

# Neue Liftnormen für Euroland

**(ma) In Europa sind neue Normen für die Gestaltung von Aufzügen in Erarbeitung, die auch für die Schweiz verbindlich sein werden. Der 27-seitige Entwurf wird mehrheitlich begrüsst. Umstritten ist jedoch die normative Festlegung von Mindestgrössen für Aufzugskabinen.**

Der Lift hat beim behindertengerechten Bauen oft einen entscheidenden Stellenwert. Von seiner Existenz und von seiner Benutzbarkeit hängt es ab, ob auch die Welt der Ober- und Untergeschosse für alle zugänglich ist. Die Bedeutung eines Liftes wird immer wieder stark unterschätzt. Vom Lift profitieren nicht nur die 350'000 Gehbehinderten und 30'000 Rollstuhlfahrer/innen in der Schweiz. Neben Eltern mit Kleinkindern oder Menschen mit Rückenproblemen ist es nicht zuletzt auch die Wirtschaft, die beim Vertrieb ihrer Produkte in hohem Masse vom Lift profitiert. Gerade KMUs sind z.B. ausserhalb der eigenen vier Wänden auf eine gut funktionierende bauliche Infrastruktur angewiesen, damit der Waren- und Dienstleistungsaustausch nicht durch Barrieren behindert oder sogar verunmöglicht wird.

## Wer bestimmt die Standards

Mit dem Bundesgesetz über die Beseitigung technischer Handelshemmnisse von 1996 sind die Europäischen Aufzugsrichtlinien (EN 81) auch für die Schweiz bei der Installation von Liften massgebend geworden. Dadurch wird nicht nur eine Anpassung an unser europäisches Umfeld erforderlich, sondern auch eine interkantonale Harmonisierung der Liftvorschriften. Die europäischen Aufzugsrichtlinien verlangen selbstverständlich auch, dass wenigstens ein Aufzug pro Gebäude für den Transport von Behinderten

Personen geeignet sein muss. Im Auftrag der EU wurde jetzt durch die CEN (Europäisches Komitee für Normung) ein Norm-Entwurf für die behindertengerechte Gestaltung erarbeitet und den CEN-Mitgliedern zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Schweizer Normenvereinigung ist durch einen Fachmann der Firma Schindler Aufzüge vertreten. Präsiert wird das Komitee vom Holländer und Rollstuhlfahrer Bas Treffers, der auch Mitglied des europäischen Behindertenforums der EU ist.

## Der Entwurf im Überblick

Bis auf wenige Ausnahmen entsprechen die vorgeschlagenen Anforderungen und Standards auch unseren Vorstellungen. Die wesentlichsten Einwendungen, die wir aus Sicht der Schweizerische Fachstelle angebracht haben sind:

- Die Norm sollte besser und transparenter strukturiert werden.
- Die Prioritätensetzung und Gewichtung der vielfältigen Anforderungen muss in einigen Punkten nochmals überdacht werden.
- Es ist zu überprüfen, ob die Bedürfnisse von Hörbehinderten genügend berücksichtigt sind.
- Es sind Kriterien für die Zulässigkeit der unterschiedlichen Kabinengrössen erforderlich.

## Welche minimale Kabinengrösse?

Das ist die einzige Frage, die bei dieser Norm als fundamentaler Punkt umstritten ist. Schon im Komitee hat diese Frage zu hitzigen Debatten und roten Köpfen ge-

führt. Der jetzt vorliegende Vorschlag ist ein Mehrheitsbeschluss, von dessen Richtigkeit aber nicht alle überzeugt sind.

## Bisher ein universeller Konsens

Vergleicht man die vielen nationalen Normen für behindertengerechtes Bauen, so stellt man eine ungerechtfertigte Anzahl von Unterschieden fest. Die Bedürfnisse der Behinderten sind nämlich auf der ganzen Welt in etwa die selben. Die minimale Liftgrösse von 1.10 x 1.40 m gehört zu den wenigen Anforderungen, welche praktisch in den meisten Normen identisch ist. Dies auf Grund einer seit über 20 Jahren universell anerkannten ISO-Norm.

## Ausschluss oder Komfortsteigerung ist nicht dasselbe!

Realistischerweise ist es in der Praxis nur selten möglich, eine in allen Details perfekte Behindertengerechtigkeit zu verwirklichen. Damit behindertengerechtes Bauen genügend bedürfnisgerecht umgesetzt wird, sind deshalb alle Massnahmen immer nach dem Beurteilungsraster von

- absoluten Barrieren und
- relativen Hindernissen

zu unterscheiden.

Es muss wenigstens gewährleistet sein, dass die absoluten Barrieren vermieden oder beseitigt werden. (Als absolute Barrieren gelten bauliche Benachteiligungen, die einen vollständigen Ausschluss von Menschen zur Folge haben).

Dieses Prinzip gilt es gerade auch bei der Festlegung von (Lift-)Normen zu beachten. Das bedeutet u.a., dass die Mindestgrösse der Kabine einen anderen Stellenwert als die Beleuchtung oder die Tastengrösse hat. Sogar die Bedie-

nungshöhe der Tastaturen hat eine geringere Priorität, da eine Begleitperson im Notfall kompensatorisch behilflich sein kann, was bei einer zu kleinen Liftkabine nicht möglich ist.

### Unverantwortliches Minimum?

Im Norm-Entwurf werden drei Kabinentypen von unterschiedlicher Grösse als rollstuhlgängig taxiert. Auffällig ist, dass der Typ 1 gegenüber dem, was bisher als Minimum propagiert wurde, reduzierte Dimensionen aufweist.

Die drei verschiedenen Lift-Typen werden nach ihren Eigenschaften unterschieden. Es werden jedoch keine Kriterien aufgeführt, in welchen Situationen diese drei unterschiedlichen Kabinengrössen eingesetzt werden dürfen.

Die Norm sieht hingegen vor, dass es den CEN-Mitgliedländern freigestellt ist, einen der drei Typen als nationales Minimum für die Kabinengrösse festzulegen. Südeuropäische Länder und Vertreter der Liftindustrie haben sich damit in der Kommission durchgesetzt; nicht der Typ 2 soll als universeller Mindeststandard gelten, sondern auch Typ 1 darf als gene-

relles Minimum in den Gesetzgebungen definiert werden.

### Vorteile

Als Hauptargument für die Propagierung von Typ 1 als neue Mindestgrösse wird u.a. angeführt, dass der Typ 1 sämtliche bisherigen Kleinstlifte ersetzen soll. Damit würden zukünftig gar keine Standard-Kabinen mehr angeboten, in denen nicht mindestens ein Handrollstuhl (0.70 x 1.20m) Platz findet. Dieses Ziel ist sehr erstrebens- und begrüßenswert. Es stellt sich jedoch die Frage, ob es gerechtfertigt und erforderlich ist, als Preis dafür Typ 2 als primäre Mindestgrösse fallenzulassen.

### Nachteil

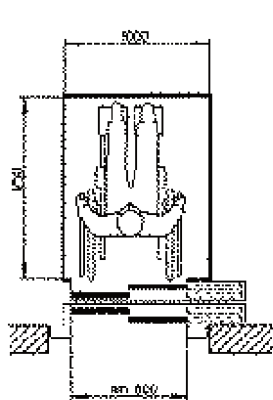
Für 10-15% aller Rollstuhlfahrer/innen ist ein Lift von Typ 1 gar nicht oder nur beschwerlich benutzbar (größerer Rollstuhl, gestrecktes Bein, beschränkte Geschicklichkeit, auf Begleitpersonen angewiesen, etc.). Der erhöhte Platzbedarf dieser Menschen ist in der Regel die Folge einer starken Behinderung, die sie oft zwingt, in einem Heim zu wohnen. Wenn mit einem Lift vom Typ 2 (= in 99 %

aller Fälle benutzbar) wenigstens der Zugang zu Kino, Theater, Restaurant, Freizeitzentrum etc. garantiert ist, darf für Bauten mit Publikumsverkehr niemals ein allgemeiner Mindeststandard vom Typ 1 postuliert werden. Ein Ausschluss von 10-15% von Rollstuhlfahrer/innen ist nicht verantwortbar und widerspricht sämtlichen Antidiskriminierungsbestrebungen.

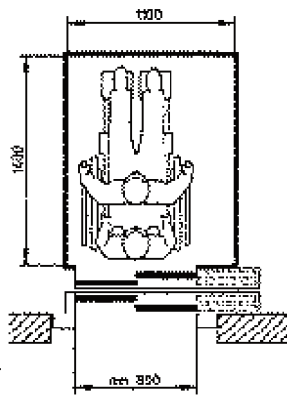
### Fazit

Eine Kabinengrösse von 1.10 x 1.40 m muss weiterhin als generelle Mindestgrösse gelten. Eine Kabine vom Typ 1 darf nur dort, wo Typ 2 nicht realisierbar ist, als Minimum gelten (z.B. bei Altbauten mit beschränktem Platz oder für einzelne Wohnbaukategorien).

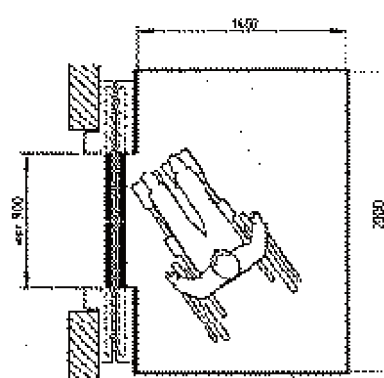
*Eine Diskussion dieser Thematik mit dem Schweizer Vertreter im CEN-Komitee ist an der Bauberatertagung vom 19.11.99 in Zürich vorgesehen.*



**Typ 1:** Damit wird neu auch eine Kabine von lediglich 1.00 m Breite und 1.25 m Länge als minimal rollstuhlgängig taxiert.



**Typ 2:** Entspricht der bisher als Minimum propagierten Kabinengrösse von 1.10 x 1.40 m



**Typ 3:** Diese Kabinengrösse von 2.00 x 1.40 m erlaubt ein 180°-Drehung und ist mit 100 % aller Rollstuhltypen nutzbar.