

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **129 (2003)**

Heft 16-17: **Eschers Erbe**

PDF erstellt am: **16.04.2024**

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.



BÜCHER

Linth Kanal, die korrigierte Landschaft

(rw) Von Daniel Speich, dem Verfasser des Artikels ab Seite 6 in diesem Heft, ist im Glarner Verlag Baeschlin das Buch «Linth Kanal – die korrigierte Landschaft – 200 Jahre Geschichte» erschienen. Speich fasst darin die Resultate seiner jahrelangen Recherche zusammen, die er im Rahmen seiner technikhistorischen Dissertation im Linth-Archiv unternommen hat. Entstanden ist ein schönes Lese- und Bilderbuch, das die Geschichte des ersten grossen Eingriffs in die Natur in der Schweiz übersichtlich darstellt und gleichzeitig seine Bedeutung für das Wachsen eines nationalen Zusammengehörigkeitsgefühls am Vorabend des modernen Bundesstaats deutlich macht.

Speichs Buch ist eine Volksausgabe seiner Doktorarbeit im besten Sinn des Worts. Seine Stärke liegt darin, eine komplexe Geschichte in einfachen Worten nachzuerzählen und mit Hilfe von sorgfältig ausgewählten Abbildungen und Plänen zu veranschaulichen. Speich behandelt die Bautechnik ebenso wie den philosophischen Aspekt des aufgeklärten Zugangs zur Natur, die politische Bedeutung der Finanzierung, die wirtschaftlichen Interessen im Zusammenhang mit dem Schiffsverkehr oder die ökologische Diskussion heute, da es um die Sanierung und Renaturierung der Kanäle geht.

Die schönen ganzseitigen Bilder des Fotografen Martin Stollenwerk von der heutigen Landschaft am Linth- und am Escher-Kanal schlagen einen weiteren Bogen zur Gegenwart. Ein Augenöffner für die «Gemachtheit» der Landschaft. *Daniel Speich: Linth Kanal – Die korrigierte Landschaft – 200 Jahre Geschichte. Verlag Baeschlin, Glarus 2003. 88 Seiten, geb., zahlr. Abb., Fr. 38.–, ISBN 3-85546-142-2.*

VERKEHR

Neat: Die nächsten Schritte

(sda/de) Das Bundesamt für Verkehr (BAV) orientierte Ende März über die nächsten Schritte beim «Jahrhundertprojekt» neue Alpentransversale (Neat). Die Neat 1 mit ihrem vom Volk genehmigten Gesamtkredit von rund 14,5 Milliarden Franken komme nun in eine politisch anspruchsvolle Phase, sagte Max Friedli, Direktor des BAV. Es gehe darum, die gesperrten Gelder für den weiteren Ausbau freizugeben. Dazu gehören insbesondere der Ceneri- und der Zimmerberg-Tunnel. Der Hirzel-Tunnel dagegen wird zurückgestellt – ein Entscheid, der in der Ostschweiz auf grosses Unverständnis gestossen ist.

Daneben soll ein Zusatzkredit von 600 bis 800 Millionen Franken Aufwendungen auffangen, die insbesondere durch erhöhte Anforderungen an die Tunnelsicherheit entstanden sind. Die Erfahrungen mit den Störzonen bei Faido und die Neuaufgaben im Kanton Uri lassen ebenfalls zusätzliche Kosten erwarten. Die als Reserve vorgesehenen 1,9 Milliarden Franken sind praktisch vollständig vergeben.

Die Freigabe der gesperrten Neat-Gelder und der Zusatzkredit werden in zwei separate Bundesbeschlüsse gekleidet, dem Parlament jedoch in einer gemeinsamen Botschaft zugeleitet. Diese soll dann im Sommer vom Bundesrat verabschiedet werden, so dass die Gelder im dritten Quartal 2004 freigegeben werden können.

Planungskredit für Neat 2

Gleichzeitig wird ein Planungskredit von etwa 50 Millionen Franken für Neat 2 vorgelegt. Diese umfasst neue, noch nicht finanzierte Vorhaben, sagte Friedli, und es gelte festzulegen, was dazu gehöre: die Linienführung «Berg lang geschlossen» in Uri (tec21, Nr. 14–15/03), zurückgestellte Neat-Strecken in der Innerschweiz, im Berner Oberland, im Tessin, im Wallis oder im Raum Basel. Die Planungen werden anschliessend in einer dem Referendum unterstellten Baubotschaft Neat 2 verarbeitet, wobei der Finanzbedarf grob geschätzt in der Grössenordnung von 6 bis 8 Milliarden Franken liegen wird. Die Botschaft könnte dem Parlament im Jahr 2007 unterbreitet werden.

Planaufgabe Ceneri

Das BAV hat Ende März in Bellinzona auch die Pläne für den 15,4 Kilometer langen Basistunnel durch den Monte Ceneri vorgestellt. Der Baubeginn ist für das Jahr 2006 geplant, zehn Jahre später soll der Tunnel eröffnet werden. Die betroffenen Gemeinden und die Bevölkerung haben im April Gelegenheit, Einsicht in das elf Schachteln grosse Planwerk zu nehmen. Die Beschwerdefrist beträgt anderthalb Monate, es werden allerdings keine gewichtigen Einsprachen erwartet.

Der Ceneri-Basistunnel zwischen Camorino und Vezia wird rund zwei Milliarden Franken kosten. Aus Sicherheitsgründen entschied sich der Bundesrat für den Bau von zwei Röhren. Dies führe zu Mehrkosten von 500 bis 600 Millionen Franken, wie Peter Testoni, Vizedirektor des BAV, erklärte. Die Zusatzausgaben werden über die Reserven des Neat-Gesamtkredits finanziert. Der Ceneri-Tunnel soll mehr oder weniger zeitgleich mit dem Gotthard-Basistunnel in Betrieb genommen werden und damit einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene leisten. Der Tunnel soll aber nicht nur dem internationalen Verkehr, sondern auch der lokalen S-Bahn dienen. Die Reisezeiten zwischen den urbanen Zentren Lugano, Bellinzona und Locarno würden wesentlich verkürzt.

WIRTSCHAFT

Neuausrichtung Holzbau Schweiz

(pd/mb) An einer ausserordentlichen Generalversammlung hat Holzbau Schweiz, der Verband der Schweizer Holzbau-Unternehmen, per Ende März die juristische Verselbstständigung gegenüber dem Schweizerischen Bau- und Zimmereiverband (SBV) beschlossen. Die Aufhebung der Doppelmitgliedschaften macht den Weg frei für eine stärker markt- und bildungsorientierte Verbands- und Arbeitgeberpolitik in der Holzbau- und Zimmereibranche.

Der Entscheid hat für den Holzbau im Wesentlichen drei Konsequenzen: Die Holzbaubetriebe werden nicht unter den Landesmantelvertrag des Bauhauptgewerbes (geplant für 2005) und den diesen ergänzenden Gesamtarbeitsvertrag mit einem frühzeitigen Altersrücktritt gestellt. Statt in eine für diese Branche nicht prioritäre Frühpensionierung zu investieren, sollen die Arbeitsplatzqualität erhöht, Arbeitsplätze gesichert und umfassende Aus- und Weiterbildungsangebote durchgeführt werden. Die Grundstruktur für den eigenständigen Gesamtarbeitsvertrag Holzbau soll an der Delegiertenversammlung am 13. Juni 2003 festgelegt werden. Weiter soll die Loslösung vom SBV dazu führen, die Verbandsmittel gezielter für eine marktnahe und branchenspezifische Dienstleistungspolitik einzusetzen. Holzbau Schweiz will jedoch weiterhin mit dem SBV zusammenarbeiten; ein entsprechender Kooperationsvertrag soll ebenfalls im Juni genehmigt werden.