

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 108 (1990)  
**Heft:** 33-34

**Artikel:** Die Bahn als Raumplanerin: eine Chance für Bahn sowie Siedlung  
**Autor:** Streich, Werner  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-77486>

### **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:** 22.02.2026

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

# Die Bahn als Raumplanerin

Eine Chance für Bahn sowie Siedlung

**Der Ausbau eines neuzeitlichen Bahnnetzes und -betriebes mit S-Bahnen, Bahn 2000 und NEAT begünstigt die Realisierung von urbanen Siedlungsstrukturen. Stationen und Bahnhöfe bilden Kernpunkte für eine dezentralisierte, aber örtlich konzentrierte städtische Siedlungsstruktur. Eine konsequente Ausrichtung dieser Entwicklung auf die Netzstruktur der Bahn würde der Zersiedlung entgegenwirken und gleichzeitig die urbanen Qualitäten fördern.**

Bau und Betrieb der Bahn 2000 sowie der S-Bahnen in städtischen Regionen und später der NEAT wirken sich im Bereich der neuen Bahnanlagen stark auf Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung aus. Die noch zunehmende bahntechnische Vernetzung – auch mit dem Ausland – löst neue Entwicklungsimpulse aus. Um den unverkennbaren aktiven Einfluss der Bahn auf die Raumentwicklung siedlungs- und umweltgerecht zu gestalten, wird eine verstärkte Koordination zwischen den massgebenden Entscheidungsträgern notwendig werden, wobei auch die Auswirkungen des europäischen Wirtschaftsraumes auf die Schweiz mitberücksichtigt werden müssen.

## Vernetzung zwischen Bahn und Siedlung

Die noch zunehmende regionale, nationale und internationale Vernetzung der Siedlungs- und Wirtschaftsräume infolge der verbesserten Verkehrswege, aber auch die dadurch wachsenden internen und externen Einflüsse auf die Raumstrukturen erfordern veränderte Organisations- und Koordinationsstrukturen zur Bewältigung der anstehenden Probleme und Konflikte. Dabei wird vor allem die Verlagerung von Kompetenzen von unteren auf höhere Koordinationsebenen notwendig werden. So werden Gemeinden Koordinationskompetenzen an regionale oder kantonale Ebenen und Kantone solche Kompetenzen an den Bund übertragen müssen. Auch die Verlagerung von entsprechenden Koordinationskompetenzen der Schweiz an zwischenstaatliche oder europäische Institutionen werden früher oder später unumgänglich werden.

Wenn eine untere Koordinationsebene nicht durch die Entwicklung auf einer

höheren Ebene überrollt oder abgehängt werden will, so muss sich die untere Ebene mit den Entwicklungen auf der höheren Ebene eingehend auseinandersetzen und auf diese Entwicklungen in geeigneter Form reagieren oder – noch besser – rechtzeitig agieren. Dazu gehört auch die aktive Beteiligung an den massgebenden Koordinationsgremien. Der Weg in die Isolation würde vermutlich die eigenen Handlungsspielräume zur Bewältigung der Zukunft eher verkleinern statt vergrössern.

Die zukünftigen urbanen Qualitäten des Siedlungsraumes Schweiz sind also wesentlich davon abhängig, wie weit die Chancen aus der Entwicklung des Bahnnetzes und des Bahnbetriebes raum- und siedlungsplanerisch genutzt werden. Die Bahn kann als urbane *Raum- und Siedlungsplanerin* zur Wirkung kommen, wenn die Bahn in der Schweiz die urbanen Siedlungsstrukturen zu fördern und gleichzeitig das Anwachsen des banalen und oft auch chaotischen Siedlungsbreies in den verschiedenen Siedlungsräumen zu verhindern vermag.

## Flankierende Massnahmen zum Bahnausbau

Mit dem Ausbau des Bahnnetzes und des Bahnbetriebes kann also in der Schweiz die urbane Siedlungsentwicklung gefördert werden, was aber die rechtzeitige Planung und Realisierung von flankierenden Massnahmen in den verschiedenen Bereichen Siedlung, Landschaft, Verkehr und Umwelt bedingt. Flankierende Massnahmen bezwecken, die positiven Auswirkungen von Entwicklungsimpulsen zu verstärken und die negativen zu vermindern oder zu verhindern. Solche zum Aus-

bau der Bahnen flankierenden Massnahmen sind vor allem: urbane Verdichtung des Siedlungsgebietes mit gemischter Nutzung im Einzugsbereich von Bahnstationen und Bahnhöfen, Erstellen von neuen Siedlungsgebieten nur noch im Einzugsbereich von guten öffentlichen Verkehrsanschlüssen, siedlungs- und landschaftsgestalterische Massnahmen im Bereich des Bahntrasses, umweltverträgliche Koordination des Ausbaues von Schiene und Strasse sowie Massnahmen zur Einhaltung der eidgenössischen Luftreinhalte- und Lärmverordnung. Ferner sind im eidgenössischen Raumplanungsgesetz und in den kantonalen Planungs- und Baugesetzen Artikel einzubauen, die gegenüber heute verbindlicher urbane Siedlungsqualität verlangen und unterstützen und vor allem auch die Aspekte des neuen Bahnzeitalters bei der Siedlungserneuerung und Siedlungsentwicklung mitberücksichtigen. Da die Bahn 2000 und die NEAT erst nach dem Jahre 2000 betriebsbereit sein werden, sollten die flankierenden Massnahmen soweit notwendig zeitlich vorgezogen werden, um schon heute falsche Entwicklungen zu verhindern. Im Einflussbereich von schon erstellten S-Bahnen (z.B. Zürcher S-Bahn) sollten die flankierenden Massnahmen baldmöglichst nachgeholt werden.

Nachdem der Autobahnbau – gerade wegen des Fehlens der flankierenden Massnahmen – mit zur Zersiedlung unseres Landes geführt hat, ist es höchste Zeit, dass mit entsprechenden flankierenden Massnahmen zum Ausbau der Bahnen eine urbane Siedlungsentwicklung und Siedlungserneuerung in die Wege geleitet wird.

Es gilt also mit entsprechendem Vorausdenken zu verhindern, dass in 20 bis 30 Jahren festgestellt werden muss: Die Entwicklung hat infolge des Ausbaues der Bahnen zwar stattgefunden, aber sie ist mangels geeigneter Planung (flankierenden Massnahmen) schlecht ausgefallen. Die Verantwortung für dieses Vorausdenken sollte der Bund zusammen mit den Kantonen und Gemeinden übernehmen, wozu aber ein entsprechendes Problembewusstsein bei der Bevölkerung notwendig ist.

Werner Streich, Zürich