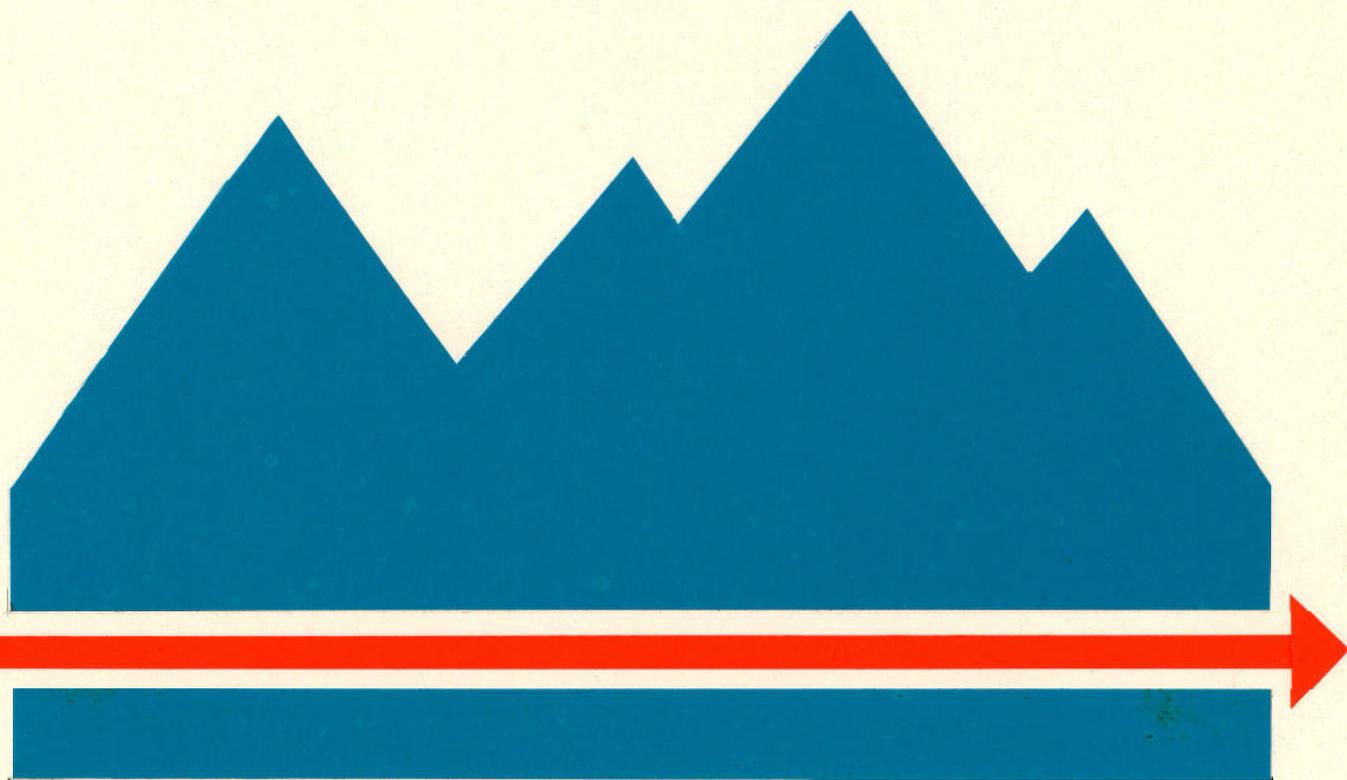


# Der Weg zum Entscheid über eine ALPEN- TRANSVERSALE



Gedanken und Vorschläge von

|JAUSLIN|  
|STEBLER| INGENIEURE AG

---

Muttenz, Mai 1980

Hauptsitz Muttenz

4132 Muttenz 1 Postfach Gartenstrasse 15  
Tel. 061-61 33 11  
4410 Liestal Burgstrasse 2  
Tel. 061-91 61 11  
4226 Breitenbach Gäsliackerweg 19  
Tel. 061-80 25 90  
4142 Münchenstein Hardstrasse 1  
Tel. 061-46 66 22  
Postcheckkonto 40-23811

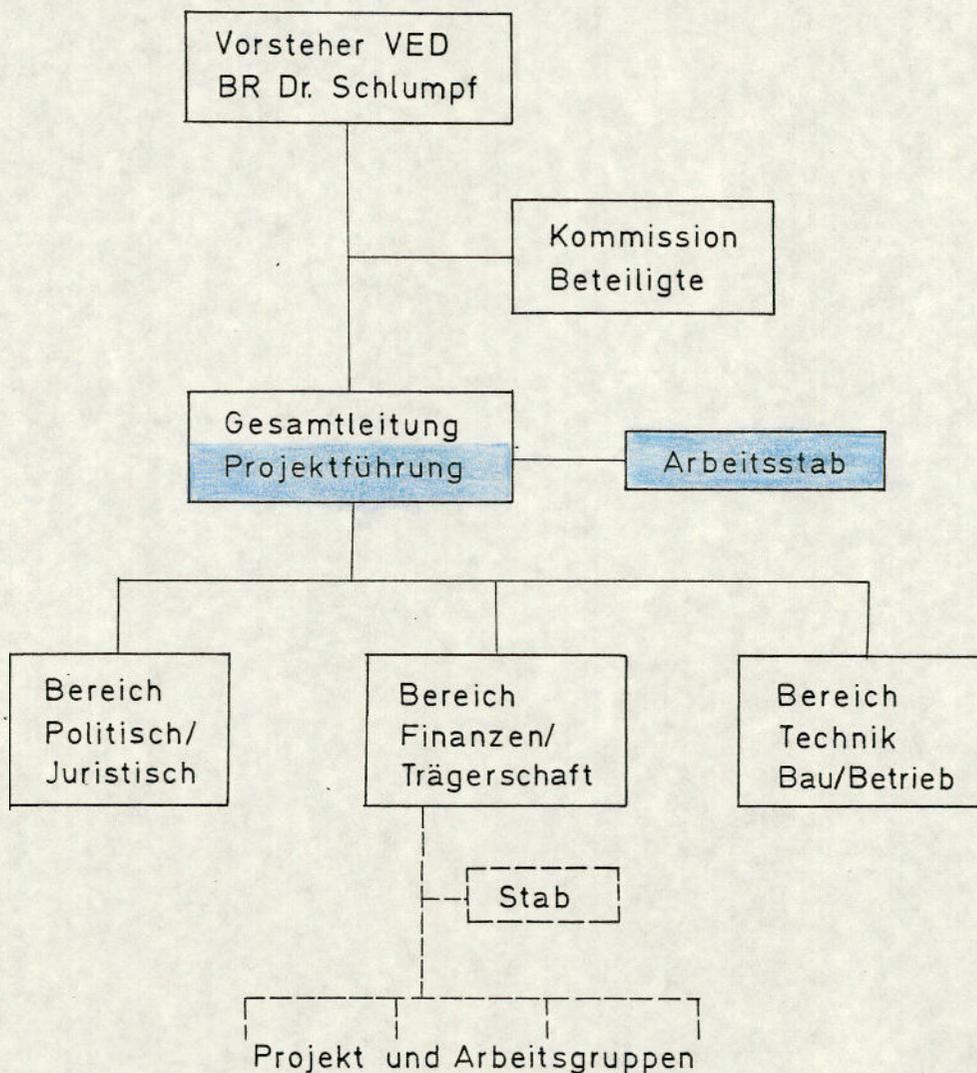
J AUSLIN  
S TEBLER | INGENIEURE AG

---

## Ausgangslage und Folgerungen

1. Seit den 60er Jahren steht der Bau einer Alpentransversale als Basistunnel immer wieder zur Diskussion. Umstritten ist vorerst eher die geographische Festlegung als die Frage, ob in Zukunft eine neue Nord-Süd Axe notwendig sei.
2. Trotzdem zahlreiche und umfangreiche Abklärungen und Untersuchungen vorliegen, braucht es noch einige Anstrengungen um einen Entscheid herbeiführen zu können. Letztlich ist ein politischer Entscheid zu treffen. Er muss aber in Kenntnis der technischen, politischen, oekonomischen und oekologischen Gesichtspunkte erfolgen.
3. Ein eigentliches Vorprojekt kann erst nach dem politischen Grundsatz-Entscheid ausgearbeitet werden. Dieser Grundsatzentscheid ist auch aus internationaler Sicht in den nächsten ein bis zwei Jahren fällig.
4. Der ganze Fragenkomplex kann nur mit einer zielstrebigem Organisation zur Entscheidungsreife gebracht werden. Koordinieren, bereitstellen, überarbeiten und ergänzen der Unterlagen verlangt eine Organisation und einen Arbeitsaufwand der einer Projektbearbeitung gleichkommt.

Diskussionsvorschlag Organigramm



Intern VED : Analog oder bei Stab für Gesamtverkehrsfragen

Kommission mit Vertretern von :  
SBB, BAV, BAS, BUS, EMD ...  
Kantone  
Handel + Industrie  
(ev. Ausland)

Unser Interesse :

Arbeitsstab, Projektführung:  
Jauslin + Stebler Ingenieure AG

Matrixorganisation :

Festgelegt für erste Stufe:  
Beschaffen der Entscheidungsgrundlagen  
Für nächste Stufe nach Bedarf zu ändern.

GENERELLES ABLAUFSHEMA

	Politisch / juristisch Bewilligung	Finanzierung Trägerschaft	Technik Bau / Betrieb
1. STUFE: Zielsetzung erste Entscheidungsgrundlagen für Wahl der Achse und für Weiterbearbeitung.	Sammeln, sichten, koordinieren aller Unterlagen. Erstes Abgrenzen der Aufgabe hinsichtlich Zielsetzung, Erwartungen, Chancen und Möglichkeiten		
	Politisch-gesamtwirtschaftliche Ueberlegungen Interessenskreise sammeln, notwendige Rechtsgrundlagen	Voraussetzungen der Geldbeschaffung Möglichkeiten von Finanzierung und Trägerschaft	Geographische Abgrenzung. Ideen-skizzen Kostenrahmen, Zeitablauf, Umweltverträglichkeit
	Instanzenweg, Bewilligungsablauf darstellen	Praktikable Alternativen herausarbeiten	Definition der Aufgabe Problemkreise darstellen.
	<u>Botschaftsentwurf</u> mit Variantenvorschlägen für Entscheid durch Bundesversammlung zu Händen des VED resp. Bundesrates.		
GRUNDSATZENTSCHEID EIDGENOESSICHE RAETE			
2. STUFE (Falls Entscheidung positiv) Generelles Projekt.	Schrittweise beschaffen oder vorbereiten der Bewilligungen und der notwendigen Verträge und Vereinbarungen mit allen tangierten Behörden und Privaten.	Finanzierung gestützt auf den Finanzplan (Kosten/Termine) vorbereiten. Anforderungen an das technische Projekt gestützt auf die Erwartungen der Geldgeber.	Bearbeiten aller Problemkreise wie - Tunnelbau - Bahnverkehr - Autoverkehr ohne eigenen Motor, ohne warten - Nebenanlagen für Bau und Betrieb - Umweltvertraglichkeit - Gesamtkosten und Kostenplanung
	<u>Botschaft</u> mit allen Angaben über Trägerschaft, Finanzierung, rechtliche Fragen und technische Probleme.		
KREDITGENEHMIGUNG FUER BAUPROJEKT			
3. STUFE Bauprojekt, und nach Kreditbeschluss Bau.			

#### ZUR BEDEUTUNG EINER NORD-SUED TRANSVERSALE:

Der Nord-Süd Durchgangsverkehr ist eine historische Existenzgrundlage der Schweiz. Trotz Luft- und Seeverkehr, trotz Umfahrung per Schiene im Osten und im Westen wird seine Bedeutung bleiben. Aber der zukünftige Verkehr wird einen Basistunnel brauchen.

(Seite 6)

#### WO STEHEN WIR ZEITLICH, DRAENGT EIN ENTSCHEID ?

Fest steht jedenfalls, dass es dann zu spät ist über einen Basistunnel zu entscheiden, wenn wir ihn brauchen würden.

Die GVK hat für den Bahnverkehr extrapoliert, dass die N-S-Transversalen bis zum Jahr 2000 genügen. Für den Fall, dass dann nach 2000 eine neue Transversale nötig wäre, müsste jetzt mit den Vorbereitungen begonnen werden, damit die 10-12 Jahre Bauzeit Platz haben. Die Zeit ist für die Vorbereitung des Entscheides zu nutzen.

(Seite 7)

#### WIE KANN EIN GRUNDSATZ-ENTSCHEID VORBEREITET WERDEN ?

Die Aufgabe kann nur dann der Realisierung näher gebracht werden, wenn die Bereiche, Bewilligungen (juristisch/politische) und Finanzierung neben der Technik systematisch behandelt werden. Entscheide können nur gefällt werden, wenn die notwendigen Grundlagen vorliegen.

Schrittweise müssen Entscheidungsgrundlagen in Zusammenarbeit mit Beteiligten und Interessierten erarbeitet werden.

(Seite 9)

#### WER BEFASST SICH MIT DIESER GROSSEN AUFGABE ?

Der Bau eines Basistunnels ist eine nationale Aufgabe, die zudem international abgestützt sein muss. Bisher wurde bereits eine grosse Vorarbeit geleistet. Es geht nun darum, die Aufgabe und die Erwartungen abzugrenzen und zu definieren.

Die Aufgabe fällt zweifellos dem Verkehrsdepartement zu. Sie kann aber nicht "nebenher" durch die bestehende Verwaltungsorganisation vorangetrieben werden. Die Aemter sind mit laufenden Aufgaben ausgelastet. Wir schlagen deshalb eine aussenstehende Leitung vor.

(Seite 12)

Zur historischen Bedeutung einige Zitate aus dem Buch "Sankt Gotthard Via Helvetica von A. Wyss-Niederer Bern

"Der Gotthard, das Rückgrat der jungen Eidgenossenschaft: Zusammenfassend kann eindeutig festgestellt werden, dass der Gotthard dank seines hohen macht- und handelspolitischen Wertes unmittelbarer Anlass zur Bildung des jungen, republikanischen Passtaates der Eidgenossen wurde."

"Die Geschichte lehrt uns, dass grosse Verkehrswege nicht bloss den reisenden Menschen und der Beförderung von materiellen Gütern dienen, sondern - und darin mag ihre grössere historische Bedeutung liegen - vor allem Kanäle und Durchlass für geistige Fracht, für weltverändernde Ideen, sein können."

"Der Gotthard, einst der Zankapfel fürstlicher Machtgier, wurde zum Kernpunkt der Eidgenossenschaft. An ihm kristallisierte sich in den folgenden Jahrhunderten zu einem wesentlichen Teil die territoriale und politische Entwicklung unseres Landes."

"Trotzdem konnte den Zürchern auch weiterhin nicht gleichgültig sein, in wessen Händen sich die wichtigen Zufahrten zu den grossen Alpenpässen befanden. Seit dem Debakel von Arbedo war die Südseite des Gotthards wieder unter der Herrschaft Mailands, dessen Verhältnis zu den Eidgenossen nach den Ereignissen von 1403 bis 1422 von beidseitigem Misstrauen getrübt blieb. Diese zeitweilige politische Verunsicherung am zentralsten Alpenpass sowie das Verschwinden des Seidenhandels mit Mailand und Bergamo mögen Zürich veranlasst haben, sein Augenmerk vermehrt den Bündner Pässen und den Zufahrten nach Chur zuzuwenden."

Zur Verkehrsbedeutung einige Zitate aus "24 hebdo" Sonderbeilage der "24 heures" 27/28.11.79 (aus dem französischen Wortlaut übersetzt). 1965 benützten 71 % des Nord-Süd-Verkehrs in Europa die Schiene. Der Gesamtverkehr wurde auf 22.3 Millionen Tonnen geschätzt. 35 % davon liefen über die Schweiz, etwa gleich viel also, wie über Frankreich und Oesterreich zusammen.

Dieses Verhältnis hat sich auch 1970 noch nicht verschoben:  
(Schweiz 10.4 mio, Frankreich 5.9 mio, Oestereich 5.3 mio Tonnen).  
Wenn man aber den Gesamt-Nord-Süd-Verkehr von 1970, der auf  
37.6 Millionen Tonnen angestiegen ist, herauszieht, so stellt man  
fest, dass der Anteil Schienenverkehr auf 58 % abgesunken ist, ob-  
wohl dies in Tonnen einen Anstieg auf 21.8 Millionen bedeutet. Einen  
wesentlichen Anteil von 28.5 % hielt 1970 der See- und Fluss-Schiff-  
fahrtsverkehr während der Strassenanteil nur auf 13.5 % geschätzt  
wurde.

Nach einer Rezessionsphase, welche etwa 1975 abgeschlossen schien,  
erreichte der Gesamt-Nord-Süd-Verkehr sogar 56.6 Millionen Tonnen.  
Was aber zeigt sich? Der Strassenverkehr hat einen mächtigen Sprung  
auf 32.5 % gemacht. Der Anteil Bahnverkehr sinkt weiter ab auf  
42.5 % (24.1 Millionen Tonnen). In der Schweiz zeigte sich der Aus-  
fall am deutlichsten: SBB und BLS transportierten nur noch 8.5 Mil-  
lionen Tonnen! Sie sind damit von Mont Cenis distanziert mit 9.8  
Millionen, während der Brenner seine Position hält.

#### Wie dringend ist der Entscheid über eine Alpentransversale?

Die Frage wird immer den Stimmungen der Zeit unterworfen bleiben.

1964 wurde die Kommission "Bahntunnel durch die Alpen" eingesetzt.  
Sie hatte die Aufgabe aus den zahlreichen Varianten die geeignetste  
Linienführung vorzuschlagen. Ihr Entscheid liess lange auf sich  
warten. Als er 1972 vorlag, fand er die notwendige politische Unter-  
stützung nicht. Die Gesamtsituation hatte sich geändert.

Noch 1972/74 mussten die SBB Transitverkehr abweisen. Bald aber  
gingen die Verkehrszahlen zurück und der Ausfall des Transitver-  
kehrs, des Rückgrates der SBB, drückte sich rasch in hohen Defiziten  
aus.

Ganz allgemein ist die Stimmung heute gegen die Technik, gegen gros-  
se Werke gerichtet. Daraus könnte aber auch dem energiegünstigen  
Bahnverkehr grössere Bedeutung erwachsen.

Heute sind wir aber noch nicht einmal in der Lage irgend etwas ent-  
scheiden zu können. Dazu müssten erst die Vorbereitungen und Unter-



## Gliederung der Aufgaben

Bewilligungen von allen jeweils zuständigen Organen d.h. Mitwirkung aller Betroffenen und Interessierten, sind eine wichtige Voraussetzung, damit ein so grosses Werk wie eine Alpentransversale, ein Basistunnel, verwirklicht werden kann. Dies muss immer vor Augen gehalten werden. Die ganze Technik, das Projekt, die Lösung für alle technischen Schwierigkeiten, Kostenberechnung usw. und ebenso der Bereich Finanzierung sind vorerst nur notwendig um die erforderlichen Bewilligungen erhalten zu können.

Das gilt im ganzen Stadium der Vorbereitung, solange bis grünes Licht für den Start der Ausführung gegeben wird. Erst von da an kommen Technik und Finanzierung selbständig zum Zuge. Vorher sind sie nicht mehr als die Argumentation für den Entscheid. (Diese überspitzte Formulierung drängt sich auf, weil bei Strassen, Bahnen, Energieanlagen meist die Technik überwertet wird!)

Daraus ergeben sich einige wesentliche Anliegen:

- es ist immer zu beachten, wer für Bewilligungen zuständig ist und welches seine Gesichtspunkte sind.
- die Projektierung - im weitesten Sinne - muss schrittweise all die Punkte behandeln, welche Antworten auf Fragen von Bewilligungsinstanzen geben können. Sie muss schrittweise Gestalt annehmen und auf jeder Stufe die Flexibilität aufweisen, welche erlaubt, auf die Anliegen der Instanzen einzugehen.
- da es sich um ein technisch sehr anspruchvolles, in seiner Dimension neuartiges Projekt handelt, muss die technische Durchführbarkeit klar dargestellt und begründet werden können. Dabei sind die grossen Linien zu wahren. Es ist zu beachten, dass jede Detailbearbeitung verfehlt wäre: Bis zur Ausführung, zur Detailbearbeitung verstreichen noch Jahre. Jahre der technischen Entwicklung und Jahre der laufenden Anpassung an die sich wandelnden Ansprüche in denen die eigentliche Aufgabe erst noch präzise definiert wird!

- aus oekonomischen Gründen, aber auch um das Projekt nicht unnötig mit Einzelheiten zu belasten, soll jeweils nur soviel festgelegt, abgeklärt werden, als unbedingt erforderlich ist.
- was im Entwurf zum Umweltschutzgesetz als "Umweltverträglichkeitsprüfung" umschrieben wird: Einflüsse auf die verschiedensten Lebensbereiche, Integration in die Umwelt im weitesten Sinne, soll dem Bearbeitungsgrad entsprechend einbezogen werden.

Mit dem Sammelbegriff "Finanzierung" soll der ganze Bereich der Bauträgerschaft, der Verantwortungen und Kompetenzen im Bereich der Projektierung, der Ausführung und des späteren Betriebes abgedeckt werden. Nur wenn immer klar ist, wessen Interessen berücksichtigt werden sollen, wer Kompetenzen und Rechte, wer Pflichten und Verantwortung hat, wer um den Erfolg des "Unternehmens" bemüht ist, kann überhaupt von Finanzierung gesprochen werden.

Es ist undenkbar, im voraus Vorstellungen festzulegen über die geeignetste Form der juristischen Trägerschaft oder über die Art der Finanzierung. Die möglichen Optionen müssen der letztlich definierten Aufgabe entsprechend gewählt werden können, also bis zum letzten Entscheid offen bleiben.

Unter einem Projekt versteht man meist Pläne, Untersuchungen, Berechnungen, Tabellen usw., also Technik. Die bisherigen Arbeiten für Basistunnel befassen sich vorwiegend mit diesem Bereich, so dass es vorerst genügen dürfte, diese Grundlagen zu sichten, ohne in der 1. Stufe neues auf dem Bereich "Technik" zu erarbeiten.

## Abgrenzungen des Gesamtumfanges einer Alpentransversale

Es liegt im Interesse eines solchen Projektes, seine Definition möglichst klar herauszuschälen. Dies verlangt, dass die Aufgabe eng abgegrenzt werden muss, auch wenn mögliche Entwicklungen mit in die Ueberlegungen einbezogen werden müssen. Ein Werk dieses Ausmasses darf - einmal begonnen - nicht während seiner Ausführung ständigen Aenderungen und Umdispositionen ausgesetzt sein. Eben- sowenig hilft hier die typisch schweizerische "Mehrzwecklösung". Wenn der Entscheid einmal getroffen ist, so muss das Werk praktisch als bestehend betrachtet werden; es muss als gegebener Festpunkt für alle späteren Beschlüsse gelten.

Einiges ist bestimmt: Nach dem GVK-Bericht ist die Transversale erst nach dem Jahr 2000 erforderlich - wenn überhaupt. (Grund genug mit den Vorbereitungen zu beginnen). Immerhin sieht der GVK-Bericht Schnellbahnen vor, welche sich durch einen Ast nach Süden ergänzen liessen! Schnellbahnen (grosse Kurvenradien, kleine Steigungen, hohe Geschwindigkeiten) rufen für eine Alpenquerung nach einem Basistunnel.

Niemand will mehr Strassenverkehr durch die Schweiz lenken. Zudem steht fest, dass keine selbstfahrenden Autos, keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren durch einen 40 km langen Tunnel geführt werden sollen: Ventilation, Ermüden der Lenker. Also entweder Bahn- verkehr (mit Autoverlad, Huckepack) oder durchziehen der Fahr- zeuge ohne eigenen Motor und ohne Lenkung (etwa so wie in phan- tasievollen Zukunftsvisionen für futuristische Autobahnen).

Ein Interesse der SBB an attraktivem Nord-Süd-Verkehr zeichnete sich darin ab, dass die früher guten Betriebsresultate zu zwei Dritteln aus diesem Transit stammten. Im übrigen aber kann die SBB ein solches Werk höchstens betreiben, aber nicht "verkraften".

Gegeben ist damit die Vorstellung Tunnel für Schnellbahn, evtl. kombiniert für Strassenverkehr, aber mit Möglichkeit eines allen- falls späteren Anschlusses an ein Schnellbahnnetz. Ein wesentlicher

Punkt ist aber, diese Vorstellung in die mögliche Umwelt nach 2000 zu integrieren. Als die Gotthardbahn gebaut wurde, waren Schienennetze im Süden und Norden ebenfalls im Aufbau. Es ging darum, die bisherige Verkehrsaxe auch der Bahn zu erschliessen. Heute sind keine derart einfachen Tatbestände zu überblicken. Sie müssen aber möglichst gut herausgearbeitet werden. Das Projekt Alpentransversale ist in seinen geographischen Dimensionen abzugrenzen.

Dies ist umso wichtiger als die Transversale sowohl von den Netzen im Süden und Norden abhängt, als auch umgekehrt diese beeinflusst.

All dies verlangt seriöse umfassende Beurteilung in der 1. Stufe. Die bisherigen Abklärungen: Bericht der Kommission: Bahntunnel durch die Alpen, Kosten/Nutzen-Analysen usw. bieten dazu wertvolle Grundlagen. Es geht darum, alle Instanzen mit ihren Arbeiten zu koordinieren. Dieser Aufgabenbegrenzung kommt eine grosse Bedeutung zu: Nach dem Grundsatz: Ein Problem ist halb gelöst, wenn es klar definiert werden kann!

Der Bau einer Alpentransversale ist eine nationale Aufgabe

Im Rahmen der Raumplanung ist die Alpentransversale als Sachplanung des Bundes zu behandeln. Dies ganz unbekümmert darum, ob sie später von irgend einer Unternehmung erstellt wird oder von einem Bundesbetrieb. Bedeutung und Ausmass der Aufgabe verlangen, dass die ersten Schritte jedenfalls vom Bund unternommen werden. Dies ist auch schon geschehen.

Oberste Instanz ist das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement mit dem Bundesamt für Verkehr als Fachorgan. Wie bisher kann die SBB den Schwerpunkt in der technischen Bearbeitung bilden. Die SBB kann aber nicht Bauherrschaft für dieses nationale Werk sein. Ein Basistunnel muss weitere Interessen decken als nur die der SBB allein. Die Betriebsart muss ebenso offen bleiben wie die Art der Finanzierung oder wie die Frage der Benützungsrechte. Ab-

gesehen davon könnte die SBB eine derartige Investition keinesfalls allein verkraften.

Damit bleibt die Aufgabe Alpentransversale direkt beim Verkehrsdepartement. Aber es dürfte offensichtlich sein, dass diese umfassende Aufgabe: Vorantreiben des Entscheides für eine Alpentransversale, nicht nebenbei von den Amtsstellen erledigt werden kann, die bereits mit den laufenden Aufgaben voll ausgelastet sind. Ihnen bleibt die Aufsichts- und Kontrollfunktion. Sie haben in Abwägung verschiedener Gesichtspunkte unter Beteiligten die Interessen des Bundes wahrzunehmen. Aus diesen Ueberlegungen wäre auch nicht einfach eine neue Amtsstelle zu schaffen und in der bestehenden Organisation anzusiedeln. Deshalb unser Vorschlag: Eine aussenstehende Projektleitung.

#### Schlussfolgerung

Im generellen Ablaufschema (Seite 8) haben wir die Aufgaben umschrieben, welche stufenweise erbracht werden müssen. Aus dieser Auflistung ist ersichtlich, dass vieles bereits erarbeitet, vorbereitet oder in den Händen von Bundesämtern und Bundesbetrieben ist.

Der Schritt vorwärts kann nur dadurch ausgelöst werden, dass jemand alles, mit dem unbändigen Willen einen Entscheid zu ermöglichen, wieder in Bewegung bringt: Die Interessenten: Kantone, Wirtschaft, SBB sind zu sammeln und zu aktivieren. Die Arbeiten der zuständigen Behörden im Bund (Kantonen) sind auf eine gemeinsame Zielsetzung auszurichten, zu koordinieren. Nur so ist es möglich, die vielen wertvollen Ueberlegungen, Untersuchungen und Vorbereitungsarbeiten auszuwerten und für die Grundlagenbeschaffung zu verwerten.

Ziel dieser Schrift ist es nicht nur, darzulegen, dass dieser nächste Schritt unternommen werden sollte, sondern auch vorzuschlagen, dass wir Jauslin + Stebler Ingenieure AG Muttenz diese

Aufgabe der aussenstehenden Projektleitung übernehmen könnten und sollten.

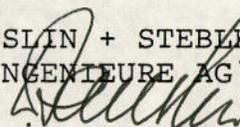
W. Jauslin, Dipl. Ing. und ehemaliger Ständerat bringt die beruflichen, organisatorischen und auch einige politische Erfahrungen für diese Aufgabe mit. Herr Stebler und unser leitender Mitarbeiterstab haben bei verschiedenen Projekten ähnliche Funktionen mit Erfolg ausgeübt (Empfehlung als Beilage).

Damit kann Gewähr geboten werden, dass mit einer aufbauenden Leitung die Mitarbeit aller Beteiligten gesichert wird und dass ein Stab zur Verfügung steht, der die vielfältigen administrativen Koordinations- und Vorbereitungsarbeiten übernehmen kann.

Die Nord-Süd-Transversale wird ihre Bedeutung für die Schweiz behalten. Ein Entscheid wird sich aufdrängen - nicht zuletzt aus internationaler europäischer Sicht! Es gilt deshalb die Grundlagen dazu bereitzustellen. Der Auftrag ist damit gestellt: In einer ersten Stufe die Unterlagen für einen Grundsatzentscheid zu erarbeiten!

Muttenz, Mai 1980

JAUSLIN + STEBLER  
INGENIEURE AG



Für Tätigkeiten, die mit den vorgehend geschilderten vergleichbar sind.

Projektleitung für die Strassen im Birstal mit Talstrasse T 18

Es ging vorerst darum, eine definitive Strassenführung verbindlich zu verankern, nachdem vorher während Jahren verschiedene Varianten zur Diskussion gestanden hatten. Unmittelbar der Baudirektion des Kantons Baselland unterstellt, mussten die betroffenen sieben (!) Gemeinden, die kantonalen Instanzen, der Natur- und Heimatschutz angehört und die beste Lösung vorgeschlagen und verbindlich festgelegt werden.

(Auftraggeber: Baudirektion Baselland, Tiefbauamt)

Die Projektleitung Barfüsserplatz Basel wurde Jauslin + Stebler übertragen, weil es darum ging, in relativ kurzen Terminen die mit der neuen Platzgestaltung verbundenen zahlreichen Leitungsumlegungen: Kanalisationen, Leitungskanäle, Wasser, Elektrisch, Telefon, Gas, Rohrpost koordiniert auszuführen. Es zeigte sich, dass eine Amtsstelle mehr Mühe hat, all die andern Amtsstellen einzusetzen, als eine aussenstehende Projektleitung.

(Auftraggeber: Baudepartement Basel-Stadt)

Projektleitung Strassenführung durch Liestal (Talstrasse T 2)

- a) Anfangs der sechziger Jahre verstopfte der zunehmende Nord-Süd-Transit-Strassenverkehr mehr und mehr die Durchfahrt durch Liestal. Ausgelöst durch einen parlamentarischen Vorstoss, war die Aufgabe gestellt, innert weniger Monate eine Verbesserung herzustellen.

Mit wenigen neuen Provisorien konnte der Verkehr entflechtet werden. Die Schwierigkeit lag vorab darin, von den Landbesitzern (Private, EMD, Schützengesellschaft, Gemeinde) kurzfristig das nötige Land und vom Stadtrat Liestal die Einwilligung zu erhalten. Auftrag Herbst 65, Inbetriebnahme auf Sommerverkehr 1966.

- b) Im Verkehrskonzept war im Ergolzthal eine Talstrasse (Expressstrasse) vorgesehen. Leider erwies sich gerade im Engpass Liestal das offizielle Projekt als nicht durchführbar. Jauslin + Stebler konnten mit einem einfacheren Vorschlag eine zweispurige, kreuzungsfreie Strasse innert einer einjährigen Bauzeit durchsetzen und realisieren. (1968/69)

(Auftraggeber: Baudirektion Baselland, Liestal)

Projektleitung Kaufhaus Gerngross Wien. Das grosse Warenhaus im Zentrum Wiens brannte im Februar 1979 weitgehend nieder. Der Haupttrakt musste abgerissen und neu erstellt werden (2 Unter-, 1 Erd- und 5 Obergeschosse), wobei der Bezugstermin März 1980 feststand. (Auftraggeber Schweiz: Jelmoli AG Zürich, Gen.dir. Zumstein)

Auch bei verschiedenen Industriebauten wurde uns die Projektleitung: Betreuung von der ersten Investitionsarbeit bis zur Inbetriebnahme, anvertraut.