

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 112 (1994)  
**Heft:** 43

## **Wettbewerbe**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

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

Um dies zu erreichen, sind verschiedene Engpässe zu beseitigen:

□ Die Doppelrolle der Bahnen als Betreiber und als Benutzer der Infrastruktur muss transparenter werden. Das Stichwort heisst: «Konsequente Trennung von Betrieb und Benutzung und transparente Kostenrechnung und Preisbildung.»

□ Die Schnittstelle zwischen Bahn und Strasse ist noch verbesserungsfähig. Neben den technischen Potentialen (beispielsweise Umschlagstechniken) spielt die Organisation eine wichtige Rolle. Im Zentrum steht eine koordinierte Terminalpolitik.

□ Der alpenquerende Kombiverkehr muss sich auf integrierte Netze abstützen können. Das nationale Denken der Bahnen ist dabei ein Hindernis. So sind beispielsweise für einen Kombizug der HUPAC von Köln nach Busto Arsizio nach wie vor zwei Lokführerwechsel notwendig.

□ Herausforderungen in der Preispolitik: Der Wegfall der Tarifbindung im europäischen Strassengüterverkehr hat zu Preiserosionen geführt, die die Wettbewerbsfähigkeit des Kombiverkehrs stark einschränken. Demgegenüber beklagen sich die Kombigesellschaften über zu hohe Tarife der Bahnen für ihre Transportleistungen. Kostenwahrheit im Transitverkehr bedeutet dreierlei:

- Anlastung der externen Kosten im Strassentransit.
- Transparente Preise für die Benutzung der Infrastruktur (Terminals und Schienennetz).
- Angepasste Subventionspolitik.

Die Engpässe sind erkannt. Neben dem Transitvertrag und den Umsetzungsarbeiten Alpeninitiative spielt auch die Umstrukturierung der Bahnen eine bedeutende Rolle. Die Erwartungen an die international eingeleitete Bahnreform sind gross. Das neue Leitbild der SBB ist ein erster wichtiger Schritt. Nun geht es darum, diese Gedanken in die

Tat umzusetzen. Von grosser Bedeutung ist dabei auch eine Führungsrolle des Bundes.

Bei den Auswirkungen auf den Strassenverkehr ist auch der Personenverkehr einzubeziehen. Von AlpTransit wird sowohl eine Entlastung im Strassentransit als auch im Kurzstrecken-Flugverkehr erwartet. Dies ist aus Umweltsicht besonders für eine Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen relevant. Die vorgeschlagene CO<sub>2</sub>-Abgabe des Bundesrates liefert hier einen Beitrag. Längerfristig kann der Umlagerungseffekt verstärkt werden, wenn auch im Personenverkehr Kostenwahrheit schrittweise realisiert wird. Einzubeziehen ist dabei auch der Luftverkehr.

### Auswirkungen auf die Raumstruktur

Die Auswirkungen auf das Raumgefüge der Schweiz gehen primär vom AlpTransit-Personenverkehr aus. Im Rahmen der Erarbeitung der Vorprojekte wurde untersucht, mit welchen Wirkungen im Maximalfall zu rechnen ist, wo Konfliktstellen auftreten und wie die Akteure [2] der Raumplanung idealerweise damit umgehen.

Ausgangspunkt sind daher die Reisezeitverbesserungen, sowohl im Binnenverkehr als auch im Verkehr mit dem Ausland. Bild 5 zeigt die Verbesserung der Schienenverkehrsgunst in der Schweiz. Die Verkehrsgunstverbesserungen weisen auf Schwerpunkte der potentiellen Auswirkungen in den einzelnen Regionen hin. Gesamthaft konnte jedoch festgestellt werden, dass die Auswirkungen auf die Raumordnung im Durchschnitt als eher gering bezeichnet werden können. Zu beachten sind jedoch lokale Schwerpunkte (beispielsweise Halteorte im Personenverkehr und Tourismusgebieten). Im Tourismusbereich sind insbesondere in den Kantonen Tessin und Wallis spürbare Auswirkungen zu erwarten (beispielsweise Vispertäler oder Lugano/Locarno).

Im Wallis ist zudem zu berücksichtigen, dass durch den Autoverlad auch die Verkehrsgunst im Strassenverkehr verbessert wird.

AlpTransit führt auch zu Verschiebungen von Pendlerströmen. Relativ zum Tourismussektor sind aber die Grössenordnungen bescheiden. Bedeutend könnten sie im Tessin sein, wo beispielsweise ein neuer Bahnhof in der Magadino-Ebene das Raumgefüge zwischen Bellinzona, Lugano und Locarno stark beeinflussen kann. Die Konfliktpunkte sind denn auch in diesen stärker betroffenen Räumen zu suchen. Das raumplanerische Instrumentarium ist so einzusetzen, dass die zu erwartenden Auswirkungen umwelt- und raumverträglich umgesetzt werden. Dies bedingt einerseits eine integrale Transportkette, also einen leistungsfähigen Regionalverkehr, der die Erschliessungsfunktion von den IC-Halteorten in die Fläche ausübt, andererseits muss dem Nutzungsdruck im ökologisch sensiblen Alpenraum (vor allem in Tourismusgebieten) begegnet werden. Stichworte hiezu sind sanfte Tourismuskonzepte, extensiver Tourismus oder autofreie Tourismuszentren. Besonders wichtig ist aber, dass die verschiedenen Akteure bereits heute damit beginnen, sich auf die zu erwartenden längerfristigen Auswirkungen einzurichten. Die Richtplanung der Kantone ist dabei ein zentraler Anknüpfungspunkt.

Adresse der Verfasser: M. Maibach, h.c. oec., Dr. S. P. Mauch, dipl. Ing., D. Peter, dipl. Geograph, Infras AG, Infrastruktur-, Umwelt- und Wirtschaftsberatung, Rieterstrasse 18, 8002 Zürich.

### Literatur

- [1] Winter P.: Strategie für die Einführung des European Train Control Systems bei den SBB, Schweiz. Eisenbahnrevue, Heft 7, Juli 1994.
- [2] Metron: Übergeordnete Aspekte, Raumplanung und Landschaft, 1993.

## Wettbewerbe

### «Oberes Multengut», Muri BE

Die Burgergemeinde Bern und die Einwohnergemeinde Muri veranstalten einen öffentlichen, kombinierten Projektwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Geschäftszentrum (Projektwettbewerb A) und für eine Seniorenresidenz, unter Einbezug der Umnutzung des geschützten Multengutes (Projektwettbewerb B). *Teilnahmeberechtigt* sind Architekten, die ihren Wohn- oder Geschäftssitz seit dem 1.1.1994 in einer Gemeinde des VZRB (Verein für die Zu-

sammenarbeit in der Region Bern) haben. Der Beizug von Spezialisten (Landschaftsplaner, Verkehrsingenieure usw.) ist erwünscht. Diese brauchen die Bedingungen der Teilnahmeberechtigung nicht zu erfüllen. Die Teilnehmer müssen an beiden Wettbewerben teilnehmen. *Fachpreisrichter* sind Francesco Canonica, Bern, Chi-Chain Herrmann, Bern, Monika P. Jauch-Stolz, Luzern, Franz J. Meury, Bolligen, Henri Mollet, Biel, Sigfried Schertenleib, Thun, Bernhard Vater, Bern, Bernhard Dähler, Bern, Ersatz. Für die *Prämierung* stehen für den Projektwettbewerb A 85 000 Fr., für den Projektwettbewerb B 115 000 Fr. zur Verfügung (für je 6–8 Preise sowie Ankäufe). Die *Wettbewerbszie-*

*le sind:* Projekte von Nutzungsdichte für das Geschäftszentrum wie für das Seniorenheim; ein neues, attraktives Dorfzentrum; ein städtebaulich überzeugendes, auf die historische Bausubstanz abgestimmtes Überbauungskonzept zu erlangen. Das Wettbewerbsprogramm wird kostenlos abgegeben. *Termine:* Anmeldefrist für die Teilnahme bis 24. Oktober an die Domänenverwaltung der Burgergemeinde Bern, Kochergasse 4, 3011 Bern, unter Einzahlung einer Depotgebühr von 200 Fr. auf PC 30–2957-0. Abgabe der Unterlagen ab 17. Oktober 1994; Fragestellung bis 11. November; Abgabe der Entwürfe bis 24. Februar 1995, der Modelle bis 3. März 1995.