

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

Artikel: Haltestelle statt Bahnhof
Autor: Kündig, Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122881>

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>

Haltestelle statt Bahnhof

Text: Daniel Kündig

Früher waren die Bahnhöfe mit Telegrafestation Treffpunkte, die anderen einsame Haltestellen auf dem Feld. Heute sind Mehrfachnutzungen nur an bestimmten Orten möglich; die Diskussion muss sich um die anderen 560 Bahnhöfe drehen, die ein Minimum an Dienstleistung anbieten.



Die Verantwortlichen der Bahn sagen: «Ein Regionalbahnhof ist ein Bahnhof, an dem kein Schnellzug hält.» Dies ist die Definition des Bahnbetreibers. Dies heisst, dass sowohl das «Bahnhöfli» in Trimbach – ein Häuschen an einer eingleisigen Strecke – als auch der Bahnhof der Stadt La Chaux-de-Fonds beides Regionalbahnhöfe sind. Für Architekten und Städtebauer kann dies fatal sein. Blenden wir zurück in die Anfangszeiten der Eisenbahn. Es waren wirtschaftliche Gründe, die den Bahnbau bestimmt haben, etwa die Verbindung zweier Industriestandorte. Im 19. Jahrhundert haben die Bahngesellschaften die Bahnhöfe vielfach aus technischen Gründen neben den Ortschaften gebaut. So auch in Brugg: Hier entstand der Bahnhof auf dem freien Feld zwischen dem Städtchen Brugg und dem Dorf Windisch. Zwischen dem Bahnhof und dem Städtchen haben sich die Bahnhofstrasse und das Bahnhofquartier gebildet, hinter den Gleisen entstanden die Kabelwerke Brugg. Weil die Telegrafleitungen den Bahnlagen folgten, siedelten sich auch die Telegrafestationen bei den Bahnhöfen an; diese wurden zu Treffpunkten, wie sie es heute noch in den grossen Städten sind.

Grenzen überschreiten

Die Unternehmensreform der SBB brachte eine scharfe Trennung zwischen dem Bahnhof als «Objekt des Reisens» und dem öffentlichen Raum. Zwar sorgt die Bahn dafür, dass die Passagiere am Bahnhof ihr Billett am Automaten lösen können, dass sie vor Witterung geschützt warten und sicher ein- und aussteigen können. Der unmittelbar an dieses «Objekt des Reisens» angrenzende öffentliche Raum hingegen steht heute unter der Verantwortung der Immobilienabteilung, deren Aufgabe es ist, die Gebäude möglichst wirtschaftlich zu nutzen. Lukrative Mehrfachnutzungen sind nur an wenigen Orten möglich, so natürlich in den sieben Rail-Citys, den zwei Dutzend grösseren «Bahnhöfen plus» und den rund vierzig Bahnhöfen mit «avec.»-Shop (Seite 10). Die Diskussion um die Zukunft der Regionalbahnhöfe muss sich folglich vor allem um die etwa 560 Bahnhöfe drehen, bei denen sich die SBB auf das Minimum zurückgezogen haben.

Die Bahnkunden schätzen zweifellos die Qualität, die sie an den gemäss dem Konzept RV05 umgestalteten Bahnhöfen finden – der Spagat zwischen Individualität und Uniformität gelingt meist gut. Doch um in diese Welt einzutreten, muss der Passagier zuerst eine imaginäre Grenze überschreiten, die Grenze zwischen dem öffentlichen Raum, der unter der Verantwortung von SBB Immobilien steht – oft noch mit dem alten Aufnahmegebäude –, und dem «Objekt des Reisens», um den sich SBB Infrastruktur kümmern. Dem Passagier ist diese Grenze egal, er erwartet eine Transportkette, die über alle Glieder von gleich bleibend hoher Qualität ist, und zwar an den Anfangs- und Endpunkten seiner Reise, wo er vom Velo oder Auto auf den Zug oder das Postauto wechselt, im Zug oder Postauto selber, aber auch an den Umsteigeorten.

Vielleicht sollte die Bahn alle Bahnhöfe, an denen keine Produktivkräfte entstehen können, zu einfachen Haltepunkten um- oder eben rückbauen. Dafür könnte sie sich auf die Orte konzentrieren, wo Produktivkräfte wie zum Beispiel der Billettverkauf und «avec.»-Shop entstehen. •

Professor Daniel Kündig ist Architekt in Zürich.

Der Bahnhof Brugg, einst auf freiem Feld zwischen Brugg und dem Dorf Windisch erbaut, ist heute ein Brennpunkt der Stadt.