

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **129 (2003)**

Heft 48: **Frischer Wind im Tunnel**

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

STANDPUNKT

Neat: Nix für Buchhalter

«Die Neat wird nie rentabel sein», sagte Mitte Oktober FdP-Ständerat und Neat-Gegner Hans Rudolf Merz. Deshalb fordert die SVP (die der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen 1992 noch zustimmte, die redimensionierte Vorlage von 1998 aber ablehnte) jetzt eine Parlamentarische Untersuchungskommission (PUK), und sie will auch «allfällige Baustopps» prüfen. Das Volk sei vor der Neat-Abstimmung hinter Licht geführt worden, klagen Politiker und Journalisten. Sogar von «Volksbetrug» ist die Schreibe. Stimmt das?

Blenden wir zurück: «Weshalb die Neat zwangsläufig in die roten Zahlen fährt», übertitelten mehrere Tageszeitungen meine Vorschau auf die erste Neat-Abstimmung. Das war 1992. Mein Bericht basierte auf den damaligen Wirtschaftlichkeitsrechnungen, die der Bund in Auftrag gab. Fünf Jahre später kam Max Friedli, Direktor des Bundesamtes für Verkehr, vor versammelten Journalisten zum Schluss: «Unternehmerisch betrachtet kann unter den getroffenen Annahmen keine der untersuchten Neat-Varianten rentabel betrieben werden.» Friedli stützte sich dabei auf aktualisierte Wirtschaftlichkeitsrechnungen zur redimensionierten Neat/FinöV-Vorlage.

Über die drohenden Defizite haben Behörden und Medien also schon vor den Abstimmungen ausführlich informiert. Trotzdem stimmte das Schweizervolk der Neat sowohl 1992 als auch 1998 (FinöV-Vorlage) deutlich zu. Dabei ging es Bundesrat und Parlament darum, ein Projekt zu realisieren, das den wachsenden Verkehr bewältigen, grössere Transportanteile auf die Schiene verlagern, die Verhandlungsposition der Schweiz in den bilateralen Verhandlungen mit der EU stärken und – mittels Zwei-Tunnel-Lösung – die Standortgunst aller Regionen verbessern soll.

Ob dieses «Jahrhundertprojekt» rentiert oder nicht, war vor der Abstimmung Nebensache – und bleibt auch weiterhin spekulativ. Die aktuellen Kostenüberschreitungen spielen dabei nur eine marginale Rolle. Weit stärker hängt die (Un-)Rentabilität der Neat von der langfristigen Verkehrs- und Preisentwicklung ab. Und diese lässt sich über eine Abschreibungsdauer von 60 Jahren schlicht nicht voraussagen. Wird zum Beispiel Erdöl ab 2020 knapp und teuer, so können die strombetriebenen energieeffizienten Bahnen ihre Tarife massiv erhöhen und Milliardengewinne einfahren. Vermindert hingegen eine dezentrale Wirtschaftsentwicklung die gesamte Transportmenge, so mutieren alle neuen Verkehrswege zu Investitionsruinen.

Die Neat war und bleibt ein Risiko. Aber sie ist ein politisch gewolltes Risiko. Im Auftrag des Volkes hat der Bund bereits 4,2 Milliarden Franken in dieses Werk investiert. Die Buchhalter mögen weiter mäkeln, aber zu sagen haben sie nichts mehr.

Hanspeter Guggenbühl

Der Autor ist freier Journalist im Pressebüro Index, spezialisiert auf die Themen Energie, Verkehr und Umwelt.

hpg.index@freesurf.ch

AUSSTELLUNG

Metron: Planen und Bauen 1965–2003

Im Rahmen eines Forschungsprojekts wurden die bedeutendsten Projekte von Metron sowie ihre Vorreiterrolle hinsichtlich Interdisziplinarität und Betriebsorganisation erstmals fundiert dargestellt und kritisch gewürdigt. Die Ergebnisse sind an der Ausstellung des Instituts gta der ETH Zürich zu sehen und liegen neu als Monographie vor.



Metron: Wohn- und Geschäftshaus Stahlrain, Brugg, 1985–93
(Bild: Metron, Brugg)

(pd/km) Der Name Metron steht für die interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen Fachleuten aus Architektur, Planung, Landschaft, Ökonomie und Recht. Ungewöhnlich ist nicht nur die Struktur der Metron – seit 1974 ist sie mehrheitlich im Besitz ihrer heute rund 130 MitarbeiterInnen, die die Firma selber verwalten –, sondern auch ihr Auftragspektrum. Es reicht von Verkehrsplanung über Arealentwicklungen bis zu Wohnsiedlungen, öffentlichen Bauten oder landschaftspflegerischen Projekten. Im Rahmen eines Forschungsprojekts des Instituts gta in Zusammenarbeit mit Metron wurde erstmals eine Gesamtdarstellung sowohl der Firma wie ihrer Tätigkeit erarbeitet. Die Ergebnisse liegen nun in einer umfangreichen Publikation vor und sind in der Ausstellung zu sehen.

Die Ausstellung veranschaulicht und erläutert die beispielhaften Realisierungen der Metron anhand von Plänen, Fotografien, Dokumenten und historischen Filmen. Die Monografie würdigt die Geschichte der Metron und ihrer Fachbereiche im Lichte des sich laufend verändernden politi-

schen, sozialen und wirtschaftlichen Umfeldes sowie ihre Vorreiterrolle hinsichtlich Interdisziplinarität und Betriebsorganisation. Stellvertretend für die ungezählten Realisierungen und Projekte der Metron werden im Katalogteil Schlüsselprojekte aus allen Fachbereichen bis hin zu den aktuellen Planungen (Bahnhof Baden, Hürlimann-Areal Zürich) vorgestellt und diskutiert.

Weitere Informationen

Ausstellung/Vernissage:

ETH Zentrum, Haupthalle, Rämistr. 101. Mo–Fr 8–21 h, Sa 8–16 h. Vom 4.12.03–22.1.04 (20.12.–4.1. geschlossen). *Vernissage* 3.12., 18 h, Auditorium Maximum. *Führungen:* Ausstellung: 17.12., 18 h; Hürlimann-Areal, Zürich: 13.12., 14 h, Treffpunkt Arealeinfahrt. *Podiumsdiskussionen:* «Stadtgestaltung und Mobilität», 13.1., 18 h; «Modell Metron: Interdisziplinarität in Theorie und Praxis», 22.1., 18 h, beide Auditorium E3.

Publikation:

Metron. Planen und Bauen 1965–2003. D. Kurz, B. Maurer, W. Oechslin, R. Weidmann (Hg.). 320 S., 78 Fr., ISBN 3-85676-119-5