

Von der Barrierefreiheit für behinderte Menschen zum «Design für Alle» in der nachhaltigen Siedlungsentwicklung und Stadtplanung

Stephanie Weiss, Matthias Drilling, Daniel Blumer, Basel

1 «Design für Alle» als Konzept der Inklusionsforschung

«Design für Alle» bezeichnet einen seit Mitte der 1990er Jahre im internationalen sozialpolitischen Kontext formulierten Anspruch, der die Zugänglichkeit, Barriere- und Hindernisfreiheit von Produkten des alltäglichen Gebrauchs, von Dienstleistungen und der gebauten Umwelt in den Fokus nimmt: Nicht allein die Zugänglichkeit für behinderte und eingeschränkte Menschen steht dabei im Vordergrund:

«In unserer Interpretation [...] hat der Ansatz der Zugänglichkeit und des Designs für Alle das Ziel, *allen* Menschen gleiche Chancen zu ermöglichen, so dass jeder an jedem Aspekt der Gesellschaft partizipieren kann» (EUROPÄISCHES INSTITUT DESIGN FÜR ALLE IN DEUTSCHLAND 2008: 17, Hervorhebung im Original).

Indem es die Argumentationen und Planungsstrategien von der Behinderung als Einschränkung in der Bewegungsfreiheit hin zu einer ungenügenden, nicht für alle Menschen gleichermassen zugänglichen gebauten Umwelt verlagert, nimmt das «Design für Alle»-Konzept ein ausgesprochen inklusives Verständnis für sich in Anspruch (LEIDNER, NEUMANN & REBSTOCK 2007).

Bei seiner Anschlussfähigkeit an die Siedlungsplanung spielt der Begriff der gebauten Umwelt eine zentrale Rolle. Gebaute Umwelt fungiert als Sammelkategorie für «Umgebungen, die von Menschen geschaffen oder verändert wurden, damit Menschen darin leben können» («BUILD FOR ALL» PROJEKTPARTNER 2006: 53). Als Beispiele werden genannt: Gebäude, Plätze, Fahrzeuge (Verkehr), Parkplätze, Strassen, Spielplätze, Denkmäler, Naturparks, aber auch z.B. bewirtschaftete Strände (mit Rampen und Stegen auf dem Sand), um sie und die verschiedenen dortigen Dienstleistungen zugänglicher zu gestalten. «Bauliche Umwelt ist demnach jeder öffentliche oder private Raum oder jede Einrichtung, der/die von Menschen für Menschen gestaltet wurde» (ebd.: 53).

Von Seiten der Europäischen Union und der Vereinten Nationen wurde dieser Perspektivenwechsel in den letzten Jahren auf der Ebene von Richtlinien für die Planung und Umsetzung unterstützt (vgl. UNITED NATIONS [2006]; EUROPEAN CONCEPT FOR ACCESSIBILITY

NETWORK EUCAN [2003]; EIDD-DESIGN FOR ALL EUROPE [seit 1993]).

Bei einer ersten Analyse relevanter Dokumente fällt allerdings auf, dass sich das «Design für Alle»-Konzept noch als eher unstrukturiert und punktuell darstellt. So gibt es auf der Ebene der Begrifflichkeiten Uneindeutigkeiten; je nach Land gibt es verschiedene Bezeichnungen der Zugänglichkeitsprämisse, wie zum Beispiel *universal design* in den USA und Japan, *inclusive design* in Grossbritannien, «Barrierefreiheit» in Deutschland, «Hindernisfreiheit» in der Schweiz (vgl. STOFER 2009: 37). Zudem hat sich noch keine klare Praxis herausgebildet.

Ein Versuch, die unterschiedlichen Aktivitäten zum Konzept «Design für Alle» aus einer planungsbezogenen Perspektive zu strukturieren, könnte unterscheiden zwischen:

- Planung und Gestaltung von Wohnsiedlungen, Wohnbauten, Wohngrundrissen sowie deren verwendeten Materialien in den Aussen- und Innenräumen (konzeptuelle Vorgaben in «BUILD FOR ALL» PROJEKTPARTNER 2006; Diskussion in KOBBS & WILLENBRINK 2007; Mustersiedlungen in HERWIG 2008; OBERSTE BAUBEHÖRDE IM BAYERISCHEN STAATSMINISTERIUM DES INNERN 2006 sowie SCHWEIZERISCHER VERBAND FÜR WOHNUNGSWESEN SVW, SEKTION ZÜRICH 2008)
- Gestaltung öffentlicher Räume (konzeptuelle Vorgaben und Diskussion in NEUMANN & REBSTOCK 2008; Beispiele in ARAGALL 2007 sowie RÜTER 2007)
- Mobilität und Verkehrsraumgestaltung (konzeptuelle Vorgaben in «BUILD FOR ALL» PROJEKTPARTNER 2006; Diskussion in GROSSMANN 2007; Beispiele in REBSTOCK 2007 sowie RUDOLPH 2007).

Diese Planungsebenen spiegeln sich auch in den hier diskutierten Fallbeispielen zweier Wohnsiedlungen in Deutschland und der Schweiz wider, die im Rahmen einer internationalen Vergleichsstudie zum nachhaltigen Siedlungsbau erforscht wurden. Der vorliegende Artikel verknüpft deshalb auch den Gestaltungsansatz «Design für Alle» mit sozialer Nachhaltigkeit in der Siedlungsplanung. Diese Verknüpfung scheint erkenntnisfördernd, denn es zeigt sich, dass sich das Konzept «Design für Alle» in der nachhaltigen Stadt- und Siedlungsplanung sowohl theoretisch anwenden lässt als auch eine produkt- und lösungsorientierte Fokussierung in die Planung integrieren kann. Die theoretische Auseinandersetzung mit dem Design-Begriff orientiert sich an den Überlegungen von LUCIUS BURCKHARDT,

der die Aspekte der Planung, der Umweltgestaltung und der Partizipation der Nutzer als Prämissen eines sozialen Planungsanspruchs in den Vordergrund stellt. Beide Argumentationslinien ermöglichen die Verdichtung des «Design für Alle»-Konzepts, insbesondere für planerische und nutzerorientierte Fragen zur gebauten Umwelt.

2 Sozialtheoretische Verortungen und Anwendungsbezüge

2.1 Sozialer Planungsanspruch im Designverständnis

Aus einer Designphilosophie, die sich am ideellen und gleichzeitig für alle nutzbaren, demokratischen Wert eines Produkts orientiert, forderte bereits seit den 1960er Jahren der Schweizer Soziologe, Ökonom und Architekturkritiker LUCIUS BURCKHARDT einen partizipatorischen Design-Anspruch. In Anlehnung an die triadische Raumkonzeption von HENRI LEBFEBVRE (1974) unterteilt BURCKHARDT die Dimensionen von Design und Architektur in die Bereiche Politik, Umwelt und Mensch (BURCKHARDT 1980, 1995; BURCKHARDT & INTERNATIONALES DESIGN ZENTRUM BERLIN 1987); diese sind vor dem Hintergrund ihrer sozialen Bedeutung zu verbinden:

«Design ist unsichtbar. Das beste Design einer Strassenbahn wäre, wenn sie auch nachts fährt! Wir sind nicht nur von sichtbaren Gegenständen umgeben, sondern müssen den unsichtbaren Bereich, die soziale Dimension mitgestalten» (BURCKHARDT 1980: 7).

BURCKHARDTS Überlegungen zielen vor allem auf die soziale Dimension ab. Deren Güte ist von den Möglichkeiten der Mitgestaltung durch die Nutzenden (Partizipation), vom Gebrauchswert eines Gegenstands (gemeinschaftliche Nutzung, ökonomische Kosten) und von der ökologischen Herstellung eines Objekts (Rohstoffverbrauch, Herstellungsbedingungen) abhängig (vgl. BURCKHARDT 1995: 60f.). Im Rahmen der Zusammenarbeit von BURCKHARDT mit dem Design Zentrum Berlin formulierten Planer, Architekten, Soziologen, Designer und Philosophen Ende der 1980er Jahre ihre Ansprüche an das «Design der Zukunft»: Dieses habe sich an den Bedürfnissen von Menschen unterschiedlicher Gruppen, an der Planungskritik durch die Nutzenden und an der Einfachheit und Nutzbarkeit aller Designgegenstände und der Architektur zu orientieren (vgl. BURCKHARDT & INTERNATIONALES DESIGN ZENTRUM BERLIN 1987). BURCKHARDT nimmt hier eine Vordenkerrolle ein, was die Ansprüche an die Stadtentwicklung sowie die sozialen Dimensionen ihrer Umsetzung angehen: Letztlich plädiert er für einen radikal am Nutzen und an den Bedürfnissen der Menschen orientierten Designansatz, der sich gleichzeitig als Rahmen für zukünftige Lebens-, Wohn- und Gesellschaftsformen versteht.

In der Tradition eines solchen nutzerorientierten Designbegriffs lesen sich die formulierten gesellschaftlichen Ziele des «Design für Alle»-Konzepts der europäischen Vereinigung «Build for All», einem Zusammenschluss europäischer Architektur-, Gemeinde- und Städteräte, Bauwirtschafts- und Designvereinigungen, Normenausschüsse, Behindertenverbände sowie Vertretungen von älteren Menschen (siehe Tabelle 1, Spalte 1). Es geht um gesellschaftliche Teilhabe und Chancengleichheit, Gleichberechtigung und «erfreuliche Umfelder», in denen Menschen sich wohl fühlen sollen. Die Ziele sind nicht nur aus einer Position von Behinderten oder benachteiligten Menschen heraus formuliert. Vielmehr eröffnen sich Parallelitäten zu den gesellschaftlichen Zielen einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung, wie sie etwa von KEINER (2004) als Indikatorenansammlung für deutschsprachige Länder Europas formuliert wurden. Das zeigt, dass das «Design für Alle»-Konzept nicht nur als Paradigma des inklusiven Designs, sondern auch als Paradigma der Inklusion gelten könnte.

Doch wendet man sich den Übersetzungen zu (siehe Tabelle 1, Spalte 2 und 3), die die gesellschaftlichen Ziele in Massnahmen für die Planung der gebauten Umwelt betreffen, sowie den Kriterien zur Integration dieser Massnahmen in Prozesse, so fällt die Kluft zwischen Anspruch und Umsetzung auf: Nahezu alle Massnahmen und Prozesse sind aus einer Perspektive der körperlichen Behinderung geschrieben (Sicherheitstechnik, Eingangsgestaltung, Beleuchtung, Beschilderung für Sehbehinderte). Gerade die Frage, wer *Alle* sind, und wie sich durch einen inklusiven, universellen Gestaltungsanspruch (kulturelle und soziale) Inklusion herstellen lässt, scheint auf der Ebene der Umsetzung noch nicht beantwortet zu sein.

Dieser Spannungsbogen zwischen gesellschaftlicher Zielsetzung und Operationalisierbarkeit von konkreten Massnahmen der Inklusion lässt sich auf sozialtheoretischer Ebene noch weiter öffnen (vgl. beispielhaft für Diskussionen aus dem Inklusions-Diskurs FARZIN, OPITZ & STÄHELI 2008). Als gesellschaftliches Konzept von Zugänglichkeit proklamiert das «Design für Alle» eine partizipatorische Teilhabe an Integrations- und Inklusionsprozessen für Alle, die für sozialtheoretische Themenstellungen hingegen nicht operationalisiert und problematisiert werden. Aus dieser Kritik lassen sich grundsätzliche Fragen ableiten, die für die zukünftige Bedeutung des Konzeptes im Rahmen einer Sozialtheorie beantwortet werden müssen: Wie denkt der Anspruch «Design für Alle» soziale Ungleichheit mit? Lassen sich Heterogenität und Vielfalt durch «Design für Alle» differenziert ausleben? Funktioniert ein am Design der gebauten Umwelt, eines Produkts oder einer Dienstleistung orientiertes Konzept zur Integration von menschlicher Vielfalt?

Operationalisierung der Kriterien des «Design für Alle»-Konzepts		
Gesellschaftliche Ziele des Design für Alle-Konzepts	Massnahmen in der gebauten Umwelt	Kriterien zur Prozessintegration
1. Der menschlichen Vielfalt, gesellschaftlichen Teilhabe und der Chancengleichheit Rechnung tragen.	«Ununterbrochene» Barrierefreiheit	Hindernisse für Zugänglichkeit und aktive Teilhabe klar darstellen.
2. Allen Menschen ermöglichen, gleichberechtigt an allen gesellschaftlichen Vorgängen teilzuhaben.	Anwendung neuester Sicherheitstechnik	Beratungsgruppen bilden.
3. Ein Instrument für nachhaltige Entwicklung und gesellschaftlichen Zusammenhalt schaffen.	Benutzerfreundliche horizontale und vertikale Zugänge zu allen Etagen	Mit Organisationen, die Menschen mit Behinderungen vertreten, zusammenarbeiten.
4. Den Herausforderungen aufgrund der wachsenden kulturellen und funktionalen Unterschiede der europäischen Bevölkerung besser begegnen.	Haupteingänge und -ausgänge mit automatischen Türen ausstatten.	Sachkenntnis zur Barrierefreiheit in Bauprojekte einbringen.
5. Eine für alle Seiten gewinnbringende Situation schaffen, indem ein für alle erfreuliches Umfeld entsteht.	Aufzüge mit akustischen oder visuellen Signalen und Steuerungen in angemessener Höhe in den Aufzugskabinen ausstatten.	Entsprechende CEN [Ergänzung in der vorliegenden deutschen Übersetzung: bzw. DIN-Normen] für bestimmte Bereiche (Parkplätze), Geräte (z.B. Aufzüge, Fahrtritten oder Fahrsteige) und Werkstoffe (z.B. tastbare Beläge) zu Rate ziehen oder die Übereinstimmung mit ihnen prüfen.
6. In unterschiedlichen Bereichen ein Umfeld schaffen, das sich jeweils an räumliche und zeitliche Anforderungen anpassen lässt.	Beschilderungen in Gebäuden so anbringen, dass sie Menschen mit Sehbehinderung nicht diskriminieren.	«Behindertengerechte» Entscheidungsfindung zur Norm machen, um praktische und durchführbare Empfehlungen für ein zugängliches Umfeld zu erarbeiten.
7. Neue und interessante Entwicklungen auf dem Markt meistern, mehr Verbraucher gewinnen und grössere wirtschaftliche Chancen entstehen lassen.	Beleuchtung soll für das Lesen von Beschilderungen unter allen Bedingungen ausreichend sein.	Fallstudien zur Zugänglichkeit durchführen, um darzustellen, was mit sorgfältiger Überlegung und Kompromissbereitschaft erreicht werden kann
	Optimierung von Verkehrsanschlüssen über den öffentlichen Personennahverkehr zu allen Gebäuden	

Tab. 1: Operationalisierung der Kriterien des «Design für Alle»-Konzepts

Operationalization of criteria in the «Design for All» concept

Mise en œuvre des critères du concept «Design pour tous»

Quelle: «BUILD FOR ALL» PROJEKTPARTNER 2006: 16 sowie 47-48

2.2 Der Brückenschlag zur sozialen Nachhaltigkeit

Angeichts dieser Fragen wird vorgeschlagen, eine Verknüpfung zu der Diskussion herzustellen, die sich um die Operationalisierung der sozialen Nachhaltigkeit für die Siedlungsentwicklung bemüht. Denn auch Hindernis- und Barrierefreiheit gilt in den vorhandenen siedlungsbezogenen Bewertungssystemen zur sozialen Nachhaltigkeit als eines der Leitkriterien (vgl. DRILLING & BLUMER 2009). Sie wird begründet

z.B. mit dem Ziel, «hohe Alltagstauglichkeit der baulichen Strukturen für alle gesellschaftlichen Gruppen» (STADT LINZ 2004) zu gewährleisten. Baulich umgesetzt wird sie beispielsweise durch Zugänge vor allem zu Gebäuden und Freiflächen nicht nur für Behinderte, sondern z.B. auch für Familien mit kleinen Kindern oder ältere Menschen.

Durch die Verknüpfung der Konzepte «Design für

Alle» und «Soziale Nachhaltigkeit» wird zweierlei erreicht: Zum einen wird das Thema Barriere- und Hindernisfreiheit aus seiner Defizitorientierung und kompensatorischen Aufgabe herausgehoben und in einen umfassenderen umsetzungsorientierten Kontext von sozialer Nachhaltigkeit eingebettet. Zum anderen wird die Diskussion um soziale Nachhaltigkeit um den Theorieentwurf des «Design für Alle» bereichert und so aus ihrer weitgehenden Theorielosigkeit herausgeführt.

Wie kann diese Verknüpfung konkret gezeigt werden? Wo zeigen sich in Projekten zur Siedlungsentwicklung jene Ansätze, die im Sinne eines «Design für Alle»-Konzepts interpretiert werden können und zukünftigen Planungsvorhaben ein neues Verständnis weisen? Die folgenden Beispiele von Wohnsiedlungen, die im Rahmen einer international vergleichenden Studie zur sozialen Nachhaltigkeit untersucht wurden (DRILLING & BLUMER 2009; WEISS, DRILLING & BLUMER 2010) und Stadtteile in Zürich (Siedlung Werdwies) sowie Freiburg i.Br. (Rieselfeld) umfassen, sollen dies verdeutlichen.

2.3 «Design für Alle» im Kontext städtischer Siedlungsplanung – Siedlung Werdwies, Zürich

Die städtische Wohnsiedlung Werdwies befindet sich im Quartier Grüna am westlichen Stadtrand der Stadt Zürich (Kreis 9). Eine aus den 1950er Jahren stammende Siedlung musste der 2006 fertig gestellten Siedlung (152 Wohnungen für ca. 500 Bewohner in sieben Punkthäusern) weichen. Die Werdwies stellt den ersten Ersatzneubau der Stadt Zürich in dieser Grösse dar.

Das Quartier Grüna besitzt alle Merkmale eines «Quartiers mit besonderen Entwicklungsanforderungen»: eine Bewohnerstruktur, die von niedrigen Einkommen und einem erhöhten Anteil an Arbeitslosen geprägt ist. Etwa die Hälfte der Bewohner sind Ausländer, was ca. ein Drittel über dem städtischen Schnitt liegt. Im gesamten Quartier gibt es überdurchschnittlich viele Haushalte mit Kindern (vgl. STADT ZÜRICH, PRÄSIDENTIALDEPARTEMENT 2008). Bis in die 1990er Jahre stellte die Vorgängersiedlung der Werdwies ein schlechtes Verhältnis bezüglich sanierungsfälliger Bausubstanz, Langzeitarbeitslosigkeit und sozialer Durchmischung dar, was in der Planung des Ersatzneubaus besonders berücksichtigt werden sollte (ECONCEPT AG 2004).

Der Abbruchentscheid für die Siedlung aus den 1950er Jahren wurde auf einem breit abgestützten Workshop 1998 auf Initiative politischer Vertreter der Stadt Zürich zusammen mit Interessenvertretern und Stakeholdern aus dem Quartier einstimmig beschlossen. Das prozesshafte Vorgehen vom Entscheid des Abbruchs bis

hin zur Planung und Realisierung der neuen Siedlung Werdwies wurde mit einer professionellen Prozessbegleitung, mit sozialer Unterstützung für die Umsiedlung der Mieter, mit der temporären Umnutzung der leer werdenden Wohnungen als Künstlerateliers und mit anspruchsvollen Vorgaben für den Ersatzneubau umgesetzt (vgl. STADT ZÜRICH, AMT FÜR HOCHBAUTEN UND LIEGENSCHAFTENVERWALTUNG 2008).

Die Bemühungen, die unterschiedlichen Nutzeransprüche (im Sinne der sozialen Nachhaltigkeit) bzw. die Definition von «Alle» (im Sinne des «Design für Alle») zu konkretisieren, fand sich dann auch im Auslobungstext für den Architekturwettbewerb (STADT ZÜRICH, AMT FÜR HOCHBAUTEN 2001). Beispielsweise wurde als Anforderung für die teilnehmenden Planerteams formuliert:

«Möglichst viele Zimmer sind nutzungsneutral zu projektieren, damit sie bedürfnisgerecht genutzt werden können (...) Möglichst viele Wohnungen sollen behindertengerecht erreichbar sein. Diese Wohnungen sollen zudem im Bedarfsfall den Bedürfnissen von Behinderten angepasst werden können (...) Auf eine zweckmässige Zuordnung von Gebäude- und Aussenraumnutzung ist zu achten. Erwartet werden einprägsame und identitätsstiftende Freiräume und Spielflächen» (STADT ZÜRICH, AMT FÜR HOCHBAUTEN 2001).

Mit Fokus auf das städtebauliche Konzept erweist sich die Siedlung Werdwies mehr als eine Art eigener Stadtteil, der nicht explizit für Bewohner mit bestimmten Bedürfnissen, einer sozialen Benachteiligung oder einer körperlichen Behinderung geplant wurde, bei dem gleichzeitig aber viele Aspekte des «Design für Alle»-Konzepts in der Planung berücksichtigt wurden: Es gibt heute keine Schwellen bei den Übergängen auf die Strassen, innerhalb der Siedlung sind alle Hauseingänge ebenso schwellen- und barrierefrei. Die Wohnungsgrundrisse variieren zwischen 2,5 und 6,5 Zimmergrössen (die meisten davon familiengerechte 4,5-Zimmerwohnungen) mit breiten Loggien als private Aussenräume, sie sind in jedem Haus barrierefrei und mit einem Lift erreichbar.

Die Aussenräume in der Siedlung und die Erdgeschosses aller sieben Punkthäuser lassen öffentliche, halböffentliche und private Nutzungen zu und bieten Raum für gemeinsame Waschküchen, Kindergarten, Hort, Einkaufs- und Gewerbeläden, Ateliers und ein Bistro. Somit wurden niederschwellige Begegnungsorte geschaffen und soziale Unterstützungsmöglichkeiten für Bewohner der Siedlung gefördert. Die Vorgaben (im Auslobungstext) der sozialen Durchmischung und der Nutzungsvielfalt als Leitideen einer sozial nachhaltigen Siedlungsentwicklung werden in der Werdwies durch die Funktionen der Architektur, die Wohngrundrisse, durch subventionierte Wohnun-

Raumplanerische/städtebauliche Entscheide Ebene Siedlung	Architektonische Entwürfe Ebene Gebäude
Barrierefreie Wege durch die Siedlung sowie an angrenzende Strassen und Wege (öffentliche Platz-Trottoir-Situationen)	Gemeinschaftliche Räume in allen Erdgeschossen (Waschküchen, Gemeinschaftsraum), öffentliche Räume (Einkaufsläden, Gewerberäume), halböffentliche Räume (Ateliers, Kinderkrippe, Hort)
Nutzerorientierte Wege- und Gebäudeführung durch einsehbare Erdgeschosse in alle Hauseingänge und Räume in den Erdgeschossen	Barrierefreie Zugänge zu allen Häusern, Aufzüge zu allen Geschossen
Barrierefreie Zugänge zu den öffentlichen Verkehrsmitteln (Tram, Bus), motorisiertem Individualverkehr (Tiefgarage und Behinderten-Parkplätze in der Siedlung) und Carsharing (Mobility)	Anteil an behinderten- und rollstuhlgerichten Wohnungen

Tab. 2: Aspekte des «Design für Alle» in der Siedlung Werdwies
Aspects of «Design for All» in the Werdwies housing development, Zurich
Certains aspects de «Design pour tous» dans le lotissement Werdwies
 Quelle: eigene Darstellung

gen sowie gemeinsame Nutzung der Erdgeschosse und Aussenräume gewährleistet: Das Konzept der Siedlung kann dabei als ein «Design für Alle»-Beispiel stehen, da es die Barriere- und Hindernisfreiheit für eingeschränkte Menschen nicht explizit deklariert, sondern als integralen Bestandteil einer städtischen Siedlung umgesetzt hat (Tab. 2, Abb. 1).

2.4 «Design für Alle» im Kontext eines inklusiven, partizipatorischen Verkehrskonzepts – Stadtteil Freiburg-Rieselfeld

Der Stadtteil Rieselfeld entstand im Zusammenhang mit der gegen Ende der 1980er Jahre manifesten städtischen Wohnungsnot. Anfang der 1990er Jahre hatte Freiburg das höchste Mietniveau in Baden-Württemberg. Da die Einkommensentwicklung der Mietpreisentwicklung nicht in gleichem Masse folgte, wies die Stadt den höchsten Anteil an Wohngeldempfängern in Baden-Württemberg auf. Laut Angaben des Amtes für Wohnungswesen standen «2500 Haushalte mit fast 6000 Personen» auf der Warteliste der Härtefälle für Sozialwohnungen (DRILLING & BLUMER 2009: 66).

Die Erweiterung der Stadt Freiburg um den Stadtteil Rieselfeld (rund 80 ha), das Erstellen von rund 3500 Wohneinheiten für etwa 10000 Einwohner wurde von Beginn an unter dem Titel «nachhaltige Stadtentwicklung» geführt und sollte nicht nur in Bezug auf die Niedrigenergiebauweise, sondern auch in sozialer Hinsicht wegweisend sein.

Für die hier verhandelte Verknüpfung des «Design für Alle»-Konzepts mit der sozialen Nachhaltigkeit ist vor

allem die soziale Interpretation des verkehrsplanerischen Konzepts «Stadtteil der kurzen Wege» interessant. Dieses Konzept verstand sich ursprünglich als Antwort auf die jahrzehntelange Dominanz des Automobils und die Gleichsetzung von Mobilität mit Flexibilität und Modernität und beinhaltete Massnahmen zur Verbesserung der Siedlungsstrukturen (in Bezug auf Nähe zum Arbeitsplatz und den Versorgungseinrichtungen), um den motorisierten Individualverkehr zu verringern.

Im Planungsprozess Freiburg-Rieselfeld wurde das Konzept von seiner engen Fokussierung auf die Verkehrsmobilität ausgeweitet zu einem Generalansatz für eine aktorsorientierte Mobilitätsplanung. Den Bewohnern des Stadtteils sollte somit unabhängig ihres Alters, ihrer sozialen oder kulturellen Herkunft oder etwaiger Mobilitätseinschränkungen eine optimale Anbindung an die Infrastruktur des Stadtteils (Versorgung, Freizeit, Bildung) ermöglicht werden.

Die Entwürfe zu einem Wegenetz quer durch den gesamten Stadtteil wurden hierzu als zentral angesehen. Heute durchziehen neben den Strassen für den motorisierten Individualverkehr sowie den öffentlichen Verkehr unabhängig voneinander liegende Wegenetze für den Langsamverkehr (Fuss- und Fahrradwege) den gesamten Stadtteil. Dabei gilt, dass

- Wege zum Flanieren und Durchstreifen für Kinder und Erwachsene dazu beitragen sollen, dass sich Bewohner nicht nur im eigenen Blockinnenhof aufhalten (soziale Mischung),
- möblierte Plätze oder grössere Grünflächen als Netzknoten fungieren,



Foto 1: Wohnsiedlung Werdwies: Zugänglichkeit und niederschwellige Begegnungsmöglichkeiten durch einen städtebaulichen Planungsanspruch

Werdwies housing development: accessibility and open meeting areas in accordance with urban planning policy

Lotissement de Werdwies: un aménagement urbain facilitant l'accessibilité et les possibilités de rencontres



Foto 2: Nutzungsmischung in allen Erdgeschossen der sieben Wohnhäuser in der Werdwies (hier: die Kinderkrippe)

Utilization mix of all ground level spaces in the seven residential blocks in Werdwies (here, the day-care center)

Mixité d'usages à tous les rez-de-chaussée des sept maisons d'habitation du lotissement de Werdwies (ici la crèche)



Foto 3: Durchgänge Barrierefreiheit in allen öffentlichen und halböffentlichen Räumen sowie in den privaten Innen- und Aussenbereichen der Wohnungen

Completely accessible spaces in public and semi-public areas, as well as within and without private apartments

Accessibilité constante à tous les espaces publics et semi-publics de même qu'aux parties intérieures et extérieures privées des logements



Foto 4: Freiraumkonzept und Erdgeschossnutzung: barrierefreie Wege durch die Siedlung, an alle angrenzenden Strassen sowie in alle gemeinschaftlichen und privaten Hauseingänge

Open space concept and ground level utilization: freely accessible paths leading through the housing development to adjacent streets and to all communal and private entrances

Concept d'espace libre et utilisation du rez-de-chaussée: chemins libres d'accès à travers le lotissement, dans toutes les rues voisines et dans toutes les entrées privées ou communes menant aux maisons

Abb. 1: Umsetzung des «Design für Alle»-Konzepts in der Siedlung Werdwies/Zürich
Realization of the «Design for All» concept in the Werdwies housing development, Zurich
Mise en œuvre du concept «Design pour tous» dans le lotissement de Werdwies (Zurich)

Fotos: S. WEISS

- durch die Wegenetze für den Langsamverkehr Schulen und Kindergärten, aber auch die Einrichtungen des täglichen Bedarfs (Einkaufen) erschlossen werden (Abb. 2).

Ein solches, im Rahmen der Inklusionsprämisse erarbeitetes «Verkehrskonzept» wäre ohne einen umfangreichen Beteiligungsprozess kaum möglich gewesen. Analog zum Fallbeispiel Werdwies (Zürich) zeigt sich auch hier, dass die Frage nach dem «Wer sind Alle» im Rahmen eines Kommunikationsprozesses mit unterschiedlichen Anspruchsgruppen zu beantworten versucht wurde (siehe Abbildung 3). Bereits 1991, also vier Jahre bevor die erste Baumassnahme begann, wurden über die Gründung eines Bürgerbeirates, verschiedener bürgernaher Arbeitsgruppen sowie einer interdepartementellen Stelle alle relevanten Interessensvertretungen einbezogen. Hier konnten die Forderungen von Bürgerinitiativen für familienfreundliche Quartiere ebenso artikuliert werden wie von Behindertenverbänden, kirchlichen Hilfswerken oder Wohnbauträgern. Und auch im Prozess des städtebaulichen Wettbewerbs ging die Stadt Freiburg neue Wege: Vertreter aus zehn Institutionen sowie der evangelischen und katholischen Kirchgemeinde wurden als Berater in die Jury gewählt und konnten so an der Auswahl der eingereichten städtebaulichen Ideen mitwirken.

Hier wird eine weitere Verknüpfung zwischen den Konzepten «Design für Alle» und «soziale Nachhaltigkeit» deutlich: Beide versuchen, der Heterogenität und Vielfalt gerecht zu werden bzw. der Funktion eines am Design der gebauten Umwelt orientierten Konzeptes zur Integration von menschlicher Vielfalt zu entsprechen. Mit dieser Frage schliesst sich das «Design für Alle»-Konzept wiederum neueren Governance-Ansätzen in der Nachhaltigkeitsdebatte an (so z.B. der Regimetheorie, siehe DRILLING 2009). Regime, die integrativ wirken, indem sie versuchen, die Breite der Nutzenden und ihre Ansprüche frühzeitig in formelle und informelle Planungsprozesse einzubinden, dürfen dabei auch im «Design für Alle»-Konzept am ehesten in der Lage sein, den formulierten Anspruch einzulösen, eine gebaute Umwelt herzustellen, die allen Menschen gleiche Chancen ermöglicht, so dass jeder an jedem Aspekt der Gesellschaft partizipieren kann.

3 Resümee

Die Konzepte «Design für Alle» und «soziale Nachhaltigkeit» wurden erst in den 1990er Jahren entwickelt. Ohne sich direkt aufeinander zu beziehen, sind die mit diesen Konzepten verbundene Überlegungen in die von Nation zu Nation weitgehend eigenständig geführte Diskussion um Zugänglichkeit, Barriere- oder

Hindernisfreiheit in der gebauten Umwelt eingeflossen. Der Umstand, dass das «Design für Alle»-Konzept im europäischen Raum vor allem aus dem Diskurs der Einschränkung, Behinderung oder Benachteiligung von bestimmten Gruppen heraus entstanden ist, soziale Nachhaltigkeit hingegen nur am Rande auf konkrete Fragen der Siedlungs- und Stadtgestaltung angewendet wurde, mag erklären, weshalb die beiden Perspektiven auch heute weitgehend unverbunden nebeneinander existieren.

Die Verknüpfung des «Design für Alle»-Konzepts mit der Diskussion über soziale Nachhaltigkeit geht über die Behindertenthematik weit hinaus: Als ein am Produkt und an der Nutzerfreundlichkeit lösungsorientiertes Konzept strebt das «Design für Alle» nach gesellschaftlicher Vielfalt durch heterogene Nutzergruppen. Allerdings fehlen dem Konzept operationalisierbare Kriterien, wie soziale Inklusionsmechanismen und Partizipationsmöglichkeiten möglichst aller Akteure dauerhaft in einen Planungsprozess integriert und implementiert werden können.

Die Verknüpfung des «Design für Alle»-Konzepts mit Kriterien sozialer Nachhaltigkeit zeigt sich an den Fallbeispielen der Siedlungen Werdwies und Rieselfeld: Im Vordergrund stehen nicht die Zugänglichkeiten für behinderte und eingeschränkte Menschen, sondern die Zugänglichkeit, die Einfachheit der Nutzung, die Partizipation in allen Bereichen alltäglichen Wohnens und Fortbewegens; das Ermöglichen von Vielfalt ist Teil der Siedlungskonzepte und kommt somit allen Bewohnern zugute.

Lösungen für die gebaute Umwelt, die Benachteiligung und damit bestehende Differenzen nicht verstecken, sondern vielmehr als Normalität einer heterogenen Gesellschaft in gestalterische Lösungen einbauen, stellen sich auch dem Anspruch «Design für Alle» als Paradigma der gesellschaftlichen Vielfalt. In den Fallbeispielen zeigt sich, dass die Akzeptanz von Bewohnern und Nutzenden besonders gross ist, wenn es neben der Ausweitung der Anspruchsgruppen gelingt, spezifische Zugänglichkeitsmassnahmen nicht als solche herausstechen zu lassen, sondern als Teil eines übergeordneten Ganzen zu planen. Dies wird beispielsweise an der barrierefreien Gestaltung der beiden Siedlungen deutlich, die alle öffentlichen, teilöffentlichen und privaten Räume gleichermaßen umfasst. Diese Gestaltungsform erleichtert zwar unterschiedlichen Gruppen die Zugänglichkeit, zielt aber – wie in den Wettbewerbsprogrammen konkret gefordert – auch explizit auf die Inklusion körperlich behinderter Menschen ab.

Indem Barrierefreiheit auch in die architektonische Gestalt der Siedlung einfließt, wird sie nicht als eine



Foto 1: Masterplan Rieselfeld: Zugänglichkeit und niederschwellige Begegnungsmöglichkeiten durch unabhängig voneinander funktionierende Wegenetze (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr, Streifwege)

Masterplan Rieselfeld: accessibility and open space meeting points ensured by independently functioning traffic networks (motorized individual transport, public transport, non-motorized traffic and pedestrian crossings)

Masterplan de Rieselfeld: accessibilité et possibilité de rencontres à travers des réseaux fonctionnels indépendants les uns des autres (transport motorisé individuel, transports publics, mobilité douce, chemins piétonniers)



Foto 2: Unterschiedlich möblierte öffentliche Anlagen fungieren als Knotenpunkte der Wegenetze

Uniquely «furnished» public spaces mark the junction of traffic networks

Différentes installations publiques fonctionnant comme des nœuds dans les réseaux de chemins



Foto 3: Durchgängige Barrierefreiheit in allen öffentlichen und halböffentlichen Räumen (hier Langsamverkehr)

Integrated accessibility in all public and semi-public spaces (here for non-motorized traffic)

Accessibilité constante dans tous les espaces publics et semi-publics (ici la mobilité douce)



Foto 4: Barrierefreie Wege durch die Siedlung (hier Streifwege für Kinder)

Accessible routes through the development (here paths for the children)

Chemins accessibles à tous à travers le lotissement (ici chemins pour les enfants)

Abb. 2: Umsetzung des «Design für Alle»-Konzepts im Stadtteil Rieselfeld (Freiburg i.Br.), Deutschland

Implementation of the «Design for All» concept in the urban district of Rieselfeld (Freiburg i. Br.), Germany

Mise en œuvre du concept «Design pour tous» dans le quartier de Rieselfeld (Fribourg-en-Brisgau), Allemagne

FOTOS: PROJEKTGRUPPE RIESELFELD, STADTVERWALTUNG FREIBURG (Fotos 1 und 2); M. DRILLING (Fotos 3 und 4)

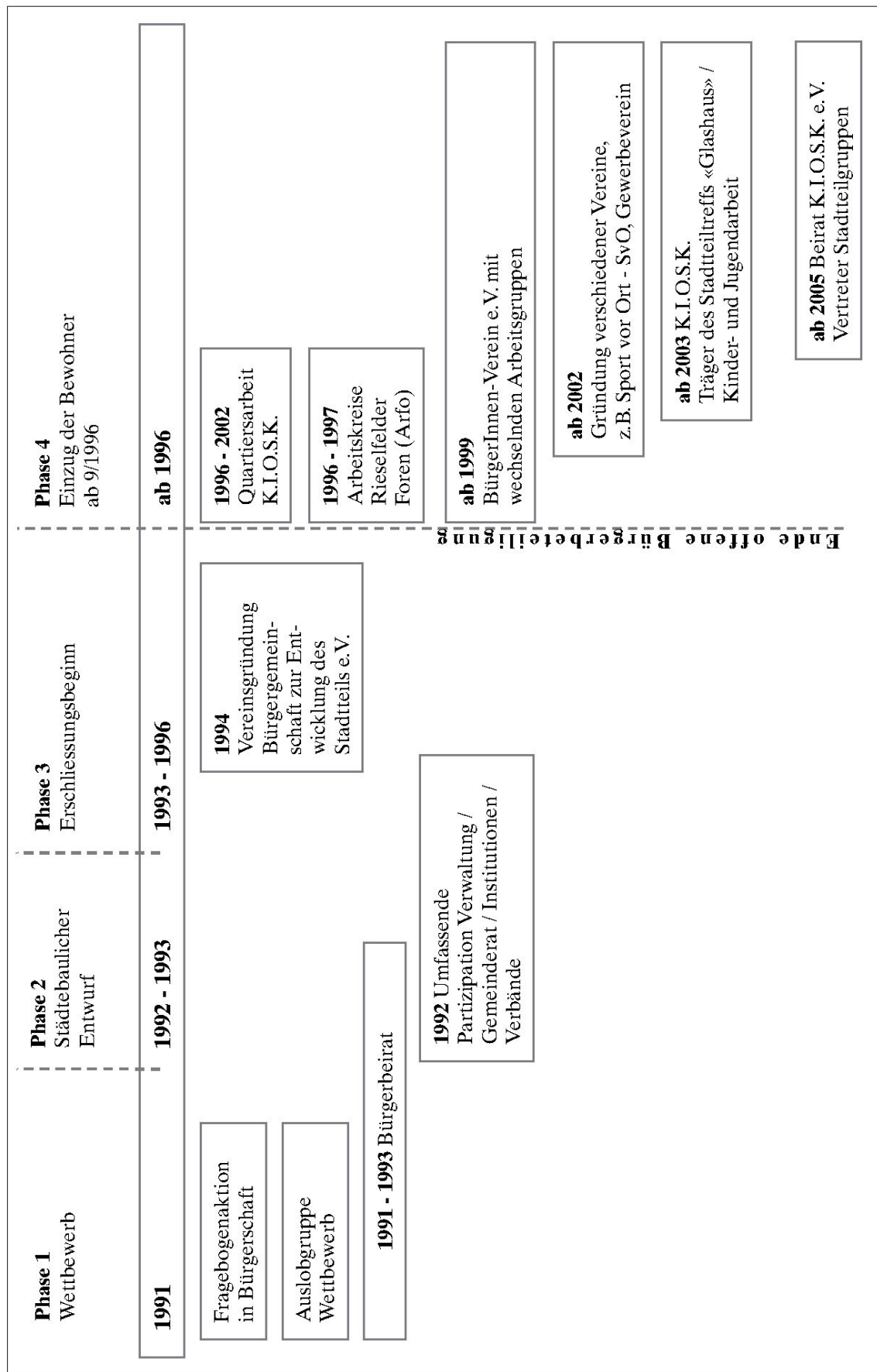


Abb. 3: Von der Bürgerbeteiligung zur Quartierarbeit im Stadtteil Rieselfeld (Freiburg i.Br.)
From citizen participation to community work in the urban district of Rieselfeld (Freiburg i.Br.)
De la participation citoyenne au travail communautaire dans le quartier de Rieselfeld (Fribourg-en-Brisgau)

gruppenspezifische Ermöglichungsstrategie zelebriert, sondern manifestiert sich vielmehr als Ausdruck einer zeitgenössischen Architektur. Die dem Design mit zugrundeliegenden, inkludierenden Vorgaben werden dadurch – im Sinne der BUCKHARDTSchen Designtheorie – unsichtbar. Mithilfe eines solchen Planungsanspruchs wird die Siedlung dann nicht als eine explizit inkludierende Siedlung in der Stadt, sondern als ein primär zeitgenössisch gestaltetes Stück von der Stadt und als Siedlung mit einer heterogen zusammengesetzten Bevölkerung wahrgenommen. Damit wird auch verdeutlicht, wie sinnhaft es ist, die beiden bisher getrennten Diskurse (Barrierefreiheit bzw. «Design für Alle» einerseits und soziale Nachhaltigkeit andererseits) zukünftig stärker zusammenzuführen.

Literatur

- ARAGALL, F. (2007): Von der barrierefreien Gestaltung zur «Stadt für Alle» in Barcelona: Vorbild und Vorreiter im Design für Alle. – In: LEIDNER, R., NEUMANN, P. & M. REBSTOCK (Hrsg.): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle. Erfahrungen aus Forschung und Praxis. – Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft für Angewandte Geographie Münster e.V., Heft 38: 99-107.
- «BUILD FOR ALL» PROJEKTPARTNER (Hrsg.) (2006): Bauen für Alle. Förderung der Zugänglichkeit für Alle in der baulichen Umwelt. Leitfaden. – www.build-for-all.net 15.3.2010.
- BURCKHARDT, L. (1980): Wer plant die Planung? Architektur, Politik, Mensch. – Kassel: Martin Schmitz Verlag.
- BURCKHARDT, L. (1995): Design = unsichtbar. – Ostfildern: Cantz.
- BURCKHARDT, L. & INTERNATIONALES DESIGN ZENTRUM BERLIN (1987): Design der Zukunft. Architektur. Technik. Ökologie. – Berlin: IDZ.
- DRILLING, M. (2009): Verstetigung in der nachhaltigen Quartiersentwicklung. Eine Analyse aus Sicht der Urban Regime Theory. – In: Geographica Helvetica 64, 4: 208-217.
- DRILLING, M. & D. BLUMER (2009): Die soziale Dimension nachhaltiger Quartiere und Wohnsiedlungen. Theoretische Verortung – Kriterienliste und Bewertungssysteme. Mit dem Fallbeispiel Freiburg Rieselfeld. Zwischenbericht zuhanden des Bundesamts für Wohnungswesen. – Basel: Fachhochschule Nordwestschweiz, Institut Sozialplanung und Stadtentwicklung.
- ECONCEPT AG (2004): Nachhaltige Quartierentwicklung BaLaLuZ. Schlussbericht Quartier Grünau/Siedlung Bernerstrasse/Werdwies, Zürich, Phase 1. – Zürich.
- EIDD-DESIGN FOR ALL EUROPE [seit 1993]: www.designforall-europe.org/ 22.2.2010.
- EUROPÄISCHES INSTITUT DESIGN FÜR ALLE IN DEUTSCHLAND E.V. (EDAD) (2008): European Concept for Accessibility/Europäisches Konzept für Zugänglichkeit. ECA für Verwaltungen. – Berlin: Nordbahn GmbH, www.design-fuer-alle.de 15.3.2010.
- EUROPEAN CONCEPT FOR ACCESSIBILITY NETWORK - EUCAN [2003]: www.eca.lu/ 6.4.2010.
- FARZIN, S., OPITZ, S. & U. STÄHELI (Hrsg.) (2008): Inklusion Exklusion: Rhetorik – Körper – Macht. Soziale Systeme. – Zeitschrift für Soziologische Theorie 14, 2, Stuttgart: Lucius & Lucius Verlagsgesellschaft.
- GROSSMANN, H. (2007): Barrierefreie Umweltgestaltung für seh- und hörgeschädigte Menschen. Probleme, Standards, Entwicklungen. – In: LEIDNER, R., NEUMANN, P. & M. REBSTOCK (Hrsg.): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle. Erfahrungen aus Forschung und Praxis. – Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft für Angewandte Geographie Münster e.V., Heft 38: 73-83.
- HERWIG, O. (2008): Universal Design. Lösungen für einen barrierefreien Alltag. – Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser.
- INTERNATIONALES DESIGN ZENTRUM BERLIN E.V. (Hrsg.) (2008): Universal Design. – Berlin: Das Druckteam Berlin.
- KEINER, M. (2004): Planungsinstrumente einer nachhaltigen regionalen Raumentwicklung. Indikatoren-basiertes Monitoring und Controlling in der Schweiz, Österreich und Deutschland. – Zürich: ETH Zürich, Habilitationsschriften.
- KOBS, M. & H. WILLENBRINK (2007): Das EU-Projekt «Build for All». Umsetzung von Barrierefreiheit und Design for All durch das deutsche Vergaberecht. – In: LEIDNER, R., NEUMANN, P. & M. REBSTOCK (Hrsg.): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle. Erfahrungen aus Forschung und Praxis. – Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft für Angewandte Geographie Münster e.V., Heft 38: 37-46.
- LEFEBVRE, H. (1974): La production de l'espace. – Paris: Gallimard.
- LEIDNER, R., NEUMANN, P. & M. REBSTOCK (Hrsg.) (2007): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle. Erfahrungen aus Forschung und Praxis. – Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft für Angewandte Geographie Münster e.V., Heft 38.
- NEUMANN, B. & M. REBSTOCK (2008): Eine Stadt für Alle. One City for All. – In: INTERNATIONALES DESIGN ZENTRUM BERLIN E.V. (Hrsg.): Universal Design. – Berlin: Das Druckteam Berlin: 73-85.
- OBERSTE BAUBEHÖRDE IM BAYERISCHEN STAATSMINISTERIUM DES INNERN (Hrsg.) (2006): Barrierefreies und integriertes Wohnen. Forschungsbericht zur Nachuntersuchung ausgewählter Projekte aus Modellvorhaben und Landeswettbewerb. – Dachau: Rother Druck.
- REBSTOCK, M. (2007): Verkehrsraumgestaltung für Alle! Auch für Fußgänger?! – In: LEIDNER, R., NEUMANN, P. & M. REBSTOCK (Hrsg.): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle. Erfahrungen aus Forschung und Praxis. – Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft für Angewandte Geographie Münster e.V., Heft 38: 59-72.

RUDOLPH, N. (2007): Verkehrsraumgestaltung für Alle? Anforderungen und Beispiele aus der Praxis. – In: LEIDNER, R., NEUMANN, P. & M. REBSTOCK (Hrsg.): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle. Erfahrungen aus Forschung und Praxis. – Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft für Angewandte Geographie Münster e.V., Heft 38: 85-87.

RÜTER, D. (2007): Auf dem Weg zu einer barrierefreien Stadt für Alle. Handlungsansätze in Münster. – In: LEIDNER, R., NEUMANN, P. & M. REBSTOCK (Hrsg.): Von Barrierefreiheit zum Design für Alle. Erfahrungsberichte aus Forschung und Praxis. – Arbeitsberichte der Arbeitsgemeinschaft für Angewandte Geographie Münster e.V., Heft 38: 109-117.

SCHWEIZERISCHER VERBAND FÜR WOHNUNGSWESEN SVW, SEKTION ZÜRICH (Hrsg.) (2008): Wohnen morgen – Standortbestimmungen und Perspektiven des gemeinnützigen Wohnungsbaus. – Zürich: Verlag Neue Zürcher Zeitung.

STADT LINZ, BAUDIREKTION DES MAGISTRATS (2004): LES! Linz entwickelt Stadt. Kriterien für eine nachhaltige Stadtentwicklung. – Linz.

STADT ZÜRICH, AMT FÜR HOCHBAUTEN (2001): Wettbewerbsprogramm: Wohnüberbauung Bernerstrasse Zürich-Altstetten. – Zürich.

STADT ZÜRICH, AMT FÜR HOCHBAUTEN UND LIEGENSCHAFTENVERWALTUNG (Hrsg.) (2008): Wohnsiedlung Werdwies. Städtische Peripherie als urbaner Lebensraum. – Zürich: Verlag Niggli.

STADT ZÜRICH, PRÄSIDENTIALDEPARTEMENT (2008): Quartierspiegel Altstetten. – Zürich.

STOFER, B. (2009): «Hindernisfrei» statt «behinderten-gerecht». – In: Wohnen 12/2009: 37.

UNITED NATIONS [2006]: Convention on the Rights of Persons with Disabilities. – <http://www.un.org/disabilities/> 22.2.2010.

WEISS, S., DRILLING, M. & D. BLUMER (2010): Die soziale Dimension nachhaltiger Quartiere und Wohnsiedlungen. Teilbericht Zürich-Werdwies. Soziale Prozesse und nachhaltige Handlungen – zur Transformation eines Quartiers. – Basel: Fachhochschule Nordwestschweiz, Institut Sozialplanung und Stadtentwicklung.

Zusammenfassung: Von der Barrierefreiheit für behinderte Menschen zum «Design für Alle» in der nachhaltigen Siedlungsentwicklung und Stadtplanung

Seit Mitte der 1990er Jahre wird über das «Design für Alle»-Konzept der sozialpolitische Anspruch formuliert, Barriere- und Hindernisfreiheit nicht mehr allein aus einer Perspektive der Behinderung und Einschränkung zu definieren. Vielmehr soll allen Menschen unabhängig ihrer Einschränkungen, ihres Geschlechts oder Alters, ihrer sozialen oder kulturellen Herkunft gleiche Chancen eröffnet werden, so dass jede Person an jedem Aspekt der Gesellschaft partizipieren kann. Für die Siedlungsplanung ist das Konzept mit einem

ausgesprochen inklusiven Anspruch verbunden und deshalb an andere Diskurse, wie z.B. den der sozialen Nachhaltigkeit anschlussfähig. An den Beispielen Freiburg i.Br. (Rieselfeld) und Zürich (Werdwies) kann gezeigt werden, wie sich das Konzept als produkt- und lösungsorientierte Fokussierung in die Planung integrieren lässt und wie Zugänglichkeit, Einfachheit der Nutzung und Partizipation die Vielfalt als Ziel eines Siedlungskonzeptes unterstützen und dadurch allen Bewohnern zugute kommen.

Schlüsselwörter: Siedlungsentwicklung, Barrierefreiheit, Behinderung, Designtheorie, soziale Nachhaltigkeit

Summary: From «accessibility for people with disabilities» to «Design for All» in sustainable settlement development and urban planning

Since the mid 1990s the design philosophy «Design for All» follows the social political aim to define barrier-free accessibility no longer solely from the perspective of disabilities and limitations. Instead, «Design for All» seeks to give equal opportunities to all people – no matter what their limitations, sex, age, or social and cultural backgrounds are, so that everyone can participate in every aspect of society. For settlement planning, the «Design for All» concept is expressly connected with social inclusion, which means that it is relevant to other discourses, such as the social sustainability discourse. Taking two examples – Freiburg (Rieselfeld) in Germany and Zurich (Werdwies) in Switzerland – it is shown how the concept can be integrated into planning as a product- and solution-oriented focus and how accessibility, simplicity of use, and participation support diversity as the goal of a settlement concept and thus provide benefits to all residents.

Keywords: settlement planning, accessibility, disabilities, design philosophy, social sustainability

Résumé: Accessibilité aux personnes handicapées et concept de «Design pour tous»: enjeux pour un développement de l'habitat et un aménagement urbain durables

Depuis le début des années 1990, la philosophie «Design pour tous» a pour objectif socio-politique de définir l'accessibilité non plus seulement du point de vue des handicaps et des limitations. «Design pour tous» cherche au contraire à donner des chances égales à chacun, quelles que soient ses limitations, son sexe, son âge ou ses caractéristiques sociales et culturelles, de sorte que tout le monde puisse participer à l'ensemble des aspects de la société. En matière de planification de l'habitat, le concept «Design pour tous» s'adresse tout particulièrement à l'inclusion sociale et de ce fait s'avère pertinent en matière de durabilité sociale. S'appuyant sur les deux exemples de Fribourg-

en-Brisgau (Rieselfeld) et de Zurich (Werdwies), l'article montre comment le concept peut être intégré à l'aménagement, tant du point de vue des produits que des solutions, et comment l'accessibilité, la simplicité d'usage et la participation encouragent la diversité et s'avèrent bénéfiques pour tous les résidents.

Mots-clés: développement de l'habitat, accessibilité, handicaps, philosophie en matière de design, durabilité sociale

Stephanie Weiss, M.A., Dr. **Matthias Drilling**, **Daniel Blumer**, M.Sc., Fachhochschule Nordwestschweiz, Institut Sozialplanung und Stadtentwicklung, Thiersteinerallee 57, CH-4053 Basel, Schweiz.

e-mail:

stephanie.weiss@fhnw.ch

matthias.drilling@fhnw.ch

daniel.blumer@fhnw.ch

*Manuskripteingang/received/manuscript reçu le
20.5.2010*

*Annahme zum Druck/accepted for publication/accepté
pour la publication: 2.12.2010*