

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 106 (2019)
Heft: 3: Vertikalgrün : Natur am Bau und im Entwurf

Rubrik: Debatte

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

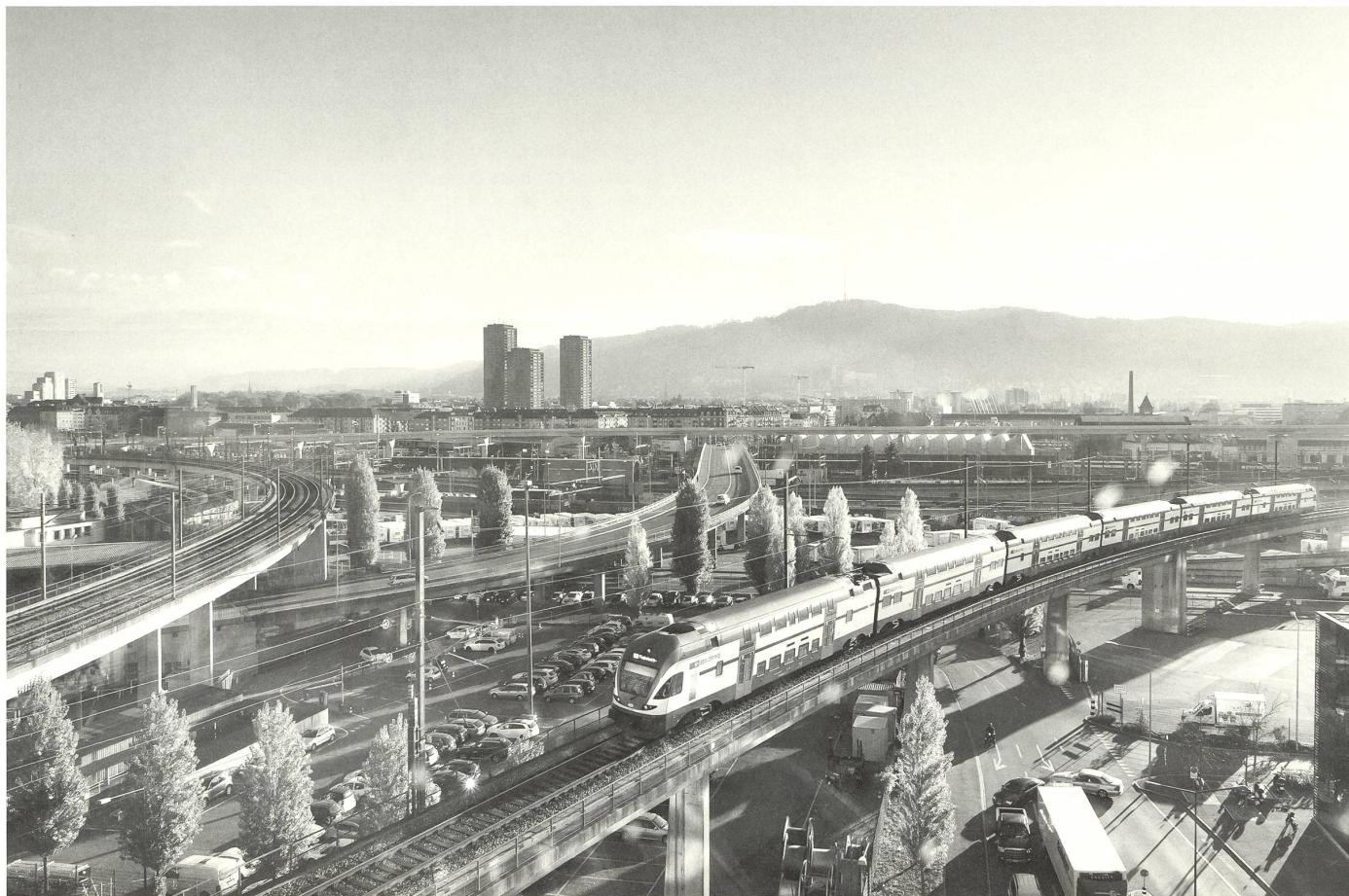
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 14.02.2026

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



Der ehemalige «Flughafenzug» von Basel: Der direkteste und schnellste Weg per Bahn von Zürich Altstetten nach Zürich Oerlikon und Zürich Flughafen führt nicht über den Hauptbahnhof: «Flugzug» Basel-Zürich auf seiner Route vor der Inbetriebnahme der Zürcher Durchmesserlinie 2015 auf dem Käferbergviadukt. Bild: Karin Hofer / NZZ

Debatten zum Thema Bahn und Raum

- wbw 11-2015
Marc Schneiter, *Höchste Eisenbahn*
wbw 1/2-2015
Dieter Dietz, *Hundeköpfe für die Schweiz!*
wbw 4-2014
Rupert Wimmer, *Das Tram dient der Stadt - nicht umgekehrt*
wbw 3-2014
Ulrich Weidmann, *Wunder, Verkehrssystem oder Accessoire?*
wbw 10-2013
Daniel Kurz, *Tramplanung ist Städtebau*

Landauf, landab ist von der Siedlungsentwicklung nach innen die Rede, als Alternative zur vorherrschenden Zersiedelung, die der individuelle Autoverkehr erst möglich macht. Die raumsparende Eisenbahn könnte zu einem starken Motor für die Siedlungsentwicklung nach innen werden. Voraussetzung dafür ist, dass ihre Netzentwicklung im Dienst der Raumentwicklung neu konzipiert wird.

Um taugliche Entwürfe dafür zu generieren, empfiehlt sich eine strukturierte Ideenkonkurrenz, sagt der Journalist und Raumplaner Paul Schneeberger. In seinem Buch *Ein Plan für die Bahn* (NZZ libro 2018, vgl. wbw 10-2018) hat der Autor seine visionären Ideen vertieft ausgeführt.

Eisenbahn entwerfen

Die Bahn als Instrument der Raumentwicklung

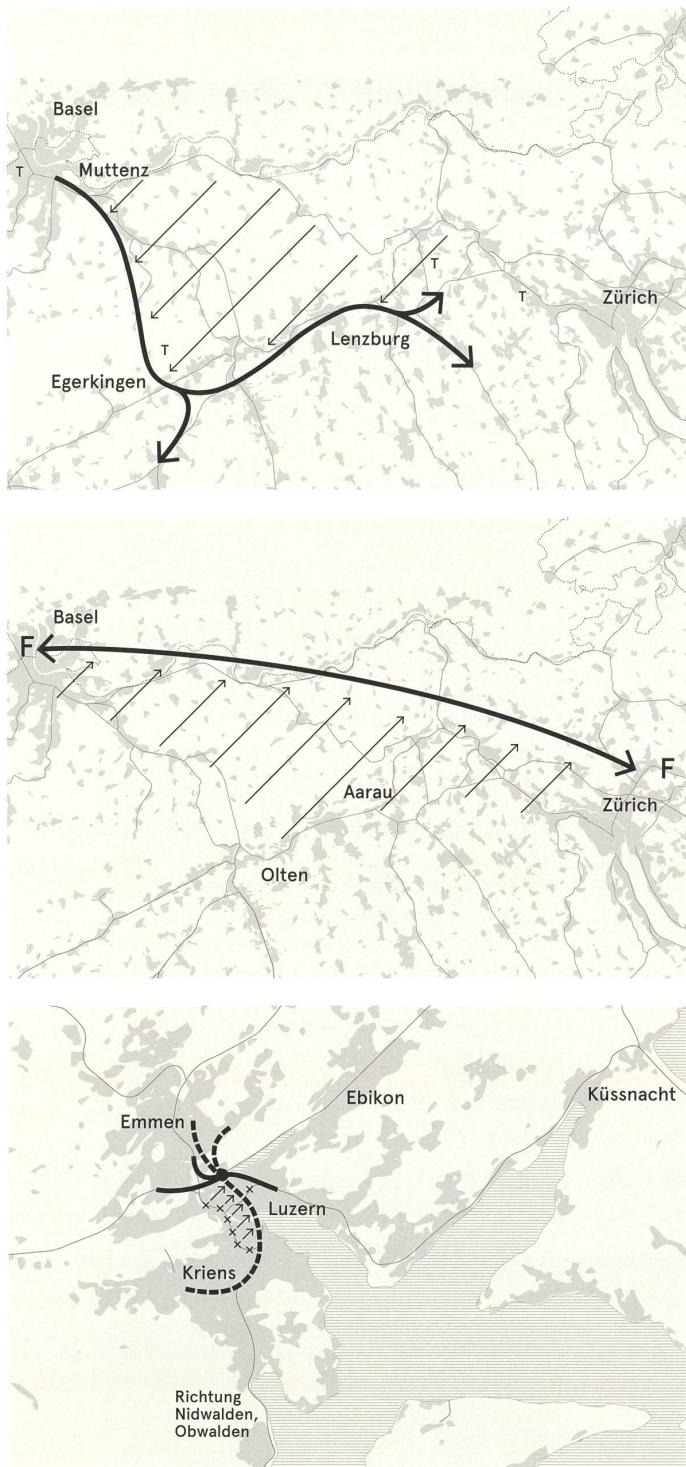
Paul Schneeberger

1964 hat die japanische Eisenbahn mit ihrer ersten Hochgeschwindigkeitsstrecke das in jenen Jahren von manchen tortgesagte Verkehrsmittel aus dem 19. Jahrhundert revolutioniert. Sie erhöhte seine Alltagsgeschwindigkeit auf über 200 km/h und hat dadurch Grossstädte, die mehrere

«Engpassbeseitigung» lautet das politische Ziel, das den gegenwärtig beschlossenen und diskutierten Ausbauten zugrunde liegt. Ein raumplanerisches Credo wie in den 1960er Jahren fehlt.

hundert Kilometer auseinanderliegen, eng miteinander verflochten. Seither sind Fragen, wie der Schienenverkehr weiterentwickelt werden kann, fixer Bestandteil der Zukunftsdiskussionen in den Staaten der nördlichen Hemisphäre.

Auch in der Schweiz. Aufgeschreckt von der Beschleunigung, die der Strassenverkehr durch die Auto-



Mögliche neue Schlüsselstrecken mit Verkehrsverlagerungen, die zwischen Städten auf dem bestehenden Netz Platz für zusätzliche Züge schaffen oder in Städten Raum für andere Nutzungen: Ein neuer Güterkorridor Basel-Zürich (oben), eine bezüglich Linienführung noch genau zu definierende Schnellverbindung Basel-Zürich (Mitte) oder eine Verlegung des Bahnhofs Luzern nach Norden an den Rotsee samt Ausbau der Zentralbahn von Ob- und Nidwalden her zu einer Metro (unten). Grafiken: Paul Schneeberger / NZZ Libro

bahnen erfahren hatte, begannen sich die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in diese Debatte einzuklinken. Oskar Baumann, der Chef des SBB-Studienbüros, fasste ihre Vision 1969 in die folgenden Worte: «Statt eines mühsamen Ausbaus der bestehenden Linie drängt sich der Bau einer zweiten, unabhängigen Doppelspur für den Schnellverkehr auf.» Heute wissen wir, was aus dieser konzeptionellen Idee geworden ist: Zwischen Aarau und Zürich erspart die Heitersberglinie seit 1975 den Umweg über Brugg und Baden. Und seit 2004 ist der Ansatz von anno dazumal auch auf 60 Kilometern Neubaustrecke zwischen Bern und Olten umgesetzt. Bern, Basel und Zürich sind dadurch in Pendlerdistanz zueinander gerückt.

Sonst, zum Beispiel zwischen Olten und Aarau, betreiben die SBB gerade den «mühsamen Ausbau der bestehenden Linie». Und auch die übrigen Pläne des Bundes für die Weiterentwicklung der Eisenbahn verheissen mehr vom Gleichen: «Engpassbeseitigung» lautet das politische Ziel, das den gegenwärtig beschlossenen und diskutierten Ausbauten zugrunde liegt. Ein raumplanerisches Credo wie in den 1960er Jahren fehlt. Damals strebten die SBB explizit danach, «das Ziel einer sinnvollen Städteplanung zu verwirklichen», weil die Eisenbahn

Heute, ein halbes Jahrhundert nach der Schnellbahnidéé, drängt sich ein neues Konzept für die Eisenbahn in der Schweiz auf.

«klar gerichtete, ausgeprägte Verkehrsströme begünstigt», wie Oskar Baumann es ausdrückte. In den 1970er Jahren mutierte das Schnellbahnnkonzept in der Gesamtverkehrsplanung des Bundes zu den «Neuen Haupttransversalen». Zusammen mit der bedeutendsten Innovation der Eisenbahn in der Schweiz des ausgehenden 20. Jahrhunderts, dem Taktfahrplan mit fixen Abfahrtszeiten und aufeinander abgestimmten Anschlüssen, floss die Idee der Neubaustrecken schliesslich in das Konzept «Bahn 2000» ein. In ein Ausbaupaket, dessen Devisen «So schnell wie nötig» und «Mehr Bahn für das ganze Land» sich 1987 in einer Volksabstimmung als mehrheitsfähig erweisen sollten.

Dass nur ein Teil des abgespeckten Schnellbahnnkonzepts realisiert wurde, hat vor allem damit zu tun,

dass die Schweiz kurz nach der «Bahn 2000» den Bau zweier Eisenbahnbasistunnel durch die Alpen beschlossen und dadurch das Fuder der Investitionen in die Schiene finanziell überladen hat.

Heute, ein halbes Jahrhundert nach der Schnellbahnidéé und drei Jahrzehnte nach dem Beschluss der «Bahn 2000», drängt sich ein neues Konzept für die Eisenbahn in der Schweiz auf. Nicht nur, weil die Be-

«Verkehrsverdichtung nach innen als Motor für die Siedlungsentwicklung nach innen» muss die Devise lauten!

völkerung in den letzten drei Jahrzehnten um ein Fünftel gewachsen ist, sondern vor allem auch, weil sich mit diesem Wachstum die Siedlungsstrukturen verändert haben.

Wesentlich sind zwei Trümpfe, welche die Schiene bei der Gestaltung des Siedlungsraums ausspielen kann: Die Eisenbahn kann, wenn sie will, doppelt so schnell sein wie das Auto und aus mehreren Städten eine machen. Beispielhaft dafür ist die zeitliche Integration der Städte Winterthur und Uster in die je 25 Kilometer entfernte Stadt Zürich durch die Stammlinie der 1990 eröffneten S-Bahn. Sie hat die Reisezeit zwischen den grossen und den kleineren Städten auf je eine vernachlässigbare Viertelstunde reduziert. Vor allem aber eignet sie sich als unschlagbar flächeneffizientes Massenverkehrsmittel auch dafür, die Schweiz dort gezielt zu strukturieren, wo sie am stärksten wächst: in der Agglomeration.

Die Kernfrage, die für die kommenden 30 bis 50 Jahre von der Höhe unserer Zeit aus zu beantworten ist, lautet: Wie lässt sich das Netz des Schienenverkehrs so entwickeln, dass es zum Taktgeber für eine kluge Siedlungsentwicklung wird? Entscheidend ist, dass Haltepolitik und Betriebskonzept miteinander evaluiert und definiert werden. Beispielsweise sollten sich die Haltepunkte der Eisenbahn und ihrer verschiedenen Zugskategorien künftig weniger an historischen Gegebenheiten orientieren als an den Dimensionen ihrer Einzugsgebiete: Weshalb etwa halten Schnellzüge in der Agglomeration Brugg-Baden zweimal und in der Stadt Bern nur einmal, obwohl die flächemässige Ausdehnung hier

wie dort dieselbe ist, in Bern aber mehr Menschen wohnen und arbeiten? Und was soll aus Haltepunkten mit Einzugsgebieten werden, in denen nur wenige Menschen wohnen? Sollten hier nicht Siedlungsentwicklungen angestoßen werden, die sie aufs Neue legitimieren, Stationen des Massenverkehrs zu sein?

Verbunden mit solchen materiellen Fragen ist die formelle Frage nach dem Rahmen, in dem sich diese qualifiziert erörtern und beantworten lassen. Die heutige konzeptionelle Schwäche bei der Weiterentwicklung der Eisenbahn in der Schweiz ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. Eine ist die Desintegration im Eisenbahnwesen selber. Während dem Bundesamt für Verkehr die Rolle des administrativen Mastermind und Bestellers zugewiesen ist, agieren die mittlerweile rein an betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgerichteten SBB als Ersteller von Ausbauten und zusätzlichen Fahrleistungen. Für die Entwicklung visionärer Ansätze ist dieses Setting denkbar ungeeignet. Ein anderer Faktor, der das heute mehr denn je notwendige integrierte Denken und Handeln in Verkehrs- und Raumfragen hemmt, ist die Fragmentierung der Kompetenzen: Für die nationalen Verkehrswege ist der Bund zuständig,

Gesucht sind «Räume» und Verfahren, die Kreativität freisetzen und nicht bremsen. Es liegt nahe, sich dafür grundsätzlich an Testplanungen zu orientieren.

Für die übrige räumliche Entwicklung sind die Kantone verantwortlich und dafür, wie die Siedlungsräume konkret gestaltet werden, die Gemeinden. Diese Gegebenheiten lassen sich kurz- und wohl auch mittelfristig nicht verändern.

Gefragt sind deshalb vor den eigentlichen Planungsarbeiten, wie sie im Moment mit grossem Eifer für zusätzliche Gleise und Tunnels landauf, landab betrieben werden, «Räume» im übertragenen Sinne des Wortes und Verfahren, in und mit denen sich die Grenzen zwischen Institutionen und Staatsebenen zugunsten eines zeitgemässen Konzepts für die Eisenbahn überwinden lassen. Gesucht sind «Räume» und Verfahren, die Kreativität freisetzen und nicht bremsen. Es liegt nahe, sich dafür grundsätzlich an jenem Rahmen zu orien-

tieren, der sich zur Lösung komplexer Aufgaben bei Areal- und Gebietsentwicklungen in der Raumplanung etabliert hat: an den Testplanungen, in denen verschiedene Entwürfe im Sinne möglicher Lösungen simultan entwickelt und geprüft werden, um idealerweise in eine tragfähige Synthese zu münden.

Ziel einer solchen Ideenkonkurrenz muss ein robustes Konzept für die groben Züge der Linien- und die Netzplanung der Eisenbahn in der Schweiz sein, das Mehrwerte für die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen bringt und umgekehrt auch den Anteil der raumeffizienten Schiene am Gesamtverkehr steigert.

Bevor wie heute allein über Mittel diskutiert wird, über Fahrplanminuten und Tunnelkilometer, ist ein Zukunftsbild im Sinne eines Ziels mit Mehrwerten zu entwickeln, die mit den Milliardeninvestitionen in die Bahn erreicht werden sollen.

Ein Konzept auch, das der zunehmenden Vernetzung der Verkehrsträger und den Veränderungen für die Logistik durch die Digitalisierung Rechnung trägt.

Dies, indem es Aufschluss darüber gibt, wie Verknüpfungen zwischen Eisenbahn und Autobahn gestaltet werden können. Erst basierend auf den Leitplanken einer solchen strategischen Planung lässt sich eine zukunftstaugliche taktische Planung ableiten. Bevor wie heute allein über Mittel diskutiert wird, über Fahrplanminuten und Tunnelkilometer, ist ein Zukunftsbild im Sinne eines Ziels mit Mehrwerten zu entwickeln, die mit den Milliardeninvestitionen in die Bahn erreicht werden sollen. Bleibt die Frage, wer die Initiative für ein solches Verfahren ergreift, in das idealerweise alle Staatsebenen involviert werden. Für den auf das Jahr 2035 ausgerichteten Ausbauschritt der Bahn, der im Wahljahr 2019 vom Parlament beschlossen wird, ist es dafür wohl zu spät. Nicht aber für ein Konzept, das darüber hinausreicht. —

Gern gesehen ...

Klassisches Design im Schalterformat

Türsprechen auf die klassische Art – mit den Innensprechstellen der Serie «TC40/Classic» steht eine weitere Variante bereit, um entsprechende Designwünsche zu erfüllen.

Die Sprechstellen sind in den Farben schwarz oder weiss, glänzend erhältlich.

