



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Office fédéral des routes OFROU

Schweizerische  
Fachstelle  
für  
behindertengerechtes  
Bauen

Centre suisse  
pour  
la construction  
adaptée  
aux handicapés



## Fachtagung vom 21. Juni 2013 in Olten

### *Journée d'étude du 21 juin 2013 à Olten*

---

Dr. Markus Rebstock  
Fachhochschule Erfurt, Institut Verkehr und Raum

«Design for all» als Prinzip in der Stadt- und Verkehrsplanung

*Le «Design for all» comme principe de planification de la ville et des transports*



## «Design for all» als Prinzip in der Stadt- und Verkehrsplanung

Dr. Markus Rebstock

Fachtagung  
 Hindernisfreier  
 Verkehrsraum  
 attraktive und sichere  
 Fußverkehrsanlagen  
 für Alle

21.06.2013

Olten

## Gliederung

- Maßsysteme für architektonische Planungen
- Design für Alle
- Design für Alle in der Stadt- und Verkehrsplanung - Beispiele
  - Beteiligungsprozess
  - Netzgestaltung
  - Zonierung des Straßenseitenraumes
  - Städtebauliche Anforderungen und Denkmalschutz
  - Information / Wegeleitung
  - Hindernismarkierung

## Maßsysteme



⇒ Problem: bauliche Umwelt bislang immer am „Standardmenschen“ orientiert

Vitruv (55 v. Chr. - 14 n.Chr.)

"Kein Gebäude kann ohne Ebenmaß und gutes Verhältnis gut eingerichtet sein, wenn es sich nicht genau wie der Körper eines wohl gebildeten Menschen zu seinen Gliedern verhält."

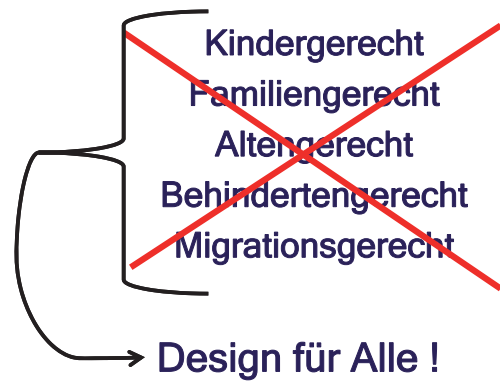
## Maßsysteme



Mensch als göttliches Maß  
 nach Vitruv, gez. von  
 Leonardo da Vinci 1485

Der Modulor, Le Corbusier, 1947

Aber: es gibt keinen Standardmenschen!  
 (Doose, 1997)



- Konzept und Gestaltungsprozess hin zu einer umfassenden Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der baulichen Umwelt, zu Produkten und Dienstleistungen für möglichst alle Menschen
- DFA basiert auf dem Grundsatz der Einbeziehung der Nutzer in den Gestaltungsprozess und berücksichtigt gleichzeitig die menschliche Vielfalt
- Good design enables, bad design disables“ (EIDD - Design for All Europe 2004)



„Die spanische Treppe in Rom könnte heute so nicht mehr gebaut werden. Letztlich geht es um die Demokratisierung der Architektur.“

(sinngemäß nach Daniel Libeskind 2003)

ist



In der Praxis setzt Design für Alle auf die Analyse des Bedarfs und der Wünsche der Menschen und verlangt die Einbindung der Endverbraucher in jeder Phase des Entstehungsprozesses.

⇒ Abstimmung mit potenziellen Nutzern

⇒ möglichst keine Sonderlösungen

## Partizipation

Die Beteiligung der Endnutzer an Planungsprozessen ist sinnvoll, denn:

- Ziel der Planung ist es, Lösungen für die unterschiedlichen Bedarfe von Nutzern zu finden.
- Z.B. können Menschen mit Behinderungen und ihre Interessenvertretungen ausgehend von ihren Erfahrungen wichtige Anregungen geben.
- Rechtzeitig miteinander reden und Lösungen suchen ist besser als nach einer Baumaßnahme Fehler festzustellen; Nachbesserungen sind teurer und oftmals nicht ästhetisch!

## Partizipation

Mangelnde Partizipation kann zu unbefriedigenden Nachbesserungen führen!



## Die Beteiligung muss

- rechtzeitig erfolgen
- planmäßig vorgesehen sein
  - Regelungen / Absprachen, wann und wie Beteiligung erfolgt
- während des gesamten Planungsprozesses erfolgen:
  - Sammeln der Anregungen
  - Erörterung konkreter Lösungen
  - Überprüfung nach Fertigstellung

**!! Barrierefreiheit ist ein Prozess, in dem planerisches Expertenwissen mit Erfahrungswissen der Menschen mit Behinderungen vor Ort verzahnt werden muss!**

- Beispiel Verkehrsmanagementplan 2015 der Stadt Offenbach - Teil „Barrierefreie Netze“
- Gründung einer Arbeitsgruppe mit folgenden Zielen:
  - Standardisierung von Maßnahmen
  - Frühzeitiger Einbezug der Betroffenen in Planungsverfahren
  - Standardisierung der Beteiligungsverfahren
  - Bereitstellung von Zugänglichkeitsinfos im Internet
  - Modellvorhaben im Innenstadtbereich
  - Aufstellung einer Prioritätenliste zur Nachrüstung von Lichtsignalanlagen

## Beispiel Umbau Kaiserstraße in Offenbach

- regelmäßige Abstimmungen mit dem Arbeitskreis „Barrierefreie Netze“ inkl. Ortsbegehung
- Bau eines tastbaren Modells, welches für blinde Menschen wesentliche Entwurfselemente darstellt
- Ergebnis u.a.:
  - Verbreiterung der Gehwege
  - Straßenbäume
  - hochwertige Straßenraumausstattung/Beleuchtung
  - Neubau ÖPNV-Haltestelle

- Globales Ziel: Gesamtnetz nutzbar für Alle  
→ Entwicklung von zugänglichen Fußgängerwegenetzen über Baulastträgergrenzen hinaus
- stufenweise Umsetzung durch Kombination von
  - flächenhaftem Design für Alle im Zuge anstehender Maßnahmen (z. B. Instandhaltung) / langfristiger Prozess
  - routenorientierter Bündelung von Maßnahmen im Zielnetz → Zugänglichkeitsplan / kurz- bis mittelfristiger Prozess



- Stufenplan zum schrittweisen Vorgehen
  - Priorisierung der Maßnahmenliste mittels Bewertungsverfahren zur Abschätzung der Wirkungen des Programms auf die Zugänglichkeit und Mobilitätschancen
  - Sicherstellung des Anschlusses an potentielle Ziele im Sinne barrierefreier Mobilitätsketten
  - Berücksichtigung / Vorhaltung weitergehender Ausstattungselemente wie Sitz- und Spielmöglichkeiten sowie Toiletten

## Erfurt



# Städtebauliche Anforderungen und Denkmalschutz

- gesägte Steine als Furten über historisches Kopfsteinpflaster
- Piktogramm zur Freihaltung der Furt
- Abschleifen und Verfugen des Kopfsteinpflasters entlang des Straßenseitenraumes am Münster zur Verbesserung der Barrierefreiheit

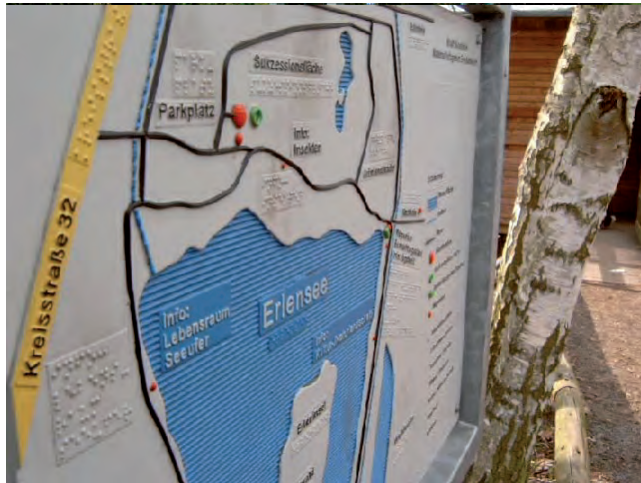
# Information / Wegeleitung

## Münster: Reiseführer in leichter Sprache



# Reliefpläne

Beispiel Erlensee



Dr. Markus Rebstock \* rebstock@fh-erfurt.de \* www.verkehr-und-raum.de

# Hindernismarkierung

Elxleben bei Erfurt



Dr. Markus Rebstock \* rebstock@fh-erfurt.de \* www.verkehr-und-raum.de



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Fachtagung  
Hindernisfreier  
Verkehrsraum  
attraktive und sichere  
Fußverkehrsanlagen  
für Alle

21.06.2013

Olten