Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (1994)

Heft: 2

Artikel: Strategien zur urbanen Entwicklung der Schweiz

Autor: Ringli, Hellmut

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957053

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: 12.07.2025

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

DIE SCHWEIZERISCHE RAUMORDNUNGSPOLITIK STEHT VOR WICHTIGEN AUFGABEN. SIE MUSS SICH NICHT NUR DEN DRÄNGENDEN PROBLEMEN IM INLAND, SONDERN ZUSÄTZLICH AUCH DEN EUROPÄISCHEN HERAUSFORDERUNGEN STELLEN.

Strategien zur urbanen Entwicklung der Schweiz

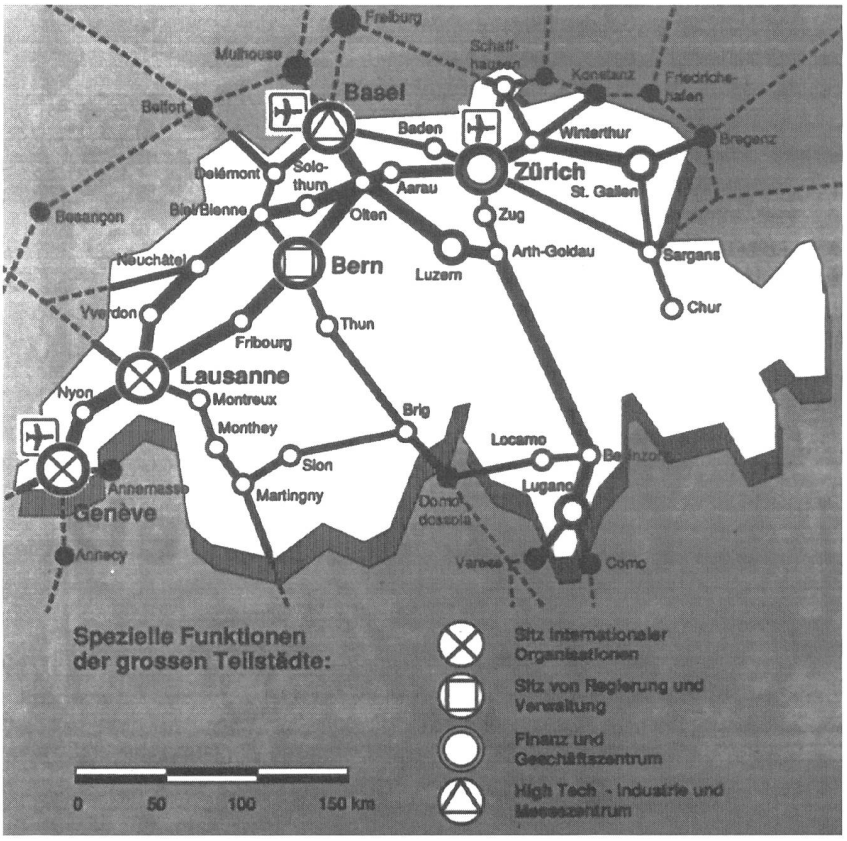


Abb. 1
Mit der "Bahn 2000" werden bestehende Gross- und Mittelstädte zu einem "Städtesystem Schweiz" vernetzt (vorläufige Ideenskizze)

Hellmut Ringli, dipl. Arch. ETH, Raumplaner BSP, Sektionschef am ORL-Institut der ETH Zürich

Hellmut Ringli

Trotz Fortschritten in der Raumplanung auf kantonaler und kommunaler Ebene sind die grundsätzlichen raumplanerischen Probleme in der Schweiz noch nicht gelöst. Zersiedelungen im Umland der grossen Städte, Flächenverschleiss, Verlust naturnaher Landschaften, räumliche Entmischungen zwischen Städten und Umland, mangelhafte Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehrssystemen fordern energische Abhilfe. Dazu kommen neuerdings internationale Herausforderungen in einem zusammenwachsenden Europa. Können unsere Städte im europaweiten Standortwettbewerb bestehen, oder verlieren sie allmählich an Attraktivität für Firmensitze international tätiger Unternehmen? Wird die Schweiz auch künftig genügend gut ins internationale Verkehrsnetz eingebunden sein?

Aus solch drängenden Fragestellungen heraus hat der Bundesrat das Bundesamt für Raumplanung beauftragt, «Grundzüge der Raumordnung Schweiz» – als Orientierungsrahmen für Bundesbehörden, Kantone und für die Privatwirtschaft auszuarbeiten. Das Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung (ORL) an der ETH Zürich ist zu vorbereitenden Grundlagenarbeiten beigezogen worden. Erste Entwürfe aus Sicht der Bearbeiter am Hochschulinstitut liegen vor. Daraus sind im folgenden einige Schwerpunkte skizziert.

Siedlungsentwicklung nach innen

Das Wachstum der Siedlungen ins Umland hinaus muss allmählich zu einem Stillstand kommen. Durch massvolles Verdichten, Umnutzen und Erneuern sollen die vorhandenen Siedlungsgebiete und die bestehende Bausubstanz besser genutzt werden. Eine kompaktere Siedlungsentwicklung verringert den Baudruck auf das Kulturland, und die daraus entstehende Chance kann genutzt werden, um weniger intensiv landwirtschaftlich zu

produzieren, statt dessen die naturnahen Flächen auszudehnen und vermehrt Erholungsräume in unmittelbarer Nähe der Wohnorte zu schaffen. Die Aufwertung des Landschafts- und Naturraums als attraktiver, naturnaher Erholungsraum dürfte langfristig dazu beitragen, die Chancen der Schweiz im internationalen wirtschaftlichen Standortwettbewerb zu erhöhen.

Stärkung der intern. Standortqualität
Die Schweiz hat ein vielpoliges Städtegefüge aus Gross-, Mittel- und Kleinstadtagglomerationen. Dieses polyzentrische Städtegefüge gilt es zu erhalten und zu stärken. Das soll so geschehen, dass die Bahn 2000 – unter Benützung der neuen Alpentransversalen – mit ihrem Taktfahrplan die einzelnen Städte derart gut miteinander verbindet, dass diese sozusagen «Stadtteile» im urbanen Funktionsraum Schweiz sein werden. So entsteht ein «vernetztes Städtesystem Schweiz», das als Ganzes – als Dreimillionenstadt – einen attraktiven urbanen Markt mit metropolitanen Standorteigenschaften bildet, gross genug, um mit umliegenden Metropolen wie München, Frankfurt oder Lyon konkurrenzfähig zu sein (vgl. Abb. 1). Das Städtesystem ist somit die typisch schweizerische, föderalistische Antwort auf die europäische Herausforderung.

Stärkung des schweizerischen Zentrengefüges
In der Vernetzung sind auch die mittleren und kleinen Städte stark, weil sie von den grossen Städten profitieren können. So sind Wachstumsverlagerungen auf Entlastungszentren sinnvoll. Statt, dass die grossen Agglomerationen laufend neue Wachstumsringe ansetzen, könnten gut gelegene kleinere Agglomerationen und Städte als Standorte für Erweiterungen und Neuinvestitionen dienen (vgl. Abb. 2). Für den Grossraum Zürich beispielsweise Winterthur, Baden, Aarau, Zug usw. In Winterthur und Baden sind bereits entsprechende Bestrebungen im Gang mit der «Zentrumsplanung Winterthur» und dem Projekt «Baden 2005». Reisezeitmässig sind diese beiden Zentren nicht weiter vom Stadtzentrum Zürich entfernt als manche Gemeinde im Agglomerationsgürtel, in die in den letzten Jahren Backoffice-Bereiche von Banken und Versicherungen hingezogen sind.

Mit dem vernetzten Städtesystem bleiben vielerorts – auch in peripherer gelegenen Gebieten – leistungsfähige Regionalzentren erhalten, was zur Aufwertung dieser Gebiete beiträgt und die Zwangsmobilität verringert. Zudem bleiben die einzelnen Schweizer Städte und Agglomerationen von einer vernünftigen Grösse und vermeiden so die Nachteile grosser Ballungen wie Verkehrszusammenbrüche, Lärm- und Luftbelastungen. Sie können auch kurze Wege ins Naherholungsgebiet anbieten.

Die Bahnen als Rückgrat der Vernetzung
Ein leistungsfähiger Personenverkehr zwischen den Zentren der einzelnen Städte bildet das Rückgrat des Städtenetzes. Die Bahn ist dazu das geeignete Verkehrsmittel, weil sie «mitten in der City landet». Bahnen schaffen raumüberspringende Einzugsbereiche. So entsteht durch die Vernetzung mehrerer Zentren ein weit attraktiverer Funktionsraum für Spitzenaktivitäten als selbst bei grossen räumlichen Ballungen. Neben dem schweizerischen Intercity-Bahnverkehr im Taktfahrplan wird künftig dem europäischen Hochgeschwindigkeits-Bahnnetz entscheidende Bedeutung zukommen, denn es schafft mitten in den Stadtzentren europataugliche Standorte für Firmensitze und hochspezialisierte Dienstleistungen.
Allianzenbildung zwischen Städten

Statt sich unnötig zu konkurrenzieren, sollten die Städte Allianzen bilden. Jede Stadt soll ihre traditionell bestehenden Stärken – als Finanzzentrum, Messestadt, Hochschulstandort, Kulturzentrum usw. – pflegen und weiterentwickeln und umgekehrt die bestehenden Schwächen in einem Nachbarzentrum kompensieren. Das leistungsfähige Bahnsystem macht es möglich, dass man für hochspezialisierte Dienste – und nur für solche ist weiträumige Mobilität nötig – reist, für wichtige Finanzkontakte nach Zürich, für grosse Messen nach Basel, für Regierungskontakte nach Bern, für internationale Organisationen nach Genf usw.

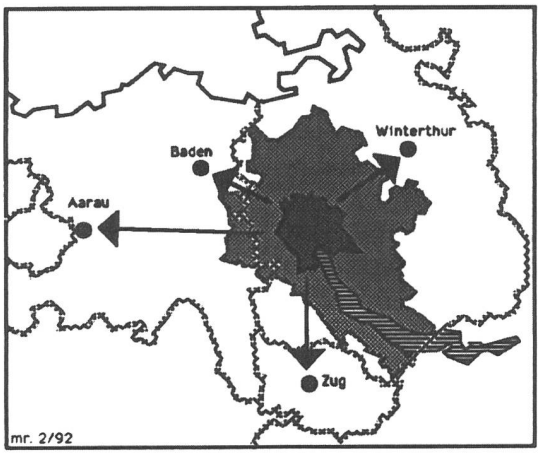
Förderung der Bahnhofbereiche
Als Grundvoraussetzung für den bahnvernetzten Städteverbund müssen an allen wichtigen Bahnknoten, und zwar in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs, attraktive Möglichkeiten für den Neubau oder Ausbau grösserer Geschäfts- und Bürozentren angeboten werden. In den meisten Städten gibt es genügend bahnhofnahe Industrie- oder Lagerareale, die revitalisiert werden könnten. Damit diese Zentren rund um die Uhr belebt sind, müssen sie auch Gaststätten, Freizeiteinrichtungen und einen angemessenen Anteil an Wohnungen aufweisen. So entstehen attraktive Geschäftszentren mitten in der Stadt und gebündelte Verkehrsströme, die mit der Bahn bewältigt werden können. Büro- und Geschäftsräume lassen sich in grossen Gebäudekomplexen bodensparend unterbringen, sofern die Verkehrsströme weitgehend mit dem öffentlichen erkehr bewältigt werden. Aus diesem Grund sind die Innenstädte nur zurückhaltend für den Autoverkehr zu erschliessen. Statt in Zufahrten und Parkplätze für das Auto soll vermehrt in grosszügige Fussgängerpromenaden, Plätze und Grünräume investiert werden, damit eine angenehme Ambiance für den Fussgänger entsteht.

Wirtschaftsfreundlichkeit und Wohnlichkeit in den Städten

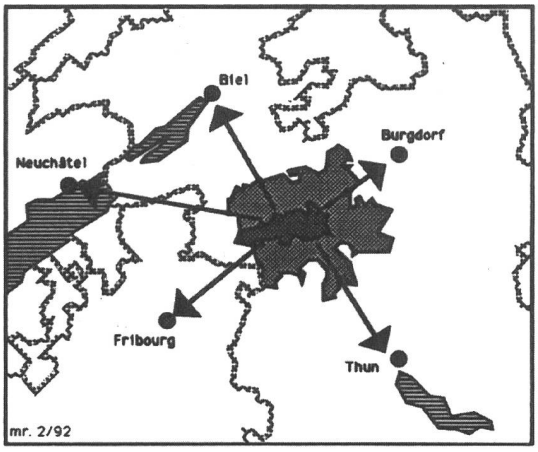
Unter den Erweiterungen im Geschäftsbereich darf die Wohnlichkeit der Städte nicht leiden, denn in den Städten sollen wieder mehr Leute wohnen, auch Familien mit Kindern und auch gut verdienende Berufsleute, denn gerade sie arbeiten ja an den Top-Arbeitsplätzen in der City. Wohnlichkeit und Wirtschaftsfreundlichkeit schliessen sich nicht aus. In den neuen, verdichteten Geschäfts- und Bürozentren an den Bahnhöfen kann der wirtschaftliche Entwicklungsdruck aufgefangen werden. Dadurch werden die Stadtquartiere vom Citydruck entlastet und vor Verkehrsbelastungen geschützt; sie können wieder wohnlicher werden. Wohnschutz vor Zweckentfremdung durch Büros und Geschäftsabsteigen, Rückbau von Büros in Wohnungen, Verkehrsberuhigung und benützerfreundliche Aussenräume für Fussgänger und Radfahrer, fussgängerfreundliche Quartierzentren usw. können zu einer Ambiance beitragen, in der sich die Bewohner wohl fühlen.

Abb. 2
Mittelstädte an der Bahn 2000 dienen als Entlastungszentren für die grossen Agglomerationen

Zürich



Bern



Kompakte Agglomerationsentwicklungen

Die grossen Agglomerationen müssen sich kompakt entwickeln. Das Grundgerippe für die Agglomerationsentwicklung soll ein S-Bahnnetz bilden, mit Durchmesserlinien, die sich am Bahnhof der Bahn 2000 schneiden und so der Kernstadt zur höchsten Standortgunst verhelfen. In den Vororten konzentriert sich die Entwicklung auf die Achsen des öffentlichen Agglomerationsverkehrs; Wohn- und Arbeitsplätze sind um die Haltestellen angemessen durchmischt. So wird der Trend gebrochen, dass man schwergewichtig in der Stadt arbeitet und im Umland wohnt. Trenn- und Grüngürtel entlang den Siedlungsachsen ermöglichen kurze Wege für Erholung und Sport.
Allerdings lassen sich längst nicht alle Betriebe sinnvoll mit der Bahn erschliessen. Für solche, die auf gute Zufahrtsmöglichkeiten mit dem Auto angewiesen sind – u.a. für grosse Verbrauchermärkte –, sind attraktive autobahnnahe Standorte anzubieten.

Aufeinander abgestimmte Verkehrssysteme

Je nach Raumtyp müssen der öffentliche Verkehr, der motorisierte Individualverkehr und der «motorlose Verkehr» (Fussgänger und Radfahrer) mit unterschiedlichen Prioritäten aufeinander abgestimmt werden. Zwei voll ausgebaute, sich gegenseitig konkurrenzierende Verkehrssysteme – für das öffentliche Verkehrsmittel einerseits und für das Auto anderseits – kann sich die Schweiz aus siedlungs-, umwelt- und finanzpolitischen Gründen gar nicht mehr leisten. Klare Prioritätensetzung – im urbanen Bereich zugunsten des öffentlichen Verkehrs und im ländlichen Raum zugunsten des Autoverkehrs – und leistungsfähige Umsteigeknoten zwischen den beiden Systemen werden immer wichtiger. Die Veränderung der Verkehrsteilung ist durch vermehrte Anwendung des Prinzips der Kostenwahrheit und durch eine zielgerichtete Parkplatzpolitik zu unterstützen.
Von entscheidender Bedeutung wird die künftige Einbindung der Schweiz ins weltweite Flugverkehrsnetz sein. Falls unsere Flughäfen an interkontinentaler Bedeutung verlieren sollten, wird es um so wichtiger sein, dass leistungsfähige Verbindungen mit der Hochgeschwindigkeitsbahn zu den nächstgelegenen Weltknoten-Flughäfen bestehen.

Breite Diskussion der Strategieentwürfe notwendig

In einer ersten Runde werden nun diese Strategieentwürfe unter Fachleuten der Raumplanung diskutiert und verfeinert. In einem nächsten Schritt sollen Fachleute aus raumwirksamen Sachbereichen einbezogen werden. Die Chancen, die sich mit den – aus dem internationalen Druck entstehenden – Neuorientierungen in der Verkehrs-, Energie-, Landwirtschafts-, Fremdenverkehrspolitik usw. ergeben, sind sinnvoll zu nutzen. ■