

HOLZBAUER

FOKUS

Hüttengeschichten

Christian Egli sorgt für Aufbruchstimmung in der Mottahütte **SEITE 7**

ZWINGLIPASSHÜTTE

Glück im Unglück

SEITE 13

BERGHÜTTE AUF REISEN

Von der Schweiz nach Georgien

SEITE 19

BLOCKBAUZIMMEREI

Mit der Breitaxt zum Blockhaus

SEITE 23

WWW.WIRHOLZBAUER.CH

holzbauschweiz

HIER MACHT HOLZ DAS RENNEN

Es war eine «Leistungsschau der E-Mobilität» und ein Volksfest für die Zürcher. So urteilte die «Neue Zürcher Zeitung» nach dem ersten Julius Bär Zürich E-Prix. Das Rennen war eingebettet in eine Infrastruktur aus Holz, die wie die Szene der E-Mobilität auf Nachhaltigkeit setzt. Aber nicht nur deshalb machte der Holzbau am Zürcher Seeufer das Rennen. TEXT SANDRA DEPNER | PLAN UND FOTOS SWISS E-PRIX OPERATIONS AG, SANDRA DEPNER



Die Boxengasse (links) erstreckt sich über die ganze Länge des Hafens Enge. Über den zehn Teamgaragen befindet sich die Tribüne für 1000 Zuschauer.

Der erste Zürich E-Prix am 10. Juni 2018 war gleichzeitig auch die erste Austragung der weltweit erfolgreichen elektrischen Rennserie «FIA Formel-E-Meisterschaft» auf Schweizer Boden. Zwanzig Elektroboliden heizten mit bis zu 220 km/h auf der knapp 2,5 Kilometer langen Rennstrecke um die Kurven. Für viele der Zuschauer muss es das erste Mal gewesen sein, dass sie überhaupt einen Rennzirkus in der Schweiz erlebten. Mit dem Zürich E-Prix 2018 fand nämlich erstmalig nach mehr als 60 Jahren wieder ein Rundstreckenrennen in der Schweiz statt. Erst 2016 lockerte der Bundesrat das Verbot von Rundstreckenrennen. Dieses geht auf den tragischen Unfall

beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans im Jahr 1955 zurück, bei dem 83 Zuschauer getötet wurden.

Bereits im Vorfeld rechnete der Veranstalter Pascal Derron von Swiss E-Prix Operations AG mit einem grossen Andrang am Renntag. Er sollte Recht behalten: Geschätzt 160000 Besucher sollen sich auf dem Rennsportgelände «Allianz E-Village» am Zürcher Mythenquai getummelt haben. Wer nicht vor Ort war, konnte das Rennen live im Fernsehen oder Internet verfolgen.

Mit dem Entscheid vom 5. Oktober 2017 ermöglichte der Zürcher Stadtrat die Durchführung des Zürich E-Prix. Derron ist nicht nur der Veranstalter. Er

ist auch Holzbauingenieur und profitiert heute von der Erfahrung, die er zuvor in der Geschäftsleitung des Thurgauer Messe- und Eventbauers Nüssli gesammelt hatte. Beim Zürich E-Prix tritt Derron zudem in die Rolle des Architekten und Planers. Geht es nach ihm, soll die Formel-E ab sofort jährlich in der Schweiz stattfinden.

Holz-, Stahl-, Zelt- oder Gerüstbau?

Aus Sicht des Holzbaus sind drei der temporären Baumassnahmen von Interesse (siehe Plan): die Hospitality-Einheit «Fly-Over Bridge», die Boxengasse mit Hospitality namens «Poleposition Lounge» und

eine weitere Hospitality-Einheit namens «E-Cube». Dass diese schliesslich aus Fichte und Tanne gebaut wurden, stand nicht von Anfang an fest. Sicher war, dass ein Beherbergungskonzept für total 1800 Menschen geschaffen werden sollte, idealerweise dreistöckig. Die Materialwahl war folglich offen. Somit gingen Stahlbau, Gerüstbau, Zeltbau und Holzbau beim ersten Julius Bär Zürich E-Prix ins Rennen. Sie mussten sich hinsichtlich der Kriterien Kosten, Geschwindigkeit, Komplexität und Effizienz messen. Holz setzte sich in allen Belangen durch und bescherte zwei Schweizer Holzbauunternehmen den Auftrag: Die Blumer-Lehmann AG aus Gossau (SG) produzierte alle Elemente und führte den E-Cube sowie die Boxengasse (Poleposition Lounge) aus, die Haudenschild AG aus Niederbipp (BE) montierte die kleinere Einheit Fly-Over Bridge.

Die Infrastruktur rund um die Formel-E sollte CO₂-neutral und gleichzeitig qualitativ hochwertig realisiert werden. Schnelligkeit war ebenso entscheidend – sowohl in der Produktion als auch in der Aufrichte. Zwischen Projektstart und Montage lagen nur zwei Monate. Die beschränkten Platzver-

hältnisse im städtischen Umfeld erforderten einen hohen Vorfertigungsgrad. Statikberechnung, Logistik und Montageplanung sowie Materialbeschaffung – alle Abklärungen mussten nahezu zeitgleich erfolgen. Mit fünf Wochen war die Produktion der Boxengasse veranschlagt. Für die anderen Bauten stand noch weniger Zeit zur Verfügung: vier Wochen für den knapp 17 Meter hohen E-Cube und drei Wochen für die Produktion der Elemente der kleineren «Fly-Over Bridge». Auf der Baustelle arbeiteten die Monteure unter enormem Zeitdruck, Auf- und Abbau erfolgte nach einem genauen Zeitplan, der über 50 Lastwagen koordinierte. Innerhalb von acht Tagen musste die Montage des E-Cube über die Bühne gehen, drei Tage waren für die Boxengasse und zwei Tage für die Montage der «Fly-Over Bridge» veranschlagt.

Busse und Autos erschweren die Montage

Für die kompletten Aufbauarbeiten am Mythenquai waren rund zwei Wochen veranschlagt. Das Projekt stellte die Planung und Logistik der Holzbauunternehmen vor besondere Herausforderungen. Die meiste Zeit wurde im laufenden Be-



Blick von unten auf den Treppenzugang zur Hospitality-Einheit «Fly-Over Bridge».

ABB FIA FORMEL-E-CHAMPIONSHIP

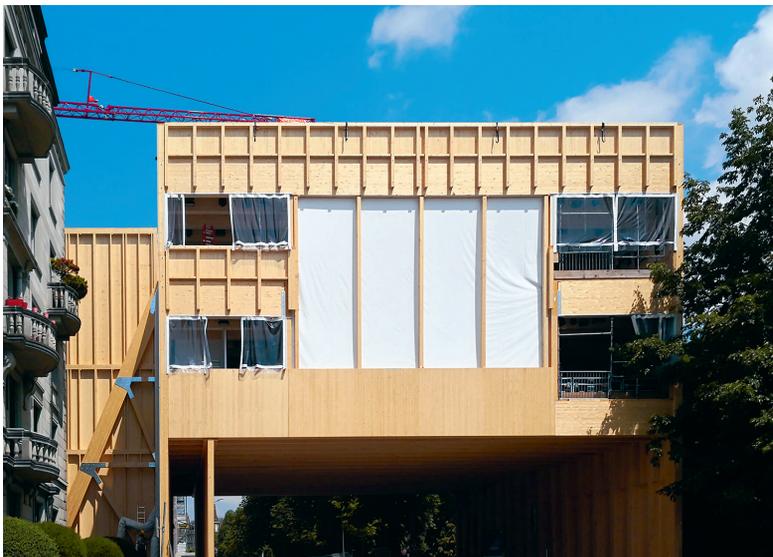
Die ABB FIA Formel-E-Championship ist eine Strassenrennserie für Elektrofahrzeuge und die weltweit erste internationale Motorsportkategorie für Einsitzer mit vollelektrischem Antrieb. Die Formel E bietet elektrisierende Kopfan-Kopf-Rennen in den bedeutendsten Städten der Welt vor den einzigartigen Stadtbildern von New York, Hongkong, Paris, Rom und Zürich. zuerichprix.ch



Drei der temporären Baumassnahmen wurden in Holz realisiert: (A) die Hospitality-Einheit «Fly-Over Bridge», (B) die Boxengasse «Poleposition Lounge» sowie (C) die grössere Hospitality-Einheit an der Startlinie «E-Cube». Die 2,5 Kilometer lange Rundstrecke beginnt beim Hafen Enge am Zürichsee, führt durch Zürichs Banken- und Nobelquartier bevor es nach einer scharfen Linkskurve wieder zurück zum See geht.



Für die Montage der Fly-Over Bridge waren zwei Tage geplant.



Acht Tage waren für die Montage des knapp 16 Meter hohen E-Cube vorgesehen. Von hier aus konnten die Gäste direkt auf die unter ihnen liegende Startlinie blicken.

trieb gebaut. Erst 48 Stunden vor dem Startschuss wurden die Strassen der geplanten Rennstrecke gesperrt. Das heisst, dass bis dahin bei normalem Strassenverkehr, während Busse und Autos die Baustelle passierten, montiert wurde. Das Arbeiten unter diesen Bedingungen beeinträchtigte das Materiallager, den Montagezeitraum und die Nutzungen der vier Kräne, die zum Teil gleichzeitig rotierten. Auch beim Abbau musste alles schnell gehen. Noch am selben Abend nach dem Rennen wurde mit dem Abbau der Installationen begonnen – nach Derrons Rechnung ging dieser um die 30 Prozent schneller vonstatten als der Aufbau.

2019 soll der Holzbau wieder zum Einsatz kommen

Mit mehreren Hundert Kubikmetern Holz kam im Rahmen der Infrastruktur ein nachhaltiger Baustoff bei der Formel-E in Zürich zum Einsatz. Einmalig für den Rennsport. Bei einem Mal soll es für Veranstalter Derron nicht bleiben. Er will auch wieder 2019 die Rennbolide in der Schweiz sehen – begleitet von den selben Holzbauten, die dann wiederaufgebaut werden. Und vielleicht schafft es dann Daniel Buemi auf das Siebertreppchen. Der Schweizer Rennfahrer musste sich beim Zürich E-Prix 2018 mit dem fünften Platz zufriedengeben. Das Rennen machte der Brasilianer Lucas di Grassi. ■

**blumer-lehmann.ch,
haudenschild.ch**

TEMPORÄRE INFRASTRUKTUR FÜR DEN ZÜRICH E-PRIX 2018

Projekt: Boxengasse mit Zuschauertribüne, Startgebäude «E-Cube» und Hospitality-Brücke «Fly-Over Bridge»

Bauherrschaft: Swiss E-Prix Operations AG, Frauenfeld (TG)

Architektur, Ingenieurleistung, Projekt- und Bauleitung: Pascal Derron

Holzbau: Blumer-Lehmann AG, Gossau (SG); Haudenschild AG, Niederbipp (BE)

Verwendetes Holz:

Startgebäude E-Cube: 50 m³ Ständerholz, 408 m³ Brettschichtholz, 113 m³ Brettsperrholzplatten, 55 m³ Dreischichtplatten

Catering-Gebäude: 2 m³ Ständerholz, 60,5 m³ Brettschichtholz, 15 m³ CLT-Platten, 18,5 m³ Dreischichtplatten

Boxengasse: 94 m³ Ständerholz, 486 m³ Brettschichtholz, 171 m³ Brettsperrholzplatten

Fly-Over Bridge: 180 m³ Brettschichtholz, 8 m³ Dreischichtplatten