Lui rennt!
Stadtgestaltung für eine inklusive Stadtmitte Darmstadts

Städtebaulicher Entwurf im Wintersemester 2016/17

uhg _ Forschungsgruppe
Urban Health Games

Herausgeber:

uhg

TU Darmstadt, Fachbereich Architektur
Forschungsgruppe Urban Health Games
Jun.-Prof. Dr.-Ing. Martin Knöll
a.o. Prof. Dr.-Ing. Sabine Hopp
Dipl.-Ing. Marianne Halblaub Miranda
El-Lissitzky-Str.1, 64287 Darmstadt
www.stadtspiele.tu-darmstadt.de

Inhalt

Einleitung

Makrostandort

Mikrostandort

Aufgabenstellung

Programm

Leistung

Bewertungskriterien

Termine

Unterlagen

Einleitung

Urbane Qualität für alle

> *„Nun liegt der Charme von Universal Design gerade darin, dass die Rechte von Minderheiten und Spezialgruppen geschützt werden und sie als härteste Tester und anspruchsvollste Nutzer gleichsam die Türöffner bilden für Produktinnovationen und gesellschaftliche Veränderungen, die allen zu gute kommen. Es geht längst nicht mehr um Speziallösungen für wenige, sondern Erleichterungen für alle, übersichtliche Menüs, breit nutzbare Räume und Dinge."*
> *(Herwig, 2008)*

In diesem Entwurfsprojekt suchen wir nach Lösungsansätzen, die eine leichtere und vielfältigere Nutzung von öffentlichen Räumen für Menschen mit spezifischen Anforderungen mit einem Mehrwert für die städtische Lebensqualität für alle verbinden. Die Motivation hierfür kommt durch gesellschaftliche Herausforderungen wie der zunehmenden Migration und dem demographischen Wandel. Beides zusammen lässt unsere Gesellschaft vielfältiger und älter werden, und das länger bei guter Gesundheit und (eingeschränkter) Mobilität (Herwig, 2008). Es gibt viele interessante Beispiele für Stadtgestaltung, die man vor diesem Anspruch diskutieren kann: Kollegen aus Oxford zeigen beispielsweise, wie Prinzipien der inklusiven Stadtgestaltung Menschen mit eingeschränkten motorischen oder kognitiven Fähigkeiten, z.B. Demenzpatienten, dabei unterstützen sich länger selbstständig in der Stadt zu bewegen (siehe Abb. 3.). Sie heben dabei Elemente wie eine gute Mischung von Nutzungen, kleine Blockgrößen, Bodengestaltung und öffentlichen Nahverkehr hervor (Burton & Mitchell, 2006). Der Stadtplaner Jan Gehl zeigt, wie eine am Menschen orientierte Planung, diese spezifischen Anforderungen aufgreift und gerade hierdurch zu mehr städtischer Lebensqualität für einen Großteil der Menschen führt (Gehl, 2012). In Kopenhagen leben heute 96 % der Bürger innerhalb von 15 Min eines grünen Freiraumes (Nolan et al., 2016), mehr Berufstätige fahren mit dem Rad zur Arbeit als mit dem Auto, die Aufenthaltsaktivitäten für Fußgänger haben sich vervierfacht im Vergleich zu 1968 und damit ebenso die Dichte und Attraktivität von öffentlichen Nutzungen, Veranstaltungen oder Straßencafés (Gehl, 2012).

Abb. 1. Luftbild, Superkilienpark, Kopenhagen

Abb. 2. Ergonomischer Getränkeverschluss von Natali Pilic

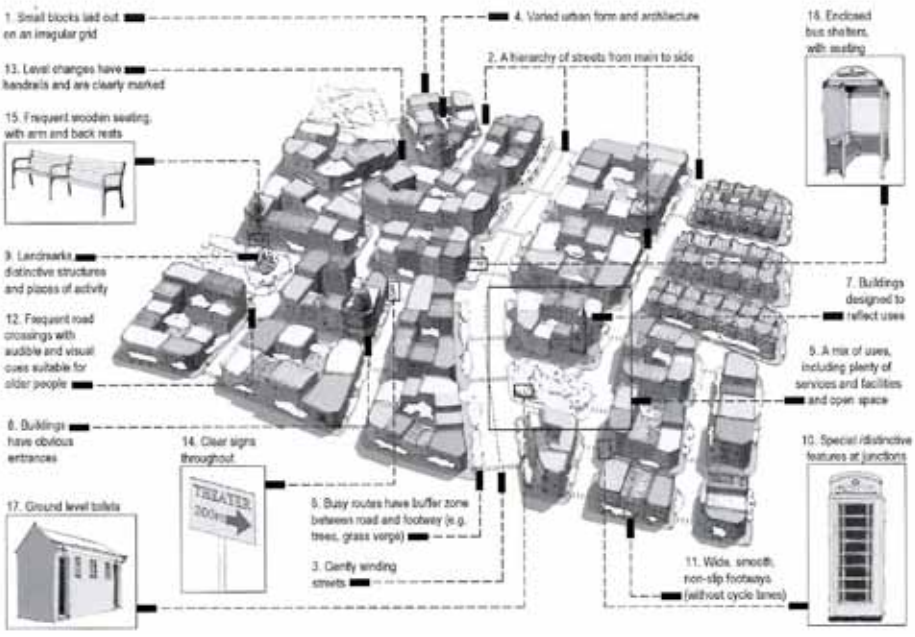


Abb. 3. Die wichtigsten Design-Merkmale von Streets for Life

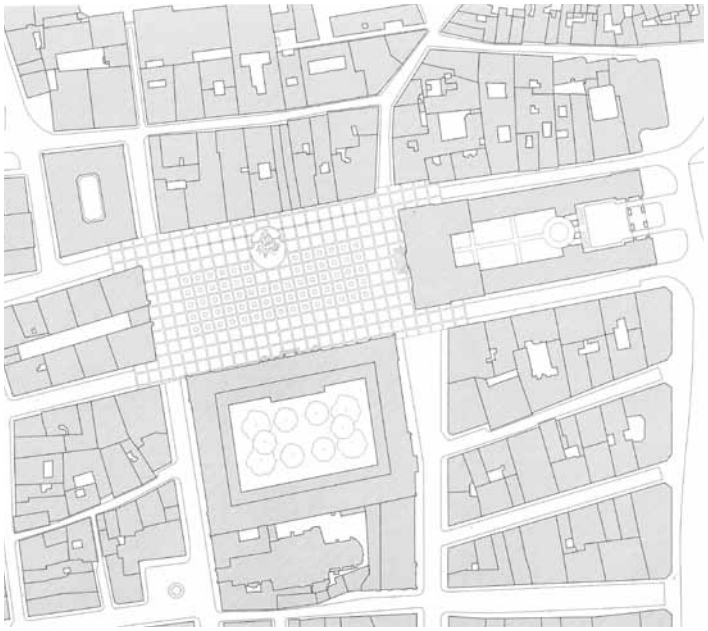


Abb. 4. Place des Terreaux. Lyon, Frankreich.

Abb. 5. Place des Terreaux. Lyon, Frankreich.

Universal Design versteht den Entwurf als einen Prozess, in dem zwischen den genau studierten Anforderungen der Nutzer und den übergeordneten, ortspezifischen Gegebenheiten und gesellschaftlichen Zielen vermittelt wird. Dieser Ansatz fordert Architektinnen und Architekten auf, genau hinzuschauen, wie Menschen Stadträume tatsächlich nutzen. Die Werkzeuge hierfür sind häufig einfach zu erlernen und kostengünstig. Jan Gehl und Brigitte Svarre etwa stellen Methoden vor, mit denen sich ein Ist-Zustand von Fußgängerströmen und Aufenthaltsqualitäten wie Sitzen, Stehen, Flanieren auf Plätzen und Straßen beobachten lassen und wie man diese Karten festhalten kann (Gehl & Svarre, 2012). Es gibt eine Vielzahl weiterer Ansätze, die dabei helfen Menschen in die Stadtgestaltung einzubeziehen: Marcus und Francis stellen die Planung und die spätere tatsächliche Nutzung von öffentlichen Räumen durch Beobachtungen und Interview in einer „Post-Occupancy-Evaluation" gegenüber (Marcus & Francis, 1998) ; eine Gruppe aus den Niederlanden geht spielerisch vor, in dem sie durch ein „Place Game" gemeinsam mit Bürgern die Vorzüge des Ortes erkundet und anhand von „Quick and Dirty" Prototypen Konzepte erarbeitet (Karssenberg et al., 2016; Project for Public Spaces); das Architekturbüro Die Baupiloten setzt spielerische Ansätze ein um partizipative Planungsstrategien zu entwickeln und erfolgreich architektonische und städtebauliche Projekte durchzuführen (Hofmann, 2014); das MIT SenseLab präsentiert schließlich digital unterstützte Methoden, die bereits bestehende Daten aus sozialen Netzwerken nutzen (Offenhuber & Ratti, 2014). Neuland betreten wir, wenn wir diese Ansätze auch auf die Beteiligung von Gruppen mit spezifischen Anforderungen wie Seh-und Hörgeschädigte, Mobilitätseingeschränkte oder Jugendliche anwenden.

In diesem Projekt wollen wir zusammen mit Experten und Nutzern deren Perspektive einnehmen um einen ebenso vertrauten wie problematischen Ort in Darmstadt neu kennenzulernen und dabei die eigenen Entwurfsinstrumente zu schärfen.

Abb. 6. Projekt Nachbarschaft 3000. Die Kiezbewohner entwickeln gemeinsam Visionen und Vorstelungen von „ihrem Kotti".

Makrostandort

Abb. 7.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt sieht den Austausch mit einer möglichst „gesamten Stadtgesellschaft" durch kontinuierlichen und frühzeitige Bürgerbeteiligung als Rückgrat des Prozess zum Masterplan Darmstadt 2030+[4]. Dessen Ziele und Themen umfassen u.a. auch Inklusion, Barrierefreiheit, Lebensqualität und Gesundheitsförderung. Diese Begriffe sind aber häufig Allgemeinplätze, die mit Leben und Projekten ausgefüllt werden müssen. Die Innenstadt Darmstadts spielt hierin eine zentrale Rolle, als identitätsstiftender Mittelpunkt, „bunter und vielfältiger" Ort des kulturellen und geschäftlichen Lebens und als Visitenkarte der Stadt[5]. Bisher sind wenige übergeordnete Überlegungen verfügbar, welche die Herausforderungen und Lösungsansätze des Universal Designs als einen Mehrwert und Standortvorteil der Darmstädter Innenstadt begreifen.

Im Gespräch mit Andrea Haas vom Stadtplanungsamt[6] werden einige konkrete Anknüpfungspunkte deutlich. Es wird beispielsweise bemängelt, dass es in der Innenstadt wenige zusammen hängende Bereiche mit einer einheitlichen Systematik zur Orientierung gibt. Dies gilt auch für die mobilen und temporären Einrichtungen, etwa Möbel und Einfriedungen der Außengastronomie, oder Werbematerial des Einzelhandels, die oft völlig unvermittelt für Seh- und Hörgeschädigte auftreten. Des Weiteren besteht ein Zwiespalt zwischen den Vorgaben des barrierefreien Zugangs vom öffentlichen Raum zu privaten Geschäften nach DIN 18024-1 versus DIN 18024-2 und HBO § 46 Absatz 5 und den historischen baulichen Gegebenheiten, beispielsweise von Läden aus den 1950ern, die einen durch eine Stufe höher angesetzten Vorbereich haben. Hier gilt es zwischen den Anforderungen des schwellenfreien Zugangs und den Qualitäten wie die Bildung eines räumlich wahrnehmbaren Übergangs zwischen Stadt- und Innenraum zu vermitteln.

4 https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/masterplan-2030/

5 https://www.darmstadt.de/standort/stadtentwicklung-und-stadtplanung/stadtplanung/innenstadt/

6 Interview mit Frau Dipl.-Ing. Andrea Haas, Stadtplanungsamt, Wissenschaftsstadt Darmstadt, am 3. August 2016.

In der Planung liegt die Herausforderung häufig darin, die Expertise zur Barrierefreiheit mit weiteren Planungsinteressen zusammenzudenken. Den Verantwortlichen stellt sich beispielsweise die Frage, auf welche Weise die geforderten Leitsysteme in den Bodenbelägen umgesetzt werden können. Müssen es Signalfarben sein oder reichen starke Hell/Dunkel-Kontraste in den Bodenbelägen? (Siehe Hopp, 2015) In der Schweiz werden hierzu häufig öffentliche Bemusterungen eingesetzt um diese Fragen an einem Mock Up zu klären. Dieser Prozess fehlt bisher in Deutschland in der Stadtgestaltung, um eine breite Akzeptanz der gewählten Materialien und somit aktiver späterer Nutzung zu erreichen (Siehe Hopp, 2016).

Der Magistrat hat beschlossen einen Ideenwettbewerb zur Innenstadt Ende 2016 auszuloben, in dem Inklusion voraussichtlich eine wesentliche Rolle spielen wird. Es ist wichtig zu betonen, dass der Luisenplatz als Knotenpunkt vom Wettbewerb ausdrücklich ausgenommen wurde. Vor dem Wechsel an der Spitze des Stadtplanungsamtes im September 2016 wurde darüber nachgedacht mittelfristig den Luisenplatz inklusive neuem Bodenbelag in Angriff zu nehmen. Derzeit besteht Unklarheit, wie mit diesen Plänen weiterverfahren wird. Aus diesen Rahmenbedingungen ergibt sich die Zielvorgabe für dieses Entwurfsprojekt: Gesucht werden Konzepte und Bilder, welche den Mehrwert einer von Universal Design Gedanken geprägten Stadtgestaltung ausgehend vom Luisenplatz aufzuzeigen.

Abb. 8.

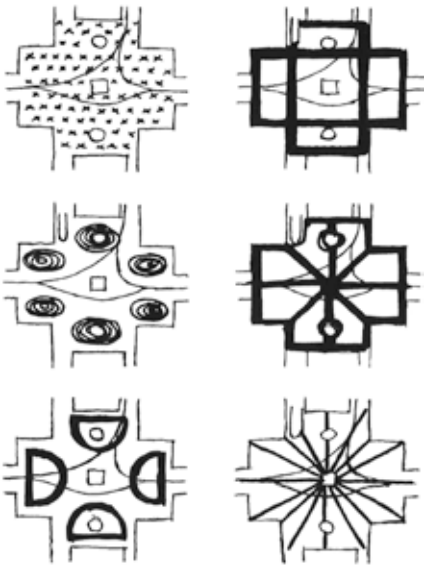


Abb. 9.

Mikrostandort

Geschichte und aktuelle Situation

Der Luisenpatz wurde vor mehr als drei Jahrhunderten als Platzanlage für die Darmstädter westliche Neue Vorstadt vorgesehen. Gegenüber dem für Handel und Gewerbe bestimmten Marktplatz, stellte man sich den namenlosen Platz als repräsentativen Ort vor. Schon in 1698 wurde im sogenannten Hugenottenplan ein fast quadratischer Platz vorgezeichnet (Franz, 1980). Unter den vorgesehenen angrenzenden Gebäuden waren Gewerbebauten (z.B. der Gasthof „Traube" am östlichen Platzrand und die gegenüber errichteten Häuser, die als Poststation dienten) und Behördenbauten (z.B. das Kollegienhauses am nördlichen Platzrand mit gegenüberliegende Reiterkaserne und die Vorstadtmauer zu Zoll- Und Wegegelder-Erhebung). Nutzungen und Funktionen änderten sich rasch aufgrund von Reichskriegen oder Machtwechseln. So wurde z.B. die Reiterkaserne Anfang des 19. Jahrhunderts als Palais für den Erbprinzen und seine Gattin umgebaut („alten Palais"). Erst um diese Zeit wurde die letzte Lücke der Randbebauungen des Platzes geschlossen, er erhielt somit seine endgültige Form mit eingezogenen Ecken und bekam den Namen der neuen Landesfürstin – Luise Henriette Karoline von Hessen-Darmstadt. Der Luisenplatz wurde zum repräsentatives Entree in die junge großherzogliche Residenz.

Abb. 10. Luisenplatz mitte 19. Jahrhundert

1844 wurde die Säule des „Langen Ludwigs" im Zentrum des Parade- und Flanierplatzes aufgestellt als Dank der Bürgerschaft an den Großherzog Ludwig, der zuvor einer ersten demokratischeren Verfassung mit stärkerem Mitspracherecht der Bürger zugestimmt hatte (Franz, 1980).

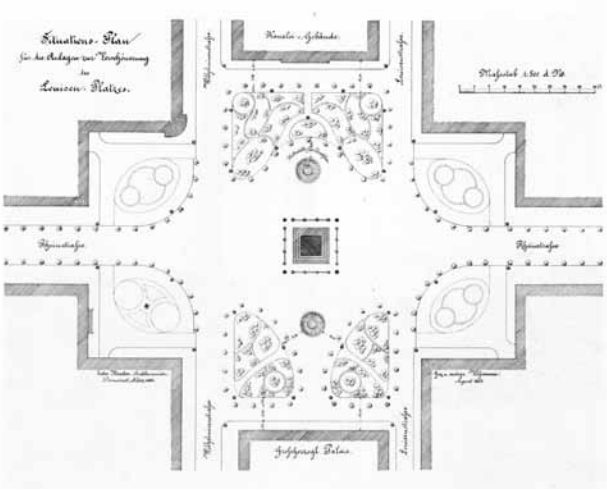


Abb. 11. Entwurf des Stadtbaumeisters Stephan Braden.

Ende des 19. Jahrhunderts wurden im Rahmen einer Umgestaltung Bäume gepflanzt um ihn besser zu beschatten und Grünflächen angelegt (Historischer Verein für Hessen e.V.). Dies hatte der Darmstädter Verschönerungsverein sich vorgenommen, um die Stadt durch zusätzliches Grün humaner und freundlicher zu gestalten. Der Verein führte einen Wettbewerb durch und stiftete für die Bepflanzung der Baumreihen.

Der Luisenplatz, umgeben von Behördenbauten und die Residenz des Großherzogs, wurde zum politischen Zentrum des Großherzogtums. Er entwickelte sich, neben dem Schloss, zum zweiten großem Verkehrsknotenpunkt. Ab 1886 befuhr die Dampfbahn dem Platz, gefolgt von den elektrischen Straßenbahn ab 1897 und die Buslinien, ab etwa 1930 Omnibusverkehr. Die Gleisanlagen und Haltestellen wurden jedoch seitdem mehrmals geändert.

In der Brandnacht 1944 wurde die gesamte Bebauung des Luisenplatzes zerstört, nur der „Lange Ludwig" wurde verschont. Später wurde das Kollegienhaus als Sitz des Regierungspräsidiums wieder aufgebaut und andere Ruinen wurden durch Neubauten ersetzt. Auf der Südseite, wo früher der Alte Palais war, blieb eine Grünanlage, die 1977 mit dem Luisencenter überbaut wurde.

Ab 1950 nahm der Verkehr rasch zu und der Platz wurde zu einer der wichtigsten Achsen des Autoverkehrs mit den Hauptlinien der Straßenbahnen und Busse. Innerhalb 6 Jahren stieg die Anzahl an Kfz von 27 000 auf 46 000 (Franz, 1980), und so begannen die Bemühungen, den Autoverkehr teilweise vom Luisenplatz zu verlagern.

Ende der 70er Jahre wurde der Individualverkehr in den Untergrund verlegt und es wurde ein großer Fußgängerbereich geschaffen. Unter dem westlichen Teil des Platzes, im Bereich der Wilhelminenstraße, befindet sich der Tunnel Wilhelminenstraße, Teil eines Einbahnringes um den Stadtkern. Der Bau des Tunnels ermöglichte, zusätzlich zur autofreien Fußgängerzone, einen gemeinsamen Ladehof für Karstadt und das neue Einkaufszentrum, sowie die unterirdische Durchführung von Zu- und Ausfahrten zu den Tiefgaragen unter dem südlichen Luisenplatz direkt vom Straßentunnel.

Der Luisenplatz ist ein Teil der Fußgängerzone und schon seit Ende des 19. Jahrhunderts ein zentraler Knotenpunkt – selbst nach der Herausnahme des Individualverkehrs – des Darmstädter Verkehrs. Der Platz erweist sich als Kernstück in der Stadt in dem er seine Rolle als Umsteigeort im Alltag und als Auftakt zu Aktivitäten in der Innenstadt zu gleich erfüllt.

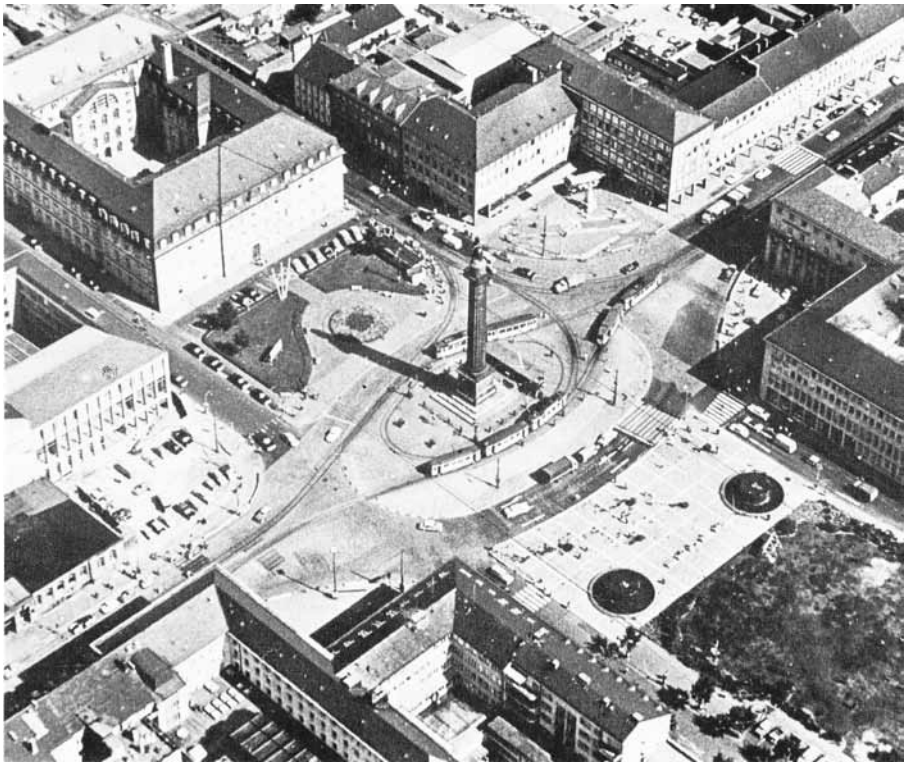


Abb. 12. Luisenplatz 1950er Jahre

In den 1990er Jahren wurde der Luisenplatz als ein Beispiel eines öffentlichen Platzes gelobt, in dem die Balance zwischen Verkehrsknotenpunkt und Aufenthaltsort besonders gut gelungen sei (Gehl & Gemzøe, 2008). Hier treffen sich acht der insgesamt neun Linien der Darmstädter Straßenbahn. Seitdem sind die Bushaltestellen dazugekommen und haben sich die Frequenz der Busse und Trams stetig erhöht.

In einer Umfrage zur Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen in Darmstadt unter Studierenden, wurde der Luisenplatz in 2014 als der „Stressigste Ort" bewertet, gefolgt von Bahnhofsvorplatz und in starkem Gegensatz zum Marktplatz oder Herrngarten (Knöll, Neuheuser, Vogt, & Rudolph-Cleff, 2014). Die Verantwortlichen im Planungsamt selbst bewerten die aktuelle Situation des Luisenplatzes als „Problemfall" und Herausforderung. Unter anderem wird der sternenförmigen Bodenbelag als kritisch bewertet. Er ist mittlerweile stark beschädigt und voller Unebenheiten. Das geometrische Muster ist aus der Fußgängerperspektive nur eingeschränkt wahrnehmbar. Derzeit werden die Fahrgastunterstände leicht vergrößert wiederhergestellt, wobei der als Sozialraum vorgesehene Kiosk nicht wieder aufgebaut wird. In seiner gegenwärtigen Zustand scheint sich die Balance hin zu einem Verkehrsknotenpunkt und weg von einem Ort mit Aufenthaltsqualitäten verschoben zu haben.

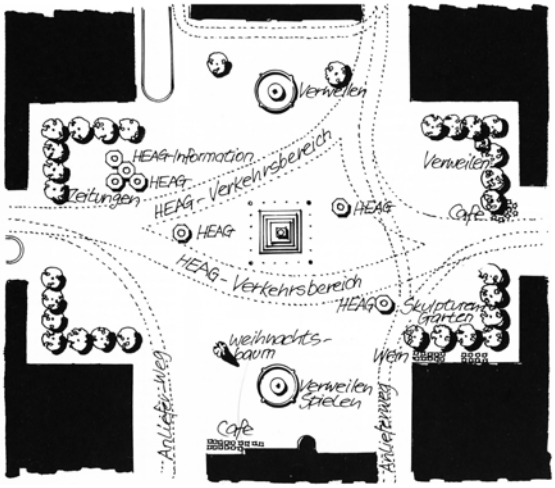


Abb. 13. Zonierungsvorschlag zur Neugestalltung

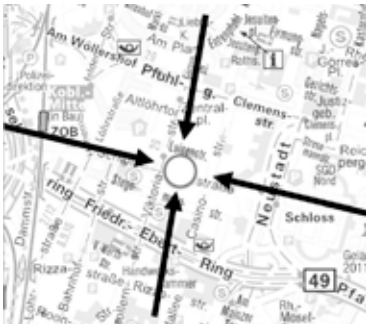
Abb. 14.

Inklusion

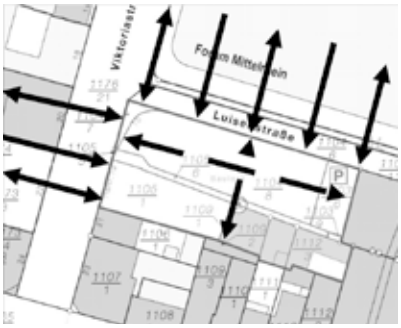
Inklusion im Sinne des Universal Design ist an diesem Platz aktuell nur eingeschränkt erkennbar. Das Leitmotiv Access for All (Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für Alle) - einer Gestaltungsphilosophie, die barrierefreie sowie sichere Nutzung und Mobilität für Menschen aller Altersstufen und Fähigkeiten besonders berücksichtigt, ist planerisch nur marginal umgesetzt. Es finden sich bisher keine verständlichen Leitsysteme und visuelle Orientierungspunkte zur schnellen und sicheren Ortung sowie keine ausreichend Sicherheits-Zonen für Senioren, Kinder und Mobilitätseingeschränkte im Bereich der ÖPNV-Haltepunkte und Streckenführung. Der beschwerliche Einstieg in Bus und Tram sei nur kurz erwähnt. Aktuell finden sich mannigfaltige Strukturen und Nutzungen auf engstem Ort ohne klare Systematik sowie Funktionstrennung.

Des Weiteren sind am Luisenplatz die normativ verbindlich geforderten Vorgaben nach DIN 18040-1, trotz technischer Aufrüstung der Haltepunkte, des Zwei Sinne Prinzips nicht erfüllt. Dieses Prinzip basiert auf den klassischen „Informations- und Orientierungs-Sinne"= Sehen und Hören. Ein eingeschränkter Sinn ist zu kompensieren zum Beispiel durch technische oder bauliche Hilfen. Bei Blinden / Seheingeschränkten oder Gehörlosen / Hören-geschränkten, muss „fehlender" Sinn durch einen „vorhandenen" Sinn ersetzt werden. Letztendlich geht es bei einer inklusiven sowie sozialen Planung um logische, eindeutige, benutzerfreundliche, Alters unabhängige und flexible sowie sichere urbane Strukturen (siehe Hopp, 2016). Im Besonderen, wenn diverse Funktionen - wie Mobilität (Anliegerverkehr, Rettungs- und Lieferwagen u.a.), ÖPNV, Velos, Fußgänger etc. - auf engstem Raum zusammen treffen.

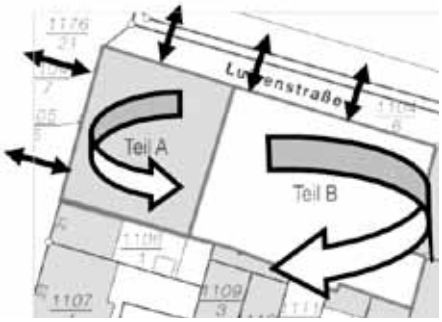
Abb. 15.



Zugänglichkeit



Erschließung



Orientierung

Abb. 16.

Folgende planerische Parameter können dazu beitragen, dem Luisenplatz eine größere Aufenthaltsqualität sowie sichere Zonen des Wohlfühlens im Sinne der Inklusion zu ermöglichen:

1. Zugänglichkeit: "Hinkommen" (Zugang zu einer Struktur),
2. Erchließung: "Ankommen" (Anbindung einer Struktur / Nutzung, Organisation),
und
3. Orientierung: "Reinkommen" (Verstehen / Erfassen des Ortes / Raumes).

Fr. Haas berichtet von Tests mit Rampen am Luisenplatz um den 30 cm Höhenunterschied aus der Tram zu überwinden (unter Leitung von Herrn Müller des Clubs Behinderter und ihrer Freunde-Darmstadt, e.V), die wenig zufriedenstellend gewesen seien. Eine ebene Fläche auf Luisenplatz hat Vorteile für die Navigation über den Platz, aber auch den Nachteil, dass Mobilitätseingeschränkte Hilfestellung brauchen. Hier könnten Digitale Apps einen Beitrag leisten um für die Problematik zu sensibilisieren. Ebenso sollen geplante Leitsysteme – haptisch, taktil, visuell und akustisch – sinnvoll angewendet und im Kontext stehen. Eventuell wäre auch an diesen neuralgischen Punkten ein Pilotprojekt möglich, wie flächige Nivellierung in bionischer Form, um Stolperkanten zu vermeiden. Diese Umsetzungen müssten aber im architektonischen Kontext / Formensprache stehen.
Fr. Haas berichtet außerdem von Maßnahmen die Straßenraum in Geschäftsstraßen mit den Höhen der Läden anzugleichen. Dabei gingen häufig die Vorräume aus den 50ern, die durch Absatz vom Straßenniveau getrennt waren, verloren. Diese Puffer- und Aufenthaltszonen barrierefrei neu zu denken wäre ein weiterer Ansatz zur Vertiefung. (siehe Abb.)

Abb. 19.

Abb. 20.

Aufgabe

Gesucht werden Konzepte der Stadtgestaltung, mit dem Ziel die Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualitäten in Darmstadts Innenstadt für BürgerInnen mit besonderen motorischen und kognitiven Fähigkeiten zu verbessern. Diese Konzepte sollen zum einen den Mehrwert für eine spezielle Gruppe wie Jugendliche, Hör- oder Sehgeschädigte, und Mobilitätseingeschränkte darstellen, dokumentieren und visualisieren. Zum anderen sollen die Konzepte erkennen lassen welchen einen Mehrwert im Sinne des Universal Design für die Lebensqualität für alle bewirken können.

Sie wählen zunächst nach Ihren Interessen eine Nutzergruppe aus, die sich durch besondere (eingeschränkte) Fähigkeiten in Hinsicht der Wahrnehmung und Mobilität vom Durchschnitt charakterisiert. Im Rahmen des Entwurfs bieten wir die Zusammenarbeit mit einer Interessengruppe von Betroffenen, sowie einer Gruppe von Jugendlichen an.

Für eine dieser Personengruppen gilt es anhand einer typischen Bewegungs-Sequenz Gestaltungskonzepte zu erarbeiten. Die Sequenz umfasst 20 min, beispielsweise vom Ausstieg aus einem Bus oder Tram an einem der ÖPNV-Haltepunkte bis zum Ankommen an einem Ziel in der unmittelbaren Umgebung, wie einem Café. Bitte beachten Sie, dass mit eingeschränkter Mobilität auch eine veränderte Geschwindigkeit und Reichweite einhergeht.

Die möglichen Maßnahmen umfassen Vorschläge zu Nutzungen auf Erdgeschossebene, Fassadengestaltung, die Aufteilung des Straßenraumes, die Wegeführung und (digitale) Leitsysteme, Mobiliar zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die logische und flächige Erneuerung von Bodenbelägen, sowie der Grünen und Blauen Infrastruktur. Gesucht wird ein stadtgestalterisches Entwicklungskonzept, das die schrittweise Entwicklung des Luisenplatzes zu einem inklusiven, barrierearmen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität für alle Bürgerinnen aufzeigt.

Abb. 21.

Abb. 22.

Programm

Die Interpretation des Themas Inklusive Stadtgestaltung lässt großen planerischen Gestaltungsraum zu. Es ist Ihnen überlassen, welche Schwerpunkte Sie in Reaktion auf die Wahl und Analyse einer bestimmten Nutzergruppe setzen möchten. Diese sollten im Zusammenhang der Entwicklung der Darmstädter Innenstadt sinnvoll und einen Mehrwert für Alle bieten.

Das Programm beinhaltet eine Haltestelle eines gewählten ÖPNV- Haltepunktes am Luisenplatz als Ausgangspunkt für Ihre Sequenz. Daran schließt die möglichst schwellenfreie Gestaltung eines Zugangs, eines typischen Straßenraumes auf dem Weg, sowie eines (öffentlichen) Freiraumes mit Aufenthaltsqualität mit Inhalt zu einer von Ihnen vorgeschlagenen Nutzung (z.B. Café).

Raumprogramm

1. Ein ÖPNV- Haltepunkt, Fläche ca. 200 qm
- Angebote zur Information und Orientierung
- Angebote zum Warten und Aufenthalt
- Bodenbeläge und Mobiliar

2. Bewegungsraum (Straßenraum), Fläche ca. 1200qm
- Aufteilung und Zonierung
- Fassade, Angebote zur sensorischen Wahrnemung und Zugang im Erdgeschoss
- Bodenbeläge und Mobiliar

3. Freiraum mit Aufenthaltsqualität, Fläche ca. 400 qm
- Angebot und Nutzung, öffentlich zugänglich oder privates Angebot.
- Zugang, Orientierung
- Mobiliar, Fassade, Bodenbeläge

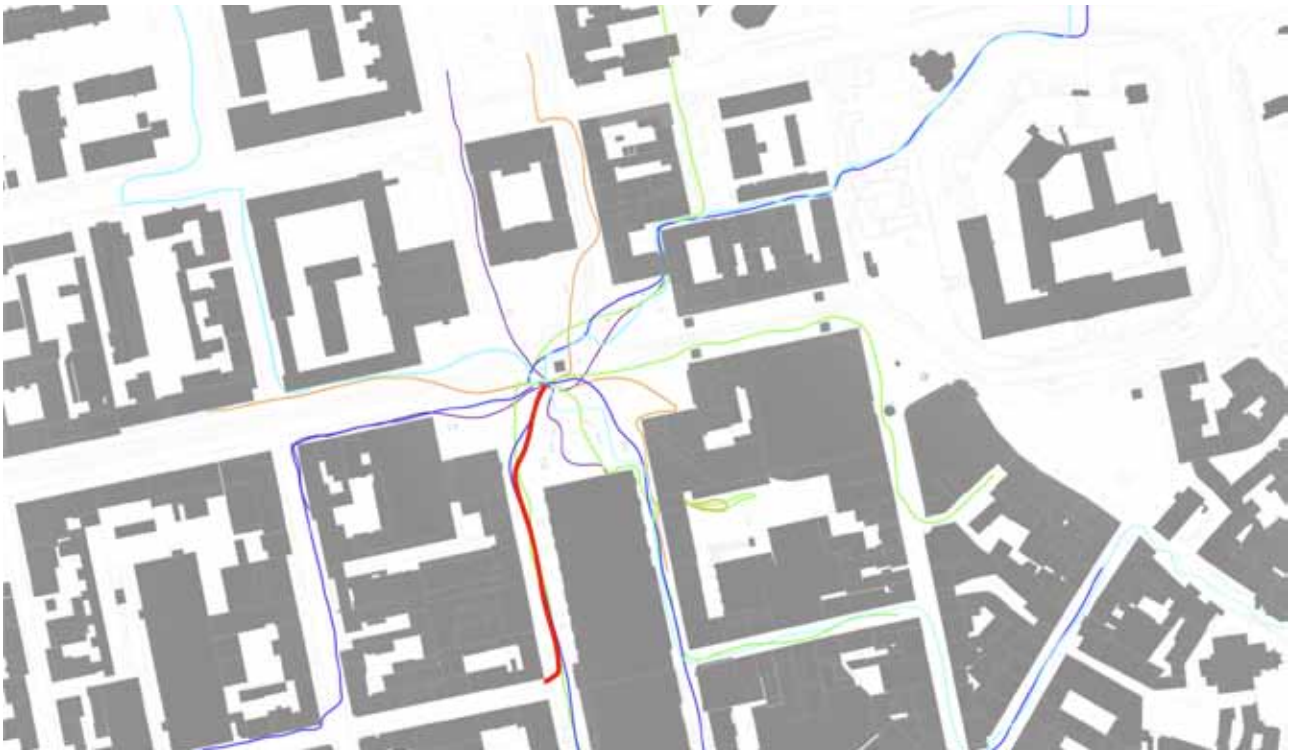


Abb. 23. eigene Darstellung

Abb. 24.

Leistungen

Testat Analyse
Ortsbesichtigung, Bestandsaufnahme und Analyse:
- Lage, Stärken und Schwächen des Planungsgebiets, Topografie, Baustruktur und Bausubstanz (Morphologie, Gebäudetypen, Merkmale der Fassaden-gestaltung), Erschließung und Verkehrsanbindung (Öffentlicher Nahverkehr, Individualverkehr, Fuß- und Radwege), öffentliche und private Freiräume, vorhandene und fehlende Infrastruktureinrichtungen, ökologische Qualitäten.
- Auswahl und Motivation für Nutzergruppe (z.B. Word-Cloud mit Wünschen)
- Fotos und Beobachtungen
Darstellung in angemessenen Maßstab (M 1:1000, bzw. o.M.)
Als Ergebnis der Analyse sind Entwurfsziele nachvollziehbar darzustellen.
Gestaltung von ca. 8x DIN A3 Blätter (=DIN A0) mit Pläne, Zeichnungen, Fotos, Piktos, etc., sowie Erläuterungstext und Arbeitsmodelle.

Testat Konzept
Herleitung der konzeptionellen Idee in freier Darstellung:
z. B. in Form von Skizzen mit Entwurfsvarianten und der begründeten Entscheidung für ein Entwurfskonzept.
-Ausgewählte Sequenz (ausgesuchte Aufsichten mit geplanten Maßnahmen, Storyboard inkl. Haltestelle, Bewegungs- und Aufenthaltsraum)
- Skizzen zur städtebaulichen Entwicklung in Piktogrammen
Skizzen und Arbeitsmodelle sind erwünscht, Prototypen.
M 1:500 Lageplan, Grundrisse, Ansichten, Schnitte
2x DIN A1; wie oben

Testat Entwurf
Umsetzung des Konzeptes in einen städtebauliche Entwurf:
programmatisch: je nach Thema – Eingänge, Haltepunkt, Verkehrsfläche
räumlich: städtebauliche Konfiguration, Architektur, Freiraumgestaltung, Erschließung, Materialien
Darstellung eines Vertiefungsbereich, Überlegung zur Qualität und Atmosphäre des Entwurfsbereich als perspektivische Darstellungen
2x DIN A1; wie oben

Endabgabe
Städtebauliche Gestaltungsvorschläge für einen Teilbereich zur Erläuterung:
Darstellung mit Einzeichnung der Erdgeschoßtypologie (keine detaillierten Grundrisse, nur Darstellung der Erschließung) und der zugehörigen Straßen und Freiraumgestaltung, Darstellung von weiteren Grundrissen, Schnitt und Ansichten soweit zum Verständnis erforderlich.

M 1:500
Umgebungsmodell
Einsatzmodell

M 1:200
Vertiefung zu einem der 3 Angebote
Lageplan
Schnitte
Vertiefungsmodell

o.M.
Skizzen:
Darstellung der städtebaulichen Neuordnung und Gestaltungsabsicht in einfachen Skizzen, Piktogrammen und perspektivischen Darstellungen nach Wahl des Verfassers.
Kurze, schriftliche Erläuterung des Entwurfskonzepts.
Skizzenbücher und Arbeitsmodelle zur Erläuterung des Entwurfes sind erwünscht.

Abgabe von Plan DIN A 0 quer und städtebaulichem Modell am Fachgebiet.
Datenträger mit Gesamtprojekt inkl. Modellfotos zur Dokumentation nach den Dateiformatvorgaben des Fachgebietes:
Abgabeplan im Originalformat (INDD, FH, AI, Corel...)
Abgabepläne als PDF, Farbformat CMYK, 300 DPI
Alle verwendeten Planelemente (Ikons, Fotos, Perspektiven..) separat gespeichert, TIFF, CMYK, 300 DPI in der verwendeten Originalgröße.
Alle verwendeten Schriften in einem Ordner.
Modellfotografien nach Wahl, TIFF, 300 DPI, CMYK
Eine für alle verbindliche Ordnerstruktur wird vorgegeben und kann vom fg-ds-Server geladen werden.

Gruppenarbeit

Die Bearbeitung in Zweier bis Vierer-Teams ist erwünscht.

Termine

Mittwochs, ab 13:30 Uhr

19. Okt. 2016	**Einführung**
26. Okt. 2016	Korrektur
02. Nov. 2016	Korrektur
09. Nov. 2016	**Testat Analyse:**
16. Nov. 2016	Korrektur
23. Nov. 2016	Korrektur
30. Nov. 2016	**Testat Konzept:**
14. Dez. 2016	Korrektur
21. Dez. 2016	Korrektur
11. Jan. 2017	**Testat Entwurf:**
18. Jan. 2017	Korrektur
25. Jan. 2017	Korrektur
01. Feb. 2017	**Endabgabe**

Abgabe Vertiefung
Der Entwurf kann als Vertiefer ausgearbeitet werden mit dem Ziel die Ergebnisse im Rahmen einer für Mitte 2017 geplanten Ausstellung einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Bewertungskriterien

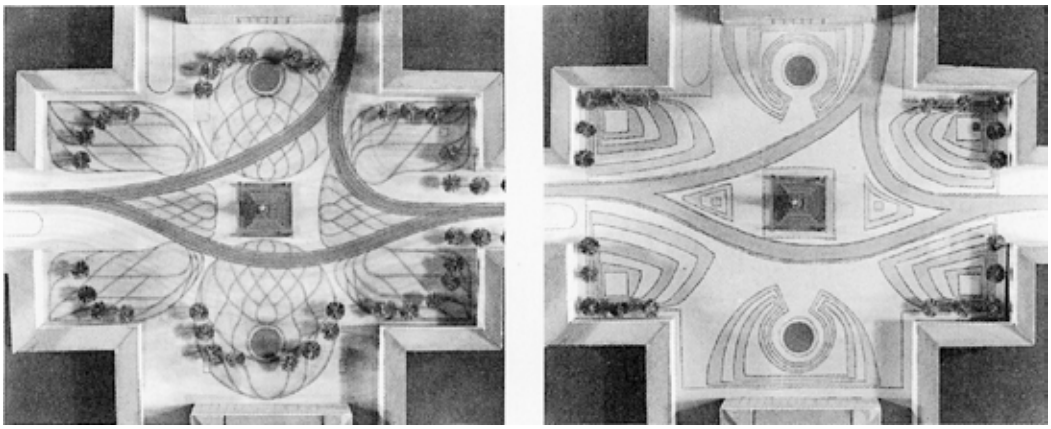


Abb. 25.

- Problemorientierte, zielgerichtete Bestandsaufnahme/Analyse
- Herleitung einer konzeptionellen Idee inhaltlicher und formaler Art
- Schlüssigkeit des stadtgestalterischen Konzepts und dessen Umsetzung
- Räumliche bzw. freiräumliche Qualitäten
- Grad der Durcharbeitung
- Darstellung und Präsentation

Unterlagen

Planunterlagen und Fotos auf zeus-2/datenaustausch/von_fg-ds

Als Download stehen zusätzlich Textauszüge und ergänzendes Material auf dem Server zur Verfügung.

Referenzen

Bosselmann, P. (1998). *Representation of Places. Reality and Realism in City Design.* California: University of California Press.

Burton, E., & Mitchell, L. (2006). *Inclusive Urban Design: Streets for Life.* Oxford: Architectural Press.

Franz, E. G. (1980). *Luisenplatz 1980.* Darmstadt : Magistrat d. Stadt Darmstadt, Stadtbauverwaltung.

Gehl, J. (2012). *Cities for people.* London: Island Press.

Gehl, J., & Gemzøe, L. (2008). *New City Spaces* (3. Ausg.). Copenhagen: Danish Architectural Press.

Gehl, J., & Svarre, B. (2013). *How to Study Public Life.* Washington: Islandic Press.

Herwig, O. (2008). *Universal Design - Lösungen für einen barrierefreien Alltag.* Basel: Birkhäuser.

Hofmann, S. (2014). *Partizipation macht Architektur. Die Baupiloten - Methode und Projekte.* Berlin: Jovis.

Hopp, S. (2016). Behinderung und Stadt : Darmstadt - Zürich, ein Vergleich. Dissertation, Technische Universität Berlin.

Hopp, S., Wüstermann , K.-D.(2015). *Boden- und Leitsysteme im öffentlichen Raum - Vorgaben und Anforderungen.* Fachbeitrag – Kompetenzzentrum Barrierefrei Planen und Bauen, Technische Universität Berlin.

Hopp, S. (2014/2015). *Entwurfs-Tipps*. Unveröffentlichtes Manuskript, Hochschule Koblenz.

Karssenberg, H., Laven, J., Glaser, M. & van ,t Hoff, M. (2016) *The city at eye level: lessons for street plinths.* Delft: Eburon.

Knöll, M., Neuheuser, K., Vogt, J., & Rudolph-Cleff, A. (2014). Einflussfaktoren der gebauten Umwelt auf wahrgenommene Aufenthaltsqualität bei der Nutzung städtischer Räume. *Umweltpsychologie* , 18 (2), S. 84-102.

Marcus, C. C. & Francis, C. (1998). *People Places: Design Guidelines for Urban Open Space.* (2. Ausg.). New York: John Wiley & Sons, Inc.

Nolan, J., Napier, D., Bagger, M. & Lund, N. (2016, April). Urban Diabetes – Understanding the Global Challenges and Opportunities. Artikel präsentiert auf dem *13th International Conference on Urban Health: Place and Health.* San Francisco, CA.

Offenhuber, D., & Ratti, C. (2014). Introduction. In D. Offenhuber, & C. Ratti, *Decoding the City - Urbanism in the Age of Big Data* (S. 6-16). Basel: Birkhäuser.

Weiterführende Literatur

Behrendt, M. (2016). *DIN 18040-3 Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Praxisbeispiele Verkehrsinfrastruktur.* Präsentation Weiterbildung der AKH. Wiesbaden.

Bosselmann, P. (2008). *Urban Transformation: Understanding City Design and Form.* Washington: Islandic Press.

City of New York. (2013). *Active Design - Shaping the sidewalk experience: tools and resources.* > http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/sidewalk_experience/tools_resources.pdf

City of New York. (2010). *Active Design Guidlines - Promoting Phyiscal Activity and Health in Design.* (D. Burney, T. Farley, J. Sadik-Khan, & A. Burden, Hrsg.) New York. > http://centerforactivedesign.org/dl/guidelines.pdf

Halblaub Miranda, M., Hardy, S., Knöll, M. (2015). *MoMe: a context-sensitive mobile application to research spatial perception and behaviour.* Human mobility, cognition and GISc. Conference proceedings, University of Copenhagen, S. 29-30.

Hillier, B., Penn, A., Hanson, J., & Grajewski, J. X. (1993). *Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement.* Enviornment and Planning B: Planning and Design , XX, S. 29-66.

NYC Departments of Planning, Design and Construction, and Health and Mental Hygiene. (2013). *Active Design: Shaping the Sidewalk Experience. New York.* > http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/sidewalk_experience/active_design.pdf

rha, Reicher Haase Architekten + Stadtplaner. (2009). Der öffentliche Raum: Ideen – Konzepte – Projekte. Berlin: Jovis

Rottermann, M., Mielck, A. (2014). *‚Walkability' und körperliche Aktivität – Stand der empirischen Forschung auf Basis der ‚Neighbourhood Environment Walkability Scale (NEWS)'.* Das Gesundheitswesen, 76 (2), S. 108-115.

Spittaels H, et al. (2009). Assessment of environmental correlates of physical activity: development of a European questionnaire. In *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity 6:* S. 39-10.

Sterdt, E., & Walter, U. (2012). Ansätze und Strategien der Prävention und Gesundheitsförderung im Kontext von Stadtplanung. In C. K. Böhme, B. Reimann, & W. Süß (Hrsg.), Handbuch Stadtplanung und Gesundheit (S. 27-36). Bern: Hans Huber.

The ALPHA Projekt: ALPHA measure of environmental perceptions: active travel and physical activity. > http://www.thealphaproject.net

Whyte, W. H. (1980). *The Social Life of Small Public Spaces.* New York: Project for Public Spaces.

Wolfrum, S. (Hg.) (2015). *PLATZATLAS. Stadträume in Europa.* Basel: Birkhäuser.

Links

http://nullbarriere.de
http://www.pps.org
https://www.gallaudet.edu/campus-design/deafspace.html
http://www.absv.de/sehbehinderungs-simulator
http://www.br.de/radio/bayern2/wissen/radiowissen/altern-gene-alterungsprozess-100.html

Abbildungverzeichnis

1: https://www.flickr.com/photos/denmarkdotdk/8179112539/sizes/o/, Iwan Baan
2: Herwig, O. (2008). S.111
3: Burton, E., & Mitchell, L. (2006). S.133
4: Wolfrum, S. (Hg.). (2015). S.111
5: http://www.danielburen.com/files/images/1994_lyon_1013_terreaux_013.jpg
6: Hoffmann. (2014). S.85
7: eigene Darstellung
8: eigene Darstellung
9: Franz, E. G. (1980). n.a.
10: Franz, E. G. (1980). n.a.
11: Franz, E. G. (1980). n.a.
12: Franz, E. G. (1980). n.a.
13: Franz, E. G. (1980). n.a.
14: eigene Darstellung
15: eigene Darstellung
16: Hopp, S. (2014/15)
17: Hopp, S. (2014/15)
18: Hopp, S. (2014/15)
19: eigene Darstellung
20: eigene Darstellung
21: Bosselmann, P. (1998). S.53
22: Bosselmann, P. (1998). S.57-58
23: eigene Darstellung
24: eigene Darstellung
25: Franz, E. G. (1980). n.a.

Impressum

Herausgeber:
TU Darmstadt, Fachbereich Architektur
Forschungsgruppe Urban Health Games
Jun.-Prof. Dr.-Ing. Martin Knöll
a.o. Prof. Dr.-Ing. Sabine Hopp
Dipl.-Ing. Marianne Halblaub Miranda
www.stadtspiele.tu-darmstadt.de

Redaktion und Layout:
Florian Fäth