

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 4 (1991)
Heft: 7

Artikel: SBB : mit einer vernetzten Schweiz gegen Eruopa
Autor: Bueller, Vera
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119446>

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: 13.01.2026

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

Es muss etwas geschehen, und zwar übergreifend. Dies ist das Fazit eines Leitfadens der SBB und des Bundesamtes für Raumplanung, mit dem die strategische Bedeutung der Bahnhöfe als Siedlungsschwerpunkte aufgezeigt wird. Doch das Papier kommt reichlich spät.

Dass heute in der Schweiz pro Sekunde etwa ein Quadratmeter Land neu überbaut wird, hätten wache Politiker und Raumplaner eigentlich schon vor Jahren voraussehen müssen. Aber erst in jüngster Zeit scheinen sie wahrhaben zu wollen, welche Folgen dieses Wachstum mit sich bringt: die Zersiedelung und Zerstörung des Kulturlandes und der Landschaft, eine massive Zunahme des Verkehrs und der Umweltbelastung, den Verlust historisch gewachsener Strukturen und städtebaulicher Qualitäten.

Auch erst jetzt wird die strategische Bedeutung der Bahnhöfe als Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs und der SBB als zweitgrösster Grundeigentümerin dieses Landes erkannt. Denn der Schlüssel zur Rettung dessen, was noch zu retten ist, liegt bei einer koordinierten Verkehrs- und Siedlungspolitik. Da sind sich die

eidgenössischen Planer mittlerweile einig. Darum wird nun auch verdichtetes Bauen rund um die Bahnstationen gefordert. Zu diesem Zweck haben sich das Bundesamt für Raumplanung mit den SBB an einen Tisch gesetzt und ein Papier verfasst, das für die Zukunft richtungsweisend sein soll. Im Leitfaden «Planen mit der Bahn» wird einerseits die Bedeutung der Bahnhöfe im Laufe der Zeit illustriert: Die Siedlungen sind um die Bahnhöfe gewachsen, welche dadurch ins Zentrum der Städte rückten. Dann änderte sich das Reiseverhalten und wurde zur alltäglichen Routine. Das Leben spielt sich nicht mehr in einem eng begrenzten Raum ab, Arbeits- und Wohnort liegen oft weit auseinander.

Andererseits hat der Verfasser des Berichtes, Hans Stieger von der SBB-Baudirektion, daraus neue Aufgaben für die Bahnhöfe abgeleitet: Sie müssten Teil eines vielgliedrigen Netzes des öffentlichen Verkehrs sein. Arbeits-, Dienstleistungs-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen sollten konsequent dem öffentlichen Verkehr zugeordnet werden. Und die Bahnhöfe müssten dazu als baulich verdichtete Zentrumszone genutzt sowie gestaltet werden. Primär wollen

die Planer das Kaputtmachen vermeiden und Möglichkeiten offenlassen. Als negatives Beispiel schwebt Hans Stieger die Agglomerationverkehrs- und S-Bahn-Planung von Bern vor: Sie habe sich so lange hingezogen, bis wichtige Entwicklungs- und Verknüpfungspunkte verbaut waren. Hier habe die Raumplanung versagt. Ob es die SBB künftig besser machen? Jedenfalls wollen sie die Bahnhofentwicklungen längerfristiger als bisher planen – gemeinsam mit Behörden, privaten Grundeigentümern und Institutionen. Dass eine solche Zusammenarbeit bis anhin aus rechtlichen, technischen oder politischen Gründen in der Regel gescheitert ist, hat dem Optimismus der Leitbildherausgeber offenbar keinen Abbruch getan.

Aber gerade in diesem ständigen Konflikt versprechen sich die Architekten der Bundesbahnen vom Leitfaden Grosses: Er soll vor allem SBB-intern klare Verhältnisse schaffen. Und ohne die Raumplaner vom Bund hätten die Ästheten vom Hochbau gegen die Kommerzialisten beim Ausarbeiten der Richtlinien keine Chance gehabt. Doch die Theorie muss erst noch praktisch umgesetzt werden. Und da ist die Gefahr

nach wie vor gross, dass jene Grundstücke aus kommerziellen Überlegungen verlorengehen, die für die Bahn und die Siedlungspolitik strategisch wichtig wären. Darum wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertretern des Bundes, der SBB und des ORL-Institutes der ETH Zürich für das weitere Seilziehen um die siedlungspolitische Rolle der SBB gegründet.

Diese Arbeitsgruppe hat sich auch mit der Öffnung Europas zu beschäftigen. Im Nacken der grossen Schweizer Städte sitzt nämlich die Angst, dass die Grosskonzerne ins billigere Ausland abwandern und Zürich oder Genf zur Provinz verkommen könnten. Jetzt gilt es zu beweisen, dass es auch in der Schweiz noch Entwicklungsmöglichkeiten gibt. Dazu dient die Bahn 2000 und ein ausgeklügeltes Städtetz, das dem eidgenössischen Föderalismus gerecht werden soll: Aarau oder Baden könnten beispielsweise dank schneller Reiseverbindungen als Alternative zur Agglomeration von Zürich an Bedeutung gewinnen. Mit einem solchen «vernetzten Städte-System in der Schweiz» will man gegen Europa konkurrieren – und nicht nur mit einzelnen Städten wie Zürich, Basel oder Genf.

Das sind hochgesteckte Ziele, und den SBB dürfte es schwerfallen, mit ihrer ausschliesslich auf die eigene Buchhaltung ausgerichteten kommerziellen Bodenpolitik derartige Erwartungen zu erfüllen. Da müssten die eidgenössischen Räte den Schweizerischen Bundesbahnen erst noch einen neuen, siedlungspolitischen Leistungsauftrag erteilen.

VERA BUELLER ■

Mit einer vernetzten Schweiz gegen Europa

Eine weitere Schrift heisst «Strassenraum mehrfach nutzen». Sie kann ebenfalls bei der Eidgenössischen Drucksachen- und Materialzentrale in Bern bezogen werden.