Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91 (1973)
Heft: 3: SIA-Heft, Nr. 1/1973: Neue Verkehrsmittel

Artikel: Zur Wettbewerbslage der Massenverkehrsmittel
Autor: Fischl, Franz
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-71783

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: 02.10.2025

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

7. Vermindern des Verkehrs durch vermehrten Einsatz von Telefon und Fernsehen für Konferenzen und Unterricht sowie Warenlieferungen durch rohrähnliche Transportsysteme.

VI. Schlussfolgerungen

Das Nahverkehrsproblem wird nicht gelöst durch das Bauen von noch mehr Strassen in den Städten. Aber auch von einer Flucht nach vorne mit dem sofortigen Einsatz von futuristischen Verkehrsmitteln, die heute einerseits technisch nicht reif sind und anderseits nicht ohne weiteres zu einem funktionsfähigen System in die Planung einbezogen werden können, sind keine Wunder zu erwarten. Dass es in absehbarer Zeit neue Verkehrsmittel geben wird, ist unbestritten. Die Eigenarten derselben sollen rechtzeitig in die Planung miteinbezogen werden, und die Entwicklung zu neuen Verkehrssystemen muss stufenweise erfolgen.

Es müssen in Leitbildern und Modellen verschiedenartige Stadtsysteme, Siedlungsstrukturen und Verkehrsnetze unter Einbeziehung von ökonomischen, soziologischen, psychologischen und ästhetischen Aspekten auf ihre Eignung für bestimmte konventionelle und unkonventionelle Verkehrssysteme durchleuchtet werden.

Bis die neuen Verkehrssysteme funktionieren, kann das Auto als individuelles Verkehrsmittel wohl kaum verdrängt werden. Eine Chance, den Verkehr zu beherrschen, besteht darin, die Verkehrsmittelbenützung zu steuern, um das Verkehrsbedürfnis auf die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen abzustimmen und in der zeitlichen Verteilung zu beeinflussen.

Literaturverzeichnis

[1] «Die Reisezeit der Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel in Abhängigkeit von Bahnart und Raumlage.» Forschungsarbeiten des Verkehrswissenschaftl. Institutes der TH. Stuttgart, Bericht 3, 1966.

[2] Study "Let's Talk Sense About Transit" released by the Highway Users Federation for Safety and Mobility. Hinweis in Civil Engineering-ASCE January 1972.

[3] «Ausbau des Park- and Ride-Systems im Hamburger Raum», Schriftenreihe des Hamburger Verkehrsbundes, 1970, Heft 2.

Adresse des Verfassers: *Roland Mögerle,* dipl. Ing., Motor-Columbus Ingenieurunternehmung AG, 5401 Baden.

Zur Wettbewerbslage der Massenverkehrsmittel

DK 656.001

Von **F. Fischl,** Unterentfelden AG

Der vorliegende Aufsatz möchte als Ergänzung des Aufsatzes von Prof. Dr. Ing. *K. Leibbrand*[1]) betrachtet werden. Die dort geäusserte Einstellung zur künftigen Entwicklung des Verkehrs wirft eine Reihe von zusätzlichen Fragen auf, die sich sowohl auf die bisherige Einstellung zu Verkehrsfragen und -problemen als auch auf das in Zukunft zu leistende beziehen.

Es waren in erster Linie verkehrstechnische und maschinentechnische Probleme, die durch die Verkehrsfachleute bearbeitet worden sind. Inwieweit diese Richtung der Vorausschau der Verkehrswissenschaft vom Wunsch nach einer «Sicherstellung der Zukunft» diktiert war, kann hier nur gefragt werden. Die noch junge Verkehrspsychologie, die sich in weitaus stärkerem Masse dem individuellen Strassenverkehr als dem öffentlichen Massenverkehr zuwandte, fand wahrscheinlich eher durch Sachzwänge und die Belange der Verkehrsteilnehmer als auf dem Wege des spontanen Einbezuges dieses – wenn auch nur bruchstückhaften – Wissens um psychische und soziale Belange Eingang in die Verkehrswissenschaft.

Hätte man bereits früher diese Gebiete in die Verkehrswissenschaft einbezogen und zu integrieren versucht, so wäre es nicht ausgeschlossen gewesen, dass von der Allgemeinheit die Schwelle des Bewusstseins für die angemessene Anziehungskraft der öffentlichen Verkehrsmittel, die mehr oder weniger Massenverkehrsmittel sein müssen, bereits früher überschritten worden wäre. So blieb die Lage bis ungefähr 1970/71 dadurch gekennzeichnet, dass Wege geringeren Widerstandes beschritten wurden, da die Lösung von Sachzwängen den Technikern sympathischer und erspriesslicher erschien als die vielfältigere Koppelung derselben mit Personzwängen. Damit bewahrheitet sich die hier entschärfte Behauptung *Kenneth Galbraiths* von der Gefahr, die entsteht, wenn hartnäckig behauptet wird, man könne Unvereinbares nicht in Einklang miteinander bringen.

Der Blick, den Prof. *Leibbrand* in die Zukunft richtet, bietet nun die Möglichkeit, vom Standpunkt der Koordination von Sach- mit Personzwängen die Akzente etwas anders zu setzen, so dass die Situation des Verkehrs noch realer umrissen werden könnte.

[1]) *K. Leibbrand:* Die Verkehrsmittel von morgen, «Schweizerische Bauzeitung», *90* (1972), H. 4, S. 71.

Die Wettbewerbslage der Massenverkehrsmittel ist, wie Prof. *Leibbrand* nachweist, in bezug auf die Bequemlichkeit der Fahrgäste, den Kostenaufwand des Verkehrsträgers sowie die Gesamtreisezeit in ungünstiger Ausgangslage gegenüber dem privaten Verkehr mit dem Einzelverkehrsmittel. Die Gesamtreisezeit kann nun aber auch noch von einem anderen als dem damit gemeinten Gesichtspunkt aus betrachtet werden. Die erwünschte und gesuchte hohe Reisegeschwindigkeit ist sowohl für das Einzelverkehrsfahrzeug als auch für die Massenverkehrsmittel kostspielig bzw. letzten Endes für den Steuerzahler. Die künftige Fahrzeiteinsparung von beispielsweise rund 50 Minuten auf der Strecke Zürich–Bern soll die Kosten von rund einer Milliarde Franken erfordern. Im Nahverkehr sind es die Kosten für ein ausgeweitetes Park-and-Ride-System, das die erstrebte Zufahrt mit dem eigenen PW zum öffentlichen Verkehrsmittel ermöglichen soll. Ob dem PW-Fahrer bzw. -benutzer der Ersatz der Freizügigkeit bei Gebrauch der öffentlichen Massenverkehrsmittel zugemutet werden kann, hängt sowohl von wägbaren als auch von sehr schwer wägbaren Umständen ab.

Der Komfort im Reise-Fernverkehr entwickelt sich in zwei Richtungen. Die eine geht dahin, im Rahmen des physiologisch Erträglichen die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen, um die Fahrzeit abzukürzen. Die andere zielt dahin, den Aufenthalt im Reisezug ähnlichen Bedingungen, wie sie in ortsfesten Aufenthaltsräumen – Wohnungen oder Arbeitsstätten –, herrschen, anzugleichen. Zugleich wird versucht, einen Teil der als verloren erachtet oder bewusst so beurteilten Reisezeit zurückzugewinnen für Verhalten oder Tätigkeiten, die wenigstens von einem Teil der Reisenden als positiv bewertet würden. Diese Forderungen wurden 1968 auf dem Symposium «Schnellverkehr» in Wien in indirekter Form gestellt. Sie sind aber nicht neu, da man bereits 1958 für den Reiseverkehr mit der Eisenbahn folgende Thesen aufgestellt hatte: Heute: rollendes Zimmer, morgen: rollendes Hotel, übermorgen: gleitendes Hotel mit luftkonditionierten Zimmern ohne Verkehrslärm. Abwechslung und Mannigfaltigkeit in der Ausnützung der zur Verfügung stehenden Reisezeit wurden bisher für Reisen von 8- bis 10stündiger Dauer kaum verwirklicht, obzwar sich der Tourismus dies zur Aufgabe gemacht hat.

Das jüngst bei der *Finnair* eingeführte Fitness-Training für Fluggäste und Piloten, das sich bereits bewährt haben soll, könnte es nun angezeigt erscheinen lassen, auch für 4- bis 5stündige Bahnfahrten teilweise die verlorene Reisezeit zurückzugewinnen, da die Investitionen dafür ganz erheblich geringer sein dürften als jene für die Verkürzung der Reisezeit. Damit soll nicht gegen die Bestrebungen zur Verkürzung der Reisezeit durch Erhöhung der Reisegeschwindigkeit bei Eisenbahnen gesprochen werden, die allerdings im Hinblick auf den steigenden Personalmangel fast aller Bahnen und die nicht voll ausgebaute Automatisierung des Fern- wie des Nahverkehrs in Grenzen gehalten werden sollte.

Begreiflicherweise ist im Nahverkehr die teilweise Rückgewinnung der verlorenen Reisezeit schwieriger, doch immerhin lässt sich auf eine Möglichkeit hinweisen, die von manchen Lesern vielleicht mit Ironie abgetan werden wird: Die Gewohnheit zu festigen, die Tagespresse mit geringeren zeitlichen Unterbrechungen, als es zurzeit getan wird – oder werden muss –, zu lesen, denn die Information durch sie ist immer noch systematischer und vielseitiger als durch die anderen Massenmedien. Der PW-Fahrer wird in der Regel irgendwann während der Tageszeit oder am Abend sich dieser Tagespresse zuwenden.

Diese kurze psychosoziale Erwägung führt zu den Erwägungen Prof. *Leibbrands* über, der treffend auf die Angebotslücke eines gleichsam amphibolischen Verkehrsmittels hinweist, das zugleich als Einzel- wie als Massenverkehrsmittel eingesetzt werden sollte. Dies würde aber eine Gestaltung desselben erheischen, die ausser den verkehrstechnischen Anforderungen auch auf die zumutbare Einschränkung der Freizügigkeit des individuellen Autofahrers und -besitzers – im räumlichen Sinne –, auf die soziale Distanz, die im Fernverkehr bereits unbewusst zur Geltung kommt, Rücksicht nähme. Im übrigen wäre der Einsatz eines derartigen Verkehrsmittels durch die technische Lösung seiner Stapelbarkeit wahrscheinlich wesentlich begünstigt.

Literaturverzeichnis

[1] *F. Vonessen:* Die Vorausschau in den Wissenschaften. Freiburger Dies Universitatis, Bd. 16, 1970, Freiburg, S. 43ff.

[2] Milliardenprojekte der SBB. «Aargauer Tagblatt», 25. 5. 1971, S. 32

[3] «NZZ»: Beilage zur Mittagsausgabe vom 12. November 1958

[4] «NZZ»: Beilage zur Mittagsausgabe vom 25. September 1968

[5] Die Finnen machen's möglich, «Aargauer Tagblatt», 22. 3. 1972, S. 23

[6] *F. Fischl:* Komfort in TEE- und Reisezügen bei längerer Reisedauer. «Europa Verkehr», Heft 1, 1969, S. 7ff.

[7] *F. Fischl:* Der Zubringerdienst im öffentlichen Personalnahverkehr in Ballungsgebieten, «Wirtschaft+Technik im Transport», Heft 188, 1971, S. 210ff.

[8] *J. Handke:* Ergebnisse einer soziologischen Untersuchung der Verhaltensweisen und Meinungen im Verkehr in der Wohnsiedlung Berlin-Buckow-Rudow, «Strasse, Brücke, Tunnel», Heft 10, 1970, S. 253ff.

[9] *E. T. Hall:* The Hidden Dimension, Doubleday & Co., New York, 1966

Adresse des Verfassers: *Franz Fischl,* Architekt-Dipl.-Ing., Sonnhaldenweg 494, 5035 Unterentfelden AG.

Die Stabilisierung des Baumarktes (Baubeschluss)

DK 69.003

Der Bundesrat hat am 10. Jan. 1973 die *Ausführungsbestimmungen* zu den fünf dringlichen Konjunkturbeschlüssen verabschiedet. Die Verordnungen beziehen sich auf die Stabilisierung des Baumarktes, die Einschränkung der steuerwirksamen Abschreibungen für 1973 und 1974, Massnahmen im Kreditwesen, die Überwachung der Preise, Löhne und Gewinne, die Beschränkung der Werbung sowie der Kleinkredit- und Abzahlungsgeschäfte. Sie treten mit dem Datum ihrer Verabschiedung in Kraft.

Der Baubeschluss hat nun für die ganze Schweiz Gültigkeit. Erste Entlassungen aus dem Abbruchverbot und der Ausführungssperre sind auf den 1. Februar zu erwarten. Gemäss den neuen, verschärften Bestimmungen fallen nunmehr auch kantonale und kommunale Strassenbauten und umfassende Strassensanierungen mit einem Verpflichtungskredit von mehr als 5 Mio Fr. oder einem jährlichen Zahlungskredit von über 2 Mio Fr. unter die Ausführungssperre.

Der Bundesrat sieht im Baubeschluss weniger ein Instrument zur Dämpfung, als vielmehr ein solches zur *Lenkung* der Konjunktur. Der Dämpfungseffekt sollte weitgehend durch die Kreditrestriktionen bewirkt werden. Der Prioritäten setzende Baubeschluss richtet sich nach bundesrätlicher Auffassung nicht gegen die Bauwirtschaft. Vielmehr hofft man im Bundeshaus, ihn *mit* diesem Erwerbszweig zusammen durchführen zu können.

Der *Schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein* (SIA) hat in seiner Stellungnahme zum Baubeschluss (SBZ 1972, H. 51, S. 1334) den öffentlichen Instanzen seine *aktive Mitarbeit* bei der Durchführung des Baubeschlusses zugesichert in der Hoffnung, dass es gelingen wird, tragbare Lösungen zu finden. Dabei wird der SIA bestrebt sein, im Rahmen einer volkswirtschaftlichen Normalisierung den Ingenieuren und Architekten ein möglichst konstantes Arbeitsvolumen zu erhalten. Dies liegt auch im Interesse der gesamten Bauwirtschaft.

Ebenfalls am 10. Jan. 1973 hat der Bundesrat den *Konjunkturartikel* verabschiedet. Dieser wird im Laufe des Jahres in den eidgenössischen Räten behandelt und zur Volksabstimmung gelangen. Der neue Artikel schafft eine Verfassungsgrundlage, um Konjunkturpolitik nicht mehr auf der Basis des Notrechts betreiben zu müssen, das Notsituationen vorbehalten bleiben soll. Der Verankerung des Konjunkturartikels wird eine entsprechende Gesetzgebung folgen.

Redaktion

Wortlaut der Verordnungen zum Baubeschluss

Der Schweizerische Bundesrat, gestützt auf Art. 8 und 15, Abs. 2 des Bundesbeschlusses über Massnahmen zur Stabilisierung des Baumarktes vom 20. Dezember 1972, nachstehend Bundesbeschluss genannt, *verordnet:*

1. Begriffsbestimmungen

Art. 1: Abbruch

1 Ein Abbruch liegt vor, wenn an einem bestehenden Gebäude wesentliche Elemente entfernt werden.

2 Umbauarbeiten, welche die bisherige Nutzung des Gebäudes nicht verändern und die insbesondere keine preisgünstigen Familienwohnungen beseitigen, gelten nicht als Abbruch.

3 Als Wohn- und Geschäftshäuser aller Art gelten Bauten, die zu Wohnzwecken oder zur Ausübung einer Erwerbstätigkeit errichtet oder während längerer Zeit zu diesen Zwecken verwendet worden sind, ausgenommen Industriegebäude in Industriearealen und alle Fahrnisbauten.

Art. 2: Erstellungskosten

1 Als Erstellungskosten gelten die gesamten Aufwendungen (Bruttobaukosten) für das Bauobjekt, zuzüglich die Kosten für die Erschliessung sowie Bauzinse und Gebühren, nicht jedoch die