

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 17 (2004)
Heft: [17]: Schindler Award for Architecture 2004 "Access for All" [deutsch]

Artikel: Interview : hindernisfrei für alle
Autor: Fraser, Jed
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122527>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

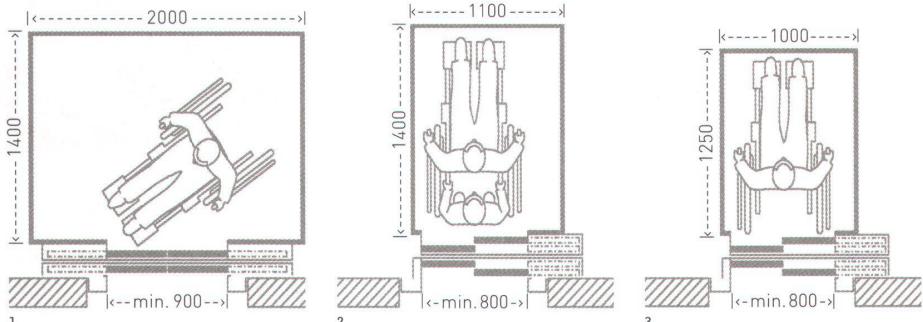
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Hindernisfrei für alle

Interview: Jed Fraser

Fotos: Schindler Management AG

Der Ingenieur Dieter Mehr kann auf 35 Jahre Erfahrung in der Aufzugsindustrie zurückblicken, und er ist Mitglied einer Arbeitsgruppe, die sich europaweit um behindertengerechte Aufzüge kümmert. Im Gespräch gibt er Auskunft über die Rolle des vertikalen Transports bei der Forderung nach «Access for all», der Zugänglichkeit für alle.



?

Sie sind Fachmann auf dem Gebiet «behindertengerechter Aufzüge». Was bedeutet dieser Begriff für Sie?

Ich bin mit der Jury einer Meinung, dass die Antwort nur «Access for all» lauten kann. Planung für Menschen mit Behinderungen bedeutet gute Planung für alle Menschen. Das Ziel des behindertenfreundlichen Bauens ist, allen Menschen eine selbstständige und gleichberechtigte Nutzung der gestalteten Umwelt zu ermöglichen. Mein erster Rat wäre, zuerst auf das Ganze zu schauen, das heißt, sich den Weg von Personen mit verschiedenen Behinderungen vorzustellen, und zwar von der Straße bis zum Ziel im Gebäude. Dieses Vorgehen sensibilisiert und schärft den Blick, um mögliche Barrieren erkennen zu können. Für mich als Ingenieur bedeutet die Forderung nach «Access for all», nach dem Grundsatz «Design for all» zu konstruieren.

?

Was heißt das in der Praxis?

Mit dem Ansatz «Design for all» geht die Entwicklung weg von Massnahmen für einzelne Formen von Behinderung zu Lösungen, die allen Benutzern dienen. Der auf Rollstuhlnutzer beschränkte Begriff «Behinderung» muss wesentlich weiter gefasst werden. Eine Frau mit Kinderwagen und einer vollen Einkaufstasche ist in ihren Aktionen ebenfalls eingeschränkt und damit behindert. Nicht zu vergessen ist, dass die Menschen heute immer älter werden. Mit dem Alter verschlechtert sich die Beweglichkeit und die Funktionen der Sinnesorgane lässt nach. Daher sind diese Menschen ebenfalls auf Unterstützung angewiesen.

?

Was kann ein Aufzugsspezialist zu «Access for all» beitragen?

Es sind nur wenige, aber entscheidende Punkte, die berücksichtigt werden müssen: Erstens muss ein Aufzug ausreichend zugänglichen Raum für Gehhilfen oder Rollstühle zur Verfügung stellen. Zweitens muss es für jedermann möglich sein, die Bedienungselemente zu finden, zu erreichen und ihren Zweck zu verstehen. Das heißt, sie müssen in Reichweite liegen und ihre Bezeichnung muss sowohl optisch als auch taktil klar erkennbar sein. Drittens müssen alle Menschen sämtliche Signale des Aufzugs empfangen und verstehen können. Diese letzte Forderung verlangt, dass diese Signale redundant ausgeführt werden, damit sie auch von Menschen erfasst werden können, die nicht über alle Sinne wie Sehen, Hören, Fühlen verfügen.

?

Und das genügt?

Ja, auch wenn es einfacher klingt, als es in Wirklichkeit ist. Wichtig dabei ist, dass nicht bauliche oder organisatorische Barrieren den Weg zum Aufzug versperren. Unsinniges Design gibt es in der Praxis immer wieder – beispielsweise eine Rampe, die mit einer Stufe beginnt.

?

Die Jury spricht von den europäischen Vorschriften und von unterschiedlichen Anforderungen. Wie sieht die Situation bei den behindertengerechten Aufzügen aus?

Es ist richtig, dass in Europa beträchtliche Unterschiede in den Anforderungen an die Aufzüge bestanden. Rechtzeitig zum Jahr der Behinderten 2003 wurde jedoch eine neue «Norm für behindertengerechte Aufzüge» (EN 81-70) fertig gestellt. Diese Norm legt einheitliche Anforderungen verbindlich fest. Sie ersetzt bestehende nationale Vorschriften. Meines Erachtens führen zwei Gründe zur allgemeinen Akzeptanz dieser Norm: Erstens stellt sie drei Aufzugstypen unterschiedlicher Größe zur Auswahl und zweitens ermöglicht sie, unterstützende Massnahmen für bestimmte Behinderungen nur bei Bedarf zu aktivieren.



4



5



6



7



8

Was muss man unter dieser zeitweisen Aktivierung von Massnahmen verstehen?

Ich will das an zwei Beispielen erklären: Damit Personen, die sich nur sehr langsam bewegen, ungehindert ein- und aussteigen können, muss die Zeitspanne, während der die Aufzugstüren offen bleiben, verlängert werden. Wird diese Steuerung bei jedem Anhalten wirksam, kann das zu einer empfindlichen Reduktion der Transportkapazität führen. Im Gegensatz zu den traditionellen Vorschriften erlaubt die neue Norm, diese Verlängerung nur bei Bedarf abzurufen. Für Personen mit einer Sehbehinderung müssen optische Signale durch akustische ergänzt werden. Wenn ein sehbehinderter Mensch die Zielhaltestelle erreicht, wird er mit einer verbalen Ansage darüber informiert. Ruft man auch diese Funktion nur bei Bedarf ab, wird im normalen Betrieb diese oft als lästig empfundene Ansage vermieden.

Wie muss man sich diese Aktivierung praktisch vorstellen?

Die temporäre Aktivierung erfolgt beispielsweise, indem der Benutzer einen zusätzlichen Befehlsknopf am Bedienungstableau drückt. Die heutige Technik lässt allerdings auch viele andere Lösungen zu.

Und wie steht es um die Umsetzung der neuen Vorschrift?

Die Europäische Norm EN 81-70 beschreibt, wie ein behindertengerechter Aufzug konstruiert sein muss. Sie macht jedoch keine Angaben darüber, unter welchen Bedingungen in einem Gebäude ein behindertengerechter Aufzug eingebaut werden muss. Hier ist die nationale Baugesetzgebung gefordert, die nötigen Richtlinien zu erstellen oder die bestehenden anzupassen. Die drei Aufzugstypen, die gemäß der Vorschrift zur Verfügung stehen, geben dabei Raum für Anpassungen an nationale Gegebenheiten.

Was ist unter Anpassung zu verstehen?

Wie auf dem Bild zu sehen ist, unterscheiden sich die drei Aufzugstypen in ihrer Größe und somit in der Benutzerfreundlichkeit für Rollstuhlfahrer. Es sind nun Richtlinien

zu erstellen, die festlegen, welche Art von Gebäude mit welchem Aufzugstyp auszurüsten ist. Denkbar wäre, die Anwendung des kleinsten Typs auf kleinere Wohnhäuser zu beschränken und für die übrigen Gebäude den mittleren Typ vorzuschreiben. Länder im wirtschaftlichen Aufbau könnten den Einsatzbereich des kleinsten Aufzugs eventuell erweitern. Durch diese Möglichkeit der Differenzierung haben Staaten ausreichend Gelegenheit, die Vorschrift wirtschaftlich und politisch tragbar umzusetzen.

Ist nun also alles in bester Ordnung?

Nicht wirklich. Wir haben zwar mit der neuen Aufzugsnorm eine gute Voraussetzung. Es bleibt aber bei der Umsetzung noch viel zu tun. Was noch fehlt, sind harmonisierte Baugesetze. Im Weiteren legt die Vorschrift in einigen Bereichen nur Schutzziele fest. Die geeigneten konstruktiven Lösungen müssen oft erst erarbeitet werden. Auch hier bin ich mit der Jury einverstanden: Es liegt noch ein langer, mühsamer Weg vor uns. Auch die International Standard Organization (ISO) arbeitet an einer Norm, welche die Anforderungen an behindertengerechte Aufzüge künftig wirklich weltweit vereinheitlichen soll.

Welchen Beitrag hat die Aufzugsindustrie zur Verbesserung der Situation in der Zwischenzeit geleistet?

In meiner langjährigen Mitarbeit in europäischen Gremien für behindertenfreundliche Aufzüge konnte ich feststellen, dass alle Aufzugshersteller grosse Fortschritte in der behindertengerechten Ausführung ihrer Produkte machten und ihre Erkenntnisse auch in die Normenarbeit einbrachten.

Und Schindler?

Die neue Norm lässt viel Spielraum für Innovation. Schindler hat ihn genutzt! Lassen Sie mich zur Erklärung zwei Beispiele nennen: Schindler entwickelte als erste Firma eines der fortschrittlichsten Steuerungssysteme für Aufzüge; die so genannte Zielrufsteuerung Miconic 10. Bei dieser Steuerungsart gibt der Passagier, bevor er die Kabine betritt, mittels Tastatur auf der Etage sein Zielstockwerk →

1–3 Die europäische Norm «EN 81–70» beschreibt, wie ein behindertengerechter Aufzug konstruiert werden muss.

4–7 Neue Bedienungselemente verbessern den Komfort für alle. Behinderte profitieren davon in besonderem Mass.

8 Gläserne Aufzüge im Hochhaus Eurotheum in Frankfurt am Main mit der Zielrufsteuerung Miconic 10.

→ ein. Neben dem Vorteil für den normalen Aufzugsverkehr ist diese Funktion die ideale Voraussetzung, um einen Passagier mit besonderen Funktionen zu unterstützen oder ihm einen besonders geeigneten Aufzug zuzuweisen. Er kann diesen Bedarf ganz einfach durch Drücken eines Zusatzknopfes signalisieren.

Stellen Sie sich vor, ein Passagier meldet sich mit einem persönlichen Code bei der Aufzugssteuerung, worauf die geeigneten Funktionen für die nächste Fahrt aktiviert werden. Diese Funktionen sind für individuelle Benutzer oder Benutzergruppen mit ähnlichen Bedürfnissen im System gespeichert. In einem Bürogebäude beispielsweise kennt das System den Arbeitsplatz eines Mitarbeiters und registriert automatisch seinen Fahrbefehl zum entsprechenden Stockwerk. Im Fall eines Rollstuhlbürgers stellt die Steuerung eine Aufzugskabine mit ausreichendem Platz bereit. Die Stockwerksansage kann in der Muttersprache des betreffenden Passagiers erfolgen. Ist der Passagier am Ziel, wird das System auf Normalbetrieb zurückgestellt. Sie sehen, der Fantasie sind kaum Grenzen gesetzt.

Es ist offensichtlich, wie gut diese Lösung der Vorstellung von *«Design for all»* entspricht. Jeder Passagier, mit oder ohne Behinderung, erhält jene Funktionen zur Verfügung gestellt, die er wünscht oder benötigt. Endlich kommen wir damit weg von der oft missverstandenen Gleichbehandlung behinderter Personen. Es ist nicht die Gleichbehandlung, die hilft, sondern die individuell richtige Unterstützung, auch im Fall von widersprüchlichen Bedürfnissen einzelner Personen. Dies ist mit der beschriebenen Funktion (*SchindlerID*) ohne weiteres möglich.

? Welchen einfachen Rat können Sie Architekturstudenten für ihre berufliche Zukunft geben?

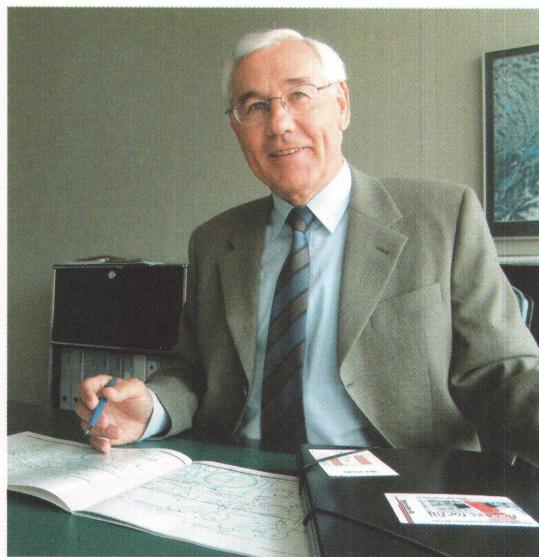
Ihnen wird empfohlen, den Begriff *«behindertengerecht»* durch *«hindernisfrei»* zu ersetzen, da viele Leute den bisherigen Begriff mit *«Bauen für Behinderte»* assoziieren. Der neue Begriff spricht das eigentliche Problem generell an. Bei allem, was für Menschen gebaut wird, sollen spezialisierte Bauberater und die Fachberater für spezifische Einrichtungen frühzeitig in die Planung einbezogen werden. Wenn es sich dabei um Aufzüge handelt, ist Schindler sicher ein verlässlicher Partner. •

Hinweise

Während des *«Europäischen Jahres der Behinderten»*, das in den EU-Ländern auf die besonderen Anliegen und Bedürfnisse von uns allen aufmerksam machen sollte, war Schindler einer von zwölf Sponsoren aus dem Unternehmenssektor.

Das innovative *SchindlerID*-System wurde von der Europäischen Kommission mit dem *«Breaking Barriers Award»* ausgezeichnet, weil seine Spezialfunktionen behinderten Benutzern grosse Vorteile bringen. Diese Auszeichnung anerkennt herausragende Leistungen in europäischen Unternehmen, die der Umsetzung des behindertenfreundlichen *«Desing for all»*-Konzepts dienen.

Zusätzliche Informationen:
www.schindler.com, www.schindleraward.com



Der Ingenieur Dieter Mehr befasst sich seit 35 Jahren mit Aufzügen.