Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 136 (2010)
Heft: 14-15: Verkehrsvisionen

Inhaltsverzeichnis

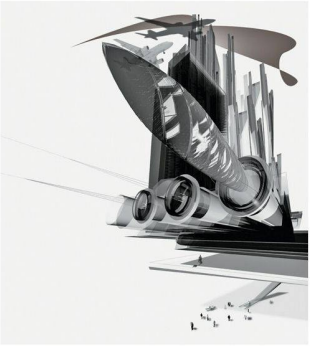
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 08.08.2025

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



Vision «Revolvient»: Visualisierung eines Bahnhofs. Eine Gondel für den Personentransport verlässt gerade die Anlage. Die Antriebe für die Seilrotation befinden sich in den zylindrischen Führungen (vgl. Artikel S. 33 ff.) (Bild: Lukas Reichel)

VERKEHRSVISIONEN

Schon Napoleon Bonaparte wollte einen Tunnel unter dem Ärmelkanal graben. Das Vorhaben wäre mit den damaligen Mitteln wahrscheinlich nicht ausführbar gewesen. Die Projektidee lebte aber weiter, und heute, zwei Jahrhunderte später, fahren fahrplanmässig Züge durch den Eurotunnel. Dieser Werdegang ist typisch für Systeme und Infrastrukturbauwerke, die unser heutiges Verkehrswesen prägen. Am Anfang stand eine Vision, und die Realisierung erfolgte, wenn die Zeit dafür reif, die Umstände günstig und die Finanzierung, zumindest für den Anfang, gesichert waren.

In diesem Heft greifen wir eine Auswahl visionärer Verkehrsprojekte mit unterschiedlichem Entwicklungsstand und Realisierungspotenzial auf. Neue Ideen für den motorisierten Individualverkehr sind nicht darunter. Es scheint, dass sich diese Transportart dem Ende ihrer Entwicklung nähert und kaum noch Visionen generiert.

Mit einer Ausnahme verlaufen die beschriebenen Transportsysteme weitgehend, oder zumindest in den entscheidenden Abschnitten, in Tunnels. Der Trend ist eindeutig: In Zukunft findet der Verkehr grösstenteils unter der Erdoberfläche statt. Als Folge davon wird das Bedürfnis für «schönes», erlebnisreiches Reisen in der Freizeit zunehmen, was unter anderem den Bergbahnen zugute kommen dürfte.

Ein weiteres gemeinsames Merkmal der vorgestellten Visionen ist die Entflechtung der Verkehrsströme und der Verkehrsarten. Die Trennung von Personen- und Gütertransport, oder von Arbeits- und Freizeitverkehr, bedingt verschiedene Systeme, jedes mit optimaler Effizienz für seine spezifische Aufgabe. Effizienz bedeutet auch, dass bei den meisten vorgestellten Projekten nicht die Geschwindigkeit das wesentliche Kriterium ist. Es geht vielmehr darum, spezifische Transportanforderungen nicht möglichst schnell, sondern logistisch, ökonomisch und ökologisch optimal zu erfüllen.

Visionen berücksichtigen nicht alle Komponenten der Realität in gleichem Mass. Die vorgestellten visionären Projekte sind bzw. waren, technisch gesehen, mit den verfügbaren Mitteln machbar, was sie von technischen Utopien unterscheidet. Ihre Urheber sind keine weltfremden Fantasten, sondern ernst zu nehmende Fachleute mit anerkannten Leistungsausweisen. Was den technischen Visionen hingegen oft fehlt, ist der frühzeitige Einbezug ihrer ökologischen, raumplanerischen und gesellschaftlichen Auswirkungen. Diese umfassen die Folgen für das Mobilitätsverhalten von Menschen und Gütern und damit für die zukünftige Nutzung des Siedlungsraums.

In den nächsten Jahren wird sich zeigen, bei welcher der vorgestellten Verkehrsvisionen, unter welchen Rahmenbedingungen, realistische Chancen für die Realisierung bestehen. Die Begeisterung der Initianten und die technische Machbarkeit sind dazu zwar notwendige, aber nicht die einzigen Voraussetzungen.

Aldo Rota, Prof. Dr., dipl. Werkstoffing. ETH/SIA, aldo.rota@hsr.ch

5 WETTBEWERBE
Grosse Schiebung

10 MAGAZIN
Vision in Meterspur | AlpTrain verbindet Metropolen | Versicherer nutzen Gefahrenkarten | Bücher

22 VIA D'ACQUA TRANSALPINA
Kurt Wanner Vor einem Jahrhundert entstand das Projekt für einen Schifffahrtskanal über den Splügenpass – es ist Projekt geblieben.

26 EIN TUNNEL NACH AFRIKA
Giovanni Lombardi Mithilfe der heutigen Technik ist der Bau eines Eisenbahntunnels unter der Meerenge von Gibraltar denkbar.

30 EIN FÖRDERBAND DURCH DIE SCHWEIZ
Martin Klöti, Guido Grütter Das unterirdische, automatische Gütertransportsystem könnte den Verkehrskollaps der Schweiz verhindern.

33 VISION IM SEIL
Lukas Reichel Erst virtuell existiert das Konzept «Revolvient», ein einzigartiges Transportmittel zwischen Seilbahn und Fluzeug.

39 SIA
CAS Unternehmensführung für Planer | Architekturwoche «15n» | Architekturauszeichnung Solothurn | Initiative Energieeffizienz (IEE)

45 PRODUKTE

53 IMPRESSUM

54 VERANSTALTUNGEN