

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 89 (1971)  
**Heft:** 35

**Artikel:** Wettbewerbliche Verfahrenswünsche  
**Autor:** Risch, G.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-84975>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 23.02.2026

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

Reisegeschwindigkeit auf und können in kleinen und mittleren Städten zugleich als Fein- und Grobverteiler eingesetzt werden. In Grossstädten, mit U- und S-Bahnen als Grobverteiler, können sie die Feinverteilung übernehmen. Die hohe Reisegeschwindigkeit und der übrige Komfort (keine Wartezeit, nur Sitzplätze usw.) ermöglichen eine Attraktivität, die mit keinem anderen öffentlichen Transportmittel erreichbar ist und im Stadtverkehr sogar grösser als diejenige des Privatautos sein kann. Die Taxibahnen ermöglichen deshalb langfristig eine wesentlich stärkere Ausschaltung des Privatautos als die bestehenden, zu wenig attraktiven öffentlichen Nahverkehrsmittel und damit die Bewahrung unserer Städte vor ihrer Entwertung durch den Autoverkehr.

Auf Grund der vorliegenden Unterlagen ist die Entwicklung der Taxibahnen heute so weit gediehen, dass der Einsatz von kleinen, einfachen Netzeinheiten in etwa 8 bis 10 Jahren möglich erscheint. Diese Prognose setzt allerdings voraus, dass die weitere Entwicklung der Taxibahnen von den Industrien sehr stark gefördert wird, was seinerseits voraussetzt, dass die Behörden als potentielle Kunden die Industrien unterstützen und ermutigen, indem sie die Taxibahnen in ihren Planungen berücksichtigen – vorläufig wenigstens als Alternativlösung – und indem sie Versuchsstrecken bauen lassen. Der Bund sollte die Entwicklung finanziell unterstützen.

## Wettbewerbliche Verfahrenswünsche

Im Zusammenhang mit der Bekanntgabe von Wettbewerbsergebnissen an dieser Stelle besteht der alte Wunsch, dem fachlich besonders interessierten Leser gleichzeitig die Daten der betreffenden *Projektausstellungen* zu vermitteln. Ein solches Bestreben scheitert meist daran, dass diese Ausstellungen zeitlich zu *kurz* angesetzt werden zur Bekanntgabe innert nützlicher Frist. Dies könnte wohl in den meisten Fällen vermieden werden, *wenn* a) die örtlichen und zeitlichen Angaben von Ausstellungen längere Zeit im voraus erhalten und möglicherweise getrennt veröffentlicht werden können oder b) zwischen dem Abschluss der Beurteilung und dem Ausstellungsbeginn soviel Zeit eingeräumt wird, dass die Daten zusammen mit dem Ergebnis zu veröffentlichen sind bzw. so angesetzt werden, dass der Ausstellungsbesuch noch immer möglich bleibt (wofür Angaben spätestens eine Woche vor dem Erscheinen der vorgesehenen Publikation in der Redaktion der SBZ eintreffen müssen), c) eine längere Ausstellungsdauer nach Abschluss der Beurteilung angesetzt wird, so dass genügend Zeit zur Publikation *und* zum Besuch der Ausstellung eingeräumt werden kann. Sofern die Angelegenheit Projektausstellung nicht kurzfristig mehr oder weniger improvisiert wird, sollte es in der Regel möglich sein, auf einem der erwähnten Wege dem Fachinteresse im Wettbewerbswesen und diesem selbst besser zu dienen als bisher. Löbliche Beispiele dienen hierfür als Beweis.

Wer trotz zeitgerechter Bekanntgabe die Ausstellung ihn interessierender Wettbewerbsentwürfe nicht besichtigen kann, ist dankbar, in der SBZ-Spalte «Wettbewerbe» mit dem Ergebnis zugleich eine illustrative Ergänzung, zum Beispiel durch *Modellaufnahmen* mindestens eines ersten Preises zu erhalten. Solche bildlichen Kurzinformationen sind zwar nur ein notdürftiger Ersatz für Ausstellungen oder eine ausführlichere Wettbewerbspublikation mit Projektwiedergaben. Sie können aber trotzdem interessante Gesamteindrücke nicht nur zur Lösung einer bestimmten Aufgabe, sondern auch für die Entwicklung im planerischen und architektonischen Schaffen allgemein ergeben.

Erfreulicherweise werden den Publikationsunterlagen für die Presse in neuerer Zeit vermehrt Photos einzelner

Da bis zum wirkungsvollen und grossräumigen Einsatz neuer öffentlicher Verkehrsmittel so oder so sehr viel Zeit vergehen wird (auch herkömmliche Verkehrsmittel wie U-Bahnen usw. benötigen für Neuplanung, Landerwerb, Finanzierung und den Bau ganzer Netze mehrere Jahrzehnte), müssen in der Zwischenzeit die bestehenden öffentlichen Nahverkehrsmittel nicht nur erhalten, sondern so weit als möglich verbessert werden. Dabei sind auch grosse Investitionen zu verantworten, wenn die damit geschaffenen oder freigehaltenen Trassees später von den Taxibahnen benützt werden können.

### Literaturverzeichnis

- [1] Stanford Research Institute California im Auftrag der U.S. Urban Transportation Administration «Future Urban Transportation Systems» 1968.
- [2] Kjessler und Mannerstrale AB, Göteborg, Nov. 1970. Spartaxi Göteborg, Rapport 1.
- [3] DEMAG Fördertechnik, März 1971: Systemanalyse Nahverkehrsmittel Cabintaxi = CAT.
- [4] Dipl. Ing. K. Becker, Wetter (Ruhr) in Nahverkehr-Praxis Nr. 4/1971: Cabintaxi, aktive Sicherheit und Kapazität.

Adresse des Verfassers: R. Egloff, dipl. Ing., Hasenrainstrasse 34, 4102 Binningen.

oder mehrerer Entwürfe aus Wettbewerbsveranstaltungen beigegeben. Wir möchten für ein solcherart verständnisvolles und speditives Bemühen der Veranstalter an dieser Stelle auch im Namen unserer Leser danken. Eine kleine *Bitte* wäre dem beizufügen:

Den Modellaufnahmen ist die Lage nach der Himmelsrichtung meist nicht zu entnehmen. Jedoch bedeutet die lagemässige Orientierung im Gesamtüberblick einen wesentlichen Anhaltspunkt für das Verständnis einer baulichen Disposition. Es wäre deshalb sehr erwünscht, wenn in den Projektphotos die *Nordrichtung* angegeben würde, zum Beispiel durch Situationsskizze, Eintragung (mit Bleistift) oder schriftlichem Vermerk, wenn die Windrose auf einer Modellunterlage nicht mitphotographiert werden kann.

Mit diesen redaktionellen Wünschen wenden wir uns in erster Linie an jene Instanzen und Fachleute (Preisrichter!), welche trotz aller Beanspruchung bei einer Wettbewerbsdurchführung auch noch das Verständnis für die kleinen Obliegenheiten aufbringen, die für einen weiteren Kreis interessierter Fachleute und Laien sowie für das Wettbewerbsgeschehen nützlich sind.

G. R.

## Umschau

**Maschine für die Herstellung von Profilen aus kupferumhülltem Aluminium.** Die britische National-Standard Co. Ltd. hat der ASEA Elektrizitäts GmbH eine komplette hydrostatische Strangpressanlage nach dem *Quintus-Prinzip* in Auftrag gegeben. Die Anlage – sie hat einen Wert von rund 8,5 Mio DM – soll in Perth, Schottland, installiert werden, wo die National-Standard ihr viertes britisches Werk errichten will. Im neuen Werk sollen Drähte, Schienen und andere Leiterprofile aus kupferumhülltem Aluminium hergestellt werden. Auch Rohre und Profile aus Kupfer und Kupferlegierungen sowie aus Aluminium und Aluminiumlegierungen können erzeugt werden. Das Kernstück der Anlage ist eine 4000-Mp-Quintus-Presse. National-Standard stellt bereits seit 1959 mit Kupferrohr ummantelte Stahlleiter her. Der grosse Erfolg auf diesem Gebiet hat das Unternehmen zu einer Ergänzung seines Produktionsprogrammes durch kupferumhülltes Aluminium veranlasst.