

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 114 (1996)  
**Heft:** 18

## 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:** 01.04.2025

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

# Zuschriften

## Papierqualität

### Zum «Standpunkt» im SI+A 5, 25. 1. 1996, und den darauffolgenden Zuschriften

Einverstanden mit den Grundsätzen und Zielen von QM - der verantwortungsbewusste Ingenieur befolgt diese ja seit Jahrzehnten. Warum aber soll QM nun plötzlich mittels Handbüchern und Zertifikaten quasi institutionell reguliert werden?

Ich will hier nicht auf Sinn oder Unsinn dieses Unterfangens eingehen, aber: Warum kann man die Regulierung von Qualität nicht dem freien Markt überlassen? Wer Qualitätsarbeit liefert, erhält wieder Aufträge - einfacher und effizienter geht es nicht. Zudem würde dies eine längst fällige, qualitätsorientierte Strukturereinigung begünstigen, welche zur Korrektur des heutigen Ingenieur-Images unabdingbar ist.

Dies bedingt natürlich, dass Entscheidungsträger die Bereitschaft aufbringen, sich zu exponieren; darum haben Sie wahrscheinlich recht, wenn Sie meinen Vorschlag als etwas naiv abqualifizieren.

Was aber geschieht, wenn alle einmal ein Zertifikat haben? Sinkt dessen Wert dann auf das Niveau eines ETH-Diploms oder einer SIA-Mitgliedschaft und entpuppt sich wirklich als Papiertiger?

Dr. *Thomas Keller*, Winiger, Kränzlin &

## Verdrängungspfähle in wassergesättigtem Seebodenlehm

### Zum Beitrag in SI+A 8, 15. 2. 1996

Nachdem in Grundbaukreisen seit längerer Zeit die Probleme im Zusammenhang mit der Pfahlgründung für die Überbauung «Chimligasse» in Schwerzenbach ZH diskutiert worden waren, gebührt den Verfassern grosse Anerkennung für ihren ausführlichen Bericht.

Ergänzend ist aber auf die Problematik hinzuweisen, die einer Berichterstattung über einen mehr als zehn Jahre zurückliegenden Schadenfall innewohnen muss. Die Schlussfolgerungen (Zusammenfassung) ihres Berichtes enthalten Vorbehalte zum Einsatz der Pfahlprüfung nach der Low-strain-Methode, die nicht berücksichtigen, dass in der Zwischenzeit die Verfahren verbessert wurden und die praktischen Erfahrungen vertieft werden

konnten. Das heute in der Schweiz am häufigsten angewendete Low-strain-Verfahren mit Geräten der holländischen TNO war 1985/86, also im Zeitpunkte des Schadenfalles «Chimligasse» in Schwerzenbach, in der Schweiz noch gar nicht lanciert gewesen!

Es ist zwar unbestritten, dass diejenigen Verfahren zur Pfahlprüfung, die lediglich vom Pfahlkopf her einwirken, immer ein begrenztes Auflösungsvermögen bezüglich allfälliger Fehlstellen aufweisen. Ein Prüfverfahren mit Zugang zum Innern des Pfahlkörpers (z.B. Ultraschall-Durchschallung, evtl. verbunden mit tomografischer Interpretation) wird stets eine detailliertere und vollständigere Informationsausbeute liefern. Zeitlicher Aufwand und Kosten sind aber auch entsprechend höher.

Andererseits konnten seit 1986 mit der Low-strain-Methode auf mehreren Schweizer Baustellen augenfällige Defekte an Ortbeton-Rammpfählen mit nicht durchgehender Schaftarmierung nachgewiesen werden: Es liess sich zeigen, dass oft Brüche direkt unterhalb der Kopfarmierung entstanden waren, wenn die Pfahlköpfe mit schweren Baumaschinen ungewollt seitlich angestossen worden waren. Auch als Folge der Rammung von Nachbarpfählen in (zu) geringer Distanz waren Risse in einzelnen nicht durchgehend armierten Pfählen festgestellt worden, analog zum Beispiel «Chimligasse» Schwerzenbach. Nicht zuletzt konnte dank derartiger Erfahrungen mit der Low-strain-Methode auf entsprechende Probleme bei der Revision der alten SIA-Norm 192/1975 hingewiesen werden. Auf die scheinbare Ersparnis bei unvollständiger Schaftarmierung wird heute wegen der nachgewiesenen Bruchrisiken glücklicherweise mehrheitlich verzichtet, und die Pfahlabstände und die zeitliche Rammfolge werden besser optimiert.

*Erwin Scheller*, Dr. sc. nat. ETH/SIA, Zollikofen

## Wie belastet ein Dienstleistungsunternehmen die Umwelt?

### Zum Beitrag in SIA14, 28. 3. 1996

Einmal mehr hat sich gezeigt, dass der Pendlerverkehr und die Geschäftsreisen in der «Ökobilanz» eines Dienstleistungsunternehmens zu Buche schlagen. Wer also

die «Umweltperformance» optimieren möchte, setzt hier den Hebel an. Leider beinhaltet Autofahren nicht nur die Beförderung von A nach B, sondern all das, was uns die Autowerbung in überspitzter Form vorführt (Prestige, Freiheit, Sicherheit, Anerkennung).

Um solche Emotionen wenigstens im Bereich des Erwerbslebens zu beschränken und auch dem Grundsatz der Kostenwahrheit näherzukommen, sollte eine gerechte Parkplatzbewirtschaftung angestrebt werden (wer benutzt, der zahlt), oder zumindest sollten Mitarbeiter, die keinen Parkplatz beanspruchen, in der gleichen Höhe subventioniert werden.

Ganz allgemein sollte der Mobilitätsanspruch hinterfragt werden. Falls es nämlich gelingt, zu wohnen, wo man arbeitet, entfallen nicht nur die Belastungen für Umwelt und Anwohner, sondern man gewinnt auch Zeit, da sich das langweilige Pendeln erübrigt. Dies ist ein direkter Gewinn an Lebensqualität, der den Nachteil, in einer nicht so attraktiven Wohnumgebung den Feierabend zu verbringen, aufwiegen kann. Neben der gewonnenen Freizeit, in der sich womöglich zusätzlich Geld verdienen liesse, ergibt sich ein weiterer, rein monetärer Vorteil: nämlich, kein Auto besitzen zu müssen.

*Martin Grueber-Wang*, Ing. ETH/SIA, Zürich

## Ergebnis der Urabstimmung

### Zum Kommentar von Hans-H. Gasser, SI+A 15, 4. 4. 96

Urabstimmung? Schnell erledigt! Das Resultat sei klar: «...ein Viertel der Vereinsmitglieder, der in diesem Falle mit der Politik der Vereinsleitung nicht einverstanden ist, ist eine ernstzunehmende Minderheit.» So und nicht anders interpretiert unser Präsident Dr. Hans-H. Gasser frei das Abstimmungsresultat..., nachzulesen im SI+A 15/96, Seite 56 unten, mit dem äusserst knappen (0,4%igen) und zufälligen Unterschied von 22 Stimmen zugunsten des Ja.

Es zeigt einmal mehr die Insistenz der Vereinsleitung auf, den SIA-Mitgliedern beruhigend zuzu- (und einzu-)reden, dass die eingeschlagene Geschäftspolitik des CC, auch dank der grossen Stimmbeteiligung, «...denn sie zeigt das Interesse unserer Mitglieder an der Politik des Vereins und die Sorge um das Ansehen unserer Berufe auf», eben doch die richtige sei.

Vogel-Strauss-Politik? Oder, schlimmer noch: gravierendes Unverständnis?!

Dem gewieften Leser (und engagierten SIA-Mitglied) ist sicher aufgefallen, dass:

1. 50% (5601 von 11588) gestimmt haben
2. davon 25,2% (2811) mit Ja  
24,8% (2789) mit Nein

Das heisst halb-halb, mit einem Unterschied von 22 Stimmen «zugunsten» der SIA-Politik. Zweiundzwanzig von total 11588 Stimmberechtigten, das sind nach Adam Riese 0,2% (!), die über die Weiterführung der Central-Comité-Politik entscheiden sollen?

Klar? Denn im selben Sinn wie der Präsident kann man das Abstimmungsergebnis auch folgendermassen interpretieren: Die Hälfte der SIA-Mitglieder (50% Abstinenz) interessiert sich nicht für die SIA-Politik. Die andere Hälfte ist zweigeteilt: 25% Ja, 25% Nein (auf 22 Stimmen genau!) Somit ergibt die Rechnung folgendes Bild:

50% Uninteressierte  
+25% Oppositionelle  
=75% im Total Uneinverständene und Nicht-Unterstützer der aktuellen SIA-Politik! Klar?

Das Central-Comité täte gut daran, diese Rechnung auch in seine Standortbestimmung aufzunehmen! 22 (Zweiundzwanzig!) Stimmen entscheiden über die berufliche und kommerzielle Zukunft von SIA-Mitgliedern, deren Existenz der Freiberuflichkeit verpflichtet ist und von deren Zukunft Tausende weitere, im Angestelltenverhältnis wirkende Mitarbeiter (SIA und andere) abhängig sind!

Es waren ganz sicher nicht hauptsächlich in diesen Kategorien angesiedelte SIA-Mitglieder, welche zur «Mehrheit» der Ja-Stimmen führten. Was sagt (und propagiert immer wieder!) das Central-Comité? Die Zeiten haben sich geändert, Anpassungen sind nötig ... besser vor als nachher... Doch: Anpassungen an was? an wen? Änderungen wofür? für wen?

Das Central-Comité ist jetzt gefordert einzusehen, dass der von ihm eingeschlagene Weg unbegehrbar ist. Es muss sich total regenerieren. Allzusehr werden eingefahrene, ins Abseits führende Spuren immer noch über «im vertiefenden Gespräch korrigierbare Ortsbestimmungen» als Hoffnungsträger vorgespiegelt ... damit ist es vorbei. Was wir SIA-Mitglieder brauchen, ist entweder eine neue Solidarität unter uns (was in Anbetracht der verschiedenen, ja meist gegensätzlichen Interessen jetzt fast unmöglich scheint) oder, als rettende (?) Alternative, eine Reorganisation des Vereins entsprechend der immer mehr auseinanderstrebenden Bedürfnisse für SIA-«vereinte»-Berufsparten und -Interessen!

Standortbestimmung «now»! Eines müsste das CC doch wohl gemerkt haben: Teil-Entscheidung in wichtigen Anliegen wie Art. 6, LM 95, QS usw., usw. ohne offene Mitbeteiligung der Interessengruppen kann (und wird!) die Vereinsleitung nicht mehr durchzwingen können.

Der erste Schritt zur Erkenntnis ist die Annullierung des «Mehrheitsentscheides» für Art. 6! Allzu viele Illegalitäten des SIA (!) haben das extrem schwache «Mehrheits-Resultat» unstatthaft beeinflusst, die

Inkraftsetzung des Art. 6 ist unhaltbar. Der nächste Schritt: Offenheit, Klarheit, Mut zum Risiko ... SIA-intern und (vor allem) gegenüber der momentanen Deregulation fast aller qualitativen Werte unserer kreativen Berufe!

Wir erwarten jetzt vom CC eine eindeutige Haltung im Sinne der Interessen der «anderen Hälfte» seiner Mitglieder!  
*Rodolphe Luscher*, Architekt SIA/BSA, Lausanne

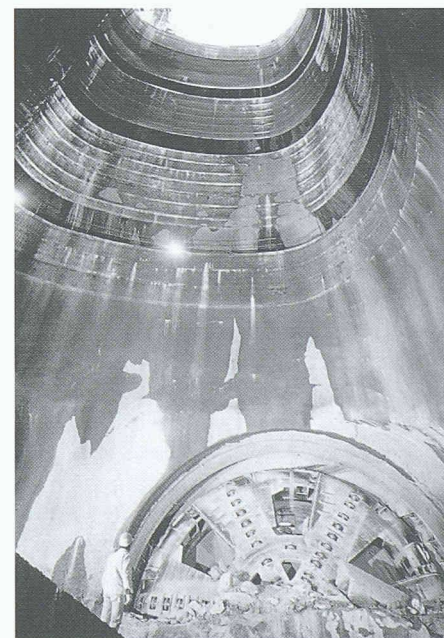
## Tagungsberichte

### Tunnelbautagung 1996

Mehr als fünfhundert Teilnehmer aus verschiedenen Ländern fanden sich am 3. Europäischen Symposium für Tunnelbau vom 21. und 22. März in Bern ein, um den Vorträgen über verschiedene Ausbrucharten, Sicherheitsaspekte oder Injektionssysteme zu folgen. Die Firma Sika AG hatte die Tagung initiiert und organisiert, um die Problematik des Tunnelbaus mit Hinblick auf die Alpen transversalen zu thematisieren. Besonderes Augenmerk sollte dem hohen Kosten- und Zeitdruck sowie den geologisch schwierigen Randbedingungen der neuen Bauvorhaben geschenkt werden. Aus Gründen persönlicher Abwesenheit am ersten Tagungstag wird auf die unten erwähnte Broschüre verwiesen.

Am zweiten Tag konnten vier verschiedene Objekte besichtigt werden, die alle den Tunnelbau und die damit verbundenen Probleme aufzeigen. Es liess sich zwischen einem Sondierstollen für die Neat, zwei Strassentunnels im Zuge der N1 zwischen Murten und Yverdon und einem Tunnel für die Bahn 2000 wählen. Das gewählte Besichtigungsobjekt, der Tunnel bei Pomy, beginnt südlich Yverdon und führt durch teilweise stark sulfathaltiges Gestein in einer grossen Kurve und einer Steigung von 2,6% auf ein Plateau. Er wird mit einer Tunnelbohrmaschine (TBM) mit einem Durchmesser von 11,7 m in der Tübbingbauweise erstellt. Die spezifische Problematik liegt hier vor allem in der Aggressivität des Bergwassers (siehe auch SI+A 44/95), die eine sulfatresistente Rezeptur des Betons für die Tüblings erfordert.

Zum Zeitpunkt der Besichtigung war der Durchstich der ersten Röhre soeben



N1-Strassentunnel Pomy zwischen Yverdon und Murten

erfolgt. Im Bild sind der Lüftungsschacht sowie der schon letztes Jahr erfolgte Durchstich der TBM in die zuvor erstellte Lüftungskaverne zu sehen. Auf der Baustelle konnte man daher vor allem einen Einblick in die Grössenordnung des Bauvorhabens gewinnen und die umfangreichen Sicherungen zur Geländestabilität im Bereich des Tagbauabschnitts am oberen Ende des Tunnels betrachten.

Nach Fertigstellung des verbleibenden Abschnitts von 47km Länge zwischen Murten und Yverdon soll die Autobahn im Jahr 2001 dem Verkehr übergeben werden. Aufgrund der umstrittenen Linienführung entlang des Neuenburgersees entspricht die sich nun in Ausführung befindende Route dem dritten Projekt. Die seit 1962 für die Projektierung der 47 Kilometer auf-

gelaufenen sowie für die Ausführung zu erwartenden Kosten werden zusammen zwei Milliarden Franken betragen. - Eine dreisprachige Broschüre enthält die besprochenen Themen; Kontaktadresse: Sika AG, Tüffenwies, Postfach, 8048 Zürich.

Martin Grether

## Verkehrsmanagement in alpinen Ferienregionen

(pd) Unter dem Patronat des Kantons Graubünden haben die Grischconsulta AG, Unternehmens- und Tourismusberatung, und Hartmann & Sauter, Verkehrsplaner in Chur, am 22. März 1996 in den Parkhotels Flims die 1. Flimsener Verkehrstagung durchgeführt. Der Einladung sind und 70 Teilnehmer aus Politik, Planung und Tourismus gefolgt.

An der Tagung wurde die Studie des Kantons Graubünden über den Tourismus- und Freizeitverkehr erstmals einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Die Referate am Vormittag zeigten zunächst die Ausrichtung der künftigen schweizerischen Verkehrspolitik auf. Prof. Dr. Hermann Knoflacher, Leiter des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an

der Technischen Universität von Wien, wies dann in seinem Referat provokant frisch auf falsche Ansätze in der bisherigen nachfrageorientierten Verkehrspolitik hin.

Für die Probleme mit der stetig wachsenden Mobilität - die in einem anderen Referat als Zeichen des Wohlstandes gewertet wurde -, sei nicht die Anzahl der Fahrzeuge entscheidend, sondern das Angebot an Fahrbahnen. Daher werde der Ausbau der Strassen die Verkehrsprobleme verschärfen und nicht lindern. Im weiteren seien die Verkehrsprobleme nicht auf den Strassen, wo der Verkehr fliesst, sondern an den Ausgangs- und Endpunkten, wo der Verkehr zum Stillstand kommt, anzupacken. Die Lösung der Verkehrsprobleme liege vor allem in Beschränkungen, welche erst das Verkehrsverhalten ändern würden. Die Thesen von Prof. Knoflacher wurden durch die im zweiten Teil der Veranstaltung vorgestellten Verkehrslösungen weitgehend bestätigt:

- Lösungen, die auf Verkehrsbeschränkungen oder Schaffung von Fussgängerzonen im Ortszentrum und grossen Parkflächen ausserhalb des Ortes beruhen, bedürfen mutiger politischer Entscheidungen und Durchsetzungskraft gegen «laute und oft nicht mehrheitliche» Widerstände.
- Der sichtbare Erfolg und die absolute, nachträgliche Akzeptanz bei Bevölke-

rung, Gewerbekreisen und Gästen gibt diesen Lösungen recht.

- Verkehrslösungen dürfen in den meisten Fällen nicht eine kommunale Angelegenheit sein, sondern müssen das gesamte regionale Umfeld einbeziehen.
- Serfaus im Tirol hat mit der unterirdischen Dorfbahn sein Verkehrsmanagement erfolgreich und mit einer in Österreich bisher einmaligen Lösung bewältigt. Die Dorfbahn hat auch zur touristischen Markenbildung von Serfaus beigetragen. Bad Reichenhall und Berchtesgaden in Bayern haben im Stadtkern umfassende verkehrsfreie Zonen und Elektro- und Bio-Diesel-Busse geschaffen und damit das Gesamtverkehrsaufkommen um über 20% reduziert. Im Oberengadin sind Verkehrslösungen mit starker Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs von Bevölkerung und Gästen positiv aufgenommen worden.

Die Organisatoren der 1. Flimsener Verkehrstagung haben weitere Veranstaltungen zum Thema Verkehr in Aussicht gestellt. Die Studie über den Tourismus- und Freizeitverkehr ist erhältlich bei der Kantonsverwaltung, DMZ, Planaterrastrasse 16, 7001 Chur. Die Referatstexte können bei der Grisch Consulta AG, Tel. 081/27 59 49, bezogen werden.

## Zu lesen im «IAS»

Beitrag zum Bauingenieurwesen  
Heft Nr. 5, vom 14. Februar 1996

### Evaluation des ponts existants

*Vers une meilleure connaissance des charges et des sollicitations*

In der Schweiz existieren seit einigen Jahren eine Anzahl von Normen, die moderne Sicherheitskonzepte für neuere Tragstrukturen umfassen. 1994 erschien die SIA-Empfehlung 462, die eine gewisse Lücke schloss für die Beurteilung der Sicherheit bestehender Bauwerke. Der vorliegende Artikel beschreibt neue Messmethoden für bestehende Brücken, die am Institut für Stahlbau ICOM an der ETH Lausanne durchgeführt werden.

Zum Thema ist Mitte März die SIA-Dokumentation D 0129 erschienen: «Erhaltung von Brücken/Aktuelle Forschungsergebnisse».

(«Ingénieurs et architectes suisses» erscheint alle 14 Tage beim gleichen Herausgeber wie SI+A. Einzelhefte, Preis Fr. 8.70, erhältlich bei: Imprimerie Corbaz S.A., 820 Montreux, Telefon 021/963 61 31.)

## Industrie und Wirtschaft

### Hannover Messe: Schweiz mit Beteiligungsrekord

(pd) Ein positives Beispiel für die gegenwärtigen Exportanstrengungen unserer einheimischen Industrie gibt die Hannover Messe 96. Sie zeigt als Welt-Leitveranstaltung der Industrie während 6 Tagen - vom 22. bis 27. April - Technik, Trends und Neuheiten aus aller Welt. Die Schweiz ist nicht nur mit dabei, sondern trumpft regelrecht auf, mit herausragenden Beteiligungen hinsichtlich Ausstellerzahl und Flächenbelegung, mit repräsentativen Vertretungen und vielen Besuchern.

#### 220 Schweizer Aussteller

Das Gesamtbild dieser grossen Verbundveranstaltung einer ganzen Reihe führender Fachmessen ändert sich von Jahr zu Jahr - eine Folge des raschen technologischen Wandels und des teilweise

wechselnden Ausstellungsprogrammes. Dabei sind hinsichtlich der helvetischen Beteiligung die geraden Jahre traditionell besonders stark, weil die im Zweijahresrhythmus stattfindenden Schwerpunktthemen Robotik und Automation, Materialflusstechnik und Logistik sowie Oberflächentechnik bedeutend mehr Aussteller aus der Schweiz nach Hannover locken. Alle bisherigen Beteiligungsrekorde wurden jedoch in diesem Jahr überboten: Mit 220 angemeldeten Ausstellern steht die kleine Schweiz unter 73 teilnehmenden Ländern schon an zweiter Stelle, zusammen mit Grossbritannien nach Italien und noch vor Frankreich, Spanien, USA, Schweden usw.

Rasch zu einer vielbesuchten Attraktion für den Blick in die technologische Zukunft und auch zu einer fast selbstverständlichen Demonstration geworden ist der sogenannte «Technologiestandort Schweiz», ein grosser Gemeinschaftsstand, auf dem auch diesmal zehn in einem

gesamtschweizerischen Wettbewerb erkorene Projekte mit guten Aussichten auf eine industrielle Realisierung vorgestellt werden. Dem Besucher fallen aber auch die vier Gemeinschaftsstände der OSEC (Schweizerische Zentrale für Handelsförderung/Unternehmensstandort Schweiz) auf.

Interessant für Schweizer Besucher und Aussteller ist auch das neu geschaffene «Internationale Wirtschaftsforum», das Partner zusammenführen soll, welche am weltweiten Handel, an Kooperationen und Kontakten und an neuen Märkten interessiert sind. Kompetente Institutionen aus fast allen Wirtschaftsräumen bieten ein breites Spektrum an Entscheidungshilfen zur Konkretisierung von Investitions- und Kooperationsvorhaben: Markterkundungen, Handlungsempfehlungen und Aussenhandlungsstrategien sowie die Vermittlung von Geschäftspartnern.

## Dampflok wieder in Serie gebaut

(pd) Mit der Auslieferung der ersten Serien-Dampflokomotive feiert die SLM Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik einen Erfolg. Die Lok einer neuen Generation wird ihren Dienst bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) auf der Schafbergbahn antreten. Bestellt wurden drei Stück. Die Dampflokomotive erlebt damit eine Renaissance. Sie kann auch ohne den Bonus touristischer Zusatzeinnahmen konkurrenzfähig sein. Das zeigen Betriebserfahrungen mit neuen Typen: Sie kommen ohne Heizer aus, bestechen durch ihre hervorragenden Abgaswerte und sind leistungsfähiger als ihre Vorfahren. Jetzt werden sie über den

touristischen Einsatz hinaus auch für reine Traktionsaufgaben projektiert. Als Ersatz für Dieseltriebfahrzeuge könnten sie sich zum Exportschlager entwickeln.

Der Ursprung des Projekts liegt in der Initiative eines jungen Ingenieurs, der zusammen mit der Brienz-Rothorn-Bahn (BRB) vor zehn Jahren die Möglichkeit der Beschaffung neuer Dampflokomotiven prüfte. Als Ergebnis wurden drei Prototypen gebaut, die sich seit ihrer Inbetriebnahme vor vier Jahren bewährt haben.

## Diverses

### Abnehmende Wohnbautätigkeit

(BFS) Die vom Bundesamt für Statistik vierteljährlich durchgeführte Wohnbaustatistik weist für das 4. Quartal 1995 eine Abnahme der neuerstellten Wohnungen im Vergleich zum Vorjahresquartal aus (-5%). Damit wird die seit Anfang 1995 zu beobachtende Trendwende bei den erteilten Baubewilligungen (11 500; -11%) und den ab Jahresmitte im Bau befindlichen Wohnungen nun auch bei den neuerstellten Wohnungen sichtbar (48 000; -15%).

### Weniger Baugesuche

(MVS) Mit total 23 049 Baugesuchen für Neu- und grössere Umbauten hat die Zahl der Gesuche per Ende 1995 um 13,1% gegenüber 1994 abgenommen. Markant sind auch die Unterschiede in den drei Sprachregionen: Deutschschweiz -16,8%; Romandie 0,0%; Tessin -2,8%.

### Rahmenkredit für Wohnbauförderung

(kiZH) Der Zürcher Regierungsrat beantragte für die Wohnbauförderung einen zusätzlichen Rahmenkredit von 18

Mio. Fr. auf die Dauer von drei Jahren. Damit sollen Bau und Sanierung von Wohnungen für Familien, Senioren und Behinderte gefördert werden, indem verzinsliche oder unverzinsliche Darlehen gewährt werden.

## Bücher

### Stahlbeton im Hochbau nach EC 2

Von Günter Heydel, Wolfgang Krings, Horst Herrmann. 208 S., 17×24 cm, gebunden, Preis: Fr. 96.-. Ernst & Sohn, Berlin 1995. ISBN 3-433-01290-3

Mit der Verabschiedung des EC2, Teil 1, als ENV 1992-1-1, die in der Schweiz als Vornorm SIA V162.001 erschienen ist, kann vorerst, muss aber noch nicht, nach den neuen Kriterien bemessen werden. Die neue Norm, die in naher Zukunft bisherige nationale Normen definitiv ersetzen wird, soll dem Praktiker vertrauter gemacht und die Einarbeitung erleichtert werden. Anhand allgemeiner Tabellen und von Beispielen werden die neuen Bemessungskriterien dargestellt und - leider nur - mit der DIN 1045 verglichen. Der Inhalt des Buchs beschränkt sich auf nicht vorgespannten Beton.

### Handbuch für die Umweltsanierung

Von Walter Glüssler, Diethard E. Meyer, Stefan Wöblich. 240 S., 17×24 cm, gebunden, Preis: Fr. 130.-. Ernst & Sohn, Berlin 1995. ISBN 3-433-01531-7

Das Problem der Altlasten ist in Deutschland ein Thema von grosser Brisanz. Auch bei uns laufen Anstrengungen, Altlasten korrekt zu erfassen und zu sanieren (vgl. SI+A Nr. 3/96: «Altlastverdachtsstandorte», Artikel des Buwal). Das Handbuch erläutert mögliche Vorgehensweisen und notwendige Abklärungen detailliert und unter Berücksichtigung von hydro- und ingenieurgeologischen Methoden.

### Beton + Fertigteil-Jahrbuch 1996

Hrsg. unter Mitwirkung des Bundesverbands Deutsche Beton- und Fertigteilindustrie e.V.: 596 S., A4, gebunden, Preis: Fr. 54.-. Bauverlag GmbH, Wiesbaden 1996. ISBN 3-7625-3253-2

Neuheiten im Produktangebot der Beton- und Fertigteilindustrie für Hoch- und Tiefbau nunmehr im 44. Jahrgang. Mit Anwendungsbeispielen, aktuellsten statistischen Daten und mit einem Lieferantenverzeichnis im Anhang.

### Umwelt-Leitfaden für Architekten

Hrsg. Bund Deutscher Architekten BDA: 224 S., 21,5×30 cm, gebunden, Preis: Fr. 92.-. Ernst & Sohn, Berlin 1995

Der Leitfaden enthält Planungshilfen für Architekten und Städtebauer zu den Themen Energie, Luft, Wasser, Boden und Abfall. Die Gliederung orientiert sich an den Schwerpunkten Stadt-, Verkehrs- und Freiraum- sowie Hochbauplanung. Der Leitfaden will selbstredend nicht als lückenloses Kompendium betrachtet werden, sondern als Gedankenstütze hauptsächlich im Entwurfsstadium dienen. Ein beigegefügtes Planungs-Checkheft erleichtert diese Aufgabe.

Auf Bestellung der Österreichischen Bundesbahnen baut die SLM wieder Dampflokomotiven in Serie (Bild: Harald Nave)

