

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **136 (2010)**

Heft 48: **Zukunft der Region**

PDF erstellt am: **22.05.2024**

### **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.

## «DEN STIER BEI DEN HÖRNERN PACKEN»



01 Christine Haag ist überzeugt vom Produkt Bahn als ökologisches Transportmittel. Seit 2009 führt sie den Sektor Anlagenmanagement Übertragungsleitungen der SBB in Zollikofen (Foto: cvr/Red.)

Christine Haag studierte an der ETH Zürich Bauingenieurwesen, doktorierte und schloss zusätzlich das betriebswirtschaftliche Studium an der HSG ab. Diese Ausbildungen seien das richtige Rüstzeug, sagt sie, um sich für ökologische Grundsätze einzusetzen.

*(cvr) Frau Haag, Sie sind verantwortlich für Starkstromleitungen der SBB und führen als Leiterin des Sektors Anlagenmanagement Übertragungsleitungen zehn meist männliche und zum Teil deutlich ältere Kollegen. Wie kam es dazu?*

Ein starker Treiber meines ganzen Ausbildungswegs waren das Umweltbewusstsein und die Wirtschaftlichkeit. Umweltprobleme waren in meiner Gymnasialzeit in Luxemburg vor allem im Sprachunterricht häufig ein Thema. So wurde mir die Sensibilität für den Umweltschutz mitgegeben. Sie prägte meine Entscheidung, Bauingenieurwesen an der ETH in Zürich zu studieren. Das Bauen ist eine notwendige Tätigkeit, die sich stark auf die Umwelt auswirkt. Hier wollte ich mitsteuern – ich wollte lernen, umweltbewusst zu bauen. Mein Studium ist daher durch eine ökologische Ausrichtung geprägt. Ich belegte Vertiefungsrichtungen wie Deponiebau und schrieb eine Diplom- sowie eine Doktorarbeit zu Ökobilanzen von bauchemischen Betonschutzmassnahmen.

*Während Ihrer Doktorarbeit schlossen Sie zusätzlich die betriebswirtschaftliche Ausbildung an der Hochschule in St. Gallen ab.*

Ja. Als ich mein Bauingenieurstudium 1997 beendete, herrschte Konjunkturflaute. Viele meiner Studienkollegen und -kolleginnen waren auf Stellensuche. Es war für mich schwierig zu verstehen, was in dieser Zeit mit der Wirtschaft vor sich ging. Wir hatten ein Studium an einer renommierten Schule abgeschlossen und fanden keine Arbeit. Was war mit der Konjunktur los? Wie entsteht und vergeht Arbeitslosigkeit? Mit welchen Zyklen haben wir zu rechnen? Ich wollte die Situation verstehen und blieb für Studienaufträge und schliesslich für ein Doktorat an der ETH. Parallel dazu schloss ich eine betriebswirtschaftliche Ausbildung an der HSG ab.

*Inwiefern spielte der Umweltschutz eine Rolle bei dieser Entscheidung?*

Wahren Umweltschutz kann man nur betreiben, wenn man die Zusammenhänge zwischen Nachhaltigkeit und finanziellen Einsparungen erkennt und sucht. Dies lernte ich an der HSG. Ich belegte darum ein Vertiefungsfach mit dem Fokus auf Ökologie und Ökonomie – das leider heute in dieser Form nicht mehr existiert. Auch meine Dissertation habe ich auf dem Spannungsfeld Ökologie, Ökonomie, Technik und Soziales aufgebaut. Das an der HSG gelernte Wissen konnte ich direkt in die Doktorarbeit integrieren, zum Beispiel mit Lebenszykluskosten-Analysen. Ich habe diese Überlegungen eingebaut mit dem Argument, dass sich Umweltschutz aus purem Altruismus nicht verkaufen lässt. Er muss sich rechnen – auf jeden Fall in der heutigen Welt.

*Mit diesem eindrücklichen Ausbildungspaket waren Sie gründlich vorbereitet für die Arbeit in der Praxis. Welchen Schritt haben Sie nach der akademischen Ausbildung gemacht?*

Ich ging 2001 in die nächste konjunkturelle Flaute – nach Berlin, wo mein heutiger Mann auf mich wartete. Ich kam zu einem denkbar schlechten Zeitpunkt: Der Potsdamer Platz war bereits in der Ausführung und Planungskapazität im Überfluss vorhanden. Die Deutsche Bahn aber baute ihre «Verkehrsprojekte Deutsche Einheit» und rüstete die Eisenbahnstrecken der ehemaligen DDR nach. Ich meldete mich auf eine Ausschreibung, da die Bahn mich begeistert – die Faszination war während meines Aufenthalts in der Schweiz gewachsen. Ich war beeindruckt, wie präsent und ausgereift dieses ökologische Verkehrsmittel hier war. In Luxemburg war ich mit 16 Jahren erstmals in einen Zug gestiegen.

*Haben Sie die Stelle bei der Deutschen Bahn erhalten?*

Ich wurde Bauherrenvertreterin für das Grossprojekt der Streckenerüchtigung Hamburg–Berlin. Ich lernte in dieser Position viel im Managementbereich – mit den Vor- und Nachteilen eines riesigen, hierarchisch aufgebauten Betriebes –, konnte Strategien entwickeln und blickte in viele Planungs- und Ausführungsprozesse. Ich bereitete die Entscheidungsgrundlagen auf, hatte jedoch keine finanziellen Kompetenzen. Die Entscheidungen fällten die Vorgesetzten.

*Sie haben sich bei der Deutschen Bahn die Sporen abverdient und kamen danach zurück in die Schweiz?*

Nach vier Jahren – mit dem Abschluss des Projektes – kam ich mit meinem Mann und meinem in Berlin geborenen Sohn wieder in die Schweiz. Ich bewarb mich bei den SBB für eine Aufgabenstellung, die ich bei der Deutschen Bahn bereits kennengelernt hatte – im Anlagenmanagement der SBB Energie. Faszinierend fand ich, dass hier zwei grosse Herausforderungen unserer Gesellschaft aufeinandertreffen: die Mobilität und die Energieversorgung. Diese Themen haben eine hohe ökologische Relevanz. Natürlich hatte ich Respekt vor dem fehlenden Grundwissen im Bereich Elektrizität. Doch mit meinem Ingenieurstudium, der betriebs-

wirtschaftlichen Ausbildung und der Erfahrung als Bauherrenvertreterin bekam ich die Stelle und wurde 2005 Anlagenmanagerin für Übertragungsleitungen. Als ein Jahr später der Sektor Anlagenmanagement Bahnstrom mit den Bereichen Unterwerke und Übertragungsleitungen kreiert wurde, durfte ich mit 32 Jahren sogar dessen Führung übernehmen. 2009 haben wir das Anlagenmanagement umorganisiert und homogenere Sektoren gebildet – einen Sektor Übertragungsleitungen und einen Sektor Unterwerke. Dies vereinfachte die Führung deutlich. Ich bin nun für den Sektor Übertragungsleitungen zuständig.

*Anlagenmanagement kennt man aus dem Bankenwesen. Worum handelt es sich bei den SBB?*

Ähnlich wie im Bankenwesen wird Geld angelegt, aber in Bauten für die Kernleistung des Unternehmens. Wir nehmen die Rolle des Eigentümers wahr und bewirtschaften unsere Anlagen über die gesamte Lebensdauer. Wir müssen die geforderte Verfügbarkeit sicherstellen und dabei die Lebenszykluskosten minimieren. Es sind also Ingenieure mit betriebswirtschaftlichen Kenntnissen gefordert.

*Inwiefern sind Sie mit klassischen Aufgaben aus dem Bauingenieurwesen konfrontiert?*

Zunächst einmal der grösste Unterschied: Hochspannungsmasten, wie sie heute erstellt werden, wären nach SIA-Normen gar nicht zulässig. Sie werden vielmehr mit separaten, gesetzlich festgehaltenen Dimensionierungsgrundlagen berechnet – durch den Hersteller oder durch spezialisierte Ingenieurbüros. Der Projektablauf entspricht ansonsten dem typischen Bauablauf, mit Studie, Vorprojekt, Bau- bzw. Detailprojekt und Ausführungsprojekt. Unsere Aufgabe konzentriert sich einerseits auf ökonomische Grössen wie Kosten-Nutzen-Gegenüberstellungen von Varianten und die Festlegung von Standards, die die Lebenszykluskosten für den Bau und die Instandsetzung minimieren. Andererseits ermitteln wir möglichst schonende Linienführungen und führen planrechtliche Verfahren durch. Es sind raumplanerische Aufgaben und Verhandlungen mit Anspruchsgruppen wie Elektrizitätswerken bei Beteiligungen, Bundesämtern, Behörden, Kantonen, Ge-

meinden, Privaten und Umweltverbänden, die wir meistern müssen.

*Fehlte Ihnen in dieser Führungsposition bei den SBB das Wissen im Bereich Elektrizität tatsächlich?*

Gewisse Kenntnisse musste ich mir aneignen, aber im Team sind elektrisches Grundwissen und Erfahrungen mit Hochspannungsanlagen vorhanden. Zu meinen Mitarbeitern zählen Bau-, Elektro- und Maschinenbauingenieure. Insbesondere für das Anlagenmanagement Unterwerke sind fundierte elektrische Kenntnisse zwingend. Im Bereich Übertragungsleitungen sind wiederum mehrheitlich Bauingenieure angestellt.

*Wie konnten Sie sich in diesem heterogenen Team behaupten?*

Die Führung eines solchen Teams ist anspruchsvoll. Mein Glück war, dass ich mich zu Beginn meiner Anstellung in einer laufenden Mängelrüge zu Rissen in einem Übertragungsmasten einbringen und profilieren konnte. Ich regte Verbesserungsmaßnahmen an und konnte mit meinem Wissen im Bereich Werkstoffe direkt den Herstellungsprozess beeinflussen.

*Lese ich Ihr CV, male ich mir mit Ihren Titeln Dr. sc. techn., dipl. Ing. und lic. oec. ein Bild, das so gar nicht Ihrer Person entspricht. Man vermutet nicht im Entferntesten eine radikale ökologische Einstellung.*

Das mag sein. Zu Hause haben wir kein Auto und heizen selbst im kältesten Winter nur knapp über 17 °C – dafür tragen wir Wollpullis. Das ist meine private Antwort auf die grossen ökologischen Themen Energie und Mobilität. Diese Themen brauchen keine einseitigen Blockaden, sondern bezüglich Umweltschutz engagierte Mitwirkung. Man muss auch mal den Stier bei den Hörnern packen, um die Auswirkungen notwendiger Übel zu minimieren. Dafür braucht es fundiertes Wissen über die Materie, um entsprechend argumentieren zu können. Mit meinen Ausbildungen habe ich das notwendige Rüstzeug dazu. Es klingt nur auf den ersten Blick paradox, dass ich mich als umweltbewusste Person bezeichne und trotzdem Projekte für Hochspannungsleitungen vertrete. Die Antwort auf diese Frage gab ich bereits meinem späteren Vorgesetzten während des Vorstellungsgesprächs. Er fragte mich: «Ökologie ist

Ihnen wichtig, aber was sagen Sie, wenn für die Realisierung einer Übertragungsleitung wegen des Landschaftsschutzes erdverlegte Kabel gefordert werden? Das Bahnstromnetz reagiert auf zunehmende kritische Schwingungen und Netzininstabilitäten – verursacht durch ebensolche Kabel. Ist es mit Ihrer ökologischen Einstellung vereinbar, ein Freileitungsprojekt zu vertreten?» Und ich antwortete: «Hinter diesem Hochspannungsprojekt steht das faszinierende und umweltschonende Produkt Bahn – und mein Engagement gilt der nachhaltigen Bahnstromversorgung als grünes Licht für die Bahnen. Selbst wenn das heisst, ein Freileitungsprojekt mit möglichst optimierter Linienführung zu vertreten.»

#### «GRENZGÄNGER»

Im Jahr 2008 hat TEC21 die Interviewreihe «Berufsbild im Wandel» veröffentlicht. 2010 kommen unter dem Titel «Grenzgänger» Baufachleute zu Wort, die sich von ihrem klassischen Berufsbild entfernt und eine besondere Nische für sich entdeckt haben. Sie berichten vom Verlassen ausgetretener Pfade, vom Erkunden und Überschreiten der Grenzen ihrer angestammten Disziplin – und von der faszinierenden Vielfalt der Berufe rund um das Bauen.

Bisherige Gesprächspartnerinnen und -partner: Urs B. Roth (TEC21 7/2010), Pascal Waldner (TEC21 12/2010), André Mijnsen (TEC21 16-17/2010), Urs Tappolet (TEC21 20/2010), Hans Rudolf Wymann (TEC21 22/2010), Hans Briner (TEC21 25/2010), Remo Caminada (TEC21 29-30/2010), Patrick Gartmann (TEC21 36/2010), Marc Wijnhoff (TEC21 37/2010) und Rolf Schneider (TEC21 42-43/2010).

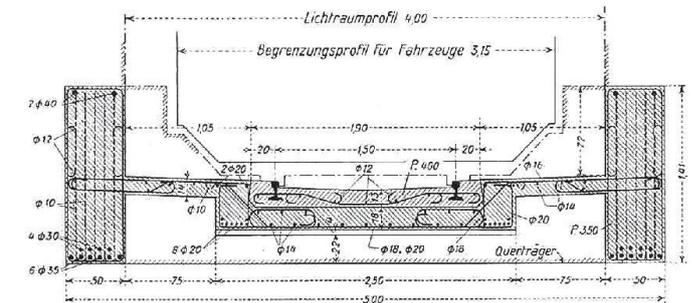
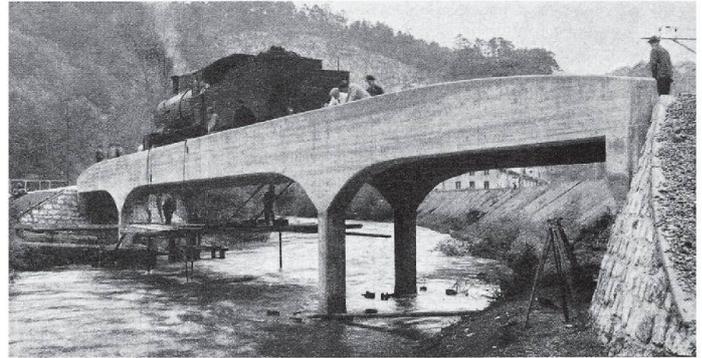
#### CHRISTINE HAAG

Christine Haag schloss 1997 ihr Studium an der ETH als dipl. Bau-Ing. ab. Als Assistentin bei Prof. Dr. F.H. Wittmann doktorierte sie im Bereich Instandsetzungsmassnahmen. Gleichzeitig studierte sie an der HSG in St. Gallen und schloss 2000 als lic. oec. ab. 2001 stellte sie ihre Doktorarbeit an der ETH fertig und zog anschliessend nach Berlin, wo sie bei der Deutschen Bahn als Bauherrenvertreterin für Grossprojekte arbeitete. 2005 kehrte sie mit ihrer kleinen Familie in die Schweiz zurück und begann dort als Anlagenmanagerin Übertragungsleitungen bei den SBB, wo sie mittlerweile als berufstätige Mutter zweier Söhne den Sektor «Anlagenmanagement Übertragungsleitungen» mit ca. zehn Mitarbeitern führt.

# BIRSBRÜCKE VON ROBERT MAILLART



**01** Birsbrücke in Liesberg Station von Robert Maillart: heutiger Zustand in der Untersicht. Die 1935 erbaute dreifeldrige Eisenbahnbrücke ist die erste der von Robert Maillart in den Jahren 1935 bis 1939 entworfenen Balkenbrücken mit Kragarmen<sup>1</sup> (Foto: Andreas Naegeli)



**02** Belastungsprobe der Birsbrücke Liesberg mit einer 112t schweren Lokomotive (Foto: Schweizerische Bauzeitung, Band 107, 11. April 1936)

**03** Querschnitt der Birsbrücke mit einbetoniertem Normalspurgleis (Plan: Schweizerische Bauzeitung, Band 107, 11. April 1936)

TEC21 publizierte in Heft 37/2010 ein Gespräch zwischen Christian Menn und Werner Oechslin zum geplanten Abbruch der von Robert Maillart entworfenen Schräblichbrücke im Wägital. Dieses Gespräch hat den Berner Architekten Andreas Naegeli zur folgenden Stellungnahme angeregt. Er möchte damit die Aufmerksamkeit auf eine weitere gefährdete Maillart-Brücke lenken.

Werner Oechslin sagte im Gespräch zu Recht, «dass man nicht sagen kann, es habe genügend Maillart-Brücken. Genauso wenig sagen wir, es gebe genügend Gemälde von Hodler, weniger würden auch reichen. Robert Maillart ist von solcher Bedeutung, dass es auf jede einzelne Brücke ankommt.» Nun sind Brücken – auch diejenigen von Maillart – nicht wie Hodlers Gemälde in Museen oder Sammlungen konservierbar. Sie sind an ihren Erstellungsort gebunden; sie führen über Flüsse und Tobel und müssen dort den jeweiligen Umwelteinflüssen standhalten. Je nach Beanspruchung durch den modernen Verkehr müssen sie verstärkt oder gar ersetzt

werden. Es sind aber auch Brücken abbruchgefährdet, die ihre ursprünglich vorgegebene Aufgabe verloren haben. Eine solche Brücke – von Robert Maillart im Jahr 1935 gebaut – befindet sich in Liesberg Station im Kanton Basel-Landschaft.

Die eingleisige Eisenbahnbrücke führt das Industriegleis der Portlandzementfabrik über die Birs zur SBB-Station Liesberg. Die Zementfabrik wurde 1982 geschlossen, und seither wird die Balkenbrücke nicht mehr genutzt. Sie zeichnet sich durch eine äusserst optimierte und verfeinerte Konstruktion aus und ist insbesondere in der Untersicht interessant (Abb. 1). Aus bauhistorischer Sicht ist sie wohl ebenso bedeutend wie die Brücken im Wägital. Heute 75-jährig, ist sie aber nicht durch ein Neubauprojekt gefährdet, sondern durch ihre derzeitige «Nutzlosigkeit». Ihr Zustand verschlechtert sich von Jahr zu Jahr, da ein praktisches Interesse an ihrem Unterhalt fehlt. Zunehmende Oberflächenschäden wie Abplatzungen und massive Ansammlung von Treibholz an den schlanken Stützen lassen Bedenken an ihrem Fortbestand aufkommen. Wie der aktuelle Zustand tatsächlich zu beurteilen ist,

würde eine Begutachtung durch Fachleute erfordern. Ich möchte die interessierten Kreise deshalb ermuntern, dieses bedeutende Baudenkmal zu besuchen und sich Gedanken über die notwendigen Erhaltungsmassnahmen zu machen. Besucher und Besucherinnen werden bei dieser Gelegenheit noch weitere interessante Brücken entdecken. In Liesberg Station befinden sich auf einem Flussabschnitt von einem Kilometer nicht weniger als sechs historische Brücken, die den Fluss überqueren – darunter auch zwei bemerkenswerte Spannbetonbrücken aus den frühen 1960er-Jahren von Heinz Hossdorf.

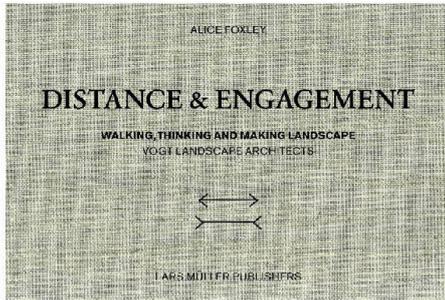
**Andreas Naegeli**, dipl. Arch. ETH/SIA, Bern,  
naegeli.andreas@gmail.com

## Anmerkung

1 Die Birsbrücke in Liesberg Station ist der Prototyp dieser Brückengruppe. Im gleichen System folgten die Strassenbrücken von Huttwil im Emmental (erhalten und saniert), Gündlischwand bei Interlaken (abgebrochen), Bern Weissensteinstrasse (erhalten und saniert), Peney im Kanton Genf (nicht ausgeführt) und Altendorf bei Lachen am Zürichsee (erhalten und saniert)



# BÜCHER



Alice Foxley: *Distance & Engagement. Walking, Thinking and Making Landscape.* Lars Müller Publishers, Baden, 2010. 480 Seiten, ca. 1000 Abb., 24 x 16.5 cm, Hardcover, englisch (ab Januar 2011 auf deutsch). Fr. 70.–. ISBN 978-3-03778-196-8



Dominique Ghiggi: *Baumschule – Kultivierung des Stadtschungels.* Lars Müller Publishers, Baden, 2010. 320 Seiten, ca. 600 Abb., 24 x 33 cm, Softcover. Fr. 49.–. ISBN 978-3-03778-217-0



Schweizer Heimatschutz (Hrsg.): *Radikal, präzise, poetisch.* Vogt Landschaftsarchitekten. Begleitbroschüre zum Schulthess-Gartenpreis. Schweizer Heimatschutz, Zürich 2010. Fr. 5.–

Vogt Landschaftsarchitekten feiern das 10-Jahres-Firmenjubiläum mit einer Buchpublikation. Parallel dazu erscheinen ein weiteres Buch, das im Rahmen der Forschungsarbeit am Lehrstuhl Günther Vogt an der ETH Zürich entstand, sowie eine Broschüre des Schulthess-Gartenpreises.

«Tiefschürfend» ist ein altmodisches Wort, das heute häufiger ironisch benutzt wird als wörtlich. Für die Arbeit von Vogt Landschaftsarchitekten ist es ernst zu nehmen. Immer wieder führen die Recherchen des Büros in die Tiefe, räumlich, zeitlich und intellektuell. Geomorphologie und Geologie sind zu zentralen Instrumenten der Landschaftslektüre geworden. Das führt zu einer grossen Sicherheit bei der Entwicklung ungewöhnlicher Entwurfsansätze und zu überraschenden Betrachtungsweisen: Ein Analysemodell für die Neugestaltung des Parliament Square in London zeigt, dass Westminster Church und Abbey auf 350 Mio. Jahre alten Sedimentschichten liegen. Vogt und seine Mitarbeitenden lesen die Bauten als letzte «geologische» Schicht. Wir Menschen sind also «geomorphic agents», unsere Aktivitäten formen die Erdoberfläche, wie Schichtung und Erosion die Berge geformt haben. Dem zweiten Blick auf das Thema Geologie bieten sich Einsichten, die zu poetischer Ergriffenheit führen können: So liest man beim ersten Durchblättern von «Distance & Engagement. Walking, Thinking and Making Landscape» die weissen Hügel auf den Winterbildern der Yorkshire Dales nur als hübsche Geländeformationen. Beim Lesen erfährt man, dass es sich um die langsamer erodierenden Korallenriffe eines lange verschwundenen Meeres handelt.

## REALE LANDSCHAFTEN

Das Buch zeigt nicht nur diese Grundlagenarbeit, sondern auch, wie aus Begehungen und Analysen die Projekte entwickelt werden. Eine zentrale Rolle spielen dabei Modelle, aber auch hier geht die Betrachtung weiter. Selbst ausgeführte Projekte wie der Birkenhof im Zürcher Hotel Greulich werden als Modelle von Landschaften gesehen, in diesem Fall stehen die Birken für einen ganzen Wald. Dieser wichtige Gedanke gibt den neueren Gestaltungen eine Brechung: Es sind nicht nachgebaute Naturausschnitte, sondern Zitate oder Verweise auf real existierende Landschaften. Dabei konstatieren Günther Vogt und die Autorin des Buches, Alice Foxley, dass Menschen, die in Städten leben, zunehmend unter der Naturentfernung leiden und dass es ein Ziel des Büros ist, Qualitäten der Naturerfahrung in den Projekten zu realisieren. Der Gegensatz zwischen Natur und Künstlichkeit sei für die heutige Landschaftsarchitektur als Entwurfsthema überholt, so Günther Vogt. Denn stehe nicht jeder zweite Park auf einer Tiefgarage und würden nicht stillgelegte Gleisanlagen als seltene Habitate unter Naturschutz gestellt?

## ERKENNTNIS UND LESEVERGNÜGEN

Das zweite neue Buch spricht ebenfalls von Natur und nährt durch eine fantastische Sammlung von Materialien unsere ungestillte Sehnsucht: «Baumschule – Kultivierung des Stadtschungels». Das geschieht allerdings durch die Darstellung handgreiflichster Manipulationen an dieser Natur: Baumschulen sind Produktionsorte, ganz unsentimental den Gesetzen von Angebot und Nachfrage, Kosten und Gewinn ausgesetzt. Ein Schwei-

zer Stadtbaum ist nicht spontan gewachsen, sondern ein Produkt, das oft schon halb Europa bereist hat, bevor es an seinem endgültigen Standort gepflanzt wurde. Dominique Ghiggi, Mitarbeiterin an der Professur Vogt, hat faszinierende Bilder und höchst lesenswerte Essays zu den Themen Pflanzenproduktion, -wanderung und -züchtung geschrieben und zusammengetragen. Man erfährt, wie über den Kronen von Urwaldriesen per Ballon Däfte geerntet werden, wie in Holland ganze Landstriche als Baumschulen dienen, wie Grossbäume aus der halben Welt den Weg in die Masoala-Halle im Zürcher Zoo gefunden haben...

## HOF BEIM SIA-HOCHHAUS

Eine dritte, nur im Büro erhältliche Publikation «10 Jahre Vogt Landschaftsarchitektur», ein Handschmeichler mit 60 Seiten, reiht frei Bilder und Stichworte in bunter Folge, Inhalte, die sich über die Jahre als wichtig für das Büro erwiesen haben. Eines der Bilder zeigt den Hof des SIA-Hochhauses in Zürich, für den das Büro mit dem diesjährigen Schulthess-Gartenpreis ausgezeichnet wurde. Die Broschüre dazu, «Radikal, präzise und poetisch. Vogt Landschaftsarchitekten», würdigt die herausragende Arbeit und enthält ein sehr lesenswertes Interview von Karin Salm mit Günther Vogt.

**Hansjörg Gadiant**, dipl. Arch. ETH, Landschaftsarchitekt und freier Publizist, [hj.gadiant@bluewin.ch](mailto:hj.gadiant@bluewin.ch)

## BÜCHER BESTELLEN

Schicken Sie Ihre Bestellung unter Angabe des gewünschten Zwischentitels, Ihres Namens sowie der Rechnungs- und Lieferadresse an [lerserservice@tec21.ch](mailto:lerserservice@tec21.ch). Für Porto und Verpackung werden pauschal Fr. 7.– in Rechnung gestellt.