

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Band: 19 (2006)
Heft: 1-2

Artikel: Verkehrspolitik : Bahnhöfe auf dem Abstellgleis
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122824>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Bahnhöfe auf dem Abstellgleis

Text: Werner Huber
Foto: Susanne Stauss

Nach der Automatisierung des Bahnbetriebs und der Konzentration des Billettverkaufs stehen viele Bahnhofgebäude leer und im Schatten der neu gestalteten Station. Statt diese identitätsstiftenden Bauten einfach abzureissen, wollen die SBB Alternativen suchen. Ein Besuch des Bahnhofs Boswil-Bünzen zeigt, wo das Problem liegt.

• Abfahrt in Lenzburg ist um 8 Uhr 59, erster Halt in Hendschiken um 9 Uhr 02. Ein Bahnhofgebäude von altem Schrot und Korn. Ein Stationsschild verströmt den Geist der Dreissigerjahre, beim neuen gleich daneben ist das SBB-Logo verkehrt herum montiert. Wir bleiben sitzen, denn das Dorf ist weit, der Bahnhof geschlossen und verlassen. Jenseits der Gleise stehen ein Billettautomat und Informationswände unter einem neuen Schutzdach – Einrichtungen des Facelifting-Konzepts (Regionalverkehr 05) (RV05), das den 620 Regionalbahnhöfen ein einheitliches Aussehen verleihen soll (HP 8/01). Wir fahren weiter via Dottikon-Dintikon nach Wohlen. Halt um 9 Uhr 12. Endlich ein richtiger Bahnhof mit Billettschaltern und allem was dazu gehört. Hier hält die neue Zeit deutlich Einzug: Im Bahnhofbuffet nistet sich ein Lebensmittelladen ein.

Bahnhof zu vermieten

Ankunft in Boswil-Bünzen: 9 Uhr 16. Wir steigen aus und in unsere Ohren schleicht sich sogleich Mani Matter: «Das isch ds Lied / vo de Bahnhöf wo dr Zug / geng scho abgefahren isch / oder no nid isch cho ... » Ist er schon abgefahren oder noch nicht gekommen? Der Bahnhof liegt verlassen da; kaltes, feuchtes Wetter drückt auf die Stimmung. Möglichst schnell weg von hier. Das Bahnhofgebäude aus dem 19. Jahrhundert beherrscht die Szene. Seine letzte Blüte erlebte das Haus in den Sechzigerjahren, als es modern umgebaut wurde, einen Anbau mit Schalterhalle und Güterexpedition erhielt und mit einem Mittelperron samt Unterführung ausgerüstet wurde. (Diensteingang) lässt sich noch knapp entziffern, ein bis zur Unkenntlichkeit verblasstes Rauchverbot klebt auf der Tür zum längst geschlossenen Wartsaal. *Tempi passati*. Offensichtlich hat das alte Bahnhofgebäude mit der Bahn schon lange nichts mehr zu tun und auch der jüngere Anbau mit den Billettschaltern ist verwaist. Wie um dies zu unterstreichen, hat man zwei Gleise aus dem Schotterbett gerissen und das Bahnhofschild von der fleckigen Fassade abmontiert. Die Bise lässt uns auf dem Perron frösteln. Endlich die Erlösung: (Gleis 1: Regionalzug nach Rotkreuz), scheppert es wie *Deus ex Machina* aus dem Lautsprecher.

Nächste Station: Muri. Ein Bahnhofgebäude aus den Siebzigerjahren, mit Billettschaltern und sogar einem Bahnhofbuffet. Im Anschlagkasten in der Unterführung ein Déjà-vu: (Zu vermieten: Bahnhof Boswil-Bünzen. Büro- und / oder Geschäftsfläche sowie Lagerraum), verkündet ein Plakat. Nur 100 Franken kostet der Quadratmeter pro Jahr und das Stationsbüro eigne sich gut (als Geschäftslokal, Büro, Atelier, Galerie usw.). Doch wer will an diesem verlassenem Ort schon sein Geschäftslokal einrichten?

Rationalisiert und automatisiert

Zugegeben: Ein trüber Dezembermorgen mag der falsche Zeitpunkt sein, um am Bahnhof Boswil-Bünzen im oberen Freiamt Station zu machen. Doch vielleicht ist genau der triste Tag der richtige Moment für das Experiment. Denn Ruhm und Ehre haben die SBB im vergangenen Jahr mit dem Wakker-Preis und den Brunel-Awards reich geerntet (HP 9/05), und wer in den Intercity-Zügen von Rail-City zu Rail-City braust, den erwartet allenthalben eitel Sonnenschein (HP 3/05). Hier geht es um die Sorgenkinder entlang des Schienennetzes: die kleinen Regionalbahnhöfe. Früher war auch der kleinste Bahnhof ein betriebsamer Ort. Im Obergeschoss wohnte der Bahnhofvorstand, der Billette verkaufte, Weichen stellte und Züge abfertigte. Der Gü-

terumschlag vom Fuhrwerk auf die Bahn brachte emsiges Treiben. «Mängisch lüt-/ et e Gloggen und en Ar-/ beiter mit schwarze Händ/ stellt e Weiche me weis/ nid für was/ dank für d' Güeterwäge wo/ vor em Schopf stöh», sang Mani Matter in den Sechzigerjahren. Seither haben die Automatisierung des Bahnverkehrs das Personal zum Verschwinden gebracht. Güter werden an Regionalbahnhöfen nicht mehr umgeschlagen, Signale und Weichen zentral gesteuert und die Billette nur noch am Automaten verkauft. Der Taktfahrplan und schlanke Anschlüsse machen den traditionellen Wartsaal überflüssig. Hunderte Bahnhofgebäude werden für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigt.

Ein Bahnhof bleibt ein Bahnhof

Im heutigen Regionalverkehr ist der Bahnhof eine Verkehrsmaschine, die fast wie eine Tramhaltestelle funktioniert. Der vor einem Jahr eröffnete Bahnhof Mellingen-Heitersberg ist eine solche Anlage, die als Umsteigeterminal – von der Bahn auf Bus, Velo oder Auto – sogar abseits der Ortschaft steht. Er ist gemäss dem Konzept RV05 gebaut, was gut funktioniert bei Neubauten oder an Orten, die schon bis anhin nicht mehr als Haltepunkte waren. Hier binden die normierten Elemente die Station in die Perlenkette ähnlich gestalteter Bahnhöfe ein. RV05 kommt auch an Bahnhöfen zu tragen, die ihre alten Aufgaben zumindest teilweise behalten dürfen und die RV05-Teile den bestehenden Bahnhof ergänzen. Mancherorts ist den SBB dieser Spagat gelungen. Sie haben den Altbau sorgfältig renoviert und als Ladenfläche vermietet.

Das RV05-Konzept kommt aber ins Wanken an Orten, wo das alte Bahnhofgebäude seine Funktion eingebüsst hat und sich der automatisierte Bahnhofbetrieb ausschliesslich unter RV05-Dächern abspielt. Plötzlich gibt es zwei Bahnhöfe: den neuen und den ausrangierten. Der neue kann gegen den alten ankämpfen wie er will – er bleibt die Nummer zwei; ein Bahnhofgebäude bleibt ein Bahnhofgebäude, auch wenn man das Stationsschild abmontiert.

Weil sich der Altbau an Bahnhöfen mit wenig Verkehr, die zudem an der Peripherie der Ortschaften liegen, kaum Gewinn bringend vermieten lässt, gammelt er vor sich hin. Eine Investition lohnt sich nicht. Der Glanz der neuen Station steht also im Schatten des verfallenden, aber immer noch (Bahnhof!) brummenden Altbaus.

Das Umfeld mit einbeziehen

Eine Lösung dieses Dilemmas wäre der Abriss des verlassenen Bahnhofs. Damit liessen sich gleich zwei Fliegen auf einen Schlag erledigen: Der Geschäftsbereich SBB-Immobilien würde ein Objekt los, das nur kostet, aber nichts einbringt, und SBB-Infrastruktur käme zu einem ungetrübten Auftritt des neuen RV05-Bahnhofs. Doch damit wird aus dem einst stolzen Bahnhof auch baulich definitiv eine Haltestelle. Aber die SBB wollen nichts überstürzen, sondern Strategien zum Umgang mit den alten Bahnhöfen erarbeiten. Dabei lenkt die Bahn den Blick von den Gleisen weg in die Region: Welche Rolle spielt ein Bahnhof in seinem weiteren Umfeld? Wie wird sich dieses in Zukunft wandeln? Wichtig ist dabei die Zusammenarbeit mit den Kantonen – die das Angebot des Regionalverkehrs bestellen – und den Gemeinden. Konnten Bahnhöfe früher Entwicklungsmotoren für Gemeinden sein, haben sie mit der zunehmenden Motorisierung diese Katalysatorfunktion eingebüsst; der nahe Autobahnanschluss war wichtiger. Heute gewinnt der Bahnhof als Verkehrsknoten mit Parkplatz und Busanschluss wieder an Bedeutung. Nutzt man dieses Potenzial und macht daraus den Kern einer neuen Entwicklung, dann finden sich auch neue Nutzungen dafür. Bis der Bahnhof Boswil-Bünzen vielleicht wieder aufblühen wird, braust noch mancher Zug durchs Freiamt. Doch Hoffnung besteht, denn die SBB versichern, sich nicht auf den Brunel-Award- und Wakker-Preis-Lorbeeren auszuruhen. Ein erster Schritt markiert die Beteiligung der Bahn an der Fachtagung des Vereins Public Paradise (Was wird aus den Regionalbahnhöfen?) •

Fachtagung «Public Paradise»

«Public Paradise» ist ein Verein, der Fachtagungen zum Thema öffentliche Freiräume durchführt. Zusammen mit den Fachverbänden SIA, BSA, BSLA, FSU und VLP-ASPAN und mit Hochparterre organisiert er an der Universität Bern eine Tagung zum Thema «Was wird aus den Regionalbahnhöfen?». Darin geht es um die Zukunft der rund 1000 Regionalbahnhöfe der Schweiz als öffentliche Räume. Im Frühsommer erscheint ein Hochparterre-Sonderheft, das die Ergebnisse der Tagung zusammenfasst.

--> Thema: «Was wird aus den Regionalbahnhöfen?»

--> Ort: Universität Bern, Aula

--> Datum: Di, 28. Februar 2006

--> Programm und Anmeldung:

www.publicparadise.ch



86 Züge halten täglich am Perron von Boswil-Bünzen, doch das ehrwürdige Bahnhofgebäude ist ausrangiert.