

Die Heimat unter den Rädern = Sites malmenés par le train

Autor(en): **Gattiker, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **84 (1989)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175383>

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 Heimat unter den Rädern

Seit den 60er Jahren wuchert der aus Treibstoffabgaben finanzierte Strassenbau über die Landschaft und macht das Autofahren zunehmend attraktiver. Dadurch fließen dem Strassenbau noch mehr Mittel zu. Das Ausmass des Desasters zeigte sich spätestens 1983 mit dem Waldsterben.

Die Eisenbahnen hatten es daneben schwer. Wohl verbrauchen sie für 11% des Personen- und 40% des Güterverkehrs nur 3,5% der im Verkehr verwendeten Energie. Doch das kümmert den nicht, der in jedem Moment an jedem Ort fahren können will. Die Bahn muss attraktiver werden! Was heisst das in der Konkurrenz zum Auto?

Die Bahn sollte jederzeit verfügbar sein und zugleich einen nennenswerten Teil der seit 1950 ungefähr versiebenfachen Transportmengen übernehmen. Beides bedeutet mehr Volumen und braucht mehr Geleise und grössere Bahnhöfe. Die Bahn sollte auch schnell sein, obwohl bei ihr die Reisezeit nicht verloren ist. Die Kurvenradien werden grösser und die Linienführungen erfordern Viadukte und Geländeeinschnitte.

Weil die meisten Autofahrer gar nicht rechnen, sollte die Eisenbahn auch noch billig sein. Das kann sie nicht, weil sie – im Gegensatz zum Auto – fahren muss, auch wenn niemand reist. Gewisse Weniger-Staat-Politiker, müde der Unterstützungszahlungen an die SBB (200 Fr. jährlich pro Einwohner), verlangen von der Bahn nun «unternehmerisches Denken».



Abschnitt der neuen Zürcher S-Bahn-Linie bei Dübendorf (Comet-Photo).

Un secteur du nouveau «S-Bahn» de Zurich, près de Dübendorf.

Diese versucht, die Kosten-Ertrags-Schere etwas zu schliessen durch abgewandeltes Assetstripping: sie erstellt auf ihren Arealen Bauten, die wenig oder nichts mit dem Bahnbetrieb zu tun haben, aber lukrativ – ohne Belastung durch Landkosten – vermietet werden können. Dabei beruft sie sich keck auf das Eisenbahngesetz, das sie für Bahnbauten von der Beachtung des kantonalen Baurechts befreit. Und gegen die Einwände des Heimatschutzes wehrt sie sich mit nebulösen Hinweisen auf die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs. Beispiele in diesem Heft sind der Nordtrakt des Zürcher Hauptbahnhofes und die Lagerhalle der Rhätischen Bahn in Samedan.

Verkehr ist auch auf der Schiene Umweltbelastung, und die Räder, unter die die Heimat gerät, rollen auf unser Verlangen. Darauf berufen sich jedenfalls die SBB.

Hans Gattiker,
Geschäftsführer SHS

Sites malmenés par le train

Depuis les années soixante, la construction routière, financée par des taxes sur les carburants, prolifère dans le paysage et rend l'usage de la voiture toujours plus attrayant – ce qui procure davantage encore de ressources pour la construction de routes. L'ampleur du désastre se mesure, en tout cas depuis 1983, au dépérissement des forêts.

Les chemins de fer, eux, ont plus de peine. Certes, pour 11% des personnes et 40% des marchandises transportées, ils ne consomment que 3,5% de l'énergie utilisée pour le trafic; mais cela préoccupe peu celui qui entend pouvoir rouler n'importe quand jusqu'à n'importe quel endroit. «Le train doit devenir plus attractif!» Qu'est-ce que cela signifie, en concurrence avec l'automobile?

Le train, dit-on, doit être disponible à tout instant, et assumer en même temps une partie importante des effectifs à transporter – qui ont à peu près septuplé depuis 1950. Cette double obligation implique davantage de places et de voies, et des gares plus grandes. De plus, le train devrait être rapide, bien qu'avec lui le temps du trajet ne soit pas perdu. Le rayon des courbes s'agrandit et les parcours exigent des ponts et des empiètements sur les terres.

Parce que la plupart des automobilistes roulent sans compter, le chemin de fer devrait encore être *bon marché*. Cela, il ne le peut pas parce qu'à la différence de la voiture, il doit circuler même quand personne ne voyage. Certains politiciens du «moins d'Etat», las des subventions pour l'aide aux CFF – 200 fr. par jour et par habitant – exigent que les chemins de fer soient «gérés comme une entreprise».

Aussi les CFF cherchent-ils à améliorer le rapport coût-rendement en modifiant l'usage de leurs domaines: ils construisent des bâtiments qui n'ont que peu ou rien à voir avec l'exploitation d'une ligne, mais peuvent être loués – sans frais de terrain – à très bon prix. Ils invoquent audacieusement, pour ce faire, la loi sur les chemins de fer, qui leur permet d'échapper au droit cantonal pour leurs constructions; et, contre les interventions du «Heimatschutz», ils formulent de nébuleuses considérations sur l'importance des transports publics. La présente revue en donne pour exemples l'aile nord de la gare principale de Zurich et le dépôt des Chemins de fer rhétiques à Samedan.

Par rail aussi, les transports ont un impact sur l'environnement; mais si monuments et sites en sont malmenés, c'est que les CFF font ce qu'on leur demande: c'est en tout cas la justification qu'ils se donnent.

Hans Gattiker
Secrétaire général LSP