

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 132 (2006)
Heft: 42-43: Neue Industriegebäude

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: 23.02.2026

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

DENKMAL

Ein Dorf wird zum Hotel

(pd/rw) Valendas liegt auf der rechten Seite der Rheinschlucht zwischen Ilanz und Bonaduz. Die ländlich geprägte Gemeinde verfügt über ein Dorfbild von nationaler Bedeutung. Dazu gehören der grösste Holzbrunnen Europas, dessen Trog den halben Dorfplatz belegt, und überraschend stattliche, palastähnliche Wohnhäuser, die vom Reichtum zeugen, der an der ehemaligen Lukmanierstrasse einst verdient werden konnte. Doch heute stehen mitten im dichten Dorfkern verschiedene historische, wertvolle Gebäude leer. Der lokale Verein Valendas Impuls, die Gemeinde, der Bündner und der Schweizer Heimatschutz sowie die Bündner Denkmalpflege haben eine Machbarkeitsstudie für deren Umnutzung erarbeiten lassen. Sie zeigt Möglichkeiten auf, die Gebäude zu erhalten und gleichzeitig das Dorf zu beleben.

Stiftung Ferien im Baudenkmal

Die von den Architekten Capaul & Blumenthal aus Ilanz erarbeitete Machbarkeitsstudie bezeichnet als

wichtigstes Projekt die mögliche Nutzung des herrschaftlichen «Türalihu» für Ferien im Baudenkmal. Anlässlich seines 100-Jahr-Jubiläums hat der Schweizer Heimatschutz im November 2005 die Stiftung Ferien im Baudenkmal gegründet. Sie übernimmt leerstehende, historisch wertvolle Bauten, renoviert sie und vermietet sie als Ferienwohnungen. Damit können die Gebäude erhalten und sanft renoviert und attraktive Ferienmöglichkeiten in einzigartigen Wohnungen angeboten werden.

Das Türalihu

Das Türalihu, ein imposantes Herrschaftshaus aus dem 18. Jahrhundert mit einem Treppentürmchen, steht etwas zurückgesetzt oberhalb des Dorfplatzes und seit langem leer. Es würde sich mit seinen eindrücklichen Stuben mit dem bemalten Täfer zur Umnutzung in drei Ferienwohnungen eignen, wie die Machbarkeitsstudie zeigt. Dank dem Einbau einer

Zentralheizung, zeitgenössischen Bädern und Küchen müssten die Gäste nicht auf zeitgemässen Komfort verzichten.

Besuch des Ständerats

Neben dem Türalihu waren auch das so genannte Engihu und das Grauhus am Dorfplatz Teil der Machbarkeitsstudie. Für das Engihu wird ein neuer Anbau in Form eines modernen Strickbaus vorgeschlagen, was eine Umnutzung zu gastronomischen Zwecken, allenfalls auch als kleine Pension ermöglichen würde. Die Ergebnisse der Studie wurden dem Ständerat anlässlich seines Besuchs am 4. Oktober 2006 in Valendas präsentiert. Als Nächstes steht die Suche nach finanziellen Mitteln an. Gesamthaft muss für alle Vorhaben mit Investitionen in der Höhe von mehreren Millionen Franken gerechnet werden. Die Gemeinde und die Stiftung Ferien im Baudenkmal werden auf grosszügige Unterstützung angewiesen sein.

Sanierung des Dula-Schulhauses in Luzern abgeschlossen



Situationsplan Schulhaus Dula/Säli/Pestalozzi in Luzern vor der Sanierung (Bild: Stadt Luzern)

(sda/rw) In der Stadt Luzern ist die Sanierung des Dula-Schulhauses abgeschlossen. Außerdem wurde auf dem Areal der Schulanlage Dula/Säli/Pestalozzi eine neue Doppelturhalle erstellt.

Das Dula-Schulhaus wurde 1933 vom Architekten Albert Zeyer erbaut und ist ein Bauwerk von nationaler Bedeutung. Das Beispiel des neuen Bauens spielte eine Schlüsselrolle im modernen Schulhausbau der Schweiz. Das sanierte Schulhaus dient nun unter anderem als Teilzentrum der Heilpädagogischen Schule Luzern (HPS). Die 1969 aufgestockte Dula-Turhalle wird gegenwärtig in ihren Originalzustand zurückgeführt und saniert. Als Ersatz für die Einzelturhallen Säli und Pestalozzi wurde eine neue Doppelturhalle erstellt. Um das Ensemble Dula/Säli/Pestalozzi zu erhalten, wurde die neue Halle zu zwei Dritteln in den Boden versenkt. Das Dach ist als begrünte Terrasse gestaltet. Die Fassade unter dem Vordach ist verglast, sodass die Turnhalle Tageslicht erhält.

Für die Sanierung des Dula-Schulhauses zeichnet der Architekt Hansjörg Emmenegger verantwortlich, für die Doppelturhalle Säli Mas Bosshard.



Der Dorfplatz von Valendas mit dem grössten Holzbrunnen Europas: Das Engihu (Mitte) und das Türalihu (rechts hinten) gehören zu den Baudenkmalen, die in die Tourismus-Initiative einbezogen werden (Bild: pd)

Weissenstein-Bahn retten

(sda/rw) Der historischen Sesselbahn auf den Weissenstein bei Solothurn droht das Aus durch eine geplante moderne Gondelbahn. Nun will der Schweizer Heimatschutz die Sesselbahn aus den frühen 500er-Jahren als schützenswertes Kulturgut erhalten.

Bis zu 130 000 Ausflügler pro Jahr lassen sich in einer viertelstündigen Fahrt auf den 1280 Meter hohen Weissenstein transportieren. Auf dem offenen Sessel aus Holz und Stahlrohr kommen sie mit Wind und Wetter in Kontakt, im Winter geschützt durch Wolldecken. Bereits die Fahrt auf den Berg ist ein Erlebnis.

Damit könnte es künftig ein Ende haben: Die Seilbahn Weissenstein AG plant, die Sesselbahn mit Auslaufen der Betriebsbewilligung Ende 2009 durch eine moderne Gondelbahn mit geschlossenen Kabinen zu ersetzen. Ihre Pläne, begründet mit Kosten- und Komfortargumenten, sind seit längerem bekannt.

Tourismushistorisches Denkmal

Doch nun erwächst dem Projekt Widerstand: Der Sessellift sei ein technik- und tourismusgeschichtliches Denkmal von nationaler Bedeutung, schreibt der Schweizer Heimatschutz. Neben der Bahn

zum Oeschinensee bei Kandersteg BE handle es sich um die älteste fahrende Sesselbahn dieses Typs in der Schweiz. Die Fahrt sei «ein emotionales Erlebnis» wie eine Dampfzugfahrt oder ein Flug mit einem historischen Flugzeug. Dieser Ansatz müsse in die Marketingüberlegungen der Betreiberin einfließen. Es gehe nicht um eine Fundamentalopposition, eine Sanierung der Sesselbahn müsse jedoch nochmals geprüft werden, sagte Philipp Gressly, Präsident der Sektion Solothurn des Schweizer Heimatschutzes. Für nächste Woche sei ein Gespräch mit der Bahnbetreiberin anberaumt.

Gleichzeitig mit dem Bahnneubau soll der Weissenstein zu einem «Familienberg» ausgebaut werden. Geplant sind unter anderem eine Sommer- und Winterrodelbahn. Zum Gesamtprojekt, für das Planänderungen notwendig sind, ist zurzeit eine Vernehmlassung des Kantons Solothurn im Gang.

Sanierung zu teuer

Man habe sich die Entscheidung nicht leicht gemacht, Überlegungen zur Vermarktung einer Nostalgiebahn seien einbezogen worden, sagte Rolf Studer, Vizepräsident der Seilbahn Weissenstein AG auf Anfrage. Sie seien



Die Sesselbahn auf den Weissenstein mit seitlicher Aussicht. Auch Seilbahnen sind schützenswertes Kulturgut und Zeugen der Tourismus- und der Technikgeschichte, die gerade in der Schweiz eng miteinander verflochten sind (Bild: pd)

aber an den betriebswirtschaftlichen Realitäten gescheitert. Eine Sanierung komme auf mindestens 7 Mio. Franken zu stehen. Das Bundesamt für Verkehr habe in Aussicht gestellt, dass die Betriebsbewilligung damit um fünf Jahre verlängert werden könnte. Dem gegenüber schlage das Neubauprojekt mit 10 bis 12 Mio. Franken zu Buche, die Bahn erhalte aber eine Betriebsbewilligung für 20 Jahre. Dazu kommen laut Studer hohe

Betriebskosten der Sesselbahn und die rund doppelt so hohe Kapazität einer Gondelbahn. An schönen Sommer- und nebligen Wintertagen sei die alte Sesselbahn rasch überlastet. Definitiv über die Sanierungsvariante entscheiden werden laut Studer die Aktionäre des privaten Bahnunternehmens.

Josef Meyer Stahl & Metall AG
Seetalstrasse 185, CH-6032 Emmen
Tel. 041 269 44 44, www.josefmeyerstahl.ch

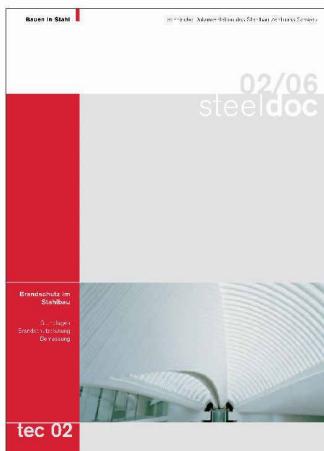
JOSEF MEYER

Indivi **DUELL** er
Metallbau in partnerschaftlichem Stil.

BAUEN NACH MASS IN METALL & GLAS

BRANDSCHUTZ

Ein Feuer in der Schweiz



Technische Dokumentation

Bis anhin brannten in der Schweiz 26 verschiedene Feuer, da der Vollzug der Baugesetze kantonal geregelt ist und dies auch für die Anforderungen an den Brandschutz gilt. Ein gemeinsamer Vertrag aller Brandschutzbehörden der Schweiz hat dieser Situation nun Abhilfe verschafft. Mit dem Konkordat «Internationale Vereinbarung zum Abbau technischer Handelshemmnisse» (IVTH) wurden die «Schweizerischen Brandschutzbücher VKF» per 1.1.2005 in Kraft gesetzt. Sie haben gesetzlichen Charakter. So gilt jetzt in allen Kantonen die gleiche Rechtsgrundlage im Bereich Brandschutz. Die Vorteile liegen auf der Hand: effiziente Planung, Rechtsgleichheit und einfacher Vollzug.

Neuerungen

Die revidierten, einheitlichen Schweizerischen Brandschutzbücher bringen für den Stahlbau einige Erleichterungen, mehr Planungssicherheit und neue Gestaltungsmöglichkeiten. Kombinationen von baulichem Brandschutz mit technischen Massnahmen wie Sprinkleranlagen ermöglichen mehr Spielraum für optimierte Lösungen. Außerdem sind objektbezogene Brandschutzkonzepte mit entsprechenden

Nachweisverfahren (insbesondere unter Naturbrand) weiterhin zugelassen, geniessen aber eine grössere Akzeptanz. Ein Fortschritt ist auch die zunehmende Zulassung von dämmsschichtbildenden Brandschutzanstrichen bis zur Feuerwiderstandsklasse R60. Dadurch kommen diese vermehrt zum Einsatz. Stahlkonstruktionen können in Innenräumen sichtbar bleiben. Damit lassen sich die Kosten für den Brandschutz reduzieren und der architektonischen Gestaltungsfreiheit wird mehr Entfaltungsmöglichkeit gegeben. Auch objektspezifische Anpassungen bringen Erleichterung in der Planung. Für die meisten zweigeschossigen Bauten mit geringerer und mittlerer Brandlast bestehen keine Anforderungen an den Feuerwiderstand. Dasselbe gilt auch für Parkhäuser mit mindestens 25% Öffnungsgrad der Fassaden. Nicht zuletzt wurden auch Brandabschnittsflächen von Büro- und Gewerbegebäuden vergrössert.

Publikation

Ende Sommer 2006 hat nun das SZS (Stahlbau Zentrum Schweiz) die aktuelle Publikation «Brandschutz im Stahlbau» herausgegeben. Sie stellt die Anwendung der neuen Schweizerischen Brandschutzbücher im Bereich des Stahlbaus dar und bietet eine übersichtliche Darstellung von Brandschutzlösungen im Stahlbau. Als Werkzeug für alle Bauplaner soll sie Architekten zur Planung von Brandschutzmaßnahmen und Ingenieuren zur Bemessung von Stahltragwerken für den Lastfall Brand dienen. Das SZS hält ausserdem Berechnungssoftware für Brandschutznachweise zur Verfügung und weist auf zusätzliche Bezugssachen hin (www.szs.ch).

*Clementine van Rooden,
vanrooden@tec21.ch*

Am 25.10.2006 findet in Bern die VKF-Brandschutzfachtagung statt, Thema: Anwendung und Grenzen der schweizerischen Brandschutzbücher mit Schwerpunkt Personensicherheit. Weitere Informationen:

LESERBRIEFE

Allmend Brunau:
Geschichte vergessen

Allmend Brunau Zürich, «Transformation einer Landschaft» in tec21 39/2006

Hansjörg Gadien übernimmt im Artikel über den geplanten Umbau der Allmend Brunau in Zürich unkritisch die Position der Projektverfasser und der Bauherrschaft. Aus Sicht des Stadtzürcher Heimatschutzes handelt es sich um ein ahistorisches Projekt, das die Kulturlandschaft, wie sie die heutige Allmend darstellt, völlig negiert. Der Heimatschutz hat denn auch gegen das Projekt Einsprache erhoben, da die notwendigen Anliegen des Denkmal- und Heimatschutzes hier offenbar völlig vergessen wurden.

Dem Projekt würden alle wasserbautechnischen Anlagen der historischen Industrielandchaft Sihltal ebenso wie die genietete Eisengitterbrücke – welche keineswegs marode ist, wie Gadien die Behauptung der Stadt ungeprüft übernimmt – und die Kastanienallee zum Opfer fallen. Dies ausge rechnet in dem Jahr, wo der Fonds Landschaft Schweiz seine Kampagne zur Rettung der Alleen gestartet hat und in den nächsten drei Jahren 1 Million Franken dafür zur Verfügung stellt.

Bei diesem Projekt stellen sich grundsätzliche Fragen, die es lohnen, kontrovers diskutiert zu werden. Was wollen wir in unserem Land eigentlich erhalten? Die gewachsene Kulturlandschaft oder eine Urlandschaft mit Wäldern und Sumpfen vom Genfer- zum Bodensee? Insbesondere das vorliegende Projekt will auf 800 m Länge in einer hochartifiziellen Landschaft zwischen Autobahndreieck und Sihl hochstrasse eine Naturidylle inszenieren, die es seit der Neuzeit so nie gab. Wollen wir das wirklich, oder sollten wir nicht viel eher die historischen Spuren wieder so zur Gel tung bringen, dass die Geschichte eines Ortes erlebbar und verstanden wird?

*Markus Fischer, Präsident
Stadtzürcher Heimatschutz*

Möblierungssucht

Nach Lektüre Ihres interessanten Artikels in der jüngsten tec21-Ausgabe (39/2006) zur Allmend-Umgestaltung Zürich gestatten Sie mir als in der Nähe wohnender Anwohner ein paar Bemerkungen: Angeblich haben die Projektverfasser einen «ästhetischen Zugang» als Leitgedanken gewählt. Bei genauerer Projektbetrachtung fragt sich, wie «leitend» dieser Gedanke wirklich war. Das in ästhetischer Hinsicht offensichtlich Wertvollste an der rechten Flussebene ist deren natürliche Weiträumigkeit, welche die Verfasser aber offenbar ohne Weiteres bereit sind, einem architektonischen Gag zu opfern, indem die Ebene ziemlich genau in der Mitte durch den so genannten «treetopwalk»-Steg zerschnitten werden soll (Bzw. soll der bestehende unschöne provisorische Baustellensteg gemäss Artikel gar noch bis zur Baufälligkeit erhalten bleiben).

Mit funktionaler Notwendigkeit lässt sich der «treetopwalk» m.E. auch in keiner Weise rechtfertigen, könnte der Fussgängersteg über die Autobahn beim Muggenbühl doch auch ohne Weiteres schon an der Westseite der Ebene einen befriedigenden architektonischen Abschluss finden, womit die Ebene für alle, ob Besucher oder Durchgehende, ohne raumteilende Brücke in ihrer natürlichen Weite erlebbar bliebe. Leider ist unsere Zeit gezeichnet von einer eigentlichen Möblierungssucht für den öffentlichen Raum, und so wird wohl auch auf der Allmend in Zürich mit dem «treetopwalk» sich wieder jemand zu Lasten der den Park benützenden, naturliebenden BesucherInnen ein architektonisches Denkmal setzen.

Thomas Gross, Zürich

GEOLOGIE

Glarner Hauptüberschiebung: aufgebesserte Kandidatur als Unesco-Welterbe

(pd/rw) Die Schweiz reicht die Kandidatur der Glarner Hauptüberschiebung für die Aufnahme in die Welterbe-Liste der Unesco mit stark überarbeiteten Unterlagen neu ein. Das zentrale neue Element der Eingabe ist eine umfassende Studie, die zeigt, dass die Glarner Hauptüberschiebung weltweit die wichtigste Überschiebung ist. Bei dem geologischen Phänomen handelt es sich um eine über viele Kilometer ins Auge

springende Überschiebung zweier Gesteinskomplexe. Sie hat viel zum Verständnis des alpinen Deckenbaus und zur Entstehung von Gebirgen beigetragen. Das Gebiet der Glarner Hauptüberschiebung ist eine faszinierende Hochgebirgslandschaft zwischen dem Vorderrheintal und dem Kerenzerberg am Walensee (GL, SG, GR). Ihre aussergewöhnliche Bedeutung liegt in der Tektonik begründet: Ältere

Gesteine überlagern jüngere Gesteine. Dank dieser geologischen Besonderheit wurden seit dem 19. Jahrhundert grundsätzliche Erkenntnisse zum Bau der Alpen gewonnen. Insbesondere erkannte man, wie Gebirge durch Decken-überschiebungen entstanden sind.

Im Juni 2005 wurde die bereits im Januar 2004 eingereichte Kandidatur zurückgezogen, um die Bewerbungsunterlagen den gestie-

genen Anforderungen anzupassen. In dieser Zeit erstellten Geologen eine umfassende Studie, worin bei allen wichtigen Überschiebungen der Erde verschiedene Aspekte wie Bedeutung für die Erkenntnisse der Faltenbildung, landschaftlicher Wert, geomorphologischer Ausdruck sowie Bedeutung für die wissenschaftliche Lehre bewertet wurden. Die Glarner Hauptüberschiebung erreichte Platz 1. Damit hofft die Schweiz den Nachweis erbracht zu haben, dass es sich bei der Glarner Hauptüberschiebung um ein Objekt von «einzigartigem universellem Wert» handelt. Endgültig darüber entscheiden wird jedoch das Unesco-Welterbe-Komitee.

Mit der Aufnahme in die Unesco-Welterbe-Liste verpflichten sich die beteiligten Gemeinden, Kantone und der Bund zu einem langfristigen Schutz des Objekts. Die Liste stellt eine Auszeichnung und Anerkennung dar, beinhaltet aber auch die Verpflichtung, das Gebiet für die kommenden Generationen zu erhalten. Eine entsprechende Vereinbarung der Gemeinden untereinander tritt bei der allfälligen Aufnahme in die Welterbe-Liste in Kraft. Die innerstaatliche Souveränität bleibt aber gewährleistet, da die Unesco-Auszeichnung keine zusätzlichen Rechtsvorschriften initialisiert. Für den Schutz gilt weiterhin das nationale Recht: So sind Teile des Gebiets schon heute auf nationaler, kantonaler oder regionaler Ebene geschützt, wie etwa die Lochsite bei Schwanden, Teile des Murgtals und des Mürtschentals, die Grauen Hörner, der Plaun Segnas Sut, das Vorfeld des Glatschii dil Segnas. Nach der Übergabe der Kandidaturunterlagen an die Unesco durch das Bundesamt für Umwelt (Bafu) erfolgt ab 2007 die Bewertung durch die für Naturerbestätten zuständige internationale Prüforganisation IUCN. Die Aufnahme in die Welterbe-Liste kann frühestens im Sommer 2008 erfolgen.



Die Tschingelhoren mit der markanten Linie der Glarner Hauptüberschiebung, gesehen vom unteren Segnasboden oberhalb Flims. Bei der Glarner Hauptüberschiebung wurde 250 Mio. Jahre altes Verrucanogestein auf einer Länge von 25 km auf viel jüngeren, rund 50 Mio. Jahre alten Flysch geschoben (Bild: Arno Balzarini / Keystone)



Der Perimeter der Glarner Hauptüberschiebung zwischen Walensee und Vorderrheintal (Plan; pd)

VERKEHR

18 Einsprachen gegen Tram Bern West

(sda/rw) Gegen das optimierte Projekt Tram Bern West in der Stadt Bern sind insgesamt 18 Einsprachen eingegangen. Sie betreffen unter anderem den neuen Abschnitt Unterführung-Kirche Bethlehem. Die Projektverantwortlichen werten dies als positives Zeichen. 13 Einsprechende sind betroffene Grundeigentümer oder Berechtigte an Grundstücken oder Immobilien. Die übrigen sind Interessenorganisationen und Behörden.

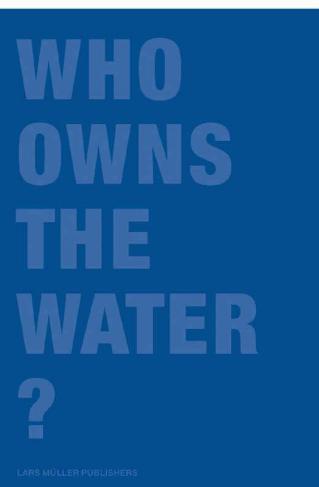
Die Stadt Bern stimmt im November über den städtischen Beitrag von 26 Mio. an die Gesamtkosten von 141 Mio. Franken ab. Widerstand regt sich einmal mehr im betroffenen Gebiet; die SVP Bündipliz lehnt das Projekt ab. Vor zwei Jahren ist eine erste Vorlage für das Tram in der kantonalen Abstimmung knapp gescheitert. Im eidgenössischen Parlament hat die Finanzierung des Bundesanteils am Projekt im Rahmen der Verhandlungen zum Infrastrukturfonds eine wichtige Hürde genommen.

PUBLIKATION

Wem gehört das Wasser?

H₂O – das Wasser, es ist uns hierzulande selbstverständlich. Wassermangel ist in der Schweiz kaum ein Thema. Anderswo ist das Gegenteil der Fall. «Die Knappheit an frischem, sauberem Wasser», so ein Bericht der Vereinten Nationen, «ist die grösste Gefährdung, der die Menschheit je ausgesetzt war.» Wasser ist auf unserem Planeten Erde sehr ungleichmässig verteilt. Und Wasser ist nicht einfach Wasser. Die Ozeane enthalten 96.5 % des gesamten Vorkommens, bloss 2.5 % sind Süßwasser, und 1 % Salzwasser findet sich auf den Kontinenten. Zwei Drittel dieses Süßwassers besteht aus Eis, ein Drittel ist flüssig. Wasser ist zudem der einzige Stoff, der in der Natur drei mögliche Zustände kennt: fest, flüssig und gasförmig. Erst dank dem Wasser und seinen vielen teils rätselhaften Eigenschaften wird das Leben auf der Erde möglich. Ohne Wasser gäbe es keine Nahrung und keine Kleidung; auf den Meeren und Flüssen hat sich vor nicht allzu ferner Zeit ein grosser Teil des Transports von Land zu Land,

von Kontinent zu Kontinent abgespielt. Dies und eine Unzahl anderer Informationen liegen im kürzlich erschienenen Buch «Wem gehört das Wasser» vor. Es erörtert das Phänomen Wasser und setzt sich mit damit verbundenen Gefahren und Chancen für das Leben auseinander. Die zerstörerische Kraft von Wasser kommt zur Sprache, seine chemischen Eigenschaften sind verständlich gemacht, die wichtigsten Fragen zur Trinkwasserversorgung und Nahrungsmittelproduktion werden erörtert. Das Buch weist klar auf die Risiken einer ungehemmten Privatisierung des Wassers hin und dokumentiert, wie die Abhängigkeit vom Wasser politisch ausgenutzt wird. Wasser, so das Plädoyer des Buchs, ist mehr als eine Ware, mit der man nach Belieben umspringen kann. Letztlich gehört dieser unersetzliche Grundstoff des Lebens niemandem, denn wir alle sind gemeinsam dafür verantwortlich. Dies geht aus den eindrücklichen Bildfolgen und den ausführlichen, leicht lesbaren Beiträgen hervor.



Das Buch «Wem gehört das Wasser» ist ein Wurf, denn selten sind wissenschaftliche, wirtschaftliche und soziale Themen in derart leicht zugänglicher und erst noch ästhetisch ansprechender Form gefasst.

Charles von Büren, Redaktor SFJ, Bern, bureau.cvb@bluewin.ch

Klaus Lanz, Lars Müller, Christian Rentsch, René Schwarzenbach (Hrsg.): *Wem gehört das Wasser?*, Verlag Lars Müller, Baden 2006, 536 S., 200 Abb., sFr. 69.90.
ISBN 3-03778-015-0 Deutsch
ISBN 3-03778-018-5 Englisch

Mit unseren FASSaden
haben Sie Trumpfkarten.

Josef Meyer Stahl & Metall AG
Seetalstrasse 185, CH-6032 Emmen
Tel. 041 269 44 44, www.josefmeyerstahl.ch

JOSEF MEYER

PLANUNG

Besserer Hochwasserschutz für Willisau

(sda/rw) Willisau (LU) soll besser vor den Hochwassern der Enzwiger geschützt werden. Der Regierungsrat schlägt deshalb den Bau eines Entlastungskanals vor. Mit diesem kann auch gleich das Verkehrsproblem des Städtchens gelöst werden. Die Luzerner Kantonsregierung hat dem Grossen Rat einen Sonderkredit von 24 Mio. Franken beantragt. Damit sollen die Hochwasserschutzmassnahmen sowie die Verlegung und der Ausbau der Kantonsstrasse K40 finanziert werden. Die Enzwigger überschwemmt immer wieder Teile von Willisau. 1988 gab es sogar ein Todesopfer. In den letzten Jahren, nämlich 1992, 1997, 1999, 2003 und 2005, häuften sich die Hochwasser.

Enge Tordurchfahrt

Dazu kommt, dass im Städtchen die Verkehrssituation unbefriedigend ist. Wegen des engen Obertors muss praktisch der ganze Schwerverkehr von der Kantonsstrasse auf eine Quartierstrasse ausweichen. Der Regierungsrat möchte das Hochwasser- und Verkehrsproblem in einem gemeinsamen Projekt beseitigen. Nördlich der Enzwigger wird ein Entlastungskanal erstellt. Die Kantonsstrasse K40 wird aus dem Städtchen auf den neuen Hochwasserkanal verlegt. Die heutige, durch den Stadtteil führende Kantonsstrasse wird zur Gemeindestrasse zurückgestuft. Dazu kommen Radwege, Lärmschutzmassnahmen und die Verschiebung eines Gebäudes.

Bund soll Natur- und Landschaftspärke mitfinanzieren

(sda/rw) Bei der Finanzierung neuer Natur- und Landschaftspärke beugt sich der Ständerat dem Nationalrat. Der Bund muss demnach die Kantone bei der Schaffung neuer Pärke auf jeden Fall finanziell unterstützen. Der Ständerat hatte bisher darauf beharrt, dass der Bund nicht zwingend Beiträ-

ge sprechen muss. Eine Differenz bleibt allerdings bestehen: Die beiden Räte sind sich zwar inhaltlich einig, dass die Bevölkerung bei der Schaffung von Parks ein Mitspracherecht haben soll. Der Ständerat ist aber mit der Formulierung des Nationalrats nicht zufrieden und fügte einen neuen Artikel ins Gesetz ein, der von den Kantonen verlangt, dass sie für eine geeignete Form der Mitwirkung sorgen.

VERKEHR

Gotthard-Basistunnel: Gabi II am Ziel

(sda/dd) Die Mineure des Gotthard-Basistunnels sind im Teilabschnitt Amsteg schneller vorangekommen als geplant. Am 9. Oktober 2006 wurde in der Weströhre der Vortrieb mit der Tunnelbohrmaschine (TBM) beendet – ein halbes Jahr früher als im Terminplan vorgesehen. Wie Alptransit Gotthard mitteilte, konnte die TBM GABI II um 3.37 Uhr ausser Betrieb genommen werden. Seit ihrem Start im Januar 2004 hatte die Maschine in der Weströhre 10 700 m ausgebrochen. Die verbleibenden 185 m bis zur Losgrenze Sedrun GR werden im ersten Halbjahr 2007 wie geplant aus technischen Gründen nicht mit der TBM, sondern im Sprengvortrieb ausgebrochen. Von dem 153 km langen System des Gotthard-Basistunnels sind inzwischen zwei Drittel ausgebrochen. Die TBM GABI II wird nun unter Tag demontiert und in Einzelstücken mit der Stollenbahn aus dem Tunnel gebracht. In der Oströhre erreichte die TBM GABI I bereits Anfang Juni 2006 nach einem Vortrieb von ebenfalls 10 700 Metern das Ende der maschinellen Vortriebsstrecke.

Lötschberg-Basistunnel: 230 km/h

(sda/dd) Ein Versuchszug hat bei einer Testfahrt Anfang Oktober im Lötschberg-Basistunnel eine Geschwindigkeit von 230 km/h erreicht. Zurzeit finden im Lötschberg-Basistunnel die Hochstaf-

fahrt statt. Sie dienen dem Funktionsnachweis für die Fahrbaahn und die Fahrleitung, wie das Bundesamt für Verkehr (BAV) mitteilte. Lokbespannte Züge werden später mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h und Triebzüge mit bis zu 250 km/h im Tunnel unterwegs sein. Weitere Versuchsfahrten mit bis 280 km/h sind ab Dezember 2006 geplant. Da weder SBB noch BLS Fahrzeuge besitzen, die für diese hohen Geschwindigkeiten zugelassen sind, kommt der ICE-S der Deutschen Bahn zum Einsatz. Die Inbetriebnahmearbeiten im Lötschberg-Basistunnel laufen laut dem BAV nach Zeitplan. Der Tunnel werde im Dezember 2007 kommerziell in Betrieb gehen.

Italiens Regierung stoppt Brückenprojekt Sizilien-Festland

(sda/dpa/dd) Die seit Jahrzehnten in Italien geplante Brücke über die Meerenge von Messina nach Sizilien wird nicht gebaut. Wie im Wahlprogramm angekündigt, hat die Regierung von Premier Romano Prodi das Projekt gestoppt. Bei einer Abstimmung im Parlament sprachen sich jetzt 272 Abgeordnete für ein Ende der Planung aus, 234 Abgeordnete der Mitte-Rechts-Opposition wollten am Bau festhalten. Die Brücke hätte 3,9 Mrd. Euro (6,2 Mrd. Franken) kosten sollen. Mit dem eingesparten Geld will die Regierung das Strassen- und Schienennetz in Südalien verbessern. Die Idee, das italienische Festland in Kalabrien mit Sizilien durch die längste Hängebrücke der Welt zu verbinden, stammt aus dem Jahr 1971. Das Projekt wurde damals als das «kolossalste Bauwerk des Jahrhunderts» angekündigt. Die 3,3 km lange und 60 m breite Brücke sollte bis 2012 fertig gestellt sein. Die Regierung von Silvio Berlusconi hatte die Pläne unterstützt. Bei Umweltschützern war der Bau schon lange umstritten (vgl. tec21 6/2002, S.27).

Bau der Tramlinie Zürich West

(sda/rw) Für den Bau der neuen Tramlinie Zürich West beantragt der Regierungsrat beim Kantonsrat einen Beitrag von 90 Mio. Fr. Die Gesamtkosten betragen rund 150 Mio. Das Projekt umfasst eine neue Tramlinie vom Escher-Wyss-Platz zum Bahnhof Altstetten. Escher-Wyss-Platz, Hard- und Aargauerstrasse, auf den das Tramverkehr wird, werden neu gestaltet. In engem Zusammenhang mit dem Projekt steht auch der Umbau der Pfingstweidstrasse. Dieser soll wegen der räumlichen Verknüpfung gleichzeitig mit der Erweiterung des Tramnetzes erfolgen. Dank der Verbindung der beiden Projekte können laut Regierungsrat Kosten gespart werden. Das Gebiet Zürich West ist im kantonalen Richtplan als Zentrumsgebiet von kantonaler Bedeutung eingetragen. Laut Prognosen sollen zwischen 2005 und 2015 die Zahl der Arbeitsplätze um 40 % und jene der Einwohner um 110 % steigen. Die dadurch entstehenden zusätzlichen Verkehrsströme lassen sich nur durch ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsangebot auffangen, schreibt der Regierungsrat. Die Bauarbeiten für das Tram Zürich West sollen im Februar 2008 beginnen. Das erste Tram soll im Dezember 2010 über die neue Strecke rollen.

UMWELT

Schleuderfahrt

Eine Petition fordert die Regierung des Kantons Graubünden auf, künftig auf die Vermietung von Teilstrecken der Flüelapassstrasse für Schleuderfahrten durch BMW zu verzichten. Unterstützt wird die Petition durch verschiedene Umweltorganisationen wie Pro Natura, WWF oder Mountain Wilderness. Sie weisen darauf hin, dass durch die Schließung des Flüelapasses für den Verkehr in den Wintermonaten ein grosses und zusammenhängendes Naturgebiet geschaffen wurde.