Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 113 (1995)
Heft: 32

Nachruf: Werner, Max

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: 10.02.2026

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

dünnen. Diese Methode kann im Falle der Neat-Tunnels jedoch wegen der dafür notwendigen Grösse der Lüftungsrohre nicht angewendet werden. Es gibt deshalb nur eine Möglichkeit, das Problem zu lösen; das Reduzieren des Staubs und der Abgase an der Entstehungsstelle. Für beide Problemkreise sucht die Suva zusammen mit Partnern in umfangreichen Forschungsprojekten praxisnahe und finanziell tragbare Lösungen.

Projekt «Dieselabgase»

Das Projekt «Dieselabgase» wird unter Federführung der Suva von der deutschen Tiefbau-Berufsgenossenschaft TBG, der österreichischen Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt Auva und der Suva gemeinsam getragen. Die Gesamtkosten des Projekts von 1,6 Mio. Franken werden zur Hälfte von den drei genannten Arbeitssicherheits-Organen aufgebracht, zur andern Hälfte von der interessierten Industrie.

Bei den Dieselabgasen sind insbesondere Stickoxide und Russpartikel gesundheitsgefährdend. Als wichtige Massnahmen zur Verminderung der Abgasschadstoffe steht der Einsatz von Partikelfilter im Vordergrund. Damit in der Praxis auch Kontrollmessungen möglich sind, werden im Rahmen des Projekts auch neue Abgasmessmethoden entwickelt, die vor Ort - also auf der Baustelle - anwendbar sind. Schliesslich sollen 1996 für Dieselmotoren, die auf Tunnelbaustellen eingesetzt werden, verbindliche Emissionsgrenzwerte für Partikel und Stickoxide erlassen werden.

Infos für Fachleute

Für Fachleute, die sich beruflich mit dem Problem der Dieselabgase beschäftigen, erscheint das sogenannte «VERT-Bulletin», das über die verschiedenen Aspekte des Projekts informiert. Mitte Juni ist die erste von insgesamt fünf Nummern erschienen. Über das Projekt «Spritzbeton» orientiert der Forschungsbericht «Staubreduzierung bei Spritzbetonarbeiten unter Tage».

Beide Publikationen sind erhältlich bei: Suva, Kundendienst, Postfach, 6002 Luzern, Fax: 041/21 59 17.

Industrie und Wirtschaft

Bauindustrie weiterhin in der Rezession

(pd) Die SBI, die Gruppe der grossen industriellen Baufirmen in der Schweiz, analysierte kürzlich die Lage der Bauwirtschaft, die sich nach einem kleinen Zwischenhoch recht düster präsentiert. Viele der kurzfristigen, vorlaufenden Indikatoren der Bauwirtschaft zeigen nach unten, und es muss damit gerechnet werden, dass sich im Jahre 1995 die rezessive Tendenzen fortsetzen.

Grundproblem der Schwierigkeiten ist die starke Schwankung der Baunachfrage. Die Zunahme vor einigen Jahren führte zu einem Aufbau der Kapazitäten, die heute wieder vernichtet werden müssen. Der derzeitige, allzu langsame Kapazitätsabbau hat einen derartigen Preisdruck zur Folge, dass bei einem Grossteil der Aufträge die Selbstkosten kaum mehr gedeckt sind.

Der Kapazitätsabbau wird aber letztlich auch deshalb nur zögernd vollzogen, weil die längerfristigen Aussichten angesichts der kommenden grossen Infrastrukturbauten wie AlpTransit/Neat, Bahn 2000, Fertigstellung des Nationalstrassennetzes u.a.m. verhältnismässig positiv beurteilt werden. Unverständnis erweckt der derzeitig immer noch anhaltende, allerdings leicht abgeschwächte Bauboom bei Wohnbauten, der über kurz oder lang zu einem Überbestand führen muss, steht diesen Aktivitäten doch längerfristig keine entsprechende Nachfrage gegenüber.

In Ihrem Bestreben, die Bautätigkeit zu beleben, hat die SBI in Zusammenarbeit mit den drei Grossbanken neue Wege gesucht, um grössere Infrastrukturaufgaben auch gemischt- oder sogar privatwirtschaftlich zu finanzieren. In ihrem hierzu Bericht weist sie konkrete Wege auf, wie anhand des Projektfinanzierungsmodells geeignete Projekte wie z.B. Tunnels, Brücken, Parkhäuser, Abwasserreinigungsanlagen, Kehrichtverbrennungsanlagen u.a.m. finanziert und betrieben werden können, ohne dass stets der Staat Alleininvestor spielt. Angesichts der immensen strukturellen Haushaltsdefizite der öffentlichen Hand ist dies eine praktikable und sinnvolle Art und Weise, den sich abzeichnenden Investitionsstau bei öffentlichen Infrastrukturprojekten abzubauen und die öffentlichen Haushalte wirkungsvoll zu entlasten.

Der Bericht «Neue Wege zur Finanzierung der Schweizerischen Infrastrukturaufgaben» einer Arbeitsgruppe von Vertretern der SBI, der SBG, SBV und SKA, ist erhältlich bei: Geschäftsstelle SBI, Limmatstrasse 73, Postfach, 8023 Zürich.

Nekrologe

Max Werner – ein Pionier der schweizerischen Landesplanung

Im Juni 1995 ist in Greifensee dipl. Arch. ETH Max Werner im 91. Altersjahr verstorben. Er zählt, zusammen mit Armin Meili, Heinrich Gutersohn und vielen anderen mehr, zu den Vätern der schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung.

Er begann seine Tätigkeit nach Jahren der Ausbildung zum geschulten Architekten und Planer, u.a. bei Corbusier, als Leiter des Regionalplanungsbüros des Kantons Zürich im Jahre 1943, also just im Zeitpunkt der Gründung der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung und des Vorläufers des heutigen ORL-Instituts an der ETH Zürich. Es war dies auch die Zeit des «Plan Wahlen», alles Werke, die auf die Landesausstellung von 1939 zurückblickten, durch welche Armin Meili als Direktor und «Planungsvater» kräftige Impulse gesetzt hatte. Aus diesem Geist heraus packte Max Werner die Planungsaufgaben der Nachkriegsjahre an. Grösste Beachtung fand dabei sein - zusammen mit dem Geographen Hans Carol - verfasstes Grundlagenwerk «Städte, wie wir sie wünschen» (1949). Es ist dies das bis auf den heutigen Tag einzigartig gebliebene schweizerische Grundlagenwerk zur Siedlungsplanung. Erwähnenswert sind sodann vor allem die von ihm eingebrachten Schutzverordnungen für Regensberg, Grüningen, Neeracher Ried, Schloss Laufen, Türlersee, Albis, Katzensee, Pfäffikersee usw., die heute niemand mehr missen möchte. Sie fanden internationale Anerkennung.

In den Jahren 1961 bis 1971 wirkte Max Werner als Kantonsbaumeister im Kanton St. Gallen, wo er ein übergrosses Bauvolumen (Hochschule, Kantonsschulen, Techniken, Spitäler usw.) meisterte und dennoch Zeit für Planungsarbeiten fand. Er pflegte dort vor allem die Grundrissplanung von Spital- und Schulbauten, überliess aber den beauftragten Architekten einen grossen Gestaltungsfreiraum. Ein Denkmal setzte er sich mit dem Spital Uznach. Dabei entstand die Idee, innerhalb eines kantonalen Hochbauamtes eine besondere Spitalbauabteilung aufzubauen. Selbstredend setzte er sich auch für die Schaffung eines kantonalen Planungsamtes ein.

Prof. *Martin Lendi*, Zürich