Tragbare Eingriffe?

Autor(en): **Frangi, Bruno**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **40 (1983)**

Heft 5

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-783500

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Tragbare Eingriffe?

Von unserem Bundeshauskorrespondenten Bruno Frangi

Der Bau des Nationalstrassennetzes hat die Schweiz verändert. Die Vor- und auch die Nachteile sind heute bekannt, wobei nach den ersten «Autobahnjubeljahren» heute die Begeisterung eher verflogen ist und die Kehrseite der Medaille – Lärm, Abgase, Landverschleiss – politisch mehr zu reden geben. Nun hat der Bundesrat nach einigen Mühen den eidgenössischen Räten seine Botschaft «über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik» zugeleitet. Diese Arbeit darf in einem gewissen Sinne als vorläufiger Abschluss der Bemühungen um eine Gesamtverkehrskonzeption (GVK) betrachtet werden. Im Vordergrund geht es bei der GVK zunächst um zwei neue Verfassungsartikel, die den privaten wie öffentlichen Verkehr tangieren, und da harren bekanntlich gewaltige Probleme der Lösung. Erinnert sei hier lediglich an die prekäre Finanzlage der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Mit der GVK-Botschaft, und davon soll nun hier hauptsächlich die Rede sein, werden mehr oder weniger direkt Fragen der künftigen Verkehrsinfrastruktur zur Diskussion gestellt, die sowohl aus planerischer Sicht wie im Blick auf eine intakte Umwelt von grosser Bedeutung sind: die neuen Haupttransversalen der Schweizerischen Bundesbahnen (NHT) und die Rhein- bzw. Aareschiffahrt.

Basel – Olten – Bern

Die schweizerische Staatsbahn verkehrt heute auf einem Netz, das zu einem grossen Teil im letzten Jahrhundert angelegt worden ist. Natürlich wurden Ausbauten vorgenommen und Modernisierungen durchgeführt. Die Flughäfen Kloten und Genf sind oder werden direkt angeschlossen, die Heitersberglinie ist ausgebaut. Diese punktuellen Netzverbesserungen – der Ausbau der Lötschbergstrecke auf Doppelspur muss auch in diesem Zusammenhang gesehen werden – sind nicht ohne Bedeutung, aber seit Jahren beschäftigen sich die Bahnverantwortlichen, wie sie ihr Angebot, das von der «Strasse» enorm konkurrenziert wird, verbessern könnten. Die Expertenkommission, die seinerzeit die vierzig Thesen zur GVK entwickelt hat, hat sich für eine neue Infrastruktur, für die sogenannten Haupttransversalen, Schnellverbindungen zwischen Ost und West und zwischen Nord und Süd, ausgesprochen, wobei die Frage der Alpentransversale ausgeklammert worden ist. Splügen oder Gotthard? Der Bundesrat hat dieser Frage die verkehrspolitische Dringlichkeit vorderhand insofern abgesprochen, als der Linienführungsentscheid erst in späteren Jahren zusammen mit einer Baubotschaft gefällt werden soll. Ob das 1995, im Jahr 2000 oder erst im Jahr 2010 der Fall sein wird, ist heute nicht abzuschätzen. Dem Teil-NHT-Abschnitt Basel–Olten–Bern misst die Landesregierung hingegen erste Priorität ein, und zwar als Zubringerstrecke zum Lötschberg. Varianten wurden einer Zweckmässigkeitsprüfung unterzogen und den betroffenen Kantonen zur Vernehmlassung zugestellt. Der Ausbau dieser Infrastruktur ist auf der planerischen Seite weit fortgeschritten, das bedeutet allerdings keineswegs, dass mit einem Baubeginn in wenigen Jahren bereits gerechnet werden kann. Denn in der Bauernschaft im bernischen Fraubrunnenamt hat sich eine starke Gegnerschaft gebildet, deren Einfluss nicht unterschätzt werden sollte. In dieser Region musste dem Nationalstrassenbau bereits wertvolles Kulturland geopfert werden. Bauernhöfe mussten ausgesiedelt werden. Diese neuen Existenzen haben kaum recht Fuss gefasst, schon droht ihnen wiederum Ungemach in Form der neuen Eisenbahnlinien. Wie «dieser Handel» schliesslich ausgehen wird, ist zurzeit völlig offen. Allerdings zeigt sich an diesem Beispiel eine besondere Problematik, die in unseren kleinmassstäblichen Verhältnissen besonders scharfkantig zum Ausdruck kommt: in der Planung von Infrastrukturvorhaben war man es bis jetzt in den allermeisten Fällen gewohnt, neben das Alte auch das Neue hinzuzusetzen. Der Raum wird so enger und enger, und die politischen Widerstände wachsen. Mit der Raumplanung wurde auf dem Papier zwar ein Instrumentarium geschaffen, eine Ordnung aufgebaut, aber der Bürger misstraut diesen Vorkehren. Die Frage stellt sich je länger um so dringlicher, ob im Bereich der Infrastrukturplanung nicht ein neues Denken Platz greifen muss, das gewissermassen raumsparend angelegt ist und den Versuch eingeht, auf dem Bestehenden aufzubauen. Das dauernde Nebeneinander können wir uns in der kleinräumigen Schweiz wohl nicht mehr lange leisten. Beispiel im Raum Schönbühl: Neben der bestehenden Bahndoppelspur soll die neue NHT-Doppelspur angelegt werden, die Autobahn zwängt sich vierspurig durch diesen Raum, und bereits ist der Bau einer dritten Spur, um Rückstaus am Grauholz zu vermeiden, im Gespräch.

Rhone-Rhein-Kanal?

Ein anderes Beispiel: die Rhein- bzw. die Aareschiffahrt. Die Träume eines durchgehenden Rhone-Rhein-Kanals sind noch nicht ausgeträumt. Die GVK-Väter gaben sich in ihrer Schlussvariante zurückhaltender und empfahlen seinerzeit eine Verlängerung der Rheinschiffahrt bis Klingnau, also bis zur Aaremündung. Seit Jahrzehnten müssen entlang des Aarelaufes Freihaltevorschriften berücksichtigt werden. Brücken mussten deswegen grösser und kostspieliger dimensioniert werden. Das Parlament hat eine Klärung dieser Unsicherheit angefordert, der Bundesrat ist ihr bisher ausgewichen. Es wird sich zeigen, ob die Diskussion um die GVK-Vorschläge hier eine Klärung zu diesem umstrittenen Projekt bringen werden. In seiner Botschaft meint der Bundesrat, der eigentliche Beschluss über die Verlängerung der Rheinschiffahrt müsse erst in «einer ferneren Zukunft» gefasst werden. Irgendwie ist es verständlich, dass sich die Regierung gewisse Optionen nicht durch frühzeitige Verzichte verbauen will. Weil aber die verschiedenen Infrastrukturvorhaben, neben verkehrlichen kommen noch andere hinzu, häufig – gerade im Mittelland – dieselben Regionen betreffen, ist es auf der anderen Seite ebenso verständlich, wenn der Bürger, vor dessen Augen die Projekte gigantische Formen annahmen und Eingriff und Nutzen nicht mehr in einem annehmbaren Verhältnis erscheinen, mit Verweigerung reagiert. Planer wie Politiker sind in dieser Hinsicht in Zukunft noch mehr gefordert als bisher. Verlangt ist dabei weniger das bekannte Argumentations-Kauderwelsch als Glaubwürdigkeit. Klare Prioritäten stützen diese wesentlich.