

20 Jahre TE

Vor 20 Jahren fanden sich drei junge Verkehrsingenieure zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammen, die sie TEAMverkehr nannten. Ihr Ziel: in einer damals jungen Berufsdisziplin den Erfahrungsaustausch zu pflegen. 20 Jahre später: drei gestandene Firmeninhaber erzählen von ihren Freuden, Enttäuschungen, Highlights und Tiefschlägen.

Das Interview führte Thomas Gretener

Timeline 20 Jahre TEAMverkehr

- ↓ Ereignisse um TEAMverkehr Winterthur
- ↓ Ereignisse um TEAMverkehr Zug / Cham
- ↓ Ereignisse um TEAMverkehr Parpan

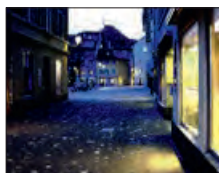
1992

1. Mai: Gründung Ingenieur- und Planungsbüro Monsch, Parpan, für Raumplanung, Umwelt und Verkehr. Erste Aufträge im **Umweltbereich** (Lärm-sanierung Schiess-anlage Haldenstein) sowie im Gemein-deingenieurwesen wie Strassensanierungen, Wasserversorgungen, Abwasserentsorgung.



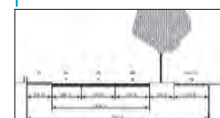
1. Mai: Gründung Oscar Merlo Verkehrsingenieurbüro, Zug, Albisstrasse. Erste Aufträge: **Erste Tempo-30-Zone** im Kanton Zug, Eichholz- / Albisquartier, Steinhausen. 1993: **Signalisation** der Tempo-30-Zone Eichholz- / Albisquartier. Sanierung der **unfallträchtigsten Kreuzung** beim Kollegium Altdorf des Kantons Uri, Umbau zu einem Verkehrskreislauf. 1994: **Inbetriebnahme** des Verkehrskreislaufs Altdorf.

1. Oktober: Otto Hintermeister eröffnet in der Altstadt von Winterthur das **Büro für Verkehrsplanung** noch unter seinem Namen in einer interdisziplinären Bürogemeinschaft mit einem Raumplaner und einem Landschaftsarchitekten. Die Bürogemeinschaft besteht bis heute.



Tv Parpan beginnt im Auftrag der Region, der Gemeinden und der Bergbahnen mit der Planung des **Verkehrsmagements in der Ferienregion Mittelbünden** (Lenzerheide und Savognin).

1993



Tv Zug erstellt Konzept für eine **Busspur** auf der Chamerstrasse in Zug. 1995: **Inbetriebnahme** der Busspur Chamerstrasse in Zug. Planung der **Umfahrung von Göschenen UR**, das die negativen Auswirkungen der Nationalstrasse zu spüren bekommt. 2001: **Inbetriebnahme** Umfahrungsstrasse Göschenen.

Der erste eigene Auftrag für Tv Winterthur ist der Teil Verkehr, Lärm und Luft einer **Umweltverträglichkeitsprüfung** für einen Kiesabbau in Appenzell.



AMverkehr

Kapitel I

Die Studentenzeit

Blenden wir 30 Jahre zurück, die Zeit von 1982. In der Schweiz wird der Taktfahrplan eingeführt, in Deutschland kommt Helmut Kohl an die Macht, Grace Kelly, Fürstin von Monaco, stirbt bei einem Autounfall – ihr hattet die Matura in der Tasche und besuchtet die ersten Vorlesungen an der ETH. Welches war euer bevorzugtes Verkehrsmittel?

Otto Hintermeister: Ich unterschied zwischen Studium und Freizeit. Um an die ETH zu gelangen, benutzte ich aus Kosten- und aus Zeitgründen den ÖV. Aber mein Herz schlug auch für den motorisierten Individualverkehr. Ich nannte eine Honda Transalp, ein Motorrad, und später einen Fiat Berlinetta mein Eigen.

Daniel Monsch: Für mich als Bündner und als Student gab es nur den öffentlichen Verkehr: mit dem Postauto nach Chur, mit den SBB nach Zürich, mit dem Tram zur ETH. Als Heimwehbündner zog es mich jedes Wochenende nach Hause, ich war also ein starker ÖV-Benutzer. Zuhause fuhr ich einen Töff, später,

als Deltaflieger aus praktischen Gründen einen Citroën CX mit Dachgestell.

Oscar Merlo: Ich nutzte die Verkehrsmittel so wie Otti. Mein Stolz war ein oranger Döschwo, den zu fahren ich liebte. Aus Umweltschutzgründen darauf zu verzichten, war damals noch kein Thema.

Hintermeister: Ja, das trifft zu, und trotzdem gab es an der ETH zwei Gruppierungen: die Auto- und die ÖV-Fraktion. Oski gehörte definitiv zur Autofraktion, ich wurde fremdbestimmt der Autofraktion zugeteilt, auch wenn ich mein Verkehrsmittel nach pragmatischen und bestimmt nicht nach ideologischen Grundsätzen wählte.

Welchen Stellenwert hatte der ÖV zu jener Zeit?

Merlo: Einen anderen: Heute ist der ÖV cool, vor allem auch bei jungen Menschen und ist ein Lifestyle-Produkt. Den ÖV empfand ich damals lediglich als ein Transportmittel, das man mehr gezwungenermassen benutzte.

«Heute ist der öffentliche Verkehr cool, vor allem bei jungen Menschen. Er ist zu einem Lifestyle-Produkt geworden.» Oscar Merlo



1994



Otto Hintermeister unterstützt mit einem Teilpensum an der ETH das IVT und untersucht den Erfolg von europäischen Flughäfen mit Anschluss ans Hochgeschwindigkeits-Zugnetz.

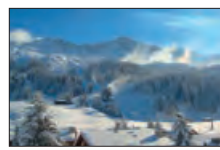
Kuno Casanova und Manfred Kürschner verstärken das Büro Monsch in Planung, Vermessung und Projektierung. Auftrag für ein Informations- und Parkleitsystem Mittelbünden.



1995



Otto Hintermeister erforscht für das IVT, ETHZ die Indikatoren für das erfolgreiche Einzugsgebiet von Bushaltestellen. Tv Winterthur unterstützt die Verkehrsbetriebe Glattal mit kleineren Aufträgen und einem Teilpensum bei der Einführung von Buslinien und entdeckt seine grosse Liebe für den Öffentlichen Verkehr.

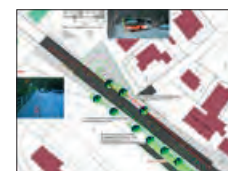


1996

Verkehrsinformations- und Parkleitsystem Surselva und Savognin durch Tv Parpan. Weitere Projekte: UVB Skigebietserweiterungen Dachberg, Vals, Beschneigungsanlagen Savognin, Crap Sogn Gion.

1997

Tv Zug stellt ersten Praktikanten ein. Umgestaltung Ortsdurchfahrt Flüelen UR (Axenstrasse) nach der Realisierung der Umfahrung Flüelen. Umbau der Axenstrasse (Inbetriebnahme Umfahrung Flüelen 2005)





Die Gründungsmitglieder von TEAMverkehr: Otto Hintermeister, Daniel Monsch, Oscar Merlo.

Dann begann euer Studium. Ihr drei verliesst die ETH als diplomierte Verkehrsingenieure. War euer Berufsziel so klar, als ihr euer Studium aufnahm?

Merlo: Ich begann mit Architektur, wechselte jedoch schnell zu den Bauingenieuren, ohne klare Vorstellungen über meine Berufsziele. Die Vorlesungen des charismatischen Professors Karl Dietrich beeinflussten mich stark und ich sah als Ziel immer mehr den Beruf des Verkehrsingenieurs vor Augen, als eine Kombination technischer und gestalterischer Planung.

Hintermeister: Bei mir verlief der Studienbeginn ähnlich. Geologie war mein Traumstudium, bis mir klar wurde, dass daraus ein brotloser Job würde. So startete ich bei den Bauingenieuren,

vorerst ohne beruflichen Horizont. Erst die faszinierende Vermittlung der Verkehrsfächer brachte mich auf den Geschmack. Ich spürte bald, dass mich beispielsweise die Statik als Materie nicht zu begeistern vermag: Das bloss Errechnen eines Zustands war mir zu wenig. Die Planung von Verkehrslösungen hingegen erbringt nie im ersten Anlauf ein definitives Resultat. Das Ergebnis muss abgewogen und diskutiert werden, dann geht es in eine zweite Runde. Erst der Prozess bringt das finale Resultat.

Monsch: Ich hatte klare Vorstellungen. Ich nahm das Studium als Kulturingenieur auf, also ein Bauingenieur-Studium für den ländlichen Raum. Von Beginn weg waren die Fächer Raumplanung und

1997



Tv Winterthur erarbeitet das erste vollständige **Angebots- und Betriebskonzept** für den Postautobetrieb Zofingen – Schöftland. 1999: **Inbetriebnahme.**

Das **Ingenieur- und Planungsbüro Monsch**, wird ins TEAMverkehr aufgenommen. **Neuorganisation des öffentlichen Busverkehrs** in Flims-Laax-Falera im Auftrag der Weissen Arena und Gemeinden.

Verkehrsplanung **Ortskern Poschiavo GR** im Rahmen der Revision der Ortsplanung (TEAMverkehr Parpan und Zug). Weiterzug **Manfred Kürschner** zur PostAuto Graubünden.

1998

Otto Hintermeister untersucht für die Verkehrsbetriebe Glattal die **Verlustzeiten auf dem Busnetz** unter dem Titel **Störungsanalysen.**

Tv Zug bestimmt für **Kantonsstrassenplanung Zug – Baar** den Korridor für die Nordzufahrt. Erschliessung der **Baarematt- bzw. Göbliquartier** und für den Anschluss der Berggemeinden an die Autobahn (**Tangente Zug/Baar**). 2009/2010: **Inbetriebnahme** Nordzufahrt; 2015: Voraussichtlicher **Baubeginn** Tangente Zug/Baar. **Verlegung des Büros** von Zug nach Cham, Hünenbergerstrasse 5.

1999

Mitwirkung an der **Neugestaltung des Dorfplatzes Sachseln OW** nach dessen Verwüstung durch ein Unwetter im Jahre 1997.



2006: **Volksfest** zur Einweihung des neuen **Dorfzentrums Sachseln.**

Umweltschutz wie auch der Verkehr integriert. Das Studium zog ich durch und wollte dann eigentlich in die Entwicklungshilfe wechseln (schmunzelt). Doch es kam anders: An meiner Abschlussprüfung fragte mich jener Professor Dietrich, ob ich Interesse als Vorlesungs-Assistent habe – und das mitten während des Exams!

Merlo: Zusammenfassend kann man sagen, dass die vier Verkehrs-Professoren – Dietrich, Brändli, Ro tach und Hüppi – ihre Leidenschaft in die Vorlesungen hineingetragen haben, uns alle begeisterten und schliesslich überzeugt hatten, den «richtigen Beruf» zu ergreifen.

Hintermeister: Es war eine junge Disziplin. Die Professoren, übrigens alle mit einem praktischen Berufshintergrund und ohne Dokortitel, betraten mit ihren Vorlesungen Neuland und legten damit die Spur für eine professionelle Schweizer Verkehrspolitik.

Welche – politische – Bedeutung hatte der Verkehr in dieser Zeit?

Merlo: Die Verkehrsplanung war lange Zeit Mittel zum Zweck. Verkehrswege mussten gebaut werden, um der Nachfrage zu genügen, um das wirtschaftliche Wachstum zu ermöglichen. Dann, während unserer Studienzeit, kam das Thema «Waldsterben» auf. Damit erhielt der Verkehr erstmals eine politische Dimension.

Monsch: Auch die Gesetzgebung trug das Ihre bei: 1983 wurde das Schweizer Umweltschutzgesetz beschlossen und 1985 in Kraft gesetzt. Die zahlreichen neuen Umweltschutz-Verordnungen und Bestimmungen beeinflussten unsere Arbeit massgeblich. 1984 folgte die Einführung von

Tempo 50 und 1985 Tempo 120 – alle diese Ereignisse waren erste Vorboten dafür, dass der Verkehr nicht grenzenlos wachsen wird. Tempo 50 war eine Ankündigung dafür, den Menschen vor den Gefahren und Auswüchsen des Verkehrs zu schützen. Der Verkehr wurde in der Gesellschaft zunehmend diskutiert.

Hintermeister: Ich erlebte den Verkehr an der ETH als Wissenschaft, als Fach, das unter anderem die Wechselwirkung zwischen raumplanerischen Vorgängen und Verkehr beschreibt. Um es anhand einer simplen Fragestellung zu illustrieren: Welches sind die verkehrstechnischen Folgen, wenn ein Haus gebaut wird? Die Auseinandersetzung mit soziologischen, gesellschaftlichen und umweltpolitischen Themen kam erst später.

«Die Professoren betraten mit ihren Vorlesungen Neuland und legten damit die Spur für eine professionelle Schweizer Verkehrspolitik.»

Otto Hintermeister



Kapitel II

Der Start

Die Studienzeit war abgeschlossen, ihr hattet das Diplom als Verkehrsingenieur in der Tasche. Wie gings weiter? Sofort rein in den harten Berufsalltag?

Merlo: Nein, wir wählten alle den Mittelweg. Wir blieben der ETH während einigen Jahren als Assistenten erhalten...

1999



Der ZVV beauftragt Tv Winterthur, eine Planungsstudie zur **Verlängerung der Stadtbahn** vom Flughafen nach Bassersdorf auszuarbeiten.
2000: **Eintrag** in den Verkehrsrichtplan.

Erster Mitarbeiter wird nach einem jährigen Praktikum der junge Verkehrsingenieur **Arnd Bärsch**.



Eintritt **Sarah Schmid** als Landschaftsbauteichnerin bis Ende Februar 2004 und **Brigitta Campiglia** für drei Jahre als Sekretärinnen. Einzug von **Autodesk / Autocad** ins TEAMverkehr Parpan.
Beginn der Zusammenarbeit mit **Franziska Knüsel**, dipl. Landschaftsarchitektin TU München, für die Umweltbereiche Flora, Fauna, Boden, Landschaft in der Bürogemeinschaft Monsch/Knüsel.

2000

Die Gemeinden um den Hardwald, Zürich, beauftragen Tv Winterthur mit einer Konzeptstudie für die Stadtbahnverlängerung von Bassersdorf nach Dietlikon und Dübendorf, die **Ringbahn Hardwald**.
2001: Die Konzeptstudie 2000, Ringbahn Hardwald, wird von Kanton und Gemeinden **gutgeheissen** und Tv Winterthur mit einer Trassestudie beauftragt.



Tv Zug erarbeitet für Cham, Hünenberg und Risch ZG das sogenannte **Kammerkonzept**. Es bildet die Grundlage für die Planungen zur Umfahrung Cham - Hünenberg.
2007: Erfolgreiche **Kantonsabstimmung**.
2017: voraussichtlicher **Baubeginn**.



2001

Forschungsauftrag Mischverkehr (MIV/ÖV) auf stark befahrenen Strassen geht an TEAMverkehr.



Als kaufmännische Angestellte und gute Seele bis heute ergänzt **Annette Schenk** das Team Winterthur.

«Der aufstrebende Tourismus verlangte ganz einfach die Unterstützung



von uns
Ingenieuren.»

Daniel Monsch

Hintermeister: Ich war von meinem grossen theoretischen Wissen, das ich mir während des Studiums angeeignet hatte, überzeugt und war sicher, dass ich es in der Praxis sehr zielstrebig anwenden kann. Ich wollte den Bauingenieur «leben» und mit meinem Wissen zu einer besseren Welt verhelfen: Zum Beispiel Tunneln planen oder das Cern in Genf bauen, wie der Traum vieler (und auch meiner) war. Aber schliesslich blieb ich

trotzdem an der ETH, als mir dank eines guten Abschlusses eine interessante Assistentenstelle angeboten wurde. Das grosse Plus dieses Jobs war die Aussicht, weitere, für den Verkehrsingenieur interessante Fächer zu vertiefen.

Merlo: Im Unterschied zu Otti war ich unschlüssig, wie sich mein beruflicher Werdegang entwickeln soll. Also nutzte ich vorerst die Chance, mich als Assistent weiterzubilden. Mir wurde dann klar, dass nicht die Lehre mein Interesse finden wird, sondern die praktische Arbeit. Ich erhielt eine Anstellung bei Emch & Berger in Zürich als

Verkehrsingenieur. Damals lag die Planung für die Erschliessung neu zu erstellender Wohnquartiere hoch im Kurs, war sozusagen ein

Akquirierungsgrund einer Bauunternehmung. In Zürich sammelte ich Erfahrung, später auch in Zug bei der gleichen Firma. Als ich wieder nach Zürich zurück wollte, machte mir die Geschäftsleitung klar, dass sie keine weiteren Verkehrsingenieure mehr anstellen wollten. Hingegen würden sie mich unterstützen, sollte ich mich selbständig machen. Und tja, da wurde ich eben selbständig, ohne dass ich mir das eindeutig zum Ziel gesetzt hatte.

Und wie verlief der Werdegang von Daniel Monsch?

Monsch: Als Kulturingenieur haben wir eine sehr breite Ausbildung erhalten: als Bauingenieur des ländlichen Raums sowie in der Raumplanung und der Umweltfächer. Während der Assistenzzeit beschäftigte ich mich mit Strassenprojektierung und -bau. Eine eigentlich ideale Kombination für den Start einer Karriere.

Aber auch ich war ein «Weltverbesserer», nicht so wie Otti, denn mein Ziel war die Entwicklungshilfe. Ich war fest dazu bereit. Doch ein Reflexionswochenende bei der Deza (Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit, eine Abteilung des Bundes) brachte mich davon ab – alles war viel zu theoretisch. Zurück in Chur erhielt ich eine Anstellung als Kulturingenieur bei der Tuffli & Partner AG. Nach vier Jahren wusste ich: Ich will selbständig werden – und zurück in die Berge, nach Parpan.

Ich hatte nie Bedenken, dass ich ohne Arbeit dastehen würde. Der aufstrebende Tourismus verlangte ganz einfach die Unterstützung von Ingenieuren: Nicht die Realisierung von

«Als ich mich selbständig machte, musste ich zuerst ein neues Netzwerk knüpfen und viel Aufbauarbeit leisten.»



Otto Hintermeister

2001

Tv Parpan plant **Skiverbindung West-Ost** mit Bushaltestellen und Strassenunterführung Parpan.



Lärmbelastungskataster Bergell. Planungen mit UVB **Bahnanlagen Bergbahnen Rothorn, Wildhaus, Schwänzelegg Grüşch.**

2002

Erarbeitung einer optimalen Linienführung für die neue **Eichmattstrasse zwischen Cham und Hüenenberg ZG** durch Tv Zug.



2006: **Freigabe** für den Verkehr.

Eintritt von **Katrin Jaeger** als Allrounderin und fürs Sekretariat bei Tv Parpan. Erarbeitung eines **Reglements über die Verkehrserschliessung Parpan.** Gesamtkonzepte mit UVB über den **Ausbau der Beschneigungsanlagen Arosa, Lenzerheide und Flumserberg.** UVB **Schlittelweg Arosa.**

2003



Der Kanton Zürich, ZVV beauftragt Winterthur eine **Busvision für den Kanton Zürich** zu erarbeiten.

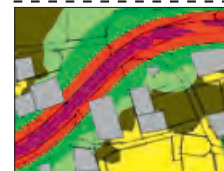
Tv Zug wird beauftragt, die Planung von der Variantenstudie bis zur Realisierung des **Schwerverkehrskontrollzentrums Ripshausen** in Erstfeld UR zu begleiten.



2009: **Inbetriebnahme** des Schwerverkehrskontrollzentrums.

2004

Eintritt von **Janine Fausch** als Bauzeichnerin bei Tv Parpan.



Anschaffung **Immissionssoftware IMMI** (Lärm und Luft). Entwicklung **Verkehrskonzept Lenzerheide.** UVB **Speichersee Valos** Lenzerheide.

Projekten ist aufwändig, sondern zunehmend deren Planung und die ganzen Bewilligungsverfahren. Und so ist es noch heute. Unsere Arbeit besteht zu einem Drittel in der Bearbeitung von Verkehrsfragen und zu zwei Dritteln aus Abklärungen von Umwelt- und Raumplanungsfragen.

Ihr alle starteten als Ein-Mann-Büro – war der Beginn harzig?

Merlo: Natürlich war ich anfänglich unsicher, wie sich das Ganze aufgleisen lässt, schliesslich war ich noch nie mein eigener Chef. Die guten Kontakte, die ich als Angestellter geknüpft hatte, kamen mir am Anfang zu Gute. Auch war ich in der Region Zug/Zentralschweiz der erste Verkehrsingenieur. Ich hatte schon am ersten Tag einen Auftrag: die Planung eines Kreisels in Altdorf.

Oscar Merlo hatte offensichtlich einen guten Start in einem guten Umfeld. Boshaft könnte man anmerken, es ging ihm fast zu einfach...

Merlo (schmunzelt): Im Nachhinein kann man das tatsächlich so sagen ...

Hintermeister: Mein Start war nicht ganz so einfach! Das hängt mit der speziellen Situation im Raume Zürich zusammen. Dort waren sehr viele und grosse Projekte von Banken und anderen Unternehmungen am Laufen wie beispielsweise der neue HB Zürich. Ich arbeitete damals in diesem Umfeld. Dann beschloss ich, selbständig zu werden. Im Unterschied zu Oski zügelte ich nicht einfach das Büro, sondern stellte mich einem neuen geschäftlichen Umfeld. Man könnte sagen, ich wechselte von gross zu klein. Nicht mehr die Grossinvestoren waren meine Auftraggeber, sondern kleinere und grössere

Kommunen sowie Private. Ich musste zuerst ein neues Netzwerk knüpfen und viel Aufbauarbeit leisten. Ich buk wahrlich kleine Brötchen und nahm zwischendurch auch Forschungsaufträge der ETH an.

Wie gestaltete sich die Situation «in den Bergen»?

Monsch: Ich hatte andere Probleme. Als ich mich selbständig machte, löste ich zuerst mein Guthaben der Pensionskasse auf und kaufte damit einen Computer, Microsoft-Software und einen Drucker. 1992 baute ich ein Haus, in welchem ich mein Ein-Mann-Büro einquartierte. An Arbeit mangelte es nicht – der Tourismus lief super, die Verkehrsprobleme wuchsen, Auflagen des Umweltschutzes mussten erfüllt werden. Ich hatte eine Marktlücke entdeckt und musste für mein Büro keine Werbung machen.

«Ich löste mein Pensionskassenguthaben auf und kaufte davon Computer und Drucker.»

Daniel Monsch



Kapitel III

Die Konsolidierung

Der Start ist euch ja offensichtlich gelungen. Ihr habt Aufträge erhalten und Erfahrungen gesammelt. Wie entwickelte sich das Geschäft?

Merlo: Ich hatte einen guten Start, und in der Branche war schnell bekannt, dass es in Zug

2004

Die Zuger Verkehrsbetriebe ZVB beauftragen Tv Zug und Tv Winterthur für die Stadt Zug ein **neues Buskonzept** mit Massnahmenplan zu erarbeiten.



Die Stadt Zürich beauftragt Tv Winterthur mit einer **Grundlagenanalyse zum Thema Motorräder** im Rahmen des städtischen Mobilitätskonzepts.



2005

Tv Zug bezieht an der Zugerstrasse 45 **neue Büroräumlichkeiten**. Gestaltung der **Garten- und Rigistrasse** in Zug zu einer Begegnungszone. 2009: **Realisierung** der Neugestaltung.

2006



Tv Zug begleitet das Tourismus-Resort der **Andermatt Swiss Alps** in verkehrsplanerischen Fragen (Studien, Gutachten und verkehrstechnische Überprüfungen). 2010: Beginn der **Bauarbeiten**.

Mitarbeit von Tv Parpan an der **regionalen Richtplanung Davos** (Tourismus, Landschaft, Verkehr).



Aktualisierung Gesamtkonzept **Skigebiet Lenzerheide** mit UVB. **Lärmnachweis** Lidl, Landquart. **UVB Stilli-Park Davos**.

2007



Der Kanton St. Gallen beauftragt Tv Winterthur, ein **Nachtbuskonzept** für den Kanton zu erarbeiten.

einen Verkehrsingenieur gibt. Arbeit gab es immer mehr, denn Zug war ja als Boomregion bekannt und der Verkehr wuchs rasant.

Hintermeister: Meine Zeit kam mit dem Aufblühen des öffentlichen Verkehrs. Der Zürcher Verkehrsverbund zum Beispiel baute aus, und für diese Planungs- und Organisationsaufgaben mangelte es an qualifizierten Ingenieuren. Diese Chance packte ich und spezialisierte mich auf den öffentlichen Verkehr. Wiederum regte sich in mir der «Weltverbesserer», der für die sich anbahnenden Verkehrsprobleme die Lösung in Verkehrskonzepten für den öffentlichen Verkehr sah.

Merlo: Ich hatte tatsächlich diesen grossen Vorteil, dass im Raum Zentralschweiz wenig Verkehrsingenieure tätig waren – ganz im Unterschied zum Raum Zürich, wo sich zahlreiche Bauingenieur-Unternehmungen auch mit Verkehrsfragen befassten.

Monsch: Wie erwähnt wuchsen die Anforderungen der Raumplanung und des Umweltschutzes. Die ersten Beschneidungsanlagen («Schneekanonen») wurden in Betrieb genommen. Bereits ein halbes Jahr nach der Gründung waren wir zu dritt.

Hintermeister: Der Start war für mich in der Tat nicht einfach, und einen zusätzlichen

Dämpfer erhielt ich, als eine eigentlich gute Idee nicht einschlug: Um 1990 war viel die Rede vom interdisziplinären Denken. Was lag näher, als sich mit einem Bauingenieur-Raumplaner und einem Landschaftsarchitekten zusammenzuschliessen und Lösungen aus einem Guss anbieten? Obschon wir eine der Ersten waren, die mit diesem Angebot auftraten, honorierten das die Auftraggeber nicht. Noch heute empfinde ich es als frustrierend, wie verschieden die Kunden Interdisziplinität interpretierten und wir deshalb kaum zu solchen grösseren Aufträgen kamen. Wie erwähnt öffnete sich dann das Fenster des öffentlichen Verkehrs.

Kapitel IV

Die Zukunft

Wir haben jetzt das Jahr 2012. Das Verkehrsvolumen nimmt Jahr für Jahr zu. Die Verkehrssysteme müssen ausgebaut werden- aus der Sicht von Verkehrsingenieuren eigentlich keine schlechte Perspektive. Wagt ihr einen Blick in die Zukunft?

Hintermeister: Die Verkehrsplanung muss sich endlich ‚emanzipieren‘! Sie steht vermehrt im Clinch der politischen Couleurs und reagiert, anstatt zu agieren. Wir müssen mehr Bilder einer lustvollen Zukunft mit viel Qualität zeigen. Schon die Frage richtet sich nach Ausbau und Reaktion und nicht nach dem Bild, das wir vermitteln könnten. Lebensqualität, Energie,

«Die Lösung von Verkehrsproblemen wird immer stärker politisiert. Es steht nicht immer die verkehrlich beste Lösung im Vordergrund sondern vielmehr

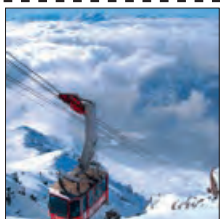
die politisch opportune.»



Oscar Merlo

2007

Bauherrenvertretung von Tv Parpan des **Resorts «Triangel Ferienwohnen»** mit Hotel Bestzeit in Parpan.



UVB mit Nutzungs- und Erschliessungskonzept für die **Skigebietsverbindung Arosa-Lenzerheide.**

2008

TEAMverkehr Zug wird in eine **Aktiengesellschaft** umgewandelt und heisst neu: TEAMverkehr.zug ag.

Niccolo Hartmann, Dr. sc. Umwelt-Natw. ETH-Zürich, tritt ins Büro Monsch Parpan ein.



Verkehrsplanung **geplantes Stennazentrum** Flims.

2009

Die VBZ und Stadt Zürich beauftragen Winterthur eine Machbarkeitsstudie zum **Tram Hardbrücke** zu begleiten.

Tv Zug eröffnet die **Filiale Altdorf UR.**



Für die Chamer Schulen plant Tv Zug einen neuartigen **Verkehrsgarten**: Nicht nur Kinder lernen spielerisch den Umgang mit dem Verkehr, auch Erwachsene.
2009: **Eröffnung** und Übergabe des Verkehrsgartens an die Chamer Schulen.

2010



Agglomerationsprogramm Verkehr Davos durch Tv Parpan mit Stauffer & Studach AG und Peter Hartmann.
Werbeflächenkonzept Churwalden.
UVB für neue Sesselbahn Crap Masegn Weisse Arena.

Rohstoffe, Umwelt uvm. sind Themen, die wir vermehrt mitgestalten müssen – gemeinsam agieren! Leider gelingt das Anderen zur Zeit viel besser. Oder bin ich zu pessimistisch mit der Bemerkung, dass es Firmen wie google, Tomtom sowie diversen Apps zur Zeit besser gelingt, den Verkehr der Zukunft zu formen? Mit Innovation und viel Geld entwickeln sie Tools, die dem Verkehrsplaner weitgehend verborgen bleiben. Das ist auch ein Teil unserer Zukunft. Davor dürfen wir uns nicht verstecken. Nicht nur reagieren, liebe Berufskollegen, agieren ist angesagt!

Merlo: Ich stelle fest, dass die Lösung von Verkehrsproblemen immer stärker politisiert wird. Es steht nicht immer die verkehrlich beste Lösung im Vordergrund sondern vielmehr die politisch opportune. Weiter wird die Frage der begrenzten Ressourcen immer wichtiger. Wir können und wollen unsere Verkehrsinfrastrukturen nicht mehr ewig weiter ausbauen. Daraus abgeleitet, stellt sich für uns auch die verstärkte Herausforderung im Bereich der Intermodalität, des optimalen Zusammenspiels der verschiedenen Verkehrsarten. Der Wandel des gesellschaftlichen Stellenwerts der verschiedenen Verkehrsmittel wird uns ständig begleiten.

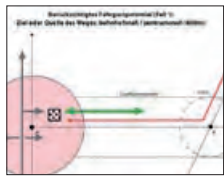


Monsch: Mit dem stetigen Ausbau der umweltrelevanten Gesetzgebung in unseren Bereichen Umwelt, Verkehr und Raumplanung kommt kein Projekt in der Landschaft ohne projektbegleitende Umweltgutachten, UVB's, Verkehrsplanungen, Planungsrevisionen, Umweltbaubegleitungen und Beratungen für eine Unzahl von Spezialbewilligungen mehr aus. Die Nachfrage nimmt zu und wir haben vor, unser Büro ab 2013 in Hartmann & Monsch AG, TEAMverkehr Parpan, überzuführen und unseren Niccolo Hartmann zu beteiligen.

TEAMverkehr 2012:
Hintermeister, Monsch, Merlo.

2010

Tv Winterthur erarbeitet eine **Stadtbahnstrategie** für den Kanton Zürich (ZVV).



2011

Tv Parpan entwickelt Gesamtkonzept **Portal Churwalden** als neues Haupteinstiegstor zum Skigebiet Lenzerheide-Arosa mit neuem Bus-terminal. Beurteilung der Leistungsfähigkeit von **Quartierstrassen in Poschiavo**. Lärmschutzmassnahmen **S-Bahn Feldkirch-Schaan**. Wiedereintritt **Sarah Hunziker-Schmid** ins Büro Monsch.



Für die Stadt Uster erstellt TV Winterthur eine flächendeckende Analyse mit Massnahmenplan, um die **Sicherheit der Velo-lenker** zu erhöhen.

2012

Tv Zug **erweitert seinen Bürostandort** an der Zugerstrasse 45 in Cham.



Tv Parpan erstellt UVBs **Portal Churwalden** für Parkplätze und Tiefgarage und für Kraftwerke Aua da Mulegn, Ferrera und Ausbau Kraftwerk Val Givv Sedrun.



TEAMverkehr feiert das 20-Jahr-Jubiläum und dankt allen Kunden und Partnern für die gute Zusammenarbeit und für ihr Vertrauen.