

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 12 (1999)
Heft: 9

Artikel: Verkehrsleistung, nicht Liniennetz : welches Eisenbahnnetz braucht die Schweiz?
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-121156>

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: 05.04.2026

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

Verkehrsleistung, nicht Liniennetz

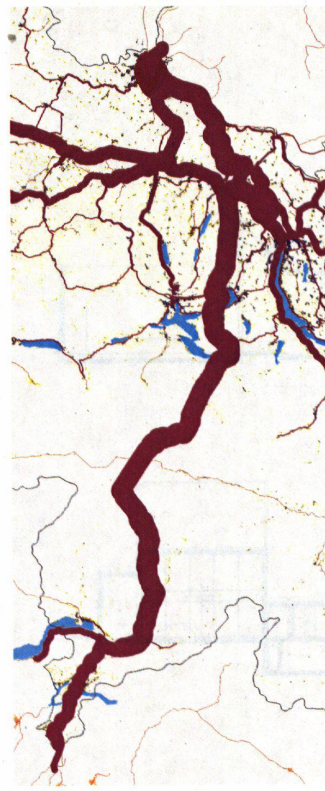
Welches Eisenbahnnetz braucht die Schweiz? Das war die Ausgangsfrage.

Die Abstimmung über die Neat hat sie beantwortet. Wir bauen in Etappen zwei neue

Alpendurchstiche. Eine Frage aber beantwortet der Volksentscheid nicht:

Wo fahren denn die Personen und Güter heute wirklich? Im Bundesamt für

Raumplanung gabs Antworten.



Verkehrspolitik und Siedlungsentwicklung

Der Bund Schweizer Planerinnen und Planer BSP organisiert am 10. September in Olten eine Tagung, die zwei Fragen stellt: Was bedeutet der Ausbau der Bahn für die Siedlungsentwicklung der Schweiz und was bedeutet der zukünftige Betrieb für die Siedlungsentwicklung der Schweiz? Anders herum: Was sind die Zusammenhänge zwischen Verkehrspolitik und Siedlungsentwicklung? Noch direkter: Stimmen die Verkehrs- und die Raumplanungspolitik des Bundes überein? Den Anstoss zu dieser Tagung gab eine Arbeitsgruppe des BSP, die sich im Vorfeld der Abstimmung mit der Neat beschäftigte. Auch die beiden Bahnkarten wurden in dieser Arbeitsgruppe angeregt. Mehr weiss: info@bsp-fus.ch.

Der Güterverkehr der Bahn hat einen deutlichen Hauptstrang: die Gotthardlinie. Bauen wir dafür zwei neue Alpendurchstiche?

Dieses Heft hat zwei besondere Beilagen: zwei Karten. Personenverkehr der Bahn in der Schweiz 1998 heisst die eine und Güterverkehr der Bahn in der Schweiz 1998 die andere. Beide sind Abbilder des Tatsächlichen und beantworten fünf Fragen: Wo wohnen die Menschen, wo stehen die Berge, wo fahren die Bahnen, wo wie viele Personen, wo wie viele Güter? Eine Einführung in die Schweizer Wirklichkeit.

Wo wohnen die Menschen?

Die Schweizerkarte des Personenverkehrs der Bahn zeigt die Verteilung der Bewohner. Bewohnt ist die kontinuierliche Stadt zwischen Genfer- und Bodensee. Zwei Ableger gibt es noch: Von Chiasso bis Bellinzona und in und um Basel gibt es die Schweizer auch. Man kann es auch anders zusammenfassen: Wir Schweizer leben so ausgesprochen unter 700 Meter Höhe über Meer, dass es wundern muss, wie wir je zur Behauptung kamen, die Schweiz sei ein Bergland. Überspitzt formuliert: die Schweiz minus die Berge gleich die Wirklichkeit.

Wo stehen die Berge?

Im Weg, heisst die erste Antwort. Jedenfalls den Bahnen. Das zeigt sich auf der Karte Güterverkehr, wo das Relief der Schweiz abgebildet ist. Dort sieht man, dass die Berge quer liegen, quer zur Nord-Südachse, was ja nichts Neues ist. Zweitens sieht man, dass dort, wo die Berge sind, die Menschen fehlen. Und für wen, wenn nicht die Menschen, fährt die Bahn? Nochmals über-

spitzt formuliert: Die Berge verdecken uns die Sicht auf die Wirklichkeit.

Wo fahren die Bahnen?

Das Bahnnetz der Schweiz ist dichtmaschig wie nirgendwo. Darauf sind wir stolz und betrachten unsere Bahnen als die besten der Welt. Quantitative Betrachtungen hingegen sind politisch unkorrekt. Dass eine Bahnlinie existiert, beweist, dass es sie braucht. Denn eine Frage darf nicht beantwortet werden, weil die Antwort föderalistisches Bauchweh auslöst: Wo ist der Eisenbahnfranken am klügsten investiert? Der Bau des Vereina-Tunnels ist nach föderalistischer Logik genau so intelligent wie der Bau der S-Bahn in Zürich. Wer das bezweifelt, rüttelt am Fundament der Eidgenossenschaft.

Wo fahren die Personen?

Der Personenverkehr der Bahn spricht eine deutliche Sprache. Die rote Spine hat ein Zentrum: Zürich. Ihre Hauptarme reichen bis Bern, Basel, Zug, Pfäffikon und Winterthur. Zwischen Villeneuve und Genf ist ein zweiter Hauptstrang, ebenso zwischen Bern und Thun. Ins Alltägliche übersetzt heisst das: Personenverkehr in der Schweiz ist Regionalverkehr, im Falle von Zürich sogar Agglomerationsverkehr. Dort fahren Herr und Frau Schweizer Bahn, nicht von St. Gallen direkt nach Genf. Es zeigt sich auch wo sie vergleichsweise wenig fahren: über den Gotthard zum Beispiel, auch über den Lötschberg enttäuschend wenig. Jura Südfuss auch nur mittelmässig. Zusammenfas-

send: Wer will, dass die Bahn dort fährt, wo es Passagiere hat, der muss seinen Bahnfranken in den erweiterten Agglomerationsverkehr stecken. Alpenüberquerend langts für die Personen noch lang.

Wo fahren die Güter?

Die Antwort ist eindeutig: durch den Gotthard. Die Konzentration auf die Nord-Südachse ist offensichtlich. Für die Güter also bauen wir die Neat, lässt sich vermuten. Für den übrigen Güterverkehr ist die Konzentration zwischen Basel, Limmattal, Jurasüdfuss bis Biel noch deutlicher als beim Personenverkehr. Der Lötschberg hat nicht wesentlich mehr Güterverkehr als die Strecke Zürich Sargans. Interessant sind ausgewählte Vergleiche: Biel zum Beispiel ist für den Güter- deutlich wichtiger als für den Personenverkehr. Östlich von St. Gallen hört der Güterverkehr auf, der Personenverkehr geht weiter. Die Jurasüdfusslinie zwischen Biel und Lausanne ist für den Güterwichtiger als für den Personenverkehr.

Conclusion?

Die beiden Karten helfen, den Verkehr nicht als ein Liniennetz, sondern als Verkehrsleistung zu betrachten. Mit der grossen Ausnahme des Güterverkehrs über den Gotthard wird diese Leistung zu einem überwiegenden Teil im Korridor zwischen Genfer- und Bodensee erbracht. Genauer in dieser Grosstadt Schweiz, die wir so hartnäckig nicht wahrhaben wollen.

Benedikt Loderer

Die Karten

Personenverkehr der Bahn in der Schweiz 1998

Güterverkehr der Bahn in der Schweiz 1998

Grundlagen: Der Hintergrund der Karte Personenverkehr ist die Hektarenrasterkarte, basierend auf der Volkszählung von 1990. Das Relief der Güterkarte stammt vom Bundesamt für Statistik (Geostat). Die Daten der Verkehrsleistungen lieferte die SBB Division Infrastruktur. Damit sind erfasst: SBB, BLS, SOS, RM, BT, LSE und Cisalpino. Auf Geschäftsberichten basieren: FW, RBS, MOB, Appenzeller Bahnen, FO. Die RhB lieferte linienbezogene Daten.

Bearbeitung: Bundesamt für Raumplanung, Christian Cattaneo, Hans Zimmermann

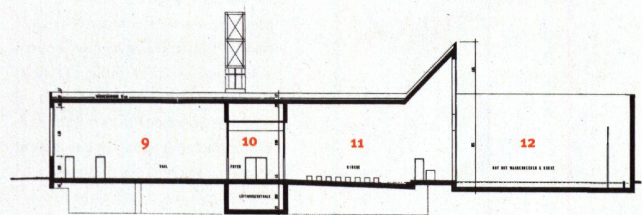
Copyright: INFOPLAN-BRP; Generalstab Sektion Kartographie; SBB; Bundesamt für Statistik Geostat.

Dank: Hochparterre freut sich, zu diesen Karten den Anstoss gegeben zu haben, und dankt dem Bundesamt für Raumplanung für seine Arbeit.

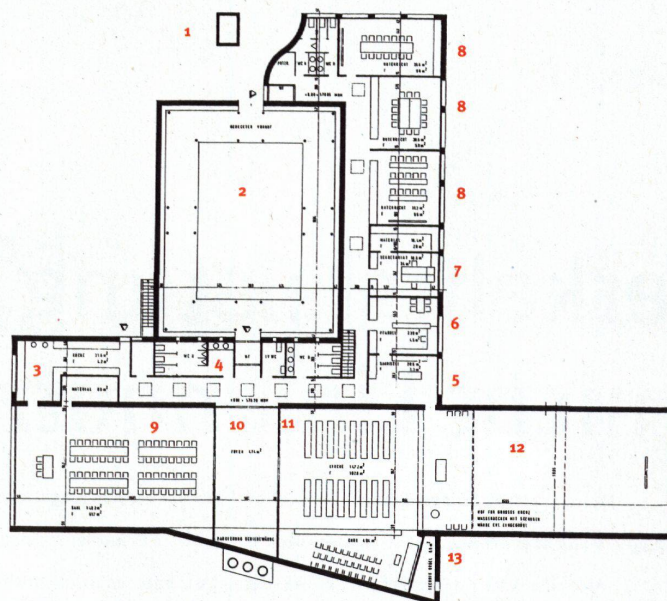
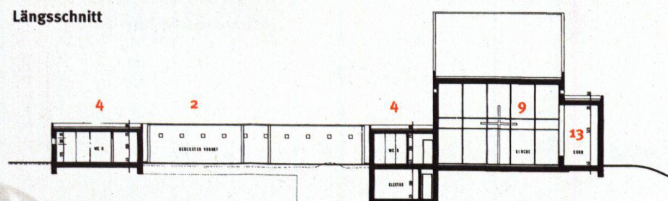
Aussichten: Bald schon hoffen alle Beteiligten noch ein zweites Kartenpaar vorstellen zu können:

a) Personenverkehr auf der Strasse in der Schweiz und

b) Güterverkehr auf der Strasse in der Schweiz.



Längsschnitt



Grundriss Erdgeschoss

- | | | | | |
|---------------|-------------|--------------------|-------------------------|---------|
| 1 Glockenturm | 4 WC | 7 Sekretariat | 10 Foyer | 13 Chor |
| 2 Innenhof | 5 Sakristei | 8 Unterrichtsräume | 11 Liturgiebereich | |
| 3 Küche | 6 Pfarrei | 9 Kirchensaal | 12 Hof mit Wasserbecken | |

Werner Hunzikers Kirche für Worb:
Der Glockenturm, dahinter das Hofgeviert,
dahinter der Kirchentrakt



Bundesamt für Raumplanung
Office fédéral de l'aménagement du territoire
Ufficio federale della pianificazione del territorio

Güterverkehr der Bahn in der Schweiz 1998

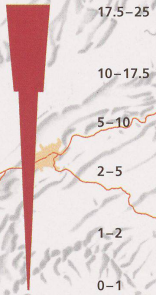
Transport ferroviaires (marchandises) en Suisse, 1998

Traffico ferroviario delle merci in Svizzera, 1998

Anzahl Tonnen pro Jahr (Millionen)

tonnes par année (millions)

tonnellate per anno (milioni)



Linie ohne Angaben
ligne sans indications
linea senza indicazioni

Personenverkehr der Bahn in der Schweiz 1998

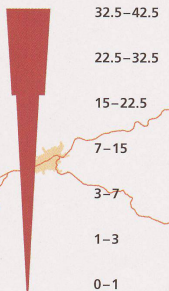
Transport ferroviaires (personnes) en Suisse, 1998

Traffico ferroviario passeggeri in Svizzera, 1998

Anzahl Personen pro Jahr (Millionen)

Personnes par année (millions)

Persone per anno (milioni)



Linie ohne Angaben
ligne sans indications
linea senza indicazioni

1-20 Einwohner/ha 1990
habitants/ha 1990
> 20 abitanti/ha 1990