

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **127 (2001)**

Heft 47: **Stau**

PDF erstellt am: **22.05.2024**

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.

Messturm Basel: Grundsteinlegung



Der Messturm Basel von Morger & Degelo und Daniele Marques wird ab Oktober 2002 das höchste Haus der Schweiz sein, der Grundstein ist gelegt (Bild: pd)

(pd) Am 26. Oktober erfolgte in Basel die Grundsteinlegung für den Messturm am Messeplatz in Kleinbasel. Der 105 m und 31 Geschosse hohe Büro- und Hotel-turm wird bis im Oktober 2002 das höchste Haus in der Schweiz sein. Ab März 2003 soll er bezugsbereit sein, danach folgt der Ausbau durch die Mieter.

Entworfen wurde der Messturm von Morger & Degelo, Basel, zusammen mit Daniele Marques, Luzern. Bauherrin ist die Swiss Prime Site AG, der Kanton Basel Stadt und die Messe Schweiz AG sind Rahmenvertragspartner, gebaut wird der Turm von der Bati-group AG.

Vor dem Baubeginn des Turms mussten das Hotel Admiral abgerissen, die Baugrube ausgehoben, Altlasten entsorgt, ein provisorischer Zugang zur Messehalle 2 gebaut und das Turmfundament aus 102 22 m langen Pfählen erstellt werden. Ab jetzt beginnt der Turm zu wachsen.

Der fertige Messturm wird zwischen der 1. und 4. Etage das Messezentrum aufnehmen und zwischen der 5. und der 14. ein Erstklasshotel der Sorat-Hotelgruppe mit 230 Zimmern und Konferenzräumen sowie Restaurant und Bar im Erdgeschoss. Die Geschosse über dem Hotel werden an Dienstleistungsfirmen vermietet.

STRASSEN

Widerstand gegen A13-Raststätte

(sda) Gegen eine im Entwurf des neuen Bündner Richtplanes vorgesehene A13-Raststätte in der Region Heinzenberg/Domleschg formiert sich Widerstand. Ein Komitee für eine Region Viamala ohne Autobahnraststätte kämpft mit einer Petition gegen das Vorhaben.

Die Petition wird von 73 Komiteemitgliedern sowie von 11 Umweltschutzorganisationen aus Graubünden und der Schweiz unterstützt. Sie soll der Bündner Regierung im Januar nächsten Jahres mit mindestens 1000 Unterschriften übergeben werden, wie das Komitee bekannt gab.

Über die Aufnahme der neuen Raststätte in den kantonalen Richtplan wird die Regierung nächsten Frühling entscheiden. Die Gegner der Autobahnraststätte wollen die Kulturlandschaft Domleschg nicht zusätzlich mit Verkehr belasten und keinen neuen Stauraum für den Schwerverkehr schaffen.

Zudem dürfe die Attraktivität der San-Bernardino-Route durch den Bau der Raststätte Viamala nicht noch gesteigert werden, wird argumentiert. Als Alternative zur geplanten Raststätte schlägt das Komitee eine Raststrasse in Thusis vor. Die einmalige Situation mit zwei Autobahn-Vollanschlüssen müsse für eine kreative Lösung genutzt werden.

Dritte Röhre am Belchentunnel?

(sda) Der Nationalrat will eine dritte Tunnelröhre am Belchentunnel der A2. Er hat am 5. Oktober eine Parlamentarische Initiative von Caspar Baader (SVP/BL) mit 96 zu 75 Stimmen gutgeheissen. Baader forderte den unverzüglichen Planungsbeginn, damit der Bau dieser Röhre vor der übernächsten Sanierung der beiden bestehenden Röhren – etwa 2015 bis 2020 – fertig gestellt werden könne. Am Belchentunnel verkehren laut Baader täglich bis zu 60 000 Fahrzeuge, doppelt so viele wie am Gotthard. Die momentane Sanierung führe zu einer unerträglichen Situation am A2-Nadelöhr. In 15 bis 20 Jahren stehe eine umfassende, auf Grund der besonderen geologischen Situation am Belchen jahrelang dauernde Sanierung an. Nur mit einer dritten Röhre könne diese bewerkstelligt werden.

Unterstützung erhielt Baader von einer knappen Minderheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF). Paul Kurus (FDP/BL) sagte, ein zweites Baregg-Problem könne man sich nicht leisten. Die dritte Röhre sei keine Kapazitätserweiterung, sondern die Beseitigung eines temporären Kapazitätsengpasses. Vergebens argumentierten Andrea Hämmerle (SP/GR) und Jacques Neirynck (CVP/VD) seitens der Mehrheit der KVF, dass es falsch sei, jetzt einer solchen sektoriellen Forderung Folge zu leisten. Nötig sei vielmehr eine Gesamtschau, die der Verkehrsverlagerungspolitik entspreche.

Anschluss an Hochgeschwindigkeitsnetz

(sda) Die Bahnverbindungen der Schweiz zu den bedeutenden Zentren Europas sollen schneller und attraktiver werden. Mitte 2003 will der Bundesrat dem Parlament die Botschaft zum Anschluss ans deutsche und das französische Hochleistungsnetz zuleiten.

Nach dem Ja des Souveräns von 1998 zur Verfassungsvorlage über die Neat und andere Eisenbahn-Grossvorhaben stehen für den Anschluss der Ost- und Westschweiz ans europäische Hochleistungsnetz (HGV) 1,2 Mrd. Fr. bereit. Um die Arbeiten zu koordinieren, hat die Schweiz mit Deutschland und Frankreich Konventionen abgeschlossen.

Zusammen mit Kantonen und Bahnen prüft das Bundesamt für Verkehr (BAV) zurzeit verschiedene HGV-Anschlüsse. Die Projekte sind sehr unterschiedlich weit gediehen. Zwischen 2004 und 2006 können beispielsweise Massnahmen auf den Linien Genf-Bellegarde-Mâcon und Lausanne/Bern-Dijon-Paris realisiert werden. Rasch ausführungsfähig werden könnten auch Ausbauten zwischen St. Gallen und St. Margrethen, Zürich und Schaffhausen. Andere Anschlüsse werden abgeklärt, so die TGV-Option Rhin-Rhône, die eine Wiederinbetriebnahme der Linie Delle-Belfort und eine neue Verbindung mit dem Euroairport Basel-Mülhausen erfordern würde. Verkehrsminister Moritz Leuenberger wurde vom Bundesrat beauftragt, gegen Ende 2002 eine Vernehmlassung bei den interessierten Kreisen durchzuführen. Die Botschaft soll Mitte 2003 ans Parlament gehen. Das Bundesgesetz, das dem fakultativen Referendum untersteht, könnte so frühestens gegen Ende 2004 in Kraft treten.

S-Bahn Zentralschweiz

(sda) Bis 2004 soll die erste Etappe der S-Bahn Zentralschweiz im Kanton Luzern aufgelegt sein. Vorgesehen ist ein Halbstundentakt auf wichtigen Strecken in der Agglomeration Luzern. Die Kosten belaufen sich auf rund 106 Millionen Franken.

Das Baudepartement des Kantons Luzern hat Anfang Oktober über die S-Bahn im Kanton Luzern informiert. Die erste Etappe sieht unter anderem die Erstellung von neun neuen Haltestellen, eine Doppelspur auf der Strecke Luzern-Allmend-Horw, Anpassungen der Infrastruktur und der Perons sowie neues Rollmaterial vor. Vorgesehen ist der Halbstundentakt auf den Linien Luzern-Hochdorf, Ebikon-Rotkreuz und Wolhusen-Langenthal. Auf den Strecken von Stans bzw. Sarnen nach Luzern ist die Einführung eines 20-Minuten-Takts geplant. Dazu kommen bessere Verbindungen auf diversen anderen Strecken.

Für die erste Etappe der S-Bahn können bereits laufende oder initiierte Vorhaben genutzt werden. So ist etwa der Ausbau des Bahnhof Wohlen im Gang. Im nächsten Jahr sind die Sanierung und der Ausbau der Seetalbahn sowie des Bahnhof Emmenbrücke vorgesehen. Dort wird auch die neue Haltestelle Gersag in Betrieb genommen. Ebenfalls auf der Seetalbahn-Strecke werden ab 2002 die ersten neuen Bahn-Kompositionen rollen.

Ab 2004 soll dann die erste Etappe S-Bahn im Kanton Luzern abgeschlossen sein. Über den Luzerner Zweig der S-Bahn Zentralschweiz werden auch die Kantone Ob- und Nidwalden erschlossen. Im Kanton Zug wird in der ersten Etappe die Stadtbahn Zug realisiert. Sie bildet den Kern des Moduls für die Kantone Zug, Schwyz und Uri. Die beiden Module Luzern und Zug sollen später vernetzt werden.

von Ruedi Weidmann

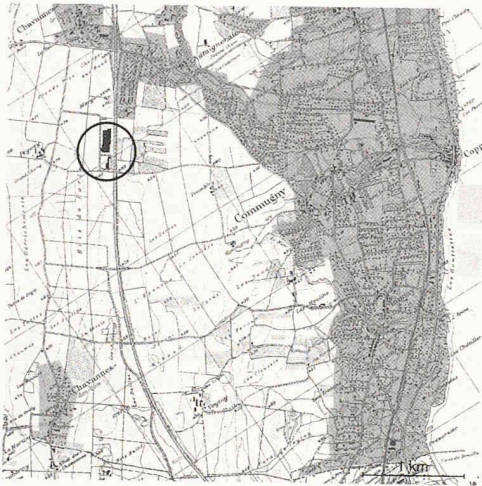
Geschmacksversöhnung

Haben Sie auch Ihre liebe Mühe mit dem bekannten «Über Geschmack lässt sich nicht streiten»? Sie verwenden den Spruch zwar selber, und das nicht selten, aber im Grund finden Sie ihn blöd und haben jedes Mal ein schlechtes Gefühl dabei? Weshalb sagen wir ihn trotzdem immer wieder? Und woher kommt das schlechte Gefühl? Ist es, weil der Spruch als Aphorismus, als kurze Weisheit, auftritt, aber eigentlich ein Paradoxon ist? Weil wir nämlich immer dann, wenn wir ihn aussprechen, in bester Kampfpläne sind und just gerade das tun, was der Satz verbietet? Der Kern Wahrheit in diesem Satz ist, dass wir uns nie dem offenen Streit stellen, wenn wir ihn aussprechen. Entweder flüstern wir ihn einer Drittperson zu (weil es sich gerade heute Abend nicht schickt, ehrlich zu sein), oder wir werfen ihn (selten genug) verächtlich dem eigentlichen Adressaten hin. In diesem Fall aber schliesst er zum Vornherein jede inhaltliche Auseinandersetzung aus. Dabei möchten wir doch eigentlich viel öfter über Geschmack streiten. Aber das geht leider nur mit (fast) Gleichgesinnten, und dann streitet man bloss über Nuancen. So richtig Dampf ablassen, quasi mit grossen Geschmackskanonen auffahren, das geht kaum je wirklich, und das ist doch frustrierend!

Trost über diesen Mangel an Streit suche ich oft über folgenden versöhnlichen Ausweg: Während ich bei meiner Patentante im Wohnzimmer auf das Schweinsfilet im Teig warte, frage ich mich, welche kunsthistorischen Erkenntnisse allenfalls aus der Kombination von abgelautem bäuerlichem Spätbarockschrank, Original-Marcel-Breuer-Tischchen und dem zitronengelb angemalten, unförmig zerdrückten Entlein aus Ton gewonnen werden könnten. Eine interessante Aufgabe, die sich allerdings meiner Gotte nie stellt. Denn für sie bilden diese Dinge eine Einheit wie aus einem Guss. Sie stehen für Abschnitte ihres Lebens und bilden exakt ihre Identität ab. Das Bauhaus-Tischchen ist das älteste Stück der Sammlung, es stammt aus der Villa ihrer Grossmutter, wo sie einen Teil ihrer Kindheit verbrachte. Der abgelautete Spätbarock steht für die kreativen Momente in der Beziehung zu einer Freundin, mit der sie in den Siebzigern – neben vielem anderen – die Migros-Klubschule besuchte. Die vermurkte Zitronenente schliesslich stammt aus den späten Sixties. Sie ist möglicherweise das wichtigste und aus meiner ganz persönlichen Sicht das interessanteste Stück der Sammlung. Denn seine Betrachtung löst bei meiner Gotte noch nach dreissig Jahren hin und wieder einen Entschluss aus: den ungeschickten Skulpteur einzuladen, zu einem Schweinsfilet im Teig. Und dieses ist – und das kann ich nun mit Bestimmtheit sagen – geschmacklich über jeden Zweifel erhaben!

BÜCHER

Einkaufen im Zentrum statt im Einkaufszentrum



Sündenfall aus ökologischer Sicht: Einkaufszentrum ausserhalb des Siedlungsraums an der Côte Vaudoise zwischen Mies und Founex – ohne Auto geht nichts (Abbildung aus der besprochenen Broschüre)

(pd) Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) spricht sich in seiner neuesten Publikation «Einkaufszentrum kontra Einkauf im Zentrum» im Namen einer nachhaltigen Raumplanung für quateriennahe Einkaufsmöglichkeiten aus und fordert den Verzicht auf verkehrsintensive Einkaufszentren auf der grünen Wiese.

Die Broschüre enthält neben den Forderungen des VCS einen Überblick über Entwicklung und räumliche Verteilung des Detailhandels und über den Einkaufs-

verkehr in der Schweiz, dazu Grundsätze für ein Szenario einer nachhaltigen Siedlungs- und Geschäftsentwicklung, die gesetzlichen Grundlagen dazu sowie Vorschläge für konkrete politische Massnahmen. Diese gründen auf einer Studie des Forschungsinstituts über die bebaute Umwelt (IREC) der EPF Lausanne.

Die Umweltbelastung durch den motorisierten Einkaufs- und Freizeitverkehr nimmt zu. Neue Einkaufszentren dürfen deshalb nach Meinung des VCS nicht ausserhalb von Siedlungsgebieten auf die grüne Wiese gestellt werden. Neue Konsumzentren müssen so gebaut werden, dass die Belastung von Luft, Lärm und Landwirtschaft, möglichst gering bleiben. Einkaufsmöglichkeiten müssen zentrumsnah und auf das Quartier und den ökomobilen Verkehr ausgerichtet sein. Standort-, Nutzungs- und Erschliessungskonzepte von Einkaufszentren sollten deshalb nach ökologischen Kriterien festgelegt werden.

Einkaufszentrum kontra Einkauf im Zentrum, brosch., A4, 48 S., Fr. 25.– (Mitglieder 15.–). Bestellung bei:

VCS-Dokumentationsstelle, Postfach, 2002 Bern, 031 328 82 41, www.verkehrsclub.ch

Neuerscheinungen Energie/Umwelt

Changing Things – Moving People

Strategies for Promoting Sustainable Development at the Local Level. Von Ruth Kaufmann-Hayoz, Heinz Gutscher (Hrsg.). 368 S., Fr. 58.–. Birkhäuser-Verlag, Basel 2001. ISBN 3-7643-6252-9

Wirksamkeit und Leistung von Umweltmanagementsystemen

Eine Untersuchung von ISO-14001-zertifizierten Unternehmen in der Schweiz. Von Thomas Dyllick, Jost Hamschmidt. 180 S., Fr. 58.–. Hochschulverlag vdf, Zürich 2000. Zu bestellen bei vdf, ETHZ, 8092 Zürich, Tel. 01/632 42 42, Fax 01/632 12 32, verlag@vdf.ethz.ch, ISBN 3-7281-2770-1

Hochwasser-Handbuch

Auswirkungen und Schutz. Von Heinz Patt (Hrsg.). 593 S., 289

Abb., Fr. 172.–. Springer-Verlag, Berlin 2001. ISBN 3-540-67737-2

Nachhaltige Material- und Systemtechnik

Festschrift zum 65. Geburtstag von Fritz Eggimann. Von Walter Muster und Kurt Schläpfer (Hrsg.). 357 S., Fr. 68.–. Dübendorf 2001. Zu beziehen bei: Empa, Akademie-Verlag, Überlandstr. 129, 8600 Dübendorf. ISBN 3-905594-21-8

Der ökologische Bauauftrag

Ein Leitfaden für die umweltgerechte und kostenbewusste Planung. Von Hansruedi Preisig, Werner Dubach, Ueli Kasser, Karl Viridén. 178 S., Fr. 49.90. Callwey-Verlag, München 2001. ISBN 3-7667-1472-4

Handbuch der Wärmekraftkopplung 2001

Die kombinierte Erzeugung von Wärme und Strom (dt. und frz.). Vom WKK-Fachverband (Hrsg.). 100 S., Fr. 25.–. Zu beziehen bei: WKK-Fachverband, Postfach, 8050 Zürich. ISBN 3-9521009

Anstiftung zur Naturtat

Ergebnisse aus dem 2. Europäischen Naturschutzjahr (ENSJ 95). Schriftenreihe Umwelt Nr. 328. Buwal, 2001. 227 S., Fr. 25.–. Zu beziehen bei: Buwal, Dokumentation, 3003 Bern, oder per E-Mail: docu@buwal.admin.ch.

Mikrobieller Abbau von biologisch abbaubaren Werkstoffen in Erde und Kompost

Von Andrea Neff-Koster. 136 S. Empa-Bericht Nr. 254, 2001. Zu bestellen bei: Empa, 9014 St.Gallen. ISBN 3-905594-27-7

Bewertung indirekter Umweltwirkungen von Dienstleistungen öffentlicher Institutionen

Von Andreas Köhler. 136 S. Empa-Bericht Nr. 255, 2001. Zu bestellen bei: Empa, 9014 St.Gallen. ISBN 3-905594-28-5

Dehnungs- und Temperaturmessung in Verbundwerkstoffen mit eingebetteten faseroptischen Bragg-Gittersensoren

Von Andreas Frank. 111 S. Empa-Bericht Nr. 256, 2001. Zu bestellen bei: Empa, 8600 Dübendorf. ISBN 3-905594-26-9