

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 4 (1991)  
**Heft:** 8-9

**Artikel:** Bahnhöfe - neue urbane Kristallisierungspunkte?  
**Autor:** Meier-Dallach, Hans-Peter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-119463>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



# – neue urbane K

von HANS-PETER MEIER-DALLACH

**Die Bahnhöfe werden durch die öffentliche Mobilität aufgewertet. Sie sind bereits heute der Ort, wo vielfältige soziale Lebensformen aneinander vorbeifliessen und auch gegensätzlich aufeinandertreffen. Sie werden in dieser Rolle in Zukunft zweifellos noch aufgewertet.**

Der freie Fluss von Kapital, Dienstleistungen, Waren und Menschen – diese Formel soll nach dem Stichjahr EG '92 mehr und mehr unsere Realität prägen. Zwei dieser Ströme sind eher still, verdeckt – jene des Kapitals und der Dienstleistungen. Von ihnen heben sich die lauten, auf die grossen Laster geladenen Warentransporte ab. Die EG-Formel spricht denn auch nur von Waren. Folgen des Warenstroms, die Tatsache, dass mit den Waren auch die Lastwagen kommen, bleiben ungenannt.

Für uns hier ist der vierte Strom der Europautopie entscheidend; denn es sind nebst den Autobahnen in erster Linie die Bahnhöfe, wo der freie Fluss der Menschen intensiver pulsieren soll. Hier zirkulieren in immer schnelleren Rhythmen die Ströme von Menschen aus unterschiedlichen Ländern, oft ohne sich näher zu beachten, oder zuweilen aufeinanderstossend. Bahnhöfe sind ausgezeichnete Beobachtungsfelder gesellschaftlichen Verkehrs, sozialer oder kultureller Entwicklungen. Diesem Feld möchte ich einige Beobachtungen widmen. Um nicht im Detail stecken zu bleiben, setze ich den in technokratischen Planungen vergessenen Aspekt in den Vordergrund: Bahnhöfe lassen anschauungsreich erkennen, wie eine Gesellschaft das Eigene und das Fremde behandelt, mit der eigenen und der fremden Identität und schliesslich mit der Qualität der Zeit der Menschen umgeht.

- Schleuse zwischen eigener und fremder Zeit: die Pendler

Der Bahnhof der Grossstadt saugt täglich die unzähligen Arbeitskräfte aus den Haushalten und Eigenheimen der Agglomeration und schleust sie in die Stadt. Diese ist für viele ein Terrain von mehr oder weniger entfremdeter Arbeit, nicht von Eigenzeit, sondern von Musszeit. Der Bahnhof ist für diese Menschen eine täglich erfahrene Übergangsstelle von eigener, freier Zeit zu Hause in die Muss- und Pflichtzeit der Arbeit; nicht nur Schnittstelle, sondern eine Zone des Konflikts zwischen den zwei Zeiten. Die allmorgendlich ausströmenden und abends wieder einströmenden stummen Gesichter der Pendlergruppen sagen fast alles. Der Bahnhof ist für viele Pendler der Ort, wo Zeit dual, das heisst

**Lebenszeit**

# stallisationspunkte?

als Konflikt zwischen eigener freier Zeit und Arbeitszeit erlebt wird. Der Bahnhof wird als Übergangszeit ohne Eigenwert erlebt. Warten ist negativ.

## • Die Touristen

Es sind die Touristen, für die der Bahnhof als eine Art von Zwischenzeit zwischen Ankunft, Bleiben oder Abfahrtszeit erfahren wird. Es ist eine Zeitspanne der Suche nach Entscheiden und des Entscheids. Der Bahnhof ist eine Informationsbank, Wechselbank und eine kurzfristige Versorgungsanstalt. Im Unterschied zum flüchtigen, gerade noch auf- oder abspringenden Pendler steht Konsumzeit zur Verfügung. Aber es ist eine Zeit für den Konsum zweiter Klasse, denn es lockt stets ein höheres Ziel, sei es in der Stadt oder am Ort des nächsten Halts.

## • Der Angriff auf die Zeit des Wartens

Betrachtet man die neuen Grossprojekte städtischer Bahnhöfe, fällt eines auf. Sie scheinen unter einer neuen Formel für die Qualität und den Gebrauch unserer Lebenszeit geplant zu werden.

**Die frühere Formel für die Lebenszeit lautete:**

nen dieser Zeiten. Die Bewegungen nehmen zwar zu, die Bewegungszeiten jedoch zugleich ab. Und: Die verbleibenden Wartezeiten werden im Fahrplan immer exakter vermessbar. Schon früh setzt gerade im Bahnhof eine qualitative Veränderung der Zeiten ein: Die Warte- und Bewegungszeiten werden positiv zu füllen versucht: Die Bahnhofsinfrastruktur und die Züge entwickeln sich zu Orten des Konsums. Schon im Umfeld mittelgrosser Bahnhöfe entsteht eine neue Hotel- und Restaurantinfrastruktur. Der Funktionsverlust von Bahnhöfen, wie zum Beispiel Erstfeld, hinterlässt geschlossene baufällig gewordene Restaurants. Selbst in kleinen Orten erhielt der Kirchturm Konkurrenz durch den Bahnhof und das Restaurant Bahnhof. Dieses blieb zwar zum einen den Ankunfts-, Warte- und Reisezeiten untergeordnet, erlangte aber zum andern bald selbständige Bedeutung für das Leben am Ort.

Stehen wir heute in einer Renaissance des Bahnhofs oder in einem Umbruch der Lebenszeitformel? Die heutigen Grossprojekte Bahnhofsdistrikt scheinen tatsächlich die alte Formel umzustürzen.

## Bewegungszeit - Wartezeit - Bleibezeit



**Wartsaal**

**Bahnhofbuffet  
Bahnhofumfeld  
Hotels, Restaurants**



**Speisewagen**

**Marketplace  
Business**

**Konferenzwagen  
Spielwagen**

Nach dieser Formel ist qualitativ immer noch die Bleibezeit, das heisst das Verharren an einem Ort, innerhalb eines bestimmten Lebensraums zentral. Die Wartezeit und die Bewegungszeit rechnen sich weg. Sie sind qualitativ gegenüber der Bleibezeit sekundäre, instrumentelle oder passive Zeit. Diese Formel lässt sich noch gut in der Askese der früheren Bahnhöfe ablesen. Der Wartsaal durfte noch so heissen.

In der Abfolge der Generationen von Verkehrsmitteln, der Saum- und Postkutschenzeit, Schiffahrt, Eisenbahn, Automobilisierung und Aviatik, verändern sich die Extensio-

Neue

B

Die neue Formel für Lebenszeit lautet:

## Lebenszeit = Bewegungszeit + Wartezeit

Diese neue Formel bringt – überspitzt – zum Ausdruck:

Lebenszeit ist nicht mehr eine Bleibezeit, von der sich Bewegungen wegrechnen. Lebenszeit ist in erster Linie Bewegungszeit und die dafür notwendigen Transitzeiten zwischen Bleibe und Bewegung. Warte- und Bewegungszeiten erhalten die gleiche, ja in bestimmten Fällen sogar höhere Qualität als die Bleibezeit. Die Summe ist additiv. Die Märkte explodieren. Der Bahnhof wird zum zentralen Marktplatz der ganzen Stadt.

Aus der Warte- und Bewegungszeit wird aktive Zeit. Konsum und Animation. Die Zeit in Bewegung – während der Fahrt – wird aufgewertet. Der Konkurrenzkampf um die Bleibezeit vor dem Bahnhof ist erschöpft. Er verlagert sich in die Bahnhöfe hinein. Sie sind zu Baustellen für diese neue Lebenzeitformel geworden. Sie werden Warenhaus, Informationsdatenbank, Business- und Kulturpalast in einem. Warten ist zum Kaufen, sich Informieren, Abhalten von Sitzungen oder Vergnügen geworden. Der Markt um den Raum in den zentralen Orten der Stadt ist nicht mehr elastisch. Er dehnt sich in die letzten noch disponiblen Zeitzonen aus. Und wo anders liegen diese als in den Bahnhöfen? Die Warte- und Fahrzeiten sind zu einer entscheidenden disponiblen Zeitressource geworden. Die Bahnhöfe der Zukunft bieten die in der Horizontalen und Vertikalen überbaubare räumliche Hülle für diesen neu erschlossenen Markt und Konkurrenzkampf um entsprechende Zeit.

### • Gastarbeiter – Bleibe auf Zeit

Im Bahnhof von Zürich kann man die Typologie von Fremden, wie sie sich vom Eigenen abheben, wohl vollständig beschreiben. Zu den Pendlern und Touristen entdeckt der feine Blick die Gastarbeiter, die Saisoniers, aus den verschiedenen europäischen Ländern. Ihre Präsenz ist wie ihre Identität in vielen Details des Erscheinungsbildes Bahnhof eingeschrieben. Es sind zum Beispiel bestimmte Standorte, das gruppenweise Auftreten vor der Ankunft und Abfahrt bestimmter Züge zu ganz spezifischen Zeiten in klare, auch für uns bekannte Richtungen. Ihre Identität ist am Aushang der Kioske – an Zeitungen aus Italien, Spanien, Jugoslawien, der Türkei – erkennbar. Das Erscheinungsbild der Gastarbeiter spiegelt gleichsam ihren Status: Sie sind kollektiv, kontingentiert, «living apart together» und auf Zeit hier.

urbane Kristallisierungspunkte?

# gahnhöfe

## Bleibezeit

Bahnhof heisst für sie Bleibe auf Zeit, während der man nicht arbeitet.

### • Asylanten: Fahrpläne als Kontaktpläne

Anders fällt die immer wichtiger werdende zweite Generation der Fremden – die Asylanten – im Erscheinungsbild auf. Ihr flüchtiger, ungewisser und individueller Status zeigt sich in der Art, wie sie ihre Standorte weniger fest, individuell und beweglich wählen müssen. Aus Sri Lanka trifft kein Zug ein, und keiner führt dorthin. Der zentrale Bahnhof ist der Ort, wo man vom Heim in der Provinz Freunde und Bekannte gleicher Herkunft treffen kann. Der Bahnhof heisst für sie Aufrechterhalten eines Netzwerks für Kontakte von administrativ zerstreuten Grüppchen und Personen. Der Fahrplan führt in die Provinz; er ist zugleich Plan für Kontakte während und nach der Fahrt.

### • Die eigenen Fremden

Die beiden Gruppen, Gastarbeiter und Asylanten, sind an einer Grenze eingemustert worden, oder sie werden irgendwann wieder ausgemustert. Im Unterschied zu ihnen fallen aus dem Heer der Pendler und Normalbiographien ohne Ausmusterung die eigenen Fremden. Sie bleiben als Arbeitslose, Behinderte, Alkoholiker oder Drogenabhängige auf der Strecke. Auch sie, diese eigenen Fremden, trifft man überdurchschnittlich auf Bahnhöfen an. Sie zeigen den Touristen und Einheimischen auf der Sonnenseite die Schattenseiten. Sie wirken verunsichernd, indem sie das Versagen beider Lebenszeitformeln demonstrieren. Die ganze Tages- und Nachtzeit ist Wartezeit. Für Fahrzeit reicht das Geld kaum mehr. Die Unterscheidung zwischen Bleibe- und Wartezeit wird unscharf. Ausgerechnet vor den zu Boutiquen verwandelten Warteräumen kleben Randgruppen und Ausgeflippte. Der Bahnhof wird zum Skandal. Emotionen steigern sich und schaukeln sich hoch. Die Bahnhofspolizei vertritt das Monopol der Macht.

### • «Die Stadt in der Stadt»

Ich ziehe zum Schluss eine sachliche Haltung vor. Im Grossprojekt Bahnhof treffen und brechen sich Entwicklungen, die für die neunziger Jahre entscheidend sind.

Es ist zum einen der schnell und Ende der neunziger Jahre zum Endspurt hinstrebende Trend zum kommerziellen Paradies, das den Bahnhof aus einer Wartezone zu einem gigan-

tischen Warenhaus auswachsen lässt. Etagen für das Business und die Kultur sind vorgesehen, Wohnungen müssen eingestreut werden. Die Zeit des Bahnhofs ist vorbei – er ist der zentrale städtische Distrikt. «Er ist eine Stadt in der Stadt, und ich bin der Bürgermeister» – wie der Chef von 1300 Bahnangestellten des Mailänder Bahnhofs, Benito Mundi, kürzlich meinte. Der Bahnhof ist nicht mehr Durchgangsschleuse zwischen eigener und fremder, aktiver und passiver Wartezeit. Er wird zu einer Zone eigener und aktiver Zeit – zum Zielort zentraler oder der ersten Attraktivität. Auch auf einem Bahnhof – in Wien – habe ich erfahren, dass über die nun offenen Grenzen unzählige Fremde vom Ostzum Westbahnhof drängen. Weitherum herrscht die Meinung vor, dass die Fremdenfrage zur wichtigsten politischen Problematik der nächsten Jahre werden kann. Freier Fluss der Lastwagen, aber gestauter Fluss der Menschen? – das ist die Frage. Politiker werden Wahlen leichter gewinnen, die den Ansturm auf unsere Paradiese erfolgreich und hart abzuwehren versprechen.

Dieser Abwehrkampf hat in unseren Bahnhöfen begonnen. Bahnhöfe sind die grossen Fremden-, Asylanten- und Armenhäuser der Städte geworden. Durch die aufgebrochenen Zäune und Nischen der Baustelle drängt dieser andere grosse Trend in die HB-Grossprojekte ein. Er heisst Dualisierung des Arbeitsmarkts, immer weniger Beschäftigte in sicherer und guter Position gegenüber fluktuierenden oder unsicheren Situationen, Arbeitslosigkeit, Verarmung und neue Armut. An den im Aufbau befindlichen Grossprojekten frisst der Gegentrend. Die Suche nach den letzten Zwischenräumen, die im Konkurrenzkampf um den Raum in der City zeitweilig noch zugänglich bleiben.

Bahnhöfe zeigen eine humane Seite: den Fluss der Menschen, die zugleich Botschaften über ihre verschiedene Herkunft und ungleiche Lebenslage – Signale aus der internationalen und weltweiten Gesellschaft – mitbringen. Die EG-Formel, die vom freien Fluss der Waren und Menschen spricht, entscheidet sich nicht nur darin, wie wir mit den vielen Lastwagen umgehen. Noch entscheidender ist der Umgang mit den Fremden im Eigenen, zum Beispiel auf unseren Bahnhöfen. Daher das Fazit: Bahnhofsprojekte für die neunziger Jahre sind auch als soziale Projekte zu planen und zu gestalten.

**Hans-Peter Meier-Dallach ist Soziologe und Mitglied des Forschungsinstituts «Cultur prospectiv» in Zürich. Für «Hochparterre» hat er über Norbert Elias (HP 1/2/90) und über die Kulturgesellschaft (HP 3/89) geschrieben.**