

Mitteilungen = Communications

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

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik : VPK =
Mensuration, photogrammétrie, génie rural**

Band (Jahr): **92 (1994)**

Heft 11

PDF erstellt am: **18.05.2024**

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.

Mitteilungen Communications

FIG-Kalender 1995: Historische Vermessungsszenen

Am FIG-Kongress 1994 in Melbourne wurde eine Ad-hoc-Kommission Vermessungsgeschichte eingesetzt (vgl. VPK 6/94). Sie wird Grundlagen und Aufgaben für eine künftige Kommission festlegen. Eine erste Aktion ist der FIG-Kalender mit historischen Vermessungsszenen. Der Kalender soll künftig jährlich erscheinen. Für den Kalender 1995 wurden dreizehn Stiche aus dem 16. Jahrhundert ausgewählt. Die Kalender eignen sich als Firmengeschenke und als Wandschmuck und werden wohl auch zu beliebten Sammlerobjekten.

Die Auflage des Kalenders ist beschränkt. Der Vertrieb in der Schweiz erfolgt über die VPK, der Preis beträgt Fr. 15.– inkl. Versand. (Bezug: Redaktion VPK, Brambergstrasse 48, 6004 Luzern, Fax 041 / 51 22 67.)

Neuvermessung des Bodensees

Der Bodensee wurde zwischen 1985 und 1990 mittels Echolot und Flugaufnahmen neu vermessen. Die nun vorliegenden Auswertungen des Landesvermessungsamtes Baden-Württemberg zeigen, dass der Bodensee zwei Meter tiefer und 32,5 Quadratkilometer grösser ist als bisher angenommen. Der See ist damit bis zu 254 Meter tief und weist eine Wasseroberfläche von 571,5 Quadratkilometern auf. Bisher wurde die grösste Tiefe des Sees mit 252 Metern und seine Oberfläche mit 538,5 Quadratkilometern ausgewiesen. Noch unmittelbar nach dem Abschluss der Vermessungen 1990 war die Internationale Gewässerschutzkommission für den Bodensee davon ausgegangen, dass sich an diesen Daten nichts ändere. Der

Bodensee war neu vermessen worden, weil die letzte Datenerhebung von 1893 zu ungenau war für die Überwachung des Seezustandes. Die neuen Daten geben u.a. neue Erkenntnisse über die Erosion am Bodenseeufer. Zudem wurden erstmals Angaben über viele Flussmündungen erhoben. Die Neuvermessung ermöglicht auch, ein digitales Geländemodell des Seebodens zu erstellen.

Berichte Rapports

Chancen durch modernes Verkehrsmanagement: weniger Staus und Unfälle

**VDI-Tagung vom 16./17. Juni 1994
in Duisburg**

Ein umfassendes Verkehrsmanagement, neue Aufgabenteilungen zwischen öffentlichem und privatem Personennahverkehr, aber auch neue Fahrzeugantriebe für Stadtautos standen im Mittelpunkt einer Tagung des Vereins Deutsche Ingenieure (VDI) über Verkehrskonzepte für Ballungsräume am 16. und 17. Juni 1994 in Duisburg. Vor rund 100 Fachleuten aus Verkehrswissenschaft, Verkehrsbetrieben und Automobilindustrie bestand Einigkeit, dass keine isolierte Einzelmassnahme die durch ein Übermass an Autoverkehr entstehenden Probleme lösen könne. Alle Potentiale technischer wie auch markt- und ordnungspolitischer Lösungen müssten genutzt werden, um den Verkehr entweder zu vermeiden oder, wo dies nicht erreichbar sei, zu verlagern und verträglicher zu gestalten.

In mehrfacher Hinsicht könne dabei ein verbessertes Verkehrsmanagement helfen. Es vermeide Leerfahrten wie auch Parksuchenverkehr und verstetige den verbleibenden Verkehr. Ein Modellversuch in München ergab nicht nur die angestrebte Verringerung der Staus um 33 %, sondern im Zusammenhang damit auch eine Verminderung der Verkehrsunfälle um 21 % und der dabei Verletzten um 33 %.

Teil eines Verkehrskonzepts ist die Verknüpfung von öffentlichen und privaten Nahverkehrsangeboten. Vertreter beider Seiten waren sich einig, dass hier noch ungenutzte und wünschenswerte Möglichkeiten liegen. Da der Verkehr angesichts leerer Kassen mitten im Verteilungskampf um knappe öffentliche Mittel stehe, müssten sich dringend notwendige Massnahmen sowohl an ihrer Umweltfreundlichkeit als auch an ihrer wirtschaftlichen Effektivität messen lassen. Jede verkehrliche Einzelaufgabe soll jeweils von demjenigen Einzelanbieter wahrgenommen werden, der sie unter ökonomischen und ökologischen Bedingungen am besten lösen kann. Aus Gründen der Daseinsvorsorge müsse der öffentliche Personennahverkehr bestrebt sein, sein Angebot auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten auf-

rechtzuerhalten, wenn die Nachfrage zwar vorhanden aber sehr gering sei. Hier bietet sich die Zusammenarbeit mit Taxi- und Mietwagenfirmen an. Seit 1989 sei die Zahl der Kooperationen in Deutschland von rund 250 auf 400 gestiegen.

Schwierig gestalte sich der Markt für eine neue Fahrzeugklasse, die durch moderne Konzepte wie Elektro- oder sogar Hybridantrieb aufwendig und damit teuer sei. Solange die Akzeptanz durch die Käufer nicht gesichert sei, werde kein Hersteller grössere Investitionen in Entwicklung und Bau solcher Fahrzeuge tätigen. Da auch ihr besonderer Nutzen nicht dem einzelnen Fahrer sondern der Allgemeinheit zugute komme, sei in erster Linie die öffentliche Hand gefordert: Der Sinn solcher Fahrzeuge bestehe im Wesentlichen in der Entlastung der Innenstädte von Lärm und Emissionen. Daher muss die Initiative für deren Einführung von den Kommunen bzw. von der Regierung ausgehen. Ein gewisses Volumen für die Produktion kleinerer Serien könnte gesichert werden, wenn etwa Behörden und öffentliche Betriebe einen erheblichen Teil ihrer Fuhrparks mit den neuen Fahrzeugen ausrüsten und wenn für private Käufer Anreize durch Steuerbefreiungen geschaffen würden. Erst wenn so ein gewisser Marktanteil gesichert sei und genügend Betriebserfahrungen in Kundenhand vorlägen, könnten die Kommunen darüber nachdenken, Innenstadtbezirke für herkömmliche Fahrzeuge zu sperren oder Privatfirmen zur Umrüstung ihrer Wagenparks zu verpflichten.

Nationales Rechenzentrum der ETH Zürich (CSCS) in Manno

Das Supercomputing-Zentrum (CSCS) in Manno bei Lugano verstärkt seine grenzüberschreitenden Aktivitäten. Auf den Gebieten der Visualisierung und Bildübermittlungstechnik sowie der Simulation von physikalischen Gesetzmässigkeiten in der Materialforschung wurden neue Kooperationen geschlossen. Das CSCS in Manno arbeitet künftig mit der Universität Mailand enger zusammen. Schwergewichtig werden im Bereich der Materialforschung mit mathematischen Modellen zahlreiche physikalische Gesetzmässigkeiten simuliert. Denn auch in der Materialforschung bewähren sich Computersimulationen. Die Universität Mailand unternimmt grosse Anstrengungen auf diesem Gebiet. Das CSCS seinerseits unterstützt den Studiengang in Mailand. Ab diesem Jahr werden rund 150 Studentinnen und Studenten in diesem zukunftssträchtigen Fachgebiet ausgebildet.

Ein weiteres Kooperationsprojekt befasst sich mit der Entwicklung neuartiger Methoden zur Visualisierung von Simulationsergebnissen und der Optimierung der Bildübermittlung durch Kompression der riesigen Bild-Datenmengen, damit Bilder rasch und reproduzierbar an die jeweiligen Arbeits- und Laborplätze in der Schweiz oder im Ausland

VSVT-Zentralsekretariat:
ASTG secrétariat central:
ASTC segretariato centrale:
Schlichtungsstelle
Office de conciliation
Ufficio di conciliazione
Marja Balmer
Gyrtschachenstrasse 61
3400 Burgdorf
Telefon und Telefax: 034 / 22 98 04

Stellenvermittlung
Auskunft und Anmeldung:
Service de placement
pour tous renseignements:
Servizio di collocamento
per informazioni e annunci:
Alex Meyer
Rigiweg 3, 8604 Volketswil
Tel. 01 / 802 77 11 G
Tel. 01 / 945 00 57 P