

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 115 (1997)  
**Heft:** 17

## **Sonstiges**

### **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.](#)

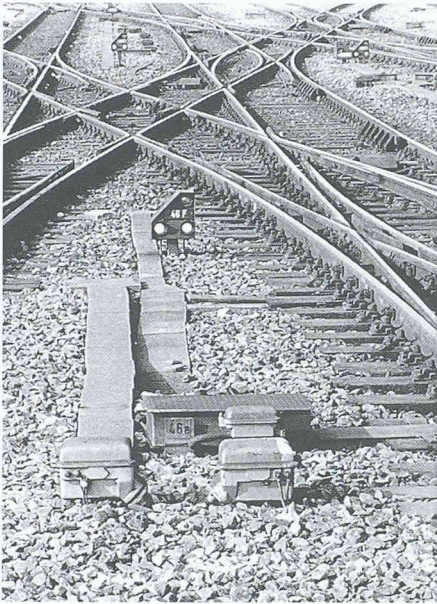
### **Terms of use**

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:** 01.04.2025

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

## Unter Zugzwang



(Bild: Comet)

Globalisierung der Märkte, Liberalisierung, Privatisierung, Öffnung der Grenzen und nachhaltige Entwicklung sind Schlagworte, welche seit einigen Jahren die Politik in den Industriestaaten prägen. Es handelt sich dabei um Tendenzen, die sich direkt bedingen oder ergänzen.

Völlig unbeeinflusst von der Politik hat die Wirtschaft dank dem Einzug neuer Technologien die eng begrenzten Binnenmärkte gesprengt und eine Globalisierungswelle ausgelöst, die kaum mehr zu bremsen ist. Das politische System hinkt dieser Entwicklung hoffnungslos hinterher und ist durch diesen unaufhaltsamen Globalisierungstrend massiv unter Druck geraten.

Die treibenden Kräfte dieses Prozesses der weltweiten wirtschaftlichen Umlagerung sind neben den neuen Technologien: der beschleunigte Technologietransfer, die unbegrenzte Mobilität, das enorme Kostengefälle, das steigende Ausbildungsniveau in Schwellenländern, die gut ausgebauten Transportwege und gesunkenen Transportkosten usw. Die Globalisierung der Wirtschaft bringt unter anderem neue und grössere Güterströme zu Land, zu Wasser und in der Luft. In Europa ist es deswegen vor allem auf den Nord-Süd-Achsen bereits zu enormem Mehrverkehr gekommen. Wegen der Alpen als natürlicher Barriere zwischen Nord und Süd konzentrieren sich die Verkehrsströme auf nur wenige Transversalen. Das gut ausgebaute europäische Strassennetz, die im Vergleich zur Elektrizität sehr günstigen Benzin- und Dieselpreise und die politischen und technischen Hürden für den Eisenbahnverkehr haben dazu geführt, dass sich dieser Mehrverkehr einseitig auf die Strasse verlagert hat. Noch 1970 wurden knapp ein Drittel aller Güter in Europa auf dem Schienennetz transportiert. Heute sind es nur noch rund ein Siebtel. Der motorisierte Verkehr bringt aber bekanntlich eine enorme Lärmbelastung, beträchtliche Unfallrisiken und eine erhebliche Belastung der Luft mit diversen Schadstoffen mit sich. Es ist daher nicht verwunderlich, dass sich die Bevölkerung der betroffenen Gebiete immer stärker zu Wehr setzt. Dank diesem wachsenden Druck von unten wird bei immer mehr Politikern in ganz Europa die sukzessive Umlagerung des Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu einem ernstzunehmenden Thema. In der Schweiz hingegen ist dieses Thema dank der Alpeninitiative zum Programm geworden. Unser Land hat sich im Transitvertrag mit der EU verpflichtet, durch den Bau einer neuen Alpentransversale die Bahnkapazität massiv zu erhöhen. Es wird sich diesen Verpflichtungen trotz aller momentanen Schwierigkeiten (Finanzierungsprobleme, Variantenstreit, Pioramulde usw.) nicht entziehen können. Dass es damit aber nicht getan ist, zeigen die enormen politischen und technischen Hürden, die heute die freie Fahrt auf Schienen über die Landesgrenzen hinweg behindern.

Ein Haupthindernis liegt wohl in der Tatsache, dass die europäischen Bahnen noch vorwiegend in nationalem Denken verharren. Gezielte Kooperationen wie beispielsweise beim schweizerisch-italienischen Cisalpino sind Ausnahmen. Die Bahnen arbeiten im allgemeinen noch wie staatliche Institutionen und nicht wie Unternehmen, die sich dem Wettbewerb untereinander und mit den Spediteuren stellen müssen. Daneben behindern technische Grenzen wie unterschiedliche Spurweiten, fünf verschiedene Stromnetze, rund zwölf verschiedene Signalsysteme, die untereinander nicht kompatibel sind, und eine nicht durchgehende Elektrifizierung des europäischen Eisenbahnnetzes den freien Schienenverkehr – eine unhaltbare Situation.

*Alois Schwager*