

# Schweizer Baudokumentation in Losblattform

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **86 (1968)**

Heft 19

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-70035>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Obwohl die Variante C den luxuriösesten Ausbau des Gotthards darstellt, konnten die Baukosten der Strasse etwas tiefer gehalten werden als bei der Variante B, die Kosten der Gesamtlösung und die volkswirtschaftlichen Jahreskosten der Strasse hingegen sind bedeutend kleiner. Auch hier besteht wie bei der Variante A die Möglichkeit, dass ein ansehnlicher Teil der Bausumme durch privates Kapital aufgebracht werden kann (Ersparnis der Nationalstrassenrechnung rund 700 Mio Fr. gegenüber Variante B).

Die vorliegende Studie des Verkehrsproblems am Gotthard zeigt drei recht erstaunliche Ergebnisse:

1. Dank einer guten Ausnützung der neusten Fortschritte im Schienenverkehr ist der Basistunnel imstande, nicht nur den Strassenverkehr zu bewältigen, den das geplante Strassennetz von Norden und Süden überhaupt heranzuführen vermag, sondern auch den Ansprüchen der Bundesbahnen bis weit ins 21. Jahrhundert hinein zu genügen.

2. Die Rollbahn weist derart niedrige kostendeckende Taxen auf, dass sie einerseits für den Strassenverkehr attraktiv wird und dass andererseits das investierte Kapital einen guten Ertrag abzuwerfen verspricht. Damit dürfte sie das Interesse privater Geldgeber finden.

3. Auch wenn politische Umstände den Bau der volkswirtschaftlich günstigsten Variante A verhindern, so ist dennoch mit der kombinierten Variante C gegenüber der reinen Strassenlösung B eine Summe einzusparen, die auch in dem milliarden-schweren Nationalstrassenprogramm nicht übersehen werden darf. Dabei sind in unserer Untersuchung die Vorteile der Bundesbahnen zahlenmässig noch gar nicht in Rechnung gesetzt.

\*

Bei privater Finanzierung der Rollbahn spart die Baurechnung des Nationalstrassenprogramms etwa eine Jahresquote ein, die andernorts eine willkommene Beschleunigung des Baues ermöglichen wird. Dazu kommt eine wesentliche Einsparung an Unterhalt und Betrieb, die ja heute ein besonderes Thema zwischen Bund und Kantonen bilden.

Das Zusammengehen einer privaten Rollbahngesellschaft mit den Bundesbahnen erscheint nur auf den ersten Blick ungewohnt. Solche Zusammenarbeit ist beim Bau und Betrieb von Kraftwerken längst verwirklicht. Ferner steht ein solches Vorgehen auch nicht im Widerspruch mit dem Nationalstrassengesetz, da ja gemäss Variante C die Gotthardstrasse als Nationalstrasse zweiter Klasse entstehen wird.

Wer heute den Bau der vierspurigen Nationalstrasse zwischen Amsteg und Gurtellen beobachtet, ist bestürzt ob der riesigen Wunden, die das wenig anpassungsfähige Strassenband trotz sorgfältigster Projektierung in die Landschaft reisst. Es ist daher begreiflich, wenn die Leventina diese Entwicklung mit Sorge verfolgt. Da würde eine zweispurige Strasse dank geringerer Breite und anpassungsfähiger Nivellette doch ein schonenderes Projekt ermöglichen.

Die Gotthardroute ist eine Hauptverkehrsader unseres Landes. Die naturgegebene, enge Parallelführung von Bahnlinie und Nationalstrasse ermöglicht wie nirgendwo anders ein Zusammenwirken der beiden Verkehrsträger. Der daraus entstehende volkswirtschaftliche Vorteil ist von einer Grössenordnung, die es den massgeblichen Instanzen zur Pflicht macht, noch einmal genau zu überlegen, was wirklich gebaut werden soll.

Adresse der Verfasser: *Hans Grob*, Professor an der ETH, und *Peter Püntener*, dipl. Ing. ETH, 8006 Zürich, Leonhardstrasse 33.

## Schweizer Baudokumentation in Losblattform

DK 002:69

Der International Economic Press Service (ieps) teilt mit: Die Ankündigung, dass der ehrwürdige Schweizer Baukatalog BSA nicht mehr in gebundener Form erscheinen, sondern mittels eines Losblattsystems ausgebaut werde, hat in allen Baufachkreisen erhebliches Aufsehen erregt. Da mit dem Wechsel der Publikationsform zugleich eine Namensänderung vollzogen wurde, nämlich von «Schweizer Baukatalog» zu «Schweizer Baudokumentation», herrschte sogar eine gewisse Unsicherheit über die Aufgabe und Bedeutung dieser neuen Publikation. Mit der Schweizer Baudokumentation liegt nicht nur ein verbesserter Schweizer Baukatalog vor, sondern auch ein Arbeitsinstrument für den Architekten oder Ingenieur, das sich mit internationalen Spitzenfachpublikationen vergleichen lässt.

Am Sitze der Administration und Redaktion (in Basel) wurde der Mitarbeiterstab auf über 25 baufachtechnische Mitarbeiter erweitert. Dies ermöglicht, ein Klassifizierungssystem für die schweizerischen Verhältnisse nach dem internationalen SFB-System zu schaffen und die Planungsgrundlagen sowie die technisch-graphische Gestaltung der einzelnen Publikationsseiten derart auszubauen, dass sie für die Praxis direkt verwendbar sind.

Ein besonderes Problem bildet das Losblatt-System. Es ist vom Verbraucher aus gesehen notwendig, weil nur so eine erhöhte Aktualität der Information gewährleistet werden kann. Durch das Losblatt-

System ist es heute möglich, innert 3 Monaten die gesamte schweizerische Baufachwelt über ein neues Bauprodukt ausreichend zu informieren. Vergleichsweise benötigen konventionelle Nachschlagewerke (wie etwa der frühere Baukatalog) eine Informationsspanne von 1 bis 2 Jahren. Wenn auch das Losblatt-System als unbedingt notwendig erscheint, könnte der Architekt doch befürchten, die Übersicht zu verlieren. Das internationale SFB-Klassierungssystem, verbunden mit einer Zahlen/Buchstabenkombination auf jedem Blatt, ermöglicht es jedoch, sämtliche losen Blätter leicht einzuordnen (die meisten Informationen werden zudem in Zweier- bis Vierer-Bögen geheftet angeliefert).

Die AG für Baudokumentation und Information als Herausgeber der Schweizer Baudokumentation baut ausserdem bis Ende dieses Jahres einen Verteilerdienst auf, durch welchen jeden Monat sämtliche Abonnenten der Schweizer Baudokumentation besucht werden. Ähnlich dem «Barber»-Service in London will dadurch die AG für Baudokumentation und Information dem Architekten eine Dokumentation zur Verfügung stellen, die jederzeit aktuell und vollständig ist.

Auskünfte über die Schweizer Baudokumentation oder Bestellung des Abonnementes durch die AG für Baudokumentation und Information, Freie Strasse 3, 4001 Basel, Tel. (061) 23 88 14.

## Für erweiterten Schutz technischer Neuerungen

DK 347.77

Das schweizerische Patentgesetz von 1954 soll revidiert werden. Es stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, ob bei dieser Gelegenheit nicht eine Erweiterung des Schutzes für «kleine» technische Neuerungen verwirklicht werden soll. Man spricht unter anderem von der Einführung eines Gebrauchsmusterschutzes nach deutschem Vorbild. Diese Frage war schon bei der Schaffung des heute gültigen Patentgesetzes aktuell, nur war damals die Meinung, es seien grundsätzlich auch «kleine Erfindungen» und nicht nur Raumformen, d. h. Gebrauchsmuster zu schützen. Leider folgte das Bundesgericht dem Wunsche der Experten und der Parlamentarier bis heute nicht. Dr. *Rudolf E. Blum*, Zürich, schlägt nun in der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 15. Februar 1968, Nr. 101, folgendes vor:

1. Es sollen in Zukunft zwei Gruppen von Erfindungen (technischen Neuerungen) unterschieden werden a) solche, die nur Neuheit und technischen Fortschritt, und b) solche, die Neuheit, tech-

nischen Fortschritt und Erfindungshöhe aufweisen. Beide sollen durch ein und dasselbe Gesetz geschützt werden.

2. Es sollen aber zwei Schutzperioden geschaffen werden: a) eine kurze von 6 Jahren für Erfindungen, die Neuheit und technischen Fortschritt beanspruchen können und b) eine Periode von 14 Jahren für Erfindungen, die zusätzlich auch Erfindungshöhe, bzw. schöpferische Idee nachweisen können.

3. Für die erteilten Schutzrechte wären folgende Taxen zu entrichten: a) für die 6jährige Periode eine einmalige Summe von etwa 200 bis 300 Franken (keine Jahrestaxen), b) für die 14jährige anschliessende Periode jährliche Gebühren analog den Jahrestaxen im heutigen Patentgesetz.

4. (Patent-) Anmeldungen für die erste (sechsjährige) Periode werden nicht vorgeprüft, vor Ablauf der Sechsjahresfrist kann der Schutz für die zweite (14jährige) Periode nachgesucht werden. Es