

WAS LANGE WÄHRT, WIRD ENDLICH GUT



Foto: SB

1939 wurde der Vogelsang gebaut. Er war die erste Siedlung der Wohnbaugenossenschaft GWG. Der Weg zum Ersatzneubau war lange und gut: Der Stadtrat, der Gemeinderat und die Winterthurer Stimmbevölkerung unterstützten das Vorhaben.

Seit vier Jahren entwickeln wir gemeinsam mit dem Architekturbüro Knapkiewicz & Fickert und weiteren Planungsteams das Bauprojekt weiter. Wir überlegen uns alles gut. Die Wohnungen sollen praktisch und gemütlich sein, so dass alle gerne im Vogelsang zuhause sind: Die ersten Bewohnerinnen und Bewohner, die 2021 einziehen, aber auch die, die in 20, 30 oder 50 Jahren in diesen Häusern wohnen. Diese Woche fand die 47. Baukommissionssitzung statt. Wir haben besprochen, wo in den Küchen die Steckdosen sein sollen und wie die Treppenhäuser optimiert werden können.

Unterdessen wird die Baugrube im Vogelsang grösser und grösser und die ersten Erdwärmesonden werden gebohrt. Gesamthaft werden es 10 km Sonden sein. Wir freuen uns, wenn das, was bisher nur auf Papier zu sehen war, tatsächlich gebaut wird. Wir alle arbeiten intensiv an diesem Projekt – die einen auf der Baustelle, die anderen im Büro. Da ist es Zeit für eine gemeinsame Pause: Am 16. April bei einem Znüni auf der Baustelle. Wir laden Sie dazu herzlich ein.

Giuseppe «Pino» Venturini, Projektverantwortlicher Bauherr GWG

NEUES VON DER BAUSTELLE



Die steilen Baugrubenböschungen werden mit sogenannten «Nagelwänden» gesichert. Foto: MR

Die Vogelsang-Siedlung wird so gebaut, dass sie zur Strassenseite hin ebenerdig sein wird. Allerdings liegt die Siedlung an einem Hang. Zwischen dem Püntenweg und der Unteren Vogelsangstrasse gibt es daher mit dem Aushub einen grossen Höhenunterschied zu überwinden. Damit der Hang stabil bleibt und die Böschungen wenig Platz beanspruchen, werden diese durch eine Nagelwand befestigt. Dabei wird die Böschung mit einem armierten Spritzbeton bedeckt und mit vielen meterlangen Nägeln, sogenannten temporären Anker, in den Baugrund verankert. Mit dieser Spezialarbeit wurde die Firma Greuter AG als Subunternehmen der Firmen KIBAG und Toggenburger beauftragt.



Wo heute noch Bagger die Baugrube ausheben, stehen später einmal die 18 Velohallen und die Tiefgarage. Die steile Böschung ist bereits abgesichert. Fotos: MR

KUBIKMETER UM KUBIKMETER

NOCH WÄHREND DER ALTE VOGELSANG ABGEBROCHEN WURDE, HABEN DIE AUSHUBARBEITEN BEGONNEN. ALS ARBEITSGEMEINSCHAFT (ARGE) ARBEITEN DIE FIRMEN TOGGENBURGER AG UND KIBAG AG DARAN, DEN BAUSCHUTT UND DAS AUSHUBMATERIAL ZU ENTFERNEN UND DIE BAUSTELLE AN DER VOGELSANGSTRASSE FÜR DIE KOMMENDEN ARBEITEN STARTKLAR ZU MACHEN.

«Es ist nicht alltäglich, dass wir eine so grosse Menge Aushubmaterial in so kurzer Zeit wegbringen müssen», sagt Manuel Stempin, Bauführer von Toggenburger und zuständig für die finanzielle Führung der Baustelle. Logistisch erschwert wird die Mammutaufgabe durch die angrenzende Hauptstrasse und die engen Platzverhältnisse auf der Baustelle.

PLANUNG IST UNVERZICHTBAR

Gesamthaft werden 80 000 Kubikmeter Aushubmaterial vom Vogelsang weg befördert. «Die oberste Schicht, worin sich der Humus befindet, wird im Vogelsang wiederverwendet», sagt Marc Gysel, Polier von der Firma Toggenburger. Zusammen mit dem Polier Demetrio Fusco von der Firma KIBAG koordiniert er die Abläufe im Vogelsang. Der grösste Teil des restlichen Materials kommt weg. Je nachdem, wie es zusammengesetzt ist, wird es in die entsprechende Deponie gebracht. Jeweils bis 14 Uhr des Vortages muss die Leitstelle die Ladungen bei den Deponien anmelden. Die Mengen sind begrenzt.

MAN WEISS NIE

«Wir wühlen gerne im Dreck», sagt Marc Gysel. Im Hochbau sei alles planbar, im Tiefbau komme es oft zu Unvorhergesehenem. «Das ist viel spannender», fügt Manuel Stempin hinzu. Der Aushub ist fertig, wenn das Loch sauber ausgehoben ist und auf dem Boden eine etwa zehn Zentimeter dicke Magerbetonschicht liegt. Die Betonschicht ist nicht nur der Sauberkeit wegen notwendig, sondern auch, damit die Markierungen im Aushub sichtbar bleiben.



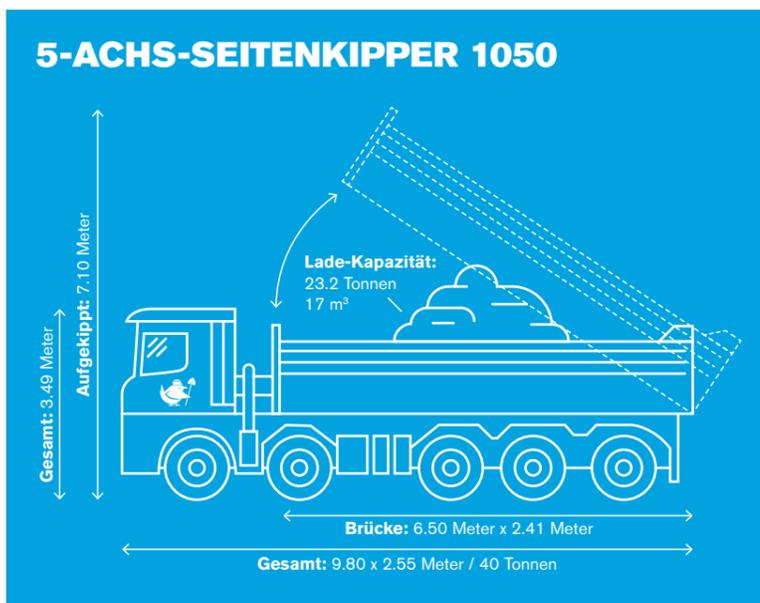
Das Aushubmaterial wird sauber getrennt. Ein Teil davon wird im Vogelsang wiederverwendet, der Rest landet auf Deponien.

MODERNE AUSHUBARBEIT

Fünf der zwölf grossen Aushubbagger von der Firma Toggenburger sind mit GPS ausgerüstet. Der Baumaschinenführer sieht auf einem kleinen Bildschirm exakt, in welchem Winkel er wie tief graben muss. Messungen von Höhenunterschieden mit einem Nivelliergerät sind nicht mehr nötig. Das streicht Arbeitsplätze – gleicht sich aber woanders wieder aus: «Dafür braucht es heute mehr Bauleute im Rückbau, um alle Materialien zu sortieren und wegzubringen», sagt Manuel Stempin. Und nicht nur da: Auch in der Entwicklung und Herstellung dieser neuen Technologie gibt es neue Arbeitsplätze.



Diese Laderaupe lässt sich auch auf unebenem Gelände, wie hier bei der Vogelsang-Baustelle, einfach bewegen.



EINMAL ZUR DEPONIE SCHWANENTAL UND ZURÜCK



Fast wie am Fließband kommen die Lastwagen angefahren. Insgesamt transportieren sie 80 000 Kubikmeter Aushubmaterial weg vom Vogelsang. Das sind pro Tag 120 volle Lastwagenmulden. Foto: MR



Immer runter mit dem Schutt – denn was trotz Entladungsmanöver nicht von alleine fällt, muss von Hand gereinigt werden. Foto: LZ

1500 KUBIKMETER AUSHUBMATERIAL WERDEN TÄGLICH VOM VOGELSANG ABTRANSPORTIERT. GUSTI MEILE IST EINER DER LKW-FAHRER, DIE MIT DEM MATERIAL IN DIE DEPONIE FAHREN. WIR HABEN IHN AUF EINER FAHRT BEGLEITET.

Um 14.15 Uhr ist der dreiseitige Muldenkipper geladen und wir steigen ein. Gusti Meile lenkt seinen Fünffachser routiniert Richtung Kleinandelfingen. Er entscheidet sich für diesen Weg, obwohl er etwas länger ist. «Dafür geht es gerade-

aus», sagt er und meint damit: So kann er Treibstoff sparen. Umweltschutz ist ein grosses Thema. Jeder Chauffeur erhält regelmässig eine Bewertung über seinen Fahrstil, wobei eine bestimmte Punktezahl erreicht werden sollte. Ökologisches Fahren ist Teil der Beurteilung.

VORAUSSCHAUEND

Seit 30 Jahren arbeitet Gusti Meile als LKW-Fahrer bei der Toggenburger AG. Wenn er den mächtigen Kipper fährt, ist er immer einen Schritt voraus. Er weiss, dass er in 400 Meter abbiegen muss und nimmt seinem Mercedes Benz bereits jetzt das Tempo weg. «Es dauert, bis 40 Tonnen abgebremst sind, damit wir um die Kurve kommen.» Er kennt die Strecke zur Deponie Schwanental in- und auswendig.

Schwanental ist eine Inertstoffdeponie, also eine Deponie, wohin man verschmutztes – in der Fachsprache kontaminiertes – Aushubmaterial bringen darf. 45 Minuten später sind wir dort. Gusti Meile lenkt seinen LKW auf die Waage und notiert alles auf dem Lieferschein. «Der Schreibaufwand in meinem Beruf hat zugenommen.» Dafür weiss die Leitstelle jederzeit, wo die LKW sind und welche Ladung von wo nach wo gefahren wurde. Das ist auch eine Absicherung für die Fahrerinnen und Fahrer.

Die Entladung per Knopfdruck geht schnell und wir sind inert kürzester Zeit 24 Tonnen leichter. Der ausgekippte Haufen sieht mickrig aus. Aber das liegt vermutlich daran, dass

um uns herum riesige Haufen Aushubmaterial liegen. Gusti Meile steigt nicht immer aus. Aber seit er einen Kipper hat, bei dem die Mulde auf drei Seiten geleert werden kann, wird er beansprucht. «Es klebt viel mehr Dreck in den Ecken, den ich mühsam herauskratzen muss.» Die Fahrer und Fahrerinnen reinigen ihre Fahrzeuge selbst. Wäre jetzt nicht kurz vor Feierabend, würde er noch auf eine andere Baustelle fahren und Material aufladen. Leerfahrten werden möglichst vermieden. Und dann wäre es je nach Ladung umso wichtiger, dass der Muldenbehälter sauber ist.

FUSSBAD FÜR 530 PS

Wir rollen langsam von der Deponie hinunter und durchfahren eine Vertiefung, die mit Wasser gefüllt ist, damit nicht der ganze Schmutz auf der Strasse landet. Erneut stehen wir auf die Waage, um uns auszuchecken. Zurück fahren wir über die Autobahn. Gusti Meile vermisst seinen handgeschalteten LKW. «Besonders nach einer Ausfahrt beschleunigen die neuen Fahrzeuge oft zu langsam.» Heute sind die meisten Fahrzeuge Automaten. Nach wie vor kann man aber manuell eingreifen, und das muss Gusti Meile während der Fahrt auch oft tun. Um 15.55 Uhr sind wir wieder zurück im Vogelsang und Gusti Meile kann in sein verdientes Wochenende. Schliesslich startete er heute seine erste Tour schon um 6 Uhr morgens. 

NÄCHSTE TERMINE



16. APRIL 2019 BAUSTELLENZNÜNI

Nicht verpassen: Am Dienstag, 16. April, um 9 Uhr kommt das GWG-Team mit einem Znüni für alle auf die Baustelle. Wir freuen uns darauf, Sie kennenzulernen!

12. JUNI 2019 GRUNDSTEINLEGUNG

Am Mittwoch, 12. Juni 2019, findet auf der Baustelle die Grundsteinlegung statt.

IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN

GWG
Gemeinnützige Wohnbaugenossenschaft Winterthur
052 245 13 60
www.gwg.ch, www.vogelsang-winterthur.ch

REDAKTION

Lena Zumsteg
Anne Boekhout

GESTALTUNG

Fabian Buser

PAPIER

Refutura

FOTOGRAFIE

Simon Brühlmann (SB)
Demetrio Fusco (DF)
Markus Ritzmann (MR)
Lena Zumsteg (LZ)

AUFLAGE

200 Exemplare



Dieser Kran ist zwar klein. Doch auch er braucht Strom zum Bauen. Dieser stammt von der provisorischen Stromverteilung. Foto: DF

DER ERSTE KRAN IST IM EINSATZ

Damit die Bauarbeiten richtig beginnen können, braucht es Strom. Viel Strom. Üblicherweise wird der Strom für die Baustelle von einer provisorischen Stromverteilung bezogen. Im Vogelsang konnte die GWG dem Wunsch von Stadtwerk Winterthur nachkommen und in der neuen Siedlung einen Untergeschossraum für die Installation einer Trafo-Station zur Verfügung stellen. Der erste Kran ist nun im Einsatz, um den Raum und die Trafostation zu bauen. Ab September 2019 stammt dann der komplette Baustrom aus der fertig installierten Trafostation. 