

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 108 (1990)
Heft: 20

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

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

Aktuell

Thema «Klimaveränderung»: ETH-Umwelttag am 26. Juni 1990

(ETHZ) Im Rahmen eines grossen ETH-Umwelttages soll das Problem der vom Menschen verursachten Klimaänderung einer breiten Öffentlichkeit bewusst gemacht werden. Der Umwelttag soll zeigen, wie der Transfer von der komplexen wissenschaftlichen auf eine allgemein verständliche Ebene erfolgen kann.

Wissensempfänger sind – in einer Art Schneeballsystem – vorerst interessierte Mittelschullehrer, ETH-Dozenten und Studenten. An einem nicht öffentlichen Ausbildungsseminar im Mai erhalten sie Informationen aus verschiedenster Sicht zur Frage der anthropogenen Klimaveränderung. In den daran anschliessenden Arbeiten von rund 200 ETH-Studenten soll nicht nur das Ausmass des Problems aufgezeigt werden, sondern es müssen auch Lösungsvorschläge unterbreitet werden.

Die breite Öffentlichkeit erfährt dann ab dem 26. Juni 1990, dem eigentlichen ETH-Umwelttag, durch die Medien noch mehr über das Problem der anthropogenen Klimabeeinflussung und über die ausgestellten Studentarbeiten. Ein attraktives Rahmenprogramm mit Referaten, welche Informationen zum Problem der anthropogenen Klimabeeinflussung vermitteln, wird die öffentliche Veranstaltung abrunden.

Nach den Sommerferien werden schliesslich die an den Aktivitäten beteiligten 200 Studenten an Mittelschulen ihre erworbenen Kenntnisse an die Mittelschüler weitergeben.

Aktives ETHZ-Forum für Umweltfragen

Das «ETHZ-Forum für Umweltfragen» wurde von der Schulleitung der ETH

Zürich 1988 eingesetzt. Ihm gehören gegenwärtig zwölf Professoren aus verschiedensten Lehrabteilungen der ETH Zürich unter dem Vorsitz von Prof. Dr. Hannes Flühler an. Verantwortlich für den ETH-Umwelttag ist Albert Waldvogel, Professor für Atmosphärenphysik an der ETHZ.

Das Forum für Umweltfragen be-

zweckt, vorhandenes Wissen im Umweltbereich besser zu erschliessen, künftige Umweltbedrohungen frühzeitig zu erkennen und das interdisziplinäre Denken der Träger unserer Hochschule zu fördern. Es soll in wichtigen Fragen Stellung beziehen und dabei die Stimme der Wissenschaft in die politische Diskussion über Umweltfragen einbringen. Es ist Träger von Informationsveranstaltungen im Umweltbereich.

Berlin denkt an Nord-Süd-Bahnhof

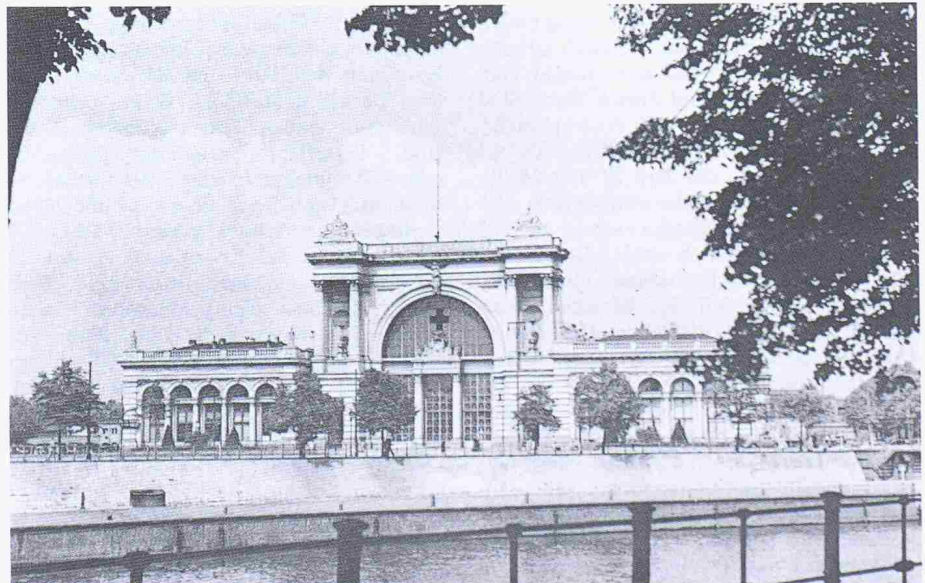
(dbp) Der Senat von Berlin lässt gegenwärtig prüfen, ob alte Pläne einer unterirdischen Verbindung des ehemaligen Lehrter und des ehemaligen Potsdamer Bahnhofs durchführbar und für die Zukunft sinnvoll sind. Dabei geht es um eine Nord-Süd-Verbindung für den Fernverkehr zusätzlich zur heutigen einzigen, in West-Ost-Richtung verlaufenden Verbindung über die Stadtbahn.

Wenn Berlin wieder zu einem bedeutenden Eisenbahnknoten werden soll, genügen nach Einschätzung des Senats die Anlagen von Stadtbahn und Ringbahn langfristig nicht den Anforderungen. Gegenwärtig läuft der Fernverkehr grossenteils über die Stadtbahn, im Ostteil Berlins auch über die peripher gelegenen Bahnhöfe Lichtenberg und Schöneweide. Mit 80 bis 100 Zügen täglich ist die Kapazität der Stadtbahn

erschöpft, auch wenn alle Züge aus Osten bis zum Betriebsbahnhof Grunewald und aus Westen bis zum Betriebsbahnhof Rummelsburg geführt werden.

Die Einbindung der Züge aus Norden und Süden in die West-Ost-Richtung erfordert Umwege und lange Fahrzeit. Deshalb wird geprüft, ob unter dem Gelände des früheren Lehrter Bahnhofs ein neuer Fernbahnhof für die Nord-Süd-Richtung entstehen kann. Von Norden her würde er mit den Strecken von Rostock und Angermünde verknüpft, und die aus Hamburg kommenden Züge könnten wieder hierher geleitet werden.

Für die Anbindung der Südstrecken nach Dresden sowie nach Halle und Leipzig ist an eine Tunnelstrecke zum früheren Potsdamer Bahnhof gedacht.



Der ehemalige Lehrter Bahnhof in Berlin. Er wurde im Krieg schwer zerstört und 1959 abgerissen. Auf dem Gelände könnte ein neuer Nord-Süd-Bahnhof für Berlin entstehen (Bild: Aus «Kriegsschicksale Deutscher Architektur», K. Wachholtz Verlag, Neumünster, 1988)

Technikum Winterthur erhält CIM-Fertigungscenter

(kiZH) Für die Einrichtung eines CIM-Fertigungscenters im Maschinenlaboratorium des Technikums Winterthur bewilligte der Regierungsrat des Kantons Zürich einen Kredit von 3,5 Mio. Fr., verteilt auf die Jahre 1990 bis 1992. Das CIM-Center wird die Drehmaschine und die numerisch gesteuerte Fräsmaschine ersetzen.

TGV mit mehr als 500 km/h auf der Schiene!

(dbp) Am 5. Dezember 1989 hatte die französische SNCF bei Versuchsfahrten auf der neuen Atlantik-Strecke mit 482,4 km/h einen Weltrekord für Schienenfahrzeuge aufgestellt. Damit sollte es nicht genug sein. Am 9. Mai wurde auch dieser Rekord wieder gebrochen: 510 km/h sind bei Tours erreicht worden!

Seit dem 24. September 1989 verkehrt der TGV A mit 300 km/h auf der Neubaustrecke zwischen Paris und Le Mans. Die Inbetriebnahme der neuen Strecke nach Tours und Bordeaux ist für den Herbst dieses Jahres geplant. Bordeaux wird dann nur noch drei Stunden von Paris entfernt sein.

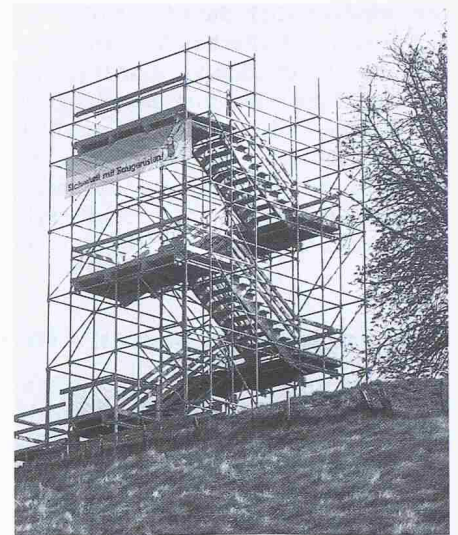
Studie für TGV-Est vorgelegt

(dbp) Eine detaillierte Studie für eine TGV-Verbindung zwischen Paris und Lothringen bzw. dem Elsass wurde von der Trans Manche Link (TML) jetzt der SNCF vorgelegt. Für rund 25 Mia. Francs könnte die 430 km lange Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Paris und Strassburg 1997 fertiggestellt sein.

Die vorgeschlagene Linienführung folgt der Ost-Autobahn und führt von Reims südlich zu einem neuen Bahnhof «Champagne» mit einer Anbindung der bestehenden Strecke Reims-Charleville-Mezières. Auch eine Ausfädelung nach Châlons-sur-Marne und weiter nach Bar-le-Duc ist vorgesehen.

Eine weitere Abzweigung führt von der Hauptstrecke nach Metz und weiter nach Saarbrücken. Südlich von Metz, ebenso wie nördlich von Strassburg, ist jeweils eine neue Station vorgesehen. Zwischen Karlsruhe und Offenburg soll der Anschluss an das deutsche Schnellfahrnetz hergestellt werden.

Durch die vorgesehene Höchstgeschwindigkeit von 350 km/h würde Strassburg von Paris in weniger als zwei Stunden erreichbar, Frankfurt in drei Stunden 10 Minuten und Zürich in knapp vier Stunden. Pro Jahr wird mit einem Passagieraufkommen von 14 Mio. Reisenden gerechnet.



Die Interessengemeinschaft SiGe Zug erstellte auf der Zuger Guggiwiese einen 10 m hohen Aussichtsturm, der der Öffentlichkeit bis Ende Mai frei zugänglich ist. Mit ihm soll demonstriert werden, dass ein fachgerecht erstelltes Baugerüst Unfälle wirksam verhüten kann (Bild Z. Ruepp)

geachtet dessen ist ihre Anbringung arbeits- und kostenintensiv. Deshalb ist auch die Versuchung gross, scheinbar kostensparende Vereinfachungen zu treffen, die sich im Endeffekt aber zu meist als kostspieligste Lösung erweisen.

Dieser Haltung will die Interessengemeinschaft SiGe Zug, die von rund 100 Betrieben des Bauhandwerks getragen wird, mit pionierhafter Aufklärungsarbeit begegnen. Mit ihrer Aktion «Sicherheit mit Baugerüsten» will sie nicht nur Verantwortungsbewusstsein zei-

«Sicherheit mit Baugerüsten!» - eine Aktion gegen zunehmende Unfälle

(SiGe) In der Schweiz stirbt Woche für Woche ein Arbeiter auf irgendeiner Baustelle. Diese traurige Bilanz müsste nicht sein, wenn Bauherren und Bau fachleute in gemeinsamer Verantwortung darauf achten würden, dass erst dann renoviert oder gebaut wird, wenn ein Baugerüst fachmännisch erstellt ist. Hauptursachen der schweren Unfälle auf dem Bau sind nämlich das Abgleiten und Abstürzen. Mehr als jeder hundertste Bauunfall endet dabei tödlich!

Zu Unfällen auf Baustellen und bei Hausrenovierungen kommt es immer wieder, das zeigen die Statistiken der Suva deutlich, weil entsprechende Schutzmassnahmen fehlten oder unzweckmässig angebracht waren. Im Jahresdurchschnitt verzeichnet man 4780 Unfälle, bei denen direkt oder indirekt das Gerüst als «Verursacher» im Spiel war. 18,72 Mio. Fr. beträgt die Schadenssumme. Über die menschliche Tragik schweigt die Statistik.

Die beste Absturzsicherung ist nach wie vor ein fachgerecht erstelltes Aussengerüst. Dabei muss das Gerüst wenigstens einen Meter über die höchsten Arbeitsplätze hinausragen.

Dass es trotz diesem Wissen in jüngster

Zeit immer öfter zu Unfällen auf Baustellen kommt, hängt damit zusammen, dass viele Schutz einrichtungen auf dem Bau nur kurzfristig notwendig sind; un-

Interessanter Brückenbau über die Rhone

(Com.) Im Wallis entsteht momentan die längste Schrägkabelbrücke der Schweiz. Sie gehört zur Autobahn N9, die Sion südlich umfährt, und überquert die Rhone im spitzen Winkel. Insgesamt wird die Chandoline-Brücke

284 m Länge aufweisen. Im Bild erkennt man bereits die zwei charakteristischen Pylonen, an denen an über 58 Schrägkabeln der Brückenträger aufgehängt ist. (Bild: Comet)



gen, sondern auch die EG-Empfehlungen in Sachen Sicherheit fördern, bevor sie zur verbindlichen Vorschrift erklärt werden. Diese sehen vor, dass Baugerüste dem jeweiligen Arbeitsfortschritt auf der Baustelle angepasst und, wo möglich, mit dem Bauwerk hochgezogen werden. Ferner werden EG-Richtlinien-konforme Gerüste nicht nur ein

Geländer auf Hand- und ein Bordbrett auf Fusshöhe, sondern überdies ein Zwischenbrett auf Kniehöhe benötigen. Und schliesslich empfehlen die EG-Sicherheitsexperten Bauunternehmern und Gerüstbauern, ihr Gerüstmaterial periodisch auf die Tragsicherheit zu testen.

Komfortabel wohnen - in einer alten Fabrik

(pd) Vielerorts werden heute alte Fabrikgebäude zum Wohnen «entdeckt» und entsprechend umgebaut. Es gibt wenig Wohnadressen in City-Nähe, die mit dem Standort verwaister Fabrikanlagen konkurrieren können. Was Jungunternehmer vor vielen Jahren am Stadtrand erbauten, ist im Zuge der Stadterweiterung immer mehr ins Zentrum gerückt. Bei einer Fabrikerweiterung gibt dann Platzmangel meistens den Anstoss zur Stilllegung der alten Anlage. Statt niederzureissen, ist es sinnvoller, diese Gebäude anderweitig zu nutzen, zum Beispiel zum Wohnen.

Alte Textilfabrik in Winterthur

Beispiele dafür gibt es auch bei uns in der Schweiz. So findet man in Winterthur 32 komfortable Wohnungen in den ehemaligen Fertigungsgebäuden der Textilfabrik Naegeli. Dabei unterscheiden sich die hier eingerichteten Wohnungen in keiner Weise vom übrigen Wohnungsangebot am Ort - es sei

denn durch mehr Platz, mehr Ruhe, zentrale Lage und vorteilhaften Mietzins.

Renovationen dieser Art werden bevorzugt in Trockenbautechnik durchgeführt - nicht zuletzt aufgrund der besonderen Wirtschaftlichkeit der Trockenbauweise und damit günstigen Kosten-Leistungs-Verhältnis. Die Technik bietet ausserdem optimale Möglichkeiten zur nachträglichen Wärme- und Schalldämmung, zur Bekleidung von Decken, beim Einbringen von Installationen aller Art und vor allem bei der Grundrisseinteilung.

Ein Fabrikgebäude besteht in der Regel aus Produktionshallen. Das grosszügige Flächenangebot bietet auch Platz für soziale Einrichtungen, z.B. Kindergarten, Gemeinschaftsräume, Spielfläure u.ä. - und so für die Bewohner die Chance zu gemeinsamem Wohnen und Zusammenleben. Hier finden kreative Architekten ein reiches Betätigungsfeld, auch bei der Schaffung von Ver-

len auf 2,60 m reduziert. Den oberen Abschluss bilden dabei abgehängte Schalldämmdecken.

Stuttgarter Nudelfabrik für Individualisten

In der ehemaligen Nudelfabrik Stuttgart-Rohracker gleicht dagegen keine der 22 Wohnungen einer anderen. Bei der Umbauplanung konnte jeder der künftigen Bewohner eigene Bedürfnisse und eigene Gestaltungsvorstellungen einbringen. In zwei Fällen wurde dabei die Weitläufigkeit und der optische Eindruck der alten Fabrikräume erhalten. Bei anderen Wohnungen ergibt die Einbeziehung mehrerer Geschossebenen ein interessantes Raumgefüge und einen Maisonette-Charakter. So ergaben sich originelle Wohnlösungen zu Kosten, die (so der Architekt) erstaunlich günstig sind.

Kein Wunder, dass die Idee, ehemalige Fabrikgebäude als Wohnraum zu nutzen, mehr und mehr Schule macht. bindungszonen, Terrassen, Freisitzen oder Innenhöfen.

Jeder Bewohner besitzt seine eigenen «vier Wände» mit einer Tür, die er zumachen kann. Entsprechend wurde die Hallenstruktur in Winterthur nach einem fixen Raumnutzungsplan eingeteilt, der sich nahezu identisch durch das gesamte Gebäude und über alle Geschosse zieht. Jede der 32 Wohnungen ist in Metallständerkonstruktion als Haus-im-Haus ausgebaut. Auf diese Weise wurden auch die 4 m hohen Hal-



Gute Wohnadresse in Winterthur: Die ehemalige Textilfabrik nach dem Umbau in ein Appartementhaus



Die Maisonette-Wohnung im Dachgeschoss einer alten Stuttgarter Nudelfabrik (Bilder: Knauf Systems)