

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91 (1973)
Heft: 51

Artikel: Keine "architektonischen Barrieren" für Behinderte!
Autor: Caccivio, Urs
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-72082>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

sammengestellt, wobei die einfachen Rechnungsannahmen eingehend erläutert sind. Neben den statischen Zahlenwerten sind dabei auch die Anschlusssteile mit ihren Abmessungen aufgezeichnet, so dass, durch eine gewisse Auswahl, normalisierte Verbindungen entstehen. Da im Stahlbau die Tragfähigkeit und der Bearbeitungsaufwand weitgehend durch die kraftschlüssige Verbindung der Stahlprofile bestimmt werden, ist dieser Veröffentlichung und der damit angestrebten Normalisierung eine grosse Verbreitung zu wünschen [1].

Der *Typenkatalog* enthält eine systematische Klassifizierung möglicher Verbindungen zwischen zwei Trägerprofilen. Hierbei wird in einem groben Klassifizierungsmerkmal unterschieden, ob die beiden Trägerachsen in einer oder in verschiedenen Ebenen liegen. Darauf aufbauend sind dann die in den Bildern 12 und 13 gezeigten Kombinationen möglich. Bei der konstruktiven Gestaltung dieser Verbindungen zeigt es sich, dass einzelne Kombinationen sehr häufig vorkommen und eine Fülle verschiedener Konstruktionsmöglichkeiten bieten, während andere als Sonderfälle zu bezeichnen sind.

Der Katalog enthält nun auf dieser Systematik aufbauend für die einzelnen Verbindungsarten, im Sinne eines Musterbuches, Konstruktionsmöglichkeiten, die der heutigen Praxis des Stahlbaues entsprechen. Für den Ingenieur und Konstrukteur ergibt sich damit eine Auswahlmöglichkeit. Bild 14 zeigt ein Musterblatt für eingesattelte, gelenkige Trägerausschlüsse [2].

5. Beispiel aus der Konstruktionspraxis

Wie wirken sich nun solche sorgfältig durchgestaltete Detailpunkte auf den Arbeitsaufwand aus?

Für die Aufstockung einer zweigeschossigen Ausstellungshalle hat der projektierende Ingenieur eine Stahlkonstruktion vorgeschlagen, da nur mit dieser Bauweise, dank des geringen Eigengewichtes, die gewünschte Geschosshöhe erreicht werden konnte (Bild 15). Dabei ist das Anschlussdetail «Sekundärträger-Hauptträger» infolge der sehr häufigen Wiederholung ausschlaggebend. Nach Beurteilung verschiedener Möglichkeiten wurde schliesslich der Anschluss mit zwei hochfesten Schrauben und einseitiger Anschlusslasche gewählt (Bilder 16 und 17). Dabei konnten, auf das

ganze Bauwerk bezogen, Arbeitseinsparungen von 40% erreicht werden (Bilder 18 und 19) [4].

6. Zusammenarbeit Bauingenieur – Stahlbauunternehmung

Die günstige Preisentwicklung der Stahlbauweise und die Möglichkeit die Kosten durch sorgfältige Gestaltung der Konstruktionseinzelheiten weiter zu senken, ruft nach einer intensiven und guten Zusammenarbeit zwischen den projektierenden Ingenieuren und Architekten einerseits und den Stahlbauunternehmungen andererseits. Eine genauere Darstellung dieses wichtigen Gesichtspunktes sprengt jedoch den Rahmen dieses Beitrages.

Für die Zusammenarbeit zwischen projektierendem Ingenieur und Stahlbauer sollten folgende Sätze begleitend sein: Der projektierende Ingenieur möge aufgrund der aufgezeigten Tatsachen die grosse technische und wirtschaftliche Leistung des seriösen Stahlbaues anerkennen und eine Zusammenarbeit anstreben. Der Stahlbauer seinerseits ist dann aber auch gehalten, den Missbrauch seiner Ingenieurkenntnisse durch die Bauherrn zu meistern, um damit die Konkurrenzierung des frei erwerbenden Ingenieurs in Grenzen zu halten. Auf der Basis einer solchen Verhaltensweise können Ingenieur und Stahlbauer vertrauensvoll zusammenarbeiten und einen wichtigen Beitrag zum Kostenaspekt im Bauwesen leisten.

Literatur

- [1] Konstruktive Richtlinien im Stahlhochbau, 2 Bände, 1973. Herausgegeben von der Schweizerischen Zentralstelle für Stahlbau, Seefeldstrasse 25, 8034 Zürich.
- [2] Konstruktionsdetails im Stahlbau. Beilage zum Normpositionenkatalog Stahlhochbau, herausgegeben von der Schweizerischen Zentralstelle für Stahlbau, Zürich.
- [3] Rippenlose Konstruktionen. Forschungsarbeit des Ingenieurbüros Basler & Hofmann, Zürich. Bearbeitet im Auftrage der Technischen Kommission der Schweizerischen Zentralstelle für Stahlbau, Zürich.
- [4] «Bauen in Stahl», Periodikum der Schweizerischen Zentralstelle für Stahlbau, Heft Nr. 24, 1972.

Adresse des Verfassers: *Konrad M. Huber*, dipl. Ing. ETH, SIA, Geilinger Stahlbau AG, Postfach, 8401 Winterthur, Präsident der Technischen Kommission der Schweizerischen Zentralstelle für Stahlbau.

Keine «architektonischen Barrieren» für Behinderte!

DK 725.54

Von *U. Caccivio*, Hochbauamt des Kantons Solothurn, Solothurn

Es ist überaus verdienstlich, wenn Architekt *U. Caccivio*, Chef des technischen Büros, Hochbauamt Kt. Solothurn, die diesjährige Tagung der internationalen Expertenkommission des Weltverbandes der Behinderten zum Anlass eines *Aufrufes* im Dienste am leidenden Nächsten nimmt.

Wir betrachten es als redaktionelle Aufgabe, ja als Pflicht, immer wieder auf die Möglichkeiten hinzuweisen, durch bauliche Massnahmen den Invaliden Erleichterungen zu schaffen. Oft ist es nicht ein Mangel an Gelegenheiten oder Mittel, bauliche Barrieren zu verhindern, sondern ein Mangel an mitmenschlichem Verantwortungsbewusstsein. Wir bitten unsere Leser, wo immer sie dazu in der Lage sind, die Postulate der Behindertenhilfe nachdrücklich verwirklichen zu helfen!

Redaktion

*

Rund 6 Millionen Körperbehinderte in Europa, davon etwa 30000 in der Schweiz, sind vom Besuch öffentlicher Gebäude, kultureller und sportlicher Veranstaltungen sowie von der Benützung vieler Verkehrsmittel ausgeschlossen. Nicht nur eine monumentale Freitreppe, sondern schon eine

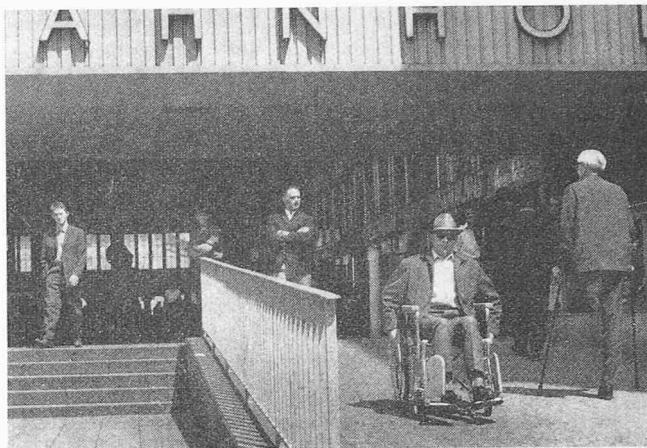
einzigste Stufe, zu enge Türen, zu kleine Toiletten usw. können für einen Behinderten ein unüberwindbares Hindernis bedeuten. Ein an sich zweckmässiger Lift ist für einen Rollstuhlfahrer unbenützbar, wenn der Zugang nur über Stufen erreicht werden kann. Im weiteren fehlt es an Wohnungen, bei deren Bau die Bedürfnisse der körperbehinderten und alten Mieter berücksichtigt worden sind. In diesem Zusammenhang ist auch auf die Überalterung der Bevölkerung (11% sind über 65jährig) und der damit zunehmenden Möglichkeit des Behindertwerdens aufmerksam zu machen.

Diesen Mängeln zu begegnen und sie Architekten, öffentlichen Bauträgern und Gesetzgebern bewusstzumachen, hat sich die Internationale Expertenkommission des *Weltverbandes der Behinderten* (FIMITIC) zur Aufgabe gestellt, die kürzlich auf Einladung des Schweizerischen Invalidenverbandes in Derendingen-Solothurn tagte. Aufgabe der Kommission, der Architekten und Baufachleute aus acht europäischen Ländern angehören, ist, international gültige Richtlinien für das Bauen für Behinderte zu erarbeiten, wobei an dieser Konferenz vor allem die Probleme des Behinderten im Verkehr behandelt wurden.

Behinderten können heute technisch und architektonisch Erleichterungen ohne erhebliche Mehrkosten geschaffen werden, sofern das Nötige bereits bei der Projektierung eines Bauwerkes vorgekehrt wird. Die Internationale Expertenkommission vertritt die Auffassung, dass mit Rücksicht auf die grosse Zahl der Behinderten für öffentlich geforderte Bauten gesetzliche Auflagen notwendig sind, um sicherzustellen, dass ohne Hindernisse für Behinderte geplant und gebaut wird. Diese Anforderung stellt sich nicht nur für öffentliche Gebäude aller Art, für Theater, Museen, Kirchen und Sportstätten, sondern vor allem auch an den staatlich geförderten Wohnungsbau und an sämtliche Verkehrsträger. Gleiches gilt beispielsweise auch für die öffentlichen Telefonkabinen, die zur Zeit für Rollstuhlfahrer unzugänglich sind.

In allen Ländern geht daher der Aufruf an die Regierungen, vermehrt zur vollständigen Beseitigung der architektonischen Hindernisse einzuwirken. Bei uns in der Schweiz sind diesbezügliche Bestrebungen im Gange. Es werden Richtlinien und Normen für behindertengerechtes Bauen aufgestellt, die sodann von Bund und Kantonen als verbindlich erklärt und gesetzlich verankert werden sollen. Noch klaffen Theorie und Praxis bei der Lösung der Behindertenprobleme vielfach auseinander. Gute Ansätze sind auch in unserem Lande vorhanden. Mit grosser Genugtuung hat die Expertenkommission zum Teil sehr gute Beispiele in unserer Gegend besichtigt, so unter anderem die WC-Anlagen an der N2, die VEBO-Werkstätte in Zuchwil, das Schul- und Wohnheim Rossfeld und vor allem auch den Bahnhof Bern, der als ein hervorragendes Beispiel eines behindertengerechten Bahnhofes bezeichnet wurde.

Als besonders wichtig erweist sich, dass Architekten und Baufachleute richtig beraten werden, um architektonische



Behindertenrampe in einem Bahnhof

Barrieren zweckmässig vermeiden zu können. Der Solothurner Regierungsrat hat hier Pionierarbeit geleistet und erstmals in der Schweiz eine offizielle *Beratungsstelle für das behindertenkonforme Bauen* geschaffen. Sie steht allen Interessenten unentgeltlich zur Verfügung.

Unsere so sehr auf Leistung und Ertrag ausgerichtete Gesellschaft ist nur dann *menschlich* in Ordnung, wenn sie behinderten Mitmenschen Achtung, Gemeinschaft und ein Höchstmass an sozialem Verständnis und an Hilfe gewährt.

Adresse des Verfassers: Urs Caccivio, Architekt, Dr. Probststr. 1
4708 Luterbach

Nekrologe

† **Heinrich S. Alioth**, dipl. Masch.-Ing., geboren am 14. Oktober 1907, von Arlesheim, ETH 1927 bis 1933, SIA, GEP, ist am 7. November gestorben. Der Verstorbene war in der Textilbranche tätig und hat seine Karriere in der Schweizerischen Industriegesellschaft für Schappe, die später in Schappe AG umbenannt worden ist, gemacht. Zuletzt war er Generaldirektor dieser Gesellschaft bis zu seinem Rücktritt, der 1963 erfolgte.

† **Arthur Tennenbaum**, dessen Tod (am 6. Juli 1973) bereits gemeldet worden ist, wurde am 7. Oktober 1888 als Bürger von Halden (Thurgau) in Zürich geboren. Er trat 1907 in die Ingenieurschule des Eidg. Polytechnikums ein und verliess sie 1911 mit dem Diplom als Bauingenieur, um sogleich eine Stelle in der Bauunternehmung J. Sutter anzunehmen, und zwar für die Bahnbauten Asti-Chivasso und Spoleto-Norcia, welche letztgenannte Linie (hier in Bd. 100, S. 102 und 117, August 1932 vom Professor für Eisenbahnbau an der ETH, Erwin Thomann, ausführlich beschrieben) heute unseres Wissens bereits durch eine Autoverbindung ersetzt worden ist. 1915 ging unser GEP- und SIA-Kollege für Eisenbahnbauten nach Wien und Prag, um bei Kriegsende in die Schweiz zurückzukehren, wo er am Steinkohlenbergwerk Ebnetalp-Boltigen tätig war. 1920 brachte ihm den ersten entscheidenden Schritt in seiner beruflichen Laufbahn, nämlich den Eintritt bei der Bauunternehmung AG Hch. Hatt-Haller, wo er sich besonders dem Tiefbau widmete. Seine wichtigsten Baustellen waren folgende: linksufrige Zürichseelinie mit Bahnhof Enge, Ausbau Monte-Ceneri-Linie

der SBB, Bleicherwegbrücke, Kornhausbrücke und Kläranlage Werdhölzli in Zürich, Staumauern Wägital und Wettingen, Maschinenhäuser Altendorf und Wettingen. Hier wie bei seinen vielen anderen Tätigkeiten im Strassenbau, Luftschutzbau und bei der Bearbeitung von Submissionen hat er sich als Schaffer und Könnler ausgewiesen; seine grosse Gewissenhaftigkeit kam der Firma auch im Verkehr mit Behörden, Bauherren, Architekten und Ingenieuren zustatten, 1930 hatte er die Prokura erhalten.

Im Jahre 1941 entschloss sich Arthur Tennenbaum mit Rücksicht auf die politischen Verhältnisse zum zweiten wichtigen Schritt: zur Auswanderung in die USA. In Detroit war er zunächst bei Albert Kahn und General Motors tätig, von 1944 an aber bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1958 bei Giffels & Vallet, Inc., Associated Engineers and Architects. Nebst der Tätigkeit in diesem Büro hatte er noch vertrauliche Aufgaben für die Regierung in Washington direkt zu bearbeiten.

Arthur Tennenbaum hat trotz seinem Erfolg in den USA seine Heimat nicht vergessen können. Seine Liebe zu ihr kam jeweils zum Ausdruck, wenn SIA- und GEP-Kollegen auf ihren USA-Reisen seine Dienste in Anspruch nahmen. Unermüdlich stand er ihnen in liebevoller Hilfsbereitschaft zur Verfügung; seine Führung durch die Cobo-Hall anlässlich der GEP-Reise von 1961 bleibt mir unvergessen. Ein glückliches Familienleben war die Freude seiner alten Tage; seine Gattin war in den 43 Jahren ihrer Ehe nur an 50 Tagen von ihm getrennt, seine Tochter schenkte ihm sechs Enkelkinder, und er erlebte noch die Geburt eines Urenkels. Auch seine Zürcher Bekannten und insbesondere die Leute von der Bauzeitung, welcher er fast 60 Jahre lang die Treue gehalten hat, bewahren diesem edlen Menschen das beste Andenken. *W. Jegher*