

Die Bahn als Raumplanerin: eine Chance für Bahn sowie Siedlung

Autor(en): **Streich, Werner**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **108 (1990)**

Heft 33-34

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77486>

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.

Die Bahn als Raumplanerin

Eine Chance für Bahn sowie Siedlung

Der Ausbau eines neuzeitlichen Bahnnetzes und -betriebes mit S-Bahnen, Bahn 2000 und NEAT begünstigt die Realisierung von urbanen Siedlungsstrukturen. Stationen und Bahnhöfe bilden Kernpunkte für eine dezentralisierte, aber örtlich konzentrierte städtische Siedlungsstruktur. Eine konsequente Ausrichtung dieser Entwicklung auf die Netzstruktur der Bahn würde der Zersiedlung entgegenwirken und gleichzeitig die urbanen Qualitäten fördern.

Bau und Betrieb der Bahn 2000 sowie der S-Bahnen in städtischen Regionen und später der NEAT wirken sich im Bereich der neuen Bahnanlagen stark auf Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung aus. Die noch zunehmende bahntechnische Vernetzung – auch mit dem Ausland – löst neue Entwicklungsimpulse aus. Um den unverkennbaren aktiven Einfluss der Bahn auf die Raumentwicklung siedlungs- und umweltgerecht zu gestalten, wird eine verstärkte Koordination zwischen den massgebenden Entscheidungsträgern notwendig werden, wobei auch die Auswirkungen des europäischen Wirtschaftsraumes auf die Schweiz mitberücksichtigt werden müssen.

Vernetzung zwischen Bahn und Siedlung

Die noch zunehmende regionale, nationale und internationale Vernetzung der Siedlungs- und Wirtschaftsräume infolge der verbesserten Verkehrswege, aber auch die dadurch wachsenden internen und externen Einflüsse auf die Raumstrukturen erfordern veränderte Organisations- und Koordinationsstrukturen zur Bewältigung der anstehenden Probleme und Konflikte. Dabei wird vor allem die Verlagerung von Kompetenzen von unteren auf höhere Koordinationsebenen notwendig werden. So werden Gemeinden Koordinationskompetenzen an regionale oder kantonale Ebenen und Kantone solche Kompetenzen an den Bund übertragen müssen. Auch die Verlagerung von entsprechenden Koordinationskompetenzen der Schweiz an zwischenstaatliche oder europäische Institutionen werden früher oder später unumgänglich werden.

Wenn eine untere Koordinationsebene nicht durch die Entwicklung auf einer

höheren Ebene überrollt oder abgehängt werden will, so muss sich die untere Ebene mit den Entwicklungen auf der höheren Ebene eingehend auseinandersetzen und auf diese Entwicklungen in geeigneter Form reagieren oder – noch besser – rechtzeitig agieren. Dazu gehört auch die aktive Beteiligung an den massgebenden Koordinationsgremien. Der Weg in die Isolation würde vermutlich die eigenen Handlungsspielräume zur Bewältigung der Zukunft eher verkleinern statt vergrößern.

Die zukünftigen urbanen Qualitäten des Siedlungsraumes Schweiz sind also wesentlich davon abhängig, wie weit die Chancen aus der Entwicklung des Bahnnetzes und des Bahnbetriebes raum- und siedlungsplanerisch genutzt werden. Die Bahn kann als urbane *Raum- und Siedlungsplanerin* zur Wirkung kommen, wenn die Bahn in der Schweiz die urbanen Siedlungsstrukturen zu fördern und gleichzeitig das Anwachsen des banalen und oft auch chaotischen Siedlungsbereichs in den verschiedenen Siedlungsräumen zu verhindern vermag.

Flankierende Massnahmen zum Bahnausbau

Mit dem Ausbau des Bahnnetzes und des Bahnbetriebes kann also in der Schweiz die urbane Siedlungsentwicklung gefördert werden, was aber die rechtzeitige Planung und Realisierung von flankierenden Massnahmen in den verschiedenen Bereichen Siedlung, Landschaft, Verkehr und Umwelt bedingt. Flankierende Massnahmen bezwecken, die positiven Auswirkungen von Entwicklungsimpulsen zu verstärken und die negativen zu vermindern oder zu verhindern. Solche zum Aus-

bau der Bahnen flankierenden Massnahmen sind vor allem: urbane Verdichtung des Siedlungsgebietes mit gemischter Nutzung im Einzugsbereich von Bahnstationen und Bahnhöfen, Erstellen von neuen Siedlungsgebieten nur noch im Einzugsbereich von guten öffentlichen Verkehrsanschlüssen, siedlungs- und landschaftsgestalterische Massnahmen im Bereich des Bahntrasses, umweltverträgliche Koordination des Ausbaues von Schiene und Strasse sowie Massnahmen zur Einhaltung der eidgenössischen Luftreinhalte- und Lärmverordnung. Ferner sind im eidgenössischen Raumplanungsgesetz und in den kantonalen Planungs- und Baugesetzen Artikel einzubauen, die gegenüber heute verbindlicher urbane Siedlungsqualität verlangen und unterstützen und vor allem auch die Aspekte des neuen Bahnzeitalters bei der Siedlungserneuerung und Siedlungsentwicklung mitberücksichtigen. Da die Bahn 2000 und die NEAT erst nach dem Jahre 2000 betriebsbereit sein werden, sollten die flankierenden Massnahmen soweit notwendig zeitlich vorgezogen werden, um schon heute falsche Entwicklungen zu verhindern. Im Einflussbereich von schon erstellten S-Bahnen (z.B. Zürcher S-Bahn) sollten die flankierenden Massnahmen baldmöglichst nachgeholt werden.

Nachdem der Autobahnbau – gerade wegen des Fehlens der flankierenden Massnahmen – mit zur Zersiedlung unseres Landes geführt hat, ist es höchste Zeit, dass mit entsprechenden flankierenden Massnahmen zum Ausbau der Bahnen eine urbane Siedlungsentwicklung und Siedlungserneuerung in die Wege geleitet wird.

Es gilt also mit entsprechendem Vorausdenken zu verhindern, dass in 20 bis 30 Jahren festgestellt werden muss: Die Entwicklung hat infolge des Ausbaues der Bahnen zwar stattgefunden, aber sie ist mangels geeigneter Planung (flankierenden Massnahmen) schlecht ausgefallen. Die Verantwortung für dieses Vorausdenken sollte der Bund zusammen mit den Kantonen und Gemeinden übernehmen, wozu aber ein entsprechendes Problembewusstsein bei der Bevölkerung notwendig ist.

Werner Streich, Zürich