

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 40 (1983)
Heft: 5

Artikel: Tragbare Eingriffe?
Autor: Frangi, Bruno
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783500>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 «Autobahnjubiläen» heute die Begeisterung eher verfliegen 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 zukünftigen 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 kehrt 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 einleitet, 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 Aare-mündung. 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 fernerer 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 annehmen 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.