

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

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** 1 (2004)

**Heft:** 3

**Rubrik:** Reactions ; A propos

#### **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:** 24.01.2026

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

# Einkaufszentrum Bahnhof

Bahnhöfe sind Orte mit höchstem Publikumsverkehr. Der Zürcher Hauptbahnhof z. B. wird täglich von rund 310000 Fahrgästen frequentiert. In S-Bahnhöfen des ZVV bewegen sich die Frequenzen vergleichbar mit Einwohnerzahlen bis zu mittelgrossen Gemeinden.

Eine an und für sich banale Tatsache, nicht jedoch für das Standortmarketing. Der Ausbau der wichtigsten Schweizer Bahnknoten zu RailCities ist eine Reaktion auf die hohe Publikumsattraktivität. Es entstehen fast autark funktionierende Stadtteile mit den wichtigsten Dienstleistungen in konzentrierter Dosis. Auch der Immobilienmarkt reagiert auf die veränderten Standortfaktoren und sichert sich Bahnhofslagen als prime-sites für Geschäfte, Büros, Wohnungen, Unterhaltung mit Top-Erschliessung. Dieser Trend setzt sich auch im kleineren Massstab in der Region fort. Grundsätzlich ist diese Entwicklung positiv, alimentiert sie doch ÖV-Bewegungen und deren Wirtschaftlichkeit. Trotzdem, während Städte genügend attraktive, eigenständige Zentren auf-

weisen, können die neu «erweckten» Regionalbahnhöfe zu Verschiebung des Aktivitätszentrums, weg vom historischen Ortskern, führen. Gegenüber Privatgrundstücken, wo die Nutzungsentwicklung meistens durch Planungsinstrumente geregelt wird, herrschen auf den öffentlichen Bahnhofsarealen vielfach noch Zustände, die von Ideenlosigkeit bis Anarchie reichen.

Es geht um die diversen Nutzungsansprüchen vom fliessenden bis ruhenden Verkehr, also Fussgänger-/Velo, Bus, P+R, Taxi etc. und Grundbedürfnisse wie Sicherheit und Qualität des öffentlichen Raumes. Nebst wenigen dafür umso gelungenen Beispielen von Platzgestaltungen bis zu eigentlichen Mobilitätszentren mit beachtlicher Aufenthaltsqualität, trifft man vielerorts immer noch ein Bild an, dass eher an den Film «Hinter den sieben Gleisen» (1959) von Kurt Früh erinnert. Behörden wie Planer sind hier und jetzt gefordert, die Entwicklungschancen zu sehen und massstäbliche, bedürfnisgerechte Lösungen vorzuschlagen. *Stefan Gerber, Raumplaner, Zürich*

## Raum- und andere Relevanzen

# Umsteigen wollen können müssen

Ist Ihnen auch schon aufgefallen, dass es bei uns kaum mehr Autostopper gibt? Früher warteten junge Leute einzeln oder in Gruppen an Ausfallstrassen und an Autobahn-Auffahrten, besonders am Freitag- und Samstag-Abend. In der begründeten Hoffnung, sie würden mitgenommen. Eigentlich eine pfiffige Idee, denn kaum ein Auto fährt voll besetzt durch die Gegend, ganz im Gegenteil. Warum also die leeren Plätze nicht nützen?

Die professionelle, organisierte Version des Autostoppens nennt sich neuhochdeutsch «Car-Sharing» – oder hübscher: «Auto-Teilet». Allerdings ist dieses System noch nicht so erfolgreich, wie das Bahn-Auto-Konzept von «Mobility», obwohl beide die gleichen Wurzeln haben.

Schon in den 80er-Jahren wollten nämlich ein paar beherzte Verkehrsfachleute den Trend zu immer mehr Autos partout nicht hinnehmen. Sie propagierten erfolgreich das System, per Bahn die grossen Distanzen zurück zu legen und von dort für die Kurzstrecken ein Auto zu mieten, möglichst gleich am Bahnhof und ohne grossen Aufwand. «Mobility» ist so überaus erfolgreich, mittlerweile gibts Hunderte von Standorten mit den roten Mietautos.

Was aber ist mit der ursprünglichen Idee passiert? Neigt sich der Autoboom, dank «Car-Sharing» und «Mobility» einem Ende entgegen? Keineswegs! Deutliches Zeichen, abgesehen von der Statistik: es gibt keine Autostopper mehr. Die jungen Leute fahren selbst, weil sie, kaum 18 geworden, gleich ihren ersten Lebenstraum verwirklichen: ein eigenes Auto.

Halt halt, werfen die «Autofreien» ein, es gibt auch andere Gründe: das exzellente öffentliche Verkehrssystem von Bahn,

Bus, Tram und Schiff, oft verknüpft im Tarifverbund! Recht haben sie. Und wenn wir den SBB und der hohen Politik *glauben* wollen, soll in Zukunft der ÖV in den Agglomerationen noch besser werden. Gut erschlossene Quartiere, häufige, bequeme und schnellere Verbindungen: Die Vision vom «Autofreien Wohnen» würde für viele hierzulande wahr. Keine teure Garage, keinen Abstellplatz mehr mieten, keine Reparaturen, kein Ärger über hohe Benzinpreise, nichts. Und für die wenigen Fahrten, die nur im Auto möglich sind, steht ein Mietauto parat. Schön wärs. Und rein vernunftmässig tönt dies alles einleuchtend, oder?

Fragt sich nur, ob dem Auto und dem Traum von der unbegrenzten Freiheit auf der Landstrasse *mit Vernunft* überhaupt beizukommen ist. Eben nicht! Autos sind nicht nur Fortbewegungsmittel, sondern heiss geliebte Spielzeuge, gehätschelte Prestigeobjekte, sie vergrössern die Persönlichkeit und erweitern den Wohnraum. Und eine weitere Frage drängt sich auf: *mit dem Glauben ans Hohe Lied des ÖV*, der eventuell Berge versetzt, ist es nicht getan: die Leute sollen auch umsteigen *wollen*. Beziehungsweise *können* oder *müssen*. Zum «Können»: im ÖV-mässig ausgedünnten Berggebiet und in der Peripherie eine heisse Frage. Und wer will schon gerne «Müssen»? Da hilft nur sanfter (oder kräftiger) Druck. Nicht nur «fordern», sondern «fordern». Ein Road-Pricing-Grossversuch wär schon längst fällig! Einschlägige Bewerbungen, z.B. von Orten, die sich stolz das Energiestadt-Label an die Brust bzw. auf die Fahne geheftet haben, veröffentlicht die *collage* gerne!

Herzlich, Ihr Xaver Zeugenberg