

Zeitschrift: Tec21
Band: 127 (2001)
Heft: 15: Strassenbeläge

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>

JOSEF MEYER

Engineering und Fertigung in Stahl & Metall
EMMEN (LU) • ZÜRICH

Dahinter steckt unsere
Liebe *zur Präzision.*



➔ MaXX Filmpalast
Emmenbrücke

K O M P L E X E R S T A H L B A U Z E I G T S I C H I N D E T A I L S

JOSEF MEYER STAHL & METALL AG • CH-6032 Emmen • Tel.041 269 44 44 • Fax 041 269 44 88 • www.josefmeyer.ch

TERRAM®

Vliesstoffe zum Trennen, Filtern und Schützen.

Natürlich von der Nr.1 für Geosynthetics:

SCHOELLKOPF AG

Schaffhauserstrasse 265, 8057 Zürich

Tel.01/3121616, Fax 01/3121626

E-Mail: geo@schoellkopf.ch www.schoellkopf.ch

Wo Beratung, Qualität und Preis stimmen!



Offizielles Organ

sia SCHWEIZERISCHER INGENIEUR-
UND ARCHITEKTENVEREIN

usic SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG
BERATENDER INGENIEURE

ETH Alumni

SIA-Generalsekretariat:
Telefon 01 283 15 15
E-Mail gs@sia.ch, Internet www.sia.ch
Normen Telefon 061 467 85 74
Normen Fax 061 467 85 76

USIC-Geschäftsstelle:
Telefon 031 382 23 22

ETH-Alumni-Geschäftsstelle:
Telefon 01 632 51 00
E-Mail info@alumni.ethz.ch

127. Jahrgang

Impressum

HERAUSGEBERIN

Verlags-AG der akademischen technischen
Vereine
Mainaustr. 35, 8008 Zürich
Telefon 01 380 21 55, Fax 01 388 99 81
E-Mail seatu@access.ch

Rita Schiess, Verlagsleitung
Hedi Knöpfel, Assistenz

ADRESSE DER REDAKTION

tec21
Rüdigerstrasse 11
Postfach 1267, 8021 Zürich
Telefon 01 288 90 60, Fax 01 288 90 70
E-Mail tec21@tec21.ch

KORRESPONDENTEN

Hansjörg Gadiant, Zürich/Berlin, Arch./Städtebau;
Nina Rappaport, New York, Arch./Städtebau

REDAKTION

Inge Beckel, Architektur (Leitung)
Philippe Cabane, Wettbewerbswesen/Städtebau
Carole Enz, Energie/Umwelt
Margrit Felchlin, Public Relations/Assistenz
Richard Liechti, Abschlussredaktion
Paola Maiocchi, Bildredaktion und Layout
Stefan Roos, Bauingenieurwesen
Ruedi Weidmann, Geschichte/Assistenz
Adrienne Zogg, Sekretariat

SIA-INFORMATIONEN

Charles von Büren, Edith Krebs, SIA GS

BEIRAT

Hans-Georg Bächtold, Liestal, Raumplanung;
Heinrich Figi, Chur, Bauing.; Alfred Gubler,
Schwyz, Arch.; Dr. Erwin Hepperle, Bubikon,
öff. Recht; Dr. Roland Hürlimann, Zürich, Bau-
recht; Dr. Hansjürg Leibundgut, Zürich, Haus-
technik; Daniel Meyer, Zürich, Bauing.; Dr.
Ákos Morávanszky, Zürich, Architekturtheorie;
Dr. Ulrich Pfammatter, Islisberg, Technikge-
schichte; Ursula Stücheli, Bern, Arch.

ABONNEMENTSPREISE

Jahresabonnement Schweiz: Fr. 250.-
Jahresabonnement Ausland: Fr. 295.-
Einzelnnummer (Bezug bei der Redaktion): Fr. 8.70
Ermässigte Abonnemente für Mitglieder GEP,
BSA, USIC, STV, Archimedes und Studenten.

ABONNENTENDIENST

Abonentendienst tec21, AVD Goldach,
9403 Goldach, Telefon 071 844 91 65
Adressänderungen von SIA-Mitgliedern:
SIA-Generalsekretariat, Postfach, 8039 Zürich

INSERATE

Senger Media AG,
Mühlebachstr. 43, 8032 Zürich,
Telefon 01 251 35 75, Fax 01 251 35 38

DRUCK

AVD Goldach
Auflage (WEMF-beglaubigt): 11 226

Nachdruck von Bild und Text nur mit Genehmigung der Redaktion und Quellenangabe.

Mobilität, Geschwindigkeit, Freiheit?

Physische Mobilität oder ein bestimmtes Gefühl von Freiheit ist eines der Dinge, die unsere Gesellschaft zusammenhalten, Symbol dieser Freiheit ist das Auto. So argumentierten die britischen Architekten Smithson 1967.¹ Mitunter um diese Freiheit leben zu können und sie möglichst breiten Gesellschaftsschichten zugänglich zu machen, wurden in den vergangenen Dezennien besonders in der sogenannten ersten Welt dichte Strassennetze gebaut. Doch nicht nur die Anzahl Wege wirkte sich positiv auf den freien Zugang zur automobilen Freiheit aus – nein, neben Begradigung und Mehrspurigkeit der Strassen zählen auch deren Beläge zu jenen Faktoren, die die Automobilität zu einer unvergleichlichen Erfolgsstory des 20. Jahrhunderts machten, wie Mathias Eidenbenz in seinem Beitrag ab Seite 7 anschaulich nachzeichnet.

Die Bewegungsfreiheit der Fahrenden aber ist nur die eine Seite der Medaille, die Orte und Landschaften, die von ihnen durchquert werden, die andere. Fährt man etwa von Tiefencastel über den Julier, kommt man zwischen den Touristenzielen Savognin und Bivio durch Rona, Mulegns und Marmorera. Rona weist, von Norden kommend, linkerhand eine Zeile ehemals stattlicher Häuser auf, die über kleine, zur Strassenfassade rechtwinklig platzierte Treppen erschlossen werden. Aufmerksame Beobachter merken jedoch, dass einige dieser Eingänge aus den Gebäudeachsen verlegt wurden. Der Verkehr auf der Julier-Route, längst eine europäische Transitachse, lässt nicht länger zu, vor den Häusern ein- oder auszustiegen. Weiter hinauf entlang der Passstrasse finden sich verschiedene «Zu verkaufen»-Schilder an massiven, ebenfalls grossen, stattlichen Bauten.

Mobilität, Geschwindigkeit, Freiheit? Strassen können heutzutage jenes unbestimmte «Gefühl der Freiheit» nicht länger garantieren, oft sind sie überlastet, der Verkehr erfordert volle Konzentration. Schliesslich werden 90% des Personen- und Gütertransports hierzulande über Strassen abgewickelt... Vorbei aber sind die Zeiten, als einfache «Mehrs» hinsichtlich Quantität und Qualität der Strassen die Probleme zu lösen versprochen. Zu hinterfragen sind vermehrt Quantität und Qualität der Mobilität selbst, also wie oft will/muss ich wohin reisen, auf Strassen, per Bahn, Schiff oder Flugzeug? Und wollen wir das «billigere» Fleisch wirklich, das zum Schlachten «kostengünstig» verschoben und nachher wieder rücktransportiert wurde? Oder die Frage nach der Geschwindigkeit. Statt allein das Endziel vor Augen zu haben: Könnten wir nicht auf entsprechend konzipierten Routen das Reisen zuweilen als Prozess und die Langsamkeit als neue – wohl eher wiedergewonnene Qualität – erleben? Und die künftige Nutzung der Bauten am Julier? Ihre Zukunft muss uns interessieren, nicht nur unter dem volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt. «Freiheit» kann nicht länger primär in Abhängigkeit von Superlativen wie grösstmögliche Reichweite in minimaler Zeit – bezogen auf das sich bewegende Subjekt – definiert, sondern sie muss vielschichtiger, komplexer, ja nachhaltiger interpretiert werden.



Mathias Eidenbenz

7 Technologie aus der Froschperspektive

Eine Tour d'Horizon zur Geschichte des Strassenbelags

Thalmann, Zingg, Rytz, Strahm, Wyss

19 Verhinderung von Betonschäden infolge Alkali-Aggregat-Reaktion

38 Magazin

«Is renovian fad?»
Zur Sarnafil-Tagung vom
27. März 2001 in Luzern

¹ Allison and Peter Smithson: Urban Structuring. London 1967. S. 50