

Abstract

Die vorliegende Dissertation an der Fakultät VI Planen Bauen Umwelt der Technischen Universität Berlin von Sabine Hopp (Darmstadt) untersucht die Wechselwirkung von Stadt und Barrierefreiheit anhand eines Vergleichs zwischen Zürich (Schweiz) und Darmstadt (Deutschland). Die Basis der Methodik bildeten insbesondere Interviews mit Experten und Betroffenen sowie nationale und internationale rechtliche Definitionen und Gesetze im Kontext mit Barrierefreiheit und Behinderung. Eine Zielsetzung dieser Forschungsarbeit ist, eine stärkere Sensibilisierung bei Architekten, Planungsverantwortlichen als auch innerhalb der Gesellschaft gegenüber den (baulichen) Problemen der Menschen mit Handicap zu erreichen. Personen mit einer Beeinträchtigung müssen keinesfalls immer von einer angeborenen oder chronischen Behinderung betroffenen sein. Inkludiert sind ebenso Personen, die durch einen Unfall (temporär) behindert, Senioren, Kinder oder Kleinwüchsige, die in der Mobilität oder Motorik eingeschränkt sind sowie Personen, die durch ihre (fremde) Sprache in der alltäglichen Kommunikation behindert werden. Somit ist eine immens große Zielgruppe von Einschränkungen irgendwelcher Form im alltäglichen Leben betroffen, daher auch die Begriffe `Barrierefreiheit für Alle` oder `Design for All` sowie `Access for All`. Zugänglich- und Nutzbarkeit der (gebauten) Umwelt sind daher wichtige Kriterien für die Integration.

In beiden Städten fungieren der Hauptbahnhof und das angrenzende Areal als Fallbeispiele. Hauptbahnhöfe symbolisieren wie fast keine andere adäquate öffentliche Institution Urbanität, Mobilität, Erreichbarkeit sowie Transferräume in der gesellschaftlichen Wahrnehmung. Daher ist eine möglichst uneingeschränkte Nutzung der Bahnhöfe für alle Menschen sicherzustellen. Personen mit einer Beeinträchtigung sind grundsätzlich verstärkt auf den ÖPNV inklusive Bahn angewiesen. Sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland wird dieser Anspruch im jeweiligen Behindertengleichstellungsgesetz^{1,2} festgehalten.

Anhand der Analyse zeigen sich Lösungen bzw. Defizite, die umgesetzt wurden oder abgebaut werden sollen. Ziel soll eine integrative sowie innovative Architektur sein, demgemäß nicht nur das Abarbeiten bestehender Normen des behindertengerechten Bauens, sondern progressive sowie spannende Umsetzungen im laufenden Planungsprozess. Solche Maßnahmen weisen einen wirtschaftlichen sowie ästhetischen Vorteil gegenüber nachträglich adaptierten Lösungen auf. Wie solche Vorschläge, teils sehr elementar in der Umsetzung aussehen können, wird am Bahnhof Zürich sowie Darmstadt und deren angrenzende Zonen aufgezeigt.

¹ Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, SR 151.3) vom 13. Dezember 2002 in Kraft ab dem 1. Januar 2004

² Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vom 27. April 2002 zuletzt geändert am 19. Dezember 2007