

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **127 (2001)**

Heft 51/52: **Baustelle Krippe**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

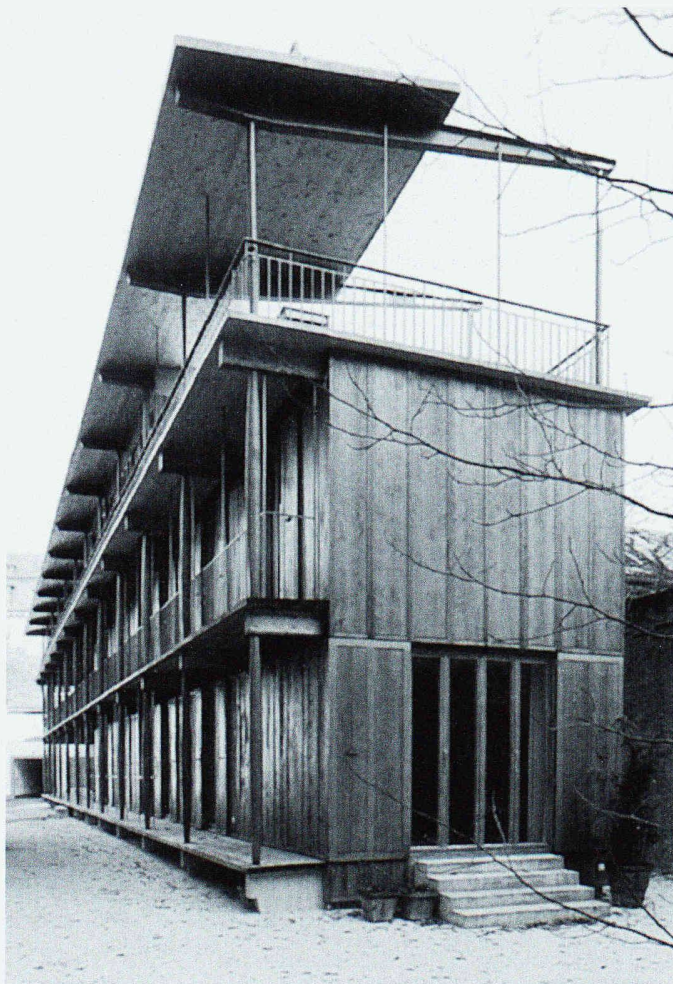
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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.

Mehrgeschossiger Holzbau



Ein wegweisendes mehrstöckiges Holzgebäude: dreigeschossiges Mehrfamilienhaus von Herzog und de Meuron, Basel 1988 (Bild: pd)

(mb) Der diesjährige Fortbildungskurs der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für Holzforschung (SAH) in Weinfelden vom 21. und 22. November war dem Thema «Mehrgeschossiger Holzbau» gewidmet. Erklärtes Ziel der Veranstalter war es, den Architekten, Ingenieuren und Holzbauern Einblicke in diese Bauweise zu ermöglichen und sie zu einer Auseinandersetzung mit dem Baustoff Holz zu ermuntern. Die Mehrheit der Referate befasste sich vor allem mit dem ersten Punkt, mit den eher technischen Aspekten des Holzbaus.

Die Probleme, mit denen der Holzbau besonders zu kämpfen hat, sind dessen Brennbarkeit und die Schalldämmung. *Mario Fontana* (Professor ETH, Institut für Baustatik und Konstruktion, Fachbereich Stahl- und Holzbau) betonte, wie wichtig es sei, das Brandschutzkonzept von Anfang an konsequent in die Planung und Ausführung zu integrieren. Da die Brandsicherheit eine der wichtigen Voraussetzungen seien, um den mehrgeschossigen Holzbau zu fördern, seien verschiedene Forschungsprojekte dazu lanciert worden.

Auch die Schalldämmung ist ein Problem, das im mehrgeschossigen Holzbau häufig zu Unzufriedenheit der Bewohner führt. *Markus Strobel* (Dipl. Arch. HTL, dipl. Akustiker SGA, Sempach) wies darauf hin, dass gerade das Trittschallempfinden sehr subjektiv ist. Aus diesem Grund genügt es nicht, die Normwerte exakt einzuhalten, sondern es braucht darüber hinaus ein gutes Zusammenspiel zwischen Planenden und Ausführenden, um den Trittschall optimal dämmen zu können.

Hans-Rudolf Blöchliger (Dipl. Bauing. HTL, Betriebs-Oek. NDS, Leiter Immobilien Helvetia Patria Gruppe Basel), als Vertreter der Aussenwelt, legte in seinem Vortrag die Sichtweise der Investoren gegenüber dem mehrgeschossigen Holzbau dar. Für sie stehen die Aspekte der langfristig gesicherten Immobilienrendite, der Minimierung des Unterhaltes und der Wertentwicklung rangmässig vor der Konstruktionsart. Sie seien des-

halb dem Holzbau gegenüber nicht verschlossen, nur gehe die Initiative, mit Holz zu bauen, nicht von ihnen aus.

Leider vermisste man an diesem Fortbildungskurs die stechenden Argumente, die einem zum Holzbau ermuntern sollten. Nur wenige Vorträge befassten sich etwa mit den gestalterischen Möglichkeiten des Holzbaus. *Christiane Brasseur* (Dipl. Arch. ETH/SIA, Erlenbach) war der Meinung, dass Holz emotional ansprechend sein kann, dass dies aber zu wenig beachtet und dementsprechend kaum gestalterisch eingesetzt würde. Nicht angesprochen wurden die ökologischen Vorteile von Holzhäusern – etwa die langfristige Bindung von CO₂ oder die Gesamtenergiebilanz.

Einigkeit herrschte bei den Referenten darüber, dass es bei den Planenden an Fachwissen über Holz mangle. Schade, dass der Fortbildungskurs nicht versucht hat, diesen Aspekt verstärkt anzugehen, indem etwa mehr «nicht hölzig» Referenten und Kursteilnehmer eingeladen wurden. Oder wie es *Hermann Kaufmann* (Dipl. Ing. und Architekt, Schwarzach AU) in seinem Referat ausdrückte: «Die nächsten Schritte im Holzbau sollten auf eine Breitenwirkung abzielen und nicht nur in einem fachspezifischen Kreise bleiben. Gute und gelungene Projekte sollten breiter gestreut werden.»

VERKEHR

Kein Geld für Ortsumfahrungen

(de) Im Kanton Zürich liegen zurzeit mehr als fünfzig Vorschläge für Ortsumfahrungen auf dem Tisch. Das Spektrum dieser (in den kantonalen und regionalen Verkehrsrichtplänen enthaltenen) Projekte reicht von kleineren Umfahrungen bis zu Entlastungstunnels für mehrere hundert Millionen Franken. Die Gesamtinvestition für alle diskutierten Projekte beläuft sich auf rund drei Milliarden Franken. Dorothee Fierz, kantonale Baudirektorin und Adressatin dieser Wünsche, verwaltet demgegenüber einen Strassenfonds mit Schulden von gegenwärtig sechzig Millionen Franken, Tendenz steigend. Und es besteht die gesetzliche Verpflichtung, diese Schulden abzubauen.

Prioritätenliste

Um die knappen Mittel sinnvoll einsetzen zu können, hat sich die Baudirektion entschlossen, eine Beurteilung sämtlicher Projekte vorzunehmen, mit dem Ziel, die Vorhaben verschiedenen Prioritätsstufen zuzuordnen. Das kantonale Tiefbauamt hat für jedes Projekt eine Kosten-Nutzen-Analyse vorgenommen, d. h. es wurde ein Kriterienkatalog erstellt, mit dessen Hilfe der Nutzen (und die externen Kosten wie zum Beispiel der Landverbrauch) jeder Umfahrung den Baukosten gegenübergestellt werden konnte. Der Faktor *Verbesserung der Lebensqualität innerorts* wurde zur wichtigsten Zielgrösse erhoben und daher auch am höchsten gewichtet. Weitere Kriterien waren möglichst geringer Flächenverbrauch, eine Reduktion der Zeitverluste für den Privatverkehr, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine Minimierung der Schadstoffbelastung. Diese standardisierten Kriterien ermöglichten einen direkten Vergleich aller Projekte. Eine weitere Differenzierung der sich so ergebenden Rangfolge wurde erreicht durch den Einbezug der so genannten *zusätzlichen kantonalen Bedeutung*. Damit ist zum Beispiel die Wichtigkeit einer Um-

fahrung für das übergeordnete kantonale Strassennetz gemeint. Die Auswertung ergab für die meisten Projekte eine mittlere bis schlechte Kostenwirksamkeit und damit eine niedrige Priorität. Fünf Projekte erreichten indes ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis und kommen mittelfristig für eine Realisierung in Betracht, namentlich die Nordumfahrung Adliswil, die Ortszufahrt Greifensee, die Umfahrung Kollbrunn, die Looenstrasse in Uster sowie der Waidhaldentunnel in Zürich. Nun ist allerdings bereits das Paket mit diesen wenigen Bauvorhaben rund vierhundert Millionen Franken schwer. Das Tiefbauamt hat ausgerechnet, dass zu dessen Realisierung in einem Zeitraum von fünfundzwanzig Jahren jetzt eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um acht Prozent notwendig wäre. Man macht sich jedoch über die Mehrheitsfähigkeit solcher Aufschläge an der Urne mittlerweile nicht mehr viele Illusionen. Die Annahme ist daher wohl nicht ganz abwegig, dass der vorliegende Bericht nebenbei auch dieses Terrain etwas vorbereiten soll.

Zukunftsperspektiven

Beim Betrachten der vielen, meist bananenförmigen roten Linien (jede eine geplante Umfahrungsstrasse) auf der Landkarte können einen aber auch leise Zweifel beschleichen. Wo ist das Verkehrsmodell, welches neben der Entlastung in den direkt umfahrenen Ortschaften auch die *Zusatzbelastung* errechnet, welche auf dem gesamten Netz durch die vielen lokalen Attraktivitätssteigerungen entsteht? Eine Zusatzbelastung, die wohl dafür sorgen wird, dass für jede gebaute Umfahrung wieder mindestens eine neue dazu kommt, von der heute noch gar niemand spricht.

Weniger Geld für Zürcher Strassen

(sda) Der hoch verschuldete Strassenbaufonds des Kantons Zürich führt zu geringeren Ausgaben beim Strassenbauprogramm 2002 bis 2004. Um die weitere Verschuldung zu begrenzen, wurden Investitionskürzungen von 140 Mio. Fr. vorgenommen. Dies hat zur Folge, dass auf verschiedene Staatsstrassen-Vorhaben verzichtet werden muss, wie die Kommunikationsstelle des Zürcher Regierungsrates am 22. November mitteilte. Negativ auf das Bauprogramm wirkte sich ferner aus, dass der Bundesrat aus Spargründen Beiträge von rund 200 Mio. Fr. gestrichen habe. Für den Kanton ergeben sich für die Periode 2002/2004 Nettoinvestitionen von 360 Mio. Fr., verteilt auf drei Jahre. Ab 2003 kommen Nettokosten von gegen 80 Mio. Fr. für Staatsstrassen-Anpassungen im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der «Stadtbahn Glattal» hinzu. Der Hauptteil der Gelder des Strassenbauprogramms entfällt auf den Nationalstrassenbau, während die Anteile für Staatsstrassenbauten gegenüber 2001 von 50 auf jährlich rund 40 Mio. Fr. zurückgehen. Wegen der Sparmassnahmen erhält der bauliche Fahrbahnunterhalt Priorität gegenüber Erneuerungsmassnahmen. Die höheren Ausgaben für Autobahnen hängen vor allem mit dem Baubeginn der Nationalstrasse A4 im Knonauer Amt und dem Arbeitsfortschritt bei der Westumfahrung zusammen. Aus bautechnisch und finanzieller Sicht könne die A4 im Knonauer Amt zeitgleich mit dem Üetlibergtunnel fertiggestellt werden, teilt der Kanton weiter mit. Dafür müsse aber der Bund in den nächsten Jahren entgegen bisheriger Absicht mehr Mittel zur Verfügung stellen.

SI+A zu verschenken

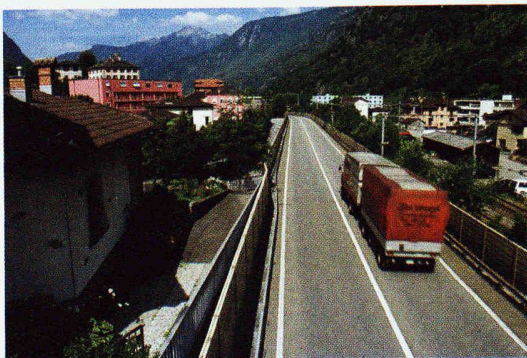
Die vollständigen Jahrgänge 1982 bis 2000 des «Schweizer Ingenieur und Architekt, SI+A», ungebunden, guter Zustand, verschenkt A. Binkert, Oensingen, 062 396 13 28

Ortsumfahrung Roveredo

(sda) Das von der A 13 zweigeteilte Dorf Roveredo im Misox soll vom Durchgangsverkehr befreit werden. Noch bis zum 19. Dezember liegt das in drei Jahren erarbeitete Auflageprojekt in den Gemeinden San Vittore, Roveredo, Grono und Leggia öffentlich auf. Neben dem Strassenprojekt mit einem Bericht zur Umweltverträglichkeit liegen ein Rodungsgesuch und zwei Gesuche für die Verlegung einer Hochspannungsleitung auf. Das generelle Projekt wurde vom Bundesrat im August 1998 genehmigt.

Die auf 321 Millionen Franken veranschlagte Umfahrung soll Roveredo von den negativen Auswirkungen der heutigen A 13 erlösen und die Wohnqualität verbessern. Die Nationalstrasse führt seit 1969 mitten durch das Dorf und zerschneidet es in zwei Teile.

Die geplante, 5,7 Kilometer lange Neubaustrecke beginnt im Süden beim Rastplatz Campagnola in San Vittore und endet in der Nähe der Gemeindegrenze von Grono/Leggia. Kernstück des Baus ist der zweispurige San-Fedeles-Tunnel mit einer Länge von 2,4 Kilometern. Der Bau der Umfahrung Roveredo wird rund neun Jahre dauern. Die ersten Arbeiten werden 2004 beginnen. Für den Abbruch der bestehenden A 13 und die neue Ortskerngestaltung sind nochmals drei Jahre vorgesehen.



Das von der A 13 zweigeteilte Dorf Roveredo im Misox soll durch einen Umfahrungstunnel vom Durchgangsverkehr befreit werden (Bild: key)

Öffentlicher Raum in Rütli

Im glarnerischen Strassendorf Rütli ist nach dem Bau der Umfahrung die alte Hauptstrasse in einem Pilotprojekt für die Bedürfnisse des langsamen Mischverkehrs eingerichtet worden. Die neue Lebensqualität zieht neue Bewohner an.

(rvo/SHS) Das Bauern- und Industriearbeiterdorf Rütli litt wie alle Dörfer an der Glarner Kantonsstrasse Jahrzehnte lang unter dem Durchgangsverkehr. 1972 wurde Rütli als Ortsbild von nationaler Bedeutung eingestuft. Nachdem 1989 die Umfahrungsstrasse eröffnet wurde, sprach die Kantonsregierung einen Planungskredit von 50 000 Franken, um im Sinn einer «Wiedergutmachung» Ortsbild und Lebensqualität zu verbessern. Mit demselben Zweck gründete der Glarner Heimatschutz die Stiftung «Ortsbild Rütli GL». Eine Arbeitsgruppe mit den Architekten Jakob Zweifel und Hannes Elmer und dem Landschaftsarchitekten Fridolin Beglinger entwickelte in der Folge ein Konzept, das Massnahmen zur Rückgewinnung des Strassenraums für die Fussgänger und die Fassadenrenovation an zwanzig Häusern vorsah. Die Glarner Landsgemeinde bewilligte dafür 3,5 Mio. Fr., der Bund beteiligte sich mit Geldern aus dem Treibstoffzoll. Das Projekt, das zum Vorbild für andere Dörfer werden könnte, ist nun weitgehend ab-

geschlossen. Die Massnahmen sollten die Spuren der starken automobilen Belastung beseitigen, die Hauptstrasse an die Bedürfnisse des Mischverkehrs anpassen und das Ortsbild verbessern. In die Planung einbezogen waren neben dem Strassenraum Vorplätze, Vorgärten, Kleinarchitekturen und Gebäudefassaden.

Das Programm löste im Dorf einen intensiven Meinungsbildungsprozess über die Strassenraumgestaltung aus und schuf damit öffentlichen Raum im städtebaulichen wie im soziologischen Wortsinn. Nun zieht die neue Lebensqualität neue und jüngere Bewohner an, die wiederum die sozialen Strukturen der einkommensschwachen Gemeinde beleben.



Neuer öffentlicher Raum in beiderlei Wortsinn: die nach dem Bau der Ortsumfahrung zurückgebaute Hauptstrasse im glarnerischen Rütli (Bild: Schweizer Heimatschutz)