

# TEAMverkehr

**Berns Hauptplatz gesperrt – die Folgen**

**Fussgängerströme – bloss nicht drängeln**

**Ferienorte expandieren und auch der Verkehr**

**Andermatt vor grosser Verkehrsherausforderung**

**Alfred Escher, Politiker, Banker, Machtmensch**



**W**ie reagieren Sie, wenn an Ihrem Wohnort plötzlich die Hauptverkehrsachse gesperrt wird? Ungläubig und entsetzt! Genau das ist in der Bundeshauptstadt mit der Sperrung des Bahnhofplatzes geschehen. Statt des grossen Kollapses hat eine erstaunlich angenehme Ruhe den Platz erfasst. Nicht zufällig. Was es braucht, um einen «Patienten am offenen Herzen» zu operieren, erfahren Sie ab Seite 4.

## EDITORIAL

Ein Grossprojekt zeichnet sich im ernerischen Andermatt ab, wo die Idylle des Militärs durch das Tourismusresort des ägyptischen Investors Samih Sawiris abgelöst wird. Wie manigfaltig Verkehrs-Probleme sein können, zeigen wir Ihnen ab Seite 27 auf.

Nicht nur schwere Brummer können Verkehrshindernisse sein. Auch die Schwächsten, die Fussgänger, können sich selber zum Problem werden. Lesen Sie ab Seite 20 über eine Untersuchung, welche das reibungslose Nebeneinander von Fussgängern zum Inhalt hat.

Regelmässig wird Sie in unserem Heft ein Verkehrs-Comic der jungen talentierten Zeichnerin Charlotte Germann begleiten (Seite 12). Einen ganz grossen der Schweizer Politik porträtiert Rudolf H. Röttinger: Alfred Escher (Seite 32)

Wir wünschen Ihnen bei der Lektüre viel Spass!

Ihr TEAMverkehr

## 15 Jahre TEAMverkehr.zug

Alles begann nach einigen Lehr- und Wanderjahren, als der gut 30jährige Verkehrsingenieur **Oscar Merlo** den Mut fasste, sich selbständig zu machen. Schon bald konnte er sich in der Region Zug etablieren. 1996 zügelte er das Büro nach Cham, wo er alsbald seine Unternehmung ausbaute. TEAMverkehr wurde zu einem Begriff, nicht nur für öffentliche Gemeinwesen, sondern auch als Arbeitgeber. Nach Abschluss seiner Studiums arbeitet **Adrian Arquisch** seit fünf Jahren für TEAMverkehr.zug. **Andreas Wenger** wirkt an zwei Tagen seiner Arbeits-

woche an seinem Wohnort in Altdorf und verkörpert damit quasi die Filiale Uri.

**Marcel Geser** hat sein Wirtschafts-Ingenieur-Studium abgeschlossen und arbeitet nun für die SZU-Unternehmung in Zürich. Neu hinzu gekommen ist **Roman Ebinger**, 27 (Bild). Er absolviert ein Praktikum und fiebert dem Abschluss seines Raumplanungsstudiums in Rapperswil entgegen.



## Neuerungen beim smt Bern

Ab 2008 verfügt smt Bern / Solothurn neu über das Programm VIS-SIM (Abbildung links), welches zur Verkehrsflusssimulation verwendet wird. Auch neu haben wir ein GIS-Programm in unserem Sortiment, und zu guter Letzt werden wir die Anzahl an Seitenradargeräten erhöhen. Wir sind somit bestens fürs 2008 gerüstet!



## Verstärkung

**Cordula Zuber**, Jahrgang 1976, Dipl. Bauing. (TU) Verkehrswesen, und **Christian Müller**, Jahrgang 1977, Dipl. Bauing. (TU) Verkehrswesen, verstärken das Team von smt Bern / Solothurn. Wir heissen beide herzlich willkommen.



Cordula Zuber.



Christian Müller.

## IMPRESSUM

TEAMverkehr ist ein Kommunikationsorgan der Gruppe TEAMverkehr.ch

**Texte:** Arnd Bärsch, Thomas Gretener, Otto Hintermeister, Markus Hofstetter, Oscar Merlo, Daniel Monsch, Rudolf H. Röttinger

**Bilder:** TEAMverkehr.

**Redaktion und Publishing:** pressMedia, Thomas Gretener, Cham.

**Druck:** Heller Druck, Cham.

**Auflage:** 1200 Exemplare.

**Erscheinungstermin:** Dezember 2007.

## «Sattelschlepper» in Costa Rica

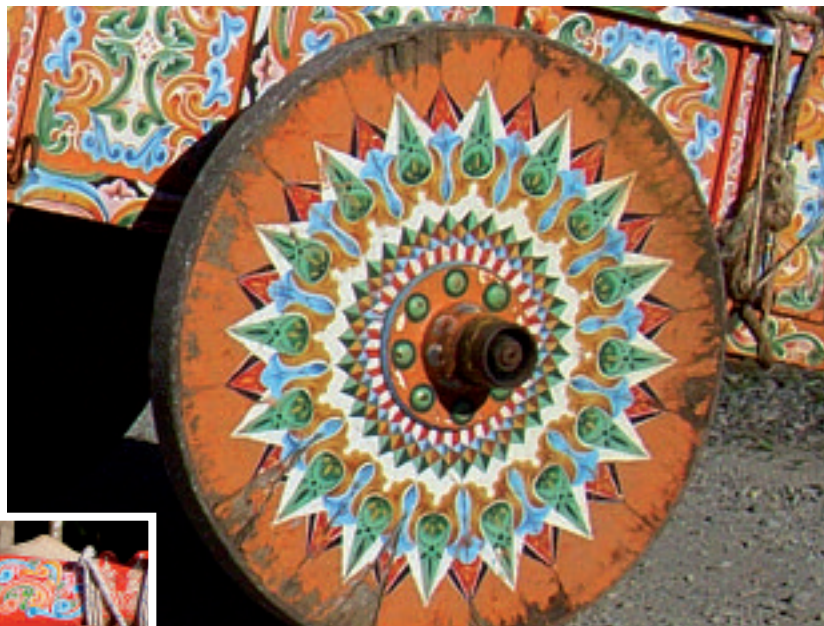


Auf Reisen in andere Kulturen entdecken die Mitarbeiter von TEAMverkehr immer wieder aufregende historische Transportmittel. Diesmal sind es die berühmten und kunstvoll bemalten Ochsenkarren in Costa Rica – die «carretas».

Jedes Jahr im März kommen Ochsenkarrenbesitzer aus ganz Costa Rica in der Stadt Escazu (nahe der Hauptstadt San José) zusammen, um dort an einem Wettbewerb während des Ochsenkarren-Festivals teilzunehmen. Von majestätischen Zebu-

Ochsen gezogen, sind diese bunten, mit phantasievollen Dekorationen bemalten Ochsenkarren Symbol für eine hundertjährige Tradition in der costaricanischen Landwirtschaft.

Die in hellen Grundfarben bemalten Ochsenkarren sind zweifelsohne tropischen Ursprungs, die lebendigen Muster geben den land-



wirtschaftlichen Reichtum Costa Ricas wieder und reflektieren die Naturverbundenheit, in welcher die Bauern das Land bearbeiteten. Blumenmotive symbolisieren die friedvolle Lebensweise und einfühlsame Natur der Menschen, die ein gewöhnliches Arbeitsinstrument mit solchem Kunstsinne ehren.

Der Ochsenkarren wird gelegentlich noch heute benutzt. Im allgemeinen haben aber moderne Methoden und Maschinen die traditionelle Landwirtschaft mit ihren einfachen technischen Arbeitshilfen ersetzt. Costa Rica hat sich zu einem weltweit führenden Zentrum für die Erforschung und praktische Anwendung nachhaltiger Landwirtschaftsmethoden in den Tropen entwickelt. ■

# «Operation am offenen Herzen ist gelungen»



**Baumaschinen auf dem Bahnhofplatz: Die Berner Baudirektorin Regula Rytz über die bedeutungsvolle Kommunikation mit der Bevölkerung bei Grossbaustellen.**

von **smt ag**, TEAMverkehr.bern

**Frau Rytz, Sie tragen als Gemeinderätin die politische Verantwortung für den Neuen Bahnhofplatz Bern. Was ist denn jetzt, während der Bauarbeiten, Ihre Aufgabe als Politikerin?**

**Regula Rytz:** Stark gefordert war ich natürlich in der Abstimmungskampagne zum Baukredit und im Baubewilligungsverfahren. Während den Bauarbeiten bin ich nun – mit meinen Mitarbeitenden zusam-

men – für die Kommunikation mit Bevölkerung, Politik und Medien sowie für kurzfristige Entscheide, Beschwerden und Notfälle zuständig. Zum Glück gab es bisher erst einen richtigen Notfall, nämlich einen

Baudirektorin Regula Rytz (Grünes Bündnis) gehört seit Anfang 2005 dem Gemeinderat der Stadt Bern (Exekutive) an. Sie führt die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün.

Wasserleitungsbruch kurz nach dem Baustart. Sonst aber ist dank der enormen Anstrengung und der grossen Kompetenz der Bauleute alles auf Kurs. Am Schluss werde ich Red und Antwort stehen müssen für das Resultat – und für die Einhaltung des Baukredits.

**Wie häufig sind Sie auf der Baustelle anzutreffen? Gehen Sie jede Woche einmal auf Inspektion?**

**Regula Rytz:** Die Inspektion

überlasse ich unseren Fachleuten – sie machen einen ausgezeichneten Job. Mein Büro befindet sich aber mitten auf der Baustelle, so dass ich täglich die Baukunst und die Baufortschritte bewundern kann. Ich erlebe aber auch den Lärm, den Staub und die Mobilitätseinschränkung am eigenen Leib und melde mich bei unseren Fachleuten, wenn ich Verbesserungsmöglichkeiten sehe. Fast immer machen sie dann das Unmögliche möglich.

**Wie sind Sie zufrieden mit der Verkehrssituation rund um die Baustelle Bahnhofplatz?**

**Regula Rytz:** Ich bin froh darüber, dass wir weniger Probleme haben als befürchtet – es gibt sogar Stimmen, welche die Situation heute viel entspannter finden als zuvor. Trotzdem ist die Situation vor allem für ältere Menschen und für auswärtige Besuchende oft schwierig und verwirrend. Alle sind froh, dass wir nur ein Jahr lang bauen und bald alles wieder besser wird.

**Haben Sie das erwartet oder vorausgesehen, dass sich der ganze Verkehr – MIV, öV, Langsamverkehr – trotz Grossbaustelle praktisch reibungslos abwickelt?**

**Regula Rytz:** Ich habe den Umbau des Bahnhofplatzes immer als «Operation am offenen Herzen» bezeichnet, weil parallel zu den komplexen Bauarbeiten eine Verkehrsumleitung für rund 200'000 Personen täglich bewältigt werden muss. Wir hatten grossen Respekt vor dieser Aufgabe. Dass es keinen Verkehrskollaps gab, hängt mit der jahrelangen minutiösen Planung der Verkehrsumleitungen und mit der guten Kommunikation zusammen. Auch hier kann ich unseren Fachleuten ein grosses Lob aussprechen – das Tiefbauamt, die Verkehrsplaner und unsere Städtischen Verkehrsbetriebe Bernmobil haben

sehr solide Lösungen entwickelt und alles unternommen, um die Situation zu optimieren. So wurde zum Beispiel kurzfristig eine neue Busverbindung eingeführt, als sich ein entsprechendes Bedürfnis manifestierte.

**Wie erleben Sie die Stimmung in der Bevölkerung? Baustellen sind ja nicht unbedingt sehr populär...**

**Regula Rytz:** Ich bin sehr stolz darauf, dass die Bevölkerung die Bauarbeiten mit Geduld und Verständnis, viel Respekt vor der Arbeit der Bauleute und mit wachsender Neugier erträgt. Viele Skeptiker sind zu richtigen Fans geworden und kommen regelmässig auf einen Baustellenbesuch. Natürlich gibt es auch die negativen Stimmen. Am stärksten sind die Geschäfte und Büros rund um die Baustelle betroffen. Dass sie zum Teil Existenzängste haben, verstehe ich gut. Deshalb versuchen wir so rasch als möglich fertig zu werden. Man muss aber auch hier differenzieren: Einige Geschäfte haben dank der Baustelle auch mehr Umsatz und viele haben die Baustelle in ihr Angebot integriert. So gibt es in einer Konditorei «Baldachin-Torten», und etliche Restaurants offerieren Spezialangebote für die Bauarbeiter.

**Gab es für Sie persönlich Überraschungen – positive oder negative – oder unerwartete Entwicklungen im Zusammenhang mit der Baustelle Bahnhofplatz?**

**Regula Rytz:** Oh ja, es gibt viele Überraschungen, und zwar ausschliesslich positive. Ich war ja am Anfang etwas besorgt und fragte mich, ob wir der Bevölkerung mit dieser Intensivbaustelle nicht zu viel zumuten. Aber Planung und Koordination waren so vorausschauend, dass wir sowohl beim Verkehr als auch beim Bauablauf bisher gut

über die Runden kamen. Die grösste Überraschung für mich ist aber, wie viel Kompetenz, Logistik und Engagement hinter einem solchen Projekt stecken. Einzelne Schlüsselpersonen arbeiten oft Tag und Nacht, um Probleme rechtzeitig zu lösen. Alle verstehen sich als Teil eines Ganzen und arbeiten am gleichen Ziel. Das ist bei einem Projekt dieser Grösse aussergewöhnlich und höchst motivierend.

**Sie haben von Anfang an grossen Wert auf eine umfassende Kommunikation gelegt. Hat sich der Aufwand gelohnt?**

**Regula Rytz:** Die Kommunikation ist für den Erfolg eines solchen Projekts entscheidend. Wenn die Bevölkerung nicht weiss, wann und warum wir ihr Einschränkungen zumuten müssen, dann kippt die Stimmung und dann können sich die Fachleute nicht auf ihre Arbeit konzentrieren. Wir haben deshalb alles daran gesetzt, Fragen rasch zu klären, Umwege gut zu signalisieren und frühzeitig auf Belastungen oder nicht erfüllbare Anliegen hinzuweisen.

**Was würden Sie in Bezug auf das Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern anders machen, wenn Sie alles wüssten, was Sie heute wissen?**

**Regula Rytz:** Ich hätte bei der Erarbeitung des Projekts wahrscheinlich noch stärker versucht, kritische Anregungen aufzunehmen und die Akzeptanz zu fördern – wir haben sehr viel Energie gebraucht, um überhaupt eine Baubewilligung zu erhalten. Beim Bau selber kann man es wohl gar nicht viel besser machen. Es ist einfach grossartig, was unsere Fachleute alles vorgedacht haben und wie sie es nun umsetzen. Ob es bis zum Schluss so gut weitergeht wie bisher, kann ich nicht sagen – ich hoffe es aber sehr. ■



von **Markus Reichenbach\***,  
smt ag / [TEAMverkehr.bern/solothurn/t\\_hun](http://TEAMverkehr.bern/solothurn/t_hun)

## **Eine ausserordentliche Baustelle verlangt ausserordentliche Verkehrs- massnahmen: Wie Verkehrsplaner und Behörden die temporäre Schliessung des Berner Bahnhofplatzes verkehrsmässig bewältigen.**

Der Bahnhofplatz Bern, die Strassen und Plätze im Umfeld sowie die Christoffelunterführung

\* Der Autor ist Gesamtkoordinator Verkehr Neuer Bahnhofplatz Bern

werden derzeit einer Gesamtsanierung und Neugestaltung unterzogen. Das 97-Millionenprojekt wird mehrheitlich durch einen Totalunternehmer in einer konzentrierten Bauweise im Zeitraum Februar 2007

bis Mai 2008 umgesetzt. Die Voraussetzung dafür ist die weitgehende Sperrung des Bahnhofplatzes für den motorisierten privaten und öffentlichen Verkehr in der Zeit vom Mai 2007 bis April 2008. Die Gross-



baustelle am stark frequentierten Verkehrsknotenpunkt der Stadt Bern wurde durch die zuständige Baudirektorin der Stadt Bern, Regula Rytz, als «Operation am offenen Herzen» bezeichnet.

Dies bezeichnet treffend die hohen Anforderungen nicht zuletzt auch an die notwendigen Verkehrslösungen im unmittelbaren Bauumfeld sowie grossräumig im Rahmen der Verkehrsumleitungsmassnahmen.

#### Task Force Verkehr

Projekte mit einer derartigen Komplexität und dermassen vielfältigen Betroffenheiten verlangen insbesondere auch in Verkehrsfragen eine sehr rasche Entscheid- und Handlungsfähigkeit. Die auf verschiedene Fachstellen der Stadt verteilten Kompetenzen mit mehrstufigen Genehmigungsverfahren genügen den spezifischen Anforderungen in der Planungs- und Projektierungsphase und vor allem auch in der Ausführungsphase nicht.

#### Kenndaten Baustelle Bahnhofplatz

- Bauzeit Februar 2007 – Mai 2008
  - Gesamtkosten: ca. 97 Mio. CHF
- Verkehrsdaten Bahnhofplatz:**
- ca. 20'500 Motorfahrzeuge pro Werktag
  - ca. 250'000 FussgängerInnen pro Werktag
  - ca. 3'000 Veloabstellplätze im Bereich Bahnhofplatz
  - ca. 3'050 Busse und Trams pro Werktag

Aus diesem Grund wurde bereits in der Planungsphase eine Task Force Verkehr eingesetzt, in welcher die Kompetenzen der städtischen Stellen sowie der öffentlichen Ver-

kehrsbetriebe zusammengefasst sind. Das Gremium ist mit Entscheid- und Weisungsbefugnis gegenüber den auftragnehmenden Fachleuten bzw. dem Totalunternehmer ausgestattet und direkt der Gesamtprojektleitung unterstellt. Die Task Force wird vom Gesamtkoordinator Verkehr geführt.

Neben der Task Force ist vor allem auch die optimal funktionierende und unkomplizierte Zusammenarbeit zwischen den Projektleitern auf der Bauherrenseite zentral. Das Kernelement bildet dabei ein wöchentlicher jour fixe.

#### Verkehrsumleitungskonzept privater Verkehr

Die Sperrung des Bahnhofplatzes bedingt die Umleitung von über 20'000 Motorfahrzeugen pro Tag auf andere bereits hoch ausgelastete städtische Achsen. Das Umleitungskonzept basiert auf primären

und sekundären Umleitungsrouten. Kernelement ist die Aktivierung der bislang eher unbedeutenden unterirdischen Bahnhofdurchfahrt («Kleine Westtangente») an der nördlichen Peripherie des Bahnhofkomplexes. Zudem wird der Verkehr über weitere sekundäre Routen geführt. Auf den Umleitungsrouten und im nahen und weiten Umfeld wird der Verkehr mittels Wegweisung und Informationstafeln geführt. Mit flankierenden Massnahmen auf dem Quartierstrassennetz u.a. im Länggassquartier wird der

Fluchtverkehr über Quartierstrassen weitgehend vermieden.

### Langsamverkehr

Der Bahnhofbereich als Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs und als wichtigster Zugang in die Innenstadt wird täglich von rund 250'000 Fussgängerinnen und Fussgängern und tausenden von Velofahrenden benutzt. Für den Langsamverkehr mussten hochwertige Lösungen gefunden werden. Die Durchfahrt über den Bahnhofplatz für den Veloverkehr wird jederzeit

sichergestellt über eine Achse gemeinsam mit dem Baustellenverkehr sowie den Notfalldiensten. Für den Fussverkehr werden jeweils auf die lokalen Bausituationen angepasste Führungen angeboten.

### Umleitungskonzept öffentlicher Verkehr

Entsprechend dem Baufortschritt sind periodische Umstellungen der Linienführungen und der Haltestellenstandorte notwendig. Dies stellt grosse Anforderungen sowohl an den Betrieb der Bus- und Tramlinien sowie auch an die Fahrgäste, welche sich mehrmals neu orientieren müssen. Die besonders einschneidende Umstellung war die Sperrung des Bahnhofplatzes verbunden mit dem Unterbruch der Tramlinien. Tram- und Trolleybuslinien mussten auf Autobusbetrieb umgestellt werden. Dadurch stieg gegenüber dem Normalbetrieb der Bedarf an Autobussen massiv. Im Zuge von Fahrzeugbeschaffungen konnte der Mehrbedarf durch neue Gelenk-Gasbusse und die verzögerte Ausmusterung alter Fahrzeuge aufgefangen werden. Bei den Umstellungen wird jeweils grosser Wert auf eine umfassende Fahrgastinformation gelegt. Wertvoll sind insbesondere auch die an den wichtigen Haltestellen eingesetzten Informationspersonen von BERN-MOBIL. Durch die Einschränkungen des Linienbetriebs besteht für die Bewältigung geplanter und unvorhergesehenen Ausnahmezustände kaum mehr Spielraum.

### Der «Tag X»

Im Vorfeld der Sperrung vom 13. Mai 2007 wurde mit Informationsveranstaltungen und über die Medien umfassend informiert. In den 24 Stunden vor der Sperrung Bahnhofplatz lief ein minutiös vorberei-



Verkehrsführung während der Hauptbauphase.



teter und stundengenau geplanter Prozess mit einer Vielzahl von Beteiligten ab.

Am Montag früh in der Morgenspitzenstunde fand die erste echte Bewährungsprobe für das Umleitungssystem statt. Neuralgische Stellen wurden durch Verkehrsdienstpersonal abgesichert. Die Verkehrssituation wurde grossräumig durch die Polizei und weitere Fachpersonen beobachtet und mittels qualitativer Kennwerte erfasst. Die Fussverkehrsströme im engen Umfeld des Bahnhofplatzes wurden mittels Video aufgezeichnet. Alle Informationen liefen bei der Task Force Verkehr zusammen und wurden fortlaufend ausgewertet, um dringenden Handlungsbedarf erkennen und umgehend Massnahmen einleiten zu können. Die Sperrung verlief weitgehend problemlos. Die Verkehrsteilnehmenden stellten sich gut auf die geänderte Situation ein. Viele mieden in den ersten Tagen das Stadtzentrum.

### Stadtweite Baustellenkoordination

Die Verkehrsumleitung Sperrung Bahnhofplatz belastet wichtige städtische Achsen zusätzlich. Die Empfindlichkeit des Strassennetzes für Ausnahmestände, Grossveranstaltungen sowie der Spielraum für weitere Bauprojekte mit Verkehrsauswirkungen werden dadurch eingeschränkt. Um eine ausreichende Verfügbarkeit des Strassennetzes zu gewährleisten, wird über das gesamte Stadtgebiet vorausblickend eine so genannte Freihalteroutenplanung fortgeschrieben. Dabei werden die Routen nach ihrer Verkehrsfunktion und Sensibilität klassiert. Die aktuellen und geplanten Baustellen werden bezüglich ihres Verkehrseinflusses beurteilt und der Handlungsbedarf wird



Am 13. Mai 2007 galt es Ernst in Bern: Der Bahnhofplatz war gesperrt – und der Verkehr brach trotzdem nicht zusammen. Eine gute Planung bildete die Grundlage.

dargelegt. Auf den wichtigsten Hauptachsen besteht grundsätzlich ein Verbot für kapazitätsvermindernde Baustellen. Die Freihalteroutenplanung stellt so ein übergeordnetes und verbindliches Koordinationsinstrument für alle im öffentlichen Raum tätigen Bauherren dar.

### Verkehrsmonitoring

Die Verkehrsauswirkungen der Sperrung wurden im Rahmen eines Monitorings mittels wiederkehrender Zählungen sowie Verkehrsbeobachtungen systematisch erfasst und ausgewertet. Die Daten liefern die objektive Basis für die Überprüfung der Verkehrsprognosen, die Beantwortung von Anfragen aus der Öffentlichkeit und die Information der Medien. Das Monitoring ist nicht zuletzt Grundlage für die bereits lancierte Diskussion auf politischer Ebene betreffend die definitive Sperrung des Bahnhofplatzes.

### Zusammenfassende Erkenntnisse

Die Erfahrung mit dem Projekt Neuer Bahnhofplatz liefert wichtige Erkenntnisse für die Planung,

Projektierung und Umsetzung von Grossprojekten im öffentlichen städtischen Raum. Die Projektorganisation mit der entscheid- und weisungsbefugten Task Force Verkehr und der engen und umkomplizierten Zusammenarbeit mit der Gesamtprojektleitung und den weiteren Projektleitenden stellt einen wichtigen Erfolgsfaktor dar. Die Erfahrungen im Projekt zeigen zudem die Bedeutung einer «gespielten» Zuständigkeit auf Seite Totalunternehmer. Konkret heisst das, dass für alle seitens Bauherrschaft abgedeckten Bereiche eine analoge Zuständigkeit auf Seite Unternehmer definiert und kompetent abgedeckt werden muss. Nur so ist eine durchgängige Gesamtorganisation sichergestellt.

Die Voraussetzung für das Gelingen ist insbesondere auch die Akzeptanz durch die Medien und in der Bevölkerung. Dies ist eine wichtige Aufgabe der Kommunikation und dabei insbesondere auch der Verdienst der engagierten Information vorab durch die zuständige Baudirektorin Regula Rytz und den Stadtgenieur Hans-Peter Wyss. ■

# Mehr als eine gewöhnliche Baustelle

**Die Bedeutung der Kommunikation bei einer  
Grossbaustelle wie jener des Neubaus Bahnhofplatz  
Bern und der Christoffelunterführung.**

von **René Maeder**, Geschäftsführer Polyconsult AG,  
Kommunikation in Bern

Die Berner Gemeinderätin und Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Regula Rytz, hat die Bauarbeiten rund um den Berner Bahnhof mit einer «Operation am offe-

nen Herzen» verglichen. Und damit liegt sie ganz bestimmt richtig. Betroffenen von dieser gewaltigen Baustelle sind die Anrainer, Pendler und Besucher der Stadt. Über einen rela-

tiv langen Zeitraum sind diese Personengruppen mit den verschiedensten Belastungen konfrontiert. Ein riesiges Potential also an Opposition gegen die Bauherrschaft und die Bauunternehmer.

Dass in diesem Umfeld die richtige Kommunikation eine ganz entscheidende Rolle spielt, war zum Glück auch der Bauherrngemeinschaft «Neuer Bahnhofplatz Bern» rechtzeitig klar. Bereits in den Phasen, als die definitiven Baubewilligungen noch nicht vorlagen, konnten wir uns an die anspruchsvolle Aufgabe herantasten und die diver-



sen Anspruchsgruppen näher kennen lernen. Als es dann endlich losging, waren wir parat und konnten von Anfang an optimal kommunizieren.

### Betroffene möglichst zuerst informieren

Dass in jedem Fall die im Moment am stärksten betroffenen Personengruppen direkt von uns (Bauherrschaft) informiert werden, haben wir uns auf die Fahne geschrieben. Niemand sollte bevorstehende Einschränkungen und voraussehbare Lärm- und Staubimmissionen aus den Medien erfahren. Und so luden wir in sämtlichen wichtigen Phasen alle Leute aus dem betroffenen Perimeter zu Informationsveranstaltungen ein, wo aus erster Hand informiert und – so weit dies zu diesem Zeitpunkt ging – auch Auskunft erteilt wurde. Die Medien wurden meistens gleichentags informiert. Wenn die Reihenfolge nicht eingehalten werden konnte, wurden die Betroffenen gleichentags wie die Medien oder vorher zur Infoveranstaltung eingeladen.

Wir versuchten ebenfalls, den Leuten zu vermitteln, dass hinter der ganzen Planung Menschen stehen, die die Bedürfnisse der Mitbürgerinnen und Mitbürger kennen. Und so standen die Exponenten des Projektes, die verantwortliche Direktorin, der Stadtgenieur, die diversen Planer, der Vorsteher der Totalunternehmung und Vertreter involvierter Stadtbetriebe wie ewb oder BERNMOBIL je nach Bedarf ebenfalls immer zur Verfügung, sowohl bei den Informationsveranstaltungen für die Anrainer als auch bei den Medienkonferenzen.

### Nicht um Verständnis bitten, sondern Verständnis zeigen

«Wir bitten Sie um Verständnis

für die Umtriebe, den Lärm, Staub etc.»

Diese Floskel wollten wir im Zusammenhang mit den Bauarbeiten am Bahnhofplatz vermeiden. Wir haben Verständnis für die Anliegen der Betroffenen. Wir wissen, dass es unangenehm ist, in diesem Umfeld zu arbeiten oder als Pendler unterwegs zu sein. Wir können es begreifen, wenn jemand ungehalten ist über die Zustände. Unsere Informationspolitik lief darauf hinaus, dass wir den Betroffenen für alle Arbeiten einen Zeithorizont aufzeigten und ihnen klipp und klar sagten, wann mit welchen Belastungen zu rechnen ist. Das kam bei den Anspruchsgruppen auch gut an. Wir hatten dadurch sehr wenig Opposition während des Baus.

### Zentrales Kommunikationselement

Die Website [www.bahnhofplatz08.ch](http://www.bahnhofplatz08.ch) wurde zur zentralen Informationsplattform für die Baustelle. Hier gibt es sämtliche wichtigen Informationen zur Baustelle. Hier kann man Pläne einsehen und downloaden. Man kann Feedback geben auf das Geschehen auf der Baustelle. Man kann einen Newsletter abonnieren und man ist verlinkt mit allen beteiligten Unternehmen am Bauwerk. Die Anrainer werden verlinkt und können auf ihre Aktivitäten aufmerksam machen. Auf der Website werden aber immer wieder auch Bilder vom Baufortschritt aufgeschaltet, und eine Webcam zeigt die Arbeiten Tag und Nacht live.

### Informationen vor Ort

Die grösste Herausforderung bietet die Information dort, wo es passiert. Zwar haben wir unzählige Plakate und Wegweiser im Einsatz. Dass diese dann auch immer dort stehen, wo sie wirklich hingehören,



### FEIERN SIE MIT UNS DEN ABSCHIED VOM ALTEN BERNER BAHNHOFPLATZ.

10.00 – 17.00 Uhr: Frühstück und Verpflegung an diversen Ständen, Spiele für die ganze Familie, Verkauf der offiziellen DVD, Reichli Wettbewerb, grosser Blumenmarkt, Gratisrosen für alle Mütter (Geldige Vorrede) und vieles mehr.  
10.45 – 11.50 Uhr: Platzkonzert Bernmobil Sound  
11.30 – 12.00 Uhr: Versteigerung von Gegenständen aus dem Bahnhof und vom Bahnhofplatz  
12.30 – 13.00 Uhr: Gemeinderätin Regula Rytz, Eröffnung Velostation, offizielle Sperrung des Platzes für den motorisierten Individualverkehr.  
13.00 – 14.30 Uhr: Konzert Root66 feat. Polo Hafer  
15.00 – 15.30 Uhr: Konzert Band 1 Hochschule der Künste Bern  
15.45 – 16.15 Uhr: Konzert Band 2 Hochschule der Künste Bern  
16.30 Uhr: Auffahrt der Begger und offizieller Schluss der Veranstaltung

[www.bahnhofplatz08.ch](http://www.bahnhofplatz08.ch)



ist sehr schwierig realisierbar. Hier ist Feedback von allen beteiligten Leuten am Bau gefragt, damit entsprechende Korrekturen schnell ausgelöst und realisiert werden können.

### Kritische Phasen

Bis jetzt gab es während des Baus drei besonders heikle Ereignisse zu kommunizieren. Da war die Schliessung der Christoffelunterführung für Fussgänger, die Sperrung des Bahnhofplatzes für den motorisierten Privatverkehr und die Einstellung des Tramverkehrs über den Bahnhofplatz.

Dank rechtzeitiger Information und einem grossen Aufgebot an Manpower konnten diese kritischen Phasen ohne grössere Probleme gemeistert werden.

Auf die Schliessung der Christoffelunterführung haben wir rechtzeitig mit Plakaten, Flyern und Inseraten aufmerksam gemacht. Am Tag X und an den folgenden Tagen



Volksfest vor der grossen Bauerei auf dem Bahnhofplatz in Bern.

hatten wir ausserdem ein grosses Aufgebot an Hostessen und SteWARDS im Einsatz, die im Verbund mit dem Auskunftspersonal von SBB und BERNMOBIL die Leute informierten und ihnen bei der Suche nach dem richtigen Weg behilflich waren. Diese Leute konnten früher als erwartet wieder abgezogen werden, da sich die Pendler rasch der neuen Situation anpassen.

### **Bewährungsprobe für den öffentlichen Verkehr**

Ein gleiches Vorgehen wählten wir bei der Einstellung des Tramverkehrs über den Bahnhofplatz. Wer die Berner Verhältnisse mit den vielen Durchmesserlinien des öffentlichen Verkehrs (öV) kennt, kann sich vorstellen, welch gewaltiger Einschnitt in das tägliche Benutzen des

öV diese Schliessung darstellt. Hier war die gute Zusammenarbeit mit BERNMOBIL besonders wichtig, damit wir möglichst alle Pendler rechtzeitig über die Umstellung informieren konnten, die unter Umständen entscheidenden Einfluss auf den Arbeitsweg hat. Auch diese Hürde wurde ohne grössere Probleme gemeistert.

Vor der Schliessung des Bahnhofplatzes für den motorisierten Verkehr hatten wir ebenfalls einen Riesenrespekt. Zwar wurden die Umleitungen seriös simuliert. Die Information erfolgte rechtzeitig und grossräumig. Bereits auf der Autobahn wurden entsprechende Hinweise angebracht und Viasuisse informierte auch Nichtberner über die Schliessung der wichtigen Verkehrsachse. An zwei, drei ganz ent-

scheidenden Stellen wurde mit grossformatigen Transparenten darüber informiert, dass die Durchfahrt ab dem Tag X gesperrt sei.

Am Tag X war auch hier alles aufgebaut, was kompetent war, zu informieren und gegebenenfalls Massnahmen zu treffen. Aber auch an diesem Tag wurden wir alle positiv überrascht. Heisslaufende Handys mit Krisenmeldungen von allen Fronten hatten wir erwartet. Aber im Informationshauptquartier war es relativ ruhig und bei den Aussenstationen wurde sicherheitshalber nachgefragt, ob alles o.k. war.

Auch hier hat sich die seriöse Planung und die umfassende Kommunikation gelohnt. Es gab kaum Staus, die auf die Sperrung zurückzuführen waren und unterdessen haben alle Verkehrsteilnehmer ih-

ren Weg gefunden, wie sie am besten von A nach B kommen. Es gab auch kaum Reklamationen aus Quartieren, die den Umleitungsverkehr zu schlucken hatten.

### Pendler richtig informieren

Die Pendler stellen zahlenmässig die grösste Anspruchsgruppe, die es zu bearbeiten gilt. Täglich benutzen 145'000 den Bahnhof Bern. Die meisten von ihnen kommen zeitlich knapp an, gehen zu Fuss oder mit dem öV weiter. Sie sind darauf angewiesen, dass sie gut und schnell durch den Bahnhof kommen. Entsprechend wichtig war es deshalb, die Pendler mit unseren Botschaften rechtzeitig zu erreichen. Wir informierten mit Flyern, die wir zum Teil zusammen mit einem Goodie verteilten, mit Plakaten auf den Durchgangswegen und mit Durchsagen in den Fahrzeugen und im Bahnhof. Auf der anderen Seite informierte auch BERNMOBIL seine (zum Teil identischen) Kunden mit Flyern, Durchsagen und Plakaten. Es war interessant zu sehen, wie flexibel die Leute sind und wie schnell sie sich den neuen Verhältnissen anpassen.

### Anrainer

Die Anrainer im gesamten Perimeter sind von der Baustelle am stärksten betroffen. Lärm und Staub beherrschen den Alltag. Dazu kommt, dass die Liegenschaften zum Teil nur sehr schwer erreichbar sind. Einnahmeausfälle sind die Folge davon. Wer auf Anlieferungen angewiesen ist, muss auch dies sehr gut planen. Ganz klar, dass die Kommunikation mit dieser Gruppe äusserst wichtig, aber auch sehr schwierig ist. Wir können und wollen die Ungemach nicht schönreden. Wir können aber sehr klar informieren, in welchen Zeiträumen



mit Behinderungen zu rechnen ist. Wir können auch dafür sorgen, dass gewisse Ausnahmegewilligungen erteilt werden. Wir können den Geschäften auf unserer Internetplattform Gelegenheit geben, sich zu präsentieren, und wir haben zusammen mit BernCity eine gemeinsame Aktion durchgeführt, die zum Ziel hat, die Kundenfrequenzen in den Läden während der Bauzeit zu steigern. Wir versuchen aber vor allem, den Endausbau als Bereicherung für die ganze Stadt darzustellen, was auch die Geschäfte wiederum aufwertet.

### Bewohner der Stadt Bern

Solange man nicht speziell betroffen ist, interessiert eine Tiefbaustelle die Bevölkerung kaum. Auch in dieser Hinsicht ist die Baustelle für den neuen Bahnhofplatz und die Christoffelunterführung etwas Besonderes. Durch die zentrale Lage kommt fast jede mobile Bernerin und jeder mobile Berner irgendwann ins Stadtzentrum und wird dadurch mit der riesigen Baustelle konfrontiert. Da am Bahnhof Steuergelder verbaut werden, haben



viele Leute auch das Bedürfnis, mehr darüber zu erfahren. Wir haben deshalb an einigen ausgesuchten Standorten eine grosse Bautafel installiert, die regelmässig aktualisiert wird und aufzeigt, woran gerade gearbeitet wird.

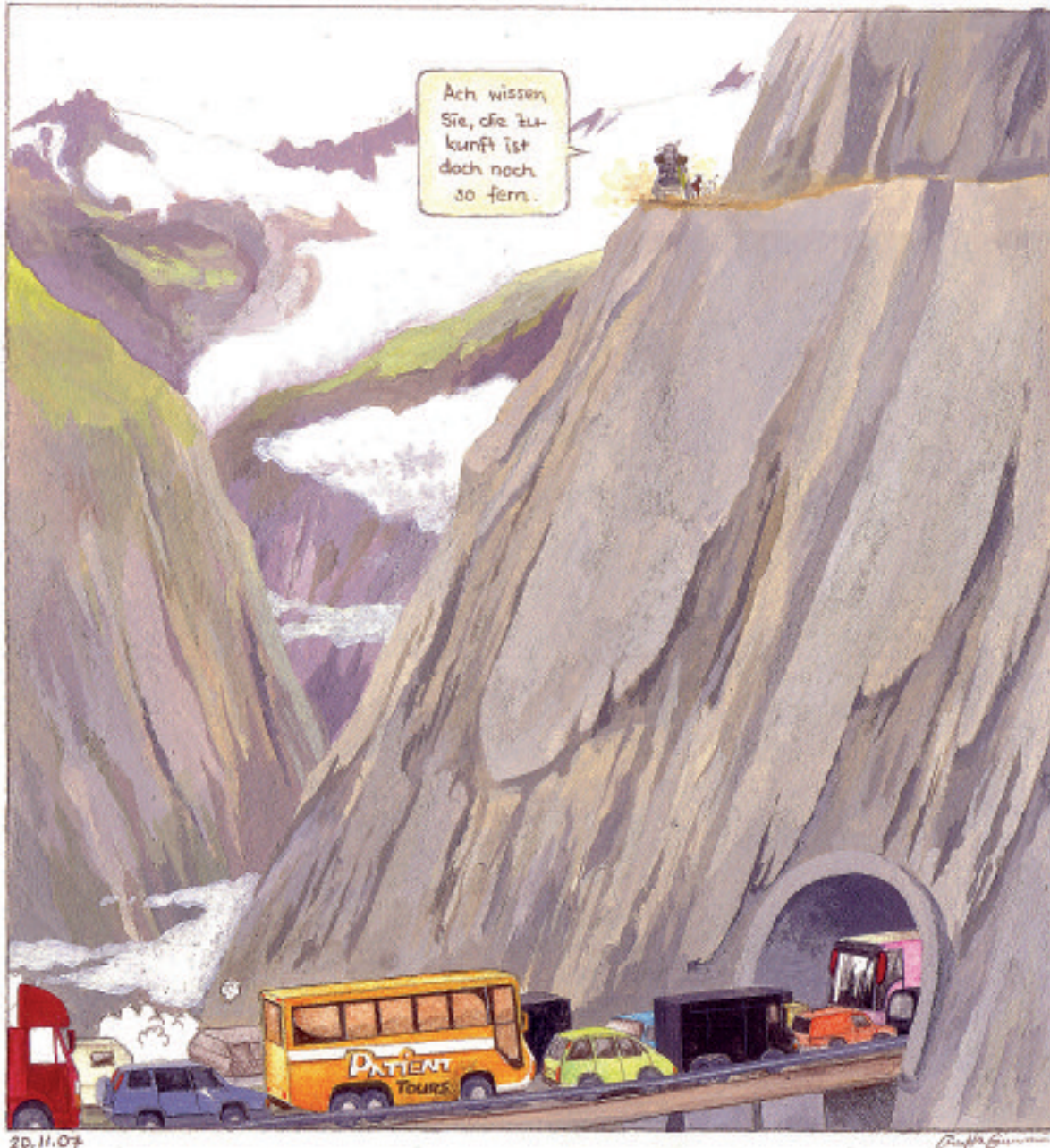
Vom Galeriegeschoss im Bahnhof hat man eine erstklassige Übersicht auf die Baustelle. Hier wurde ein kleiner Informationsstand eingerichtet. Kernstück ist das grosse 3D-Modell des Bahnhofplatzes, das einen guten Eindruck vermittelt, wie das Endresultat aussehen wird.

Am Hirschengraben haben wir einen Informationspavillon aufgestellt, der tagsüber geöffnet ist. Pläne, Fotos und Termine sind dort einzusehen.

Wer noch mehr Details haben will, kann sich für eine Baustellenführung anmelden. Spezielle Delegationen, vor allem politische Vertretungen, werden durch Delegierte der Bauherrschaft auf der Baustelle begleitet. Die Nachfrage nach Führungen ist sehr gross und es kann leider nicht allen Anfragen entsprochen werden. ■



Comic von  
Charlotte Germann





**Immer mehr Städten droht der «Verkehrsinfarkt». Trotzdem steigt der Verkehr unaufhörlich. Nicht nur der drohende Kollaps, auch die zunehmende Umweltbelastung beängstigt. Wohin wird das führen? Im Rahmen seiner Maturarbeit hat sich Pascal Friedrich\* mit der Verkehrsentwicklung auseinandergesetzt**



## Verkehrsentwicklung - Weg aus der Sackgasse

Ein funktionierendes Verkehrssystem ist wohl eine der wichtigsten Voraussetzungen für das heutige Zusammenleben. Strassen und Schienen bilden die Lebensadern unserer Gesellschaft und stellen das Rückgrat einer funktionierenden Wirtschaft dar. Sind die Strassen verstopft, schlägt der städtische Puls langsamer, die Leistungsfähigkeit sinkt und die Attraktivität des

Umfeldes schwindet. Während das Verkehrsaufkommen zu den Stosszeiten kaum mehr zu bewältigen ist droht vielen Städten der «Verkehrsinfarkt»; unser Verkehrssystem ist krank.

Aus diesem Grund sind Verkehrsplaner, -ingenieure und Politiker gefordert, welche wie konventionelle Fachmediziner auf Infarktzeichen handeln: Mit aufwändi-



\*Pascal Friedrich absolviert ein Praktikum bei TEAMverkehr.winterthur. Er hat im August 2007 das Wirtschaftsgymnasium mit seiner Maturarbeit, «Verkehrsentwicklung - Weg aus der Sackgasse» erfolgreich abgeschlossen und wird im Sommer 2008 ein Studium aufnehmen.



ger Apparatedizin wird der Patient am Leben gehalten. Hier ein Tunnel als Bypass, dort ein Leitsystem als Herzschrittmacher, da eine Geschwindigkeitsbegrenzung als Beruhigungsmittel. Aber wie lange funktioniert das?

**Zunahme des motorisierten Verkehrs um 17 % bis 2025**

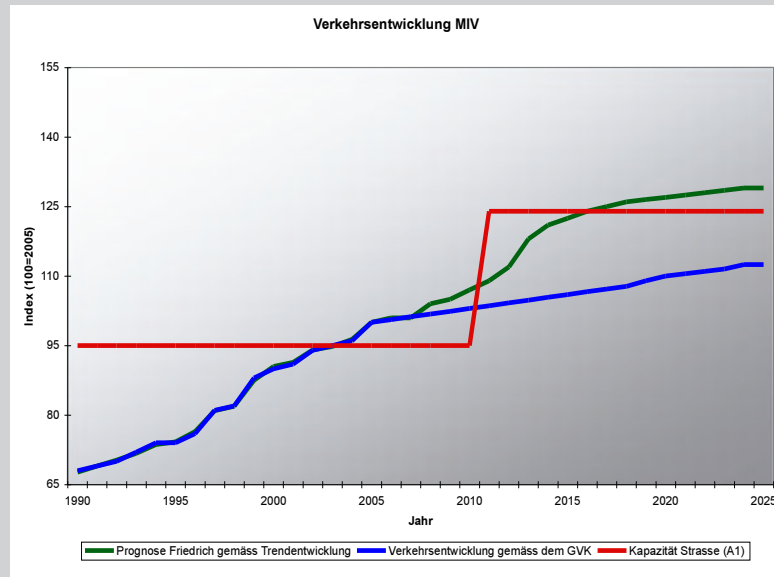
Im Gesamtverkehrskonzept (GVK) des Kantons Zürich, welches im Herbst 2006 vom Regierungsrat genehmigt wurde, wird bis ins Jahr 2025 mit einer Verkehrszunahme für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (öV) von 17% gerechnet. Dabei sollte dem MIV sowie dem öV je die Hälfte des Mehrverkehrs zu fallen. Für den öV ist dies eine riesige Herausforderung. Aufgrund seines eher kleinen Anteil am Gesamtverkehr (ca. 20%) bei bimodaler Betrachtung des Modalsplits bedeutet dies, dass der öV bis zum Jahr 2025 um 42% zulegen muss.

Die Zahlen aus dem GVK beziehen sich auf den ganzen Kanton Zürich. Die Überprüfung, ob dieser Mehrverkehr bewältigt werden kann, habe ich im Korridor Winterthur – Zürich durchgeführt. Zum Ersten ist dieser Korridor ein erkanntes Nadelöhr im Strassenverkehr (A1) wie auch im Schienenverkehr, zweitens ist er regional, national und international sehr wichtig. Drittens besteht ein topographischer Engpass, der die Hypothese erlaubt, dass die Verkehrszunahme in diesem Korridor mindestens 17% sein muss.

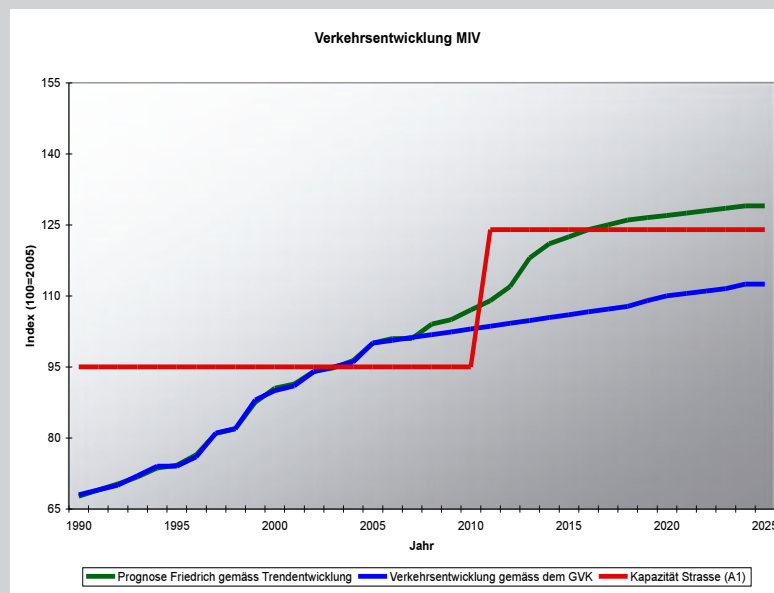
**Schwierige Verkehrsprognosen**

Die Frage lautet nun, ob die Verkehrszunahme mit der geplanten Infrastruktur möglich ist. Um eine Aussage über die zukünftige Entwicklung des Verkehrs im Betrachtung

**Prognosen Verkehrsentwicklung ÖV und MIV**



Die Taktverdichtung und grössere Züge sorgen beim öV bis 2004 für die geschätzte Kapazitätzunahme. Um 2014 sorgt die neue Durchmesserlinie für eine Kapazitätserhöhung zwischen 30 bis 35%. 2020 soll der Streckenabschnitt Zürich Flughafen – Winterthur erweitert werden, was eine weitere Kapazitätzunahme erwirkt. Der öV müsste bis 2025 Kapazität für ca. 42% Mehrverkehr zu Verfügung stellen. Da der MIV aber voraussichtlich um mehr als 10% zunimmt, kann der öV die gewünschte Verkehrszunahme nicht erreichen.



Der Grund für die Kapazitätzunahme um 2012 ist die Standstreifenbewirtschaftung (Umfahrung A1 Winterthur). Sie ist in den Richtplänen als kurz – bis mittelfristiges Projekt aufgeführt. Die Verkehrszunahme um 2014 ist auf das verbesserte Angebot sowie die mangelnde Kapazität beim öV zurückzuführen. Nach dem GVK dürfte der MIV bis 2025 nur um ca. 10% zunehmen.



Spatenstich für die neue Durchmesserlinie im Hauptbahnhof Zürich am 20. September 2007. Bild links: Verlauf der neuen Durchmesserlinie Zürich, mit dem neuen unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse.

tungsperspektiven machen zu können, ist ein Rückblick nützlich. Sei es eine zusätzliche Autobahnspur, ein zusätzlicher Tunnel oder ein verdichteter Taktfahrplan; die Vergangenheit hat gezeigt, wie schwer es ist, die Verkehrsnachfrage zu prognostizieren. Ein Beispiel ist der Barreggtunnel: Zwei Jahre nach der Eröffnung der dritten Röhre, also 2005, war bereits das Verkehrsaufkommen erreicht, welches für das Jahr 2010 prognostiziert wurde. Auf einen Ausbau der Infrastruktur im Strassenverkehr folgt eine Verkehrszunahme welche sich aus ver-

schiedenen Teilen zusammensetzt, die alle schwer im Voraus zu bestimmen sind. Zum Ersten ist es die allgemeine Verkehrszunahme, zweitens der verlagerte Verkehr, drittens der Neuverkehr und viertens der induzierte Neuverkehr.

### ÖV hat um 78% zugelegt

Die Entwicklung des ÖV im Kanton Zürich ist eine Erfolgsgeschichte. Innerhalb von nur 15 Jahren (1990 bis 2005) stiegen zwischen Winterthur und Zürich die Passagierzahlen von 41'000 auf rund 74'000 Fahrgäste pro Tag. Dabei

wurden zwischen 1997 und 2006 lediglich 50 zusätzliche Züge dem Verkehr zugeführt.

Wesentlich für die Fahrgastzunahme waren die Einführung der S-Bahn 1990, die Inbetriebnahme von doppelstöckigen Zügen, die Verlängerung der Züge gegenüber 1990 und die Verbesserung der Umsteigebeziehungen. Die zusätzliche Nachfrage beim ÖV hängt von vielen Faktoren ab. Dazu zählen die Angebots- und die Preispolitik, der Komfort, die Reisezeit sowie die Verfügbarkeit (örtlich und zeitlich) etc.

### MIV folgt dem Angebot

Während die Erfolge des ÖV von vielen Faktoren abhängen, reagiert der MIV vor allem auf das Angebot. Mehr Strassen bedeuten mehr Verkehr. Treibstoffpreise müssen in schwindelerregende Höhen klettern, um die Schmerzgrenze von Automobilisten und -mobilistinnen zu erreichen, damit sie ihr Auto nicht mehr benutzen. Beim Brüttsellerkreuz wurden 2005 pro Tag 30000 Fahrzeuge mehr gezählt als 1990, während sich im selben Jahr der Verkehr zwischen Zürich und Winterthur insgesamt 1911 Stunden staute. Die Leistungsfähigkeit der A1 im Perimeter ist klar überschritten, doch bringen Ausbauten neben den gewünschten Effekten auch Nachteile mit sich. Ganz nach dem Motto: «Wer Strassen säht, wird Verkehr ernten.»

### Geplante Projekte

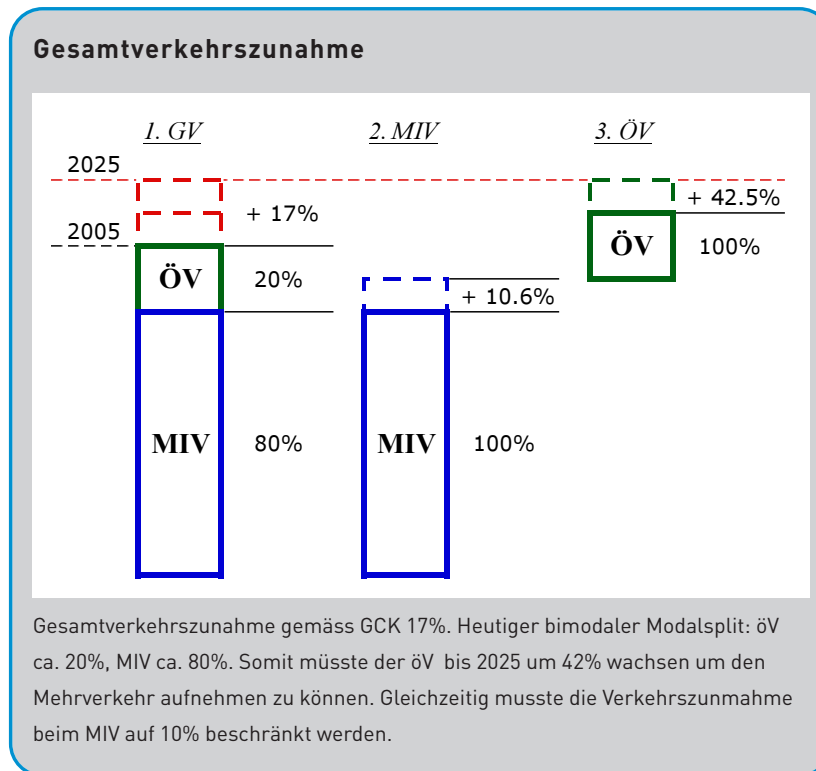
Mehr als 90'000 Fahrzeuge pro Tag passieren heute die Zählstelle beim Brüttsellerkreuz, gleichzeitig verkehren mehr als 380 Züge pro Tag zwischen Zürich und Winterthur. Die Infrastruktur beim ÖV und beim MIV muss deshalb zwangsläufig ausgebaut werden, um die zu-

künftige Verkehrszunahme bewältigen zu können. So gehören im Strassenverkehr die Standstreifenbewirtschaftung, der Ausbau Nordumfahrung Zürich und längerfristig die Südostumfahrung Winterthur zu den vorgeschlagenen Massnahmen. Der Verkehr nimmt jedoch trotzdem zu, bis die Leistungsfähigkeit der A1 erhöht wird. Betrachtet man die Tagesganglinie, wird sichtbar, dass die Leistungsfähigkeit im Normalfall nur zu den Stosszeiten überschritten wird. Dies hat zur Folge, dass der Verkehr in die Nebenverkehrszeiten verlagert wird, was zu mehr Stautunden führt. Sobald die Engpässe behoben sind, nimmt der Verkehr zu, bis die neue Leistungsfähigkeit zu den Stosszeiten wiederum überschritten wird.

Bei der Bahn ist ein ähnlicher Effekt zu erkennen. Reisende werden vermehrt in den Nebenverkehrszeiten unterwegs sein bis die Kapazitätserhöhungen umgesetzt sind. Zu solchen Ausbauprojekten gehören unter anderen die zweite Durchmesserlinie Zürich – Oerlikon mit dem neuen Durchgangsbahnhof «Zürich Löwenstrasse», wie auch die Beseitigung von Bahnengpässen zwischen dem Flughafen Zürich und Winterthur. Längerfristig liegt ein Zuwachs der Fahrgastzahlen um 42% durchaus im Bereich des Möglichen, falls die Kapazitäten im ÖV kontinuierlich der Nachfrage angepasst werden. Aber bereits heute sind die Ausbauten in Verzug.

### Hohe Verkehrszunahme

Hinsichtlich der unterschiedlichen Reaktionen von ÖV und MIV auf Kapazitätserhöhungen und dem Stand der Kapazitätserweiterungen, wird sich der Verkehr aller Ansicht nach entgegen den Vorgaben aus dem GVK entwickeln. Es ist absehbar, dass der ÖV die nötige



Kapazität für den Mehrverkehr nicht planmässig erweitern kann, während beim MIV mittelfristig die Standstreifenbewirtschaftung die Leistungsfähigkeit erhöhen wird (von vier auf sechs Spuren). Dies hat zur Folge, dass sich die Verkehrszunahme vorerst beim MIV abzeichnet, wo sich das Verkehrsaufkommen sehr bald der neuen Kapazitätsgrenze annähern wird. Dadurch wird es schwierig, die Verkehrszunahme beim MIV auf ca. 10% zu beschränken. Übersteigt der MIV diesen Anteil, bleibt der ÖV unter den angepeilten 42% Verkehrszunahme. Denn der ÖV kann nur um 42% zulegen, wenn er konkurrenzfähig bleibt, und dies gelingt weitgehend über die Kapazität. Obschon die Vorgaben aus den GVK nachvollziehbar und durchaus auch im Bereich der des Möglichen sind, ist es schwierig, die Gesamtverkehrszunahme auf 17% zu beschränken. Wenn der MIV um mehr als 10% zunimmt, ist es für den ÖV nicht

mehr möglich, um mehr als 42% zu wachsen. Andrenfalls ist die Gesamtverkehrszunahme grösser als 17%.

### Wie vernünftig ist der Mensch?

Kapazitätserweiterungen beim ÖV und beim MIV alleine bringen nicht den gewünschten Effekt. Vielmehr müssen begleitende, lenkende und verkehrshemmende Massnahmen ergriffen werden, um zu einer nachhaltigen Verkehrskultur zu gelangen.

Die Frage ist demnach weniger die Bewältigung der Verkehrszunahme als vielmehr deren Beschränkung. Deshalb wird auch die angepeilte hälftige Verteilung der Gesamtverkehrszunahme auf den MIV und den ÖV schwer zu erreichen sein. Die Strategie des Regierungsrates, welche den Ausbau bei MIV und ÖV beinhaltet, dabei aber für den Erfolg auf die Vernunft des Menschen setzt, wird wohl nicht greifen. ■



# Bloss nicht drängeln!

Verkehrsplaner sind längst nicht nur für den Verkehrsablauf auf Strasse und Schiene zuständig. Auch das möglichst «reibungslose» Funktionieren von Fussgängeranlagen erfordert fachliche Analysen und Konzepte.

von **Otto Hintermeister** und **Arnd Bärsch**,  
TEAMverkehr.winterthur

Gerade bei stark frequentierten Fussgängerflächen wie im Bereich von Bahnhöfen oder im Umfeld publikumsintensiver Einrichtungen können Mängel bei der Verkehrsqualität sehr unangenehme Folgen haben – von Komforteinbussen im Gedränge, verpassten Zuganschlüssen bis hin zu ernsthaften Sicherheitsproblemen (blockierte Fluchtwege, Panikfahrt etc.).

## Individuelle Verhaltensmuster

Fussgängerbewegungen sind sehr heterogen und schwer zu beschreiben. Im Gegensatz zu Strassenfahrzeugen folgen sie keinen vorgegebenen Spuren, sondern basieren auf individuellen Verhaltensmustern, die sich je nach örtlicher Situation und Zweck des Weges stark unterscheiden. Und natürlich

liefern derartig komplexe Bewegungsabläufe ein äusserst spannendes Aufgabengebiet für Verkehrsingenieure...

TEAMverkehr.winterthur hat bereits bei verschiedenen Projekten die Qualität des Verkehrsablaufs speziell aus Fussgängersicht untersucht. Meist stellen sich dabei die folgenden Fragen:

- Wo und wann treten besonders starke Fussgänger-Frequenzen auf?
- Funktioniert der Verkehrsablauf auch bei hohen Belastungen?
- Gibt es speziell kritische Flächen und Wegabschnitte? (Werden die Komfortansprüche erfüllt und die Sicherheitsvorgaben eingehalten)
- Was ist bei Wegweisung und der Positionierung von Infrastruktur zu beachten?

## Der «Level of Service» (LOL)

Die Beurteilung von Flächen und Wegen erfolgte anhand der zu erwartenden Personendichte und der damit verbundenen Verkehrsqualität (Leistungsfähigkeit und Komfort). Die theoretischen Grundlagen liefert entsprechende Fachliteratur. Weit verbreitet ist die aus amerikanischen Untersuchungen abgeleitete Bewertung nach so genannten «Level of Service» (LOS), welche unterschiedliche Qualitätsstufen bezeichnen.

Anhand dieser Kriterien ist eine grobe Einschätzung der zu erwartenden Situation bereits möglich – der Interpretationsspielraum bei den theoretischen Grenzwerten aber sehr gross, zumal auch noch weitere Bewertungssysteme mit unterschiedlichen Qualitätsmassstäben existieren (vgl. Ausführungen im Kasten nebenan).

Für eine endgültige Beurteilung



muss deshalb situationspezifisch auf die konkreten Randbedingungen eingegangen werden – z.B. welche Nutzertypen zu welcher Zeit hauptsächlich betroffen sind. Je nach betrachteter Anlage überlagern sich unterschiedliche Verkehrsströme und Wunschlinien mit ganz eigenen, vom Verkehrszweck bestimmten Nutzercharakteristiken. Dazu gehören auch die ganz spezifischen tageszeitlichen Schwankungen (Tagesganglinie).



**Beispiel 1: die S-Bahn-Station**

Im Pendlerverkehr – beispiels-

weise im Bereich einer S-Bahn-Station – stellt sich die Frage, ob die An-

**Von «völlig frei» bis «schleppend vorankommen»**

Das «Highway Capacity Manual» (HCM, Transportation Research Board, Special Report 209, Washington D.C., 1985) liefert mit seinen «Level of Service» eines der gebräuchlichsten Bewertungssysteme. Von der besten Qualität «A» (völlig freie Bewegung möglich) bis hin zur schlechtesten Qualität «F» (Vorankommen nur schleppend möglich, instabiler Verkehrsfluss) werden sechs Stufen unterschieden.



Los C

Die beiden Abbildungen zeigen zwei typische «Level of Service» für Gehbereiche, wie sie in unseren Projekten auftreten: Auf der einen Seite eine komfortable Verkehrsqualität der Stufe «C»

mit einer max. Dichte von 0.45 Personen pro Quadratmeter. unter diesen Bedingungen sind normale Gehgeschwindigkeiten möglich, Konflikte können bei kreuzenden oder entgegenkommenden Strömen auftreten. Auf der anderen Seite die sehr unkomfortable Qualitätsstufe «E» mit einer max. Dichte von 1.8 Personen pro Quadratmeter. Hier müssen die Gehgeschwindigkeiten verringert und das Schritt-



Los E

mass häufig angepasst werden, Stockungen und Unterbrechungen können auftreten, die maximale Durchlassfähigkeit wird erreicht. Andere Bewertungssysteme basieren

ebenfalls auf Qualitätsstufen, die von der Personendichte bestimmt werden: So z.B. in der Schweizer Literatur nach U. Weidmann («Transporttechnik der Fussgänger», IVT ETH Zürich, 1992) mit neun Stufen von «A» bis «I». Je nach Bewertungssystem haben solche Qualitätsstufen unterschiedliche Bezeichnungen, sind verschieden fein unterteilt und/oder berücksichtigen andere Grenzwerte für den Flächenbedarf pro Person und den max. Personendurchfluss (z.B. Bewertungsansätze nach Brilon (D), Fruin (USA), Polus (Israel)).

Für die Berechnung und Verteilung der zu erwartenden Fussgängerströme existiert ähnlich wie im Strassenverkehr eine Vielzahl von Simulationsprogrammen – sowohl für die Beschreibung von Personenströmen (makroskopisch) als auch auf der Basis individueller Bewegungsmuster von Einzelpersonen (mikroskopisch).



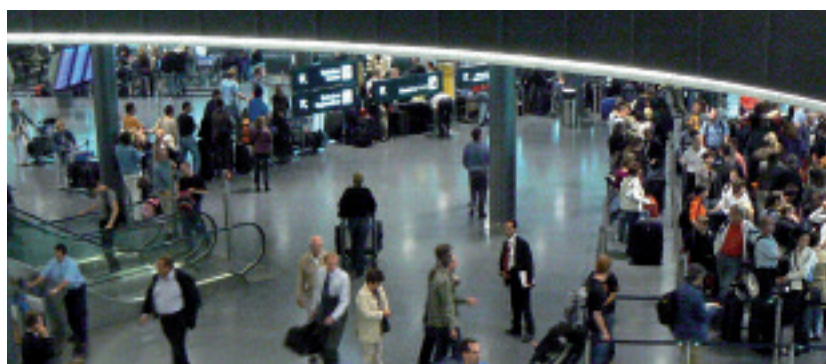
lage die prognostizierten Fahrgastströme aufnehmen kann: Welcher Komfort ist noch gewährleistet, mit welchem Gedränge ist im schlimmsten Fall zu rechnen, entstehen gefährliche Situationen?

Die Situation präsentiert sich meist relativ einfach und übersichtlich. Das Verkehrsaufkommen ist weitgehend abhängig von Zug- oder Busankünften und eindeutiger Hauptverkehrszweck ist der Pendlerverkehr mit bekannten Verkehrsspitzen.

Die hohen Frequenzen während der Hauptverkehrszeit können zu Stauungen führen, deren Ausmass und Folgen zu beurteilen sind. Neben den genannten Bewertungsstandards ist dabei auch die Funktion der Anlagen zu berücksichtigen.

### Flexible Pendler

Da es sich fast ausschliesslich um Pendlerverkehr handelt, sind die Voraussetzungen für das Bewältigen grosser Fussgängerströme eher günstig: Für die Betroffenen sind hohe Verkehrsdichten gewohnte Situationen (tägliche Routine), Pendler sind gut informiert und bewegen sich relativ schnell auf direkten Wegen (keine Stockungen durch Informationssuche oder Orientierung), Behinderungen durch mitgeführte grössere Gepäckstücke sind nicht zu erwarten.



### Beispiel 2: Flughafenbahnhof

Ganz anders präsentierte sich die Ausgangslage am Flughafenbahnhof, wo sich die unterschiedlichsten Verkehrszwecke und Nutzungen überlagern. Deshalb war zunächst eine genaue Analyse der Benutzer und ihrer Charakteristik erforderlich: Wer benutzt wann welche Flächen und Wege? Wann und wo treten je nach Verkehrszweck Spitzenbelastungen auf?

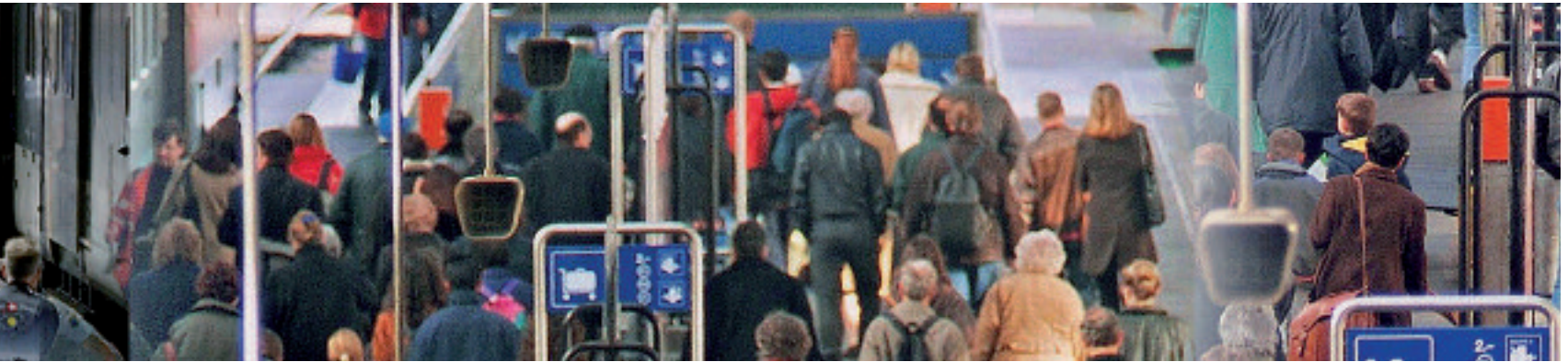
Dazu wurde das Verkehrsverhalten der verschiedenen Nutzergruppen ausgewertet:

- Fluggäste Abflug/Ankunft und ihre Verteilung auf verschiedene Check-in und Ankunftsbereiche (weitere Kriterien: Begleitpersonen, Reisende in Gruppen, Gepäckmitnahme)
- Fahrgäste im ÖV, insbesondere Umsteigeverbindungen zwischen Bahn und Bus
- Beschäftigte am Flughafen
- Besucher und Kunden (Einkaufszentrum, Ausflugsziel)

Je nach Verkehrszweck treten zu unterschiedlichen Zeiten Verkehrsspitzen auf (Abbildung). Aus der Überlagerung von Tagesganglinien des Flugbetriebs (Flughafenstatistik) und der anderen Verkehrszwecke (Erfahrungswerte aus der Literatur) konnte der tageszeitliche Verlauf des Gesamtverkehrsaufkommens im untersuchten Bereich abgebildet werden. Als massgebend für die Qualitätsbeurteilung erwies sich die Morgenspitze.

Dieses Verkehrsaufkommen musste nun auf die vorhandenen Fusswegverbindungen umgelegt werden, um die Verkehrsqualität an möglicherweise kritischen Stellen bewerten zu können: Wie verlaufen die wichtigsten Ströme? Wo bündeln sich Wege? Wo liegen Engstellen (z.B. an Rolltreppen) oder Hindernisse (z.B. Sitzbänke)?

Die Untersuchungen konnten zeigen, dass aufgrund der relativ weitläufigen Gestaltung der Bahnhofsebene auch bei grossem An-

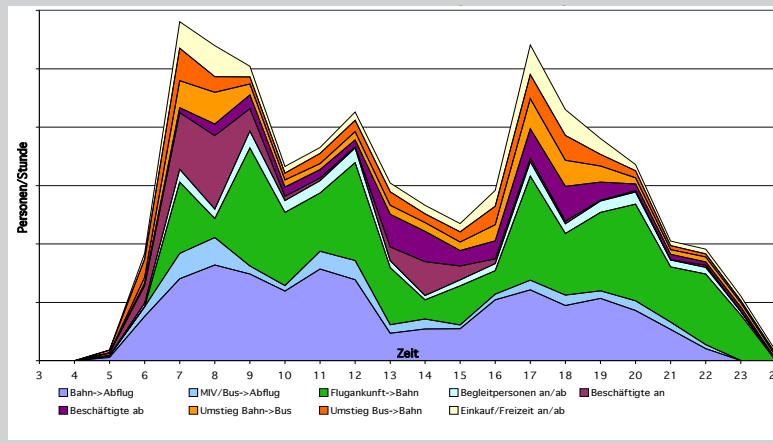


drang genügend Ausweichflächen vorhanden sind, um Gedränge zu vermeiden. Bezüglich der Leistungsfähigkeit der Fusswegverbindungen wäre also eine gute Qualität gewährleistet.

Auch an Engstellen wie z.B. im Bereich der Rolltreppen sind nur kurzfristige Behinderungen zu erwarten. Soweit die Theorie – aber: Die Wege sind oft nicht direkt, viele Benutzer haben umfangreichen Informationsbedarf und zum Teil werden grosse Mengen Gepäck mitgeführt. Das heisst, bezüglich der Personenfrequenz eigentlich unkritische Bereiche könnten durch wartenden bzw. sich orientierende Passagiere oder durch abgestellte Gepäckwagen schnell blockiert sein. Im Ergebnis der Untersuchungen fanden sich deshalb neben rein technischen Verkehrsbeurteilungen auch weiterführende Interpretation und Empfehlungen zu Wegführung und Signalisation, zur Anordnung von Infrastrukturelementen (Info-Anzeigen, Schalter) und zur Möblierung. Dazu gehören insbesondere:

- Die klare Erkennbarkeit von Wegen und Informationsanzeigen (Bahn und Flug)
- Info-Anzeigen, Ticketautomaten usw. so anordnen, dass ihre Benutzer wichtige Fusswegverbindungen nicht behindern.
- Generelles Freihalten der am

### Verkehrsaufkommen verschiedener Nutzergruppen nach Tageszeit



stärksten frequentierten Fusswegkorridore (z.B. Pendlerweg Umstieg Bahn-Bus) - dies gilt insbesondere für die Vorbereiche und Zugänge zu den Rolltreppen.

- Warteschlangen an Check-in- und Bahnschaltern platzsparend kanalisieren.
- Abstellmöglichkeiten für Gepäckwagen ausserhalb der Fusswegkorridore sicherstellen (z.B. in Gastronomiebereichen).
- Bewusste Wegweisung, um Fussgängerströme gezielt zu verteilen.

#### Besondere Herausforderungen...

Dass es sich selbst bei den Menschenströmen eines Flughafenbahnhofs noch um relativ «überschaubare» Dimensionen handelt, zeigt ein Blick zum wahrscheinlich

grössten Fussgängerproblem überhaupt: Unlängst berichtete die Sonntagszeitung («Einbahnstrasse zum Hadsch», SZ vom 11.11.2007), wie Verkehrsplaner von TU Dresden und ETH Zürich daran arbeiten, die Pilgerströme an den heiligen Stätten von Mekka in den Griff zu bekommen. Nachdem es dort wiederholt zu Massenpaniken mit hundert Toten gekommen war, mussten Lösungen gefunden werden, die Menschenströme zu kanalisieren. Das gelang mit einem Einbahnsystem, wie es in ähnlicher Form bereits 2005 beim Weltjugendtag in Köln zur Anwendung kam. In der letztjährigen Pilgersaison funktionierte dieses Konzept auch in Mekka weitestgehend und Unfälle oder Paniksituationen blieben aus. ■

# Einstiegsportal Churwalden – Zusatzverkehr im Griff

von Daniel Monsch, TEAMverkehr.parpan



**Zwei Skiregionen  
schliessen sich  
zusammen. Das führt  
zu Mehrverkehr und  
ruft nach Lösungen.**

Bei der geplanten Verbindung der beiden renommierten Skigebiete Arosa und Lenzerheide ist der Durchbruch für deren Realisierung 2009 praktisch geschafft. Möglich gemacht wird dies durch eine direkte Seilbahnverbindung von Motta (Lenzerheide) – Hörnli (Arosa) ohne Beanspruchung des überspannten Urdentals sowie durch eine neue «Portalstrategie» der Bergbahnen beim Eingang zum gemeinsamen Skigebiet Arosa-Lenzerheide in Churwalden. Dort soll mit dem Ausbau der Post-Auto-Linie, zusätzlichen Parkplätzen und einer direkten Gondelbahnverbindung Churwalden – Alp Stätz ein erheblicher Teil der Tagesgäste abgefangen werden. Es ist quasi ein Park & Ride mit Seilbahn und beschneiten Pisten.

Durch die bessere Erreichbarkeit des Skigebietes Arosa-Lenzerheide über Parpan / Lenzerheide wird die Skigebietsverbindung zu einer Verkehrsumlagerung von der Schanfiggerstrasse auf die Julierstrasse Richtung Churwalden - Parpan - Lenzerheide und zu Mehrverkehr durch zusätzliche Tages- und Residenzgäste führen. Dabei wird ein erheblicher Teil der Tagesgäste des Skigebietes Arosa-Lenzerheide über Churwalden bzw. Parpan und Lenzerheide ins Skigebiet einsteigen. Infolge der Skigebietsverbindung werden folgende Auswirkung auf Tourismus und Verkehr erwartet:



Auswirkungen im Skigebiet Arosa-Lenzerheide und auf den Verkehrsachsen	Arosa bzw. Schanfiggerstrasse Chur-Arosa	Lenzerheide bzw. Chur- Churwalden- Parpan-Valbella Lenzerheide
<b>Veränderungen SkifahrerInnen:</b>		
Zusätzliche Skifahrtage pro Saison:	<b>+100'000 / Winter +30'000 Residenz- u. +70'000 Tagesgäste</b>	
Eintritt Skifahrer über Arosa bzw. L'heide	-1.2%	+11.6%
Eintritt Residenzgäste ins Skigebiet:	+2.4%	+3.1%
Eintritt Tagesgäste ins Skigebiet:	-16.9%	+24.8%
<b>Veränderungen Verkehr:</b>		
DTV <sub>winter</sub> (Dezember-April):	<b>-4.5%</b>	<b>+5.6%</b>
Verkehr an Spitzentagen im Winter	<b>-5.4%</b>	<b>+8.4%</b>
ÖV-Benutzer (RhB bzw. Postauto):	<b>+5.7%</b>	<b>+25.9%</b>

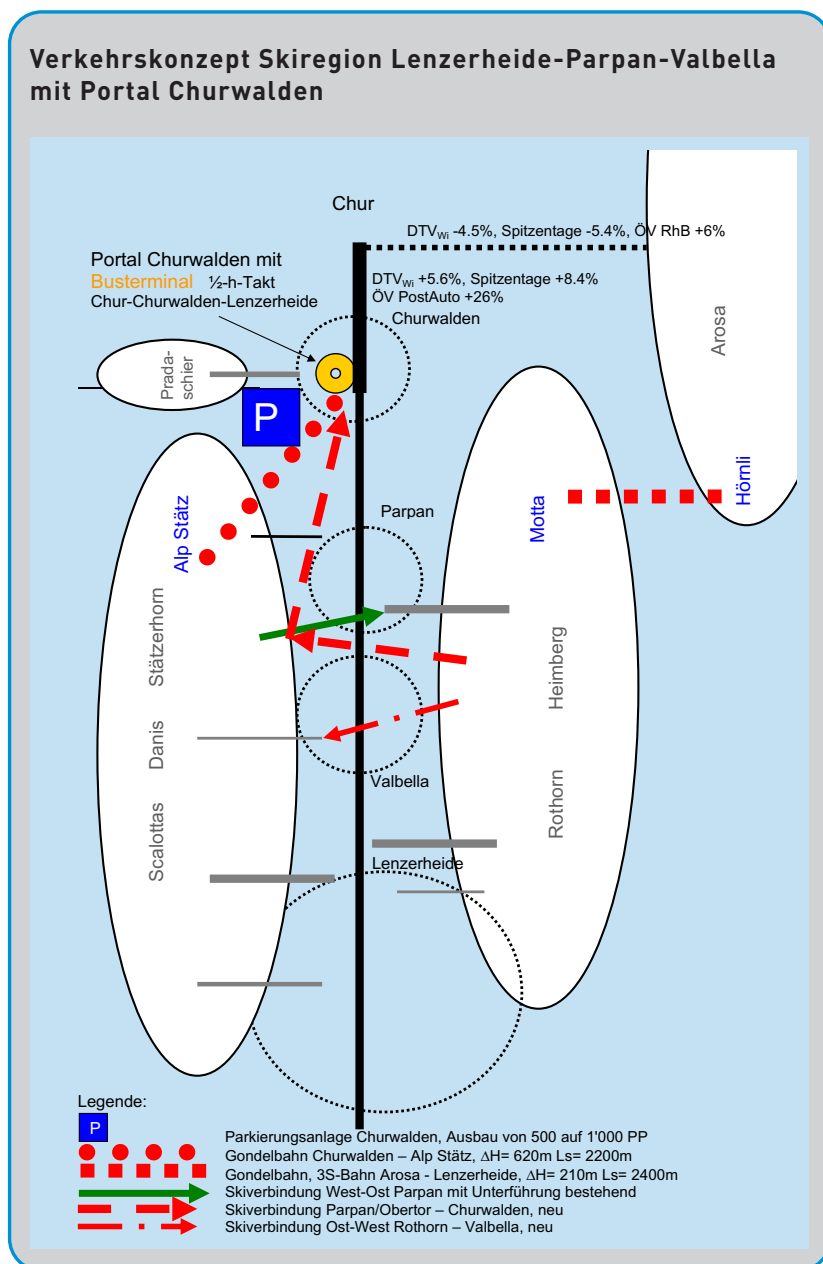
### Auswirkungen im Raum Chur und auf die Julierstrasse Chur-Lenzerheide-Tiefencastel

Die Auswirkungen der Verkehrsumlagerung auf die Knoten im Raum Chur Süd, Rosenhügel und Araschger Rang wurden durch den Verkehrsplaner Peter Hartmann aus Chur überprüft. In seinem Bericht kommt er zusammenfassend zum Schluss, dass sich wegen diesen Verkehrumlagerungen keine Anpassungen bei den zur Diskussion stehenden Verkehrsvorhaben (Umbau Anschluss Chur Süd der A13a, Neuerschliessung Stadtzentrum Chur ab der Südumfahrung, neue Querverbindung Schanfiggerstrasse über eine Hochbrücke) aufdrängen.

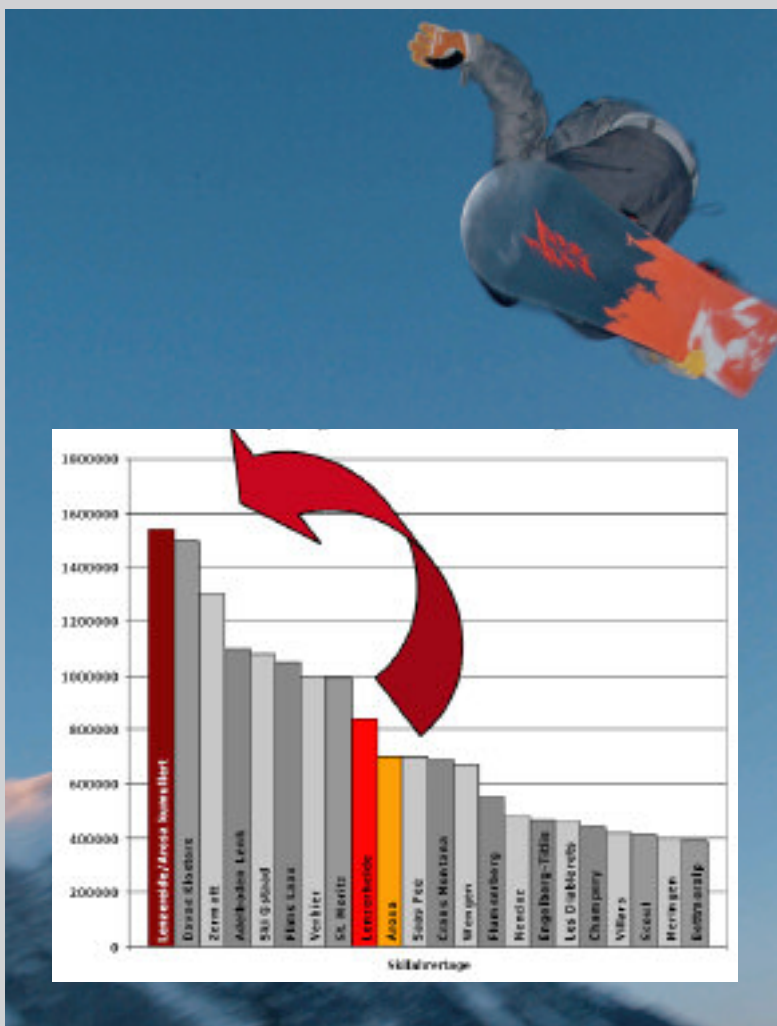
Ziel und Massnahmen zur Reduktion des MIV innerhalb der Region: Die Skifahrer sollen sich innerhalb der Schneesportregion bequem auf Skis bewegen.

### Zwei neue Skiverbindungen

Zwischen den Skigebieten und den einzelnen Geländekammern sowie zur Heimabfahrt oder zur letzten Fahrt zur ÖV-Haltestelle bzw. zum Parkplatz sollen sich die Gäste grundsätzlich aus Skis bewegen und weder ÖV noch Auto brauchen. Dies erfordert neben den beschneiten Talabfahrten auch zwei neue Skiverbindungen von Ost nach West in Parpan und Valbella. Während die Skiverbindung West-Ost durch eine Unterführung unter der Hauptstrasse in Parpan bereits erfolgreich realisiert ist, bedarf es bei der Verbindung Ost-West über Parpan einer Überführung über die Kantonsstrasse, welche neben den Skifahrern auch die Pistenmaschinen trägt. Die kleine Höhendifferenz soll mit einem Cordlift bequem bezwungen werden können.



### Der Zusammenschluss der zwei Skiregionen bringt einen Quantensprung in der Positionierung



### Die Portalstrategie der Bergbahnen

Ein erheblicher Teil der Tagesgäste aus dem Norden soll neu durch ein modernes Einstiegsportal in Churwalden abgefangen werden. Das Portal Churwalden beinhaltet folgende Elemente:

- Gondelbahn Churwalden – Alp Stätz 2200 Personen pro Stunde, Fahrzeit 8 Minuten 40 Sekunden
- direkter Transport der Gäste auf die West- bzw. Morgenseite des Skigebietes
- verbesserte Logistik für Versorgung des Restaurants Alp Stätz

durch direkte Anlieferung auf Paletten mit der Gondelbahn.

- Busterminal Nähe Gondelbahn, Einzweifel-Stunden-Takt Postauto Chur-Churwalden-Lenzerheide (Fahrzeit Chur-Churwalden 20 Min.) mit Wendepunkt für Entlastungsbuse, welche nur bis Churwalden fahren.
- Ausbau der Parkplätze Churwalden von 500 auf 1'000
- Verkehrsflussabhängige Knotensteuerung in Churwalden zur dotierten Entleerung der Parkplätze und zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses Richtung Chur auf der

Hauptstrasse (gemäss Oscar Merlo LSA oder Regelung über Verkehrsdienste)

- Beschneite Heimabfahrt nach Churwalden von der Alp Stätz und Parpan.

Über das geplante Parkleitsystem, den Ausbau des Gratis-Sportbusangebotes und weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Ferienregion Lenzerheide-Valbella zu Stosszeiten in der Winterhochsaison wurde bereits im TEAMverkehr-Herft von 2005 berichtet.

### Wie geht's weiter?

Zurzeit werden die Regionalen Richtpläne der betroffenen Regionen Nordbünden und Mittelbünden angepasst sowie die Teilrevisionen der Nutzungsplanungen der betroffenen Gemeinden eingeleitet. Gestützt auf einen von vielen getragenen Koordinationsprozess mit Einbezug aller Beteiligten (Bergbahnunternehmen, Gemeinden, Amtsstellen von Kanton und Bund; Umweltorganisationen u. a.) gehen die Bergbahnen und Gemeinden nun davon aus, dass die Verbindungsbahn Arosa-Lenzerheide und damit der Auftakt zur Destination (Chur-) Arosa-Lenzerheide im 2009 endlich realisiert werden wird. Dies wird betreffend die Positionierung des Skigebiets auf dem Markt zu einem Quantensprung führen. Aus der nebenstehenden Abbildung aus dem konsolidierten Businessplan Lenzerheide 2007 ist ersichtlich, wie grosse, zusammenhängende Skigebiet zulegen, während kleine Gebiete stagnieren bzw. absteigen. ■



In Andermatt plant der ägyptische Investor Samih Sawiris ein einzigartiges Tourismusprojekt. TEAMverkehr.zug ist für die Verkehrsplanung des Resorts verantwortlich.

Mit **Oscar Merlo** und **Andreas Wenger**, TEAMverkehr.zug, sprach Thomas Gretener

Oscar Merlo und Andreas Wenger, Sie beide von TEAMverkehr.zug sind die hauptverantwortlichen Planer für die Verkehrsplanung des ambitionierten Tourismusresorts des ägyptischen Investors Samih Sawiris in Andermatt zuständig. Eine Herausforderung für ein Verkehrsingenieurbüro!

■ **Oscar Merlo und Andreas Wenger:** Es ist eine Herausforderung und gleichzeitig eine einzigartige, sehr spannende Aufgabe, die an uns herangetragen wird. Wir haben grossen Respekt davor, wissen aber, dass wir auf Erfahrungen in der Lösung von Verkehrsproblemlösungen zählen dürfen. TEAMverkehr.zug darf dieses Jahr auf eine 15jährige Firmengeschichte zurückschauen.

**Wären grössere Verkehrsingenieurbüros nicht eher prädestiniert für dieses Grossprojekt gewesen?**

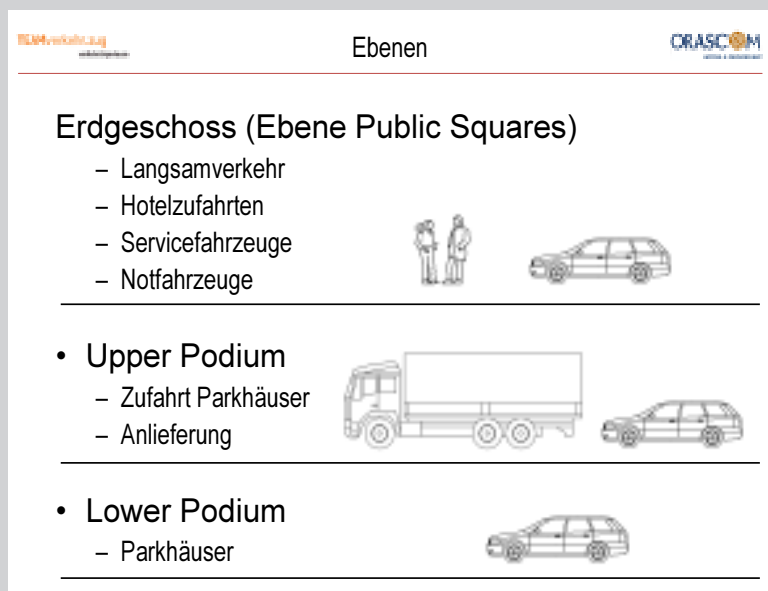
Wir sind mit acht Mitarbeitenden im Bereich der Verkehrsplanung eines der mittelgrossen Büros in der Schweiz. Andere Unternehmen zählen, was die Anzahl der Verkehrsingenieure anbelangt, oft nicht mehr Mitarbeitende. Ihnen gehören dafür andere Abteilungen wie Raumplanung oder Ingenieurplanung an. Und mit Andreas Wenger haben wir einen Mitarbeiter aus dem Kanton Uri, der Land und Leute sowie die örtlichen Verhältnisse sehr gut kennt.

**Das heisst, der Investor arbeitet nicht mit einer einzigen Firma zusammen, die alle planerischen Belange abdeckt?**

Genau, das ist der Wunsch des Investors. Er hat genaue Vorstellungen über die Realisierung seines Projekts. Die Ideen und Lösungen sollen aus den Quellen verschiedenster Köpfe kommen. Dieses System hat durchaus Vorteile, was das Potenzial der Kreativität anbelangt. Besonders fasziniert sind wir von der guten Zusammenarbeit aller. Wir spüren ein enormes Engagement der Beteiligten, deren einziges Ziel es ist, ein für Andermatt vorteilhaftes Projekt umsetzen zu können.

**Wie zeichnet sich diese Zusammenarbeit aus?**

### Das Podium der Ferienanlage in Andermatt



Der grösste Teil des Tourismusresorts entsteht auf einem Podium. Das Podium weist zwei Ebenen auf. In der oberen Ebene erfolgt die Anlieferung mit Lastwagen und die Zufahrt zu den Parkplätzen; dies alles unterirdisch. Es sind bis zu 2'000 Parkfelder geplant. Es wird eine Herausforderung sein, die Parkplätze so anzuordnen, dass für den Fussgänger kurze Wege zu den Ausgängen entstehen. Eine weitere Hürde stellt die Wegweisung dar. Auch die Verkehrskapazitäten der Parkierungsanlage erfordern noch weitere Untersuchungen. Bei einer derart grossen unterirdischen Anlage stellt auch der Brandschutz eine besondere Herausforderung dar.

Das Projekt liegt ja nicht als fertige Lösung vor, sondern wird in Teilschritten erarbeitet. Architektur- und Raumplanungsteams arbeiten Vorschläge aus, zu denen wir die verkehrstechnischen Lösungen ausarbeiten. Das bedingt eine ständige Auseinandersetzung mit neuen Ideen und Vorschlägen. Diese ständige, herausfordernde Interaktion zwischen den verschiedenen Teams ist die Faszination dieser Aufgabe.

**Können Sie uns einen kurzen Überblick über Ihren Aufgabenkreis vermitteln?**

Um Wesentlichen handelt es sich um die folgenden Aufgaben:

- Entwicklung und Festlegung Groberschliessung Resort

- Erarbeitung der verkehrstechnischen Vorgaben für die Architektenteams

- Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes über das gesamte Gebiet des Quartiergestaltungsplans (QGP) (Langsamverkehr, Öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr)

- Verkehrsgutachten als Grundlage für den Umweltverträglichkeitsbericht (UVB)

- Aufzeigen der verkehrstechnischen Massnahmen für den Verkehr während der Bauphase

- Entwicklung des Wegweisungskonzeptes und Erarbeitung der verkehrspolizeilichen Signalisation und Markierung

- Betreuung und Beratung des In-



### Mit dem 40-Tönnner durch die Schöllenen Schlucht

Ein grosser Teil der Baustellenerschliessung wird über die Schöllenen erfolgen. Da die Kurven teilweise sehr kleine Radien aufweisen und deshalb nicht alle Lastwagentypen die Schöllenen befahren können, hat man einen Fahrversuch mit verschiedenen Lastwagen durchgeführt. Unter anderem wurde ein Sattelschlepper mit ausziehbarem Auflieger (Ladung 22 Meter) und gelenkten Achsen eingesetzt. Dazu wurde die Schöllenen für den übrigen Verkehr komplett gesperrt. Auch wurden die Fahrzeiten mit einem voll beladenen 40-Tonnen-Lastwagen mit bis zu 500 PS gemessen.

### Warum das Coaster-System für Andermatt ungeeignet ist

Für das Resort soll auch ein kommunales öV-System entstehen. Dabei hat man verschiedene Systeme untersucht. Unter anderem auch den Coaster. Der Coaster ist ein neues Verkehrssystem mit kleinen Personenbeförderungseinheiten in einem ortsfesten Schienensystem. Gerade aufgrund der kleinen



Personenbeförderungseinheiten (Gefässe) schien dieses System für die gehobene Kundschaft des Resorts ideal zu sein.



Leider hat sich schnell herausgestellt, dass der Coaster für das Resort nicht geeignet ist. Dies insbesondere aus Kosten- und Flexibilitätsgründen. Zum Beispiel werden die öV-Linien im Winter anders verlaufen als im Sommer. Bei einem klassischen Bussystem können die bestehenden Strassen als Trassen benutzt werden. Dies ist insbesondere im «alten» Dorf Andermatt von Bedeutung. Deshalb sind wir zum Schluss gekommen, dass ein klassisches Bussystem für Andermatt am idealsten ist.

vestors; verkehrstechnische und verkehrsplanerische Kontaktperson für Dritte wie Behörden und NGOs

**Als Laie ist man versucht sich vorzustellen, dass für ein Tourismusresort dieser Grösse ein futuristisches Verkehrskonzept zu planen ist!**

Für eine Fläche von rund einer Million Quadratmetern, rund 3000 Betten, verschiedenen Quartieren und der Erschliessung über die

Schöllenen wird tatsächlich eine umfassende Verkehrsplanung notwendig. Aber umgekehrt sprechen wir in Andermatt nicht von einem Disneyland, welches vorwiegend von Attraktionen lebt.

**Was heisst das für die praktische Umsetzung?**

Wir haben natürlich unseren Horizont für neue, alternative Verkehrskonzepte geöffnet. Der Reiz ist gross, ein spektakuläres, neuar-

tige Verkehrssysteme einzuführen. So faszinierend sie auf den ersten Blick jeweils erscheinen mögen, so schwierig ist deren Umsetzung. Vielfach scheitern solche neu zu konzipierende Systeme an finanziellen und betrieblichen Mängeln – und oft fehlt ihnen die Zweckmässigkeit. In der Praxis erprobte Konzepte werden sich auch in Andermatt bewähren, ist eine unserer Schlussfolgerungen.

**Können Sie das anhand eines Beispiels erläutern?**

Wir haben die Idee des Coasters verfolgt (vgl. Erläuterungen dazu auf Seite 29). Dieses auf einem ortsfesten Schienensystem neuartige Transportmittel hat in den Medien für grosse Aufmerksamkeit gesorgt. Im Fall von Andermatt hätte es sich nicht bewährt. Wir sind zum Schluss gekommen, dass das traditionelle Ortsbussystem das ideale ist. Wir dürfen nicht vergessen, dass das neue Tourismusresort nicht losgelöst (auch distanzmässig) vom «alten» Andermatt betrieben wird, sondern integriert wird.

**Es ist mit beträchtlichem Mehrverkehr für Andermatt zu rechnen, wenn all die Hotels, Villen und Apartments ihre Gäste aufnehmen wollen. Wie steht es denn mit der Erschliessung des neuen Resorts?**

Sie sprechen die engen Verhältnisse in der Schöllenen an?

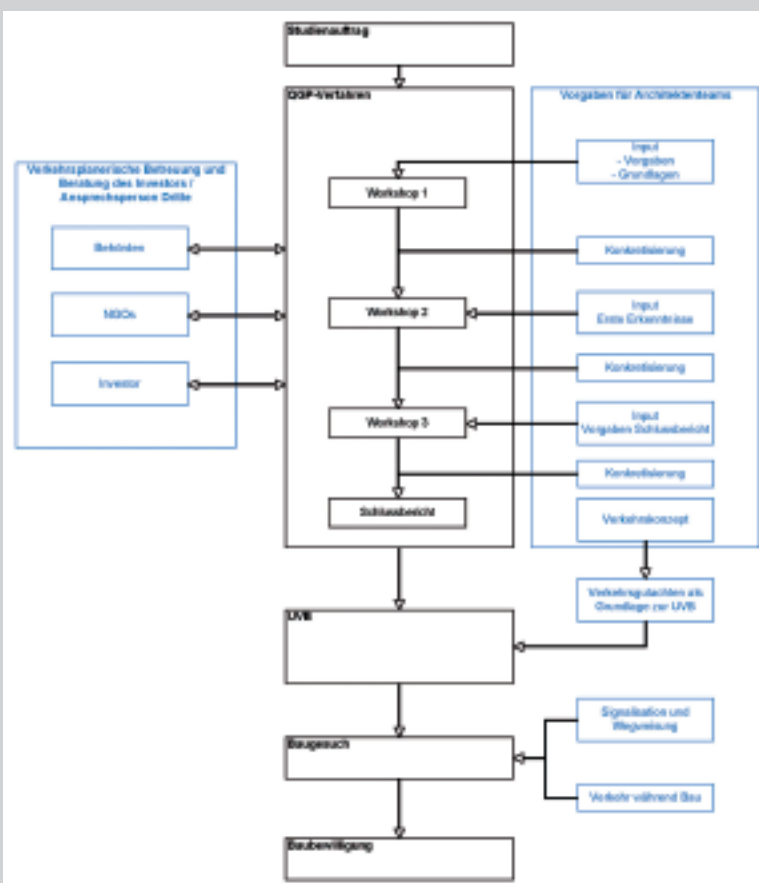
**Ja – wie wollen Sie die Autokolonnen durch die Schöllenen schleusen?**

Die Schöllenen ist nicht wirklich das Nadelöhr. Natürlich gibt es Spitzenzeiten, in denen es in der Schöllenen (noch) enger wird. Die Verkehrsproblematik beginnt jedoch früher: auf der Autobahn A2. Die Hinreisenden müssen sich zuerst im Stau der A2 vor dem Gotthardtunnel gedulden, die Zufahrt nach dem Verlassen der Autobahn wird problemloser werden.

**Und wie steht es mit der Anbindung an den öffentlichen Verkehr?**

Der Fokus liegt in der Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs – allerdings nicht primär in der Hardware, sondern in der Software. Wir werden versuchen, mit den beteiligten Transportunternehmen attraktive Pakete für die

**Aussergewöhnlich an diesem Projekt ist das planerische Tempo. Um dieses auch einzuhalten ist ein straffer Ablauf entwickelt worden. Dieser lässt sich folgendermassen darstellen:**



Benützung des öffentlichen Verkehrs zu schnüren. Investor Samih Sawiris legt auf die ökologische Umweltverträglichkeit des Tourismus Resort einen hohen Stellenwert. So soll die Ferienanlage CO<sub>2</sub>-neutral sein. Um dieses Ziel zu erreichen, werden alternative Heizsysteme eingesetzt. Samih Sawiris ist die ökologische Ausrichtung wichtig. Aber er handelt auch aus einer marktwirtschaftlichen Überlegung heraus: Für ihn ist die Ökologie, längerfristig gesehen, ein wichtiges Argument, um die Gäste nach Andermatt zu holen.

**Eine besondere Herausforderung wird auch die Transportlogistik**

**für den Bau des Resorts darstellen.**

Bestimmt – auch hier werden wir versuchen, möglichst viel an Ort und Stelle zu generieren. Die Bahn als Transportmittel wird eine bedeutende Rolle spielen. Dann gibt es aber auch ganz praktische Fragen zu klären: Kommt ein grosser Lastwagen oder ein Sattelschlepper die Schöllenen hinauf, und kriegt er die Kurven? Entsprechende Tests haben wir durchgeführt (vgl. Beitrag auf Seite 29).

**Wir danken Ihnen für dieses Gespräch und wünschen Ihnen für die Realisierung des Projekts in Andermatt viel Erfolg!**



Masterplan der Ferienanlage in Andermatt. Rechts unten das «alte» Dorf.

## Das ambitionöse Projekt des ägyptischen Investors

Die Hotelgruppe Orascom unter der Führung des Ägpters Samih Sawiris realisiert in Andermatt an der alten Gotthardpassroute eine neue Ferienanlage. Das ehemalige Areal der Armee soll auf einer Fläche von etwa einer Million Quadratmetern in ein Tourismusresort umgewandelt werden. Geplant sind rund 3'000 Gästebetten verteilt auf Apartments, Villen und mehrere Vier- bis Sechssternen-Hotel. Es wird mit einem Investitionsvolumen von rund einer Milliarde Schweizer Franken gerechnet. In die Ebene des Urserentals ist eine 18-Loch-Golfanlage eingebettet.

Als verbindliche Grundlage für die Realisierung des Resorts wird ein Quar-

tiertgestaltungsplan erstellt, welcher die planerischen und rechtlichen Festlegungen regelt. Auf der Basis des Quartiergestaltungsplanes soll auch die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Dazu ist das Verkehrsgutachten zu erstellen, welches die notwendigen Verkehrsdaten zur Umweltbeurteilung enthält.

### Fachexperten am Werk

Für den Quartiergestaltungsplan sind die Untersuchungen und Abklärungen zur Groberschliessung die vordringlichsten verkehrlichen Tätigkeiten. Der Investor hat für die Bearbeitung der verschiedensten Sachgebiete Fachexperten eingesetzt.

Ende 2005 gibt Samih Sawiris sein Vor-

haben bekannt, worauf eine intensive Diskussion um das Projekt lanciert wird. Landschaftschützer fordern eine hohe architektonische Qualität und den Verzicht auf die so genannten Inselbauzonen. Im September 2006 bewilligt der Bundesrat den Verkauf des Militärgeländes an Sawiris. Gegen das Projekt gehen nur wenige Einsprachen ein. Die Planung wird auf verschiedenste Architekturbüros verteilt. Insgesamt werden 33 Büros eingeladen, ihre Vorschläge zu präsentieren.

### Baubeginn im nächsten Jahr

Bereits im kommenden Jahr soll mit den ersten Bauten begonnen werden. Insgesamt wird mit einer Bauzeit von über zehn Jahren gerechnet.



Zwei Konzeptstudien des Architekturbüro Cino Zucchi with Systematica Works vom geplanten «neuen» Andermatt.



# Alfred Escher (1819-1882)

von **Rudolf H. Röttinger\***

**T**äglich überqueren Tausende von Menschen Zürchs Bahnhofplatz, vorbei am Denkmal, das schlicht mit «Alfred Escher 1819 – 1882» angeschrieben ist. Im Gegensatz zu den Monumenten des Bürgermeisters Hans Waldmann, des Reformators Huldrych Zwingli und des Pädagogen Johann Heinrich Pestalozzi ist das Alfred-Escher-Denkmal als Brunnen ausgestaltet.

«Bedürfte der Stein einer weiteren Inschrift als derjenigen seines Namens, so liesse sich eingra-  
ben: Dem Manne der mit Geistestreue und eigenster Arbeit sich selbst Pflicht auf Pflichten schuf und, sie erfüllend, wirkend und führend seine Tage verbrachte, die Nächte opferte und das Augenlicht». So Gottfried Keller, der Jahrgänger von Alfred Escher, zum 22. Juni 1889, dem Tag, an dem auf dem Zürcher Bahnhofplatz das von Richard Kissling (1848-1919) geschaffene Denkmal eingeweiht wurde.

**D**ie am Denkmal vorbeieilende Menschenmenge ist oft kaum in der Lage zwischen Linthescher und Alfred Escher zu unterscheiden. Der Initiant und Leiter der Linthkorrektion, Hans Conrad Escher von der Linth (1767 bis 1823), wird zwar seit 1863 mit dem Namen einer parallel zur Bahnhofstrasse verlaufenden Gasse geehrt, aber zum zwei Generationen später geborenen Alfred Escher bestehen nicht einmal verwandtschaftliche Beziehungen. Das Denkmal erinnert an den Mann, der am 6. Dezember vor 125 Jahren verstorben ist.

\* Der Autor arbeitet als Verkehringenieur in Zürich, wirkt als Dozent für Verkehrstechnik an der Hochschule Zürich für Technik (HSZ-T) und macht kulturhistorische Stadtführungen in der Zürcher Altstadt. Als Mobilitätsskeptiker lebt und arbeitet er in einem Wohnatelier am selben Standort.



**A**lfred Eschers Blitzkarriere ist beeindruckend:

- 1837 bis 1842: Activitas bei der Studentenverbindung Zofingia, 1839 Präsident der Zürcher Sektion der Zofingia
- 1842: Promotion zum ersten Dr. iur. der Universität Zürich
- 1844-1847: Privatdozent an der Universität Zürich
- 1844-1882: Mitglied des Zürcher Kantonsparlaments
- 1847: Erster Staatsschreiber des Kantons Zürich
- 1848-1855: Regierungsrat des Kantons Zürich
- 1848-1882: Nationalrat (Präsident 1849/1850, 1856/1857, 1862/1863)
- 1849: letzter Bürgermeister des Kantons Zürich, das Amt wird in Regierungspräsident umbenannt (Präsidentsjahre 1849-1851 und 1854)
- 1853-1872: Präsident der Direktion der Nordostbahn (NOB)
- 1854-1882: Vizepräsident des Schulrats für das Polytechnikum (heute ETH Zürich)
- 1856-1877: Präsident des Verwaltungsrats der Schweizerischen Kreditanstalt (heute Credit Suisse)
- 1858-1874: Aufsichtsrat der Schweizerischen Rentenanstalt (heute Swiss Life)
- 1859-1875: Mitglied des Grossen Stadtrats Zürich (heute Gemeinderat)
- 1863-1872: Präsident der ständigen Kommission der Gotthardvereinigung
- 1872-1878: Direktionspräsident der Gotthardbahn-Gesellschaft
- 1879-1882: Präsident des Verwaltungsrats der Nordostbahn
- 1880-1882: Präsident des Verwaltungsrats der Schweizerischen Kreditanstalt



Alfred Escher  
um 1849,  
Lithografie  
von Johann  
Conrad  
Werdmüller.

In eigenartigem Kontrast zum öffentlichen Wirken Alfred Eschers stehen die biografischen Daten seiner Vor- und Nachfahren:

- 1731: Geburt von Hans Caspar Escher dem Älteren, dem Urgrossvater von Alfred Escher
- 1755: Geburt von Hans Caspar Escher dem Jüngeren, dem Grossvater von Alfred Escher
- 1765: Hans Caspar Escher der Ältere wird nach Ehebruch und Scheidung von der Familie enterbt und wandert nach Deutschland aus
- 1771: Hans Caspar Escher der Ältere heiratet in Deutschland erneut
- 1776: Geburt von Heinrich Escher, dem Vater von Alfred Escher
- 1781: Tod von Hans Caspar Escher dem Älteren in Erlangen

- 1788: Hans Caspar Escher der Jüngere macht Konkurs nach spekulativen Geschäften in Frankreich; mit einem Verlust von 800'000 Gulden ist dies der bisher grösste Konkurs in Zürich
- 1789: Hans Caspar Escher der Jüngere wandert nach Russland aus und tritt in die russische Armee ein
- 1789: Heinrich Escher zieht nach Genf
- 1791: Heinrich Escher zieht nach Paris, Eintritt ins Handels- und Bankhaus Hans Conrad Hottinger
- 1793: Heinrich Escher arbeitet für Hottinger in London
- 1794 bis 1806 reist Heinrich Escher mit Hans Conrad Hottinger in die USA, realisiert dort auch selbständige Projekte und erwirbt Ländereien
- 1797: Geburt von Lydia Zolliker, der Mutter von Alfred Escher

- 1801: Heinrich Escher wird Teilhaber bei Hottinger
- 1803 bis 1805 führt Hans Caspar Escher der Jüngere einen Auswanderungszug von verarmten Schweizern nach der Halbinsel Krim an, wagt mit dem Start im Herbst zu grosse Risiken, wird als Expeditionsleiter abgesetzt und aus der russischen Armee entlassen
- 1804: Hans Caspar Escher der Jüngere wird vom Kanton Zürich des Landes verwiesen
- 1814: Heinrich Escher kehrt mit beträchtlichem Vermögen nach Zürich zurück
- 1815: Heirat von Heinrich Escher mit Lydia Escher-Zollikofer, Heinrich Escher widmet sich fortan seiner Insektensammlung
- 1816: Geburt von Clementine Escher, der Schwester von Alfred Escher
- 1819: 20. Februar Geburt von Johann Heinrich Alfred Escher als Sohn von Heinrich Escher und Lydia Escher-Zollikofer
- 1825: Heinrich Escher-Zollikofer erwirbt in der Gemeinde Enge bei Zürich das Schwertergut
- 1826 bis 1831 Heinrich Escher-Zollikofer baut im Schwertergut seine Villa, das Belvoir
- 1831: Tod von Hans Caspar Escher dem Jüngeren in St. Petersburg
- 1836 bis 1840 Heinrich Escher-Zollikofer baut am Zeltweg die «Escher-Häuser», die ersten speziell zum Vermieten gebauten Häuser Zürichs
- 1838: Alfred Escher erkrankt lebensgefährlich
- 1838: Geburt von Augusta Uebel, der Gattin von Alfred Escher
- 1853: Tod des Vaters Heinrich Escher-Zollikofer
- 1855: Alfred Escher erkrankt lebensgefährlich
- 1856: Alfred Escher verlobt sich mit Augusta Uebel in München
- 1857: Heirat von Alfred Escher mit Augusta Escher-Uebel, Hochzeitsreise unter anderem nach Hamburg, Wien, Salzburg, Berchtesgaden und München
- 1858: Geburt der Tochter Lydia Escher
- 1858: Die entomologische Sammlung von Heinrich Escher-Zollikofer wird dem Polytechnikum vermacht
- 1861: Geburt der Tochter Hedwig Escher
- 1862: Tod der Tochter Hedwig Escher
- 1864: Tod der Ehefrau Augusta Escher-Uebel im Alter von 26 Jahren
- 1868: Tod der Mutter Lydia Escher-Zollikofer
- 1871: Alfred Escher erhält das Ehrenbürgerrecht der Stadt Lugano
- 1882: Alfred Escher hält sich in Nizza auf, erkrankt während der Reise an einem Karbunkel und muss operiert werden
- 1882: Alfred Escher wird zum Ehrenmitglied des Vereins für Eisenbahnkunde in Berlin ernannt
- 1882: 6. Dezember Tod von Alfred Escher
- 1883: Heirat von Lydia Escher mit Friedrich Emil Welti, dem Sohn von Bundesrat Emil Welti
- 1886: Die Gemeinde Enge benennt die Verkehrsachse entlang der linksufrigen Zürichseebahn als Alfred-Escher-Strasse
- 1886: Tod von Clementine Stockar-Escher, der Schwester von Alfred Escher
- 1889: Einweihung des Alfred-Escher-Denkmal von Richard Kissling auf dem Bahnhofplatz der Stadt Zürich
- 1890: Scheidung von Friedrich Emil Welti und Lydia Welti-Escher nach ihrer Affäre mit dem Maler Karl Stauffer Bern
- 1891: Suizid von Karl Stauffer Bern

- 1891: Rücktritt von Bundesrat Emil Welti
  - 1891: Suizid von Lydia Welti-Escher in Champel bei Genf nach Errichten der mit ihrem Vermögen dotierten Gottfried-Keller-Stiftung
- Sowohl Alfred Eschers Urgrossvater, als auch sein Grossvater sind erfolglos: Hans Caspar Escher der Jüngere schädigt mit seinen Unternehmungen die zürcherische Öffentlichkeit zweimal derart, dass er des Landes verwiesen wird.

**D**er Vater Heinrich Escher-Zollikofer geht mit geschäftlichen Risiken wesentlich vorsichtiger um und gelangt zu erheblichem Vermögen.

Alfred Escher wächst als kränkliches Kind auf und erkrankt in seinem Leben mehrmals lebensgefährlich. Die Misserfolge seiner Vorfahren und seine eher schwächliche Konstitution mögen dazu beigetragen haben, dass er mit unermesslicher Schaffenskraft, mit Ehrgeiz und einer unübersehbaren Portion Rücksichtslosigkeit ans Werk geht. Erstaunlicherweise verfügt Alfred Escher nicht über charismatisches Rednertalent; er verteidigt seine Position vielmehr mit sachlichen Argumenten und über sein internationales wie schweizerisches Beziehungsnetz in Politik, Wirtschaft und Kultur.

**I**m Rahmen des heutigen direktdemokratischen Staates ist eine Persönlichkeit wie Alfred Escher undenkbar; in der Epoche des schweizerischen Wirtschaftsliberalismus, die von 1848 bis zum Sieg der demokratischen Oppositionspartei in den Jahren 1867 bis 1869 dauert, kann er sich mit seinem liberalen «System Escher» voll entfalten. Weil sich zu seinem Ehrgeiz und Gewinnstreben Askese sowie eine grundsätzliche Gesinnung gegenüber

dem Staatswesen und den Bürgern gesellt, kommt es trotz der Machtanhäufung bei einer einzigen Person nicht zu Missbräuchen wie sie beispielsweise in der Geschichte von Diktaturen des zwanzigsten Jahrhunderts zu verzeichnen sind.

Die vornehme Haltung Alfred Eschers gegenüber der Eidgenossenschaft wie auch gegenüber seinem Heimatkanton lässt sich mit seiner Rede in der Eröffnungssitzung des Grossen Rates von Zürich am 26. Dezember 1848 dokumentieren, nachdem der Nationalrat Bern gegenüber Zürich und Luzern als Bundeshauptstadt bevorzugt hat: «Lassen wir unseren Schmerz nicht in eine ärmliche Eifersüchtelei gegen Bern ... ausarten ... Jener schweizerische Stand wird Vorort sein, der es den anderen zuvort in eidgenössischer Gesinnung und unermüdlicher Vorsorge für die Wohlfahrt des Volkes.»

**A**ls liberaler Politiker sieht sich Escher im Parteienspektrum der sechziger Jahre dem wachsenden Einfluss der Demokraten gegenüber. Ihr Zentrum im Kanton Zürich ist die Stadt Winterthur, von wo aus politisch wie wirtschaftlich gegen die Kantonshauptstadt opponiert wird.

1865 macht das «System Escher» einen politischen Fehler. Um die demokratische Agitation aufzufangen, greifen die Liberalen zu einer Teilrevision der Verfassung des Kantons Zürich, die neu zulässt, dass mit einer Volksinitiative die Revision der Verfassung ausgelöst werden kann. 1867 gelingt es den Demokraten, zehntausend Unterschriften für die Revision der Verfassung zu sammeln, und 1868 votieren die Stimmberechtigten für eine Total-

revision der Verfassung. Im Jahre 1869 wird das neue Grundgesetz genehmigt, das dem Kanton Zürich die direkte Demokratie bringt. In den aufgrund der neuen Verfassung durchgeführten Wahlen erringen die Demokraten die absolute Mehrheit im Kantonsrat und alle sieben Sitze im Regierungsrat. 1874 dringen die Demokraten mit ihren Anliegen bei einer Totalrevision der Bundesverfassung auch auf eidgenössischer Ebene durch.

Unter der Ägide der Demokraten gründet Johann Jakob Keller 1870 die Zürcher Kantonalbank. Die verkehrswirtschaftliche Opposition der Demokraten führt zur Gründung der Schweizerischen Nationalbahn, die als «Volksbahn» im Gegensatz zur «Herrenbahn», der Schweizerischen Nordostbahn Alfred Eschers, unter Umfahrung der wichtigen Zentren von Singen (Hohentwiel) über Etwilen – Stammheim – Winterthur – Bassersdorf – Seebach – Wettingen – Mägenwil – Lenzburg – Zofingen nach Vevey führen soll; ihr Bau gelingt von Singen bis Zofingen, als die Nationalbahn 1878 in Konkurs geht. 30 Millionen Franken öffentliche Gelder gehen verloren. Die beiden finanziell am stärksten engagierten Städte Winterthur und Zofingen brauchen mehrere Jahrzehnte, bis sie ihre Nationalbahnschulden abgetragen haben. 1880 erwirbt Alfred Eschers Nordostbahn die Anlagen und das Rollmaterial der Nationalbahn.

**I**n den autobiographischen Aufzeichnungen zu seinem Lebenswerk hält Alfred Escher unter dem Stichwort Politik fest: «Ich bin der letzte Bürgermeister von Zürich, da im Jahre 1850 der Bürgermeistertitel durch denjenigen eines Regierungs-

präsidenten ersetzt wurde.» «In der Politik war ich stets für den entschiedenen, wenn auch massvollen Fortschritt. In Kantonal- und vollends in eidgenössischen Verhältnissen gab ich dem Repräsentativsystem, wenn auch mit weitgehendem Abberufungsrechte der Wähler, den Vorzug vor der sogen[annt] unmittelbaren Demokratie (Volksgesetzgebung).»



**A**lfred Eschers Hauptverdienst ist, dass er die Lage des Landes wie auch jene der Ostschweiz im Gesamtzusammenhang sauber analysiert und die richtigen Schlüsse zieht: er erkennt, dass der Verkehr – im wörtlichen Sinn des deutschen Wortes «das Hin- und Hergehen» – von Personen, Gütern, Finanzmitteln sowie von Wissen und Können in Gang gebracht werden muss, damit sich die Schweiz aus ihrer Insel-lage befreien kann.

**D**ie angeführten Verkehrsarten initiiert Alfred Escher, indem er vier Institutionen schafft:

- eine nationale Eisenbahnunternehmung vorwiegend schweizerischer Bedeutung für den West-Ost-Verkehr, die Schweizerischen Nordostbahn;

Das Alfred-Escher-Denkmal auf dem Bahnhofplatz Zürich

- eine trinationale Eisenbahnunternehmung in Nord-Süd-Ausrichtung, die Gotthardbahn;
- ein vom Ausland unabhängiges Institut zur Finanzierung von Investitionen, die Schweizerische Kreditanstalt;
- eine Hochschule naturwissenschaftlich-technischer Ausrichtung, das eidgenössische Polytechnikum.

Die angeführten Eisenbahnunternehmungen sind 1903 und 1909 in den Schweizerischen Bundesbahnen aufgegangen, die Credit Suisse

rechtigt sei. Der Privatbau siegte. Nun hiess es, dies sei ganz schön auf dem Papiere, in der Wirklichkeit bekomme man aber auf dem Wege keine Eisenbahn. Die Verfechter des Privatbaus hatten in Folge dessen die Aufgabe, thatsächlich zu beweisen, dass dem nicht so sei. Sie mussten also selbst Hand an's Werk legen. So wurde ich, gegen meine persönliche Meinung, genöthigt, an die Spitze der Zürich - Bodenseebahn zu treten und es erwarte sich an mir das Sprichwort: «Wer den Finger gibt, dem nimmt man die Hand.» Die bald zur Nordostbahn erweiterte Zürich - Bodenseebahn darf übrigens als eine Quelle reichen Segens für die volkswirtschaftliche Entwicklung des Kantons Zürich und der Ostschweiz überhaupt betrachtet werden.»

Jean-François Bergier schreibt in seiner Wirtschaftsgeschichte der Schweiz: «Der Liberalismus trug, gegen die Meinung des radikalen Alfred Escher, der für ein Staatsunternehmen eintrat, den Sieg davon, und mit ihm auch der Förderalismus, was noch schwerer ins Gewicht fiel. Die Befugnis zur Erteilung der Konzessionen und damit die ganze öffentliche Kontrolle über die Qualität der Projekte wurde den Kantonen überlassen. Damit offenbarte der junge Bund seine Unfähigkeit, gesamtschweizerisch eine wirtschaftliche Verantwortung zu übernehmen und Entscheidungen zu treffen.»

Bergiers Ausführungen könnten für die 1848 kurzzeitig zentralistische Position Alfred Eschers zutreffen; für dessen Politik im Jahr 1852 sind sie aber unzutreffend, was die autobiographischen Aufzeichnungen belegen. Alfred Escher hat übrigens ein weiteres Motiv, weshalb er

sich für den Privatbahnbau und die kantonale Konzessionierung einsetzt: er befürchtet, dass sich der Bund mit staatlichen Investitionen ins Eisenbahnwesen finanziell derart engagiert, dass die Mittel nicht mehr genügen, um eidgenössische Hochschulen einzurichten.

Zur Kreditanstalt hält Alfred Escher in seinem Rückblick fest: «Diese Anstalt hat dem Platze Zürich eine finanzielle Bedeutung gegeben, die er vorher entfernt nicht hatte; sie hat auch zur Befruchtung der Industrie und der Gewerbetätigkeit in Zürich und in der ganzen Ostschweiz wesentlich beigetragen.» Alfred Escher fährt weiter: «Mit Rücksicht auf ... [den Konflikt der Interessen der Kreditanstalt und der Gotthardbahn, welcher im Jahre 1877 eintrat] legte ich das Präsidium des Verwaltungsraths der Kreditanstalt nieder und blieb auf dem ausgesetzten Posten der Gotthardbahn, annehmend, dass sie meiner Dienste eher bedürfe.»

Die Kreditanstalt hat sich an der Schweizerischen Rentenanstalt (Swiss Life), der Schweizerischen Rückversicherungs-Gesellschaft (Swiss Re) und der Zürich Versicherung (Zurich Financial Services) beteiligt.

Damit sei der Blick auf Alfred Eschers ausführlichen autobiographischen Kommentar zur Gotthardbahn gelenkt: «1863 bewirkte ich die Begründung der Vereinigung schweizerischer Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrengung der Gotthardbahn. Die fortgesetzten Anstrengungen dieser «Gotthardvereinigung», wie sie kurzweg genannt wurde, haben schliesslich mit der Handbietung der Bundesbehörden, soweit diese verfas-



Geschmückter Bauzug in Airolo nach dem Tunneldurchstich 1880.

und die Eidgenössische Technische Hochschule Zürich existieren noch heute.

Zum Thema Nordostbahn notiert Alfred Escher in seinem Lebensrückblick: «Ich war im Gebiete des Eisenbahnwesens für den Privatbau und gegen den Bundesbau. Es bestimmte mich hiezu namentlich auch die Befürchtung, dass, wenn das schweizerische Eisenbahnnetz durch die Bundesgewalt festgesetzt werde, die östliche Schweiz als Stiefkind könnte behandelt werden, während sie doch gemäss ihrer Industrie und ihrem Verkehr die grössten Ansprüche zu erheben be-

sungsgemäss zulässig war, das Zustandekommen der Gotthardbahn herbeigeführt. Ich war Mitglied des engern leitenden Ausschusses der Gotthardvereinigung, und es gibt Leute die behaupten, ich sei die Seele desselben gewesen. 1872 wurde mir das Präsidium der Direktion der Gotthardbahn übertragen. In Folge dessen trat ich von dem Präsidium der Nordostbahn zurück. Ich wurde dann zum Präsidenten des Verwaltungsrathes dieser Bahn ernannt. Im Jahre 1878 sah ich mich veranlasst, die Stelle des Präsidenten der Direktion der Gotthardbahn niederzulegen.»

«**D**as Zustandekommen einer schweizerischen Alpenbahn erschien mir von Tag zu Tag wichtiger und dringlicher. Es wurde mir immer klarer, dass die Schweiz ohne eine den Wall ihrer Alpen durchbrechende Eisenbahn zu einem von dem grossen Weltverkehr umgangenen und verlassenem Eilande herabsinken müsste. Und hinwieder erwog ich, welcher Gewinn die Gotthardbahn, die, zum Unterschiede von den konkurrierenden Alpenbahnprojekten, inmitten der Eidgenossenschaft liegend und sie auf langer Strecke durchbrechend, zu einer der wichtigsten Handelsstrassen für einen bedeutenden Theil der zivilisierten Welt werden muss, und die im fernern dazu angethan ist, die Schweiz auf dem kürzesten Wege mit Italien und dem Oriente zu verbinden, der geistigen und materiellen Entwicklung unseres Landes bringen würde. Also Anstreben der Gotthardbahn mit Aufbietung aller Kräfte! Die Gotthardbahn liegt auf dem Gebiete der Schweiz; die Initiative kommt also der Schweiz zu. Nach der Bundesverfassung von 1848, die damals noch in Gültigkeit war, hatte aber



Alfred Escher als Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Kreditanstalt.

der Bundesrath, beziehungsweise die Bundesversammlung für die Anhandnahme einer solchen Aufgabe nur sehr beschränkte Kompetenz; es musste deshalb hiefür ein Organ erst noch geschaffen werden. Dies geschah durch die Begründung der oben erwähnten «Gotthardvereinigung» und durch Aufstellung ihres leitenden Ausschusses. Der letztere hatte nun in der Gotthardsache alles dasjenige zu thun, was in einem Einheitsstaate der Regierung obgelegen hätte. ... Der Gotthardauschuss hatte also eine eingehende technische und kommerzielle Denkschrift zu Gunsten der Gotthardbahn ausarbeiten zu lassen. Er hatte im Auslande Propaganda für die Gotthardbahn zu machen und sich um Bundesgenossen für die Ausführung derselben umzusehen. Dabei handelte es sich wesentlich um die Auswirkung von Subventionen von sehr hohem Betrage, ohne welche der Bau der Gotthardbahn eine Unmöglichkeit gewesen wäre. Auch im Innern der Schweiz war schwere Arbeit zu verrichten, vielleicht die schwerste. Hier kamen zu den Schwierigkeiten, die in der Natur der Sache lagen, noch die vielen Kantone, mit denen man zu thun hatte. In jedem wieder eine andere Anschauung, und doch musste alles unter einen Hut gebracht werden.»

**I**m Vergleich mit dem Dossier der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale des zwanzigsten Jahrhunderts ist es bemerkenswert, wie es Alfred Escher gelungen ist, die divergierenden landesinneren Interessen auf die Gotthardachse zu bündeln.

Alfred Escher fährt fort: «Eine ebenso wichtige als schwierige Aufgabe für den Ausschuss der Gotthardvereinigung bestand sodann in der Aufstellung des Projektes für

die Gestaltung der Gesellschaft, welche zur Ausführung der Gotthardbahn ins Leben gerufen werden musste; denn vom Staatsbau konnte ja keine Rede sein. Da es sich um die Beschaffung sehr beträchtlichen Privatkapitals handelte, so musste an die ausländische Finanz gelangt werden, wenn auch vorerst die Betheiligung der schweizerischen Finanz mit einer Quote des beizubringenden Privatkapitals, um dem Auslande Zutrauen einzufliessen, zu sichern war. Auch in dieser Richtung waren endlose Unter-



Grabstein von Alfred Escher auf dem Friedhof Manegg in Zürich.

handlungen zu pflegen. ... Nachdem in solcher Weise die Wege und Mittel vorbereitet waren, sah sich der Bundesrath in die Lage gesetzt, eine internationale Konferenz derjenigen Staaten zu veranstalten, welche die Geneigtheit an den Tag gelegt hatten, die Ausführung der Gotthardbahn zu unterstützen. Bei dieser Konferenz war der Ausschuss der Gotthardvereinigung ebenfalls zur Mitwirkung berufen. Nachdem aus der Konferenz der bekannte Staatsvertrag betreffend Ausführung der Gotthardbahn hervorgegangen war, bewirkte der Ausschuss die Konstituierung der Gesellschaft für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn.»

**M**it sichtlicher Verbitterung führt Alfred Escher weiter aus: « – Ich sollte nun meine Verdienste für das Zustandekommen der Gott-

hardbahn darlegen; ich muss das ändern überlassen. Wenn diejenigen, welche von der Gotthardbahn Nutzen ziehen, diese Verdienste vergessen haben, so frage man die Gegner der Gotthardbahn! Diese werfen das Zustandekommen der Gotthardbahn in erster Linie und eigentlich einzig mir vor. Der Gotthard hat mir wenig Dank, aber viel Hass eingetragen. Die Reisen anlangend, habe ich natürlich viele solche zwischen den Jahren 1865 und 71 zur Betreibung der Gotthardsache nach Deutschland und Italien unternommen müssen. Die hauptsächlichsten Personen, mit denen ich in diesen Ländern in Sachen der Gotthardbahn verhandelte, waren Bismark [sic!], Delbrück, Camphaufen (Norddeutscher Bund), Roggenbach (Baden), Barnbüler (Württemberg), Jacini und Correnti (Italien).

Schliesslich füge ich noch die Notiz bei, dass die sogenannte Rekonstruktion der Gotthardbahn genau nach dem Plane bewerkstelligt worden ist, welchen ich vor meinem Austritte aus der Direktion bis in alle Details ausgearbeitet hatte.»

**A**lfred Escher muss 1878 in der Folge der Finanzkrise vom Präsidium der Gotthardbahn zurücktreten; er wird auch von seinem Freund Bundesrat Emil Welti fallengelassen; dieser schreibt an Alfred Escher: «Die Satisfaktion die Sie zu fordern haben und die allein einen Wert für Sie hat, kann Ihnen niemand erteilen als die öffentliche Meinung oder die unparteiische Geschichte oder wie Sie das immer nennen mögen. Diese Gerechtigkeit wird auch nicht ausbleiben.»

Alfred Escher kann aus gesundheitlichen Gründen an den Feierlichkeiten zur Inbetriebnahme des Gotthardtunnels am 22. Mai 1882

in Luzern und am 24. Mai 1882 in Mailand nicht teilnehmen. Zu Lebzeiten darf er 1871 das Ehrenbürgerrecht der Stadt Lugano entgegennehmen und am 14. November 1882 – zwölf Tage vor seinem Tode – erreicht ihn – notabene aus dem Ausland – die Ernennung zur Ehrenmitglied beim Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

**D**er demokratische Winterthurer Landbote hat sicher keinen Anlass, den politischen Gegner Alfred Escher nach dessen Tod übermässig zu loben; er hält in seinem Nekrolog fest: «Die Republik hat an ihm einen ihrer hervorragendsten Bürger verloren, der mit seltener Hingabe und Tatkraft sich durch ein reichbewegtes Leben hindurch den öffentlichen Dingen widmete. Er war stark in Wollen und Verneinen, im Anziehen und Abstossen; aber auch der Gegner trat ihm mit hoher Achtung entgegen, denn er war ein ganzer Mann, von welchem man immer wusste, woran man mit ihm war.»

**A**lfred Escher wird vom Verkehr, den er sein Leben lang fördert, in eigenartiger Weise eingeholt: Sein Park um das Belvoir wird noch zu Lebzeiten von der 1875 eröffneten linksufrigen Seelinie Zürich Hauptbahnhof – Ziegelbrücke – Näfels-Mollis zerschnitten. 1925 muss sein Grab in den Friedhof Manegg verlegt werden, weil die von den Schweizerischen Bundesbahnen neu trassierte und 1927 eröffnete linksufrige Seebahn an der Stelle des Friedhofs unter der Kirche Enge durch den 903 Meter langen Enge-Tunnel führt; das freiwerdende Bahntrasse von 1875 wird zur Strasse umgenutzt. Und schliesslich wachsen der Individual- und der öffentliche Verkehr auf dem Bahn-

hofplatz derart, dass das Brunnenbecken um das Alfred-Escher-Denkmal beim Bau der Shop-Ville 1970 und bei der Wiedereröffnung der oberirdischen Fussgängerüberquerung 1990 zweimal massiv verkleinert wird wird.

**A**uch wenn seine politische und wirtschaftliche Machtkonzentration und seine – aus späterer Sicht für kurze Zeit – erlangten privaten wirtschaftlichen Vorteile, die Grenze überschritten haben, die die Öffentlichkeit in einem demokratischen und föderalistischen Staat zu tolerieren bereit ist, fällt Alfred Escher die uneingeschränkte Ehre zu, dass er als der grösste Förderer der Schweiz im neunzehnten Jahrhundert gelten darf. ■

#### Quellen

ARX, Bernhard von: Karl Stauffer und Lydia Welter-Escher: Chronik eines Skandals. 368 S. Bern / Gümligen / Bonn / Wien: Zytglogge, 1991. ISBN 3 7296 0408 2.

BERGIER, Jean-François: Wirtschaftsgeschichte der Schweiz: Von den Anfängen bis zur Gegenwart. 396 S. 2., aktualisierte Auflage, Zürich: Benziger, 1990. ISBN 3 545 34089 9.

VIA-STORIA (Herausgeber) / ELSASSER, Kilian T. (Herausgeber): Der direkte Weg in den Süden: Die Geschichte der Gotthardbahn. 232 S. Zürich: AS Verlag [Heinz von Arx, Peter Schnyder], 2007. ISBN 978 3 909111 42 8.

GAGLIARDI, Ernst: Alfred Escher. Vier Jahrzehnte neuer Schweizergeschichte. 1+4+748+8 S. Frauenfeld: Huber, 1919.

GYSLING, Hannes (Redaktion): 125 Jahre Gotthardbahn: Publikation zum Bahnjubiläum. Die technische und wirtschaftliche Bedeutung des Gotthards einst und jetzt. Sonderpublikation der Swiss Engineering STZ, Schweizerische Technische Zeitschrift. 80 S. Zürich: STV-Verlag der Ingenieure und Architekten / St. Gallen: Künzler-Bachmann Medien, 2007. ISSN 1660 412.

GUYER, Paul / SALADIN, Guntram / LENDENMANN, Fritz: Die Strassennamen der Stadt Zürich. 293 S. 1 Stadtplan. 3. Auflage, Zürich: Stadtarchiv / Hans Rohr, 1999. ISBN 3 908060 11 7 (Stadtarchiv Zürich). ISBN 3 85865 420 5 (Hans Rohr).

JUNG, Joseph: Alfred Escher 1819-1882: Der Aufbruch zur modernen Schweiz. Teil 1: Leben und Wirken. 346 S. Zürich: Neue Zürcher Zeitung, 2006. ISBN 978 3 03823 236 0 (Gesamtwerk).

JUNG, Joseph: Alfred Escher 1819-1882: Der Aufbruch zur modernen Schweiz. Teil 2: Nordostbahn und schweizerische Eisenbahnpolitik, Gotthardprojekt. 376 S. Zürich: Neue Zürcher Zeitung, 2006. ISBN 978 3 03823 236 0 (Gesamtwerk).

JUNG, Joseph: Alfred Escher 1819-1882: Der Aufbruch zur modernen Schweiz. Teil 3: Schweizerische Kreditanstalt, Eidgenössisches Polytechnikum, Außenpolitik. 254 S. Zürich: Neue Zürcher Zeitung, 2006. ISBN 978 3 03823 236 0 (Gesamtwerk).

JUNG, Joseph: Alfred Escher 1819-1882: Der Aufbruch zur modernen Schweiz. Anhang. 136 S. Zürich: Neue Zürcher Zeitung, 2006. ISBN 978 3 03823 236 0 (Gesamtwerk).

JUNG, Joseph: Alfred Escher 1819-1882: Aufstieg, Macht, Tragik. 504 S. Zürich: Neue Zürcher Zeitung, 2007. ISBN 978 3 03823 380 0.

JUNG, Joseph: Von der Schweizerischen Kreditanstalt zur Credit Suisse Group: Eine Bankengeschichte. 449 S. Zürich: Credit Suisse Group / Neue Zürcher Zeitung, 2000. ISBN 3 85823 815 5.

MATHYS, Ernst / MATHYS, Hermann (Mitarbeit): Männer der Schiene [1847-1947]. 280 S. Bern: Ernst Mathys, 1947.

MOESCHLIN, Felix: Wir durchbohren den Gotthard. 714 S. Zweite, umgearbeitete Auflage, Zürich / Stuttgart: Artemis, 1957.

MOTTET, Louis H. (Herausgeber) / SAUSSURE, Claude de (Vorwort): Geschichte der Schweizer Banken: Bankier

SCHMID, Hans Rudolf: Alfred Escher (1819-1882). Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik. 64 S. Zürich: Verein für wirtschaftshistorische Studien, 1956.

SCHMID, Walter P.: Der junge Alfred Escher: Sein Herkommen und seine Welt. 4+248 S. Zürich: Hans Rohr, 1988. ISBN 3 85865 503 1.

STUTZ, Werner: Der Hauptbahnhof Zürich. Schweizerische Kunstführer GSK. 50 S. Bern: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, 2005. ISBN 3 85782 774 2.

WIDMER, Sigmund: Zürich: Eine Kulturgeschichte. Band 9: Aufschwung mit dem Liberalismus. 128 S. Zürich / München: Artemis, 1982. ISBN 3 7608 0415 2.

WIDMER, Sigmund: Zürich: Eine Kulturgeschichte. Band 10: Soziale Umgestaltung. 127 S. Zürich / München: Artemis, 1983. ISBN 3 7608 0416 0.

ZIEHR, Wilhelm (Chefredaktor): Schweizer Lexikon 91. In sechs Bänden. Band 2: Chap - Gem. 860 S. Luzern: Schweizer Lexikon Mengis und Ziehr, 1992. ISBN 3 9520144.

# TEAMverkehr.ch

E-Mail [info@teamverkehr.ch](mailto:info@teamverkehr.ch)

Internet [www.teamverkehr.ch](http://www.teamverkehr.ch)

## **Otto Hintermeister**

TEAMverkehr.winterthur

Obere Kirchgasse 2

8400 Winterthur

Tel 052 213 61 30

Fax 052 213 61 38

E-Mail [hintermeister@teamverkehr.ch](mailto:hintermeister@teamverkehr.ch)

## **Oscar Merlo**

TEAMverkehr.zug

Zugerstrasse 45

6330 Cham

Tel 041 783 80 60

Fax 041 783 80 61

E-Mail [merlo@teamverkehr.ch](mailto:merlo@teamverkehr.ch)

## **Daniel Monsch**

TEAMverkehr.parpan

Ingenieur- und Planungsbüro Monsch

Dorfhaus

7076 Parpan

Tel 081 382 23 23

Fax 081 382 23 38

E-Mail [monsch@teamverkehr.ch](mailto:monsch@teamverkehr.ch)

## **Markus Reichenbach**

TEAMverkehr.solothurn

smt ag ingenieure und planer

Biberiststrasse 24, 4501 Solothurn

Tel 032 626 59 26

Fax 032 626 59 25

E-Mail [markus.reichenbach@smt.ch](mailto:markus.reichenbach@smt.ch)

[www.smt.ch](http://www.smt.ch)