

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Band: 112 (1994)
Heft: 8

Sonstiges

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: 17.11.2024

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

Das Preisgericht setzt sich wie folgt zusammen: Paul Schatt, Kantonsbaumeisters, Zürich, Thomas Mannhart, Chef Amt für Berufsbildung, Zürich, Dr. Arthur Schärli, Rektor Allgemeine Berufsschule, Zürich, Hans-Rudolf Rüegg, Stadtbaumeister, Zürich, Alfred Rissi, Präsident Quartierverein, die Architekten Prof. Hans Kollhoff, Berlin, Peter Zumthor, Chur, Rainer Zulauf, Landschaftsarchitekt, Baden, Adrian Meyer, Baden, Ersatz, Christian Cunier, Adjunkt Abteilung Berufsschulen, Zürich, Ersatz.

Wohnüberbauung «Schäferei», Zollikofen BE

Die Schweizerische Eidgenossenschaft, vertreten durch das Amt für Bundesbauten AFB, die Gemeinde Zollikofen und die Stiftung für blinde und sehbehinderte Kinder und Jugendliche, Zollikofen, veranstalteten einen Projektwettbewerb für eine Wohnüberbauung auf dem Gebiet der «Schäferei» in Zollikofen. Teilnahmeberechtigt waren alle Architekten, die seit dem 1. Januar 1992 ihren Wohn- oder Geschäftssitz in den Gemeinden des Vereins für die Zusammenarbeit in der Region Bern VZRB haben. Zusätzlich wurden die folgenden Architekten zur Teilnahme eingeladen: Metron Architekten, Brugg, Henri Mollet, Biel, Sabina Hubacher und Brigitte Widmer, Zürich, Kuhn Fischer & Partner, Zürich. Es wurden insgesamt 35 Projekte beurteilt. Drei Entwürfe mussten wegen schwerwiegender Verletzung von Programmbestimmungen von der Preiserteilung ausgeschlossen werden. Ergebnis:

1. Preis (25 000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): Rolf Mühlethaler, Bern; Mitarbeiter: Hansjürg Eggmann, Urs Weber
2. Preis (20 000 Fr.): Ernst Gerber, Bern; Mitarbeiter: Martin Siegenthaler, Martin Stettler, Markus Kohli, Andreas Brönnimann, Patrick Beyerler; verkehrstechn. Beratung: HP Stocker, Ing., Bern
3. Preis (18 000 Fr.): Marco Graber und Thomas Pulver, Bern; Mitarbeiter: Mathias Frey
4. Preis (15 000 Fr.): Helfer Architekten und Planer AG, Bern; Mitarbeiter: Leo Kellner, Kurt Hadorn
5. Preis (10 000 Fr.): KUBIK, AG für Architektur und Planung, Bern; Mitarbeiter: Christian Burri, Beat Huss, Beat Liniger
6. Preis (9000 Fr.): Strasser Architekten, Bern, Projektverfasser: Fritz Schär
7. Preis (8000 Fr.): Kuhn Fischer und Partner, Zürich; Verfasser: Walter Fischer; Mitarbeiter: Heiko Bachmann, Markus Ringli
8. Preis (6000 Fr.): Marazzi Generalunternehmung AG, Bern

Ankauf (9000 Fr.): Michael Gerber, Thun, Jürg Christen, Zollikofen

Fachpreisrichter waren Hans-Peter Jost, Stv. Direktor AFB, Regula Lüscher-Gmür, Zürich, Adrian Meyer, Baden, Brigitte Müller, Kant. Hochbauamt, Bern, René Stoos, Brugg, Peppino Vicini, Bern, Peter Weber, Wald, Rudolf Rast, Bern, Ersatz.

Zuschriften

Nein, nein

Zum Beitrag «Der SIA und die Alpeninitiative» von Benedikt Huber in Heft 6 vom 3.2.1994, Seite 79

Entscheide werden verlangt

Abstimmungen haben etwas Gutes: Es gibt kein «ja, aber», kein «nein, aber» und auch kein «sowohl als auch». Der grösste Zögerer muss sich vor dem Ausfüllen des Stimzettels entscheiden. Dass ein seriöser Entscheid ein umfassendes und sorgfältiges Abwägen des Pro und Kontra voraussetzt und eine Analyse der möglichen Folgen erfordert, ist selbstverständlich.

Fehlender Mut

Jede Vereinigung, die ernst genommen werden will, muss sich gerade bei schwierigen Entschlüssen zu einem Entscheid durchringen. Damit bekennt sie Farbe. Werden aber bloss Argumente – bei Abstimmungskämpfen von Befürwortern und Gegnern ohnehin längst formuliert – aufgeführt, so wirkt dies nicht überzeugend. Die zögernde Haltung bestätigt höchstens Unentschlossenheit und wird als Schwäche ausgelegt. Bei Abstimmungskämpfen ist nur derjenige glaubhaft, der sich zu einer Parole durchringt. Andernfalls bleibt er besser stumm.

Ein Beispiel fehlender Entschlossenheit ist der von Professor Benedikt Huber unterzeichnete Artikel «Der SIA und die Alpeninitiative» (SI+A Nr. 6/94, S. 79). Der Pfarrerssohn Benedikt sei an das Bibelwort erinnert: «Eure Rede aber sei: Ja, ja; nein, nein; was darüber ist, das ist vom Übel» (Matthäus 5, 37, nach der Lutherübersetzung).

Die Sympathie des Verfassers liegt unverkennbar bei den Zielen der Volksinitiative zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr. Wer will das nicht auch?

Keine simplen und kompromissunfähigen Verfassungsbestimmungen

Derart weitreichende Verfassungsbestimmungen, wie sie die Alpeninitiative apodiktisch enthält, verbauen sinnvolle Lösungen im Einzelfall. Die Initiative ist sehr idealistisch, vereinfachend und erlaubt im Grunde nur absolute Lösungen. Dies ist bei Verkehrsfragen nicht der Weg, um Probleme zu lösen. Lehnen wir sie daher ab und vertrauen wir den Behörden, dass sie bei ihren nicht einfachen Verhandlungen und Entscheiden die Absichten der Initiative bestmöglich zu verwirklichen versuchen.

Ein Luftfahrtgesetz, das die Alleingewalt einer Bundesbehörde massiv verstärkt und zementiert

Zu einer andern Abstimmungsvorlage, die ebenfalls am 20. Februar dem Volk unterbreitet wird, äussert sich leider der erfolg-

reiche Architekt und frühere Professor für Raumplanung an der ETH nicht. Das neue Luftfahrtgesetz enthält in Art. 37 a und b – zwar verklausuliert – zwei ganz gefährliche Bestimmungen: «Der Bau von Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen, untersteht dem kantonalen Bewilligungsverfahren.» (vgl. Art. 37a, Absatz 5)

Das heisst mit verständlichen Worten: Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb (nicht nur Flugbetrieb sic!) dienen, unterstehen inskünftig auch bei den Flugfeldern nicht mehr einer kantonalen Baubewilligung. Leider unterlässt es die Botschaft, diese Anlagen zu definieren; neben Sicherheitseinrichtungen sind Pisten, Hangars, Reparaturwerkstätten, Schuppen, Abfertigungsgebäude und andere, meist unschöne Dinger gemeint. Die Anhörung hat kaum Entscheidungsrelevanz und ist eine blosser Augenwischerei ohne Verbindlichkeit für die sehr fliegerfreundlichen Luftfahrtbehörden.

Ausschluss der Raumplanung

Die Absicht, die ausschliessliche Bundeszuständigkeit zu zementieren, wird durch folgende Bestimmung untermauert: «Im Rahmen des bundesrechtlichen Bewilligungsverfahrens wird abschliessend über Standort, Grösse und Betriebsumfang des Flugplatzes sowie über alle luftfahrtspezifischen Bestimmungen entschieden. Diesbezüglich sind keine Bewilligungen nach dem Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung und nach kantonalem Recht erforderlich.» (Art. 37b, Absatz 1)

Fliegerei geht der Raumplanung vor

Die zitierte Gesetzesnorm ist ein Ausschluss der raumplanerischen und wahrscheinlich auch umweltschützerischen Belange. Auf jeden Fall verschafft sie dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eine Allgewalt, die gefährlich ist. Wer unter dem Lärmterror der Freizeit- und Hobbyfliegerei leidet und mit dem BAZL zu tun hat, der kennt die heute bereits vorhandene Einseitigkeit dieser Bundesbehörde, von der ein früherer Direktor in einer Auseinandersetzung einmal sagte, sein Amt heisse Bundesamt für und nicht gegen die Luftfahrt. Wer nimmt die Belange der vom Lärm und den Schadstoffen Betroffenen wahr?

Die vereinfachende und kompromisslose Alpeninitiative und das Luftfahrtgesetz, das die raumplanerischen Belange missachtet und die Zentralgewalt schafft, gehen beide zu weit. Deshalb wird ein klares Nein für beide Vorlagen empfohlen.

Ulrich Zürcher, Kappel a.A.

Aktuell

CO₂-Reduktionskosten länderübergreifend berechenbar

(PSI) Fachleute der Energieökonomie am Paul-Scherrer-Institut (PSI) und der Universität Genf berechnen mit einem neu entwickelten Computer-Verfahren erstmals länderübergreifend die Kosten für eine CO₂-Reduktion.

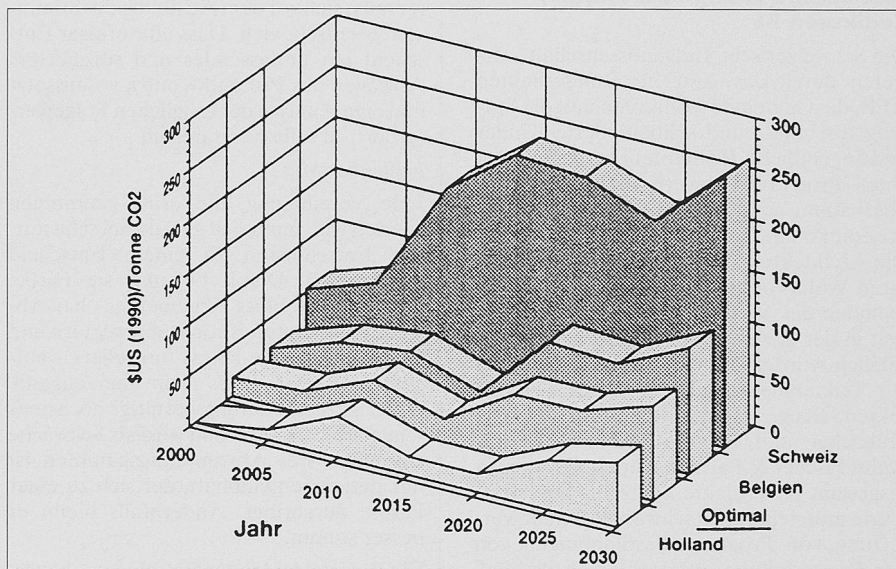
Um das unbestreitbar global wichtige CO₂-Problem und die damit verbundenen Reduktionskosten zu studieren, arbeiten heute etwa zwölf Länder separat mit dem gleichen, äusserst komplexen Modell. Die Schweizer Fachleute entwickelten ein neues Verfahren, mit dem sie erstmals länderübergreifend die riesigen Datenmengen und komplizierten Modelle kombiniert handhaben können.

Die Resultate zeigen, wie sinnvoll ein gemeinsames Vorgehen verschiedener Länder ist, wenn man die Mittel für die CO₂-Reduktion optimal einsetzen will. Auch Länder wie die Schweiz oder Schweden, deren CO₂-Ausstoss im Vergleich geringer ist – und wo deshalb weitere Reduktionen teuer und schwer durchzusetzen sind – könnten mit gleichviel Geld länderübergreifend we-

sentlich mehr CO₂ reduzieren, als im Alleingang (s. im Bild: «Optimal»). Das dispensiert allerdings niemanden von

CO₂-Reduktionen im eigenen Land.

Im Modell sorgen internationale Ausgleichszahlungen aus CO₂-Abgaben dafür, dass alle Länder profitieren und damit motiviert sind, sich zu beteiligen.



CO₂-Reduktionskosten: Ein gemeinsames Vorgehen von Holland, Belgien und der Schweiz («Optimal») würde die Kosten pro reduzierte Tonne CO₂ für die Schweiz erheblich verringern

Tschechische Kraftwerksanierungen mit westlichen Devisen

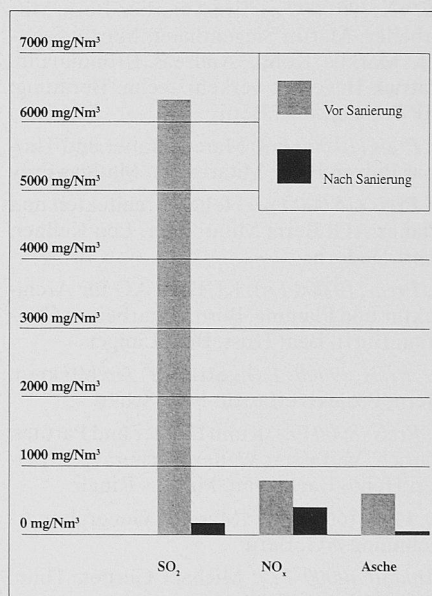
(NOK) Die Nordostschweizerischen Kraftwerke haben vor einem Jahr mit der tschechischen Elektrizitätsgesellschaft CEZ einen zehnjährigen Strombezug von 100 MW Leistung bzw. eine jährliche Lieferung von 650 Mio. kWh vereinbart. Mit dem Erlös aus diesen Stromlieferungen in die Schweiz können ab 1994 zwei Blöcke (400 MW) des tschechischen Kohlekraftwerks Pocerady technisch und ökologisch saniert werden.

Die aus der Stromlieferung anfallenden Devisen erlauben es der CEZ, die Blöcke 3 und 4 des aus insgesamt fünf 200-MW-Blöcken bestehenden Braunkohlekraftwerks in Nordböhmen im Rahmen eines Gesamtsanierungsprojekts mit effizienten Umweltschutzanlagen auszustatten. Die ökologischen Verbesserungen betreffen im wesentlichen die drastische Reduktion der SO₂-Emissionen durch den Einbau leistungsfähiger Entschwefelungsanlagen und die Senkung des NO_x-Ausstosses sowie der Rauchgas-Flugasche mit Hilfe wirksamer Elektrofilter.

Neu konzipiert wird auch die Depositionierung und Weiterverwendung der aus

dem Abgas gefilterten Verbrennungsrückstände. So soll der bei der Entschwefelung anfallende Rea-Gips in Zusammenarbeit mit einer in der Kraftwerkumgebung geplanten Baustoff-Fabrik teilweise zu Gipsplatten weiterverarbeitet werden. Auch der Bau einer neuen Abwasserreinigungsanlage, in der sämtliche Abwässer des Kraftwerks gereinigt werden, soll den inzwischen wesentlich verschärften gesetzlichen Vorschriften Rechnung tragen.

Die CEZ produziert 79% des in der tschechischen Republik erzeugten Stroms, wobei Kohlekraftwerke den Hauptanteil liefern. Knapp ein Viertel liefern Kernkraftwerke, rund 2% stammen aus Wasserkraft (Schweiz: 58,8% Wasserkraft, 38,6% Kernenergie und 2,6% Öl). Der an die NOK zu liefernde Strom entspricht weniger als 1% der tschechischen Gesamtproduktion.



Schadstoffreduktion vor und nach der Sanierung des Braunkohle-Kraftwerks Pocerady (Werte je Kraftwerksblock zu 200 MW)

Asbestgefahr bei Plattenbausanierung

(fwt) Über zwei Millionen Wohnungen wurden in der ehemaligen DDR in Grossplattenbauweise oder im Betonbauverfahren errichtet – viele müssen

jetzt saniert, renoviert oder modernisiert werden. Bauarbeiter sind hierbei einer Reihe akuter Gefahren ausgesetzt, teilte kürzlich das Bundesfor-

schungsministerium (BMFT) in Bonn mit. Asbest sei unkontrolliert und relativ sorglos eingesetzt worden. Dem Ministerium seien viele Beispiele bekannt, wo weder nach Zeichnung gearbeitet noch bestehende Vorschriften eingehalten wurden. Die Gesundheitsgefahren will das BMFT jetzt in einem Modell-

versuch an einer Plattenbau-Wohnanlage in Erfurt untersuchen. Dabei werde das Institut für Fertigteiletechnik und Fertigbau (Weimar) prüfen, wie sich die Asbestbelastung für Arbeiter minimieren lässt. Ausserdem solle geklärt werden, wodurch auf dem Bau Unfälle verhindert werden können.

Wakker-Preis 1994 für La Chaux-de-Fonds

(SHS) La Chaux-de-Fonds im Neuenburger Jura wird den Wakker-Preis 1994 des Schweizer Heimatschutzes (SHS) erhalten. Die dortigen Stadtbehörden haben in den achtziger Jahren äusserst erfolgreiche Anstrengungen unternommen, die oft versteckten Schönheiten der schachbrettartig angelegten Bebauung zur Geltung zu bringen. La Chaux-de-Fonds ist vor genau 200 Jahren fast vollständig abgebrannt und wurde nach sozialen und wohnhygienischen Vorstellungen aus der Epoche der Aufklärung wieder aufgebaut und erweitert.

Das Grundelement des baulichen Rasters besteht aus einer Abfolge von Strasse – Mehrfamilienhaus – gemeinsamem Garten und ist konsequent auf die Besonnung ausgerichtet (s. Bild). Die Architektur ist karg, doch enthalten viele Bauten beeindruckende Details wie reich ausgemalte Treppenhäuser oder bunte Balkonverglasungen. Um diese zu erhalten, haben Behörden, Verwaltung und Angehörige des Heimatschutzes vor einigen Jahren eine Motivationskampagne in Gang gesetzt.

Mit dem Erscheinen des Inventars der neuen Schweizer Architektur (INSA) im Jahre 1982 und mit der Zuerkennung der nationalen Bedeutung seitens des Bundesinventars ISOS zwei Jahre spä-

ter wurden kulturell interessierte Kreise und Behörden auf die räumlichen Qualitäten und die architektonischen Werte – vorwiegend aus dem Historismus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und aus dem Jugendstil – aufmerksam.

Die Stadt konnte allerdings die Eigentümer der betreffenden Objekte nicht zu aufwendigen Unterhaltarbeiten oder Restaurierungen verpflichten, da ihr für die dazu nötigen Subventionen die Mittel fehlten. Stattdessen veranstaltete sie Orientierungsabende, an denen Fachbeamte anhand von Diapositiven der Einwohnerschaft die vielen unbeachteten Schönheiten ihrer Stadt vor Augen hielten. Dies weckte den Stolz der Hauseigentümer, die, nachdem einzelne von ihnen den Anfang gemacht hatten, in der sorgfältigen Pflege ihrer Objekte nicht zurückstehen mochten. Weitere meinungsbildende Mittel, die die Stadt einsetzt, sind themenbezogene Wandkalender mit wunderschönen Farbfotos von Dächern, Gärten, Treppenhäusern und Schmiedearbeiten sowie Serien von Ansichts- und Glückwunschkarten.

Der SHS wird den mit 20 000 Fr. dotierten Wakker-Preis im Juni den Stadtbehörden übergeben.



La Chaux-de-Fonds brannte vor genau 200 Jahren fast gänzlich ab. Beim Wiederaufbau folgte man einem Schema aus den Elementen Wohnhaus – gemeinsamer Garten – Strasse und achtete auf gute Besonnung

Ganz kurz

Rund um den Verkehr

(kiZH) Dem Zürcher Regierungsrat wurde ein Postulat eingereicht betreffend **«Mitwirkung des Kantons Zürich bei der Planung und Realisierung der Swissmetro»**. Die drei Unterzeichner begründen ihren Vorstoss damit, dass eine sehr rasche Verbindung zwischen den wichtigsten Schweizer Städten auch mit der Einführung von Bahn 2000 noch fehle. Die Swissmetro könne diese Lücke schliessen und wäre auch interessant aus ökologischer Sicht (Verringerung des Strassen- und Inlandflugverkehrs).

(pd) **Die Prognosen** des Bundesamtes für Zivilluftfahrt **über den Luftverkehr in der Schweiz bis ins Jahr 2010** rechnen mit: 80% mehr Flugpassagieren, 25% mehr Starts und Landungen und einer Zunahme der Flugabgase um 45%. Das grösste Wachstum an Flugzeugbewegungen wird für Basel-Mühlhausen erwartet (+30%).

(FDZ) **Die Statistik der Flughafendirektion Zürich** zeigt für 1993 eine Zunahme der Passagiere im Linien- und Charterverkehr von 3,5 % gegenüber 1992 (insg. 13,5 Mio. Reisende). Am Flughafenbahnhof registrierte die SBB 6,8 Mio. Personen, die für ihre An- oder Wegreise den Zug benützten (-1,3 %). Die im Luftfrachtsektor umgeschlagene Frachtmenge erhöhte sich um 9,1%. Auf den drei Pisten des Flughafens wurden total 233 884 Starts oder Landungen durchgeführt (+04 %).

(VDI) Mit der Bahn **in weniger als 1 Stunde von Berlin nach Hamburg!** Die Bundesregierung stimmte im Dezember dem Bau der Magnetschnellbahn «Transrapid» zu. Ab dem Jahr 2004 könnte die 400 km/h schnelle Bahn die beiden Städte verbinden. Investitionen von über 10 Mia. Mark für die 284 km doppelspurige Strecke, alle 10 Minuten eine Bahn je Richtung, 14,5 Mio. Passagiere jährlich, das sind die beeindruckenden Zahlen des Projekts.

(UN/ECE) Wird eine **fixe Verbindung zwischen Europa und Afrika** bei der Strasse von Gibraltar je verwirklicht? Diese Frage wird behandelt am Kongress der United Nations Economic Commissions for Europe and for Africa sowie der internationalen Vereinigung der Tunnelbauer in Kairo im April 1994.