

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 110 (1992)
Heft: 38

Sonstiges

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: 20.01.2026

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

6. Rang, Ankauf (7000 Fr.): Linie 4; Verfasser: Karin Meid, Konstanz

7. Rang, 6. Preis (6000 Fr.): Thomas Lüthy & Partner, Belpberg/Bern; Mitarbeiter: Karl Heinz Schäfers, Peter Sägeser, Thomas Lüthy

8. Rang, 7. Preis (5000 Fr.): Melchiori & Schönholzer, St. Gallen; Entwurf: Gianpiero Melchiori, Raymond Schönholzer; Mitarbeiter: Christian Schoch, Felix Nagy, Andreas D'Iscep, Loretta Melchiori, Bernhard Anderes

9. Rang, Ankauf (5000 Fr.): Gabi Güntert, Zürich; Mitarbeiterin: Anett Helle

Fachpreisrichter waren H. Leemann, Kantonsbaumeister, Frauenfeld; B. Bossart, St. Gallen; M. Alder, Basel; A. Meyer, Baden; W. Binotto, St. Gallen, Ersatz.

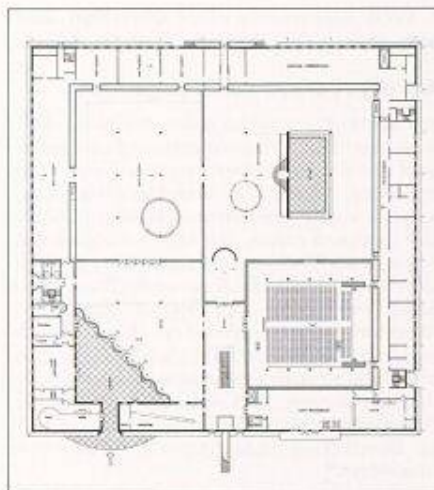
Überbauung Siedlungsstrasse im Lerchenfeld, Thun

Die «Einfache Gesellschaft Siedlungsstrasse», bestehend aus der Wohnbaugenossenschaft von Arbeitgebern von Thun und Umgebung (WAT) und der Genossenschaft für Bauen und Wohnen (GEBAWO) veranstaltet einen öffentlichen Projektwettbewerb für den Bau einer Wohnsiedlung auf der Parzelle «Siedlungsstrasse» im Lerchenfeld, Thun.

Teilnahmeberechtigt sind Fachleute, die im Amtsbezirk Thun seit dem 1. Januar 1992 Wohn- oder Geschäftssitz haben. Zusätzlich

werden sechs auswärtige Büros zur Teilnahme eingeladen. Es wird ausdrücklich auf die Bestimmungen der Art. 27 und 28 der Ordnung für Architekturwettbewerbe SIA 152 sowie auf den Kommentar zu Art. 27 hingewiesen. Für Preise und Ankäufe stehen 160 000 Fr. zur Verfügung. Fachpreisrichter sind Prof. Alexander Henz, Auenstein, Ueli Marbach, Zürich, Rolf Reusser, Stadtarchitekt, Thun, Sigfried Schertenleib, Thun, Hannes Dubach, Münsingen, Ersatz. Aus dem Raumprogramm: preisgünstiger Wohnungsbau, zirka 200 WEG-konforme Wohnungen, mit Neben- und Gemeinschaftsräumen sowie Ateliers, Büros und Werkstatträume.

Das Wettbewerbsprogramm kann ab Montag, 21. September, im Hochbauamt der Stadt Thun, Grabenstrasse 28 (Frau R. Rolli), eingesehen werden. (Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 8 bis 11 Uhr). Die Unterlagen können ab 21. September am selben Ort gegen Vorweisung der Quittung für die Hinterlage abgeholt werden. Die Hinterlage von 300 Fr. ist auf das Bankkonto Nr. 16513.091.03 der Amtersparniskasse 3601 Thun (Vermerk: Projektwettbewerb Siedlungsstrasse Thun) zu überweisen. Termine: Besichtigung des Areals: 9. Oktober, 14 Uhr, auf dem Quartiersplatz Lerchenfeld (Ecke Lange-strasse/Ortsstrasse); Fragestellung bis 30. Oktober 1992; Ablieferung der Entwürfe bis 12. Februar, der Modelle bis 19. Februar 1993.



Grundriss Erdgeschoss

te Wirklichkeit und das hier anzuzeigende Buch entgegen.

Unter den Publikationen über Gustav Pechl findet sich kaum Vergleichbares! Der Band ist in seiner graphischen Ausstattung perfekt, die drucktechnische Qualität der Farbbilder atemberaubend, ein faszinierendes Lehrstück der Architekturphotographie! Zum Inhalt: Den Hauptteil beansprucht die Darstellung des erwähnten Bauwerkes von den ersten Skizzen über die zahlreichen Modellstudien bis zum Objekt. Ergänzt wird die Monographie durch eine stattliche Auswahl weiterer bekannter Bauten und Entwürfe, ohne Ausnahme hervorragend präsentiert, durch vier ausgezeichnete Textbeiträge sowie durch ein Verzeichnis über das Gesamtwerk bis 1992. Etwas vom Erfreulichsten, was ich in dieser Sparte kenne!

Bruno Odermatt

Bücher

Gustav Pechl – Bauten und Projekte

Herausgeber: Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland GmbH. Mit Beiträgen von Werner Oechslin, August Sarnitz, Otto Antonia Graf und Franco Fornati, 223 Seiten, 25 x 27,5 cm, mit vielen grossformatigen Farb- und Schwarzweissaufnahmen sowie Planzeichnungen. Verlag Gerd Hatje, Stuttgart 1992. Preis geb. 98 Fr.



Gustav Pechl: Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland in Bonn. Teilansicht

Mit nicht weniger als fünf parallel laufenden Ausstellungen wurde am vergangenen 19. Juni in Bonn die Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland nach zweieinhalbjähriger Bauzeit eröffnet. Eine von ihnen ist Gustav Pechl gewidmet, dem Schöpfer des Hauses. Die Nachbarschaft von «Schlüsselwerken der modernen Kunst», von zeitgenössischer Fotografie, von Ökologie und Niki de Saint Phalle dürfte in ihrer Buntheit gleichsam symptomatisch für die konzeptionelle Perspektive der neuen Institution stehen, andererseits aber für einmal Rahmen und vielleicht auch Bezugsumfeld für das Phänomen Pechl – Baumeister, Künstler, Karikaturist und gescheiter Kritiker in einem – bilden. Mit seinem jüngsten Opus begibt sich Pechl zum zweitenmal in den Bereich des Museumsbaus: Der Erweiterungsbau des Städel-Museums in Frankfurt bedeutete den Einstieg in eine Disziplin, wo Experimentierlust und der Hang zur Selbstdarstellung wie kaum woanders sich wechselseitig steigernd in der architektonischen Leistung mitbestimmen.

Die neue Kunsthalle im Gebiet des Bonner Parlaments- und Regierungsviertels soll eher «Zentrum der Begegnung und des Austausches zum Verständnis menschlicher Kreativität», denn Ort traditionellen musealen Bewahrens sein. Pechl findet in der Quadratform die Voraussetzung für Freiheit und Veränderbarkeit, ohne sich in der Darstellung der Architektur zu verleugnen. Der Vorschuss-Skepsis, mit der das Werk reichlich bedacht wurde, stellen sich heute die gebau-

Verbessertes Planungs- und Baurecht?

Braucht die Erneuerung von Wohnraum ein verbessertes Planungs- und Baurecht?

In der vom Bundesamt und der Forschungskommission Wohnungswesen herausgegebenen Schriftenreihe Wohnungswesen ist als Band 49 die Schrift «Braucht die Erneuerung von Wohnraum ein verbessertes Planungs- und Baurecht? Diskussionsgrundlage» erschienen.

Der in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumplanung erstellte Bericht untersucht die Einflüsse des Planungs- und Baurechts auf den Erneuerungsprozess. Dazu gehören z.B. Vorschriften zum Gebäudevolumen, zur Ausnutzung, zu den Abständen, zu Spezialplänen u.a.m.

Gleichzeitig ist eine ähnliche Studie über die Erneuerungswirkungen der technischen Bauvorschriften erschienen. Beide Arbeiten gehen der Frage nach, ob und inwieweit die heute primär auf den Neubau ausgerichteten Gesetzesbestimmungen eine zweckmässige Wohnungserneuerung behindern und welche Verbesserungen sich im Interesse einer verstärkten Substanzerhaltung aufdrängen.

Die Publikation umfasst 60 Seiten und kann unter Angabe der Bestellnummer 725.049 d bei der Eidgenössischen Drucksachen- und Materialzentrale, 3000 Bern, oder über den Buchhandel zum Preis von 9 Fr. bezogen werden.

Aktuell

Parlamentarier-Stimmen

«Unser Beitrag an Europa kann sich mit der NEAT sehen lassen. Wir werden eine Bahnkapazität von 3-4 Mio. Lastwagenfahrten jährlich bereitstellen. Wir werden aber auch die beiden Nachbarstaaten Frankreich und Österreich von einem Teil ihres heutigen Transitverkehrs auf der Strasse entlasten.» (NR Silvio Birscher, SP, Aargau)

«Der Bau neuer, leistungsfähiger Eisenbahn-Verbindungen durch die Alpen ermöglicht der Schweiz die Erfüllung ihrer Aufgaben im europäischen Transitverkehr ohne schwere Beeinträchtigung, wie sie mit einer Strassenlösung verbunden wäre. Brenner- und Inntalverhältnisse werden damit unseren Alpentälern erspart.» (NR Josef Kühne, CVP, St. Gallen)

«Es gibt wahrscheinlich in bezug auf Europa nur einen schweizerischen Beitrag, den Europa wirklich braucht, und das ist eine Nord-Süd-Verbindung, die funktioniert.» (NR Christoph Blocher, SVP, Zürich)

«Wir werden mit der NEAT die Verkehrspolitik des Landes auf Generationen hinaus prägen. Wir müssen nun einmal beweisen, dass wir nach wie vor in der Lage sind, zukunftsweisende Grossprojekte zu bewältigen.» (NR Jean-Pierre Bonny, FDP, Bern)

«Es besteht auch unsererseits ein gewaltiges Interesse an der raschstmöglichen Herstellung eines europakompatiblen Transitverkehrs ohne 40-t-Lastwagen. Vorerst sind nur die beiden Alpendurchstiche und die unbedingt notwendigen Streckenanteile zu bauen, und zwar so, dass spätere Ergänzungen möglich sind.» (SR Luregn Mathias Cavelti, CVP, Graubünden)

Die NEAT im Blickpunkt

(pd/Ho) Die Schweizer Stimmbürgerschaft wird am 27. September über die Neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT - das grösste Bauvorhaben des Landes und von vielen als «Jahrhundertwerk» bezeichnet - entscheiden. Hier seien, ganz kurz zusammengefasst, einige wichtige Gesichtspunkte dazu aufgezeigt.



Der ständig steigende Lastwagenverkehr soll durch das Alptransit-Konzept vermehrt per «Huckepack» auf die Schiene (Bild: SBB)

Vorgeschichte

1963 beauftragte das Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement eine Kommission, fünf mögliche Basistunnel-Lösungen zu untersuchen, nämlich: Lötschberg, Gotthard-West, Gotthard-Basis, Tödi-Greina und Splügen. Die Variante Gotthard-Basis schwang obenaus, und ein Bauprojekt dafür liegt

seit 1975 vor; ein Beschluss wurde jedoch noch 1983 als nicht dringlich erachtet.

Der zunehmende Lastwagenverkehr und das Verlangen der EG nach Bewilligung von «40-Tönnern» erforderten eine Entscheidung. Wieder wurden mehrere Projekte vorgeschlagen und zur Vernehmlassung vorgelegt. Der Bundesrat erarbeitete daraufhin die

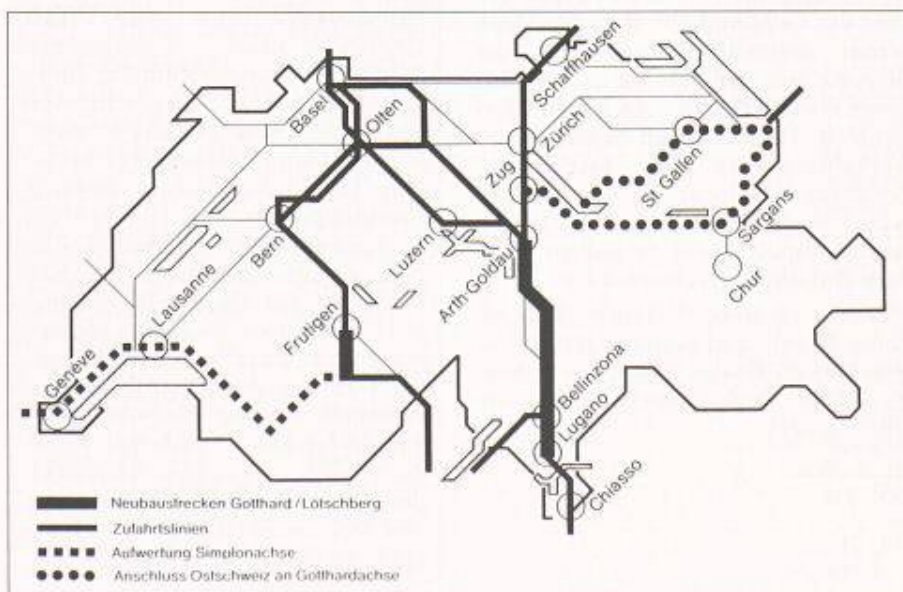
jetzt vorliegende NEAT-Lösung, die im Oktober 1991 von der Bundesversammlung angenommen wurde. Hiergegen wurde mit Erfolg das Referendum ergriffen, und die Vorlage wird nun dem Volk zur Abstimmung unterbreitet.

Das Konzept

Kernstück der NEAT sind zwei neue Basistunnel durch Gotthard (50 km) und Lötschberg (30 km). Weitere Neu- und Ausbaustrecken sichern die Anschlüsse der Ost- und Westschweiz (s. Plan).

Heute beträgt der schweizerische Alpentransitverkehr 15 Mio. t auf der Schiene und 1,8 Mio. t auf der Strasse. Der grösste Teil des alpenquerenden Güterverkehrs umfährt die Schweiz, da das Gewicht hier auf 28 t pro Lastzug begrenzt ist, im Ausland hingegen auf 40 t. Es ist deshalb rentabler, den Umweg über Brenner oder durch den Montblanc in Kauf zu nehmen.

Das Alptransit-Konzept schafft die notwendige Kapazität, um den ständig steigenden Lastwagenverkehr in N-S-Richtung als Huckepack auf der Schiene zu übernehmen. (Verkehrsprognosen rechnen für den Zeitraum 2010 bis 2020 mit einer Verdopplung des Verkehrs.)



Streckenführung und Ausbau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT

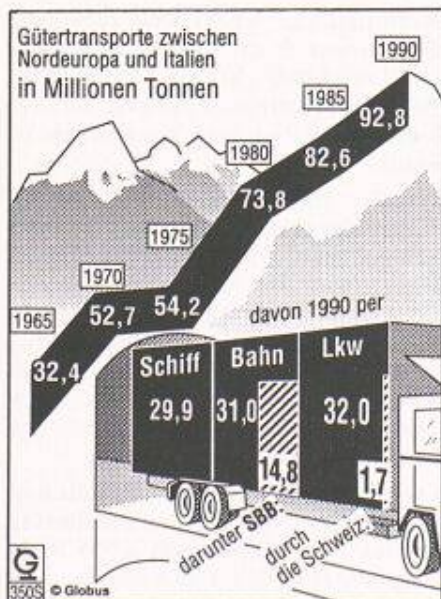
Zudem ist die NEAT ein Baustein im künftigen europäischen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz, so wie auch die Bahn 2000, der französische TGV-Leitplan, das deutsche ICE-Netz und die italienische «Direttissima». Die NEAT wird im europäischen Personenverkehr erhebliche Zeitgewinne bringen. Es ist sogar zu erwarten, dass auch im Kurz- und Mittelstrecken-Flugverkehr Passagiere auf die umweltfreundlichen Schnellbahnen abwandern werden und somit den steigenden Flugverkehr entlasten werden.

Kosten und Finanzierung

Die Investitionen von 15 Mia. Fr. (Preisstand 1991), verteilt auf eine Bauzeit von 12 bis 15 Jahren, werden vom Bund auf dem Anleihsenweg vorfinanziert (nicht via Steuergelder), soweit sie nicht über Treibstoffzollgelder (in der Größenordnung von 25% der Tunnelkosten) abgedeckt werden. Sie sind seitens der Bahnen zu verzinsen und nach Inbetriebnahme des Alpentransits innerhalb von 60 Jahren voll zu amortisieren.

Bahn holte im Alpentransit auf

(dbp) Erstmals seit 1985 ging 1990 die auf der Strasse beförderte Tonnage im alpenüberquerenden Güterverkehr zurück, während die Bahn zulegte. Das weisen die jetzt vorliegenden Statistiken für den Verkehr zwischen Nordeuropa und Italien aus. Danach verringerten sich die Strassentransporte 1990 um 3,3% auf 32 Mio. t, während die Bahn um 3,5% zulegte und 31 Mio. t. erreichte.



Der Alpentransitverkehr 1965-1990 (Bild: Globus)

Zudem bleibt durch die NEAT die Standortgunst der Schweiz erhalten – ein nicht zu unterschätzender Faktor für das ganze Land! Die NEAT wird Investitionen von rund 15 Mia. Fr. auslösen, dadurch Arbeitsplätze erhalten und Infrastrukturen schaffen.

Politische Dimensionen

Die von der Schweiz eingeleiteten und geplanten Ausbauschritte im Transitverkehr sind Teil des im Mai 1992 unterzeichneten Transitabkommens. Nach zähen Verhandlungen gelang es, die EG zu einem grundsätzlichen Verzicht auf einen 40-t-Korridor zu bewegen. Die EG anerkennt somit die Priorität des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse für die Schweiz. Zum Einlenken trug wesentlich dazu bei, dass die Schweiz den Bau der NEAT zusicherte. Ohne diesen wäre das Transitabkommen hinfällig.

Die Schweiz ist seit Hunderten von Jahren ein Transitland. Mit der NEAT schafft man eine entscheidende Grundlage für die Wahrung dieser verkehrspolitischen Stellung, eine der Säulen für den Wohlstand des Landes.

Durch die Schweiz liefen 1990 auf der Strasse 1,7 Mio. t, 8% mehr als im Vorjahr; die Schienentransporte legten um 6,6% auf 14,8 Mio. t zu und erreichten damit einen Rekordwert. Vom Gesamtzuwachs entfielen auf die Strasse 130 000 t, auf die Bahn dagegen 920 000 t. Die von den französischen und österreichischen Bahnen transportierte Menge lag 1990 mit zusammen 16,1 Mio. t (52,1%) über dem Schweizer Anteil, der jedoch von 46,5 auf 47,9% gewachsen ist.

Die Zahlen für 1991 lassen erkennen, dass der Güterverkehr über die Alpen weiter zunimmt. Besonders in der Schweiz soll die Schiene in Zukunft einen noch weit grösseren Anteil übernehmen. Dazu ist nach Meinung von Verkehrsexperten ein Investitionsschub für die Alpenbahnen notwendig, wie er in den letzten 20 bis 30 Jahren dem Strassenverkehr zu seinem enormen Aufschwung verholfen hat.

Heute wird trotz 28-Tonnen-Begrenzung, Nacht- und Sonntagsfahrverbot gegenüber 1965 das 58fache an Tonnage auf der Strasse durch die Schweiz transportiert.

Ganz kurz

Rund um die Energie

(pd) ABB Kraftwerke AG, Baden, erhielt von der Kernkraftwerk Leibstadt AG einen **Auftrag in der Höhe von 50 Mio. Franken für die Lieferung von drei neuen Niederdruckturbinen** zur Steigerung der elektrischen Leistung der bestehenden Kraftwerksanlage. Durch den Ersatz der bestehenden Turbinen kann die Leistung um 23 MW auf 1013 MW gesteigert werden, ohne dass der Reaktor modifiziert werden muss.

(fwt) In Deutschland «**erwärmen**» sich immer mehr Menschen für die **Sonnenenergie**. Allein in den vergangenen zwölf Monaten wurden auf deutschen Dächern Sonnenkollektoren mit einer Gesamtfläche von rund 200 000 m² installiert. (Das entspricht der Grösse von knapp 70 Fussballfeldern). Damit hat sich die Nachfrage nach der umweltfreundlichen Solartechnik in nur einem Jahr verdreifacht, wie das Freiburger Öko-Institut mitteilte.

(VDI) Die USA, Russland, Japan und die EG unterzeichneten in Washington ein **Abkommen zur Entwicklung eines Fusionsreaktors**. Sie wollen sich in den kommenden sechs Jahren zu gleichen Teilen an den auf 1,2 Mia. \$ geschätzten Kosten beteiligen. Nach Angaben der US-Behörde soll nach der Entwicklungsphase bis zum Jahr 2005 ein Demonstrationsreaktor gebaut werden.

(VDI) Die **grösste und leistungsstärkste Hochspannungsprüfanlage der Welt** steht in Moskau beim Wissenschaftlichen Forschungsinstitut für Elektronik. Dort wurde sie kürzlich von der Siemens-Energie- und Medizintechnik GmbH (Dresden) übergeben. Die Anlage schafft erstmals Wechselspannungen bis 3 Mio. V bei Prüfleistungen von 12 Mio. VA. Die neue Anlage wird für Grundlagenforschung zur Energieübertragung mit Spannungen über dem bisherigen Maximalwert von 1200 kV genutzt werden. Zudem ist sie für Untersuchungen von Entladungsvorgängen bei unterschiedlichen Spannungsverläufen geeignet. Herzstück der nahezu 30 m hohen Prüfanlage sind drei jeweils 100 t schwere Transformatoren, die auf massiven Porzellan-Isoliergerüsten stehen.