

Persönlich

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **139 (2013)**

Heft 36: **Inspiration Grandhotel**

PDF erstellt am: **26.06.2024**

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.

LESERBRIEFE

«VON DIESER MENSCHLICHKEIT KÖNNEN WIR LERNEN»

Zum Artikel «Zwischen Utopie und Tradition» in TEC21 29-30/2013 erhielten wir einen Leserbrief. Darin wird der Verdienst des ägyptischen Architekten Hassan Fathy deutlich.

«Es ist erfreulich, dass Hassan Fathy so ausführlich gewürdigt wird. Leider sind weder New Gourna noch New Bâriz Beispiele «nachhaltiger» Bauweisen. Von New Gourna (siehe meinen Artikel «New Gourna: Weltkulturerbe in Gefahr» in TEC21 3-4/2011) stehen nur noch vier Gebäude: das wunderschöne archaische Freilichttheater, das Zentrum mit der Moschee, der Khan (die Versammlungsarkaden am Platz) und Fathys eigenes Wohnhaus. Sämtliche Mauern, Gewölbe und Kuppeln dieser Bauten sind durch Bodensenkungen als Folge des Ausbleibens der Nilüberschwemmungen stark gerissen und akut gefährdet. Sie müssen dringend saniert werden. Aufsteigende Substanzen durch chemisch-agrarische Düngemittel greifen die Fundamente und Mauern an. Seit mehreren Jahren versucht die UNESCO das, was noch von New Gourna übrig ist, ohne Erfolg zu retten. Wie wir vor Ort festgestellt haben, sind unzulängliche Eingriffe das Ergebnis. Unsere Sanierungsvorschläge liegen der UNESCO vor. Auch von New Bâriz berichtet uns eine kürzlich dort gewesene Studiengruppe über Renovationen mit gebrannten Backsteinen, ein absolut schädlicher Fehlgriff. Wie es übrigens leider auch bei der Anlage Dar Al Islam, gebaut 1961 von Hassan Fathy in Abiquiu, New Mexico, USA, der Fall ist.

Was können wir von den beiden Beispielen lernen? Zunächst sind die beiden Siedlungen grundverschieden. In New Gourna wurde der (damals) an Ort und Stelle reichlich vorhandene Nilschlamm energetisch vorbildlich von den zukünftigen Nutzern selbst zu Trockenziegeln verarbeitet, und damit wurden klimagerechte Häuser gebaut. Fathy kannte jede Familie persönlich und hat damals in seiner Weisheit und aufgrund der sozioökonomischen Situation der Bewohner im Sinne der «Architektur für die Armen» auf alte Techniken zurückgegriffen – zu einer Zeit, als Le Corbusier Chandigarh und Oskar Niemeyer Brasília aus Stahl und Beton gebaut haben.

Die Bauten und die Anlage von New Bâriz in der Oase Karga entstanden 20 Jahre später. Die Bewohner waren Hassan Fathy unbekannt, das Klima war arid und extrem heiss. Raison d'être für die neue Siedlung war eine einzige Quelle, die ein Gebiet von 40 km Durchmesser versorgen konnte. Fathy liess sich gemäss eigenen Angaben konstruktiv von dem gemischten Erdziegel- und Steinbau in der benachbarten christlichen Siedlung und Nekropole Bagawat (4. Jh. n. Chr.) und für die Ausführung von der kooperativ gebauten nahen Siedlung Djennah inspirieren. Den «malkaf», den Frischluftkamin, hatte er auf Fresken am Grab des Neb-Amun aus der 19. Dynastie in Gourna gesehen. Planung und Ausführung waren nicht mehr der reine Selbstbau aufgrund eines generierenden «patterns» wie in New Gourna. New Bâriz entstand durch kooperative Zusammenarbeit, etwa dreimal so gross wie New Gourna, ist sorgfältig im Detail geplant, mit einem orthogonalen Strassensystem. Die künstlichen Sümpfe in New Bâriz, die zur Gewinnung der Lehmziegel notwendig waren, haben eine Mückenplage mit vielen tödlichen Fällen von Biliharziose verursacht. Hassan Fathys Bauten waren naturnah und genial an das damalige Klima und die sozioökonomische Situation der Bewohner angepasst. Isländische Torfhäuser, Tessiner Steinhäuser, laotische Bambuskonstruktionen oder armenische Erdhäuser waren das auch. Aber auch sie sind der Veränderung, einem musealen Dasein oder dem Untergang geweiht, weil sich ihre Bedingungssysteme radikal geändert haben. Selbst die Inuit wohnen heute nicht mehr in Erd- oder Schneehäusern, sondern in Wellblechbaracken.

Eine Analogie zwischen New Gourna oder New Bâriz und dem heutigen Lehm- oder Stampflehm, benötigt er zur Herstellung viel Wasser, wird bereits industriell gewonnen und verarbeitet. Daher ist er mit hohen primären und sekundären Energien belastet und sehr empfindlich auf Verunreinigungen. Sein hohes spezifisches Gewicht (ca. 2000 kg/m³) weist ausserdem auf einen hohen Enthalpiegehalt hin. Was können wir also von Hassan Fathy lernen? Sicher die grosse architektonische und gestalterische Sicherheit seiner Bauten. Dabei verzichtete er auf die konstruktive Nachhaltigkeit von Massivbauten à la Ramses, Corbusier oder Niemeyer, um armen Men-

schen ein wohnliches Habitat zu schaffen. Von dieser Menschlichkeit können wir «nachhaltig» lernen, und das darf keine Frage eines sich zwischen Tradition und Utopie auf der Suche befindlichen Zeitgeistes sein.»

Norbert Clemens Novotny, Dr. sc. techn. ETH,
arc-engineering@bluewin.ch

«GELÄNDEBEOBACHTUNG GIBT EBENSO SPANNENDE EINBLICKE»

Der Artikel «Warum Hänge rutschen» in TEC21 31-32/2013 veranlasste einen Forstingenieur, die Bedeutung der menschlichen Beobachtung gefährlicher Veränderungen in Erinnerung zu rufen.

«Über die Ursachen, «weshalb Hänge rutschen», gibt es eine interessante Abhandlung in TEC21 Nr. 31-32/2013. Das fordert einen alten Forstingenieur heraus, der Hunderte von Kilometern Entwässerungen als Bauführer (unternehmensseitig) gebaut hat. Hänge rutschen, wenn die Gleitschicht, auf der sie lagern, der Schwerkraft des Hangs nicht mehr genügend Reibungskräfte entgegengesetzt. Normalerweise wird die Gleitschicht mit zunehmendem Wassergehalt rutschiger – und die Masse des aufliegenden Hangs nimmt ebenfalls mit dem Wassergehalt zu. Neben spannenden Überlegungen gibt die Geländebeobachtung interessante Einblicke in diese Verhältnisse. Einerseits ist der Pflanzenbewuchs ein untrüglicher Anzeiger für hohe Wassersättigung von Böden, andererseits ist die klein-, allenfalls auch grossräumige Geländeoberflächenform ein ebenso deutlicher Indikator für instabile Hänge. Diese Charakteristiken wurden bis vor etwa 20 Jahren durch Reviergänge von Forstpersonal und anderen Naturbeobachtern detailliert überwacht – gefährliche Entwicklungen wurden rechtzeitig zur Sprache gebracht, und in den meisten Fällen konnte eine kleine oder mittelgrosse Entwässerungsmassnahme mit Kosten von wenigen 10 000 Franken, schlimmstenfalls 100 000 Franken, das Problem für Jahrzehnte beheben. Leider sind Reviergänge durch aufmerksame Beobachter keine «wertschöpfende Tätigkeit» mehr. So vernässen immer mehr verlassene landwirtschaftliche Gebiete und andere

Flächen unbeachtet (unkontrollierte Wasser-
austritte, Ausläufe nicht stillgelegter Brunnen
usw.). Bei einem Starkniederschlag – im Aus-
land oft auch bei Erdbeben – geraten solche
vorgesättigten Hänge aus dem Gleichge-
wicht, und es ereignet sich eine katastrophale
Hangrutschung.

Auch wenn es die Stimme eines Nostalgikers
ist, kann ihr der Wahrheitsgehalt nicht ab-
gesprochen werden: Unabhängig davon, ob
eine vernässte, potenzielle Rutschstelle
durch interessante Geräte fernüberwacht
wird oder ob sie jährlich anlässlich eines
Reviergangs kontrolliert wird – sie muss erst-
mals durch die menschliche Beobachtung
angesprochen werden. Ob man dann eine
kleine oder eine grössere Entwässerungs-
massnahme ausführt (im einfachsten Fall mit
einem Stecken dem versickernden Wasser
einen Abfluss in Richtung Gewässer ver-
schafft) ist in den meisten Fällen von sekun-
därer Bedeutung. Primär ist die Wahrneh-
mung des Hotspots.»

Christof Hugentobler, dipl. Forsting. ETH/SIA,
ch@forestconsult.ch

«DIE AUFWERTUNG DER LEBENS- QUALITÄT WÄRE GEWALTIG»

**In einem Leserbrief zum Artikel
«Leitbild Zürichsee 2050» in TEC21
31-32/2013 lobt der Autor die Stoss-
richtung des Leitbilds, betont aber
auch, dass die Gemeinden am Zürich-
see weit grösseres Potenzial haben.**

«Im Artikel von Lukas Denzler ist erwähnt,
dass Ernst Sperandio, Präsident der Pla-
nungsgruppe Pfannenstiel, anregte, die See-
strasse in den Gemeinden Erlenbach, Herrli-
berg, Meilen und Stäfa unterirdisch zu führen
und so die Dörfer wieder mit dem See zu ver-
binden. Dieser Gedanke verdient, näher be-
trachtet zu werden: Am Nationalfeiertag wur-
den wir wieder daran erinnert, in was für einem
schönen Land wir leben dürfen und wie gut es
uns geht. Unser Siedlungsraum ist aber sehr
beschränkt. Der grösste Teil unseres Landes
wird von der Landwirtschaft beansprucht, und
das soll auch so bleiben. Die grossen Waldflä-
chen wurden in weiser Voraussicht vor über
150 Jahren geschützt. Die Berge und Seen
bedecken einen grossen Teil unseres Landes.

Folglich müssen wir mit den bebaubaren Flä-
chen sehr sorgfältig und ökonomisch umge-
hen. Verdichtetes Bauen ist zum Konsens ge-
worden. Dies trifft in besonderem Masse beim
hochwertigen Siedlungsgebiet rund um den
Zürichsee zu. Die grösste Belastung bildet der
intensive Durchgangsverkehr durch die See-
strasse rund um den See. Lärm, Abgase und
Gefahren für Fussgänger, insbesondere für
Kinder und alte Leute, beeinträchtigen die
Wohnqualität ganz beträchtlich. Grundsätz-
lich erkannte der Bundesrat diese Entwertung
von dichten Siedlungsgebieten durch den
Durchgangsverkehr schon Anfang der
1990er-Jahre. Er liess durch ein Zürcher Inge-
nieurbüro eine Studie entwickeln zum Thema
«Mehrfachnutzung des Strassenraums».1 Am
Zürichsee wurden zögerliche Anfänge ge-
macht – in Horgen durch die Überdachung
der Seestrasse mit einem grosszügigen Platz;
in Zumikon durch die Überdeckung der Dorf-
strasse und der Forchbahn mit einem Dorf-
platz. In Meilen besteht schon seit 1978 das
Projekt, den Dorfkern mit der Seestrasse auf
1 km Länge zu untertunneln. Die Situation ist
hier optimal: Der Dorfkern liegt auf einem Del-
ta, und die Dorfstrasse könnte horizontal ohne
Rampen unterfahren werden. An dieser Achse
liegen bereits fünf unterirdische Parkhäuser –
ein weiteres ist im Bau und zusätzliche sind
geplant. Man könnte also auch die Parkhäuser
unterirdisch und ohne Rampen anschliessen.
Zudem würde der Privatverkehr beim Bahnhof
mit dem öffentlichen Verkehr zusammenge-
führt. Der ganze Durchgangsverkehr und ca.
70% des Binnenverkehrs könnten so unter-
irdisch geführt werden. Die Aufwertung der
Lebensqualität im Dorfkern wäre gewaltig.
Durch die wirtschaftliche Tafeldeckelbauwei-
se wird ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis
erzielt. Der Verkehr auf der Dorfstrasse müs-
te nur jeweils nachts für ca. drei Stunden un-
terbrochen werden. Der Tunnel dient auch als
begehrter Leitungskanal. Die Strasse müs-
te nie mehr aufgebrochen werden. Er ist aus-
serdem direkt belichtbar. Wenn man den Ge-
winn hochwertigen Landes, die Aufwertung
der anstossenden Liegenschaften und den
volkswirtschaftlichen Gewinn durch weniger
Lärmerkrankungen in Rechnung stellt, ist ein
solches Projekt auch wirtschaftlich höchst in-
teressant. Weitsichtige Meilener Persönlich-
keiten wie Dr. jur. Jürg Wille, Hugo Bohny und
Katie Halter machten in den letzten 35 Jahren

mehrere Vorstösse, aber die Behörden konn-
ten noch immer nicht von den grossen, nach-
haltigen Vorteilen für die Gemeinde überzeugt
werden. Wahrscheinlich müsste mal ein Inge-
nieur oder ein Architekt Gemeindepräsident
werden, wie das in Zumikon der Fall war.
Ähnliche Projekte gibt es auch in Erlenbach
und in Küsnacht, und es gibt auch Bestrebun-
gen, die Bahn im wertvollen Siedlungsgebiet
des Zürichsees unterirdisch zu führen.»

Hansruedi Bolliger, Arch. ETH SIA EX-SOFAS,
dishuesli@bluewin.ch

Anmerkung

1 Peter Gasser et al., «Mehrfachnutzung des
Strassenraums», Bundesamt für Strassenbau,
1991

«SEHR GUTES KONZEPT»

**Themenwahl und -mischung sind in
einer interdisziplinären Redaktion
wie der unsrigen immer mit Diskus-
sionen verbunden. Nun erreichte uns
die Zuschrift eines Bauingenieurs,
der die Behandlung der Themen lobt.**

«Das Konzept mit einem Schwerpunktthema,
das seit einiger Zeit von der Redaktion ange-
wendet wird, finde ich sehr gut. Auch dass
man diesen Teil separat herauslösen kann, ist
ein grosser Vorteil. So kann jedermann, der
von einem Thema angesprochen wird, diesen
Teil in der für ihn passenden Art ablegen. Un-
ter anderem haben mich folgende Hefte ange-
sprochen: TEC21 23/2012 «3500 m über
Meer» (Jungfraujoch), TEC21 18/2013 «Albu-
latunnel» und TEC21 25/2013 «Saaneviadukt
erweitert». Insbesondere das Heft «Saanevia-
dukt erweitert» hat mich speziell beeindruckt.
Dies deshalb, weil es umfassend orientiert,
von der Vorgeschichte des Bauwerks über die
Zustandserfassung bis zum zweistufigen Stu-
dienauftrag, dem Entscheid des Beurteilungs-
gremiums Ende März 2013, sowie der Darstel-
lung aller eingereichten Projekte. Dass nur
zweieinhalb Monate nach dem Entscheid eine
so umfassende Darstellung erscheint, ist aus-
sergewöhnlich und zudem höchst aktuell. Ich
möchte der Redaktion und der Verfasserin
Frau van Rooden zu dieser aussergewöhnli-
chen Leistung ganz herzlich gratulieren.»

Dialma Jakob Bänziger-Adamina,

Dipl. Bau-Ing. ETH, D.J.Baenziger@bp-ing.ch