

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 8 (1995)
Heft: 9

Rubrik: Auf- und Abschwünge

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.04.2026

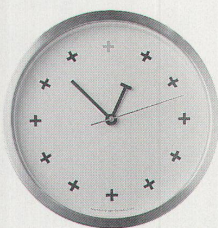
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

mittelmässig. Mehr nicht. Dabei hätte es anders kommen können, Calatrava wollte bekanntlich ebenfalls eine Brücke bauen. Für 63,8 Mio. Viel zu teuer, tönnte es vom Tiefbauamt. Nun, die angeblich billigere Variante kostet schliesslich 64 Mio. Franken. Das sind 20 Mio. mehr als der Kredit, den das Volk 1990 gesprochen hat. Gründe: Die lange Planungs- und Bauzeit und der unerwartet schlechte Zustand der alten Pfeiler, die auch die neue Brücke mittragen. Höhere Baukosten hätte wohl auch die Calatrava-Brücke verursacht. Die ästhetische Qualität hätte das lange aufgewogen und Basel könnte stolz auf ein Stück Tiefbau sein.

Wanduhr

Eine Wanduhr, verspielt, einfach und tauglich? Der deutsche Designer mit Sitz in London, Winfried Scheuer, zeigt wie das geht? *Winfried Scheuer, 53, Leinster Square, London DW 2 4PU, 044 / 71 / 221 10 20.*

Wanduhr von Winfried Scheuer



Dr. Moultons Velo

In den sechziger Jahren erfand der Ingenieur Alex Moulton die Federung des legendären Mini. Ein ähnliches Prinzip wandte er für die Federung seiner Klappvelos an, die hinten und vorn gefedert waren. Eine weitere Eigenheit waren die kleinen Räder und der Gitterrohrrahmen. Auf den neuesten technischen Stand gebracht, feiern die Alex Moulton Bicycles ein



Alex Moulton Bicycles feiern ihr Comeback

Comeback. Liebhaber englischer Ingenieur- und Designtradition finden ihr Traumvelo im: *Velolaboratorium, Andreas Naegeli, Schmelzbergstrasse 40, 8044 Zürich, 01 / 251 47 07.*

Schweizer in Taiwan

Die Zürcher Architekten Weber und Hofer (Sieger des Wettbewerbs «Am Wasser») bauen voraussichtlich ein neues Regierungsviertel in Taichung, einer der drei Grossstädte Taiwans. Das Areal ist 100 Hektaren gross. Das aus einem internationalen Wettbewerb hervorgegangene Siegerprojekt umfasst ein neues Regierungsgebäude (City Government) und ein Ratsgebäude (City Council). Die Architekten entwarfen ein Gegenüber von zwei Quadern: ein liegendes Volumen mit 14 Geschossen und 280 Meter Länge und ein schmales, stehendes Volumen mit 22 Stockwerken. Die beiden Bauten werden durch eine riesige asymmetrische Wasseranlage verbunden. Die Gebäude sind voll verglast und gekühlt durch Klimaanlage. Der Baubeginn ist auf Frühjahr 96 geplant mit einer Bauzeit von drei Jahren für das 300 Millionenprojekt.

Tanz um den Tunnelkuchen

Bauen die Engländer unsere Neat? Solche und ähnliche Schreckrufe hallten vor kurzer Zeit durch Land und Branche. Die bevorstehende Marktöffnung und Beamte und Politiker, die aus finanziellen Gründen recht heftig mit dem Ausland liebäugeln, haben die Ängste geschürt. Zudem glaubte man, die Schweiz hätte nicht genügend Ingenieure für die Projektierung der Alpentransversalen. Wenn das Neat-Projekt «mindestens teilweise durch ausländische Projektierungsfirmen realisiert» werde, habe dies «für die Beschäftigungslage unserer Branche schwerwiegende Konsequenzen», warnte Heiner Federli, Direktionspräsident der Elektrowatt Ingenieurunternehmung (EWI), und er führte aus, die Engländer könnten zwar 30 Prozent billiger anbieten, aber weil ihnen das Alpen-Know-how fehle, käme die Sache am Ende dann doch teurer.

Die Sache wird vorläufig nicht so heiss gegessen. Die britischen Ingenieure reichten zwar Offerten ein, und sie machten Schweizer Büros auch Angebote zum Trittbrettfahren. Doch den Ausländern wurden bisher kaum Neat-Aufträge vergeben. Zwei Büros aus Österreich und eines aus Deutschland dürfen, in Arbeitsgemeinschaften mit Schweizer Firmen, mitprojektieren. Vom Auftragsvolumen her gesehen ist die ausländische Beteiligung völlig unbedeutend.

Zufrieden dürfen die Schweizer Planer also feststellen, dass sie sich – mit Heimvorteil – als konkurrenzfähig erwiesen haben. Aber das darf noch kein Freipass sein. Die Finanzdelegation der eidgenössischen Räte untersuchte die bisherige Vergabe der Aufträge, dabei stellte sich heraus, dass die Preise in der Baubranche nicht ganz stimmen. Unterlegene Bewerber werfen den Behörden vor, zu teure Angebote berücksichtigt und 20 Millionen in den Sand gesetzt zu haben.

Wie schwierig es ist, über Preise zu diskutieren, zeigt das Beispiel des Pi-ora-Sondierstollens am Gotthard. Die SBB projektieren für 75 Millionen, das siegreiche Konsortium holte sich den Bauauftrag für 51 Millionen. Das Versprechen hielt nicht lange, das Konsortium fordert jetzt bereits mehr. In der Planungsphase geht's noch ruhig zu und her. Wird der Bau ausgeführt, so steigt der Konkurrenzdruck aus dem Ausland im übrigen stärker, so die allgemeine Einschätzung, als beim Projektieren. Das hat einen wichtigen Grund: Die ausländischen Konzerne sind, im Unterschied zu den Ingenieurbüros, bereits im Lande präsent – der Franzose Bouygues mit Losinger, der Österreicher Porr mit Walker und auch die italienischen Firmen CSCI und Torno. Diese grossen europäischen Baumultis werden in Arbeitsgemeinschaften mitfahren. Die britischen Kanaltunnelbauer haben im März 1994 einen London-Besuch von Bundesrat Ogi benutzt, um sich mit einer Präsentation für Aufträge zu empfehlen.

Gegen eine Beteiligung von ausländischen Unternehmen, die zudem oft wichtiges Spezialwissen mitbringen, ist nichts einzuwenden. Von den geschützten Märkten, die auf Kosten der Allgemeinheit unbesehen einheimische Anbieter schützen, werden wir uns so oder so verabschieden müssen. Verteidigt werden muss aber unter allen Umständen eine wichtige Er rungenschaft: Für alle müssen die Schweizer Arbeitsbedingungen gelten – falls es Neat-Baustellen überhaupt je gibt.

Adrian Knoepfli