

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **131 (2005)**

Heft 27-28: **Neben den Schienen**

PDF erstellt am: **28.04.2024**

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.

Schlüsselstellen und Netze

Die Alpen waren und sind Schlüsselstellen der transeuropäischen Verkehrsnetze. «Schlüsselstelle» war während Jahrhunderten gleichbedeutend mit «Monopol». Dies galt für die Saumpfade, bei welchen die Säumer auf ernsthafte Investitionen in die Infrastruktur verzichten und sich auf den Transport der Waren konzentrieren konnten. Das Leistungsniveau blieb tief und die Preise hoch, doch vermochte der Saumverkehr dadurch immerhin ganze Talschaften zu ernähren. Gleiches galt – wenn auch kürzere Zeit – für die Alpenbahnen. Ihr Monopol dauerte zwar nur knapp hundert Jahre, fiel aber in die goldene Zeit der Schiene. Waren die finanziell harten Baujahre einmal überstanden, so liess sich mit dem Transitverkehr gutes Geld verdienen.

Die Szenerie hat sich seit dem 2. Weltkrieg gründlich gewandelt: Wenn der Lötschberg- und der Gotthard-Basistunnel dereinst in Betrieb gehen, werden sie sich auf einem hochkompetitiven Verkehrsmarkt bewähren müssen. Statt 85 % aller Güter befördert die Bahn in Europa gerade noch 15 %, Tendenz stagnierend. Alpenquerender Verkehr heisst internationaler Verkehr – wenn Europa hustet, leiden die Alpenbahnen unter der Grippe. Erstmals ist damit eine genügende Nutzung der Alpenbahnen nicht mehr vorab durch die baulichen Parameter der Anlagen, sondern vielmehr durch die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn in Europa bestimmt. Drei Erfolgsfaktoren müssen dazu erfüllt sein:

Erfolgsfaktor 1 ist das Netz: Während europaweit in neue Hochgeschwindigkeitsbahnen investiert wird, verrotten zahlreiche Regionalstrecken. Rund ein Drittel des westeuropäischen Netzes wurde bereits stillgelegt. Die Bahn ist indessen eine Netzwerkindustrie, welche auf die Feinerschliessung der regionalen Potenziale angewiesen ist. Ohne Verästelungen im Norden und im Süden lassen sich die Schlüsselstellen in den Alpen nicht alimentieren. Die Netzerhaltung wird damit zur grössten Managementaufgabe der europäischen Bahnen im 21. Jahrhundert und fordert diese zusammen mit der Industrie zur Entwicklung effizientester Erhaltungsverfahren heraus.

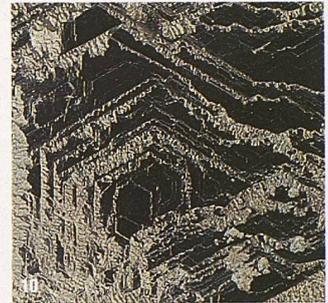
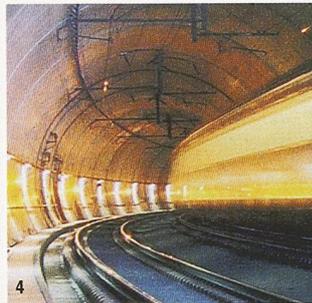
Erfolgsfaktor 2 sind marktgerechte Produkte: Das Netz ist eine notwendige Voraussetzung, für die Kunden zählen jedoch die Gesamtangebote. Die Liberalisierung des Bahngüterverkehrs hat bereits überzeugende Resultate gebracht. Die Fortsetzung dieses Weges muss in Richtung einer weiteren Marktöffnung und der Steigerung der logistischen Kompetenz der Güterbahnen gehen. Neue Märkte werden sich nur mit neuen Geschäftsmodellen unter aktivem Einbezug der Logistikerunternehmungen erschliessen lassen.

Erfolgsfaktor 3 sind die Rahmenbedingungen: Die europäischen Staaten müssen für die Bahnen einen wettbewerbsfähigen Rahmen schaffen, insbesondere durch Eliminierung der diversen kleinen, in der Summe schmerzhaften Wettbewerbsverzerrungen. Dazu gehören etwa die Sicherheitsvorschriften im Strassengüterverkehr und deren Durchsetzung, das Sozialniveau der Fahrer, die Bewilligungsverfahren etc. Und eine ungelöste Grundaufgabe bleibt die echte Abstimmung der Raumentwicklung mit dem Bahnnetz.

Die Nutzung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen ist somit eine anspruchsvolle Gemeinschaftsherausforderung für die Bahnen, die Wirtschaft und die Politik, deren Meisterung erst begonnen hat.

Prof. Dr. Ulrich Weidmann

ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme
weidmann@ivt.baug.ethz.ch



4 Feste Fahrbahn

| Rolf Steinegger | Aktuelle technische und betriebswirtschaftliche Studien der SBB zeigen, dass die Bahn auch in Zukunft am besten und billigsten auf Schotterbett und Schwellen fährt. Für lange Tunnel wie die Neat-Basistunnel sind jedoch High-tech-Betonfahrbahnen die optimalen Tragstrukturen.

10 Verborgene Schätze im Lötschberg-Basistunnel

| Stefan Ansermet | Tunnelbauten in grosser Tiefe fördern häufig Mineralien ans Tageslicht, die an der Erdoberfläche nicht existieren. Mit grosser Sorgfalt wurden sie bei den südlichen Vortrieben des Lötschberg-Basistunnels gesammelt. Die schönsten Exemplare sind jetzt in Sitten ausgestellt.

18 Wettbewerbe

| Neue Ausschreibungen und Preise | Behindertenwerkstätten und Wohnsiedlung, Lenzburg / Staufen | Seniorenresidenz, Köniz | Sportanlage Mülimatt und Aaresteg, Brugg | Architekturpreis Beton 05 | RIBA Worldwide Award 05 | Neubebauung «Volta Mitte», Basel | Pavillon «EASA005», Bergün |

26 Magazin

| Renaissance einer Bahnlinie | Umfahrungstunnel Flüelen eröffnet | Ortsbildschutz entwicklungshemmend? | Zürich: Kultur als Wirtschaftsfaktor | Investieren in Osteuropa | In Kürze | Ausstellung: Cuttings | Pilze verbessern Klangholz | Schweizer Gewässerpreis 2005 | Neuer Buwal-Direktor | Energiestadt dank Wärme aus Abwasser | Vom Umweltschutz profitieren | Biomasse-Gipfel an der sun21 | Umweltschutz und Raumplanung | Anpassung der Lärmschutzverordnung | Weitsichtig | Erster Wellenenergie-Park im Bau | 125 Jahre Empa | Im eigenen Lerntempo |

34 Aus dem SIA

| Delegiertenversammlung: Freier Markt braucht Regeln | Gedankenaustausch mit Parlamentariern | ETH-Tagung: Erfolgreiche Holzprodukte |

38 Produkte

| Sika Schweiz AG: Betonspritzsystem | Hydrotec AG: Sturmwinde im Berg | Fatzner AG: Steinschlagnetze | Velux Schweiz AG: Dachfensteraustausch |

46 Veranstaltungen