

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 92 (1974)  
**Heft:** 48

**Artikel:** Bauliche Massnahmen für Gehbehinderte  
**Autor:** Joss, Heinz  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-72523>

### **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:** 15.03.2025

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

## Zur Situation des Kirchenbaus

Von Otto Senn, Basel

DK 726

Im Aufsatz «Zur Bahnhofarchitektur» (SBZ 1974, Heft 27) wird das aktuelle Phänomen der «Hinwendung zur Mehrfachnutzung» zur Sprache gebracht und derart das Spezialgebiet in Beziehung gesetzt zu einem wesentlichen Aspekt des heutigen Bauens allgemein. Mit Recht wird dabei neben ausgesprochen modernen Themen der Architektur auch das des traditionsbefrachteten Kirchenbaus in die Feststellung einbezogen, allerdings nicht ohne anzufügen: «Die Anstösse liegen aber zum Teil in anderen, nicht durchweg vergleichbaren Ebenen».

Eben diese sachte Einschränkung veranlasst zu kirchenbaulich-strukturellen Weiterungen, und zwar im Sinne der Bekräftigung des Hinweises auf die gleichgerichteten Vorgänge in den verschiedenen Bereichen des Bauens. In Gedanken an den laufenden Wettbewerb für ein ökumenisches Zentrum in Ittigen und allgemein im Hinblick auf die kommenden baulichen Aufgaben, vor die sich die Kirche gestellt sieht, sind sie ins Bewusstsein zu rücken. Was sich im Kirchenbau anbahnt, geht von Voraussetzungen aus, die gleicherweise den gegenwärtigen Entwicklungen des profanen Bauens zugrunde liegen. Die Sonderbezirke des aufgesplitterten Daseins werden zum Problem. Nicht nur die Repräsentanten des architektonischen Neulandes aus dem 19. Jahrhundert sind gezeichnet vom Geiste der Zeit, er hat umfassend selbst das überlieferte Bauen der Kirche an der Basis erschüttert und umwälzend verändert. Inzwischen hat sich die emanzipierte Formensprache beim Kirchenbau in den so produktiven fünfziger und sechziger Jahren durchgesetzt, das Raumgefüge blieb dabei aber fraglos gültig. Das derart bestimmte Bild wurde nunmehr anhand der neuen Ausdrucksmittel mit aller wünschbaren Prägnanz bis in die letzten Konsequenzen ausgeformt.

Angesichts der sich neu stellenden Aufgaben gilt es heute, von dieser Situation Kenntnis zu nehmen und im Rückblick Klarheit zu erlangen, worin denn, neben allen anerkannten Vorzügen und Errungenschaften, das offenkundige Unbehagen am modernen Kirchenbau begründet ist. Insoweit gewisse Züge in Erscheinung treten, sind kritisch folgende Tendenzen festzustellen:

– Im tunlich ausgefallenen Formaufwand äussert sich das selbstgewählte Getto des Sakralismus.

- In der heute bis auf die Belichtung funktionell festgefahrenen Ausrichtung des Innenraums äussert sich die Spezialisierung auf das religiöse Eigenleben; der Sakralbau wird zum Selbstzweck.
- Das Trachten nach stimmungsmässigem Fixieren des Kirchenbaus auf ein «vorpräpariertes Gefühl» widerspricht dem Geist der Freiheit, den die Kirche in der frohen Botschaft dem Menschen nahezubringen unternimmt.

Dem Rückzug des kirchlichen Lebens auf den ausgesonderten religiösen Bezirk verleiht in einer ersten Phase der Historismus Ausdruck. Wichtig wird die Frage nach dem wahren kirchlichen Baustil, während die entscheidende Abkehr von der reformatorischen Überlieferung unter der Hand sich ebenso lautlos wie unaufhaltsam durchsetzt: Der *eine* Raum der gottesdienstlichen Versammlung erfährt die ideelle Zweiteilung in das «Schiff der Gemeinde» und den «Vordergrund des gottesdienstlichen Geschehens», oder auch in das Schiff als den «Rahmen» mit Ausblick je nachdem auf den «leeren Chor» oder die «Wand der Verkündigung».

Nach der erfolgten Emanzipation von den «Baustilen» hiess es jetzt optimistisch: «Der Freiheit des Entwerfers sind kaum Grenzen gesetzt, und dadurch sind alle Voraussetzungen für ein *lebendiges Bauen* geschaffen». Doch blieb die Umstellung baulich auf das Formale beschränkt, das strukturelle Gefüge wurde nicht erfasst, und der Hochstimmung folgt heute die Ernüchterung. Die Rede ist gewesen von «Umweltverschmutzung», vom «Ende des Kirchenbaus». Für die Kirche ist es zu einer Lebensfrage geworden, «Kirche für die andern» zu werden, die Schranken eines Sakralismus niederzulegen. Während nun die historischen Bauten dem erneuerten Anspruch des kirchlichen Lebens strukturell zu genügen vermögen und ihm auch die Bauten des Historismus ohne bauliche Eingriffe dienstbar gemacht werden können, erweist sich die funktionelle Eingleichigkeit der Kirchenbauten unserer Tage als problematisch.

Wenn also Ernst gemacht werden soll mit der Öffnung der Kirche und mit der Zuwendung gerade auch zu unserer durch den Pluralismus gekennzeichneten Gesellschaft, so bedarf dies im Baulichen einer Neubesinnung, die letztlich eine Rückbesinnung ist.

## Bauliche Massnahmen für Gehbehinderte

DK 72:616-036.86

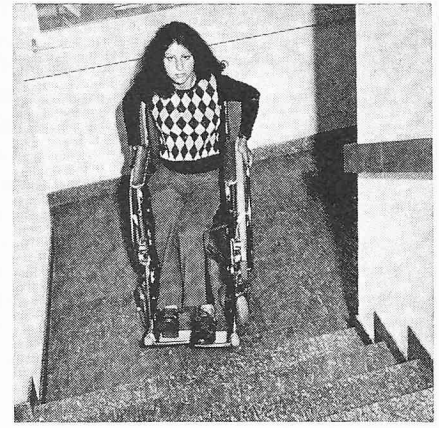
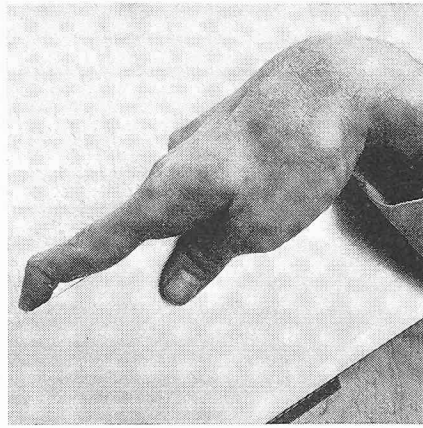
Heutige Methoden der medizinischen, pädagogischen und psychologischen Betreuung ermöglichen einer grossen Zahl von behinderten Mitmenschen ein völlig oder weitgehend selbständiges Leben in Familie, Beruf und Öffentlichkeit. Die eigentlichen Wiedereingliederungsmassnahmen verlangen aber auch eine Ergänzung auf baulicher Seite: Die «architektonischen Barrieren» müssen verschwinden!

Architektonische Barrieren sind eine Folge von Fehlplanungen, Gedankenlosigkeit oder Unkenntnis: zu schmale Türen, unnötige Stufen, zu kleine Aufzugskabinen... Heute müssen Behinderte mühsam eine Stadt absuchen, um einen Gasthof, einen Coiffeursalon, einen Laden zu finden, der mit Rollstuhl zugänglich ist (dies wurde kürzlich in Luzern durch junge Behinderte systematisch durchgeführt: zur Aufstellung eines Stadtführers für Behinderte). Auch haben Behinderte nach erfolgter Berufsausbildung oder Umschulung oft grösste Mühe, eine Stelle zu finden, da ein sonst geeigneter Arbeitsplatz für sie nicht zugänglich ist, oder die zu kleine Toilette nicht benützt werden kann.

Gewiss handelt es sich bei den Gehbehinderten um eine verhältnismässig kleine Zahl; aber auf sie ist genauso Rücksicht zu nehmen wie auf jeden anderen Mitmenschen. Sie haben das gleiche Recht auf Leben in der Familie, Zugang zum Arbeitsplatz und Teilnahme am öffentlichen Leben.

Vor Jahren hat die Schweizerische Zentralstelle für Baurationalisierung eine Norm über Wohnungen für Gehbehinderte herausgebracht. Damals war das Wohnproblem vorranglich, war doch die berufliche und verkehrsmässige Eingliederung noch weniger fortgeschritten; vor allem aber war damals auch die Einsicht in das Problem, das echte Verständnis für die Anliegen der Behinderten noch weniger entwickelt. In einer neuen Norm<sup>1)</sup>, vor kurzem erschienen, hat nun die Zentralstelle für Baurationalisierung, den heutigen Erfordernissen Rechnung tragend, den damaligen Rahmen gesprengt

<sup>1)</sup> Norm SNV 521 500 «Bauliche Massnahmen für Gehbehinderte», herausgegeben von der Schweizerischen Zentralstelle für Baurationalisierung CRB, Sumatrastrasse 15, 8006 Zürich, Tel. 01 / 32 26 44, Preis 29 Fr.



und die nötigen Massnahmen aufgeführt, die an alle baulichen Anlagen gestellt werden müssen. Neben den Wohnungen sollen ja auch übrige Gebäude und Verkehrsanlagen für Behinderte benützt werden können: Arbeitsplätze, Schulen, Läden, aber auch Bahnhöfe, Tramhaltestellen usw.

Die bisherige Ausgabe der Norm erhielt die Unterstützung des Bundes (Richtlinien des EDI vom 12. November 1970), aber auch jene mehrerer Kantone und Städte. Es steht ausser Zweifel, dass auch die neue Ausgabe wieder Grundlage behördlicher Verfügungen werden wird. Dabei ist zu hoffen, dass diese Verfügungen unter Bezugnahme auf die Norm erfolgen und nicht – wie dies kürzlich in einem Kanton erfolgte – im Alleingang und mit Forderungen, die den Realitäten nicht entsprechen; dort wurde eine Aufzugsgrösse verlangt, die im Sortiment der schweizerischen Industrie nicht enthalten

ist und somit zu Einzelanfertigungen führen muss. So erwünscht die behördliche Unterstützung auch ist, stellt sich doch die Frage: Sind wirklich erst behördliche Massnahmen eine genügende Motivation, sollte menschliches Verständnis allein nicht auch schon ausreichen?

Es ist im Grunde genommen wenig, was gefordert wird: Türen, die breit genug, Treppen, die sicher genug, Toiletten, die zugänglich sind und einige Dinge mehr. Die meisten dieser Massnahmen kommen auch Leuten zugute, die nicht gehbehindert sind: Müttern mit Kinderwagen, Kreislaufpatienten, Betagten. Und zuletzt: Jeder von uns ist ein potentieller Behinderter! Wer von uns könnte – durch Unfall oder Krankheit an den Rollstuhl gebunden – an seinem jetzigen Arbeitsplatz verbleiben, in seiner Wohnung? Sind da nicht überall Treppen, unnötige Stufen, zu schmale Türen?

Heinz Joss

## Sicherheitsbetrachtungen beim Beulen von Kastenträgern

Zuschrift zum Aufsatz von P. Dubas, in SBZ 92 (1974), H. 33, vom 15. 8. S. 769–773

DK 624.04:624.075.4

Bei der Lektüre des oben genannten Aufsatzes kann der Eindruck entstehen, dass die Traglast achsial gedrückter Bleche mit einseitigen Längsstreifen nicht wirklichkeitsnah berechnet werden kann und die einzige Möglichkeit der Bemessung drin besteht, die Ergebnisse der unzutreffenden linearen Beultheorie dadurch zu korrigieren, dass die Längsrippen nur mit einem Fünftel ihrer Biegesteifigkeit berücksichtigt werden.

Maquoi und Massonnet [4] haben bereits 1971 die Versuche von Dubas [2] mit der nicht-linearen Beultheorie nachgerechnet und dabei wohl den Versuch A1 erklären können, aber nicht den Versuch A2, bei dem die Rechnung um 46 % nach der unsicheren Seite abweicht. Die nicht-lineare Theorie wurde inzwischen von Bilstein [1] verbessert, um nicht nur die Biegesteifigkeit der Längsrippen sondern auch den Einfluss der exzentrischen Rippenlage zu erfassen.

Gerade diese Diskrepanz zwischen dem Versuch A2 von Dubas und der Rechnung mit der nicht-linearen Beultheorie von Maquoi und Massonnet hatte 1972 den Schreibenden bewogen, das Problem der Traglast achsial gedrückter Bleche mit einseitigen Längsstreifen auch einmal mit der Plastizitätstheorie 2. Ordnung zu untersuchen [3]. Dabei gelang es, nicht nur die beiden Versuche A1 und A2 von Dubas (die beiden anderen Versuche B1 und B2 besaßen unrealistische Seitenverhältnisse, da in der Brückenbaupraxis die Feldbreite immer grösser als die Feldlänge ist),

sondern auch den Schadensfall der Vierten Wiener Donaubrücke schlüssig aufzuklären.

Bei den in der Praxis üblichen Seitenverhältnissen der Kastenböden  $B/L > 1$  spielen die Schubspannungen in der Blechebene – mit Ausnahme der Randzonen – keine wesentliche Rolle mehr, so dass es gerechtfertigt ist, die Untersuchung des Flächentragwerks auf die mathematisch elementare Betrachtung eines Stabtragwerkes zu reduzieren. Die Berechtigung dieser entscheidenden Vereinfachung drängt sich bei der Betrachtung des ausgebeulten Bodenbleches der Vierten Wiener Donaubrücke (vgl. [3], S. 91, Bild 1) auf.

Dr. Max Herzog, Aarau

### Literaturverzeichnis

- [1] Bilstein, W.: Anwendung der nicht-linearen Beultheorie auf vorverformte, mit diskreten Längsstreifen verstärkte Rechteckplatten unter Längsbelastung. Veröffentlichungen des Instituts für Statistik und Stahlbau der TH Darmstadt, Heft 25. Darmstadt: Selbstverlag, 1974.
- [2] Dubas, P.: Essais sur le comportement post-critique de poutres en caisson raidies. IVBH Seminar London 1971, Bericht S. 367–379.
- [3] Herzog, M.: Die Traglast axial gedrückter Bleche mit einseitigen Längsstreifen nach Versuchen. «Strasse, Brücke, Tunnel» 25 (1973), S. 90–94.
- [4] Maquoi, R. und Massonnet, C.: Théorie non-linéaire de la résistance post-critique des grandes poutres en caisson raidies. IVBH-Abhandlungen 31/II (1971), S. 91–94.