

Bahnhofbuffet, alles einkehren!

Autor(en): **Rieger, Hans Jörg**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **2 (1989)**

Heft 8-9

PDF erstellt am: **27.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119041>

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.



Bahnhofbuffet,

alles einkehren!



Bahnhofbuffet Arth-Goldau

Der Bahnhof gilt als Schmelztiegel, als Hort des Gewöhnlichen. Ihre geschlossenste architektonische Hülle findet diese Alltagswelt in den Bahnhofbuffets. Die meist grosszügig dimensionierten Räume bieten den verschiedensten Menschen Platz, vom Bähnler bis zur Schülerin, vom Geschäftsherrn bis zum Asylanten. Trotz der komplizierten Veränderungen, denen die Bahnhöfe in jüngster Zeit unterworfen sind, haben sich in der Schweiz weit über hundert Buffets erhalten – eine Freude für jeden Liebhaber öffentlicher Räume. Weniger Freude bereitet die wachsende Zahl von Umbauten, die eine Unkenntnis des eigenständigen Werts der Bahnhofbuffets verraten. Vielen droht Gefahr, gedankenlos den zeitgenössischen Allerweltsrestaurants angeglichen zu werden.

VON HANS JÖRG RIEGER, FOTOS: REMY MARKOWITSCH

Bahnhofbuffet Arth-Goldau, ein Dienstagmorgen. Seit sechs Uhr früh registrieren die Eingangstüren auf beiden Seiten des weiträumigen Lokals ein gemächliches Kommen und Gehen verschiedenster Gäste: Bähnler, Aus-

flügler, Schülerinnen und Schüler, Geschäftsleute, Mütter mit Kleinkindern, Reisegruppen. Gegen die Mittagszeit wird die Frequenz dichter, die Bedienung hektischer und die Luft rauchiger. Doch das verträgt der Raum bestens. Dank seiner Höhe, seinen hellen Farben und seiner grosszügigen Bestuhlung bewahrt er eine angenehme Atmosphäre. Das Gefühl der Enge, wie es in vielen überfüllten Restaurants zu Stosszeiten zu spüren ist, stellt sich nicht ein.

1987 wurden die Räumlichkeiten nach Plänen von Werner Meier, Luzern, renoviert. Der Architekt liess dabei nicht – wie mancherorts üblich – die Decke tiefer hängen, das Täfer wegweisen, den Raum unterteilen. Er beschränkte sich darauf, die Einrichtungen hinter den Kulissen (WC, Office) umzubauen; die Gasträume wurden teils in den ursprünglichen Zustand (Stuckdecke) zurückversetzt, teils zeitgemäss neu gestaltet (Möbiliar, Lampen, Buffet).

Das Bahnhofbuffet von Arth-Goldau stammt aus dem Jahr 1897, als das grosse Aufnahmegebäude der Gotthardbahn neu gebaut wurde. Die Restaurationsräume haben an der breitesten, dem Bahnhofplatz zugewandten Seite Platz gefunden.

Ein reiches kulturelles Erbe

Arth-Goldau repräsentiert ein Stück Eisenbahngeschichte, und zwar den Boom des ausgehenden 19. Jahrhunderts, als die Bahnhofbuffets ihre erste grosse Blüte erlebten. Zwar waren seit 1855 die ersten Bahnhofrestaurants eröffnet worden (z. B. in Romanshorn, Olten und Basel), doch standen die Buffets vorerst im Schatten der grosszügiger dimensionierten Wartsäle. Erst um die Jahrhundertwende erlebte das Bahnhofbuffet in den Städten, an den Umsteigeorten und Touristenzielen seinen Aufschwung. Nach Krieg

Der zerstörte Raum des Bahnhofbuffets Aarau, 2. Klasse



und Krise wurde der Bahnhof- und Buffetbau in den zwanziger Jahren wieder aufgenommen – bis zu den grossen Bahnhofbauten von Genf (1934) und Neuenburg (1936).

Von der letzten grossen Blüte der Schweizer Bahnen in den fünfziger Jahren zeugen noch heute zahlreiche angebaute Speisesäle, das beliebte helle Nussbaumtäfer und runde Formen der Innenraumgestaltung. Die anschliessende Hochkonjunktur stand im Zeichen des Autos.

Erst das erzwungene Umlenken der Pendlerströme auf die Schiene hat seit Mitte der siebziger Jahre zur Eröffnung neuer Expressbuffets geführt. Es sind allerdings auch Abgänge zu verzeichnen: In Sarnen beispielsweise birgt der neue Bahnhof kein Buffet

mehr, sondern eine Bank. Jedes Buffet hat seine eigene Geschichte. In Göschenen «amtete» bis 1917 Ernst Zahn, der Mario Simmel von damals, als Bahnhofwirt. Im Fürstenzimmer des Basler Bahnhofs tafelte manch gekröntes Haupt, und unter Pächter Emil Wartmann (1965–1986) wurde es zu einer berühmten Stätte der Kunst. Andere Buffets – wie zum Beispiel Brig oder Romanshorn – sind wertvolle Dokumente der Eisenbahngeschichte. Zusammen bilden die Buffets ein reiches kulturelles Erbe, das es zu pflegen gilt.

«Typisch Buffet»

Was das Wesen eines Bahnhofbuffets ausmacht, ist im Buffet 1. Klasse von Lausanne und in jenem 2. Klasse von



Wo gibt es in unserem Land noch Gaststätten, in denen eine schwarze Venus von Raffael Benazzi Platz findet? Buffet 2. Klasse in Glarus, ein kleines Landesmuseum von 1903.

Nicht jedes «de la Gare» ist ein Bahnhofbuffet

Erst die Integration ins Bahnhofgebäude macht das Bahnhofrestaurant zum Bahnhofbuffet. An unzähligen Bahnhofplätzen der Schweiz stehen Restaurants mit den Namen «Bahnhof», «de la Gare», «della Stazione» oder «della Staziun», die als private Gaststätten nicht zu den echten Bahnhofbuffets zu zählen sind. Da und dort, z. B. in Visp und Disentis, sind die Buffets zwar in separaten Gebäuden untergebracht, doch gehören diese zur Bahnhofanlage und sind im Besitz der jeweiligen Bahngesellschaft.

Bahnhofbuffets, die den SBB oder Privatbahnen gehören, gibt es in der Schweiz zurzeit 140, Stehbars und Restaurants der rein touristischen Bergbahnen nicht eingerechnet. Sie gehören zu den ältesten der heute so begehrten Drittnutzungen, die unsere Bahnhöfe zunehmend zu sogenannten Dienstleistungszentren, sprich Konsumtempeln, zu degradieren drohen. In den Bilanzen spielen die Buffets eine untergeordnete, aber nicht unbedeutende Rolle. Der Pachtvertrag der SBB aus ihren 75 Buffets betrug 1988 immerhin 18 Millionen (brutto), das sind fast 13 Prozent des Ertrags aus den Immobilien (aber nur 1,4 Prozent des Gesamtertrags aus dem Personenverkehr).

Glarus gut zu erleben. Allein die baulichen Dimensionen sind beeindruckend: Lausanne $21 \times 15 \times 8$ m, Glarus $16 \times 8 \times 4,60$ m. Und dies ohne Zwischenwände oder andere räumliche Unterteilungen! In Glarus stehen zwei verzierte Holzsäulen im Raum, in Lausanne gliedern neue Kugellampen das Lokal. Trotz des dunklen Täfers und der Grünpflanzen kommt in beiden Räumen keine Stubenatmosphäre auf, die unverhüllten Fensterfronten lassen den Blick auf Züge und Bahnhofplatz frei. Die Zugänge auf beiden Seiten geben den Lokalen etwas Passagierhaftes.

Ihr öffentlicher Charakter spiegelt sich nicht nur im Räumlichen, sondern auch in den langen Öffnungszeiten und im Interklassismus der Gäste.

Trotz der traditionellen Trennung in 1. und 2. Klasse ist das Publikumsgemisch einmalig, auch in den Lausanner Erstklassräumen. Das Nebeneinander grosser und kleiner Tische, die zum Teil frei im Raum stehen, gehört zu den typischen Merkmalen der Buffets, ebenso die Stammtische, die zwar Gemütlichkeit signalisieren, aber, wie im Falle von Glarus, die männerlastige und überalterte Struktur der Kundschaft verstärken.

Die Buffets – und das ist das eminent Schweizerische an ihnen – sind Spiegelbilder der regionalen Vielfalt des Landes. Jedes unterscheidet sich vom andern. Die Tradition der Einzelpächter (statt Kettenbetrieben) garantiert diese Individualität. In Lausanne ist man Filets de perche mit Frites und

trinkt Waadtländer Wein «Réserve du Buffet CFF», an der Wand hängen die Porträts von Guisan, Chaudet, Chevalaz und Delamuraz. Alles ist hier sehr üppig, auch die touristischen Städtebilder und das kitschige Matterhorn an den Wänden. Über Mittag ist fast jeder Stuhl besetzt. Ganz anders in Glarus, wo die abseitige Verkehrssituation und die unerfreuliche Wirtschaftslage auch auf das Buffet ausstrahlen. Daran vermag auch die grossartige Venus von Benazzi nichts zu ändern.

Das Konferenzsäl von Glarus steht meist leer, die Salles des Cantons und des Vignerons im Obergeschoss des Lausanner Bahnhofs sind gut frequentiert von lokalen Vereinen, politischen Gruppen und Geschäftsleuten. Derartige Nebenräume gehören zu je-

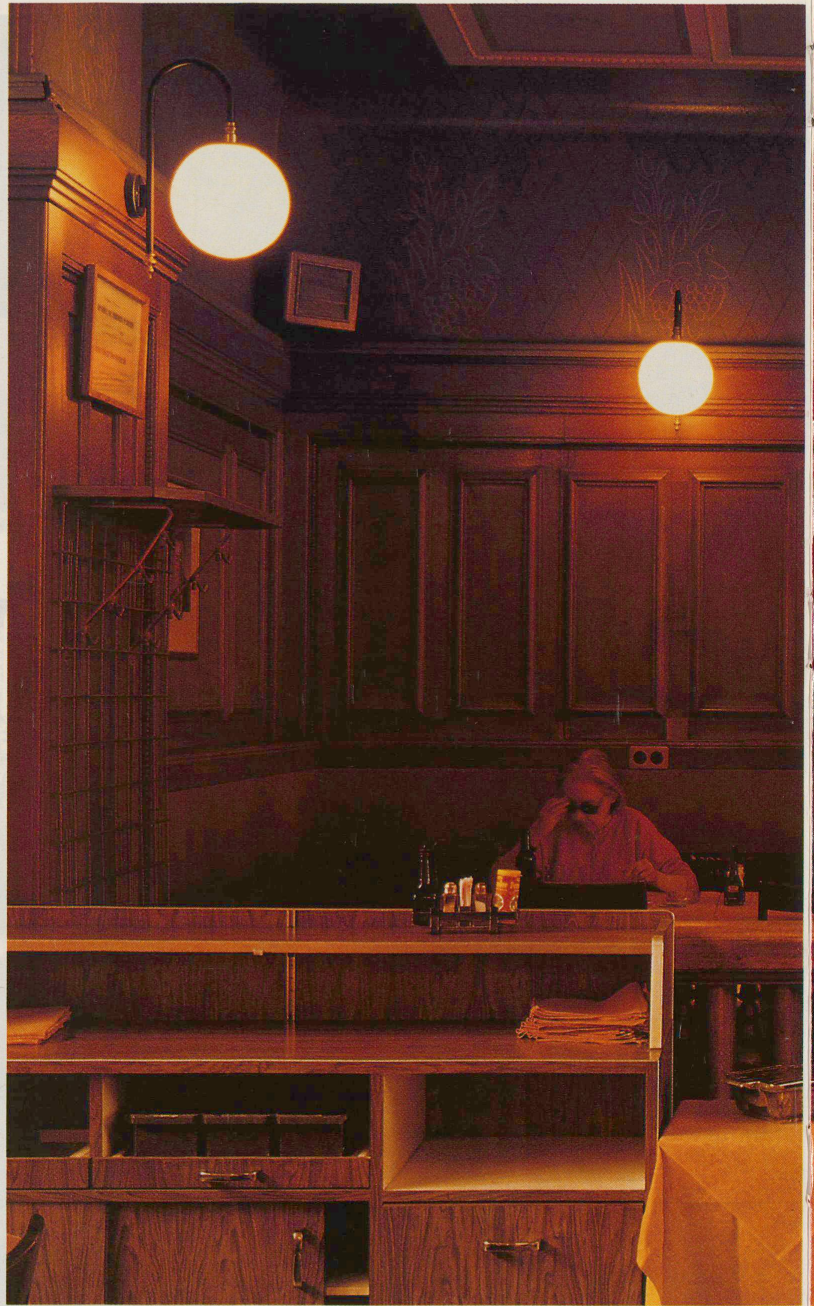
dem mittleren und grösseren Buffet in der Schweiz.

Zerstörte Räume

Lausanne und Glarus sind Prachtexemplare alter Buffeträume, aber nicht die einzigen dieser Art. Es gibt weitere, zum Beispiel in Zürich, Basel, Chur, Freiburg oder Göschenen. Einige von ihnen stehen unter Denkmalschutz. Andere, etwa die Buffets der beiden Rorschacher Bahnhöfe, zeigen unverändert den Zustand der fünfziger Jahre. Wieder andere besitzen zumindest noch die alten Räume: Brig, Genf, La Chaux-de-Fonds, Spiez.

Diesen positiven Beispielen steht eine beunruhigende Zahl von Buffets gegenüber, deren Räume durch Umbauten zerstört worden sind. Durch herabgehängte Decken, Zwischenwände und eine Flut von Accessoires haben sie ihren Charakter als Bahnhofbuffets verloren. Aarau, Solothurn, Zug, Rapperswil und Zürich-Enge unterscheiden sich kaum mehr von anderen Restaurants der Stadt und buhlen unverhohlen um den angeblich erfolgreichen Publikumsgeschmack. Häufig sind es «nur» die Zweitklassbuffets, die zu heimeligen und überladenen Gaststätten umgebaut worden sind, so in Biel, St. Gallen, Locarno, Freiburg, Romanshorn, Pruntrut. Vollerorts wäre der Schaden wiedergutzumachen, indem man die Holzdecken und Wagenräder herausreisst. In Chur und Olten gelten die raumzerstörenden «Grotto»-Einbauten nur als Provisorien.

Doch auch Provisorien schaden jahrelang dem Erscheinungsbild der SBB. Das ärgert Uli Huber, den Chefarchitekten der SBB. Er, der auch die Designstelle unter sich hat, arbeitet seit seinem Amtsantritt 1973 auf ein besseres visuelles Image der SBB hin. Er ist sich des spezifischen Werts der Buffetarchitektur bewusst, kann aber nicht



alle Um- und Einbauten beeinflussen. Im Fall von Basel und Lausanne ist es nicht zuletzt ihm zu verdanken, dass in den Buffets nicht Böden eingezogen und Konferenz- und Büroräume eingebaut wurden...

Gelungene Renovationen und Neubauten

Glücklicherweise – und das ist das überraschende Fazit eines Rundgangs durch sämtliche Bahnhofbuffets der Schweiz – hält sich der Schaden, der durch verständnislose Umbauten angerichtet wurde, bisher in Grenzen. Die positiven Erfahrungen überwiegen, und überraschend oft stösst man auf gute neugestaltete Buffets. Arth-Goldau steht in dieser Hinsicht nicht allein da. Den Anfang machten Basel

(2. Klasse, Trix + Robert Haussmann, 1979) und Zürich («Da Capo» und «Bistro», T. + R. Haussmann, Hugo Spirig und Toenis Kask, 1980). Ansprechend präsentiert sich das Buffet Wohlen seit seinem Umbau 1983 (Werner Meier, Luzern); der Raum ist unverwechselbar ein Bahnhofbuffet geblieben. Dasselbe gilt für Delsberg, wo 1987 mit einfachen Mitteln, insbesondere mit neuen Beleuchtungskörpern, das Ziel einer sanften Modernisierung erreicht wurde (Architekt Pierre Mauch, Hochbau SBB, Lausanne).

Grosses Verständnis für das Wesen der Bahnhofbuffets verraten die Neubauten von Sedrun und Worb. In Sedrun liessen 1985 die Furka-Oberalp-Bahn und Buffetpächter Vigeli Cavagnn nach eigenen Plänen das zu klei-

Erstklassbuffet in Lausanne: 1916 eröffnet, 1977 renoviert





Geborgenheit in der Anonymität bietet nur die Buffetatmosphäre: Lausanne, Buffet 1. Klasse.

ne Restaurant grosszügig erweitern. Es entstand ein Raum von beachtlichen Dimensionen, mit hohem offenem Dachstuhl, durchgehendem Plattenboden und grossen Fensterflächen. Mit seinem optischen Bezug zur Bahn, seinen zwei Stammtischen für Einheimische und Bahnangestellte sowie mit seinem regionaltypischen Holzbausatz besitzt es alle Merkmale eines ländlichen Bahnhofbuffets (einziger Mangel: der fehlende zweite Zugang vom Perron her).

Das städtische, gestylte Gegenstück steht seit 1987 in der Agglomeration Bern, im ehemaligen Güterschuppen des RBS-Bahnhofs Worb. Der alte Lagerraum ist noch spürbar, doch wurden Decke und Wände weiss gestrichen, und der Raum wurde mit modi-

schon Zutaten versehen: einem Wintergarten gegen die Geleise hin, einer geschwungenen Bar und einem quadratischen Oberlicht. Die beiden Eingänge lassen den Raum als Passage erleben. Überhaupt: eine wertvolle Bereicherung der Buffetkultur, eine gelungene Mischung von einfacher Zweckarchitektur und zeitgemässen Details (Ernst Gerber, Bern).

An derselben Bahnlinie fällt ein weiterer Neubau auf, das Stationsgebäude Papiermühle. Allerdings weckt es mehr Interesse durch seine Gesamterscheinung und seine feingliedrigen Perrondächer als durch das Buffet mit seinen braven Gasträumen (Frank Geiser, Bern, 1986). Einen Besuch wert sind auch die neuen Expressbuffets von Dietikon ZH (E. Gerber, Bern),

Basel (Jean-Claude Steinegger, Basel), Appenzell und Renens bei Lausanne. Gestalterisch weit weniger interessant sind die Expressbuffets à la Lenzburg, Schwyz oder Konolfingen. Ganz zu schweigen von den neuen Flughafenrestaurants der SBB in Zürich und Genf; sie haben mit den Buffets nicht einmal mehr den Namen gemein.

Unter dem Diktat des Marktes

Dass die Bahnhofbuffets unter mannigfaltigen Problemen leiden, überrascht kaum. Die Misere des öffentlichen Verkehrs ausserhalb der Agglomerationen und Touristenziele ist bekannt (auch wenn das die Apologeten des öffentlichen Verkehrs nicht wahrhaben wollen). Die Fahrplanentwicklung lässt die Wartezeiten kürzer wer-

Die Verpackung als Informationsträger

Unter «visuellem Image» wird der optische Eindruck oder das «Erscheinungsbild» verstanden, welches die SBB in der Öffentlichkeit hinterlassen. Wenn das «Leistungsimage», als Eindruck der Priorität, unsere Produkte (Personen- und Tonnenkilometer usw.) umschreibt, so betrifft das «visuelle Image» die Gestaltung der «Verpackung».

Die Verpackung ist aber mehr als nur eine Schutzhülle, sie ist ein Informationsträger erster Ordnung und kann der Basiswerbung dienstbar gemacht werden, indem sie dem Benutzer etwas über ihren Inhalt, dessen Produzenten und seine Absichten mitteilen kann.

den und macht den Buffetaufenthalt unnötig. Die Betriebsstrukturen der Bahnhofsgaststätten sind zum Teil veraltet, die weitläufigen Lokale stellen an das Personal grosse Anforderungen. Die schlechte Finanzlage der Bahnen und der unselige Leistungsauftrag des Parlaments an die SBB setzen manchen Buffetbetrieben die Schraube an.

Die Devise bei den SBB heisst daher: «Mehr Marktorientierung, mehr unternehmerische Freiheit». Die 1985 bei der Generaldirektion geschaffene Abteilung «Liegenschaften und kommerzielle Nutzung» hat die Aufgabe, die Erträge aus den Immobilien zu optimieren. Hier redet man lieber von Bahnhofsgastronomie als von Bahnhofbuffets, denn die Restaurants hätten immer weniger Bezug zu den Bahnreisenden. Das ist bereits an der Aufhebung der Trennung in Erst- und Zweitklassbuffets abzulesen, sie heissen jetzt «Bistro», «Brasserie» oder «Grill». Wie Abteilungschef Martin Möhr darlegt, müssen sich die Buffets angesichts der Fahrplanentwicklung vermehrt auf die Kundschaft am Ort ausrichten. Da nimmt man die Eröffnung eines chinesischen Restaurants im Solothurner Bahnhof gerne in Kauf. Man richtet sich eben nach der Nachfrage. «Wenn Brasserie mit Eisbein gefragt ist, machen wir Brasserie mit Eisbein», meint Herr Möhr und fügt bei: «Aber gut muss sie sein!» Sehr zufrieden ist man mit den Grossbetrieben Zürich (400 Angestellte!), Bern und Freiburg sowie mit der renommierten Gourmetstation im verkehrsmässig isolierten Grossbahnhof von Pruntrut.

Um die SBB von Investitionen zu entlasten und dem Pächter grössere Freiheiten zu geben, haben die SBB damit begonnen, Buffets in sogenannter Rohbaupacht zu vergeben. Das heisst, die ganze Einrichtung – nicht nur die mobile, wie bei der traditionellen Ausbaupacht – gehört dem Pächter. Bereits funktionieren acht Buffets in Rohbaupacht, ein neuntes wird in

Zürich-Stadelhofen eröffnet werden, wo folgerichtig die Mövenpick AG im Rahmen eines allgemeinen Ladenmixes zum Handkuss kommen wird. Noch schlimmer steht's in Luzern, wo die SBB das Heft völlig aus den Händen gegeben und der Privatwirtschaft, das heisst den Banken, übertragen haben, getreu dem Motto «Mehr Freiheit – weniger Staat».

Nicht alle bei den SBB sind über diese Entwicklung glücklich. Namentlich die Leute vom Hochbau sehen ihre Interventionsmöglichkeiten kleiner werden. Werner Felber, der Hochbauchef der Kreisdirektion II, beklagt sich darüber, dass beim Transportunternehmen SBB Architektur und Gestaltung «halt nur als schönste Nebensache der Welt» gelten. Seiner Meinung nach haben die SBB aber, gerade weil sie kein Kulturprozent kennen, einen klaren kulturellen Auftrag. Und Uli Huber befürchtet, dass das Aussehen der Buffets durch die Rohbaupacht immer direkter vom Geschmack des Pächters und des Publikums abhängig wird: «Alles, was hohe Einschaltquoten hat, ist dann gut.»

Öffentlich kontra privat

Manche Umbauten und Raumzerstörungen sind Ausdruck eines krampfhaften Bemühens um Publikums-gunst. Man geht von der Annahme aus, die Bahnhofbuffets müssten sich den übrigen Restaurants angleichen. Dabei wird übersehen, dass es im Land bereits genügend rustikale Wirtschaften, stubenartige Cafés und langweilige Rotisseries gibt, während die grossräumigen Lokale der Jahrhundertwende reihum zerstört wurden. Ein Rückbesinnen auf die spezifischen Eigenarten des Bahnhofbuffets, auf seine Weiträumigkeit, seinen raschen Service, seinen offenen Charakter, auf das Fehlen unnötiger Reizüberflutungen usw. würde sich längerfristig besser bezahlt machen.

Dies trotz des Wandels, denen Bahnhöfe wie Buffets unterworfen sind. Die Bahnen besaßen früher praktisch das Reisemonopol, die Wartezeiten auf den Stationen waren beträchtlich, die Buffets hatten als Betriebe mit den längsten Öffnungszeiten eine treue Stammkundschaft, die Familien- und Vereinsanlässe in den Nebensälen erhöhten deren Verankerung in der Bevölkerung. Heute ist das nicht mehr so. Der Privatverkehr, die angestrebte Eliminierung der Wartezeiten, das veränderte Freizeitverhalten und viele andere Faktoren haben die Bedeutung der Buffets verändert. Dabei sind – die enorme Vielfalt bringt's mit sich – riesige Unterschiede festzustellen. Die Bahnhofsgaststätten der grossen Städte, die den verschiedensten Bevölke-



rungsschichten etwas bieten (von den Randgruppen bis zur lokalen Bourgeoisie), die Bahnhofrestaurants der Fremdenverkehrsziele und die Expressbuffets in den Agglomerationen besitzen noch immer eine klar definierbare Funktion. Ihre Zukunft ist gesichert. Schwieriger wird's bei den klassischen Umsteigeorten à la Olten oder Brig, am delikatesten in der Provinz. Hier sind die Bindungen der Buffets an den Bahnbetrieb geringer, das Gros der Gäste kommt mit dem Auto, abends sind die Lokale leer und werden immer früher geschlossen.

Das Buffet selbst kann diese Entwicklung, deren Wurzeln ganz anderswo liegen, nicht aufhalten. Eine wirkliche Überlebenschance hat es aber nur dann, wenn es – mit dem Bahnhofkiosk, dem Telefon für Auslandsgespräche usw. – seine Funktion als öffentlicher Bezugspunkt der Region bewahren kann: räumlich, zeitlich und sozial. Öffentliche Räume, zurzeit als Urbanismuskonzeption gross in Mode, dürfen sich nicht auf den grossstädtischen Kontext beschränken. ■

Heimelige Stube mit blinden Fenstern: Buffet Aarau, 1. Klasse





Das traditionelle Bahnhofbuffet: grosszügige Raumdimensionen, offene Passagensituation, Stützen im Raum, freistehende Tische: Buffet Worb/RBS, eröffnet 1987

HANS JÖRG RIEGER IST KUNSTHISTORIKER UND ARBEITET AM INVENTAR DER SCHÜTZENSWERTEN ORTSBILDER DER SCHWEIZ (ISOS). ER LEBT IN ZÜRICH UND UNTERWEGS.

Buffets	Raum	Merkmale	Gestaltung	Bahnbezug	Situation	Atmosphäre/ Frequenz Küche		Bemerkungen
						Frequenz	Küche	
Arth-Goldau	●	●	●	●	●	●	●	
Basel	●	●	●	●	○	●	●	bes. 2. Kl.
Freiburg	●	●	●	○	●	●	●	nur 1. Kl.
Lausanne	●	●	●	●	●	●	●	bes. 1. Kl.
Rorschach-Hafen	●	●	●	●	●	●	●	Seeterrasse
Zürich	●	●	●	○	●	●	●	div. Restaurants
Brig	●	●	●	●	●	●	●	bes. 1. OG
Chambrelin	●	●	●	●	●	●	●	SBB-Spitzkehre
Chur	●	●	●	○	●	●	●	bes. 1. Kl.
Glarus	●	●	●	●	●	●	○	
Payame	●	●	●	●	○	●	●	
Reichenau-Tamins	●	●	●	●	●	●	○	
Spiez	●	●	○	●	●	●	●	
La Chaux-de-Fonds	●	●	○	○	●	●	●	
Delémont	●	●	●	●	●	●	●	
Göschenen	●	●	●	●	○	●	○	inkl. Saal
Langnau	●	●	●	●	○	●	○	
Sedrun	●	●	●	●	●	●	○	Neubau
Vallorbe	●	●	○	○	●	●	●	
Wohlen	●	●	●	●	●	●	○	

Die 20 Besten

Für meine zugegebenermassen subjektive Bewertung habe ich sämtliche Buffets nach folgenden sieben Kriterien gemessen:

- 1 grosszügige Raumdimensionen, ohne Unterteilung
- 2 typische Buffetmerkmale (mehrere Zugänge, grosse und frei im Lokal stehende Tische, Stütze im Raum, Uhr usw.)
- 3 gute, epochenspezifische Gestaltung
- 4 direkter Bezug zum Bahngeschehen
- 5 markante und offene Situation gegenüber Stadt oder Landschaft
- 6 gute Atmosphäre/Frequenz, durchmisches Publikum
- 7 feines Essen, regionale Küche, lokale Weine

HJR

- hervorragend
- beachtenswert
- durchschnittlich