

Zeitschrift: Horizonte : Schweizer Forschungsmagazin
Herausgeber: Schweizerischer Nationalfonds zur Förderung der Wissenschaftlichen Forschung
Band: - (2004)
Heft: 63

Artikel: Ungewöhnliche Topografie der Schweiz
Autor: Schwab, Antoinette
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-552794>

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: 23.01.2026

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

2000

Bessere Erreichbarkeit:
Besonders das Umland der
Städte im Mittelland hat vom
Strassenbau profitiert.

1950

aber die Jahre 1950
und 2000, so fällt
doch auf, dass die
hohen Berge, jeden-
falls in der Deutsch-
schweiz, nicht noch
höher geworden sind, im Gegenteil. Der
Berner Berg ist heute sogar weniger hoch.
Dafür erstreckt sich nun über das ganze
Mittelland ein veritable Gebirge. «Das war
zu erwarten», meint Philipp Fröhlich, der nun erste
Zusammenhänge analysiert. «Dass das Umland aber
so enorm zugelegt hat, erstaunt dann doch.»

Ungewöhnliche Topografie der Schweiz

von ANTOINETTE SCHWAB

BILDER ETHZ

Die meisten Schweizer Gemeinden sind heute besser
erreichbar als vor 50 Jahren. Dabei ist das Verhältnis
zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr
etwa gleich geblieben. Das könnte sich ändern.

Die Karten von Philipp Fröhlich zeigen die Schweiz mit einer seltsamen Topografie: Das Mittelland ist voller Berge. Nicht Berge im herkömmlichen Sinn natürlich. Der Verkehrsplaner vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich untersucht, wie sich die Erreichbarkeit der Schweizer Gemeinden in den letzten 50 Jahren verändert hat. In Zehnjahresschritten hat er die Erreichbarkeit jeder einzelnen Schweizer Gemeinde errechnet und die Resultate bildlich dargestellt: je höher ein Berg, desto besser die Erreichbarkeit.

Genf, Lausanne, Bern, Basel und vor allem Zürich schwingen obenaus. Vergleicht man dann

Gut Erschlossene haben weniger profitiert

Besonders interessiert ihn und seinen Kollegen Martin Tschöpp die Frage, ob sich eine bessere Erreichbarkeit positiv auf die Wirtschaft auswirkt. Die Antwort nach ersten Analysen: «Wenn die Infrastruktur schon gut ist, bringen Mehrinvestitionen offenbar nicht mehr sehr viel.» Mit anderen Worten, die Regionen, die schon vor 50 Jahren gut erschlossen waren, haben von zusätzlichen Strassen und öffentlichem Verkehr nicht mehr so stark profitiert. Allerdings hat er in den vorliegenden Modellrechnungen nur die Bevölkerungszahlen als Indikator für wirtschaftliche Entwicklung genommen. In einem nächsten Schritt sollen nun noch andere wirtschaftliche Indikatoren untersucht werden. Insgesamt hat die Erreichbarkeit fast überall zugenommen, sowohl mit dem öffentlichen Verkehr (öV) als auch mit dem Individualverkehr (IV). Ausnahmen bilden neben den grossen Städten einzig einige Alpentäler und Teile des Juras.

Stagnation im Individualverkehr

Das Verhältnis zwischen öV und IV ist aber etwa gleich geblieben. Doch während die Reisezeiten im IV bis 1990 immer kürzer geworden sind, haben sie sich seither nur noch minim reduziert. Sie könnten in Zukunft stagnieren oder sogar wieder zunehmen. Im öV dagegen werden die Reisezeiten nun mit der Bahn 2000 wohl weiter abnehmen.

Die Hauptarbeit des Projektteams bestand darin, passende Daten für die Modellrechnungen zu finden und wenn nötig zu digitalisieren. So mussten sie zum Beispiel Informationen über den Bau von Hauptstrassen in alten Zeitungsarchiven zusammensuchen und alte Fahrpläne digital erfassen. Das neue Datenmaterial ist nicht nur für die Wissenschaft interessant, bereits nutzt es auch das Bundesamt für Raumentwicklung. ■