und kreativen Betrachtungsweise inspirieren sie zu neuen Produkten und Dienstleistungen einer kulturorientierten Freizeit, zunächst als Nischenprodukte, die sich durch ihre Zukunftsorientierung regional und/oder global etablieren können.

Diese Aspekte sind:

- der demografische Wandel im Sinne von älter, bunter und weniger
- die geänderte Gesetzeslage, aufgrund der gültigen UN-Behindertenrechtskonvention (Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderung) und der daraus resultierenden staatlichen und landesbezogenen Aktionspläne sowie der zyklisch zu erstellenden Rechenschaftsberichte. Zur geänderten Gesetzeslage gehören natürlich auch das Antidiskriminierungsgesetz sowie die Behindertengleichstellungsgesetze
- die ungeliebte Finanzkrise, die durchaus positive Erneuerung bringen kann, etwa eine neue Herangehensweise mit gesellschaftsorientiertem Verantwortungsbewusstsein
- die Mediterranisierung des Außenraumes durch Belebung und Aneignung.
- die Expansion des Kultur-Begriffs im Sinne von Pluralismus, bedingt durch Migration Europäische Union und Globalisierung.

Zur kulturellen Erkundung der Stadträume sind folgende Voraussetzungen notwendig:

- Orientierung, Wege und
- Mobilität im Sinne von Zugänglichkeit und Erreichbarkeit
- Exponate und Veranstaltungen
- Führungs- und Vermittlungsangebote
- Leicht auffindbare Informationen im Vorfeld

## Orientierung und Wege

In den meisten Kommunen ist die Ausschilderung zu den jeweiligen Veranstaltungsorten bzw. eine selbstständige Orientierung im Stadtraum nur unzureichend gelöst. Dieser Mangel ist eine hervorragende Marktchance – denn trotz Orientierungspunkten wie zum Beispiel markante Gebäude, Plätze oder Verkehrsknotenpunkte – empfiehlt es sich, entlang von Routen Leitpunkte zu setzen. Bei komplexen Flächen, wie bei Busbahnhöfen und Bahnhofsvorplätzen, sind Orientierungspunkte grafisch und taktil erfassbar darzustellen (s. Abb.1).



**Abb.1** *Tastplan eines Busbahnhofs mit erfassbaren Orientierungspunkten.*

Zur Orientierung ist die Leitung so zu gestalten, dass gerade Menschen mit Mobilitätseinschränkungen Informationen über die zu erwartenden Entfernungen, Treppenlängen, Neigungsverhältnisse zu topografischen Verhältnissen usw. erhalten, um möglichst ohne Umwege von A nach B zu kommen.

Um ein verständliches Netz von Orientierungselementen zur Erfassbarkeit eines Stadtraumes vorzunehmen, ist eine stadtspezifische Anordnung von orientierenden Leitpunkten zu prüfen. Dabei sind die erfassbaren

Bereiche in einer Stadt zu analysieren und die möglichen Übergabebereiche und umwegfreien Wege zu untersuchen. Die Abb. 2 zeigt, übertragen auf einen touristischen Stadtteil von Rom, ein mögliches Netz potenzieller Leitpunkte mit deren Informationsradien.



**Abb.2** *Orientierungspunkte mit möglichen Radien bezogen auf ein Stadtraster.*

Diese Orientierungspunkte bzw. Informations-Leitpunkte können so gestaltet sein, dass sie bereits von weitem als klar erkennbare Bezugs- und Übergabeelemente im Stadtraum erkennbar und klar zugeordnet werden können. Zudem können diese zum Corporate Design einer Stadt beitragen. Diese Stationen bzw. Punkte der Informationsvermittlung sind in ein Leitsystem zu integrieren, damit die Hinführung auch gewährleistet ist. Sie sind zu versehen mit den wesentlichsten Informationen zum Ort, einschließlich des nahen Umfeldes wie Standort, Sehenswürdigkeiten, Sitzgelegenheiten, Sanitäranlagen etc. Hierbei ist die Wahrnehmbarkeit im Sinne des Designs für Alle selbstverständlich (Zwei-Sinne-Prinzip, Tastplan, Braille- & Profilschrift, Leuchtdichtekонтраст, elektroakustische Orientierungssysteme).



## Mobilität

Bezüglich einer Mobilität für alle sind vor allem Marktchancen für Dienstleistungen im Bereich der Ausleihe möglich. Hierzu ist wünschenswert, dass die neue Alten-Generation einerseits selbstbewusst mit ihren körperlichen Fähigkeiten oder Beeinträchtigungen umgeht und aufgrund eines attraktiven Designs andererseits ohne Scham das für sie angenehmste Hilfsmittel nutzen kann.

Ausleihbare Hilfsmittel für Gehbehinderte können beispielsweise Rollstühle und Elektro-Scooter sein.

Für Rollstuhlnutzende können je nach Situation des Stadtraumes und des Bodenbelages Breitreifenrollstühle, Mini-Tracks oder Handbikes zur Ausleihe angeboten werden - mit Unterweisung des Verleihers und jeweils individuellen Anpassungen.

Zur Erschließung von Städten, in denen man sich gut per Fahrrad bewegen kann, ist das Anbieten von Tandems sinnvoll. Personen mit Gehbehinderungen, Sehschwäche oder kognitiven Einschränkungen können so gemeinsam mit Freunden und Angehörigen eine Stadt erleben und gleichzeitig kommunizieren.

Für Blinde können tastbare Stadtpläne aus geprägtem Kunststoff mit ertastbaren Gebäuden und Straßen ausleihbar sein. Hierbei sind zwecks Einordbarkeit Punkte auf den Stadtrouten zu installieren. Auch können als Spezialnavigationsgeräte für Städte z.B. Spezialblindensstöcke mit integriertem Wiedergabegerät in Kombination mit RFID Chips ausgeliehen werden.

Auch Bringdienste, ob als kostenpflichtiges Angebot oder selbstorganisiertes Nachbarschaftsmodell, können mögliche Dienstleistungen sein.

## Exponate und Veranstaltungen

Exponate im Stadtraum, die von künstlerischer oder stadthistorischer Relevanz sind, sind in der Regel skulpturale, bildliche, textliche und manchmal auch filmische oder akustische Zeugnisse bestimmter Gebäude, Stadtsituationen, Orte, Skulpturen oder Anlagen. Im Sinne des Designs für Alle ist bei Exponaten vor allem auf eine Gestaltung zu achten, die mehrere Sinne gleichzeitig anspricht. Dies macht nicht nur das Aufnehmen von Informationen bei veränderten Sinneswahrnehmungen möglich, sondern auch ein ganzheitliches Lernen. Auch künstlerische Darbietungen wie schauspielerische oder musikalische Veranstaltungen, die den städtischen Außenraum als Kulisse verwenden, erfreuen sich immer größerer Beliebtheit.

### Beispiele für Ausstattungselemente

Sind zu städtischen Exponaten, wie Architekturen, Freiräumen, Kunstobjekten, Informationsorten etc. nur Texte und Bilder vorhanden, so sollte eine Möglichkeit zum Abrufen von Audioinformationen (Audiodeskription) gegeben werden, die Beschreibungen zu dem zu Sehenden beinhalten. Wichtige Texte können in Gebärdensprache gedolmetscht dargeboten werden, zum Beispiel über einem Film vor Ort oder abrufbar über eine Internetadresse, die mit Hilfe von QR-Codes (s. Abb.3) und dem eigenen Android-Handy abgerufen werden können.

Bei Filmpräsentationen sollten eine Untertitelung für Gehörlose sowie Zusammenfassungen in Gebärdensprache angeboten werden. Je nach Standort bzw. Internationalität eines Touristenstroms ggfs. auch als mehrsprachige Untertitelung.



**Abb.3**  
QR-Codes. Lage  
auch für Blinde  
tastbar.

Über QR-Codes können in Zusammenhang mit internetfähigen Mobiltelefonen oder RFID Chips mit entsprechenden Lesegeräten Texte, sowie Videodateien mit Gebärdensprache und Audiodateien – auch in Leichter Sprache – zugänglich gemacht werden. Gleichzeitig können für spezielle Zielgruppen wie Kinder, Jugendliche, Experten oder Gehörlose gesonderte Informationen bereitgestellt werden. Informationen mit einmaligen Herstellungskosten können somit von allen interessierten Nutzergruppen immer wieder aufgerufen werden. Barrieren werden hier vergleichbar mit einer Rampe für viele abgebaut, und somit ist eine solche Maßnahme aus volkswirtschaftlicher Sicht rentabel.

Taktile Medien bzw. Tastelemente (s. Abb. 4) weisen durch figürliche Reduzierung eine künstlerische und analysierende Qualität auf, die vielen zu Gute kommt. Generell sind bei der Herstellung von taktilen Medien Betroffene und Spezialisten einzubeziehen, da der Grad der Erfassbarkeit ein hohes Maß an Spezialistenwissen voraussetzt. Um eine stadträumliche Situation durch Ertasten wirklichkeitsgetreu zu erfahren, sind nicht immer kartografiegetreue Darstellungen angemessen. Sollen bestimmte Eindrücke eines Ortes wirkungsvoll vermittelt werden, so ist das Hochzoomen einzelner Ausschnitte sinnvoll (s. Abb. 5). Bei Tastmodellen ist unbedingt die Haptik des betastbaren Materials zu bedenken. Welches Material ist wirklich zum Anfassen gedacht? Oder hat man danach das Bedürfnis, sich unbedingt die Hände waschen zu müssen bzw. war das Modell nicht doch eher für die Augen gemacht? Entwicklungspotenzial in der Materialentwicklung ist unter anderem bezüglich Selbstreinigung und Witterungsbeständigkeit zu sehen.

Bei Klang- oder Sprachelementen ist, um für Hörgeräteträger eine störungsfreie Aufnahme der akustischen Signale zu ermöglichen, eine Induktionsschleife oder andere für Hörgeräte geeignete Höranlage anzubieten. Eine Induktionsschleife kann je nach Material des Exponats entweder direkt im Exponat oder im unmittelbaren Umkreis dessen angebracht werden. Beide Varianten sind nicht kostenintensiv.

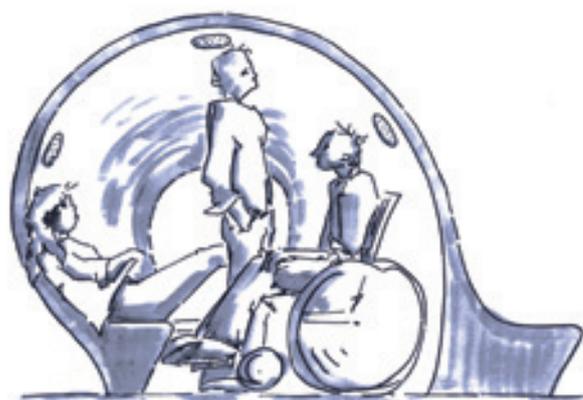


**Abb.4** Tastmodelle als Ausstellungselemente:

- a. Tastmodell aus gerostetem Stahl - Material zum Ansehen statt zum Tasten
- b. Tastmodell mit hochgezoomten Ausschnitten

**Beispiele für innovative Angebote – Informationsstationen**

Städtische Exponate bzw. Ausstellungselemente können auch Informationsstationen sein. Die Abb. 5 skizziert die Idee einer Info-Muschel for all, ausgestaltet als Entspannungsstationen im Stadtraum zum Hinsetzen, Liegen, Stehen und Hineinrollen mit Platz für eine Kleingruppe. In der Muschelschale integriert sind die für eine umfassende Barrierefreiheit notwendigen Ausstattungselemente wie Lautsprecher und Monitore für das Abrufen von Texten, Bildern und Filmen mit Untertiteln für Gehörlose, einschließlich integrierter Induktionsschleifen. Solch eine Info-Muschel kann gleichzeitig als Station für Sound-Spaziergänge und als Unterstand bei schlechtem Wetter genutzt werden.



**Abb.5** Info-Muschel for all als Entspannungsstation.

Weitere Informationsstationen für Groß, Klein, Rollende und Gruppen könnten auch Info-Sträube for all sein (s. Abb. 6). Eine Art umfänglich barrierefrei ausgestatteter Guck-und-Hör-Kasten. Ein zusätzlicher, außen angebrachter QR-Code ermöglicht per Smartphone das Aufrufen einer dazugehörigen Homepage, auf der Videos in Gebärdensprache sowie auditive Informationen für Blinde und Sehschwache sowie in Leichter Sprache hinterlegt sind.



**Abb.6** Info-Strauß for all als Guck-und-Hör-Kasten.

## Ausstellungspavillon

Gerade bezogen auf eine kulturorientierte Freizeit können durch ein vielfältiges Angebot von temporären Veranstaltungen viele Produkte und Dienstleistungen im Sinne eines Designs für Alle entwickelt werden. Zum Beispiel ein mobiler, barrierefreier Ausstellungspavillon, der je nach Bedarf umgestaltbar und von verschiedenen Kommunen oder Städten gemietet werden kann. Solch ein bühnenartiger Pavillon kann offen oder verschließbar sein und in der Nacht zum Lichtobjekt werden. Diese mobile Bühne kann das Gesamtpaket für barrierefreie Veranstaltungen inklusiv anbieten: Induktive Höranlage, Filmeinblendung mit Gebärdendolmetscher, Life-Übertitelung und Life-Audiodeskription durch Schriftdolmetscher.

## Fitness & Kulturgut – Angebote auf Win-Win-Basis

Insgesamt großes Potenzial sehen wir für Dienstleistungen auf Win-Win-Basis, zumal wenn die Kräfte unserer alternierenden Gesellschaft in Bezug auf den städtischen Freiraum als Kultur- und Kommunikationsort genutzt werden. Die ökonomische Situation zwingt darüber hinaus zu großen staatlichen Sparmaßnahmen, worunter auch die Gemeinden leiden, die wiederum für die Pflege öffentlicher Stadträume bzw. städtischer Freiräume zuständig sind.

Ein Beispiel für innovative Dienstleistungen im öffentlichen Freiraum ist die englische Idee des Green Gym. Green Gym wurde von einem englischen Landarzt als Fitnessprogramm initiiert und die körperlich aktivierende Geschäftsidee vereint drei Bedürfnisse. Erstens pflegen die Teilnehmenden mit Profigartengeräten und unter Anleitung eines Gärtners oder Försters ihre geliebten öffentlichen Gärten, zweitens werden sie unter Anleitung eines Animators oder Trainers dabei fit und drittens sind die Teilnehmer in geselliger Runde

mit Gleichgesinnten und pflegen in der integrierten Teatime ihre sozialen Kontakte. Diese Dienstleistung freiwilliger Organisationen unter professioneller Anleitung hat in England mittlerweile 200 regionale Green Gyms-Standorte mit teilweise bis zu 400 Mitgliedern. Die Fitness im Grünen mit der Bereitschaft zur Übernahme gesellschaftlicher Verantwortung ist ein Win-Win-Prinzip für alle Beteiligten. Jeder spart Geld und jeder erreicht etwas Gutes: der Staat, die Gemeinde und die Teilnehmer.

Frage ist: Wie können in Deutschland im Hinblick auf den demografischen Wandel kulturelle Potenziale kanalisiert bzw. in Bezug auf den Kulturraum genutzt werden?

## Führungs- und Vermittlungsangebote

Es ergeben sich Marktchancen und eine Fülle von Möglichkeiten, Führungskonzepte als potenzielle Dienstleistungen zu entwickeln. Hierzu zählen zum Beispiel Stadtführungen für Blinde und/oder Sehbehinderte (Audiodeskription und Mehrsinnesstationen). Dabei ist zu bedenken, dass eine Audiodeskription auch für Sehende eine durchaus spannende Annäherung an eine Thematik ist, weil der Erkenntnisprozess des visuell unbewussten Bereiches sozusagen mit einer Audiodeskription offenbart wird. Ebenso können Tast-, Hör- und Riechführungen für alle spannend sein. Spezialangebote wie Führungen in Deutscher Gebärdensprache mit Textdolmetschern, mit mobiler FM-Anlage, die für Hörgeräteträger geeignet sind, in Leichter Sprache sowie thematische Stadtführungen für Kinder und Jugendliche sind dem Zeitgeist entsprechende Angebote und sollten so konzipiert und beworben sein, dass Sie möglichst vielen zugutekommen.



## Leicht auffindbare Informationen im Vorfeld

Weiterer Bedarf und somit Marktchancen in der kulturorientierten Freizeit ergeben sich im Bereich der Informationen im Vorfeld, die leicht auffindbar und barrierefrei zu erhalten sind. Solche Produkte und Dienstleistungen können sein:

- Gemeinsame Präsentation (Vernetzung) der Akteure bzw. Anbieter von Kultur und Dienstleistungen in einer Stadt oder in einem Quartier (Synergieeffekte)
- Barrierefreie Internetauftritte
- Leichte Navigation zu den jeweiligen Angeboten
- Spezialstadtpläne über barrierefreie Angebote - bei Touristeninformation/ Bürgeramt als Download verfügbar
- Datenbanken mit objektiven und transparenten Kriterien zu barrierefreien kulturorientierten Freizeitangeboten, die den Besucher zu eigenverantwortlichen Entscheidungen befähigen



## Fazit

Zurzeit gibt es kaum barrierefreie Produkte und Dienstleistungen für den öffentlich zugänglichen Bereich. Durch die veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen aber entsteht für die öffentliche Hand ein erheblicher Zugzwang, diese zu schaffen. Die Produkte und Dienstleistungen sind nach den Ansprüchen des Design für Alle zu konzipieren, nämlich: befähigend, leicht adaptierbar, ästhetisch und bezahlbar. Die Marktchancen ergeben sich aus der Entwicklung und dem Anbieten von Produkten und Dienstleistungen, auf die die öffentliche Hand zukünftig angewiesen ist.

Bezüglich ganzheitlich barrierefreier Konzepte, Produkte und Dienstleistungen sind interdisziplinäre Netzwerke auf den Ebenen der Ideenfindung, Produktentwicklung und Produktherstellung sowie der Vermarktung sinnvoll. Erforderlich ist eine interdisziplinäre Zusammenarbeit mit Herstellerfirmen, Dienstleistern, Experten und Spezialisten, Designern und Künstlern, Technikern und Ingenieuren Städten und Kommunen und selbstverständlich mit den Betroffenen - den Menschen mit Behinderung, den Senioren und den Kindern.

Mit konsequent barrierefrei gestalteten Produkten und Dienstleistungen werden nicht nur neue Marktpotenziale erschlossen, sondern auch Wettbewerbsvorteile erreicht, da sie mit selbstverständlicher Ästhetik gestaltet sind und durch die vielseitige Nutzbarkeit einen größeren Kundenkreis ansprechen. Auch der globale Markt hat diesbezüglich einen Bedarf und ist diesen Entwicklungen gegenüber offen.

Ursula Fuss

## Wege zur Kultur für Alle – Barrierefreie Zugänge zu denkmalgeschützten Gebäuden

Menschen mit Behinderungen sind Menschen mit unvorstellbar vielfältigen Fähigkeiten, die sie entwickelt haben, um andere verlorene Fähigkeiten auszugleichen. Auch ältere Mitbürger versuchen altersbedingte Einschränkungen auszugleichen, um weiterhin ein weitgehend selbstständiges Leben führen zu können. Ihr Anteil an der Bevölkerung wächst stetig, so dass heute temporär mobilitätseingeschränkte Mitmenschen circa 30 Prozent der Bevölkerung ausmachen.

Die Medizintechnik eröffnet diesen Menschen heute ganz neue Unterstützungen, die ihre Mobilität und Selbstständigkeit verbessern. Voll ausgeschöpft werden können diese Fähigkeiten und Potenziale aber nur, wenn ihr Lebensraum barrierefrei gestaltet ist. Dies umzusetzen, ist vor allem Aufgabe der Architektur.

### Barrierefreie Inseln sind keine Lösung

Dabei kann es nicht darum gehen, Inselösungen zu schaffen. Das lässt sich am Beispiel des Wohnungsbaus gut veranschaulichen. Alle Landesbauordnungen fordern mittlerweile, dass durchschnittlich 25–30 Prozent der Neubauwohnungen barrierefrei erstellt werden müssen. Zu den verbleibenden 70–75 Prozent haben bewegungseingeschränkte Menschen aber weiterhin keinen Zugang, ohne auf Hilfe anderer angewiesen zu sein. Die bestehenden Richtlinien fördern daher solche Inselösungen und verhindern einen freien sozialen Austausch und den Kontakt zwischen den verschiedenen, gesellschaftlichen Gruppen.

Ich weiß aus eigener Erfahrung, dass viele Bereiche wie Wohnungen von Freunden und Lebenspartnern sowie andere öffentliche Orte für bewegungseingeschränkte Menschen nicht erreichbar sind. Sie können keine spontanen Aktivitäten unternehmen und andere Menschen besuchen, weil für sie die jeweiligen Gebäude und Plätze oft nicht zugänglich sind.

Häufig ist bei den Betroffenen Resignation zu beobachten. Sie schließen sich vom sozialen Leben aus, weil sie vom Zugang zu vielen Räumen und Orten ausgeschlossen sind. Dabei fördert Erfahrungsaustausch die unterschiedlichsten Fähigkeiten: Durch den Kontakt zu Menschen mit anderen Fähigkeiten werden eigene Fähigkeiten oft erst bewusst und angewandt.

Aus diesem Grund müssen wir versuchen, tendenziell alle gebauten Flächen und Ebenen für alle gleichermaßen erreichbar zu machen. Die Architektur bietet hierfür verschiedene Erschließungsmöglichkeiten an, die Planer als Herausforderung nehmen sollten. Vorschriften alleine werden nicht helfen, denn diese verhindern oft kreative neue Lösungen. Barrierefreie Architektur kann entstehen,



wenn Planer und Investoren individuelle Entwurfskonzepte entwickeln, die eine barrierefreie Erschließung ermöglichen und flexible Grundrisse anbieten.

Wirtschaftliche Gründe, um barrierefreie Erschließungen zu umgehen, sind oft nur vorgeschoben. Denn eine barrierefreie Konzeption, die zum integralen Bestandteil der frühen Planungsphase wird, ist Garant für eine wirtschaftliche Umsetzung und vermeidet nachträglichen Anpassungsaufwand. Letzterer ist häufig genug verbunden mit für die Nutzer aufwendigen Notlösungen. Wenn gute Entwurfskonzeptionen eine Ausstattung mit technisch unbefriedigenden und kostenintensiven Einbauten überflüssig machen, sind diese immer zu bevorzugen. Als Orientierungshilfe für eine barrierefreie Planung können die 2010 aktualisierten DIN-Normen zum barrierefreien Bauen herangezogen werden.

Ein großes Aufgabenfeld besteht in bestehenden Gebäuden. Hier ist oft eine Möglichkeit gegeben, barrierefreie Erschließungssysteme zu realisieren. Bei eigenen Untersuchungen habe ich festgestellt, dass der vorhandene Wohnraum durchaus barrierefrei ist, meist ist die Nutzung dennoch durch fehlende Erschließungen unmöglich.

Barrierefreiheit kann nur entstehen, wenn Planer und Ausführende bereit sind, gemeinsam experimentelle Lösungen zu suchen. Drei Beispiele für barrierefreie Erschließungen in und an Bestandsgebäuden möchte ich nachfolgend vorstellen. Entworfen wurden alle von c.f. Architekten, Frankfurt am Main.

## Christuskirche Mainz

Die Christuskirche in Mainz wurde saniert. Auch die Erschließung, die eine Höhe von 2,4 Metern überwindet, wurde dabei barrierefrei gestaltet. Denkmalpflegerisch gab es die Anforderung, eine symmetrische Lösung zu entwickeln.

Die bisherige, nicht barrierefreie Erschließung erfolgte von der vorgelagerten Parkanlage auf einen Kirchplatz auf halber Höhe und dann weiter zum eigentlichen Eingangspodest. Der Kirchplatz ist ein wichtiger Ort, an dem das Gespräch nach Gottesdiensten und anderen Veranstaltungen stattfindet.

Als Lösungen wurden ursprünglich Nebeneingänge und gespiegelte Rampen vorgeschlagen, die direkt von der Parkanlage auf das Eingangspodest führen. Der wichtige Raum des Kirchplatzes wurde hierbei vernachlässigt. In unserer Entwurfsplanung wurde eine symmetrische Anlage geplant, die den Kirchplatz

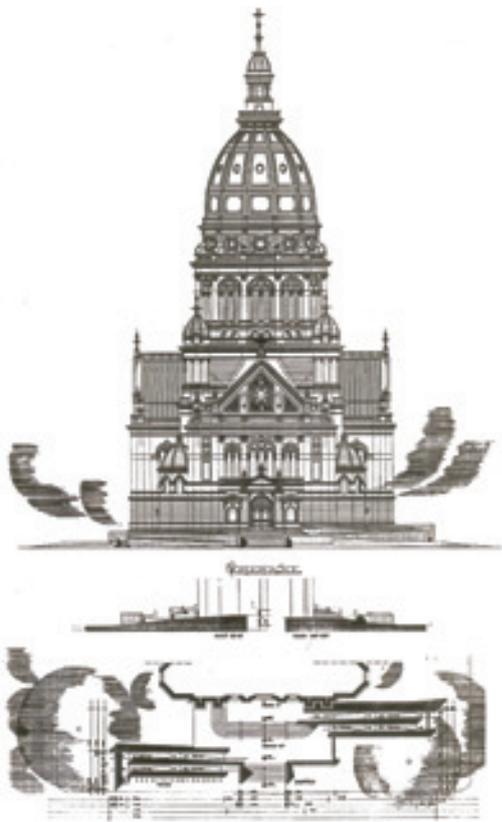
und das Eingangspodest gleichermaßen einschließt. So wurde dem Denkmalschutz Rechnung getragen und gleichzeitig eine wichtige weitere Aufgabe der Erschließung wahrgenommen:

Der Kirchplatz bleibt ein zentraler Platz; auf allen Ebenen können alle mit allen kommunizieren.

Die Rampenanlage selbst wird zu einem eigenständigen Bauwerk und zeigt offen die Ergänzung zum Bestand. Sie hat den Spitznamen „Der Pilgerpfad“ erhalten. Das zeigt, dass sie Zugang zu den Köpfen der Besucher erhalten hat.

Konstruktiv wurde die Rampe mit Fertigteilbetonwänden, welche eigens für dieses Projekt farblich hergestellt wurden, umgesetzt. Zwischen diesen Wänden wurde die Rampenführung mit den geforderten Zwischenpodesten bei einer Neigung von 4,75 Prozent realisiert. Diese flache Neigung ermöglicht ein einfaches und unangestregtes Befahren.

Der Kirchplatz der Christuskirche in Mainz befindet sich auf halber Höhe zwischen Parkanlage und Eingangspodest. Als kommunikatives Zentrum wurde er in die barrierefreie Erschließung einbezogen und ist sowohl über die Treppe als auch symmetrisch geführte Rampen zugänglich.



**Abb.1-3** Barrierefreie Erschließung Christuskirche Mainz



## Gedächtniskirche Speyer

Die Gedächtniskirche in Speyer wurde Ende des 19. Jahrhunderts auf dem Bartholomäus-Weltz-Platz erbaut. Der Hauptzugang der Kirche befindet sich im Nordwesten, der Kirchenraum liegt circa 1,60 Meter über dem Platzniveau. Im Westen der Kirche schließt das Gemeindehaus an.

Im Zuge der Sanierung sollte der Zugang barrierefrei gestaltet und das Gemeindezentrum angebunden werden. Der barrierefreie Zugang sollte gleichberechtigt mit dem Hauptzugang hergestellt werden.

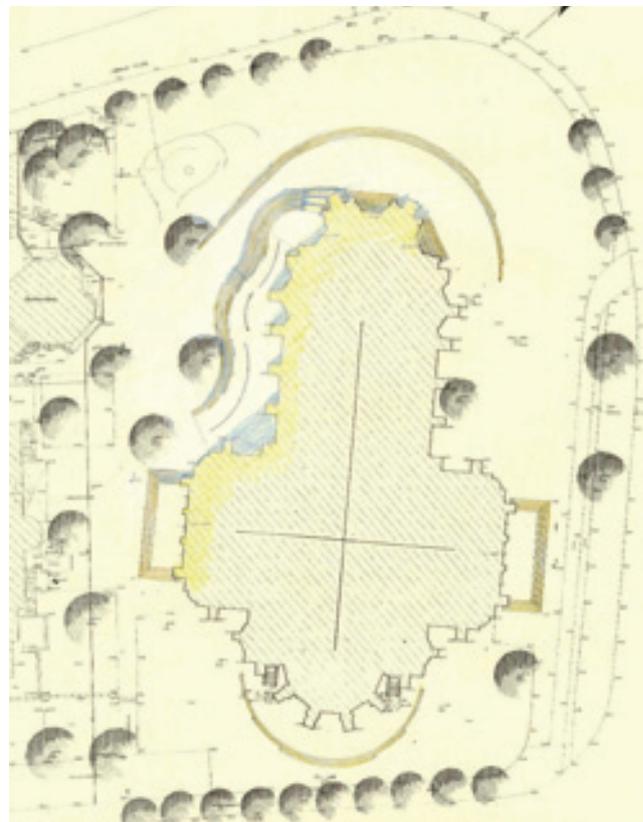
Im Entwurf wird das Element der radialen Stufen an der Vorder- wie Rückseite der Kirche für die barrierefreie Rampe aufgenommen. Eine 33 Meter lange Rampe entwickelt sich aus der Fläche des Platzes im Westen der Kirche. Sie beginnt am westlichen Querschiff und endet an der westlichen Eingangstreppe am Haupteingang. Zum Platz hin stuft sich die Rampe als Treppenanlage ab. Es wird so möglich, die Rampe jederzeit und überall zu betreten. Durch die Breite der Rampe war es möglich, einen Handlauf in der Mitte zu erstellen, der von beiden Seiten benutzt werden kann. Es wird so gewährleistet, dass für jeden Bedarf ein Handlauf zu Verfügung steht.



**Abb.4-5** Barrierefreie Erschließung Gedächtniskirche Speyer

Die Treppenanlage wird an die eigentliche Kirchenfassade über drei breite Sitzstufen angebunden. Die vielschichtige Fassadengestaltung der Kirche wird so flächig aufgenommen.

In diesem Falle wurde eine schiefe Ebene erstellt, die aufgrund ihrer Breite den Handlauf mittig aufnehmen konnte und es wurde eine beidseitige, den Fähigkeiten entsprechende Nutzung ermöglicht. Die Stufen wurden dieser Rampe angepasst. Auf Zwischenpodeste konnte aufgrund der flachen Neigung (4,75 Prozent) verzichtet



werden. Die Entwässerung wird über die Fläche gewährleistet. Der Pflasterbelag wurde wie auf dem gesamten Platz ausgeführt. Um die Erschütterungen durch das Kopfsteinpflaster zu minimieren und das Auswaschen der Fugen zu verhindern, wurde der Fugenmasse ein Kunststoffzusatz beigefügt.

Zum Platz stuft sich die Rampe zur Treppenanlage ab, so dass sie jederzeit von jeder Stelle des Platzes aus betreten werden kann.



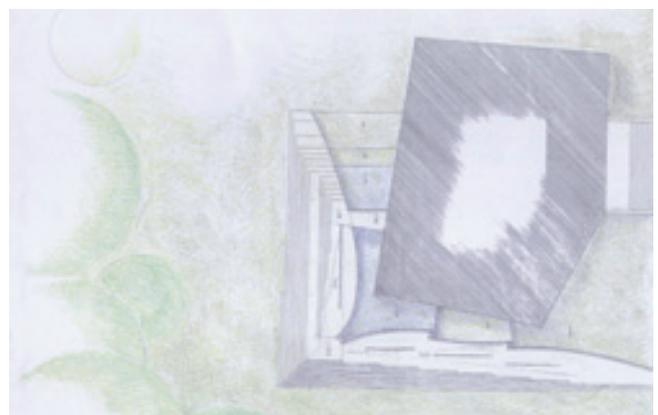
**Abb.6-7** *Barrierefreie Erschließung Gedächtniskirche Speyer*

### **Renaissanceschloss Ponitz (Altenburger Land/Thüringen)**

Das Renaissanceschloss Ponitz, am Dorfplatz gelegen, orientiert sich mit der Eingangsfassade zum Platz und mit den anderen Fassaden zum Park.

Das Renaissanceschloss wird vom Förderverein, welcher auch Betreiber ist, instandgehalten und es konnte erreicht werden, es vor dem Verfall zu retten. Regelmäßige Veranstaltungen, wie Konzerte und Ausstellungen, bieten ein abwechslungsreiches kulturelles Angebot.

Um allen Besuchern, auch behinderten Menschen, den Zugang zum Schloss zu ermöglichen, ist eine barrierefreie Erschließung zum rückwärtigen Zugang zu entwickeln. Der projektierte Aufzug im Gebäude kann von diesem Eingang schwellenlos erreicht werden, der Haupteingang ist nur über weitere interne Stufen erreichbar. Ziel soll es sein, einen gleichberechtigten weiteren Zugang zu entwickeln und diesen in die Gartenanlage funktional einzubinden.



**Abb.8** *Barrierefreie Erschließung Renaissanceschloß Ponitz*



## Entwurf

Der rückwärtige Eingang liegt 1,86m über dem Straßenniveau. Um diese Höhe zu überbrücken, wird eine schiefe Ebene im Parkbereich vorgeschlagen, welche sich mittels Stufen und Sitzstufen zum Gelände abtreppt. Die schiefe Ebene distanziert sich zum Schloss und wird durch unterschiedlich hohe Niveaus angeschlossen. Diese Flächen können individuell gestaltet werden und unterstreichen den Charakter des Gebäudes. Die geschwungene Form ermöglicht es, den unregelmäßigen Grundriss des Schlosses aufzunehmen. Die schiefe Ebene mit den Treppenstufen umfasst das Gebäude und bildet einen Rahmen. (s. Abb. 9-10)

Funktional öffnet sich die Anlage zum Park und kann als zusätzliche Veranstaltungsfläche genutzt werden, z. B. als Treppentheater, für regionale Märkte, Feste und private Veranstaltungen. Das Schloss kann nun auch im Sommer einen eigenständigen Außenraum entwickeln und bietet die Möglichkeit, unabhängig von den Öffnungszeiten, individuell wahrgenommen zu werden. Eine kleine Brücke überspannt den „Wassergraben“ und endet im Raum des Aufzuges.

Diese barrierefreie Erschließung fügt sich in das gesamte Ensemble ein und wird als „Skulptur im Garten“ wahrgenommen. Eine gemeinsame Nutzung wird so unterstützt und fördert die Inklusion.



**Abb.9-10** Barrierefreie Erschließung Renaissanceschloß Ponitz



# Personen und Kontakte

## Jörn Berding



Studium der Geographie an der Westfälischen-Wilhelms Universität Münster mit Abschluss Diplom 2009, Diplomarbeit zum Thema „Design für Alle als Beitrag zur Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit von Städten – Analyse eines internationalen Marketinginstrumentes am Beispiel

der Flag of Towns and Cities for All“

Seit 2009 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt

Tätigkeitsschwerpunkte: Nachhaltige Verkehrs-, Raum- und Tourismusedwicklung, insbesondere im Kontext von demographischem Wandel, Design für Alle und Barrierefreiheit. Mitarbeit v.a. in europäischen (u.a. UrbSpace – enhancing the attractiveness and quality of the urban environment) und regionalen Projekten zu den genannten Themenbereichen

### Kontakt

Institut Verkehr und Raum  
Fachhochschule Erfurt  
Altonaer Straße 25  
99085 Erfurt

Tel.: 03 61/67 00-395  
joern.berding@fh-erfurt.de

## Ginger Claassen



Studium der Informatik an der Universität Paderborn und der School of Computer Science (Ottawa, Kanada). Herr Claassen hat über 10 Jahre als studentische Hilfskraft im C-LAB, einer Kooperation der Universität Paderborn und der Siemens AG, im Bereich Accessibility bzw. Design für Alle gearbeitet.

Herr Claassen ist selber blind und kennt daher aus seinem persönlichen Lebens- und Arbeitsumfeld die Probleme und Barrieren, denen Menschen mit Behinderungen in der modernen Informations- und Kommunikationsgesellschaft gegenüber stehen.

Seit 2008 arbeitet Herr Claassen für das Siemens Accessibility Competence Center und die Siemens Access Initiative, die firmeninterne übergreifende Bemühung, die verschiedenen Siemens Produkte und Dienstleistungen wie Software, Internetportale, Arbeitsplätze, ICT, Hausgeräte und öffentliche Verkehrsmittel barrierefrei zu gestalten.

Herr Claassen ist in verschiedenen kommerziellen und EU geförderten Forschungsprojekten eingebunden gewesen, gibt Workshops im Bereich „Design für Alle“ für Kunden und Kollegen und präsentiert verschiedene barrierefreie Lösungen auf internationalen Messen und Konferenzen.

### Kontakt

Siemens AG, Corporate Technology  
Accessibility Competence Center  
Fürstenallee 11, 33102 Paderborn

Tel.: 052 51/6 061 49  
ginger.claassen@siemens.com

## Eckhard Feddersen



Dipl. Ing. Eckhard Feddersen (Jg. 1946) versteht sich als Mittler. Seit 1973 baut er im sozialen Bereich für alte Menschen, Menschen mit Behinderungen und Kinder: „Eine qualitätvolle Architektur kann Benachteiligungen ausgleichen und integrativ in der Gesellschaft wirken.“

Nach seinem Architekturstudium (1966 - 71: TU Karlsruhe, USA, TU Berlin) und Assistenz am Fachbereich Architektur der TU Berlin (1971 - 75) gründete er mit Wolfgang von Herder 1973 ein Architekturbüro in Berlin. Daneben war er von 1980 bis 1982 Lehrbeauftragter für Entwerfen und Baukonstruktion an der TU Berlin. Feddersen war Planungsdirektor für die Bauausstellung Berlin 1999.

2002 gründete Eckhard Feddersen das Büro feddersen-architekten und fokussierte sich weiter auf das Thema Sozialimmobilien. 2003 initiierte er den „Kompetenzkreis Gesundheit, Pflege und Behinderung in Berlin“ mit Akteuren aus Politik, Gesundheitsversorgung und Wohlfahrtspflege. 2009 gab er gemeinsam mit Insa Lüdtke den Entwurfsatlas „Wohnen im Alter“ heraus. Eckhard Feddersen ist Gründungsmitglied des interdisziplinären Experten-Netzwerks für Sozialimmobilien „Netzwerk S“.

### Kontakt

Reuchlinstraße 10-11  
10553 Berlin

Tel.: 030/3499 08-0  
Fax: 030/3499 08-88  
mail@feddersen-architekten.de  
www.feddersen-architekten.de

## Ursula Fuss



Ursula Fuss hat ihre akademischen Studien in Architektur an der FH Wiesbaden und an der Hochschule der bildenden Künste in Frankfurt am Main, Städelschule, bei Peter Cook abgeschlossen. Die beruflichen Erfahrungen hat sie in verschiedenen Architekturbüros

gesammelt, bis sie das eigene Architekturbüro in Frankfurt am Main gründete. Qualifiziert hat sie sich neben der selbstständigen Arbeit in der Lehre an verschiedenen Hochschulen und durch Fachvorträge.

Schwerpunkt der Themenbereiche ist das barrierefreie Bauen und die Entwicklung von barrierefreien Gesamtkonzepten für unterschiedliche architektonische Aufgaben. Auf Grund ihrer eigenen Rollstuhlnutzung entwickelt sie optimierte und praxisorientierte barrierefreie Lösungskonzepte. Zur derzeitigen Aufgabe gehört die Leitung eines Seminars „barrierefreies Bauen“ an der TU Darmstadt.

### Kontakt

Am Villaberg 2  
60388 Frankfurt

Tel.: 0 61 09 / 72 20 50  
Fax: 0 61 09 / 72 20 51  
architektur@con-fuss.de  
www.con-fuss.de

# Personen und Kontakte

## Hilke Groenewold



Dipl.-Ing., Architektin und Sachverständige für Barrierefreiheit in Stadt- und Raum und Architektur.

Seit 2008 als Sachverständige für Barrierefreiheit tätig. Büroschwerpunkte sind Projektbegleitung in Hochbau-, Freiraum und Ausstel-

lungsarchitektur, Beratung, Gutachtenerstellungen sowie die Leitung und Durchführung von Seminaren und Lehrgängen. Bürogemeinschaft und Kooperation mit Dr.-Ing. Petra Zadel-Sodtke.

### Mitgliedschaften

- Gewähltes Mitglied im Ausschuss Barrierefreies Planen und Bauen AK Berlin
- AG Bauen, Wohnen und Wohnumfeld des Landesseniorenbeirats Berlin
- Referat Barrierefreies Planen und Bauen des Deutschen Schwerhörigenbund e.V.
- Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland (EDAD)
- Deutsche Sachverständigen Gesellschaft (DESAG)

### Kontakt

E-Mail: [info@barrierefreiheit-architektur.de](mailto:info@barrierefreiheit-architektur.de)  
Tel.: 030/88929200  
[www.barrierefreiheit-architektur.de](http://www.barrierefreiheit-architektur.de)

## Manfred Häpp



Diplomverwaltungswirt FH, Betriebswirt Wirtschaftsakademie, Geschäftsinhaber concepts for communication Manfred Häpp seit 2006

Berufserfahrung: Praktische Tätigkeit in Verwaltungsabläufen und im Bereich Wissensmanagement

bei der Freien Akademie Bonn. Traineeprogramm in einem mittelständischen Baubetrieb, Projekt „Koopatives Lernen und Bauen“ zwischen Bau-Medien-Zentrum Düren und der Deutschen Bundesstiftung Umwelt. Arbeitsschwerpunkte: Recherche von Marktpotenzialen, Fachinformationen sowie Direktvertrieb von Seminaren mit bauökologischen Aspekten. Spezialisierung auf generationengerechtes Bauen und Energieeffizienz (Konzepte und Finanzierung), Begleitung und Beratung zu Verwaltungsabläufen bei Antragstellung oder Leistungserbringung durch Träger der öffentlichen Hand.

Fachautor; Referent in der Fort- und Weiterbildung, Zusammenarbeit mit Handwerkern in der Neukundengewinnung und Kundenbetreuung sowie im Aufbau eines Empfehlungsmarketings; Netzwerkarbeit, Konzeptumsetzung des Universal Designs in der Beraterpraxis; Projektmitarbeit

### Kontakt

concepts for communication  
Mirweiler Weg 22a  
52349 Düren

Tel.: 0 24 21 / 44 07 71  
Fax 0 24 21 / 4 07 68 68  
[m.haep@bmz-dueren.de](mailto:m.haep@bmz-dueren.de), [www.bmz-dueren.de](http://www.bmz-dueren.de)

## Wolfgang Hasch



Studium Bauingenieurwesen an der Universität in Kassel.

Ab 1963 angestellt bei der Fröhlich Bau AG in Felsberg, zunächst als Bauleiter, 1973 Oberbauleiter und Prokurist, 1984 Abteilungsleiter Betonfertigteilwerk/Transportbeton/Kieswerk, Geschäftsführer eines Recyclingunternehmens.

1991 Entwicklung des Kasseler Sonderbordsteines zusammen mit Mitarbeitern der Kasseler Verkehrsgesellschaft und anschließende Patentanmeldung.

Nach Konkurs der Fröhlich Bau AG Übernahme des Patentes, der Mitarbeiter und der Betriebsmittel und gemeinsam mit Partner Gründung der PROFILBETON GmbH und deren geschäftsführender Gesellschafter.

### Kontakt

PROFILBETON GmbH  
Waberner Straße 40  
34582 Borken-Großenenglis

[www.profilbeton.de](http://www.profilbeton.de)

## Dr. Bernd Hunger



Dr.phil., Dr.-Ing., Stadtplaner und Stadtsoziologe in Berlin.

Referent für Wohnungs- und Städtebau, Forschung und Entwicklung beim GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V.

Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, Vorsitzender des Kompetenzzentrums Großsiedlungen Berlin e.V.

### Arbeitsschwerpunkte

- Stadtumbau Ost und West
- Städtebauliche und soziale Weiterentwicklung von Großsiedlungen
- Soziale Stadt
- integrierte Stadtentwicklungskonzepte
- Baukultur im Wohnungs- und Städtebau
- Strategien zum Zusammenwirken von Kommunen und Wohnungswirtschaft in der Stadtentwicklung

### Kontakt

GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V.  
Referat Wohnungsbau, Städtebau, Forschung und Entwicklung  
Mecklenburgische Str. 57, 14197 Berlin

Tel.: 030/82403174  
Fax: 030/82403179  
[hunger@gdw.de](mailto:hunger@gdw.de)  
[www.gdw.de](http://www.gdw.de)

# Personen und Kontakte

## Günter Laubinger



- 1973 Bürokaufmann, IHK Kassel
- 1986 Betriebswirt, HK - Wiesbaden
- 1987 Fa. Rinn Heuchelheim (Außendienst)
- 1993 Fachkaufmann Marketing
- 1999 Prokurist, Mitglied der Geschäftsleitung Rinn Beton- und Naturstein GmbH & Co. KG

### Kontakt

Rinn Beton- und Naturstein GmbH & Co. KG  
Rodheimer Straße 83  
35452 Heuchelheim

Tel.: 06 41/6 00 9134  
Fax: 06 41/6 00 92 29  
www.rinn.net

## Tanja Leis



Dipl.-Kffr. (Jg. 1978, geb. in Kaiserslautern), ist seit 2008 Projektleiterin im RKW Kompetenzzentrum. Bislang arbeitete sie in den Bereichen Bauwirtschaft, Dienstleistungen und Handel. Dort war sie für verschiedene Projekte wie bspw. „Grenzüberschreitende Kooperatio-

nen im Baubereich“ und „Internationale Markterschließung im Bereich Energieeffizienz“ verantwortlich. Seit 2011 leitet sie gemeinsam mit Beate Schlink das Projekt „Design für Alle“. Frau Leis ist gelernte Industriekauffrau. Ihre Ausbildung absolvierte sie von 1998-2001 bei den Technischen Werken Kaiserslautern (TWK). Nach ihrer Ausbildung war sie im Personalbereich eingesetzt. An ihre Tätigkeit bei der TWK schloss sich ein betriebswirtschaftliches Studium an der Johannes-Gutenberg Universität zu Mainz an. Während ihres Studiums sammelte sie sowohl Praxiserfahrung (u. a. als Diplomandin bei der Weidenhammer Packaging Group) als auch Auslandserfahrung (während eines Auslandssemesters an der Handelshochschule Warschau). Bis 2008 war Frau Leis für die Projektentwicklungsgesellschaft des Landes Rheinland-Pfalz mbH tätig.

### Kontakt

RKW Kompetenzzentrum  
Düsseldorfer Str. 40 A  
65760 Eschborn

Tel.: 0 61 96 / 4 95-35 25  
leis@rkw.de  
www.rkw.de/dfa  
www.rkw-kompetenzzentrum.de

## Nadine Metlitzky



Dipl.-Ing. (FH), Architektin

Öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige für Barrierefreies Bauen (IHK Erfurt). Zertifizierte Sachverständige, Sachverständige für Immobilienbewertung ZIS Sprengnetter Zert (S), Fach-

buchautorin, Referentin der Bildungswerke der Architektenkammern Berlin, Bremen, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Sachsen, Schleswig-Holstein und Thüringen sowie der Akademie der Ingenieure, Mitbegründerin des Factus 2 Instituts®

2001 Gründung Architektur und Sachverständigenbüro für Barrierefreies Bauen

2006 Gründung des Factus 2 Institut®

### Veröffentlichungen (IRB Verlag)

Behinderungsbedingter Mehrbedarf BMB  
Fraunhofer IRB Verlag ISBN 978-3-8167-7326-92006

Barrierefrei Städte Bauen  
Fraunhofer IRB Verlag ISBN 978-3-8167-7653-6

18040 Norm zur Barrierefreiheit im Fokus des Bauordnungsrechts  
Fraunhofer IRB Verlag ISBN 978-3-8167-8409-8

### Kontakt

Lange Brücke 38, 99084 Erfurt

Tel.: 03 61/550 79 66  
Fax: 03 61/550 79 92  
info@factus-2-institut.com  
www.factus-2-institut.com

## Dr. Peter Müller



- Promotion 1990 in der Politikwissenschaft
- seit 1981 Medizinjournalist und Buchautor
- mehrere Stationen als Redakteur bei Öffentlich-Rechtlichen und Privaten Sendern
- seit 1995 Freier Journalist
- seit 1996 Sprecher und ab 2003 Vorsitzender des Vorstands der Stiftung Gesundheit.

### Kontakt

Stiftung Gesundheit  
Gemeinnützige rechtsfähige Stiftung  
bürgerlichen Rechts  
Behringstraße 28 a  
22765 Hamburg

Tel.: 040/80 90 87-0  
Fax: 040/80 90 87-555  
info@stiftung-gesundheit.de  
www.stiftung-gesundheit.de

# Personen und Kontakte

## Alexander Nix



Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt, seit 20 Jahren selbstständig tätig als Garten- und Landschaftsarchitekt in der Bürogemeinschaft CONTUR 2. Dozent an privaten und öffentlichen Bildungseinrichtungen

### Mitglied im

- Bund Deutscher Landschaftsarchitekten (BDLA)
- International federation of landscape architects (IFLA)
- Architektenkammer Nordrhein-Westfalen (AKNW)
- Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau (FLL)

Mitautor des Fachbuches „Gärten für Menschen mit Demenz“,  
Mitgründer des Institutes für humane Umfeldplanung, MenschWerk

### Kontakt

Garten- und Landschaftsarchitekt BDLA  
Contur 2 - Alexander Nix

Neuer Trassweg 29  
51427 Bergisch Gladbach

Tel.: 0 22 04 / 2 29 76  
Fax: 0 22 04 / 6 03 50  
nix@contur2.de  
www.contur2.de

## Prof. Andreas Paul



Dipl.-Ing. - Studium der Landespflege, Landschaftsarchitektur und Stadtentwicklung; freiberufliche und angestellte Tätigkeit in privaten Büros; Abteilungsleiter im kommunalen Grünflächenamt der Landeshauptstadt Mainz mit Schwerpunkten Bauleitplanung, Objektplanung, Sanierung und Neubau, Gartendenkmalpflege und Öffentlichkeitsarbeit; Berufung zum Professor und Mitarbeit beim Aufbau der neu gegründeten Fachhochschule Erfurt; Berufung zum Professor an die Fachhochschule Wiesbaden, heute Hochschule RheinMain, Studiengänge Landschaftsarchitektur (B. Eng.) + Umweltmanagement und Stadtplanung in Ballungsräumen (M. Eng.); Schwerpunkte der Lehre: Freiraumplanung in Ballungsräumen und ländlichem Raum, Moderation von Beteiligungsprozessen, Projektmanagement, besonderes Engagement, Studierenden die komplexen Planungszusammenhänge an Praxisprojekten begreiflich zu machen; Schwerpunkte der Forschung und Entwicklung: Freiraumentwicklung im Wohnungsbau, urbane Freiraumsysteme, generationsübergreifende Freiräume, nachhaltige Planungs- und Entwicklungsprozesse; Schwerpunkte der Beratung: Analysen, Bewertungen, Strukturkonzepte und Strategien für Projektentwicklungen und Planungen; Veröffentlichungen, Vorträge, nationale und internationale Workshops und wissenschaftliche Fachreisen; Soziales Engagement: Beratung von Bürgern, Vereinen und Institutionen, die sich für eine lebenswerte und nachhaltige Stadt- / Freiraumentwicklung einsetzen

### Kontakt

Hochschule RheinMain  
von-Lade-Straße 1, 65366 Geisenheim / Rheingau  
andreas.paul@hs-rm.de

## Dr. Markus Rebstock



Dipl.-Geogr. Studium der angewandten Geographie / Raumentwicklung an der Universität Trier. Seit September 2001 als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt in verschiedenen Forschungsprojekten mit dem Schwerpunkt Design für Alle

und Barrierefreiheit im Verkehr und Tourismus tätig. Seine Promotion „Instrumente zur Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr - Fallstudie zur Anwendbarkeit in ländlich geprägten Tourismusregionen“ am Fachbereich Geographie der Universität Trier wurde 2009 erfolgreich abgeschlossen. Dr. Rebstock ist Leiter des Arbeitskreises 2.5.3 Barrierefreie Verkehrsanlagen und Mitglied im Arbeitsausschuss 2.5 Anlagen des Fußgänger- und Radverkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV). Daneben ist er Vorsitzender des Beirates des BKB Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit e.V., Vorstandsmitglied im Europäischen Institut Design für Alle in Deutschland e. V. (EDAD) sowie u.a. Mitglied im Arbeitsausschuss Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum (NA 005-01-11-01 AK), Normenausschuss Bauwesen (NABau) des Deutschen Instituts für Normung e.V., im European Concept for Accessibility Network (EuCAN) und in der Arbeitsgruppe „Barrierefreie Umweltgestaltung“ der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation e.V. (BAR).

### Kontakt

Institut Verkehr und Raum der FH Erfurt  
Altonaer Str. 25 • 99085 Erfurt  
PF 45 01 55 • 99051 Erfurt

Tel.: 03 61 / 67 00-6 55  
Fax: 03 61 / 67 00-7 57, rebstock@fh-erfurt.de

## Jascha Rohr



Philosoph und Soziologe (M.A.) Mitgründer und Geschäftsführer des Instituts für Partizipatives Gestalten. Ehemals Gründer und Geschäftsführer der Permakultur Akademie, Mitgründer und Geschäftsführer der weXelwirken GbR, Aufsichtsrat der self eG (HUB Berlin). Studium an der London Guildhall University (historischer Musikinstrumentenbau), der Universität Trier und der Universität Oldenburg (Psychologie, Soziologie und Philosophie), ehem. Assoziierter des Graduiertenkollegs „Technisierung und Gesellschaft“ der Universität Darmstadt. Besondere Auszeichnungen: OLB/EWE Preis für besondere studentische Leistungen, Stipendiat des Schumacher College England, Stipendiat der Heinrich-Böll-Stiftung, Future Global Leader der Bertelsmann Stiftung und des Österreichischen Außenministeriums. Arbeit als Konzeptentwickler, Moderator und Begleiter partizipativer Gestaltungs- und Organisationsprozesse. Inhaltliche Schwerpunkte liegen in den Bereichen Innovation, Zusammenarbeit, Führung, Organisation und Nachhaltigkeit. Trainings und Veröffentlichungen zu diesen Themen ergänzen seine Arbeit.

Jascha Rohr arbeitet an neuen Wegen der Zusammenarbeit, auf denen wir uns zu unseren individuellen Potentialen ermächtigen, um unsere gemeinsamen Potentiale in vielfältigen, lebendigen Prozessen zu entdecken.

Jascha Rohr arbeitet an neuen Wegen der Zusammenarbeit, auf denen wir uns zu unseren individuellen Potentialen ermächtigen, um unsere gemeinsamen Potentiale in vielfältigen, lebendigen Prozessen zu entdecken.

### Kontakt

INSTITUT FÜR PARTIZIPATIVES GESTALTEN  
Alte Ziegelei 6, 26197 Huntlosen  
j.rohr@partizipativ-gestalten.de  
Skype & Twitter: jascharohr  
Tel.: 0 44 87 / 99 96 90  
www.partizipativ-gestalten.de

# Personen und Kontakte

## Beate Schlink



M. A.; Studium der Germanistik und Evangelischen Theologie an der Johann Wolfgang Goethe Universität, Frankfurt Projektleiterin im RKW Kompetenzzentrum.

Bisherige Arbeitsgebiete u. a.: Gesamtwirtschaft/Technologie-transfer; RKW-Kooperationsbörse, EU-Projekte zur KMU-Förderung (Europäische Netzwerke/ internationale Kooperationen, Lernen am Arbeitsplatz im Hotel- und Gastronomiegewerbe, familienfreundliche Netzwerke, Gender Mainstreaming in der Nahrungsmittelindustrie), Corporate Social Responsibility, zukunftsfähige Personalpolitik im Groß- und Außenhandel, Transferprojekt Design für Alle - Marktchancen für kleine und Mittlere Unternehmen

### Kontakt

RKW Kompetenzzentrum  
Düsseldorfer Str. 40 A  
65760 Eschborn

Tel.: 0 6196 / 4 95-35 21  
schlink@rkw.de  
www.rkw.de/dfa  
www.rkw-kompetenzzentrum.de

### Veröffentlichungen:

Schlink, B.; Schreurs, M. (2009): 2015: Personal im Groß- und Außenhandel. Handlungshilfen zur Entwicklung zukunftsfähiger Personalstrukturen im Unternehmen, BGA Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen e.V. (Hrsg.), Berlin  
Schlink, B. (2008): Familienfreundlich in die Zukunft - Personalstrategien im Wettbewerb um Fachkräfte und Kunden, in: RKW-Magazin 2/2008, Eschborn  
Schlink, B. (2007): Unbenannte Praxis: Lernen am Arbeitsplatz, in: RKW-Magazin 2/2007, Eschborn  
Schlink, B. (2006): Familienfreundliche Personalkonzepte sind von strategischer Bedeutung, in: RKW-Magazin 4/2006, Eschborn  
Bechert, S./Schlink, B. (2005): Genderkompetenz als Instrument nachhaltiger Personalpolitik, in: Zukunftssicherung durch nachhaltige Kompetenzentwicklung in kleinen und mittleren Unternehmen der Ernährungs-wirtschaft, ISBN 3-00-016476-6

## Caroline Wagner



Nach dem Studium der Stadtplanung und der Architektur in Karlsruhe und Kopenhagen absolvierte Caroline Wagner das Referendariat im Städtebau. Nach einer dreieinhalbjährigen Tätigkeit für den Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München arbeitet sie

seit 2007 als Stadtraummanagerin für das Dezernat Planen und Bauen.

Im Stadtraummanagement betreut sie neben konkreten Projekten und Verfahren als einen Schwerpunkt die Erarbeitung des Gestaltungshandbuches für den öffentlichen Raum in der Innenstadt

### Kontakt

Stadt Köln - Der Oberbürgermeister  
Dezernat VI - Planen und Bauen  
Willy-Brandt-Platz 2  
50679 Köln

Tel: 02 21 / 2 21-2 70 77  
Fax: 02 21 / 2 21-2 23 44  
caroline.wagner@stadt-koeln.de

## Dr. Petra Zadel-Sodtke



Dr.-Ing.; Landschaftsarchitektin und Sachverständige für Barrierefreiheit sowie für Angewandte Gestaltpsychologie. Nach dem Studium der Landschaftsplanung an der TU Berlin und ihrem Praktikum bei Roberto Burle Marx war sie 5 Jahre als Projektleiterin im Bereich Objekt-

planung bei Hannelore Kossel in Berlin tätig. Danach Promotion im Bereich Baukonstruktion, Entwurf und Angewandte Gestaltpsychologie. Über die Wahrnehmungspsychologie bzw. Objektive Ästhetik kam sie zur Barrierefreiheit bzw. Design for all. 2009 Gründung des Büros STADT.LAND.MENSCH mit dem Schwerpunkt Barrierefreier Städtebau und Außenraum. Tätigkeitsfelder sind Beratung, Planung und Lehre. Sie arbeitet in einer Architekturbürogemeinschaft sowie in Kooperationen zusammen, so auch mit Frau Groenewold. Sie lebte 12 Jahre im Ausland: Indien, Spanien und Brasilien.

### Mitgliedschaften

Architektenkammer Berlin  
Bund Deutscher Landschaftsarchitekten  
Deutsche Sachverständigen Gesellschaft (DESAG)  
Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland (EDAD)  
Förderverein Bundesstiftung Baukultur

### Kontakt

Tel.: 030 / 88 92 92-10  
service@stadt-land-mensch.de  
www.stadt-land-mensch.de

# Weiterführende Literatur, nützliche Links

## Design für Alle

### Malte Klein-Luyten et al.

Impulse für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung durch Orientierung von Unternehmen und Wirtschaftspolitik am Konzept Design für Alle - Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie, Berlin, Essen 30.04.2009  
download der Kurz- und Langfassung unter: <http://www.bmwi.de/DE/Mediathek/publikationen,did=302026.html>

### RKW Kompetenzzentrum

Projektwebsite „Design für Alle – Marktchancen für kleine und mittlere Unternehmen“ mit Veranstaltungen, Vorträgen, Veröffentlichungen (z.T. in Audio-Version) zum download, Links u.a.  
[www.rkw-kompetenzzentrum.de/dfa](http://www.rkw-kompetenzzentrum.de/dfa)

### Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie/ Bundesministerium für Familien, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.)

Design für Alle: funktional, nutzerfreundlich und ästhetisch  
Faktenblatt 3 „Wirtschaftsfaktor Alter“, April 2010  
download unter:  
<http://www.bmwi.de/DE/Mediathek/publikationen,did=342266.html>

### Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland e.V.

Kompetenznetzwerk und Mitglied des EIDD – „Design for All Europe“ mit Partnern in 23 europäischen Staaten  
[www.design-fuer-alle.de](http://www.design-fuer-alle.de)

### Bundesministerium für Arbeit und Soziales, 2011

Unser Weg in eine inklusive Gesellschaft – Der Nationale Aktionsplan der Bundesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention, Kap. 3.9.1 Kultur und Freizeit – Design für Alle  
<http://www.bmas.de/DE/Service/Publikationen/a740-aktionsplan-bundesregierung.html>

## Barrierefreiheit

### Bundeskompetenzzentrum Barrierefreiheit e. V.

Bauen/Wohnen, Verkehr, Tourismus, Kultur u.a. aus Sicht der Behindertenverbände, Projekte, Veranstaltungen, Veröffentlichungen  
<http://www.barrierefreiheit.de>

### Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie/ Bundesministerium für Familien, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.)

„Barrierefreiheit: Zugänglichkeit für Alle sicherstellen“  
Faktenblatt 4 „Wirtschaftsfaktor Alter“, April 2010  
download unter:  
<http://www.bmwi.de/DE/Mediathek/publikationen,did=342268.html>

## Bauen für Alle

### Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung:  
Modellvorhaben "Innovationen für familien- und altengerechte Stadtquartiere" u.a. Sondergutachten "Barrierefreie Stadtquartiere", Forschungsergebnisse, Veranstaltungen, Veröffentlichungen (ExWoSt-Programm)  
[http://www.bbr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/InnovationenFamilieStadtquartiere/01\\_\\_Start.html](http://www.bbr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/InnovationenFamilieStadtquartiere/01__Start.html)

### **Gestaltung urbaner Freiräume: Dokumentation der Fallstudien**

Werkstatt: Praxis Heft 61

[http://www.bbsr.bund.de/nn\\_21888/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/WP/2008/heft61\\_\\_DL,templated=raw,property=publicationFile.pdf/heft61\\_DL.pdf](http://www.bbsr.bund.de/nn_21888/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/WP/2008/heft61__DL,templated=raw,property=publicationFile.pdf/heft61_DL.pdf)

### **Stadtquartiere für Jung und Alt - Europäische Fallstudien**

Werkstatt: Praxis Heft 34

<http://d-nb.info/1000128016/34>

### **Leben ohne Barrieren**

Informationen für/über Bauherren, Architekten, Handwerksbetriebe, Hersteller;

Schulungen mit DEKRA-Zertifikat, Fachliteratur, Veranstaltungen

[http://www.lebenohnebarrieren.de/index.php?option=com\\_htmlmap&view=htmlmap&id=1&tmpl=index&Itemid=29](http://www.lebenohnebarrieren.de/index.php?option=com_htmlmap&view=htmlmap&id=1&tmpl=index&Itemid=29)

### **Nullbarriere**

Informationen rund um barrierefreies Planen, Bauen und Wohnen, DIN-Normen, Anbieter und Produkte, Weiterbildung, Fachliteratur, Forum für Nutzer und Experten

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

### **Rau, Ulrike (Hrsg.), 2010**

Barrierefrei - Bauen für die Zukunft.

Bauwerk Verlag GmbH; 2. Auflage, 2010

ISBN 978-3-89932-290-3

(3. Auflage erscheint Anfang 2013; ISBN 978-341022992-6)

### **Kultur für Alle**

#### **Föhl, Patrick S.; Erdrich, Stefanie; John, Hartmut; Maaß, Karin (Hrsg.), 2007**

Das Barrierefreie Museum. Theorie und Praxis einer besseren Zugänglichkeit.

transcript Verlag, Bielefeld, 2007

ISBN 3-89942-576-6

#### **Gaube, Svenja**

Barrierefrei Konzipieren und Gestalten. Leitfaden für Ausstellungen im Deutschen Technikmuseum Berlin.

© Deutsches Technikmuseum Berlin, 2008

#### **Groenewold, Hilke, 2012**

Ausstellungen barrierefrei.

Internet-Artikel unter: <http://nullbarriere.de/ausstellung-barrierefrei.htm>

#### **Landesverband der Museen zu Berlin; Senatskanzlei Berlin- Kulturelle Angelegenheiten (Hrsg.), 2011**

Checkliste zur Konzeption und Gestaltung von barrierefreien Ausstellungen.

Download unter: [www.lmb.museum/barrierefreiheit](http://www.lmb.museum/barrierefreiheit)

#### **Deutscher Museumsbund e.V. (Hrsg.), 2012**

Linksammlung zu Barrierefreiheit in Museen und kulturellen Einrichtungen

[http://www.museumsbund.de/de/das\\_museum/themen/barrierefreiheit\\_im\\_museum/links\\_literatur/?STIL=0](http://www.museumsbund.de/de/das_museum/themen/barrierefreiheit_im_museum/links_literatur/?STIL=0)

# Bildverzeichnis

## **Einführung**

Alle Abb. RKW Kompetenzzentrum

## **Metlitzky**

Alle Abb. ©Factus 2 Institut®

## **Wagner**

Alle Abb. Stadt Köln, Gestaltungshandbuch für die Kölner Innenstadt/Büro Rehwaldt Landschaftsarchitekten

## **Berding**

Abb. 1-3 Rebstock, Berding und Herfert u.a. 2010, S. 30 / 31

Abb. 4 Rebstock, Berding und Herfert u.a. 2010, S. 121

Abb. 5-6 Rebstock, Berding und Herfert u.a. 2010, S. 93 / 124

## **Rebstock**

Alle Abb. Rebstock

## **Laubinger**

Alle Abb. RINN Beton Beton- und Naturstein GmbH

## **Hasch**

Alle Abb. Hasch, PROFILBETON GmbH

## **Claasen**

Abb. 1 Statistisches Bundesamt 2007

Abb. 2 Claasen

Abb. 3 Statistisches Bundesamt 2006

## **Hunger**

Abb. 1 bis 4 Deutscher Bauherrenpreis Modernisierung 2011, Hrsg. Arbeitsgruppe KOOPERATION GdW-BDA-DST, Berlin 2011

Abb. 5 Deutscher Bauherrenpreis Neubau 2012, Hrsg. Arbeitsgruppe KOOPERATION GdW-BDA-DST, Berlin 2012

Abb. 6 Deutscher Bauherrenpreis Neubau 2012, Hrsg. Arbeitsgruppe KOOPERATION GdW-BDA-DST, Berlin 2012 (Christa Lachenmaier)

Abb. 7 und 8 Deutscher Bauherrenpreis Neubau 2012, Hrsg. Arbeitsgruppe KOOPERATION GdW-BDA-DST, Berlin 2012

## **Rohr**

Alle Abb. IPG

## **Paul**

Abb. 1-14 A. Paul

Abb. 15 Thomas Dittkuhn

Foto im Anhang: Alexander Peters

### **Nix**

Abb 1 Quelle: MenschWerk

Abb 2 Quelle: MenschWerk

Abb 3 Quelle: Erlau AG

Abb 4 Quelle: Fotolia

Abb 5 Quelle: nach Gruehn D. und Hoffmann A. Uni Dortmund (s. Literaturverzeichnis Nr.6)

Abb 6 Quelle: nach Prognos AG (s. Literaturverzeichnis Nr. 16)

### **Häpp**

Abb. 1 Ratgeber Immobilienleasing 2008 / 2009 – ein Leitfaden für den Mittelstand; aus:

Initiativbanking 1 / 2012

Abb. 2 empirica/LBS Research

Abb. 3 Statistisches Bundesamt/LBS Research

### **Feddersen**

Abb. 1-3 Ronald Grunert-Held, Nürnberg

Abb. 4-8 feddersenarchitekten

### **Müller**

Abb. 1 Grischa Georgiew - Fotolia

Abb. 2 Peter Atkins - Fotolia

Abb. 3 Stiftung Gesundheit

Abb. 4 FikMik - Fotolia

### **Groenewold**

Abb. 1 blista

Abb. 2 Hilke Groenewold nach Factus 2, Projekt LeitPunkte

Abb. 3 Hilke Groenewold

Abb. 4a Hilke Groenewold

Abb. 4b blista

Abb. 5-6 Idee und Zeichnung H. Groenewold, P. Zadel-Sodtke

### **Fuss**

Alle Abb. U. Fuss, c.f. Architekten





**Kommunen**, die im Design für Alle planen, gestalten nachhaltig und orientieren sich an den Bedürfnissen unserer sich wandelnden Gesellschaft. Sie beteiligen die Bürger schon im Vorfeld an Entscheidungsprozessen und erreichen so größtmögliche Nutzerfreundlichkeit und Akzeptanz.

Als Entwickler und Anbieter von Produkten und Dienstleistungen im Design für Alle haben **Unternehmen** einen wesentlichen Wettbewerbsvorsprung. Denn ihre Angebote gehen über pure Barrierefreiheit hinaus, sie verbinden Sicherheit und Komfort mit ästhetischer Gestaltung. Experten der Stadt-, Verkehrs- und Freiraumgestaltung präsentieren intelligente Modelle und erfolgreiche Praxisbeispiele.

 [www.rkw-kompetenzzentrum.de/dfa](http://www.rkw-kompetenzzentrum.de/dfa)

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages