

Denkt beim Bauen an die Behinderten

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **88 (1970)**

Heft 15

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-84481>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die zweite der beiden oben erwähnten verkehrsplanerischen Wendungen Deutschlands liegt darin, dass letzteres die dereinstige Hoahrhein-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 – Hoahrheinstrasse 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 Bargaen. 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 Bargaen 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 Rheinflall 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,

sind nicht zu steil und die Tritte nicht auskragend anzuordnen. Die Handläufe der Geländer sollen rund oder oval sein und ein griffiges Profil aufweisen.

10. Nicht nur bei Gebäulichkeiten, sondern auch bei den Verkehrsanlagen und bei der Konstruktion der öffentlichen Verkehrsmittel – Einstiege in Tram- und Bahnwagen – ist auf die Behinderten und Betagten angemessen Rücksicht zu nehmen.

«Architekt unbekannt»

Von Franz Oswald, dipl. Arch. ETH

Vorbemerkung

Die Hinweise und Gedanken des Verfassers hätten wir gerne noch während der Ausstellung im alten Globus, Zürich (SBZ 1970, H. 8, S. 166) publiziert. Doch erscheinen sie vielleicht nicht zu spät für jene, welche die aussergewöhnliche Bildschau noch in Erinnerung haben und für Leser, welche sich anregen lassen, den Ausstellungskatalog «Architecture Without Architects» zu besorgen, den *Bernard Rudofsky* als Buch mit 156 Reproduktionen herausgegeben hat¹⁾. Aber auch im Namen der Augenblicksleser danken wir dem Autor, die seinem Kommentar mit Interesse und Gewinn folgen. G. R.

Auf ihrer weltweiten Wanderschaft hat die vom amerikanischen Architekten und Kritiker Bernard Rudofsky zusammengestellte Ausstellung («architecture without architects») über wenig beachtete und zum Teil unbekannte Bauformen und vom Menschen veränderte Landschaftsformen einige Namensänderungen erfahren: vom ursprünglichen «Architektur ohne Architekten» über «Anonyme Architektur» oder «Volksbaukunst» zum schliesslich in Zürich verliehenen

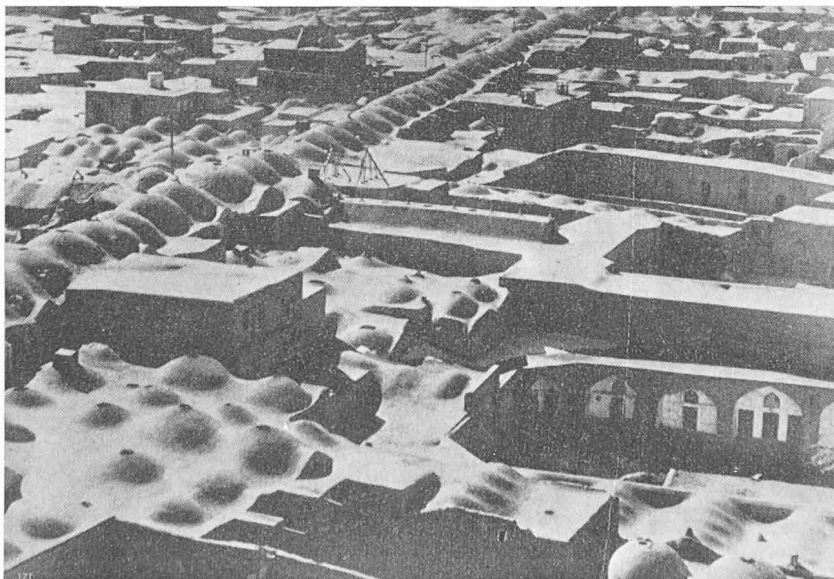
¹⁾ «Architecture Without Architects», by *Bernard Rudofsky*, Doubleday & Company, Inc., New York (erhältlich in der Buchhandlung zum Elsässer, Limmatquai 18, 8001 Zürich, Preis Fr. 18.70)

Individual- und Kollektivordnung

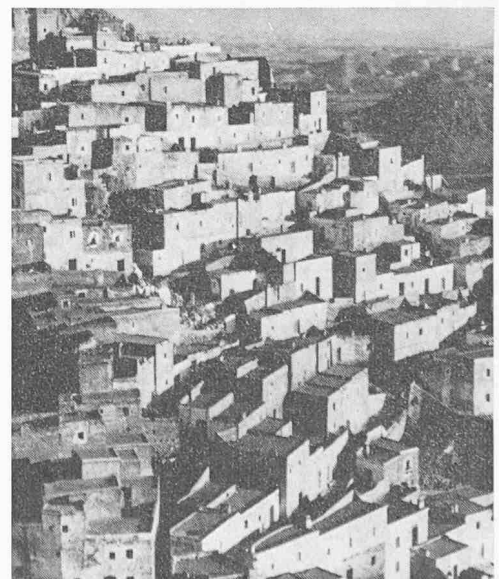
Der Lebensraum muss derart eingerichtet werden, dass er den Interessen des Einzelnen sowie der Gemeinschaft gerecht wird. Es dreht sich hier um einen prekären und schwierigen Ausgleich: indem einerseits der Einzelne auf gewisse Möglichkeiten der Lebensentfaltung verzichtet, erwartet er als Gegenleistung von der Gemeinschaft das Wegrecht, das Recht auf Wasser und Energie (Feuer), das Recht auf Schutz und Sicherheit. Andererseits muss die Gemeinschaft dafür sorgen, dass jeder Einzelne gleichermaßen in den Genuss dieser Rechte kommen kann.

Die bauliche Organisation dieses Grundsatzes kann sich auf manche Art ausdrücken.

Isfahan (Iran)



Mojacar (Provinz Almería, Spanien)



Merkblätter über die Baunormen sind unentgeltlich erhältlich beim *SAEB-Sekretariat*, *Brunastrasse 6, 8002 Zürich*, wo auch die vollständige Baunorm SNV 521 500, deutsch, französisch und italienisch zu Fr. 4.— bezogen werden kann.

Es scheint uns ein Gebot gegenüber dem Nächsten zu sein bei Wohnbauvorhaben einen gewissen Anteil von Wohneinheiten für Behinderte a priori einzuplanen (Red.)

DK 72.001.3

«Architekt unbekannt». Diese Änderungen sind sicherlich gerechtfertigt.

«Architektur ohne Architekten» ist eine verfängliche Markenbezeichnung für das vorgelegte Ausstellungsgut. Sie entspringt der spezifisch unsrigen Betrachtungsweise den Bauerzeugnissen der Vergangenheit gegenüber: gebaute Umwelt wird als von Einzelgängern erzeugte Stilgeschichte aufgefasst und erklärt. Es ist klar, dass Bauwerke, die sich als gebaute Infrastrukturen anbieten und die damit ausserhalb dieser Überlieferung stehen, polemisch als «Architektur ohne Architekten» vorgestellt werden können. «Architekt unbekannt» dagegen scheint sachlicher und richtiger. Dieser Titel deutet immerhin an, dass es selbst in der Errichtung und Einrichtung von Infrastrukturen Personen gibt, die Entscheidungen treffen müssen, in welcher Art die Anforderungen an gebaute Form erfüllt und ausgedrückt werden sollen. Dass sich dabei in einem weiteren Sinn «Stil» – Figuren, Muster, Ausdrucksformen und Verhaltensweisen in der Lösung von Konfliktsituationen im Lebensraum einer menschlichen Gesellschaft – einstellt, liegt auf der Hand.

Es ist nicht zufällig, dass die Wiederentdeckung und die Darstellung von Erscheinungsformen der «Volksbaukunst»,