Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (1997)

Heft: [1]: Globalisierung : Herausforderung der Raumordnung Schweiz = La globalisation : un défi pour l'aménagement du territoire en Suisse

Artikel: Das "vernetzte Städtesystem Schweiz"

Autor: Ringli, Hellmut

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957690

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Das "vernetzte Städtesystem Schweiz"

▸ Hellmut Ringli

Die am 22. Mai 1996 vom Schweizerischen Bundesrat beschlossene nationale Raumordnungsstragie (1) ist eine Antwort auf die unerwünschten gegenläufigen Entwicklungstendenzen im Landesinnern: die grossräumigen Ballungen einerseits und die kleinräumige Periurbanisierung mit ihren negativen Auswirkungen auf die Umwelt- und Lebensqualität anderseits. Gleichzeitig will die Strategie aber auch die Position der Schweiz im internationalen Standortwettbewerb zwischen den grossen Stadtregionen stärken.
Im Folgenden sind die wichtigsten Elemente der nationalen Strategie kurz umrissen :

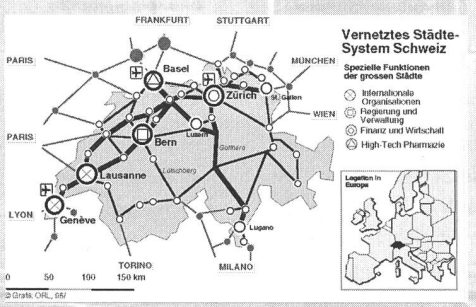

Abb. 1 Vernetztes Städtesystem Schweiz

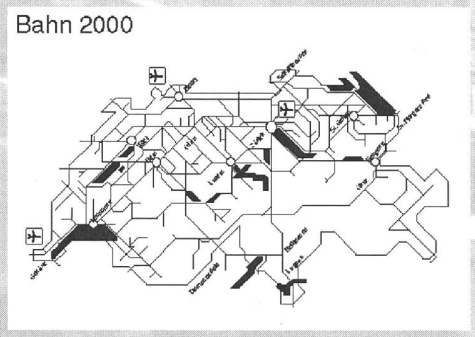

Abb. 2 Bahn 2000

Das "vernetzte Städtesystem Schweiz"

Das Rückgrat der nationalen Strategie bildet das sog. "vernetzte Städtesystem Schweiz". Es baut auf dem historischen Städtegefüge in der Schweiz – dem vielfältigen Geflecht von Gross, Mittel- und Kleinstadtagglomerationen – auf. Diese liegen nahe beieinander und sind bereits heute gut mit zentralen Einrichtungen ausgestattet. Gemäss nationaler Strategie verbindet ein leistungsfähiges Verkehrssystem die einzelnen Städte derart gut miteinander, dass jede Stadt sozusagen ein "Stadtteil" im urbanen Funktionsraum Schweiz wird (vgl. Abb.1). Dabei bilden Zürich, Genf und Basel wichtige Brückenköpfe zu Europa und zur übrigen Welt.
Da die einzelnen Städte und Agglomerationen im Netz relativ klein bleiben, weisen sie entsprechend wenig Ballungsprobleme – wie Verkehrsstaus, Lärm und Luftbelastung – auf und ermöglichen kurze Wege ins Naherholungsgebiet. Also bieten sie eine hohe Wohnqualität für die städtische Bevölkerung.
Zusammen bilden diese vernetzten Städte einen raumüberspringenden urbanen Funktionsraum mit ungefähr drei Millionen Einwohnern und zwei Millionen Arbeitsplätzen, also einen Markt, der für hochspezialisierte Unternehmensdienstleistungen und für hochqualifizierte Arbeitskräfte gross genug ist.

Die Bahn 2000

Das zweite wesentliche Element der nationalen Strategie ist die Bahn 2000, ein Netzwerk von Bahnen, das die Zentren der Städte im attraktiven Taktfahrplan verbindet (vgl. Abb.2). Die Bahn fährt nicht so rasch als möglich, sondern so rasch als nötig, um an den wichtigen Knoten optimale Umsteigemöglichkeiten im Netz zu schaffen. Dazu gehören auch gute Anschlüsse an die beiden Interkontinental-Flughäfen Zürich-Kloten und Genf-Cointrin.

Bahngerechte Siedlungsentwicklung

Weil nun die Bahn 2000 Räume überspringt und die Stadtzentren direkt miteinander verbindet, schafft die Bahnvernetzung die höchste Verkehrsgunst und damit attraktive Standortbedingungen in den Zentren der Agglomerationskernstädte (vgl. Abb.3 links). So bieten sich dort attraktive Möglichkeiten für urbane Erneuerungen und bauliche Verdichtungen in bahnhofnahen, fussgängerfreundlich gestalteten Zentren.
Die nationale Strategie vermeidet also bewusst eine Siedlungsentwicklung, die sich vorwiegend auf den Autoverkehr abstützt. Würden nämlich die

▸ Hellmut Ringli, dipl. Arch. ETH, Raumplaner BSP, Sektionschef am ORL-Institut der ETH Zürich

einzelnen Städte vorwiegend mit Autobahnen verbunden, so entstände die höchste Verkehrsgunst an den AutobahnUmfahrungsringen am Rande der Agglomerationen (vgl. Abb.3 rechts). Dies würde die Investoren zu zusätzlichen Büro-, Geschäfts-, Einkaufs- und Vergnügungszentren an den Agglomerationsrändern verleiten. Eine weitere Periurbanisierung wäre die Folge.

Renaissance der Städte und kompakte Agglomerationsentwicklung

Die bahngestütze Siedlungsentwicklung ist Anlass für eine "Renaissance" - eine innere Erneuerung und Stärkung der Städte - mit leistungsfähiger OeV-Erschliessung (S-Bahn, Tram, Trolleybusse, Busse) und mit wohnlichen Quartieren, die auch wieder Gutsituierte und Familien mit Kindern zum Wohnen in der Stadt animieren. Grundsätzlich entwickeln sich die Agglomerationen kompakt, mit baulichen Verdichtungen entlang den Achsen des öffentlichen Nahverkehrs. Diese Entwicklungsachsen sind durch wenig überbaute Grünkeile voneinander getrennt (vgl. Abb.4). Dank dieser Siedlungsentwicklung nach innen wird der Entwicklungsdruck auf die Agglomerationsränder und auf die ländlichen Räume verringert.

Entlastungsstädte im Umkreis der grossen Agglomerationen

Den Mittelstädten im Umkreis der grossen Agglomerationen kommt eine neue Bedeutung als Entlastungszentren zu. Sie nehmen einen Teil der Entwicklung auf, die sonst an den Agglomerationsrändern stattfinden würde. Gemäss der nationalen Strategie werden zusätzliche grosse Büro- und Geschäftszentren nicht wie bisher in den äusseren Agglomerationsgürteln errichtet, sondern in den nahegelegenen Mittelstädten unmittelbar an den Bahnhöfen der Bahn 2000. In der Region Zürich sind das z.B. Winterthur, Baden, Aarau und Zug (vgl. Abb.5). In Reisezeit gemessen liegen deren Stadtzentren ebenso nahe beim Zentrum von Zürich wie viele Agglomerationsgemeinden, und in den meisten dieser Entlastungszentren finden sich nahe beim Bahnhof geeignete Areale für Erneuerung, Umnutzung und Verdichtung. Die neuen Nutzungen am Bahnhof werten die Funktion dieser Mittelstädte als Regionalzentren auf.

Koordinierte Verkehrspolitik

Ein weiteres wichtiges Element der nationalen Strategie ist die koordinierte Verkehrspolitik. Sie legt grundsätzlich mehr Gewicht auf den "motorlosen Verkehr" (Fussgänger und Radfahrer), aus Umweltgründen und weil die Fussgänger viel zur urbanen Ambiance beitragen. Für die einzelnen Verkehrsträger werden gemäss ihren typischen Systemstärken Prioriäten gesetzt. Im urbanen Bereich erhält der öffentliche Verkehr Priorität, im ländlichen Raum der Autoverkehr. Leistungsfähige Umsteigeknoten (Park and Ride) ermöglichen den Übergang vom einen ins andere Verkehrssystem. Die angestrebte Veränderung der Verkehrsteilung wird durch vermehrte Anwendung der Kostenwahrheit und durch eine zielgerichtete Parkplatzpolitik unterstützt.

Allianzenbildung und Wettbewerb zwischen den Städten

Das Städtenetz bietet Möglichkeiten für Allianzen anstatt ruinöser Konkurrenz. Jede Stadt pflegt ihre bestehenden Stärken und entwickelt sie weiter: Genf als Sitz internationaler Organisationen, Zürich als internationales Finanz- und Versicherungszentrum, Bern als Regierungssitz, Basel als Sitz der High-Tech-Pharmaindustrie und Messestandort. So gibt es an verschiedenen Standorten in der Schweiz Spitzenaktivitäten, die international konkurrenzfähig sind. Allerdings müssen in jeder Stadt die fehlenden Funktionen im Städtenetz kompensiert werden. Das erfordert Mobilität für Spitzenfunktionen, für wichtige Finanzkontakte nach Zürich, für grosse Messen nach Basel, für Regierungsgeschäfte nach Bern, für internationale Kommissionen nach Genf. Aber das Reisen von Zentrum zu Zentrum erfolgt vorwiegend mit der Bahn, umweltfreundlich, pünktlich und ohne Verkehrsstaus, und es ist nicht aufwendiger als der Geschäftsverkehr in den staugeplagten grossen Agglomerationen im Ausland.

Stärkung der internationalen Konkurrenzfähigkeit

Was aus nationaler Sicht sinnvoll ist, erweist sich auch aus internationaler Sicht als tauglich. Die nationale Strategie leistet nämlich einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Schweiz im globalen Wettbewerb, indem sie die traditionellen schweizerischen Standortvorteile stärkt und neue schafft.

Le réseau des villes suisses: une réponse à des défis d'ordre national et international

La mise en place d'un réseau de villes suisses constitue l'épine dorsale de la stratégie nationale. Les villes seront reliées les unes aux autres par Rail 2000, un projet dont les structures de base sont déjà en place. Cette opération va entraîner une renaissance des villes et diminuer la pression sur les zones limitrophes des agglomérations et les régions rurales. En cas de poussée de la croissance, la pression au développement se répartira sur les centres de décongestion situés à proximité, reliés au coeur des villes par les transports publics locaux.

Le réseau des villes suisses permet la mise en place d'un système d'alliances plutôt que le maintien d'une compétition ruineuse; il peut devenir concurrentiel au niveau européen sans présenter les désavantages de la concentration spatiale. Cette stratégie est optimale tant du point de vue du développement économique que du respect de l'environnement. Elle n'est pas basée seulement sur le slogan «small is beautiful»; elle s'inspire aussi de l'affirmation: «networks are powerful».

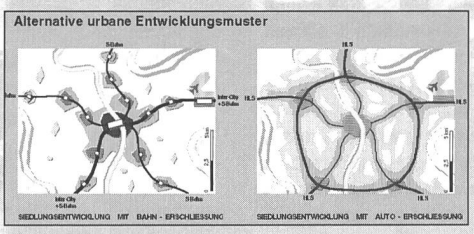

Abb. 3 Alternative urbane Entwicklungsmuster

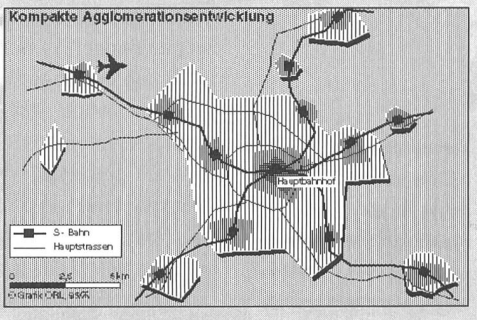

Abb. 4 Kompakte Agglomerationsentwicklung

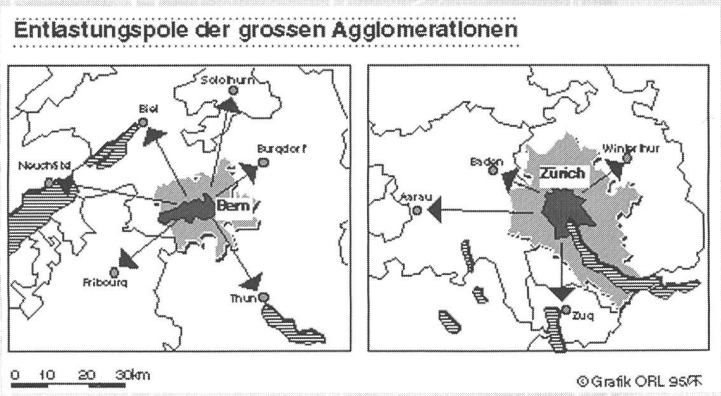

Abb. 5 Mittelstädte als Entlastungszentren

Mit der Siedlungsentwicklung nach innen und mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs schützt sie die wertvollen Schweizer Landschaften vor baulicher Zerstörung und sorgt für gute Umweltbedingen. Das vernetzte Städtesystem Schweiz unterstützt die politische Stabilität im Lande, weil es auf den föderalistischen Staatsaubau mit 26 Kantonen Rücksicht nimmt. Und schliesslich trägt die angestrebte Erneuerung der bestehenden Bausubstanz und die Prioritätensetzung für den Unterhalt der bestehenden Infrastruktur zu einer gesunden Wirtschaft bei.

Neu schafft die Strategie - durch die funktionale Vernetzung zwischen den Städten - die im internationalen Wettbewerb erforderlichen grossen Märkte, die minimale kritische Masse, ohne auf grosse räumliche Ballungen angewiesen zu sein. Das vernetzte Städtesystem Schweiz mit seinen rund drei Millionen Einwohnern und zwei Millionen Arbeitsplätzen ist gross genug, um mit den umliegenden Metropolen wie München, Frankfurt, Lyon usw. konkurrenzfähig zu sein. Dies vor allem, weil es tendeziell mehr Umwelt- und Lebensqualität anbieten kann.

Die Strategie als Optimierung zwischen Wirtschafts- und Umweltfreundlichkeit

Die nationale Raumordnungsstrategie strebt somit eine Optimierung zwischen Wirtschaftsfreundlichkeit und Umweltfreundlichkeit an. Einerseits schafft sie in der Schweiz eine wirtschaftsfreundliche Makrostruktur, zugunsten der wirtschaftlichen Entwicklung im globalen Wettbewerb und zugunsten hochwertiger Arbeitsplätze, die das hohe Lohnniveau in der Schweiz verkraften können. Diese Makrostruktur besteht aus dem urbanen Netzwerk und aus hervorragenden Infrastrukturangeboten, insbesondere in den Bereichen Verkehr und Telekommunikation. Gleichzeitig aber schafft die Strategie auch eine bewohnerfreundliche Mikrostruktur, die der Bevölkerung eine hohe Lebensqualität anbieten kann. Dies mit den Agglomerationen von überschaubarer Grösse, mit einem umweltfreundlichen Verkehrssystem, mit fussgängerfreundlichen Innenstädten, mit attraktiven Wohnquartieren, mit stadtnahen Erholungsräumen usw.

Gerade im internationalen Standortwettbewerb dürften sich künftig hohe Wohn- und Erholungsqualität, intakte Umwelt und kulturelle Vielfalt als wichtige Standortvorteile erweisen. Denn Firmen mit hochwertigen Arbeitsplätzen legen zusehends mehr Gewicht auf "weiche" Standortfaktoren, nicht zuletzt aus Rücksicht auf ihre gut qualifizierten Mitarbeiter und deren Angehörige.

Dennoch ist das Motto der nationalen Strategie nicht einfach "small is beautiful" sondern "networks are powerful".

Stellenwert der Strategie

Die Grundzüge der Raumordnung Schweiz dienen als Leitlinie für die Bundesbehörden bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten, als Grundlage für die Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen und mit dem Ausland, sowie als Orientierungsrahmen für die Privatwirtschaft. Sie sollen endlich ein zielgerichtetes Handeln auf allen Ebenen ermöglichen. ■

Literaturhinweis

(1) Schweizerischer Bundesrat: Bericht über die Grundzüge der Raumordnung Schweiz vom 22. Mai 1996, Bern 1996