**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung

**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

**Band:** 88 (1970)

**Heft:** 15

**Artikel:** Schaffhausen und die N4: ein Kapitel stadtnaher Nationalstrassenplanung

**Autor:** Thommen, H.W.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-84480

**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:** 07.01.2026

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

1958 bis 1964 zwischen Koblenz und Thionville ausgebaut und wird seither konsequent mit dem Ziel der Verbindung Ruhrgebiet–Marseille fortgesetzt.

6. Mit dem Ausbau des *Rheins* auf 2,10 m Fahrwassertiefe in südlicher Richtung bis Lauterburg wurde 1965 begonnen. Für den anschliessenden Abschnitt zwischen Lauterburg/Neuburgweiler und Strasbourg ist im Jahr 1969 zwischen Frankreich und Deutschland ein Vertrag abgeschlossen worden.
7. Für die Verbindung *Rhone–Rhein* liegen drei Varianten vor: Saône–Canal de l'Est–Mosel–Rhein, Saône–Grand Canal d'Alsace–Rhein und Lyon–Genf–Transhelvetischer Kanal–Koblenz am Hochrhein. Zur Zeit wird lediglich im Raum Mulhouse-Bourogne gebaut, um diesen Abschnitt für das Europaschiff an den Grand Canal d'Alsace bzw. die Rheinwasserstrasse anzuschliessen. Die letztgenannte Variante ist gegenwärtig in den Hintergrund getreten.
8. Der Ausbau des *Hochrheins* zur Grossschiffahrtsstrasse wird demnächst Gegenstand von Verhandlungen zwischen Baden-Württemberg und der Schweiz sein.
9. An der Wasserstrassenverbindung *Rhein–Main–Donau* wird seit Jahren gearbeitet. Vom Umschlagshafen Forchheim am Main soll als nächstes Etappenziel Nürnberg 1972 erreicht werden. Das letzte Teilstück Nürnberg–Regensburg soll bis 1981 erstellt sein.
10. Die Verbindung der *Elbe* (bzw. des Seehafens Hamburg) mit dem *Mittellandkanal* ist seit dem Jahr 1968 im Bau.
11. Über die Nord-Süd-Verbindung *Oder–Donau* werden seit einiger Zeit umfassende technische und wirtschaftliche Studien durchgeführt.
12. Die Ausbauarbeiten im *Po* bis Cremona sind weit fortgeschritten, und die Neubauarbeiten am Kanal Cremona–Mailand wurden 1965 begonnen. Mailand soll 1972 erreicht sein. Die Weiterführung dieser Wasserstrasse bis zum Langensee bildet zur Zeit Gegenstand der parlamentarischen Behandlung.

# Schaffhausen und die N 4

DK 711.7

Ein Kapitel stadtnaher Nationalstrassenplanung von **H. W. Thommen**, Zürich

Von den Nationalstrassen, deren Netz durch die seinerzeitige Planungskommission des Eidg. Departementes des Innern entworfen und in der Folge durch die Bundesversammlung bzw. den Bundesrat verbindlich festgelegt wurde, besteht die N 4 aus zwei getrennten Abschnitten: erstens von Seedorf/Flüelen am oberen Ende des Urnersees über Brunnen, Seewen, Immensee und Cham nach Zürich und zweitens von Winterthur über Schaffhausen nach unserer nördlichen Landesgrenze bei Bargen. Sie bildet damit nicht nur eine Verbindung zwischen den soeben erwähnten Gebieten und Orten des schweizerischen Inlands. Wesentlicher ist im Grunde ihre Aufgabe als internationaler Verkehrsweg, nämlich als Bindeglied zwischen Gotthard und Innerschweiz einerseits, süddeutschem Raum östlich des Schwarzwalds mit Stuttgart als Schwerpunkt anderseits. Diesem ihrem Charakter entspräche richtig verstanden auch ein Ausbaustandard, der jenem der zu verbindenden Strassennetze höchster Ordnung dies- und jenseits der Grenze angemessen wäre.

Um den nördlichen Abschnitt der N 4 spielen sich seit einiger Zeit verkehrspolitische und strassenbauliche Auseinandersetzungen ab, welche die stellenweise ausserordentlich komplexe Problematik der Nationalstrassenplanung, insbesondere im Bereich von Städten, von den verschiedensten Seiten her hell beleuchten. Das entscheidende Dilemma entsteht dabei praktisch regelmässig aus der Doppelaufgabe einer Nationalstrasse. Auf der einen Seite soll sie dem durchgehenden Fernverkehr optimale Fahrbedingungen verschaffen; auf der andern Seite aber soll sie den ein- und ausstrahlenden Ziel- bzw. Quellverkehr der an ihr liegenden Städte so reibungslos wie möglich in deren allgemeines innerstädtisches Verkehrsgefüge integrieren (wie man heute zu sagen pflegt).

### Stadtdurchfahrt oder Stadtumfahrung?

Für den hier betrachteten Abschnitt der N 4 schien die allgemeine Linienführung durch Anfangs- und Endpunkt, Topographie, bestehendes übriges Strassennetz sowie Wirtschafts- und Besiedlungsstruktur weitgehend vorgegeben. Problematisch waren dagegen Verlauf hinsichtlich Grundriss und Längenprofil, Strassentypus und Bemessung in der Stadt Schaffhausen bzw. in ihrem Umkreis. Hier nun spielte im Rahmen der Nationalstrassenplanung selbst wie in jenem der städtischen Anschlussplanung eine auf die Mitte der fünfziger Jahre zurückgehende Fehlentscheidung der seinerzeitigen Planungskommission eine verhängnisvolle Rolle. Vor die Aufgabe gestellt, eine Nationalstrasse über eine Stadt hinaus weiterzuführen oder im Raume einer ausgesprochenen Grossstadt gleich zwei, drei oder gar vier Nationalstrassen bzw. Äste von solchen miteinander zu verknüpfen, bezeichnete die Kommission auf Seite 39 ihres zusammenfassenden Berichts vom Mai 1958 die direkte Stadtdurchfahrung als anzuwendenden Grundsatz. Sie stützte sich dabei zur Hauptsache auf zwei Überlegungen. Einerseits hat der Verkehr einer Nationalstrasse regelmässig zum weit überwiegenden Teil die an der letzteren liegenden Städte zum Ziel oder Ausgangspunkt, sodass es – nach der damaligen Auffassung – zweckmässig schien, die Nationalstrasse in Gestalt einer sogenannten Expressstrasse so nahe wie möglich in deren Kern hinein-, höchstens aber knapp an ihm vorbeizuführen. Anderseits aber findet – wiederum gemäss den Vorstellungen jener Zeit – der verbleibende Durchgangsverkehr vermöge seiner zahlenmässigen Geringfügigkeit auf einer solchen Expressstrasse ebenfalls bequem Platz, und es besteht daher zumindest für eine mehr oder weniger lange Zeit kein Anlass, ihn vermittelst einer praktisch nur für ihn bestimmten Umfahrungsstrasse vom Stadtinnern fernzuhalten.

Geradezu tragisch wirkte sich auf die Nationalstrassenplanung im «Feld» verschiedener Städte aber ein anderer Gedankengang der Planungskommission aus. Diese machte nämlich die Städte ausdrücklich darauf aufmerksam, dass die Erstellung einer Expressstrasse dank den hohen Bundesbeiträgen an solche «städtische Nationalstrassen» – SN – auf eine direkte Subventionierung der eigenen internen Verkehrssanierung hinauslaufe – was man sich verständlicherweise da und dort nicht zweimal sagen liess.

### Schaffhausen als Modellfall

Nach dem Vorbild dieser grundsätzlichen Überlegungen planten die zuständigen Instanzen in der Folge auch die Durchführung der N 4 durch die Munotstadt (Bild 1). Verschiedene Grossstädte hatten zwar sehr rasch den illusorischen Charakter solcher zentraler Durchfahrten bzw. citynaher Tangenten im Zuge der sie berührenden Autobahnen erkannt, und sie stellten daher ihre Planung rechtzeitig auf die Schaffung von äusseren Tangenten- bzw. Ringsystemen um. Schaffhausen dagegen hielt mindestens bis tief in das Jahr 1969 hinein beharrlich an seinem Konzept einer Expressstrasse fest, die, von Winterthur kommend, nach Überquerung des Rheins bei Flurlingen zuerst in einem kurzen Tunnel die prachtvolle Fäsenstaub-

anlage unterfahren und alsdann über mehrere Kilometer Länge den neuen Bahnanlagen im Herblingertal folgen sollte. Bei dieser Linienführung würde die N 4 nämlich die Funktion der bis dahin überhaupt noch nicht vorhandenen westlichen «Seite» eines von der Stadt geplanten Tangentendreiecks rings um die Altstadt herum übernehmen und damit die letztere, wie man unentwegt hoffen zu dürfen glaubte, in geradezu radikaler Weise von ihrem bisherigen Verkehrsgewühl entlasten. Dass dieser verführerische Plan durch die Überlastung der zwei einzigen Anschlüsse zwischen Expressstrasse und innerstädtischem Strassennetz nur zu neuen, unerhörten Verkehrsschwierigkeiten führen würde, übersah man leider jahrelang vollständig.

**Stellungskrieg um eine Brücke**

Ein mindestens im Rahmen der vorliegenden Betrachtungen als ausgesprochen glücklich zu bezeichnender Umstand verhinderte es jedoch, dass die Pläne für eine solche Expressstrasse zu einem mehr oder weniger ausführungsreifen Projekt gediehen und damit in bedrohliche Nähe ihrer Verwirklichung gerieten. Die Munotstadt und ihre zürcherische Nachbargemeinde Flurlingen am linken Rheinufer konnten sich nämlich über Situation und Höhenlage der Brücke nicht einigen, über die die N 4 von Süden her in die Stadt hätte eingeführt werden sollen. Siedlungspolitische Überlegungen verlangten vom Flurlinger Stadtpunkt aus eine Hochbrücke, um das schönste Baugebiet der Gemeinde nicht durch eine Brükkenzufahrt schief über den gesamten Uferhang hinunter zu zerschneiden (Bild 2). Für Schaffhausen dagegen war nur eine Tiefbrücke annehmbar, da eine Hochbrücke auf seiner Seite unvorstellbare städtebauliche und verkehrstechnische Probleme aufgeworfen hätte (Bilder 3 bis 5). So entwickelte sich ein jahrelanger Stellungskrieg, der nicht nur von der Allgemeinheit der unmittelbar berührten Gemeinden, sondern schliesslich von landesweiten Bevölkerungs- und Fachkreisen mit gespanntem Interesse verfolgt wurde.

Leider aber verfiel während sehr langer Zeit anscheinend niemand auf den im Grunde naheliegenden Gedanken, dass der leidige Streit zwischen zwei Nachbarkantonen bzw. -gemeinden vielleicht die Folge eines überhaupt von Grund auf verfehlten Konzepts für die Linienführung der N 4 sein und nur durch eine Wiedererwägung dieses letzteren beigelegt werden könnte.

**Szenenwechsel auf der internationalen Bühne**

Am 20. November 1969 kam es schliesslich auf dem «Schlachtfeld» selbst zu einem Gipfeltreffen zwischen den zuständigen eidgenössischen, kantonalen und kommunalen Instanzen, von dem man sich anscheinend allerseits so etwas wie das Auftreten eines neuen Niklaus von der Flüe erhoffte. Doch nicht nur erwies sich eine Einigung schon in der doch eher lokalpolitischen Brückenfrage als auch weiterhin unmöglich.

Inzwischen waren vielmehr auch auf der höchsten Ebene der internationalen Verkehrs- und Strassenbaupolitik zwei Ereignisse eingetreten, die einmal mehr zeigten, welch enger Zusammenhang zwischen der eigenen schweizerischen Verkehrsplanung und gewissen Entwicklungen jenseits unserer Grenzen besteht, und wie sehr das befriedigende Funktionieren vor allem grenznaher Nationalstrassen von deren zweckmässiger Abstimmung auf gewissermassen übergeordnete verkehrsplanerische Massnahmen des Auslands abhängt.

Das wichtigste der beiden Ereignisse bestand und besteht darin, dass unser nördlicher Nachbar mit anscheinend für die zuständigen schweizerischen Behörden unerwarteter Plötzlichkeit den Bau einer Autobahn Stuttgart–Singen–Bodensee in die Wege geleitet hat. Damit wird der bisher über die B 27 in die Schweiz gelangende Verkehr aus dem Raum der schwäbischen Kapitale schon in wenigen Jahren nicht mehr bei Bargen, sondern vermittelst eines besonderen Abzweigers von der neuen Autobahn westlich von Thayngen an der Landesgrenze eintreffen. Von dort hinweg kann dieser Verkehr jedoch auf keine Weise nördlich von Schaffhausen auf die bisher in Aussicht genommene Stadtdurchfahrt der N 4 übergeleitet werden. Die Schweiz sieht sich daher genötigt, ihn durch eine neue Nationalstrasse abzunehmen, die die Munotstadt auf die eine oder andere Weise östlich umfährt und erst südlich des Rheins in die heutige N 4 einmündet.

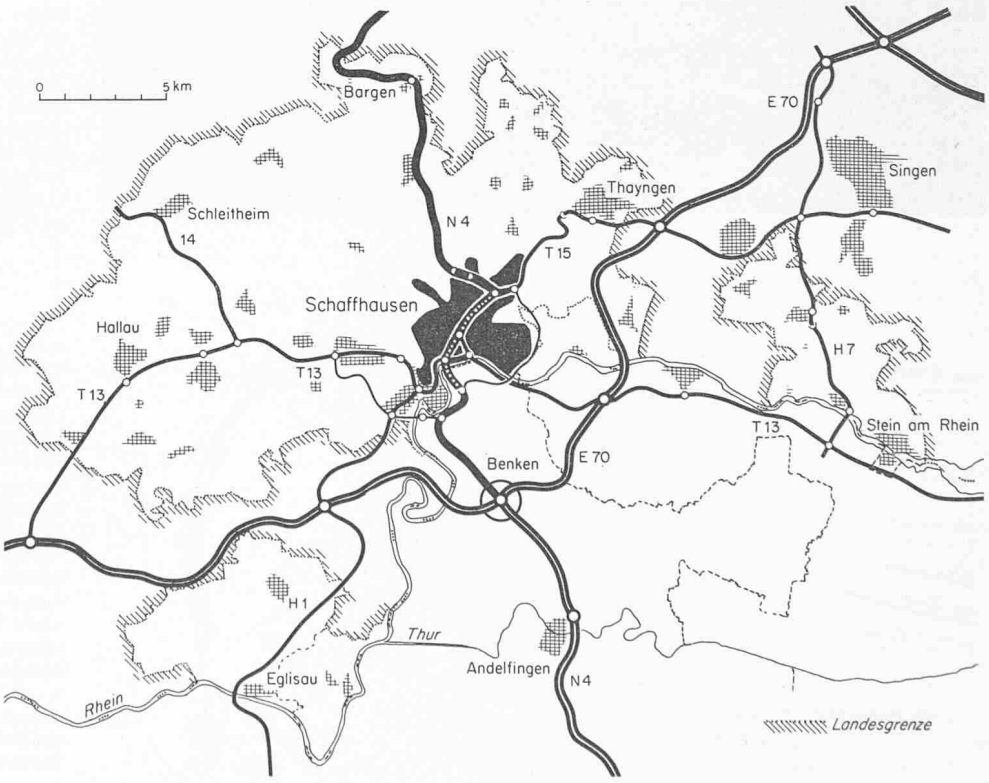


Bild 1. Das gegenwärtige Verkehrskonzept des Kantons Schaffhausen, Übersicht 1 : 300000. Das gesamte Baugebiet der Munotstadt schwarz angelegt. Durch die Bildmitte von unten nach oben die N 4 nach heutiger Planung. Im Bereich der Stadt weiss punktiert die vorgesehene Expressstrasse mit Rheinbrücke bei Flurlingen, Fäsenstaubtunnel, Westseite des Tangentendreiecks um die Altstadt und Fortsetzung längs den Bahnanlagen. Quer von links nach oben rechts die Hochrheinstrasse Basel–Bodensee mit Anschluss an die N 4 in Benken ZH gemäss gegenwärtiger Planung. Mit der Strecke Benken–Singen vereinigt die künftige «neue» N 4 (E 70) ebenfalls gemäss gegenwärtiger Planung. Beide Hauptverkehrswege würden Schaffhausen in weitem östlichem Bogen umfahren, und die Stadt wäre nur noch durch die weitgehend entwertete heutige N 4 Richtung Bargen an das Nationalstrassennetz angeschlossen. Damit würde sich eine Brücke bei Flurlingen und eine westliche Innenstadttangente zumindest im Rahmen der grossräumigen Verkehrsplanung praktisch erübrigen. Schaffhausen befände sich in einem toten Winkel des schweizerischen Verkehrsnetzes höchster Ordnung.

Bild 2. Flurlingen mit seinem infolge Projektierungssperre seit Jahren brachliegenden Erschliessungsgebiet. Vom Waldrand oben rechts bis zur bekannten Bindfadenfabrik (links oben) die heutige Zürcherstrasse (N 4). Die Zufahrt zu der von Schaffhausen geforderten Tiefbrücke – durch weisse Punkte angedeutet – würde diese aussichtsreiche Wohnzone in brutaler Weise von oben bis unten diagonal durchschneiden. Beim weissen Pfeil die Stelle, wo die im Text zur Diskussion gestellte Autobahnumfahrung von der N 4 abzweigen würde, um den Ausläufer des Kohlfirsts in einem kurzen Tunnel zu durchstossen.

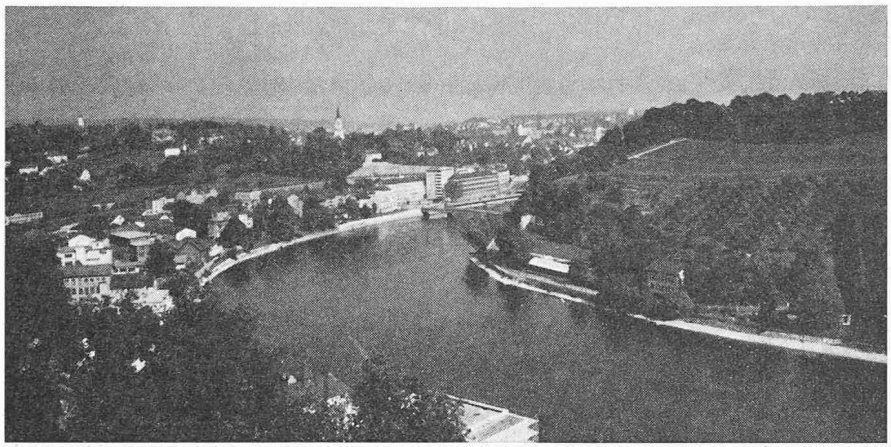

Bild 3. Blick von Neuhausen aus rheinaufwärts gegen Schaffhausen. Von dem Wiesenplateau oberhalb der Rebberge aus würde die Hochbrücke mit einem Gefälle von 5% direkt auf das schaffhauserische Rheinufer links hinterstechen, wo die verschiedenen nötigen Anschlüsse nur mit allergrösster Mühe und unter Inkaufnahme geradezu verkehrswidriger Kunstgriffe unterzubringen wären (vgl. Bild 5).

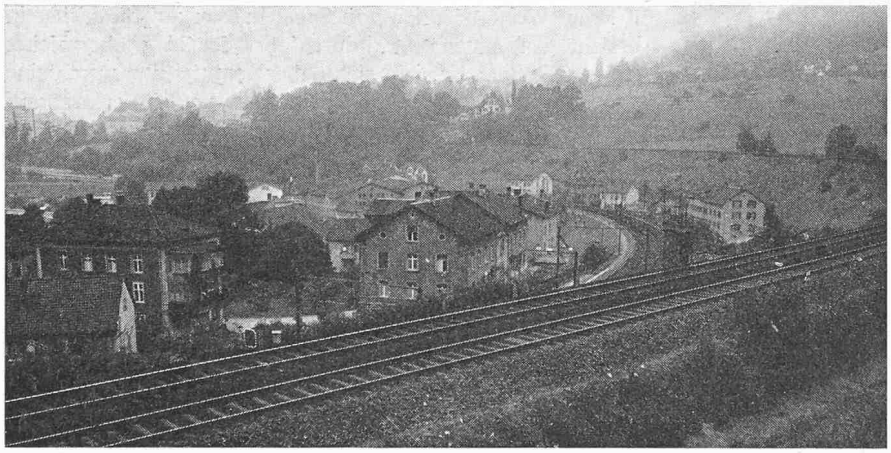

Bild 4. Tiefblick rheinabwärts auf den rechtsufrigen «Landeplatz» der Flurlingerbrücke. Das entscheidende Hindernis der Erstellung eines verkehrsgerechten Anschlusswerks sind die beiden um mehrere Meter gestaffelt übereinanderliegenden Bahnkörper der DB im Vordergrund und der SBB (dieser hier nur an Hand der Signale und Fahrleitungstragwerke erkennbar).

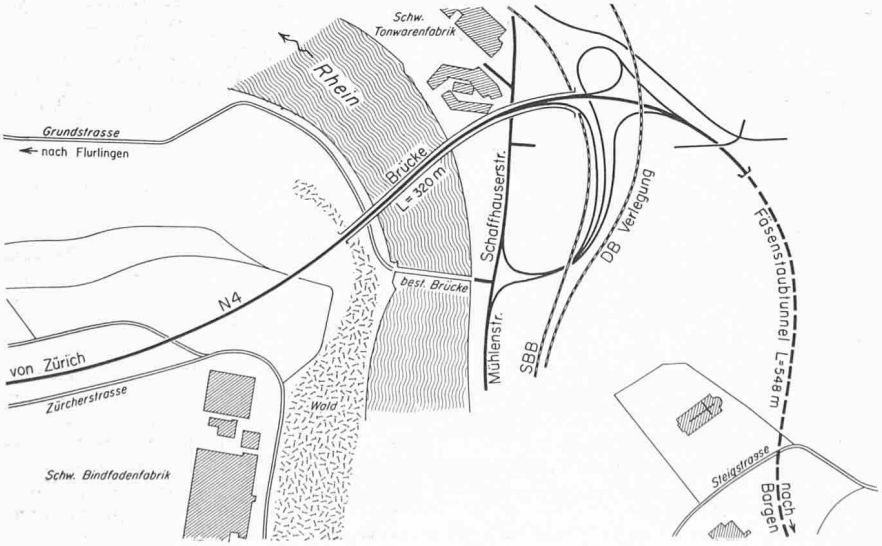


Bild 5. Die Verkehrsführung der vom Kanton Zürich angestrebten Hochbrücke — in Wirklichkeit handelt es sich um die mittlere Lösung zwischen einer ursprünglich vorgesehenen, noch erheblich höher liegenden Brücke und der von Schaffhausen als allein tragbar bezeichneten «Tiefbrücke» — auf dem schaffhausischen, rechten Stromufer. Aus der blossen Prinzipskizze ist natürlich nicht ersichtlich, welche Schwierigkeiten sich aus den topographischen Verhältnissen ergeben würden: Notwendigkeit einer Verlegung der Deutschen Bundesbahn zwecks Unter- bzw. Überfahrung der beiden benachbarten Schienenstränge, Anschlussrampen mit Neigungen in der Grössenordnung von acht % (!) zum Anschluss an die Uferstrasse usw., extreme Minimalradien der Wendeschleife zwischen beiden Bahnlinien usw.

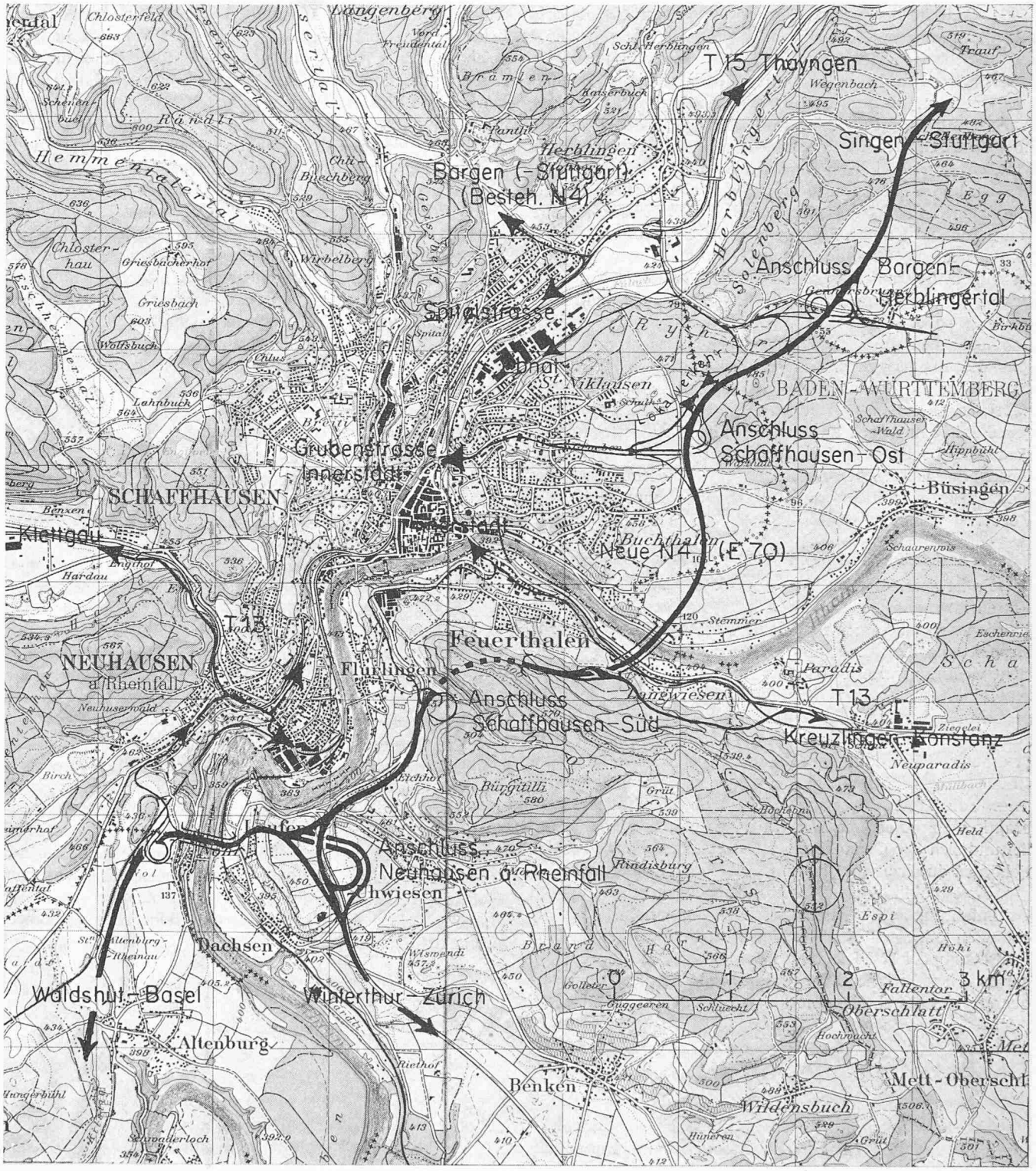


Bild 6. Projektskizze des Verfassers zu einer Ostumfahrung Schaffhausens durch eine «Neue N 4» Richtung Thayngen–Singen. Reproduktion der Landeskarte 1:50 000 im Ausgabemassstab mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 26. 2. 70.

Die vorgeschlagene Linienführung zweigt oberhalb der bekannten Bindfadenfabrik Flurlingen von der bestehenden Zürcherstrasse bzw. von der bis Uhwiesen ausgebauten N 4 Winterthur–Schaffhausen ab. Sie durchstösst unmittelbar darauf den Sporn des Kohlfirsts und überbrückt kurz nach dessen Ostportal den Rhein auf einer Hochbrücke. Nördlich des Stroms folgt sie ohne weitere topographische Hindernisse von Bedeutung zunächst dem Westrand des Reinhard-Waldes (nach Landeskarte: Ryhirt), durchquert diesen Wald vermittelst einer Schneise von anderthalb Kilometer Länge und schlägt oberhalb des Weilers Gennersbrunn endgültig die Richtung nach Bietingen–Singen ein. Sie vermittelt während dieses Verlaufs der Stadt Schaffhausen zwei sehr günstig gelegene Anschlüsse an der östlichen Peripherie. Von diesen scheint besonders der Anschluss Bargen–Herblingertal bei Gennersbrunn von grosser Bedeutung, denn er gewährleistet einen direkten Zugang zu dem in vollem Ausbau begriffenen gewaltigen Industriegebiet des Herblingertals und hält damit den Schwerverkehr aus und nach allen Richtungen vom Stadtinnern fern. Zugleich kann hier früher oder später eine Verbindung mit der «alten» N 4 Richtung Bargen hergestellt werden, der allerdings keinen nationalstrassenmässigen Charakter erhalten wird.

Was die deutsche Hochrheinstrasse anbetrifft, wird mit einer zweckmässigeren Lösung als der gegenwärtig geplanten Linienführung über Benken gerechnet. Es wird angenommen, dass diese Strasse auf deutscher Seite bis vor Neuhausen weitergeführt wird, um den Rhein vermittelst einer Hochbrücke erst bei Nohl–Dachsen zu überqueren. Diese gewährleistet gleichzeitig für Neuhausen einen sehr günstigen eigenen Direktanschluss an die N 4 Richtung Winterthur–Zürich. (Der Anschluss bei Uhwiesen ist zur Hervorhebung dieses wichtigen Knotenpunktes und zur Verdeutlichung der Betriebsweise überdimensioniert eingezeichnet.)

Die zweite der beiden oben erwähnten verkehrsplanerischen Wendungen Deutschlands liegt darin, dass letzteres die dereinstige Hochrhein-Autobahn südlich um den Schaffhauserzipfel herumführen möchte und zu diesem Zwecke eine Umgehung über zürcherisches Gebiet vorsieht. Wichtiges Anliegen für Deutschland ist dabei, dass dieser Transitverkehr über rund zehn Kilometer schweizerischen Territoriums nach Möglichkeit zollfrei abgewickelt werden kann.

Die hievor beschriebenen zwei Strassenbauvorhaben haben nun zu einem Plan geführt, der anlässlich einer Pressekonferenz von Stadt und Kanton Schaffhausen am 24. September 1969 zum erstenmale öffentlich bekannt wurde. Dieser läuft im wesentlichen darauf hinaus, dass sowohl die neue Nationalstrasse Richtung Singen als auch die – im Grunde rein innerdeutsche – Hochrheinstrasse von Benken ZH an der heutigen N 4 aus gemeinsam nach Bietingen (bei Thayngen, deutscherseits der Landesgrenze) weitergeführt werden. Schaffhausen aber würde auf diese Weise von den beiden entsprechenden «Verkehrszügen» in beträchtlicher Entfernung umfahren und läge künftig nur noch an dem weitgehend entwerteten «By-Pass» der heutigen N 4 Richtung Bargen. Und von einer innerstädtischen Verkehrssanierung mit Bundesmillionen aus Nationalstrassenmitteln wäre überhaupt kaum mehr die Rede...

**Zweifel beginnen sich zu regen**

Es ist kein Wunder, dass am 20. November 1969 kein Entscheid zugunsten der einen oder anderen Lösung der Flurlinger Brückenfrage zustande kam und sich auch bis zur Drucklegung dieser Ausführungen nicht gezeigt hat. Es besteht vielmehr einiger Anlass zur Vermutung, dass das Konzept einer Schaffhauser Stadtdurchfahrt mit auf alle Fälle problematischem Rheinübergang bei Flurlingen, kompliziertem und überdimensioniertem Anschlusswerk am rechten Stromufer, Fäsenstaubtunnel und kilometerlanger «Expressstrasse» längs den Bahnanlagen – hier wiederum mit höchst fragwürdigem Anschluss an das innerstädtische Strassennetz – praktisch bereits an jenem Tage aus Abschied und Traktanden fiel und sich der Gedanke einer Ostumfahrung auch bei den Behörden durchzusetzen begann.

Erste publizistische Vorstösse zugunsten einer solchen Ostumfahrung erfolgten zwar schon vor Jahren. Aber sie erlangten keine genügende Schlagkraft, weil auch sie auf die Fortsetzung der N 4 Richtung Bargen abgestimmt waren, von der östlichen Peripherie der Stadt aber keine plausible Überquerung des sehr breiten Herblingertals Richtung Mutzentäli zu finden war. Auf genau dieselbe Weise blieben aber bedauerlicherweise auch wertvolle Vorstudien des Kantons zu einer solchen Lösung liegen, weil sie nicht mit der durch die Planungskommission festgelegten Linienführung der N 4 nördlich der Stadt in Einklang zu bringen waren.

Nun aber, nach der Planung der oben beschriebenen Direktverbindung Benken–Bietingen, musste sich geradezu zwangsläufig der Gedanke aufdrängen, diese zwischen den beiden erwähnten Ortschaften gewissermassen durch die grüne Wiese verlaufende Autobahn auch zur «Anbindung» Schaffhausens an diese «neue N 4» und Europastrasse 70 zu benützen und die Stadt auf diese Weise in einzig zulässiger, weil verbriefter Weise unmittelbar durch eine Nationalstrasse von internationaler Bedeutung zu erschliessen. Wenn ihr dabei im Hinblick auf ihre sehr komplizierte Topographie gleichzeitig einige zusätzliche Anschlüsse an die neue schweizerisch-deutsche Transitroute verschafft werden könnten, dann umso besser.

**Von der Stadtdurchfahrt zur Umfahrung**

Es ist nicht von ungefähr, dass sich vor allem im Anschluss an die ergebnislose Spitzenkonferenz vom 20. November 1969 vorläufig wenigstens in der Bevölkerung ein deutlicher – wenn auch durchaus noch nicht einhelliger – Meinungs- und Stimmungsumschwung zugunsten einer Ostumfahrung der Stadt bemerkbar zu machen begann.

Noch aber fehlte den interessierten Fach- und Publikumskreisen eine anschauliche Unterlage für die sich anbahnenden Erörterungen eines für Schaffhausen schlechterdings vitalen Verkehrsproblems. Die hier vorgelegte Projektstudie des Verfassers dürfte als erste die Aufgabe erfüllen, ihnen konkretere Anhaltspunkte dafür zu vermitteln, wie eine solche Lösung des Schaffhauser Autobahnproblems etwa aussehen könnte.

Die Legende zum wiedergegebenen Ausschnitt aus der Landeskarte 1 : 50000 (Bild 6) dürfte ausführlichere Darlegungen im vorliegenden Text überflüssig machen. Nachgetragen sei daher nur, dass der gegenwärtige Vorschlag selbstverständlich eine Reihe von Problemen der innerörtlichen Verkehrssanierung von Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall ungelöst lässt, dass aber immerhin Grund zur Hoffnung besteht, dass auch diese Probleme eines Tages mit Bundeshilfe aus Hauptstrassenkrediten einer Lösung nähergebracht werden können.

Adresse des Verfassers: *H. W. Thommen*, 8050 Zürich, Schwamendingenstrasse 72.

## Denkt beim Bauen an die Behinderten

DK 72:362.4

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft zur Eingliederung Behinderter (SAEB) bittet alle Architekten und Ingenieure, Bauherren und Behörden, bei jedem privaten oder öffentlichen Bauvorhaben folgende *Richtlinien* zu beachten:

1. Denkt bei der Planung an die Behinderten und Betagten, auch an jene, die an den Rollstuhl gebunden sind. Vermeidet unnötige Hindernisse und Barrieren.
2. Alle Gebäulichkeiten sollten mindestens im Erdgeschoss stufen- und schwellenlos zugänglich sein. Vor allem muss jeder Lift hindernisfrei erreichbar sein und eine Bodenfläche von mindestens 100 × 120 cm aufweisen.
3. Rampen können Aussentreppen ersetzen, doch soll ihre Steigung nicht mehr als 6 % betragen.
4. Alle Türen, auch Lift-, Küchen-, Bad- und WC-Türen, sollen schwellenlos sein und eine Normalbreite von *90 cm* aufweisen, damit sie vom Behinderten im Rollstuhl ohne Hilfe Dritter allein benützt werden können.
5. Die Fensterbrüstungen sind so niedrig zu halten, dass ein Ausblick vom Rollstuhl aus möglich ist.
6. Alle Tür- und Fenstergriffe, elektrische Schalter und weitere Armaturen, sollen auf *90 cm* Höhe angebracht sein, damit sie sitzend vom Rollstuhl aus gut erreichbar sind.
7. Das Bad soll vom WC getrennt sein. Beide Räume müssen gross genug sein, um in einem Rollstuhl einfahren und die Türe doch schliessen zu können. Die WC-Türe soll sich nach aussen öffnen. Der Einlaufhahn im Bad soll längsseits angebracht werden.
8. In der Küche sollen Spültrog und Herd, wie auch der Backofen eine Arbeitshöhe von *80–90 cm* aufweisen. Der Spültrog soll unterfahrbar sein. Gestelle und Schubladen sind auf mindestens 40 cm und höchstens 140 cm Höhe anzubringen.
9. Unvermeidbare Treppen, z.B. bei Bahnunterführungen,