

**Zeitschrift:** Horizonte : Schweizer Forschungsmagazin  
**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. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

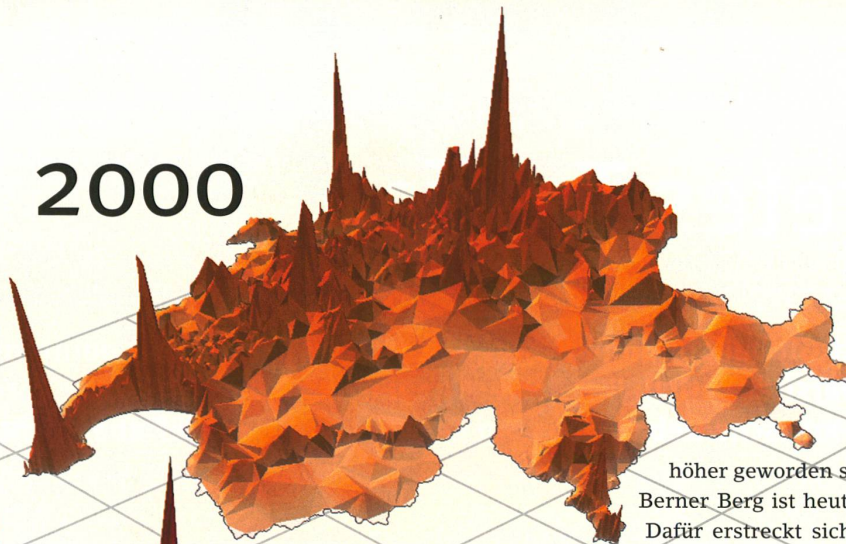
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 18.10.2024

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

# 2000

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



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 veritables Gebirge. «Das war  
zu erwarten», meint Philipp Fröhlich, der nun erste  
Zusammenhänge analysiert. «Dass das Umland aber  
so enorm zugelegt hat, erstaunt dann doch.»

# 1950



### Gut Erschlossene haben weniger profitiert

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

## 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.

**D**ie 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 Zehnjahresschriften 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

### 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 mus-  
sten 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. ■