

Zukunftsgerichtete Transportnetze verlangen Kompromisse = Les réseaux de transport de demain n'iront pas sans compromis

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Bulletin.ch : Fachzeitschrift und Verbandsinformationen von
Electrosuisse, VSE = revue spécialisée et informations des
associations Electrosuisse, AES**

Band (Jahr): **98 (2007)**

Heft 19

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Nutzungsbedingungen

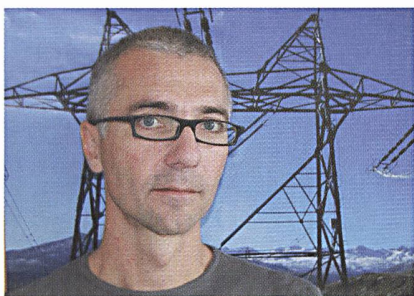
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Rolf Schmitz, Chefredaktor Electrosuisse
– rédacteur en chef Electrosuisse

Zukunftsgerichtete Transportnetze verlangen Kompromisse

Les réseaux de transport de demain n'iront pas sans compromis

Anlässlich der Eröffnung des ersten Autobahnteilstücks der Schweiz im Mai 1962 nannte Bundesrat Tschudi die 16 Meter breite Fahrbahn ein «hervorragendes Werk moderner Technik», das sich ausgezeichnet in das Landschaftsbild einfüge und dieses nicht beeinträchtige. Vielleicht mag er Recht gehabt haben, doch teilten damals viele Mitbürger und Mitbürgerinnen diese magistrale Begeisterung nur bedingt, denn sein Vorredner, der Berner Regierungspräsident Brawand, wies darauf hin, dass sich im Vorfeld nicht nur ein «Verein gegen die Grauholzstrasse» formiert, sondern sich auch drei der vier betroffenen Gemeinden ursprünglich gegen die Autobahn ausgesprochen hatten. Man mag den Verkehr und seine Folgen verteufeln und den Sinn unzähliger unnötiger Fahrten hinterfragen, aber hätten sich die Kontrahenten damals nicht auf den Grundsatz einer ausreichenden und leistungsfähigen Infrastruktur geeinigt, wären wir mit einem permanenten Verkehrskollaps gross geworden.

Im Hochspannungsnetz kündigen sich Engpässe nicht durch stehende Kolonnen an. Der Anfang Jahr vom Bund veröffentlichte Bericht¹⁾ über ein strategisches Übertragungsnetz, der die Schwachstellen und die notwendigen Leitungsbauvorhaben für unser Stromnetz bezeichnet, wurde von den Umweltorganisationen skeptisch aufgenommen. Dass nun ein unabhängiges vom Bundesamt für Energie (BFE) in Auftrag gegebenes Gutachten das im Bericht vorgestellte Konzept als sinnvoll und die meisten der darin vorgeschlagenen Massnahmen als notwendig und angemessen bezeichnet und daher folgerichtig zur raschen Umsetzung rät, sollte die Umweltorganisationen dazu ermutigen, sich für den notwendigen Ausbau des Stromnetzes und zugunsten einer zuverlässigen und ausreichenden Stromversorgung zu entscheiden.

A l'occasion de l'ouverture du premier tronçon d'autoroute de Suisse en mai 1962, le conseiller fédéral Tschudi a qualifié la chaussée large de 16 mètres de «chef-d'œuvre de la technique moderne», parfaitement intégré à la nature qui l'entoure. Peut-être avait-il raison, mais à l'époque, de nombreux concitoyens et concitoyennes ne partageaient cet enthousiasme sans borne que de façon mitigée étant donné que l'orateur précédent, le président du gouvernement bernois Brawand, avait signalé que non seulement une «Association contre la route du Grauholz» avait été constituée, mais encore que trois des quatre communes concernées s'étaient prononcées à l'origine contre l'autoroute. On a beau maudire la circulation et ses conséquences et mettre en doute l'intérêt d'innombrables courses inutiles – si les groupements opposés ne s'étaient pas, à l'époque, accordés sur le principe d'une infrastructure suffisante et performante, nous aurions grandi dans une saturation permanente du trafic.

Sur le réseau à haute tension, les goulets d'étranglement ne s'annoncent pas par des files de véhicules ou des bouchons. Le rapport²⁾ publié au début de l'année par la Confédération sur un réseau stratégique de transport, qui caractérise les points faibles de notre réseau électrique et les projets de construction de lignes nécessaires, a été accueilli avec scepticisme par les organisations environnementales. Le fait qu'une expertise indépendante commandée par l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) considère le concept proposé au rapport comme judicieux, les mesures proposées comme nécessaires et adéquates, et conseille par conséquent de les mettre rapidement en œuvre, devrait encourager les organisations environnementales à opter pour l'extension nécessaire du réseau électrique et ainsi pour un approvisionnement fiable et suffisant en énergie électrique.

¹⁾ UVEK/DETEC: Schlussbericht der Arbeitsgruppe Leitungen und Versorgungssicherheit (AG LVS), www.bfe.admin.ch.