

Access for All

Zugänge zur gebauten Umwelt

Wolfgang Christ (Hrsg.)

Mit einem Vorwort von Thomas Sieverts

Birkhäuser
Basel · Boston · Berlin

**Dieses Buch wurde publiziert mit freundlicher
Unterstützung der Aufzugsfirma Schindler sowie
der Bauhaus-Universität Weimar.**

Grafische Gestaltung

Miriam Bussmann, Berlin

Übersetzung

der Beiträge Megamobilität, Kooperation und Syntax:
Claudia Kotte, Berlin

Dieses Buch ist auch in englischer Sprache erschienen
(ISBN 978-3-0346-0081-1)

.....

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Da-
ten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begrün-
deten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks,
des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der
Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf
anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanla-
gen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.
Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses
Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen
Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes in der jeweils gel-
tenden Fassung zulässig. Sie ist grundsätzlich vergütungspflichtig.
Zu widerhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen des Ur-
heberrechts.

© 2009 Birkhäuser Verlag AG
Basel · Boston · Berlin
Postfach 133, CH-4010 Basel, Schweiz
Ein Unternehmen der Fachverlagsgruppe Springer
Science+Business Media

Gedruckt auf säurefreiem Papier, hergestellt aus chlorfrei
gebleichtem Zellstoff. TCF ∞

Printed in Germany

ISBN: 978-3-0346-0080-4

9 8 7 6 5 4 3 2 1

www.birkhauser.ch

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	
Thomas Sieverts	8
Einleitung	
Wolfgang Christ	10
Elevation –	
Eine Kulturgeschichte von Aufzug und Lift	
Jeannot Simmen.....	16
Megamobilität –	
Technologie für das Individuum in der urbanisierten Welt	
Jonas Hughes	30
Kooperation –	
Stadtentwicklung ist eine Gemeinschaftsleistung	
John Thompson / Andreas von Zadow.....	44
Vielfalt –	
Das Modell der Tübinger Südstadt	
Cord Soehlke	62
Syntax –	
Urbane Erreichbarkeitsplanung	
Anna Rose / Tim Stonor	78

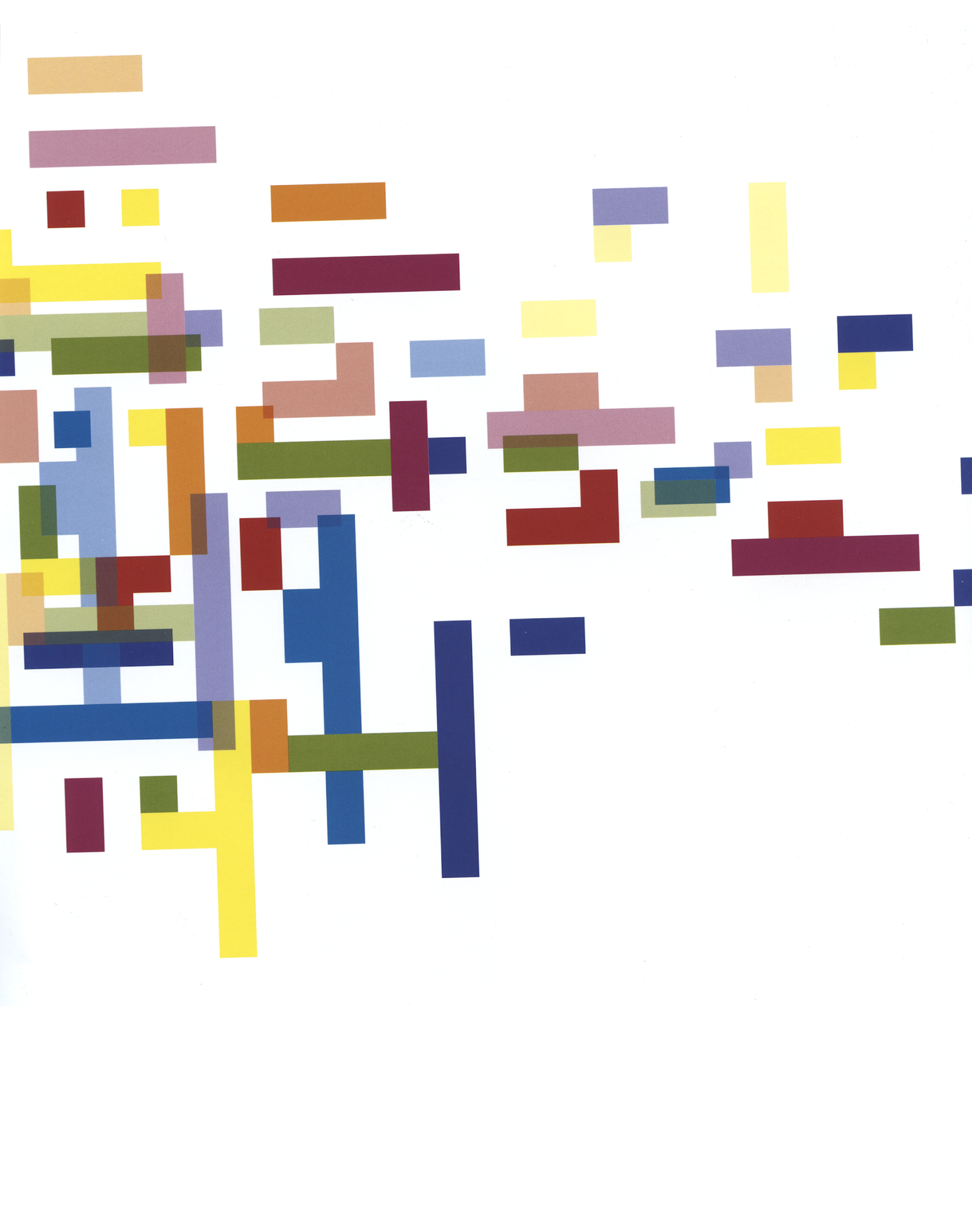


Bild –

Das Imaginäre als Instrument der Stadt- und Regionalplanung Wolfgang Christ	94
--	----

Praxis –

Reduktion von Barrieren Susanne Edinger	112
--	-----

Alltag –

Normierung ist Ausgrenzung Tobias Reinhard	120
---	-----

Nutzen –

Carsharing als stadtverträgliche Mobilität Willi Loose	134
---	-----

Reflexion –

Philosophie für jedermann? Gernot Böhme	144
--	-----

Internet –

Digitale Integration mit allen Sinnen Jutta Croll	158
--	-----

Wettbewerb –

Schindler Award und Ausbildungskultur Thomas Sieverts	170
--	-----

Appendix

Die Autoren	181
Bildnachweis	184

Vorwort

Thomas Sieverts

Access for all – ein umfassendes Gestaltungsprogramm

Zu den elementaren Menschenrechten zählt die Teilhabe von Menschen mit eingeschränkten körperlichen oder geistigen Fähigkeiten am gesellschaftlichen Leben. Dabei ist der Zugang zur gebauten Umwelt alles andere als selbstverständlich. Und erst recht ist *Access for all* weit entfernt davon, sich als alltägliche Qualität der Umweltgestaltung zu etablieren, auch wenn der Weg zu diesem Ziel zu erkennen ist. Der Fortschritt setzte vor etwa einem halben Jahrhundert ein: Die bis dato generell praktizierte Aussonderung von körperlich und geistig Behinderter aus der Gesellschaft wurde mehr und mehr gemildert. Der Weg ging von der Einrichtung von besonderen betreuenden Heimen und von Förderschulen über die Installation von technischen Hilfen bei der Überwindung von Hindernissen im Haus und im Straßenraum bis zu integrativen Maßnahmen in der Schule und in der Arbeitswelt. Trotz dieser Fortschritte gibt es auch heute immer noch zahlreiche Schwierigkeiten. Die elementaren Rechte von Menschen mit eingeschränkten Fähigkeiten sind noch lange nicht überall durchgesetzt und es ist in der Praxis noch viel zu tun.

Aber in den letzten Jahrzehnten haben sich mit dem Anwachsen eines breiteren Wohlstands und mit den von den verschiedenen Behinder-

tenorganisationen hartnäckig und erfolgreich verfolgten Gesetzesreformen die Fronten des Nachdenkens und des Einsatzes für das Ziel *Access* verschoben. Der Kampf um die Verbesserung der physischen Zugangselemente in Form von Rampen und Liften, um die Bereitstellung von Wohnungen und Schulen für spezielle Behinderungsformen, um das Ende der Diskriminierung Behinderter auf dem Wohnungsmarkt hat die Perspektive der Verbesserung weit geöffnet und einen sehr viel breiteren Begriff von Lebensqualität in den Blick genommen: Es geht um eine neue Kultur der gezielten Gleichstellung aller Menschen – unabhängig von ihren Behinderungen oder ihren Fähigkeiten – nicht nur in der Benutzung, sondern auch im Erleben der gebauten Umwelt.

Das Thema „Zugang“ ist in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Es hat an gesellschaftlicher Akzeptanz für alle gewonnen, weil wir wissen, dass mit zunehmender durchschnittlicher Lebenserwartung die Wahrscheinlichkeit auch eines „normal“ befähigten Menschen im höheren Alter einfach oder mehrfach behindert zu werden, stark zugenommen hat, insbesondere auch im Hinblick auf geistige Fähigkeiten mit der Folge einer Einschränkung der Sinne. Wir sind alle aufgefordert, Architektur und Städtebau, also den gebauten Raum vom Haus bis zur Stadt, als ein Gefüge von vielfältigen Aufenthaltsqualitäten zu gestalten, die

selbstverständlich zugänglich sind, ohne einzelnen Individuen oder Gruppen einen abweichenden Sonderstatus zuzuweisen. Wenn wir Architektur konsequent als Medium des Zugangs zu Innen- und Außenräumen mit allen Sinnen konzipieren, wird dies zu viel differenzierteren Formen der gebauten Umwelt führen, als wir sie heute kennen.

Im 90sten Jahr der Bauhausgründung steht damit auch die klassische Moderne auf dem Prüfstand: Das typische Bild der abstrakten weißen Architekturkuben mit den schwarzen Schlagschatten war eine verständliche und weittragende Antwort auf den überbordenden Ornamentismus und die dunklen Wohninterieurs des 19. Jahrhunderts. Sie bedeutete gleichzeitig aber auch eine Verarmung an sinnlicher Erlebbarkeit infolge einer extremen raumfunktionalen Arbeitsteilung und radikalen Optimierung einzelner Funktionen.

Das umfassende Prinzip *Access for all* fordert dagegen einen erweiterten Zugang zu einer alle Sinne ansprechenden Umwelt. Die Einbindung von Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten in eine von allen gemeinsam zu nutzende und zu erlebende gebaute Umwelt führt zur Entwicklung von ungewohnten Gestaltungsansätzen, die für Menschen aller Altersgruppen unabhängig von ihren Fähigkeiten einladend und anregend wirken können. Auf diese Weise kommt das, was für diese Gruppen bedacht und

gebaut wird, der Qualität der gebauten Umwelt insgesamt und damit auch dem „Normalbürger“ in Form anregender Räume zugute. Insbesondere Kinder und Jugendliche, deren Umwelt mit der totalen Kommerzialisierung der Stadt arm an körperlich-sinnlichen Erfahrungsräumen geworden ist, werden unmittelbar von *Access for all* profitieren. Es geht aber auch um eine Erweiterung des Begriffs *Access*, Zugänglichkeit, zum Beispiel in dem Ziel eines barrierefreien Zugangs zum Internet.

Der vorliegende Essayband setzt auf dem Wege zur vollständigen Integration von Menschen mit unterschiedlichen, zum Teil eingeschränkten Fähigkeiten neue Akzente. Es geht um die Entwicklung von Architekturen und Stadtquartieren, die die Körperlichkeit des Menschen und seine Sinne in unmittelbaren Bezug zum Raum setzen, so dass so etwas wie „Resonanz“ zwischen Mensch und Umwelt entstehen kann. Die ethischen Normen der Gleichbehandlung finden hier ihren baulich-räumlichen Ausdruck.

Einleitung

Wolfgang Christ

Der Zugang zur gebauten Umwelt wird seit einem halben Jahrhundert mit Behinderung assoziiert. Barrieren werden identifiziert, deren Überwindung zum Programm erhoben wird. Aus dem Kampf einer Minderheit um Hilfe und Anerkennung hat sich eine Bürgerrechtsbewegung entwickelt. Spezifische bauliche Normen und Designstandards markieren den Fortschritt und leiten das allmähliche Ende der Diskriminierung auf dem Wohnungs- und Arbeitsmarkt, im öffentlichen Raum, in Verkehrsmitteln oder in der Handhabung von Gegenständen des Alltagslebens ein. Ein mühsamer Prozess zeichnet sich ab, der von Begriffen wie Rehabilitation, Chancengleichheit und Lebensqualität geprägt wird. Als bauliche Lösung der Zugangsproblematik gilt Barrierefreiheit – für Behinderte.

Dieses Buch erweitert den Blickwinkel auf die Thematik. Es generiert eine neue Sichtweise und liefert Argumente für einen Paradigmenwechsel der Architektur: Zugang wird als strukturelle Herausforderung der urbanisierten Welt des 21. Jahrhunderts erkannt. Zugang ist heute ein Problem für alle, das ebenso facettenreich und widersprüchlich ist wie die Umwelt, in der wir leben. In einem breit angelegten thematischen Spektrum reflektieren die Autorinnen und Autoren vor ihrem jeweiligen professionellen Hintergrund diese Erfahrung. Die existenziellen Formen der Erschließung der gebauten Umwelt für ein mit Einschränkungen verbunde-

nes Leben liegen nicht nur in der Chance, sondern vor allem in der Notwendigkeit begründet, die Fülle der Optionen im urbanen Raum individuell einlösen zu können.

Die Essays lassen den Schluss zu, dass die kategorische Forderung nach einem Zugang „für alle“ insbesondere für die zukünftige Rolle der Architektur folgenreich sein dürfte. Absehbar ist: Die Architektur wird sich in ihrem Selbstverständnis grundlegend wandeln müssen. Sie wird sich nicht länger damit begnügen können, im besten Fall „frei von“ störenden Zugangselementen zu sein. Architektur wird als Ort, Hülle und Medium im Raum die passive Rolle ablegen und Zugang aktiv unterstützen müssen. Sie wird dann das Lernfeld des barrierefreien Bauens nutzen, um sich als eine *Architektur des Zugangs* für alle neu zu profilieren.

Access for all – Zugänge zur gebauten Umwelt knüpft an den weltweiten Diskurs rund um Bürgerrechte, barrierefreies Bauen, Produkte und Dienstleistungen für Menschen mit eingeschränkten physischen und geistigen Fähigkeiten an. Stichworte wie *Universal Design*, *Design für alle* oder *Build for all*¹ kennzeichnen den aktuellen Stand einer Entwicklung, deren Anfänge in die 50er Jahre des 20. Jahrhunderts zurückreichen. Entscheidende Wegmarken dieses Prozesses im Zeitraffer:

Die USA stehen am Ende des 2. Weltkrieges vor der Herausforderung, Tausende behinderter

1 AG Angewandte Geographie/EDAD e.V. (Hrsg.): *Von Barrierefreiheit zum Design für Alle – Erfahrungen aus Forschung und Praxis*, Münster 2007.

2 www.design.ncsu.edu/cud/about_ud/udhistory.htm
Center for Universal Design, College of Design,
North Carolina State University.

3 <http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/rezensionen/2007-4-025>.

4 AG Angewandte Geographie/EDAD e.V.: a. a. O.

5 www.schindleraward.com

6 AG Angewandte Geographie/EDAD e.V.: a. a. O.

Soldaten wieder in Beruf und Ausbildung zu integrieren. Für sie werden erstmals technische Hilfsmittel (*assistive technology*) systematisch erforscht und angewendet. 1961 wird der erste Standard für barrierefreie Bauten veröffentlicht. Doch es dauert noch 30 Jahre, bis 1991 die *Standards for Accessible Design* als Bundesgesetz einklagbare Zugangsrechte festsetzen. Bereits 1973 werden erstmals die Bürgerrechte der Behinderten in einem Antidiskriminierungsgesetz verabschiedet, das endgültig 1977 in Kraft tritt.² In Deutschland gelten die 1970er Jahre als Dekade der Rehabilitation.³ Eigene Baunormen für Schwerbehinderte und Rollstuhlfahrer sowie Planungsrichtlinien für Behinderte und alte Menschen im öffentlichen Raum werden erlassen.

1977 beschließt der Europarat eine Resolution über die Anpassung des Wohnungsbaus und der damit verbundenen Umgebung an die Bedürfnisse behinderter Personen. 1981 rufen die Vereinten Nationen zum ersten Mal das Internationale Jahr der Behinderten aus. Motto: *Einander verstehen – miteinander leben*. 1988 findet im Museum of Modern Art in New York die Ausstellung *Designs for Independent Living* statt. Damit wird klar, dass Menschen mit eingeschränkten Fähigkeiten ein Marktpotenzial bieten. Die UNO beschließt 1993, zukünftig jährlich am 3. Dezember den Internationalen Tag der Behinderten zu begehen. 1995 wird die Erklärung

von Barcelona verabschiedet, in deren Folge sich die katalanische Hauptstadt einmal mehr als europäische Modellstadt qualifiziert, indem sie die „Stadt für alle“ zu ihrem verbindlichen Programm erklärt, das sie Schritt für Schritt realisiert.⁴

2003 proklamiert der Europarat das Europäische Jahr der Menschen mit Behinderung und gibt damit den Anstoß zum *Access for all – Studentenwettbewerb* der Schindler Holding Ltd., der seitdem alle zwei Jahre europaweit durchgeführt wird.⁵

Diese Chronologie des Fortschritts zeigt, dass es selbst in den demokratisch verfassten, hoch entwickelten Industrienationen immerhin zwei Generationen gedauert hat, um einer an und für sich einfachen und selbstverständlichen Lebensqualität – wie die physische und rechtliche Barrierefreiheit – gesellschaftliche Anerkennung zu verschaffen und ein entsprechendes Handeln auszulösen. Doch *Access for all* ist damit noch nicht verbunden! Ausnahmen sind eher die Regel. Solange Städte damit werben können, barrierefrei zu sein, wie zum Beispiel Illingen im Saarland oder die Stadt Esch-sur-Alzette in Luxemburg, die den ersten „Zugänglichkeitsplan“ in Europa aufgestellt hat⁶, wird das allgemeine Dilemma erst so richtig deutlich.

Zugang besitzt nicht den Status eines gesellschaftlichen, ökonomischen, technischen

und kulturellen Leitbildes, wie es aktuell der Nachhaltigkeit zukommt. So entfaltet *Green Building* weit mehr als *Universal Design* unmittelbare und weitreichende Wirkung auf die Bau- und Planungsgesetzgebung, den Bau- und Immobilienmarkt oder die Energie- und Konsumgüterindustrie.⁷

Ein Erklärungsmuster für die vergleichsweise rasante Durchsetzung der *Sustainability for all*, die mit der Agenda-21-Initiative in Rio de Janeiro 1992 startete und zum Beispiel mit dem *US Green Building Council* einen weltweit agierenden Markt-Promotor gefunden hat, könnte darin liegen, dass es den Akteuren gelungen ist, „grüne“ Standards systemimmanent sowohl in die ökonomische und technische Kultur der Moderne als auch in die entsprechenden Lebensstilmilieus zu integrieren. Denn obwohl nachhaltige Entwicklung die überlebensnotwendige Konsequenz des ungehemmten Ressourcenverbrauchs und der Zerstörung der natürlichen Lebensgrundlagen ist, traut man den Wirkkräften, die das Problem verursacht haben, offensichtlich zu, es auch erfolgreich lösen zu können.

Access for all kann daraus nur lernen: Eine erfolgreiche Durchsetzungsstrategie würde sinngemäß alles daran setzen, Zugang in den Kanon der Moderne als nächste Stufe des Fortschritts zu implantieren – und ihr damit den Stempel aufzudrücken!

Weimar feiert 2009 den 90. Jahrestag der Bauhaus-Gründung. Wir erinnern uns: Die Protagonisten der Moderne um Walter Gropius sind von der Sehnsucht nach der „absoluten Gestalt“ erfüllt. Sie bauen auf Forschung statt auf Konvention. Ihr Aufbruch in die Architektur und die Stadt „der Maschinen und Fahrzeuge“ sowie ihr „Streben nach immer kühneren Gestaltungsmitteln, um die Erdschwere in Wirkung und Erscheinung schwebend zu überwinden“, beflügelt weltweit jene, die eine neue, eine bessere Welt bauen wollen: für alle!

Das Programm des Bauhauses überträgt kongenial die Grundprinzipien der technischen Zivilisation – Arbeitsteilung, Rationalisierung, Verwissenschaftlichung, Medialisierung – auf die Lehre und Praxis der Architektur. An dem Vorsatz, den Dingen auf den Grund zu gehen, sie so zu konstruieren, dass sie endlich „richtig“ funktionieren, sie „aus ihrer individuellen Beschränkung zu befreien und sie zu objektiver Gestaltung emporzuheben“, hat sich bis heute im Grundsatz nichts geändert. Gleichwohl gilt: Das Gründungsversprechen der „Internationalen Architektur“, „die Bauten unserer Umwelt aus inneren Gesetzen zu gestalten, ohne Lügen und Verspieltheiten“,⁸ hat es nicht vermocht, jenen auf instrumenteller Vernunft und dem Primat des Fortschritts basierenden „inneren Gesetzen“ den entscheidenden *Access* in Form eines Grundgesetzartikels beizufügen, der allen

7 www.usgbc.org

8 Walter Gropius, *Internationale Architektur*, Mainz und Berlin 1981.

Menschen das Recht garantiert, ihre Umwelt und die Bauten darin unabhängig von körperlichen und geistigen Fähigkeiten ganz selbstverständlich, selbständig und selbstbestimmt nutzen zu können.

Auch wenn die Debatte um den Bauhaus-Stil immer noch leidenschaftlich kontrovers geführt wird, ist doch im Gegensatz zu dieser mittlerweile historisch einzuordnenden Ästhetik der Moderne deren bau- und raumstrukturelle Kraft ungebrochen wirksam. Und da erweist sich die sozialstaatlich geprägte Industriegesellschaft im Hinblick auf die Frage, welche Zugänge sie zur gebauten Umwelt eröffnet, von durchaus ambivalenter Qualität: Einerseits ermöglicht sie – potenziell für alle – bis dato ungeahnte Zugangsrechte und Zugangschancen, indem sie der Masse der Bevölkerung spätestens in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu auskömmlicher Arbeit und bescheidenem Wohlstand, zu menschenwürdigem Wohnen, zu Waren in Hülle und Fülle, zu Bildung und Ausbildung, zur Teilhabe an Kultur und Religion, zu Mobilität und Gesundheitsfürsorge oder zu sicherer Energie und sauberem Wasser verhilft. Insofern werden die Hoffnungen auf die Befreiung von Beschränkungen nachhaltig erfüllt.

Auf der anderen Seite baut die Moderne neue Barrieren auf – und dies ist gerade ihrem überragenden Erfolg geschuldet. Zum Beispiel erschließt sie die Landschaft für das Wohnen

außerhalb der Stadt. Indem die suburbane Lebensweise mehr und mehr zum allgemeinen Standard wird, wächst die Trennung zwischen Wohnen und Arbeiten, Wohnen und Einkaufen, Stadtmitte und Suburbia. Landschaft wird verbraucht. Suburbia für alle heißt in den USA dann: Sprawl.

Mobilität nimmt den Charakter von Arbeit und Zwang an. Von verlorener Lebenszeit ist die Rede, wenn das Pendeln zum Alltag wird. Individualisierung und Wohlstand lösen Schritt für Schritt traditionelle Bindungen an den Ort, an das Quartier, innerhalb der Familie und der sozialen Schicht auf. Der Abstand zwischen Jung und Alt, Arm und Reich, Kindern und Eltern nimmt gerade auch räumliche Dimensionen an, die immer schwerer beiläufig zu überwinden sind. Auch das Tempo der Moderne ist nicht für alle durchzuhalten. Immobile Menschen geraten ins Abseits. Das gilt im übertragenen Sinne auch für die Kommunikationswege der digitalen Medien. Hier scheiden sich klar diejenigen, die souverän deren Potenziale in ihren Berufs- und Lebensalltag zu integrieren wissen, von jenen, die allein passiv konsumierend am Netz hängen. Den vergleichsweise größten Erfolg verzeichnen die modernen Lebensverhältnisse in der ungeheuren Steigerung der Lebenserwartung. In den USA beträgt sie zu Beginn des 20. Jahrhunderts knapp 50 Jahre. Anfang des 21. Jahrhunderts sind es 76 Jahre. 85 % der heute

Lebenden werden älter als 65 Jahre. Die Zahl der Hundertjährigen wird von 60 000 im Jahr 2007 voraussichtlich auf 214 000 im Jahr 2020 ansteigen.⁹ Nun lernt eine alternde Gesellschaft Behinderung als Normalfall zu akzeptieren und nimmt dabei Barrieren wahr, die sie selbst direkt und indirekt aufgerichtet hat.

Walter Gropius spricht im Vorwort zur 2. Auflage der *Internationalen Architektur* 1927 vom „Sinn des neuen Bauens: [als] Gestaltung von Lebensvorgängen“. Dies kann für das Bauhaus-Zeitalter nur in der radikalen Auflösung von Komplexität münden, „[...] in der Gliederung aller Baueinheiten nach den Funktionen der Baukörper, der Straßen, der Verkehrsmittel.“

Die Logik der funktionalistischen Moderne, ihr Insistieren auf eine „objektive Gestaltung“ muss heute zu einer diametral entgegengesetzten Schlussfolgerung führen: Klimawandel, demografischer Wandel, Urbanisierung und Wissensökonomie als neue Paradigmen im Rahmen einer im Vergleich zum Jahrzehnt der Bauhaus-Gründung weltweit dreimal höheren Bevölkerungszahl von nahezu 7 Milliarden Menschen, die bis 2050 auf 9 Milliarden ansteigen dürfte, binden eine nachhaltige Entwicklung an die räumliche Kompaktheit komplexer Funktionsmischung an.

Die Erfolgsgeschichte der Moderne basiert auf der Abwendung von der Stadt traditionellen Typs, die der deutsche Städtebauer und Urba-

nist Klaus Humpert als „Behälterstadt“¹⁰ charakterisiert. Komplexität ist im Industriezeitalter nicht kompakt beherrschbar. Vielfalt auf engem Raum – Grundbedingung von Urbanität im europäischen Sinne – muss kontextorientiert gestaltet werden, sollen Synergien und nicht Konflikte das Miteinander prägen. Daher gehen Architektur und Access eine immer engere Verbindung ein, je urbaner die Lebensverhältnisse werden.

Die Autorinnen und Autoren zeigen Access for all an aktuellen und prototypischen Fallbeispielen. Sie machen anschaulich, welche Zugänge zum gebauten Raum heute schon existieren, welche Strategien sich bewähren und welche Maßnahmen greifen. Wir erfahren, dass Zugang für alle mehr und mehr Zugang für Individuen mit spezifischen Bedürfnissen und Erwartungen bedeutet – etwa wenn es gilt, in der Megacity sein Ziel ohne Umwege zu erreichen; das Stadtquartier mit zu gestalten, in dem man lebt oder dem man sich zugehörig fühlt; mit dem Auto mobil zu sein, das man mit anderen teilt; mit den großen Denkern das Glück des Daseins zu entdecken; in kleinen Schritten den Alltag komfortabler zu gestalten oder im virtuellen Raum mit den Augen zu hören und den Ohren zu sehen.

Die Reihe der Themen und Orte, an denen sich avancierte Zugangsszenarien studieren lassen, ist selbstverständlich nicht vollständig.

9 www.design.ncsu.edu/cud/about_ud/udhistory.htm
Center for Universal Design, College of Design, North Carolina State University.

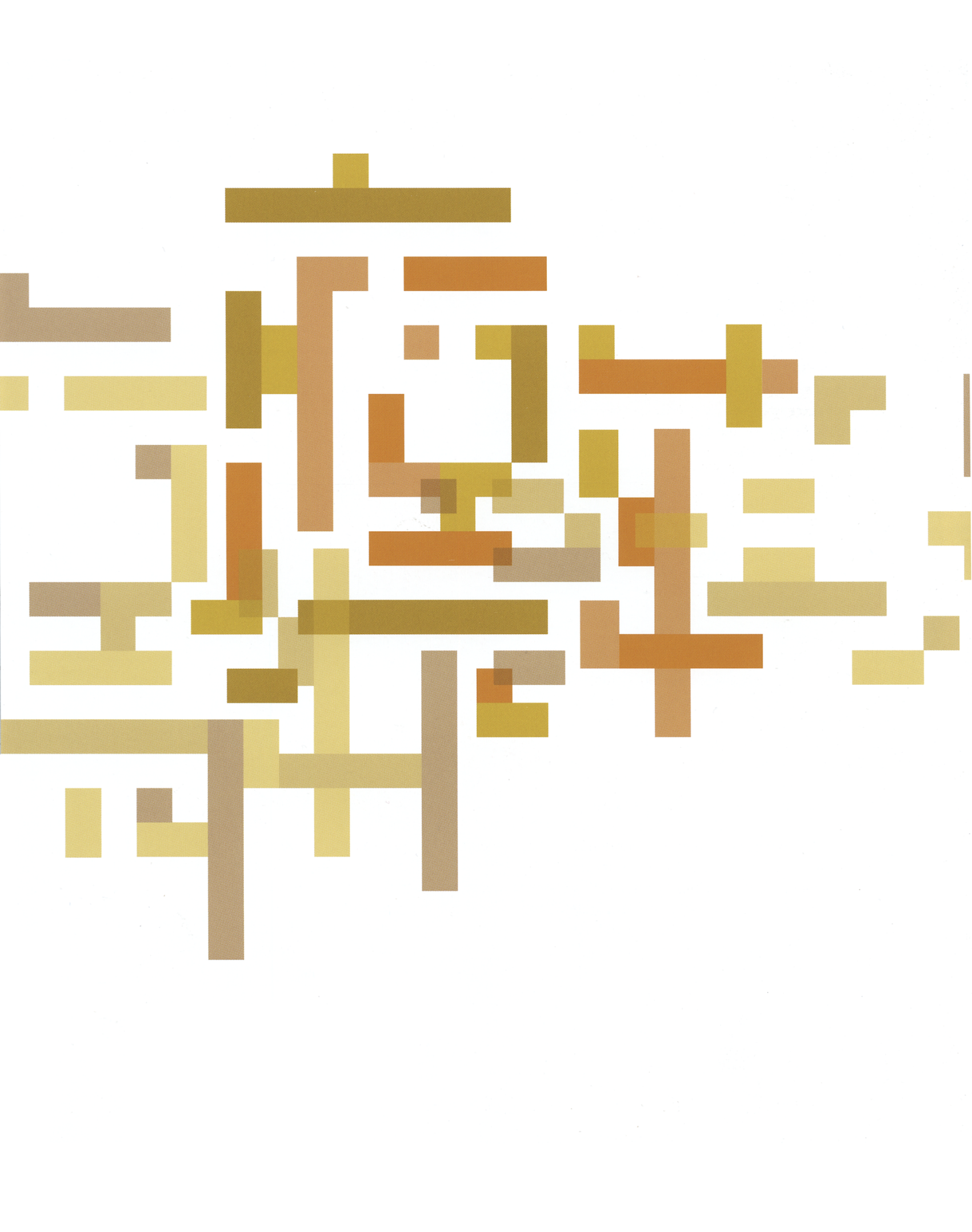
10 Klaus Humpert, Klaus Brenner, Sybille Becker,
Fundamental Principles of Urban Growth, Wuppertal 2002.

11 Jeremy Rifkin, *Access – Das Verschwinden des Eigentums*, Frankfurt 2000 (Originalausgabe: *The Age of Access*, New York 2000).

Wichtige Aspekte können nur am Rande oder gar nicht angesprochen werden. Dazu zählt vor allem die absehbare Tendenz, Zugang zu privilegieren, also künstlich zu verknappen, um auf diese Weise Kapital daraus zu schlagen. Jeremy Rifkin hat in *Access – Das Verschwinden des Eigentums* als Erster auf dieses Phänomen hingewiesen. Eines seiner Beispiele unter dem Stichwort *Zugang als Lebensform*¹¹ ist die mittlerweile auch in Europa um sich greifende Privatisierung von Wohnquartieren in Gestalt der Gated Communities. Sie lassen Zugang für wenige, die sich in

ein Lebensstilmilieu einkaufen und dafür bislang elementare Eigentumsrechte aufzugeben bereit sind, zum Konsumprodukt werden. Dies kann nur als Menetekel der Flucht vor der Komplexität und den Widersprüchen der urbanen Zivilisation gedeutet werden.

Dagegen muss sich eine *Architektur des Zugangs* einer aufklärerischen Maxime verpflichten und den gebauten Raum als ein Instrument begreifen, das für alle im 21. Jahrhundert Freiheit, Nachhaltigkeit und Schönheit zu erreichbaren Zielen werden lässt.

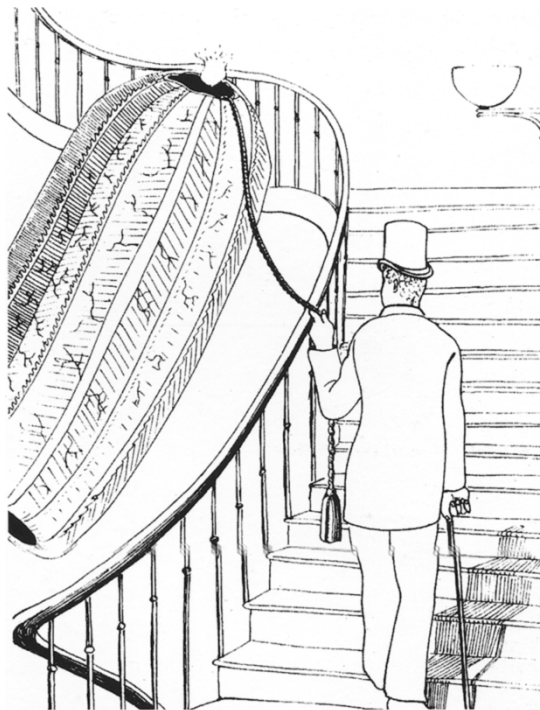


Elevation – Eine Kulturgeschichte von Aufzug und Lift Jeannot Simmen

Der Traum einer vertikalen Eroberung, die christliche Himmelsleiter, wird in der Moderne technisch realisiert. Der Lift, unsere profane und erdgebundene Himmelfahrt, überwindet Schwere, erleichtert die körperliche Last. Die Forderung *Access for all* bleibt gegenüber der Vertikalen problematisch. Wir vermögen allein mit mechanischen Hilfsmitteln die Lotrechte zu überwinden, von der Leiter bis zum High-Speed-Lift.¹

Moderne Bequemlichkeitstechnik überwindet Ermüdung und Erschöpfung

„Amerika“, jenes viel versprechende, verheißungsvolle Wort und der Traum eines neuen Lebens, war Titel² von Franz Kafkas unvollendetem Roman, in dem dieser das Fremde einer fernen Welt schilderte. Der Protagonist, Karl Roßmann, wurde siebzehnjährig von seinen armen Eltern „nach Amerika geschickt“, weil „ihn ein Dienstmädchen verführt und ein Kind von ihm bekommen hatte“. ³ Der jugendliche Held bewundert vor der Ankunft vom Schiff aus die monumentale „Freiheitsgöttin ... ‚So hoch‘, sagte er sich. Staunend steht er in New York vor den hohen Häusern, wo man vom Balkon mit dem Operngucker auf die Straße hinunterschaut“, so Franz Kafkas Imagination. Karl Roßmann findet in New York einen Job als Liftboy in einem Hotel. „Schon nach der ersten Woche sah Karl ein, dass



Max Ernst, „Baudelaire rentre tard“, 1922, Tuschzeichnung.

er dem Dienst vollständig gewachsen war. Karl lernte die kurzen tiefen Verbeugungen ... die man von den Liftjungen verlangte und das Trinkgeld fing er im Fluge ab.“ Durch den Besuch des entfernten Bekannten Delamarche ist er gezwungen, seine Kabine zu verlassen, und verstößt gegen die ‚Dienstordnung der Lifts‘.⁴ Vom Unglück und von der Polizei verfolgt, flüchtet Roßmann in die Hochhaus-Wohnung des

Bekannten. „Wir sind gleich oben“, sagte Delamarche einige Male während des Treppensteigens, aber seine Voraussage wollte sich nicht erfüllen, immer wieder fügte sich an eine Treppe eine neue an, in nur unmerklich veränderter Richtung. Einmal blieb Karl sogar stehen, nicht eigentlich vor Müdigkeit, aber vor Wehrlosigkeit gegenüber der Treppenlänge. „Die Wohnung liegt ja sehr hoch“, sagte Delamarche, als sie weitergingen, „aber auch das hat seine Vorteile. Man geht sehr selten aus, den ganzen Tag ist man im Schlafrock, wir haben es sehr gemütlich. Natürlich kommen in diese Höhe auch keine Besuche herauf.“

Franz Kafkas Wehrlosigkeit gegenüber der Treppenlänge beschreibt präzise eine neue Zivilisationskrankheit, die psychophysische Erschöpfung. Keine mechanisch sichtbare Verletzung war die Ursache, sondern eine unsichtbare Erkrankung der Nerven. Die Neurasthenie erweist sich als Schutz- und Abwehrmechanismus des Körpers gegenüber den neuen Anforderungen der Gesellschaft.⁵ Kafkas „Amerika“ schildert die europäische Verunsicherung durch die damals neuartigen Höhen. New Yorks Vertikale wird zur traumatischen Anstrengung des schweren Körpers, Höhe verheißt – bei fehlendem Aufzug – Ermüdung und Erschöpfung als Folge des hektischen Lebens in der modernen Industriestadt. Die Ermüdung erweist sich „als die Schwelle zwischen dem Körper und den



Holzkabine Kaufhaus Lord & Taylor, New York 1870; dampfbedriehene Aufzuganlage von Otis mit Seilsteuerung.

Anforderungen der Gesellschaft, ein Hindernis, das es zu eliminieren gilt.“⁶

Die amerikanischen Hochhäuser wurden bis 1930 in Europa „Turmhäuser“ genannt und werden in der Tradition der Kirchtürme als solitäre Monumente in der Cathedral-Nachfolge beschrieben: „Der Büroturm ist höchster künstlerischer Wirkung fähig, aber er darf nur als große Ausnahme, etwa als nur einmal erscheinende Betonung im Gesamtbild der Stadt, als Rathaus oder als einziges zentrales Geschäftshaus zugelassen werden“, so Werner Hegemann.⁷ In den Metropolen wird der Aufzug das Remedium: Technik wird gegen Hektik und Ermüdungsmanie eingesetzt. Der Fahrstuhl wird um 1880 zu einer Einrichtung, die beispielsweise in „sämtlichen komfortabler eingerichteten Hotels der größeren Städte sich einzubürgern angefangen hat“.⁸ Es ist ein durchaus langwieriger

1 Der moderne Lift erschließt das bis vor kurzem welthöchste Haus IOI in Taiwans Hauptstadt Taipeh, das 508 Meter misst, in 37 Sekunden mit 50 km/h! Eine schwindelnde Position: „Der starke Wind ... lässt den Turm hin- und herschwanken. Man fühlt sich wie betrunken ...“ (Susanne Lenz, *Berliner Zeitung* 26.10.2007). Seit März 2008 ist das Burj Dubai mit 818 Meter das höchste Gebäude der Welt. Die Fertigstellung ist für Dezember 2009 geplant.

2 Franz Kafkas publizierte 1913 das erste Kapitel „Der Heizer. Ein Fragment“. 1927 edierte Max Brod den Text unter dem Titel „Amerika“. Der Titel „Der Verschollene“ fand sich in einem Brief Kafkas an Felice Bauer vom 11.11.1912.

3 Franz Kafka, *Der Verschollene*, hrsg. von J. Schillemeit, Frankfurt a. M. 1983, S. 7, 289 f.



Lift-Mechanik kontra Entrée/Treppenanlage, Paris um 1910; Einbau ins „Treppenauge“.



Aufzug in Paris um 1920; Integration der Aufzugsanlage ins Entrée: Geometrisch klare Linienführung horizontal/vertikal.

Prozess, der Fahrstuhl ist zunächst umstritten, es heißt, Technik sei hässlich, passe nicht in das Gebäude und koste viel Geld. Habituell als die moderne und normale Komfort-Ausstattung erstklassiger Gebäude wird der umstrittene Aufzug erst nach Jahrzehnten.

Der Access for all der ermüdeten und erschöpften Stadtbewohner wird durch den mechanischen Vertikaltransport möglich, verändert aber die Architektur, das Ensemble von Entrée und Treppenanlage, die Visitenkarte des Gebäudes. Der Einbau von Liftanlagen im großbürgerlichen Wohngebäude aktualisiert den Konflikt zwischen der „Ecole des Beaux-Arts“ und dem Polytechnikum, also zwischen Architekt und Ingenieur. Die Treppenhausanlage erhält Konkurrenz durch ein technisches Gerät, das damals als fremdartig, mechanisch und hässlich empfunden wurde. Fahrstuhl – Auf-

zug – Lift stellen drei technische Entwicklungsstufen der mechanischen Vertikalfahrt dar. Alle sind aber klar definierbar als geführte Last. Die Fahrt verläuft längs von Führungsschienen als „Fahrbahn“. Der Terminus „geführte Last“ schließt andere Fördergeräte aus, so zum Beispiel den Kran, die Laufkatze, die Seilbahn oder auch den Skilift.

Drei Erfindungen zum modernen Lift

Historisch betrachtet verwandeln drei Erfindungen den Förderkorb oder Warenaufzug zum modernen Personenlift. Diese drei Erfindungen ermöglichen eine nutzbringende und bequeme Erschließung des Wolkenkratzers. Alle stammen aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, zwei sind deutsche Errungenschaften, eine stammt aus Amerika.

4 Im Hotel „der niedrigste und entbehrlichste Angestellte in der ungeheueren Stufenleiter der Dienerschaft dieses Hotels“, Kafka, op.cit., S. 213, Zitate S. 187 f., 225 ff.

5 Jeannot Simmen, *Vertigo. Schwindel der Modernen Kunst*, München 1990, S. 11–28; vgl.: Jeannot Simmen; Uwe Drepper, *Der Fahrstuhl. Die Geschichte der vertikalen Eroberung*, München 1984, S. 57 ff., 136 ff., 220 f.

6 Anson Rabinbach, „Der Motor Mensch“, in: Tilmann Buddensieg; Henning Rogge (Hrsg.), *Die nützlichen Künste*, Berlin 1981, S. 129.

7 Werner Hegemann, *Amerikanische Architektur und Stadtbaukunst*, Berlin 1925, S. 11.

8 Ibid.