

Ungewöhnliche Topografie der Schweiz

Autor(en): **Schwab, Antoinette**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Horizonte : Schweizer Forschungsmagazin**

Band (Jahr): - **(2004)**

Heft 63

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-552794>

Nutzungsbedingungen

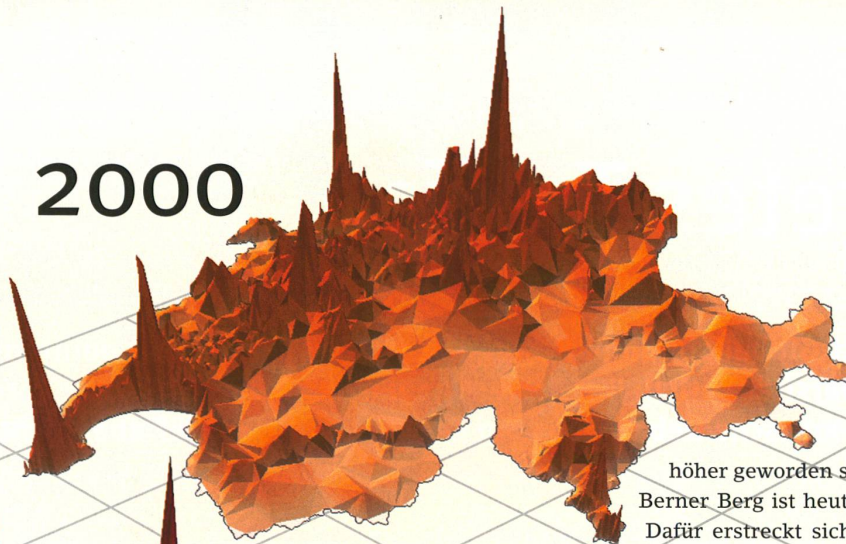
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 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.»

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.

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 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. ■