

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 94 (1976)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Gedämpfte Zukunftsaussichten: die 2. Engelberger-Tagung über "Bauwirtschaft heute und morgen"  
**Autor:** Meyer, Kurt  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-73052>

### **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:** 24.01.2026

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

Stadt- und Verkehrsplanung sind laufend stattfindende Vorgänge, da Veränderungen sozialer Art oder des Bevölkerungsaufbaues berücksichtigt werden müssen. Verkehrssysteme müssen daher grosse Flexibilität in Richtung auf Netzveränderungen und Kapazitätsanforderungen aufweisen. Dies ist bei aufgeständerten Systemen mit verhältnismässig geringen Investitionen für die Trasse gegenüber U- oder S-Bahn und mit vollautomatischem Betrieb gewährleistet. Auch der Beseitigungsaufwand ist gering.

### Energie

Nach dem Gutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen «Auto und Umwelt» werden heute je 100 Pkm im Nahverkehr mit PW 7,2 SKE aufgewendet. Mit einem Raffinerie-Aufwand von 15% ergibt dies einen Energiebedarf von 610 kcal/Pkm. Eine Vergleichsrechnung ergibt beim Cabintaxi einen Wert von rund 300 kcal/Pkm und das, obwohl hier die Individualität des Transportes gewährt bleibt. Unkonventionelle Trag- und Führrsysteme mit Magnettechnik scheiden aus energiepolitischen und wirtschaftlichen Gründen im Nahverkehr mit seinen geringen Geschwindigkeiten wahrscheinlich aus.

Der Einsatz von Elektrofahrzeugen in grossem Umfang scheitert heute an den Energiespeichern. Silber-Zink-Batterien wurden entwickelt. Ihre Kapazität ist etwa dreimal so hoch wie die der Bleibatterien. Dennoch ist für eine Reichweite von rund 130 km ein Gewicht von etwa 300 kg notwendig.

## Gedämpfte Zukunftsaussichten

### Die 2. Engelberg-Tagung über «Bauwirtschaft heute und morgen»

DK 061.3:69.003.1

*Die Verminderung des gesamten Bauvolumens um 35 bis 40 Prozent ist in den kommenden fünf bis zehn Jahren höchst wahrscheinlich. Diese mittelfristige, wenn auch noch provisorische Prognose, gab an der 2. Engelberg-Tagung «Bauwirtschaft heute und morgen» Francesco Kneschaurek, Delegierter des Bundesrates für Konjunkturfragen und Leiter des St. Galler Zentrums für Zukunftsfragen. Der Redner äusserte zudem die Befürchtung, eine gewisse Übersteuerung nach unten habe bereits stattgefunden. Ihr müsse im Blick auf die gesamte Wirtschaft der Schweiz begegnet werden. Einiges in dieser Richtung könne zwar durch die sogenannten Konjunkturspritzen der öffentlichen Hand bewerkstelligt werden, die strukturelle Rückbildung übersetzter Kapazitäten müsse aber die Bauwirtschaft selbst vornehmen.*

#### Erst am Anfang der Rezession?

Die von Kneschaurek vertretene Meinung fand offensichtlich stillschweigend die Zustimmung der etwa 150 Tagungsteilnehmer. Zur genannten *Strukturbereinigung* gehört sicher auch der Zusammenschluss aller Verbände und Organisationen, die sich in irgend einer Form mit dem Bauen befassen. So konnte eingangs der Tagung Aldo Cogliatti, Präsident des SIA, darauf hinweisen, dass im letzten Jahr die Konstituierung der *Schweizerischen Bauwirtschaftskonferenz* gelungen sei. In ihr sind über 100 Organisationen vereinigt, die jetzt mit einer Stimme gegenüber den Behörden sprechen können.

Nach Cogliatti gibt es noch keine Fakten, die eine Überwindung der Rezession anzeigen. Er erwartet für den Sektor Planung und Projektierung höchstens eine Stagnation der Auftragsbestände und der Arbeitsvorräte. Für den Hochbau sieht er einen Rückgang. Weiterhin würden sich die Personalbestände von Büros und Firmen rückwärts entwickeln. Wenn nicht sehr bald – wie auch immer – eine rasche Wende eintritt, beginnt für das Baugewerbe erst die Rezession.

### Unfälle

Beim Bus war im Durchschnitt der Jahre 1965 bis 1970 die Unfallhäufigkeit 0,9 Tote je 1 Mrd Pkm, beim PW lag diese Zahl bei 24, wovon etwa 50% auf den innerörtlichen Verkehr entfielen. Wir alle haben die moralische Verpflichtung, diese Zahlen abzubauen. Ausserdem gilt es, den geschätzten volkswirtschaftlichen Gesamtschaden von augenblicklich rund 17 Mrd DM durch unfallbedingte Kosten zu verringern.

Eine Einführung neuer Komponenten und Systeme darf nicht auf Kosten der hohen Sicherheit im ÖPNV gehen. Dies ist eine selbstverständliche Randbedingung für die Entwicklung.

### Literaturverzeichnis

- [1] Arbeitsgemeinschaft Cabintaxi DEMAG/MBB. Projektplanung Hagen 1972.
- [2] Schnürer, Schindler, Garbe, Peckmann: Verkehrsuntersuchungen zum Einsatz der Kabinenbahn, 1970.
- [3] Dipl.-Ing. E. Stössel: Ermittlung des Flächenbedarfs für den Privatverkehr in städtischen Siedlungsräumen. «SVT», Heft 3/1973.
- [4] Ziegler, Klemm: Neue Nahverkehrssysteme. Wiesbaden 1972, Bauverlag.
- [5] Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen. Auto und Umwelt, September 1973.
- [6] O. Prof. Dr. Ing. W. Grabe: Neue Verkehrssysteme im Personennahverkehr, Untersuchungen für die Verkehrsregion Hamburg, 1973.

Adresse des Verfassers: Dipl.-Ing. M. Peckmann, Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH, D-8000 München 80, Postfach 80 12 65.

### Volkswirtschaftliche Kosten

Weitaus optimistischer äusserte sich Leo Schürmann, Generaldirektor der Nationalbank. Er forderte die Bauwirtschaft auf, die momentan günstigen Bedingungen auf dem privaten Kapitalmarkt zu nutzen. Die von der Bauwirtschaft verursachten volkswirtschaftlichen Kosten liegen nach Schürmann in der *Überbeanspruchung der Landschaft*, in der *mangelnden Voll- und Optimalausnutzung vorhandener Produktionsmöglichkeiten* und in der *Unterausnutzung von Produktivkräften* in wirtschaftlich schlechten Zeiten. Ausserdem muss die *Stilllegung von Kapital* als einer der wesentlichen Faktoren in der gegenwärtigen Rezession betrachtet werden. Die etwa 80000 leerstehenden Wohnungen binden rund 11 Mrd. Franken (eine Wohnung zu 140000 Franken gerechnet). Die Verzinsung dieses Kapitals macht im Jahr bei einem Zinssatz von 6 Prozent etwa 700 Mio. Franken aus.

Die volkswirtschaftlichen Kosten lassen sich nach Schürmann durch raumplanerische und volkswirtschaftliche Massnahmen reduzieren. Der Redner trat vehement für das neue *Raumplanungsgesetz* ein und holte bei der Gelegenheit zu einem durchaus freundschaftlich gemeinten Seitenhieb auf den anwesenden Zentralpräsidenten des Schweizerischen Baumeisterverbandes aus. Das Raumplanungsgesetz enthalte nämlich nicht nur Verbote sondern es seien in ihm zahlreiche Ansätze zur schöpferischen Gestaltung unserer Umwelt vorhanden, meinte Schürmann. Für den projektierenden Sektor der Bauwirtschaft lägen im neuen Gesetz grosse Möglichkeiten. Was zuvor schon der Zürcher Architekt und Planer Hans Marti getan hatte (vergleiche sein Referat in der «Schweizerischen Bauzeitung», Nr. 5, S. 41–45), wiederholte, wenn auch mit andern Worten und anderer Zielsetzung, der Notenbank Generaldirektor: er appellierte an die Intellektuellen in unserem Land, ihre Kräfte im Blick auf die Gestaltung (und nicht Zerstörung) unserer Zukunft zu mobilisieren und zu vereinen.

Dass er auch Architekten, Baumeister und Ingenieure zu den Intellektuellen zählt, löste in der Versammlung viel Heiterkeit aus.

Wie aber sollen die künftigen Bauaufgaben finanziert werden unter dem Aspekt der Stabilitäts- und Geldpolitik? Nach Schürmann kann sich zwar die öffentliche Hand durchaus noch weiter verschulden. Auf dem Geld- und Kapitalmarkt liegen aber von seiten der Anleger gewisse Risiken, hervorgerufen durch ein allzu einseitiges Engagement des Bundes. So versucht der Bund mit einem *Bonussystem*, auch Kantone und Gemeinden zu Investitionen zu ermuntern.

### Vom «Doppelleben» des Staates

Weit skeptischer sah der Aarauer Jurist *Thomas Pfisterer* die gegenwärtige Lage. Die *öffentliche Hand ist wohl der wichtigste Arbeitgeber der Bauwirtschaft* im ganzen, übt aber gleichzeitig noch die *ordnende Funktion im Staat* aus. Dieses «Doppelleben» vermag dem Kunden gewisse Einblicke in den Ablauf politischer Entscheidungsprozesse zu geben. Diese allerdings seien in einer ultra-föderalistischen Struktur wie der unsern, schwer in Gang zu bringen, ja sie würden eigentlich erst dann zu spielen beginnen, wenn sich gewisse Krisenerscheinungen einstellen. Pfisterer glaubt, mehr denn je seien Impulse notwendig, um diese unbewegliche Maschinerie in Gang zu bringen. Und dass Impulse auf dem Gebiet der *Gemeinde* zum mindesten jeder selbst geben könne, das müsse eigentlich nicht mehr gesagt werden.

Andererseits wollte er keine «politische Perspektivstudie» über politisches Verhalten und Handeln geben, denn es seien hierzulande die politischen, ökonomischen und wohl auch soziologischen Verhaltensweisen unserer Bevölkerung noch recht wenig bekannt. Hier wäre offensichtlich noch ein gutes Stück schöner Forschung zu leisten (was eigentlich – und nicht nur in diesem Bereich – mit der Kürzung der Forschungsbeiträge an den Nationalfonds in einem eklatanten Widerspruch steht). Vorerst wird man sich aber mit Plausibilitätsurteilen oder wie es so schön heisst, mit dem gesunden Menschenverstand begnügen müssen.

Ähnlich waren die Äusserungen des Unternehmers *Hans Frutiger* aus Thun. Auf Grund der künftig steigenden Bauinvestitionen der öffentlichen Hand wird der Unternehmer sein Verhältnis zum Staat überprüfen müssen. Die Unternehmer aller Schattierungen werden sich um ihre *Verantwortung* gegenüber der Öffentlichkeit nicht mehr drücken können und sich vermehrt mit *wirtschafts- und ordnungspolitischen Fragen* zu befassen haben.

### Wie geht es weiter?

*Konrad Basler* gab zu bedenken, es könne nicht die Bauwirtschaft allein für den *Investitionsüberhang* verantwortlich gemacht werden. Die neuen Spitäler von Wetzikon, Uster, das Triemli, die neue Frauenklinik (mit einer Kapazität von Dreivierteln des Kantonsspitals) oder der Flughafen Kloten seien schliesslich erst auf Grund der vom Souverain bewilligten Kredite gebaut worden. Und wie verhält es sich mit den zahlreichen Einkaufszentren?

Es stellen sich aber auch sehr *ernsthafte Personalprobleme*. Viele Büros und Unternehmungen seien *kopflastig* geworden. Man entlasse sehr ungern das Kader, das über Spezialkenntnisse verfügt, die erst einen geistig anspruchsvollen Dienstleistungssektor ausmachen. Mangelnde Qualität in diesem Bereich (Schadenfälle) wirkt sich zum Nachteil der ganzen Branche aus, was im übrigen auch *Cogliatti* bemerkt hatte. Basler sieht deshalb in der *Kurzarbeit* eine Lösung dieser Frage. Und was soll mit den stellenlosen Absolventen der ETH und der Technischen Lehranstalten geschehen?

Nach Basler müssen neue, dem Strukturwandel angepasste Dienstleistungen gefunden und gepflegt werden. Der beschränkten Mittel wegen muss aber auch an den *Export von Dienstleistungen* gedacht werden, ohne dass die FIB gerade in FGB unbenannt werden muss, nämlich in Fachgruppe für gewerbliches statt industrielles Bauen.

\*

Die von der *Fachgruppe für industrielles Bauen* (FIB) wiederum gut organisierte Veranstaltung im neuen Schulhaus von Engelberg hatte in *Peter Lüthi* einen gewiegteten Tagungsleiter. Leider war viel zu wenig Zeit vorhanden zur Diskussion im Plenum. Es ist grotesk zu hören, demnächst solle eigens eine Veranstaltung durchgeführt werden, um das in Engelberg gehörte zu diskutieren. Auch scheint das Interesse an solchen Tagungen etwas zu schwinden. Es wird zwar ständig über den gegenwärtigen Stand der Misere und was für die Zukunft zu erwarten sei, berichtet, aber eine einigermaßen zuverlässige Analyse, wie es zum Boom der siebziger Jahre gekommen ist, vermisst man. Stets wird die freie Marktwirtschaft beschworen, aber niemand ist offensichtlich bereit, gewisse Korrekturen vorzunehmen, um ein allzu drastisches Ausschlagen ökonomischer Zyklen einigermaßen im Rahmen zu halten. Und kaum werden die politischen Wirkungen nach links wie nach rechts diskutiert, die eine solche Situation beinhalten kann. Und es ist ja auch nicht damit getan, wenn man am Ende einer solchen Tagung hört, die Professoren hätten nun gesprochen, aus dem Dreck müssen wir aber selbst kommen.

*Kurt Meyer*

## Umschau

### Deutsches Konzept für Beseitigung radioaktiver Abfälle

Eine klare Antwort auf die Frage nach der Beseitigung der radioaktiven Abfälle von Kernkraftwerken gab ein Symposium des Deutschen Atomforums in Mainz (19. und 20. Januar 1976), auf dem Fachleute von Regierung, Forschung und Industrie einen Überblick auf den Stand der internationalen Arbeiten zu diesem Thema vermittelten und das Konzept für Wiederaufbereitung und Endlagerung in der Bundesrepublik Deutschland darlegten.

In Deutschland werden im Jahre 1985 aus etwa 50 Kraftwerken mit Leichtwasserreaktoren insgesamt rd. 1500 t abgebrannter Brennelemente anfallen. Diese und alle übrigen radioaktiven Abfälle werden in einer bis dahin zu erstellenden zentralen Anlage gesammelt, in der Zwischenlager, eine Wiederaufbereitungsanlage sowie das Endlager für die hoch-

aktiven Abfälle an einem Ort vereinigt sind. Alles in der Wiederaufbereitungsanlage nach bewährten Methoden gewonnene Uran und Plutonium soll dann als Brennstoff in die Kernkraftwerke zurückgeführt werden. Das Endlager, bei dessen Bau die Erfahrungen mit der deutschen Versuchsanlage im ehemaligen Salzbergwerk Asse herangezogen werden, wird in einer geologisch sicheren Salzformation rd. 1000 m tief eingerichtet. Auf dem Symposium wurde betont, dass die rechtzeitige Lösung der noch bestehenden technischen Probleme zwar schwierig sei, aber ausser Zweifel stehe.

Bei der Verwirklichung dieses Konzeptes wird der deutsche Staat die Rolle des Koordinators übernehmen und verschiedene Teilvorhaben finanzieren. Er fühle sich ausserdem verpflichtet, kleineren Nachbarländern seine Erfahrungen bezüglich Aufarbeitung und Endlagerung zur Verfügung zu stellen und unter Umständen auch deren abgebrannte Brennelemente für eine gewisse Zeit aufzuarbeiten.

DK 621.039.7