

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **103 (1985)**

Heft 22

PDF erstellt am: **23.04.2024**

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.

SBB-Doppelspur Oerlikon-Bülach

Am 11. Mai 1985 kam mit der offiziellen Einweihung des 15 km langen Doppelspurausbau zwischen Oerlikon und Bülach eine wesentliche Bauetappe des Zürcher S-Bahnnetzes zum Abschluss.

Wechselwirkungen

Die intensiven Wechselwirkungen der Bahn mit ihrem Einzugsgebiet kamen nicht nur in den Eröffnungsansprachen des Regierungspräsidenten des Kantons Zürich, Prof. Dr. H. Künzi, und von M. Glättli, Oberingenieur der Bauabteilung Kreis III der SBB, zum Ausdruck. Während des Einweihungsaktes in Streckenmitte demonstrierten die automobilen Zuschauer auf der nahen Überführungsbrücke und im Hintergrund der pausenlose Landeanflug schwerer Verkehrsflugzeuge das Nebeneinander aller Verkehrsträger.

Die Bedeutung der Strecke als Teil der internationalen Schnellzugsverbindung Mailand-Stuttgart versinnbildlichten eine brandneue Zugskomposition der italienischen FS und ein TEE-Zug der DB, welche die geladenen Gäste transportierten und am Eröffnungstag auf der Strecke zirkulierten.

Die Anwesenheit zahlreicher Behördenvertreter – die Gemeindepräsidenten mit dem überdimensionalen Eröffnungsbillet unter dem Arm – und von Vertretern der Industriebetriebe unterstrich das vitale Interesse am öffentlichen Regionalverkehr und am Gütertransport (vorab Kies und Flugtreibstoffe). An den Bahnhofsfesten auf allen Stationen wurden Rollmaterial und Dienstleistungen der Bahnen in Sonderschauen dargestellt.

Die Bahnbauten

Der Doppelspurausbau nahm neun Jahre in Anspruch und erfolgte in drei Etappen, Oerlikon-Glattbrugg (1975–79), Niederglatt-Bülach (1976–80) und Glattbrugg-Niederglatt (1981–85). Im Zuge des Ausbaus konnten auch sämtliche 26 Niveau-Übergänge zwischen Oerlikon und Glattfelden eliminiert werden. Während die SBB für diese international wichtige Strecke die Baukosten von etwa 140 Mio. Fr. für die eigentlichen Bahnbauten wie Gleisanlagen, neue Stellwerke und Sicherheitsanlagen trugen, leisteten die Gemeinden ihren Beitrag an die Erweiterung und Erneuerung der Bahnhofsanlagen mit zweckmässig-schlichten Perrondächern und Sichtbetonbauten. Auch trägt die Bereitstellung vermehrter Parkplätze zur Attraktivität der Bahnlinie bei.

Die Bauarbeiten brachten vor allem dem ununterbrochenen Fahrbetrieb zusätzliche Be-

lastungen. Die ausgebauten Doppelspurstrecke erlaubt vorerst eine Fahrzeitreduktion um drei bis vier Minuten und verringert die Störungsanfälligkeit des Betriebes. Die Einführung des Halbstundentaktes wird allerdings erst mit der Inbetriebnahme der S-Bahn 1990 möglich sein.

Vorgeschichte

Nachdem die Strecke Oerlikon-Bülach der Nordostbahn schon 1865 gebaut worden war, kam die Strecke bis Schaffhausen erst 1897 in Betrieb, obschon bereits 1875 ein Staatsvertrag das Durchqueren des deutschen Gebietes ermöglichte und eine erste Konzession 1876 erteilt worden war. Nach Eröffnung anderer Strecken war 1898 erstmals der durchgehende Zugverkehr zwischen Berlin und Rom über diese Strecke möglich.

Schon 1923 bildete sich die Verkehrsvereinigung des Zürcher Unterlandes zur politischen Vertretung der regionalen Verkehrsinteressen. Deren Präsident, Dr. P. Fehrli (Bülach), erinnerte daran, wie sich die VVZU seit 1945 nachhaltig für den Doppelspurausbau einsetzte; nach generationenlangem Kampf lagen 1970 erste Terminpläne der SBB vor. 1975 bewilligte Dr. h.c. R. Meier (Eglisau), damals Verwaltungsratspräsident der SBB und Baudirektor des Kantons Zürich, trotz ungewisser Konjunktur nach dem Ölschock die ersten Kredite.

Umsteigen?

Die Freude über den wohl gelungenen Ausbau der Doppelspur Oerlikon-Bülach als

eine der Voraussetzungen für die kommende S-Bahn darf nicht über offene Fragen des öffentlichen Verkehrs hinwegtäuschen.

Die enge Verquickung des internationalen Bahnverkehrs, der Städteschnellzugsverbindungen und des Regionalverkehrs sowie des Schienen-Güterverkehrs auf ein und demselben Schienenstrang verlockt zu fortgesetztem Schwarzpeterspiel um die Ausbaufinanzierung. Daraus resultierende Verzögerungen im Ausbau des öffentlichen Verkehrs stoppen den Verkehrszuwachs nicht, sie treiben ihn als Individualverkehr auf die Strasse.

Für ein Umsteigen vom Auto auf die Bahn ist ein wirksamer Tarifverbund eine ebenso wichtige Voraussetzung. Ihn über alle lokalen Eigeninteressen hinweg zu verwirklichen, ist eine grosse, im wesentlichen politische Aufgabe, die drängt.

Die Bauten für die Zürcher S-Bahn sind im Gang. Sie werden die Leistungsfähigkeit der Bahn in einer grossen Region entscheidend steigern – sofern die divergierenden Wünsche und Anforderungen an das Rollmaterial und die nur scheinbar nebensächliche, sehr kostspielige Festlegung und Vereinheitlichung der Perronhöhen rechtzeitig unter einen Hut zu bringen sind.

Nicht zu vergessen ist, dass heute der Bahnverkehr überfordert zusammenbrechen könnte, wenn bloss fünf Prozent des Individualverkehrs plötzlich auf die Bahn umsteigen würden, z.B. mit einem wirklich günstigen Abonnement und ungeachtet des z.T. überalterten Rollmaterials und abgewetzter, staub- und rostpatinierter Bahnhöfe. **FBP**

Doppelspur-Ausbau der Linie Oerlikon-Bülach bei Rümlang



Umschau

Aktivkohle und Gewässerreinigung

In neuerer Zeit werden zunehmend Grundwasserverunreinigungen durch leichtflüchtige Halogenkohlenwasserstoffe festgestellt, die bei der chemischen Reinigung, zum Entfetten von Metallteilen und für viele andere Zwecke verwendet werden. Trinkwasserwerke, die auf sauberes Grundwasser angewie-

sen sind, verwenden zu seiner Reinigung Aktivkohlefilter. Die Filterung mit Aktivkohle hat sich als eine sehr effektive, wenn auch recht teure Reinigungsmethode erwiesen. Ihr wirksamer Einsatz erfordert aufwendige analytische Kontrollen.

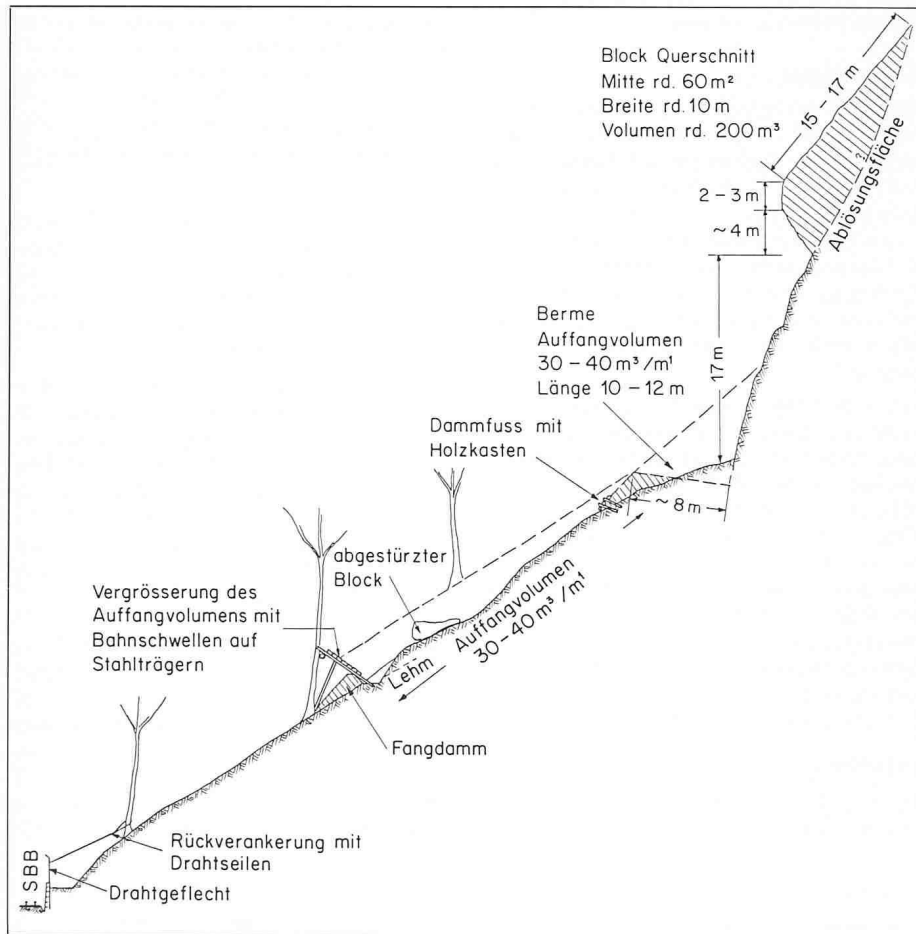
Von besonderer Bedeutung ist der Einsatz von Ozon zur Oxidation des Wassers vor der Aktivkohlefiltration. Mit dieser Massnahme werden die Wasserinhaltsstoffe oft so verändert, dass sie in den Aktivkohlefiltern biolo-

gisch leichter abgebaut werden. Die Adsorptionsfähigkeit der Aktivkohle wird jedoch durch das Ozon häufig verschlechtert. In zeitraubenden Versuchen müssen deshalb für jeden Anwendungsfall die optimalen Ozoneintragsmengen gefunden werden. Versuche, diese Mengen aufgrund zuvor gewonnener Modellvorstellungen mit mathematischen Methoden zu ermitteln, stossen bei der Aufbereitung von Wässern, die zahlreiche organische Stoffe als Verunreinigung enthalten, oft an natürliche Grenzen.

Sicherheitssprengung oberhalb des Südportals des Wolhusertunnels der SBB-Strecke

In der Nacht vom 4. auf den 5. März 1985 löste sich aus der Felswand über dem Südpor-

tal des Wolhusertunnels, rund 50 m oberhalb der Bahnlinie, ein mehr als 10 m³ grosser Block aus der Nagelfluhwand. Der grössere Teil der Absturzmasse rutschte als einzelner Block rund 20 m den Hang hinunter und blieb auf halber Strecke zwischen Wandfuss und Bahnlinie im Wald liegen.



Kleinere Blöcke rollten bis an die Bahnlinie. An der Oberkante der Felswand verblieb ein durch Klüfte abgelöster, keilförmiger Block von rund 200 m³. Die Klüfte verlaufen sehr steil und sind teilweise offen.

Eine Begehung der Absturzstelle zeigte, dass eine Sanierung der Gefahrenzone nur durch eine Sprengung des überhängenden Felskopfes möglich ist. Die Vorarbeiten dazu wurden sofort in Angriff genommen.

Technische Daten

Art des Gesteins:	Nagelfluh
Kubatur:	200 m ³
Bohrlochdurchmesser:	85 mm
Bohrart:	Imlochhammer
Bohrlochlänge:	8-12 m
Gesamte Bohrlochlänge:	126 m
Sprengstoffart:	Tovex Watrgel Sprengstoff der Société Suisse des Explosifs, Brig
Sprengstoffgewicht:	60 kg
Zündung:	Nonel-Zündsystem

Auftraggeber:

SBB, Bauabteilung der Kreisdirektion II
Einwohnergemeinde Werthenstein
(Hr. Honegger / Hr. Bucher)

Geologie:

Colombi Schmutz Dorthe AG, Beratende Ingenieure und Geologen, 3097 Liebefeld
(Hr. Britschgi)

Vorbereitungs-, Bohr- und Sprengarbeiten:

Fa. Arnet, Baugeschäft, 6162 Entlebuch
(Hr. Portmann)

Sprengtechnische Beratung:

Société Suisse des Explosifs, 3900 Brig
(Hr. Ringgenberg)

Kohl-Interview mit VDI-Nachrichten

In Deutschland konkretisierte Bundeskanzler Kohl die geplante Offensive auf dem Arbeitsmarkt, die er auf dem Essener Parteitag der CDU umrissen hatte. Als zentralen Punkt nannte er das neue Beschäftigungsförderungsgesetz, das den Unternehmen die Möglichkeit gibt, zeitlich befristete Arbeitsverträge abzuschliessen. Zudem soll es vernünftige Sozialplanregelungen schaffen. Der Bundeskanzler machte allerdings deutlich, dass mehr Beschäftigung nicht ausschliesslich eine staatliche Veranstaltung sei. Hier seien alle Tarifpartner gefordert.

Eine gute berufliche Qualifikation ist nach seiner Meinung die beste Vorsorge für einen sicheren Arbeitsplatz. Kohl: «Angesichts des schnellen technischen Fortschritts und des anhaltenden Strukturwandels gilt dies auch in den kommenden Jahren.» Er appellierte besonders an die jungen Menschen, das Angebot zur beruflichen Bildung zu nutzen.

LISA

(IC). Eine neue Art von Kunststoffen – lichtsammlende Kunststoffe, abgekürzt LISA – erobert den Markt. Diese Kunststoffe sammeln alles Licht, das auf ihre Oberfläche

trifft, und geben es danach an vorher exakt festgelegten Stellen gebündelt wieder ab. Jeder auftreffende Lichtstrahl wird dort zunächst einmal gebrochen und nach innen weitergeleitet. Hier wird er durch die in den Kunststoffen enthaltenen Fluoreszenz-Farbstoffe in Licht von vergrösserter, konstanter Wellenlänge umgewandelt. Dabei werden rund drei Viertel dieses so entstandenen Fluoreszenz-Lichtes total reflektiert, wobei es im Kunststoff bleibt und durch seine Langwelligkeit die Oberfläche auch nicht mehr verlassen kann. Öffnungen finden die Lichtstrahlen jetzt nur noch an den Kanten, wo sie verstärkt austreten und die Kanten dadurch zum Leuchten bringen.

Der besondere Vorteil von LISA: Da das Licht im Kunststoff gebündelt wird, genügt bereits eine sehr schwache Lichtquelle, um die notwendigen Leuchteffekte zu erzielen. So reicht schon der schwache Schein einer entfernten Strassenbeleuchtung aus, um Strassenschilder aus lichtsammlenden Kunststoffen zum Leuchten zu bringen und damit auch bei Nacht weithin lesbar zu machen.

Und LISA ist vielfältig einsetzbar. Durch den Lichtsammeleffekt können teure Fotozellen erheblich besser ausgenutzt werden. LISA-verstärkte Fotozellen können zur

Stromversorgung in Gebieten mit fehlender Infrastruktur – etwa auf abgelegenen Skihütten oder Ferieninseln – und bei Energie-Kleinverbrauchern, zum Beispiel im Transistorradio, energiesparend eingesetzt werden.

LISA bringt aber auch Sicherheit, wenn es darum geht, bei schwachem Licht noch gesehen zu werden: Helme von Bauarbeitern machen diese für den Autofahrer schon von weitem sichtbar, desgleichen Stiefel von Reitern usw. Natürlich hat inzwischen auch die Werbung von LISA Besitz ergriffen, und immer häufiger erobert LISA mit attraktiven Leuchteffekten auch die Diskotheken.

«Die Luftreinhalteverordnung (LRV) muss sehr bald in Kraft gesetzt werden, ohne dass ihr Zähne gezogen werden!»

Zu diesem Schluss kam die Schweizerische Vereinigung für Gesundheitstechnik (SVG) anlässlich ihrer Generalversammlung vom 26. April 1985. Das rasche Fortschreiten der Waldschäden und die drohenden Gefahren für die menschliche Gesundheit verlangen nach griffigem Ausführungsrecht des Bundes. Zwar kann die Luftreinhalteverordnung (LRV) das Problem Abgasbelastung nicht restlos lösen. Sie bringt aber entscheidende

Fortschritte in kurzer Zeit, wenn sie beispielsweise:

- die Einführung bleifreien Benzins beschleunigt (hier ist man auf gutem Weg),
- für eine rasche Senkung des Schwefelgehaltes von Heizöl extraleicht auf 0,15 mas % sorgt,
- bald scharfe Emissionsbegrenzungen für den Einsatz von Schwer- und Mittelölen bringt,
- Schadstoffemissionen wie Schwermetalle, insbesondere Quecksilber aus Kehrrichtverbrennungen, eliminieren hilft.

«Wann tritt die LRV endlich in Kraft?» – Das Schweigen während der langen Auswertung der Vernehmlassung zur LRV lässt befürchten, dass dem Ausführungserlass Zähne gezogen werden. Die LRV muss sofort, aber auch später in «Normalzeiten», saubere Luft garantieren. Die Schweizerische Vereinigung für Gesundheitstechnik fordert daher ihre rasche und ungeschmälerte Inkraftsetzung. Insbesondere darf bei der Quellenbekämpfung nicht zurückbuchstabiert werden, die Sanierungsinstrumente dürfen nicht verwässert und die Fristen nicht verlängert werden.

Rechtsfragen

Kantonale und eidgenössische Bauvorschriften

Das Bundesgericht hat mit einem Entscheid seiner I. Öffentlichrechtlichen Abteilung die Anwendbarkeit kantonaler Bau- und Planungsvorschriften auf Bauten bestätigt, die sich auf Eisenbahnreal befinden, aber nicht spezifisch eng mit dem Bahnbetrieb zusammenhängen.

In Stäfa ZH hatte ein Schrotthändler auf einem den SBB gehörenden Grundstück die Baubewilligung für eine Lagerhalle erlangt, in der vom Händler gesammelte Eisenabfälle sortiert, zerkleinert, gelagert und auf Eisenbahnwagen verladen werden sollten. Die Gemeinde unterstellte einen vom Händler betriebenen Lagerplatz auf derselben Parzelle der baurechtlichen Bewilligungspflicht. Gegen diese Unterstellung rekurrierte der Händler erfolglos bei der kantonalen Baurekurskommission II, sie bestätigte die kantonale Baubewilligungspflicht für diese bahnbetriebsfremde Anlage. Ausserdem hob die Baurekurskommission auf Rekurs anderer Grundeigentümer die Baubewilligung für die Halle wegen Zonenwidrigkeit und übermässiger Immissionen auf. Das Eisenbahngesetz (EBG) sei für deren Bewilligung nicht massgebend. Inzwischen hatte der Händler aber auch das Bundesamt für Verkehr um die eisenbahnrechtliche Plangenehmigung seines Vorhabens gemäss Artikel 18 (EBG) ersucht. Dieses Amt genehmigte die Pläne für die Lagerhalle, erklärte aber den offenen Lager-, Sortier- und Verladeplatz mit Rücksicht auf das Ortsbild und den Immissionsschutz für unzulässig.

Nunmehr gelangte aber das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich, bei dem der Händler sich gegen die Baurekurskommissionsentscheide beschwert hatte, zum Schluss, die Lagerhalle sei keine dem Bahnbetrieb dienende Anlage im Sinne von Art. 18 Abs. 1 Satz 1 EBG, bedürfe also einer kantonalen

Baubewilligung, die indessen zu verweigern sei. Hinsichtlich des Lagerplatzes schrieb das Verwaltungsgericht die Beschwerde als gegenstandslos geworden ab, weil dieses Projekt schon im eidgenössischen Plangenehmigungsverfahren vor dem Bundesamt für Verkehr keine Billigung gefunden hatte und es überflüssig wurde zu prüfen, ob auch noch das kantonale Baubewilligungsverfahren durchzuführen wäre.

Gegen beide Entscheide des Verwaltungsgerichtes führten der Schrotthändler und die SBB beim Bundesgericht je eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde; sie wurden abgewiesen. Das Hauptargument der Beschwerdeführer, das Projekt sei ausschliesslich unter eisenbahnrechtlichen Gesichtspunkten zu prüfen gewesen, hielt der bundesgerichtlichen Würdigung nicht stand.

Die Behauptung der Beschwerdeführer, das kantonale Verwaltungsgericht habe sich über eine formell rechtskräftige Verfügung des Bundesamtes hinweggesetzt und diese unzuständigerweise im Endeffekt widerrufen, bezeichnete das Bundesgericht als unhaltbar. Der Schrotthändler hatte das kantonale Baubewilligungsverfahren selber veranlasst, indem er ein Baugesuch eingereicht hatte. Dieses hatten die kantonalen Behörden zu prüfen, wobei sie auch der Frage nachzugehen hatten, inwieweit die Anwendung des kantonalen Baupolizeirechts durch das Eisenbahnrecht des Bundes eingeschränkt werde.

Auch das Bundesgericht hatte zu prüfen, ob neben dem EBG auch das kantonale Baupolizei- und Planungsrecht zur Anwendung gelange. Das EBG wurde während der Rechtsabhängigkeit des Verfahrens vor Bundesgericht im Artikel 13 abgeändert, jedoch nur im Sinne einer Verdeutlichung. Für das Problem, ob die geplante Lagerhalle einzig dem Eisenbahnrecht des Bundes oder auch dem kantonalen Bau- und Planungsrecht unterstehe, war somit nach dem alten wie nach dem neuen EBG entscheidend, ob die Anlage mit dem Bahnbetrieb in unmittelbarem Zusammenhang stehe.

Das Verwaltungsgericht hatte bei der Lagerhalle diesen Zusammenhang verneint, weil sie nicht nur eine Nebeneinrichtung für den Transport bzw. Güterumschlag, sondern ein eigentlicher Aufbereitungsbetrieb des Schrotthändlers sei. Eine bauliche Verbindung mit der Bahnanlage bestehe nicht, ebenso wenig wie eine betriebliche Einheit. Daran ändere das vorgesehene Anschlussgeleise nichts. Die Beschwerdeführer meinten aber mit Hinweis auf die Verpflichtung zum Selbstverlad, es handle sich um eine Bahnbau- te. Dem stimmte das Bundesgericht nicht zu. Ob und wie der Absender selber zu verladen hat, ist nicht massgebend; es kommt vielmehr auf die räumlich nahe, bahnbetrieblich notwendige Beziehung der Baute zur Eisenbahn an.

Lagerhallen sind nur dann *Bahnbauten im Sinne des EBG*, wenn sie im Hinblick auf den unmittelbar bevorstehenden Bahntransport oder zwecks Weiterleitung nach dem Transport sozusagen als Zwischenlager für Bahngüter dienen und zu diesem Zweck aus einleuchtenden bahnbetrieblichen Gründen in unmittelbarer Nähe eines Bahnhofes bzw. der Geleiseanlagen (Bahnstrang) erstellt

werden. Nur dann bestehen hinreichende Gründe, die kantonalen Baupolizei- und Planungsbehörden auszuschliessen und das einschlägige kantonale Recht nicht wirksam werden zu lassen. Diese Voraussetzungen waren hier, wie das Verwaltungsgericht überzeugend entschieden hatte, nicht erfüllt.

Das Bundesgericht wies noch darauf hin, dass den auf bahneigenem Boden bauenden Privaten und der Bahnunternehmung auch im kantonalen Baubewilligungsverfahren Rechtsmittel zur Wahrung ihrer Interessen und auch bundesrechtliche Rechtswege im Anschluss daran offenstehen. Das Bundesamt für Verkehr und das Eidg. Departement (EVED) müssten aber ihre bisherige, wohl allzu grosszügige Praxis zu Art. 18 Abs. 1 EBG überdenken und im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren vermehrt auf die Mitwirkungsrechte der privaten Nachbarn und betroffenen Körperschaften Rücksicht nehmen.

Auch die Beschwerde gegen die Abschreibung des kantonalen Beschwerdeverfahrens betreffend den nichtbewilligten Lagerplatz hatte keinen Erfolg. Das Bundesamt hatte in seiner Verfügung über diesen gar nicht entschieden, sondern nur in der Begründung erwähnt, dass er unzulässig wäre. Da dies bedeutete, dass keine eisenbahnrechtliche Bewilligung erhältlich würde, entfiel das Interesse des Schrotthändlers an einer Überprüfung seines kantonalrechtlichen Bausuchs. (Urteil vom 6. Februar 1985.)

Dr. Roberto Bernhard

Bodenrecht, Bodenpreise und Raumplanung

An der Tagung der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung vom 2. Mai 1985 in Solothurn zu diesen Themen nahmen über 500 Personen teil. Als Ehrengast hielt Bundesrätin E. Kopp das Hauptreferat. Vor ihr befassten sich sechs Referenten hauptsächlich mit der «Stadt-Land-Initiative».

Dr. W. Kallenberger (Mieterverband Zürich) vertrat die Initianten des Kampfes gegen die Bodenspekulation. Von den Auswirkungen würden die Eigentümer fremdgenutzter Grundstücke betroffen, dagegen sieht die Initiative kaum Veränderungen für Eigentümer selbstgenutzter Grundstücke vor. Für den preisgünstigen Wohnungsbau und die Baugenossenschaften sollte mehr Kapital zur Verfügung stehen.

Dir. M. Baschung des Bundesamtes für Raumplanung legte die Hauptgründe für eine Ablehnung der Initiative dar. Die Initiative verzichtet de facto auf die Instituts-garantie (Eigentums-garantie), z. B. wäre bei Enteignungen nicht mehr eine volle Entschädigung zu leisten. Die Interessen der Nichteigentümer würden vernachlässigt, da auch Grundstücke, die mit dem Geld der zweiten Säule erworben wurden, betroffen wären. Das neue Recht würde zu Ungleichheiten führen. Vorzuziehen sind kleine Schritte in Einzelbereichen, um die Situation beherrschen zu können.

Nationalrat Bundi (Chur) referierte über die Zweckmässigkeit einer Revision von Art. 22 BV. Die grosse Mehrheit der Schweizer sind

Mieter, während sich Versicherungen und Immobiliengesellschaften weiter zu Grossgrundbesitzern entwickeln. Parallel dazu steigen die Bodenpreise, z. T. infolge der raumplanerischen Massnahmen. Als konkrete Lösung kämen die Revision der Bundesverfassung oder die Kompetenzerteilung an den Bund in Frage für Vorschriften gegen volkswirtschaftlich oder sozial schädliche Auswirkungen einer Konzentration des Grundeigentums.

Zu fordern sind konsequente Besteuerung von reinen Spekulationsgewinnen sowie das Vorkaufsrecht des Gemeinwesens für leerstehende Gebäude und unbenutztes Land. Die Sozialpflichtigkeit des Grundeigentümers sollte in der Bundesverfassung verankert werden.

Eine Teilrevision des Bundesgesetzes über die Raumplanung hält Dr. R. Stüdeli (Dir. VLP) für unerlässlich, denn der Baulandmarkt funktioniert nicht richtig, und der Schutz des landwirtschaftlichen Bodens genügt nicht.

Eine Unterteilung der Bauzonen in eine Erschliessungs- und eine Baugebietsetappe sollte vorgeschrieben werden. Die Gemeinden sind zu einer raschen Bearbeitung von Quartierplänen in den Erschliessungsgebieten aufzufordern. Nach der Überbauung wäre der Boden aus der Baugebiets- in die Erschliessungsetappe zu überführen. Eigentümer von nicht überbautem Land in der Erschliessungsetappe wären in Bedarfsfällen zu verpflichten, ihren Boden innert angemessener Frist zu bebauen, allenfalls unter Androhung der Enteignung. Der Bund sollte endlich die Selbstbenutzung zweckmässiger Wohnungen durch die Eigentümer fördern.

Dir. R. Juri des Schweiz. Bauernverbandes forderte eine bessere Sicherung des landwirtschaftlichen Bodens durch Erhaltung geeigneten Kulturlandes (Aufgabe der Raumplanung). Leider ist festzustellen, dass das Raumplanungsgesetz mit Verspätung angewendet wird.

Der Bauernverband verlangt vom Bund eine Ergänzung der Raumplanungsverordnung vom 26.8.1981 in Form eines griffigeren Kulturlandschutzes und eines klaren Auftrags an die Kantone und Gemeinden für eine Sicherstellung der überlebenswichtigen Fruchtfolgeflächen. Wo nötig sind zu grosse Bauzonen zu verkleinern.

Wichtig ist zudem die Schadstoff-Freihaltung der natürlichen Bodenfruchtbarkeit durch Umweltschutz und die Erhaltung der selbstbewirtschafteten bäuerlichen Familienbetriebe. Dazu wäre eine Revision des Bundesgesetzes über die Erhaltung des bäuerlichen Grundbesitzes nötig sowie die Erweiterung des Kreises von Bewerbern aus kleinen und mittleren Betrieben, die kaum Zugang zum Boden haben.

K. Rutz (Generaldirektor der Schweiz. Lebensversicherungs- und Rentenanstalt) referierte über die Auswirkungen der zweiten Säule auf Besiedlung, Wohnungswesen und Bodenpreise. Die Lebensversicherungen sollten ihre Anlagepolitik nicht grundsätzlich ändern. Investiert wird nicht um jeden Preis; massgebend ist vor allem der Ertrag. Eine weitere Verlagerung des Mehrfamilienhausbesitzes vom privaten zum institutionellen Bauherrn ist zwar wahrscheinlich, steht

jedoch nicht unmittelbar in Verbindung mit dem BVG, das keinen nennenswerten Einfluss auf die Besiedlung haben wird; massgebend wird der Markt sein.

Im abschliessenden Hauptreferat «Der Boden und unsere Zeit» appellierte Bundesrätin E. Kopp an jeden, sich seiner Pflichten gegenüber der Natur und dem Boden bewusst zu bleiben. Fortschritt und Umweltbewusstsein sind keine Gegensätze, sondern sie ergänzen sich. Daher ist eine Weiterentwicklung des Bodenrechts in dieser Richtung unsere Aufgabe.

Jean-Claude Huggler, Zürich

Wettbewerbe

Psychiatrische Klinik Oberwil-Zug

In diesem öffentlichen Projektwettbewerb wurden 26 Projekte eingereicht. Vier Entwürfe mussten wegen schwerwiegender Verstösse gegen Programmbestimmungen von der Preiserteilung ausgeschlossen werden. Ergebnis

1. Preis (17 000 Fr.): J. Stöckli, Zug; Mitarbeiter: János Csöka

2. Preis (16 500 Fr.): Fischer Architekten, Zug

3. Preis (16 000 Fr.): Robert Mächler, Küssnacht, Riccardo Notari, Steinhausen, Carl Notter, Steinhausen, Fred Schaepe; Landschaftsarchitekt: Dölf Zürcher, Oberwil

4. Preis (15 500 Fr.): Feusi + Partner AG, Pfäffikon; Projektbearbeitung: Max Läuchli, Peter Bitschin, Daniel Stocker

5. Preis (15 000 Fr.): Erich Weber, Cham; Mitarbeiter: Gerhard Unternährer

6. Preis (6000 Fr.): Beat Gisler + Hans Schürch, Altdorf

7. Preis (5000 Fr.): Walter Flüeler, Zug; Mitarbeiter: Markus Hotz, Regula Pletscher, Marcel Burkart

8. Preis (4000 Fr.): Paul Weber, Zug; Mitarbeiter: Hans Reiner

Ankauf (2500 Fr.): Hanspeter Ammann, in Firma H. P. Ammann und P. Baumann, Zug; Mitarbeiter: Marco Birchler

Ankauf (2500 Fr.): M. Germann und B. Achermann, Altdorf; Mitarbeiter: Pino Pilotto, Toni Arnold, Michael Thalmann

Das Preisgericht empfahl der Bauherrschaft, die Verfasser der vier erstprämiierten Projekte zu einer Überarbeitung einzuladen. Fachpreisrichter waren A. Glutz, Kantonsbaumeister, Zug, O. Glaus, Zürich, M. Ziegler, Zürich, B. Gerosa, Zürich.

Carlo Tognola; Windisch, Ersatz. Die Ausstellung der Wettbewerbsprojekte findet vom 7. bis zum 16. Juni in der Allmendhalle Zug, gegenüber Kunsteisbahn, statt. Sie ist täglich geöffnet von 17 bis 20 Uhr.

Untere Mühle Luchsingen

In diesem Projektwettbewerb auf Einladung wurden vier Entwürfe beurteilt. Ergebnis:

1. Preis (4500 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): Gerhard F. Truttmann, Schwanen Luchsingen

2. Preis (3500 Fr.): Leuzinger & Di Caudo, Niederurnen

3. Preis (3000 Fr.): Stucki + Jacober, Glarus

4. Preis (1000 Fr.): John Zeitner, Braunwald
Fachpreisrichter waren Jakob Zweifel, Glarus, Alexander Steffens, Ennenda.

Gemeindezentrum in Masein GR

In diesem Projektwettbewerb auf Einladung wurden sieben Entwürfe beurteilt. Ergebnis:

1. Preis (5000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): Urs Zinsli, Chur; Mitarbeiter: Konrad Erhard

2. Preis (2500 Fr.): August Suter, Chur

3. Preis (2000 Fr.): A. Liesch, Chur; Mitarbeiter: R. Vogel, A. P. Müller, S. Götz

Jeder Teilnehmer erhielt eine feste Entschädigung von 1500 Fr. Fachpreisrichter waren Rico Gartmann, Winterthur, Kurt Huber, Frauenfeld, Christian Meisser, Davos Platz.

Postneubau in Mauren FL

In diesem Projektwettbewerb wurden 11 Entwürfe beurteilt. Ergebnis:

1. Preis (8000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): Bargetze + Nigg, Vaduz; Mitarbeiter: Christian Bruggmann

2. Preis (7000 Fr.): Silvio Marogg, Triesen; Mitarbeiter: Ernst Schädler

3. Preis (3000 Fr.): Hans Jäger, Schaan

4. Preis (2000 Fr.): Marxer & Gassner AG, Mauren

Fachpreisrichter waren Josef Barth, Zürich, Walter Schlegel, Trübbach, Walter Walch, Bauamt, Vaduz.

Persönlich

Peter Etter neuer Luzerner Stadtbaumeister

Der Stadtrat von Luzern hat Peter Etter, dipl. Arch. ETH/SIA, zum neuen Stadtbaumeister gewählt. Als Nachfolger von Roland Straub tritt er sein Amt am 1. Juli 1985 an.

P. Etter, geb. 1941, ist Bürger der Stadt Luzern. Sein Architekturstudium an der ETH Zürich schloss er 1967 mit dem Diplom ab. Anschliessend wirkte er beim Ausbau des Triemli-Spitals mit (Büro Dr. Rohn, Zürich), sodann als Projektleiter u. a. für die Kreisschulanlage Gurtellen und beim Projekt PTT-Gebäude Hirschenplatz in Luzern (Büro Max Ribary, Luzern). Als Leiter einer Projektteilung (Anliker und Co. AG, Reussbühl) erlangte er verschiedene Wettbewerbserfolge. Seit 1977 führt er ein eigenes Architekturbüro in Luzern, wobei Altersheime, Altbausanierungen, Neu- und Umbauten im Vordergrund standen. Die umfangreiche Erfahrung wird ihm im neuen Amt sehr zustatten kommen.

Als Stadtbaumeister wird er vorab die städtischen Bauprojekte betreuen, beispielsweise die Integration der geplanten Gewerbeschule Luzern in die Bahnhofneubauten und in die Anlagen des Kunst- und Kongresshauses.