

**Mobilität**

im öffentlichen Raum gestalten



# Mobilität im öffentlichen Raum gestalten

Luisenplatz, Darmstadt



## Mobilität im öffentlichen Raum gestalten

Öffentliche Plätze schaffen Raum für Menschen, für Bewegung und Begegnung. Sie sind offen für alle und müssen doch zugleich Angebote formulieren und Prozesse strukturieren. Besonders deutlich wird dies, wenn neben der Aufenthaltsqualität auch unterschiedliche Mobilitätsangebote auf dem Platz gebündelt werden. Ein besonders interessantes Beispiel dafür ist der Luisenplatz in Darmstadt, der nicht nur der zentrale städtische Platz mit seiner hohen symbolischen Bedeutung ist, sondern zu dem auch ein zentraler Verknüpfungspunkt für den öffentlichen Personennahverkehr, aber auch für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. 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. 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 der TU Darmstadt/FB Architektur zur Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen in Darmstadt unter Studierenden, wurde der Luisenplatz in 2014 als der »stressigste Ort« bewertet.<sup>1</sup> Das Seminar findet in Kooperation mit den Architekturstudent:innen der TU Darmstadt statt

(Urban Design and Planning Unit, Prof. Dr.-Ing. Martin Knöll). In der zweiten Hälfte des Wintersemesters werden Entwürfe entwickelt und sollen in einer parallel aufgebauten VR-Simulation getestet und erlebt werden. Dabei werden wir den Fragen nachgehen, welche Bedeutung VR-Simulationen im Gestaltungsprozess haben können und welche Erkenntnisse lassen sich für die Gestaltung aus dem Einsatz von VR-Technologie ableiten?

Was ist das Ziel des Seminars? Wir wollen untersuchen, wie sich Objekte (wie z. B. Gebäude, Bänke, Informationsstelen), Information (Schrift- und Bildzeichen wie beispielsweise Liniennummern, Bodenmarkierungen) und Materialitäten (Oberflächen) miteinander ein räumliches Gefüge bilden, das stark durch Mobilität, durch fahrende Trambahnen und Busse, von Fuß- und Radverkehr geprägt ist – strukturiert durch Wechsel in der Bewegung, durch An-, Aus- und Umstiege, durch Warten und Fortbewegung. Wie kann mit gestalterischen Mitteln Orientierung verbessert, Information vermittelt aber auch die Aufenthaltsqualität verbessert und Stress reduziert werden? Dazu wollen wir gemeinsam genauer bestimmen, was Designer:innen im stadträumlichen Kontext bearbeiten, auch um die Gemeinsamkeiten aber auch Unterschiede zur Architektur herauszuarbeiten. Wie setzt man sich mit einem Stadtraum als Designer:in auseinander? Wo können beide Disziplinen, Design und Architektur, voneinander profitieren?

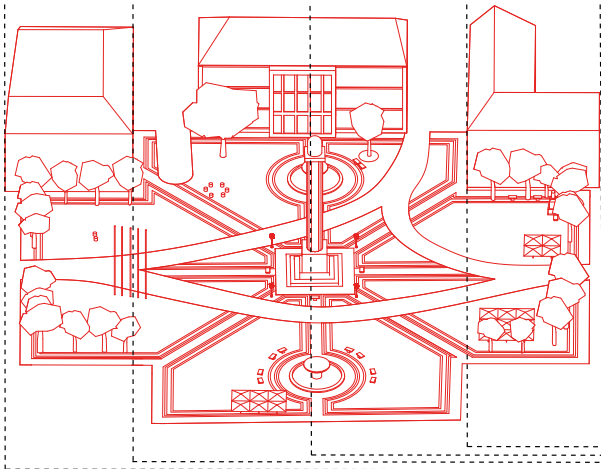
<sup>1</sup> Lui rennt! Stadtgestaltung für eine inklusive Stadtmitte Darmstadts. [tuprints.ulb.tu-darmstadt.de/6703/1/Lui%20rennt\_WS1617.pdf]



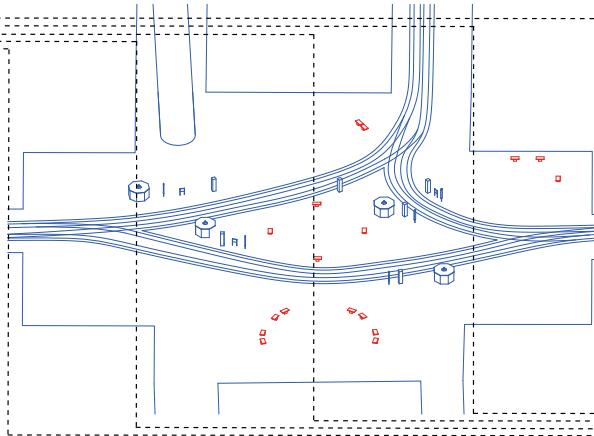
# Recherche



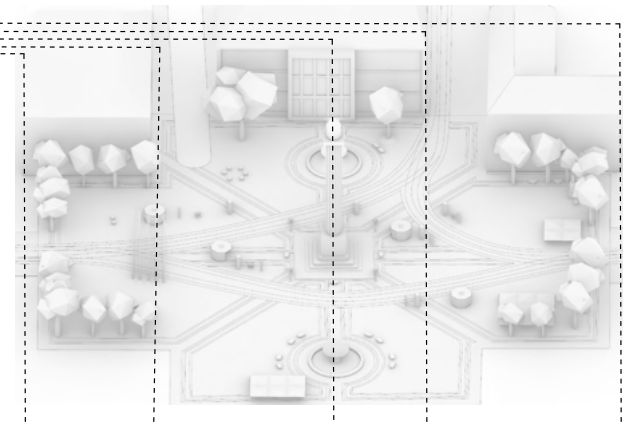




**Aufenthaltsraum**

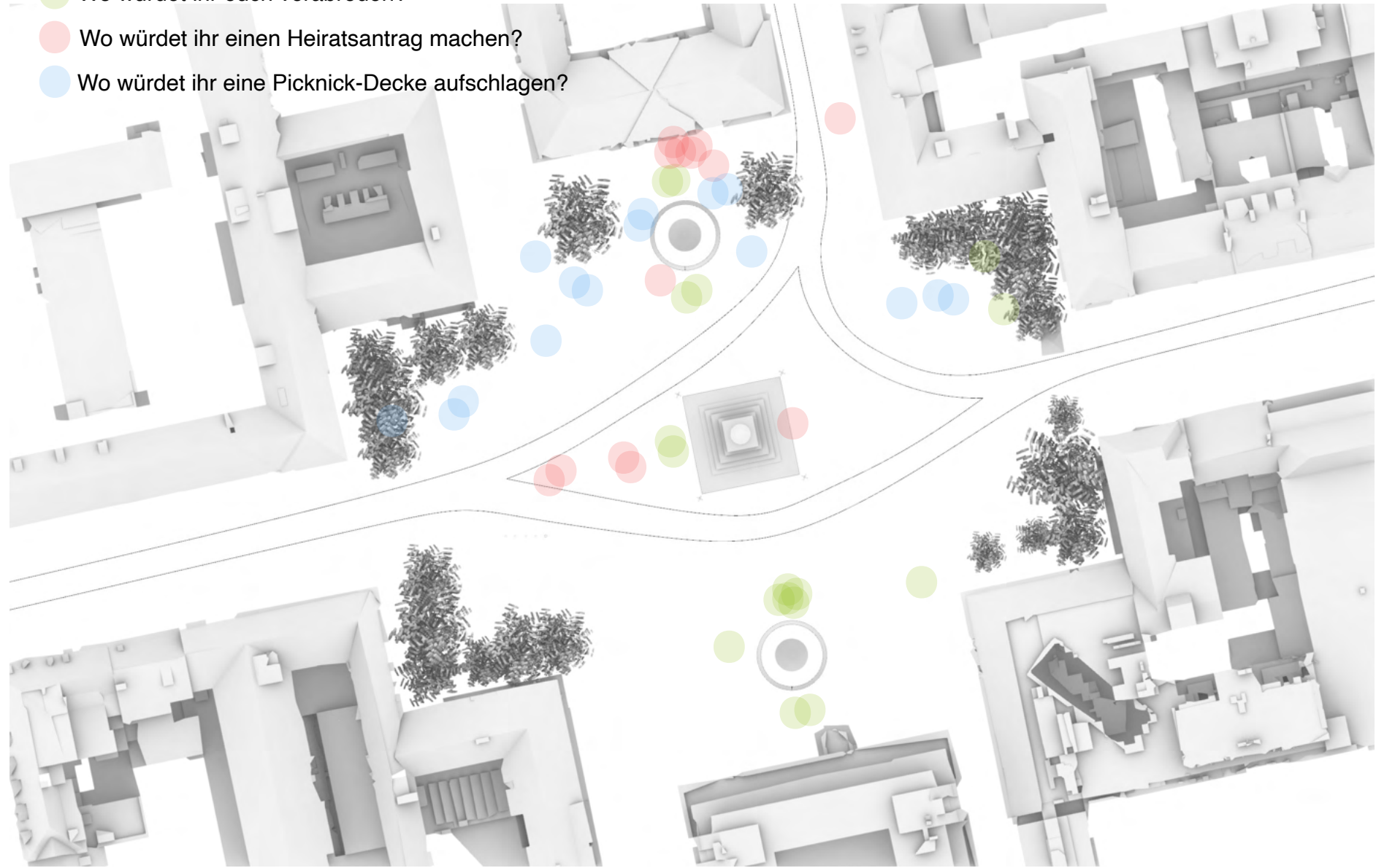


**Transitraum**



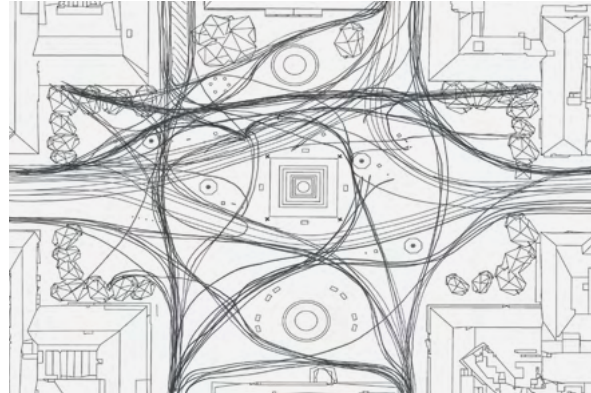
**Gesamtraum**

- Wo würdet ihr euch verabreden?
- Wo würdet ihr einen Heiratsantrag machen?
- Wo würdet ihr eine Picknick-Decke aufschlagen?

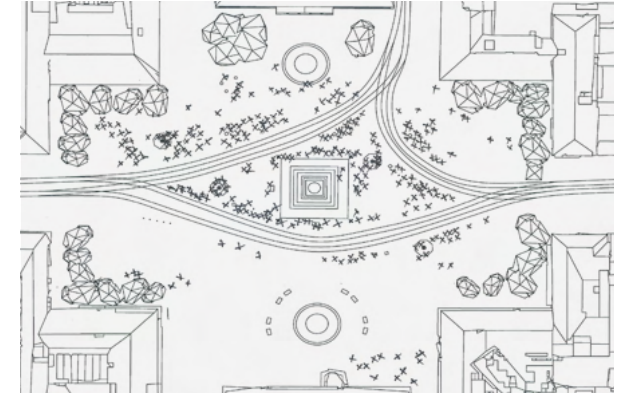




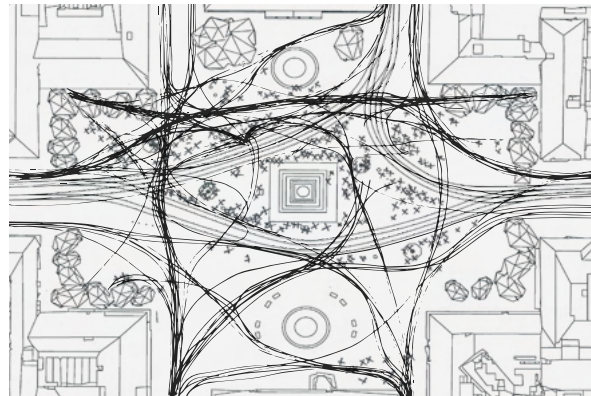
**Wegeanalyse Nørreport Station, Kopenhagen**  
[cobe.dk]



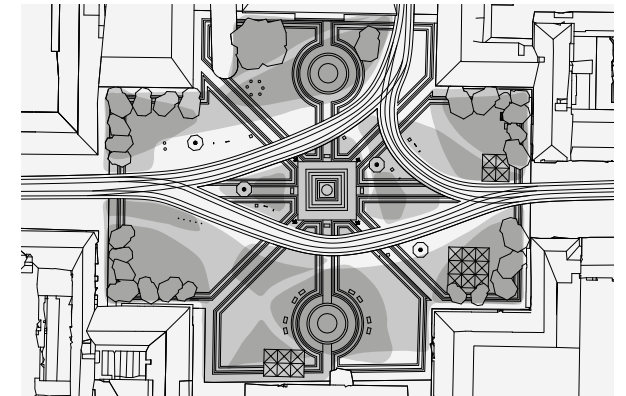
**Wege- und Aufenthaltsanalyse vom Luisenplatz**

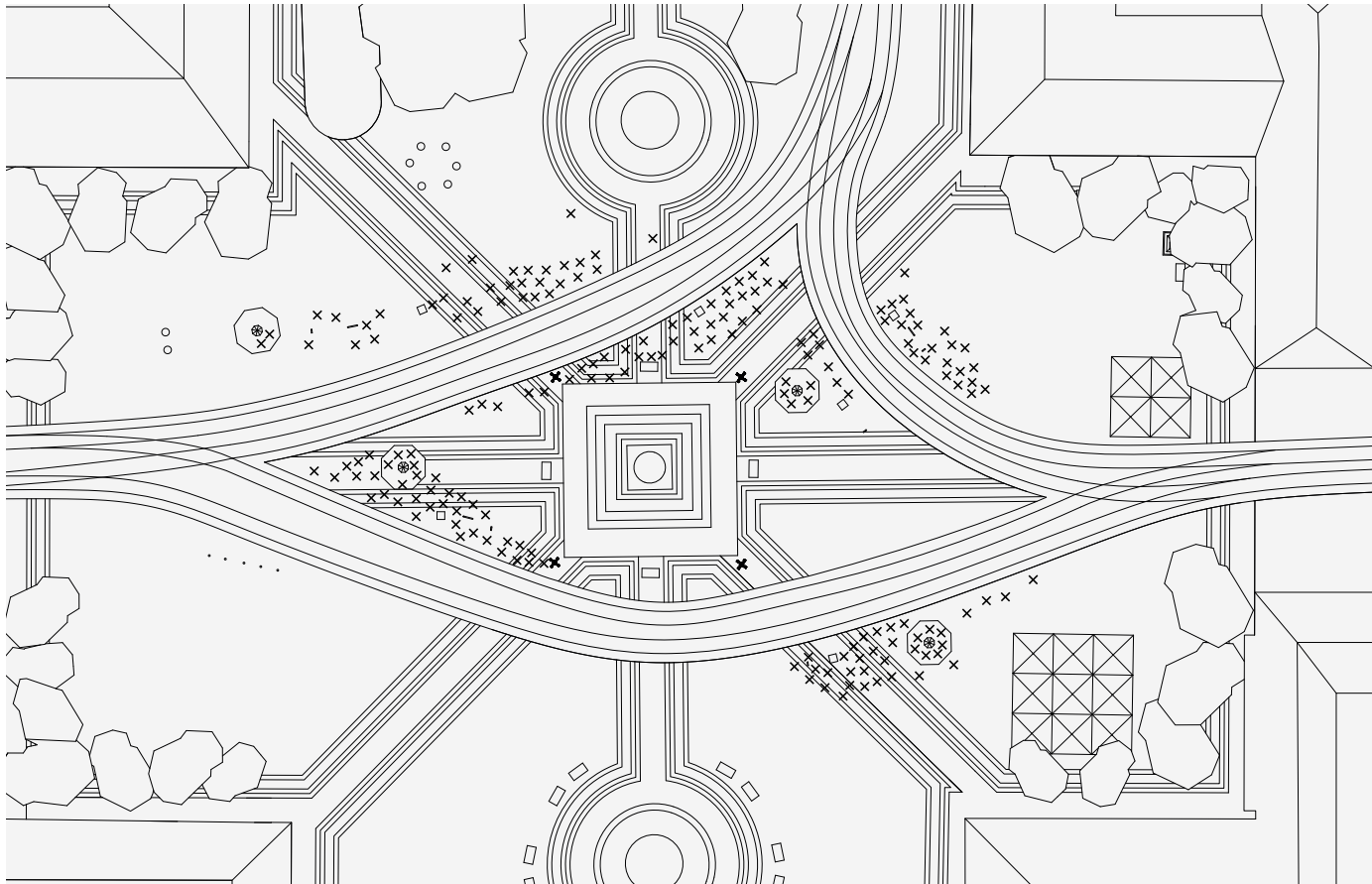


**Urbanes Chaos am Luisenplatz, Darmstadt**

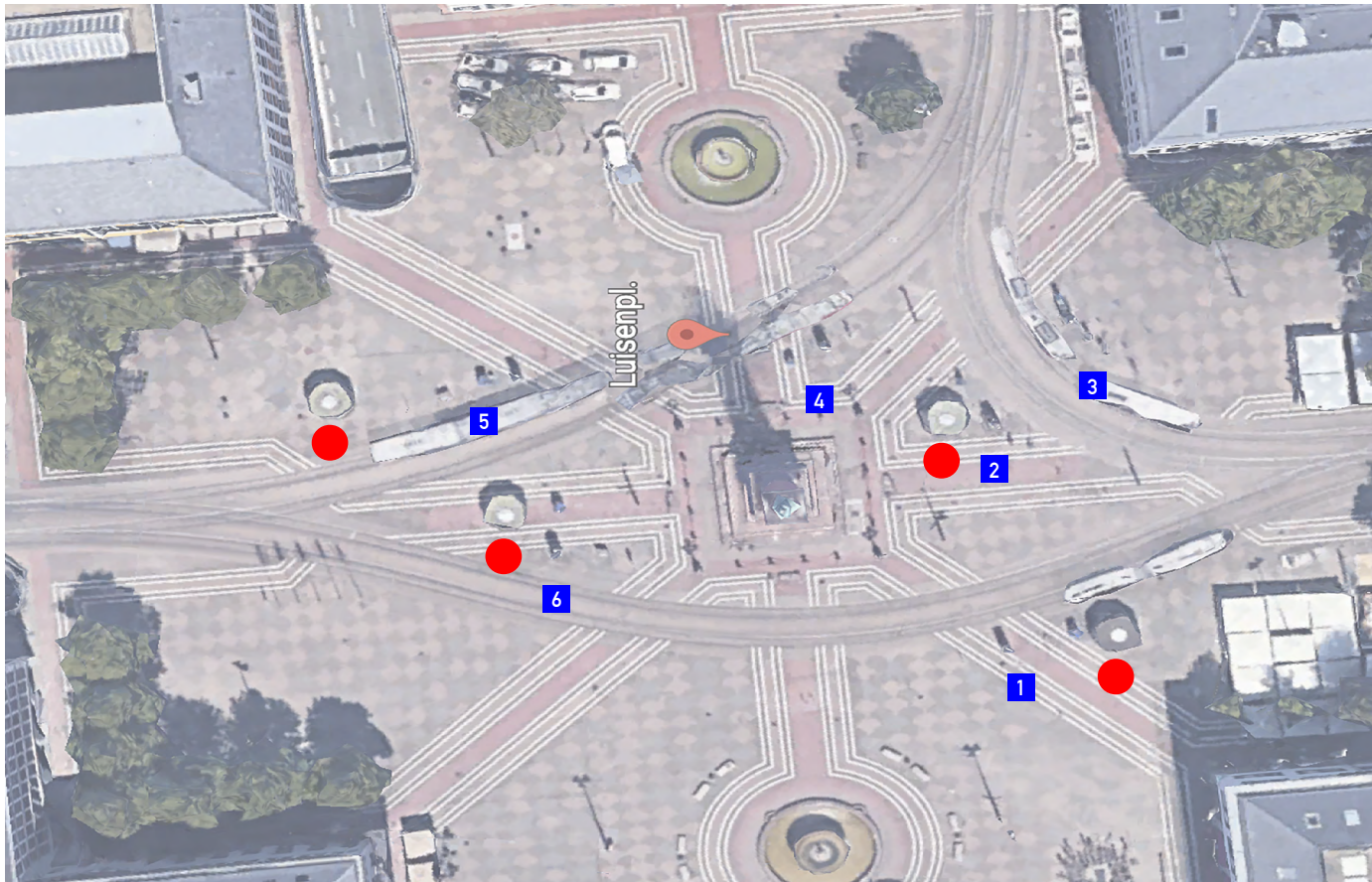


**Überlagerung der Freiflächen auf Basis der Wege- und Aufenthaltsanalyse**





**Kartierung der genutzten Flächen beim Warten**



**Kartierung der aktuellen Wartebereiche**  
[google.de/maps]

■ Haltestellen und Informationspunkte  
● gegebener Wartebereich (überdacht)

Auf dem Luisenplatz stehen aktuell vier Glaswarte Häuser für sechs Haltestellen. Außerdem stehen noch Infosäulen, die als Haltestellen gelten. Dadurch, dass die Haltestellen selber nicht überdacht sind, platzieren sich die Wartenden frei um die Infosäulen und formen so unklare Wartebereiche. Diese Unklarheit führt unter anderem dazu, dass sowohl die Menschen auf dem Platz als auch die Bus- und Straßenbahnfahrer:innen den Luisenplatz als stressig empfinden.

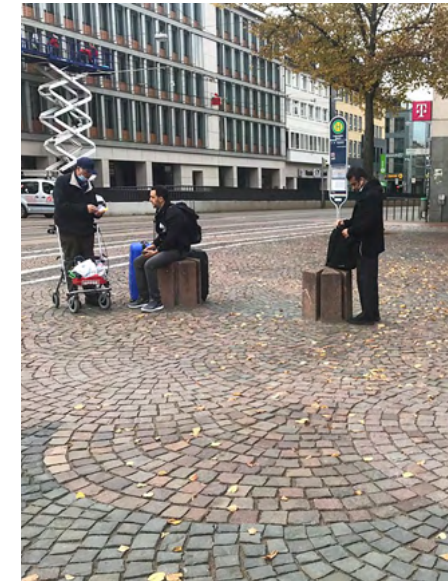


Der Platz an sich bietet bei näherer Betrachtung viele Freiflächen, welche ungenutzt sind. Gerade dort bietet es sich an, Aufenthaltsräume zu schaffen, die den Raum entzerren, ordnen und Aktivitäten ermöglichen, die die Aufenthaltsqualität verbessern.

Dazu bieten sich die freien, weitgehend ungenutzten Flächen vor dem Regierungspräsidium, bei dem Justus-Liebig-Denkmal, bei der Sparkasse und sogar im Innenring der Bahnschienen an.



Der Luisenplatz mit dem Ludwigsmonument ist der repräsentative Stadtmittelpunkt Darmstadts. Zugleich ist der Luisenplatz der größte Transitraum Darmstadts. Die Transitnutzung führt dazu, dass die meisten Menschen den Platz nur als Wartebereich beim Umsteigen oder zum Durchqueren nutzen. Kaum jemand nutzt den Platz zum Entspannen oder um dort eine längere Zeit zu verbringen. Die einzigen vorhandenen Sitzgelegenheiten auf dem Platz sind Wartehäuschen, die alten Bänke, die Treppe vom Ludwigsmonument oder irgendwelche Poller. Was fehlt, sind attraktive, öffentliche Aufenthaltsbereiche.



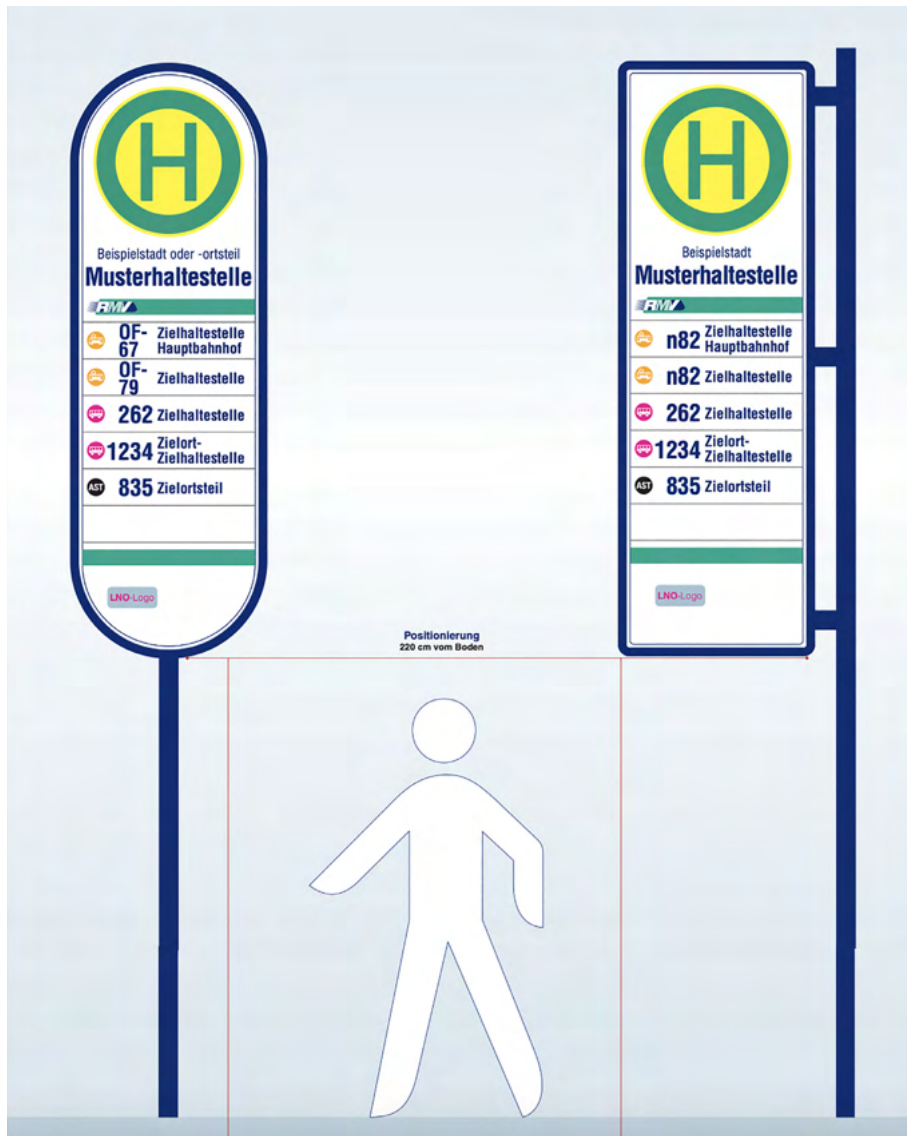


Das Thema Verkehrssicherheit sollte bei der Gestaltung eines Platzes weit oben stehen, somit auch bei dem Luisenplatz. Im Moment wird der Luisenplatz als einer der stressigsten Orte in Darmstadt wahrgenommen. Hierauf hat die Verkehrssicherheit auch einen Einfluss. Wie auf den beiden Bildern zu sehen, gibt es oft den Fall, dass Fahrradfahrer zwischen Bussen und Straßenbahnen hindurch fahren. Das ist nicht nur sehr gefährlich für die Fahrradfahrer, sondern auch sehr anstrengend und belastend für die Bus- und Bahnfahrer, da diese immer konzentriert aufpassen müssen. Verkehrssicherheit ist auf dem Luisenplatz ein wichtiges Thema und wird von allen Beteiligten als belastend empfunden.



**Fahrradfahrer auf dem Luisenplatz zwischen Bus und Straßenbahn**





### Haltestellenschild RMV

[rmv.de/c/fileadmin/documents/PDFs/\_RMV\_DE/Der\_RMV/Aufgaben\_der\_RMV\_GmbH/Teil\_3\_RMV-Haltestellen\_und\_Wartehallen.pdf]



# Tarifinformationen



Rhein-Main-Verkehrsverbund  
Den Namen des Verkehrsunternehmens, mit dem Sie auf dieser Linie den Beförderungsvertrag schließen, entnehmen Sie bitte dem Aushangfahrplan an der Haltestelle oder dem Fahrplatauch.

## Einzelfahrkarte

- Entgeltlich für Erwachsene und Kinder. Kinder bis 5 Jahre in Begleitung eines Erwachsenen fahren kostenlos mit.
- Gültig für eine einfache Fahrt zum sofortigen Fahrtantritt.
- Umsteigen in Richtung des Fahrziels ist mehrfach möglich, jedoch muss der nächstmögliche Anschluss genommen werden. Fahrunterbrechungen sowie Rück- und Rundfahrten sind nicht erlaubt.

## Tageskarte

- Entgeltlich für Erwachsene und Kinder.
- Berechtigt zu beliebig vielen Fahrten im ausgewählten Gültigkeitsbereich bis Betriebsschluss.

## Gruppentageskarte

- Gültig für Gruppen bis zu fünf Personen (Erwachsene und Kinder).
- Berechtigt zu beliebig vielen Fahrten im ausgewählten Gültigkeitsbereich bis Betriebsschluss.

## Hessenticket<sup>1</sup>

- Gültig für bis zu fünf Personen mit allen Verkehrsmitteln der Verkehrsverbände RMV, RMV und VRM im Bundesland Hessen sowie zu bestimmten Zielen<sup>2</sup> in benachbarten Bundesländern.
- Die Nutzung von Fernverkehrszielen der Deutschen Bahn (z.B. IC, EC, ICE) ist ausgeschlossen.

## Großgruppenkarten ab 10 Personen

- An den Servicestellen erhältlich. Der Preis wird individuell<sup>3</sup> nach Teilnehmerzahl und Fahrziel berechnet.

## Wochenkarte für Erwachsene (übertragbar)

- Der erste Gültigkeitstag ist frei wählbar. Die Fahrkarte gilt für sieben aufeinander folgende Tage.
- Berechtigt zu beliebig vielen Fahrten im ausgewählten Gültigkeitsbereich.

## Monatskarte für Erwachsene (übertragbar)

- Der erste Gültigkeitstag ist frei wählbar. Die Fahrkarte gilt bis zum gleichen Kalendertag des Folgemonats.
- Berechtigt zu beliebig vielen Fahrten im ausgewählten Gültigkeitsbereich.

## Jahreskarten für Erwachsene (übertragbar/individuell)

- Gehen ab dem ersten Tag eines beliebigen Monats für ein Jahr.
- Berechtigt zu beliebig vielen Fahrten im ausgewählten Gültigkeitsbereich.
- Die persönliche Jahreskarte ist nicht für die Übergangtarifgebiete erhältlich.

## 9-Uhr-Karte (übertragbar)<sup>1</sup>

- Entgeltlich als Monats- und Jahreskarte.

## Zeitkarten für Senioren

Seniorenticket Hessen/Komfort (persönlich)

- Entgeltlich als Jahreskarte für Personen ab 65 Jahren.
- Gültig in ganz Hessen.
- Mit der Basis-Variante ist die Nutzung des Airliners nur mit Zuschlag möglich. Die Komfortvariante gilt für Fahrten in der 1. Klasse der Regionalzüge sowie für die Nutzung des Airliners.
- 65-plus-Monatskarte
  - Die persönliche, nicht übertragbare 65-plus-Monatskarte wird für Personen ab 65 Jahren auf dem eTicket RheinMain ausgeben.
  - Sie ist nicht für Relationen in Übergangtarifgebiete erhältlich.
  - An Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen in Hessen sowie am 24. und 31.12. erweitert sich die räumliche Gültigkeit auf das gesamte RMV-Gebiet ohne Übergangtarifgebiete.
  - Die 65-plus-Monatskarte gilt in Zügen in der 2. Klasse.

## Zeitkarten für Auszubildende

- Gehen für alle Fahrgäste von 6 bis 14 Jahren sowie für Schüler, Auszubildende, Studierende und unter bestimmten Voraussetzungen<sup>4</sup> für Praktikanten.
- Als Wochen-, Monats- und Jahreszeitkarte erhältlich.
- Zeitkarten zum Ausbildungstarif sind nur in Verbindung mit einer Kundenkarte gültig. Diese sind über den Altersnachweis und mit dem entsprechenden Bestellformular<sup>5</sup> erhältlich.
- Für Schüler, die in Hessen wohnen oder dort zur Schule gehen oder eine Ausbildung absolvieren, gibt es die persönliche Jahreskarte SchülerTicket Hessen.

## Anschlussfahrkarten

- Anschlussfahrkarten werden benötigt, wenn das Fahrziel nicht im Gültigkeitsbereich der RMV-Zeitkarte liegt. Im Übergangtarifgebiet kann keine Anschlussfahrkarte gelöst werden.

## Airliner-Fahrkarten

- Die Benutzung des Airliners ist zuschlagpflichtig. Das gilt auch für Semester- und Josticketnutzer. Inhaber des Seniorentickets Hessen (Basis) sowie Schwerbehinderte, Begleitpersonen von Schwerbehinderten und Inhaber des Seniorentickets Hessen Komfort zahlen keinen Zuschlag. DB-Fahrkarten gehen nicht. Einzelschulde sind über das Fahrpersonal und an den Servicestellen erhältlich. Vollständige Tarifinfos unter [www.heagmobilo.de/airliner](http://www.heagmobilo.de/airliner).

## Darmstadt Card

- Die Darmstadt Card ist für einen Tag (6 €) und für zwei Tage (9 €) erhältlich. Sie ist unter [www.darmstadt-marketing.de](http://www.darmstadt-marketing.de) und bei der Tourismusinformation am Luisenplatz zu kaufen. Neben der freien Fahrt im Tarifgebiet ist ermöglicht die Karte freien oder ermäßigten Eintritt sowie ermäßigte Führungen.

## Nutzung von IC-/EC-Zügen innerhalb des RMV

- RMV-Zeitkartennutzer, die zusätzlich die IC-/EC-Züge der Deutschen Bahn nutzen möchten, bezahlen zu ihrer RMV-Zeitkarte einen Aufpreis gemäß dem Deutschen Bahn-Tarif. Die Zuschlagkarten werden ausschließlich an den Vertriebsstellen der Deutschen Bahn verkauft. Die Nutzung von IC-/EC-Zügen ist ausgeschlossen.
- Einzelfahr-, Tages-, Gruppentages- und 9-Uhr-Karten, Semester-Tickets, SchülerTicket Hessen, Seniorentickets Hessen sowie Kombi-Tickets gelten nicht für IC-/EC-/ICE-Züge.

## BahnCard

- Die BahnCard ist kein RMV-Produkt.
- Die BahnCard-Ermäßigung gilt ausschließlich für Einzelfahrkarten der Preisklassen 5 bis 7 sowie 17, 40 und 45.
- Mit der Basis-Variante ist die Nutzung des Airliners nur mit Zuschlag möglich. Die Komfortvariante und Businessline des RMV keine Gültigkeit.

## Mitnahmeregelung

- Mit Wochen-, Monats- und Jahreskarten für Erwachsene, Seniorentickets Hessen Komfort sowie Jostickets mit Mitnahmeregelung können montags bis freitags ab 19 Uhr ein Erwachsener und beliebig viele Kinder unter 15 Jahren mitgenommen werden. An Wochenenden, gesetzlichen Feiertagen in Hessen sowie am 24. und 31. Dezember gilt diese Regelung ganztags.

## 10-Minuten-Garantie

- Die verbundene RMV-10-Minuten-Garantie gewährleistet die anteilige Erstattung von Fahrkosten bei Verspätungen von mehr als 10 Minuten am Fahrziel.

## RMV-Fahrtpreise für Darmstadt und Umgebung (gültig ab 1. Januar 2022)

Fahrkartentyp	Kundengruppe	Preisstufe (räumlicher Geltungsbereich)						
		1 (0-100%)	2	3	4	5	6	7
Einzelfahrkarten	Erwachsene	2,35	2,20	2,05	1,90	1,75	1,60	1,45
	Erwachsene, mit Bahncard <sup>1</sup>	1,45	1,30	1,15	1,00	0,85	0,70	0,55
	Kinder <sup>2</sup> , mit Bahncard <sup>1</sup>	0,73	0,68	0,63	0,58	0,53	0,48	0,43
	Erwachsene und Kinder <sup>2</sup>	1,50	1,50	1,50	1,50	2,00	1,50	1,50
Zusatzleistungen	Erwachsene	4,60	4,30	4,00	3,70	3,40	3,10	2,80
	Kinder <sup>2</sup>	2,30	2,15	2,00	1,85	1,70	1,55	1,40
	Erwachsene, mit Bahncard <sup>1</sup>	1,45	1,30	1,15	1,00	0,85	0,70	0,55
	Erwachsene und Kinder <sup>2</sup>	1,50	1,50	1,50	1,50	2,00	1,50	1,50
Tageskarte	Erwachsene	6,00	5,50	5,00	4,50	4,00	3,50	3,00
	Kinder <sup>2</sup>	3,00	2,75	2,50	2,25	2,00	1,75	1,50
	Erwachsene, mit Bahncard <sup>1</sup>	3,75	3,50	3,25	3,00	2,75	2,50	2,25
	Erwachsene und Kinder <sup>2</sup>	4,50	4,25	4,00	3,75	3,50	3,25	3,00
Wochenkarte	Erwachsene	14,50	14,10	13,70	13,30	12,90	12,50	12,10
	Kinder <sup>2</sup>	7,25	7,05	6,85	6,65	6,45	6,25	6,05
	Erwachsene, mit Bahncard <sup>1</sup>	9,75	9,35	8,95	8,55	8,15	7,75	7,35
	Erwachsene und Kinder <sup>2</sup>	10,25	10,05	9,85	9,65	9,45	9,25	9,05
Monatskarte	Erwachsene	49,30	47,80	46,30	44,80	43,30	41,80	40,30
	Kinder <sup>2</sup>	24,65	23,90	23,15	22,40	21,65	20,90	20,15
	Erwachsene, mit Bahncard <sup>1</sup>	32,10	30,60	29,10	27,60	26,10	24,60	23,10
	Erwachsene und Kinder <sup>2</sup>	34,65	33,15	31,65	30,15	28,65	27,15	25,65
65-plus-Monatskarte	Erwachsene	40,00	39,70	39,40	39,10	38,80	38,50	38,20
	Kinder <sup>2</sup>	20,00	19,85	19,70	19,55	19,40	19,25	19,10
	Erwachsene, mit Bahncard <sup>1</sup>	26,67	26,33	26,00	25,67	25,33	25,00	24,67
	Erwachsene und Kinder <sup>2</sup>	26,67	26,33	26,00	25,67	25,33	25,00	24,67
9-Uhr-Jahreskarte <sup>1,4</sup>	Erwachsene	493,20	478,20	463,20	448,20	433,20	418,20	403,20
	Kinder <sup>2</sup>	246,60	239,10	231,60	224,10	216,60	209,10	201,60
	Erwachsene, mit Bahncard <sup>1</sup>	321,00	306,00	291,00	276,00	261,00	246,00	231,00
	Erwachsene und Kinder <sup>2</sup>	346,50	331,50	316,50	301,50	286,50	271,50	256,50
SchülerTicket Hessen	Erwachsene	372,00	357,00	342,00	327,00	312,00	297,00	282,00
	Kinder <sup>2</sup>	186,00	178,50	171,00	163,50	156,00	148,50	141,00
	Erwachsene, mit Bahncard <sup>1</sup>	258,00	243,00	228,00	213,00	198,00	183,00	168,00
	Erwachsene und Kinder <sup>2</sup>	258,00	243,00	228,00	213,00	198,00	183,00	168,00
Fahrtkarten mit Airliner-Nutzung	Erwachsene	9,00	12,75	16,50	20,25	24,00	27,75	31,50
	Kinder <sup>2</sup>	4,50	6,38	8,25	10,13	12,00	13,88	15,75
	Erwachsene, mit Bahncard <sup>1</sup>	6,75	9,53	12,31	15,09	17,87	20,65	23,43
	Erwachsene und Kinder <sup>2</sup>	6,75	9,53	12,31	15,09	17,87	20,65	23,43

<sup>1</sup> gültig im Schienenverkehr außer im S-Bahn- und Stadtbahnverkehr  
<sup>2</sup> bis einschließlich 14 Jahre  
<sup>3</sup> gültig Montag bis Freitag ab 9 Uhr sowie ganztägig am Samstag, Sonn- und Feiertagen in Hessen  
<sup>4</sup> übertragbar oder persönlich  
<sup>5</sup> Einmalabbuchung oder Barzahlung  
<sup>6</sup> 19.002: Stadtbahnverkehr Darmstadt-Helba  
 Partner in



## AIR

Linie	Stationen
35	Darmstadt Luisenplatz
36	Darmstadt Kongresszentrum darmstadtium
37	Frankfurt (Main) Flughafen Terminal 1
38	Frankfurt (Main) Flughafen Tor 3
39	Frankfurt (Main) Flughafen Terminal 2
40	Darmstadt Deutsche-Telekom-Allee
41	Darmstadt Hauptbahnhof
42	Darmstadt Luisenplatz
43	Darmstadt Kongresszentrum darmstadtium

## Darmstadt Kongresszentrum darmstadtium

gültig vom 02.04.2022 bis 09.04.2022  
Die RMV Fahrplanauskunft wird täglich aktualisiert. Sie erhalten somit den jeweils am aktuellsten Stand. Bei Änderungen auf der Strecke und Sonderverkehre können zu Abweichungen vom Regelplan kommen. Informationen Sie sich einfach unter [www.rmv.de](http://www.rmv.de) | Fahrplanauskunft | Verkehrsleistungen.

	Montag - Freitag	Samstag	Sonntag
04	06 36	04 06 36	04 06 36
05	06 36	05 06 36	05 06 36
06	06 36	06 06 36	06 06 36
07	06 36	07 06 36	07 06 36
08	06 36	08 06 36	08 06 36
09	06 36	09 06 36	09 06 36
10	06 36	10 06 36	10 06 36
11	06 36	11 06 36	11 06 36
12	06 36	12 06 36	12 06 36
13	06 36	13 06 36	13 06 36
14	06 36	14 06 36	14 06 36
15	06 36	15 06 36	15 06 36
16	06 36	16 06 36	16 06 36
17	06 36	17 06 36	17 06 36
18	06 36	18 06 36	18 06 36
19	21 51	19 21 51	19 21 51
20	21 51	20 21 51	20 21 51
21	21 51	21 21 51	21 21 51
22	21 57	22 21 57	22 21 57
23	21	23 21	23 21

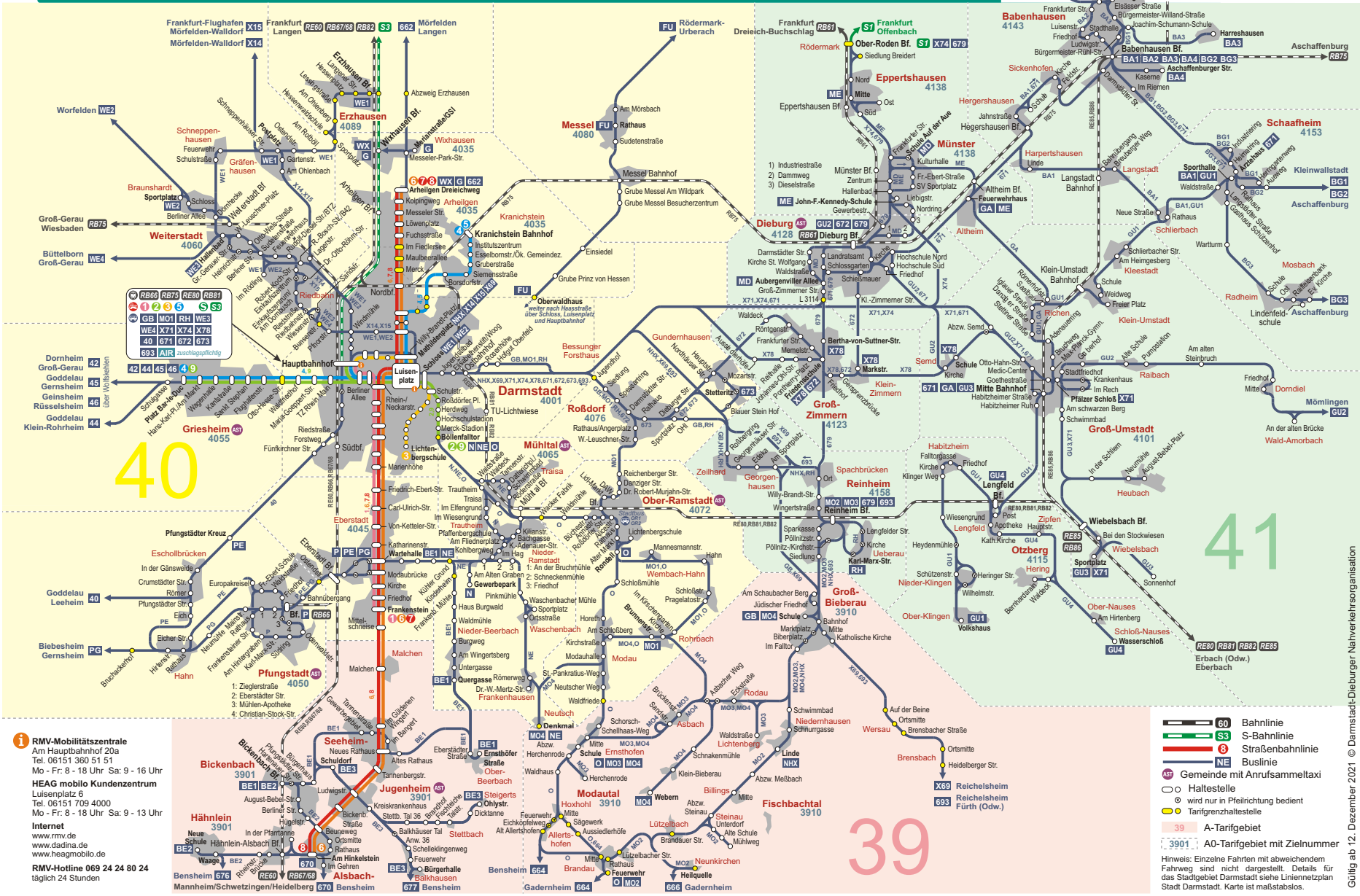
<sup>1</sup> gültig im Schienenverkehr außer im S-Bahn- und Stadtbahnverkehr  
<sup>2</sup> bis einschließlich 14 Jahre  
<sup>3</sup> gültig Montag bis Freitag ab 9 Uhr sowie ganztägig am Samstag, Sonn- und Feiertagen in Hessen  
<sup>4</sup> übertragbar oder persönlich  
<sup>5</sup> Einmalabbuchung oder Barzahlung  
<sup>6</sup> 19.002: Stadtbahnverkehr Darmstadt-Helba  
 Partner in

[[heagmobilo.de/sites/default/files/media/Tarifinformationen-2022.pdf](http://heagmobilo.de/sites/default/files/media/Tarifinformationen-2022.pdf)]

[[rmv.de/auskunft/](http://rmv.de/auskunft/)]

Die vorhandenen Informationsmöglichkeiten sind unübersichtlich und verwirrend: Man muss Informationen von verschiedenen Infotafeln ablesen und verknüpfen.

## Übersichtlichkeit | Luis Ganßloser



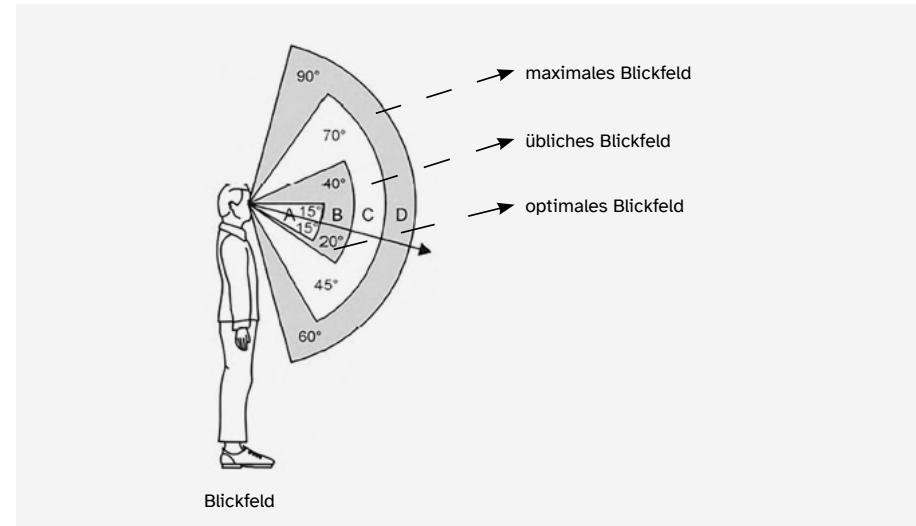
**RMV-Mobilitätszentrale**  
 Am Hauptbahnhof 20a  
 Tel. 06151 360 51 51  
 Mo - Fr: 8 - 18 Uhr Sa: 9 - 16 Uhr  
**HEAG mobil Kundenzentrum**  
 Luisenplatz 6  
 Tel. 06151 709 4000  
 Mo - Fr: 8 - 18 Uhr Sa: 9 - 13 Uhr  
**Internet**  
 www.rmv.de  
 www.dadina.de  
 www.heagmobil.de  
**RMV-Hotline 069 24 24 80 24**  
 täglich 24 Stunden

**60** Bahnlinie  
**S3** S-Bahnlinie  
**8** Straßenbahnlinie  
**NE** Buslinie  
**40** Gemeinde mit Anrufsammeltaxi  
 ○ Haltestelle  
 ⊙ wird nur in Pleinching bedient  
 ● Tarifnagelhaltestelle  
**39** A-Tarifgebiet  
**3901** A0-Tarifgebiet mit Zielnummer  
 Hinweis: Einzelne Fahrten mit abweichendem Fahrgeld sind nicht dargestellt. Details für das Stadtgebiet Darmstadt siehe Linienetzplan Stadt Darmstadt. Karte ist maßstablos.

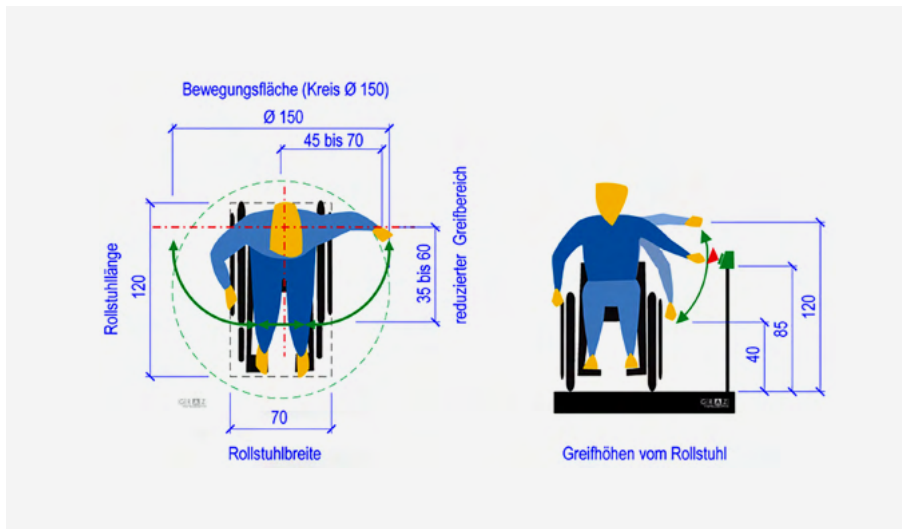
© Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation  
 Gültig ab 12. Dezember 2021

Um eine angemessene Schriftgröße zu wählen, gibt es verschiedene Aspekte, die man mit einbeziehen kann. Dazu gehören der unterschiedliche Blickwinkel nach Augenhöhe, aber auch die Unterfahrbarkeit von Gegenständen, also wie nah Rollstuhlfahrer:innen an die Information herankommen.

Hier kann der Schriftgrößenrechner helfen. Er soll die Ermittlung von inklusiven Schriftgrößen nach DIN 1450 erleichtern, d. h. auch Personen mit einbeziehen, die keine Sehkraft von 100% haben. Man geht hierbei von Personen mit mind. 70% Sehkraft aus.



Quelle: »Kleine Ergonomischen Datensammlung« (KED); Lange, W. und Windel, A.; 12. überarbeitete Auflage Verlag TÜV Rheinland  
[bgbau-medien.de/handlungshilfen\_gb/daten/tr/trbs1151/4.htm]



**Maße Rollstuhl: Unterfahrbarkeit von Gegenständen**  
 [aufzugsberatung.com/artikel/barrierefrei/]

Smartphone	Buch, Zeitschrift	Tablet	Desktop-Screen	Aushang	Schild
Abstand in cm	500				
Visus	0,7				
Mittellängen-Schriftgrößen-Verhältnis	0,47				
Textart	Signalisationstext				
Beleuchtung	gut				
				<b>Mindestgröße</b>	
				<b>Mittellänge</b>	13,1 mm
				<b>Schriftgröße</b>	≈ 78,9 pt
				<b>Sehwinkel</b>	9,00°

**Schriftgrößenrechner**  
 [leserlich.info/werkzeuge/schriftgrossenrechner/index.php]

# Atkinson Hyperlegible

A bold proclamation of a name, sure, but that's why it's here

Atkinson Hyperlegible is a typeface created in partnership with Braille Institute. It has been developed specifically to increase legibility for readers with low vision, and to improve comprehension.

04

Four fonts, including two weights, in both roman and oblique

992

Nine hundred and ninety-two total glyphs across all fonts

248

Two hundred and forty-eight glyphs per font

Åä

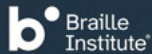
Adds Latin 2 character map

Named for the founder of Braille Institute, Atkinson Hyperlegible is a traditional grotesque sans-serif at its core.

It departs from tradition to incorporate unambiguous, distinctive elements—and at times unexpected forms—always with the goal to increase character recognition, and ultimately improve readability.

Braille Institute is a nonprofit organization that embraces the unique challenges of sight loss and low vision, and rejects perceived limitations.

Atkinson Hyperlegible will be made available to all designers producing materials for people across the entire visual-ability spectrum.



B8 1IiL

B8 1IiL

**Recognizable Footprints**  
Character boundaries clearly defined, ensuring understanding across the visual-ability spectrum

**Differentiated Letterforms**  
Similar letter pairs differentiated from each other to dramatically increase legibility

QGEFpqrO0

**Unambiguous Characters**  
Increase legibility for people with low vision or poor reading comprehension

ER79jr Csa36

**Exaggerated Forms**  
Clarify potential misreadings

**Opened Counterspace**  
Defines open spaces better

aGbgrrpqu Äö8ij%?;,:

**Angled Spurs**  
Increase recognition and define distinctive style

**Circular Details**  
Link to the history of Braille Institute and braille dots

! " # \$ % & ' ( ) \* + , - . : ;  
/ 0 1 1 2 3 4 5 6 7 8 9 : ;  
< = > ? @ A B C D E F G H I  
J K L M N O P Q R S T U V W  
X Y Z [ \ ] ^ \_ ` a b c d e  
f g h i j k l m n o p q r s  
t u v w x y z { | } ~ ¡ ¢ £  
¤ ¥ ¦ § ¨ © ª « ¬ ® ¯ ° ± ²  
³ ´ µ ¶ · ¸ ¹ º » ¼ ½ ¾ ¿ À  
Á Â Ã Ä Å Æ Ç È É Ê Ë Ì Í Î  
Ï Ð Ñ Ò Ó Ô Õ Ö × Ø Ù Ú Û Ü  
Ý Þ ß à á â ã ä å æ ç è é ê  
ë ì í î ï ð ñ ò ó ô õ ö ÷ ø  
ù ú û ü ý þ ÿ ÿ ı Ł ł Œ œ Š š  
Ÿ Ž ž ˆ ˇ ˘ ˙ ˚ ˛ ˜ ˝ π  
– — ‘ ’ ‚ “ ” „ † ‡ • … ‰ ‹  
› ⁄ € ℓ ™ Ω e ò Δ Π Σ − ⁄ ·  
√ ∞ ∫ ≈ ≠ ≤ ≥ ◇ fi fl

**Complete Character Set**  
248 glyphs per font

Atkinson  
Hyperlegible

Regular / *Italic*  
**Bold / *Bold Italic***

© Braille Institute of America, 2019

Available weights

**Schriftgestaltung: Applied Design**  
[helloapplied.com/braille-institute]





**Mosaik nur aus Vogelperspektive erkennbar, aus Nutzenden-Perspektive eher verwirrend**  
[m-dasmagazin.de/wilhelminenstrasse-im-wandel-darmstadt]



**Pflasterung kaputt, uneben, Fugen zu groß, für Mobilitätseingeschränkte ungeeignet**

Oft bringen Gestaltungslösungen, die mit Rücksicht auf eine ganz bestimmte Gruppe von Menschen gestaltet wurden, Vorteile für sehr viel mehr Menschen als nur dieser Gruppe. Das wird mit dem »Curb Cut Effect« beschrieben. Der Name »Curb Cut Effect« kommt von einem interessanten Beispiel: Nach Demonstrationen in Berkeley, Kalifornien, für Barrierefreiheit an Universitäten und im öffentlichen Raum wurden Rampen an Bordsteinen installiert. Diese machten das Überqueren der Straße auch bei der Nutzung eines Rollstuhls möglich. Die Rampen, »Curb Cuts«, sind heute weltweit in vielen Städten ein Standard. Nicht nur, weil sie Barrierefreiheit bringen, sondern auch, weil sie die Nutzung für alle einfacher machen: für ältere Menschen und Kinder, für Fahrradfahrer:innen, Lieferdienste und viele mehr.



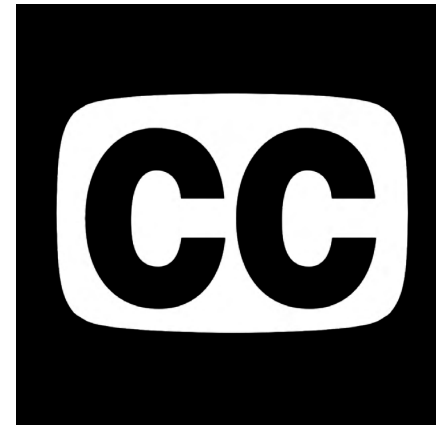
#### **Universal Design**

[Universal Design: Lösungen für einen barrierefreien Alltag von Oliver Herwig, 308 - Curb Cuts vom Podcast 99% Invisible]



**Demonstrationen in Berkeley für Barrierefreiheit**  
[change.org]

Durch Universal Design kann nicht nur Menschen mit einer dauerhaften Einschränkung geholfen werden: die Menschen, an die wir meistens denken, wenn es um Barrierefreiheit geht. Bei einer spezifischen Lösung, die nur dieser Gruppe hilft, ist leider die Bereitschaft zum Durchführen und Instandhalten der Maßnahme nicht sehr hoch. Durch Universal Design werden auch andere Gruppen mitbedacht: Menschen mit temporärer oder situationsbedingter Einschränkung. Also am Beispiel des stufenlosen Einstiegs für den ÖPNV: eine vom Busfahrer extra ausgefahrene Rampe ist speziell für Menschen mit Rollstuhl gedacht und wird auch nur für sie ausgefahren. Alle anderen Menschen, die temporär (gebrochenes Bein) oder situationsbedingt (mit Kinderwagen) eingeschränkt sind, können von einer so spezifischen Lösung nicht profitieren, wie sie es bei einem permanenten stufenlosen Einstieg könnten.



**Das Closed Capture System für automatische Untertitel wurde für Schwerhörige und taube Menschen entwickelt**



**Curb Cuts wurden für Rollstuhlfahrer:innen eingeführt**



**Die Technologie für Siri, Alexa und Co. wurde für Menschen mit Lähmungen entwickelt, die keine Maus oder Tastatur nutzen können**



**Dieser Sparschäler wurde für Menschen mit Rheuma gestaltet, ist aber auch ein Beidhändergerät und generell einfacher zu nutzen**

Es gelten die entsprechenden Anforderungen nach DIN 18040-1 Rampen. Rampen müssen leicht zu nutzen und verkehrssicher sein. Das gilt bei Einhaltung der nachfolgenden Anforderungen an Rampenläufe, Podeste, Radabweiser und Handläufe als erreicht:

<b>Längsgefälle</b>	max. 6%
<b>Quergefälle</b>	0
<b>lichte Breite</b>	mind. 1,20m
<b>Länge Rampenlauf</b>	max. 6,00m
<b>Länge Zwischenpodest</b>	mind. 1,50m
<b>Höhe Radabweiser</b>	mind. 0,10m
<b>Höhe beidseitiger Handlauf</b>	0,85 bis 0,95m
<b>Handlaufdurchmesser</b>	0,035 bis 0,04m

Am Anfang und Ende der Rampe sind horizontale Bewegungsflächen von 1,50m x 1,50m anzuordnen. Ab 6,00m Rampenlänge ist ein Zwischenpodest von mindestens 1,50m Länge einzufügen. In der Verlängerung einer Rampe darf keine abwärts führende Treppe angeordnet werden.

DIN 18040-3 Rampen Abweichungen:

Am unteren Ende darf bei Einhaltung eines Sicherheitsabstandes von 10m, am oberen Ende von 3m eine Treppe angeordnet werden. Mit einer Längen von 6m sind maximal 36cm Höhenunterschied zu überwinden.

Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs ist vor allem für Menschen mit Behinderung unerlässlich, denn nur so wird der öffentliche Nahverkehr für alle nutzbar. Hierzu gibt es Leitfäden und Checklisten, welche Empfehlungen für die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV geben. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht die vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV ab dem 01.01.2022 vor.

[nullbarriere.de]



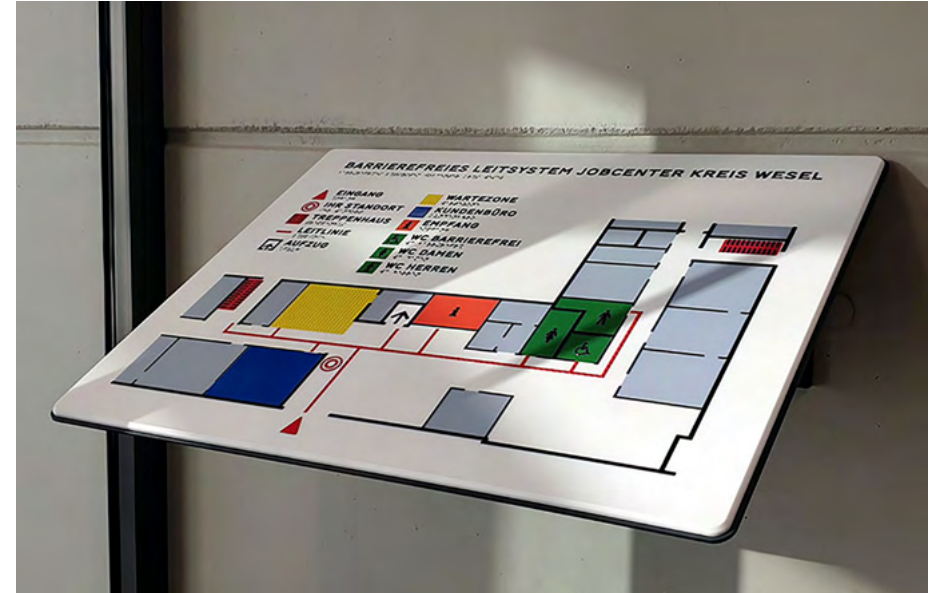
**Kein barrierefreier Einstieg möglich**

[[barrierefreifueralle.de/barrierefreie-mobilitaet/unsre-themen/oepnv-nahverkehr/leitfaeden/](http://barrierefreifueralle.de/barrierefreie-mobilitaet/unsre-themen/oepnv-nahverkehr/leitfaeden/)]

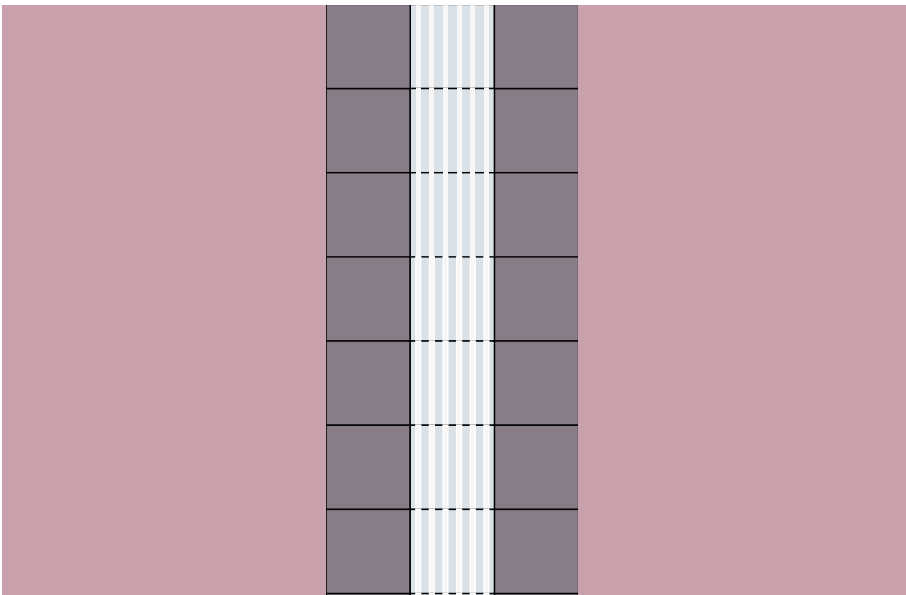
Um die Orientierung für Menschen mit Sehbehinderungen einfacher zu gestalten, ist es wichtig, mit visuellen und taktilen Kontrasten zu arbeiten. Beispielsweise kann eine Veränderung der Bodenbeschaffenheit, die beim Laufen oder mit dem Langstock wahrnehmbar ist, Hinweise über die Umgebung geben. Die Streifen von Blindenleitsystem sollten in Farbe und Helligkeit einen Kontrast zum restlichen Untergrund darstellen. Dabei können visuell kontrastierende Begleitsteine genutzt werden. Natürlich sind auch taktile Bodenindikatoren sehr wichtig für Leitsysteme, um Aufmerksamkeit für Haltestellen und Informationpunkte zu erregen. Visuelle Informationen müssen kontrastreich gestaltet werden und mit mindestens zwei Sinnen erfahrbar sein.



An Ampeln gibt es meistens nicht nur visuelles, sondern auch auditives und taktiles Feedback



Tastplan, um haptische Orientierung möglich zu machen [DIN 18040-3 von Nullbarriere]



Blindenleitsystem mit Begleitsteinen in farblicher Anlehnung an den Luisenplatz





**Gesine, 19**

- Schiebt ihr Fahrrad immer über den Platz, weil ihr dort zu viel los ist
- Empfindet Radfahren auf dem Luisenplatz zu stressig
- Findet den Luisenplatz unübersichtlich und grau
- Fand die Begrünungsboxen gut und wünscht sich mehr Begrünung
- Hielt sich als Jugendliche viel auf dem Platz auf, inzwischen nicht mehr



**Olvidé, 28**

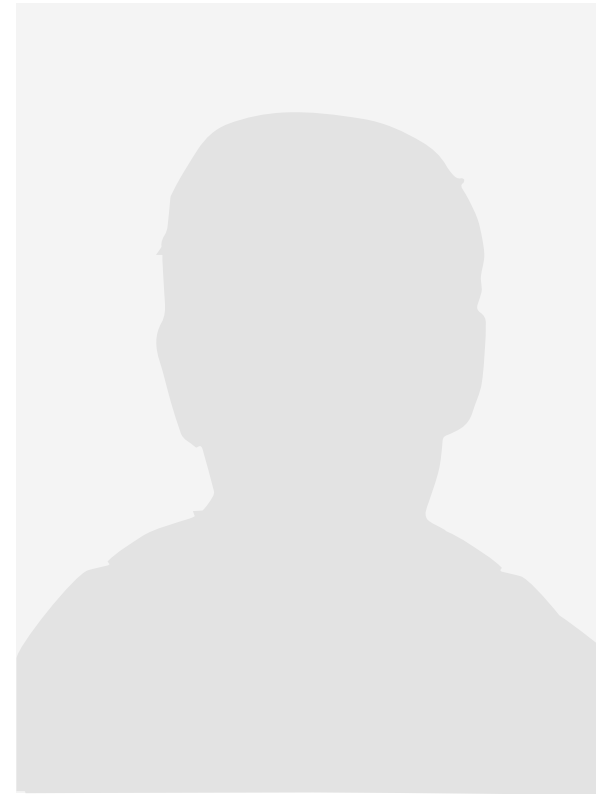
- Wohnt seit ein paar Jahren in Deutschland und fand den Luisenplatz anfangs sehr verwirrend
- Hatte Probleme die richtige Haltestelle zu finden
- Fände Schilder in verschiedenen Sprachen gut
- Ihm gefällt der Platz gut, vorallem dass hier so viel los ist und man alles an einem Ort bekommt





**Kirstin, 43**

- Umfährt den Platz normalerweise mit dem Fahrrad, sonst schiebt sie es über den Platz, weil es schwierig ist, sich zwischen Menschen und ÖPNV durchzuschlängeln
- Hält sich kaum auf dem Luisenplatz auf, höchstens in einem der Cafés



**Busfahrer, 50**

- Empfindet den Platz als chaotisch
- Passanten laufen vor Busse und Bahnen
- Den Luisenplatz anzufahren ist anstrengender als andere Haltestellen
- Wird hier deutlich häufiger nach dem Weg gefragt

Der Luisenplatz liegt zentral in der Innenstadt. Den Platz umgeben viele wichtige Orte, die eine große Bandbreite auszeichnen. Man findet Museen, viele weitere kulturelle Orte (z. B. Denkmäler, Theater), wichtige staatliche Institutionen, Grünanlagen, Geschäfte, Seen, öffentliche Plätze, religiöse Einrichtungen, Krankenhäuser, die Polizeistation, die Feuerwehr und vieles mehr.

### **Kulturelle und religiöse Einrichtungen**

Kuppelkirche, Staatstheater, Synagoge, Landesmuseum, Schloss, Centralstation, Darmstadtturm, Literaturhaus, Kunsthalle, Stadtkirche, Stadtmauer, Stadtbibliothek, halbNeun Theater, Alice Denkmal, Porzellanmuseum

### **Öffentliche Einrichtungen**

Klinikum, Gericht, Polizeirevier, Bürgeramt, Freiwillige Feuerwehr, Alice-Hospital, Finanzamt, Elisabethen-Stift

### **Öffentliche Plätze**

Wilhelminenplatz, Georg-Büchner-Platz, Herrngarten, Ludwigsplatz, Friedensplatz, Schlossgarten, Marktplatz

### **Freizeit- und Konsumangebote**

Caree , Innenstadt, Jugendstilbad, Woog

### **ÖV**

Hauptbahnhof



**Karte Umgebung Luisenplatz**

[Vermessungsamt Darmstadt]



**TU Darmstadt**



**Residenzschloss**



**Marktplatz**



**Kunsthalle**



**Georg-Büchner Platz**



**Hauptbahnhof**



**Kuppelkirche**



**Centralstation**

»Gesundheitliche Probleme der Kinder (Fettleibigkeit, motorische Defizite). In Deutschland sind 15 % der Kinder im Alter von 3 bis 17 Jahren übergewichtig, davon mehr als ein Drittel (6%) adipös. Etwa die gleichen Werte gelten für Kinder im Grundschulalter (Schienkiewitz/ Brettschneider/ Damerow et al. 2018: 18). Dies verursacht große gesundheitliche Probleme im Erwachsenenalter, da sich kindliches Übergewicht mit hoher Wahrscheinlichkeit im höheren Alter verstärkt.

Verzögerungen der kognitiven Entwicklung, eingeschränkte Orientierungsfähigkeit und fehlendes Wissen über ihre Umwelt seitens der Kinder (App-leyard 2017), die mit dem Fehlen selbstständiger nichtmotorisierter Mobilität einhergehen. Negative ökologische, soziale und finanzielle Wirkungen der Pkw-Nutzung für den Weg zur Schule sowie der längeren Distanzen, die mit der freien Schulwahl verbunden sind. «

[Joachim Scheiner: »Mobilität vom Kindern. Stand der Forschung und planerische Konzepte« In: Raumforschung und Raumordnung, 77/5, 2019, S 442]

In einem Gespräch mit der Promovendin Gladys Vásquez Fauggier der TU Darmstadt, deren Dissertation sich um das Thema »Urban Design Strategies to Support Active Travel among Parents with young children« dreht, konnte ich viele wichtige Informationen sammeln. So laufen Kleinkinder ohne Begleitung eines Erwachsenen langsamer, da sie sich die Umgebung genauer anschauen. Zudem sind Kinder in »Inseln« eingeschlossen, damit sind Schulen, Spielplätze und Sportstätten gemeint, zu denen die Kinder fast ausschließlich mit dem Auto gefahren werden. Dies führt unter anderem zu Umweltbelastung, Übergewicht und Verzögerungen der kognitiven Entwicklung.

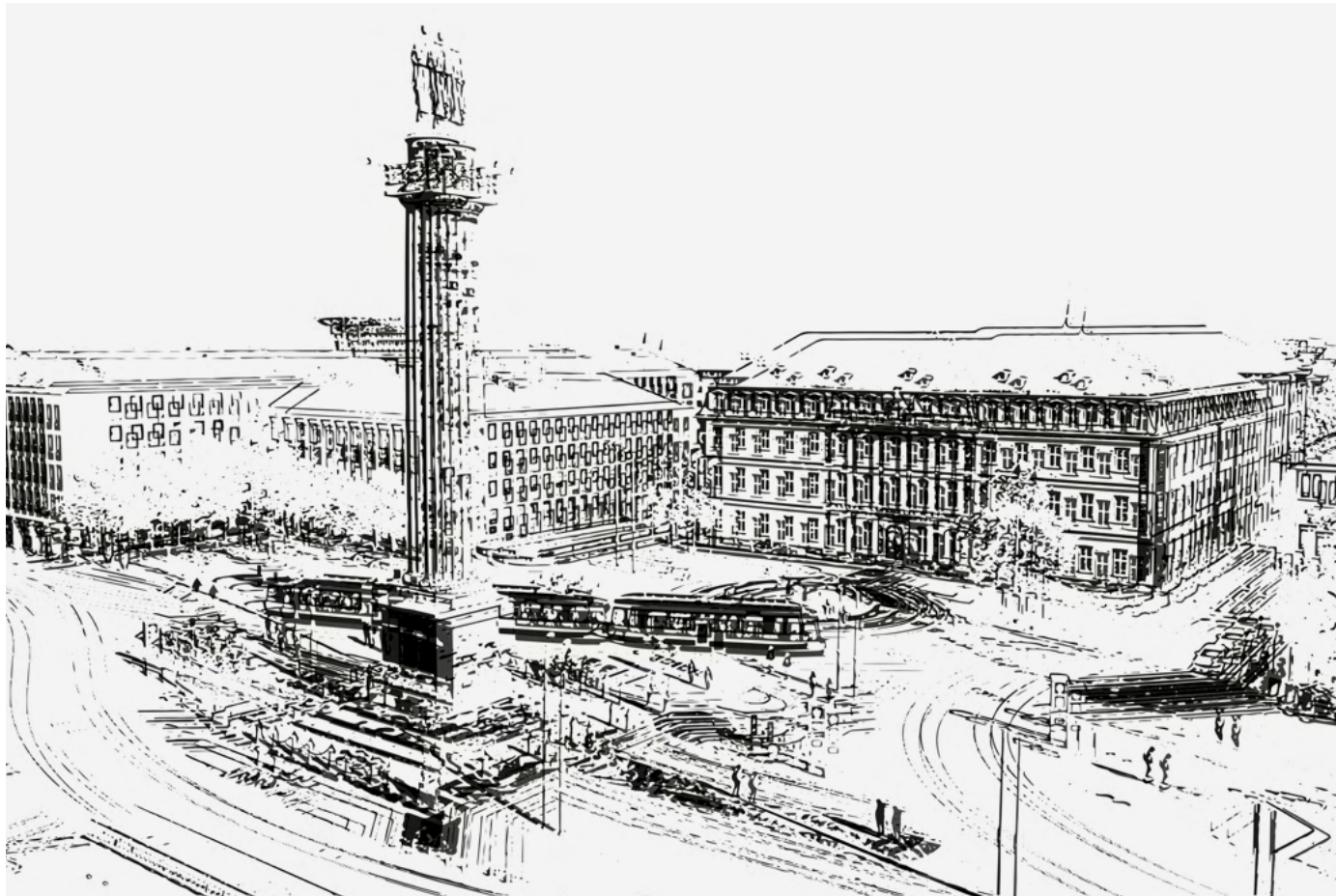
Um ein Leitsystem für Kinder zu gestalten, müssen die kognitiven Fähigkeiten und Entwicklungsstufen beachtet werden. Mit acht Jahren wird ein Bewusstsein dafür entwickelt, ob ein Verhalten gefährlich sein kann. Ein Verständnis für vorbeugende Maßnahmen bildet sich mit circa neun bis zehn Jahren aus. Im selben Alter werden Kinder auf die weiterführende Schule geschickt und legen selbstständig die erste größere Distanz zurück. Erst mit circa 13 bis 14 Jahren ist die Fähigkeit, sich längere Zeit konzentrieren zu können, voll ausgebildet.

### Was können Kinder in welchem Alter?

Eine selbstständige Verkehrsteilnahme stellt vielfältige Anforderungen an die Motorik, die Wahrnehmung und die Reaktionsfähigkeit. Aufgrund ihres Alters und Entwicklungsstands sind Kinder nur eingeschränkt in der Lage, sich verkehrssicher zu verhalten. Sie sind den komplexen Anforderungen des Straßenverkehrs noch nicht gewachsen und schnell überfordert. Die noch nicht voll ausgebildete visuelle und auditive Wahrnehmung (sehen und hören) erschwert die Orientierung im Straßenverkehr.

- Ab vier Jahren können Kinder erste grundlegende Regeln verstehen und erlernen.
- Ab ca. sechs Jahren können Kinder realisieren, was eine Gefahr ist.
- Ab ca. acht Jahren entwickeln sie ein Bewusstsein dafür, dass ein bestimmtes Verhalten gefährlich sein kann.
- Das Verständnis für vorbeugende Maßnahmen bildet sich mit ca. neun bis zehn Jahren.
- Die Fähigkeit, sich über eine längere Zeit zu konzentrieren, ist erst mit ca. 13 bis 14 Jahren voll ausgebildet.

[»Schul- und Spielwegsicherheit«, Institut für Verkehrswegsicherheit GmbH]



**In einer Umfrage zur Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen in Darmstadt unter Studierenden, wurde der Luisenplatz als der »Stressigste Ort« bewertet, gefolgt vom Bahnhofsvorplatz und in starkem Gegensatz zum Marktplatz oder dem Herrngarten.**  
[Knöll, Martin; Happ, Sabine; Halblaub Miranda, Marianne (Hg.): Lui rennt! Stadtgestaltung für eine inklusive Stadtmitte Darmstadts [Report], 2017.]



### Überwachungskameras

[repositorium.ixtheo.de/xmlui/bitstream/handle/10900/118144/Unsicherheitsgef%C3%BChL79000.pdf?sequence=1&isAllowed=y]



### Graffiti

[bundestag.de/resource/blob/495434/95e763508e5400acbad1bc0b71386d98/18-4-785-c-data.pdf]



In Regensituation sitzen die Leute entweder eng in den Wartehäusern oder werden nass, wenn sie draußen warten. Die Nähe in den eher geschlossenen Wartehäusern kann manche stören, besonders in Pandemiezeiten. Da es kein Wartehaus für jede Haltestelle gibt, muss man zum Bus rennen, wenn die eigentliche Haltestelle weiter weg ist. Manchmal werden auch die Brunnen als Regenschutz genutzt!





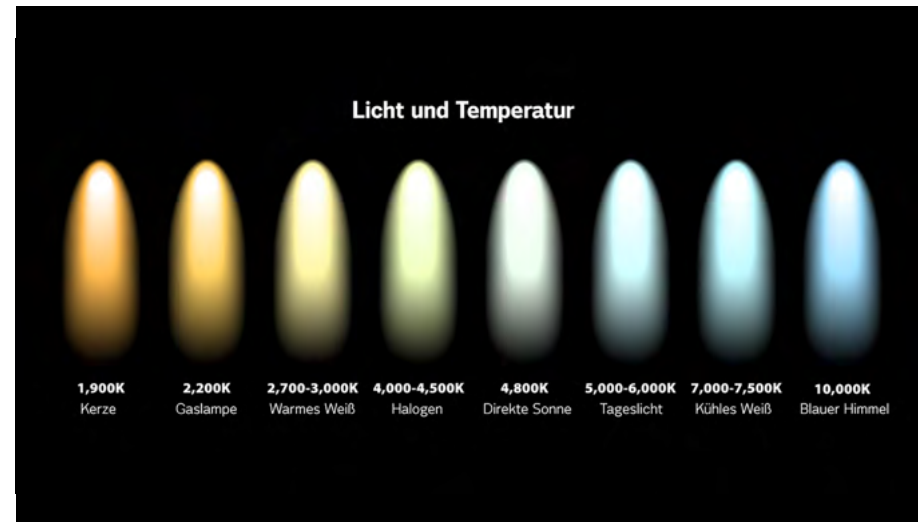
Lichtfarbe wird in Kelvin bestimmt und kann verschiedene psychologische Wirkungen erzeugen. Warmes Licht mit einem Kelvinwert von über 3000 hat einen hohen Rotanteil und sorgt für Wohlempfinden. Neutrales Licht befindet sich im Spektrum von 3000 bis 5000 Kelvin. Kühles Licht hat über 5000 Kelvin und einen hohen Blauanteil, wodurch es konzentrationsfördernd wirkt.

Bei der Beleuchtung im öffentlichen Raum müssen Energieeffizienz und Umweltschutz berücksichtigt werden. Eine Verdopplung der Lichtpunkthöhe bedarf einer viermal höheren Energiemenge, um die gleiche Helligkeit am Boden zu erzeugen. Dabei reicht bei einem Mastabstand zwischen 30m und 40m bereits eine Lichtpunkthöhe von 4m für eine gleichmäßige Ausleuchtung aus. Schon bei einer Helligkeit von einem Lux sind Hindernisse auch von weniger gut sehenden Menschen gut zu erkennen. Mit hohem Blauanteil im Licht steigt die Lichtglockenbildung in der Atmosphäre, die Folgen sind Schlafstörung bei tagaktiven Lebewesen sowieso Insektensterben. Um eine Lichtverschmutzung zu vermeiden, muss das Licht nach unten gerichtet werden.

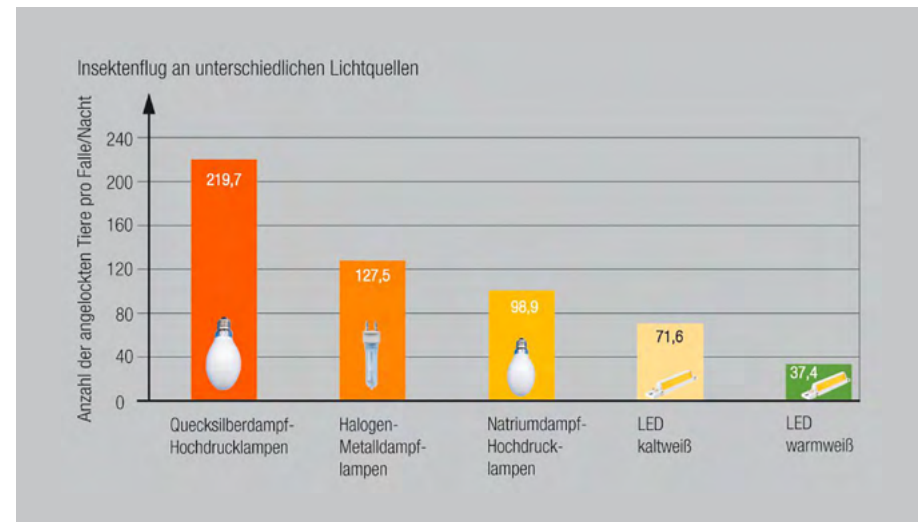
Auf dem Luisenplatz in Darmstadt befinden sich acht Flutlichtstrahler, die mit Natriumdampf betrieben werden und den Platz in oranges Licht tauchen.

Bei einer Messung zum Insektenflug an verschiedenen Lichtquellen hat sich gezeigt, dass in einer Nacht knapp 100 Tiere eine Natriumhochdruck-Dampflampe anfliegen. Auf LED-Lichter wurden deutlich weniger Anflüge aufgezeichnet, wobei warmweißes LED-Licht mit unter 40 Insektenanflügen pro Nacht noch besser abschnitt als kaltweißes.

[elife.vattenfall.de, tu-darmstadt.de]



**Lichtspektrum**  
[paten-der-nacht.de]



**Insektenanflug an unterschiedlichen Lichtquellen**  
[licht.de]

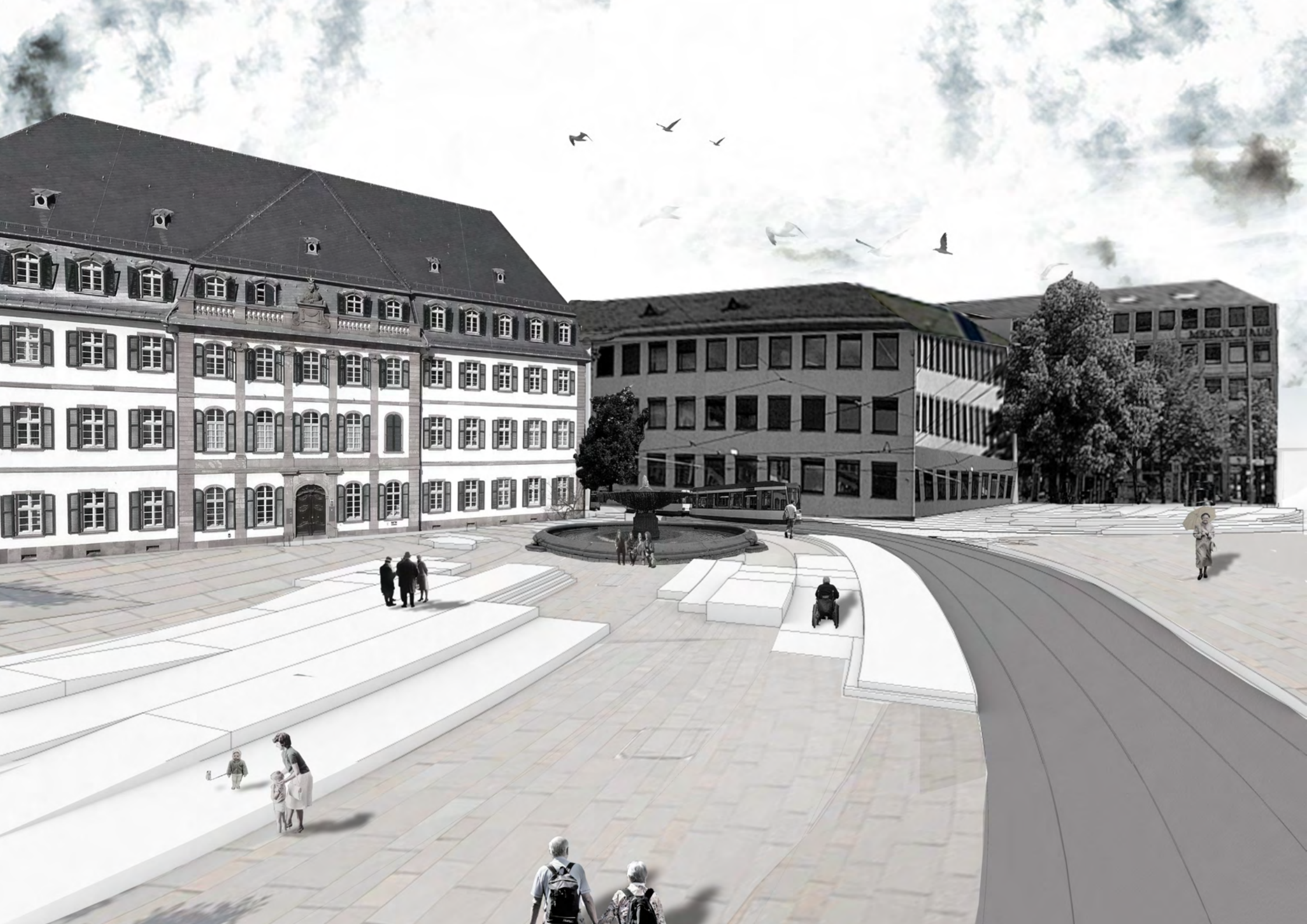


**Luisenplatz bei Nacht**

[[tu-darmstadt.de/universitaet/aktuelles\\_meldungen/archiv\\_2/2013\\_1/einzelansicht\\_73344.de.jsp](http://tu-darmstadt.de/universitaet/aktuelles_meldungen/archiv_2/2013_1/einzelansicht_73344.de.jsp)]

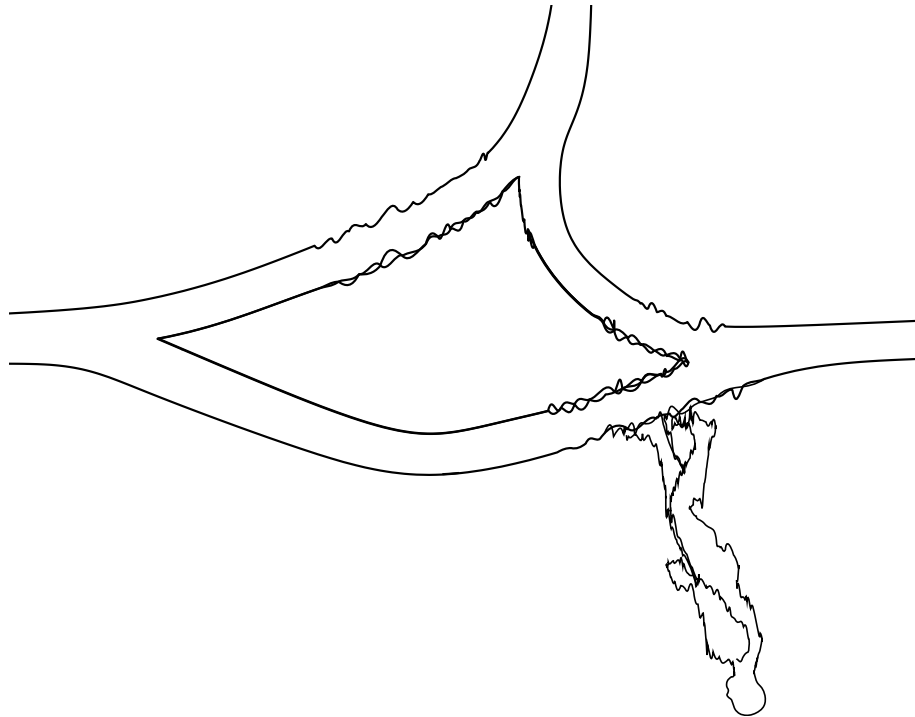


# Entwürfe



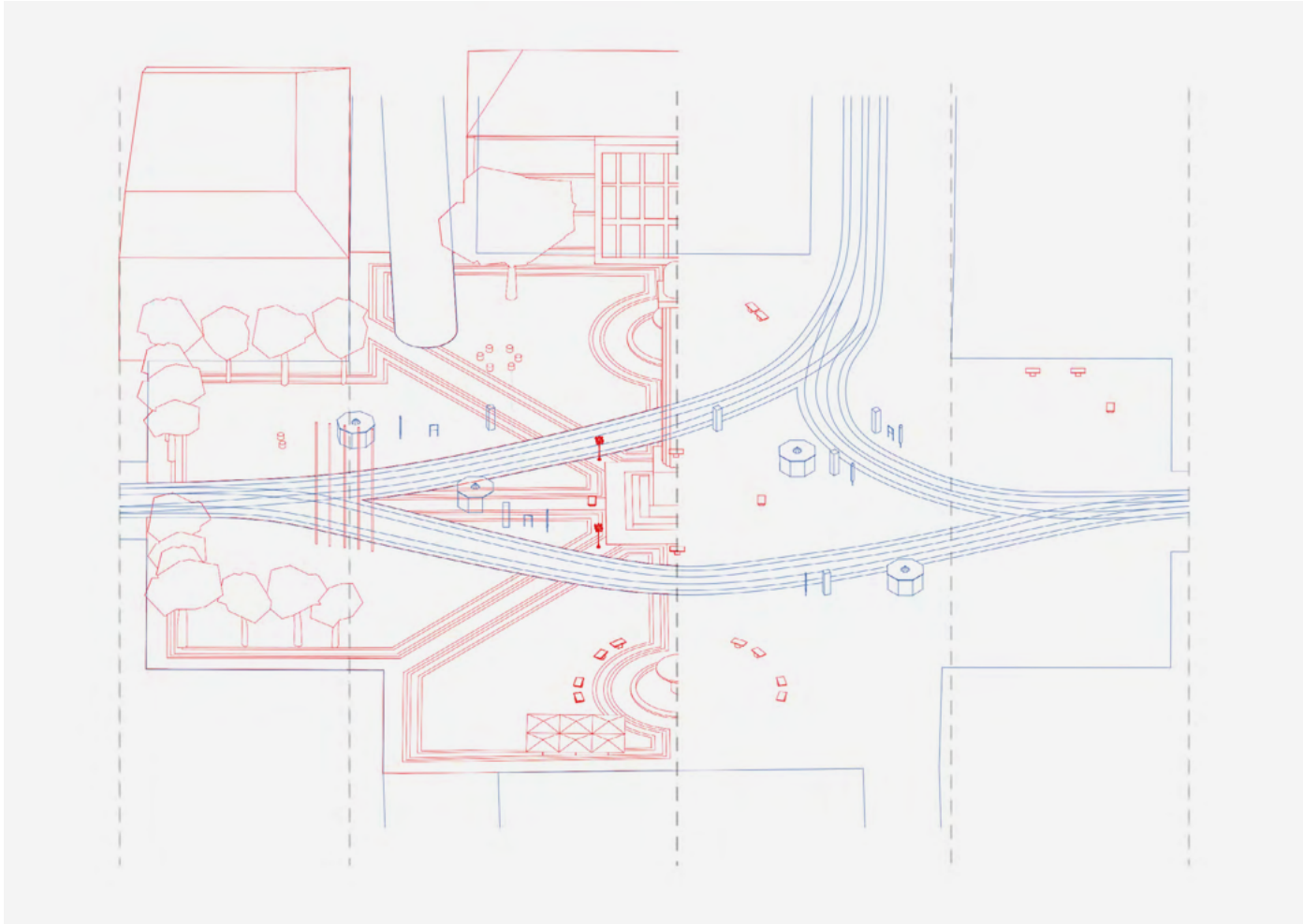
# Walk the Line

## Felix Adam

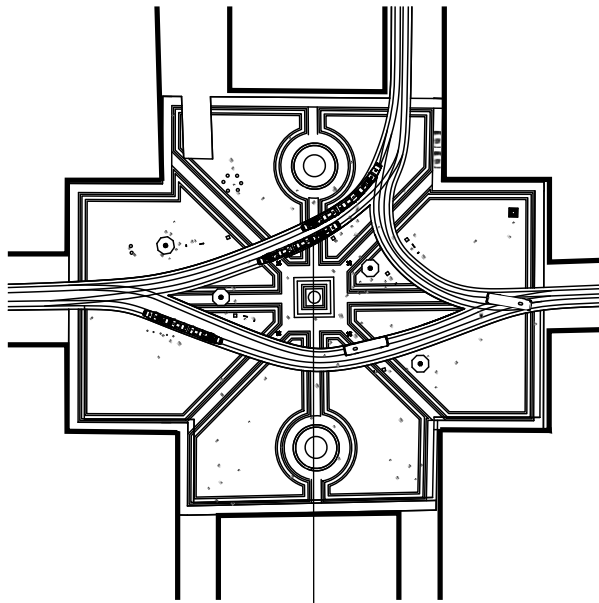


Der Luisenplatz in Darmstadt gilt zu Recht als stressigster Platz der Stadt. Er ist als Stadtkern zentraler Aufenthaltsort und gleichzeitig Hauptverkehrsknotenpunkt. Diese Doppelfunktion verschiebt sich aufgrund des immer höheren Verkehrsaufkommens vom Aufenthaltsort zum Transitraum und wird zusätzlich durch das Schienennetz in vier Raumsegmente geteilt. Das Konzept des Shared Space stößt durch die immer höhere Taktung von Straßenbahn- und Buslinien zunehmend an seine Grenzen. Der Platz bietet nicht genügend Ruhe und Sicherheitszonen. Außerdem bietet er nur unzureichende oder gar keine Zugänge für mobilitätseingeschränkte Menschen. »Walk the Line« hat zum Ziel die Aufenthaltsqualität des Platzes zu verbessern, ohne den Verkehrsfluss zu stören. Darüber hinaus soll er mobilitätseingeschränkten Menschen die ungehinderte Teilhabe am öffentlichen Leben und Verkehr ermöglichen.

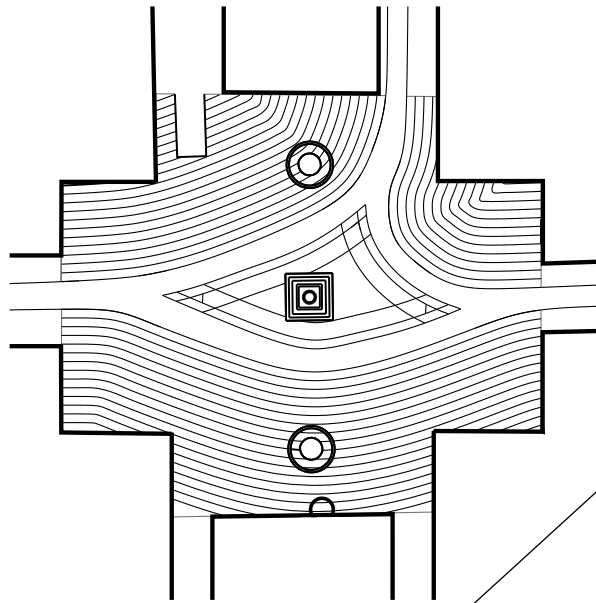
Das Konzept des Entwurfs orientiert sich an den Straßenbahn- und Buslinien, die einen enormen Stressfaktor des Platzes ausmachen. Mein Ansatz greift diese Stresslinien auf und bildet aus ihnen das neue Grundraster des Platzes. Barrierefreie Raummodule in unterschiedlichen Höhen ordnen und definieren den Ort neu. Der Platz wird übersichtlicher. Es entsteht eine eindeutige Orientierung und Zuordnung zur jeweiligen Nutzung. Mehrere Module bilden selbst einen Raum oder spannen einen Raum zwischen sich auf. Je nach Anordnung entstehen Zonen mit unterschiedlichen Aneignungsmöglichkeiten. Ein ebenerdiger Ein- und Ausstieg zu den öffentlichen Verkehrsmittel wird ermöglicht, Sitzgelegenheiten, Rückzugsmöglichkeiten und Aufenthaltsräume werden geschaffen.



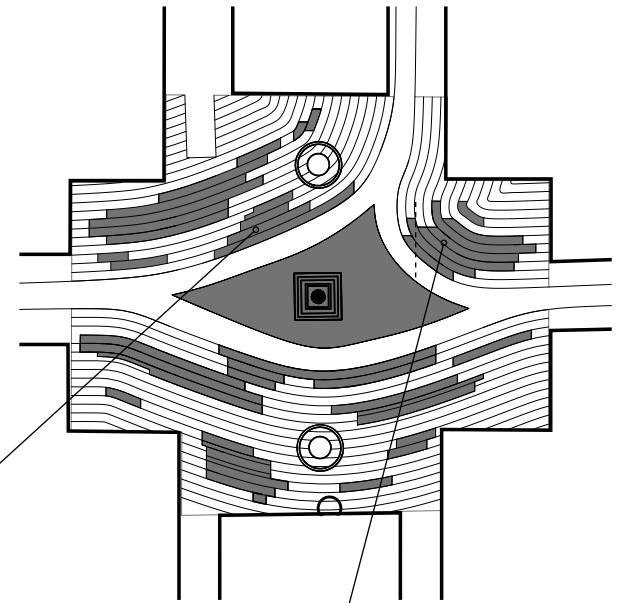




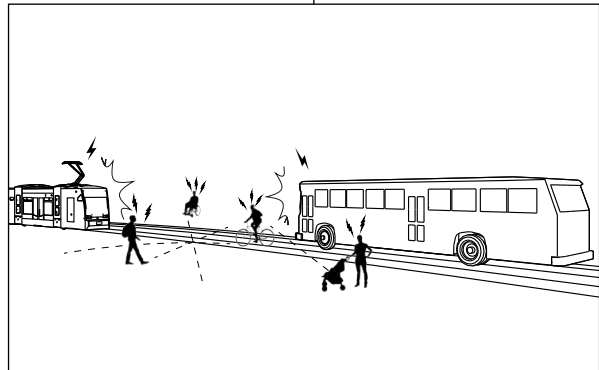
**Ausgangssituation**



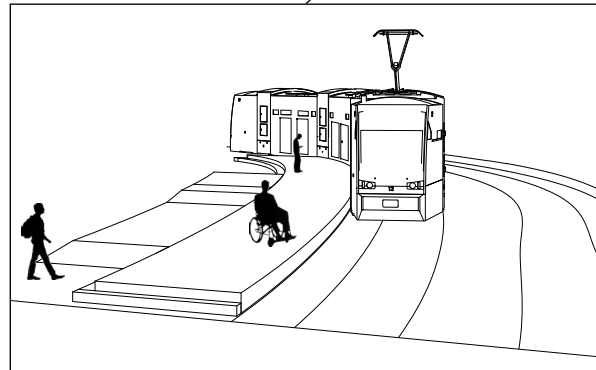
**Linienraster**



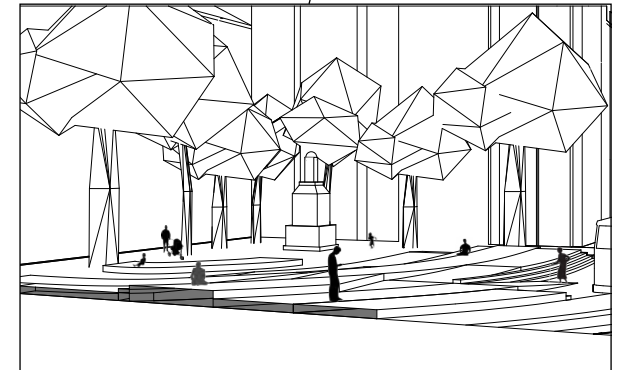
**Qualifizierung**



**Stressfaktor Verkehr**



**Barrierefreier Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln**



**Erhöhung der Aufenthaltsqualität**







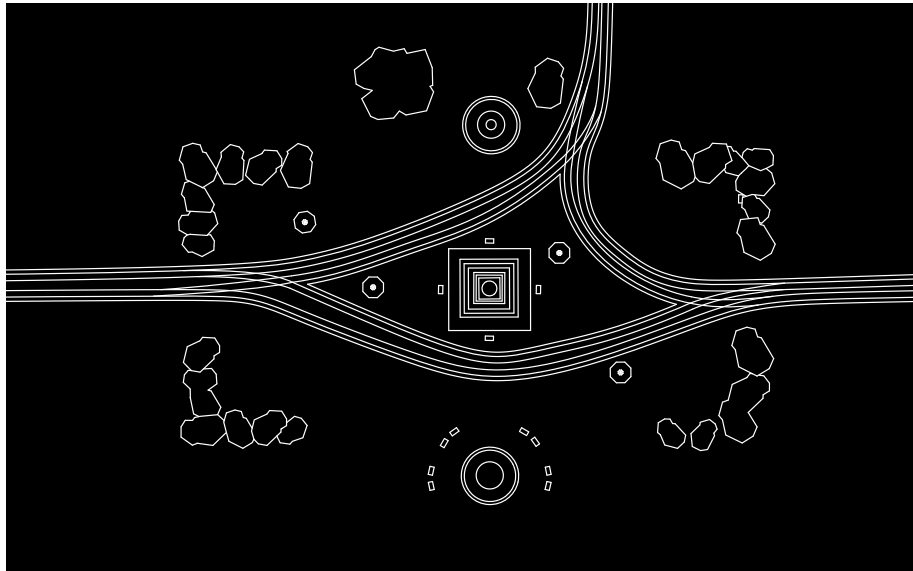
# Lui leuchtet

## Lea Bernhard

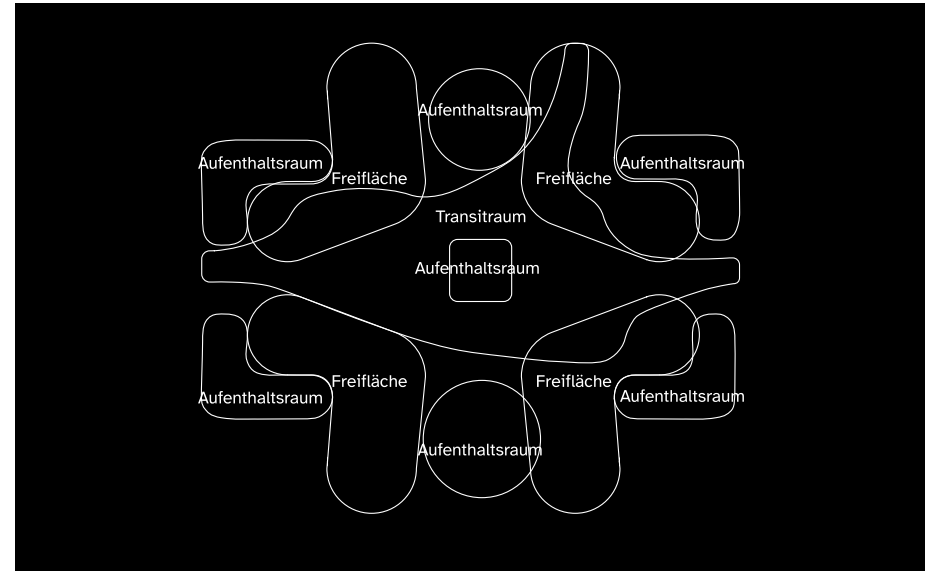
»Lui leuchtet« ist eine Leuchtenfamilie für den öffentlichen Raum, die aus einem neuen Lichtkonzept für den Luisenplatz in Darmstadt heraus entstanden ist. Sie besteht aus sechs Leuchten in vier verschiedenen Höhen und erfüllt aktuelle Umweltschutzrichtlinien.

Der Platz lässt sich in Aufenthaltsraum, Transitraum und Freiflächen gliedern. Gemäß der jeweiligen Zone werden Leuchten angeordnet und eine passende Leuchthöhe und Lichtfarbe gewählt. Die warme Lichtfarbe in den Aufenthaltsbereichen steigert das Wohlbefinden. Freiflächen werden mit einem warmweißen Licht ausgeleuchtet. Das kühle Licht für Fahrbahn und Haltestellen erhöht die Aufmerksamkeit. Auch tagsüber wird der Fahrbahnbereich durch die Reihung der bodennahen Leuchten optisch abgetrennt.

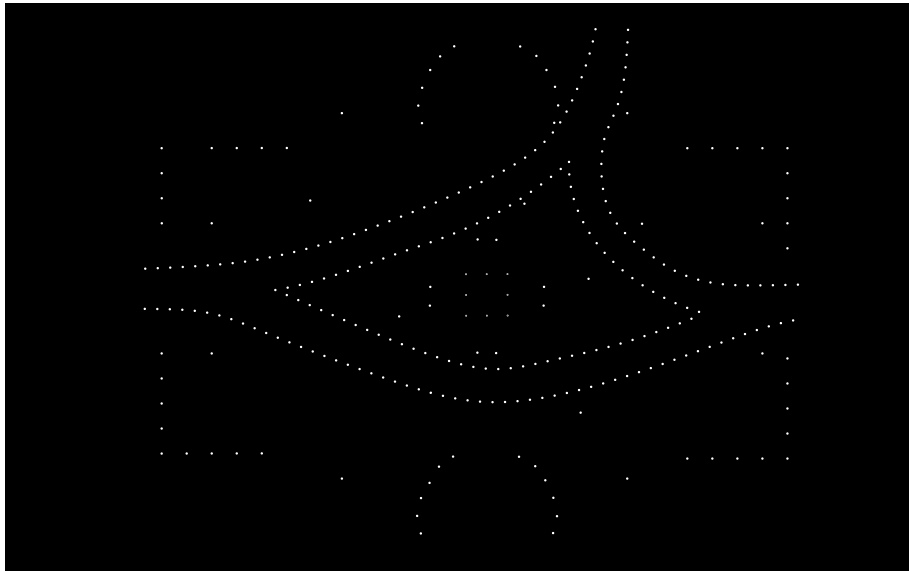
Durch »Lui leuchtet« werden auf dem Luisenplatz die Orientierungsmöglichkeit, das subjektive Sicherheitsempfinden sowie das Wohlbefinden der Menschen gesteigert.



Luisenplatz bei Nacht



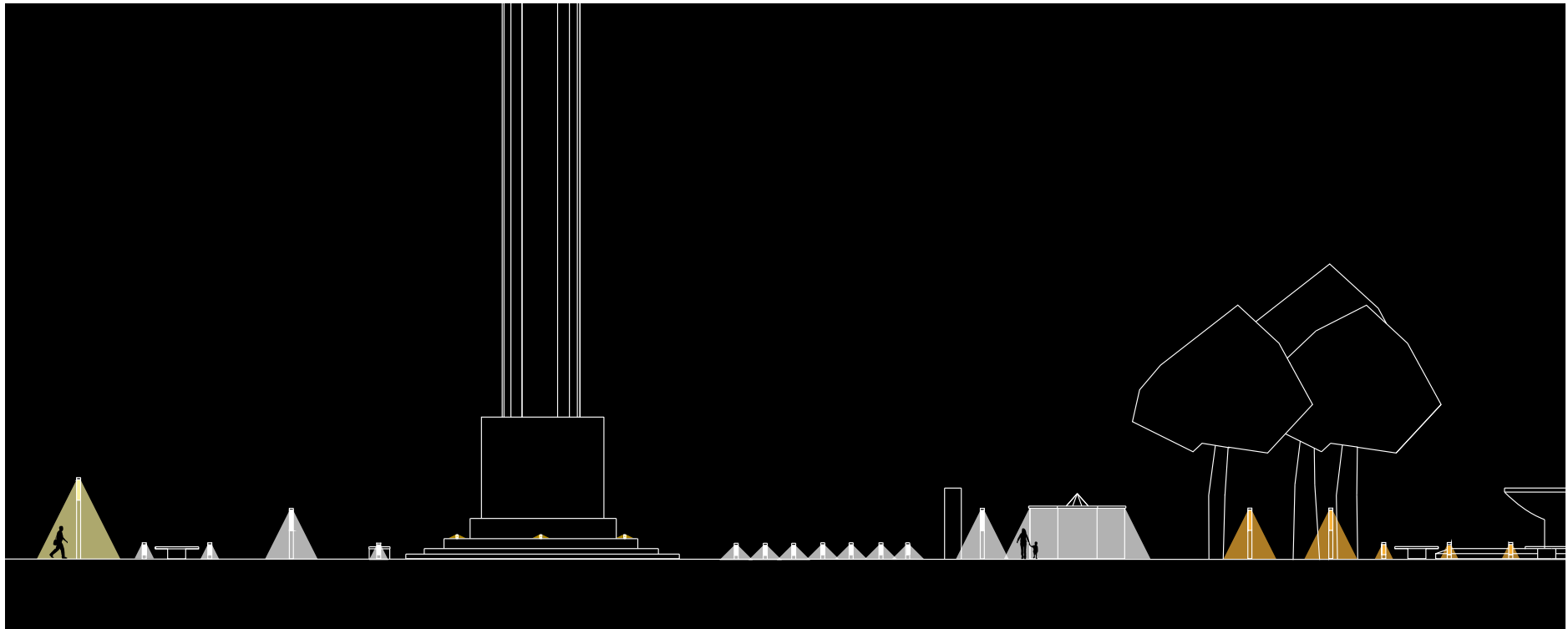
Einteilung des Platzes



Anordnung der Leuchten

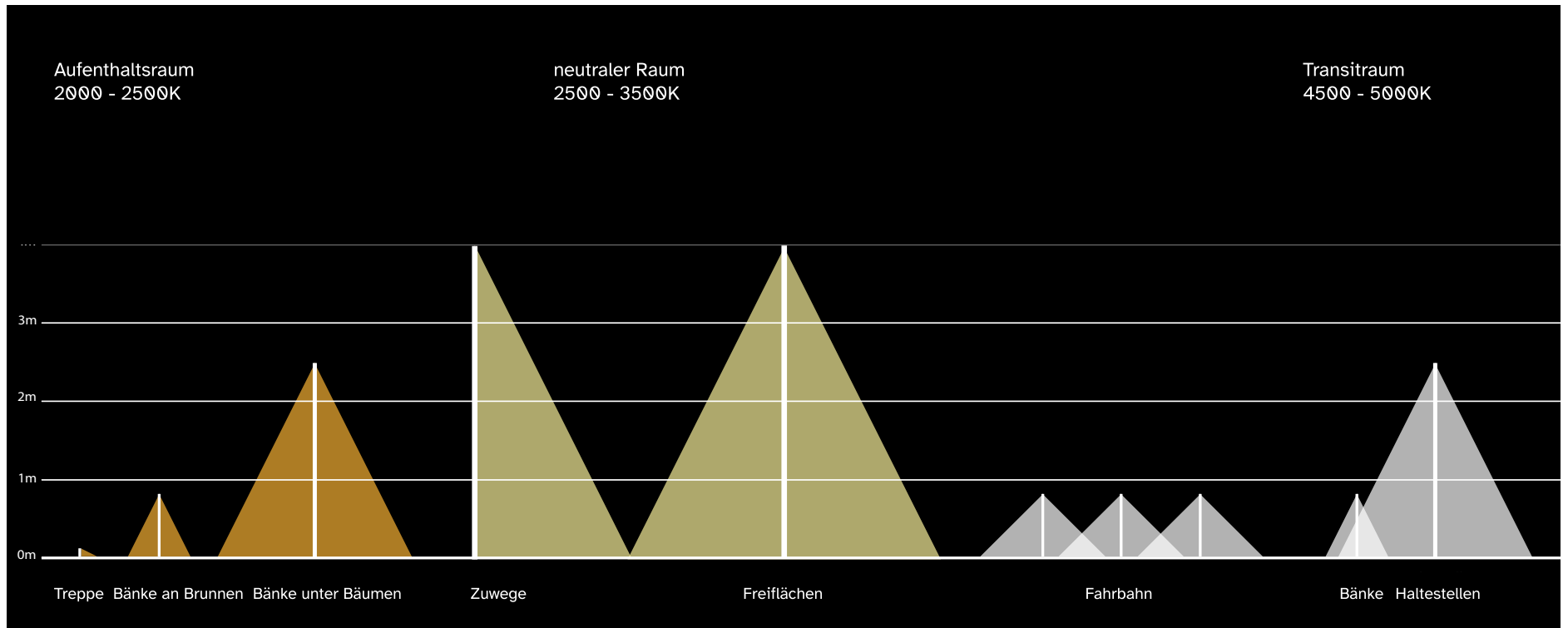


Neue Beleuchtungssituation



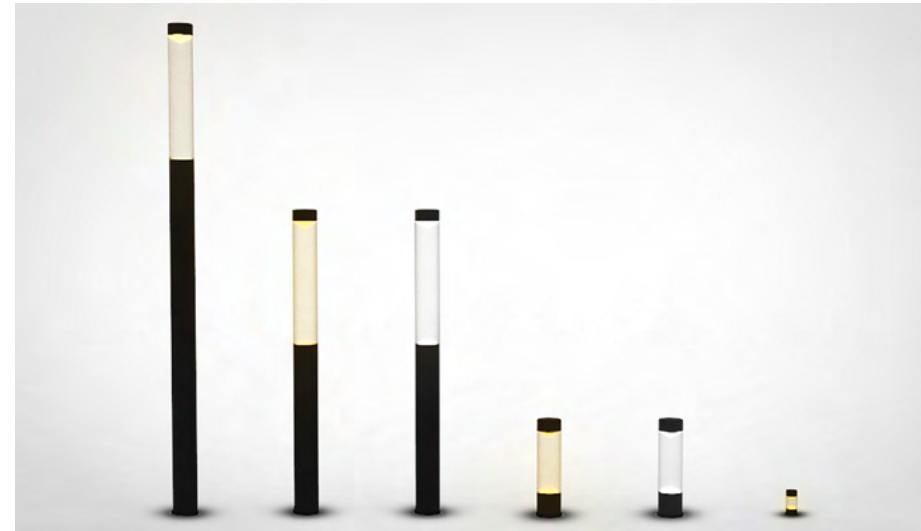
Seitenansicht auf den Luisenplatz



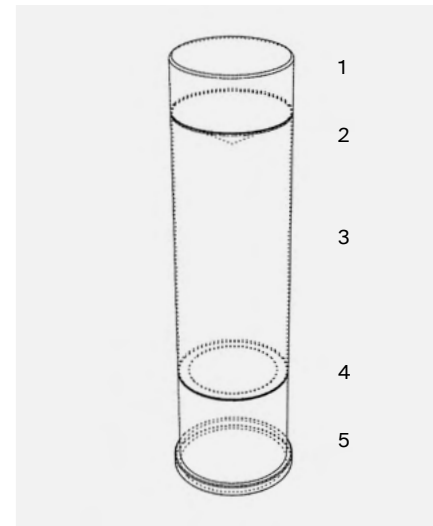


Lichthöhen und Farbspektren

Die Leuchten bestehen aus einem matten Metallgehäuse, welches über ein Verankerungselement im Boden fixiert ist. Der Sockel enthält die Technik für die Stromzufuhr zu dem LED-Panel. Das Licht strahlt nach oben an einen kegelförmigen Spiegel, der es reflektiert und nach unten richtet. Eine matte Plexiglasröhre bricht das Licht diffus, sodass es nicht blendet. Nach oben hin wird die Leuchte durch ein Metallgehäuse mit minimaler Wölbung abgeschlossen, die den Wasserablauf bei Regen garantiert.



**Die Leuchten in vier Höhen und drei Lichtfarben**

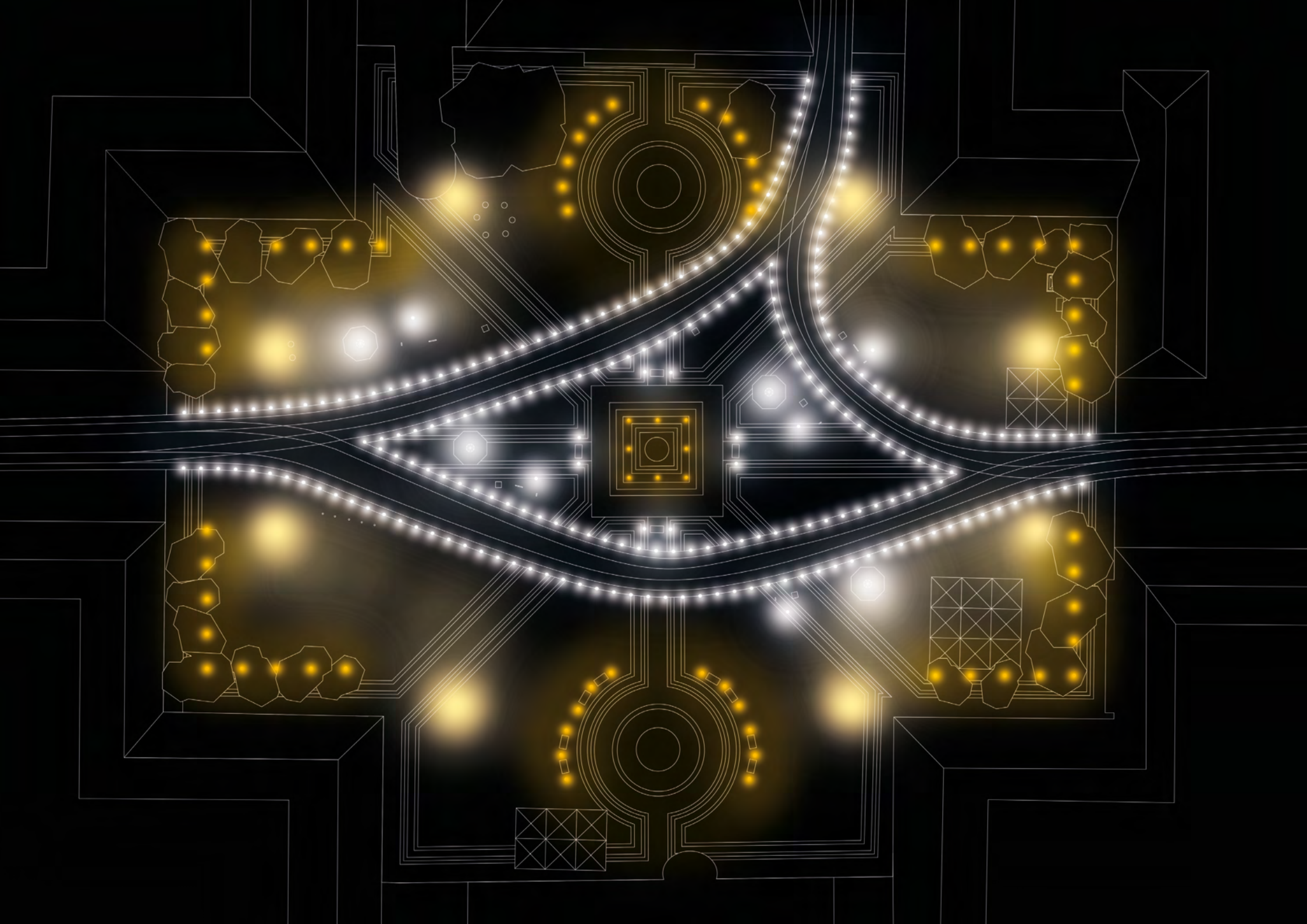


**Aufbau**

- 1 Metallgehäuse, matt antrazit
- 2 Spiegel
- 3 Plexiglas, matt
- 4 LED-Panel
- 5 Metallsockel mit Verankerungselement



**Detailansicht**



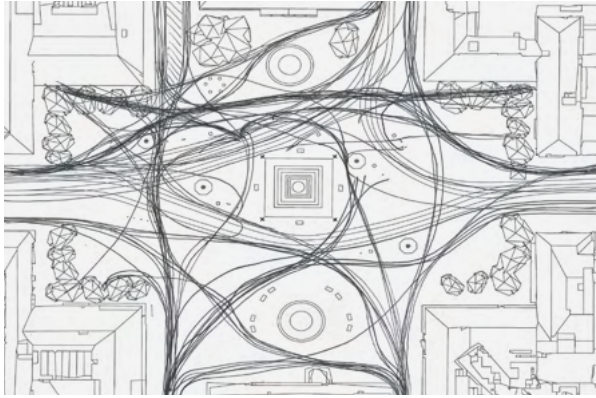


# Vom urbanen Chaos zum urbanen Leben

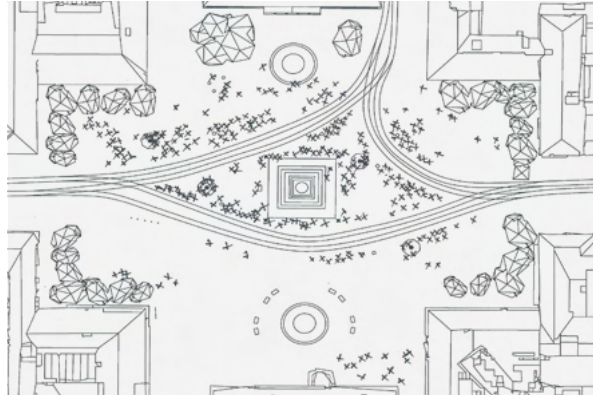
Noa Haller

Als Verkehrsknotenpunkt der Stadt Darmstadt ist der Luisenplatz ein zentraler Ort für urbanes Geschehen. Trotz seiner hohen Verkehrsbelastung wird der ebene Platz als Shared Space genutzt. Die Wege der Bahnen kreuzen sich mit denen der Passanten, die Taxis weichen den Bussen aus und die Fahrradfahrer:innen nutzen den Abstand der Bahngleise als einzigen vordefinierten Fahrbereich für sich. Einen klar definierten Bereich für Aufenthalts- oder Transitgäste gibt es nicht. Durch das unübersichtliche Shared Space Konzept, das sich über mehrere tausend Quadratmeter erstreckt, bekommt der Luisenplatz einen extrem unruhigen Charakter, der in Form von Stress wahrgenommen wird. Dennoch hat der von Bäumen gesäumte Platz mit seinen historischen Ecken und der zentralen Lage sehr viel Potenzial zum Aufenthalt.

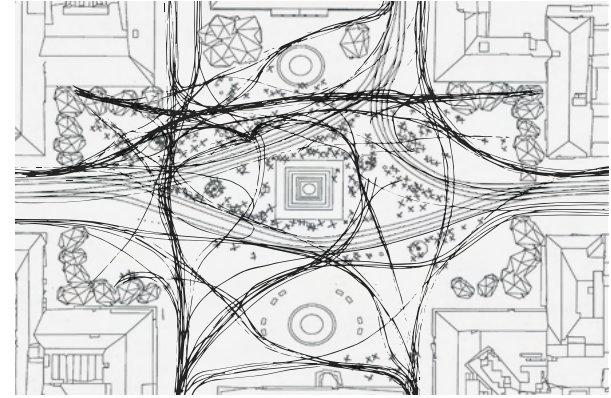
Der Entwurf setzt auf einen Perspektivwechsel: die negative Wahrnehmung des chaotischen Stadtlebens am Luisenplatz wird positiv gewendet in einer Inszenierung des urbanen Chaos.



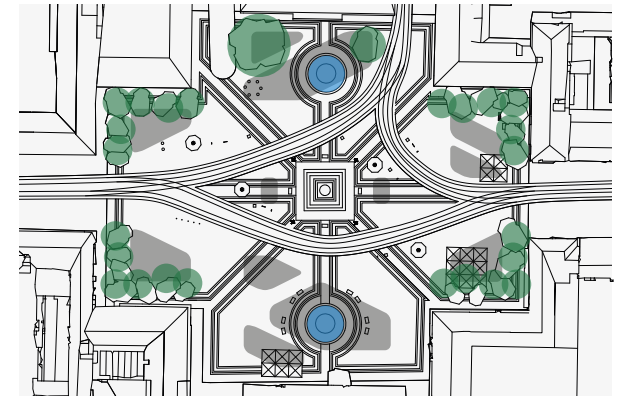
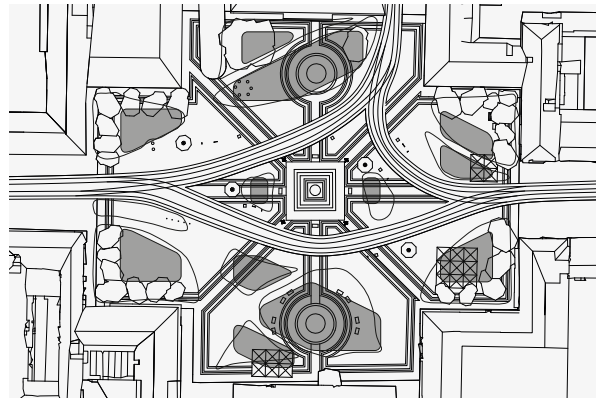
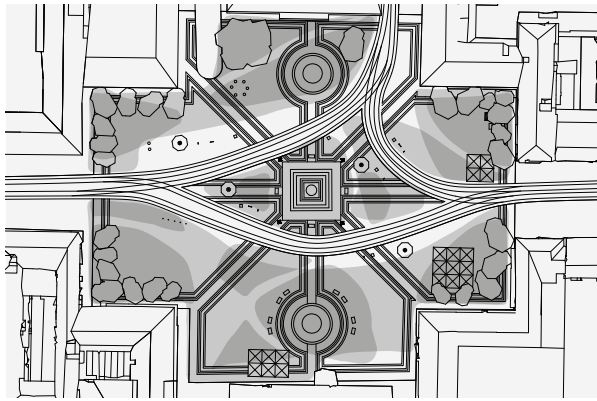
**Wegeanalyse**



**Aufenthaltsanalyse**



**Überlagerung der Wege- und  
Aufenthaltsanalyse**



### Formfindungsprozess

Anhand einer Wege- und Aufenthaltsanalyse können große Bereiche des Luisenplatzes als unbenutzte Flächen zugeordnet werden. Diese Flächen werden durch den Entwurf neu in das Stadtleben integriert und reaktivieren das subjektive Sicherheitsgefühl der Aufenthalts- als auch der Transitgäste. Die Flächen sind auf ein Niveau von 30cm erhöht und dienen den Passanten als Bezugspunkt und Wartebereich. Gleichzeitig können die Entwurfs-elemente in ihrer Konstellation individuell als Aneignungsflächen für die Außengastronomie, ein spontanes Konzert oder ein Lunch in der Mittagspause genutzt werden. Durch die klar definierten und flächengewinnenden Aufenthaltsbereiche, wird der Aufenthalt für Kurz- und Langzeitgäste im Stadtkern neu inszeniert und attraktiv gemacht.



Das subjektive Sicherheitsgefühl im urbanen Chaos

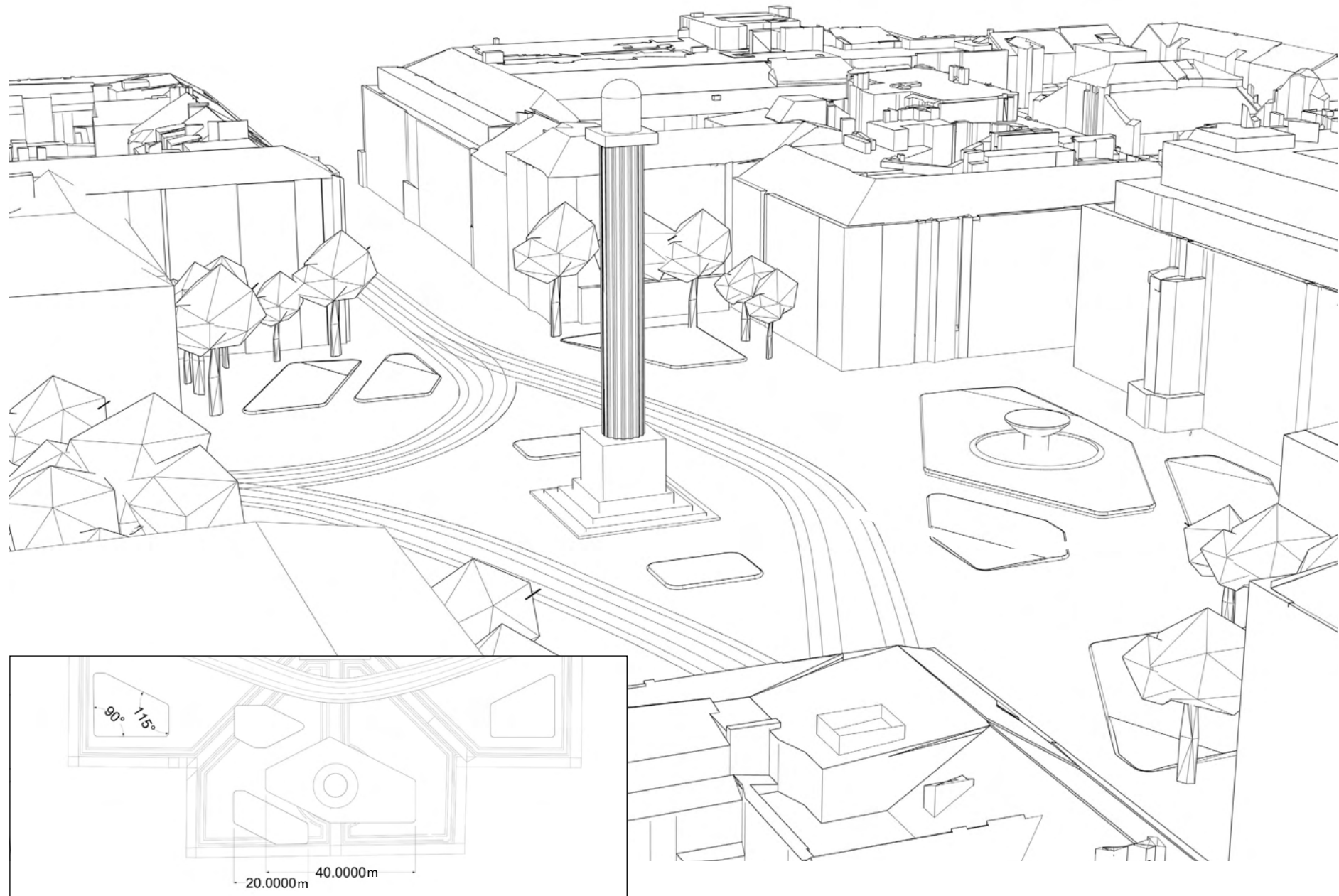




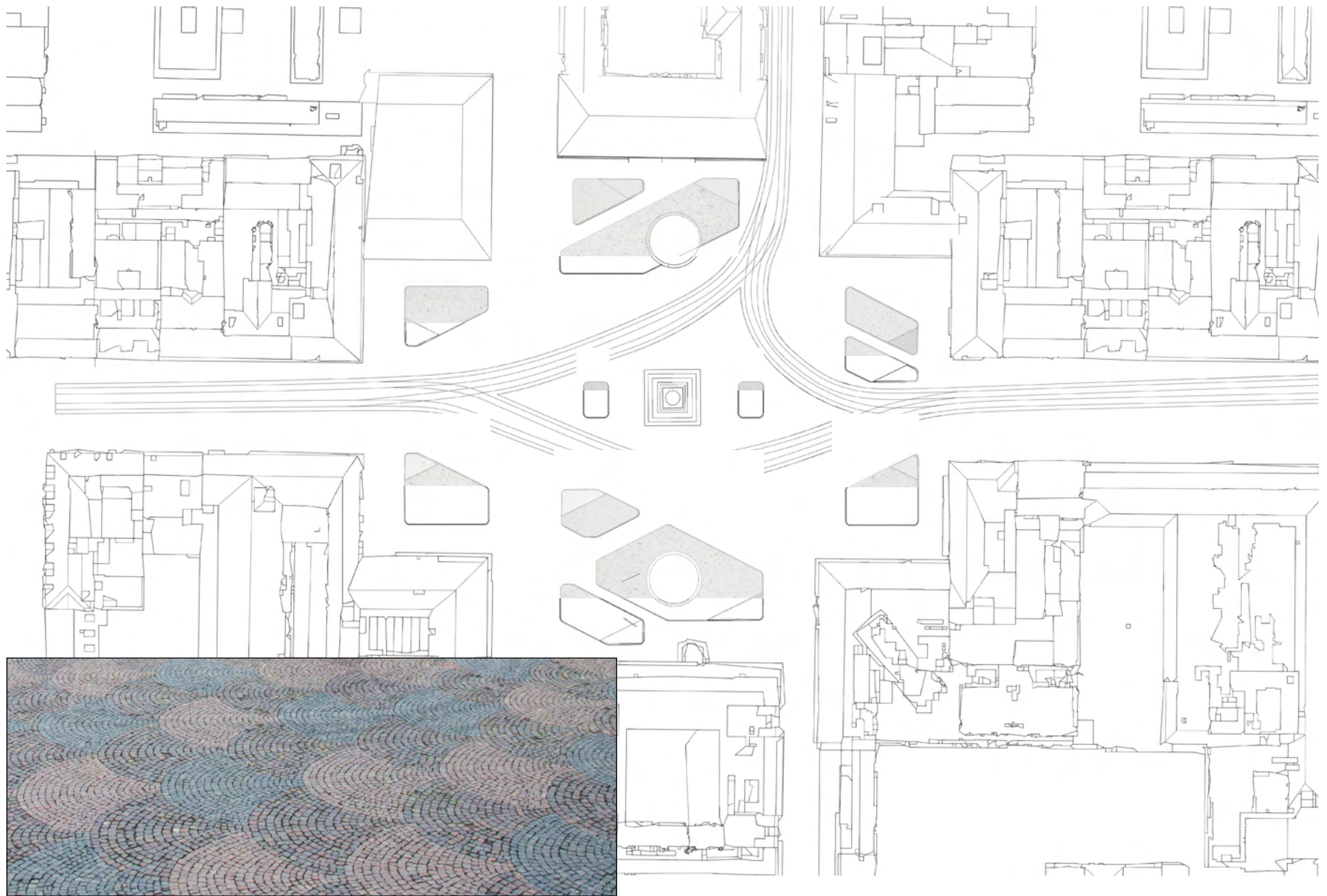
**Die individuelle Aneignung der Flächen**



**Die Niveau-Flächen als Bezugspunkt**



**Die einzelnen Entwurfs-elemente breiten sich in ihrer Konstellation über den ganzen Platz aus, bilden aber in ihrer Gesamtheit ein stimmiges Gesamtbild.**



Die Niveau-Flächen heben sich farblich stark vom bunt gepflasterten Bodenbelag auf dem Luisenplatz ab, integrieren sich aber zeitgleich durch ihre leicht farbige Terrazzo-Optik und bilden gemeinsam eine Einheit.

A brown, cylindrical information board with a white display area. The board is positioned on the right side of the image. The display area contains a map, a vertical bar, and various icons and text.

**01:00** **02:00** **03:00** **04:00** **05:00**

**WC**

**TAXI**

**14:32**

# modern past

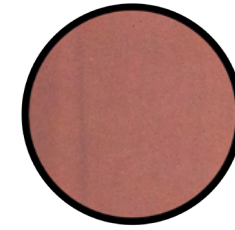
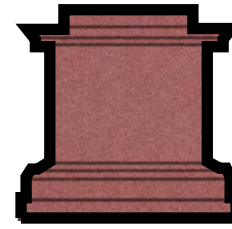
## Luis Ganßloser

Ziel des Konzepts »modern past« ist, die Informationsmöglichkeiten auf dem Luisenplatz zu bündeln, möglichst vereinfacht neu zu gestalten und mit dem Umfeld gestalterisch zu verknüpfen. Bei einer Ortsbegehung fiel auf, dass der Platz gänzlich unübersichtlich war und jegliche Informationen wahllos verteilt schienen. Neben einer halb digitalen Säule, auf der die Abfahrtszeiten in Echtzeit aufgeführt waren, gab es noch eine analoge Tafel, an der man den Abfahrtsort des jeweiligen Busses bzw. der jeweiligen Straßenbahn sehen konnte und noch dazu einen Glaskasten, in dem alte verblichene Papierkarten mit verschiedensten Informationen.

Das macht den Platz unübersichtlich und die Nutzung des ÖPNV kompliziert. Gerade ortsfremde Personen können hierdurch in die Irre geführt werden, da es keinerlei Möglichkeit gibt, alle relevanten Informationen auf einen Blick erhalten zu können. Und um dieses Problem als erstes zu lösen, habe ich auf meiner neuen Infotafel die wichtigsten Informationen gebündelt untergebracht. Auf der einen Seite der Tafel findet man nun den Fahrplan für den Bus und auf der anderen Seite den Fahrplan für die Straßenbahn. An der Seite findet man zudem eine Beschilderung, die einen zu den wichtigsten Orten führt.

Hier werden natürlich die Richtungspeile je nach Position verändert. Für jegliche Anliegen, die hierüber hinaus Informationen benötigen, ist eine Touristeninfo ausgeschildert. Da diese moderne Anzeigetafel allerdings einen zu starken Kontrast zu dem Umfeld bildet, galt es, hier eine gestalterische Lösung zu finden. Die Anzeigetafel wird als ein Hybrid aus moderner Informationsgestaltung und historischer Einfassung gestaltet. Daher war es wichtig, die Materialität und die Formensprache der Einfassung so zu wählen, dass diese sich auf die Säulen des Platzes und damit auf seine historische Symbolik beziehen. Daher ist das dynamische, moderne Display von zwei massiven roten Sandsteinblöcken eingefasst.

Um eine Verbindung von einerseits klar strukturierten und vor allem modern aufgebauten Informationsmöglichkeiten mit dem Charme und der Atmosphäre des Luisenplatzes, insbesondere der historischen Statue (Ludwigsmonument), herzustellen, habe ich den Aufbau, die Formensprache, wie auch die Materialität der Statue analysiert.



veraltet/statisch

modern/dynamisch

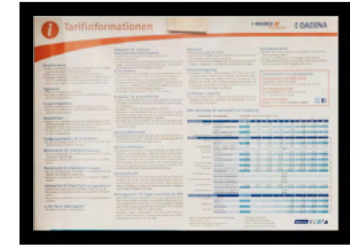
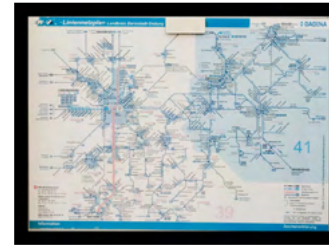
[[natur-steine.org/verblender/sandstein-verblender-mapula-rot-2-3-cm.html](http://natur-steine.org/verblender/sandstein-verblender-mapula-rot-2-3-cm.html)]

[[baunetzwissen.de/glossar/n/natursteinplatten-50783](http://baunetzwissen.de/glossar/n/natursteinplatten-50783)]

[[mapio.net/pic/p-40756151/](http://mapio.net/pic/p-40756151/)]

[[hameister.org/foto/Darmstadt\\_20120827\\_125708\\_LangerLudwigDarmstadt.html](http://hameister.org/foto/Darmstadt_20120827_125708_LangerLudwigDarmstadt.html)]

Die vorherigen Informationsmöglichkeiten des ÖPNV am Luisenplatz waren unübersichtlich, nicht richtig sortiert und zudem nicht einheitlich. Vorzufinden waren eine digitale Anzeige mit ankommenden/abfahrenden Bussen, bzw. Bahnen und einem Papierplan in einem Schaukasten.



? ? ?

6x



3x



5x



Neben der Materialität soll auch die Massivität der dominierenden Säule des Ludwigsmonuments im Vordergrund stehen. Dieser Aufbau betont den Kontrast zwischen filigraner Moderne und massiver, schlichter Historizität und soll den Blick des Betrachters auf das Infopanel lenken. Ich habe mich bewusst für eine einzige, massive Halterung unten und oben entschieden, um die historische Gliederung der Säule des Ludwigsmonuments in Basis, Schaft und Kapitell aufzugreifen und neu zu interpretieren.



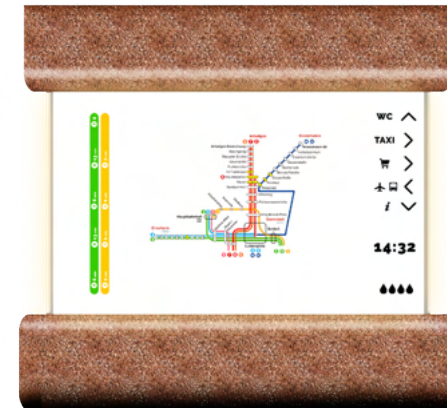
Moderne digitale Informationsfläche

+

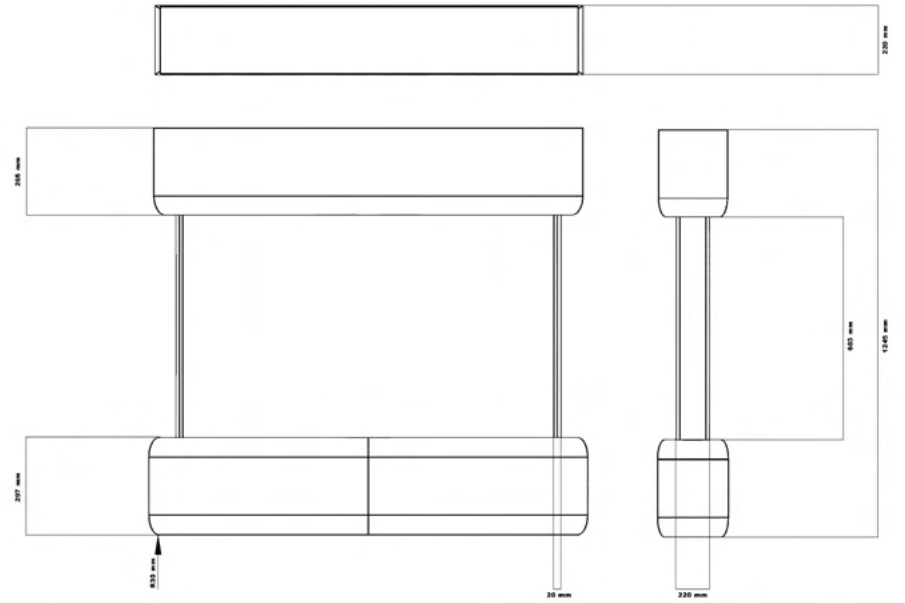
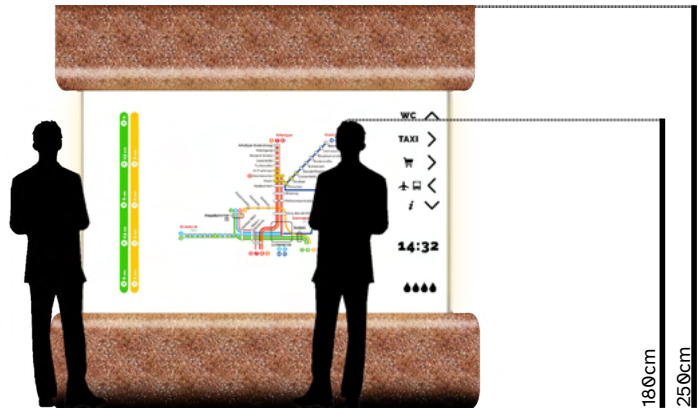


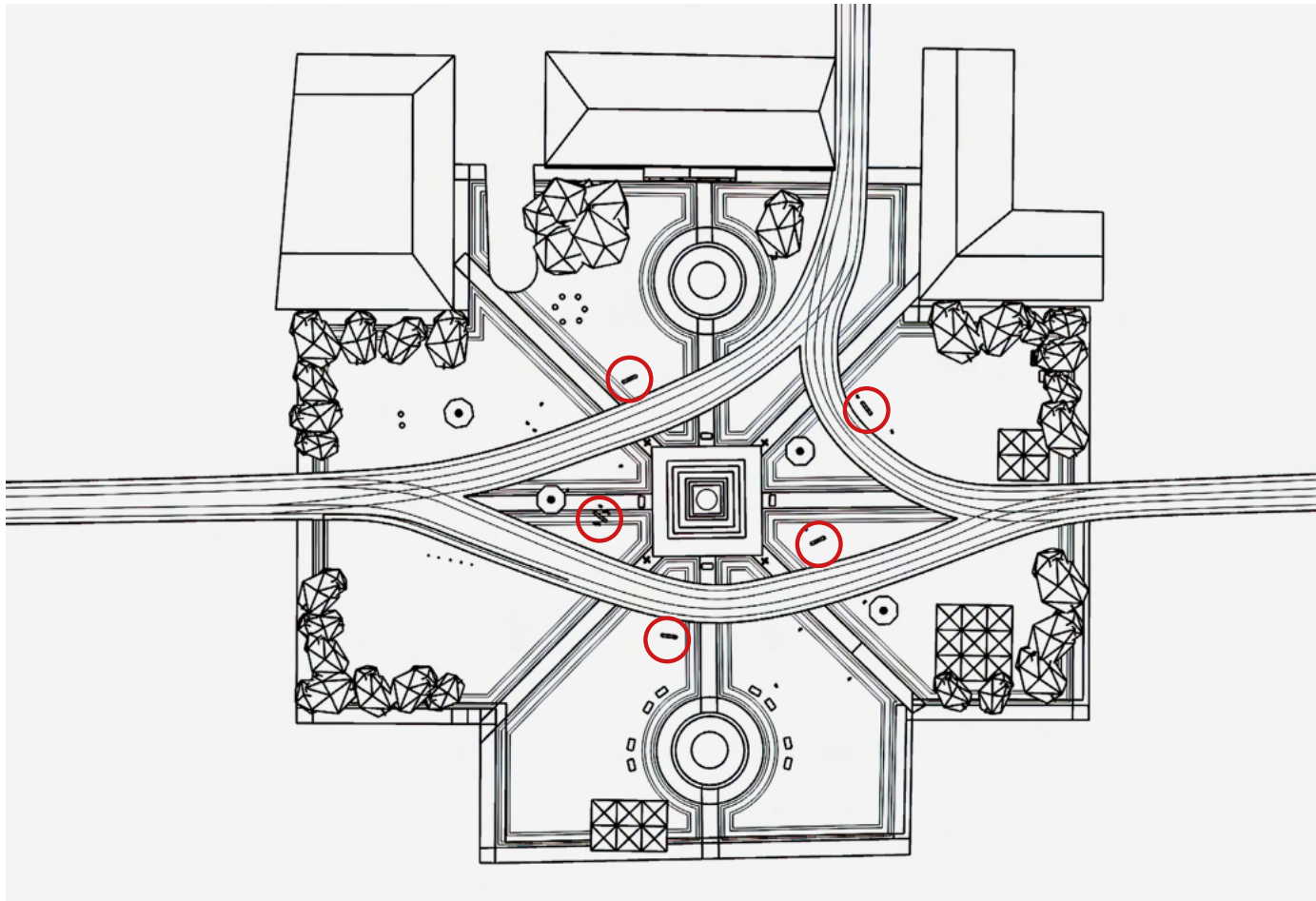
Historische Fassung

=









Die Anordnung der neugestalteten Informationstafeln ergibt sich aus verschiedenen Faktoren. Die bisherigen Standorte der Informationen wurden beachtet, aber es wurden zusätzlich Informationen über gängige Wartebereiche des Luisenplatzes bei der Standortwahl berücksichtigt.

Oppenheim 23  
Grasheim 4.1

A public information kiosk with a white screen and brown top and bottom sections. The screen displays a transit map of a city with various lines and stations. To the right of the map are icons for WC, TAXI, a shopping cart, a train and bus, and an information 'i' icon. Below these icons is the time 14:32 and three water drop icons. On the left side of the screen, there are two vertical bars with circular markers and numbers, likely representing distance or time intervals.

WC ^  
TAXI >  
Shopping cart >  
Train & Bus <  
i v

14:32

Water drops

0.5  
0.1  
0.2  
0.3  
0.4  
0.5  
0.6  
0.7  
0.8  
0.9  
1.0

0.1  
0.2  
0.3  
0.4  
0.5  
0.6  
0.7  
0.8  
0.9  
1.0

Arheilgen  
Kranichstein  
Grasheim  
Hauptbahnhof  
Lobnitzplatz  
Darmstadt  
Sachsen  
Lobnitzplatz  
Hauptbahnhof  
Grasheim



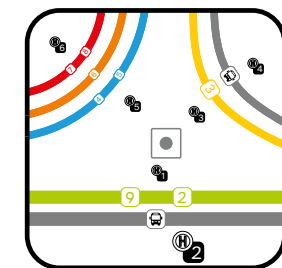
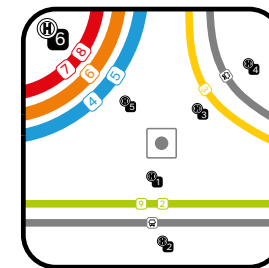
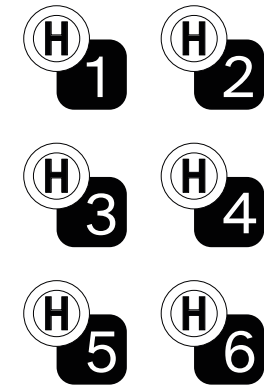
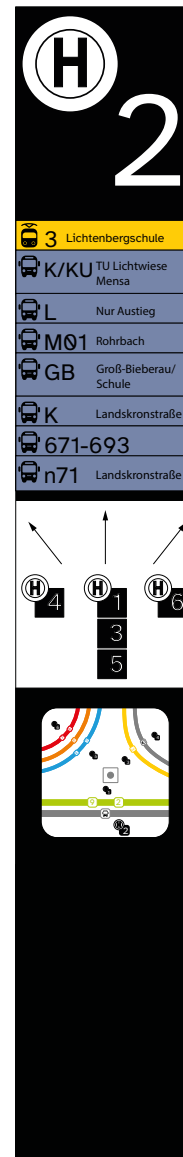
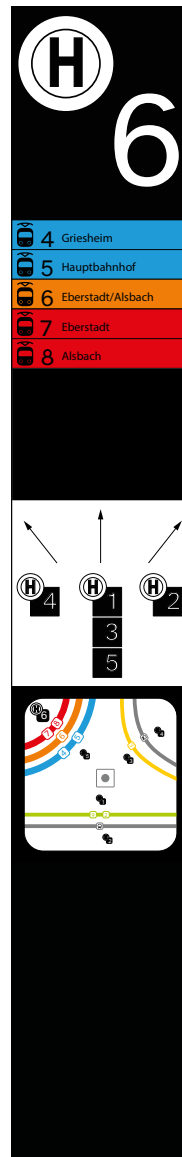
# Stufenlos

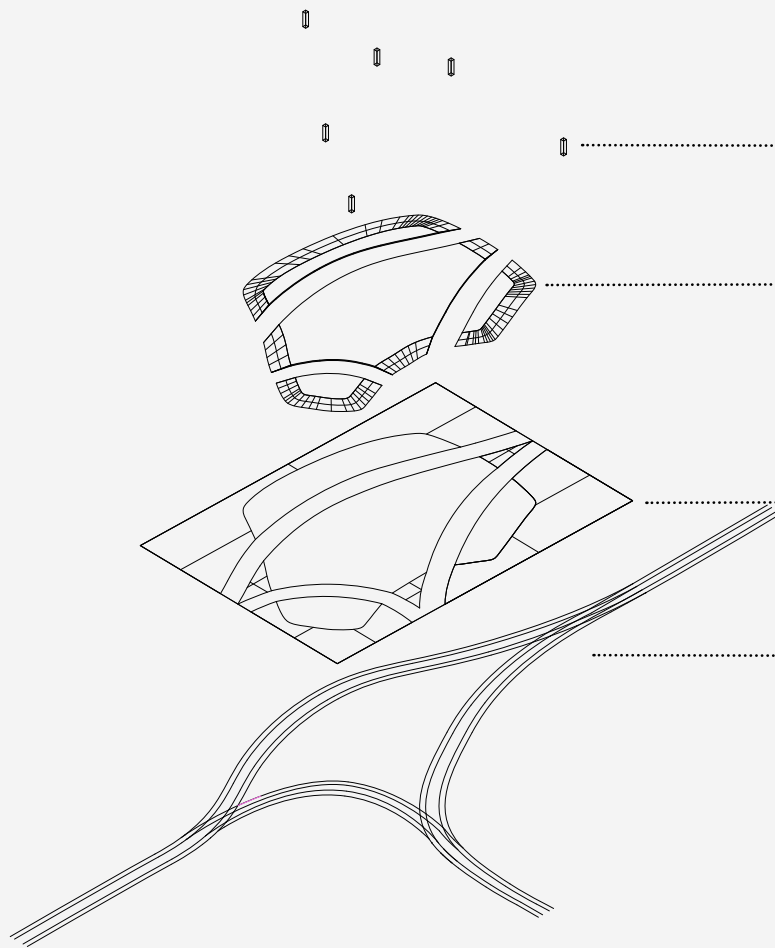
## Nina Jäcker

Ein großes Problem auf dem Luisenplatz ist die fehlende Barrierefreiheit. Wer beispielsweise auf einen Rollstuhl angewiesen ist, hat nicht nur mit dem unebenen Untergrund des Platzes zu kämpfen, sondern kann ohne fremde Hilfe den 30cm hohen Einstieg zum Bus oder zur Bahn nicht bewältigen. Das schränkt auch Personen ein, die zum Beispiel mit einem Kinderwagen oder einem schweren Koffer unterwegs sind, aber auch Kinder und ältere Menschen. Außerdem gibt es so gut wie keine barrierefreie Möglichkeit, sich bei schlechtem Wetter unterzustellen. Die wenigen Wartehäuschen stehen nicht direkt an den Stationen, wodurch der Weg von ihnen zum Bus oder zur Bahn ziemlich weit sein kann. Auch die unklare Situation auf den Schienen ist ein Problem. Wo kann man wann die Schienen sicher queren? Bei hohem Verkehrsaufkommen sind alle, die keine spontanen Sprints hinlegen können, um Bahnen und Bussen auszuweichen, im Nachteil und Gefahren ausgesetzt. Auch die Orientierung auf dem großen Platz mit weit voneinander entfernten Haltestellen und keinem zusammenhängenden Informations- und Wegeleitsystem stellt ein Hindernis dar.

Der Luisenplatz ist eine zusammengehörige Station, verfügt aber über 6 Haltestellen, welche in einem Dreieck über den ganzen Platz verteilt sind. Um die korrekte Haltestelle besser zu finden zu können und nicht auf der Suche danach über den ganzen Platz laufen zu müssen, befindet sich an jeder Haltestelle eine Informationsstele. Damit die Haltestellen besser gefunden werden können, nimmt die jeweilige Ziffer ganz oben und damit auch von weitem gut sichtbar, viel Platz ein. Die Stelen sind mit 4,5 Metern höher als die Bahnen und Busse, dadurch kann der obere Teil der Stelen von fast überall gesehen werden.

Unter der Haltestellennummer befindet sich die Liste der Busse und Bahnen, welche an der Haltestelle verkehren. Um von möglichst vielen Menschen verstanden zu werden, verfügt die Liste über Piktogramme und ist farbcodiert. Die Kodierung entspricht den Farben, welche den verschiedenen Bahnlinien auf dem Liniennetzplan zugeordnet sind. Um die Orientierung auf dem Platz zu erleichtern, befindet sich darunter ein abstrahierter Lageplan des Platzes, welcher Orientierung schafft und die eigene Position auf dem Platz verdeutlicht. Außerdem gibt es Hinweise, in welche Richtung für welche Haltestelle gelaufen werden muss.





#### **Informationsstelen**

An jeder Haltestelle befindet sich eine Informationsstele. Auf den Stelen finden sich Informationen über die Nummer der Haltestelle, die ÖPNV-Anbindung und Elemente zur Orientierung auf dem Platz.

#### **Rampen und Erhöhungen**

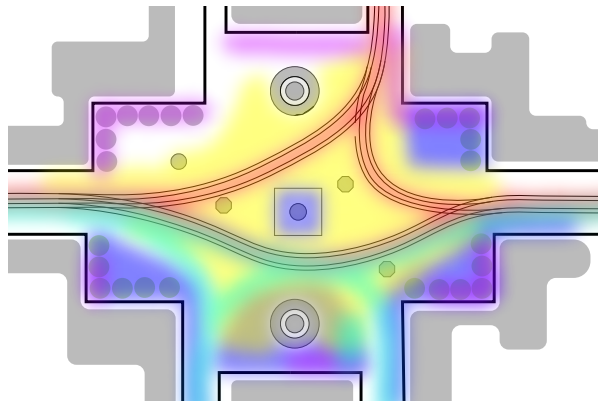
Um einen barrierefreien Einstieg in die Busse und Bahnen zu ermöglichen, befinden sich 30cm hohe Erhöhungen an jeder der Haltestelle. Die innere Fläche des Gleisdreiecks ist komplett um 30cm erhöht. Der komplette höher gelegene Bereich ist über flache Rampen erreichbar.

#### **Grundfläche**

Um eine klare Abtrennung des des ÖPNV-Bereiches zu schaffen und den Erhöhungen einen verständlichen Rahmen zu geben, zieht sich ein sich farblich vom restlichen Bodenbelag unterscheidendes Viereck um das Gleisdreieck. Die Rampen werden farblich hervorgehoben.

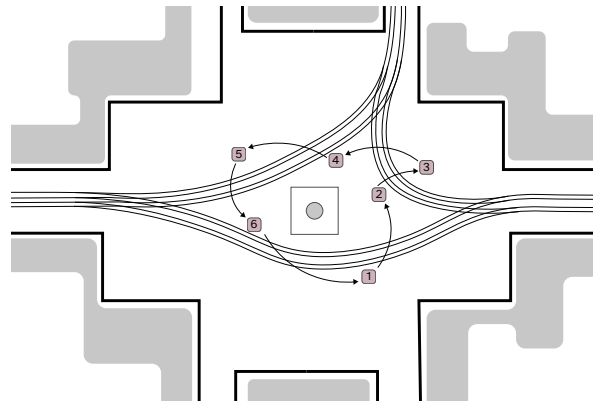
#### **Schienen**

Die Schienen verlaufen in einem Gleisdreieck. Da es innerhalb der Schienen ebenfalls Haltestellen gibt, müssen die Schienen überquert werden. Um das kontrollierter zu gestalten, ergeben sich durch die Erhöhungen und Rampen klare Zuwege.

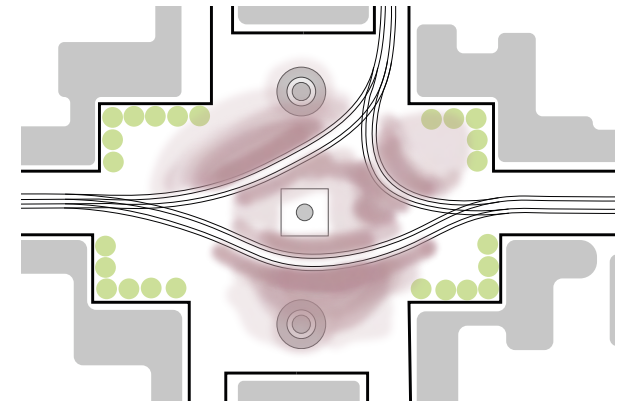


**Ist-Zustand der Nutzungszonen**

- Wartebereich ÖPNV
- Fahrradstrecken
- Aufenthaltsbereich
- Bahnstrecken
- Erledigungen

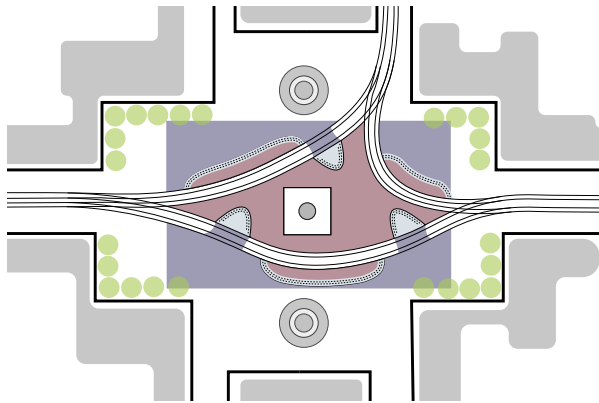


**Haltestellennummerierung zu logischerer Reihenfolge ändern**



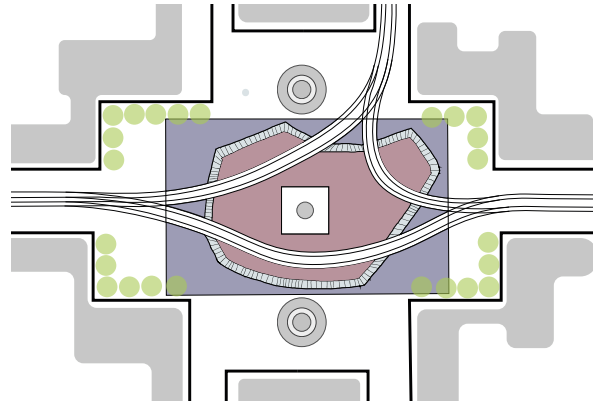
**Wo warten Menschen auf den ÖPNV?**



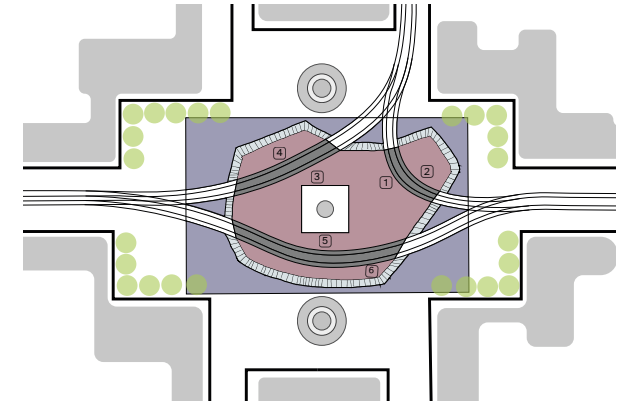


An allen Haltestellen gibt es Erhebung für einen Stufenlosen Einstieg. Rampen führen auf die Erhebungen. Um das Gleisdreieck wird ein farblich kontrastierendes Viereck platziert, um den ÖPNV-Bereich optisch vom Rest des Platzes zu trennen.

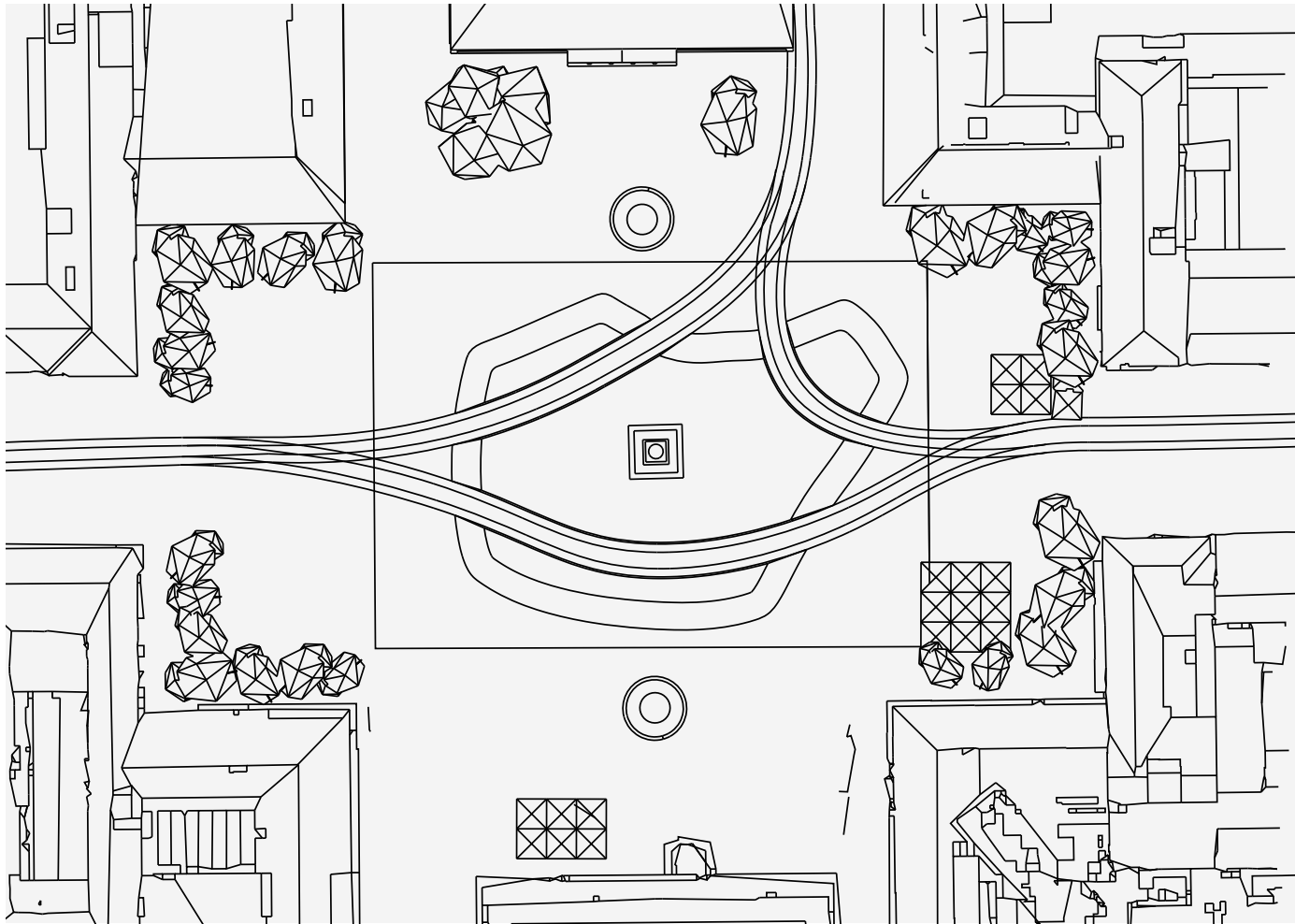
● Bahnstrecken ● Erhöhung ● Rampe

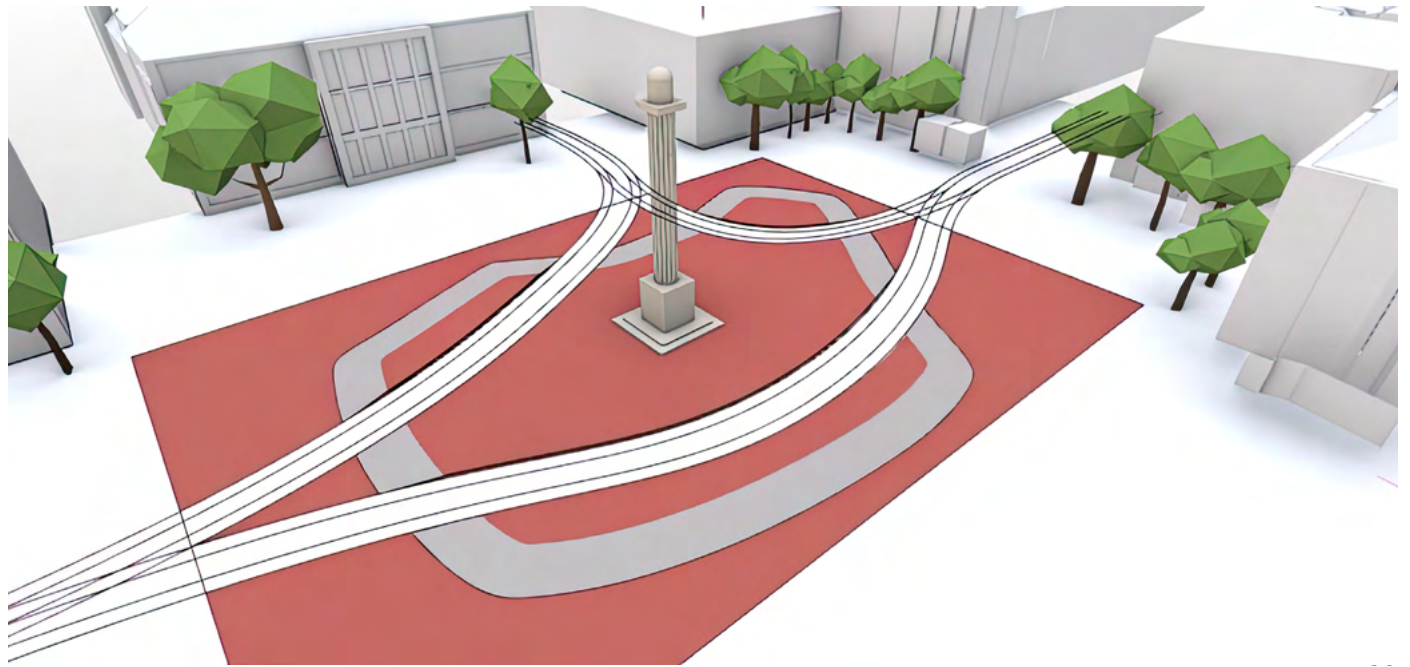
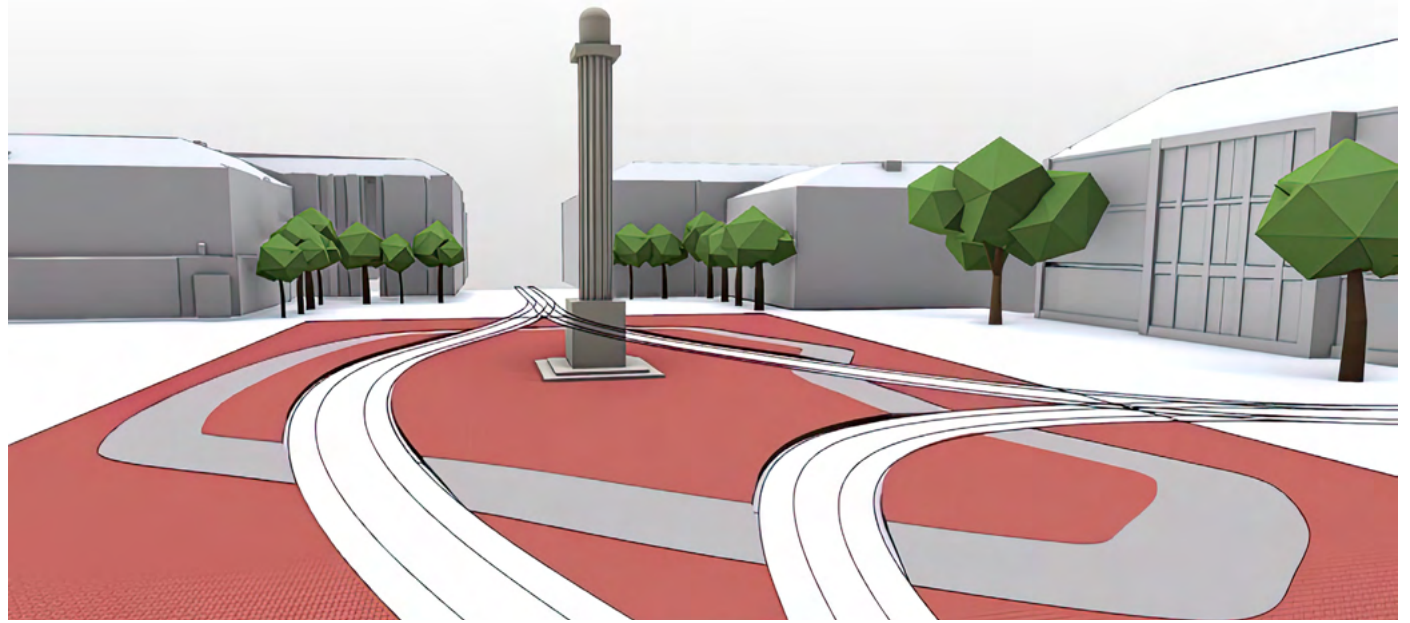


Die Grundform wird so optimiert, dass alle Rampen möglichst breit sind und an allen Haltestellen etwa die gleiche Fläche zu Verfügung steht. Es entsteht eine in sich geschlossene Form.



Die Schienen vor den Haltestellen, also die Flächen, welche nicht zum Überqueren der Gleise gedacht sind, werden farblich hervorgehoben. An jeder Haltestelle gibt es eine Informationsstele.







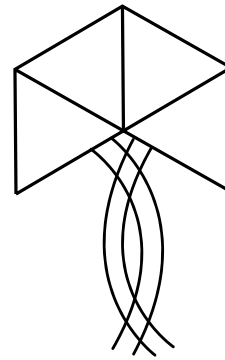
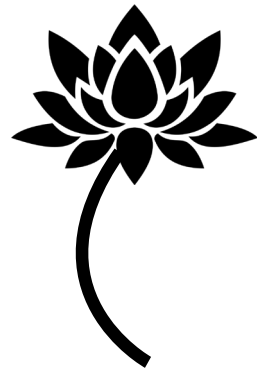
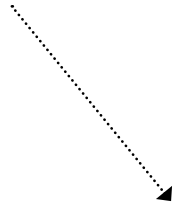
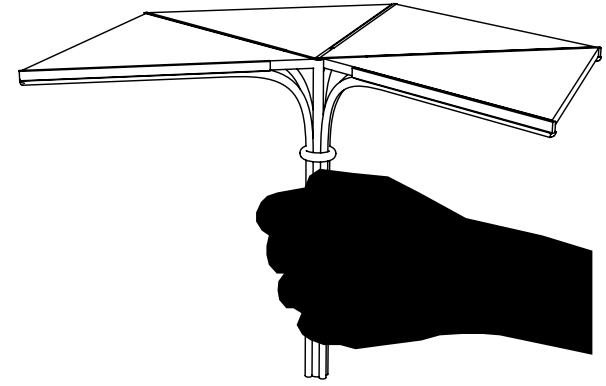
# Lotus Lui

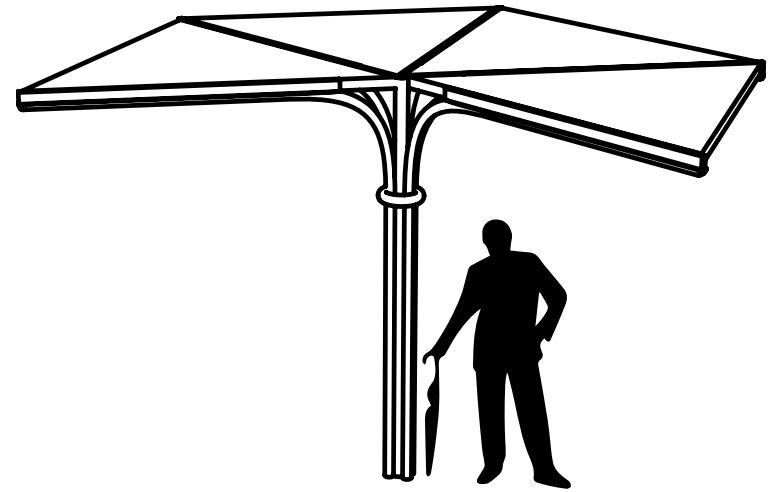
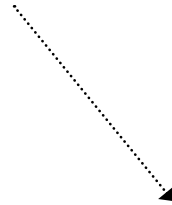
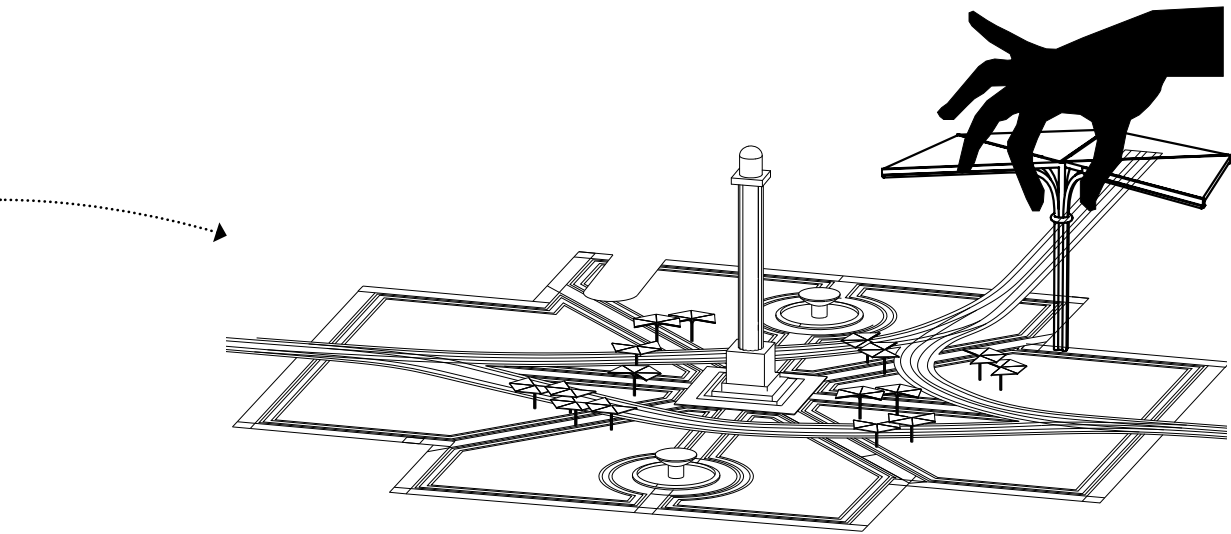
## Emma Kottwitz

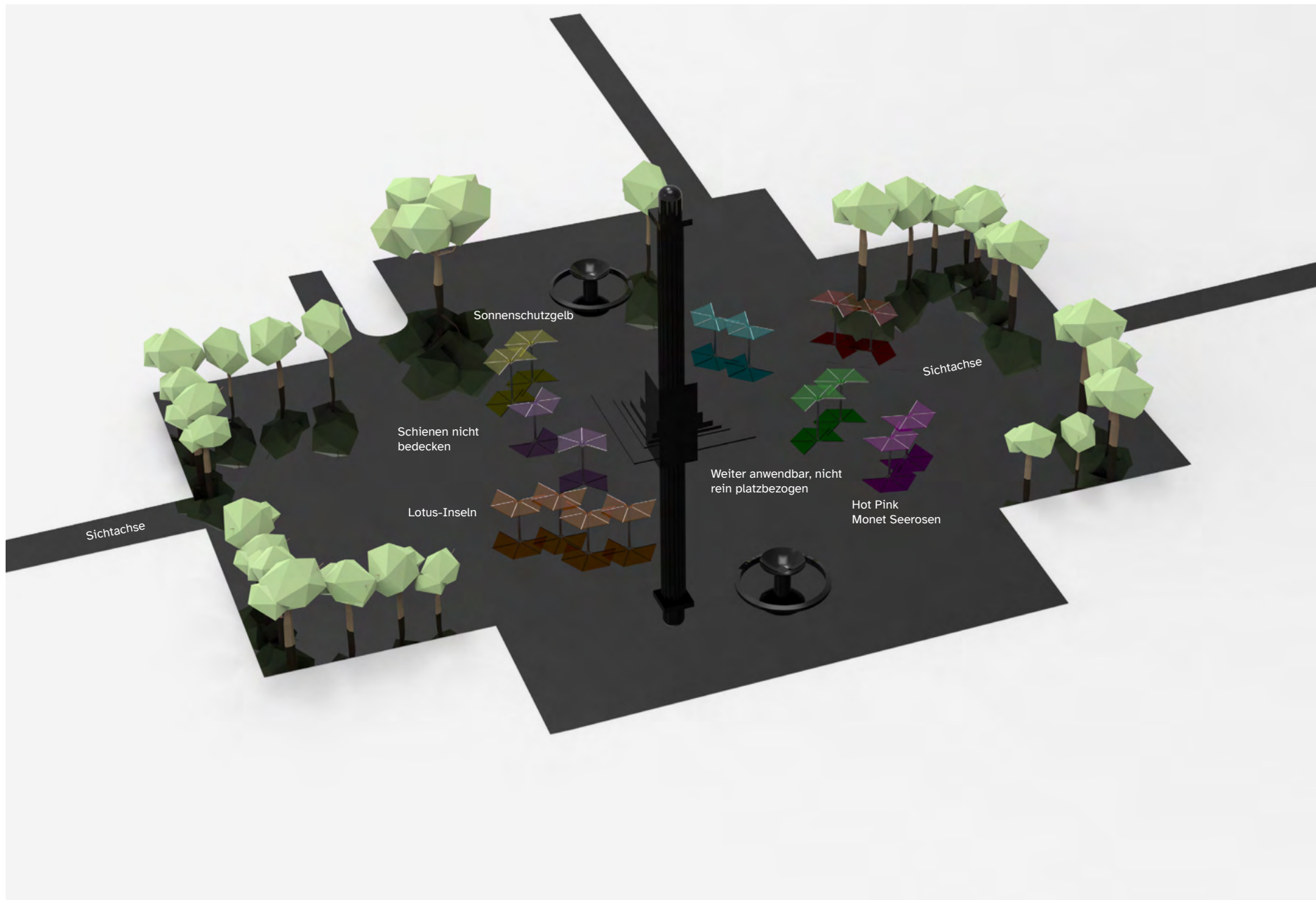
In dem Projekt »Lotus Lui« geht es darum, den Menschen auf dem Luisenplatz einen Schutz vor Sonne und Regen zu bieten, da dieser zurzeit nicht genügend vorhanden ist.

Dies wird mit dem Projekt in der Form einer Überdachung angegangen. Diese Überdachung soll als Regen- und Sonnenschutz für die Nutzer:innen, die sich auf dem Platz aufhalten oder zur Weiterfahrt warten, dienen.

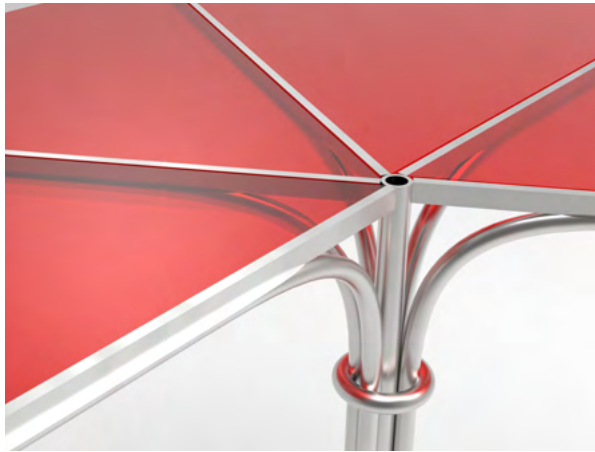
»Lotus Lui« ist nicht nur eine Überdachung, sondern gliedert den Raum durch seine Verortung in Schienennähe. Symbolisch wertet »Lotus Lui« den Raum auf, durch seine Leichtigkeit, seine Transparenz und seinen Erlebnischarakter im Vergleich zu den schweren, vorhandenen Bauten. Die Überdachung lässt sich auf andere Plätze übertragen, räumlich anpassen und farblich variieren.



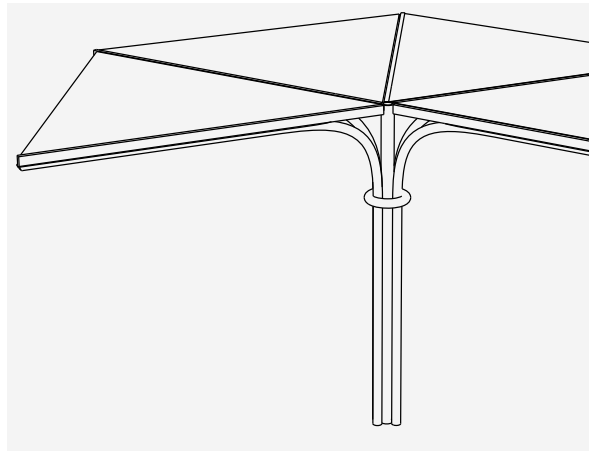




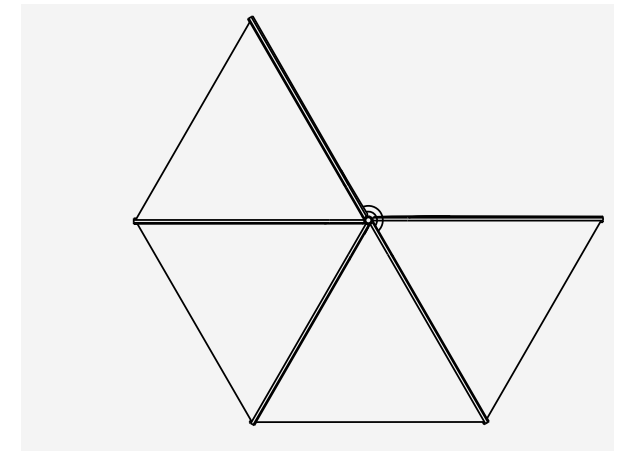




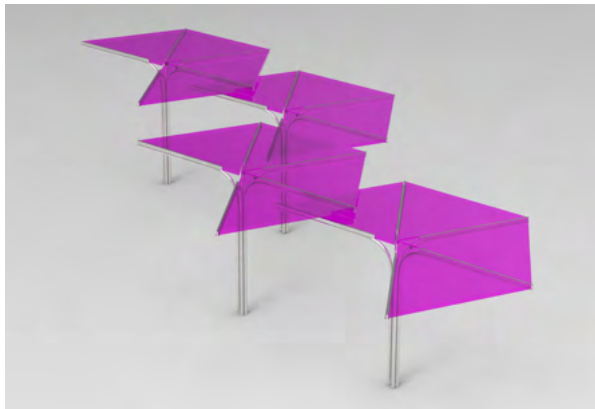
Zusammengesetzt wird die Lotus-Überdachung aus Verbundsicherheitsglas, wodurch es zum Säubern begehbar ist, und Edelstahl, da dieser durch Regen nicht korrodiert.



Maße Höhe: 3m  
 Glas: 4m Seitenlänge, Stärke 5cm  
 Stützen: Durchmesser 5cm  
 Flacheisen: Höhe 5cm, Breite 2cm, Auflage 10cm



Dach ist fragmentiert, um an die Blüten einer Lotusblume zu erinnern. Außerdem wäre das Glas als geschlossene Form zu schwer.



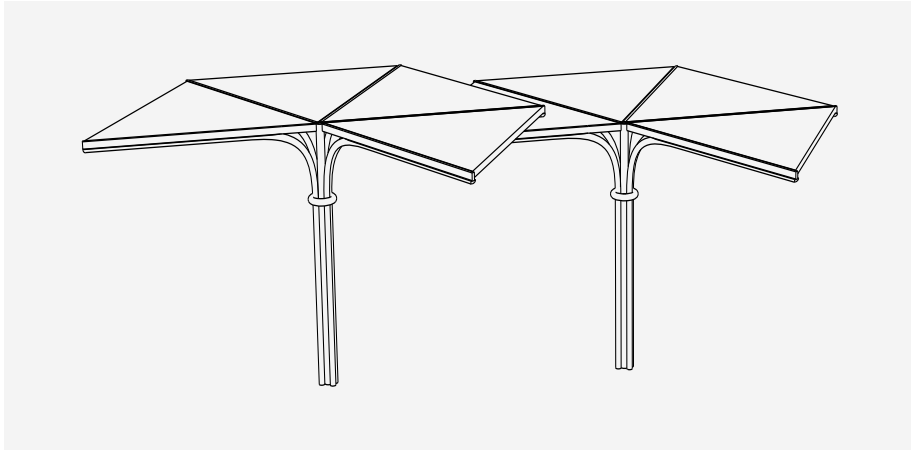
Die Überdachungen überlagern sich, um Inseln zu erzeugen, unter die sich mehr Menschen auf einmal unterstellen können.



Damit der Regen ablaufen kann, sind die Scheiben 2% in die Mitte geneigt und in der Mitte befindet sich eine Stütze, die als Regenablauf funktioniert.



Die Farbe des Glases kann variabel an verschiedene Situationen und Orte angepasst werden, somit ist die Überdachung übertragbar.



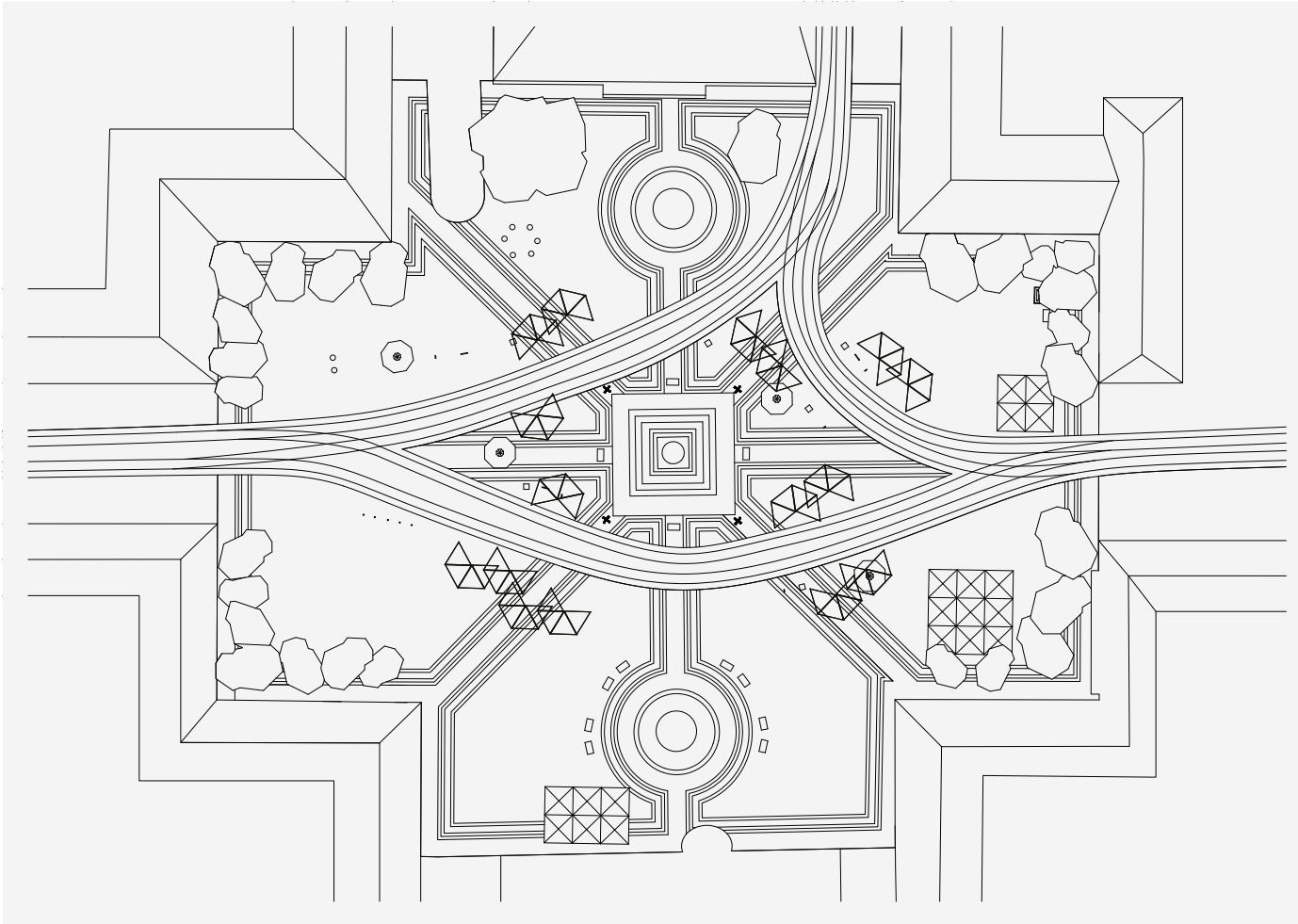
Überlagerung der Lotus-Dachform-Zeichnung zum Aufbau



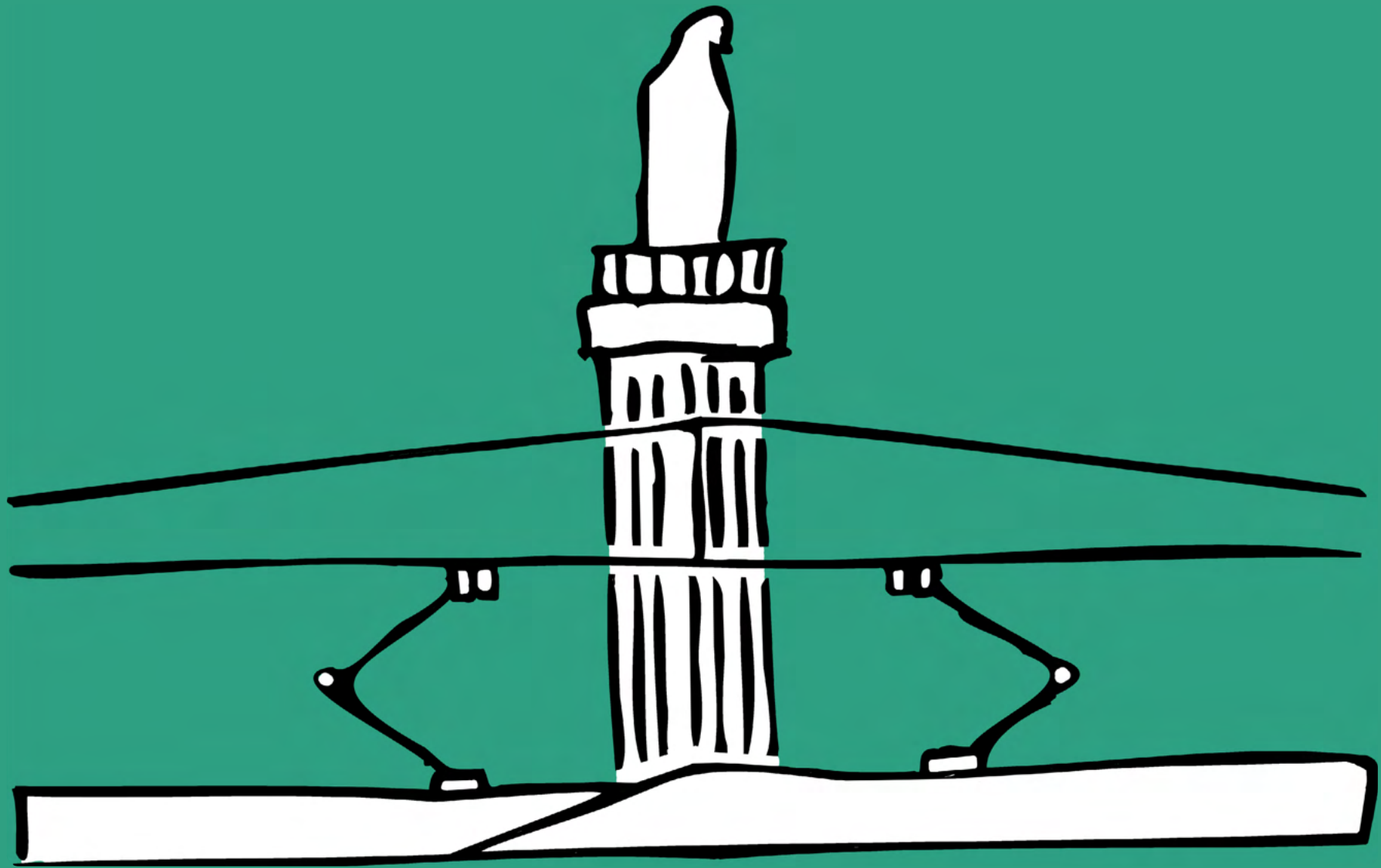
Überlagerung der Lotus-Dachform in ihrem »Monet Seerose« Pink



Lotus-Überdachung auf dem Platz

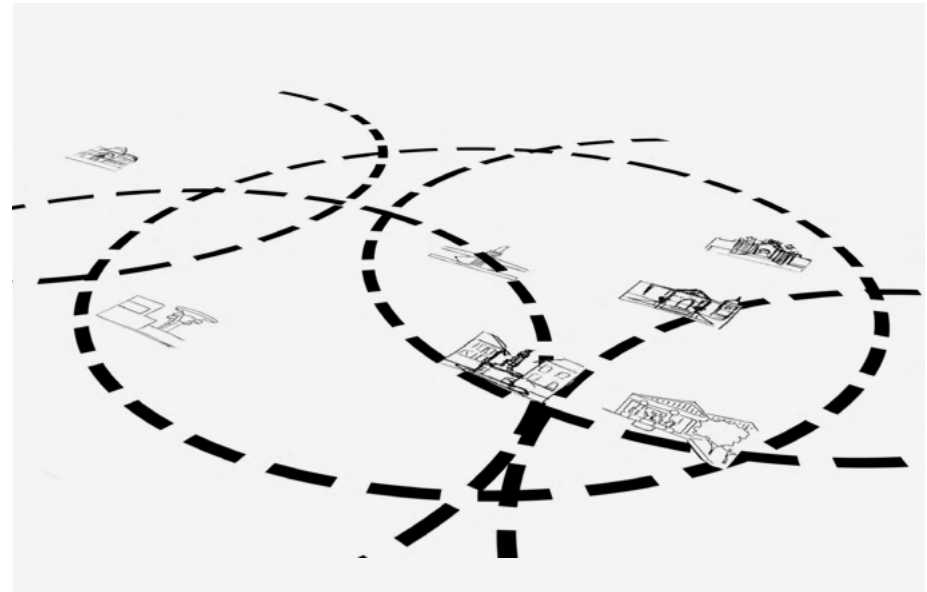
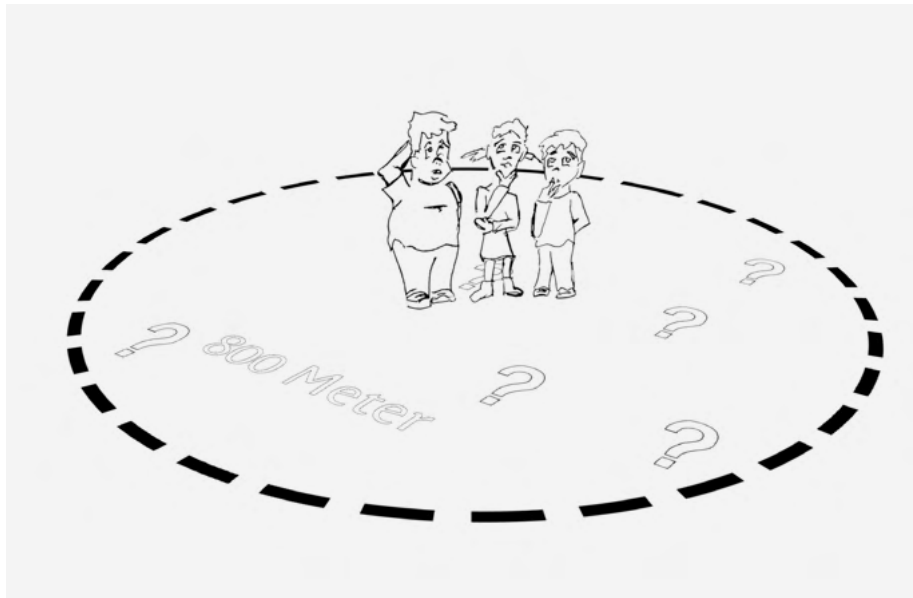


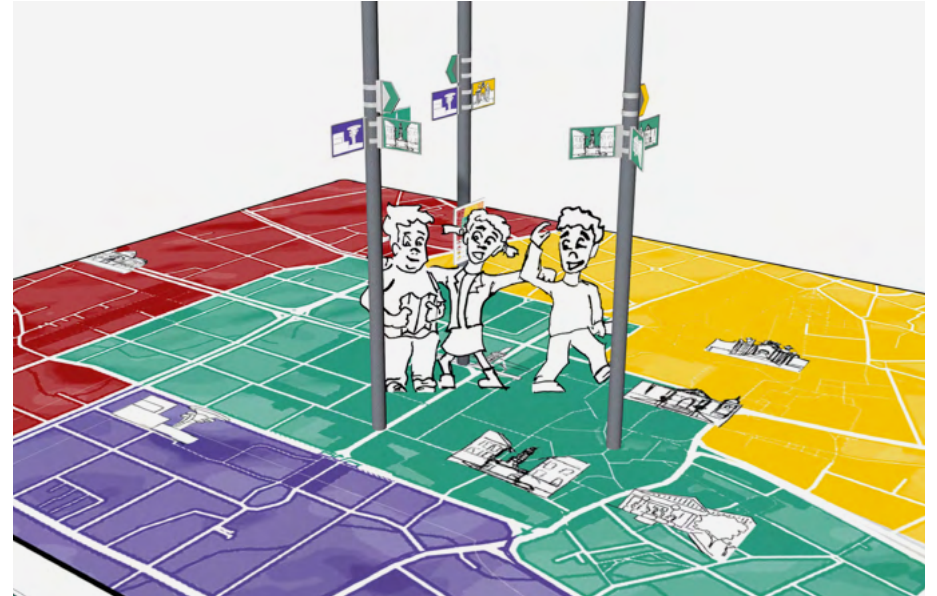
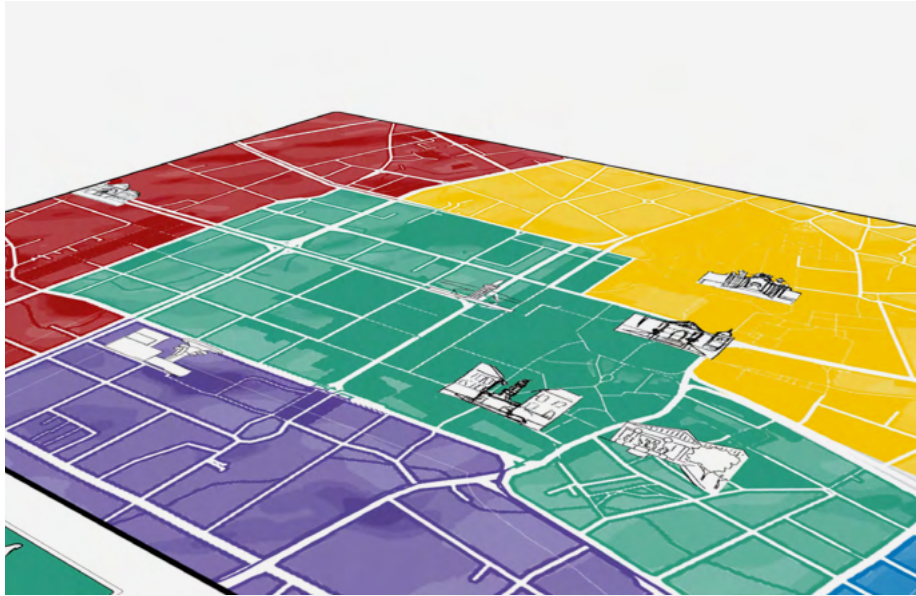
**Die Lotus-Überdachung wird auf dem Platz so verteilt, dass die Hauptsichtachsen auf das Ludwigsmonument freigestellt bleiben und genügend Überdachung an allen Haltebereichen sichergestellt ist. Die Schienen werden nicht überdacht, um nicht dazu zu verleiten, auf den Schienen zu warten.**

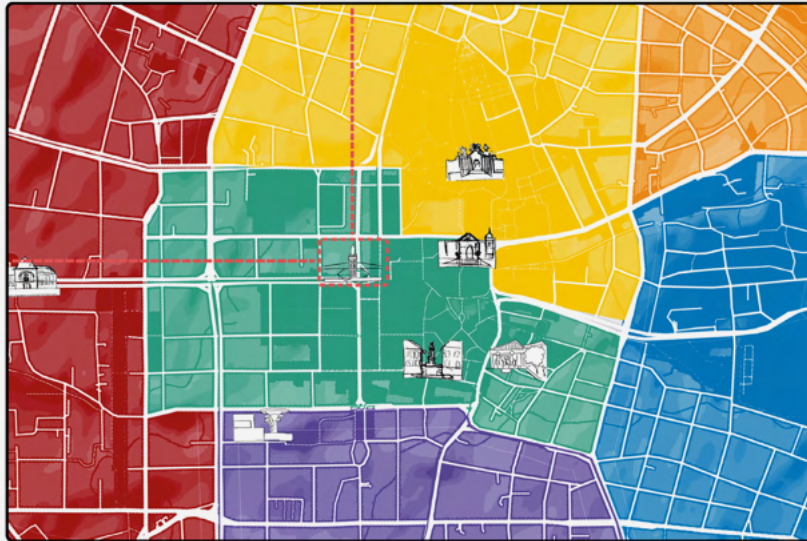


# Leitsystem Lukas Kunkel

Die Größe und Anonymität einer Stadt kann einschüchternd wirken. Das gilt vor allem für Kinder und Jugendliche, die mit zunehmendem Alter immer selbstständiger unterwegs sein wollen und müssen. Das Leitsystem »800« soll dabei helfen, Orientierung zu schaffen und spielerisch zum Erkunden der urbanen Heimat einzuladen. In unserem Fall ist das Darmstadt. Der Name leitet sich von einem 800-Meter-Radius, in dem sich ein 10-jähriges Kind ausgehend von einem bekannten Punkt (Orientierungspunkt) zurecht finden soll. Dieser Radius wird auf die Größe einzelner Quartiere der Darmstädter Innenstadt um den Luisenplatz übertragen. Die Quartiere werden auf einem kindgerechten Stadtplan dargestellt und durch Farbcodes getrennt. Markante Sehenswürdigkeiten der einzelnen Quartiere dienen dann als Hauptorientierungspunkte und werden durch Piktogramme ebenfalls in den Stadtplänen dargestellt, die die Kinder als Handout erhalten. Anstelle von normierten Piktogrammen werden kindgerechte Grafiken der Sehenswürdigkeiten (Hauptorientierungspunkte) basierend auf Handzeichnungen verwendet. Dadurch wird es vor allem Kindern erleichtert, einen individuellen, persönlichen Bezug zu den Piktogrammen und den Sehenswürdigkeiten der Stadt aufzubauen.

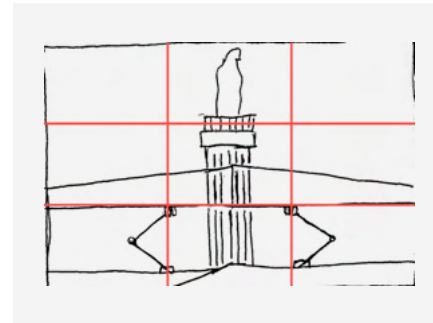




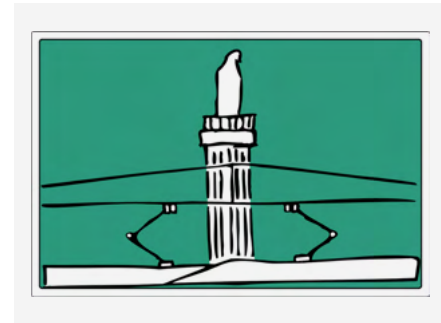


	Hauptbahnhof		Luisenplatz		Staatstheater
	Platzhalter		Ludwigsplatz		Alter Friedhof
	Herrngarten		Stadtbibliothek		Mathildenhöhe
	Darmstadium		Landesmuseum		TU Darmstadt

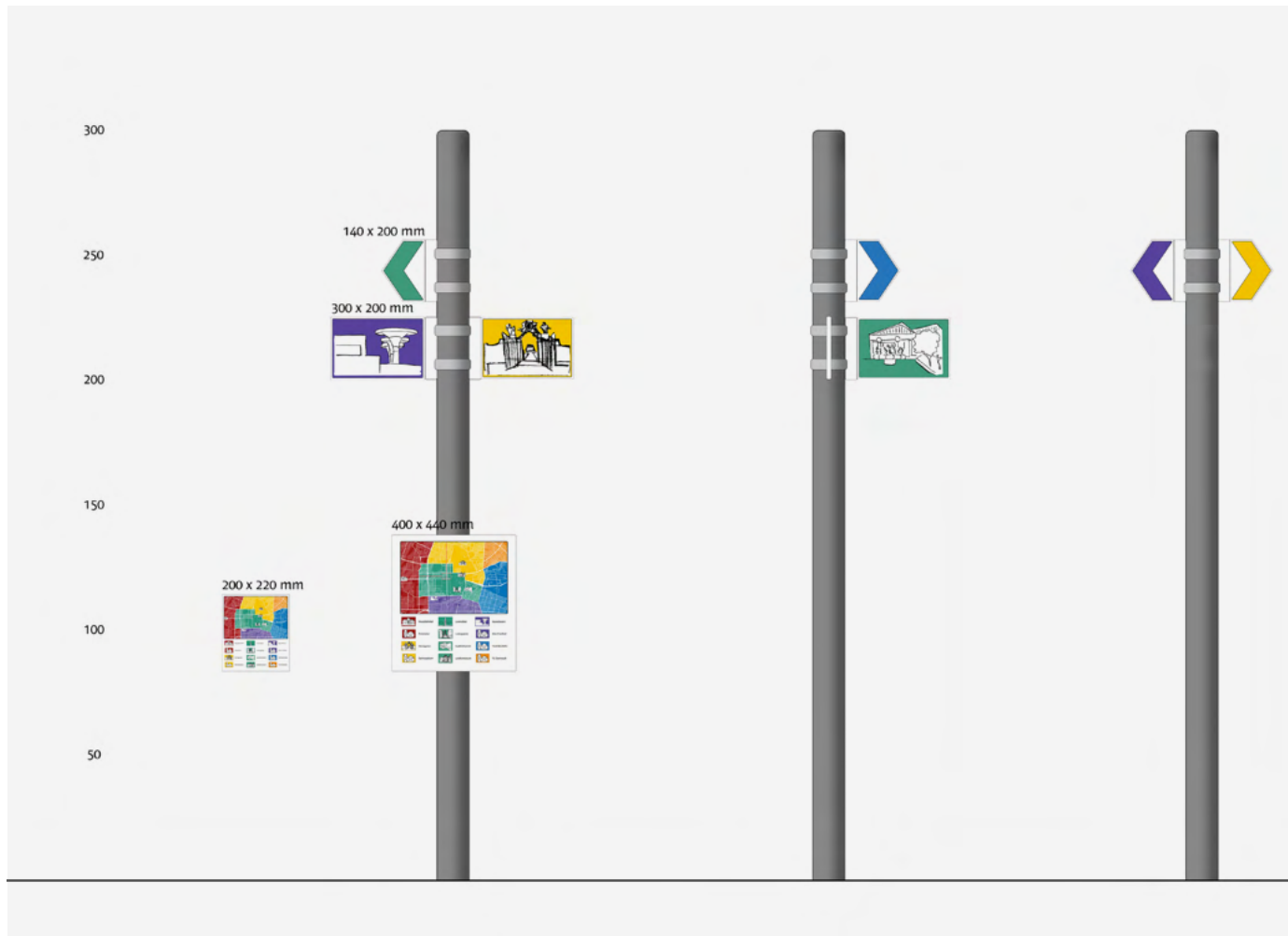
Kartenverortung am Luisenplatz



Drittelrasterung der Piktogramme



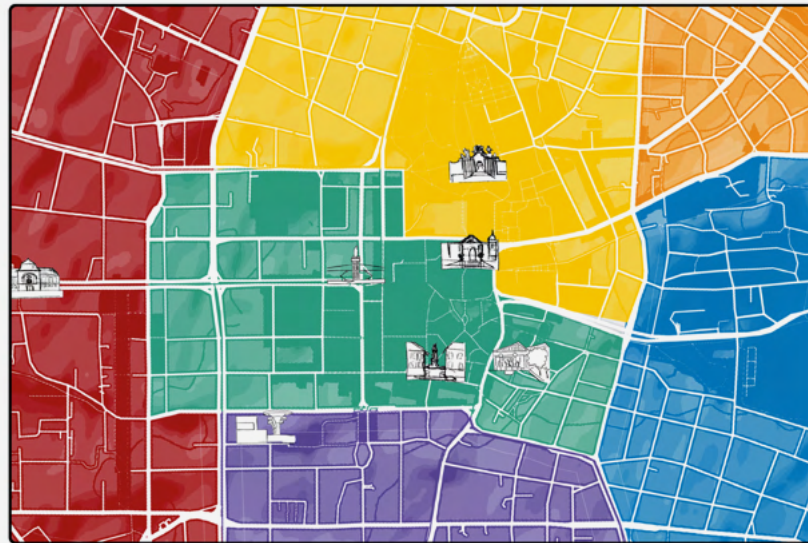




### Module des Leitsystems

Neben den Piktogrammschildern gibt es eine Gesamtkarte, die als Sinnbild und Orientierungshilfe kindlicher Mobilität aushängt, aber auch als Handkarte zum Ausdruck zur Verfügung steht. Sollten mehrere städtische Wahrzeichen in ungefähr gleicher Richtung zu

finden sein, so wird dies mit einem Pfeil in der jeweiligen Quartiersfarbe angezeigt. Durch die Verwendung von Tertiärfarben hebt sich das Leitsystem deutlich von den standardmäßigen Straßenschildern ab.

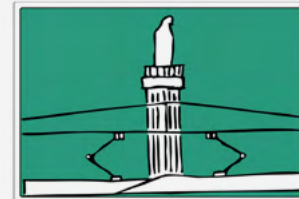


	Hauptbahnhof		Luisenplatz		Staatstheater
	Platzhalter		Ludwigsplatz		Alter Friedhof
	Herrngarten		Stadtbibliothek		Mathildenhöhe
	Darmstadtium		Landesmuseum		TU Darmstadt

Handkarte der Innenstadt von Darmstadt

### Schnitzeljagd im türkisen Quartier

Schön dass du heute dabei bist! Heute wirst du nur im türkisen Quartier unterwegs sein. Mit Hilfe deiner Karte und den Schildern in der Stadt solltest du die folgenden Orte ohne Probleme finden können! An jedem Ort gibt es Aufgaben, die du der Liste entnehmen kannst. Wer als erster alle Rätsel gelöst hat, hat gewonnen. Viel Spaß!



Neben dem langen Ludwig gibt es auch noch eine andere Statue am **Luisenplatz**. Was für eine Person wird darauf dargestellt?

Antwort:



Am **Wilhelmsbrunnen** befinden sich alte Bronzeschilder mit Tieren darauf, was für welche sind es?

Antwort:



Der Datterichbrunnen vor der **Stadtbibliothek** hat viele interessante Bronzefiguren! Wie viele davon tragen einen Zylinder?

Antwort:

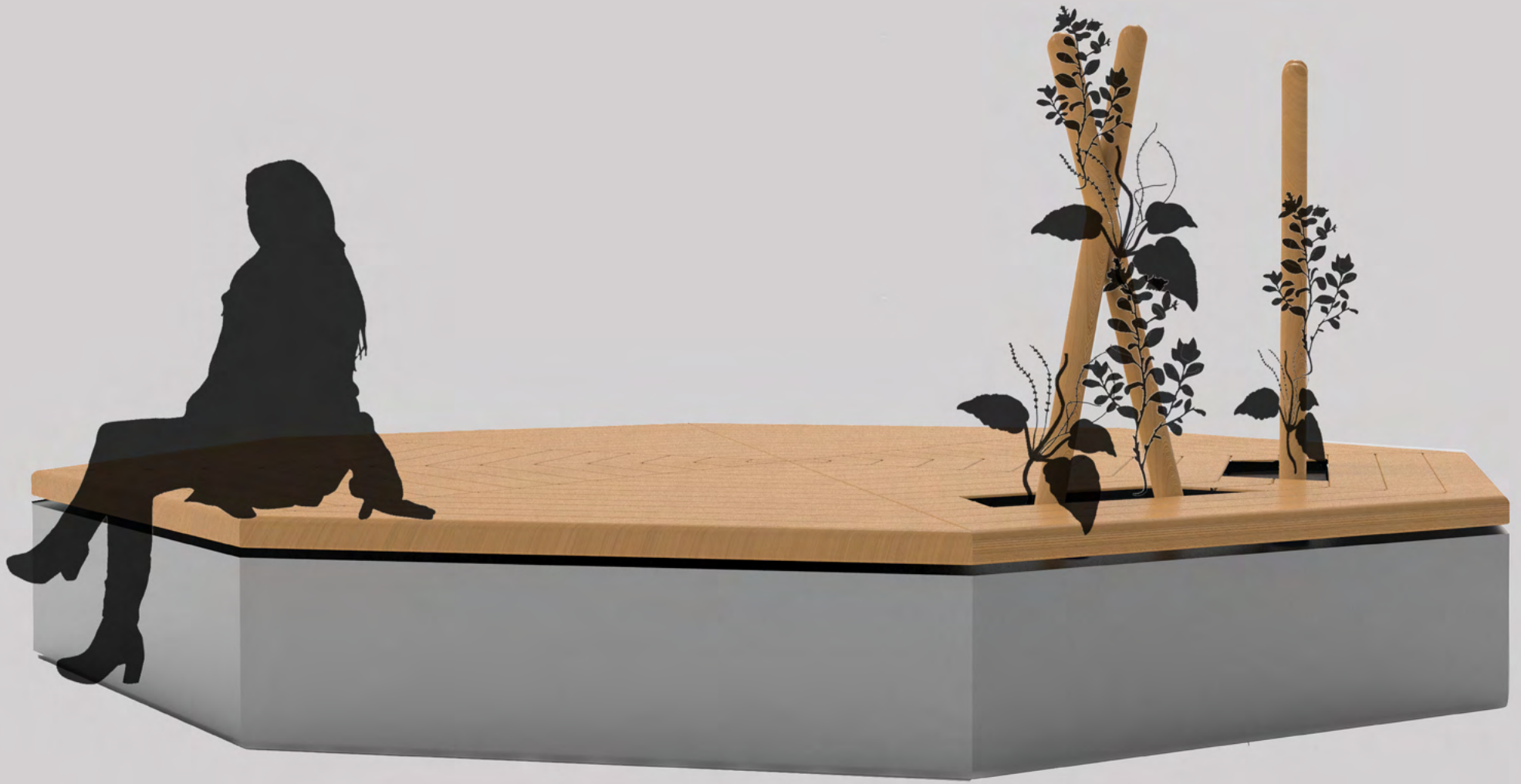


Im **Landesmuseum** gibt es immer spannende Ausstellungen zu Kunst und Kultur, was wird aktuell gezeigt?

Antwort:

Das Leitsystem bildet das Fundament für viele Erkundungsspiele, wie beispielsweise die Schnitzeljagd.



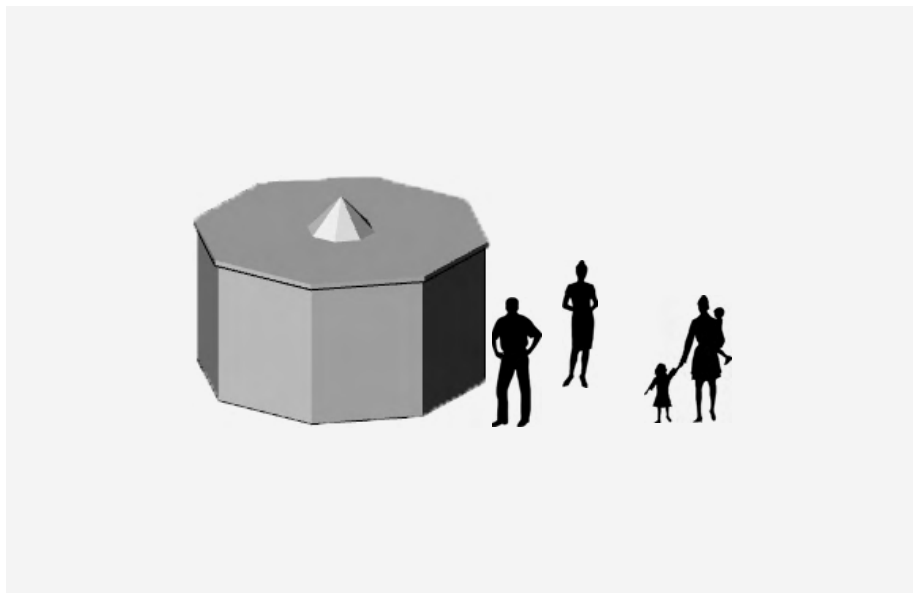


# Oasis

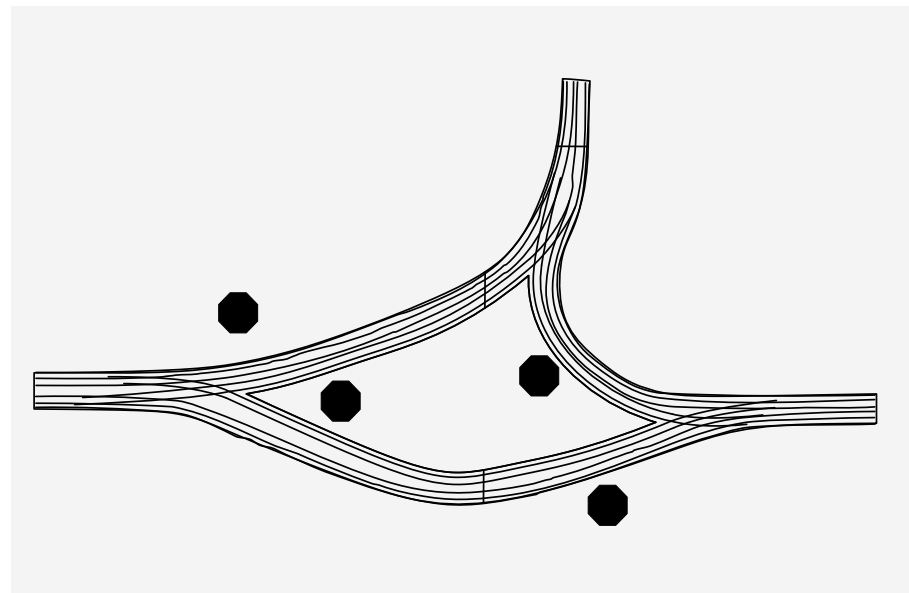
## Clarissa Kurtz

Oasis ist ein Entwurf, der die Aufenthaltsqualität am Luisenplatz verbessert. Der Platz ist der zentrale Knotenpunkt der Stadt. Auf ihm finden sich viele Menschen, die auf die Bahn warten, umsteigen, einkaufen gehen, Freude treffen oder sich einfach in der Stadt aufhalten. Durch das Verkehrschaos auf dem Platz wird es den Menschen sehr erschwert, den Platz auch zum Entspannen oder Verweilen zu benutzen. Die einzigen Möglichkeiten, sich zu setzen, sind kleine Bänke und die Wartehäuschen. Jedoch gibt es keine Möglichkeit, dem Stress des Platzes zu entfliehen und ein wenig Ruhe und einen Platz für sich zu haben.

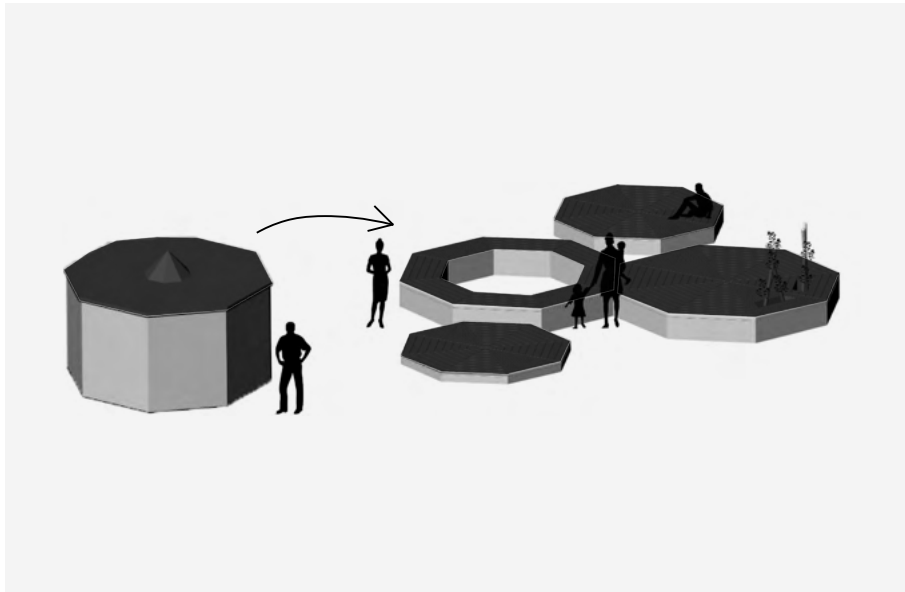
Oasis soll dies alles bieten. Es handelt sich hierbei um verschieden hohe und breite Module, welche über den Platz verteilt an geeigneten Stellen platziert werden. Die Module besitzen bepflanzte Elemente, welche Sichtschutz und Privatsphäre schaffen. Ebenfalls lädt Oasis ein, den Luisenplatz neu zu nutzen und schafft kleine Wohlfühloasen, um sich zu entspannen oder um mit Freunden einen schönen Tag zu verbringen.



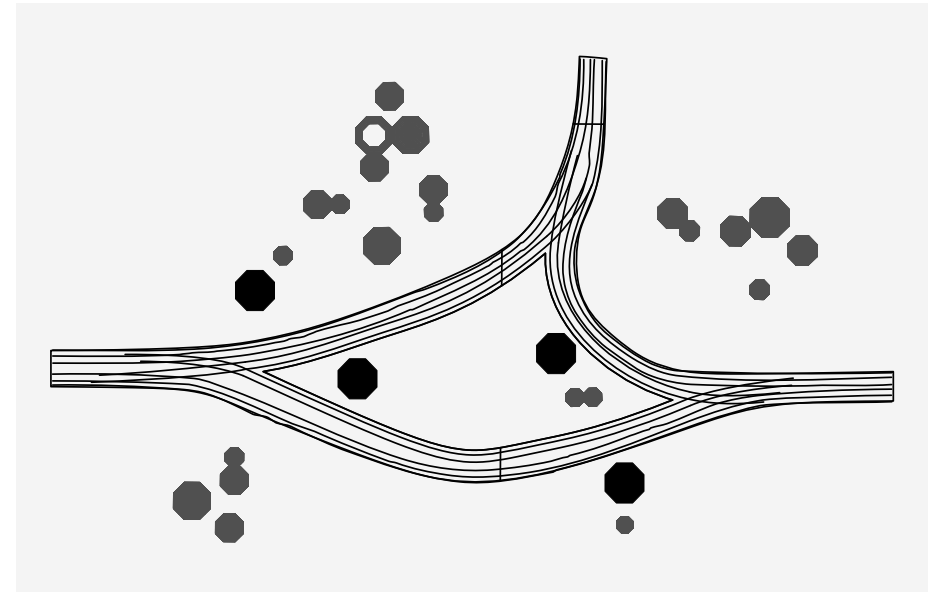
Luisenplatz bietet zum Aufenthalt nur die Wartehäuschen. Die Menschen stehen meist wahllos auf dem Platz herum. Es gibt keine Möglichkeit zum Verweilen.



Der Luisenplatz besitzt nur vier Wartehäuschen. Trotzdem bietet er viele schöne Ecken, die genutzt werden könnten. Denn Platz ist da, warum ihn nicht nutzen?



Die Oasen bieten neue Möglichkeiten sich auf dem Platz aufzuhalten und entzerren die stressige Atmosphäre. Ebenso passen sich die Oasen der Form der Wartehäuschen an und schaffen so ein Gefühl von Zugehörigkeit.



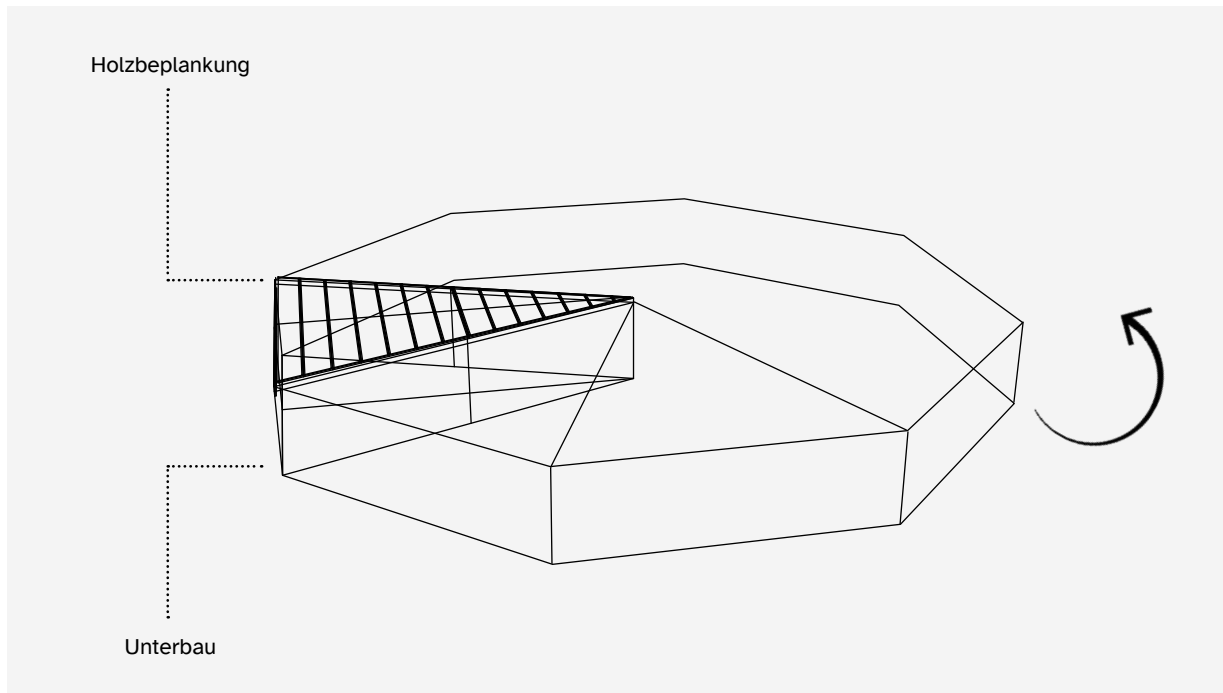
Durch Oasis bekommt der Luisenplatz eine neue Gliederung und es entstehen neue Aufenthaltsräume. Somit verliert der Luisenplatz den Charakterzug, nur zum Umsteigen genutzt zu werden, und entwickelt sich zu einem Platz mit kleinen Wohlfühloasen.

Oasis bedient sich zweier Materialien, welche in der Gestaltung von Außenmöbeln recht beliebt sind. Die Sitzfläche besteht aus Holz, da diese beim Sitzen ein angenehmes Gefühl vermittelt. Der Unterbau besteht aus gebürstetem Stahl. Dies verleiht den Sitzobjekten einen cleanen Look und ist wetterbeständig.

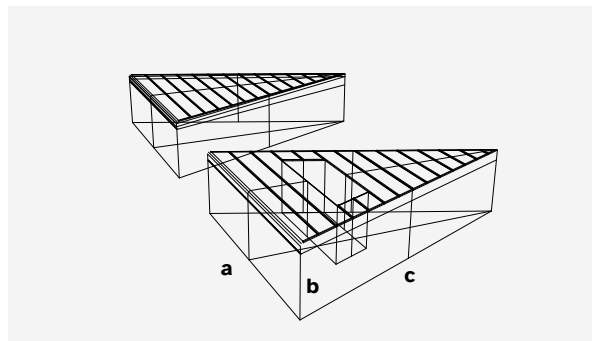
Eine Oase besteht aus acht verschiedenen Dreiecken, welche vor Ort zu einem kompletten Element zusammen geschraubt werden. Somit wird der Transport und die Platzierung vereinfacht. Ebenfalls lassen sich so die einzelnen Oasen nach Belieben zusammensetzen. Entweder mit Bepflanzungselement oder ohne.

Die Module gibt es in drei verschiedenen Größen und Höhen, sodass sich neun verschiedene Oasen aufbauen lassen. Eine extra Oase gibt es ebenfalls, die eine Aussparung in der Mitte hat, welche es erlaubt sich nach innen zu setzen. Die Sitzfläche schwebt drei Zentimeter über dem Unterbau, sodass sich keine ungewollten Pfützen bilden. Ebenso sind die Blumenkübel in den Unterbau eingelassen und verschwinden somit sichtlich für das Auge.

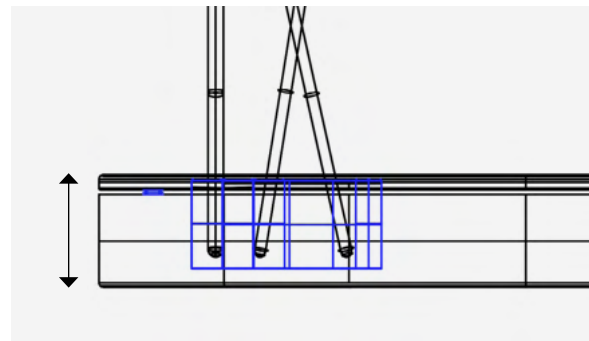




Einzelne Elemente werden reihum angeordnet



a Seitenlänge 2,29m  
 b Höhe 0,70m  
 c Tiefe 2,99m



Höhen 70cm  
 50cm  
 30cm

Die Oasen sind auf dem Luisenplatz in einem Raster platziert. Somit bringt diese Ordnung ein wenig Ruhe und Organisation auf den Platz. Die größte Oasengruppe befindet sich vor dem Regierungspräsidium, da dort auch die größte Freifläche ist. Weiterführend breiten sich die Oasen wie Pilze über den gesamten Platz aus. Um die Verbindung zu den Wartehäuschen herzustellen, wurden ebenfalls drei kleine Oasen in die Nähe zweier Wartehäuschen gestellt, um die Wartesituation an den meist befahrensten Haltestellen aufzuwerten.







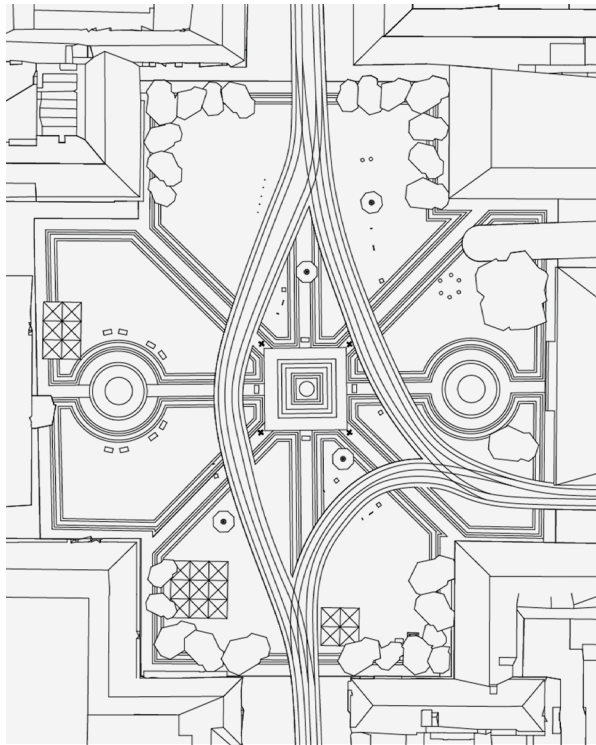
# Pilotprojekt Luisenplatz 2.0 Gordischer Knoten Antoine Ochs

Der Luisenplatz war schon immer ein lebendiger und florierender Knotenpunkt Darmstadts. Über die Jahrzehnte veränderte sich der Luisenplatz von einer großen Autokreuzung zu einem immer größer werdenden Umsteigeort des öffentlichen Verkehrs. Mit der Verlegung des Autoverkehrs untertage wurde er zu einem Shared Space. Durch ein immer höheres Verkehrsaufkommen wurde der Luisenplatz zum stressigsten Platz Darmstadts und bietet kaum Aufenthaltsqualität.

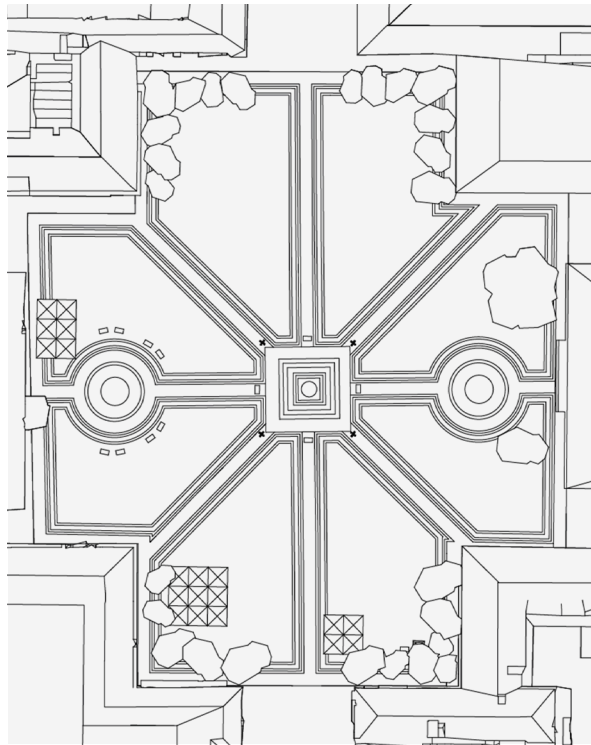
Der Entwurf bezieht sich auf zwischenmenschliche Begegnungen auf einem öffentlichen Platz. Ziel ist, die urbane Qualität wiederherzustellen und dem Alltagsgeschehen mehr Raum zu verschaffen. Dazu wird der Luisenplatz »freigelegt«, der Bus- und Bahnverkehr stoppt an den Platzgrenzen; die Bahnschienen werden entfernt, um so eine gefahren- und barrierefreie Zone zu schaffen. Es gilt, den Platz neu zu erfinden. Im Vordergrund steht dabei die Aufenthalt. Das Passieren, aber auch das Umsteigen gewinnt eine neue Qualität.

»Viele hatten das schon versucht – immer vergeblich. Aber Alexander probierte erst gar nicht, die Schnüre zu entwirren, sondern hieb den Knoten einfach mit seinem Schwert durch!«

*Nach der Legende von Alexander dem Großen*

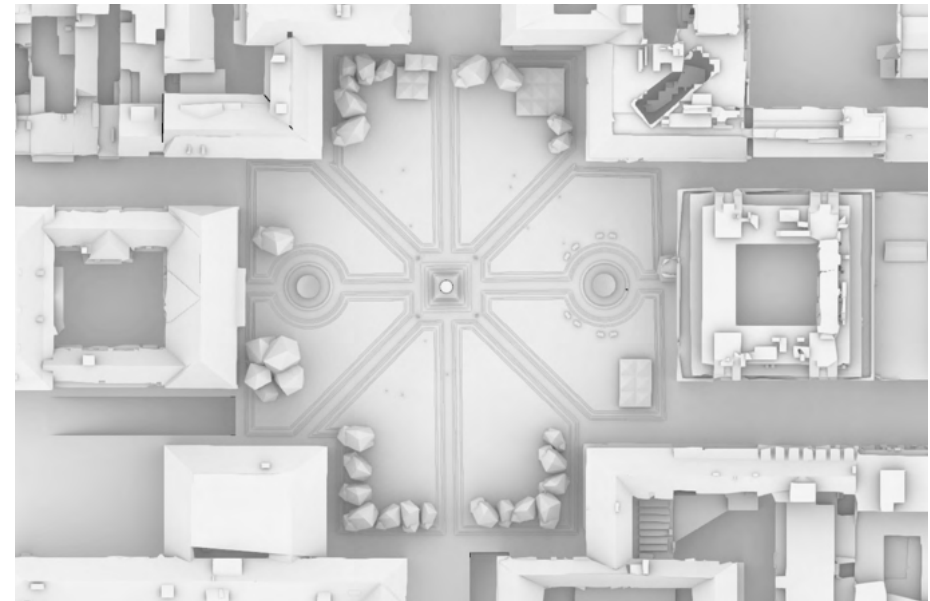
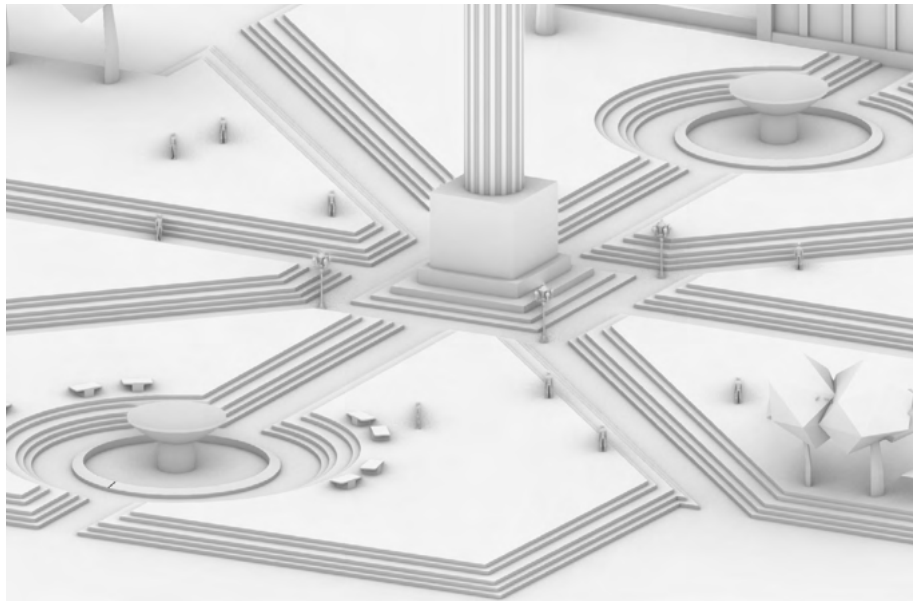


Luisenplatz mit ÖPNV

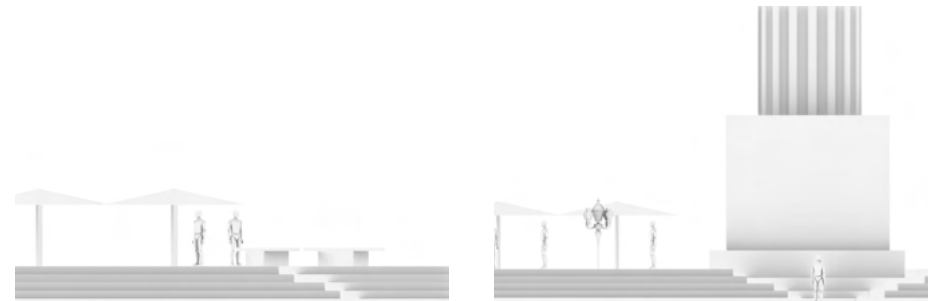


Luisenplatz ohne ÖPNV





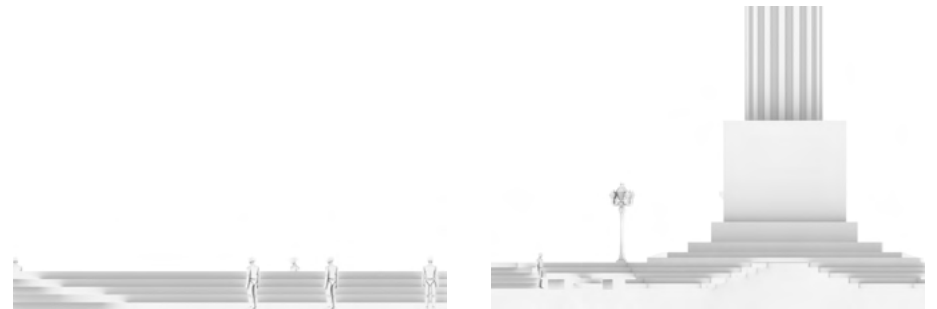
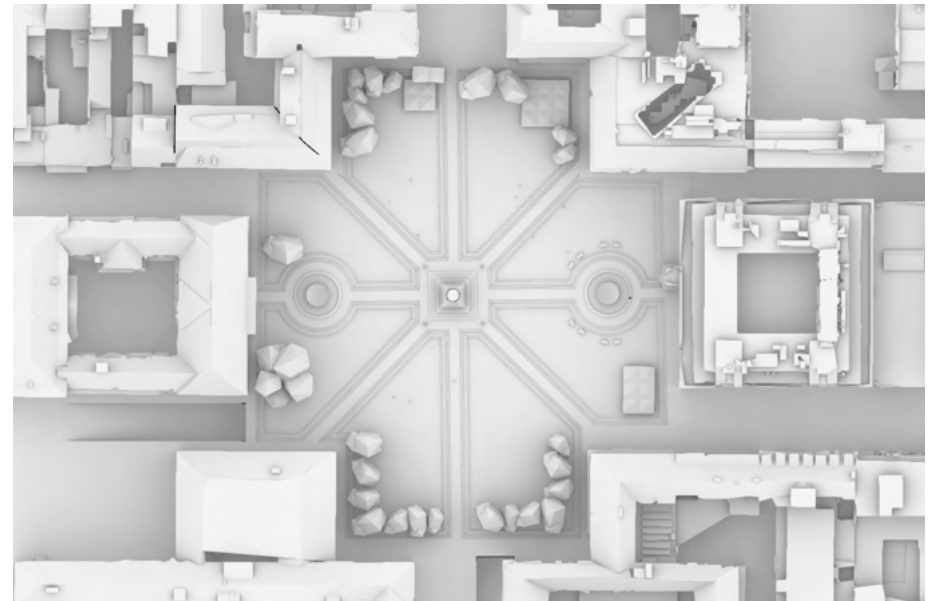
Eine gleichmäßige platonische Erhöhung  
Höhe: 1m, Höhe der Stufen: 20cm

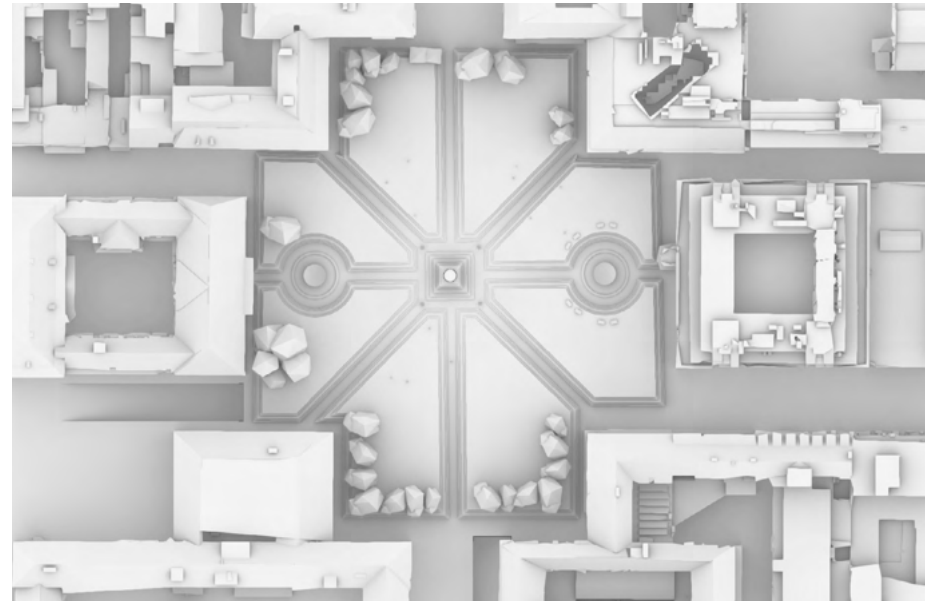
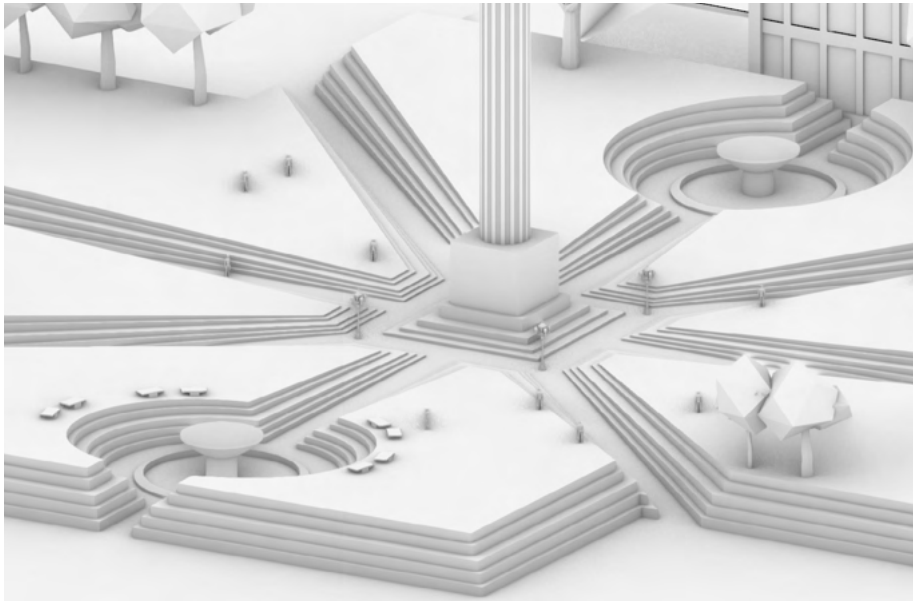




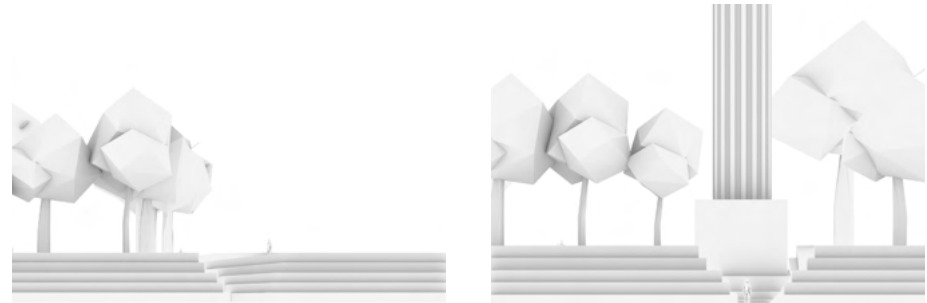


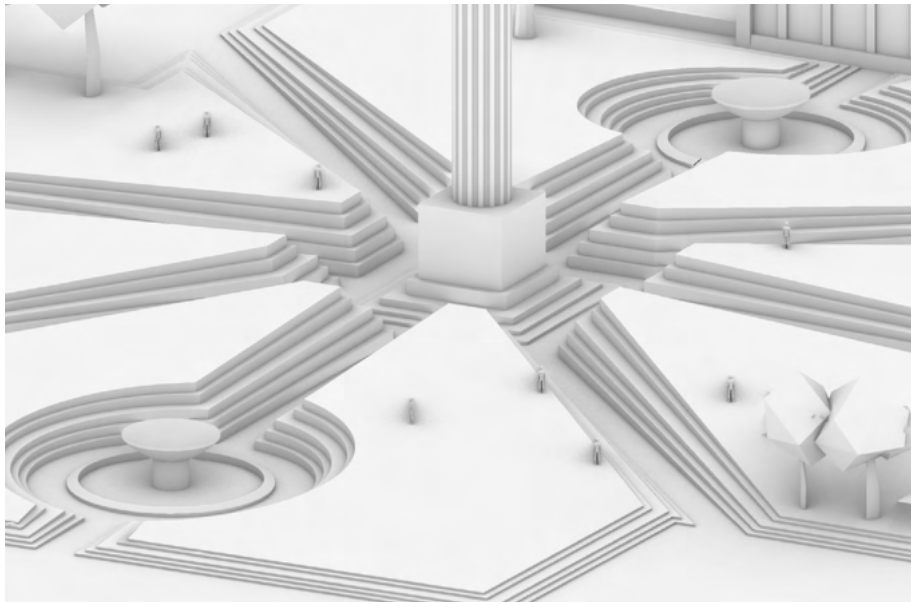
Eine gleichmäßige platonische Vertiefung  
Tiefe: 1m, Tiefe der Stufen 20cm



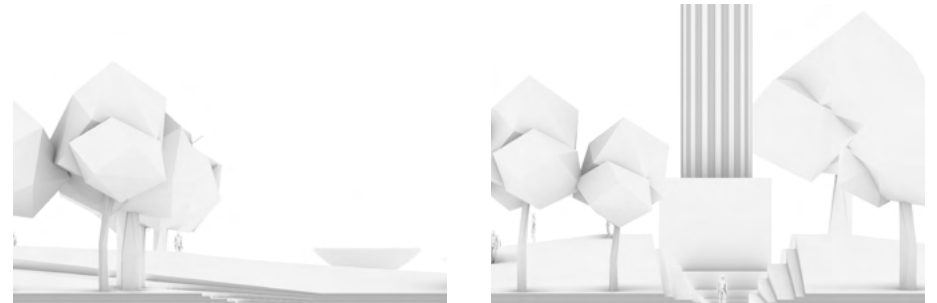
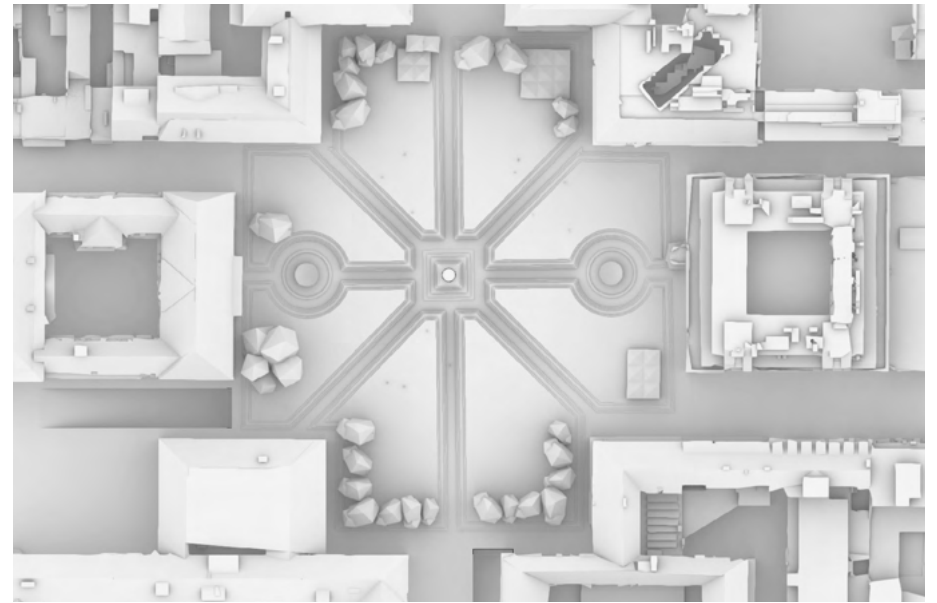


Eine in die Mitte gesenkte Erhöhung  
max. Höhe: 3m, max. Tiefe: 60cm



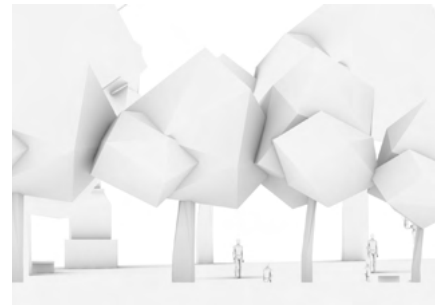


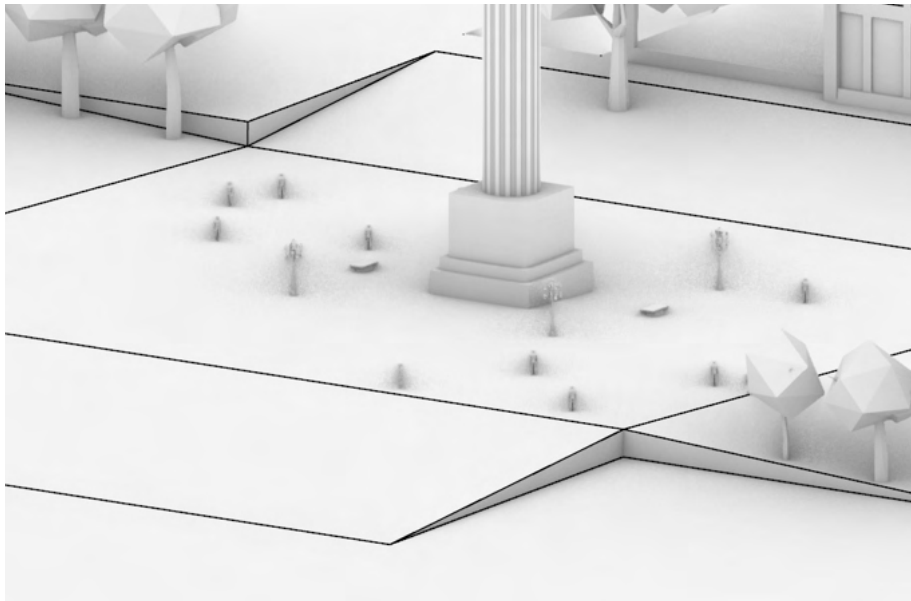
Eine nach außen gesenkte Erhöhung  
max. Höhe: 3m, max. Tiefe: 60cm



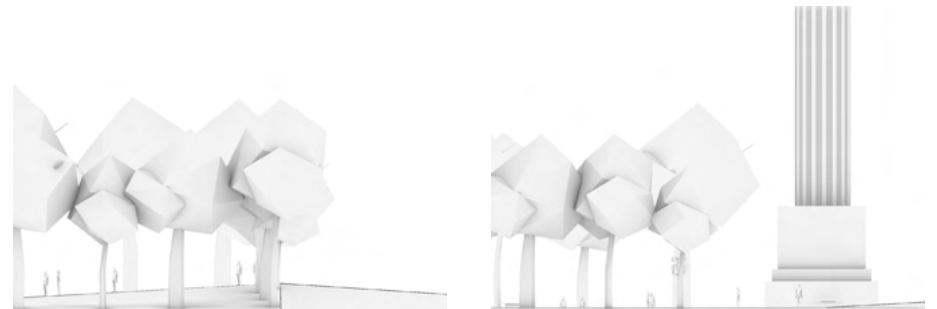
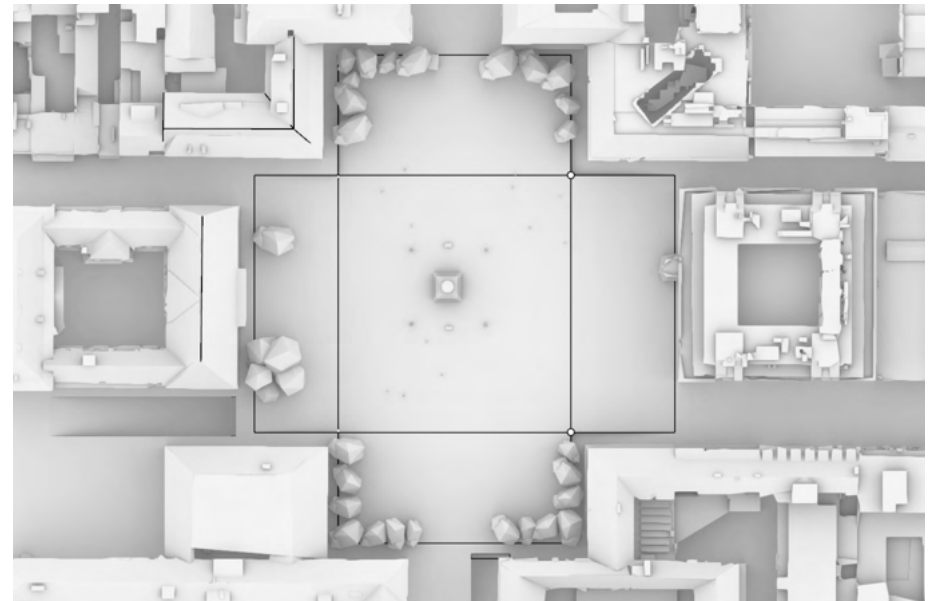


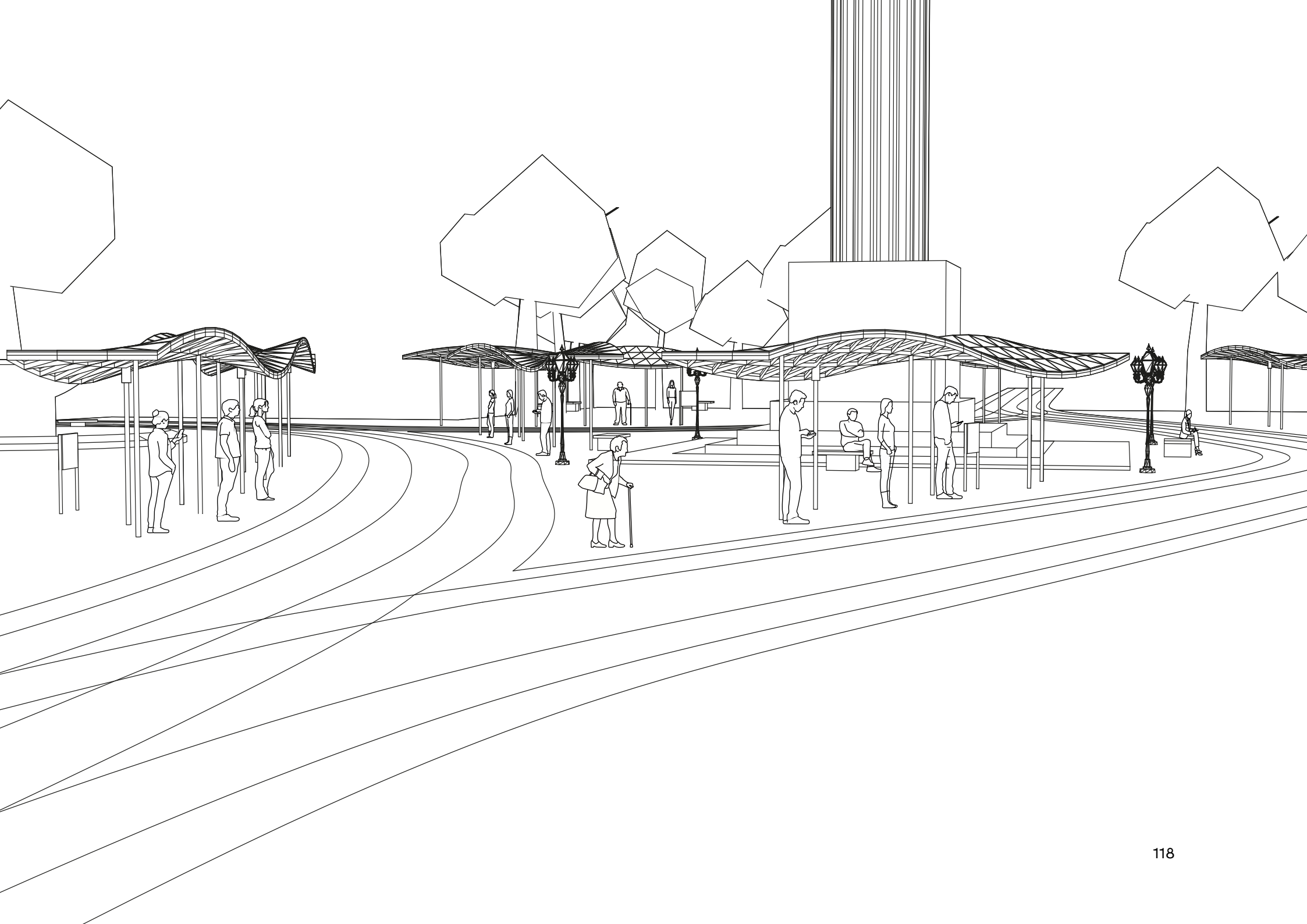
Eine Schräglage der Gesamtfläche von  $3,7^\circ$   
max. Höhe: 1,8m, max. Tiefe: 1,8m





Eine mehrfach Schräglage der Gesamtfläche von  $5,5^\circ$   
max. Höhe: 1,8m, max. Tiefe: 1,8m

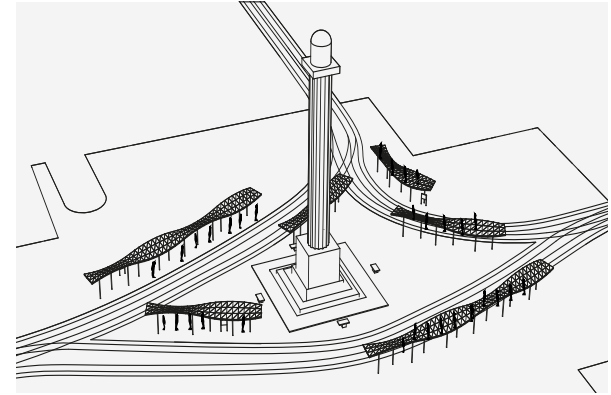
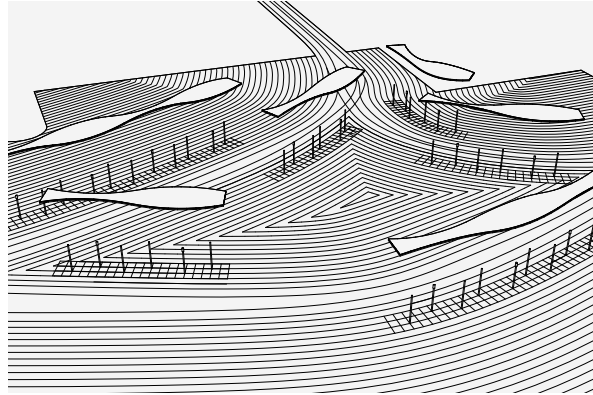
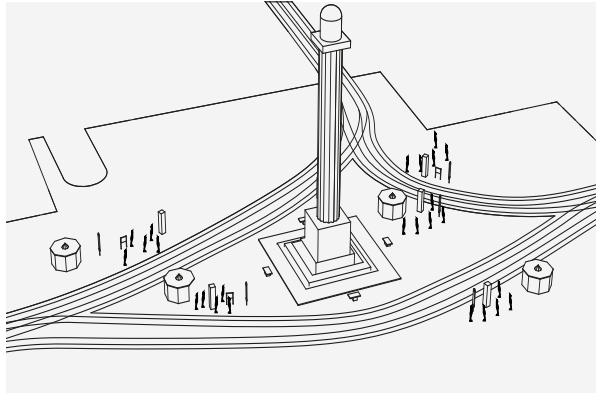




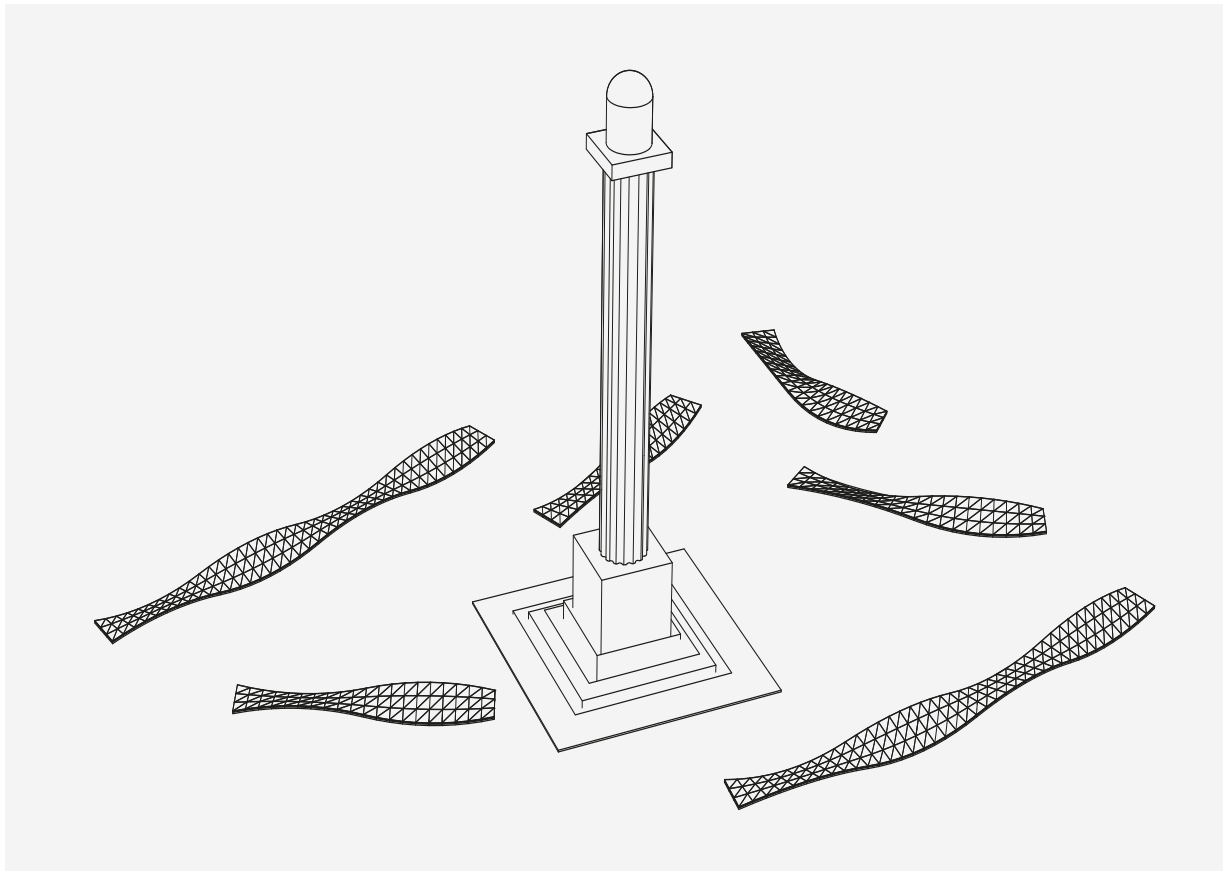
# Dry Lui

## Josephine Pavesi

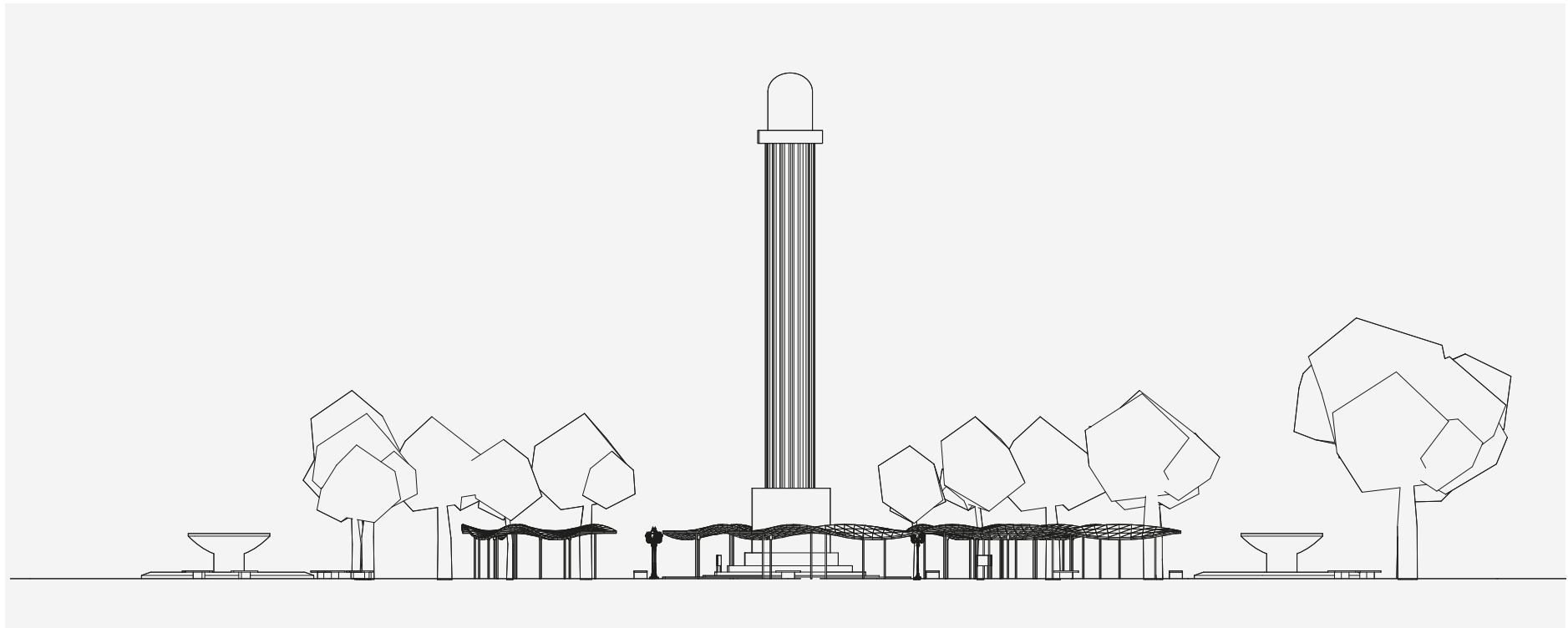
Der Luisenplatz in Darmstadt wird als sehr stressig wahrgenommen. Zur Zeit gibt es vier Wartehäuser für sechs Haltestellen. Wenn es regnet sitzt man entweder eng in einem der Wartehäuser und muss danach noch schnell zum Bus rennen oder man wartet im Regen. Die sechs Wartestellen werden jeweils mit einer Informationsstele gekennzeichnet. Dadurch platzieren sich die Wartenden um diese Säulen, ohne dass es eine räumliche Fassung der Wartesituation gibt. Dieses Projekt hat als Ziel, Klarheit auf dem Platz zu verschaffen, indem es den Transitraum von dem Aufenthaltsraum trennt und eine Überdachung für jede Haltestelle und damit den Wartebereich schafft. Die Schienen »umzingeln« die historische Säule in der Mitte des Platzes. Dadurch war es wichtig, dass die Dächer die Säule nicht ersticken und leicht wirken. Durch die Kurven des Dachs ergibt sich ein harmonisches Zusammenspiel zwischen dem welligen Dach und der strengen, vertikalen Form der Säule. Von der Weite sieht es aus, als ob der »Lui« über Wolken oder Wellen schwebt.

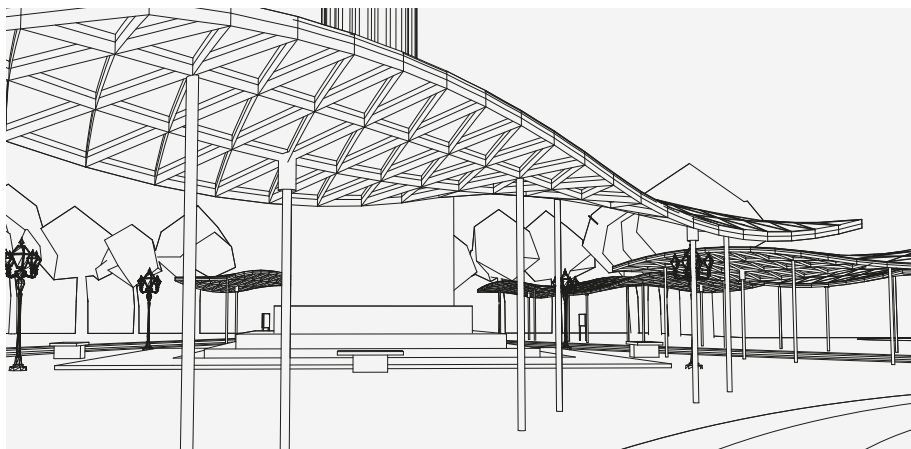
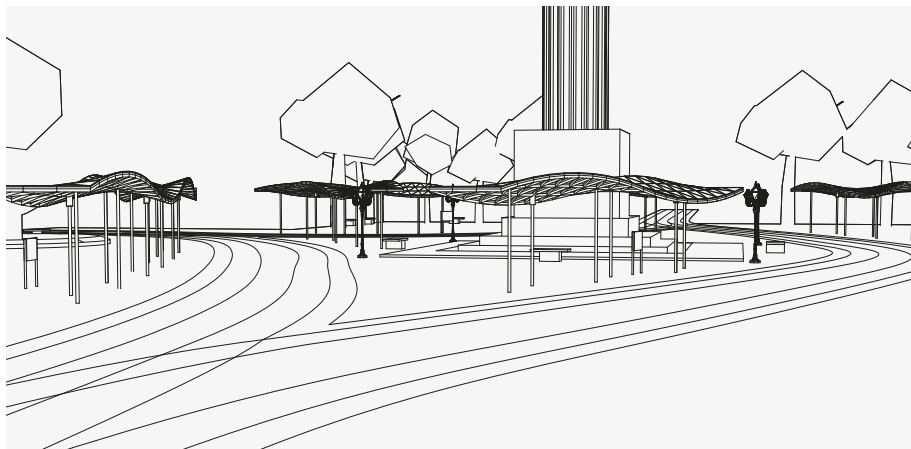




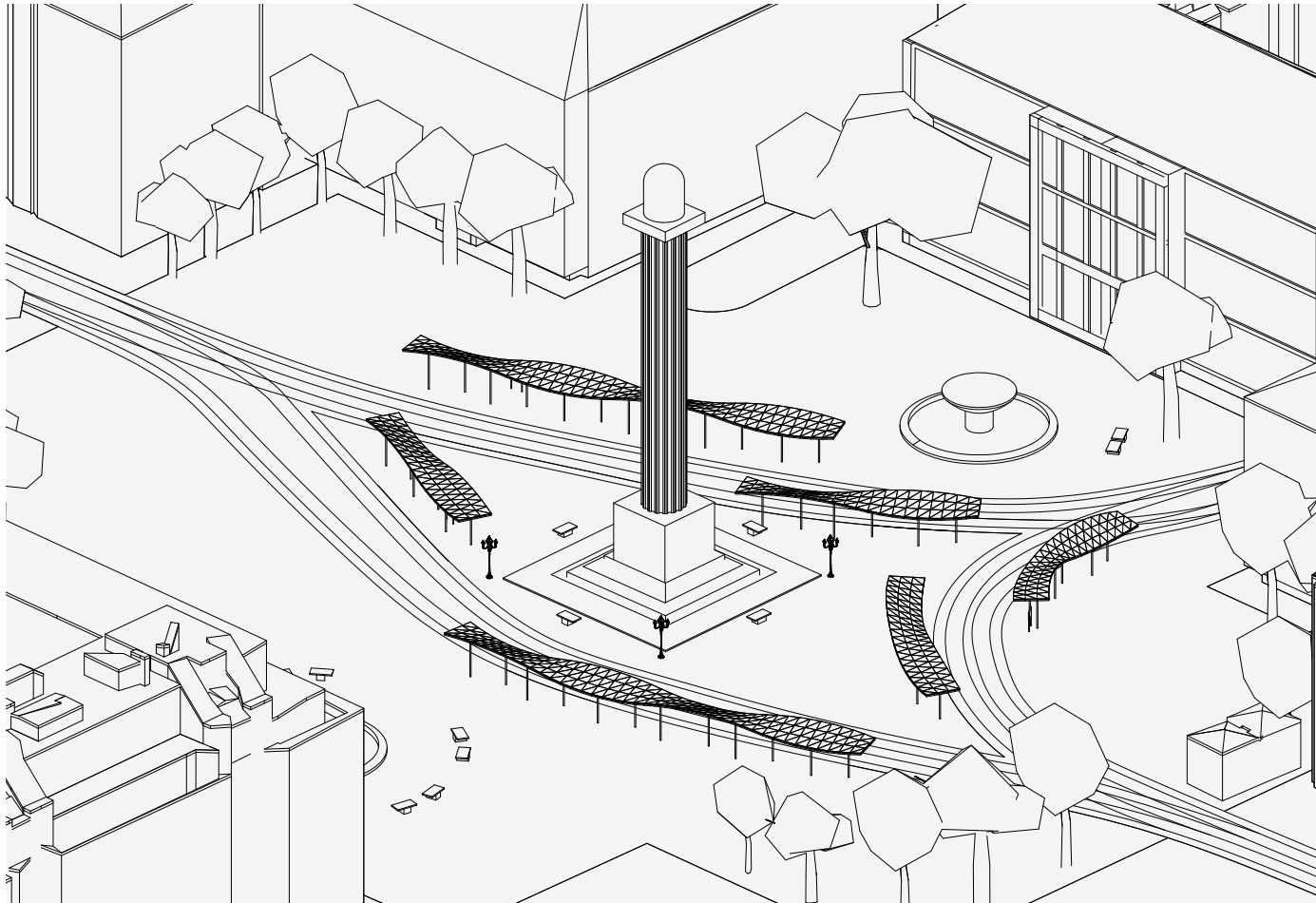


**Umgestaltung der Wartesituation. Verschafft Klarheit. Angeneher für Wartende und ÖPNV-Fahrer. Bietet Sonnen- und Regenschutz.**

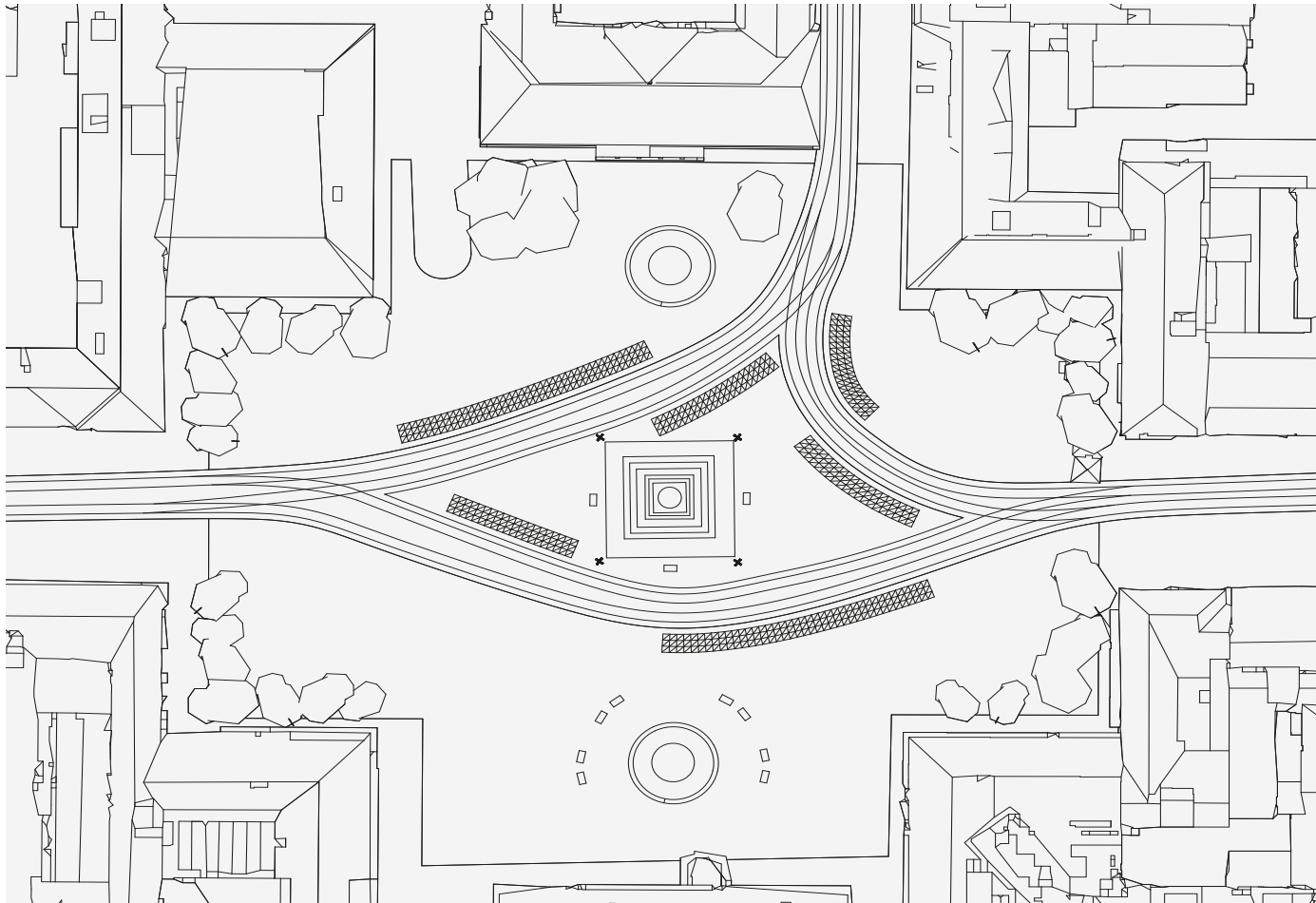




**Das Tragwerk ist aus Edelstahl und die Dacheindeckung besteht aus dreieckigen Glasscheiben. Die Stützen, die sich an den tiefsten Punkten des Dachs befinden, dienen dem Regenablauf.**



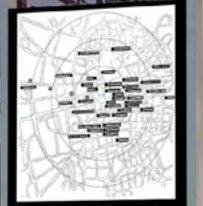
**Die Dynamik der Wellenform steht für Bewegung als Merkmal des Verkehrs.**



**Die Form der Überdachungen orientiert sich an den Schienen für ein optimales Ein- und Aussteigen.**



 Luisenplatz



- 1. Luisenplatz
- 2. ...
- 3. ...
- 4. ...
- 5. ...
- 6. ...
- 7. ...
- 8. ...
- 9. ...
- 10. ...
- 11. ...
- 12. ...
- 13. ...
- 14. ...
- 15. ...
- 16. ...
- 17. ...
- 18. ...
- 19. ...
- 20. ...
- 21. ...
- 22. ...
- 23. ...
- 24. ...
- 25. ...
- 26. ...
- 27. ...
- 28. ...
- 29. ...
- 30. ...
- 31. ...
- 32. ...
- 33. ...
- 34. ...
- 35. ...
- 36. ...
- 37. ...
- 38. ...
- 39. ...
- 40. ...
- 41. ...
- 42. ...
- 43. ...
- 44. ...
- 45. ...
- 46. ...
- 47. ...
- 48. ...
- 49. ...
- 50. ...
- 51. ...
- 52. ...
- 53. ...
- 54. ...
- 55. ...
- 56. ...
- 57. ...
- 58. ...
- 59. ...
- 60. ...
- 61. ...
- 62. ...
- 63. ...
- 64. ...
- 65. ...
- 66. ...
- 67. ...
- 68. ...
- 69. ...
- 70. ...
- 71. ...
- 72. ...
- 73. ...
- 74. ...
- 75. ...
- 76. ...
- 77. ...
- 78. ...
- 79. ...
- 80. ...
- 81. ...
- 82. ...
- 83. ...
- 84. ...
- 85. ...
- 86. ...
- 87. ...
- 88. ...
- 89. ...
- 90. ...
- 91. ...
- 92. ...
- 93. ...
- 94. ...
- 95. ...
- 96. ...
- 97. ...
- 98. ...
- 99. ...
- 100. ...

HÖRGERÄTE

REWE

senfhaus  
schon kaufen



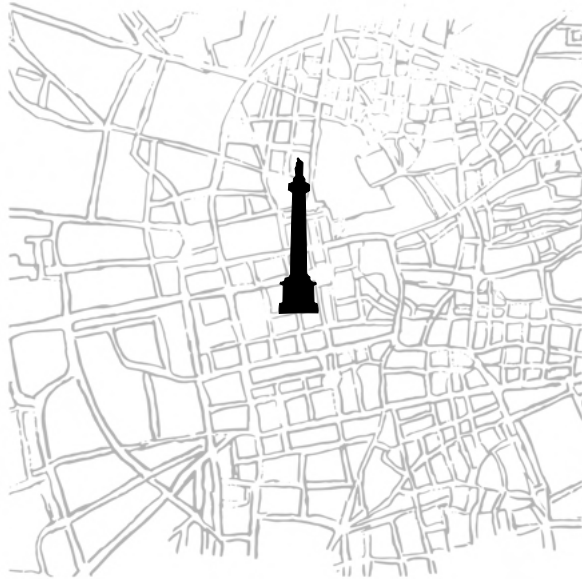
# Darmstadt läuft

## Carola Schulz

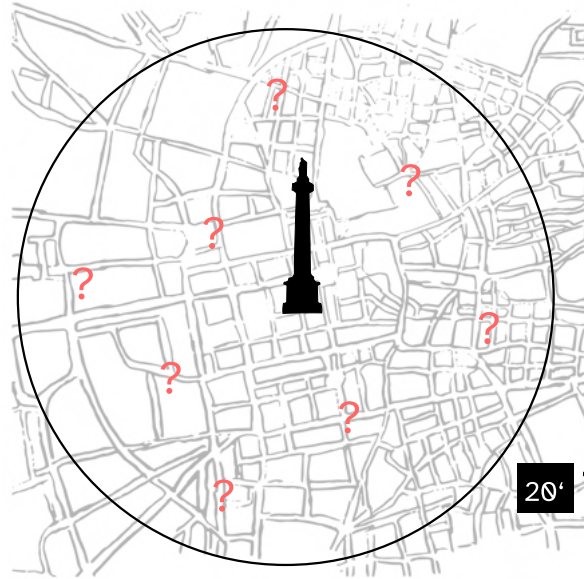
In dem Projekt »Darmstadt läuft« geht es darum, den Luisenplatz als zentralen Punkt des Lebens in Darmstadt mit seiner fußläufigen Umgebung zu verknüpfen. Der Luisenplatz ist nicht nur ein zentraler Treffpunkt der Innenstadt, sondern auch ein Verkehrsknotenpunkt. Deshalb eignet sich der Platz in besonderem Maße als Ausgangspunkt, um die Stadt zu Fuß zu erkunden.

Dies wird über ein Leitsystem für Fußgänger:innen in Form von Informationssteilen unterstützt. Das Besondere ist, dass jeder Ort in der Umgebung nicht nur durch seinen Namen (verbal), sondern auch durch ein Icon (nonverbal) beschrieben wird. Das Icon visualisiert die Merkmale des Ortes. Dadurch werden die Orte für Ortsfremde aufgeschlüsselt.

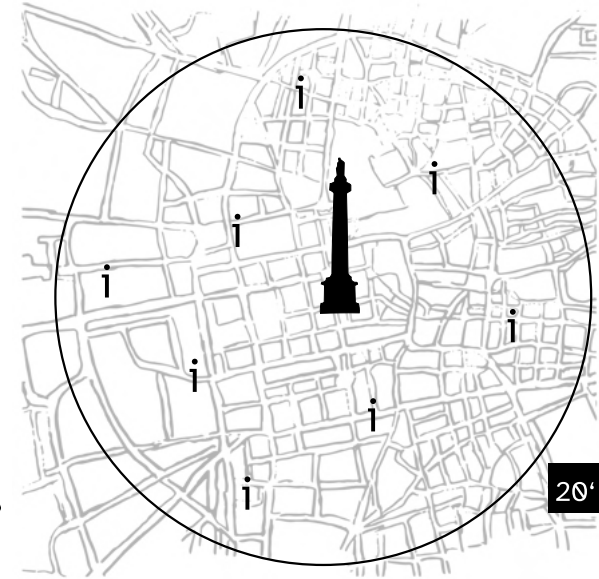
Das System lässt sich auf andere zentrale Punkte in Darmstadt übertragen und kann dadurch die Nutzer:innen durch den Raum führen. Perspektivisch ist das Projekt auf andere Städte übertragbar.



**Der Luisenplatz ist der zentrale Punkt des Lebens in Darmstadt.**

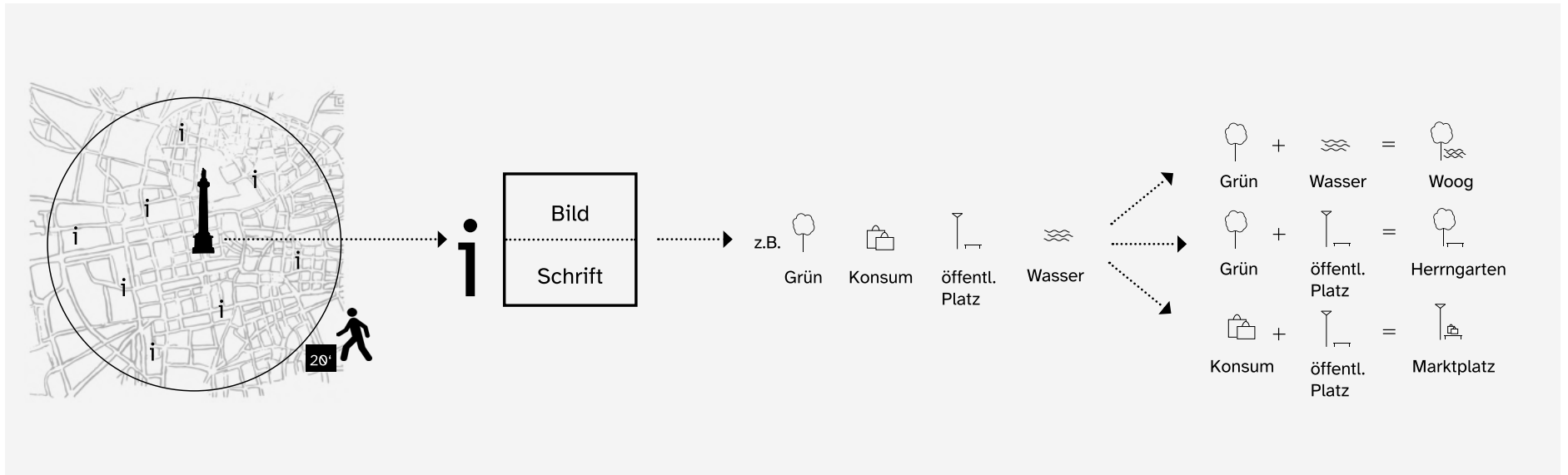


**Momentan gibt es keine Anhaltspunkte, was man in der Umgebung fußläufig in 20min entdecken kann.**

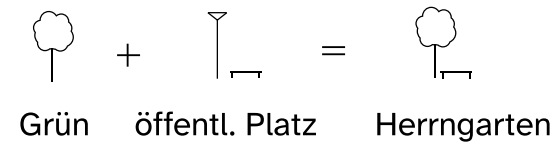
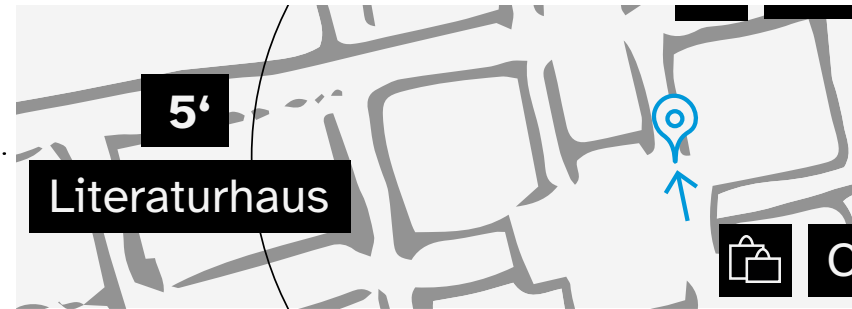
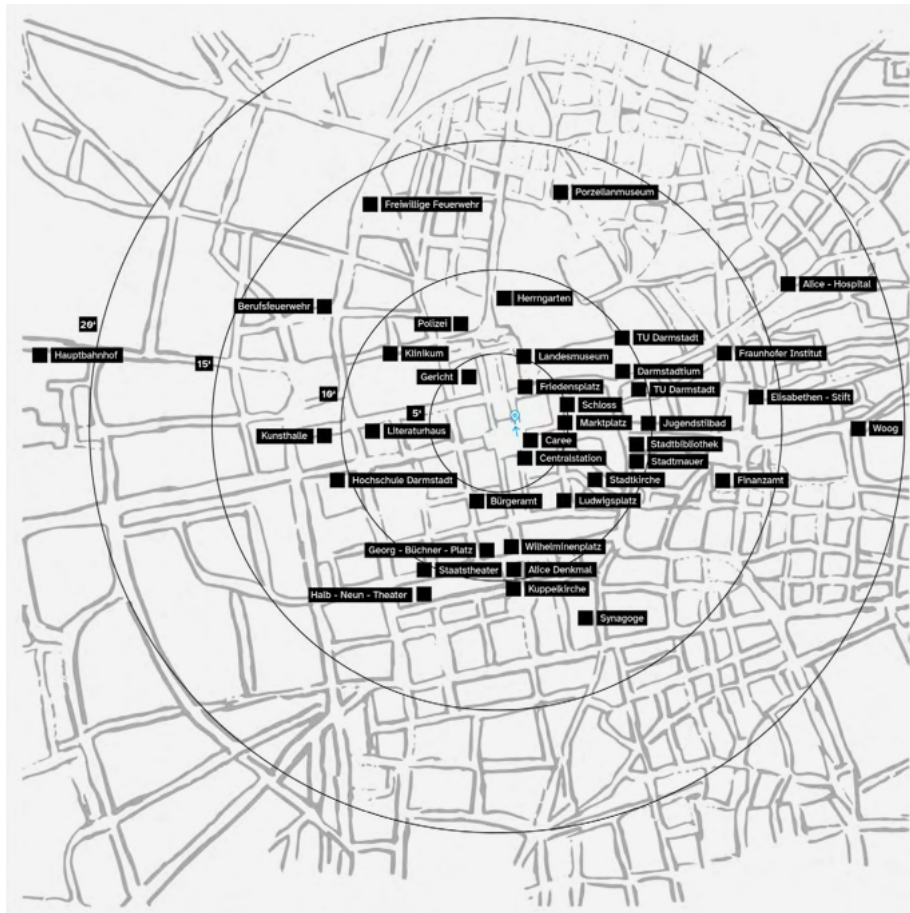


**Nutzer:innen werden über Orte ihre Umgebung informiert.**



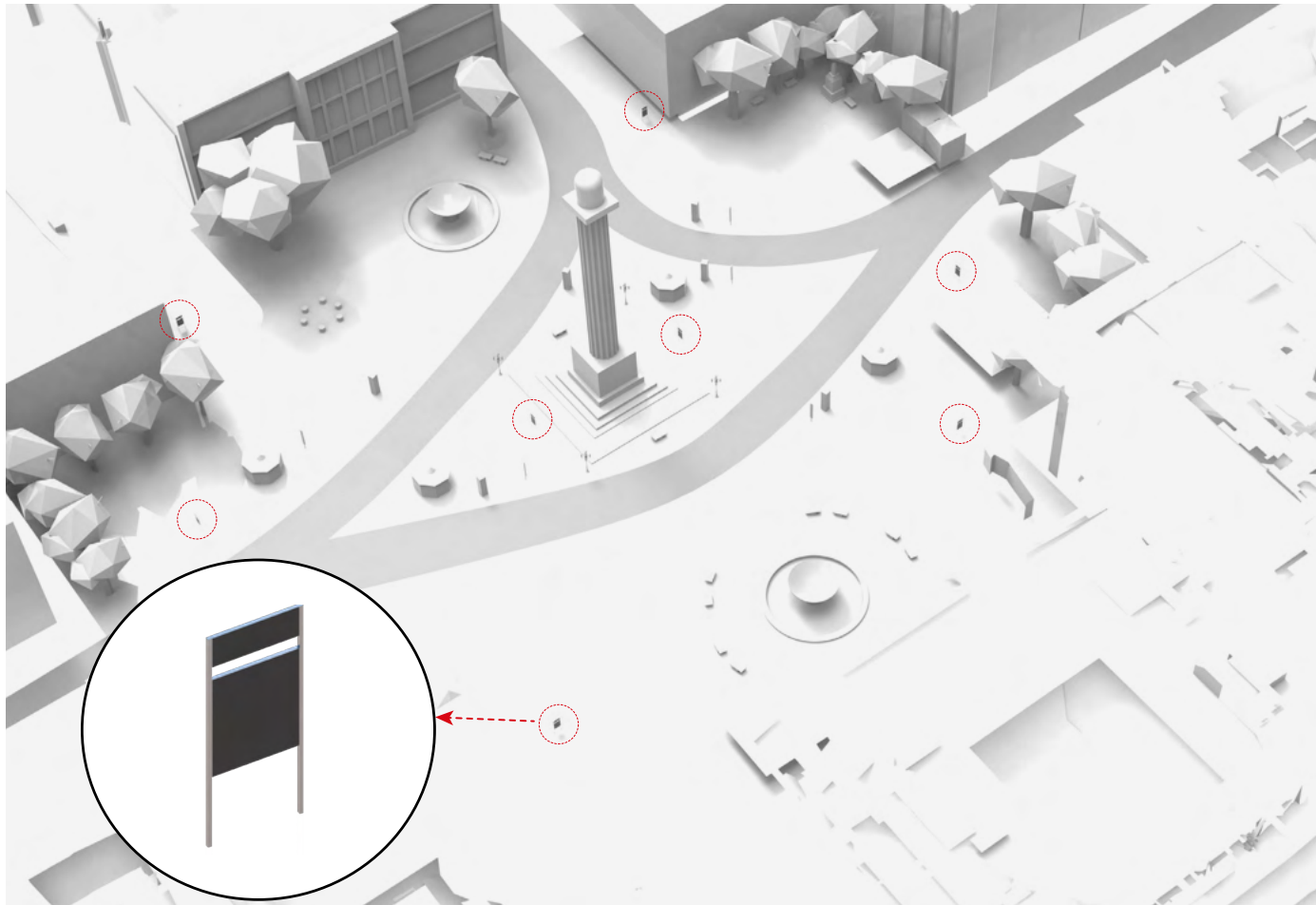


Die Informationen setzen sich aus einer Bild- und einer Schriftebene zusammen. Quelle Piktogramm laufender Mensch: pixabay.com

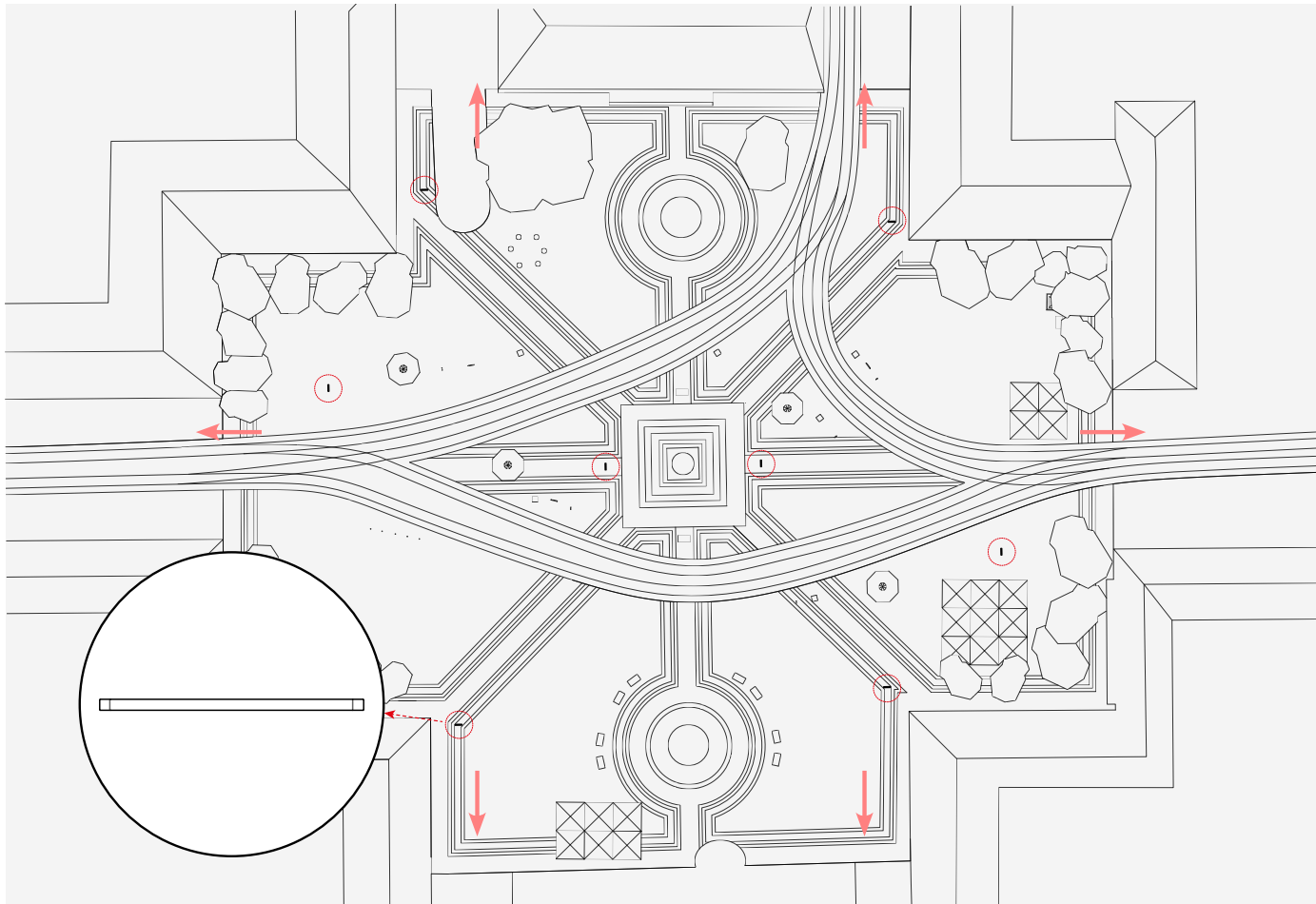


Die weißen und schwarzen Quadrate sind auf dem skizzenhaften Oberflächenentwurf Platzhalter für Icons, die jeden Ort auf einer nonverbale Ebene beschreiben. Die Icons setzen sich aus der Beschaffenheit des jeweiligen Ortes zusammen. Dadurch werden unterschiedlichste Orte durch das Zusammensetzen von verschiedenen bekannten Kategorien (z. B. Grün und öffentlicher Platz) beschreibbar. Die Transparenz der Karte gibt Raum für die im Verhältnis wichtigeren Elemente: z. B. Standort, Blickrichtung und Gehminuten. Der Kartenentwurf ist skizzenhaft.





Die acht Stelen stehen auf dem Luisenplatz an den jeweiligen Ausgängen und im Zentrum.



**Die acht Stelen leiten vom zentralen Ausgangspunkt Luisenplatz die Nutzer:innen gezielt durch den Raum.**

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Hochschule für Gestaltung  
Offenbach am Main

Fachbereich Design  
Designinstitut für Mobilität und Logistik  
Urban Design

Schlossstraße 31  
63065 Offenbach am Main  
[www.hfg-offenbach.de](http://www.hfg-offenbach.de)

### **Betreuung**

Prof. Dr. Kai Vöckler  
[voeckler@hfg-offenbach.de](mailto:voeckler@hfg-offenbach.de)  
Dipl.-Des. Julian Schwarze  
[schwarze@hfg-offenbach.de](mailto:schwarze@hfg-offenbach.de)

### **Recherche und Entwürfe**

Felix Adam, Lea Bernhard, Luis Ganßloser, Noa Haller, Nina Jäcker,  
Emma Kottwitz, Lukas Kunkel, Clarissa Kurtz, Antoine Ochs, Josephine Pavesi,  
Carola Schulz

### **Redaktion**

Lea Bernhard / Kai Vöckler

### **Grafik**

Michel Bütepage  
[mail@michelbuetepage.de](mailto:mail@michelbuetepage.de)

Alle Rechte für Bild und Text bei den Urheber:innen.  
2022



