

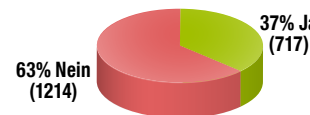
Frage des Tages

Sollen Fahrer von Elektroautos privilegiert behandelt werden?

Immer mehr Elektroautos verkehren auf den Strassen. Sollen sie anders behandelt werden als Benziner? www.baz.ch

Das Ergebnis der Frage vom Samstag:

Durfte Polizist Anzeigerstatter nachts rausläuten?



Grosser Bahnhof für historische Perronhalle

Im zürcherischen Bauma ist Basels älteste Bahnhofshalle wiederaufgebaut und nun eingeweiht worden

Von Dominik Heitz

Bauma/Basel. Die Eulach-Musikanten haben soeben dem Publikum mit schmissigen Marschmelodien eingeheizt und das nasskalte Wetter vergessen lassen. Da fährt schon eine erste Zugkombination mit Dampflokomotive vorbei. Dampf-Tirgeln und Choleschulfer-Bier gibt es zu kaufen. Es herrscht Festbeizenstimmung am Bahnhof in Bauma. Es riecht nach Pommes frites und Kafi fertig. Eisenbahn-Aficionados mit ihren Kameras ausgerüstet finden sich unter dem Publikum ebenso wie Bewohner des kleinen Ortes im Bezirk Pfäffikon des Kantons Zürich; für sie alle ist der Anlass gleichermaßen von Bedeutung.

Plötzlich knallen Salutschüsse über die Köpfe. Mehr als eine Handvoll Männer in Soldatenuniformen aus dem 19. Jahrhundert haben sie aus ihren alten Gewehren abgefeuert. Das Salon-Orchester Zürich Oberland stimmt mit der Polka «Unterhaltungszug» von Johann Strauss auf die Einfahrt des historischen Dampf-Extrazugs ein. Und dann taucht er auf. Von Weitem ist der weisse Rauch zu erkennen. Die Streichtöne des Orchesters vermischen sich mit dem Fauchen der Dampflok.

Da steht sie nun, die ehemalige Schweizerische Centralbahn-Lok aus dem Jahr 1893 – unter jenem Dach, unter dem sie vor über 120 Jahren jeweils gestanden hatte und in jener Halle, deretwegen der grosse Bahnhof an diesem gestrigen Sonntag stattfindet. Es ist eine der ältesten Bahnhofshallen in der Schweiz, historisch einmalig und als Baudenkmal von nationaler Bedeutung: die eine von zwei Perronhallen des ersten, im Jahr 1860 erbauten Basler Centralbahnhofs.

Holz statt Zugreisende

Vor wenigen Jahren hatte sie Christoph Rutschmann, Mitglied des Dampf-bahn-Vereins Zürcher Oberland, in Olten entdeckt. Sie war im Jahr 1902, als der Centralbahnhof zugunsten eines weitaus grösseren Bahnhofneubaus weichen musste, abgebaut und im Industriewerk in Olten wieder aufgerichtet worden. Dort diente sie – ihrem eigentlichen Zweck entfremdet – als Holzlagerhalle. Die SBB sind in jener Zeit mit anderen Bahnhofshallen ähnlich verfahren.



Ein Volksfest. Mit Musik und historischen Zügen weihte Bauma die Basler Bahnhofshalle ein. Fotos Comet Photoshopping GmbH/Dieter Enz



Wiedersehen mit viel Rauch. Einfahrt der SCB-Dampflok Nr. 196, Baujahr 1893. Die Lokomotive hat schon vor über 120 Jahren jeweils in dieser Halle gestanden.

ihm deshalb von der Fachstelle für Denkmalpflege der SBB in Olten die alte Basler Bahnhofshalle gezeigt wurde, schlug sein Herz höher. Sie entsprach von der Grösse her fast genau seinen Vorstellungen. Mehr noch: Die Halle passt auch von ihrer Entstehungszeit her bestens zum Rollmaterial des Vereins. Und so einzigartig in der Schweiz dessen Lokomotiven und Wagen aus der Zeit zwischen 1870 und 1920 sind, so einzigartig ist die Halle. Entworfen hatte sie Ludwig Maring, Chefarchitekt der damaligen Schweizerischen Centralbahn.

Die Halle aus der Spätbiedermeierzeit ist 100 Meter lang, 20 Meter breit, zehn Meter hoch und überdacht zwei Bahnsteige und ein Mittelperron. Es handelt sich für ihre Zeit um eine aussergewöhnlich erfindungsreich entwickelte, modulare Holz-Eisen-Konstruktion: Säulen und Gebelldach sind aus Holz, die verzierten Winkelemente aus Gusseisen, und das Gebelldach beim Portal besteht aus drei im Laubsägestil verzierten, hölzernen Rhomben.

Teure Instandstellung

Nach dem Brand in Olten konnte Rutschmann die Halle im September 2012 abbauen und in Luzern einlagern. Die Holzteile gingen an die Bisang Holzbau AG in Küssnacht am Rigi, wo sie restauriert und zum Teil ergänzt oder ganz ersetzt wurden. Um die Restaurierung der dekorativen Winkelemente kümmerte sich die Metallbaufirma Isenschmid in Obernau bei Kriens.

Mehrere Millionen Franken kostete den Dampf-bahn-Verein Zürcher Oberland das ganze Bahnhofshallenprojekt. Neben zahlreichen privaten Geldgebern und einem 2,6-Millionen-Beitrag des Zürcher Lotteriefonds bewilligte unter anderen der Basler Swisslos-Fonds 50000 Franken an diesen «Wiederaufbau des ersten definitiven Bahnhofs der Stadt Basel».

Nun steht sie wieder, die alte Bahnhofshalle aus Basel, aus statischen Gründen und wegen heutiger technischer Anforderungen leicht gestützt von einer kaum sichtbaren Metallkonstruktion. Und darf wieder das sein, was sie ursprünglich einmal war: eine Ankunfts- und Abfahrtsstation für die Zugreisenden.

Mehr als 110 Jahre stand die Basler Bahnhofshalle in Olten und dämmerte zusammen mit den anderen alten Hallen vor sich hin. Dann geschah am 28. März 2011 ein folgenschweres Unglück. Bei Schweißarbeiten an einem Personenwagen brach ein Brand aus, der sofort auf die angrenzenden Hallen übergriff. Hätte der Wind in der entscheidenden Sekunde nicht um 180 Grad gedreht, wäre auch die Basler Halle ein Opfer der Flammen geworden. So aber blieb sie, von wenigen Brandspuren abgesehen, unversehrt neben den direkt angrenzenden Trümmern der bis auf die Grundmauern niedergebrannten Gebäude stehen.

Spätes Biedermeier

Schon vor über zehn Jahren suchte Christoph Rutschmann nach einem Unterstand für den historischen Wagen- und Lokomotivenbestand des Dampf-bahn-Vereins Zürcher Oberland. Als

Die unerwartete Einigkeit über die Elektromobilität

SVP-Landrat Hanspeter Weibel und SP-Geschäftsführer Ruedi Brassel sagen den Elektrofahrzeugen eine grosse Zukunft voraus

Von Tobias Gfeller

Pratteln. «Der Markt wird es richten.» Das sind Worte, die man normalerweise von einem wirtschaftsnahen Politiker aus bürgerlichen Kreisen erwartet.

ANZEIGE



Patricia von Falkenstein:

Generationenvertrag sichern.

LDP LISTE 3

Doch sie stammen vom Prattler Gemeinderat und alt Landrat Ruedi Brassel von der SP. Gemeint hat er die Elektromobilität. «Es ist höchstens die Frage, welche Begleitmassnahmen gerade im Bereich der Infrastruktur geleistet werden müssen.» Ruedi Brassel ist ein vehementer Befürworter der Elektromobilität. Diese mit Subventionen zu unterstützen, wie dies gewisse linksgrüne Politiker in der Welt fordern, kommt für ihn aber nicht infrage. «Die Situation ist doch klar. Die rationale Entscheidung wird irgendwann dazu führen, dass man von sich aus auf ein Elektrofahrzeug wechselt.» Bei Ruedi Brassel war dies bisher noch nicht der Fall. Er fährt noch einen herkömmlichen Benziner.

SVP-Landrat Hanspeter Weibel setzt bereits seit zweieinhalb Jahren auf die Elektromobilität und fährt aktuell sein drittes Elektrofahrzeug. «Ich habe noch jeden, der mit mir mitfuhr, vom Elektroauto überzeugt.» Er stelle sich die Frage der Wirtschaftlichkeit und der Effizienz. «Dann kommt für mich nur ein Elektroauto infrage. Wenn es dann auch noch ökologisch ist, umso besser.»

Anreize schaffen

In nahezu allen politischen Themenbereichen sind Ruedi Brassel und Hanspeter Weibel anderer Meinung. Beim Thema Elektromobilität ticken sie gleich, wie sie an einem Podiumsgespräch anlässlich des EBL-Tags am

Freitag in Pratteln demonstrierten. Für beide keine Überraschung. Weibels Überzeugung von der Elektromobilität ist derart gross, dass er sie auch den Kollegen zu vermitteln versucht. «Dies gelingt oft. Meine Beifahrer sind manchmal sogar überrascht, dass das Auto überhaupt fährt, auch wenn man davon nichts hört.»

Trotz seiner Begeisterung will er den Durchbruch der Elektromobilität mit Subventionen aber nicht künstlich beschleunigen. Eher sieht er in staatlichen Anreizen eine Chance. «Ich könnte mir zum Beispiel ein spezielles E-Kontrollschild vorstellen, das auch für die Polizei klar erkennbar das Elektrofahrzeug ausweist.» Wird in einem Kanton im Sommer aufgrund der Ozon- oder Feinstaubbelastung die Maximalgeschwindigkeit auf der Autobahn gesenkt, sollten die Elektroautos weiterhin gleich schnell fahren dürfen, da sie die Belastung selber nicht verursachen. «Arbeitgeber und Liegenschaftsbesitzer könnten bei Neubauten dazu verpflichtet werden, eine gewisse Anzahl Ladestationen bereitzustellen. Gleiches gilt für Parkhäuser bei Einkaufszentren.» Auch Parkprivilegien kann sich Weibel durchaus vorstellen.

Die Anzahl Elektroautos auf Schweizer Strassen ist derzeit noch sehr überschaubar. Die Wachstumsraten sind aber beeindruckend. Setzt sich die Elektromobilität so durch, wie es die beiden

Politiker erwarten, wird sie in ein paar Jahren ein wichtiger Bestandteil der allgemeinen Mobilität sein. Dann stellt sich allerdings die Frage nach der Stromzufuhr und der Mitfinanzierung der Strasseninfrastruktur.

Das Ziel, und darin sind sich Hanspeter Weibel und Ruedi Brassel wiederum einig, ist die Stromzufuhr aus erneuerbaren Energien. «Jeder Fahrzeugnutzer kann quasi seinen eigenen Kreislauf von der Stromgewinnung, über die Speicherung bis zum Ladevorgang installieren», so Weibel. Die Stromkonzerne nehmen dann im System eine ganz andere Rolle ein. «Sie sind dafür besorgt, dass keine Stromengpässe entstehen.» Weibel ist sich durchaus der Schwierigkeit bewusst, die Stromkonzerne für eine solche Entwicklung zu gewinnen.

Neues Finanzierungssystem

Für Ruedi Brassel seinerseits stellt sich mit der veränderten Mobilitätsnutzung auch die Frage nach der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. «Man muss sich überlegen, wie sich die Nutzer von Elektrofahrzeugen am Bau und Unterhalt der Strassen und ganz allgemein am Verkehr beteiligen.» Für Weibel ist jedoch klar, dass es bei der Finanzierung durch den Mineralölzuschlag noch viel Luft hat: «Ruedi Brassel unterschätzt, dass nur etwa ein Drittel dieses Geldes wirklich in den Strassen-

verkehr fliesst.» Für den ehemaligen SP-Landrat ist jedoch klar, dass mit der weiteren Zunahme der Elektrofahrzeuge ein neues, austariertes System zur Finanzierung des Verkehrs notwendig werde.

ANZEIGE



Internationale Maturität

www.academia-international.ch
Telefon +41 61 260 20 80

Schweizerische Maturität

www.academia-gymnasium.ch
Telefon +41 61 260 20 26