

**Zeitschrift:** Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art  
**Band:** 62 (1975)  
**Heft:** 6: Gesicht der Strasse = Visage de la rue

**Artikel:** Gestalten für den öffentlichen Bereich  
**Autor:** Walser, Ludwig  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-47841>

#### **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:** 15.01.2026

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

# Gestalten für den öffentlichen Bereich

Semesterarbeiten der Fachklasse für Innenarchitektur und Produktgestaltung der Kunstgewerbeschule der Stadt Zürich  
Fachlehrer: Willy Guhl

Für die Klasse Innenarchitektur und Produktgestaltung öffnete sich ein weiterer Aufgabenbereich. Verlangt doch gerade der Entwurf von sogenannten Strassenmöbeln nach lebendiger und sorgfältiger Auseinandersetzung mit den technischen und ebenso mit den gestalterischen Möglichkeiten. Strassenmöbel sollen brauchbar und ansprechend sein.

Die Aufgabe erwies sich als besonders wertvoll. Schon beim Erkennen von Zusammenhängen sieht sich der Gestalter einem Vielfachen der ihm von anderen Aufgaben her vertrauten Variablen gegenüber.

Die Studenten der Fachklasse Innenarchitektur und Produktgestaltung wählten innerhalb der Thematik ihre Projekte selber aus. Die Gemeinsamkeit der bearbeiteten Projekte liegt in den Gegebenheiten der öffentlichen Räume. Sie müssen bei der Gestaltung mit berücksichtigt werden, damit auch ästhetische Werte herausgearbeitet werden können. Ohne sie bleiben nämlich auch technisch einwandfreie Lösungen einer Eigengesetzlichkeit verhaftet, die den öffentlichen Raum vielfach so wirr erscheinen lässt.

Die Beiträge sollen weniger in jeder Hinsicht endgültige Lösungen darstellen als die gestalterische Auseinandersetzung mit einem Thema und mit den von den Fachleuten anderer Disziplinen erarbeiteten Gegebenheiten aufzeigen. Alle drei Projekte sind in Zusammenarbeit mit Amtsstellen und mit Unternehmungen, die über Erfahrung mit den angewandten Technologien verfügen, bearbeitet worden.

Ludwig Walser

## Entwicklung eines Sanitärsystems für die Öffentlichkeit

Walter Allemann, Markus Bruggisser

Öffentliche Bedürfnisanstalten nehmen seit ungefähr Ende letzten Jahrhunderts ihren festen Platz ein in der Reihe urbaner Öffentlichkeitseinrichtungen. Seit jeher muss aber dieser Dienstleistung eine mehr oder weniger deutliche Unzulänglichkeit attestiert werden. Das mag daran liegen, dass bis heute die Errungenschaften der Sanitärtechnik zu meist für den privaten Bereich entwickelt wurden und somit an den rauen Bedingungen im öffentlichen Raum gescheitert sind. Dadurch wird es dem Benutzer erschwert, die zwangsläufig spartanischere öffentliche Toilette zu akzeptieren. Die Kernproblematik liegt jedoch darin, dass diese Anlagen – wie keine andere öffentliche Einrichtung – der Diskriminierung einer Benutzerminderheit unterliegen. Somit

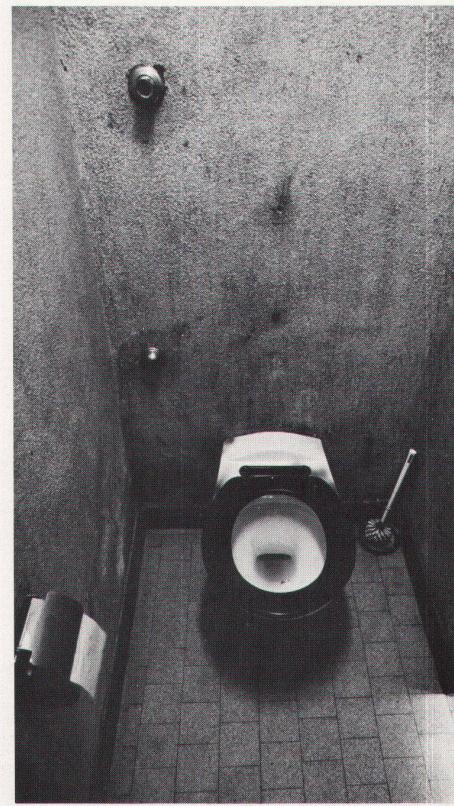
Die Ausstellung «Gesicht der Strasse» gab wieder einmal Anlass zur erwünschten fördernden Zusammenarbeit zwischen Kunstmuseum und Kunstgewerbeschule der Stadt Zürich. Die Fachklassen der Schule erhielten nach

verschiedenen Gesprächen zu Beginn des Wintersemesters 1974/75 von der Direktion den Auftrag, sich im Rahmen ihrer Lehrpläne mit der Thematik der Ausstellung auseinanderzusetzen.

L. W.

werden sie für die Allgemeinheit unzumutbar. Hohe Reparaturkosten und immense Personalaufwendungen sind die Folgen, will man eine minimale Betriebssicherheit garantieren.

Die Verbesserung dieser ungünstigen Kosten-Nutzen-Relation wurde nach der Auswertung erster Informationen zur wichtigsten Forderung. Ob nun diesem Postulat mit probaten Entwurfsmethoden beizukommen sei, erschien eher unwahrscheinlich, denn das Bemühen um ästhetische Erscheinung wird angesichts des grassierenden Vandalismus nicht gerade irrelevant, doch zumindest sekundär. Vor allem die Ratlosigkeit der zuständigen Behörden motivierte zu einer umfangreichen und detaillierten Grundlagenerarbeitung. Ein Praktikum als Reiniger öffentlicher Toiletten ermöglichte den Einblick in das komplizierte und aufwendige Wartungssystem. Besichtigungen verschiedenster Anlagen gaben Aufschluss über Art und Häufigkeit von «Vandalvorkommen». Die Auseinandersetzung mit der Verhaltenspsychologie verschiedener Benutzergruppen wie auch Kenntnis über medizinische und hygienische Prämisse wurden notwendig. Das Ordnen aller erfassbaren Aspekte zu einem Pflichtenheft bildete den vorläufigen Abschluss der Informationsphase. Dieser Kriterienkatalog diente in der Folge als unentbehrliches Werkzeug für gestalterische, organisatorische oder technologische Entscheide.



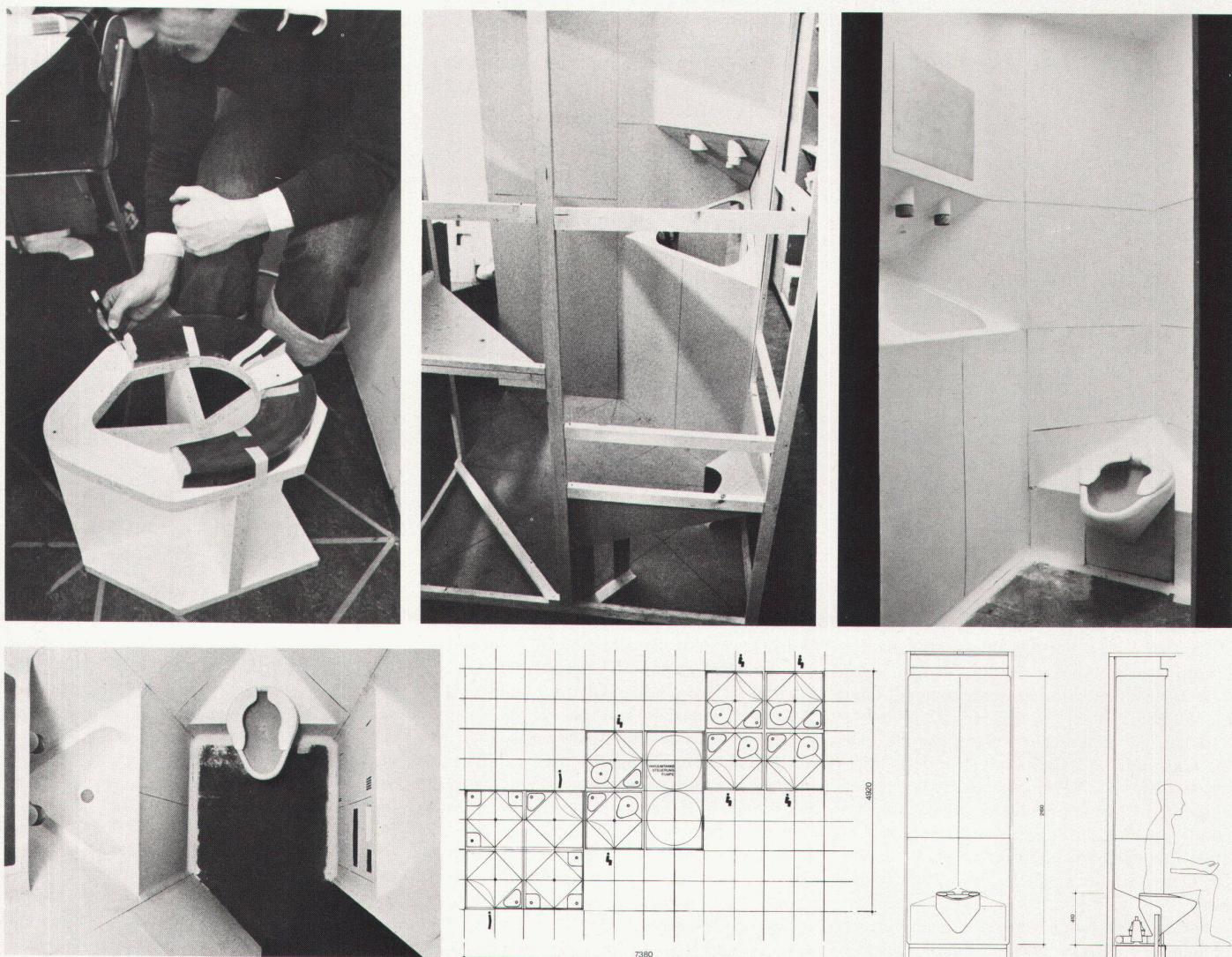
Die nun folgende Gestaltungsarbeit unterlag von Anfang an gesetzlichen Bestimmungen und technischen Normen. Vorab musste ein ökologisch vertretbares Entsorgungssystem gefunden werden: Ein mittels Vakuums betriebenes Abwasserförderungsprinzip ermöglicht eine Wassersparnis von 10 bis 12 Litern pro Spülung. Die Vorteile der Gravitations- und Kanalisationsunabhängigkeit erlauben die Konzeption eines Containersystems, das sowohl mobil eingesetzt, also dem «Bedürfnis» folgen, wie auch fest installiert werden kann.

Kartomodelle im Massstab 1:10 gaben Aufschluss über verschiedene Möglichkeiten von Elementkombinationen und Konstruktionsprinzipien. Das Grundrissmodul von 120×120 cm entspricht dem minimalen Flächenbedarf einer Toilettenzelle, bestückt mit Toilettenschüssel, Lavabo, Seifendispenser, Handtrockner, Papierdispenser, Ascher, Abfallkorb, Heizung und Beleuchtung. Da mit denselben Modulmassen auch Pissoirs und Duschen realisiert werden sollten, musste mit dem auch transporttechnisch gegebenen Raumvolumen sehr sparsam umgegangen werden. Deshalb wurde ein Holzrahmenmodell einer Zelleinheit im Massstab 1:1:1 erstellt, welches fortlaufend ausgebaut worden ist. Dieses Vorgehen hat den Vorteil, dass auf dem Papier entwickelte Ideen mit einfachen Mitteln dreidimensional umgesetzt und somit auf ihre funktionellen und formalen Qualitäten hin sofort überprüft und geändert, ergänzt oder weggelassen werden können.

Große Probleme traten bei der Gestaltung der primären Funktionsteile in Erscheinung, denn man sah sich teilweise widersprüchlichen Forderungen gegenüber: Der Toilettensitz zum Beispiel soll nach dem Kriterium der Körperkontaktminimierung konzipiert sein; gleichwohl muss aber für alte und gebrechliche Leute ein grösstmöglicher Sitzkomfort gewährleistet sein. Vom ersten Schaummodell bis zur endgültigen Formgebung waren zahlreiche Zwischenstufen notwendig, die jeweils am Modell nach ergonomischen Gesichtspunkten getestet und beurteilt wurden.

Bevor mit der konstruktiven Detailbearbeitung des ganzen Systems begonnen werden konnte, sind alle in Frage kommenden Werkstoffe wie auch die für den Einbau vorgesehenen Geräte Verschleissprüfungen unterzogen worden. Auf Produktionsökonomie und Servicefreundlichkeit ist in diesem letzten Arbeitsabschnitt besonderes Gewicht gelegt worden, denn das sind in diesem Falle die kostenbestimmenden Faktoren, welche schliesslich die Realisierbarkeit und somit auch die Relevanz einer Designarbeit ausmachen. ▶

Fotos: Elisabeth Leisinger, Markus Bruggisser



### Gestaltung einer Zweigpostfachstelle für Grossüberbauungen

Felix Fedier (Diplomarbeit)

Ausgangslage Juni 1974: Personalmangel und Finanzlage der PTT-Betriebe rufen nach weiteren Rationalisierungsmassnahmen im Zustelldienst. Es wurden gesetzliche Grundlagen für die Verbesserung der Briefkastenverhältnisse und für weniger aufwendige Zustellarten in Grossüberbauungen erlassen.

Die Einführung neuer Postzustellarten in Grossüberbauungen ist ein Beitrag, Kommunikation zu fördern. Denn die hauptsächlichsten Symptome der Bewohner von Grossüberbauungen sind Isolation und Kommunikationschwierigkeiten. Zuerst galt es verschiedene Informationen über organisatorische, menschliche, technische und ökonomische Faktoren einzuholen. Daraus ergab sich ein Katalog von Anforderungen, die im Pflichtenheft formuliert wurden.

Anhand zweier Modelfälle in Zürich, die sich städtebaulich und bevölkerungsmässig strukturell unterschieden, wurde das Verteilersystem untersucht. Als Aufgabe wurde die Gestaltung einer Zweigpostfachstelle mit zusätzlichen Funktionen gewählt.

Eine Zweigpostfachstelle besteht aus einer

Fächeranlage für die Auslieferung der uneingeschriebenen Briefpostsendungen an die Haushaltungen eines bestimmten Einzugsgebietes. In der Regel wird sie als feste Anlage eingerichtet; die mobile Anlage wird dort aufgestellt, wo die baulichen Verhältnisse keine andere Lösung zulassen. Der Standort muss von den Postkunden ohne grossen zusätzlichen Aufwand erreichbar sein.

Dem Projekt liegen folgende Gedanken zugrunde: Aufgrund der Bedienungsfunktionen wurden ein Aussen- und ein Innenraum geschaffen. Um möglichst wenig Raum zu umbauen, wurden minimale, ergonomisch verantwortbare Masse gewählt. In bezug auf die Standorte war eine grosse Flexibilität erstrebenswert. Das Baukastensystem schien diesen Anforderungen gerecht zu werden, sowohl für die Aussen- als auch für die Innenräume. Die Addierbarkeit der Zellen um ein Quadrat, je nach Standort und Platzverhältnissen, trägt ebenfalls zur Beweglichkeit bei.

Da die Postfächer auf dem Bausteinprinzip aufbauen, wurde ein Konstruktionssystem gewählt, das der Addierbarkeit der Elemente und deren Befestigung gerecht wird. Damit wurde die Integrierung der bestehenden Postfächer, Geräte und Automaten gewährleistet.

Die Konstruktion einer Zelle besteht aus

zwei Stahlrohrrahmen. Diese werden durch ein Boden- und ein Deckenelement zusammengehalten. Zwischen die beiden Stabilitätslemente lassen sich dem Zweck entsprechende Bestandteile einbauen.

Das aufgesetzte Dachelement für Aussenräume ist durch eine Rohrverbindung auf den Rahmen aufgesteckt. Die Steckverbindung ist zugleich Dachträger und Wasserablauf. Durch die Luftzirkulation im Zwischenraum zum Dach entsteht eine optimale Wärmedämmung.

Die Türen an den Endzellen der Anlage sind rechtwinklig zu der Bedienungsrichtung des Postkunden angeordnet. Die Bedienung ist für Erwachsene geplant, der Briefeinwurf ist jedoch auch für Kinder erreichbar. Sämtliche Bedienungselemente sind durch die gelbe Farbe gekennzeichnet.

►

Fotos: Bernhard Lehner

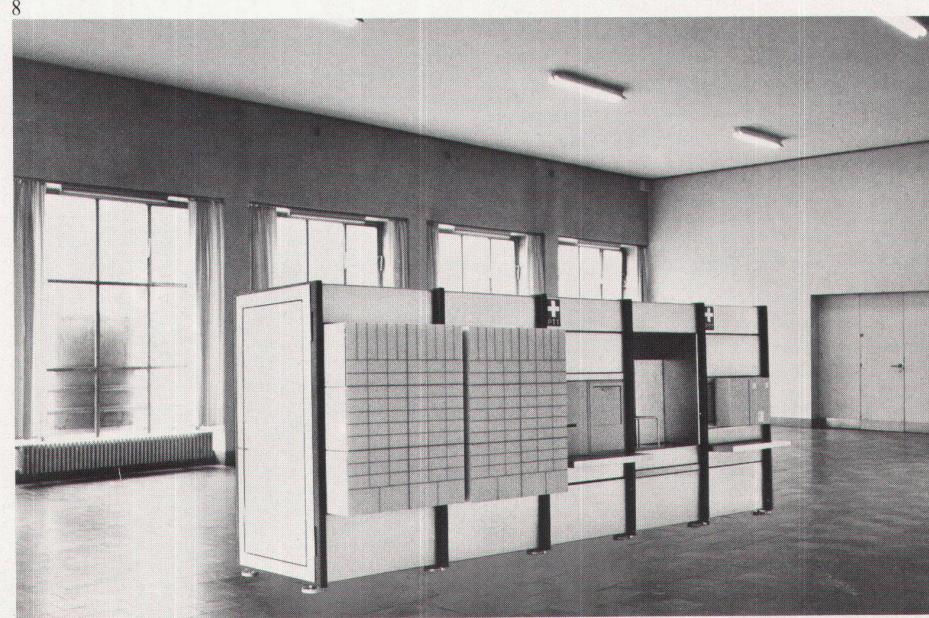
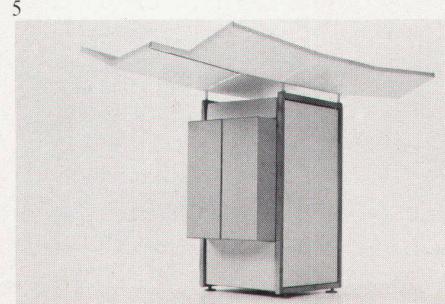
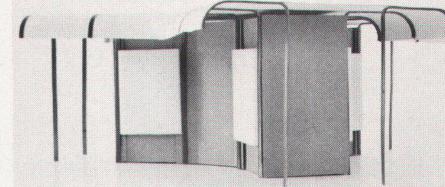
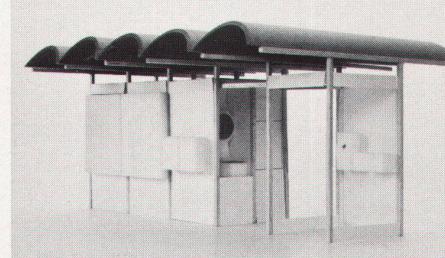
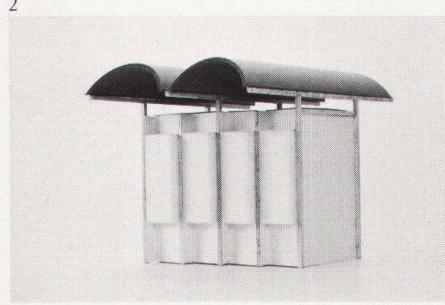
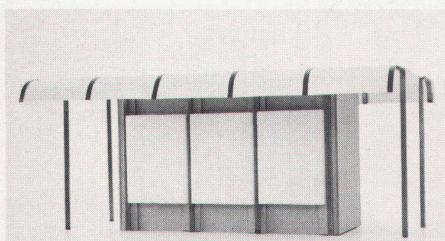
1, 2, 3 Studie für die Anordnung der Postfächer und der Überdachung

4 Integrierung der Automaten und Geräte

5 Addierbarkeit der Zellen

6 Rahmenkonstruktion und Ausbildung des Daches

7, 8, 9 Modell der Zweigpostfachstelle in verschiedenen Situationen (Fotomontagen)



### Gestaltung einer Tramhaltestelle

Ueli Thalmann

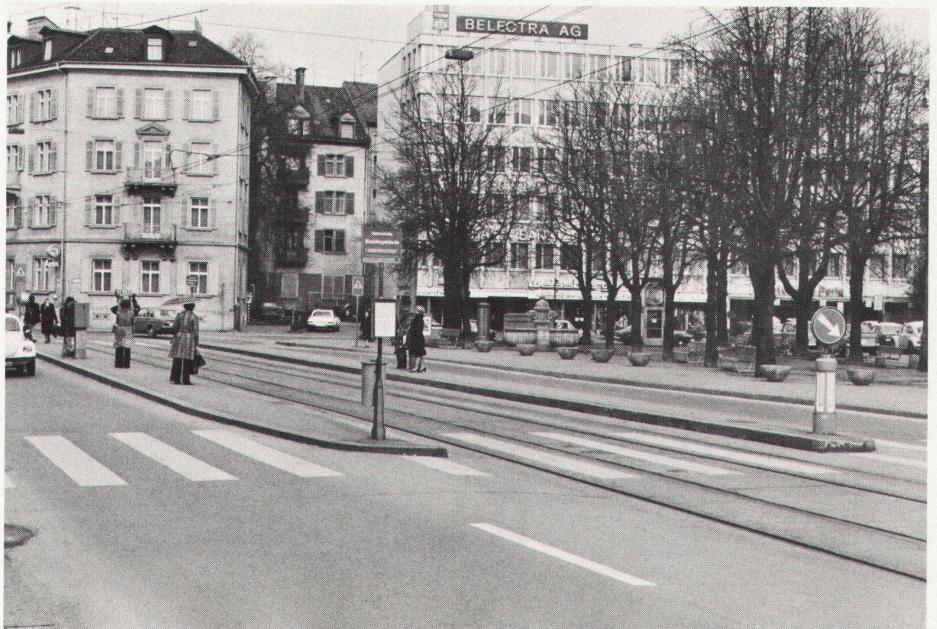
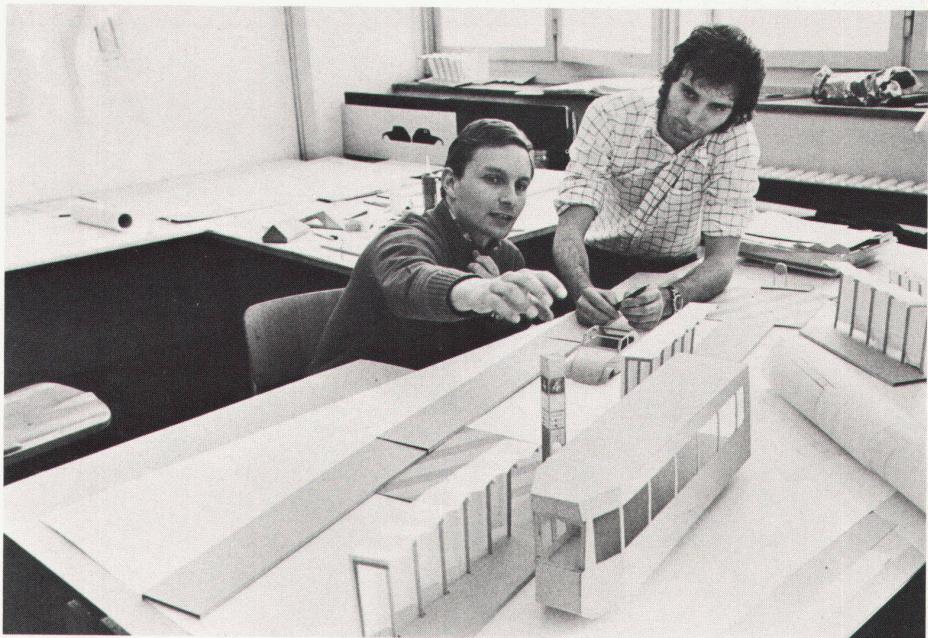
Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels zu steigern, müssen dessen Dienstleistungen erheblich verbessert werden. Dabei spielt auch die Gestaltung der Haltestelle eine Rolle, da der wartende Fahrgäst Verkehr, Wind und Wetter ausgesetzt ist.

Zu Beginn der Aufgabenstellung unterschied man zwei Kategorien von Tramhaltestellen: Die sogenannten primären Haltestellen befinden sich an wichtigen Verkehrsknotenpunkten und Endstationen; die zahlreichen sekundären Haltestellen mit den typischen langen und schmalen Traminseln sind im allgemeinen schlechter ausgerüstet. Aus diesem Grunde wurde speziell für diesen Haltestellentypus eine Lösung gesucht.

Zuerst wurde die «Fussgängerbewegung» an den verschiedensten Haltestellen studiert; typische Abläufe und Situationen wurden fotografisch festgehalten. Das Orientierungsproblem wurde in mehreren Städten aus der Sicht des Touristen beurteilt. Bei der Projektierung konzentrierte man sich auf den Fall Zürich. Anhand eines Fragenkatalogs wurden die zuständigen Behörden konsultiert, wobei unter anderem grundsätzlich der Standort des Billettautomaten abgeklärt werden musste. Das bestehende Haltestellenmobilier wurde inventarisiert, ausgemessen und der Kritik unterworfen. Die Vor- und Nachteile wurden beim Aufstellen des Pflichtenheftes berücksichtigt.

Die Behinderung des Fussgängers durch den Motorfahrzeugverkehr hat so sehr zugenommen, dass Vorkehrungen zum Schutz des Trambenutzers problematisch geworden sind. Es ging darum, eine Lösung mit einem maximalen Schutz und zugleich mit einer minimalen Behinderung zu finden. Der geringe Platz der Traminseln wird durch ein Aneinanderreihen von Überdachungsstrukturen, welche der jeweiligen Situation entsprechend versetzt werden können, optimal ausgenutzt. Man erreicht eine Verteilung der wartenden Fahrgäste und erhält somit einen störungsfreien Ablauf der ein- und aussteigenden Personen. Der Achsabstand von einem Meter entspricht dem minimalen Abstand zweier sich völlig fremder Personen, ohne dass die Nähe des andern als unangenehm empfunden wird. Zudem bietet ein kleines Modul einen guten Seitenwindschutz, ohne die Breite der Traminsel stark zu beeinträchtigen. Bei ansteigenden Haltestellen werden die einzelnen Überdachungselemente vertikal regelmässig gestaffelt. Die Tragkonstruktion besteht aus einem Vierkanthrohr, welches am oberen Ende mit einem U-Profil zusammengeschweisst wird. Die einzelnen Dachelemente werden zwischen die Tragkonstruktionen geschraubt. Als Trennung wird eine Gummidichtung eingeschoben. Für die Dachelemente kommen einbrennlackiertes Blech oder lichtdurchlässige Polyesterbeschläge in Frage. Die Beleuchtung kann nach Bedarf in das U-Profil der Tragkonstruktion integriert werden.

Als Sitzmöglichkeit wurde ein Stehsitz in Betracht gezogen, welcher zwischen die Tragkonstruktion geschraubt werden kann; dieser eignet sich speziell für kurze Ruhezeiten und be-



nötigt weniger Platz als eine Sitzbank. Der Billettautomat, die Haltestellen- sowie die allgemeine Information werden zu einem Informa-

tionselement zusammengefasst. Das Beschriftungsproblem wird mit einem Schüler der Grafikklasse erarbeitet.