

Die meisten reisen nicht, sie pendeln

Autor(en): **Oehler, Felicitas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujaersblätter**

Band (Jahr): **94 (2020)**

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-858459>

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 meisten reisen nicht, sie pendeln

Martin Steinmann, Architekt und Architekturtheoretiker, emeritierter Professor der ETH Lausanne, im E-Mail-Wechsel mit Felicitas Oehler über den Bahnhof Aarau, Foto: Ruedi Weiss

Du bist ein typischer GA-Reisender: früher als Pendler, heute beruflich und in der Freizeit immer noch viel unterwegs. Wenn dein Zug, sagen wir, um 9.32 fährt, wann verlässt du dein Haus in der Altstadt? Und welchen Weg wählst du?

9.32, das ist der Zug nach Zürich. 7.46 an die ETH Lausanne, umsteigen in Bern, 7.55 nach Mendrisio, umsteigen in Rotkreuz, 9.36 nach Basel... Du siehst, die Zeiten habe ich im Kopf. Aber zu deiner Frage: Für den Gang zum Bahnhof brauche ich sieben, acht Minuten. Wenn auf dem Holzmarkt gerade ein Bus kommt, nehme ich ihn; das ist das Schöne am GA, man steigt einfach ins Tram oder in den Bus, ohne sich um Zonen zu kümmern. Vom Busbahnhof aus gehe ich dann links, unter der grossen Uhr, die man wegen der «Wolke» gar nicht recht sieht, in den Bahnhof. Ein richtiger Bahnhof ist das aber nicht, eher eine Sortieranlage, anders als etwa in Luzern, kommt in dieser Halle kein «Reisegefühl» auf. Die meisten reisen auch gar nicht, sie fahren in die Schule oder zur Arbeit, sie pendeln. Und die Rentnerinnen und Rentner mit roten Socken und Stöcken gehen wandern. Wenn niemand reist, braucht es auch keine Halle.

Immerhin ist es mehr als eine Haltestelle. Aber bleiben wir doch noch draussen, auf dem Bahnhofplatz. Oder ist das auch kein richtiger Bahnhofplatz?

Nein, es ist kein Bahnhofplatz, sondern ein Busbahnhof, ich finde: ein guter. Mir gefällt die «Wolke», vor allem städtebaulich: Durch ihre Form setzt sie sich klar von den umgebenden Gebäuden ab, sie ist eine Sache für sich. Wegen ihres Materials sowieso. Als der Busbahnhof geplant wurde, war ich in der Stadtbildkommission. Du hättest die ersten Vorschläge sehen sollen! Ein Bahnhofplatz ist das trotzdem nicht. Überhaupt: Aarau hat keine Plätze. Oder findest du, der Aargauerplatz sei einer? Aarau hat Gassen – und den Graben!

Im Sinn der architektonischen Definition von Platz stimmt deine etwas provokative Aussage sicher, obwohl wir nebst vielen anderen einen Kirchplatz und einen Schlossplatz haben. Aber ich kenne auch keinen, der so genutzt wird, wie es bereits die Griechen vorgesehen haben: als Brennpunkt des öffentlichen Lebens. Noch schlimmer als den Aargauerplatz finde ich den von Ampeln dominierten Kreuzplatz. Aber zurück zum Bahnhofplatz. Er wird auf allen vier Seiten von Bauten eingefasst. Reicht das wirklich nicht, die dazwischen liegende Fläche als Platz zu definieren?

Ja, was ist ein Platz? Etwas schnell gesagt: eine von Gebäuden umgebene freie Fläche in der Stadt und, wie du sagst, ein Ort des öffentlichen Lebens. Das Zweite trifft auf den Bahnhofplatz zu, wenn in die Busse einsteigen und aus ihnen aussteigen schon eine Form solchen Lebens ist. Oder in den Läden des Bahnhofs eine Zeitung oder einen «Latte» kaufen und dann auf den Zug eilen. Aber klar, auf den Plätzen, die wir so lieben, spielt sich das Leben auch an den Rändern ab, in den Bars und Cafés ... Schön, das gibt es im Bahnhof. Und um ihn geht es eigentlich, wenn ich dich richtig verstanden habe. Seine Architektur? 08/15 aus Glas und Aluminium! Langweilig, aber das ist okay. So lenkt er nicht von der «Wolke» ab, so lenkt er von gar nichts ab. Das ist heute ein Verdienst, wenn wir an die vielen Gebäude denken, die mit allen Mitteln auf sich aufmerksam machen wollen. Das Wort dafür lautet «signature buildings». – Eine Sache ist trotzdem problematisch am Bahnhof: Seine Fassade verlängert sich seit Kurzem nach Osten in den fürchterlichen, Autos vorbehaltenen Hof. Die Uhr bestärkt diese städtebaulich in einem wörtlichen Sinn schiefe Situation, statt die Mitte des Bahnhofplatzes zu markieren.

Du magst die «Wolke», du erwähnst sie immer wieder. Sie schwebt über dem hektischen Betrieb, dominiert den Platz, ohne ihn zu erdrücken. Was sprach damals für dieses aussergewöhnliche Dach und wie kommt es, dass das «Luftkissen» stets prall gefüllt hängen bleibt, ohne davonzufiegen?

Für dieses Dach sprach genau das, was du sagst: weil es über dem Betrieb schwebt, wie das eine Wolke halt tut. Ja, mir gefällt diese mechanische Wolke, die durch ständig einströmende Luft und vielfach gespannte Seile in Form gehalten wird.

Zentral oder nicht, für mich ist die Uhr ein Mahnmal – die Zeit läuft, beeile dich! Es stimmt, sie hängt nicht im Zentrum, aber sie betont den Haupteingang. Dies ist doch sicher eine akzeptable Begründung für ihre Lage.

Wie du meinst. Ich betrete also den Bahnhof, von der grossen roten Kelle eingewiesen. Und wie der Bahnhofplatz ist auch der Bahnhof nicht im Gleichgewicht. Das hat mit den Unterführungen zu tun, die beim Bau des neuen Bahnhofs nicht neu gebaut wurden. Die östliche von ihnen ist breiter, weil sie als nächste Verbindung ins Quartier «hinter den Gleisen» dient und so eine Art unterirdische Strasse ist, keine schöne, keine zum Flanieren, aber zu bestimmten Zeiten voller Menschen – zum Geruch nach Frittieröl, der sie oft erfüllt, sage ich jetzt nichts, aber es ist ein Grund, sich zu beeilen. Die westliche Unterführung ist schmaler, sie wird viel weniger benutzt und das hat seinen Grund.

Hier muss ich unterbrechen, ich muss um 12.32 den Zug nach Zürich nehmen ...

... ich bin wieder in Aarau, diesmal bin ich über die Treppe am Ende des Perrons und dann über den Behmenplatz gegangen – noch so ein Platz mit einer «Wolke», die in diesem Fall aber viereckig ist und aus Beton besteht. Meistens nehme ich diesen Weg zum Bahnhof.

Schön! Direkt vom Gleis hinauf, weg und fort, ohne Bahnhofshektik! Aber ich möchte nochmals zum Haupteingang zurückkehren, der – nach deiner Begründung – wie die Uhr am falschen Ort angebracht ist.

Vom Betrieb her gesehen ist er das nicht, denn die meisten Bahnbenutzer gehen durch den östlichen Durchgang zu den Gleisen. Von dort führen nebst Treppen auch Rampen auf die Perrons. Wenn man einen Koffer bei sich hat, geht das leichter. Und am Anfang des Durchgangs ist mehr los, auch wenn man auf keinen Zug muss. In der kleinen Halle gibt es Läden, der Coop ist bis 22 Uhr geöffnet, hier trifft man sich, hier sammelt man Unterschriften oder verteilt irgendetwas, hier findet öffentliches Leben statt, hier, nicht in der grossen Halle. Die wird viel weniger benutzt. Damit sind wir beim Problem des Aarauer Bahnhofs.

Du meinst, genügend Platz wäre da, aber er wird nicht genutzt? Was ist denn mit den Läden dort? Solche braucht es doch heute in einem richtigen Bahnhof.

Du hast recht, es gibt Läden und die Schalter der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), aber die müssen nicht rentieren.

Ich frage mich oft, wie die Läden das schaffen. – Die Galerie, die der Halle entlang führt, wird übrigens noch weniger benutzt. Dabei würde sie sich eignen, um dem Geschehen unten zuzuschauen, Veranstaltungen, Manifestationen, für die aber die SBB wahrscheinlich keine Erlaubnis geben würde. Oder man könnte mit vielen anderen unten stehen und jemandem auf der Galerie zuhören. So aber schaut man halt den Ventilatoren zu, die unter der Decke hängen, dieser sinnvollen Arbeit von Roman Signer: Sie bewegen sich nicht viel, nur wenn Züge vorbeifahren. Das muss man allerdings wissen und man muss warten können.

Alles in allem scheint doch alles Nötige vorhanden zu sein! Gleise, Züge, Eingänge, Ausgänge, Durchgänge, Parkplätze für Autos und Velos, Läden, die vorhandene oder raffiniert geschaffene Bedürfnisse fast rund um die Uhr abdecken, Cafés, Take-aways, ein Kiosk, Kunst am Bau, sogar ein Klavier steht da für spontanes Musizieren – nur einen Bahnhofsvorstand gibt es nicht mehr.

Wenn ich mit dir so über die grosse Halle nachdenke, fange ich an, sie ganz gut zu finden, gerade weil dort nicht viel geschieht. Nur zwei Ständer auf der Galerie mit Reclam-Büchlein, Kant: «Die Kritik der praktischen Vernunft», und die Ventilatoren, gewissermassen deren Anwendung. Solche Orte sind selten geworden. Darum gefällt mir auch der Busbahnhof nachts am besten, kein Bus steht mehr da, die «Wolke» ist sanft beleuchtet und der Platz endlich ein Platz: leer, oder nach Wikipedia: eine freie Fläche in der Stadt.