

Die Beseitigung von Altautos und Schrott: zehn Kantone und das Fürstentum Liechtenstein lösen gemeinsam das Problem

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93 (1975)**

Heft 49

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-72886>

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 Beseitigung von Altautos und Schrott

Zehn Kantone und das Fürstentum Liechtenstein lösen gemeinsam das Problem

DK 628.44

Im Rahmen der Konferenz der ostschweizerischen Kantonsregierungen wurde bereits 1972 das Problem der Altautobeseitigung behandelt. Das Baudepartement des Kantons St. Gallen wurde beauftragt, mit weiteren interessierten Kantonen und mit dem Fürstentum Liechtenstein Verbindung aufzunehmen, um eine gemeinsame Lösung zu erarbeiten. Es zeigte sich, dass die Kantone Zürich, Schwyz, Glarus, Zug, Schaffhausen, Appenzell AR, Appenzell AI, St. Gallen, Graubünden und Thurgau sowie das Fürstentum Liechtenstein bereit sind, an einer gemeinsamen Lösung mitzuwirken. Nach zähen Verhandlungen ist es gelungen, eine Regelung zu finden, die nach Auffassung aller Beteiligten gestattet wird, die grosse Menge der ausgedienten Motorfahrzeuge auf umweltfreundliche Art zu beseitigen und die anfallenden Schrottmengen auf bestmögliche Weise derart aufzubereiten, dass sie der wirtschaftlichen Wiederverwertung zugeführt werden können. Die Vorarbeiten haben eine lange Zeit in Anspruch genommen.

Der nun zustandegekommene Vertrag wurde im Januar 1975 von den privaten Partnern unterzeichnet. Inzwischen genehmigten die Regierungen aller zehn Kantone und des Fürstentums Liechtenstein den Vertrag. Die Vorsteher der zuständigen Departemente wurden ermächtigt, den Vertrag zu unterzeichnen. Dies hat am 4. April 1975 stattgefunden.

Der Vertragsinhalt kann wie folgt zusammengefasst werden:

Die privaten Interessenten verpflichten sich, sämtliche ausgedienten Fahrzeuge (in jedem Zustand) und sämtlichen Schrott (Kühlschränke, Gasherde usw.) im Sinne des zürcherischen Gesetzes über die Beseitigung von ausgedienten Fahrzeugen und von Schrott vom 4. März 1973 auf dem Gebiet aller zehn Kantone und des Fürstentums Liechtenstein während der Dauer des Vertrages ohne Beiträge der öffentlichen Hand abzunehmen. Der Überbringer oder der letzte Halter kann sein Fahrzeug oder den Schrott unentgeltlich auf den von den privaten Interessenten betriebenen Sammelplätzen und Umschlagstellen abgeben.

Damit Schrott und Fahrzeuge überall in zumutbarer Entfernung abgeliefert werden können, verpflichten sich die privaten Interessenten, in näher bezeichneten Regionen in den zehn Kantonen und im Fürstentum Liechtenstein Sammelplätze und Umschlagstellen zu betreiben. Sollte sich im Verlaufe der Zeit ergeben, dass in einer Region kein Sammelplatz oder keine Umschlagstelle mehr besteht, so haben die privaten Vertragspartner nötigenfalls selbst Ersatz zu schaffen. Tun sie dies innert nützlicher Frist nicht, so können die Kantone oder das Fürstentum Liechtenstein auf Kosten der privaten Interessenten die Ersatzplätze selbst schaffen und betreiben.

Die privaten Interessenten sind verpflichtet, Altautos und Schrott solange unentgeltlich abzunehmen, als der Preis für Shredderschrott nicht unter 180 Fr./t fällt. Diese Ausweichklausel kann jedoch frühestens auf den 1. Januar 1979 angerufen werden.

Alle privaten Unternehmungen, die am Vertrag über die Altautobeseitigung beteiligt sind, haften solidarisch bis zu 1 Mio Fr. – auch dieser Betrag wird regelmässig der Teuerung angepasst – für die Erfüllung der Vertragspflichten.

Die Kantone und das Fürstentum Liechtenstein ihrerseits sind verpflichtet, die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit unerlaubt, ausserhalb bewilligter Plätze, abgestellte Altautos den Sammelplätzen und Umschlagstellen zugeführt werden können. Es geht dabei darum, dass der Eigentümer eines solchen Fahrzeuges durch öffentlich-rechtliche Vorschrift verpflichtet wird, sein Fahrzeug auf einem Sammelplatz oder einer Umschlagstelle abzuliefern.

Es ist vorgesehen, dass die zehn Kantone und das Fürstentum Liechtenstein nun alsbald daran gehen, die Rechtsgrundlagen für die Verhinderung wilder Altautoablagerungen zu schaffen. Sobald dies in einem Kanton oder im Fürstentum Liechtenstein geschehen ist, wird der Vertrag für das betreffende Gebiet in vollem Umfang wirksam.

Ein neuer Stahlskelettbau in Hannover

DK 624.016.7

In Hannover entsteht zurzeit ein Stahlskelettbau von gewaltigen Ausmassen. Am 12. September konnte der Rohbau der neunzehngeschossigen Hauptstelle der Stadtparkasse beendet werden. Das Gebäude wird nach der Fertigstellung im September 1976 etwa 900 Mitarbeiter aufnehmen. Die Nutzfläche wird rd. 25 000 m² betragen. Das gesamte Bauvolumen ist in sechs gestaffelten Türmen untergebracht, die über einem Grundrissmass von 72,40 × 46 m aufgerichtet sind. Die Höhe der Türme beträgt 69,50 m, 57,50 m, 49,50 m, 37,50 m und 21,50 m. Sie sind durch Verbindungsbauten – Treppenhäuser und Versorgungsschächte – miteinander gekoppelt. Der Kern des Gebäudes wird durch das Treppenhaus mit den Aufzugschächten gebildet.

Das Gebäude ist Teil eines Gesamtprojektes – City-Erweiterung Raschplatz – das ein Einkaufszentrum, Wohn- und Geschäftshäuser, ein Parkhaus für 1100 Wagen und den zentralen Omnibus-Bahnhof umfasst. Das Gebiet liegt an den Hauptlinien der im Bau befindlichen Untergrundbahn. Es wird ausserdem unterirdisch durch eine Einkaufsebene, die unter dem Hauptbahnhof hindurchführt, erschlossen.

Die quadratischen Geschosse der Bürotürme werden von vier Eckstützen und einer Mittelstütze getragen, die zum Teil aus Hohlprofilen und in den oberen Geschossen aus Walzprofilen bestehen. Die Eckstützen stehen frei ausserhalb des Turmes. Die Lasten aus der Decke werden über einen geschweissten Randträger über Hohlkästen in den Schrägen und einem Konsolträger in die Eckstützen übertragen. Die Deckenkonstruktion besteht aus einem Hauptunterzug als Zweifeldträger, der in der Mittelachse liegt. Dazu senkrecht liegen zwei Unterzüge im Abstand von 2,96 m. Die parallel zum Hauptträger jeweils im Abstand von 3,37 m liegenden Deckenträger sind 8,33 m lang. Durch diese Masse ist die maximale Grösse der Stahlbetondeckenplatten gegeben. Die Geschosshöhe beträgt 4 m. Für die Bauhöhe der Träger standen 67,5 cm zur Verfügung. Innerhalb dieser Höhe musste die gesamte Installation untergebracht werden. Wegen der ungewöhnlich zahlreichen Löcher und Durchbrüche musste für diesen Fall eine Spezialkonstruktion für die Unterzüge entwickelt werden. Stabilisiert wird das Gebäude vom zentralen Betonkern über die als Scheibe ausgebildete Betonfertigteildecke und über Stabilitätsverbände.