

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 129 (2003)
Heft: 48: Frischer Wind im Tunnel

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: 17.04.2026

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



Rokoko von 1752 – das Zunfthaus zur Meisen in Zürich (Bild: pd)

BÜCHER

Kunstdenkmäler: Zürichs Profanbauten

(sda/rw) Der neueste Band der «Kunstdenkmäler der Schweiz» ist dem politischen Kern des historischen Zürich gewidmet. Bis zum 102. Band der 1927 gestarteten gesamtschweizerischen Reihe musste Zürich warten, um eine systematische Aufarbeitung der wichtigsten historischen Profanbauten in der Altstadt (links der Limmat) zu erhalten. Das 400 Seiten starke Buch folgt auf den vor einem Jahr publizierten Band über die Kirchen und Klöster der linksufrigen Altstadt. Verfasst wurde es von den Kunsthistorikerinnen Regine Abegg und Christine Barraud Wiener. Sie hinterlegen die Architektur und die Siedlungsgeschichte mit Informationen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Zürichs. Prunkstück des Bandes ist das von David Morf 1752 erbaute Zunfthaus zur Meisen, einer der wertvollsten Rokokobauten Zürichs. Neben den Zunfthäusern und Staatsbauten als Zeugen des politischen Zürich zeugen ausführlich beschriebene Privatbauten vom wirtschaftlichen Aufstieg und Niedergang wichtiger Zürcher Familien. Die sechs Kapitel schildern Siedlungs- und Bauentwicklung, Bevölkerungsstruktur und Bauten in der so genannten Kleinen Stadt, im Quartier um Fraumünster, St. Peter, Augustinerkloster, Lindenhof und am Limmatufer. Der von Kanton und Stadt mitfinanzierte Band deckt die Geschichte der ausgewählten Bauten von den römischen Anfängen bis ins 20. Jahrhundert ab, in dem der Citydruck das Stadtbild wesentlich veränderte. Der Band lehrt aber auch, dass baulicher Grössenwahn, Kostenüberschreitungen und Konkurse schon in historischer Zeit Zürichs Politik mitprägten.

Regine Abegg, Christine Barraud Wiener: *Die Kunstdenkmäler des Kantons Zürich. Die Stadt Zürich II,II, Altstadt links der Limmat, Profanbauten. Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Bern, 2003*

WIRTSCHAFT

Tessin profitiert vom Bau der Neat

(sda/de) Die Neat-Baustellen in Faïdo und Bodio erweisen sich für Tessiner Firmen als ergiebige Einnahmequellen. Gut die Hälfte der rund 840 Millionen Franken, die die AlpTransit Gotthard AG bisher im Tessin ausgegeben hat, ging an Unternehmen mit Sitz im Kanton. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des kantonalen Wirtschaftsforschungsinstitutes IRE, die in Bellinzona den Medien vorgestellt wurde. «Wir haben die Studie in Auftrag gegeben, weil wir keine Eindrücke, sondern Fakten wollen», erklärte der Tessiner Regierungspräsident Marco Borradori (Lega). Er kritisierte damit indirekt einige Lokalpolitiker aus der Leventina, die sich im Frühling beklagt hatten, die Neat bringe ihrer Region nichts ausser Staub und Lärm.

Auch KMU berücksichtigt

Stefan Flury, bei AlpTransit für den Sektor Süd zuständig, betonte, dass nicht nur in- und ausländische Konsortien, sondern auch viele einheimische KMU von den Baustellen profitierten. So sei der 275 Millionen Franken teure Bau des Trassees vor dem Südportal des Basistunnels fast ausschliesslich an Tessiner Firmen vergeben worden. Ausserdem sei mit der Entsorgung des Ausbruchmaterials ein Unternehmen aus der Region betraut worden. Ein Grossteil der Baumaterialien wie Zement oder Eisen wird gemäss Flury von lokalen Lieferanten bezogen. Ausserdem haben fünfzig Tessiner Ingenieure dank AlpTransit einen Job in ihrem Heimatkanton gefunden.

7000 Rechnungen

Flurys Ausführungen können mit Zahlen belegt werden. Das IRE hat

MAGAZIN

für seine Studie die rund 7000 Rechnungen analysiert, die der AlpTransit Gotthard zwischen 1993 und 2002 fakturiert worden sind. 444 Millionen Franken, rund 54% der Gesamtsumme, gingen dabei an Firmen mit Sitz im Tessin. Diese bezahlten damit Löhne (151 Mio.) und Sozialbeiträge (27 Mio.). Darüber hinaus erwarben sie selbst Material und Dienstleistungen im Wert von 266 Mio. Franken, wovon geschätzte 117 Mio. wiederum im Tessin ausgegeben wurden. Auch das Gros der Lohnsumme, nämlich 142 Mio., wurde in der Südschweiz konsumiert. Unter dem Strich hat der Bau der Neat dem Tessin bisher also Einnahmen in der Höhe von etwa 700 Millionen Franken gebracht, wovon auch der Staat profitierte: Auf rund 22 Millionen Franken wird das Neat-induzierte Steueraufkommen bisher geschätzt.

VERKEHR

Neues Betriebsleitsystem für A2-Tunnels

(sda/de) Die heutigen Betriebsleitsysteme für den Gotthard- und den Seelisbergtunnel der A2 müssen dringend ersetzt werden. Uri, Tessin und Nidwalden haben sich nun auf ein neues System für die A2 und die A4 zwischen Airola TI und Sisikon UR bzw. Stans NW geeinigt.

Wie die Urner Standeskanzlei mitteilte, soll eine neue Betriebsleitebene erstellt werden. Sie dient als Führungs- und Informationsmanagement für alle installierten und künftig zu installierenden elektromechanischen Anlagen entlang der Strecke. Die drei Kantone einigten sich auf einen gemeinsamen Kostenteiler für Bau sowie Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Betriebsleitebene und des Kommunikationssystems. Auf Uri entfallen 60%, auf das Tessin und Nidwalden je 20% der Kosten, die wiederum vom Bund subventioniert werden.

Die Verwaltungsvereinbarung der drei Kantone und das technische System lassen die Option offen,

künftig neue Strecken zu integrieren. Möglich wäre etwa der Anschluss der Tunnels an der Axenstrasse im Kanton Schwyz. Dieser müsste sich einkaufen, worauf die Anteile von Tessin, Nidwalden und Uri reduziert würden.

Die Urner Regierung hat der Verwaltungsvereinbarung – unter dem Vorbehalt der Kreditbewilligung durch den Landrat – zugestimmt. Sie tritt in Kraft, wenn auch die Tessiner und die Nidwaldner Regierung zustimmen und das Bundesamt für Strassen die Vereinbarung genehmigt.

SICHERHEIT

Blind im Tunnel wegen Raureif

(sda/de) Im Tunnel der Vue-des-Alpes im Kanton Neuenburg werden immer wieder Automobilisten von plötzlich auftretendem Raureif auf der Windschutzscheibe behindert. So fahren Autolenker fast blind in den Tunnel ein, der im Gegenverkehr befahren wird. Aus Angst vor Auffahrunfällen zögern jedoch viele, im Tunnel anzuhalten, um die sichtbehindernde Schicht wegzukratzen.

Laut Behörden ist das Phänomen auf die Kondensation und das plötzliche Gefrieren feuchter Luft im 5,7 Kilometer Tunnel zurückzuführen. Betroffen sind vor allem Autos, deren Inneres noch nicht genügend aufgeheizt ist. Die Vue-des-Alpes ist nicht der einzige Strassentunnel in der Schweiz, der davon betroffen ist.

Die Kantonsbehörden und das Bundesamt für Strassen wollen dem Phänomen auf den Grund gehen und haben dazu eine Untersuchung in Auftrag gegeben. Der Neuenburger Strassendienst fordert Autolenker, die den Tunnel regelmässig befahren, auf, ihre Erfahrungen auf einem Fragebogen mitzuteilen. Das Problem soll durch eine optimalere Regulierung der Tunnelbelüftung gelöst werden.