

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 108 (1990)
Heft: 49

Artikel: Aufgaben der Bahnen im Rahmen des europäischen Verkehrs
Autor: Isliker, Hans Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-77584>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 11.05.2025

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

Die Schweiz im Zentrum europäischer Verkehrsprobleme

Aufgaben der Bahnen im Rahmen des europäischen Verkehrs

Vorbemerkung: Die Sicht des Verfassers deckt sich nicht unbedingt mit derjenigen eines Bahnvertreters. Er ist zweifellos aber mit jedem Bahnvertreter der Meinung, dass die Bahnen vor neuen, wichtigen Zukunftsaufgaben stehen und damit neue Bedeutung erhalten haben. Es ist richtig, von «Bahnen» zu reden. Zwar befinden sich im folgenden vor allem die SBB (zusammen mit der BLS) im Visier. Vieles trifft aber die europäischen Bahnen gemeinsam.

Europa ist mit mehr Verkehr konfrontiert. Stichworte: EG-Binnenmarkt – Osteuropa. Dieser Mehrverkehr ist

VON HANS RUDOLF ISLIKER,
BERN

nicht im bisherigen Trend zu bewältigen. Stichworte: Die Strasse schafft das nicht – der Luftverkehr schafft das nicht.

Letztlich ist es nicht so sehr Einsicht, es sind vielmehr harte Bedingungen, die in dieser Situation zu neuer Bedeutung der Bahnen führen.

□ Diese Bedingungen haben sich im Grunde schon lange bemerkbar gemacht, zuerst in den Agglomerationen. Stichwort: Öffentlicher Personen-Nahverkehr.

□ Der Kurz- und Mittelstrecken-Luftverkehr ist an kaum wesentlich auszuweitende Kapazitätsgrenzen gestossen. Damit wird er ersetzbar, weil konkurrenzierbar durch Eisenbahn-Schnellverkehr. Stichwort: TGV.

□ An sensiblen Engpässen ist der Strassenbau am Ende. Es müssen Alternativen gesucht werden. Stichwort: Eisenbahn-Alpentransversalen.

□ Langfristig muss Gütertransport auf der Strasse über lange Distanzen (abgesehen von begründeten Ausnahmen) als Unsinn bezeichnet werden. Es sind neue Strukturen zu schaffen, welche die bestehenden Verkehrsträger und -mittel sinnvoll kombinieren. Stichwort: Kombinierte Verkehr Schiene/Strasse

Diese Hinweise machen sofort deutlich, dass mit der neuen Bedeutung nicht eine neue Allerweltsbahn angesprochen ist. Es geht vielmehr

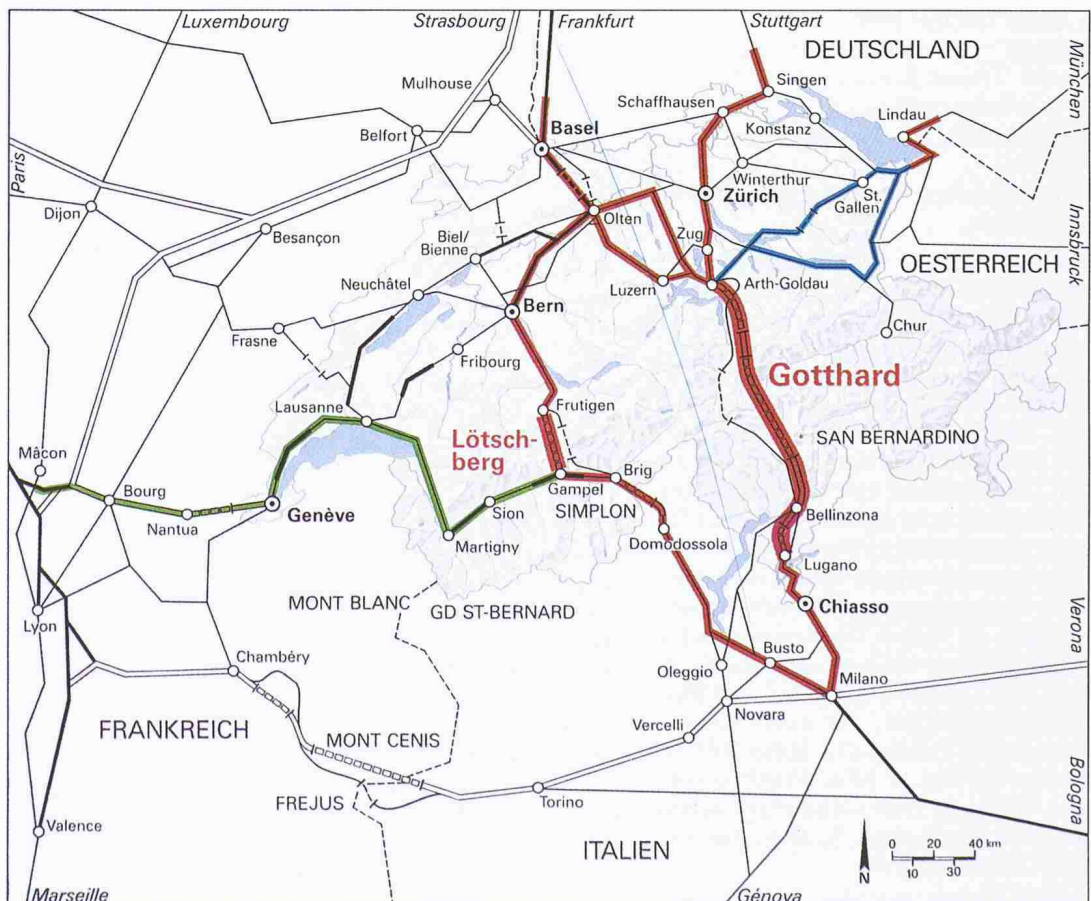
- um den differenzierten, wesensgerechten Einsatz der Bahn,
- den Einsatz im Rahmen eines Gesamtsystems, das zu optimieren ist (schon nur, weil nirgends neue Verkehrsinfrastrukturen leicht zu haben sind, weil also das Bestehende maximal ausgenutzt werden muss).

Die Hinweise machen zudem deutlich, dass es nicht so wichtig ist, wie gut die Prognosen stimmen. Ob etwas mehr oder weniger mehr, ändert an der Lagebeurteilung nichts.

Den verfügbaren Prognosen lässt sich entnehmen, dass in den nächsten 20–30 Jahren mit einer Verdoppelung des al-

Elemente des Konzeptes:

- Transitsystem:
- Neubaustrecken Gotthard/Lötschberg
 - Zufahrtslinien
 - Aufwertung Simplonachse
 - Anschluss Ostschweiz an Gotthardachse
 - Schnellfahrstrecken > 150 km/h in Betrieb, im Bau oder Bau beschlossen
 - Schnellfahrstrecken > 150 km/h geplant
 - übrige internationale Transitstrecken



Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 6. 6. 1990.

Bild 1. Konzept über den Ausbau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale

penquerenden Güterverkehrs von heute 60 Mio Tonnen auf 120 Mio Tonnen gerechnet werden muss. Die geöffneten Grenzen Osteuropas ändern daran wenig. Die Zunahmeerwartungen werden tendenziell vielmehr erhärtet; im östlichen Alpenraum dürfte sogar zusätzlicher Nord-Süd-Verkehr induziert werden.

Besondere Herausforderung der Schweiz

Das zentrale Problem aus Schweizer Sicht stellt der Gütertransit dar. Es ist vor allem virulent seit der Proklamation des EG-Binnenmarktes ab 1993. Man vergisst immer wieder, dass die schweizerische 28-Tonnen-Limite sowie das Nacht- und Sonntagsfahrverbot schon lange vorher bestanden, ohne allzu grosse Schwierigkeiten. Das zentrale Problem stellt sich im Grunde ganz einfach:

- Es steht eine voll ausgebaute Nord-Süd-Strassen-Hochleistungsachse zur Verfügung, die N2.
- Sie erträgt kaum mehr zusätzlichen Gütertransit.
- Eine zweite durchgehende Autobahn zu bauen erscheint unmöglich.
- Mehrverkehr, mehr Gütertransit, ist aber unausweichlich angesagt (es ist wohl realistischer, sich dieser Herausforderung zu stellen, als der Illusion nachzuhängen, man müsse schon den heutigen Verkehr nur nicht mehr wollen).
- Ausbauchancen hat nur die Bahn.
- Da aber immer weniger klassische Eisenbahngüter zu transportieren sind, muss sich der Bahnausbau im Güterverkehr am kombinierten Verkehr Schiene/Strasse orientieren.

Es gibt keine Alternative zur Bahn: Für die Schweiz nicht, und auch für die EG nicht (ausser diese wollte die Schweiz ausklammern, was aber kaum einer konsistenten Politik entspräche und langfristig allen Einsichten und Interessen widerspräche).

Das Transitkonzept des Bundesrates

Die Strategie des Bundesrates liegt klar umrissen auf dem Tisch, seit seiner Grundsatzentscheidung vom 10. Mai 1989 und mit der nun vorliegenden Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss):

- Logischerweise Festhalten an den Begrenzungen für den Strassen-Güterverkehr;

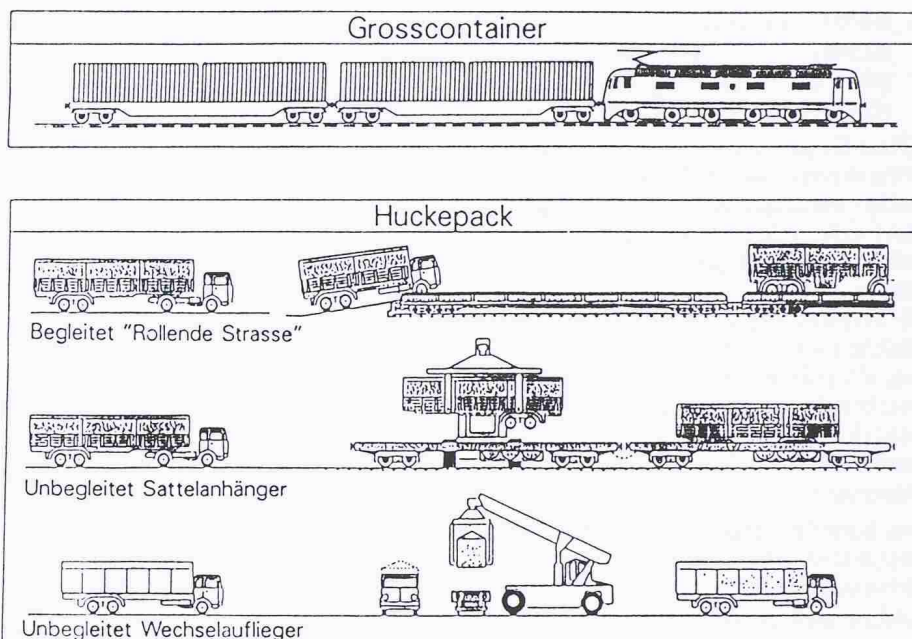


Bild 2. Formen des kombinierten Verkehrs

- kein Strassenausbau, auch keine zweite Tunnelröhre am Gotthard;
- Modernisierung und Erweiterung der beiden bestehenden Bahntransitachsen als Gesamtsystem im Baukastenprinzip;
- das Schwergewicht dabei konsequent auf den kombinierten Verkehr gesetzt, die bereits beschlossene Übergangslösung, der sogenannte «Huckepackkorridor», als erster Tatbeweis;
- volle Konfrontation der Nachbarn und der EG mit dieser Konzeption, um sie zu den auf ihrer Seite entsprechend notwendigen Massnahmen zu bringen.

Das Konzept des Bundesrates ist fein gebastelt:

- Es basiert auf den bestehenden Achsen; auf eine neue Achse, sprich Splügen, wird verzichtet.
- Der Personenverkehr ist einbezogen. Mit ihm sind vitale langfristige Standortinteressen verbunden (die sich im übrigen nicht an dünn besiedelten Randregionen orientieren können).
- Das Konzept strebt den maximalen Profit für das gesamte schweizerische Bahnnetz an,
- sowie einen optimalen Ausbauschritt im Verhältnis Neubaustrecken zu bestmöglicher Ausnutzung des Bestehenden.
- Das Konzept soll für die notwendigen politischen Entscheidungen konsensfähig sein.

Selbstverständlich spielt die Zeitkomponente für das Konzept eine wesentliche Rolle. Es lebt davon, dass die notwendigen Grundsatzentscheidungen in den nächsten 2 bis 3 Jahren fallen und dass die Realisierung der Kern-Bauvorha-

ben danach unverzüglich eingeleitet werden kann.

Was heisst das für die Bahn, für die Bahnen?

Die Realisierung des Transitkonzeptes des Bundesrates stellt die Bahnen – und nicht nur sie – vor eine aussergewöhnliche Aufgabe.

Die handfestesten Aufgaben ergeben sich im Zusammenhang mit der Neubaustrecke. Die nun vorliegende Botschaft des Bundesrates beschäftigt sich ausführlich damit.

Eine möglicherweise noch schwierigere Aufgabe kommt indessen hinzu: Die Sicherstellung eines genügend leistungsfähigen und am Markt konkurrenzfähigen kombinierten Güterverkehrs Schiene/Strasse.

Über die Bauaufgabe könnte im Kreis dieser SIA-Fachgruppe beliebig lange gesprochen werden, umso mehr, als gegenwärtig intensive Vorbereitungen im Hinblick auf die weitere Planung und Realisierung im Gange sind. Sie haben eine Menge grundsätzlicher Fragen aufgeworfen. Das sei aber vertagt.

Indessen sei kurz die zweite Aufgabe beleuchtet, da sie von vitaler Bedeutung ist für die Transpolitik des Bundesrates. Konsequenz auf den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse zu setzen, bedeutet vorläufig noch eine Gratwanderung. Sie heil zu überstehen, hängt von zwei Bedingungen ab,

- einer koordinierten Gesamtverkehrspolitik in Europa, welche den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse unterstützt;

- einem koordinierten Ausbau der Bahnen für ein marktgerechtes Angebot und eine konkurrenzfähige Tarifrierung.

Diese Bedingungen sind permanent zu «managen». Sie stellen sich nicht von selber ein. Alle Beteiligten sind gefordert - die Bahnen allein genügen nicht. Man muss in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass eine koordinierte Investitionspolitik der europäischen Bahnen schon allein deshalb erschwert ist, als jede Bahn im eigenen Land in starker Abhängigkeit von öffentlichen Haushaltsmitteln steht und damit von nationalen politischen Entscheidungsprozessen.

Im kombinierten Verkehr stellen sich besondere Probleme - neben der Schwierigkeit abgestimmter Planung und Investitionen:

- Die Rollenverteilung unter den Beteiligten steht noch zur Diskussion.

- Insbesondere ist die Rolle der Bahnen umstritten: Wie direkt sollen sie am Markt tätig sein? Wir treffen hier auf eine gewissermassen ideologische Frage, die umso virulenter wirkt, je begrenzter die Bahnkapazitäten sind bzw. je rascher Prioritätenfragen ins Spiel kommen, bei denen letztlich immer die Bahn bestimmt und nicht der Nachfrager nach Leistungen des kombinierten Güterverkehrs.

Die vielen besonderen Probleme des kombinierten Verkehrs führen dazu, dass bereits diskutiert wird, ob dieser nicht als besonderer, zusätzlicher Verkehrsträger zu definieren wäre. Gültiges lässt sich dazu im Moment nicht sagen. Es scheint indessen klar:

- Prestigedenken ist nicht am Platz.
- Auch falsche Ziele wären gefährlich (z.B. eine Konkurrenzfähigkeit nach den heutigen Bedingungen der Strasse).

- Ebenso wenig sind Illusionen gefragt. Der Lastwagen wird beispielsweise noch lange das massgebende Gütertransportmittel in der Fläche sein.

Es gibt einen Massstab, an den wir uns halten müssen: Gesucht ist ein optimiertes Gesamtverkehrssystem mit klaren ökologischen (richtig verstandenen) und siedlungspolitischen Randbedingungen.

Adresse des Verfassers: H.R. Isliker, dipl. Ing. ETH/SVI, Stv. Direktor, Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern.

Leicht überarbeitete Fassung des Referates gehalten anlässlich der Vortragsveranstaltung der Fachgruppe für das Management (FMB) des SIA vom 16. Juni 1990 in Bern.

Wettbewerbe

Geschäfts- und Industriezentrum in Nürensdorf ZH

Herr Werner Dubach, Firma Alphatechnik AG, Dietlikon, und die Nussbaumer Bauunternehmung AG, Wallisellen, erteilen an vier Architekturbüros Studienaufträge für ein Geschäfts- und Industriezentrum auf dem Werkareal Scobalit AG in Nürensdorf.

Das Beurteilungsgremium empfahl dem Auftraggeber, das Projekt der Architekten Zweidler & Partner AG, Wallisellen, zur Weiterbearbeitung.

Fachexperten waren Martin Steiger, Zürich; Eugen Fischer, Zürich. Jeder Teilnehmer erhielt eine feste Entschädigung von 15 000 Fr.

Erweiterung Primarschule Oberstammheim

Die Primarschulgemeinde Oberstammheim erteilte an drei Architekten einen Studienauftrag zur Erlangung von Entwürfen für die Erweiterung des Primarschulhauses.

Alle Projekte wurden zur Beurteilung zugelassen, und somit erhielt jeder Teilnehmer eine feste Entschädigung von Fr. 3000.-.

Das Beurteilungsgremium empfahl dem Veranstalter einstimmig das Projekt des Architekten Hanspeter Keller aus Unterstammheim zur Weiterbearbeitung.

Das Beurteilungsgremium: F. Blindenbacher, H. Buff, A. Fürst, K. Rutz, W. Schwendmann

Gemeindezentrum Steinmaur ZH

Der Gemeinderat Steinmaur veranstaltete einen Projektwettbewerb unter zehn eingeladenen Architekten. Resultat:

1. Preis (10 000 Fr.): Beat Rothen, Winterthur; Mitarbeiterin: Claudia Wolf
2. Preis (8000 Fr.): Germann Stulz Partner, Zürich; Bearbeiter: G. Stulz; Mitarbeiter: J. Noordtzi, V. Müller
3. Preis (7000 Fr.): Arthur Rüegg + Partner,

Dielsdorf; Projektleiter: M. Greenland; Mitarbeiter: O. Gassmann

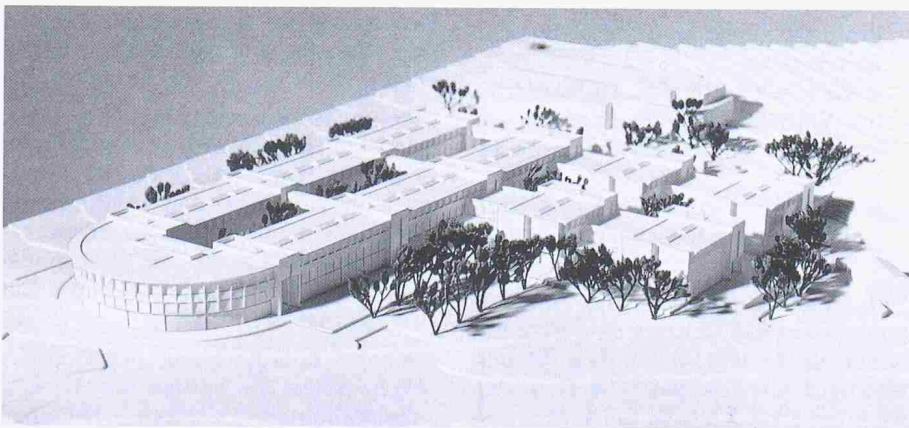
Jeder Teilnehmer erhielt eine feste Entschädigung von 2500 Fr. Das Preisgericht setzte sich folgendermassen zusammen: J. Buchli, Bauvorstand, Präsident, R. Tellenbach, Gemeindepräsident, Fachpreisrichter: A. Amsler, Winterthur, Fritz Schwarz, Zürich, Max Ziegler, Schwerzenbach, Frank Mayer, Winterthur. Das Preisgericht empfiehlt dem Veranstalter, die drei erstprämiierten Projekte überarbeiten zu lassen.

Neugestaltung der Umgebung des Hotels Murtenhof, Murten

Mit Unterstützung der Stadt Murten, dem Kanton Freiburg und der Eidgenossenschaft veranstaltete der Besitzer des Hotels Murtenhof einen Projektwettbewerb unter acht eingeladenen Architekten. Es wurden sieben Projekte beurteilt. Ergebnis:

1. Preis (8000 Fr., mit Antrag zur Weiterbearbeitung): Mario Geisser, Heribert Gies, Stefan Rotzler, Landschaftsarchitekt, Zürich; Mitarbeiter: Beat Hähner
2. Preis (7000 Fr.): Hansjörg Straub, Schlieren
3. Preis (5000 Fr.): Trachsel Steiner + Partner AG, Bern; Entwurf: H.U. Steiner, J. Bay; Mitarbeiter: M. Steiner; Umgebung: Corradi + Zingg, Landschaftsarchitekten, Bern; Mitarbeiterin: Evelyne Keller; Holzbau: Res Vogel, Bern

Jeder Teilnehmer erhielt eine feste Entschädigung von 2000 Fr. Fachpreisrichter waren Frau S. Heusser, Zürich, A. Galfetti, Bellinzona, C. Fingerhuth, Basel, Dr. M. Fröhlich, Bundesexperte für die Denkmalpflege in Murten, Bern, Ersatz. Dr. H. Schöpfer, Inventarist der Kunstdenkmäler Freiburg, Ersatz.



Nürensdorf. Zur Weiterbearbeitung empfohlen: Zweidler & Partner, Wallisellen