

# Ungewöhnliche Topografie der Schweiz

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Horizonte : Schweizer Forschungsmagazin**

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

Heft 63

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.



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



## Ungewöhnliche Topografie der Schweiz

VON ANTOINETTE SCHWAB  
BILDER ETH Z

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

### 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 Infrastruktur schon gut ist, bringen Mehrinvestitionen offenbar nicht mehr sehr viel.» Mit anderen Worten, die Regionen, die schon vor 50 Jahren gut erschlossen waren, haben von zusätzlichen Strassen und öffentlichem Verkehr nicht mehr so stark profitiert. Allerdings hat er in den vorliegenden Modellrechnungen nur die Bevölkerungszahlen als Indikator für wirtschaftliche Entwicklung genommen. In einem nächsten Schritt sollen nun noch andere wirtschaftliche Indikatoren untersucht werden. Insgesamt hat die Erreichbarkeit fast überall zugenommen, sowohl mit dem öffentlichen Verkehr (öV) als auch mit dem Individualverkehr (IV). Ausnahmen bilden neben den grossen Städten einzig einige Alpentäler und Teile des Juras.

### 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 mussten 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. ■