

<b>Zeitschrift:</b>	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
<b>Herausgeber:</b>	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
<b>Band:</b>	- (2016)
<b>Heft:</b>	1
<b>Artikel:</b>	Knoten & Knöpfe
<b>Autor:</b>	Schneiter, Marc
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-957803">https://doi.org/10.5169/seals-957803</a>

### 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:** 08.01.2026

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

# Knoten & Knöpfe

MARC SCHNEITER

Dipl. Ing FH in  
Raumplanung, Zürich.

**Der Anschluss-Knoten ist eines der genialen Elemente, weshalb das Projekt Bahn 2000 so erfolgreich wurde. «Nicht so schnell wie technisch möglich, sondern so rasch als nötig», hieß die Devise. So rasch von A nach B nämlich, dass in B der Anschlusszug nach C nach kurzer Umsteigezeit erreicht werden kann. Weil der Fahrplan symmetrisch ist, gilt das System jeweils auch für die entgegengesetzte Richtung. Die Anschlüsse werden in den Knoten gebündelt. Die Reisezeit kann somit auch für jene reduziert werden, die von A nach C oder D wollen oder eben auch von Z nach A.**

Der Erfolg war grösser, als die Planer hofften. Die Zahl der Reisenden stieg innerhalb der letzten dreissig Jahren auf das Doppelte – so stark, dass die Bahnplaner nun gefordert sind, die weiteren Entwicklungsschritte aufzugeleisen. Aus der Bahn 2000 2. Etappe wurde ZEB, dann folgte FABI, mit Step, BIF, NNK und NNP. [1]

In der stetigen Entwicklung des Bahnsystems scheint es nun verschiedene Knöpfe zu geben, etwa die Bahnplaner-Sprache, die für die meisten unverständlich ist. «Mehr vom Gleichen» ist langfristig kaum ein erstrebenswertes Ziel. Auch der neue Fahrplan zeugt von einer Orientierungslosigkeit. Die eben eröffnete Durchmesserlinie (DML) in Zürich kostete 2.1 Milliarden Franken, und kaum eine Verbindung wurde damit deutlich besser, viele sogar schlechter. Die wichtigsten Züge der Parastrecke Genf–St. Gallen halten im grössten Bahnhof der Schweiz nicht mehr in der prächtigen Halle, sondern im Keller. In diesem Durchzugsbahnhof stehen einzelne Züge gemäss Fahrplan bis zu 13 Minuten und versperren damit nachfolgenden Zügen die Durchfahrt. Die Verbindungen zwischen den regionalen Zentren innerhalb des Metropolitanraumes hat die Durchmesserlinie auch nicht verkürzt, jedoch die Standortgunst des Hauptbahnhofs nochmals massiv erhöht. Eine Strategie der Entlastung ist nicht erkennbar.

Der geniale Anschlussknoten ist zum Knopf mutiert und sollte hinterfragt werden. Entlang jener Korridore, wo aktuell und künftig noch mehr Züge häufiger als alle halbe Stunden fahren, ist eine Systematisierung innerhalb der Korridore angezeigt. In den regionalen Anschlussbahnhöfen der Agglomerationen wären die Knoten zu optimieren, mit dem Ziel, die Reisezeiten innerhalb und zwischen den Agglomerationen weiter zu verkürzen.

Hier, wo heute der motorisierte Individualverkehr die mit Abstand höchste Verkehrsleistung erbringt, gilt es anzusetzen. Denn wo die Strassen netze gesättigt sind, braucht eine nachhaltige Raumentwicklung dringend alternative Verkehrsnetze.

[1] ZEB = Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur / FABI = Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur / Step = Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur / BIF = Bahninfrastruktur-Fonds / NNK = Netznutzungskonzept / NNP = Netznutzungsplan.