Editorial

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **90 (2003)**

Heft 12: **Bahnhöfe = Gares = Railway stations**

PDF erstellt am: **03.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Editorial

Les gares sont des portails qui marquent le passage d'un système ferroviaire unitaire à une pluralité de villes et de villages. Elles sont des lieux des adieux ou, à l'inverse, des lieux d'arrivée où l'on quitte le non-lieu du voyage.

Les compagnies de chemin de fer ont jadis tenu compte de cette donnée. Elles ont adapté leurs types de bâtiments aux données du lieu en question non seulement au niveau de l'intégration urbaine mais aussi de la formulation et de l'expression. Les panneaux et la signalétique des gares font partie du système, mais les bâtiments font partie des localités dont elles sont parfois les avant-postes. Si les chemins de fer font partie intégrante de l'identité suisse, c'est vraisemblablement parce qu'ils forment, en analogie aux institutions de l'Etat fédéral, un réseau pour les différentes régions. Un réseau qu'ils expriment en combinant de façon réfléchie infrastructure unitaire et diversité locale des gares.

De ce point de vue, les nouvelles gares régionales standardisées RV05 des CFF qui se présentent comme des signaux agressifs constituent plus qu'un simple problème de design. Avec elles, le chemin de fer renonce complètement à sa fonction médiatrice entre le lieu et le système. Les stations s'apparentent désormais aux arrêts de tram ou de bus du réseau urbain de proximité, aux arrêts des compagnies de transport de la métropole suisse.

Cette image est certes percutante, mais elle manque aussi de relief. Elle nie les différences et est, au fond, centralisatrice. Elle va à l'encontre de l'identité culturelle de la Suisse qui repose sur la diversité. Ce faisant, les nouvelles stations ne renforcent pas l'image préexistante des CFF, mais elles expriment un profond changement de l'ancienne identité des gares vers une simple marque d'entreprise.

Les gares sont des bâtiments publics. En tant que tels, elles revendiquent une position particulière et, bien assez souvent, des droits particuliers. Aujourd'hui, il faut aussi tenir compte de cela. L'utilisation arbitraire de nombreuses gares désaffectées par le chemin de fer n'est pas satisfaisante. Les lieux d'arrivée sont importants, si ce n'est pour le train, du moins pour les localités. Ces dernières doivent-elles aujourd'hui intervenir en tant que maître de l'ouvrage en exploitant des gares? L'exemple de la petite gare MOB de Saanenmöser pourrait être significatif de l'évolution future. Le bureau de l'office du tourisme s'est substitué au guichet de gare. Il assure également des prestations pour le chemin de fer et la poste, mais il sert surtout à organiser les séjours et à accueillir les hôtes. Il est un portail ouvert sur la région. *La rédaction*

Editorial

Railways stations are portals at the transition between a unified system of railway tracks and a multitude of towns and villages. They are places of farewell and, on the other hand, places of arrival where we leave the non-place of the journey behind.

In the past, railway companies used to take this situation into account and by adapt the building typology of their stations to local conditions, not only in terms of their location, but also in their formulation and expression. Whereas the signs and signals of railways stations are part of the system, the actual buildings are parts of the towns and villages, and sometimes even their outposts. This is probably one of the reasons that the railways are such a pronounced part of the Swiss identity, because – rather like the institution of the federal state – they constitute a network linking the different regions and combining a unified structure with local variety in the stations.

Seen from this angle, the new standardised RV05 Swiss Federal Railways regional stations and their bold, aggressive appearance are more than just a design issue. Now regarded as an established part of the traffic system, the railways are relinquishing their function as mediator between the place and the system. The stations now play a part similar to that of public transport tram or bus stops in the towns as stops for the transport services of the "metropolis Switzerland". But although this image is eloquent, it is also slightly erroneous since it disregards the differences and, being basically centralistic, is contrary to the multifaceted nature of Switzerland's cultural identity. Consequently, the new train stations do not strengthen the existing image of the Swiss Federal Railways but are an expression of a drastic and thoroughly questionable change from the old station-identity to brand buildings.

Railway stations are public buildings. As such, they claim a special status, and often enough special rights as well, a fact that must be respected today as it has been in the past. The arbitrariness of the use to which of many of the station buildings vacated by the Federal Railways are put is unsatisfactory. Places of arrival are important, if not for the railways, then certainly for the towns and villages. Is it they who should now assume the role of building command and station operator? In this context, the small station of Saanenmöser could prove to be a pioneer: the local tourist association has taken over the ticket counter and, while still carrying out duties for the railways and the post office, is primarily concerned with the organisation of the reception and facilities of passengers passing through the station. As a gateway to the region. *The editors*

Editorial

Bahnhof Richterswil mit RV05, 31.10.2003. – Bild: Martin Tschanz

Bahnhöfe sind Portale am Übergang vom einheitlichen System der Bahn-Linien zur Vielzahl der Städte und Dörfer. Sie sind Orte des Abschieds, oder umgekehrt Orte der Ankunft, an denen man den Nicht-Ort der Reise hinter sich lässt.

Diesem Umstand haben früher die Bahngesellschaften Rechnung getragen, indem sie ihre Bautypen den jeweiligen lokalen Gegebenheiten angepasst haben, nicht nur in der städtebaulichen Position, sondern auch in Ausformulierung und Ausdruck. Die Schilder und Signale der Bahnhöfe sind Teil des Systems, die Gebäude aber Teil der Ortschaften, bisweilen auch deren Vorposten. Wahrscheinlich sind die Bahnen nicht zuletzt deshalb so intensiv Teil schweizerischer Identität, weil sie analog zu den Institutionen des Bundesstaates ein Netzwerk für die unterschiedlichen Regionen bilden und dies in wohlüberlegter Kombination von einheitlicher Infrastruktur und lokaler Vielfalt der Bahnhöfe auch zum Ausdruck bringen.

Die neuen standardisierten RV05 Regionalbahnhöfe der SBB und ihr signalhaftes, aggressives Auftreten sind so gesehen mehr als ein Design-Problem. Mit ihnen, die nun ganz als Teil des Verkehrssystems verstanden werden, gibt die Bahn ihre Vermittlungsfunktion zwischen Ort und System auf. Die Stationen treten nun wie die Tram- oder Bushaltestellen des innerstädtischen Nahverkehrs auf, gleichsam als Haltestellen der Verkehrsbetriebe der Grossstadt Schweiz. Dieses Bild ist zwar schlagkräftig, aber auch platt. Es negiert die Differenzen, ist im Grunde zentralistisch und läuft so der auf Vielfalt beruhenden kulturellen Identität der Schweiz zuwider. Die neuen Stationen stärken somit nicht das bestehende Image der SBB, sondern sind Ausdruck einer tiefgreifenden und durchaus fragwürdigen Veränderung, von der alten Bahnhof-Identität hin zum ausschliesslichen Marken-Brand.

Bahnhöfe sind öffentliche Gebäude. Als solche beanspruchen sie ihre besondere Position und oft genug auch besondere Rechte. Dem gilt es auch heute Rechnung zu tragen. Die Beliebigkeit der Nutzung vieler von der Bahn aufgegebener Stationsgebäude ist unbefriedigend. Denn Orte der Ankunft sind wichtig, wenn vielleicht nicht so sehr für die Bahn, so doch für die Ortschaften. Sollten diese heute als Bauherren und Betreiber von Bahnhöfen auftreten? Das Beispiel der kleinen MOB-Station von Saanenmöser könnte zukunftsweisend sein. Hier wurde der Bahnschalter vom Büro des Verkehrsvereins abgelöst. Dieser übernimmt zwar auch Aufgaben für Bahn und Post, dient aber vor allem der Organisation des Aufenthalts und dem Empfang der Gäste. Als Tor zur Region. *Die Redaktion*