

Der Verkehr ist unser Raumplaner : ein Gespräch

Autor(en): **Huber, Werner**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **19 (2006)**

Heft [3]: **Was wird aus den Regionalbahnhöfen?**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122895>

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 Verkehr ist unser Raumplaner

Text: Werner Huber

Ein Bahnhof ist nicht nur ein Ort, wo Züge anhalten und abfahren, ein Bahnhof ist immer auch ein öffentlicher Raum. Der Wandel des Regionalbahnhofs bietet eine Chance für städtebauliche Entwicklungen. Gisela Vollmer vom Verein Public Paradise und je ein Vertreter der SBB und der Fachverbände SIA, SWB, FSU, BSLA haben über die Entwicklung des Regionalbahnhofs und die Rolle der Planer diskutiert.

• Die im Mai 1990 in Betrieb genommene Zürcher S-Bahn hat gezeigt: Der Verkehr ist der wahre Raumplaner. Denn mit einer Verzögerung von rund zehn Jahren hat die S-Bahn eine Entwicklung nach innen gefördert und zur Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete geführt. Die Planer haben dabei zunächst eine marginale Rolle gespielt: «Die S-Bahn hat man als Transportangebot geplant, planerisch war ansonsten nur wenig vorgesehen. Erst jetzt werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme Siedlungsplanung und Verkehr koordiniert», hält Michel Schuppisser fest. Heute, wo sich die S-Bahn als wichtiger Träger des Agglomerationsverkehrs etabliert hat, reagiert auch der Markt schneller. So beobachtet Ingrid Heitz in der Region Basel, wo zurzeit die Regio-S-Bahn ausgebaut wird, eine ungeahnte Entwicklung: An Orten, wo die SBB die Bahnhöfe gemäss dem Konzept «Rendez-vous 2005» oder, anders ausgedrückt, «Facelifting Stationen» umbauen, steigen die Grundstückspreise insbesondere für Eigentumswohnungen an. Vor allem die Fünfzig- bis Siebzighjährigen, für die die Anbindung an den öffentlichen Verkehr zentral ist, siedeln sich hier an.

Zeit lassen

Doch nicht nur der Umbau der Bahnhöfe kann eine Entwicklung auslösen, manchmal muss man auch den Zeitpunkt abwarten, bis grössere, für Investoren interessante Flächen in Bahnhofsnähe frei werden. Oft sind dies Industrieareale («auf der Rückseite» des Bahnhofs, wie etwa in Biel. «Nach der Desindustrialisierung waren zentrale Lage, politische und wirtschaftliche Interessen wichtiger als die Raumplanung», meint Jürg Bart, und auch Thomas Lehmann relativiert den Impuls, den die Planung auslösen



«Ein Wettbewerb «Regionalbahnhof 2015» könnte von Zwängen befreien und Prozesse auslösen wie einst in Berlin die Internationale Bauausstellung!»

Gisela Vollmer, Architektin/Raumplanerin ETH-NDS/FSU/SWB, Verein Public Paradise, Bern

kann: «Sie hat meist erst dann reagiert, wenn sich eine Perspektive abzeichnete. Dabei müsste die Raumplanung eine aktive – statt eine reaktive – Rolle spielen.»

Zuerst war der Bahnhof

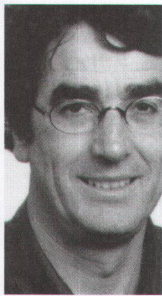
«Im 19. und frühen 20. Jahrhundert gingen der Bau der Bahninfrastruktur und der Städtebau zusammen, es gibt keine einleuchtenden Gründe, weshalb dieses Prinzip heute nicht mehr gültig sein sollte», blickt Peter Wullschleger zurück. So entstand in Zürich nach dem Bau des Bahnhofs die Bahnhofstrasse auf dem einstigen Fröschengraben, und in Biel machte die Verlegung der Bahnanlagen in den 1920er-Jahren den Platz frei für das Bahnhofquartier. In kleineren Orten verlief der Prozess weniger planmässig, aber gleichermassen effektiv. So lag in Effretikon der Bahnhof zunächst weit abseits des gleichnamigen kleinen Weilers, wurde aber bald zum Kernpunkt einer rasant wachsenden Ortschaft. Diese Fälle sind heute selten – die Bahnlinien sind gebaut, die meisten Bahnhöfe auch. Heute müssen sich die Planerinnen und Planer mit der Frage beschäftigen, wie die bestehenden Bahnhöfe und deren Umgebung auf ihre neue Rolle reagieren sollen.

Doch bevor die Planer überhaupt aktiv werden können, müssen die Bahnen ihre Hausaufgaben machen und sich klar darüber werden, welchen Bahnhof sie wo wollen. Die SBB sind unter anderem mit der ETH daran, in einer Untersuchung die rund 2000 Bahnhöfe und Haltepunkte der Schweiz – davon 750 der SBB und davon rund 600 Regionalbahnhöfe – nach Typen zu differenzieren und in «Clustern» zu gruppieren: Es gibt die grossen Bahnhöfe der Kernstädte, die Bahnhöfe des ersten, zweiten und dritten Agglomerationsgürtels und die Stationen weiter draussen auf dem Land. «Für jede dieser Gruppen brauchen wir unterschiedliche Strategien, vielleicht auch neue planerische Instrumente», erläutert Ingrid Heitz. In den Agglomerationen mit dichtem Zugverkehr entwickeln sich Bahnhöfe immer mehr zu «Tramhaltestellen» mit Viertelstundentakt, die von den Passagieren entsprechend genutzt werden: Ihr Fahrplan ist auf Sekunden ausgelegt und sie wollen möglichst wenig Zeit verlieren. Der traditionelle Bahnhof mit Aufnahmegebäude und Güterschuppen steht da plötzlich quer zwischen der Bahn und der Stadt. «Der Bahnhof ist



«Die Typologie des traditionellen Bahnhofs als Objekt ist überholt. Anstelle tritt Transparenz zwischen Stadt und Geleisen: der öffentliche Raum.»

Jürg Bart, bartbuchhofer Architekten, Biel, Vorstand SIA Sektion Bern



«Es gibt keine einheitliche Lösung für die Regionalbahnhöfe, sondern es kommt immer auf die Situation an: Liegt der Bahnhof in einem Dorf mit Stundentakt oder in der Stadt mit Viertelstundentakt.» Michel Schuppisser, dipl. Ing. ETH/SIA/SVI, Raumplaner FSU, Zürich

heute nicht mehr ein Gebäude, sondern die Klammer zwischen Bahn und Stadt und zwischen Stadtteilen», meint Thomas Lehmann. Genügen vor diesem Hintergrund die gängigen Typologien des Bahnhofs noch? Der Reisende wird zum Pendler, der Bahnhof zum Netzwerkknoten. Die veränderten Anforderungen an den Bahnhof müssten typologisch einen Niederschlag haben, wie Jürg Bart anregt. Tatsächlich gibt es Orte, wo der Bahnhof immer mehr zum «Interface» wird, Mellingen Heitersberg ist ein Paradebeispiel dafür (Seite 18). Aber es gibt nach wie vor die dörfliche Situation, wo nur ein Zug pro Stunde verkehrt und wo es selbst im Pendleralltag weniger hektisch zu- und hergeht. Hier sind die Anforderungen an den Bahnhof und seine Umgebung anders als bei einem Umsteigebahnhof, der wie eine Tramhaltestelle funktioniert.

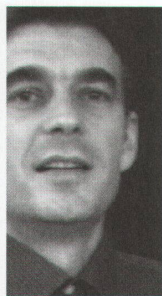
Doch das Bild des Bahnhofs als Tramhaltestelle fasziniert, denn es impliziert einen ähnlich engen Bezug zwischen Bahn und Stadt, wie er zwischen Tram und Stadt besteht. Aber: Dieses Bild täuscht, denn meist brausen auf den Gleisen auch Schnell- und Intercityzüge vorbei – das Trennende, das eine Bahnlinie mit sich bringt, lässt sich nicht auflösen. Dennoch versuchen viele Orte, das Vorne und Hinten besser miteinander zu verbinden, denn gerade hinter dem Bahnhof, wo sich früher oft die Industrie angesiedelt hatte, liegt heute das Potenzial. Thomas Lehmann warnt davor, die Bagger auffahren zu lassen: «Viel wichtiger ist das Prozessmanagement. Man muss den Anfangsimpuls einer Entwicklung früh finden und das Entstehen der Stadt mit Planungswettbewerben begleiten.» Wichtiger als Bauprojekte seien Strategien und Entstehungsprozesse. «Die Häuser können die Architekten schon bauen», vertraut Lehmann, und Gisela Vollmer meint pointiert: «Die Planer müssen die Architekten steuern und nicht umgekehrt.»

Regionalbahnhof 2015?

Für die breite Öffentlichkeit ist der Bahnhof nach wie vor ein Dreigespann von Aufnahmegebäude («der Bahnhof schlechthin»), Perron und Güterschuppen, und in unserem Gedächtnis haben sich der Bahnhofvorstand, Schalterbeamte und Rangierarbeiter eingepreßt. Man nimmt zwar wahr, dass dieses romantische Bild bald nicht mehr existiert, doch wahrhaben will man es nicht. Häufig beklagt



«Im Bereich der Bahnhöfe der Regio-S-Bahn Basel, wo die SBB das Konzept RV05 umsetzen, steigen die Landpreise an. So löst der öffentliche Verkehr siedlungsplanerische Impulse aus.» Ingrid Heitz, Infrastruktur Architektur, SBB, Bern



«Ein Impulsprogramm Regionalbahnhof könnte konkret zeigen, dass ein Bahnhof mehr ist als ein Gebäude, nämlich ein Stadtraum im öffentlichen Interesse.»

Thomas Lehmann, dipl. Architekt FH SWB, Bern, Präsident SWB Ortsgruppe Bern

man den Verlust, der mit der Automatisierung einhergeht, ist sich aber der Chancen, die in der Neudefinition des Regionalbahnhofs stecken können, nicht bewusst. Um die Diskussion unter den Fachleuten zu lancieren, aber auch, um sie in die Öffentlichkeit zu tragen, regt Gisela Vollmer an, einen Wettbewerb «Regionalbahnhof 2015» durchzuführen. Eine Idee, die bei den Vertretern der Fachverbände mehrheitlich auf offene Ohren stösst. Allerdings müssten laut Ingrid Heitz zwei Voraussetzungen erfüllt sein: Die Untersuchungen der ETH müssen abgeschlossen und ausgewertet sein, damit sich die Bahnhöfe klassieren lassen, und die Rollen und Kompetenzen aller an einem Bahnhof involvierten Stellen müssten grundsätzlich geklärt sein. Denn an jedem einzelnen Ort sind viele Ämter und verschiedene Institutionen vertreten, dass es schwierig ist, einen roten Faden durch ein Vorhaben zu legen, wie Michel Schuppisser von seinen Erfahrungen mit der Linie Cornavin-Eaux-Vives in Genf berichtet: «Es gibt eine Kirchturmpolitik in den Köpfen.»

Ein Bahnhof-Wettbewerb

Allerdings liesse sich ein Wettbewerb «Regionalbahnhof 2015» durchführen, noch bevor alle diese Abläufe geklärt sind. Denn es ginge darin ja nicht um den Entwurf von Gebäuden an konkreten Orten. Ein solcher Wettbewerb wäre ein Impulsprogramm, in dem die Teilnehmer zeigen können, dass ein Bahnhof heute viel mehr ist als ein Gebäude. Zudem müssten darin auch die Prozesse skizziert werden, die zu dem «Regionalbahnhof 2015» führen können. Wer müsste diesen Wettbewerb lancieren? Die Kantone? Der Bund? Die SBB? Jürg Bart sieht die Trägerschaft auf Gemeindeebene: «Die SBB stellen mit dem RV05-Konzept die Bahninfrastruktur für Regionalbahnhöfe zur Verfügung, für die Vernetzung mit dem Ort und weiteren Verkehrsträgern sind die Gemeinden gefordert, ihre Interessen und ihre Verantwortung wahrzunehmen». Allerdings zweifelt Thomas Lehmann, dass die Gemeinden ein Gegengewicht zu SBB-Immobilien bilden könnten, für ihn müsste der Bund als Träger des Impulsprogramms auftreten. «Schliesslich geht es darum, wie der Immobilienbesitz der Bahn, die auch als AG in öffentlichem Besitz ist, im Interesse der Öffentlichkeit verwendet wird.» •



«Wenn der Bahnhof kein Gebäude mehr braucht, wird die Qualität des öffentlichen Raumes zwischen den Gleisen und der Stadt umso wichtiger.»

Peter Wullschleger, Geschäftsführer BSLA, La Chaux-de-Fonds, Verein Public Paradise