

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 34 (2021)
Heft: 8

Artikel: Züge planen, Züge füllen
Autor: Marti, Rahel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965798>

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: 14.01.2026

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

Züge planen, Züge füllen

Die SBB wollen Raum und Bahn enger verflechten. Dazu betreiben sie die Abteilung Strategie- und Langfristplanung. Ohne Auftrag, aber mit guten Gründen.

Text:
Rahel Marti
Foto:
Sprecher Cortellini

Seit Dezember brauchen die Züge von Locarno nach Lugano nur noch dreissig Minuten – kein Umsteigen, keine Schlaufe mehr über Bellinzona. Die beiden Tessiner Regionen sind im Halbstundentakt verbunden. Die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels liess das Angebot im Tessiner Regionalverkehr um 83 Prozent nach oben schnellen. «Das schafft enorme Möglichkeiten, mehr Menschen auf die Bahn zu bringen», bemerkt Anita Grams. Die Mobilitäts- und Raumplanerin bei den SBB fügt jedoch an: «Gemäss Prognosen wird die Nachfrage in den nächsten zwei Jahren nur um 27 Prozent steigen. Die Anzahl Zugreisender durch den Gotthard nimmt zwar zu, von 2016 bis 2019 um 28 Prozent, aber der gute Wert setzt sich im Regionalverkehr noch nicht fort.» Im Tessin ist der Motorisierungsgrad hoch und die Zahl der ÖV-Nutzerinnen tief. Die Bevölkerung dürfte gemäss neuesten Prognosen des Bundes bis 2050 leicht schrumpfen. Die täglich tausenden Arbeiterrinnen und Arbeiter aus Italien queren die Grenze im Auto. Kurz: Das stark gestiegene Zugangebot der SBB und die Nachfrage klaffen auseinander.

Ein Jahr Werkstatt

«Das wird sich verbessern, aber nicht ohne Anstrengungen», sagt Anita Grams. Die 50-Jährige ist Raumplanerin mit Leib und Seele. Der dunkle Anzug, das halblange Haar, die nüchterne Brille signalisieren eine Zurückhaltung, die sie ablegt, wenn es um ihre Sache geht: Raum und Bahn verbinden. Grams steuert fachlich bei den SBB die «Gesamtperspektiven» siehe «Aufeinander abgestimmt», Seite 48. Mit diesem informellen Planungsinstrument loten die SBB und jeweils ein Kanton gemeinsam aus, wie sie den Ausbau des Bahnangebots, den der Bund finanziert, in eine

konkrete und kluge räumliche Entwicklung umsetzen können. «Gesamtperspektiven» gibt es schon länger; Anita Grams setzte den Prozess zusammen mit den SBB-Regionenleitenden neu auf und stärkte den interdisziplinären Anspruch. Nun binden die SBB alle Divisionen ein, vom Personen- und Güterverkehr über die Infrastruktur bis zu den Immobilien. Seitens der Kantone sind nicht nur die Mobilitätsämter vertreten, sondern auch die Kantonsplanerinnen und -planer.

Während eines Jahres wird hinter verschlossenen Türen entworfen und debattiert, wie Bahn und Raum enger verflochten werden können. «Es ist ein informeller Prozess mit wenigen Vorgaben. Wir entwickeln gemeinsam Ideen und prüfen diese durch gegenseitige Kritik hart. Das bedingt Vertrauen und Vertraulichkeit», weiss Grams. Resultat der Werkstatt ist ein gemeinsames Arbeitsprogramm, das kurz- und mittelfristige Schwerpunkte festlegt und konkrete Massnahmen für die SBB und den Kanton formuliert. Publiziert wird nur eine Broschüre, deren Marketingsprache jedoch vage bleibt. Was zählt, sind die Unterschriften von Regierungsrat und SBB-Konzerneleitung im Arbeitsprogramm. Das gibt Verbindlichkeit.

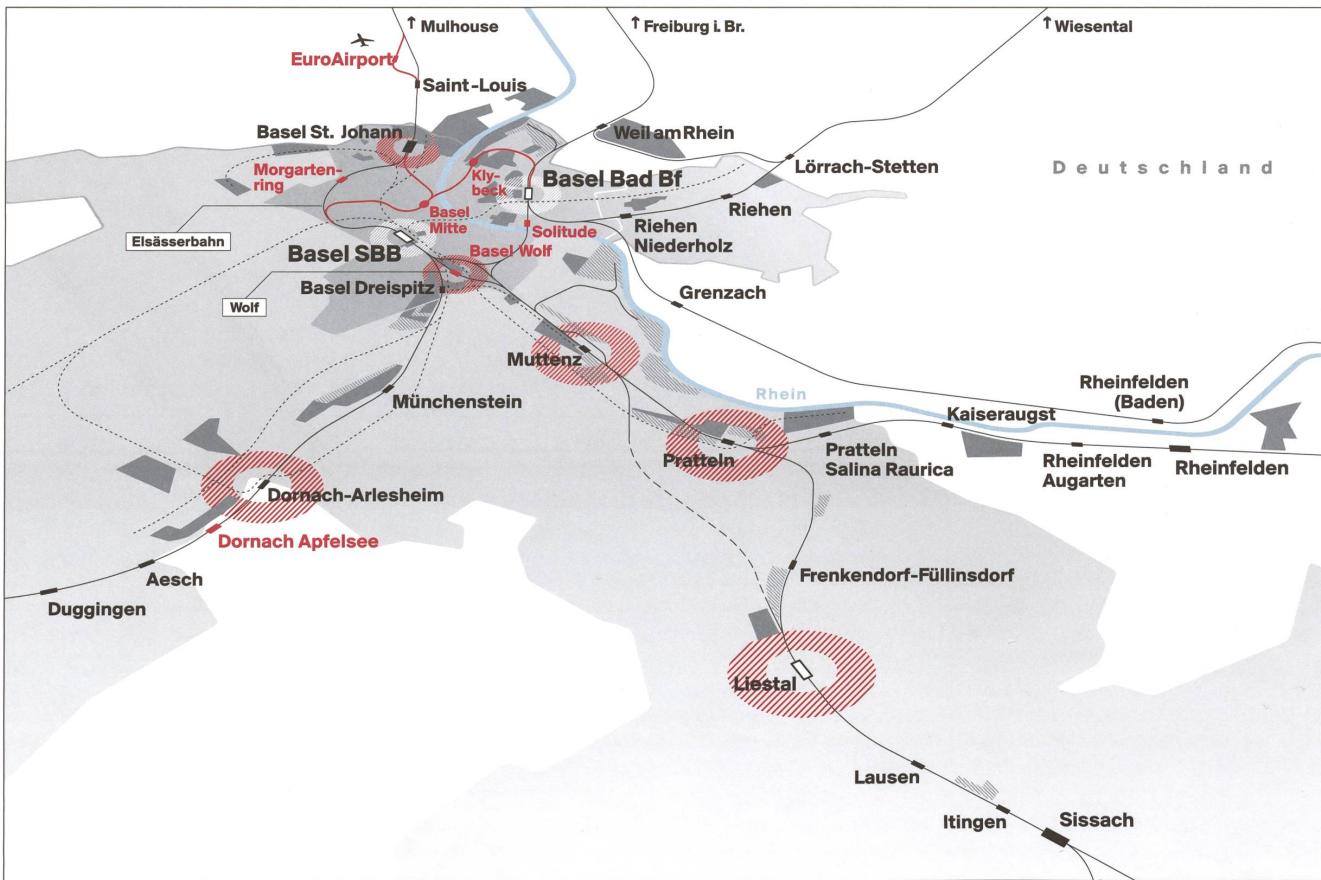
Das Ziel heisst Interessensaustausch: Was wollen die SBB mit den Ausbauprojekten des Bundes erreichen, was der Kanton? Das Bahnangebot führt immer zu Diskussionen. Überspitzt gesagt wünschen die Kantone Haltestellen an jeder Hausecke, die SBB im Gegenteil ein effizientes Bahnnetz. Die neuste «Gesamtperspektive» entstand im Tessin und wird demnächst veröffentlicht. «Wir konnten alle laufenden SBB-Projekte gemeinsam betrachten», bestätigt Kantonsplaner Martino Colombo. Das seien vielleicht keine grossen News, «aber dank dem Überblick verstehen wir uns selbst besser. Wir wissen, was wichtig ist und was nicht.» Verkehrsplanung sei eine langfristige Sache. Selbst wenn die Grundsätze längst klar seien, könne man noch über Details streiten. «Bei der →

Raumplanerin bei den SBB

Anita Grams (50) studierte an der ETH Zürich Architektur und später Raumplanung im MAS-Programm. Sie doktorierte bei Methodikexperte Bernd Scholl zum Thema «Problemorientierte Methoden für die Innenentwicklung in kleinen und mittleren Gemeinden». Anschliessend leitete sie während zweier Jahre den Studiengang Raumplanung an der ETH. Seit 2018 arbeitet sie bei den SBB als «Senior Expert Mobility and Spatial Planning». Sie zählt zur interdisziplinären, zwölfköpfigen Gruppe Strategie und Langfristplanung, die bei der Abteilung Unternehmensentwicklung angesiedelt ist.



Den Blick vom Plan lösen und Ideen fliegen lassen: Raumplanerin Anita Grams auf dem SBB-Gelände Wolf in Basel.



Das Beispiel Basel

Bereits zum zweiten Mal führten die SBB und die Basler Kantone eine «Gesamt-perspektive» durch. Darin entwickelten sie die 2013 vereinbarten Vorhaben weiter. Das Bedürfnis, sich abzusprechen, ist sogar gewachsen. Wie diese Karte daraus zeigt, ist der geplante Bahnausbau enorm, ebenso wie die Flächen in Stadt und Agglomeration, die in nächster Zeit neu und dichter genutzt werden dürfen. Die im Artikel erwähnte neuste «Gesamt-perspektive» der SBB befasste sich mit dem Tessin. Sie war bei Redaktions-schluss noch nicht veröffentlicht.

- Bahnlinie
- Herzstück mit Stationen
- neue S-Bahn-Stationen
- Tram-Erweiterungen 2040 (Auswahl)
- Mobilitätsknotenpunkt (Hub)
- nationaler / internationaler Fernverkehr und S-Bahn
- Mobilitätsknotenpunkt (Hub)
- Logistikflächen
- städtebauliche Entwicklungsf lächen gemäss Aggloprogramm Basel, 3. Generation

Entwicklungsareale beim Wolf

- 1 Smart City Wolf
- 2 Abstell- und Serviceanlage Basel Wolf
- 3 S-Bahn-Haltestelle Basel Wolf
- 4 Dreispitz Nordspitze
- 5 Walkweg

Aufeinander abgestimmt

Seit bald zehn Jahren stimmen die SBB mit dem Planungsinstrument «Gesamt-perspektive» ihre Projekte in den Bereichen Angebot, Infrastruktur und Arealentwick-lung mit der Politik und der Verwaltung der jeweiligen Kantone ab. Kanton und SBB stellen die Arbeitszeit ihrer Teilnehmenden zur Verfügung; sie beläuft sich gemäss SBB auf rund ein Dutzend Arbeitstage pro Teilnehmer. Die SBB finanzieren in der Regel die externen Experten, der Kanton stellt die Räume zur Verfügung. Die Web-site der SBB dokumentiert neun Verfahren von der Ostschweiz über Zürich, Bern und Freiburg bis Genf. Basel und das Tes-sin erarbeiteten bereits die zweite «Ge-samtperspektive». Eine «Gesamtperspektive» dauert ein Jahr und ist einem Konkurrenzverfahren nachempfunden. Zu Beginn entwerfen die Teilnehmenden in Gruppen Ideen, wie sie Raum und Bahn enger verflechten wollen. Ein unabhängiges Gremium, dem unter anderen der frühere ETH-Professor und Methodikspezialist Bernd Scholl sowie der Autor und Verkehrsexperte Paul Schneeberger angehören, gibt Empfehlungen ab. Von den SBB nehmen je zwei Leitende aus allen Divisionen teil (Per-sonenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur, Immobilien). Den jeweiligen Kanton ver-treten in der Regel die Leitenden der Ämter für Mobilität und für Raumplanung.



→ «Gesamtperspektive» kommen sich Kanton und SBB näher.» Nützt das Verfahren auch, um die Tessiner Nachfragerglücke zu mildern? Colombo bleibt allgemein. Für die Menschen sei das wichtigste Argument, um den öffentlichen Verkehr zu nutzen, das Angebot. Dieses sei nun viel besser. «Wir werden dafür werben. Die Leute werden es nach Corona rasch entdecken.»

Das Mass aller Dinge heisst Erreichbarkeit

Mehr zum Tessin darf auch Anita Grams vor der Veröffentlichung noch nicht sagen. Was die «Gesamtperspektiven» grundsätzlich sollen, weiß sie jedoch ganz genau. Wo mehr Züge halten, sollen mehr Menschen wohnen und arbeiten. Welche Areale im Umfeld eines Bahnprojekts geraten in Bewegung und können dichter genutzt werden? Welche Haltepunkte eignen sich geografisch und raumplanerisch als Drehscheiben, um Verkehrsmittel zu verknüpfen und mehr Menschen ans Bahnnetz anzubinden? «Wir integrieren in unsere Überlegungen auch Veloschnellrouten-Projekte aus den Agglomerationsprogrammen, um sie mit den Projekten im Ausbauschritt 2035 abzustimmen.»

Schienen bauen und Züge fahren reicht als Auftrag für die SBB nicht mehr, um das Land zukunftsfähig zu erschliessen. Denn der Platz wird knapp: für das Bauen genauso wie für die Bahn. Welche Züge im Jahr 2035 fahren werden, hat die Bundesversammlung bereits 2019 beschlossen – der Fahrplan steht, das Rollmaterial ist bestellt. Damit sich die enormen Investitionen lohnen, muss die Nachfrage stimmen. Dabei treiben die SBB auch handfeste Motive an. Erstens interessiert sie als betriebswirtschaftlich geführtes Unternehmen, dass ihre Züge nicht nur fahren, sondern voll sind. Zweitens gehört den SBB in vielen Städten und Gemeinden nach wie vor zentral gelegenes Land. Nutzen sie diese Flächen klug, dann leben und arbeiten dort anschliessend mehr Menschen, die wiederum die Bahn benutzen.

Mit Erreichbarkeitskarten lässt sich berechnen, wie viele Menschen von zusätzlich geplanten Zügen profitieren könnten. Dazu legen Modellierungsspezialistinnen der SBB künftige Fahrpläne und Schienenkapazitäten mit den heutigen Bevölkerungszahlen sowie mit den harmonisierten Bauzonendaten des Bundes übereinander. So wird sichtbar, wo noch wie viel gebaut werden kann und wie diese Gebiete erschlossen sind.

Eidgenössisches Schienenverteilen

Solche raumplanerischen Ansprüche berücksichtigt die Bahnplanung jedoch nicht immer. Geld ist nicht das Problem. Nicht im herkömmlichen Sinn. Der unbefristete «Fonds zur Finanzierung und zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur» (Fabi) des Bundes hält Milliarden bereit. 6,4 Milliarden Franken flossen in den Ausbauschritt 2025 unter anderem für die Strecken Lausanne–Genf, Bern–Luzern, Zürich–Chur, Luzern–Giswil, Bellinzona–Tenero und Zermatt–Fiesch. Gar 12,9 Milliarden Franken darf der Ausbauschritt 2035 kosten. Bezahlt werden ein neuer Tunnel als Direktverbindung Neuenburg–La-Chaux-de-Fonds, der neue Brüttener Tunnel und der Zimmerberg-Basistunnel II im Grossraum Zürich sowie der Ausbau des Lötschberg-Basistunnels. Dazu kommen Ausbauten zwischen Yverdon, Lausanne und Genf sowie am Knoten St. Gallen. Für den Ausbauschritt 2040 warten schon Grossprojekte in der Pipeline wie der Luzerner Durchgangsbahnhof siehe Hochparterre 3/21 oder ein erster Teil des Basler Herzstücks, das die Stadt unterirdisch verbinden soll. Mit dem Fabi-Topf will der Bund «langfristig auf vielen Strecken den Halbstundentakt, in städtischen Gebieten und Agglomerationen den Viertelstundentakt» ermögli-

chen, sagt der Bund. Deshalb schreiben die Kantone als Auftraggeber des Regionalverkehrs fleissig ihre Bestelllisten. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) etappiert und priorisiert die Projekte in Absprache mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). Doch über die Ausbauschritte beschliesst am Ende das Parlament. Dort wird föderalistisch verteilt, damit alle einmal drankommen.

Die Zukunft der Bahn ist die Zukunft des Landes

«Raum und Mobilität müssen integriert, das heisst von Grund auf zusammen geplant werden», sagt Anita Grams energisch. Dazu wollen die SBB mit ihrer integrierten Mobilitäts- und Raumentwicklung beitragen – auch ohne direkten Auftrag und im Rahmen der unternehmerischen Freiheit, um sich gegenüber dem Bund sprachfähig zu machen. Als Planungsbüro des Bundes erweitern sie ihren Grundauftrag um die räumliche Dimension, um besser aufzuzeigen, wie sich der Ausbau ihres Angebots auswirkt. «Wenn wir mehr klimaneutrale kollektive Mobilität anbieten wollen, ohne mehr Fläche zu verbrauchen, dann müssen wir viel ernsthafter auf Vernetzung setzen: auf die Vernetzung der Planungsdisziplinen und auf die Intermodalität, die Vernetzung der Verkehrsformen. Überall der Viertelstundentakt ist als Lösung zu einfach. Das produziert nur mehr vom selben und kann auch zu mehr Zersiedelung führen.»

Diese Kritik äussert Paul Schneeberger schon lange. Im Buch «Ein Plan für die Bahn» siehe Hochparterre 10/18 schreibt der Verkehrsexperte und Autor, dass das Bahn- system neu aufgegelistet werden muss, um vom «Mehr vom selben» wegzukommen. Als Weg skizziert er eine landesweite Ideenkonkurrenz, um herauszuschälen, wie die Milliarden für die Bahnninfrastruktur am effizientesten ver- baut statt am weitesten vergossen werden.

Die SBB holten Paul Schneeberger ins Beurteilungsgremium der «Gesamtperspektiven». Er begrüsst, dass das Bahnunternehmen raumplanerisch die Initiative ergreift. «Der Rahmen für die Siedlungsentwicklung ist durch Landschafts- und Klimaschutz gegeben, und die bestehenden Verkehrswwege sind das Gerüst für diese Entwicklung.» Dasselbe gelte für die Nationalstrassen: «Denn der Anteil des Individualverkehrs beträgt in der Schweiz immer noch satte achtzig Prozent», gibt Schneeberger zu bedenken. Eine Betriebsgesellschaft wie die SBB fehle übrigens bei den Autobahnen. «Dabei müsste man auch dort darauf achten, dass ein weiterer Anschluss nicht nur ein paar KMU und eine Tankstelle erschliesst.»

Anfang Juni liess das BAV via Sonntagspresse aufhorchen. Um bis 2050 das Netto-Null-Ziel zu erreichen, soll das Projekt «Bahn 2050» den Anteil Menschen, die Bus und Zug statt Auto und Motorrad fahren, von zwanzig auf vierzig Prozent verdoppeln. «Ambitioniert», bemerkt Schneeberger, der einen Anteil von dreissig Prozent für realistisch hält. Wie das BAV an dieses Ziel kommen will, ist offen – für eine wegweisende Bahnplanung muss der Weg aber unbedingt mit der Raumentwicklung verknüpft sein. Schneebergers Idee der Ideenkonkurrenz würde sich anbieten: ein eruptives Verfahren für eine ehrgeizige Absicht. So viel Mut mag für den Bund unwahrscheinlich sein, doch wer weiß. Unterdessen machen die SBB mit den «Gesamtperspektiven» weiter. Der Prozess im Kanton Luzern läuft, jener im Kanton Neuenburg ist gestartet. Anita Grams will die räumlichen Effekte der neuen Direktverbindung diskutieren. Welches wäre ihre nächste Wunschregion? «Zürich. Und Genf zusammen mit der Waadt», kommt es wie aus der Pistole geschossen. «Dort verfügen die SBB über zentral gelegene Flächen, und der Ausbauschritt 2035 wird etliche Verbesserungen des Angebots bringen.» ●