

Unique Swiss Railway Station : SBB : renovierte Haltestellen der Regionalbahnhöfe

Autor(en): **Schindler, Anna**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **14 (2001)**

Heft 8

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-121652>

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.



Alt und neu: Bis 2005 sollen alle Regionalbahnhöfe der SBB ein ähnliches Gesicht haben

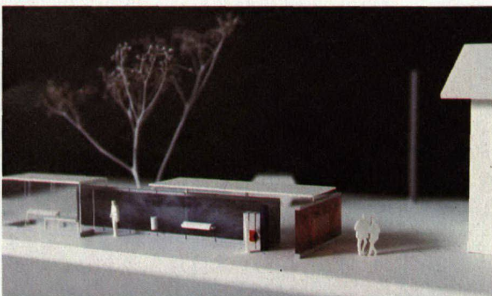
Unique Swiss Railway Station

Mit einem ambitionierten Projekt wollen die SBB bis 2005 alle 620 Regionalbahnhöfe sanieren. Die neuen blau-roten Haltestellen sind voll automatisiert – und neu mit einem Leuchtturm ausgestattet.

In wenigen Jahren werden die 620 Regionalbahnhöfe der SBB alle ähnlich aussehen: Flexibel nutz- und gestaltbare Wandelemente dienen als Präsentationsfläche für alle Zugaben, die den zeitgemässen Bahnhof ausmachen – vom Papierkorb über den Fahrplan bis zum Kaugummiautomaten und dem bedienerfreundlichen elektronischen Billettausspucker. Diese Wände sind keine festen architektonischen Elemente mehr. Vielmehr sind sie Werbe- und Bildträger, mannshohe Leuchtkästen, in denen grossflächige Fotografien schimmern. Darüber bietet ein Dach Schutz vor Wind und Wetter und neben dem Bahnhöfchen steht eine von weiter erkennbare, acht Meter hohe Lichtstele: Ein Leuchtturm, den man mit dem Namen «Railbeam» bestraft hat. Konsequenter bestimmen die SBB-Farben die Erscheinung der neuen Stationen: Vom grafischen Auftritt, mit dem die Fahrgäste informiert werden, über die flexiblen Wände bis zum Leuchtturm, dessen einzige Funktion ist, stumm den Bahnhof zu markieren, schimmert alles rot und blau.

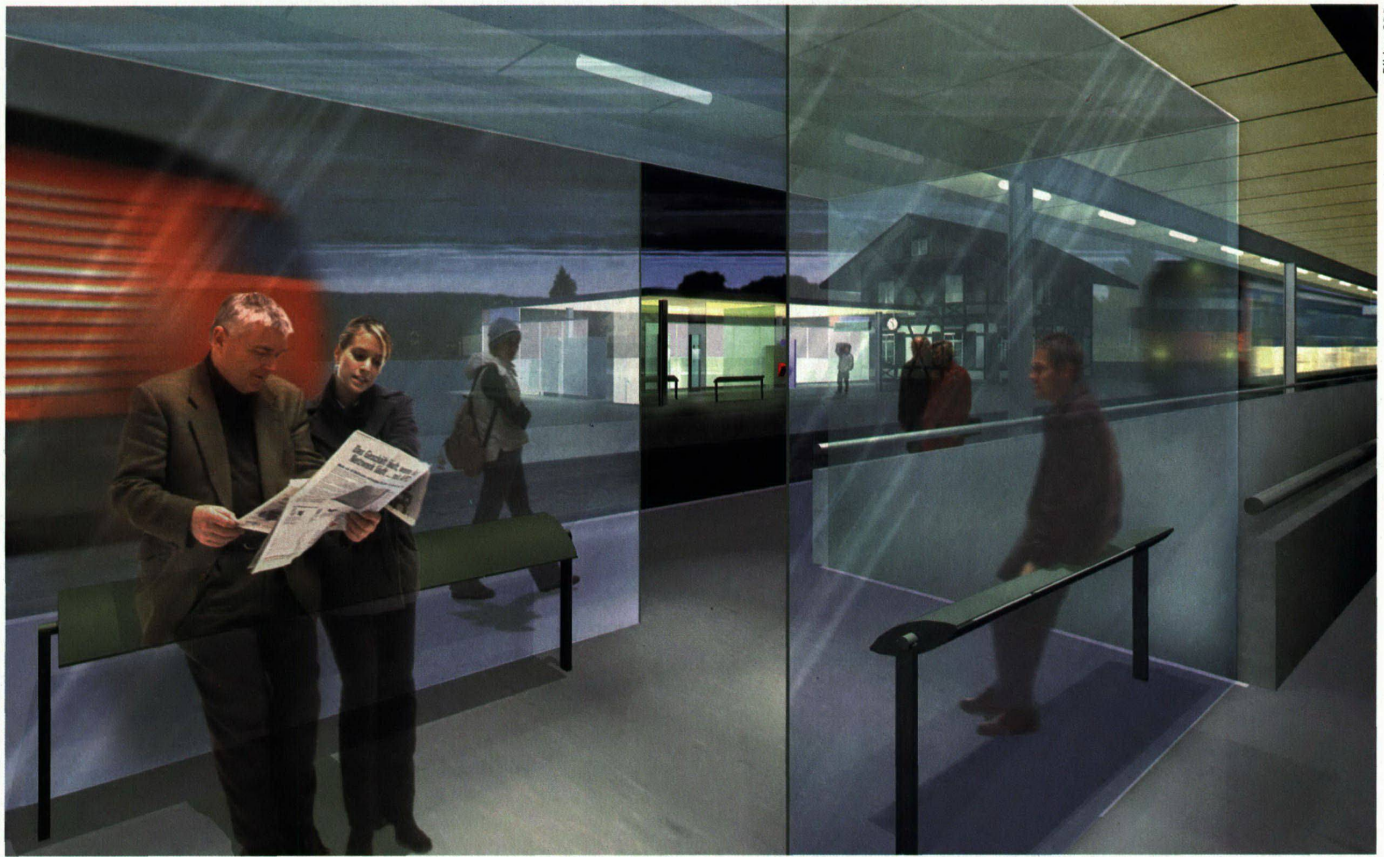
Geschlossene Räume gibts an den «SBB-Tramhäuschen» keine mehr – ausser sie seien schon vorher da gewesen –, sondern nur verglaste, ungeheizte Schutzdecken, wartungsfreundlich und unattraktiv für Vandalenakte, so die Hoffnung. Gewicht legen Johannes

Flexible Wandelemente, ein Dach darüber, eine Landmark dahinter: der neue Regionalbahnhof im Modell



Hinter dem neuen Bahnhöfchen leuchtet eine acht Meter hohe Lichtstele, die man mit dem Namen «Railbeam» bestraft





Bilder: SBB

Warten kann man in einer wettergeschützten Ecke. Bahnhofsvorstände allerdings gibts keine mehr

Schaub, der amtierende Leiter Architektur der SBB, und der Projektverantwortliche Dieter Baumann auf Licht und Sicherheit. Die neuen Regionalbahnhöfe werden nach einer ausgeklügelten Dramaturgie an allen neuralgischen Stellen ausgeleuchtet: in den Unterführungen, auf den Parkplätzen und auf den Perrons. Die Konkurrenz stand Patin: Die S-Bahn-Haltestellen sollen nachts ebenso hell strahlen wie Autobahntankstellen. Es wird keine schummrigen Pfanzeln in schmutzigen Ecken mehr geben, sondern Reflektionsleuchten unter den Perrondächern und am Fuss des Railbeams.

«S-Bahn Schweiz» nennen Schaub und Baumann ihr ambitiöses Regionalverkehrsprojekt RVO5. Die Statistik gibt ihnen Recht: Der Personenverkehr in und zwischen den schweizerischen Agglomerationen Zürich, Basel, Bern, Genf und Lausanne erinnert stark an ein fein verästeltes, dichtes Stadtbahnnetz. Entsprechend dürfen die Bahnhöfe nach Ansicht der SBB-Strategen keine Aufenthaltsorte mehr sein, sondern nur noch Haltestellen. Der S-Bahn-Benutzer des 21. Jahrhunderts trifft keinen Beamten mehr, mit dem er beim Billettkauf einen Schwatz halten, sondern einen Automaten, gegen den er allenfalls treten kann. Er findet auf dem Bildschirm Informationen über den Verbleib seines Zugs und falls dieser Ver-

spätung hat, kann er einige Minuten in einer geschützten Ecke warten. Einen Koffer, ein Fahrrad oder einen Kinderwagen sollte er allerdings besser nicht dabei haben – es sei denn, der Kiosk sei noch offen und der einzige Angestellte weit und breit verspüre zufällig Lust, ihm beim Einladen zu helfen. Und auch die Toiletten sind aus dem neuen Gestaltungskonzept verschwunden – es kommt ja jede halbe Stunde ein Zug.

Im Schnellzug

Die Bahnkunden werden mit der radikalen Modernisierungskur ihre liebe Mühe haben. Denn nicht die bewährte Corporate Identity der SBB hat Nachholbedarf, sondern Personalpolitik und Führung des Unternehmens. Die SBB-Direktoren erkennen in der neuen Broschüre zum Corporate Design ihrer Firma, dass die Marke SBB Erbin einer langen, erfolgreichen Unternehmenstradition sei. Damit der Auftritt der SBB noch «geschärft» werde, haben die Herren das bisherige Designkonzept überarbeiten lassen. Beratend zur Seite standen ihnen die Profis in Sachen Corporate Identity in der Schweiz: die kreativen Köpfe der Agentur Interbrand Zintzmeyer & Lux aus Downtown Switzerland. Das neue Konzept bestätigt allerdings im Kern, was das alte aus der Feder des ehemaligen SBB-Chefarchitekten Uli Huber dreissig Jahre lang propagiert

hatte: Die SBB sollen menschenfreundlich, einheitlich, modern, traditionsbewusst, umweltfreundlich, sozial und wirtschaftlich sein.

Dieses sympathische Bild ist Programm. Deshalb setzt die SBB alles daran, ihm gerecht zu bleiben, sprich: Defizite zügig zu beheben. Das Tempo der landesweiten Regionalbahnhofsanierung mutet indes schon fast gespenstisch an: Seit dem 26. April dieses Jahres sind siebzehn Generalplanerteams daran, alle 620 Stättchen, in denen kein Schnellzug hält, neu zu organisieren. Wenn in vier Jahren jede Regionallinie im Halbstundentakt funktioniert, soll die 340 Millionen Franken teure Übung abgeschlossen sein. Was ursprünglich als Verschönerungsprogramm im Vorfeld der Jubiläumsfeier CH 1991 gedacht war, ist zur landesweiten Reform geworden.

Neukonzepte statt Facelifting

Dabei haben die SBB erkannt, dass neues Rollmaterial und die Renovation der Stationshäuschen nicht reichen: Auch ein kleiner Bahnhof ist mehr als eine Haltestelle. Entscheidend ist sein Umfeld. Deshalb arbeiten die Planer umfassende Konzepte für je dreissig bis vierzig Stationen aus. Sie renovieren und möblieren nicht nur die bestehenden Bahnhofsgelände mit den

von Messerli entworfenen Elementen, sondern nehmen den Bestand an Aufnahmegebäuden, Kioskhäuschen, Güterschuppen und Perrondächern auf und entwerfen ortsplanerische und ökonomische Vorschläge für die künftige Nutzung dieser heterogenen Nachbarschaft. Im Vierwochenturnus kommen die siebzehn Teams zum gegenseitigen Austausch zusammen und diskutieren die laufenden Projekte im Quervergleich. Mit dieser Arbeitsweise werde ein effizienter, qualitativ hochstehender Planungsablauf erreicht, ist Projektleiter Dieter Baumann überzeugt. Die Architekten schätzen das koordinierte Vorgehen aus konzeptionellen Gründen: Zusammen lassen sich eher Kriterien und Strategien erarbeiten, wie die bestehende Bausubstanz, die vielenorts einen hohen Identifikationswert hat, sinnvoll ins SBB-Modernisierungskonzept eingebaut werden kann. Es gibt nicht wenige kleine Bahnhöfe in der Schweiz, bei denen der reduzierteste Eingriff der beste ist, damit in der Umbaueuphorie nicht ein Stück Schweizer Eisenbahngeschichte ausradiiert wird.

Die Frage allerdings, wo das SBB-Logo im bewährten Helvetica-Schriftzug an den neuen Bahnhöfen angebracht werden soll, ist noch immer ungeklärt. Aber Zintzmeyer & Lux werden auch da eine Lösung finden. **Anna Schindler**