

# Die Eisenbahn im Dienste der Siedlungspolitik

Autor(en): **Sulger, S. Büel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **5 (1948)**

Heft 6

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-783239>

## **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.

## Die Eisenbahn im Dienste der Siedlungspolitik

Unter diesem Titel hat Erhard Romer in Nr. 4 des «Plan» in treffender und umfassender Weise den Einfluss der Bahnen auf die Entwicklung des Siedlungswesens charakterisiert und dann einige Verbesserungsvorschläge aufgezeigt, auf die hier näher eingetreten werden soll.

Eine erste Forderung geht dahin, die Abonnementstarife in dem Sinne abzuändern, dass die kurzen Strecken teurer und die weiten billiger würden. Hier ist zu bemerken, dass innert kurzer Zeit bereits zweimal eine Tarifreform in dieser Richtung erfolgt ist. Bei der Einführung des ersten Kriegstaxzuschlages wurden die Abonnementspreise variabel um 2 bis 20 % erhöht, wobei der grösste Prozentsatz bei 1 bis 4 km Distanz und der niedrigste für 50 km in Frage kam. Die zweite Aenderung erfolgte anlässlich der Tarifreform anfangs dieses Jahres, als ein eigentlicher Staffeltarif eingeführt wurde. Die Ansätze betragen nun (auszugsweise):

km	Arbeiterabonnements 2 Fahrten		Arbeiterabonnements unbeschränkt		Schülerabonnements unbeschränkt		Streckenabonnements unbeschränkt	
2	3.50	(1.75)	6.30	(3.15)	4.95	(2.48)	9.—	(4.50)
3	4.50	(1.52)	8.20	(2.79)	6.45	(2.15)	11.70	(3.90)
5	5.95	(1.20)	10.75	(2.15)	8.45	(1.69)	15.30	(3.06)
10	9.45	(0.95)	17.05	(1.70)	13.40	(1.34)	24.30	(2.43)
20	16.10	(0.80)	23.—	(1.15)	18.05	(0.90)	32.80	(1.64)
30	22.75	(0.74)	28.95	(0.96)	22.75	(0.76)	41.30	(1.38)
50	35.35	(0.74)	—	—	27.80	(0.56)	50.50	(1.01)

in Klammern Preis pro km.

Eine noch stärkere Differenzierung scheint nicht angängig zu sein, weil sonst die kurzen Strecken doch relativ zu teuer werden. Das würde in vielen Fällen zur Folge haben, dass sich die Summe aus Abonnementspreis und Wohnungsmiete, die in Stadtnähe nicht viel niedriger ist, gleich hoch oder sogar höher stellt, als die Miete in der Stadt. Dadurch würde ein Anreiz zum Verlassen der Stadt als Wohnsitz wegfallen. Für weiter entfernte Orte, wo die preislichen Verhältnisse günstiger würden, fällt die lange Fahrzeit hindernd ins Gewicht. Höchstens die Strecken unter 5 km könnten noch eine weitere Erhöhung ertragen, weil der Preis absolut gesehen klein ist. Diese «Ultrakurzstrecken» gehören übrigens im Grunde genommen in den Aufgabenkreis der Städtischen Nahverkehrsmittel. Eine Erhöhung der Bahnpreise würde hier nur eine Verlagerung des Verkehrs auf die andern Fahrgelegenheiten bewirken. Der Bahn würde damit eine ihr artfremde Aufgabe und Belastung abgenommen.

Das zweite Postulat betrifft eine starke Entfernungsstaffelung der Gütertarife. Damit soll erreicht werden, dass Industrien, die mit grossen Transportdistanzen zu rechnen haben (Südschweiz), nur unbedeutend höhere Frachtspesen zu tragen haben als diejenigen an transportgünstiger Lage (Nordschweiz). Die als ungesund betrachtete Konzentration der Schwerindustrie im Norden des Landes soll dadurch gemildert werden. Am Schlusse seiner Ausführungen kommt zwar der Verfasser im Gegensatz zu den vorhergehenden Ausführungen zur Feststellung, dass es nicht von Vorteil wäre, wenn durch Tarifmassnahmen eine Verlagerung der Industrie verursacht würde. Abgesehen davon würden der Mehrbelastung des Nahverkehrs in grösserem Ausmasse bedeutende Schwierigkeiten gegenüberstehen, weil dann das Auto hier unterbieten und die Transporte abfangen würde, während die billigen Ferntransporte der Bahn verbleiben würden. Der erwartete Ausgleich könnte somit nicht spielen. Eine wirksame Ausschaltung der Autokonkurrenz wäre nicht durchführbar.

Im Weiteren muss darauf hingewiesen werden, dass Transporte im Grunde genommen als unproduktiv zu betrachten sind, also nach Möglichkeit vermindert werden sollten. Billige Ferntarife im eingangs erwähnten Sinne verursachen aber eine Vermehrung der Transporte, indem sie die Möglichkeit geben, auch an transportungünstigen Orten Industrien mit grossem Transportvolumen anzusiedeln. Diese zusätzlichen Transporte müssen volkswirtschaftlich gesehen irgendwie bezahlt werden, in unserem Falle durch höhere Frachten im Nahverkehr. Die natürliche Standortregelung, die sich nach den Gegebenheiten richtet, sollte nicht unnötig beeinflusst werden. Einer Art von Frachtvergünstigung kann die Berechtigung nicht abgesprochen werden, nämlich der Förderung des Absatzes der Gebirgsgegenden, die der Entvölkerung der vom Verkehr benachteiligten Talschaften entgegenwirkt.

In bezug auf die Fahrplangestaltung wird verlangt, dass zur Begünstigung der Siedlung auf dem Lande die verkehrswirtschaftlichen Belange mehr berücksichtigt werden sollten als die betrieblichen. In bezug auf die mir näher bekannten Verhältnisse von Zürich, wo das Problem des Pendelverkehrs am stärksten in Erscheinung tritt (25 % aller Abonnemente des gesamten SBB.-Netzes entfallen auf Zürich), ist zu bemerken, dass die Bahnorgane hier ihr Möglichstes tun. Abgesehen vom Mangel an Triebfahrzeugen sind es die bis an die äusserste Grenze belasteten Anlagen, die eine Vermehrung der Zugzahl nicht zulässt. Es handelt sich also nicht darum, dass die Bahnverwaltung den Anforderungen an die Verkehrsgestaltung nicht entsprechen will, weil vielleicht die Wirtschaftlichkeit darunter leidet, sondern nicht kann. Wenn einmal das von der Generaldirektion der SBB. und den Behörden von Stadt und Kanton Zürich bereits genehmigte generelle Projekt für den Ausbau der Zürcher Eisenbahnverkehrsanlagen samt der Erstellung von Doppelspuren auf den Zufahrtslinien verwirklicht sein wird, dann ist die Bahn in Stande, in Verbindung mit zweckentsprechendem Wagenmaterial, den Nahverkehr in einwandfreier Weise zu bewältigen.

Es ist schon vorgeschlagen worden, den Vorortverkehr bis auf rund zehn Kilometer Entfernung vom Stadtzentrum der Strassenbahn zuzuweisen. Infolge der vielen Haltestellen und der verminderten Reisegeschwindigkeit werden aber die Fahrzeiten auf so ausgedehnten Strecken zu lang. Es müssten schon eigentliche Schnellbahnen auf eigenem Bahnkörper bis in die Stadt hinein gebaut werden. Es wäre jedoch unwirtschaftlich, zwei Bahnsysteme nebeneinander zu führen. Mit weit geringeren Mitteln lässt sich die bestehende Bahn so ausbauen, dass sie den Bedürfnissen des Vorortverkehrs besser entsprechen kann als eine Tramlinie, indem ein wirklicher Schnellverkehr hier möglich ist. Die Verdichtung des Fahrplans wird es erlauben, einen Teil der Züge nur soweit zu führen, als es die Verkehrsbelastung erfordert, so dass eine bessere Ausnützung von Personal und Material möglich wird, als dies heute der Fall ist, wo halbleere Wagen bis zu einer entfernten Zugsendstation geführt werden müssen.

Auch für den Pendelverkehr gilt die Feststellung, dass er volkswirtschaftlich betrachtet unproduktiv ist, weil er Geld- und Zeitverlust bedeutet. Wenn daher einerseits gute Verkehrsverhältnisse der Siedlungspolitik dienen, sollte andererseits die Planung, insbesondere die Verteilung der Industrie, den Verkehr vermindern, im Sinne einer Reduktion der unproduktiven Faktoren. Das Idealziel wäre, zu erreichen, dass jedermann an seinem Wohnort arbeiten kann, und zwar vorzugsweise ausserhalb der Städte. Dass aber auch die bei uns ziemlich weitgehend vorhandene Dezentralisation der Industrie das Verkehrsproblem nicht löst, zeigt der Umstand, dass zahlreiche Arbeiter in der Großstadt wohnen und zur Arbeit aufs Land hinaus fahren. In diesen Fällen begünstigen gute Verkehrsverbindungen auch das Wohnen in der Stadt, bewirken also das Gegenteil dessen, was vom Standpunkt der Landesplanung aus erwünscht ist.