

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Band: 19 (2006)
Heft: [3]: Was wird aus den Regionalbahnhöfen?

Artikel: Regionalbahnhof im Umbruch
Autor: Vinzens, Martin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122879>

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>

Regionalbahnhof im Umbruch

Text: Martin Vinzens
Plan: Swisstopo/ARE

Achtzig Prozent der SBB-Kunden benutzen den Regionalverkehr. Grund genug also, um sich zu überlegen, welche Zukunft die Regionalbahnhöfe haben sollen. Bediente Bahnhöfe werden immer weniger, was für viele schmerzlich ist, aber auch Chancen für die Verbesserung der städtebaulichen Situation birgt. Gefragt sind hier auch die Raumplaner.

• Mit dem Projekt Bahn 2000, den neuen Alpen-transversalen, dem Ausbau der Grossbahnhöfe zu Rail-Citys, den S-Bahn-Systemen in grösseren Agglomerationen und den Anschlüssen an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sind einige Meilensteine in der jüngeren Eisenbahngeschichte gesetzt worden, von denen wir bereits heute oder in naher Zukunft profitieren können. Für die Eisenbahnen in der Schweiz ist dies eine Erfolgsgeschichte, hinter der ein grosses Stück Arbeit steckt.

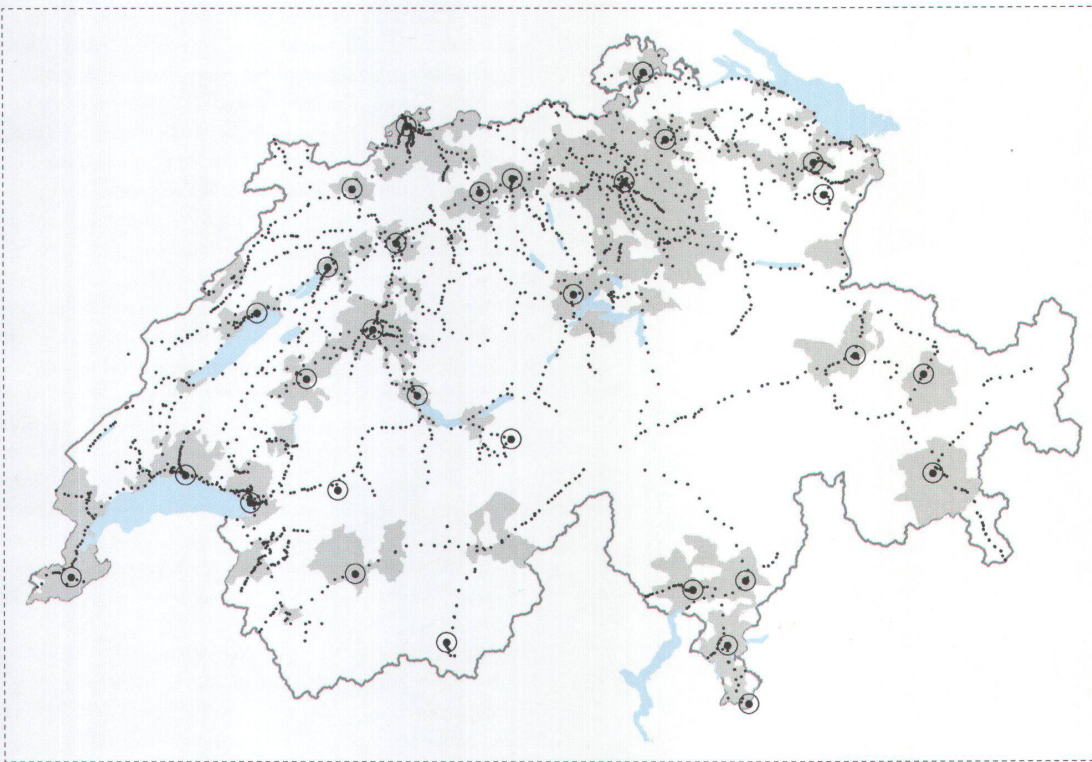
Für einmal ist aber nicht von diesen grossen Bahnprojekten die Rede: Auf der Tagesordnung stehen die Regionalbahnhöfe, die vielen kleinen und mittelgrossen Bahnhöfe, die sich über das ganze Land entlang den Bahngleisen verteilen. Zu ihnen zählen beispielsweise die Station Hindelbank am Rande eines 2000-Einwohner-Dorfes, der Bahnhof Bulle im Greyerzerland mit Billettschalter, Convenience-Shop und Buffet oder der Bahnhof Versam an der Linie der Rhätischen Bahn in der Rheinschlucht, der – wer hätte das bei seinem Bau gedacht – zum idealen Ort für eine Kanuschule und andere Wildwassersportarten geworden ist. Die rund 1000 Regionalbahnhöfe ermöglichen einem Grossteil der Bahnreisenden den Zugang zur Bahn. Etwa 80 Prozent aller SBB-Kundschaft benutzen den Regionalverkehr.

Potenzial nutzen

Die grossen Bahnhöfe zählen schon seit Jahrzehnten zu den Grossbaustellen der Schweiz. Dass auch die Regionalbahnhöfe in hohem Masse bauliche Umstrukturierungsgebiete sind, ist seit den Neunzigerjahren bekannt und mit dem seinerzeitigen Nationalen Forschungsprogramm Stadt und Verkehr verdeutlicht worden. Die Umbruchsituation bei den Regionalbahnhöfen ist zu einem wesentlichen Teil der Einführung der S-Bahn-Systeme zuzuschreiben. Auch der Veränderungsdruck, unter dem die Bahn- und Postbetriebe seit längerem stehen, hat dabei eine Rolle gespielt. Durch die S-Bahnen wuchsen die Passagierzahlen und die Bahnhofgebiete erhielten eine höhere Standortgunst. Der Veränderungsdruck auf die Bahn- und Postbetriebe hat diese vor die Herausforderung gestellt, den Betrieb zu rationalisieren und ihre bahnnahen Liegenschaften zu bewirtschaften.

Der Begriff «Umstrukturierungsgebiet» soll zum Ausdruck bringen, dass dieses weit mehr umfasst als nur die Gebäude und Flächen, die unmittelbar an die Gleise angrenzen. Es kann grob abgesteckt werden mit dem Gebiet, von dem aus der Zug zu Fuss gut erreicht werden kann. Um die Umbruchsituation bei den Regionalbahnhöfen in positive Bahnen lenken zu können, ist es von Interesse, die Potenziale dieser Gebiete zu kennen. Im Fokus der Raumplanung stehen dabei die Nutzungsreserven, also das noch nicht überbaute Bauland und die noch nicht realisierten Geschossflächen. Wie Abklärungen in einzelnen Kantonen, wie zum Beispiel dem Aargau, Bern und St. Gallen zeigten, sind beträchtliche Nutzungsreserven vorhanden. Auch wenn gesamtschweizerische Erhebungen fehlen, lassen die bekannten Untersuchungen erwarten, dass rund um die Regionalbahnhöfe nicht zu vernachlässigende Reserven an Bauland und Geschossflächen existieren.

Diese baulichen Reserven lassen sich nicht in jedem Fall einfach nutzen, denn nicht bei allen Regionalbahnhöfen handelt es sich um Gebiete, die einer hohen Nachfrage und einem hohen Umnutzungsdruck ausgesetzt sind. Wie aber eine aktuelle Untersuchung zu den räumlichen Auswirkungen der Zürcher S-Bahn darlegen konnte, ist ein



● Hauptknoten (30)

• Regionalbahnhöfe und Bahnhalte-
stellen (ca. 1900)

gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs ein Anreiz für die Nutzung der baulichen Reserven. Lokale Analysen der Gebäudeflächenentwicklung in den Gemeinden zeigten, dass zur Zeit der Realisierung der S-Bahn in erheblichem Mass Baulücken aufgefüllt wurden. Der Immobiliensektor hat sich in kleineren Schritten dem Bahnhofgebiet zugewandt, häufig durch Renovationen an bestehenden Gebäuden. Eine deutliche Ausnutzung der baulichen Reserven wurde durch die Zunahme der Gebäudevolumen realisiert.

Planerische Rahmenbedingungen

Damit die Bahnen auch in Zukunft von immer mehr Menschen benutzt werden können, braucht es von Seiten der Raumentwicklung günstige Rahmenbedingungen. Auf lokaler Ebene geht es um Reflexionen über die möglichen (Um-)Nutzungen, die Architektur, die Verkehrsführungen, den öffentlichen Raum und um Wege zur Umsetzung. Durch die Tatsache, dass der Stationsvorstand immer mehr durch den Billettautomaten ersetzt und der Güterverlad auf einzelne Stationen konzentriert wird, verlieren immer mehr Stationsgebäude, Lagerschuppen sowie dazugehörige Gleisanlagen ihren ursprünglichen Zweck. Dies kann für eine Gemeinde schmerzlich sein, bietet gleichzeitig aber Raum für neue Ideen für die Umnutzung der Gebäude und die Verbesserung der städtebaulichen Situation. Die Gemeinden haben es in der Hand, in Kooperation mit den Bahnbetreibern, Privaten und Vereinen neue Nutzungen in den ehemaligen Bahnhöfen zu etablieren und die Attraktivität des Bahnhofbereiches zu steigern. Auch die Bahnen sind daran interessiert und können davon profitieren.

Auf der überörtlichen Ebene geht es um die Einbindung der Bahnhöfe in eine Strategie der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung. Für die Schweiz hat das Bundesamt für Raumentwicklung ARE eine solche Strategie im Raumentwicklungsbericht 2005 skizziert. Weder der Trend in Richtung einer Schweiz der Metropolen mit den drei Grosszentren Zürich, Basel, Genf-Lausanne noch der Trend zur

Zersiedelung wird als ein Erfolg versprechendes Zukunftsbild beurteilt. Zu verzeichnen wären ansteigende Kosten in den Bereichen Soziales, Verkehr und Infrastrukturen sowie ein hoher Bodenverbrauch durch Zersiedelung und Verkehrsflächen mit ihren negativen Folgen auf die Umwelt und die öffentlichen Haushalte. Der Bericht stellt ein «Raumkonzept Schweiz» zur Debatte, das sich an der Idee einer polyzentrischen Schweiz orientiert.

Vorgeschlagen werden mehrere Netze von grossen, mittleren und kleinen Zentren, zwischen denen offene Landschafts- und Naturräume liegen. Eine der zentralen Herausforderungen in diesem Konzept wird die Koordination zwischen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sein. Unter anderem gilt es, die Siedlungsentwicklung vorrangig in Gebieten mit einer guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zu forcieren und die bahnhofnahen Gebiete als multifunktionale Quartiere umzugestalten.

Der Bahnhof als Schlüssel

Dank den vielen Regionalbahnhöfen verfügen weite Teile der Schweiz über gute Verkehrsverbindungen mit der Bahn. Damit diese auch benutzt werden, braucht es kurze Distanzen und attraktive Wege zu den Haltestellen, was wiederum gewisse Konzentrationen von Einwohnern und Arbeitsplätzen voraussetzt. Eine solche Siedlungsentwicklung ist gleichzeitig auch ein Beitrag zu einer nachhaltigeren Raumentwicklung, die Kosten bei den Infrastrukturen spart, Umweltressourcen schont, einer Zersiedelung der Landschaft Grenzen setzt sowie urbane Qualitäten schafft. Für eine nachhaltigere Raumentwicklung stellen die Regionalbahnhöfe ein Schlüsselement dar. Damit ist gesagt, dass sich eine sorgfältige Planung von Gemeinden, Kantonen und Bund bei der Umnutzung und Neupositionierung der Regionalbahnhöfe für alle lohnt. Die Regionalbahnhöfe verdienen diesen Effort. •

Martin Vinzens ist stellvertretender Chef der Sektion Siedlung und Landschaft beim Bundesamt für Raumentwicklung ARE in Bern.