Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **105 (1987)**

Heft 19

PDF erstellt am: **31.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein
Société suisse des ingénieurs et des architectes
Società svizzera degli ingegneri e degli architetti

Verkehr und Umweltverträglichkeit – Informationstagung in St. Gallen

Vor 35 Jahren setzten die ersten, zaghaften Planungen für eine Verkehrssanierung in der Stadt St. Gallen ein. Im Sommer 1987 ist,

1837 + SIA 1987

mit der Eröffnung der N1/SN 1, des letzten Teilstückes der Ost-West-Verbindung vom Rheintal bis Genf, die Realisierung abgeschlossen. Was wurde vorgekehrt, um die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt zu mildern? Kann mit einer entscheidenden Entlastung des Stadtzentrums von Verkehrsimmissionen gerechnet werden? Wie wirkt sich die Umweltverträglichkeitsprüfung auf das Bauen allgemein und auf den Strassenbau im besonderen aus? Die Fragestellung und Referenten erwiesen sich als ausgesprochen zugkräftig: 240 Teilnehmer fanden sich zur Informationstagung ein, die von der SIA-Sektion St. Gallen/Appenzell zusammen mit der SIA-Fachgruppe für Raumplanung und Umwelt (FRU) durchgeführt wurde. Vertreten waren zudem – und das dürfte der Veranstaltung einen grösseren Widerhall weit über die Fachkreise hinaus eingebracht haben – die politischen Behörden der sanktgallischen und appenzellischen Gemeinden sowie der Kantone.

Guido Germann, der Vorsteher des Amtes für Umweltschutz des Kantons St. Gallen, zeigte die Grenzen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) auf, wie sie im Art. 9 des Umweltschutzgesetzes verlangt wird. Formaljuristisch gesehen sei die UVP ein seltsames Instrumentarium: «Es wird vorgeschrieben, dass die Vorschriften der Umweltschutzgesetzgebung einzuhalten sind – so weit haben wir es in unserem Rechtsstaat schon gebracht!» Die UVP entspreche dagegen einem tatsächlichen Bedürfnis beim Vollzug: Es wird befürchtet, dass die immer zahlreicher und komplizierter werdenden Vorschriften nicht mehr eingehalten würden. Doch könne auch die UVP nicht über das hinausgehen, was die Rechtsordnung vorschreibt – selbst wenn das gewissen Kreisen nicht passe; man könne deshalb nicht von einem «Verhinderungsinstrument» sprechen, wie das von einer Seite befürchtet, von der anderen erhofft wird.

Ernst Knecht, Stadtingenieur von St. Gallen, machte auf die topographische Lage der Stadt aufmerksam: In einem Hochtal gelegen, ist ihr überbautes Gebiet 11 km lang und nur 1 bis 3 km breit, mit einem 2 km langen Flaschenhals an der engsten Stelle, der Innen- und Altstadt. Der Ziel- und Quell- und Binnenverkehr ist ausgesprochen stark, während der Durchgangsverkehr in der Längsrichtung mit 6 bis 8 Prozent unwesentlich ist.

Eine «euphorische» Generalverkehrsplanung mit phantastischen Ausbaugedanken fiel glücklicherweise in die Schubladen zurück. Und auch die Idee, den überhandnehmenden Schleichverkehr durch verkehrseinschränkende Massnahmen zu reduzieren oder gar zu verhindern, gab man rechtzeitig auf. Dieses Vorgehen hätte, wie jede Erfahrung zeigt, zu umweltunverträglichen Verkehrsbelastungen geführt, wenn man nicht eine alternative Route anbieten konnte:

Im Schlussrennen um die beste Lösung für die Führung der Autobahn N1 siegte nicht das offizielle Projekt, sondern die Variante «Nord» eines gegnerischen Aktionskomitees. Dabei wurde berücksichtigt, dass den beachtlichen Nachteilen – Eingriff in den Sitterwald, nicht maximale Verkehrsentlastung und geologische Unsicherheiten im nördlichen Abhang des Rosenbergs – die bedeutenden Vorteile einer geringen Immission auf Wohngebiete und eines kleinstmöglichen Eingriffs in die Stadtstruktur gegenüberstehen.

Paul Halter, Kantonsingenieur, wies auf die komplexe Natur der Umweltschutzprobleme hin, die sich nur mit zahlreichen, aufeinander abgestimmten Einzelmassnahmen wirksam bewältigen lassen. Die Anlage der Strasse selbst, der Bau von Wällen und Galerien, die Auskleidung oder Abdeckung der Stützmauern mit lärmdämmenden Elementen, der Einbau von lärmdämmenden Strassenbelägen und die gründliche Abklärung der Standorte für die Tunnelbelüftung spielen eine entscheidende Rolle. Zu prüfen sei in jedem Fall, ob und wie eine angeordnete Massnahme eine andere ungünstig beeinflusse. Vor- und Nachteile müssen sorgfältig gegeneinander abgewogen werden. Die dafür benötigte Sachkenntnis biete den SIA-Mitgliedern sowohl Chance als auch Verantwortung, da sie aufgrund ihrer umfassenden Ausbildung technische Probleme in ihrer Ganzheit erkennen und lösen können.

Skepsis, ja Pessimismus prägten die Ausführungen des Verkehrsingenieurs *Claus Beiler,* des Stadtbaumeisters *Franz Eberhard* und Dr. *Eugen Davids,* Kantonsrat, der als «politisch interessierter Bürger» sprach. Flankierende Massnahmen, um den Verkehr auf die Autobahn zu leiten und ihn von der Innenstadt und den Wohngebieten fernzuhalten, wurden als wichtig und dringlich eingestuft. In einer «gewissen Bandbreite» lasse sich, so der Verkehrsingenieur, der Verkehr beeinflussen, während der Stadtbaumeister voraussagte, dass die «Unwirtlichkeit der Stadt» zunehmen werde. Dr. iur. David kritisierte die Starrheit der Strassenbaunormen, die eine Anpassung der Strasse an Landschaft, Siedlung und Umwelt erschweren, die aber glücklicherweise heute etwas gelockert worden seien. Ihm schien auch die Einflussmöglichkeit der direkt betroffenen Stadtbevölkerung auf den Nationalstrassenbau ungenügend. Die technische Leistung der Ingenieure und Bauleute hingegen wurde von ihm ausdrücklich anerkannt. Den Vollzug des Umweltschutzgesetzes erachtet er als Herausforderung an Ingenieure und Techniker aller Sparten. Den SIA forderte er auf, aus der Reserve herauszutreten und – gerade aus Anlass des Jubiläums – eine «Vordenker-Rolle» zu übernehmen. *jk*

Fortsetzung von Seite 543

Der letzte Ausbruch des Vulkans geht auf das Jahr 1944 zurück. Seither steigt nicht einmal die allerfeinste Rauchfahne aus ihm auf. Das Magma ist damals in einer grosse Tiefe abgesunken und zeigt im Moment keine Symptome eines Wiederaufsteigens.

Wie aktiv es im Gebiet von Neapel in unterirdischen Bereichen ist, zeigen jedoch die mehr als zwanzig vulkanischen Münder der Campi Flegrei, der «flammenden Felder», westlich der Stadt und auf der ihnen vorgelagerten Insel Ischia mit ihren kohlen- und schwefelsäurehaltigen Gasen und Wasserdampf-Fumarolen. Das zeigen auch die sich auf mehrere Meter belaufenden Auf- und Abbewegungen desr Bodens der benachbarten Hafenstadt Pozzuoli in den vergangenen Jahrzehnten. Tazieff dazu: Unter dem Golf von Neapel, 20 oder 30 km tief, hat die Erdkruste eine Schwächezone. Da gebe es Frakturen, die von Zeit zu Zeit in Unruhe geraten, Magmaaufwallungen entfesseln und auch langsame Auf- und Abbewegungen an der Erdoberfläche auslösen.

Zur heutigen Katastrophen-Vorsorge gehört nach Angaben des Direktors des Osservatorio Vesuviano etwa, dass man vor einiger Zeit alle Provinzpräfekten um eine Aufstellung über die Widerstandsfähigkeit der Häuser der dreizehn, in unmittelbarer Nähe des Vesuv gelegenen Kommunen ersuchte, sowie um eine Karte mit den Orten, wohin die Bevölkerung im Gefahrenfalle evakuiert werden könnte. Allerdings wäre wohl bereits eine solche Evakuierung eine Katastrophe, sowohl sozial wie wirtschaftlich.