Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **136 (2010)**

Heft 18: **Simulanten**

PDF erstellt am: **29.03.2024**

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

HOLZBRÜCKEN IM FOKUS



01 Holztrogbrücke in Corselles bei Neuenburg von maison d'art'chitecture, feriggestellt 2008. Die vorwiegend eingesetzte Holzart ist Lärche. Bauingenieur: Pascal Stirnemann in Môtiers, ausführende Holzarbeiten: Ducret-Orges SA in Orges (Foto: Thomas Jantscher)

Zum ersten Mal fand in Bad Wörishofen (D) Ende März die internationale Holzbrückentagung statt. Sie ergänzt das internationale Holzbauforum in Garmisch und vertieft ingenieurspezifische Themen im Holzbrückenbau. Die Veranstaltung soll alle zwei Jahre stattfinden.

(cvr) Wie kann es sein, dass eine Brücke, die nach einem Jahr bereits Schäden aufweist, eine Anerkennung erhält? Diese Frage eines Teilnehmers an den ersten Referenten, Kurt Schwaner von der Fachhochschule Biberach, steht exemplarisch für die kritische Auseinandersetzung im Bereich des konstruktiven Holzbaus und für die teilweise kontroversen Diskussionen an der ersten Holzbrückentagung in Bad Wörishofen. Die Fussgängerbrücke in Corcelles bei Neuenburg sei keine Ausnahme, so Schwaner. Der Entwurf sei zwar gut, doch die Tragkonstruktion sei nicht nach dem heutigen Stand der Technik geschützt, obwohl sie genau so auch als geschützte Konstruktion hätte ausgeführt werden können. In solchen Beispielen sieht Schwaner eine Ursache für die eingeschränkte Wettbewerbsfähigkeit von Holzbrücken, denn sie bestätigen das Vorurteil, Holzkonstruktionen seien nicht dauerhaft. Helfen könne hier nur die Statistik; deshalb seien möglichst viele dauerhafte Brücken nötig.

HOLZBRÜCKEN NACH NORM

Verschiedene Referenten stellten solche «guten» Brücken vor. Karl Kleinhanss von der Deutschen Einheit Fernstrassenplanung und Bau GmbH Berlin präsentierte beispielsweise die 2004 in Holzbauweise erbaute Grünbrücke über die Bundesstrasse bei Wilmshagen. Als Bauherr sieht er in dieser Konstruktion ein stark unterschätztes Potenzial für den Einsatz von Holz im Brückenbau. Seit fünf Jahren ist die deutschlandweit erste und bislang einzige Grünbrücke in Betrieb und zeigt keine Schäden auf.

Teilnemende und Referenten diskutierten darüber, ob die jeweils eingesetzten Konstruktionen tatsächlich dauerhaft seien. Der Belag der Wiggerbrücke in Egolzwil (CH) von Pirmin Jung zum Beispiel ist in direktem Kontakt mit den Blockträgern. In dieser Konstruktion ohne zweite wasserführende und kontrollierbare Zwischenschicht sahen manche einen potenziellen Schadenfall, andere hingegen rechtfertigten den Aufbau mit einer präzisen Ausführung und einem sorgfältigen Unterhalt. Die Diskussion offenbarte den in mancher Hinsicht noch bestehenden Forschungsbedarf und das Potenzial von Monitorings mit Feuchtfühlern in Bauwerken, das kostengünstig eingesetzt werden kann, aber nur selten verwendet wird.

BONGOSSI UND CO.

Die Einfuhr von angeblich dauerhaften Tropenhölzern wie Bongossi hat im Holzbrückenbau in den letzten 20 bis 30 Jahren laut Frank Miebach, Vorsitzender der Qualitätsgemeinschaft Holzbrückenbau, stark an Bedeutung gewonnen. Dieses Holz wird überwiegend frei bewittert eingesetzt, da es hart und witterungsbeständig, von hoher Dichte, schwer und sehr resistent gegen Pilze und Insekten ist und damit in der Gestaltung neue Möglichkeiten eröffnete. Selbst Johann Privada von der Hochschule Rosenheim war überrascht über den gesunden Zustand einer bald 27-jährigen Bongossi-Brücke an der Blutenburg, die er in seiner Untersuchung von Holzbohlenbelägen an verschieden Brücken geprüft hatte. Viele andere Beispiele zeigen allerdings, dass diese Hölzer ungeschützt nur vermeintlich dauerhaft sind – wie auch auf den chemischen Holzschutz kein dauerhafter Verlass sei, wie Michael Flach von der TU Innsbruck ergänzte. Der konstruktive Holzschutz sei in jedem Fall anzustreben.

STANDARDISIERTE ZEICHNUNGEN

Die in Deutschland verbindlichen Richtzeichnungen scheinen die konfliktreiche Situation nicht zu entschärfen, weil sie als Innovationsbremse angesehen werden. Hanspeter Kolb von der Berner Fachhochschule meinte dazu in seinem Schlusswort, dass Standardtypen gerechtfertigt seien, weil dadurch nicht jedesmal Prototypen geschaffen werden müssen. Sie sollten aber keine einschränkenden Regeln sein, sondern Innovativität zulassen. Aus Richtzeichnungen auch innovative Ideen zu entwickeln, sei Aufgabe der Planenden. Ein Planerteam müsse von Beginn weg aktiv mit Verschleissteilen entwerfen, da die vorgegebene Lebensdauer von Holztragwerken nur erreicht werden kann, wenn die Tragkonstruktionen durch Verschleissschichten geschützt sind. «Schön kann nur sein, was konstruktiv richtig ist. Denn nur das konstruktiv Richtige kann langfristig funktionieren und behält dadurch seinen Wert» (Otto Wagner, 1841–1918).

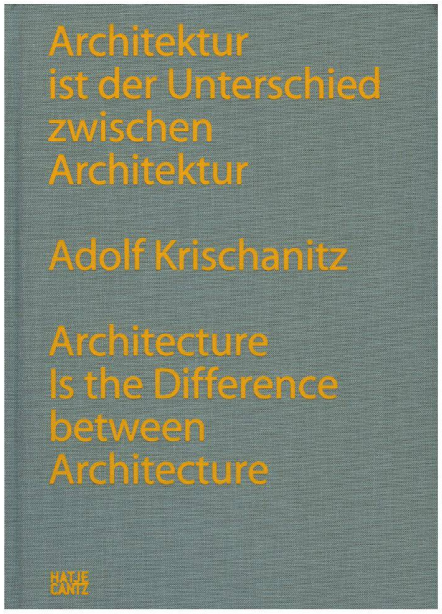
FORUM HOLZBAU

Das veranstaltende Forum Holzbau ist ein Zusammenschluss der Hochschule Rosenheim, der Berner Fachhochschule, der University of British Columbia in Vancouver sowie der Technischen Universitäten von Helsinki, München und Wien. Ziel und Aufgabe des Vereins ist die Förderung des Einsatzes von Holz im Bauwesen. Überschüssige Mittel werden im Sinne der Holzwirtschaft eingesetzt sowohl für die Unterstützung der F+E-Projekte und der Studierenden als auch für den Aufbau neuer Veranstaltungen, Internetseiten und einer breiten Informationsplattform für den deutschsprachigen Raum. Jüngstes Produkt ist das Forum Holzbrücken. www.forum-holzbau.com

TAGUNGSBAND BESTELLEN:

Forum Holzbau, Postfach 603, 2501 Biel
info@forum-holzbau.com

EIN BUCH FÜR ALLE UND KEINEN



Adolf Krischanitz: Architektur ist der Unterschied zwischen Architektur. Mit Beiträgen von Herrmann Czech, Otto Kapfinger und Marcel Meili, hrsg. von Uta Graff, dt., engl., Leinen, 17.8×24.5 cm, 224 S., 161 Abb., Hatje Cantz, 2009. Fr. 56.90, ISBN 978-3-7757-2408-1

«Architektur ist der Unterschied zwischen Architektur» ist ein schönes, weil lustvolles, ein luzides, weil offenes, ein vielsträngiges und dazu konsistentes Buch. Vor allem aber ist es ein vorbildliches Buch, weil es einen hohen Grad an Bewusstheit über das eigene architektonische Tun demonstriert.

Adolf Krischanitz stellt das Entwerfen als reine Instinkt- oder Intuitionshandlung ins Abseits und pocht darauf, dass jede architektonische Intervention auf dem Formulieren übergeordneter Gedanken gründet. Sein Buch sprengt dabei die gängigen Konventionen der heutigen Architekturpublizistik auf fruchtbare Weise, indem Sprache, Inhalte und das architektonische Werk selbst sich in eigenwilliger Art gegenseitig durchwirken.

1. SPRACHE

Zum Genuss der in einem Zeitraum von zwanzig Jahren verfassten Texte ist die Musse früherer Lesegewohnheiten, das langsame, «aristokratische» Lesen erforderlich. Die aphoristischen Texte, deren Taxonomie sich in Relation zur Entstehungszeit nur leise verändert, sind zeitlos, antilinear und dementsprechend in uneindeutiger Reihenfolge angeordnet. Sie sind seriell und umkreisen immer wiederkehrende Themen in Form peristaltischer Bewegungen, die eine andauernde Umgestaltung des zu reflektierenden Materials postulieren. Wie ein Faden, der sich ohne zu reissen abwickelt, verbindet ein unausgesprochenes Streben danach, etwas Vertrautes in abweichender Weise zu benennen, diesen sich selbst vergewissernden inneren Dialog. Die Annäherung an den architektonischen Stoff über dieses Um- und Einkreisen wird mittels vermeintlich paradoxer, epigrammatischer Formulierungen gesteigert. Dazu gehören auch neue bedeutungstypologische Erfindungen wie «geregelte Felder» oder «der Pavillon als Unheim».
Die Absicht dieser verdichteten Darstellung, die mit ihren zugespitzten, poetisch-suggestiven Formulierungen beeindruckt, ist nicht ein oberflächlicher Etonne-moi-Effekt, sondern das Ausschauhalten nach neuen Bedeutungen in der Tiefe. Die Texte künden von einer verbalen Lust, mittels welcher der Autor dazu verführt «dahinter» zukommen und deren Ziel Mitteilungen sind. Gleichwohl geht es weniger darum, etwas Eindeutiges in Offensichtlichkeit beizubringen – der Redner ist sich der Unabgeschlossenheit der architektonischen Sache sicher. Das Ziel ist vielmehr, zu Beweglichkeit zu animieren.

2. INHALT

Die Texte reflektieren neben den konkreten Entwürfen oder Bauten vor allem die daraus resultierenden Erfahrungen. Es ist die kulturelle Bedeutung der Architektur, die Krischanitz mittels Vorstellungsqualitäten herausschält: Architektur steht als Daseinsmetapher, sie wird als Überbegriff des menschlichen Seins behandelt und in Form von Äusserungen zur allgemeinen Lebensführung besprochen. Die Texte versuchen all das zu vereinigen, womit Architektur verbunden ist, und stehen damit in der Tradition der Wiener Schule. Diese Auslotung einer architektonischen Existenz führt eine Kompaktheit an Aussagen vor, die nur jemand liefern kann, bei dem das eigene Tun über Jahre kondensiert und dessen Bildung von einer interdisziplinären Lektüre geprägt ist. In diesem Universum von Vorstellungen, Wissen, Empfindungen und Mutmassungen wird das ganze Spektrum vom Städtebau bis zum Stuhlentwurf fast spielerisch verdichtet. Die Erörterungen bauen auf Dualitäten auf, die ohne Furcht vor Widersprüchen für Umkehrungen optieren. Es handelt sich nicht um eine heute gängige Sowohl-als-auch-Dialektik, sondern vielmehr um ein Interesse an der Differenz, die keineswegs auf Ordnungsverzicht aus ist und nur auf der Folie eines umfassenden Traditions- und Geschichtsverständnisses entwickelt werden kann.

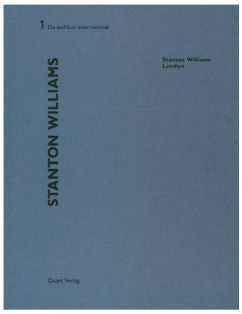
3. PROJEKTE

Die Verbindung zwischen den Texten und den Bauten besteht darin, dass beide ein grammatisches Modell benutzen, welches sie mit Sätzen – oder eben Bauten, die nach dem Modell formuliert sind – verwirklichen. So wie die Sätze und Texte erst in ihrer wiederkehrenden Reihung als Modell erkennbar werden, löst sich die vordergründige Nichteinordenbarkeit der Bauten durch eine Betrachtung in der Reihe auf: Das architektonische Entwerfen wird als ein Eingreifen fassbar, das immer dort anzusetzen versucht, wo die Form entsteht, und dementsprechend danach fragt, was sie soll. Insofern stellt sich bei jeder Architektur die Frage nach dem Verhältnis zwischen dem Allgemeinen und dem Besonderen und dessen Vermittlung. Das Polypolare der sprachlichen Findung lagert sich schliesslich in architektonisch klaren Strukturen ab: Pavillons sind subjektiv und aufständig (sie bilden ab), Wohnhäuser «wachen über die Mitte», zeigen Normalität und Gelassenheit (sie sind in sich), Siedlungen werden über Regelwerke entwickelt (sie sind dialogisch), Museen sind hintergründig, komplex (sie stellen aus). Immer geht es darum, ein Klima, ein Milieu, die richtige Werteskala zu treffen und sich innerhalb einer grossen Spannweite der wechselweisen Verantwortung bewusst zu sein. Darin drückt sich das Misstrauen gegenüber dem zur öffentlichen Form erklärten Privatmythos aus, was das Werk sympathisch macht und dieses aus vorbeiziehenden, momentanen Erscheinungsbildern befreit. Die Bedeutung des Buches wird allerdings nur denjenigen klar werden, die erkennen, dass durch die Sprache der Gegenstand durchschimmert.

Aita Flury, dipl. Arch. ETH, aitaflury@gmail.com

BÜCHER

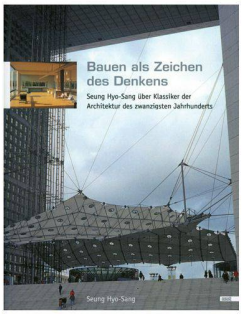
«STANTON WILLIAMS»



Heinz Wirz (Hrsg.): Stanton Williams. Quart Verlag, Luzern, 2009. 22.5 × 29 cm, 64 S., 90 Abb., 90 Pläne, Fr. 48.–, ISBN 978-3-03761-014-5

In England waren die 1990er-Jahre ein karger Boden für die zeitgenössische Architektur. Nur langsam konnte sich hier eine progressive Haltung entfalten und eine Gruppe von Architekten sich damit etablieren. Zu ihnen gehörten auch Alan Stanton und Paul Williams, die ein beachtliches, aufgebautes Werk seit 1985 vorlegen können. Ihre Bauten sind präzise Setzungen, die sich dezidiert gegen jede Anbiederung stellen. «Stanton Williams» ist die erste Ausgabe der Reihe «De aedibus international», die ausländische Architekturteams und ihre Bauten dokumentiert. Die Texte sind in deutscher und englischer Sprache verfasst.

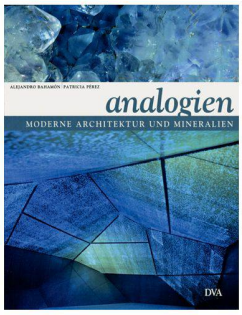
«BAUEN ALS ZEICHEN DES DENKENS»



Seung Hyo-Sang (Hrsg.): Bauen als Zeichen des Denkens. WVT Wissenschaftlicher Verlag Trier, 2008. 22 × 16.5 cm, 296 S., 170 Abb., Fr. 61.–, ISBN 978-3-88476-999-7

Das Buch ist der Versuch einer Darstellung und Interpretation der europäischen Architektur der klassischen Moderne des 20. Jahrhunderts aus der Sicht eines massgeblichen Architekten aus Südostasien. Seung Hyo-Sang kommentiert – mehr in Form eines Erlebnisberichts eines Architekturtouristen als eines Informationsbuchs – Bauten wie Le Corbusiers Chandigarh, Hans Scharouns Berliner Philharmonie oder Gaudís Park Güell. Jedes Objekt wird mit Hintergrundinformationen, Grund- und Aufrissen, Skizzen und diversen Illustrationen dokumentie rt.

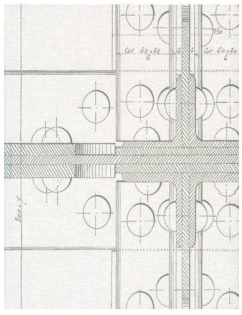
«ANALOGIEN»



Alejandro Bahamon, Patricia Pérez (Hrsg.): Analogien – Moderne Architektur und Mineralien. DVA Architektur, München, 2009. 20 × 24 cm, 192 Seiten, Fr. 49.90, ISBN 978-3-421-03733-6

Vom Kristallgitter zum Kunstmuseum – die Welt der Mineralien und Gesteine bietet vielfältige Anregungen für die Architektur. Das Buch stellt ungewöhnliche Gebäude vor, die von Kristallstrukturen, Vulkangestein oder Felshöhlen inspiriert sind. Gezeigt werden Aussenansichten, Innenaufnahmen, Pläne, Skizzen und Schnitte internationaler Projekte. Im hinteren Teil befindet sich ein Architektenverzeichnis. Die Publikation ist der dritte Band der Reihe «Analogien».

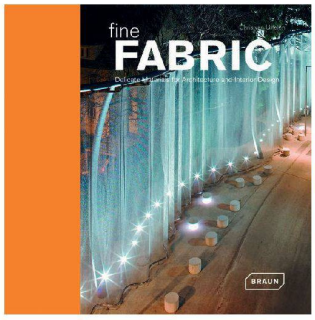
«MASCHINENPALAST»



Chup Friemert, Susanne Weiss, Eugène Hénard (Hrsg.): Weltausstellung 1889. Maschinenpalast. Textem Verlag, Hamburg, 2009. 23.2 × 20.4 cm, 150 S., diverse Abb., Fr. 49.50, ISBN 978-3-938801-83-3

Der grösste Palast aus Eisen und Glas, der jemals gebaut wurde, stand schon während der Bauarbeiten im Schatten des Eiffelturms. Zwar hat man der Galerie des Machines schnell und unbestritten ihren Platz in der Geschichte der modernen Architektur zugewiesen, doch weiss man bis heute erstaunlich wenig über den Bau und seinen Architekten Ferdinand Dutert.
Eugène Hénard, der die Bauaufsicht führte, berichtete regelmässig in einer Architekturzeitschrift über den Fortgang der Arbeiten. Susanne Weiss und Chup Friemert haben diese Texte zur Baugeschichte aus dem Französischen übersetzt. Die Autoren haben zudem unveröffentlichtes Archiv- und Bildmaterial zusammengetragen und ausgewertet und die ursprüngliche Publikation durch zusätzliche Pläne und Fotografien ergänzt.

«FINE FABRIC»



Chris van Uffelen (Hrsg.): Fine Fabric. Braun Publishing AG, Salenstein, 2009. 23.5 × 23.5 cm, 256 S., 500 Abb., Fr. 49.–, ISBN 978-3-03768-004-9

Textilien sind in der Architektur vielseitig einsetzbar: Sie umhüllen Räume, schaffen Atmosphäre, setzen Akzente. Das Buch präsentiert 65 Projekte, die einen Einblick in die Welt der Stoffe geben. Darunter die Zenith Music Hall in Strassburg, der Kaufleuten-Festsaal in Zürich, Brad Pitts Projekt «Make it right» oder das Nike iD Studio in New York. Die Projekte werden in kurzen Beschreibungen, illustriert durch Bilder und Pläne, vorgestellt. Das Buch ist in englischer Sprache geschrieben. Der Band «Fine Fabric» ist Teil der Reihe «Architecture & Materials».

BÜCHER BESTELLEN

Bestellen Sie die hier besprochenen Bücher bequem per Mail! Schicken Sie Ihre Bestellung unter Angabe des gewünschten Zwischentitels, Ihres Namens sowie der Rechnungs- und Lieferadresse an leserservice@tec21.ch. Im Regelfall erhalten Sie innerhalb von 3–5 Werktagen von unserem Auslieferungspartner Buchstämpfli die Buchsendung mit Rechnung und Einzahlungsschein. Für Porto und Verpackung werden pauschal Fr. 7.– in Rechnung gestellt.



01 Potenzial als Kulturtourismus-Plattform: Gotthard-Saumweg bei Intschi im Kanton Uri (Foto: Viastoria)

HISTORISCHE VERKEHRSWEGE GESCHÜTZT

(sda/rw) Historische Verkehrswege gehören zu den gefährdeten Kulturdenkmälern der Schweiz. Der Bundesrat will sie besser schützen. Dazu hat er die lange erwartete Verordnung zum Bundesinventar der Historischen Verkehrswege (IVS) erlassen (vgl. TEC21 35/2004). Kantone, Gemeinden und Private können damit künftig für den Erhalt dieser Verkehrswege Subventionen anfordern. Die Verordnung, die sich auf das Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) stützt, tritt auf Anfang Juli in Kraft.

Wichtigster Teil der Verordnung ist das Inventar der historischen Verkehrswege. Darin enthalten sind etwa Römerstrassen, Saumpfade, Hohlwege oder Postkutschenstrassen. Insgesamt sind es gemäss Angaben des Bundesamts für Strassen (Astra) 3700 Kilometer Verkehrswege, die unter Schutz gestellt wurden. Aufgenommen wurden nur Verkehrswege, die von nationaler Bedeutung sind und von denen ausserordentliche historische Bausubstanz erhalten geblieben ist. Nicht mehr sichtbare Teilstücke – vor allem im städtischen Raum – werden nicht unter Schutz gestellt. Unter Schutz stehen fortan beispielsweise grosse Teile des Saumpfads über den Gotthard (siehe Bild), der Stockalperweg von Brig über den Simplon nach Italien, der Felsenweg am Bürgenstock oder die Hohle Gasse in Küssnacht.

Das Inventar selber besteht aus umfangreichen Kartenwerken und Texten. Das IVS bildet gewissermassen die lineare Ergänzung zu den beiden bisherigen Denkmalschutz-Inventaren des Bundes, dem punktuellen Inventar schützenswerter Ortschaften (ISOS) und dem flächenhaften Inventar der Landschaften von nationaler Bedeutung (BLN). Die Aufnahme eines Objekts ins IVS bindet die Behörden des Bundes, aber auch diejenigen, die Bundesaufgaben erfüllen oder Bundesbeiträge beanspruchen. Bei Bauvorhaben müssen sie dafür sorgen, dass die im Inventar aufgeführten Objekte erhalten bleiben.

TOURISTISCHES POTENZIAL

Das Inventar soll auch dazu dienen, auf das touristische Potenzial historischer Verkehrswege aufmerksam zu machen. Im Zug der Inventarisierung wurden teilweise auch Verkehrswege von regionaler und lokaler historischer Bedeutung erfasst. Sie fallen nicht unter die Bundesverordnung, sondern in die Zuständigkeit der Kantone und Gemeinden. Touristisches Potenzial für eine Region ergibt sich aus einem möglichst dichten Netz historischer Wege von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung. Das Wegnetz kann weitere historische Attraktionen wie Museen, Baudenkmäler oder historische Verkehrsmittel miteinander verbinden und so als Plattform für deren touristische Vermarktung dienen. Mehrere Kantone haben bereits eigene Inventare erstellt oder in Auftrag gegeben.

Nähere Informationen zum Inventar, eine Vollzugshilfe und eine Liste der Strecken gibt es auf www.ivs.admin.ch. Informationen zu den einzelnen Strecken finden sich in der GIS-Version http://ivs-gis.admin.ch. Informationen zur touristischen Inwertsetzung und über bereits bestehende Tourismusangebote liefern www.viastoria.ch und www.kulturwege-schweiz.ch.

S-BAHN FÜR DEN KANTON ST. GALLEN

Der Kanton St. Gallen soll 2013 eine S-Bahn erhalten, die alle Regionen im Halbstundentakt vernetzt. Der Kantonsrat ist deutlich auf eine entsprechende Vorlage eingetreten.

(sda/rw) Am ersten Tag der Aprilsession gaben sämtliche Fraktionen ein klares Bekenntnis zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ab und unterstützten drei Vorlagen in erster Lesung. Der Kanton St. Gallen soll demnach mithelfen, Engpässe im Schienenverkehr zu beseitigen. Das verlangt die Vorlage über den Kantonsratsbeschluss zur Initiative zur Vorfinanzierung von Schieneninfrastrukturprojekten. Zugestimmt wurde auch einem Nachtrag zum Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie dem Antrag über die S-Bahn St. Gallen 2013.

PLUS 30 PROZENT BIS 2013

An die Realisierung der S-Bahn St. Gallen leistet der Kanton eine Mitfinanzierung von rund 50 Millionen Franken an die Gesamtkosten von 200 Millionen. Der Kanton muss zudem Bundesbeiträge in der Höhe von rund 30 Millionen vorfinanzieren, die nicht rechtzeitig bis 2013 eintreffen werden. Neben dem Halbstundentakt soll das Zugangebot im Regionalverkehr bis 2013 um rund 30 Prozent erhöht werden. Dem südlichen und nördlichen Kantonsteil bringt die S-Bahn St. Gallen praktisch einen Halbstundentakt, rund um die Hauptstadt einen Viertelstundentakt.

OPTIMIERUNGEN BEANTRAGT

«Es braucht Nachbesserungen», sagte Ruedi Blumer (SP, Gossau). Für die Gemeinde Schwarzenbach etwa seien gar keine Zughalte mehr vorgesehen. Obwohl in unmittelbarer Nähe das Verteilzentrum von Aldi Schweiz mit rund 300 Arbeitsplätzen entstehe. Nicht ganz zufrieden mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis war die SVP, sie zielte dabei auf die Vorfinanzierung der Bundesbeiträge. Den Grünen, Grünliberalen und der EVP gehen die Vorlagen laut Fraktionssprecher Meinrad Geschwend (Grüne, Altstätten) zu wenig weit, und das Tempo sei zu langsam. Die vorberatende Kommission beantragte Optimierungen im Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs: die Planung eines Doppelspurabschnitts zwischen Buchs und Sargans und verbesserte Infrastruktur zwischen Wil und St. Gallen sowie zwischen Sargans und Rapperswil. Der Rat stimmt dem Antrag ohne Gegenstimmen zu.

BAHN 2030: ANLIEGEN DER OSTSCHWEIZ EINBRINGEN

«Die Ostschweiz geht bei der Bahn 2030 wieder einmal vergessen», sagte Peter Hartmann (SP, Flawil). Ein gemeinsamer Antrag aller Fraktionen lädt die Regierung ein, die Anliegen des Kantons St. Gallen und der Ostschweiz für eine optimale Erschliessung im Rahmen der Bahn 2030 dezidiert einzubringen. Ziel müsse es sein, dass bis 2030 die Bahninfrastruktur so ausgebaut ist, dass der Halbstundentakt auf der Strecke Zürich–Sargans–Chur und im St. Galler Rheintal möglich wird. Der Antrag wurde deutlich angenommen. Erfolg hatte auch ein Antrag, der Verbesserungen des öffentlichen Verkehrsnetzes im Linthgebiet fordert.

BAUBEGINN IN NEU-ANDERMATT

Mit der Schneeschmelze beginnt in Andermatt der Bau des Resorts von Samih Sawiris. In Zürich ist der Verkauf von Wohnungen angelaufen.

(rw) Ende April eröffnete die Andermatt Swiss Alps AG an der Sihlstrasse 1 in Zürich einen Showroom für den Verkauf von Immobilien im neuen Resort von Samih Sawiris in Andermatt. Ein Modell im Massstab 1:150 zeigt, welche Dimension die Anlage mit sechs Hotels, 500 Wohnungen und 25 Villen haben wird.

In Andermatt beginnt derweil die Bausaison. 2009 wurden Altlasten entsorgt, Gewässer auf dem Golfplatz umgelegt, alte Bauten abgebrochen und die Planung im Bahnhofgebiet, am Sportcenter und in den Skigebieten vorangetrieben. 2010 sollen 60 Mio. Franken investiert werden für Bauarbeiten am Luxushotel «The Chedi», am Golfplatz und am «Podium», einem Infrastruktursockel, auf dem das neue Dorf später errichtet wird.

Im Bereich des Podiums wird eine ehemalige Deponie ausgebaggert. Bis Ende Jahr sollen 2000 m^2 des Podiums erstellt sein. Auf dem Golfplatz werden Bewässerungsanlagen und Rohrdrainagen verlegt.

UMWELT UND BAUVERKEHR

Zum Schutz des Resorts vor Überschwemmungen werden die Reuss und zwei Zuflüsse aufgeweitet und Flachufer angelegt. Die Energieversorgung soll CO_2-neutral aus erneuerbaren Quellen erfolgen. Alle Wohnungen und Hotels werden im Minergie- oder Minergie-P-Standard gebaut.

Der Platz auf der Baustelle ist knapp und die Voraussetzungen für den Bauverkehr in der Schöllenenschlucht sind schwierig. Das macht eine minutiöse Logistik erforderlich. Mit einem Tropfensystem werden die Materialtransporte in Göschenen registriert, allenfalls auf die Schöllenenbahn oder auf andere Lastwagen umgeladen und just in time zur Baustelle geschickt. Die Bauherrin erstellt als Baustellenzufahrt eine Unterführung der Strasse Andermatt–Hospental. Bereits der Aushub für das Hotel «The Chedi», das im alten Dorfteil steht, wird dieses Jahr 6000 Lastwagenfahrten auslösen.

SPORTCENTER, BAHNHOF, SKIGEBIET

2010 definiert Andermatt Swiss Alps das Angebot für das Ende 2013 betriebsbereite Sportcenter. Zusammen mit der Matterhorn-Gotthardbahn wird das Bahnhofareal neu gestaltet. Der Bahnhof wird zur Verkehrsdrehscheibe zwischen altem und neuem Dorfteil. Er wird direkt an das Skigebiet Nätschen angebunden, dieses wiederum wird mit dem Skigebiet Sedrun verbunden. Das Skigebiet Gemsstock soll massvoll erweitert werden. Investiert wird in neue Bahnen, in die Erweiterung der Gastronomie und in zusätzliche Beschneiungsanlagen.

LESERBRIEF / KURZMELDUNGEN

LESERBRIEF ZU «‹FRAU UND SIA› IST EINE MARKE», TEC21 13/2010

Als selbstständige Architektin und langjähriges Mitglied des SIA habe ich den Artikel über die Kommission «Frau und SIA» mit grossem Interesse gelesen. Ich finde es schade, dass ein so wichtiges Thema wie die Gleichstellung von Männern und Frauen in den Ingenieur- und Architektenberufen ausschliesslich an eine eigens gebildete weibliche Kommission delegiert worden ist. Diese Frauen könnten zum Beispiel in der Direktion viel mehr Wirkung entfalten. In dieser sitzt jetzt nur eine Frau – auf dreizehn Mitglieder. Es ist ja nicht so, dass es keine fähigen Ingenieurinnen und Architektinnen gäbe! Meiner Meinung nach sollten Massnahmen ergriffen werden, damit auf allen Hierarchiestufen und in allen Fachkommissionen des Vereins Berufsfrauen mitwirken, die durch ihre Mitsprache, ihre eigene Haltung und ihr Engagement die Entwicklung des Berufsbildes nachhaltig prägen und beeinflussen. Der SIA könnte so eine Vorreiterfunktion einnehmen, der Geschäftswelt ein Vorbild werden und somit automatisch für alle Berufsfrauen noch attraktiver wirken.

Dr. sc. Evelyne Lang Jakob, dipl. Arch. ETH/SIA, lang.jakob@bluewin.ch

SCHWEIZER ARCHITEKTUREXPORT

(sda/rw) Der Verein zur Aussenwirtschaftsförderung Osec gründet drei Exportplattformen, mit denen er Schweizer Innovationen im Ausland besser verkaufen will. Geplant sind Plattformen für Architektur und Design, für Medizinaltechnik und für Umwelttechnik. Die Exportplattformen sind als Vereine organisiert und haben zum Ziel, Geschäfte zwischen Schweizer Firmen und Abnehmern im Ausland anzubahnen. Die drei Branchen hätten weltweit ein grosses Wachstumspotential; bei den zahlreichen innovativen Unternehmen in der Schweiz sei die Exportquote bis jetzt aber tief. Für die Architektur- und Designplattform hat die Osec Nelly Wenger engagiert, die ehemalige «Madame Expo» und spätere Chefin von Nestlé Schweiz. Die Umwelttechnik-Plattform wird vom ehemaligen OC-Oerlikon-CEO Uwe Krüger übernommen. Das Geld für den Aufbau der Plattformen stammt vom Bund, der mit dem dritten Paket der Stabilisierungsmassnahmen maximal 25 Millionen Franken zur Verfügung stellt.

1800 BELASTETE STANDORTE IM KANTON ST. GALLEN

(sda/rw) Ein neues Verzeichnis belasteter Standorte umfasst 800 ehemalige Deponien und 1000 Betriebsareale im Kanton St. Gallen. 350 dieser Standorte müssen laut Kommuniqué der Behörden noch genauer untersucht werden; ein kleiner Teil davon ist vermutlich sanierungsbedürftig.

Mit dem Kataster erfüllt der Kanton eine Vorgabe des eidgenössischen Umweltschutzgesetzes. Vom früheren Verdachtsflächen-Kataster ausgehend beurteilte das kantonale Amt für Umweltschutz 8000 Ablagerungen, Unfälle und Betriebe. 1800 davon wurden in den neuen Kataster aufgenommen. Die Arbeit nahm zehn Jahre in Anspruch.

