

Der Bahnhof im Stadtbild

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): - **(1935)**

Heft 10

PDF erstellt am: **07.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-778974>

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.



Der Bahnhof im Stadtbild

Vergleiche werden dadurch, dass sie häufig gebraucht werden, nicht richtiger. Wäre der Bahnhof in der Tat, wie man es gern behauptet, die Visitenkarte einer Stadt, so liefe der Reisende Gefahr, sich zuweilen arg zu täuschen: manch imposanter Bahnhof verdankt sein Dasein im wesentlichen dem Umstand, dass sich gerade hier und nicht zehn Kilometer weiter ein paar wichtige Schienenstränge kreuzen, und manch aufstrebende Stadt wiederum bescheidet sich genügsam mit einem schlichten Gebäude, das vor Jahrzehnten ihrer Bedeutung entsprochen haben mag. So wenig die Visitenkarte charakteristisch für den Namens-träger sein muss — handgeschöpftes Büttenpapier und gestochene Lettern lassen ja wahrhaft keine Rückschlüsse auf die



Der Zürcher Kopfbahnhof liegt im Zentrum der grossen Industrie- und Handelsstadt. Die aus südlicher und östlicher Richtung kommenden Linien biegen in grossem Bogen in die mächtige Anlage ein



Der Bahnhof Biel, von der Altstadt ziemlich weit entfernt, hat in seiner Nähe ein modernes, beinahe amerikanisches Quartier entstehen lassen



Das Bild der vornehmen alten Stadt Basel ist völlig frei von Bahnanlagen. Die Viertel, welche die Rheinstadt zu einem der bedeutendsten Industriezentren der Schweiz machen, liegen an der Peripherie. An der Peripherie liegt auch der Bahnhof

Persönlichkeit zu — so wenig ist es die steinerne Fassade des Bahnhofs für das Wesen und die Eigenarten einer Stadt.

Viel typischer — so scheint es uns — ist die Lage des Bahnhofs im Stadtbild selbst. Es gibt Städte, für die der Bahnhof zum selbstverständlichen Mittelpunkt wurde, weil sein hastiger, fiebriger Herzschlag der eigenen Vitalität entspricht. Es gibt auch Städte,



Der moderne Bahnhof einer Großstadt ist ein ausgedehnter komplizierter Apparat, geregelt von einer Unzahl von Stellwerken und Signalen

Phot.: Steiner-Heiniger

die den Bahnhof als willkommenen Ausgleich für ihre geruhsame Bedächtigkeit betrachten, der für sie aber eine Art Schaubühne ist, ein Theaterchen des Lebens, zu dem man, gleichsam als zu einer Kuriosität, die Hauptstrasse laufen lässt. Endlich gibt es Städte, für die der Bahnhof etwas Abseitiges bleibt, sie wollen nicht an ihn heranwachsen, sie fürchten im Unterbewusstsein sein Primat und gönnen ihm gerade noch seinen Platz an der Peripherie, an der glücklicherweise die Bahnlinie entlangfährt.

Greifen wir willkürlich ein paar Städte der Schweiz heraus: Zürich und Genf, die beiden internationalsten und nervösesten, lassen die Schlagadern ihrer breiten, brausenden Hauptboulevards gleichsam bestimmungsgemäss am Bahnhof münden, während sich in Basel und Bern, den bedächtigeren, abdämmende Freiplätze zwischen Bahnhof und Verkehrszentrum schieben. Biel wiederum baut keck sein amerikanisches Viertel am Bahnhof auf, kein Zufall, sondern ein bezeichnendes, im Zug einer Entwicklung liegendes Merkmal. In Luzern, der Fremdenstadt, war die Lage des Bahnhofs zum vornherein gegeben; der Wechsel vom Schiff zur Bahn und umgekehrt durfte den Gästen keine überflüssigen Unbequemlichkeiten bereiten. In Sitten führt — ähnlich wie in Chur — eine lange, schattige Allee vom Bahnhof in die Stadt hinein. Auch die Bahnhöfe von Neuchâtel und Lugano, von denen aus man fast die schönsten Landschaftsblicke geniessen kann, gehören zu jenen, die von ihren Städten nicht verschlungen wurden. Man mag einwenden, dass sie allzu hoch über dem Ort thronen, und das ist gewiss auch richtig — dennoch scheint es uns für die Städte bemerkenswert, dass die unmittelbare Bahnhofsumgebung so wenig Anreiz für die Entstehung eines Geschäftsviertels bot, im Gegensatz zu dem kleinen Spiez etwa, wo den ebenso hochgelegenen Bahnhof eine Anzahl der wichtigsten Läden umsäumen.

Die Anlage eines Bahnhofs geschieht vorwiegend oder sogar ausschliesslich nach eisenbahntechnischen Notwendigkeiten, ist also etwas Gegebenes. Die Städte aber wachsen, sie verändern ihr Gesicht, und wie sie den Bahnhof in sich aufnehmen, ist oft charakteristischer für ihre innere Struktur als manches äussere und äusserliche Wahrzeichen, das ihre Individualität bekunden soll.