

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 113 (1995)
Heft: 13

Artikel: Energiesparen - auch im Verkehr
Autor: Willi, Erich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-78693>

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: 22.02.2026

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

gen. Durch die Definition der Anforderungen und deren Überprüfung in der Offertphase hat der Bauherr vor der Vergabe völ- lige Klarheit hinsichtlich der zu erreichen- den Qualität.

Analyse der Angebote

Der Spezialist prüft die Offerten der Totalunternehmer aufgrund eines Preis-/Leistungs-Vergleiches. Beim Vergleich der Angebote durch den Spezialisten sind neben den eigentlichen Sanierungskosten auch die Unterhaltskosten der nächsten 25 bis 50 Jahre mitzuberücksichtigen. Je nach gewähltem Sanierungskonzept kann der Unterhaltsaufwand deutlich variieren. Durch «Present-Value»-Berechnungen können die Gesamtinvestitionen (Sanierungs- und Unterhaltskosten) der verschiedenen Angebote miteinander verglichen werden, so dass schliesslich die über die ganze Le- bensdauer des Bauwerks günstigste Sanie- rung gewählt werden kann. Aus diesem Grund hat der Totalunternehmer in seinem Angebot auch Angaben über die Unter- haltsaufwendungen und -intervalle zu ma- chen.

Ausführung

Der Spezialist überwacht die Durch- führung der Sanierungsarbeiten durch den beauftragten Totalunternehmer mit unab- hängigen Qualitätskontrollen. Sie sind auf das zur Ausführung gelangende Sanie- rungsprojekt abzustimmen.

Dokumentation

Im Schlussbericht stellt der Totalunternehmer die Abwicklung der Sanierung dar und dokumentiert die Resultate. Insbe- sondere sind sämtliche Qualitätssiche- rungsmassnahmen, wie beispielsweise Prü- fungsergebnisse, Laborberichte und Abnah- men, darzustellen. Im Unterhaltsplan wer- den die Unterhaltsintervalle und die Unter- haltsmassnahmen definiert. Der Spezialist ergänzt den Schlussbericht aus seiner Sicht.

Nachteile und Schwachstellen des her- kömmlichen Vorgehens. Planer und Aus- führende erarbeiten gemeinsam das optimale Sanierungsprojekt und wickeln dieses in einem integrierten Projektlauf ab. Ein Submissionswettbewerb gewährleistet den echten Leistungswettbewerb. Die Verant- wortlichkeiten für Qualität, Preis und Ter- min sind bei einer Instanz (Bild 1) angesiedelt.

Die Sanierung der Gebäudehülle des Baues 503 der Sandoz Pharma AG in Basel (Bild 2) mit ungefähr 20 000 m² wurde nach dem beschriebenen alternativen Konzept ausgeführt.

Adresse der Verfasser:

Raymond Cron, dipl. Bauing. ETH/SIA, Cron Ingenieure und Bauunternehmer AG, Postfach, 4002 Basel und Roland Wolfseher, Dr. sc. techn., dipl. Bauing. ETH/SIA, Wolfscher und Partner AG, Technologiezentrum, 8134 Adliswil.

Schlussfolgerungen

Das alternative Vorgehenskonzept mit Totalunternehmern weist für den Bauherrn wesentliche Vorteile auf und beseitigt



**Das Aktionsprogramm Energie 2000:
Energie-Partnerschaft, die nachhaltig wirkt.
Wir machen mehr – mit aller Energie**

Erich Willi, Brugg

Energiesparen – auch im Verkehr

**Seit rund zwei Jahren arbeitet
«Energiestadt» (s. Kasten) mit Unter-
stützung des Aktionsprogramms
Energie 2000 daran, auf kommunaler
Ebene Massnahmen zur Einsparung
von Verkehrsenergie umzusetzen.
Mit dem Projekt «Verkehrsmanage-
ment in Energiestädten» haben sich
drei Pilotgemeinden nicht nur an das
weitgehend unbearbeitete Feld «Ver-
kehr und Energie» gewagt, sondern
dabei auch methodisches Neuland
betreten.**

Ausgangspunkt von «Verkehrsmanagement in Energiestädten» bilden das grosse Konfliktpotential des Themas «Verkehr - Mo- bilität» sowie die hohen Energieverbräuche im Verkehr. Zurzeit beansprucht dieser rund einen Drittels des Energieverbrauchs in der Schweiz, und dies bei zunehmendem Anteil. Zug, Davos und Münsingen haben

letztes Jahr die erste Phase, die Prozess- initiiierung, durchlaufen.

Eine Arbeitsgruppe, zusammengesetzt aus Vertretern der Gemeinde und ver- schiedenen Interessierten aus der Bevöl- kerung, macht eine Auslegeordnung zum Thema «Verkehr und Energie in der Ge- meinde». Welches sind die drängenden Probleme? Wo könnten Lösungsansätze liegen? Was ist bereits getan worden? Wie liesse sich Energie einsparen? Auf dem Hintergrund der vom Projektteam erstellten Verkehrsenergiebilanz der Gemeinde ent- steht eine Reihe von möglichen Aktionen, die kurz- bis mittelfristig zu Energieein- sparungen im kommunalen Verkehr führen. Selbstverständlich sind dabei die in der Gemeinde vorhandenen Verkehrskonzepte berücksichtigt. Aktionen, nicht Kon- zeptarbeit, stellen das erste Produkt dar.

Die Umsetzung der ausgewählten Ak- tionen, die ebenso wie die Erarbeitungs- phase vom Bund unterstützt wird, erfolgt

Das 1989 gegründete Projekt «Energiestadt» wird durch die Umweltorganisationen Verkehrs- Club der Schweiz, World Wildlife Fund und Schweizerische Energieföderation getragen. Seit der Annahme des Energie- und des Moratoriumsartikels fördert das Bundesamt für Energiewirt- schaft «Energiestadt» als Bestandteil des Aktions- programms «Energie 2000».

Was beweckt «Energiestadt»?

«Energiestadt» steht für eine längerfristige, begleitende Beratung von Gemeinden und Städten. Das Ziel ist, den eigenen energiepolitischen Handlungsspielraum zu erkennen und auszu- schöpfen. Inzwischen sind 25 Gemeinden auf diesem Weg. Um eine ernstzunehmende Energiepolitik in der Gemeinde zu verankern, werden Entscheidungen auf allen politischen Ebenen verlangt. «Energiestädte» sind Gemeinden, die sich auf eine solche Entwicklung einlassen. Seit 1993 bietet «Energiestadt» motivierten Gemeinden an, auch im energiepolitisch bislang ausgeklammerten Verkehrsbereich aktiv zu werden.

Kontaktadresse: Energiestadt, «Energie & Verkehr», c/o Metron, Erich Willi, Stahlrain 2, 5200 Brugg, Tel. 056/48 91 11



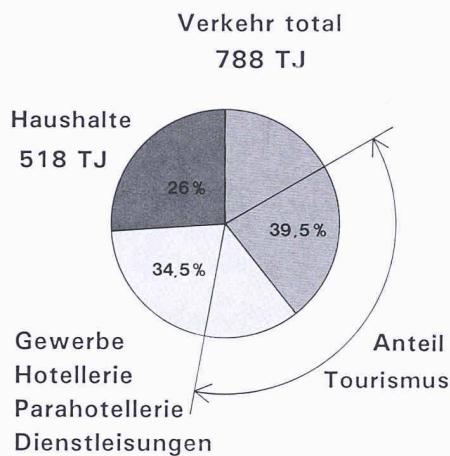


Bild 1.
Energiebilanz Davos: Zwei Fünftel des Verbrauchs entfällt auf den Verkehr

durch Interessengruppen, durch die Gemeinde oder durch eine gemischte Trägerschaft. Die Arbeitsgruppe begleitet die Umsetzung und sorgt für weitere Aktionen. Mit dem Engagement der Arbeitsgruppenmitglieder, der Kreditbewilligung durch die Gemeinde und den Bund und der Durchführung der Aktionen kommt ein Prozess in Gang, der in der Gemeinde breit abgestützt ist. «Energiesparen im Verkehr» ist zum Thema geworden.

Veloville Münsingen

Eine der Ideen, die zur Ausführung kommt, wird am 6. Mai 1995 an einem Aktionstag gestartet. Die Vorbereitungen dafür laufen auf Hochtouren. Die Erkenntnis, dass im kleinen Regionalzentrum Münsingen zwis-

schen Thun und Bern trotz stark frequenter Durchgangsstrasse zwei Drittel des Autoverkehrs hausgemacht sind, hat dazu geführt, dass

- 35 Detaillisten einheitlich gestylte, alltagstaugliche Veloständer anschaffen,
- sie zusammen mit der Gemeinde einen Velo-Passepartout kreieren, der auf unterhaltsame Art zum Velofahren beim Einkaufen animiert,
- Vereine, Schulen, Detaillisten, Behördenmitglieder mit Velo, Stand, Idee und Referat am Aktionstag präsent sein werden,
- die Medien berichten werden, Münsingen wolle Velostadt werden, Verkehrsenergie sparen, die Lebensqualität fördern und mobil sein.

Kontinuierliche Verbesserungen am Fusswegnetz in einer nächsten Phase unterstützen die Bestrebungen, die vielen kurzen Wege vermehrt nichtmotorisiert zurückzulegen: in die Schule, zum Einkaufen, an die Sitzung, zum Bahnhof. Das Sparpotential beträgt 5 bis 10% des Energieverbrauchs des Autoverkehrs der Gemeinde.



Bild 2.
Die Aktion in Münsingen ist das Resultat intensiver Zusammenarbeit zwischen Gewerbe, Velofahrenden, Gemeinde, Energiestadt und Energie 2000

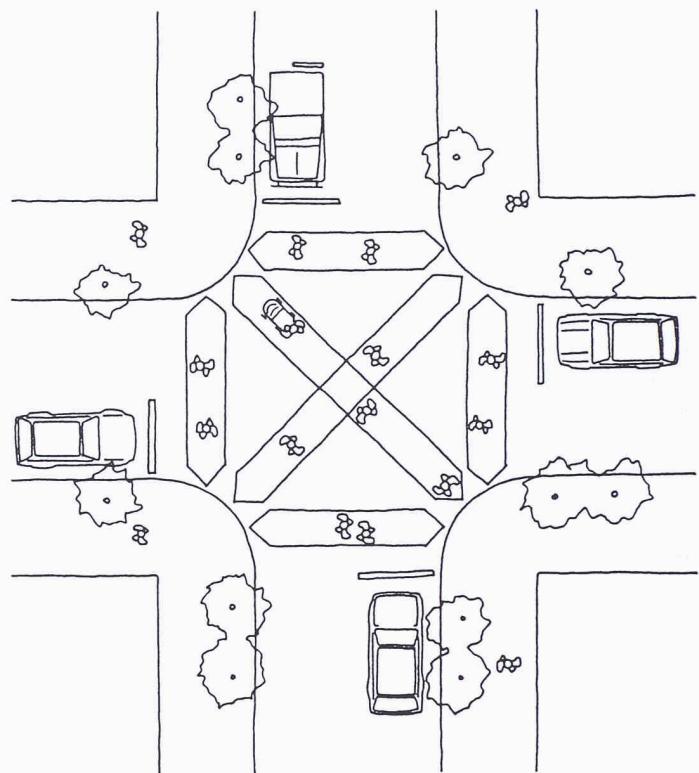


Bild 3.
Fussgänger-Modellstadt gesucht! (Ampeln mit Rundum-Grün für Fussgänger, Bild: Verkehrsclub Österreich VCÖ)

fünf Gemeinden, die sich dafür interessieren, können sich noch zwei bis drei weiteren gesellen, die diesen Prozess einleiten und «Energiesparen im Verkehr» thematisieren möchten.

Die Arbeit mit den ersten drei Gemeinden hat gezeigt, dass sich in den letzten Jahrzehnten im Bereich der kurzen Wege eine Verlagerung auf energieintensive Verkehrsmittel ergeben hat. Gleichzeitig ist deutlich geworden, dass das Zufussgehen zu selbstverständlich ist, als dass es im Bewusstsein der Bevölkerung wie auch in der Verkehrsplanung seiner Bedeutung entsprechend verankert wäre. Diese Erkenntnis hat zur Idee geführt, in einer Modellstadt umfassendste Fussgängerförderung bis ins Jahr 2000 zu realisieren. Dazu gehören neben verkehrsorganisatorischen und verkehrsbaulichen Massnahmen ebenso solche der Kommunikation und des Marketings.

Die Lancierung dieses Projekts von Energiestadt, das auch vom Aktionsprogramm Energie 2000 unterstützt wird, erfolgt im Frühling. Gesucht sind je eine kleine Stadt in der Romandie und der Deutschschweiz mit 10 000 bis 35 000 Einwohnern.

Neue Gemeinden und eine Fussgänger-Modellstadt

Weitere Gemeinden mit 6000 bis 30 000 Einwohnern haben Gelegenheit, neu in das Industriestadtprojekt «Verkehrsmanagement in Energiestädten» einzusteigen. Zu den

Adresse des Verfassers:
E. Willi, Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG, 5200 Brugg