Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **130 (2004)**

Heft 8: **Statikausbildung**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Die Bristenstrasse nach der Sprengung am 31. März 2003. Fünf Strassenabschnitte waren mit einem stossdämpfenden Schotterbett vorbereitet worden. Unerwartet rutschten aber ganze Abschnitte ab (Bild: ZvG)

BAUEN

Bristenstrasse: Entlassungen in Uri

Die Sanierung der Strasse ins Maderanertal kostet 9,6 statt der projektierten 3,6 Millionen Franken. Der Urner Regierungsrat richtet schwere Vorwürfe an seinen Baudirektor und entlässt drei leitende Angestellte des Tiefbauamts, darunter Kantonsingenieur Peter Püntener.

(sda/rw) Die massiven Kostenüberschreitungen bei der Sanierung der Bristenstrasse, die letzten August bekannt wurden, haben personelle und wohl auch politische Konsequenzen. Der Urner Regierungsrat orientierte am 10. Februar über seine Beschlüsse, bei denen er sich unter anderem auf zwei externe Gutachten stützt: Baudirektor Oskar Epp (CVP) habe seine Pflichten erheblich verletzt, die politische Verantwortung liege allein bei ihm. Die drei Projektverantwortlichen im Tiefbauamt, Kantonsingenieur Peter Püntener, der federführende Ingenieur und der Projektleiter, werden auf Ende Januar 2005 entlassen. Die bauliche Qualität der im vergangenen Juni eröffneten neuen Bristenstrasse ist einwandfrei. In der Kritik stehen der höhere Ausbaustandard, das Kostenmanagement und die Informationspolitik der Projektverantwortlichen.

Hangstabilität überschätzt

Die Sanierung der Bristenstrasse war nötig geworden, weil ein Felskopf auf die Strasse zu stürzen drohte. Bei der Sprengung am 31. März 2003 donnerten 16 000 Kubikmeter Gestein über die Bergstrasse und richteten weit grösseren Schaden an als erwartet. Ganze Strassenabschnitte rutschten samt Stützmauern ab. Die Hangstabilität war überschätzt worden. In ihrem externen Gutachten werten P. Ritz und K. Alpiger vom Briger Ingenieurbüro Schneller Ritz & Partner «das Fehlen der quantitativen Erfassung der Hangstabilität bzw. der Standsicherheit der Strassenabschnitte vor und nach der Sprengung» als fachtechnischen Mangel.

Neubau statt Sanierung

Schon da hätte laut Gutachten klar sein müssen, dass mehr Ausgaben erforderlich sein würden als geplant, und der Regierungsrat hätte informiert werden müssen. Der Entscheid zum notwendig gewordenen Neubau einzelner Strassenabschnitte – statt der vorgesehenen Instandstellung – musste rasch gefällt werden, wäre aber wegen der Höhe der Beträge in den Zuständigkeitsbereich des Regierungsrats gefallen. Die Projektverantwortlichen fällten ihn selber. Dabei hoben sie den von der Regierung beschlossenen Ausbaustandard der Strasse eigenmächtig von 18 auf 28 Tonnen Belastbarkeit an. Die entsprechenden Zusatzaufträge erteilten sie in der Eile nur mündlich; eine Mehrkostenschätzung unterblieb. Der Baudirektor wurde orientiert. Er unterliess es aber, den Gesamtregierungsrat zu informieren.

Mangelnde Kostenkontrolle

Hinzu kommt, dass die Verantwortlichen versäumten, konsequent die Regierapporte einzufordern, die von den Unternehmen nicht oder nur unzulänglich geliefert wurden. Die auflaufenden Mehrkosten waren so nicht mehr zu beziffern. Ab Ende April sei «die Kostenerfassung mehr oder weniger zum Stillstand» gekommen, stellen Ritz und Alpiger fest. Bei der Bristenstrasse als «Projekt mit erhöhtem Projektrisiko» hätte laut Projekthandbuch des Tiefbauamts ein Projekt-Qualitäts-Management (PQM) eingesetzt werden müssen.

Fehlende Transparenz

Ende April war laut Gutachten offensichtlich, dass der bewilligte Kredit nicht genügen würde. Der Baudirektor erhielt jedoch erst Mitte Juni 2003 summarische Informationen zu den Mehrkosten. Der Regierungsrat erfuhr erst im Juli von erheblichen Mehrkosten – drei Wochen nach der Einweihung der neuen Strasse. Dass das Bauwerk 9,6 statt 3,6 Mio. Franken kosten würde, präsentierte der Baudirektor dem Kollegium erst Mitte August. Der Baudirektor hätte sowohl die Änderungen am Projekt wie beim Kostenrahmen dem Regierungsrat beantragen müssen, sagte Frau Landammann Gabi Huber (FDP). Der Regierungsrat will nun bei einzelnen Geschäften der Baudirektion die regierungsrätliche Baukommission oder die Baudirektion-Stellvertretung einsetzen. Der Kantonsingenieur, der leitende Ingenieur und der Projektleiter werden auf Ende Januar 2005 entlassen. Ein personalrechtliches Gutachten von alt Bundesrichter Karl Spühler kommt zum Schluss, dass sie ihre Sorgfalts- und Treuepflicht gegenüber dem Kanton wiederholt und erheblich verletzt haben.

Sondersession und Wahlen

Die politische Aufarbeitung steht noch aus. Eine vom Landrat eingesetzte parlamentarische Untersuchungskommission wird ihre Resultate in einer Sondersession am 1. März präsentieren. Der Baudirektor verteidigte sich bisher nur zögerlich. Er habe nicht schneller informieren können, als er selbst informiert worden sei, meinte Oskar Epp, und entschuldigte die Unterlassungen mit dem enormen Zeitdruck. Am 21. März finden die Regierungsratswahlen statt. Epp hat schlechte Karten. Seine Partei hat ihn nur noch knapp für eine zweite Amtszeit nominiert.

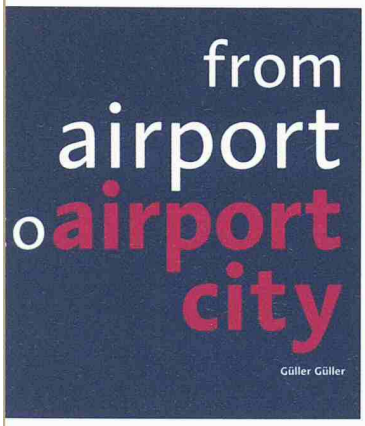
BÜCHER

Flughafen wird Stadt

(de) Der Zeitpunkt scheint gut gewählt für ein Buch über Flughäfen. Speziell uns vom Abstieg unseres Nationalcarriers und von den lärmigen Folgen des Staatsvertrages gebeutelten Schweizern gehen Wörter wie Interkontinentalhub oder Nachtflugsperre unterdessen flüssig über die Lippen. Das Spannende an «From airport to airport city» der beiden Zürcher Architekten Michael und Mathis Güller sind indes nicht die Themen der aktuellen politischen Diskussion, sondern planerische Überlegungen, die darüber hinausgreifen.
«Flughäfen sind nicht mehr nur Flughäfen – und sie sind dabei, die Geographie der Städte neu zu schreiben», so der Befund der beiden Autoren. Zwei Sachverhalte beeinflussen diese Entwicklung: das Verkehrswachstum und das wirtschaftliche Gewicht der Flughäfen. Die bei ihrer Entstehung noch vor den Toren der Städte liegenden Flugfelder erfuhren in den letzten dreissig Jahren einen derartigen Verkehrszuwachs, dass heute fast überall gravierende Kapazitätsprobleme festzustellen sind. Landseitig sind diese nur mit öffentlichem Verkehr zu bewältigen, und viele der mittlerweile eröffneten Flughafenbahnhöfe haben sich zu den jeweils zweitwichtigsten Umsteigeknoten der Stadt nach den Hauptbahnhöfen entwickelt. In Amsterdam kommt es gar so weit, dass der neue Intercitybahnhof am Flughafen den alten Hauptbahnhof in ein paar Jahren zu einem Knoten für Regionallinien zurückstufen wird. Und auch Zürich spielt eine Vorreiterrolle, indem europaweit zum ersten Mal ein Gesamtkonzept für einen Flughafenbahnhof als (hier regionaler) Umsteigeknoten umgesetzt wird.

Horrendes Tempo

Eine weitere Komponente ist die grosse wirtschaftliche Bedeutung der Flughäfen. Als Faustregel gilt, dass jede Million jährlicher Flugpassagiere ein Potenzial von rund 10 000 m² Bürofläche (oder etwa 1000 Arbeitsplätze) in der Umgebung des Flughafens generiert. Bei



den immer noch sehr hohen Wachstumsraten des Flugverkehrs entstehen also ganze Städte in einem horrenden Tempo. Das Problem dabei: Einer auf ihrem Territorium bislang sehr autonom operierenden Flughafengesellschaft stehen oft mehrere, untereinander konkurrierende und von Grösse und Komplexität der Planungsaufgaben überforderte Gemeinden gegenüber. Die Frage ist, ob und wie diese auf dem Flughafengebiet überhaupt genügend Einfluss nehmen können. Mit dem Platzbedarf für die Expansion nimmt auch die Notwendigkeit einer Koppelung der Planung innerhalb des Flughafens mit derjenigen der umliegenden Gebiete zu.

Der zweite Punkt ist, dass die ÖV-Erreichbarkeit dieser neuen Arbeitsplätze lange Zeit vernachlässigt wurde. Auf den weitläufigen Gebieten des Flughafens plante und baute man nach anderen Kriterien, Platz war meist genug vorhanden. Es ist eine nicht ganz einfache Aufgabe, für diese ausgedehnten Konglomerate adäquate Verkehrssysteme bereitzustellen. Zürich zeigt sich auch hier wieder auf der Höhe der Aufgabe: Mit der Glatttalbahn und mehreren von ihr bedienten Flughafen-Haltestellen wurde ein zukunftsfähiges Konzept in Angriff genommen.

«From airport to airport city» ist ein lesenswertes Buch. Bereits die vielen Organisationsdiagramme von ARN (Stockholm Arlanda) über CDG (Paris Charles de Gaulle) bis ZRH (Zürich) faszinieren die Planerseele. Kurzweilig geschrieben, mit vielen gut recherchierten Beispielen aus ganz Europa und einem pragmatischen Blick auf ein (verständlicherweise) oft emotionales Thema.

Michael Güller, Mathis Güller: From airport to airport city. Verlag Gustavo Gili, Barcelona. Taschenbuchausgabe englisch, 18 × 18 cm, 192 Seiten, Euro 27.50. ISBN 84-252-1905-1.



Von der Grösse und der Komplexität ihrer Organisation her sind heutige Flughäfen mit Städten vergleichbar. Bahnhof und Strassenanschlüsse am Flughafen Frankfurt a. M. (Bild aus dem besprochenen Buch)

Hier wächst Ihr Vorstellungs-Vermögen!

Bauingenieur ETH/FH

Professionelle Lösungen sind Ihre Stärke

Unsere Auftraggeberin ist eine unabhängige Gesellschaft beratender Ingenieure für die Planung anspruchsvoller Projekte in den Bereichen Energie, Verkehr, Industrie und Umwelt. Sie ist hauptsächlich in der Projektierung, Bauleitung und Montageüberwachung tätig. Aufgrund der interessanten Auftragssituation suchen wir für die Zentralschweizer Niederlassung einen jüngeren, kommunikationsstarken und selbständig agierenden

Bauingenieur ETH/FH
für den Bereich Bautechnik

Der Schwerpunkt Ihrer Aufgaben liegt vorwiegend in Projekten der öffentlichen Hand. Ihnen liegt viel daran, die Projektarbeit von der Konzeptionsphase bis zur Umsetzung aktiv zu gestalten und in interdisziplinären Arbeitsgruppen durchzuführen. Dank Ihrer fachlichen Kompetenz, Ihrer kommunikativen und offenen Art, überzeugen Sie Behörden und Kunden von Ihren innovativen und massgeschneiderten Lösungen. Termine, Qualität und Wirtschaftlichkeit stehen dabei stets im Vordergrund.

Als Bauingenieur ETH/FH verfügen Sie bereits über einige Jahre Berufserfahrung. Es fällt Ihnen leicht, sich mit politischen, ökonomischen und sozialen Fragen auseinander zu setzen und sich als kompetenter Ansprechpartner bei Behörden und Kunden zu etablieren. Mit Ihrem Sinn für gesamtheitliche Lösungen, Ihrer Eigeninitiative und Durchsetzungsstärke bringen Sie auch grosse und komplexe Projekte zum Erfolg.

Suchen Sie interessante Perspektiven in einem modernen Arbeitsumfeld – dann freuen wir uns auf Ihre Bewerbungsunterlagen.

Kontaktpersonen:
Markus Theiler
René Barmettler

JÖRG LIENERT
UNTERNEHMENSBERATUNG
PERSONAL-ASSESSMENT-SCHULUNG
Luzern – Zug – Zürich vpds

Hirschmattstrasse 15
6002 Luzern
Tel. 041 227 80 30
Fax 041 227 80 41
www.joerg-lienert.ch
info@joerg-lienert.ch